



„Eine Herausforderung sind auch die hohen Kundenerwartungen, weil wir die Messlatte so hoch legen.“

Gerrit Gaastra



Vorreiter in Sachen Hardtail-Komfort: Das erste Idworx „Double-D“, setzte im Jahr 2000 mit ungewöhnlich flachem 68-Grad-Lenkwinkel und 2.4 Zoll breiten Schlappen ein Ausrufezeichen.



Kleines Teil, große Wirkung: Der Lenkeinschlagsbegrenzer am Steuerrohr der Idworx-Bikes verhindert Schäden an Rahmen und Bremsleitungen.



Ungefedert, aber schon mit Vollvisierhelm: Idworx-Bikes-Gründer Gerrit Gaastra 1988 in Whistler, Kanada.



Vollgas: An Enduro-Cross-Country-Rennen nimmt Idworx-Gründer Gaastra bis heute teil.

GERRIT GAASTRA – IDWORX BIKES

FAHRSTIL: DAS MOUNTAINBIKE BEANSPRUCHTE SCHON FRÜH VIEL RAUM IN IHREM LEBEN, ODER?

GERRIT GAASTRA: Ich bekam Anfang der Achtziger mein erstes MTB, für das ich noch ausgelacht wurde. Später fuhr ich dann während meines Studiums in Kanada Enduro-Motorradrennen und trainierte 86 schon auf dem MTB. 1989 bin ich dann über meinen Job bei der Koga North American Corporation mit meinem ersten MTB-Design, dem Koga „Ridge Runner“, Rennen an der North Shore gefahren und schrieb Artikel für europäische Magazine. Die kanadische Technikphilosophie prägt mich bis heute: Technik muss funktionieren! In den frühen 90ern war ich dann Testfahrer fürs Shimano-Skunk-Team und Worldcup-Amateurfahrer.

EIGENTLICH IST JA PERFEKTION OFT IM LEBEN SCHWER ERREICHBAR. SIE VERSUCHEN ES MIT IHREN BIKES TÄGLICH AUFS NEUE – EIN KRAFTAKT?

Ja, man macht sich das Leben enorm schwer. Ein möglichst perfektes Rad braucht viel Zeit und Geld - und jedes Problem eine spezielle Lösung. Die verbauten Komponenten sind deshalb sehr aufwändig umgesetzt. Unsere Kettenräder aus gehärtetem Messerstahl oder eigene, drei Millimeter dicke Bremsscheiben - alles nach unseren Vorstellungen für eine hohe Lebensdauer angepasst. Eine Herausforderung sind auch die hohen Kundenerwartungen, weil wir die Messlatte so hoch legen. Scheibenbremsen quietschen zum Beispiel bei Nässe, ein Graus für Trekkingbiker. Seit drei Jahren haben wir hier herumgetüftelt - bisher ohne durchschlagenden Erfolg. Außerdem wollen die meisten Hersteller eher günstiger produzieren und wir machen das Gegenteil. Da ist Überzeugungsarbeit gefragt!

ELEKTRONISCHE SCHALTUNGEN UND ANTRIEBE SIND AUF DEM VORMARSCH – MEHRHEITSFÄHIGE TECHNIK ODER NOCH ZU ANFÄLLIG?

Ich denke, die Elektronik hat am Rad Vorzüge,

allerdings wird durch Akkus etc. auch alles wieder komplexer, man muss als Fahrer mehr Dinge im Auge behalten. Für Rennfahrer hingegen ist die Bike-Elektronik interessant: Sie kann wertvolle Sekundenvorteile schaffen und der Fahrer muss sie nicht selbst servicen.

WAS IST EIN TYPISCHES IDWORX-SORGLOS-RAHMENDETAIL?

Der aus einem Teil gefräste Lenkeinschlagsbegrenzer, der das Risiko, Oberrohr und Bremsleitungen bei einem zu stark eingeschlagenen Lenker, wie im Sturzfall, deutlich reduziert.

SIE FAHREN ENDURO-CROSS-COUNTRY-RENNEN UND BESCHÄFTIGEN SICH MIT MOTORRAD-TECHNIK. KANN DAS MTB VOM MOTORRAD (NOCH) LERNEN?

Ja, auf jeden Fall. Wir entwickeln auch Teile für Enduro-Motorräder. Die speziellen, flexenden Lenker aus dem Motorradbereich etwa funktionieren dort im Gelände zwar nicht so gut, aber sie können die Handgelenke von Radfahrern schonen! Deswegen sind sie optional für unsere Trekkingbikes verfügbar. Auch in meiner Tätigkeit als Fahrradtechnik-Berater ist das Motorrad sehr hilfreich - sei es für die Schwalbe-Reifenentwicklung oder für das Bulls-E-Enduro.

SIE HABEN SICH MIT IDWORX DEM PERFEKTEN BIKE VERSCHRIEBEN. WENN ES NICHTS MEHR ZU PERFEKTIONIEREN GIBT, SIND DANN AUCH ANDERE TÄTIGKEITSFELDER DENKBAR?

Ja! Den Motorradbereich kann ich mir auch vorstellen. Allerdings wird auch im Radbereich immer viel zu tun sein. Eigene Ideen zu haben wird dabei immer wichtiger. Ebenso wie ein schlüssiges Gesamtkonzept und die penible Abstimmung aller Teile aufeinander. Aber das Motorrad kann auch vom Fahrrad lernen, Stichwort Motorrad-Rahmengrößen: Die sind für alle Fahrer gleich und als großer Mensch muss ich an meiner Enduro immer etwas basteln, bis alles passt. Da macht es sich die Fahrradindustrie mit vielen verschiedenen Rahmenhöhen Gott sei Dank deutlich schwerer.

