



EDLER ABENTEURER

Sie sind die Land Rover unter den Reiserädern – robust, ausdauernd, extrem zuverlässig: Idworx-Bikes von Gerrit Gaastra. Wir haben das Opinion BLT aus seiner Abenteuer-Serie gefahren.

Text & Fotos: Georg Bleicher



Äußerst effizient: Der rahmenintegrierte Lenkanschlag verhindert, dass der Lenker beim Sturz oder Umfallen des Rads auf den Rahmen schlägt.



Wo Idworx drauf steht, ist auch Idworx drin: Die feine Edelux-Leuchte von Son wurde nach Gaastras Vorgaben spezifiziert.

Wo anfangen? Bei den 7,0 Zentimeter fetten Reifen, die auf der Straße dank feinem Noppenprofil leicht laufen, im Gelände aber fast jedes Terrain beherrschen? Beim Pinion-Getriebe, das Schaltfaule zu Schaltfans macht, weil Gangwechsel fast sinnliches Vergnügen bereiten? Bei den Bremsen, die gefühlt auch auf einem Motorrad für Sicherheit sorgen könnten, so vehement gehen die drei Millimeter dicken Scheiben beim Antippen der gewichtsoptimierten Hebel zur Sache?

Eigentlich lässt sich zu jeder Komponente des Idworx Opinion BLT extreme Beeindruckendes berichten. Das liegt an seinem Macher, Gerrit Gaastra: Der Niederländer wurde als Spross der Familie Gaastra – Gründer der Edelmarke Koga – ins Bike-Business hineingeboren und mischt seit vielen Jahren an diversen Ecken und Enden der Branche kräftig mit. Idworx ist

Alles ist auf hohe Belastung angelegt – vom Rahmen bis hin zur Schaltung

eine seiner eigenen Marken. Die Räder werden am Firmensitz Wachtberg bei Bonn entwickelt und montiert.

Gelassener Abenteurer

Unser Testrad gehört zur Adventure-Serie von Gaastra. Sattel 160 Kilogramm Systemgewicht gibt Gaastra für das BLT an. Die meisten Trekkingräder schaffen bis 120. Wir haben mit 25-Kilogramm-Gepäcktaschen keinen Einfluss auf die Laufruhe oder gar die Sicherheit ausgemacht. Der stabile Tubus-Träger mit zweiter Reling für die Haken der Packtaschen tut alles, damit keine Unruhe ins Gefährt kommt, und Gaastras Spe-

zial-Träger-Versteifung zwischen den oberen Halterstreben unterstützt das noch. Das ist auch gut, denn die Konstruktion baut wegen der dicken Reifen recht hoch.

Alles ist auf Ausdauer und Belastung ausgelegt. Der extra steife, mehrfach konifizierte Alu-Rahmen mit Brücke für das Pinion-Getriebe ist extrem fein verarbeitet. Im Hinterbau sitzt die Keramik-gelagerte, robuste DD-Nabe. Und zwar auf einem Schlitten, der zum Anpassen der Kettenlänge verschoben und per Schraubbolzen fein eingestellt wird. Kettenblatt und Ritzel bestehen aus gehärtetem Stahl und haben – feiner Trick – eine ungerade Zähne-Zahl. Dadurch wird ihre Abnutzung geringer gehalten. Ein Kunde habe 44.000 Kilometer mit einem Kettenblatt zurückgelegt, so Gaastra: „Und das war noch in Ordnung!“ Die hochwertige Kette ist nach seinen Vorgaben zusätzlich gehärtet.



Drüberstreichen erlaubt: Unter dem hochfesten Lack stecken Rohrübergänge, die geradezu fließend anmuten.



Der fast 70 Millimeter breite G-One von Schwalbe rollt leicht, macht aber fast jeden Dreck mit – erst bei Schlamm hört's auf.



Vielfach genau einstellbar und stabil: Auch Details wie die Sattelstütze bekommen bei Idworx viel Aufmerksamkeit.



Satte 203 Millimeter Durchmesser haben die Bremsscheiben. Gaastra empfiehlt tatsächlich, ihren Biss mit Öl etwas zu mindern.

Riemen? Lieber nicht!

Langlebigkeit... ist da nicht der Riemen nicht besser? In den letzten Jahren hat er sich zum Synonym für Zuverlässigkeit und Ausdauer entwickelt. „Für mich sprechen einige Gründe gegen ihn“, meint Gaastra. „Er muss sauber gehalten werden, die richtige Spannung ist wichtig – nach einem Radausbau muss ich sie wieder genau einstellen – und wenn sich etwas zwischen Riemen und Riemenscheibe eingeklemmt hat, muss ich den Riemen aus Sicherheitsgründen ersetzen. Im Vergleich zu unserer Ausstattung ist er auf lange Sicht teurer.“

Man gleitet mit dem Opinion BLT über den Feldweg, wuppt locker über Singletrails,

Die breiten Tubeless-Reifen nehmen auch mal einen Durchschlag hin

selbst der Trampelpfad mit kleinen Stufen ist drin, solange wir nicht auf allzu feuchtem Matsch unterwegs sind. Das Rad ist genau für dieses Terrain gebaut. Ist man mehr auf Asphalt unterwegs, gibt's dafür übrigens die Variante "Multi" mit 57-622 mm Reifen.

