

**REICHTUM BLEIBT SITZEN,
HUNGER IST EIN WANDERER**

SÜDAFRIKANISCHES SPRICHWORT



Keith Bontrager

GRUNDPRINZIPIEN

TEXT VON
BEN EDWARDS

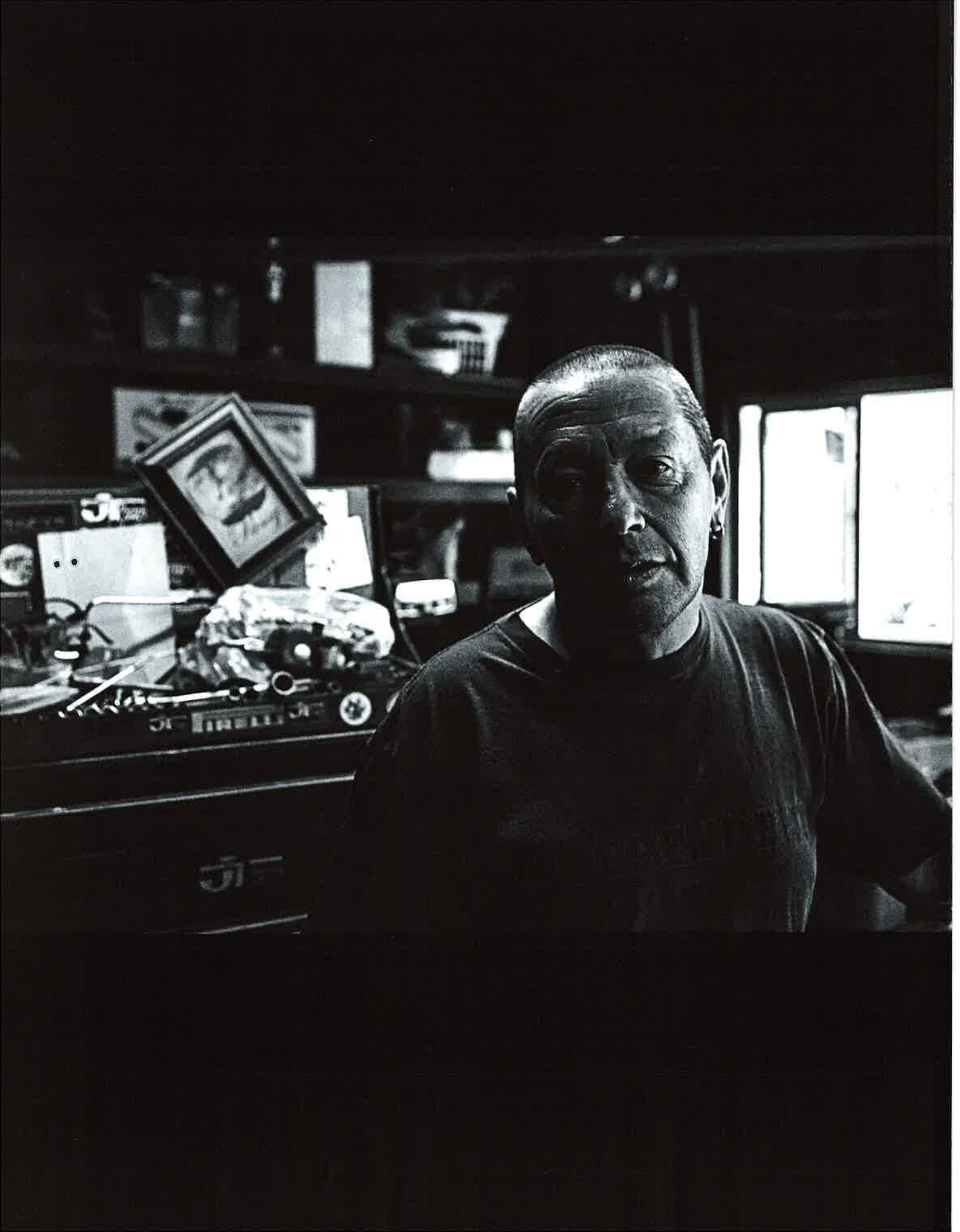
Was wir von Keith Bontrager gelernt haben: Physiker sind die besten Ingenieure. Asturien (Spanien) hat das beste Verfahren zum Räuchern von Fleisch entdeckt (und Keith hat herausgefunden, wie er es zuhause in seinem Barbecue nachmachen kann). Sich beim Fahren ablenken zu lassen, ist gefährlich. Gemeiner Sauerampfer ist ein guter Ersatz für Zitronen. Und wir wissen nun, dass wir die Marke Bontrager, wie wir sie kennen und lieben, einem unzuverlässigen Auto zu verdanken haben.

