

Profitest

Corratec CCT Pro



BUNTER ADLER

Ob auf starken Schwingen bergan oder im Sturzflug die Abfahrten hinunter: Corratecs Top-Modell CCT Pro war kaum zu bremsen, als es von Marcel Wüsts sicherer Hand über die Straßen rund ums Tannheimer Tal geführt wurde. Und auch im Sprint mit zumindest zahlenmäßig überlegenen Gegnern konnte sich der Raubvogel aus Raubling behaupten.

Fotografie Marco Felgenhauer



◀ Die tiefer gelegten Streben verhindern ziemlich wirkungsvoll nerviges Ketten-schlagen.

▲ „UBBS“ nennt Corratec seinen Innenlagerstandard, der alle handelsüblichen Kurbeln aufnehmen kann.

sehr gut zu beschleunigen. Wo immer es steiler wurde, musste ich aus dem Sattel, und hier zeigte sich eindrucksvoll die Stärke der kleinen Rahmendreiecke von Corratec: Der kleine Steifigkeitsnachteil, den Tube-to-Tube-Rahmen normalerweise gegenüber Monocoque-Konstruktionen haben, war zumindest auf der Straße nie zu spüren. Der Tretlagerbereich war fast schon unnachgiebig.

Dieser sehr voluminöse Teil des Rahmens ist mit dem hauseigenen UBBS (Universal Bottom Bracket System) bestückt. Dies ist ein Feature, das es möglich macht, jedes marktgängige Tretlagersystem in den CCT-Pro-Rahmen zu integrieren – lange Lebensdauer inklusive, so verspricht es zumindest der Prospekt.

Unter diesem Aspekt beachtenswert ist auch eine Innovation, die mich gerade bei Klassikern erfreuen würde: Das Kürzel „LPC“ steht für „Low Profile Chainstay“. Das heißt nichts anderes, als dass die Kettenstreben vom Ausfallende zunächst einmal schräg nach unten verlaufen, wodurch sich der Abstand der Kette zur Strebe mehr als verdoppelt. Ein Kettenschlagen auf die Strebe ist somit fast ausgeschlossen, was ja auf Dauer auch der Optik dient. Die Straßen, die ich auf meiner Testfahrt unter die griffigen Conti GP 4000 S nahm, waren allerdings immer sehr gut asphaltiert – die Fahrt vor der grandiosen Gebirgskulisse wurde so zu einem tollen Erlebnis. Einzig und allein das Wetter hätte ich mir freundlicher und wärmer gewünscht, und damit stellte sich mir auch die Frage, ob die Weißwandreifen bei mehreren Regenfahrten wohl weiß bleiben würden...

Fuhr ich im Sitzen mit den Händen fest am Oberlenker, ließ sich dieser perfekt ◀



◀ Etwas Biegung nach hinten = mehr Biegung nach vorne – so wird die Front des Corratec komfortabel.

▶ So ist das mit der Ergonomie: Was dem einen gut gefällt, kann für den anderen, in diesem Fall Marcel, eher ungünstig sein.



Technische Daten

- ▶ **RAHMEN** Corratec CCT Pro
- ▶ **GABEL** Corratec Pro Control Vollcarbon
- ▶ **KOMPONENTEN** Shimano Dura-Ace
- ▶ **LAUFRÄDER** DT Swiss RRC 1250 (18/24 Speichen)
- ▶ **BEREIFUNG** Continental Grand Prix 4000 S
- ▶ **LENKER/VORBAU** Zzyzx 44 cm / Zzyzx 120 mm
- ▶ **STEUERSATZ** Tange Seiki 2AELT
- ▶ **SATTELSTÜTZE** Zzyzx
- ▶ **SATTEL** Selle Italia SLR Carbon
- ▶ **GEWICHT** ca. 6,9 kg
- ▶ **PREIS** 6.908 €
- ▶ **KONTAKT** www.corratec.de

Ich kann mich noch gut an die Zeit erinnern, als es im deutschen Rennkalender ein Rennen gab, das den Namen IKO Radgala trug. Die Strecke führte um eine Halle, war rund 500 Meter lang, und auf der Liste der Sieger stehen Namen wie Urs Freuler und Gianni Bugno. Was ich damals allerdings nicht wusste, war, dass wir im Kreis um die Firma führen, die heute sehr erfolgreich die Corratec-Räder baut.

