



STOSSFÄNGER

Sie filtern Schläge effektiv und sind einfach nachzurüsten: Wir haben das Verhalten von **14 FEDERSATTELSTÜTZEN** auf einer holprigen Teststrecke auf die Probe gestellt – besonders die Neuheiten aus den USA überraschten

TEXT & FOTOS: INGO EFFING

Kopfsteinpflaster, aufgeplatzter Asphalt, Straßen wie Flickenteppiche, Baumwurzeln, die wie dicke Adern den Radweg untergraben: Die Beschaffenheit alltäglicher Leidenswege, auf denen Radfahrer unterwegs sind, ist vielfältig. Erlösung vom zermürbenden Dauerfeuer auf Gesäß und Wirbelsäule versprechen gefederte Sattelstützen. Waren die Stoßdämpfer früher eher bei Genussradlern und einigen Langstreckenfahrern beliebt, hat der allgemein zunehmende Wunsch nach mehr Fahrkomfort auch die Verbreitung gefederter Sattelstützen befördert und neue Hersteller auf den Plan gerufen. Vor allem an E-Bikes spielen die Komfortteile ihre Stärken aus, aber auch die steigende Nachfrage unter Straßenradfahrern und Gravelbikern wird inzwischen mit neuen leichteren Modellen bedient.

Richtungsentscheidung

Dem Aufbau nach unterscheidet man grundsätzlich zwei Arten von Federsattelstützen: Teleskopstützen, die in Richtung der Achse einfedern, und Parallelogrammstützen, die den Sattel in einem Kreisbogen zurücksetzen. Beide Typen haben ihre Vorzüge. Die axial gefederten Teleskopstützen sind im Prinzip sehr einfach aufgebaut. Der Sattel klemmt auf einem beweglichen Gleitrohr, das mehr oder weniger direkt auf dem im Schaft versteckten Federelement steht, in der Regel

ist das eine Stahlfeder. Die schlanken Stützen sind unauffällig, relativ leicht und günstig, mitunter gehören sie auch zur Serienausstattung einiger Räder. Der Sattel bewegt sich beim Einfedern in Richtung der Achse auf das Tretlager zu. Damit verändern sich Sitzhöhe und der Abstand zu den Pedalen, was die Kraftübertragung der Beine auf die Kurbel beeinträchtigt.

Im Sattel spürt man vor allem Schläge, die beim Überrollen von Hindernissen vom Hinterrad ausgehen. Die Energie des Aufpralls trifft dabei auf die Hinterradachse und wird von schräg hinten auf den Sattel übertragen. Parallelogrammstützen nehmen die Kräfte aus



Teleskopstützen sprechen grundsätzlich schlechter an, da sie nicht in Richtung der Stöße einfedern können



Parallelogrammstützen federn in Stoßrichtung, und sie bieten deutlich mehr Komfort als axial gefederte Stützen

Das macht den Unterschied



1. Die Federn der G.2 sind vergleichsweise fest. Ein Wechsel ist einfach und kann den Komfort deutlich erhöhen.
2. Ohne Werkzeug: Die Elastomere der neuen Thudbuster lassen sich mit den Findern herausdrücken.
3. Mit drei Paar Federn kann die Stütze dem Gelände angepasst werden. Zum Wechseln muss die Stütze teilweise zerlegt werden.

4. Die Abdeckung mit Magnet dient der Redshift als Spritzschutz.
5. Gut gelöst: Die Vorspannung der Redshift kann anhand der gut sichtbaren Skala präzise eingestellt werden.
6. Mehr Vorspannung komprimiert die Feder und verringert den möglichen Federweg.
7. Einfache Montage: Schmale Klemmung mit nur einer Schraube. Die Rändelung gibt die einstellbare Neigung vor.
8. Bei Suntour sind die Stahlfedern durch einen zusätzlichen Kunststoffüberzug beruhigt.
9. Die Klemmung mit zwei Schrauben ermöglicht ein stufenloses Einstellen der Sattelneigung.
10. Unterschiedlich bestückt (v.o.): Airwings, Rose und die Ergotec SP-9.0 mit einem Elastomer als Federelement



