



ZEITREISE

Zwiegespalten – 2008 wird das »Ding mit dem Bananenerrohr« schon 14 Jahre alt. Beachtlich, ist der Look des Bikes doch stark dem Geschmack unterworfen. Sich irgendwie auf das Konzept des Bikes verständigen? Nicht beim Superbow ...

CORRATEC »SUPERBOW«

Polarisierend. Egal ob bei den Testfahrern, Fahrradlaien oder der Eigeneinschätzung der Erzeugerfirma Corratec – bei der Bewertung des »Superbow«-Designs können die Meinungen unterschiedlicher meist kaum sein. Zusammengefasst drücken sie sich entweder in heller Begeisterung für die markige, herausragende Optik oder in schlichter Ablehnung des Objekts aus, gelegentlich unterstrichen von Bedenken die Haltbarkeit der Konstruktion betreffend. Die Idee zum Superbow hatte Corratec-Geschäftsführer Konrad Irlbacher bereits im

Jahre 1993. An oberster Stelle der Prioritätenliste: ein knackiges Vollblut-Rennbike mit hochstiftem Rahmen und selbstständigem Erscheinungsbild. Auf ein Blatt Papier skizzierte Irlbacher seine Idee eines ernstzunehmenden Oberliga-Mountainbikes. Nach intensiver Bearbeitung seiner Vision im Schulterchluss mit Corratec-Designer Wolf-Peter Hensel hielt der Corratec-Chef einen aufregenden Rahmen in Händen. Dessen Optik bestimmten selbstbewusst voluminöse Aluminiumrohre, gefügt in der aufwändigeren Smooth-Welding-Technik. Signifikant

war das Oberrohr. Es verlief in zwei einzelnen, ovalisierten Rohren in einem stark abfallenden Bogen vom Steuerrohr zum Sitzrohr und anschließend zu den Ausfallenden. Dabei waren die Rohre beiderseits über einen das Sitzrohr durchdringenden, verschweißten Verbindungssteg mit dem Sitzrohr verbunden. Zur Versteifung der Konstruktion war hinter dem Sitzrohr ein Quersteg eingeschweißt. Die beiden Oberrohre waren in Längsrichtung heftig ovalisiert, die Ausfallenden machten einen unkaputtbaren Eindruck. Ob des bogenförmigen Oberrohr-Designs



1994



2008



hörte die Konstruktion auf »Bow«. Patentiert wurde das Rahmendesign 1995, letztlich auch, um sich vor ungewollten Plagiaten schützen zu können. Und: die gab es. Über mehrere Unterlassungs-Verpflichtungserklärungen konnte das Original bewahrt werden. Die Bogen-Konstruktion stellte sich als tatsächlich sehr verwindungssteif heraus. Vorteilhaft war zudem die hohe Bewegungsfreiheit und Sicherheit auf dem Bike in Folge des stark abgesenkten Oberrohrs. In letzter Instanz ermöglichte es dem Piloten zudem, sich im Sturzfall schneller vom

Bike zu lösen. Nicht zu vergessen selbstredend das eigenständige Aussehen des Rahmens. Im ersten Jahr, 1994, gab es zwei Modelle: beide auf hohem (Ausstattungs-) Niveau. Das regenbogenfarbene 2001 Grizzly stellt zusammen mit dem 2012 Grand Grizzly (vgl. diese Seite) den Vorreiter der später in »Superbow« umbenannten Bow-Bikes dar. Zur Vermeidung von Kettenklemmern und Delackierung führten die Designer die Kettenstreben ebenfalls bogenförmig aus. Angeschweißt an Sitz- und Unterrohr machten sie das Rad noch unver-

