

# S P O T

Licht en robuust. De Schwalbe Marathon Extreme **band** weegt relatief weinig, rolt ondanks het grove profiel verrassend licht en is buitengewoon lekbestendig.

Plek zat. Ondanks de dikke banden is er ruimte genoeg tussen het loopvlak van de band en het brede **spatbord**. Zo blijft blubber minder snel hangen.

Betrouwbaar. De Idworx Darim **velgen** zijn niet alleen zeer robuust, maar remmen dankzij een speciale **coating** op de velgflank beter dan conventionele velgen.

Krachtig. Dankzij de speciale remnokken zijn de Magura FIRM-tech **remmen** beter te doseren dan normale Magura's. Bovendien is het makkelijker een wiel uit te nemen.

Stijf. De zitbuis gaat dóór de geovaliseerde **bovenbuis**, de staande achtermorken zitten aan de zijkanten van de zitbuis gelast.

Voor eeuwig. De **logo's** en namen zijn niet op het frame geplakt, maar in de buis gestraald.

Stabiel. De opvallend lange liggende **achtermork** geeft zekerheid in snelle afdalingen, óók met volle bepakking.

Slijtvast. Extra geharde KMC X1 **ketting** voor een langere levensduur.

Messenstaal. Het **voorblad** is van extra gehard staal en heeft bovendien een oneven aantal tanden (39), om slijtage tot een minimum te beperken.

# L I G H T

Verstelbaar. Is een **vario-stuurpen** slap? Niet de Idworx Adjust. Dankzij de lichte, maar robuuste constructie heeft speling geen kans.

Comfortabel. Ergonomische **handvatten** geven een goede ondersteuning, **bar-ends** bieden een alternatieve handpositie.

Doordacht. De slimme **stopper** op de balhoofdbuis die omlapen van het stuur moet voorkomen is inmiddels een van de belangrijkste kenmerken van een Idworx.

Luie hoek. Typisch Idworx: de **stuurhoek** is met 69° (framemaat 51) vlakker dan gemiddeld, voor meer stabiliteit.

Droog. Het diep naar beneden toe doorgetrokken **spatbord** houdt regenwater weg bij de berijder.

Huisvljijt. Idworx heeft de aluminium **voorkork** zelf ontwikkeld. Reden: de vork moet geschikt zijn voor Magura FIRM-tech remmen en plaats bieden aan extra dikke banden (tot 2.4 inch!).

## Idworx Off Rohler Ti

TEKST: ARJAN KRUIK  
FOTO'S: JACCO BOGAERDS/200MM.NL

**Idworx eigenaar Gerrit Gaastra staat erom bekend dat hij bij het ontwikkelen van zijn fietsen niets aan het toeval overlaat. Niet voor niets is de Idworx Off Rohler, met z'n solide 26 inch wielen, stijve frame en doordachte detaillering de droom van heel veel (potentiële) wereldfietsers. En dan is er nu de overtreffende trap van de Off Rohler: de Off Rohler Ti.**

Ti. Twee letters met een hele wereld erachter. Want 'Ti', dat staat voor titanium. En het titanium is voor heel veel fietsliefhebbers nog steeds het non plus ultra als het gaat om materialen om frames van te maken. Aangezien het Duitse Idworx claimt de beste, meest doordachte reis- en toerfietsen te maken, moest het er vroeger of later van komen: Idworx frames van titanium. Immers, titanium is sterk en tegelijkertijd erg licht. Net zo sterk als staal, maar met slechts 60% van de dichtheid van dit metaal. Daarnaast is titanium in hoge mate corrosiebestendig en hoeft het, in tegenstelling tot staal of aluminium, niet gelakt te worden. Ideaal dus voor de *sorglosrader* van Idworx. Ander voordeel van titanium: het materiaal beschikt over een bepaalde mate van elasticiteit, waardoor trillingen vanuit het wegdek geabsorbeerd worden voordat ze de polsen en het zitvlak van de berijder bereiken. En welke veel fietser wil dat niet? Overigens: in de fietsindustrie wordt niet met zuiver titanium gewerkt, maar met een legering die 3% aluminium en 2,5% vanadium bevat (Ti-3Al-2,5V). Voor het gemak noemen we dat ook 'titanium'.