ihrer Stoßrichtung entgegen und sprechen damit deutlich sensibler an als axial gefederte Modelle, was zu deutlich mehr Komfort führt. Die Sattelhöhe verändert sich dabei kaum, durch den zurückschwingenden Sattel ändert sich allerdings der Abstand zum Lenker. Parallelmodelle mit viel Federweg eignen sich daher weniger für Räder mit sportlich gestreckten Körperhaltungen. Bis zu vier Zentimeter bewegt sich der Sattel bei harten Schlägen nach hinten. Hängt man ohnehin schon mit gebeugtem Oberkörper auf dem Fahrrad, zieht die extra Streckung merklich an Rücken und Armen. Viel Federweg erhöht zwar einerseits den Komfort, andererseits gibt die Stütze dem Sattel weniger Halt und neigt eher dazu auch beim Kurbeln auf ebener Fahrbahn loszubrechen und mitzuwippen.

Wer maximalen Fahrkomfort sucht, ist mit der Long Travel Variante der G.2 und der SP12-NCX mit fünf Zentimetern Pufferzone gut beraten. Der „Sweetspot“ liegt nach unserer Einschätzung aber im Bereich um 30 Millimeter Federweg, hier gleichen die Stützen noch komfortabel aus, ohne dass sich störende Nebenwirkungen aufdrängen.

Das Mehrgewicht der Parallelogrammstützen und ein möglicher Krafraub durch Aufschaukeln kann eher vernachlässigt werden, wenn man mit dem E-Bike unterwegs ist und dafür nicht direkt mit Beinarbeit bezahlt. Vom Federkomfort her sind die parallelen Stützen ihren axialen Artgenossen weit überlegen. Letztere schirmen weniger gut ab, lassen mehr Erschütterungen und Schläge von der Straße durch, fühlen sich insgesamt härter an. →



Die Gewichtsangaben der Sattelstützen dienen nur zur groben Orientierung. Bei aufrechtem Sitz lastet das meiste Gewicht auf dem Sattel.

Bei gestreckter Haltung lastet mehr Körpergewicht auf dem Lenker. Ist die Feder zu hart eingestellt, fehlt beim Ausfedern der nötige Gegendruck.

Besonders die neueren Konstruktionen von Redshift und Kinect überzeugen mit sehr feinfühligem Ansprechverhalten und verwandeln ruppige Pisten in glatte Bahnen. Vor allem die Kinect bügelt wunderbar soft über den Parcours. Zum Graveln oder am E-Bike – die hochwertige Stütze kommt mit drei Paar Stahlfedern und kann flexibel der Tour angepasst werden. Mit 279 Euro ist sie allerdings auch die teuerste Stütze im Testfeld. Unter den Teleskopstützen überrascht die günstige Stütze von Rose auf der Teststrecke. Der sensible Stoßfänger schluckt – und das ist selten bei Teleskopstützen – auch die kleinen, feinen Schläge und puffert dynamisch unterm Sattel, so soll es sein. 

So haben wir getestet

Alle Sattelstützen wurden bei den Herstellern zum Test angefragt. Getestet wurden die Stützen an einem Touren-Pedelec auf einem ausgewählten Parcours, der eine üppige Bandbreite verschiedenster Unebenheiten aufweist – von grobem Schotter bis hin zu tiefen Schlaglochfeldern. Die Leistung der Federsattelstützen wurde im Wesentlichen in drei Kategorien bewertet:

- Unter **Federung** (max. 15 Punkte) wurden Harmonie und Ausschöpfung des Hubs bewertet.
- Das **Ansprechverhalten** (max. 10 Punkte) beschreibt die Neigung der Stütze, unter Belastung loszubrechen und Stöße auszugleichen.
- **Dämpfung** (max. 10 Punkte) ist notwendig, um die Stütze zu beruhigen und störendes Wippen oder Aufschaukeleffekte zu bremsen.
- Außerdem wurden die **Verarbeitung** (max. 5 Punkte) und das **Gewicht** (max. 5 Punkte) bewertet.

Insgesamt waren maximal 45 Punkte möglich, die Vergabe beruhte überwiegend auf den subjektiven Eindrücken der Testfahrer.