wechselbarer. Dem Design-Zentrum NRW war das schmucke Velo bereits 1993 einen Designpreis wert. Die »elevated chainstays«, wie die hochgezogenen Kettenstreben hießen, verschwanden wieder, tauchten allerdings 1997 nochmal an Corratecs Grand Bow auf. Das Superbow ist bis heute eines der Aushängeschilder der Radfirma aus dem oberbayerischen Raubling. Unvergessen bleibt Corratecs Versuch, der Mountainbike-Szene den Corratec Semislick-Pneu »Diamant grip« als den besseren Geländereifen zu verkaufen. Allerdings: Die Leistungen eines Jan Ostergaard auf dem schwach profilierten Reifen scheinen gerade zu unfassbar. Der schien aber bis zur Einführung des Corratec-Baukastensystems 2007 wie festbetoniert am Superbow zu sein. Unvergleichlich, für viele aber unfahrbar, weil schlicht zu lang, war der Bull Bar-Lenker der Raublinger. Er prägte das Erscheinungsbild der ersten Superbow-Jahrgänge, ehe er in der Versenkung verschwand. Das Race-Grundprinzip des Superbow – steif, aggressiv beschleunigend und wieselflink – hat das Rad indes behalten. Insbesondere der rennfahrenden Klientel arbeitete das Bow gut zu: 1995 zählt der Däne Jan-Erik Ostergaard auf einem Bow zur internationalen Spitze. Corratec-Teamfahrer Roland Stauder war in den letzten Jahren ebenfalls sehr erfolgreich und gewann unter anderem die australische Crocodile Trophy von 2003. Ganz aktuell will man bei Corratec durch Filip Meirhaeghe wieder ganz nach oben. Einen Vorwurf muss sich die Superbow-Konstruktion gefallen lassen: Im direkten Vergleich mit der Konkurrenz ist der Rahmen ein deutliches Stück schwerer. Allerdings – in Raubling arbeiten sie schon an einer Carbonversion.

FLORIAN STORCH



KONRAD IRLBACHER (44)

IM INTERVIEW

Herr Irlbacher, die »Bananenform« des Superbow – nur ein optisches Gimmick?

K. IRLBACHER: Ich wollte ein Race-Bike mit einer eigenständigen Optik schaffen. Allein um die Andersartigkeit des Superbow-Designs ging es aber nie. Der sportliche Charakter und die technische Verbesserung durch die Rahmenform waren genauso elementar.

Wie waren die Reaktionen damals?

K. IRLBACHER: Das Bike polarisierte – damals wie heute! Das gefällt natürlich nicht jedem. Wer das Design damals gemocht hat, wird es heute auch noch mögen.

Was erklärt den Erfolg des Designs?

K. IRLBACHER: Wie gesagt, das Superbow hat eben seine Fans gefunden. Es hat zudem über die Jahre auch unter den Rennfahrern immer wieder Befürworter gehabt, was der Popularität gut getan hat. Letztlich funktioniert das sportliche Konzept des Bikes einfach sehr gut!

Bleibt ein Superbow aus Carbon eine Wunschvorstellung?

K. IRLBACHER: Zu dem Zeitpunkt, zu dem wir mit dem Revolution unsere Carbonproduktion gestartet haben, waren Entwicklung und Formenbau enorm aufwändig, ein Superbow-Carbon zu teuer. Aber: das Superbow wird in einer Carbonversion kommen – aber noch nicht zur Eurobike 2008...
Herr Irlbacher, danke für das Interview.

Zwei. Auch bei unseren beiden Corratec-Testrädern ist das die Zahl. Denn: das eine ist ganz und gar nicht wie das andere. Vor uns steht einerseits das Einstiegsmodell der »Bogen-Familie«, das in ein markant schwarz-weißes Dekor gehüllte Superbow Trail. Demgegenüber das Superbow Team Worldcup – schon der Name hat einen wesentlich stärkeren rennmäßigen



