



Idworx Easy Rohler - Evo

Besser geht's nicht

REDAKTION UND FOTOS: DANIEL O. FIKUART

Das Idworx Easy Rohler zählt zu den besten Alltags- und Tourenrädern – fantastische Fahrleistungen, bis ins Detail durchdacht. Doch Perfektionist Gerrit Gaastra setzt noch einen obendrauf. Die neue „Evo“-Version ist ein überlegendes Meisterstück.

Die Erfolgsgeschichte des Idworx Easy Rohler beginnt vor 10 Jahren – mit einem Artikel in aktiv Radfahren. Seitdem konnte Gerrit Gaastra, Bike-Genius, Berater vieler Radfirmen und Sprössling der Gründerfamilien von Koga und Batavus, fast 6.000 Easy Rohler an Fahrradfreunde ausliefern, die ein Premiumrad suchen. An solche, die höchste Ansprüche haben bezüglich Fahrradbau und Stabilität, die Wert legen auf erstklassige Fahreigenschaften auch unter Tourenbedingungen, höchste Alltagstauglichkeit, Langlebigkeit und Nachhaltigkeit.

Nun, nach einer ganzen Dekade, war es für den Leuchtturm der Fahrradenger an der Zeit, eine

optimierte Version zu präsentieren: das Easy Rohler Evo – wobei das angehängte Kürzel für Evolution steht, aber Perfektion meint.

Sportliches Alltags- und Tourenrad

Man könnte blind auf ein Easy Rohler steigen, denke ich, als die ersten Meter unter den breiten 50er-Ballonreifen durchrauschen: erstklassige Sitzposition, dynamisch bei gleichzeitig perfektem Geradeauslauf. Was aber nicht allein an den sehr guten Geometrien liegt, der Starrgabel oder den leichtrollenden Breitreifen. Auffällig ist die hohe Stabilität der Laufräder, diese erlauben auf dem Evo eine höchst sportive Fahrweise bei gleichzeitiger Robustheit im Alltags- und Tourenbetrieb. Die Felgen werden exklusiv nach



Lenkerhörnchen integriert: die Griffe von Ergon bieten eine große Auflagefläche, angenehm gerade bei längeren Fahrzeiten.



Sitzt fast versteckt im Hinterbau, fällt aber auf: die auf Hochglanz polierte Rohloff-„Speedhub“ Getriebeabdeckung mit 14 Gängen.

wusst verzichtet Bike Basics, so heißt die Firma von Gaastra, auf geöste Felgen, „weil die dafür nötigen größeren Löcher zu einer Schwächung der Felge führen.“ Um den kleinen Speichenlöchern zusätzliche Stabilität zu verleihen, legt Idworx das Material um die Nippel dicker aus. Auch kommen schlanke französische Ventile zum Einsatz, um das Ventiloch möglichst klein zu halten. Zudem wird die Felge erst eloxiert, wenn sie fertig gedreht und mit Felgenlöchern versehen ist – so sind auch die Speichenlöcher gegen Korrosion geschützt. „Schon allein die stark verbesserte Felge ist ein Meisterwerk am Rad“, freut sich Gaastra. Interessant: Die Laufräder sind schon „tubless ready“ – also vorbereitet für Schlauchlos-Reifen. Da Mister Perfect auch Reifenmarke Schwalbe berät, weiß er offensichtlich, was uns Tourenradler in 2014 erwartet.



Eingefräst statt montiert. Der Lenkanschlag ist typisch für Easy Rohler-Modelle, natürlich auch bei der Evo-Version.