All diese Erkenntnisse stammen aus einem Hausbesuch samt selbstgemachter Pizza mit frischen Zutaten aus Keiths Garten und seinem selber gebrauten Farmhouse Ale. Nachdem das Tagesgeschäft (ein ausführliches Interview mit Foto-Shooting) erledigt war, bat uns Keith herein, wo dann ein stundenlanges Gespräch seinen Lauf nahm. Ohne Bedarf nach weiteren Business-Themen offenbarte Keith nun die wahre Bandbreite seiner Interessen. Er hat einen grenzenlosen Forschungsdrang in alle möglichen Richtungen und jegliche Gedanken unsererseits an die Vermeidung von Staus auf der langen Fahrt nach Hause waren verfliegen, während die Stunden vergingen, das Bier floss und stets für Pizza-Nachschub gesorgt war. Keith Bontrager ist enorm vielseitig – unter anderem, wie wir jetzt wissen, auch ein unglaublicher Gastgeber.

Keith hat alle Voraussetzungen mitgebracht, um Erfolg im Radsport zu haben. Seine Marke hat die größten Rennen der Welt gewonnen. Er wird für seine Innovationskraft in Sachen Bikes verehrt. Er hat aus seiner

Garagenfirma eine international anerkannte Marke gemacht. Er gilt allgemein als Radsport-Ikone ... und nach einem Tag mit ihm hat man das Gefühl, dass er genau null Zeit damit verbringt, über solchen Kram nachzudenken.

Nichts an Keith Bontrager ist affektiert, nichts wirkt gekünstelt oder inszeniert. Ihn umgibt eine wohl überlegte Einfachheit, eine zutiefst spartanische Aura. Er liebt es, vom Sattel seines Mountainbikes aus Pfifferlinge zu suchen, in seinem Garten zu arbeiten, eines der besten Biere in Santa Cruz zu brauen, zu kochen und – wie könnte es anders sein – immer und immer wieder Produkte zu testen und weiterzuentwickeln. Sein Leben ist das Analogon zu seinen Produkten, die schnörkellos und ohne unnötiges Beiwerk einfach funktionieren. Ein Produkt von Bontrager erfüllt immer das Versprechen auf der Verpackung, ob das nun die persönliche Bestzeit im Zeitfahren ist oder der Wetterschutz auf dem täglichen Arbeitsweg.







Keiths Weg begann an einem Ort, an dem viele Innovationen ihren Lauf nehmen: in einer Garage in Nordkalifornien. Aber anstatt an Computern herumzubasteln, befasste er sich zunächst mit Motoren. Diese frühen Erfahrungen vermitteltem ihm das Gedankengut – die Grundprinzipien, die er bis zum heutigen Tag bei seiner Arbeit beherzigt –, dem er bei allem, was er tat, stets treu blieb.

Wann hat dich das Technik- und Konstruktionsfieber gepackt?

Ich hatte einen Freund, ein Typ, mit dem ich viel Zeit verbracht habe, und er war es, der mein Interesse an solchen Dingen geweckt hat. Wir wollten eine Rakete aus dem Teil eines Gastrockners bauen, was wahrscheinlich nicht funktioniert hätte. Aber es schien uns eine wirklich gute Idee zu sein – und von da an begann ich einfach zu basteln. Mein Vater belieferte Kraftwerke, etwa mit Notstromaggregaten. Also hatte ich Zugang zu einem Haufen Motoren, das war hilfreich. Ich hatte genug Material, um all die Fehler zu machen, die man als Kind so macht.

Wie wurde aus der Hinterhofbastelei eine ernsthafte Beschäftigung mit Motorradrennen und -tuning?

