

idworx

ZONDER zorgen fietsen

tekst: Robert B.P. van Weperen

TERWIJL ZIJN OVERGROOTVADER HET LIEFST ZOVEEL MOGELIJK FIETSEN MAAKTE, IN ALLE SOORTEN EN MATEN, OMARMT HIJZELF KLEINSCHALIGHEID. EVENMIN IS DE MASSA DE DOELGROEP VAN DEZE FIETSENMAN. GERRIT GAASTRA (45) IS ZIJN NAAM.

Als kleine jongen was hij wel degelijk in de fabriekshallen van Batavus te vinden. En vanaf zijn 21ste heeft hij jaren lang zijn ziel en zaligheid gegeven aan het door ontwikkelen van Koga Miyata fietsen. Maar nu hanteert hij het principe 'less is more' en ligt zijn hart bij zijn eigen merk idworx. "Als je naar de inkomsten en de stress kijkt had ik misschien beter iets anders kunnen gaan doen, maar het is zo leuk om met een klein team fietsen te maken die werkelijk perfect functioneren en die de claim zorgeloos fietsen letterlijk waarmaken: it works!" Een zilverkleurige, geribbelde doos op een fantasieloos industrieterrein onder de rook van Bonn. Dat is volgens Google Maps de plek waar aan iets moois wordt gewerkt: trekking fietsen, mountain bikes en racefietsen van het merk idworx. En stads- en toerfietsen met op het balhoofdplaatje de naam Gaastra. Eenmaal ter plaatse krijgt de eigentijdse rijwiel fabriek een derde dimensie: achter de entree vullen immense fietsdozen een magazijn dat tot 7 meter hoogte reikt. Honderden dozen, allemaal vol met onderdelen.

MIJN KNOWHOW

Gerrit Gaastra loopt naar het raam van zijn kantoor en maakt een wijds gebaar richting enkele bergen die de horizon markeren. "Kijk, het Siebengebirge. Mooi hè? Welk industrieterrein biedt je nou zo'n uitzicht? Nog voordat het blocnote is opengelapt staan we alweer buiten op de parkeerplaats. "We gaan eerst even lunchen, even verderop hebben ze lekkere broodjes en pasta." Een BMW M3 groet met knipperlichten als hij in een contactsleutel knijpt. Met, helaas, veel te veel respect voor de verkeersregels vertelt hij dat zijn passie voor de fiets en het fietsen pas echt tijdens zijn studie communicatie losbarstte. "Ik studeerde midden jaren '80 in Canada waar het mountainbiken toen al enorm hot was. Met veel plezier deed ik mee aan races en gebruikte vervolgens mijn kennis en ervaring om 8.000 km oostwaarts, samen met mijn vader de mountainbikes van Koga op een hoger plan te krijgen. Je moet je voorstellen dat er toen nog geen internet was; er was verder niemand in Nederland die mijn knowhow had. Daardoor maakten we de beste fietsen: onze mountainbike de Ridge Runner met elevated chain stay design, waardoor chain suck tot het verleden behoorde, was een doorslaand succes. We kregen lovende kritieken in de pers. Voor 'de Duitsers', waar de fietsindustrie toen al vele malen omvangrijker was dan in Nederland, was het niet te bevatten hoe het kon dat er uit Heerenveen, waar alleen molshopen voor enig reliëf zorgden, zulke fantastische fietsen kwamen. Koga lag toen ver voor op de rest."

KNUTSELEN

"Ik heb natuurlijk enorm veel van mijn vader geleerd. Dat hij ooit met Koga is begonnen, daar heb ik vanzelfsprekend de vruchten van kunnen plukken. Denk alleen al aan het netwerk waar ik toegang toe had. Maar qua invalshoek voor wat betreft de fiets en het fietsen heb ik het meeste te danken aan mijn grootvader. Net als hij ben ik degene die vooral wil knutselen en sleutelen aan fietsen om ze te verbeteren. Hij heeft talloze





patenten op zijn naam staan. Wist je dat hij de geïntegreerde beugel met stelschroef voor de versnellingsnaaf heeft bedacht? Mijn vader Andries en zijn opa Andries daarentegen waren meer gefocust op het commerciële aspect van de fietsenverkoop. Minstens zo belangrijk natuurlijk." Hoewel de carrière van Gerrit II door een hoog 'hands on'-gehalte gekenmerkt wordt, heeft hij zijn alfa studie (communicatie) nooit met een 'harde' technische studie aangevuld. "Ik haalde nooit zo'n goede cijfers voor wiskunde, ik was vrij lui en vond het vooral leuk om te filosoferen over de invloed van technische ontwikkelingen op de mens en maatschappij. Daar krijg je tenminste geen vieze vingers van. De TU was niet aan mij besteed." Desalniettemin is Gerrit wel degelijk in staat om met techneuten 'op niveau' te communiceren. "Hier in Duitsland vinden ze het wel eens verwarrend dat er geen Diplom Ingenieur op mijn kaartje staat. Aan je Ausbildung wordt hier zwaar getild. Verder blijft men hier vaak een leven lang binnen z'n eigen vakgebied actief, dat professionals tot superspecialisten maakt. Ik, als generalist, ben wat ze hier noemen een 'Anwendungstechniker.'" De grote glimlach waarmee de 'techneut van de praktijk' de kwalificatie uitspreekt verraad dat hij er bepaald niet onder gebukt gaat.