Cane Creek Thudbuster ST G4 209,99 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	586 g (30,9 / 350)
Federelement	Elastomer
Federweg	50 mm
Versatz	0 mm
Härtegrade	Extra Soft 45, Soft 45-68, Medium 68-90, Firm 90-115, Extra Firm 115-150 kg
Einstellungen	keine
Lieferumfang	3 Elastomere, Soft, Medium, Firm

Die bewährte Thudbuster hat ein Update erfahren und absorbiert Erschütterungen und Schläge jetzt deutlich wirksamer, ohne den sportlich festen Charakter einzubüßen. Mehr Federweg, kein Versatz und ein werkzeugloser Wechsel der Elastomere sind die Neuerungen. Die leichte Stütze spricht schnell an, der Kunststoff ist aber fester als eine Stahlfeder und erhält weitgehend das natürliche Fahrgefühl.

Federkomfort ●●●○○	Dämpfung ●●●●○
Ansprechverhalten	fest ○○○○○○○○●○ weich
Punkte 38	Note 1,5

Contec SP-060 Slim 89,95 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	656 g (27,2 / 400)
Federelement	Stahlfeder
Federweg	27 mm
Versatz	32 mm
Härtegrade	Soft 50-70, Medium 70-85, Hard 85-100, Extra Hard 100-130 kg
Einstellungen	Vorspannung stufenlos
Lieferumfang	Feder 70-85 kg

Die Stahlfeder der schlanken Contec-Stützen ist im Schaft versteckt, das Gummi im Kopf ist nicht mit einem Elastomer zu verwechseln und dient nur als schützende Abdeckung. Fest genug, um nicht auf ebenem Untergrund störend zu wippen, senkt die Stütze dennoch bei Schlägen feinfühlig ab. Sie federt kontrolliert aus, ohne dass das Gesäß aus dem Sattel gehoben wird.

Federkomfort ●●●●○	Dämpfung ●●●●○
Ansprechverhalten	fest ○○○○○○●○○○ weich
Punkte 32	Note 1,9

Contec SP-060 Slim Long Travel 89,95 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	657 g (27,2 / 400)
Federelement	Stahlfeder
Federweg	36 mm
Versatz	32 mm
Härtegrade	Soft 50-70, Medium 70-85, Hard 85-100, Extra Hard 100-130 kg
Einstellungen	Vorspannung stufenlos
Lieferumfang	Feder 70-85 kg

Die Unterschiede der beiden Contec-Stützen fallen eher gering aus. Neun Millimeter weiter setzt die Long Travel Variante den Sattel zurück, wenn es hart kommt. Das Komfortplus geht ein wenig zu Lasten der Festigkeit, die kurze Stütze macht insgesamt den ausgewogeneren Gesamteindruck. Gutes Gewicht und sehr guter Preis bei beiden Contec-Stützen.

Federkomfort ●●●●○	Dämpfung ●●●●○
Ansprechverhalten	fest ○○○○○○●○○○ weich
Punkte 32	Note 1,9

by.schulz G.2 ST 169,95 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	654 g (27,2 / 350)
Federelement	Stahlfeder-Elastomer Kombination
Federweg	30 mm
Versatz	17 mm
Härtegrade	Soft 45-65, Medium 60-85, Standard 80-105, Hard 100-130, Extra Hard 125-150 kg
Einstellungen	keine
Lieferumfang	Standard Feder, Neoprenhülle

Die kurze Variante der G.2 fühlt sich straffer und sportlicher an als der große Bruder. Sie schwingt kaum unerwünscht mit, schirmt aber dennoch effizient ab. Die Federelemente fallen insgesamt eher fest aus, im Zweifel besser zur weicheren Variante greifen. In die Feder ist ein Elastomer eingelassen, der die hohe Ausfedergeschwindigkeit etwas bremst.

Federkomfort ●●●●○	Dämpfung ●●●●○
Ansprechverhalten	fest ○○○○○○●○○○○ weich
Punkte 32	Note 1,9

by.schulz G.2 LT 189,95 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	767 g (27,2 / 380)
Federelement	Stahlfeder-Elastomer Kombination
Federweg	50 mm
Versatz	19,5 mm
Härtegrade	Soft 45-65, Medium 60-85, Standard 80-105, Hard 100-130, Extra Hard 125-150 kg
Einstellungen	Vorspannung stufenlos
Lieferumfang	Feder 70-85 kg

Die solide gefertigte Stütze ist vermutlich unkaputtbar und kann schwere Fahrer bis 150 Kilogramm schultern. Mit sattem fünf Zentimetern trägt die G.2 den Fahrer sehr komfortabel im Sattel, der lange Aufbau setzt dabei deutlich zurück und bügelt auch harte Schläge beschwingt aus der Spur. Nur bei hoher Trittfrequenz schaukelt sie leicht mit.