Es wurde sehr schnell zu einer richtigen Beschäftigung, weil ich anfang, Zylinderkopf-Tuning für Zweitakt-Motorräder anzubieten. Damals gab es eine enorme Nachfrage und ich glaube, ich war ziemlich gut. Als ich

also einige der lokalen Rennfahrer in den Werkstätten ansprach, bekam ich sofort Zylinder mit nach Hause, um sie zu bearbeiten. Selbst als ich noch an 100-Kubik-Motorrädern herumschraubte, war ich also schon irgendwie im Business – was ziemlich cool war. Ich habe diese Arbeit echt genossen.

In den 1970er Jahren warst du gerade dabei, dir in der Motorradwelt einen Namen zu machen, und dann bist du zu Bikes ohne Motor gewechselt. Warum?

Nachdem ich eine Zeit lang in Europa an Straßenrenn- und Motocross-Motorrädern gearbeitet hatte, fühlte ich mich irgendwie ausgebrannt. Leute, die ich kannte, hatten Unfälle – auch tödliche oder solche, die im Rollstuhl endeten. Die Dinge gerieten ein wenig außer Kontrolle, so wie es häufig passiert, wenn Jungs etwas machen. Es fing an, sich irgendwie dämlich anzufühlen, verstehst du? Das ist eine Perspektive, die sich entwickeln kann, wenn man etwas eine lange Zeit macht.





DIE SITUATION, IN DER MENSCHEN PROBLEME HABEN, DIE MAN LÖSEN MUSS, WAR EINE GROSSARTIGE ERFAHRUNGSSCHMIEDE



Als ich das letzte Mal aus Europa zurückkam, war ich abgebrannt und tauschte meine Arbeitskraft gegen ein Auto. Auf dem Weg vom Job nach Hause ist es mir dann verreckt. Ich fing an, für FOX zu arbeiten, und musste mit dem Fahrrad zur Arbeit. Es waren 16 Kilometer auf einem Raleigh Grand Prix und meine Fitness wurde immer besser. Ich wurde „Bike-fit“ – ein völlig ungekanntes Gefühl, aber es war fantastisch. Jetzt musste ich nur noch einen Rahmen bauen und anfangen, damit Rennen zu fahren ... und so nahm die Geschichte ihren Lauf.

Inwiefern hat dich das Leben und Arbeiten in Nordkalifornien, dem Mountainbike-Mekka, beeinflusst?

Einer der großen Vorteile war, dass es dort so viele (Renn-)Fahrer gab, Cyclocross-Rennfahrer, die sofort mit Feuer und Flamme dabei waren. Sie haben immer Vollgas gegeben. Und als Rahmenbauer oder Fahrer war man in der gleichen Truppe wie die Jungs, die Rahmen und Gabeln einfach kaputt kriegten.

Als ich damit begann, Rahmen zu bauen und mich mehr und mehr damit auseinanderzusetzen, war es die Häufigkeit von Brüchen bei Rahmen und Laufrädern, von verbogenen Gabeln und so, die mich über Innovationen nachdenken ließen. Anfangs baute ich also hauptsächlich

Sachen für Leute, die schon sämtliche Standardteile oder das Zeug aus Marin County zerstört hatten und etwas wollten, was ein bisschen robuster war.

Die Situation, in der Menschen Probleme haben, die man lösen muss, war eine großartige Erfahrungsschmiede. Es hat einen dazu gezwungen, scharf darüber nachzudenken, was als Nächstes zu tun ist. Man konzentriert sich auf die großen Ideen: „So wird die Gabel der Zukunft aussehen, so wird die Federung aussehen oder dorthin gehört der Schwingendrehpunkt.“ Solche Sachen eben.

Im Gegensatz zu den meisten Produktentwicklern kommst du aus dem Bereich Physik, nicht Technik. Gehst du deshalb anders an Entwicklung und Konstruktion heran?

[lacht] Ja, Physiker bilden sich irgendwie viel darauf ein, wie viel sie über die Welt wissen. „Lies ein technisches Lehrbuch an einem Wochenende und du bist auf dem neuesten Stand“, irgendwie so. Physik ist in der Regel viel weniger praktisch ausgerichtet als Technik. Aber weil du eine Menge theoretisches Wissen darüber anhäufst, wie die Welt funktioniert, fällt es dir normalerweise leichter, die Komplexität eines Problems zu erfassen. Du verstehst, was da passiert.



