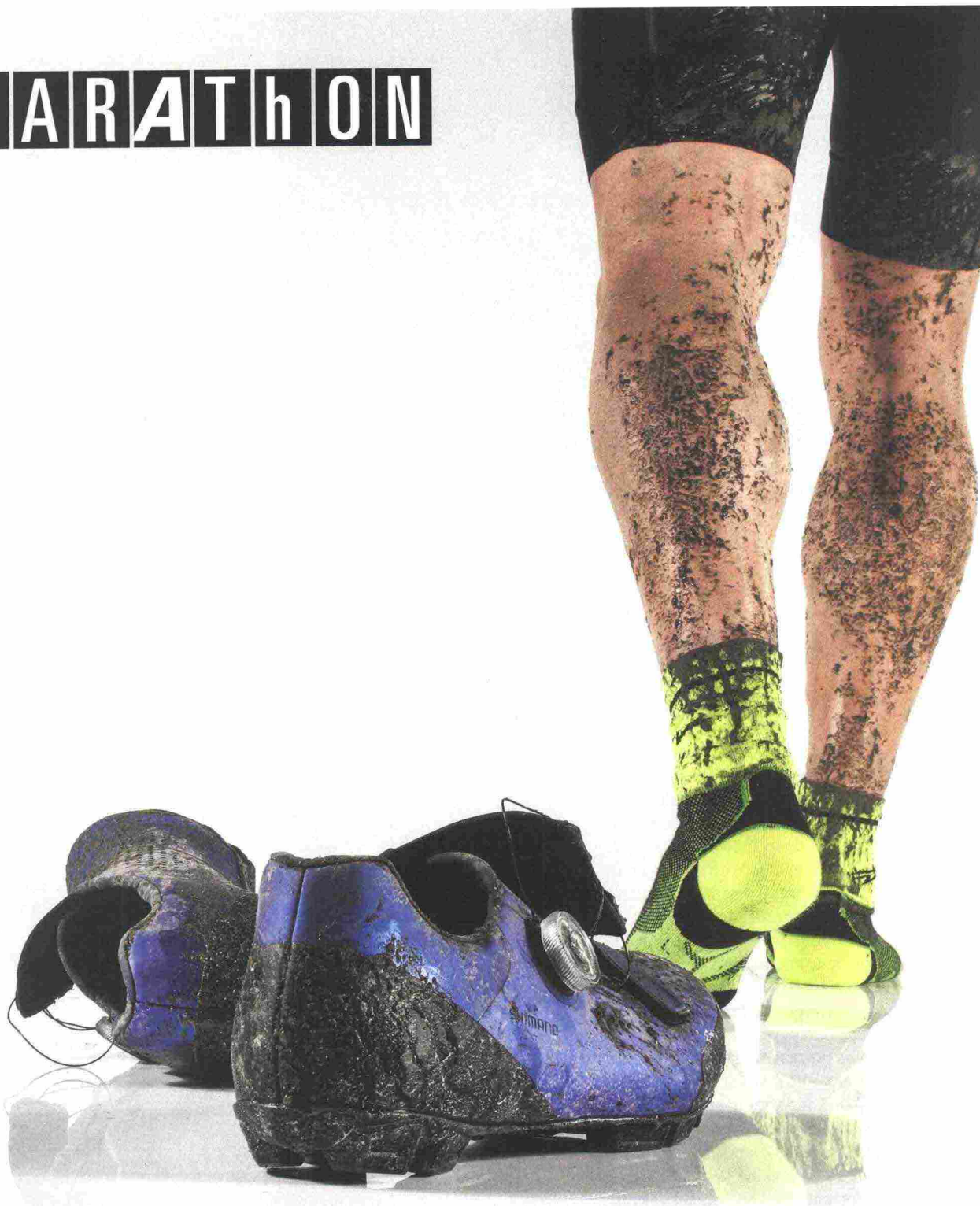


TEST | RACE-SCHUHE

MARATHON



TEXT Stefan Frey FOTOS Georg Grieshaber

Trittfest

RACE-SCHUHE SOLLEN **LEICHT, STEIF UND AM BESTEN AUCH NOCH GÜNSTIG SEIN. GEHT DAS ÜBERHAUPT? ODER BRAUCHEN MARATHON-BIKER WIRKLICH DIE SÜNDTEUREN HIGHEND-TRETER DER HERSTELLER? ZEHN PAARE BIS 160 EURO UND VIER TOP-MODELLE IM VERGLEICH.**

