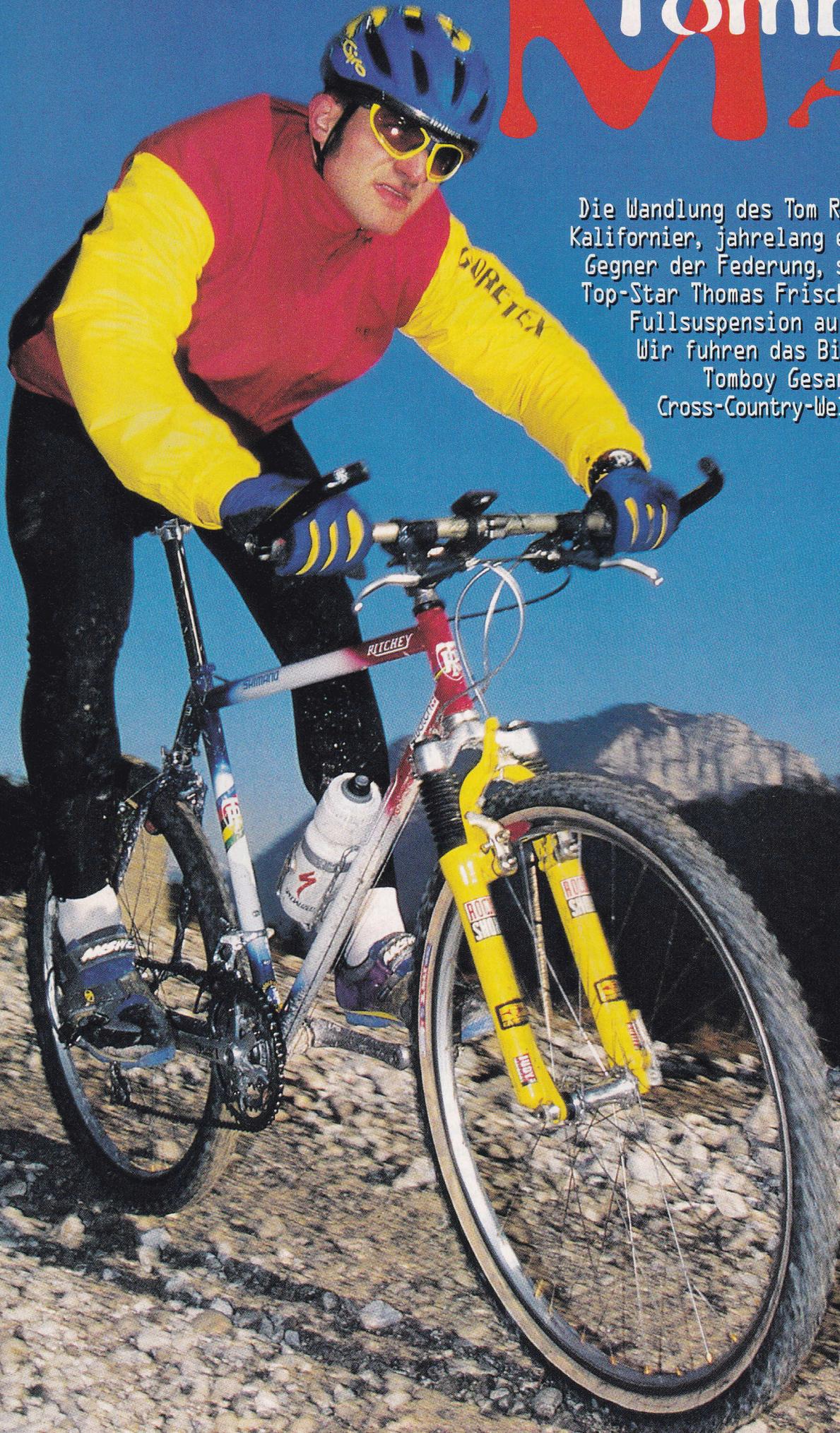


• superbike

FAHRBERICH Tomboys MASS

Die Wandlung des Tom Ritchey: Der Kalifornier, jahrelang erbitterter Gegner der Federung, schneiderte Top-Star Thomas Frischknecht ein Fullsuspension auf den Leib. Wir fahren das Bike, mit dem Tomboy Gesamtsieger im Cross-Country-Weltcup wurde.