Manchmal amüsieren mich die Ingenieure, mit denen ich bei Trek zusammenarbeite. Die sagen immer gleich: „Wir müssen es testen, wir müssen es testen.“ Wir müssen es nicht unbedingt testen. Es gibt nämlich Grundprinzipien, von denen man vieles ableiten kann: „Das wird passieren, das muss passieren.“ Das ist klingt vielleicht hochnäsiger, aber es bietet eine solide Grundlage. Es lehrt einen, Probleme analytisch und wirklich diszipliniert und methodisch zu lösen. Ob bei der Gartenarbeit, beim Kochen oder bei Laufrädern – es ist sinnvoll.

Hast du aufgrund deines Physik-Hintergrunds eine Konstruktions-Philosophie, die sich in einem Grundsatz oder Grundprinzip niederschlägt?

Nein, eigentlich nicht. Im Endeffekt ist das, was wirklich zählt – und das gilt für alles, was ich mache –, dass du, wenn du für jemanden etwas machst, frühzeitig erklärst, was es bringen wird, und dann genau das lieferst, was du vorher versprochen hast. Das ist alles. Ganz einfach. Wenn es also ein Super-High-End-Laufrad für Zeitfahrprofis ist, muss es windschlüpfig sein. Ist es ein Standardprodukt für einen Alltagsradler, muss es robust und langlebig sein. Egal welche Erwartung damit verbunden ist, man muss sie erfüllen.

Das klingt jetzt nach dem Versuch, die Technik außen vor zu lassen, aber die Technik ist es, die all das möglich macht. Man muss wirklich wissen, was man tut, um es richtig zu machen. Es gibt immer Einschränkungen, diese Sache mit „stabil, leicht, billig“ schwebt immer im Raum. [lacht] „Stabil, leicht, billig. Wähl' zwei davon.“ Es ist wie ein gutes Rätsel.

Deiner Firma, Bontrager, schien es ganz gut zu gehen, als du sie an die riesige Marke Trek verkauft hast. Hattest du Bedenken wegen des Verkaufs?

[lacht] Ich hatte keinerlei Bedenken! Bontrager war gut etabliert, aber nicht nach kaufmännischen Grundsätzen – es lief so vor sich hin. Mein Verständnis für geschäftliche Dinge hat sich im Laufe der Jahre etwas verbessert, aber nicht viel.

Ich war irgendwie am Kämpfen und habe versucht, den Laden voranzubringen. Wir hatten 25 Mitarbeiter, wir verkauften jährlich Zeug im Wert von 4 Millionen Dollar und haben nichts dabei verdient. Ich wurde nicht bezahlt und ich entwickelte auch nicht ernsthaft neue Teile. Wir waren das typische Beispiel eines Unternehmens, das erfolgreich wurde und sich dabei selbst zerstörte. Hätte ich einen MBA-Titel gehabt, wäre es vermutlich anders gekommen. Aber vermutlich hätte man mir gesagt, es sei dumm, das überhaupt zu versuchen, und ich solle einfach für jemand anderen arbeiten.

Einer der Jungs, der mir half, sagte zu mir: „Tatsache ist, das Mountainbike-Business wächst seit zehn Jahren wie verrückt. Was jetzt passieren wird, nennt man eine Konsolidierung. Innerhalb der nächsten Jahre werden alle deine Mitbewerber von größeren Unternehmen geschluckt und sie werden eine wirklich solide Finanzgrundlage und Unmengen an Ressourcen haben, die sie jetzt nicht haben. Wie wettbewerbsfähig wirst du dann noch sein?“

Als also Trek anrief und John Burke [President und Eigentümer von Trek] mich fragte, ob ich nicht Lust hätte, Komponenten für sie zu entwickeln, antwortete ich „klar“ und bot ihm die Möglichkeit, in die Firma zu investieren. Er sagte: „Nun, eigentlich investieren wir nicht in Firmen, wir möchten sie eher kaufen.“ In einem Monat waren wir handelseinig.