Idworx-Design gefertigt. Und sind nun drei Millimeter breiter als die bisherige 19-Millimeter-Felge. Was sich spürbar auf die Fahrstabilität auswirkt. Die Mäntel stehen fester im Felgenbett, sogar Fahrer, die gerne mit Breitreifen mit weniger Luftdruck unterwegs sind, werden kein schwammiges Fahrgefühl verspüren. Beim Hinterrad sind die Bohrungen der Felge so gewinkelt, dass Nippel und Speichen perfekt – sprich gerade zur Rohloff-Getriebeabdeckung laufen. Einen Knick zwischen Nippel und Speiche, der bei hoher Belastung Ursache für Speichenbruch sein kann, gibt es hier nicht. Gaastra lässt zudem seine Felgen aufwendig mit einer Carbid-Spezialbeschichtung versehen, was die Langlebigkeit der Felgenflanken deutlich erhöhen soll. Ganz be-

Als Reifen kommt natürlich das „Air Suspension“-Big Apple-Konzept zum Tragen, das Gaastra vor Jahren mit Schwalbe entwickelte. Für seine Evo-Version wählte er den „Big Ben“ aus deren Performance Line, „weil der leichter rollt“. Allerdings lässt Gaastra ihn als Faltreifen ausführen, „was 80 Gramm Gewicht pro Laufrad einspart.“ Gewicht hat bei Idworx allerdings nicht höchste Priorität. Sondern Stabilität, Fahrspaß, Langlebigkeit. Umso erstaunlicher, dass unser üppig ausgestattetes Testrad lediglich 15,4 Kilo wiegt.

Firmtech: auflaufend montiert

Die Bremse des Evo ist wie bisher eine Magura-Hydraulikbremse in Firmtech-Version – direkt an Rahmen und Gabel integriert, leichter und cleaner als die Serienversion. Und beidseitig



Gutes Sitzgefühl trotz schlanker Form: der Sattel von Terry mit mittlerer Entlastungszone.



Extralanger Scheinwerfer-Halter, damit Schutzblech und Reifen deutlich weniger Schatten werfen. Funktion in Höchstform.



Rund zwei Zentimeter breiter als andere: Der „Wide Body“-Nabendynamo von SON ist eine Sonderanfertigung für Idworx.



Von Tout Terrain kommt die Strom-Zapfstelle „The Plug“, an der sich ein Mobiltelefon oder Navigationsgerät anschließen lassen.



„Auflaufend“ montierte Magura-Hydraulikbremsen in Firmtech-Version: leichter und besser als Standard-Maguras.

ausschwenkbar, was den Aufwand beim Belagwechsel minimiert. Selbstverständlich auch vorne „auflaufend“ hinter der Vordergabel montiert: „Wenn sich das Rad dreht, wird die Bremse zwischen die Gabelbeine gezogen, sie verstärkt sich dadurch selbst.“ Wir notieren im Testprotokoll: „Die Verzögerung setzt wunderbar weich ein, die Bremsleistung: souverän bis bissig.“

Kettenblatt aus Messerstahl

Noch ein Evo-(lutions)schritt: „Der Antrieb wurde seit dem letzten Jahr stark verbessert“. Das Kettenblatt besteht aus gehärtetem Messerstahl, hier kann nichts rosten. Auch die Zähne sind speziell gehärtet. „Wir haben Kunden, die fahren 20.000 Kilometer pro Jahr, die brauchen was richtig Haltbares.“ Statt bisher 42 Zähne treiben nun 43 Zähne die Kette an, was „Vorteile beim gleichmäßigen statt beschleunigten Verschleiß bringt und zudem die Längung reduziert.“ Wen wundert es da noch, das Gaastra mit dem Kettenpezialist KMC eine Nabenschaltungskette entwickelte, die der Qualität einer Kettenschaltungs-Kette entspricht. Dass die Rohloff so angenehm leicht zu schalten ist, liegt auch daran, dass Bike Basics alle Züge mit Vaseline befüllt. Auch damit kein Wasser eindringen kann. „Vielleicht etwas Glück gehabt“, sagt Gaastra, als wir beim Easy Rohler-Testrad den ruhigen Lauf der Rohloff in kleinen Gängen loben. „Es liegt wohl eher daran, dass unsere Rahmen weniger Resonanzen erzeugen.“

Kabelbaum wie in der Autoindustrie

Sämtliche Kabel sind sauber am Rahmen entlang geführt, am Steuerkopf gibt es einen „Cable Guide“, damit der Lack nicht abgeschraubt wird. Kabel im Rahmen zu verlegen ist für Gaastra



Mit Hessling vor sieben Jahren konzipiert und ständig weiter verbessert: der zweifarbig und komplett geschlossene Idworx-Kettenkasten hat sogar eine Kettenbürste intus.



