

Abgenickt

»2-Circle-System« nennt Corratec das neue Hinterbausystem am AirTech Marathon- und Cross-Country-Fully. Beim Einfedern nickt der Dämpfer, und auch wir können das neue System abnicken.

Nicht viel Neues, meint man beim ersten Blick auf das AirTech Worldcup, das wir für diesen Test angefordert haben. Das weiße Design und vor allem die Conti-Weißwandreifen stechen am meisten ins Auge – und kommen bei den meisten Betrachtern sehr gut an: »Porno«. Aber spätestens beim zweiten Blick fallen doch einige weitere Dinge auf. Zwar »durchstößt« das Federbein immer noch das Sitzrohr und ragt in das vordere Rahmendreieck, aber

im Detail sieht die Sache doch anders aus. Das Sitzrohr läuft in einer Linie bis zum Innenlagergehäuse durch, wenn es auch durch ein Formteil unterbrochen wird, durch das der Dämpfer geführt wird und in dem er befestigt ist; und diese Dämpferbefestigung sieht ganz anders aus als bisher gewohnt, sobald man sie etwas genauer unter die Lupe nimmt. Der Dämpfer ist nicht mehr direkt am Rahmen befestigt, sondern sitzt in einer Art Wippe, die mittig/vorne im Formteil befestigt ist. Hin-

ten ist er »normal« mit dem Hinterbau verbunden, wobei diese Befestigung in derselben Achse sitzt wie eine zweite Wippe, die an ihrem anderen Ende unterhalb und weiter hinten im Formteil sitzt ist als die erste. Viele komplizierte Worte, aber der Blick auf das Bild erklärt alles ganz einfach. Sichtbarster Effekt dieser Konstruktion, die Corratec »2-Circle-System« nennt, ist das »Nicken« des Dämpfers beim Einfedern. So soll er immer gerade und absolut direkt einfedern, er soll immer mit op-

Fotos: Martin Munker



DIE WIPPENKONSTRUKTION:

BEIM EINFEDERN »NICKT« DER DÄMPFER

bike sport
PRÄDIKAT
SEHR GUT



WENIG REIFENDURCHLAUF:
DER CONTI IST ABER SEHR VOLUMINÖS

timalem Wirkungsgrad arbeiten, und er wird »geschont«, soll eine längere Lebensdauer haben – dazu trägt auch die Tatsache bei, dass er hundertprozentig von Seitenkräften entlastet ist. Über dem Dämpfer sitzt ein Schutz, dieser dient aber nicht dazu, ein Anschlagen im Fahrbetrieb zu mildern – das kommt nicht vor. Es verhindert dieses Anschlagen, wenn der Dämpfer beim Tragen des Bikes als Griff missbraucht wird. Es gibt verschiedene Grundmodelle des AirTechs, die zusätzlich im Baukastensystem variiert werden können. An unserem Testrad ist eine Top-Ausstattung verbaut, entsprechend muss man über die Funktion der Komponenten kaum Worte verlieren und kann sich ganz auf das gefühlte Fahrverhalten konzentrieren. Aufgesessen – und das Bike fühlt sich eher an wie ein Indianerpony denn wie ein Kavalleriepferd. Klein, wendig und schnell, das wird sofort klar. Die Sitzposition ist sportlich, aber noch angenehm, der Lenker schmal und gerade, der Vorbau lang und der Sattel deutlich überhöht. Schon auf den ersten Metern erfreut



CORRATEC AIRTECH WORLD CUP

RAHMEN: Aluminium 7046, 2-Circle-System-Hinterbau, Größen (Test): 39, 44, 49, 54 cm
FEDERUNG: Gabel: Fox 32F RLC, Lockout, Blow-off, Federweg: 100 mm, Dämpfer: DT Swiss XR Carbon, Federweg: 100 mm
ANTRIEB/BREMSEN: Schaltung w/h: Shimano XT E-Type/XTR, Schalter: Shimano XTR Rapidfire Plus, Kurbel: Shimano XTR, Bremse: Avid Juicy 7 185/160
LAUFRÄDER: Mavic Crossmax SLR Systemlaufräder, Reifen: Continental Race King 2.2 Weißwand
PARTS: Lenker: Zyx Carbon Flatbar, Vorbau: Zyx Carbon Composite, Stütze: Zyx Carbon, Sattel: Selle Italia SLR XC Kevlar

RADSTAND: 1 080 mm, **OBERROHR (horiz.):** 595 mm, **KETTENSTREBE:** 425 mm,
INNENLAGERHÖHE: 327 mm, **LENK-/SITZWINKEL:** 70°/72°

GEWICHT: 10,55 kg (ohne Pedale) **INFO:** IKO Corratec, 06035-67070,
PREIS: 4 906 Euro iko@corratec.com, www.corratec.com

Gewicht, Sportlichkeit

Reifenfreiheit

die Spritzigkeit des Bikes. Hier macht sich das geringe Gewicht bemerkbar, und auch der Hinterbau weckt Vorfreude aufs Gelände – nebenbei bemerkt: weder ihn noch die Gabel haben wir auf den Testfahrten blockiert, es war nicht nötig. Gefühlt hat man auch bei offenen Feder-elementen keinen Kraftverlust, der Nebenmann sieht ein kleines Wippen, das aber nicht spürbar ist. Bergauf saugt sich der Hinterbau im positiven Sinn am Boden fest, kein Stein, keine Wurzel stört die Traktion, die Kraft fließt beständig. Er ist sensibel, die The-

orie der zwei Kreise scheint also auch in der Praxis zu funktionieren und zeigt doch viel Schluckvermögen. Dabei federt der Dämpfer schön gleichmäßig durch, zeigt erst gegen Ende seines Wegs deutliche Progression, klar dass bei 100 Millimetern Federweg irgendwann Schluss ist, aber es ist ja ein race-taugliches Fully, das wir hier vor beziehungsweise unter uns haben. Klasse lässt es sich um jeden Winkel peitschen und liegt dennoch ruhig, wenn Sicherheit gefragt ist. Ein Top-Racefully, mehr muss nicht gesagt werden.