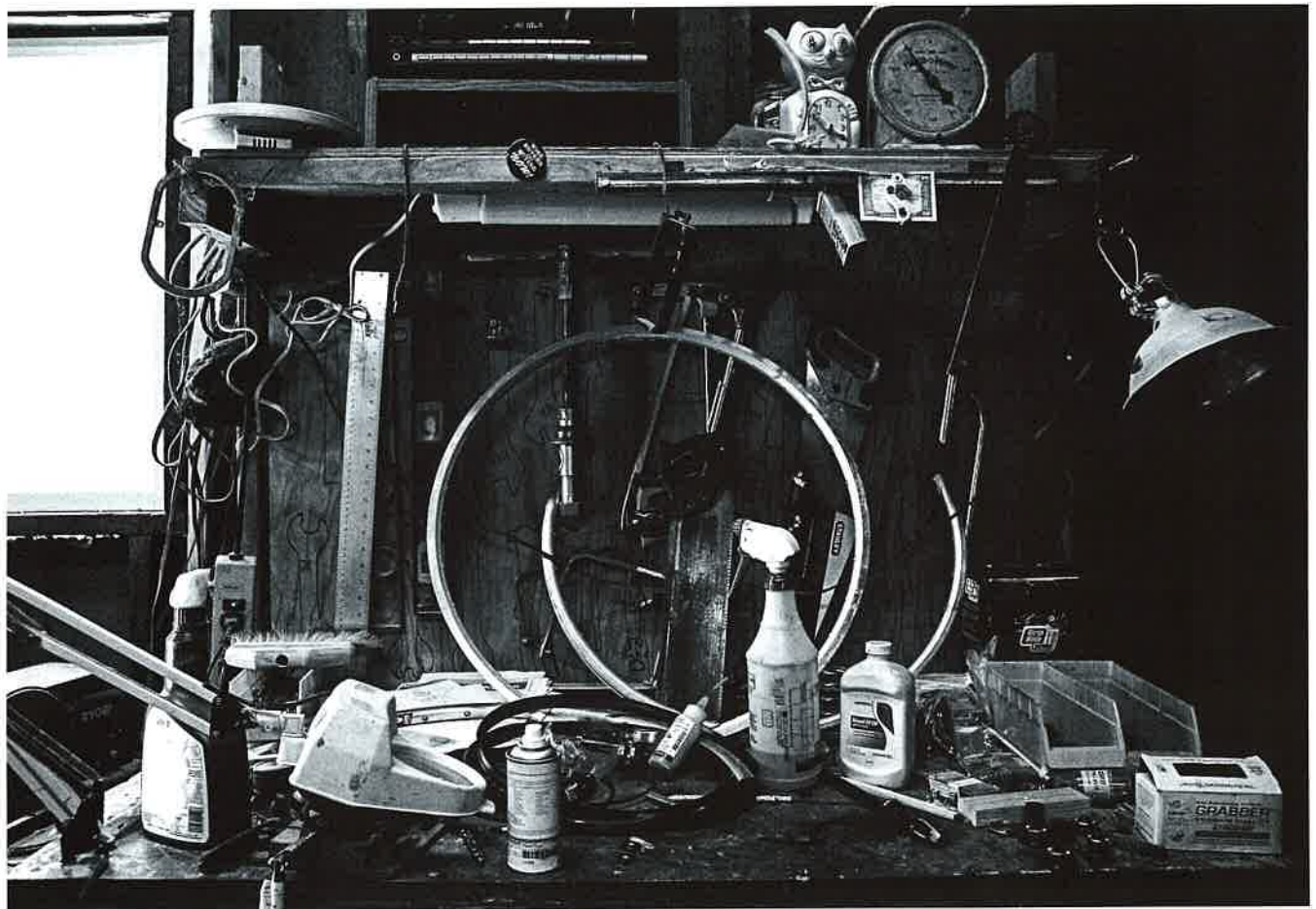
Sein Vater [Dick Burke] kam auf einen Besuch hierher. Er war genial, einer der großartigsten Menschen, die ich je getroffen habe. Ich habe ihm vertraut, wir haben das Geschäft durchgezogen und das war's.