ANZUG

Was ist das nur für eine unruhige Zeit. Traditionelle Werte gelten nichts mehr. Mercedes baut Kleinwagen, Helmut Kohl macht eine Diät, und Mister Tom „Rigid“ Ritchey fabriziert sein erstes Fullsuspension-Bike. Was ist passiert, daß der hartnäckigste Gegner der Federgabel und Hinterradfederung weich geworden ist. Noch 1994 war ein gefederter Vorbau das einzige Zugeständnis an das Ritchey-Bike, mit dem Hendrik Djernis

Nur ein Zentimeter Federweg, doch es funktioniert

Weltmeister wurde. Zu schwer und unnötig, so Toms Gegenargumente. „Meine Stahlbikes besitzen soviel Komfort, daß ich locker auf eine Federung verzichten kann“. Doch auf den immer brutaler werdenden Strecken und bei der hohen Leistungsdichte der Spitzenfahrer kommt es inzwischen auf jede Kleinig-



Klassische Ritchey-Optik: Auch das Fullsuspension wirkt leicht und filigran

keit an. Daß eine Federgabel Kraft spart, das Bike sicherer macht und für mehr Speed sorgt, leuchtete schließlich auch dem kalifornischen Puristen ein. 1995 schneiderte er „Tomboy“ Thomas Frischknecht ein Fullsuspension auf den Leib. Ein Prototyp als Maßanzug, mit dem der Schweizer Cross-Country-Star Sieger im Gesamtweltcup wurde.

Ob für diese Wandlung jener katastrophale, mit einer Federgabel durchaus vermeidbare Sturz im Herbst '94 verantwortlich ist, wissen wir nicht genau. Auf alle Fälle finden sich in Toms Gesicht die Narben von über 20 Stichen und an seinen Racebikes endlich Federgabeln.

Doch nur Federgabeln waren ihm nicht genug. Wenn schon vorne eine Federung, dann auch gleich hinten. Zwei Prämissen gab er sich beim Entwurf seines X-Country-Fullsuspension vor: Das Gewicht darf nur geringfügig über dem eines Hardtails liegen und der Antrieb nicht von der Federung beeinflusst werden. Die wichtigste Frage aber war: Wieviel Federweg braucht der X-Country-Fahrer eigentlich? Denn im Gegensatz zum Downhill muß die Federung keine großen Brocken schlucken, sondern sollte nur die kleinen, hochfrequenten Schwingungen absorbieren. Untersuchungen haben gezeigt, daß vor allem die leichten Vibrationen die Rückenmuskulatur schnell ermüden.

Toms Entscheidung fiel daher radikal wie immer aus. Ein Zentimeter Federweg muß genügen. Denn bei so wenig Bewegung des Hinterbaus kann auf ein Schwingenlager zwischen Tretlager und

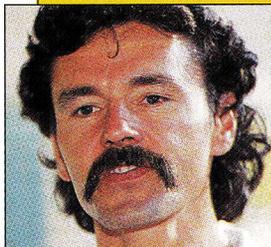
Vollfederung light: Das Softtail wiegt erstaunlich wenig

Kettenstreben verzichtet werden. Streben aus Topstahl sollten in der Lage sein, sich soweit durchzubiegen, ohne Schaden zu nehmen. Doch nicht einmal seinem eigenen erstklassigem Ritchey Logic-Rohrsatz, aus dem er den Rest des Rahmens schweißte, traute er diese Tortur zu. Edelste italienische Dedaccia-Kettenstreben sollen die Belastung problemlos kompensieren. Als Federelement dient ein kleines Elastomer, das im Monostay der Sitzstreben steckt.