Schwalbe „Big Ben“-Breitreifen – für Idworx in gewichtsoptimierter Faltreifen-Version: Leichtlauf, Abrollkomfort und guter Grip.

„Ride it all, all the time“

Idworx Slogan

kein Thema, „da die Einlässe die Rahmenstabilität beeinträchtigen und Wasser eindringen lassen.“ Apropos Rahmen: An der Steuerrohr-Front eingefräst: der „Stress Reducer“. Er stoppt den Lenkeinschlag rechtzeitig, sodass selbst tief montierte Lenker nie das Oberrohr einbeulen. Zudem können durch ihn die Züge vorn deutlich kürzer ausgeführt werden und stehen so weder an der Lampe an oder davor. Der Lenkeranschlag hat ebenso den Vorteil, dass eine mit Lowrider-Taschen beschwerte Gabel nicht umklappt.

Neue Idee: Die Stromzufuhr der Lampen wird nicht mit Kabel und Steckern realisiert. Das Evo besitzt einen vorgefertigten, in sich geschlossenen Kabelbaum – neu in der Fahrradwelt. Das Stromkabel zum Rücklicht wird nicht unter dem Schutzblech, sondern entlang der Kettenstrebe und in letzter Konsequenz im Gepäckträgerrohr geführt.

Technische Daten

Größen:	48, 52, 56, 60, 64 cm; Damen: 48, 52, 56 cm (Test)
Gewicht (m. P.):	15,4 kg
Preis:	4.165,- Euro (ab 3.895,- Euro)
Rahmen:	Alu 6061, dreifach konfiziert. Eingefräster Lenkanschlag, asym- metrischer Hinterbau
Lenker/Vorbau:	Humpert Swell Vor- bau, Lenker: Rizer
Schaltung	Rohloff Speedhub, 14 Gang Nabenge triebe Extra poliert
Reifen:	Schwalbe „Big Ben“ Faltreifen, Perfor- mance Line, 50 mm, 28“
Bremsen:	Magura HS 33 Firmtech
Beleuchtung:	Idworx Edelux Schein- werfer

Kontakt

Bike Basics,
Tel.: 0228-184700 info@bikebasics.de

Nabendynamo – klein aber extra breit

Der im Vorderrad verbaute SON-Nabendynamo (mit Direktkontaktierung, das übliche Stecker-Gefummel entfällt) ist ebenfalls eine Bike Basics-Entwicklung, realisiert mit Schmidt Nabendynamo. Besonderheit des „Wide Body“ ist seine 70 Millimeter-Flanschbreite, das sind 1-2 Zentimeter mehr als bei der Serienversion. Durch den breiteren Speichenstand zeigt sich das Laufrad deutlich stabiler: Selbst im übertrieben schrägen Wiegetritt schleifen die Bremsklötze nicht an der Felge. Auf dem SON-Scheinwerfer prangt eine Idworx-Gravur: Sie besitzt nämlich eine andere Optik für mehr Nahfeld-Beleuchtung. Unsere nächtlichen Testfahrten zeigen: Zwei Meter vor dem Vorderrad liegt ein äußerst homogener Lichtteppich, der für beruhigende Sicherheit sorgt. Wen wundert es, dass Bike Basics seinen eigenen, deutlich längeren Lampenhalter fertigen lässt, um den Schattenschwurf von Radschützer und Reifen zu minimieren. Im massiv ausgeführten Vorbau sitzt „The Plug“ von Tout Terrain, über das sich ein Navigationsgerät oder ein Mobiltelefon mit Strom aus dem Nabendynamo aufladen lassen. Bike Basics statet inzwischen fast jedes Tourenrad mit dieser Option aus.