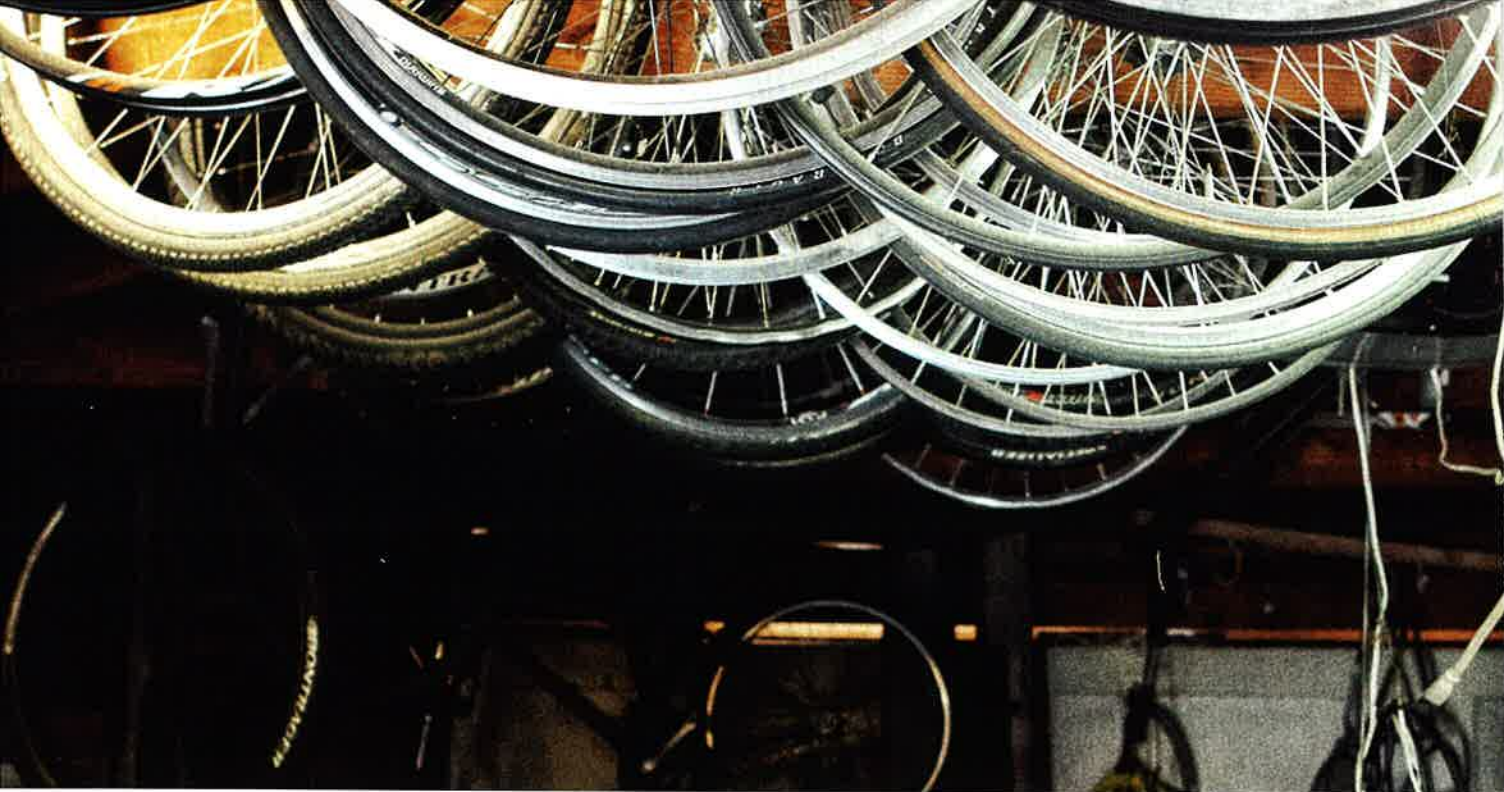
Wie bringst du dich heute im Unternehmen ein? Du lebst in Santa Cruz und die Bontrager-Ingenieure sind in Waterloo, Wisconsin.