Kann so eine Minimal-Lösung überhaupt funktionieren? Sie kann - und wie! Auf den ersten Metern beschleicht einen das bekannte Gefühl, das Hinterrad ▶

WHO'S WHO

Tom Ritchey ist eine Institution im Mountainbike-Business. Er schweißte für Gary Fisher und Joe Breeze die ersten echten Mountainbikes. Bis heute blieb er dem Rahmenmaterial Stahl kompromißlos treu. Von einer anderen Philosophie hat er sich zum ersten Mal verabschiedet. Früher brauchte ein Ritchey-Rahmen keine Federgabel, geschweige denn



RITCHEY

eine Hinterradfederung. Seine Stars wie Thomas Frischknecht gewannen auch ohne. 1995 jedoch baute Ritchey zum ersten Mal ein Fullsuspension.

DAS MATERIAL

Der Ritchey-Logic-Stahlrohrrahmen gehört zum Feinsten, was es derzeit auf dem Markt gibt. Die hitzebehandelten und dreifach konifizierte Rohre werden beim japanischen Stahlriesen Tange hergestellt. Aus Italien kommen dagegen die extrem beanspruchten Kettenstreben. Den Dedaccia 18MCDV6 Rohren werden wahre Wunderdinge in Sachen Belastbarkeit nachgesagt. Die genaue chemische Zusammensetzung ist aber Firmengeheimnis.

FACTS

Preis:	Prototyp
Rahmengröße:	48 cm
Rohrmaterial:	Ritchey Logic Cromoly
Gewicht:	10,10 kg
Gabel:	Rock Shox Judy SL
Vertrieb:	Stevens Delta
Telefon:	040/4806040 o. 09191/9202

RAHMENGEOMETRIE

Sitzwinkel:	74°	Lenkwinkel:	70°
Oberrohrlänge:	570 mm		
Schritthöhe:	780 mm		

KOMPONENTEN

Schalthebel:	Shimano XTR
Schaltwerk:	Shimano XTR
Umwerfer:	Shimano XTR
Bremshebel:	Shimano XTR
Bremsen:	Ritchey Logic
Kurbeln:	Ritchey Logic
Innenlager:	Ritchey Logic
Naben:	Shimano XTR
Felgen:	Ritchey Logic

nicht ausreichend aufgepumpt zu haben. Der Blick nach unten überzeugt aber, daß alles o.k. ist. Trotzdem bleibt das weiche Gefühl im Sattel, besonders angenehm bei der Abfahrt vom glatten Teer auf die ersten steinigten Holperstrecken. Was auf normalen Hardtails unangenehm auf den Rücken schlägt und viel Unruhe ins Fahrwerk bringt, wird mit dem Ritchey zum



Minimal-Lösung: Das Elastomer bietet nur einen Zentimeter Federweg. Mit dem Schnellspanner kann der Mechanismus blockiert werden

Sprinterlebnis. Das Bike gleitet viel ruhiger durch den Singletrail, und der Speed liegt deutlich über dem der

ungefederten Konkurrenz. Vom leichten Mehrgewicht gegenüber einem normalen knapp 10 Kilo schweren Ritchey P21 ist nichts zu spüren. Das Fullsuspension

fliegt genauso leicht die Anstiege hinauf wie die Edelbikes mit starrem Hinterbau. Bei Wurzeln oder Steinen sogar noch etwas sicherer, denn der flexible Hinterbau sorgt für optimale Traktion. Der Ritchey Z-Max-Reifen beißt sich in jede kleine Unebenheit und schafft stets den nötigen Vortrieb. Dank sportlicher Sitzposition liegt der Körperschwerpunkt relativ weit über dem Lenker, so daß das Vorderrad selten den Bodenkontakt verliert.

Auf einem schnellen Downhill bringt das kleine Elastomer im Hinterbau natürlich überhaupt nichts. Bei großen Schlägen reagiert die Spezialkonstruktion genau so bockig wie ein Hardtail. Der Hinterbau federt nicht mehr, ist aber im Gegensatz zu anderen Fullsuspension sehr verwindungssteif. Seinen großen Vorteil spielt das Fullsuspension also vor allem bergauf und im holprigen Singletrail aus. Der puritanische Lösungsansatz für eine Hinterradfederung funktioniert. Und ist die Strecke mal so weich, daß einen die Federung stört, braucht man nur einen Schnellspanner umzulegen, und der ganze Mechanismus ist blockiert.