W

Wer schnell sein will, muss leiden. Das wissen Marathon-Racer nur zu gut. Denn nur dann, wenn die Lungen brennen und das Laktat die Oberschenkel flutet, steht nach dem Ziel-Sprint eine ordentliche Zeit auf der Ergebnisliste. Damit die eingesetzte Energie nicht unnötig verpufft, müssen steife Sohlen die Kraft möglichst ohne Verluste auf die Pedale übertragen. Da wären die Carbon-besohnten Top-Modelle der Hersteller natürlich die erste Wahl. Selbst unter härtesten Antritten geben sie nur wenige Millimeter nach. Das belegt auch unser Steifigkeitstest im Labor (Werte auf Seite 41). Doch die Highend-Treter kosten schnell bis zu 400 Euro und sind in der Regel nicht wirklich alltagstauglich. Wir wollten wissen, ob Marathon-Fahrer auch mit Mittelklasseschuhen ans Ziel kommen und haben zehn Modelle bis 160 Euro gegen vier Modelle bis 400 Euro an den Start gebracht.

Schon bei der ersten Sichtung wird klar: Die Race-Klasse hat sich in den letzten Jahren stark verändert. Richtig leichte Modelle mit wirklich steifer Sohle und sportlicher Passform finden sich in der günstigen Preisklasse nur zum Teil. Modelle wie Bontrager, Giro oder Specialized lassen sich besser als sportliche Tourer umschreiben. Was aber nicht schlecht sein muss. Wo bis vor Kurzem noch legesteinartige Klötzchen an den Sohlen den Kontakt zum Boden sicherten, verbeißen sich nun grobe Profilblöcke aus griffigem Gummi im Gelände. Die Hersteller haben erkannt, dass die Marathon-Kurse zunehmend anspruchsvoller werden und wissen: Irgendwann schiebt jeder. In den teuren Tretern holt man sich zu Fuß sicher keinen Pokal, sondern höchstens Blasen. Die steifen Sohlen verhindern, dass die Schuhe beim Gehen abrollen. So reibt man sich die Ferse schnell mal am Innenschuh wund.

Der große Unterschied

ZWISCHEN DEM GÜNSTIGSTEN UND DEM TEUERSTEN SCHUH IM TEST LIEGEN **260 EURO PREISUNTERSCHIED**. DOCH MACHT DAS OFT NUR WENIGE PUNKTE IM ENDURTEIL AUS. WARUM SIND DIE HIGHEND-SCHUHE SO TEUER?



1 Während die Sohlen der günstigen Modelle fast ausschließlich aus Nylon bestehen, werden sie bei Top-Schuhen aus Vollcarbon laminiert. Das spart Gewicht und erhöht die Steifigkeit spürbar, ist aber auch wesentlich teurer.

2 Beim Obermaterial der Highend-Modelle verzichten die Hersteller komplett auf Nähte. Die Materialien werden miteinander verklebt und sitzen enger am Fuß. Teilweise machen Carbon-Einlagen den Oberschuh noch zugstabiler. Dadurch bringt der Fahrer auch beim Ziehen mehr Kraft aufs Pedal.

3 Alle Top-Modelle werden

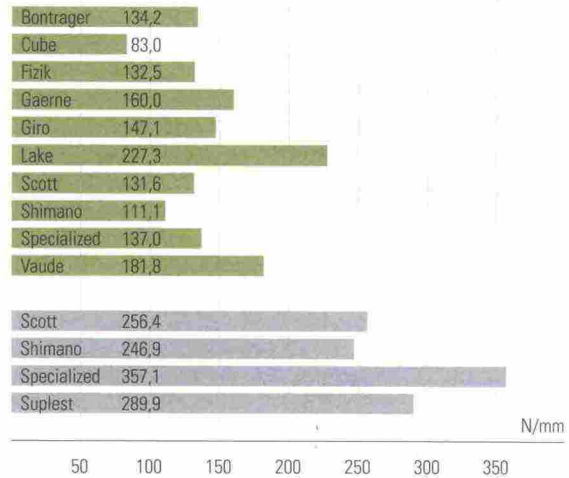
über zwei Boa-Rädchen verschlossen, Specialized verbaut zusätzlich noch einen Klettverschluss. Dadurch lässt sich der Schuh perfekt an den Fuß anpassen. Der festere Sitz ist sofort spürbar und verbessert die Kraftübertragung. Die verwendeten Boa-LP1-Verschlüsse lassen sich in beide Richtungen feinjustieren.