### Waarom nu pas titanium?

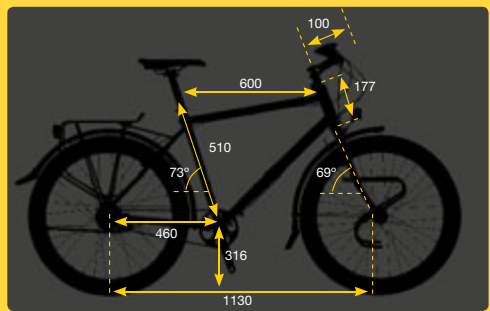
Als titanium zo'n superieur materiaal is, waarom komt Idworx, dat inmiddels al ruim tien jaar fietsen maakt, dan nu pas met frames van dit metaal? Dat heeft te maken met de complexiteit van het productieproces. Met name het lasproces vraagt om kundige, ervaren lassers. Extra complicerende factor: het lassen kan uitsluitend in een zuurstofarme vacuümcabine plaatsvinden. In een onbeschermde atmosfeer reageert het metaal – bij de hoge temperaturen die tijdens het lassen optreden – op de zuurstof in de omgeving, waardoor de lasnaad broos wordt. Ook is het materiaal gevoelig voor vervuiling en moeten de ruimtes waarin met titanium wordt gewerkt volledig stofvrij zijn. Bovenop dit alles komt nog dat Idworx aan z'n framebouwers hoge eisen stelt. Zo zijn de toleranties voor de bevestiging van de speciale FIRM-tech remnokken op de >>

achterbrug zéér nauwkeurig. En ook de balhoofdbuis met geïntegreerde *stress reducer* is allesbehalve dertien in een dozijn. Deze voor Idworx fietsen karakteristieke nok voorkomt doordraaien van het stuur bij een val of bij parkeren. Als je dan bedenkt dat er in de wereld niet veel framebouwers zijn die deze *features* in aluminium kunnen uitvoeren, dan begrijp je dat het maken van een titanium frame volgens de specificaties van Idworx geen sinecure is. Dat er inmiddels toch Idworx modellen in titanium zijn, heeft te maken met de samenwerking die Idworx is aangegaan met de vermaarde titaniumbouwer Lynskey uit het Amerikaanse Tennessee. Alhoewel beide bedrijven elk een eigen visie hebben op het maken van fietsen, hebben ze een belangrijk gemeenschappelijk kenmerk: de passie voor kwaliteit. En

dus gingen Mark Lynskey en zijn team de uitdaging aan om voor Idworx titanium frames te produceren. Vorig jaar de toerfiets Easy TiRohler, dit jaar ook de 29er Racing TiRohler en de op deze pagina's uitgelichte Off Rohler Ti reisfiets. En misschien was dit laatste model wel de allergrootste uitdaging. Immers; wie wil er, om maar iets te noemen, op de Karakoram Highway, voor verrassingen komen te staan? Niemand toch? Maar geen zorgen, de kans dat de Off Rohler Ti je ergens in Verweggistan in de steek laat is buitengewoon klein, met dank aan de gecombineerde expertise van Gerrit Gaastra en Mark Lynskey.

Prijs € 5.990,-  
Gewicht 14,7 kg  
Maten 47/51/55 cm  
Info idworx-bikes.com

Frame Ti3Al2.5V titanium  
Vork Idworx TF-R 26 (aluminium)  
Versnelling Rohloff Speedhub 14 (16t)  
Rem Magura HS 33 FIRM-tech  
Crankset Truvativ Stylo/Idworx Heggemann kettingblad (39t)  
Stuur Idworx Sport (640 mm)  
Stuurpen Idworx Adjust (100 mm)  
Zadel Terry Fly GT  
Zadelpen Truvativ Stylo (Ø 30,9 mm)  
Velgen Idworx Ryde Darim CSS  
Voornaaf Idworx SON 28 Wide Body naafdynamo  
Banden Schwalbe Marathon Extreme DD (2.25")



**1** Uniek. Idworx is waarschijnlijk de enige fietsfabrikant die de speciale Magura HS 33 FIRM-tech remmen gebruikt op een titanium frame.

**2** Stijf. De zitbuis gaat dóór de bovenbuis, de staande achtervorken zitten aan de zijkanten van de zitbuis gelast voor meer stijfheid.

**3** Lichter en stijver. De SON 28" Wide Body naafdynamo weegt weinig, loopt licht en levert dankzij de bredere flens een stijver wiel op.