Thilo Durach



Fotos: Dirk Belling (2), Michael Müller (3)

Hinterbau ohne Lager: Stattdessen biegen sich die Edel-Kettenstreben von Dedaccia

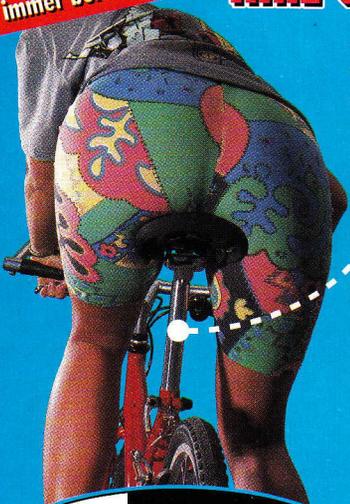
UNSERE MEINUNG

Tom Ritchey hat es geschafft, alle Vorzüge seiner steifen Bikes mit denen eines Fullsuspension zu verbinden. Der Prototyp, den er speziell für Thomas Frischknecht gebaut hat, funktioniert bestens. Klar, daß mit der Minimal-Lösung von einem Zentimeter Federweg Ritcheys Neues kein Downhill-Gerät sein kann. Aber wie gut es im Cross-Country ist, hat Frischknechts Worldcup-Gesamtsieg bewiesen. Ein geniales Bike, aber bislang leider nur ein Einzelstück.

Die neue Luftpumpe, die niemand sieht, aber immer bereit ist.

DARIN KÖNNTE AUCH IHRE STECKEN!

- Diebstahlschutz
- Keine Verschmutzungsgefahr
- Kein Verlieren während der Fahrt oder beim Tragen
- Kann nicht vergessen werden, da fester Bestandteil des Bikes
- Geringes Gewicht
- Unsichtbar versenkbar in jeder Patentsattelstütze
- Im Fachhandel erhältlich



So sitzt sie richtig!

INSIDER

TECONOMIC

Hopfelder Str. 42 F • 37230 Hessisch Lichtenau/Bezirk Kassel
Tel. 0 56 02-8 01 47 • Fax 0 56 02-8 01 28

Das ideale High-Tech-Geschenk für alle Fahrrad-Freunde

BIKE NEW YORK

5. Mai 1996

42 Meilen Sightseeing per Fahrrad durch 5 Stadtteile

In den USA ist diese einmalige Radtouristikfahrt nichts neues. 1995 waren ca. 25.000 Teilnehmer am Start. Bei den deutschen Radsportlern dagegen noch weitgehend unbekannt, bietet DERTOUR exklusiv diese Reise an.

Bike New York, das ist eine Sightseeingtour durch New York über 42 Meilen. Vom Start im Battery Park (downtown Manhattan) geht es durch den Central Park, die Bronx, Queens, Brooklyn, über die Verrazano Narrows Bridge, vorbei am Fort Wadsworth bis zum Ziel auf Staten Island. Im Grunde der Marathon-Kurs in umgekehrter Reihenfolge. Von Staten Island benutzt man die Staten Island Ferry über den Hudson River, vorbei an der Freiheitsstatue, zurück zum Ausgangspunkt.

Gefahren wird mit allem, was sich mit Pedalkraft bewegen läßt, d.h. Fahrrad, Tandem, Hoch- und Liegerad und in erster Linie natürlich das Rennrad und Mountain-Bike.

Bei dieser Tour steht der sportliche Wettkampf nicht so sehr an erster Stelle, jeder Teilnehmer kann sein eigenes Tempo fahren, sich von anderen Radlern anspornen lassen oder den Anfeuerungen tausender Zuschauer folgen. Dabeisein ist alles.

Also, wenn Sie sich diese 67 Kilometer zutrauen und den Big Apple von einer völlig anderen Perspektive erleben möchten, fahren Sie mit!

Reisetermin: 2.-7.5.1996

Preis pro Pers. ab DM 1698,-

Weitere Informationen bei:



Deutsches Reisebüro GmbH
DERTOUR-Sport Live
60424 Frankfurt am Main
Tel. 069 / 9588-3632
Fax 069 / 9588-3607