Die Übersetzung im ersten Gang ist auf krasse Steigung ausgelegt – solange die fetten Tubeless-Pneus genug Grip haben, geht's mit wenig Anstrengung unweigerlich berg-

an. Ab gerade mal 0,8 bar sind sie bei nicht zu schwerem Piloten fahrbar, was eine sehr große Auflagefläche – sprich viel Traktion – ermöglicht. Sie laufen leicht, bügeln Schlaglöcher bestens aus und nehmen auch mal einen leichten Durchschlag hin. Die extrem breiten Felgen machen das ohne Probleme mit.

Auf der Straße muss man durch die Reifenbreite und Lenkgeometrie naturgemäß höhere Lenkkräfte und eine nicht perfekte Handling-Harmonie in Kauf nehmen. Das ist vor allem Gewöhnungssache. Das Handling ist so direkt, wie es mit Reifen dieses Volumens und einem langen Vorbau sein kann. Für den damit verbundenen Komfort geht das in Ordnung. Zusätzlich flexen auch die Titan-Sattelstütze und besonders der breite, angenehm nach hinten gebogene Lenker. Er besteht aus Glasfaser- und Carbon-verstärktem Kunststoff und dämpft gut. Beim Wiegetritt verhält er sich jedoch wie ein normaler Alu-Lenker – noch so ein spezielles Detail des findigen Gaastra. Wie auch die Schutzbleche, die SKS im Auftrag von Idworx produziert. Sie sind elastisch und brechen dank flexibler Aufhängung bei Belastung nicht. Großzügiger Abstand zum Laufrad erlaubt auch etwas mehr Schmodder zwischen Schützer und Pneu.

Was wir an einem Multi-Purpose-Expeditionsrad auch wunderbar finden: den stabilen Kettenschutz – eine Eigenproduktion, die bei Idworx aus dem 3D-Drucker kommt. Für eine satte Lichtausbeute auch auf unbeleuchteten Wegen sorgt das Beleuchtungssystem von SON mit Nabendy-



35 Zähne hinten, 39 vorn: Ungerade Zähnezahl, großes Ritzel hinten und spezielle Materialien sorgen dafür, dass der Antrieb laut Gaastra ein Vielfaches der gewöhnlichen Lebensdauer hat.

PLUS

- sehr durchdachte Detaillösungen
- extrem robuste, ausgefeilte Technik
- viel Komfort auch ohne wartungsintensive Federelemente

MINUS

- nur drei Rahmengrößen
- Asphalt-Handling mit geringem Luftdruck gewöhnungsbedürftig

namo und Edelux-Scheinwerfer mit bis zu 100 Lux.

Fazit: Das Idworx gehört zur Speerspitze für ruppige Unternehmungen. Leichte Abstriche gibt's in Sachen Handling auf Asphalt, ansonsten gilt: Mit dem Opinion BLT gibt es keine Entschuldigung, dem Ruf des Abenteurers nicht zu folgen. Das alles hat seinen Preis: 6.300 Euro ruft Idworx für das Rad mit unserer Ausstattung auf. 

TECHNISCHE DATEN TEST-BIKE

Rahmen	Rahmen Aluminium 6061-T6, dreifach konifiziert
Größen	46, 51, 56 cm (Länge Sitzrohr)
Farbe	Glossy Black, Polar White, Juicy Orange, Mean Green
Gabel	Idworx Alu, starr
Lenker	Flex Bar Advanced, 620 mm
Vorbau	DD, 100 mm
Sattel	Idworx Trekking Man
Antrieb	Kette, KMC E1 EPT, gehärtet
Schaltung	Pinion C1.12, 12-Gang Tretlagerschaltung, Übersetzungssprünge 17,7 %
Übersetzung	v. 39, h. 35 Zähne
Felgen	Idworx Da Rim Disc II, 32-Loch
Reifen	Schwalbe G-One 70/584 TLE
Naben	Idworx SON Nabendynamo Disc, hinten DD Mute Nabe ohne Sperrklinken (geräuschlos)
Bremsen	Idworx/Hope Big Brakes (Disc, Durchmesser 203 mm)
Gewicht	16,6 kg
Zul. Gesamtgewicht (Rad, Fahrer, Gepäck)	160 kg
Ausstattung	USE Titan-Sattelstütze, Idworx SKS-Schutzbleche, Idworx-Gepäckträgerversteifung, Idworx-Kabelbaum, Farbe Polar White, Flex Bar Advanced-Lenker, Idworx Big Brakes
Testbike	
Preis	EUR 6.300,- (Basispreis: EUR 4.995,-)
Hersteller	www.idworx-bikes.de

Das Edel-SUV unter den Rädern: Einerseits fehlt es nicht an Schick und Luxus, andererseits sieht man sofort: Dieses Bike kann was ab!