**4** Voor de eeuwigheid. Excentrische trapasbehuizing om de ketting te kunnen spannen.

De geïntegreerde lagers zijn van roestvrij staal en hebben een 100% vetvulling.

**5** Dé velg. Idworx noemt z'n velg Darim. Dat moet je lezen als Da Rim, oftewel dé velg. Overdreven? Toch niet. De velgflank beschikt over een coating die de slijtage beperkt en dankzij de speciale hoeken van de spaakgaten worden de spaaknippels niet op buigspanning belast.

**6** Luchtvaartkwaliteit. Het door Idworx ontwikkelde kettingblad van Heggemann Aerospace is van gehard messenstaal. Het oneven aantal tandjes – 39 – zorgt samen met de extra geharde KMC X1 ketting voor een langere levensduur.

I N T E R V I E W

**Gerrit Gaastra**  
IDWORX BIKES



**B&T: Waarom een Off Rohler in titanium? Is de aluminium Off Rohler al niet de ultieme reisfiets?**

Gerrit Gaastra: Titanium heeft een aantal voordelen die de Off Rohler Ti tóch nog iets beter maakt dan de aluminium Off Rohler. Zo is een laklaag niet nodig, want titanium is corrosiebestendig. Eventuele krasjes in het oppervlak kunnen gewoon weggepoetst worden met Scotch-Brite. Daarnaast is titanium beter dan aluminium bestand tegen puntbelasting. Anders gezegd: het materiaal deukt minder snel.

**Wat is de reden dat Idworx met het Amerikaanse Lynskey in zee is gegaan voor de productie van het frame van de Off Rohler Ti?**

De sleutelwoorden zijn hier betrokkenheid en trots. Betrokkenheid bij het product. Bij Lynskey léven ze het product fiets. En ze zijn trots op hun eigen vakmanschap. De eerste frames van onze titanium Easy Rohler lieten we maken in Azië. Die waren zeker niet slecht, maar je ziet aan allerlei kleine dingetjes dat de mensen van Lynskey nét even iets verder gaan om tot een optimaal resultaat te komen. Natuurlijk kost dat ook iets meer, maar voor mij staat kwaliteit altijd op de eerste plaats.

**Idworx bestaat inmiddels ruim tien jaar. In die periode zijn de fietsen telkens weer verbeterd, tot in de kleinste details. Valt aan een fiets als de Off Rohler in de toekomst eigenlijk nog wel wat te verbeteren? En worden de prijzen niet exorbitant hoog?**

Onze fietsen zijn nooit klaar! Er zullen altijd nieuwe ideeën blijven komen. En als dat onze fietsen duurder maakt, dan is dat zo. We willen het beste product

maken, zonder compromissen. Dat betekent in veel gevallen dat standaardoplossingen niet goed genoeg zijn. Maar afwijken van de standaard is duurder. Een goed voorbeeld is onze excentrische trapasbehuizing met geïntegreerde lagers. Die gaat veel langer mee, maar heeft ook een hogere kostprijs.

**Veel reisfietsfabrikanten kiezen voor een aandrijfriem in plaats van een ketting. Idworx ook?**

Ik heb nooit begrepen dat in de Nederlandse reisfietswereld – die toch als vrij behoudend bekend staat – riemaandrijving zo makkelijk geaccepteerd is. Als je erover nadakt is het toch tamelijk paradoxaal dat fietsers die vanwege de vermeende betrouwbaarheid uitsluitend en alleen op stalen frames vertrouwen geen probleem hebben met een aandrijfsysteem op basis van in essentie kwetsbare koolstofvezels. Begrijp me goed, ik wijs het concept van riemaandrijving *an sich* niet af – op vouw- en stadsfietsen past het prima – maar voor reisfietsen hebben wij meer vertrouwen in een ketting van extra gehard staal.

## RIJ-IMPRESSIE



De Off Rohler Ti is voor tochten door onherbergzame gebieden als Mongolië en Patagonië, meldt Idworx. En inderdaad, dat straalt de bike ook wel uit. Eén en al robuustheid. Anders gezegd: het ding ziet eruit als een tank. Maar rijdt het ook zo? Redacteur Timo de Boer heeft 'm aan de tand gevoeld.