SUPERBOW TEAM WORLD CUP

Anklang. Und wie sich zeigt, weiß der eigensinnige Look des Topmodells das zu bestätigen. Der Blick findet ohne Verzögerung den Fixpunkt des Rades. Das durchgehende Sitzrohr, an dessen oberstem Punkt ein schnittiger Selle Italia SLR Rennsattel Platz nimmt, erscheint fast endlos lang. Weit unterhalb davon spannt sich der mächtige, doppelläufige Bogen vom Ausfallende über das Sitzrohr in Richtung des Vorderrades. Die extrem erscheinende Sattelüberhöhung entsteht aus der gewaltigen Distanz zwischen dem

Sattelansatz und dem Fixpunkt der beiden bogenförmigen Oberrohr/Hinterbaustreben. Verstärkt wird der Eindruck durch den im negativen Winkel verbauten Vorbau. Die Außenwirkung der Teammaschine lässt nur einen Schluss zu: ein Vollgas-Bike, das nach Renntempo schreit. So liest sich denn auch die Ausstattung: leichte Mavic Crossmax SLR Laufräder, ein weißer italienischer Rennsattel, die mattgraue Topgruppe eines japanischen Anbieters und eine smarte Rock Shox Reba Gabel mit Kohlefaser-Krone.

Ein Design, zwei Charaktere

Kaum auf der Team-Rennmaschine Platz genommen, will die auch schon los: Die BSN-Crew ist selten in den Genuss von Mountainbikes mit einer derart nach vorne orientierten Sitzposition und Fahrcharakteristik gekommen. Ein klassisch-kompromissloses X-Country-Rennfahrwerk lenkt man hier. Dafür sorgen schon allein die kräftige, aber nicht unbequeme, überhöhte Sitzposition und die Negativ-»Steigung« des Zzyzx-Vorbbaus. Der Gashahn darf bergauf voll ▶

1994

Grand Grizzly: Das Ur-Bow

Bei den MTB-Weltmeisterschaften im französischen Metabiéf holt Jan-Erik Ostergaard Bronze im XC-Rennen. Sein Bike: Ein Corratec im Bow-Design. 1994 geht Corratec mit dem »2012 Grand Grizzly« auf den Markt – das Ur-Bow.



Im Jahr des Dänen: Bow-Titanmodell

1450 Gramm Rahmengewicht, 5495 DM für das Rahmenkit – das Spitzenprodukt aus Raubling kommt im Bow-Design, geschweißt aus dem Luftfahrtmaterial Titan. Jan Ostergaard siegt beim XC-Worldcup in Ungarn und England.



1997

Alles Banane? Dekore und Technik

Poppige, bisweilen auch mal gewagte Farbzusammenstellungen – ein Corratec-Markenzeichen. '97 zielt eine Banane Unter- und Sitzrohr des Bow-Bikes. Die beiden Rahmendreiecke werden im Sinne optimierter Steifigkeit verkleinert.



1995

RAHMEN: Material: Aluminium 6061, smooth-welded, mehrfach konifiziert
Größen (Test): 43, 46, 49, 52 cm

FEDERUNG: Gabel: Rock Shox Reba Worldcup, 80 mm Federweg,
Federhärte, Zugstufe und Druckstufe justierbar, Lenker Lock-Out

ANTRIEB/BREMSEN: Schaltung v/h: Shimano XTR/XTR Shadow, Schalter:
Shimano XTR, 27-Gang, Kurbel: Shimano XTR, 22-32-44, Bremse: Avid Juicy Ultimate,
185/160 mm, einstellbare Druckpunktlage

LAUFRÄDER: Mavic Crossmax SLR Systemlaufräder, Speichen: 24/24
Reifen: Michelin XCR Dry² Dual Compound, 2.0"

PARTS: Stütze/Lenker: Zzyzx Alu/Zzyzx Full Carbon, Vorbau: Zzyzx Alu/Carbon,
110 mm, +/- 8°, Sattel: Selle Italia SLR XP