Nun ja, die Struktur dahinter bleibt selbst den Leuten, mit denen ich zusammenarbeite, etwas verborgen. Es basiert irgendwie auf Zufall, aber nicht ganz. Wenn alles gut läuft, dann halte ich mich raus. Manchmal ist alles im Lot und ich kann einfach nur Rad fahren, das ist natürlich toll. Aber in den letzten paar Jahren lief es eben nicht so.

Bei Laufrädern, Sätteln und Reifen – das sind die Bereiche, in die ich die meiste Zeit investiere – bringe ich meine Kritikpunkte an. Und wenn ich das Gefühl habe, sie brauchen Rat, dann biete ich das an und bringe mich ein. Manchmal, wenn etwas schief läuft, bin ich derjenige, der helfen kann, weil ich viel Erfahrung habe und einen Großteil der technischen Analyse übernehmen und Probleme lösen kann. Aber es gibt keine echte Struktur. Es muss sich niemand an mich wenden und fragen: „Keith, meinst du, dass das eine gute Idee ist?“ Manchmal schicken sie mir einen Prototyp und ich sage ihnen meine Meinung dazu, die übrigens nicht immer positiv ausfällt. Aber ja, das ist meine Aufgabe dort.

Es ist cool, dass ich nicht dort arbeite, weil ich manchmal sehr direkt sein kann und meine Meinung immer klar zum Ausdruck bringe. Würde ich jeden Tag mit ihnen zusammenarbeiten müssen, wäre es viel schwieriger. Ich würde nicht die ganze Zeit allen auf den Wecker gehen wollen! Das mach' ich noch immer nicht, aber es passiert eben manchmal, und das ist dann gut so. Ich spiele mit offenen Karten. „Das hier ist das Ergebnis, das ist die Sicht des Ingenieurs dazu.“ Manchmal wollen sie so etwas nicht hören, aber meine Meinung basiert immer auf Ingenieurs-Know-how, also sehe ich sie als nützliche Bewertung auf Augenhöhe.





MAN KANN VIEL MEHR LERNEN, WENN MAN FEHLER BEHEBT, ALS WENN ALLES IMMER REIBUNGSLOS VONSTATTENGEHT.



Es gibt heute sehr viele Produkte von Bontrager, die mittels FEM- und CFD-Software entwickelt wurden. Auf die neuen Laufräder trifft das jedenfalls zu. Wie viel hast du mit diesen Produkten zu tun?

Einer meiner wichtigsten Beiträge zu den aktuellen Produkten ist die Bremsphysik. Als wir mit der Fertigung von Carbon-Laufrädern begannen, wollte keiner der Produktmanager neue Bremsbeläge verwenden. Ich sagte immer wieder: „Das wird so nicht funktionieren. Man kann nicht von Aluminium zu Carbon wechseln, ohne dass sich das Bremsverhalten ändert.“

Ich sprach mit Dean Gore, der damals für Marketing zuständig war, und teilte ihm meine Bedenken mit. Dean ist ein wirklich guter Rennfahrer und er weiß viel. Er sagte nur: „Tu', was du tun musst, und ich bezahle es.“ Also wurde die Entwicklung der ersten Bremsen aus dem Marketing-Budget bestritten. Ich bin auf Korkgummi gestoßen – das ist der Reibwerkstoff bei den Kupplungsscheiben von Motorrädern, der die Eigenschaften von Kork aufweist, dessen Gummianteil aber ausreicht, um unter gewissen Umständen etwas mehr Biss und weitere Vorteile zu bieten. Das ist noch nicht wirklich perfekt, aber es passt. Es war gute Arbeit, es war gute Physik. Wir haben damals Tests mit Lance und den Jungs von US Postal durchgeführt, um ihre Meinung dazu zu hören. Vorher habe ich die Teile bis zum Äußersten getestet, bevor jemand von ihnen sie auch nur anfassen durfte – damit niemand ein Risiko eingehen konnte. Es hat echt Spaß gemacht.

Versagen wird beim Konstruieren von Bikes und Komponenten immer als Manko gewertet, aber den Spruch „Aus Fehlern lernt man mehr als aus Erfolgen“ hört man von Ingenieuren aus der Bike-Branche sehr oft. Wie kommt das?