Rahmen für Riemen vorbereitet

Um für die Zukunft und die immer schnelleren Entwicklungen bei Riemenantrieben gerüstet zu sein, ist jeder Easy Rohler Evo-Rahmen unter dem Ausfallende an der Antriebsseite teilbar. Selbst wenn Idworx noch beim Riemenantrieb abwartet, ist vorgesorgt. „Wer einen Riemen verwenden will, kann den Umbau dann vom Fachhändler vornehmen lassen.“ Am asymmetrisch ausgeführten Hinterbau fällt auf, dass Idworx die linke Kettenstrebe dicker als die rechte ausführt. Gaastra macht damit den Rahmen verwindungssteifer – Voraussetzung für den Riementrieb, Garantie für die unmittelbare Umsetzung der Körperkraft in Vortrieb.

Ein neues Evo-Detail: pulverbeschichteter Klarlack – der beispielsweise unseren dunkelroten Farblack noch besser gegen Schläge schützt. Natürlich besitzt auch das Easy Rohler Evo ein Exzenter-Tretlager – neuerdings auf der Kurbelseite breiter ausgeführt. Die Lager sind nicht verschraubt sondern eingepresst und in Nirostahl ausgeführt – gegen Korrosion. „Insgesamt halten sie zehnmals länger als normal.“ Wichtiges Detail: Jedes Tretlager ist zu 100 Prozent mit Fett gefüllt – üblich sind lediglich 25 Prozent. „Das wiegt zwar etwas mehr, garantiert aber beste Langlebigkeit.“ Was für ein Aufwand: Bike Basics

wiegt jedes Lager, ist es nur 2 Gramm zu leicht, wird es neu befüllt.

Kettenkasten mit Bürsten-Leiste

Am Evo verbaut ist auch der geschlossene Idworx-Kettenkasten. Obwohl seine Entwicklung bei Hessling vor sieben Jahren begann, ist er „erst seit drei Jahren richtig gut.“ Seit 2012 ist eine Variante des Kettenkastens auch bei anderen Rädern verbaut. Die Version für Idworx ist allerdings zweifarbig und etwas leichter. Aber ein weiteres schönes Beispiel wie auch die Ballonreifen oder der Nabendynamo für eine Idworx-Innovation, die anderen Herstellern zugute kommt. Beim Komplettabbau des Kettenkastens für den Flugtransport (Leserreise Zypern 2013) entdeckten wir eine integrierte Bürsten-Leiste, die bei starkem Antritt Berührungsgerausche der Kette reduziert. Ein Kritikpunkt am Evo fanden wir doch: der angeklappte Pletscher-Ständer wippt/schnarrt auf Pflasterpassagen. Gerrit Gaastra: „Da werden wir wohl einen eigenen bauen müssen.“

„Wir bauen das langlebigste Rad überhaupt.“

Idworx-Entwickler Gerrit Gaastra

Qualität hat ihren Preis

2.700,- Euro kostete ein Easy Rohler vor zehn Jahren. Heute muss man durch allgemeine Kostensteigerungen aber auch die Verbesserungen 3.895,- Euro für die Standard-Evo-Version auf den Tisch des Idworx-Händlers blättern. „Dafür haben wir es doppelt so gut gemacht. Jedes Detail und jedes Teil sind deutlich besser geworden“, versichert der Chef. Für unsere voll ausgestattete Testversion mit „The Plug“ und Kettenkasten ruft Bike Basics 4.165,- Euro auf – was hohe Exklusivität sichert. Zehn Jahre Garantie auf Material und Fabrikationsfehler sind inklusive.

Fazit: Nie war ein Easy Rohler besser als heute. Die Evo-Version hat aufgrund ihrer Konzeption, den Details und ihrer Zukunftsauslegungen den Status des endgültigen Rades. Unsere Aussage vor zehn Jahren ist aktueller denn je: „Lösen Sie Ihren Bausparer auf! Ein überragendes Rad.“