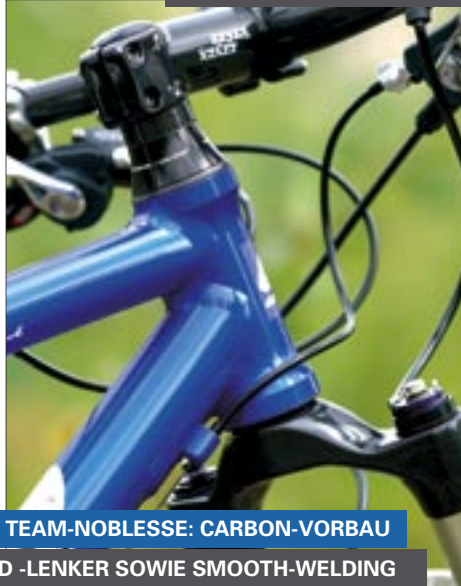
INFO: Iko-Corrattec,
08035-87070, iko@corrateg.com
www.corrateg.com

GEWICHT: 10,55 kg (inkl. Pedale)
PREIS: 3917 Euro (Testbike, Baukastensystem: von 2899 bis 4716 Euro)

⊕ Renncharakter ⊕ Gesamtharmonie ⊖ Gewicht

SITZMAST: DAS DURCHGEZOGENE

SITZROHR BRINGT EIN WENIG KOMFORT



TEAM-NOBLESSE: CARBON-VORBAU

UND -LENKER SOWIE SMOOTH-WELDING



1999

Ostergaard/Petersen gewinnen Transalp

Das Duo Jan Ostergaard und Jörg Bo Petersen gewinnt 1999 die Transalp Challenge in der Herren-Eliteklasse. Roland Stauder wird auf einem Bow-Bike Dolomiten-Man, und in Raubling erweckt man den Titanableger des Bos zu neuem Leben.



Hydro-Unterrohr und Riesensitzrohr

Das via Hydroforming gestaltete, muskulöse Unterrohr erleichtert den Rahmen und soll für einen Steifigkeitszuwachs bürden. Das verlängerte Sitzrohr soll die Konstruktion ab '05 versteifen und gleichzeitig für Komfort sorgen.



2008

Zurück zum Rundrohr, neue Grafiken

13 Jahre nach dem Superbow-Verkaufsstart setzt Corrattec am jüngsten Modell wieder auf ästhetische Rundrohre und verschafft dem Klassiker einen frischen Teint. Erstmals produziert der Hersteller ein Superbow-Kinderrad.



2004/2005

T-SHIRT IDEE

WWW.T-SHIRT-IDEE.DE

WWW.T-SHIRT-IDEE.DE

DEI ESER

ESER



JAN-ERIK OSTERGAARD (46)

IM INTERVIEW

Jan-Erik, du bist das Superbow lange Jahre auf nationalen und internationalen Rennen gefahren. Was konnte es besser als andere Bikes?

J. OSTERGAARD: Es war zu dem Zeitpunkt einfach unglaublich steif und schnell. Das Heck war brutal steif und das Rad am Berg richtig schön gezogen. Es kam meiner progressiven Fahrweise entgegen, ich hab mich darauf sehr wohl gefühlt.

Welches Rennen auf dem Bike bleibt dir besonders in Erinnerung?

J. OSTERGAARD: Der Worldcup von Ungarn in Budapest 1995, den ich gewann, und mein Sieg in Plymouth im gleichen Jahr. Auch Madrid '95 werde ich nicht vergessen, wo ich die Quali gewann und im Rennen Zweiter wurde nach Rune Hoydahl.

Kamst du mit den Eigenheiten des Superbow wie dem Bullbar-Lenker zurecht?

J. OSTERGAARD: Bei der WM in Kirchzarten '95 bin ich auf den Semslickreifen in einem Anstieg an Frischi vorbeigezogen. Der ist gelaufen, weil er total verschlammte Reifen hatte (lacht). Der Bullbar war mein Ding, auch weil ich einen sehr langen Oberkörper habe. Vielleicht nicht der leichteste, aber sehr steif, und bergauf hatte ich mehr Druck auf dem Vorderrad. Im Trail war er sehr kompakt und lenkpräzise.