[lacht] Das gilt für alle Lebenslagen, nicht nur in Bezug auf Bikes! Es ist kompliziert. Erstens kann man aus den Dingen, die man tun muss, um den Fehler zu korrigieren, in der Regel viel mehr lernen, als man jemals könnte, wenn alles immer reibungslos funktionierte.

Einen Lenker kann ich ohne ausgiebige Tests bauen, weil ich durch die ganzen Rückmeldungen und vorangegangenen Tests weiß, was ich nur auf Grundlage von FEM-Berechnungen tun muss. Das ist wirklich einfach. Aber speziell bei Laufrädern und Reifen ist das so nicht möglich. Das sind Komponenten, die für niemanden richtig zu fassen sind. Hier gibt es immer wieder Überraschungen. Es gibt einfach Dinge, die man nicht simulieren kann. Es gibt instinktive Erkenntnisse und Dinge, die man mit der Zeit lernt, die nicht auf harten technischen Fakten beruhen – und doch müssen sie in die Konstruktion einfließen.



Apropos Reifenkonstruktion: Bontrager hat einen großen Schwerpunkt auf schlauchlose Rennradreifen gesetzt, es werden Tausende von Bikes mit Tubeless-Ready-Laufrädern ausgeliefert und bei allen Händlern stehen schlauchlose Reifen und Umrüst-Sets bereit. Ist das eine Technologie, von der du persönlich überzeugt bist?

Bei den Mountainbikes war es klar. Ich glaube, ich bin schon sehr lange keine Rennen mit Schlauch gefahren. Ich würde es einfach nicht mehr tun. Beim Rennrad war es nicht ganz so einfach, Hutchinson hat wirklich lange daran gebastelt, aber sie haben kein Dichtmittel verwendet und dachten, es würde ein Performance-Feature werden. Aber ich glaube nicht, dass es im Moment danach aussieht. Wir arbeiten daran und es scheint möglich, aber aktuell ist es eine Option mit Vorteilen bei der Langlebigkeit. Wenn du ein Bike fürs Training oder eine 160-Kilometer-Ausfahrt oder so etwas abstimmt, ist das eine tolle Sache. Du wirst keine Reifenpannen haben und das ist klasse. Wenn man das auf Stadträder anwenden könnte – das wäre schon was. Würde man es schaffen, einen Reifen zu bauen, der keine Luft verliert und beständiger gegen Durchstiche ist, das wäre wirklich großartig.

Wie oft sitzt du noch im Sattel? Kannst du dich immer noch dafür begeistern?

Hier an der Universität wurde vor Kurzem ein neuer Trail gebaut und ich war letzte Woche 25 Mal dort. Es ist also immer noch großartig.

Ich bin nicht mehr so leicht zu begeistern wie vor 25 Jahren, aber es macht mich immer noch heiß. Ich bin neulich 80 Kilometer auf meinem Rennrad gefahren, mit neuen Laufrädern. Ich hab' diese hügelige Runde mit knapp über 32km/h absolviert – damit bin ich absolut zufrieden. Ich bin in den letzten paar Jahren nicht mehr so viele Rennen gefahren und ich vermisse das irgendwie. Aber ich werde bald 60 und ich denke, dass der Wechsel in diese neue Altersklasse mich motivieren könnte. Gegen diese jungen 50-jährigen habe ich keine Chance.

Warst du nicht kürzlich für ein paar Tage unterwegs, um die 563 Kilometer von Santa Cruz nach Santa Monica zu fahren?

Es ist schwierig, so ausgedehnte Trips zu unternehmen, weil hier so viel los ist und ich Verpflichtungen habe. Es ist großartig, wenn ich einmal all diese Verpflichtungen hinter mir lassen und einfach sagen kann „Ich bin jetzt mal weg“. Wie ist der Highway 1 so? Ich nehme wenig Gepäck mit, sodass sich das Bike noch immer wie ein Rennrad – oder zumindest ein relativ leichtes Bike – anfühlt und nicht wie ein Zirkuselefant, damit das Fahren noch Spaß macht. Ab Santa Barbara fährt man in der Regel bei Sonnenschein. Und ab Carpinteria verläuft der ganze Weg entlang der Küste. Wir haben springende Wale gesehen ... das ist schon ziemlich cool.