



Gerade einmal 82g bringt der spanische Sattel auf die Waage und dennoch soll er für alle Radsportdisziplinen zu nutzen sein. Der eher günstige Preis von unter 170€ macht ihn zum interessanten Leichtbauprodukt aber hält er auch im Cross-Country Wettkampfeinsatz, was er verspricht?

Ohne Polsterung und mit einem 85kg Fahrergewichtslimit gehört dieser Sattel definitiv zu den minimalistischen Bikeparts. Natürlich stellt sich hier bei den meisten sehr schnell die Frage, ob Leichtbau wirklich so weit gehen sollte. Soll man wirklich für ein paar Gramm Gewichtersparnis eine Einschränkung im Komfort und in der Dauerhaltbarkeit hinnehmen? Dies ist wohl der erste Gedanke aber muss man wirklich Einschränkungen hinnehmen? Unsere Leichtbautestberichte haben uns zwar vielfach das Gegenteil bewiesen aber der Bruch eines Tune Komm-Vor Sattels bei einem harmlosen Sturz zeigte uns auf der anderen Seite bereits leichte Schwächen von Carbonsätteln. ([die bisherigen Satteltests gibt's hier](#))



#### Details und Allgemeines:



Während die deutschen Hersteller für Leichtbaukomponenten wie z.B. MCFK und Tune sich mittlerweile einer immer größeren Bekanntheit erfreuen, schaffen es auch kleinere Hersteller mit beeindruckenden Komponenten auf sich aufmerksam zu machen. Dazu gehört auch Saévid, ein spanisches Unternehmen, das sich auf handgearbeitete Carbonsättel spezialisiert hat. Zum Angebot gehören drei Sattelmodelle. Unser der S1.2 Testprodukt bringt gerade einmal 82g auf die Waage (*selbst ermittelt*). Streben und Sattelschale sind komplett aus Carbon. Stärker beanspruchte Bereiche wurden mit Aramidfasern verstärkt und abgerundete Kanten sollen Scheuerstellen und lästigem Verhaken mit der Hose vorbeugen. Im Gegensatz zu Herstellern wie Tune oder Fizik geht Saévid nicht den Weg, durch Flex der Sattelschale und Abfedern von Belastungsspitzen mehr Komfort zu gewährleisten, sondern konzipiert die Sattelschale sehr steif. Neben der 127mm Breite kann sich der Kunde auch für einen 143mm breiten Sattel entscheiden, wer also bisher bereits breitere Sättel nutzte, findet hier sein gewohntes Maß.



Die Firma Tune bietet durch verschiedene Polsterfarben die gute Möglichkeit die Optik des Sattels an den Geschmack und das Bike des Kunden anpassen zu können. Bei anderen Herstellern kann zwischen UD Carbonoptik und 3k Gewebeoptik gewählt werden. Doch Saévid bietet viel mehr als das. Zum einen kann zwischen einer matten Carbonoptik und einer glänzenden gewählt werden aber es stehen darüber hinaus noch weitere 14 Farben zur Auswahl. Zu einem echten Hingucker wird der Saévid Sattel mit einer Custom Lackierung. Für 210€ exkl. Versand kann ein eigenes Design bzw. eigene Logos verwendet werden. (Bild (c) Saévid, Quelle: Facebook.com/saévid)

### Testerfahrten:

Verwendet wurde der Sattel seit Mitte April auf einem CC Hardtail im Trainings- und Wettkampfeinsatz. (u.a. XCO NRW Cup und XC Deutschlandcup) Die Montage des Sattels war wie gewohnt unproblematisch. Der Klemmbereich ist mit 70mm ausreichend breit und die Streben lassen sich gut klemmen.



Auf den ersten Testkilometern zeigte sich der Sattel als bretthart. Anders als bisherige Testprodukte bietet der Sattel keinen Flex. Des Weiteren machte sich die rutschige Oberfläche bemerkbar. Die korrekte Neigungseinstellung ist bei Verwendung des Saévid Sattels deutlich wichtiger als bei anderen Modellen. Da der Sattel aber, wie die Konkurrenz auch, im Heck erhöht ist, sind die Bedenken des Herabrutschens mit perfekter Montage unbegründet. Zwar kann man im Geländeeinsatz bei Unebenheiten auf den Trails, vor allem wenn noch Regen dazu kommt, etwas auf dem Sattel rutschen aber aufgrund der guten Form hält sich dies in Grenzen. Wir waren sogar überrascht, wie viel Halt der Sattel doch bot. (Bild (c) Feistel Racing)