Federkomfort ●●●●○	Dämpfung ●●●●○
Ansprechverhalten	fest ○○○○○○●○○○○ weich
Punkte 34	Note 1,7

Kinekt 2.1 279 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	621 g (27,2 / 420)
Federelement	Stahlfeder
Federweg	35 mm
Versatz	12 mm
Härtegrade	X-Small 23-60, Small 45-68, Medium 65-95, Large 82-118 kg
Einstellungen	Vorspannung stufenlos
Lieferumfang	Wahlfeder + 1 weichere, 1 härtere Feder, Schutzhülle

Bei der Kinekt aus den USA sind zwei Stahlfedern schräg im Kopf der Stütze angeordnet. Die Kinekt spricht sehr weich an und lässt kaum Erschütterungen an den Sattel heran. Der Federweg wird großzügig ausgeschöpft, auch Durchschläge können vorkommen, trüben die hervorragende Gesamtleistung jedoch kaum. Gut beruhigt wippt sie wenig mit.

Federkomfort ●●●●○	Dämpfung ●●●●○
Ansprechverhalten	fest ○○○○○○●○○○○ weich
Punkte 42	Note 1,2

SR Suntour SP12-NCX

99,95 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	791 g (27,2 / 350)
Federelement	Stahlfeder
Federweg	50 mm
Versatz	25 mm
Härtegrade	Soft 50-70, Medium 70-90, Hard 90-120 kg
Einstellungen	Vorspannung stufenlos
Lieferumfang	Feder 70-90 kg

Die Suntour SP12 lässt dem Sattel großzügige fünf Zentimeter Spielraum. Auf der holperigen Teststrecke wiegt die Stütze den Fahrer bequem über den Parcours. Die Feder setzt zügig wieder zurück, die Ausfedergeschwindigkeit ist aber gut gedämpft bei leichtem Nachfedern. Die Sattelneigung lässt sich mit der grob gerändelten Klemmung nicht präzise einstellen.

Federkomfort ●●●●○	Dämpfung ●●●○○
Ansprechverhalten	fest ○○○○○○●○○○ weich
Punkte 33	Note 1,8

Redshift ShockStop

229,99 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	544 g (27,2 / 350)
Federelement	Stahlfeder
Federweg	35 mm
Versatz	7 mm
Härtegrade	Hauptfeder 50-80 kg, Zusatzfeder 90-110 kg
Einstellungen	Vorspannung stufenlos
Lieferumfang	Haupt- und Zusatzfeder

Die Redshift verhält sich erstaunlich ruhig für die feinfühligen Ausgleichsbewegungen, mit der sie die steinige Teststrecke glättet. Ohne nachzuwippen saugt sich die Stütze wieder an die Ausgangslage heran und hebt den Fahrer nie aus dem Sattel. Auf Pflaster oder Schotter dringt kaum ein Zittern vom Boden ans Hinterteil. Leicht und sehr effizient!

Federkomfort ●●●●○	Dämpfung ●●●●○
Ansprechverhalten	fest ○○○○○○○●○○○ weich
Punkte 40	Note 1,3

Rose Pro Body Protector XL

44,95 Euro



TIPP
RADtouren
Top-Produkt
Sattelstützen
Spezial 20

Gewicht (Ø/Länge in mm)	481 g (27,2 / 350)
Federelement	Stahlfeder
Federweg	40 mm
Versatz	15 mm
Härtegrade	weich bis 65, Standard 66-85, hart 86-100 kg
Einstellungen	Vorspannung stufenlos
Lieferumfang	Feder 66-85 kg

Der Body Protektor vom Versender leistet, was er verspricht. Die unauffällige Stütze spricht sehr feinfühlig an und setzt flott wieder zurück. Angenehm weich nimmt sie Stöße entgegen und reduziert sogar Erschütterungen vergleichsweise gut. Ohne zu verkanten, wird der Federweg komfortabel ausgeschöpft.