Alles aan de Off Rohler van Idworx straalt robuustheid uit. De brede banden en dito spatborden geven deze reisfiets een bijzonder 'dik' uiterlijk. De verrassing is daarom des te groter als ik de fiets aan de weegschaal hang: vijftien kilo rond, inclusief een paar stevige pedalen. Dat is heel weinig voor zo veel fiets.

Omdat de Off Rohler specifiek is ontworpen als reisfiets voor verre bestemmingen is het rijgedrag met volledige bepakking van belang. Maar wie zo veel geld uitgeeft aan z'n reisfiets zal 'm ook wel in Nederland willen gebruiken. Voor een lang weekend weg of gewoon voor naar het werk. Dat kan de Off Rohler prima. Okay, je voelt de dikke banden over het asfalt dribbelen, maar verder is er voor alledaags gebruik niks mis met de Off Rohler. Met de verstelbare stuurpen in de nul graden stand is de zitpositie sportief zonder oncomfortabel te zijn. Precies goed, wat mij betreft. Maar wie de pen omlaag of omhoog zet, kan naar wens dieper of minder diep zitten. Ook fijn: de ergonomische handvatten. Sturen doet de Off Rohler verrassend licht; je zou het niet verwachten, maar ondanks z'n solide verschijning gaat deze titanium wereldfiets haast dynamisch door de bocht!

Als ik de fiets vol hang met bagage – veertig kilo achter en vijftien kilo voor – ondergaat de fiets een metamorfose. Niet zichtbaar, wel voelbaar. Want met 55 kilo extra druk op de assen transformeert de Off Rohler in een goedmoedige pakezel. Ondanks dat ik de gekste fratsen uithaal; deze stevige Duitser laat zich niet van de wijs brengen, met dank aan de luie stuurhoek en de extreem lange liggende achtervork. Ik snap nu ook waarom Gerrit Gaastra, die toch niet bekend staat als liefhebber van de brede sturen, een stuur van maar liefst 64 centimeter gemonteerd heeft: daarmee houd je de fiets namelijk perfect onder controle, ook in afdalingen over slechte of onverharde wegen. Ook het stijve frame helpt mee. Opvallend, ondanks dat titanium de naam heeft minder stijve frames op te leveren dan aluminium, merk ik geen verminderde stijfheid ten opzichte van de aluminium uitvoering van de Off Rohler. Aan de andere kant: van de haast mythische dempende kwaliteiten die aan titanium worden toegeschreven is ook weinig merkbaar. Verschil zal er zijn, want aluminium en titanium hebben nou eenmaal elk hun specifieke materiaaleigenschappen, maar bij een zwaarbeladen Off Rohler is het verschil nauwelijks merkbaar; het leeuwendeel van de demping komt volgens mij uit de banden. En omdat die nogal volumineus zijn (2.25 inch!) doen ze hun werk heel erg goed.

Wie het ook goed doen zijn de remmen. We hebben er al vaker over geschreven en ook nu weer ervaren we het: de speciale FIRM-tech uitvoering van de hydraulische Magura HS33 laat zich beter doseren dan het origineel. En in combinatie met de speciale coating op de velgflanken is de remkracht immens. Met een volgeladen fiets in volle vaart een berg af? *No worries*, de Magura's halen het surplus aan snelheid er zo weer uit! Valt er dan helemaal niets op de Idworx Off Rohler Ti aan te merken? Eigenlijk niet. Of het zou het zadel moeten zijn. Prima ding, maar ik zou zelf een iets breder exemplaar monteren. Maar dat is natuurlijk een kwestie van smaak. Oftewel: de beste reisfiets ter wereld bestaat al en heet Idworx Off Rohler Ti.

- TdB

## ALL ABOUT HELMETS

Trek je af en toe wijtes weg van het prijskaartje dat aan nieuwe fietsspullen hangt? Dan hebben wij goed nieuws voor je. De Varallo heeft alles in zich om een uitstekende trailhelm te zijn, zonder de hoofdprijs te kosten. Een doorlopende schaal biedt meer bescherming op je achterhoofd, achttien ventilatiegaten, een pasvorm die met één hand te verstellen is, gaas om insecten buiten te houden en wasbare padding. Dat alles inclusief voldoende bescherming om je weer heelhuids terug uit de wildernis te begeleiden. Je vraagt je af waarom die andere helmen zo veel geld moeten kosten?



BBBCYCLING.COM



ALL ABOUT CYCLING