SUPERBOW TRAIL



EINSTEIGERFREUNDLICH: GABEL-ARRETIERUNG VIA KNOPFDRUCK

durchgedreht werden. Allerdings sollte sich das Popometer auf den Grip des Michelin XCR Dry Pneus konzentrieren, der nämlich läuft zwar bei Trockenverhältnissen zu echter Höchstform auf, rutscht im Nassen aber gerne früh und nicht wirklich gut kontrollierbar weg. In batzigen 20%-Anstiegen kämpft man bisweilen mit der Eigendynamik eines durchdrehenden Hinterrades. Dieser Umstand ist aber auch der starken frontalen Gewichtspositionierung geschuldet. Durch Gewichtsverlagerung auf die hintere Achse lässt sich dem Problem beikommen. Seine volle Schubkraft setzt das enorm seiten- und verdrehsteife Chassis auch im Singletrail frei: Fährst du noch oder jagst du schon? Auch in sehr schnellen Turns

überzeugt das Teamrad durch ein messerscharfes Handling, gute Kontrolle und die lenkpräzise, souveräne Rock Shox Reba-Gabel. Insgesamt: Auch im 14. Modelljahr fasziniert das Superbow Team durch das auf Maximaleffizienz definierte Rennfahrwerk. An die überdurchschnittlich hohe Steifigkeit und die Härte des Rahmens muss man sich zunächst gewöhnen. Weniger Erklärungsbedarf erfordert das wesentlich günstigere Superbow Trail. Der massive Alurahmen weist eine normale Sattelstütze auf, verzichtet auf doppelt gelegte Schweißnähte und ist mit ca. 1950 Gramm etwa 100 Gramm schwerer als der teurere Bruder. Das Bike macht im Gesamten eine sehr anständige Figur, gerade auch im Hinblick

auf den moderaten Preis. Bergauf klettert es sehr zielstrebig, in der Abfahrt sind bei Nässe nur die Reifen und die zäh ansprechende RST Stahlfedergabel Hemmschuhe, von denen ersterer mehr drückt. Die sportliche, nicht aber race-lastige Geometrie – Corratec entschärft das Trail durch einen steileren Vorbau und ein kürzeres Oberrohr – sorgt für gutmütige, gleichwohl alles andere als verschlafene Fahreigenschaften. Der Rahmen ist im Ganzen sehr steif und steht dem Teammodell kaum nach. Die besonders hohe Steifigkeit und die Allround-Fähigkeiten machen aus dem Superbow Trail ein gutes, ehrliches Einsteigerbike. Manko des Velos ist das hohe Gewicht, das mehr Kraft-einsatz erfordert. □



RAHMEN: Material: Aluminium 7005 Größen (Test): 43, 46, 49, 52 cm	LAUFRÄDER: Naben: No-Name, Alu, Felgen: Rigida XStar 19, 32-Loch Reifen: Michelin XC Dry ² , 2.0"
FEDERUNG: Gabel: RST Gila SL, 100 mm Federweg, Lock-Out, Federhärte einstellbar	PARTS: Stütze/Lenker: Zzyzx, Alu, Vorbau: Zzyzx Alu, +/- 7°/105 mm Sattel: Selle Italia C2, Mangan-Streben
ANTRIEB/BREMSEN: Schaltung v/h: Shimano Deore/Deore, 27-Gang, Schalter: Shimano Deore Rapidfire, Kurbel: Corratec (22-32-44), Bremse: Shimano Alivio (Felgenbremse)	INFO: Iko-Corratec, 08035-87070, iko@corratec.com www.corratec.com

- Allround-Funktion
- Agilität
- Gewicht

GEWICHT: 13,50 kg (inkl. Pedale)
PREIS: 599 Euro

MITTLERFUNKTION: DIE ALUPLATTE

VERBINDET SITZROHR UND OBERROHRSTREBEN