Federkomfort ●●●●○	Dämpfung ●●●●○
Ansprechverhalten	fest ○○○○○○○○●○○○ weich
Punkte 35	Note 1,7

Ergotec SP-5.0

36,90 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	506 g (27,2 / 350)
Federelement	Stahlfeder
Federweg	75 mm
Versatz	0 mm
Härtegrade	40-60, 60-80, 80-100 kg
Einstellungen	Vorspannung stufenlos
Lieferumfang	Feder 60-80 kg

Die günstige Alu-Stütze hat ordentliche 45 Millimeter axialen Hub. Die solide Klemmung ermöglicht ein stufenloses Einstellen der Sattelneigung. Beim Ansprechverhalten kann die Stütze nicht ganz mithalten, sie tackert eher statisch auf und nieder. Größere Schlaglöcher und Kanten schluckt die SP-5.0 aber gelassen.

Federkomfort ●●●○○	Dämpfung ●●●○○
Ansprechverhalten	fest ○○●○○○○○○○○○ weich
Punkte 24	Note 2,4

Ergotec SP-9.0

65,90 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	458 g (27,2 / 350)
Federelement	Elastomer
Federweg	40 mm
Versatz	20 mm
Härtegrade	50-80, 80-100 kg
Einstellungen	Vorspannung stufenlos
Lieferumfang	Elastomer 80-100 kg

Als einzige Teleskopstütze im Test federt die SP-9.0 mit einem Elastomer im Schaft. Sehr sensibel werden Schwingungen und Erschütterungen aufgesaugt, auch kleinere Schläge und Unebenheiten kann die Stütze feinfühlig ausgleichen. Wenn es ruppiger zugeht, kommt sie allerdings an ihre Grenzen. Das vergleichsweise stramme Elastomer bewahrt ein direktes Gefühl fürs Rad.

Federkomfort ●●●○○	Dämpfung ●●●●○
Ansprechverhalten	fest ○○○○○○○○●○○ weich
Punkte 33	Note 1,8

Ergotec SP-10.0

46,90 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	508 g (27,2 / 350)
Federelement	Stahlfeder
Federweg	45 mm
Versatz	15 mm
Härtegrade	50-90, 80-100, 90-140 kg
Einstellungen	Vorspannung stufenlos
Lieferumfang	Feder 80-100 kg

Die SP-10.0 punktet schon vorab mit guter Verarbeitung, einem geschmiedeten Sattelkopf und stufenlos einstellbarer Sattelklemmung. Gut geführt spricht die Ergotec SP-10.0 reibungsarm und weich an. Die feste Feder sparte sich die 45 Millimeter Federweg aber eher für die großen Brocken auf. Die Stütze puffert stramm, aber sensibel unterm Sattel.

Federkomfort ●●●○○	Dämpfung ●●●●○
Ansprechverhalten	fest ○○○○○○○●○○○ weich
Punkte 32	Note 1,9

Airwings Evolution classic

149 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	667 g (27,2 / 350)
Federelement	Stahlfeder
Federweg	40 mm
Versatz	0 mm
Härtegrade	weich bis 75, mittel 60-80, hart ab 70 kg
Einstellungen	Vorspannung stufenlos
Lieferumfang	Feder 60-80 kg

Der Hersteller Airwings produziert seine hochwertigen Stützen seit 30 Jahren am Standort in Bayern. Die Führungswelle ist gegen das Verdrehen gesichert und wird reibungsarm von einem patentierten Linear-Kugellager geführt. Sanftes Ansprechverhalten bei zügigem Ausfedern. Die Evolution classic schöpft den Hub großzügig aus und bügelt angenehm über die Piste.

Federkomfort ●●●●○	Dämpfung ●●●●○
Ansprechverhalten	fest ○○○○○○○○●○○ weich
Punkte 33	Note 1,8

Airwings Comfort 1plus

89 Euro



Gewicht (Ø/Länge in mm)	623 g (27,2 / 320)
Federelement	Stahlfeder
Federweg	40 mm
Versatz	0 mm
Härtegrade	weich bis 75, mittel 60-80, hart ab 70 kg
Einstellungen	Vorspannung stufenlos
Lieferumfang	Feder 60-80 kg

Der breite charakteristische Kopf der Comfort 1plus wird beim Einfedern von Gleitlagern geführt. In Achsrichtung spricht die Stütze sehr sensibel an, auf der Teststrecke präsentiert sie sich aber eher fest und geizt etwas mit dem Federweg. Die Stütze ist gut verarbeitet, der Sattel lässt sich stufenlos neigen.

Federkomfort ●●●○○	Dämpfung ●●●●○
Ansprechverhalten	fest ○○●○○○○○○○○○ weich
Punkte 26	Note 2,3