IKO, also der Irlbacher Konrad, hat inzwischen expandiert, ist mit drei Riesenfiliolen in Deutschland und Österreich fett drin im Radbusiness und hat die Hausmarke Corratec auf ein beachtliches Niveau manövriert. Am Rande des Radmarathons im Tannheimer Tal hatte ich nun das Vergnügen, das derzeitige Top-Bike aus Raubling, das CCT Pro, einer ausgiebigen Testfahrt zu unterziehen. Und mein allererster Eindruck war geprägt von der Frage: „Was ziehe ich bloß auf diese Farbkombination an?“

▲ Bunt ist die Hausfarbe von Corratec, immer vor dem Hintergrund von sportlich-frischem Weiß.

▶ Marcel in schulbuchmäßiger Abfahrtschaltung. So rollt der Profi schneller, aber nachmachen sollte man es nicht unbedingt.

Neben dem dominanten Weiß gab es noch das Spektrum Blau, Gelb, Grün und Lila. Dazu das Rot des Lenkerbandes und auf den Anbauteilen – kurzum: Erlaubt ist, was gefällt, und einen starken optischen Auftritt hat man mit diesem Bike gewiss.

Besonders gefallen hat mir das schlichte, aber dennoch ansprechend klassische Design: Die Rahmenrohre des Tube-to-Tube-Rahmens sind rund und schnörkellos – und sehr stabil, wie sich gleich nach den ersten Metern herausstellte.

Mein leicht geslopter Rahmen der Größe M (es gibt fünf verschiedene Versionen) war insbesondere im Tretlagerbereich und im Steuerrohr erfreulich standfest, die Geometrie dabei absolut rennmäßig.

Vom ersten Pedaltritt an fühlte ich mich wie zu Hause, denn die von mir „vorbestellte“ Sitzposition war auf den Millimeter genau eingestellt worden. Bei meinen ersten Antritten schoss das Rad regelrecht nach vorne – hier war die „Sonderausstattung“ der leichten DT-Swiss-Laufräder sicherlich nicht ganz unbeteiligt.

Normalerweise verwendet Corratec Laufräder der Hausmarke Zzyzx; hier hingegen hatte man auf die Erfahrung der Schweizer zurückgegriffen – und mir damit eine große Freude bereitet. Die Carbon-Clincher waren für das geringe Gewicht erstaunlich stabil und vor allem bergan (und solche Passagen gibt es in Tannheim und Umgebung en masse!)



„NEBEN DEM DOMINANTEN WEISS DAS SPEKTRUM BLAU, GELB, GRÜN UND LILA, DAZU DAS ROT DES LENKERBANDES – KURZUM: ERLAUBT IST, WAS GEFÄLLT.“



▲ Klassische Zuganschlüsse sind immer noch eine gute Wahl. Ebenso der leichte SLR von Selle Italia.

◀ Dem kräftigen Wiegetritt des Ex-Profis setzt das CCT Pro hohe Steifigkeit entgegen.

greifen, allerdings irritierte mich ein wenig die Tatsache, dass die Lenkerenden dann leicht nach oben zeigten – einen Anblick, mit dem ich mich nur schwer anfreunden kann, denn für mich müssen diese immer leicht nach unten abfallen. Wenn man das aber so einstellt, dann knickt man am Oberlenker im Handgelenk unangenehm ab – eine salomonische Lösung für dieses Problem kann also nur in der Produktion gefunden werden. Die Unterlenker-Gummistulpen sind ein Accessoire, auf das ich gerne verzichtet hätte, das zweifarbige Lenkerband hingegen passte top.

Das Schöne am Fahren in alpiner Landschaft ist vor allem das immerfort variierende Gelände. Nach meinem Anstieg zum Zugspitzblick, der durch dichte Wolken den Blick zu Deutschlands höchstem Berg dann leider doch nicht zuließ, stürzte ich mich mit dem CCT Pro beherzt zurück ins Tal. Auch hier war ich restlos überzeugt vom Fahrverhalten der Rennmaschine. Hinzu kam das Top-Bremsverhalten, das Mut machte, auch die engsten Kehren erst spät anzubremsen. Für Carbon-Flanken war das allererste Sahne!