NIEUW LEVEN INGEBLAZEN

Voordat Gerrit zijn eigen merk begon was hij vooral actief als consultant. Zoals voor Derby Cycling Werke waar hij tekende voor het succes van de merken Focus en Müsing. "Mede dankzij mijn uitstekende perscontacten en jarenlange ervaring uit Canada was ik ook in staat hun producten breed onder de aandacht te brengen. Goede fietsen maken is slechts een kant van de zaak. Je moet ook opgemerkt worden." Toen hij voor Schauff aan de slag ging ontwikkelde hij samen met Schwalbe de Big Apple. "Ik ga hier niet beweren dat ik als eerste snapte dat een dikke band meer comfort geeft. En dat de rolweerstand dus niet toeneemt, zoals velen denken. Want Miele kwam al in de jaren '30 met Ballonreifen. Wel durf ik te claimen dat ik dit concept

nieuw leven heb ingeblazen. En verbeterd heb door bijvoorbeeld de rubbermengsels te variëren. Zo heb ik veel verschillende concepten ontwikkeld voor Schwalbe. En vaak ook de namen voor de banden verzonnen, zoals 'Racing Ralph' en 'Rocket Ron'. Zijn bemoeienis met de banden voor Schwalbe zou uiteindelijk ook de basis vormen voor de fietsen die hij sinds 2000 zelf maakt. De brede 'Fat Albert' was min of meer het referentiepunt voor de fiets die uiteindelijk als idworx Double D geïntroduceerd zou worden. Als een soort double check legt Gerrit nog even de knipoog richting cupmaat uit. "Voor het ontwerp had ik de brede banden gecombineerd met een speciale geometrie en een vernieuwd remsysteem. Koga en Batavus lachten me uit toen ik een paar jaar later voor Schwalbe met de Big Apple kwam, een brede trekkingband. Het zou er niet uitzien, en de rolweerstand zou veel te hoog zijn. Toch heb ik meedogenloos gelijk gekregen; inmiddels rijdt zo ongeveer elk merk op ballonbanden. Tot kinderfietsen aan toe, het is mijn beste initiatief ooit geweest. En de hype over 29-ers? Wij hadden ze 10 jaar geleden al, maar dat hebben we net iets te weinig uitvergroot."

BASALE FIETSEN

Van meet af aan richtte Gerrit zich op de liefhebbende fietser. De fietsen kostten toen al bijna € 3000,- per stuk en we verkochten in het eerste jaar 32 stuks. "Ter vergelijking: mijn vader en moeder deden al gauw 1000 exemplaren in het eerste jaar." Zijn fietsen werden thuis in de kelder – de familie woonde inmiddels in Bonn – gefabriceerd. Twee jaar later werd het een bedrijfsruimte en 'sorglos' bleef het startpunt bij elke innovatie. "Als je niet na elke tocht je fiets wilt servicen, of als wereldreiziger probleemloos duizenden kilometers wilt wegtrappen en je hebt het geld er voor over dan komt ons merk in beeld. Met de Easy Rohler als ons vlaggenschip. Verder is bij onze Gaastra Fytsen, een apart segment, zorgeloosheid key." Maar waarom heet zijn company dan Bike Basics GmbH? Want zijn fietsen zijn alles behalve basic. "Juist wel: wij maken heel basale fietsen, waarvan de basics de beste in hun soort zijn." Om zijn betoog te illustreren toont hij een naaf die extra breed is, waardoor de wielen extra stijf worden. Vervolgens demonstreert hij zijn zelfontworpen velgen, omdat wat hem betreft er geen enkele fabrikant is die ze zo maakt. Of de All Rohler trekkingfiets met schijfremmen die groter en dikker zijn dan die op een motor. "Hierdoor kun je tijdens een afdaling rustig een uur in de remmen hangen, zonder dat het staal onder je vingers wegsmeelt." Daarna laat hij niet zonder trots het Heggemann kettingblad zien, gemaakt uit 'gehärtet Messerstahl'. "Dit tandwiel is dan wel twee keer zo duur als een standaard uitvoering, maar gaat wel



tien keer zo lang mee. Niet alleen omdat het materiaal zo slijtvast is, maar ook omdat het tandwiel symmetrisch is en zo in vier posities te monteren is." Gerrit komt nog regelmatig naar Nederland, of toch zeker naar Friesland. Hij neemt de bliken die zijn 'foute' auto met nog 'fouter' kenteken genereren voor lief. "Maar verhuizen doe ik niet, ook al zitten er relatief veel dealers van ons in Nederland. Het fijne van Duitsland is dat ze hier veel meer durven, veel creatiever zijn, veel meer van de 'engineering' zijn. Denk aan Velotraum die zweert bij 26 inch, Riese und Müller die zich volledig toelegt op full suspension en Tout Terrain die alle frames in staal bouwt." Gerrit heeft het duidelijk naar zijn zin in zijn eigen fabriek. "Mede dankzij mijn vrouw Cate die het algemene management voor haar rekening neemt, zodat ik me lekker op de ontwikkeling kan storten. Het is leuk voor alle stappen verantwoordelijk te zijn." Wat hem wel tegenvalt is de stress van een fabrikant. "Ik heb 200 fietsen verkocht, maar kan deze nog niet leveren omdat een enkel onderdeel – de remmen – nog niet zijn geleverd. Die afhankelijkheid van toeleveranciers, daar word ik wel eens kierewiet van." Relativerend voegt hij daar aan toe: "Voor een deel doen we dat natuurlijk onszelf aan doordat we steeds weer onze eigen specifieke oplossingen kiezen."