

SPECIALIZED

PRESSEBERICHTE

bike sport

PRÄDIKAT
SEHR GUT



SPECIALIZED Stumpjumper FSR Elite

Ein Symbol sein will so ein Fahrrad ja nun eigentlich nicht unbedingt. Weil: es ist ja ein Rad, im vorliegenden Fall ein Mountainbike, und als solches soll es ja fahren. Die Konsequenz allerdings, mit der man das Stumpjumper auf die Trails entlässt, steht durchaus exemplarisch für die Überlegtheit, mit der im Kalifornischen an Rädern fürs Gelände gearbeitet wird. Das fällt schon rein optisch auf: Die weißen Bauteile – die Fox Federgabel, der Specialized Sattel und der Umlenkhebel, der das Fox Luftfederbein ansteuert – kontrastieren das in weichen Formen gehaltene Chassis. Das zeugt ebenso von emotionaler Detailverliebtheit wie die bronzefarbenen Teile, die man dann bei intensiverer Betrachtung in Gestalt des Bremshebels oder Steuersatzes registriert. Aber auch konstruktiv kann das Alu-Chassis aus der Specialized-eigenen M 5-Legierung punkten. Das im leichten Bogen stark abfallende Sitzrohr verschafft einem im technischen Trail die dringend nötige Schrittfreiheit, das kompakte, kurze Heck nimmt spontane Richtungsänderungen gerne auf und präsentiert sich auch bei roh waltenden (Antriebs-)Kräften souverän. Details wie die sanfte Biegung der linken Sitzstrebe, die die auftretenden Bremskräfte besser aufnehmen kann, sind praxisgerechter Natur.

Wendiger, spaßig-sportiver Viergelenker

Das Grundgemüt des Californian Boy drängt bereits auf den ersten Metern auf feinem Kies, dann auf losen Steinplatten in den Vordergrund: Der Stumpjumper will unbedingt unterhalten werden! Die Geometrie reagiert schon auf kleine Direktiven des Cockpits, präsentiert sich spielerisch-wendig. Dementsprechend beherzt wirbeln Rad und Fahrer durch den Trail. Es zeigt sich: Selbst Details wie



der voluminösere 2.2"-Pneu The Captain von Specialized hat seinen Sinn, weil er dem Vorderrad ein spürbares Traktionsplus beschert, ihn kontrollierbarer und im holprigen Gelände flüssiger rollen macht. Den FSR Viergelenk-Hinterbau erlebt man als sehr sensibel, wobei sich die 120 Millimeter durch den breiten mittleren Federwegsbereich durchaus nach mehr anfühlen. Das Hinterrad wird über kleine, schnelle Hindernisse wie schräg laufende Wurzeln dabei herrlich souverän geführt. Auch bei mit blindem Vertrauen genommenen, tiefen Schlaglöchern hält das Fahrwerk das Rad sicher in der Spur, darf man sich voll aufs Fahren konzentrieren. Mal wieder zu schnell unterwegs? Avids Elixir R SL Bremsen vereinen einen sehr angenehmen Druckpunkt, Bremskraft und gelungene Hebelmodulation. Die Beschleunigung ist durch leichte Reifen und Laufräder gut, eine aktive Fahrweise das erklärte Stumpjumper-Ziel. Wer im Downhill voll aufdrehen will, bringt die Fox Talas Gabel in den 140-Millimeter-Modus, der sich mit der schnellen Geometrie gut verträgt.

FAZIT: Der gutmütige, aktive Stumpjumper ist nicht nur sehr effizient – er macht auch mächtig viel Spaß!

SPECIALIZED SJ FSR Elite PREIS: 2599 Euro

RAHMEN

Material: M 5-Aluminium, Viergelenk-Hinterbau
Größen (TEST): S, M, L, XL, XXL
(= 41, 44, 48, 53, 58 cm)
Gesamtgewicht: 12,14 Kilo (ohne Pedale)

FEDERUNG

Gabel: Fox 32 Talas 140
Federweg: 100-120-140 mm, manuelles Lock-Out
Federbein: Fox Triad
Federweg: 120 mm, 3-fache Druckstufenjustage:
offen/ProPedal-Pedalplattform/Lock-Out

ANTRIEB/BREMSEN

Schaltung v/h: Shimano SLX/Shimano XTR Shadow
Schalter: Shimano SLX
Kurbel: Shimano FC-M 542
Bremsen: Avid Elixir R SL, 185/160 mm

LAUFRÄDER

Naben: v/h: Specialized Stout/Shimano FH-M 525 SL
Felgen: DT Swiss 420 SL
Reifen: Specialized The Captain S-Works, 2.2"/2.0"

PARTS

Lenker: Specialized XC Low Rise
Vorbau: Specialized
Stütze: Specialized
Sattel: Specialized Format 130

GEOMETRIE *

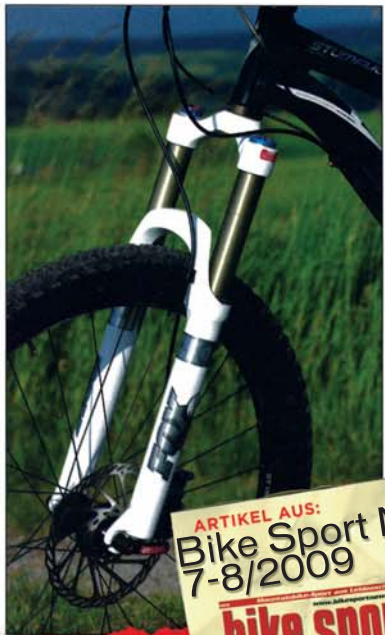
Radstand: 1125 mm, Oberrohr (horiz.): 585 mm,
Kettenstrebe: 420 mm, Innenlagerhöhe: 347.5 mm,
Lenk-/Sitzwinkel: 67,7°/69,9°

INFO

Specialized Europe, Tel.: 0031-314676600,
service@specialized.com, www.specialized.com

- ✚ Sehr harmonisches Fahrwerk, hohe Agilität
- ☹ Hoher Lenker schränkt bergauf etwas ein

* = Geometrie bei 140 mm Gabelfederweg



ARTIKEL AUS:
Bike Sport News
7-8/2009

bike sport
NEWS