Mit tollkühner Gewichtsverlagerung und extremer Schräglage (hierfür noch mal Danke an Conti!) meisterte ich alle Kehren ohne großen Geschwindigkeitsverlust, und das Rad war zu jeder Zeit gut beherrsch- und ausrechenbar. Die aus Komfortgründen ab dem Steuerrohr zu-



▲ Mäßiges Wetter im Tannheimer Tal, doch Rad und Fahrer bringen Abwechslung in die graugrüne Kulisse.

▼ Wunschgemäß perfekt eingestellt – es kommt bei Marcells Testrädern selten vor, dass seine Maße bis auf den Millimeter stimmen.

nächst nach hinten gebogene Gabel war präzise und steif in jeder Fahrsituation. Selbst das alleinige Anbremsen mittels der Vorderradbremse bis zu dem Punkt, an dem das Hinterrad fast hochkam, verziehen die Gabel und das getaperte Steuerrohr ohne Murren – ein wirklich heißes Gerät auf allen Abfahrten!

Obwohl das Rad eher wendig war, kam nie das Gefühl auf, es sei bei normalem

Dahinrollen zu nervös oder wackelig. Aber nur so rollen ist sowieso nicht das, wofür dieser Rahmen gebaut ist – mit dem Corratec ist man eher schnell unterwegs und sehnt sich nach Kurven, in denen man sein Potenzial ausreizen kann. Mein Renner war mit Shimanos Dura-Ace bestückt, das heißt ergonomische Bremsgriffe mit guter Erreichbarkeit aus allen Lenkerpositionen und sanftes Schalten wie auf Wolke sieben.

Der Werfer ist mit einer Schelle befestigt, was mir ganz lieb ist, denn wo nix angenietet ist, da kann auch nix abreißen ... Diesen Werfer brauchte ich auch gerade auf den letzten Kilometern meiner Testfahrt – der sonst „mit links“ bewältigte Gaichtpass war mit müden Beinen und vor allem unzureichender Nahrungszufuhr von jetzt auf gleich ein fast unüberwindbares Hindernis geworden.

Ich hatte mich leicht verkalkuliert, was die Streckenlänge anging, und so war meine Tour nach hinten raus etwas zu lang für die leeren Trikottaschen geworden. Glücklicherweise wurde ich gleich unten von einer Sechsergruppe bergfester „Ösis“ eingeholt, und mit einem Gel, einem Riegel und etwas Windschatten wurde aus mir dann wieder jemand, der dem Corra-

tec-Renner ebenbürtig war. Als meine Kräfte am Ufer des Haldensees zurückkamen, wurde ich dann prompt zum Ortsschildersprint herausgefordert. Hier sind der Faktor eins immer noch die Beine, und die waren wieder mit Energie gefüllt – der zweite Faktor, das Rad, war aber auch voll auf der Höhe. Die kleinen Angriffe, die die Jungs im Vorfeld hinlegten, machte ich zunichte – was mir dank des steifen Corratec nicht schwerfiel. Top-Beschleunigung aus allen Geschwindigkeiten, kein Kraftverlust im Tretlagerbereich und eine supersteife Vorbau/Lenker-Kombi machten mir das Sprinterleben leicht.

Als die verbleibenden drei Radler dann für den vierten einen Zug aufbauten – allerdings so, dass ich auf der Windkante noch reichlich Platz hatte –, war mir eigentlich klar, dass es nur einen Doppelsieg Corratec-Wüst geben konnte.

Ich enttäuschte meine Sparringspartner nicht, und beim lockeren Ausrollen gab es dann für die Jungs noch etwas Sprinttaktik aus erster Hand – und auch das CCT Pro wurde ausgiebig hinterfragt. Am Ende lag mal wieder ein toller Tag auf einem tollen Rad bei weniger tollem Wetter hinter mir. Aber dafür konnte ja keiner was ...