Beim sitzenden Überfahren von Hindernissen machte sich die harte Bauweise wieder bemerkbar. Anders als der Fizik Tundra 00 oder der Tune Komm-Vor bat der Sattel in diesen Situationen keinen Extra-Komfort. Er gibt die Schläge ungedämpft weiter an den Fahrer. Schmerzende Stellen am Gesäß muss der Fahrer jedoch nicht befürchten. Auch bei längeren Fahrten kamen wir immer gut klar, auch wenn die bereits genannte Konkurrenz eben etwas komfortabler im Gelände war. Die nach unten gezogenen Kanten des Sattels fallen



kleiner aus als beim Tune Komm-Vor und somit verhakt man sich weniger mit der Radhose oder einer Baggy. Ein Problem der Vollcarbonbauweise sind jedoch die harten Seitenkanten. Bei technisch anspruchsvollen Cross-Country Rennen, in denen man leider auch mal seitlich gegen den Sattel prallt, können sich blaue Flecken an der Oberschenkelinnenseite bilden. Dies bemängelten wir auch schon beim Tune aber es schränkt den Fahrer streng genommen nicht ein. Ein gepolsterter Sattel wie der Fizik Tundra kann Abhilfe schaffen, meiner Meinung nach ist es das Mehrgewicht aber nicht wert.



Auf Untergründen, die keine Stöße an den Fahrer weitergeben, machte sich die gute Form des Sattels bemerkbar. Wie schon öfter von uns genannt, macht die Form des Sattels aus, ob lange Touren gut absolviert werden können. Die Polsterung macht unserer Erfahrung nach einen kleineren Stellenwert aus. Saévid hat mit dieser zweiten Version des Sillín S1 einen bequemen Sattel auf den Markt gebracht. Es zwickt nichts, es wird nichts gequetscht und die Kurbelbewegung kann schön frei ohne Scheuern absolviert werden. Auch Fahrten über 4 Stunden konnten problemlos absolviert werden. (Achtung: man sollte sich nicht blind auf externe Sattelerfahrungen verlassen, denn dafür sind unsere Körper einfach zu verschieden)



Nach etwas mehr als dreieinhalb Monaten Testeinsatz lässt sich zwar noch nicht komplett auf die Dauerhaltbarkeit schließen, aber bislang bin ich sehr zufrieden mit dem Sattel. An den Sattelrails, die nur mit kleiner Klemmfläche einer Carbonice Sattelstütze geklemmt wurden, sind keinerlei Spuren zu erkennen. Die Satteldecke ist ebenfalls noch optisch und technisch top. Die Lackqualität ist gut, auch nach mehreren Schlammfahrten ist die Satteloberseite noch nicht matt gescheuert. Zwei kleine eher harmlose Stürze, hat der Sattel mit nur einem kleinen Kratzer an der Außenseite über sich ergehen lassen. (wer nun voreilig sein will, kann den Saevide somit vor den Tune in Punkto Haltbarkeit setzen (Achtung: nur vage Aussage)).

#### **Fazit:**



Der Saévid Sillín S1.2 Carbonsattel hat es nicht verdient bei uns in Deutschland ein eher unbekanntes Dasein führen zu müssen. Das Gewicht ist gut, die Verarbeitung super, die Optik auf hohem Niveau (sogar Custom Design möglich) und bezüglich des Komforts muss er sich mit kleiner Einschränkung ebenfalls nicht verstecken. Im Vergleich mit den bisher getesteten Tune Komm-Vor und dem Fizik Tundra 00, ist der Saévid S1.2 unser bisheriger „Kauftip“! Dazu führte auch der Preis-/Gewichtvergleich mit der Konkurrenz. (s. Berichtende)

#### **Datenblatt:**

- Sattelschale: Carbon, Aramid
- Gestell: Carbon
- Länge: 267 mm; Breite: 127 mm
- Klemmbereich: 70 mm
- Strebendurchmesser: 7 x 8 mm
- Farbe: Carbonegewebe, verschiedene Designs und auch Custom-Anfertigungen möglich
- Gewicht: 82g
- Fahrergewichtslimit: für den MTB Einsatz 85kg, für den Rennradeinsatz 95kg
- 2 Jahre Herstellergarantie
- erhältlich [hier](#) direkt über den Hersteller oder etwas teurer beim deutschen Shop [r2-bike.com](#)

Link zum Hersteller: [www.saevid.com](http://www.saevid.com)

#### **Preis-/Gewichtvergleich** (nur ein Auszug der am Markt erhältlichen Vollcarbonsättel):

- Saévid Sillín S1.2: ca. 165€, 82g
- Mcfk Sattel: 239€, ab 66g
- AX Lightness Endurance: 259€, 76g
- Mileba Maßsattel: 239€, ca. 76g (viele, leichtere und schwerere Varianten)
- Becker MTB: 347€, 62g
- Keil Vollcarbonsattel 2.0: 124,99€, 99g
- Tune Komm-Vor: 199€, 97g (mit Teil-Lederbezug)

Bild 5: (c) Robert Timmermann; [www.robmeyer.de](http://www.robmeyer.de), Bild 3: (c) Feistel Racing