4 Anpassbare Ergo-Einlegesohlen, Stollen inklusive, Anti-Rutsch-Fersen, Transportbeutel, Gummiprofil von Markenherstellern: Der Preis der Top-Schuhe schlägt sich letztlich auch in der besseren Ausstattung nieder.

Die preiswerten Modelle laufen sich da schon angenehmer. Weichere oder aufgebogene Bereiche unter den Zehen verbessern die Laufeigenschaften spürbar. Bei der Steifigkeit können dagegen nur zwei Aspiranten mit den Top-Modellen mithalten: Lake und Vaude bringen die Kraft zuverlässig aufs Pedal. Doch das ist nur die halbe Miete. Wenn also das Obermaterial fest genug ist und sich sauber an den Fuß anpasst, kommt man auch mit weniger steifen Schuhen wie dem Fizik oder dem Shimano gut voran. Einen Schuh mit Stärken in allen Bereichen wird man übrigens nur schwer finden. Ein grobes Profil aus griffigem Gummi wie beim Lake, dem Scott Ultimate oder dem Suplest treibt gleichzeitig das Gewicht in die Höhe. Anschmiegsame und somit komfortable Obermaterialien wie beim Shimano SH-XC901 oder die super abrollende Sohle beim günstigen Specialized verlieren dagegen bei der Kraftübertragung. Das erklärt, warum viele Schuhe im Endurteil nahe beisammenliegen. Am Ende sollte man auch den Tragekomfort nicht unterschätzen. Denn, solange der Körper mit Druckstellen beschäftigt ist oder Schmerzen verarbeiten muss, wird er kaum seine volle Leistung abrufen können. Um eine Ausgiebige Anprobe beim Händler kommt man beim Schuhkauf somit nicht herum. Und eines ist sicher: Ob mit teuren oder günstigen Schuhen – wenn am Ende eine solide Zeit über dem Zielbogen stehen soll, wird das Laktat ohnehin in den Oberschenkeln brennen.

Steifigkeiten im Vergleich

EINE **CARBON-SOHL** BRINGT MESSBAR MEHR **STEIFIGKEIT**, LÄUFT SICH ABER AUCH WENIGER KOMFORTABEL. **LAKE** ERZIELT BEI DEN GÜNSTIGEN MODELLEN DEN BESTEN WERT.





Fast alle drehen am Rad.

AN ZWÖLF MODELLEN IM TEST FINDET SICH DER **PRAKTISCHE DREHVERSCHLUSS VON BOA**. BEI DEN RACE-SCHUHEN HABEN SICH ZWEI UNTERSCHIEDLICHE VERSIONEN DURCHGESETZT.

Das Klicken der Drehverschlüsse kennt heute wohl jeder Biker. Dank Boa lässt sich der Schuh in Mikro-Schritten an den Fuß anpassen und per Zug am Drehknopf fix wieder öffnen. Während der günstigere L6-Verschluss (1) nur in eine Richtung dreht, lässt sich der hochwertigere IP1 (2) auch rückwärts feinjustieren. Der L6 baut dafür auf ein Kartuschensystem, das weniger verschmutzt und sich im Falle eines harten Aufpralls vom Bajonett löst. Der Verschluss kann dann einfach wieder aufgesetzt und weiterbenutzt werden. Je nach Hersteller unterscheiden sich die Drehrädchen in Design und Ausstattung. So gibt es L6-Verschlüsse etwa mit und ohne Gummierung, farbig angepasst oder schwarz. Die Kombi aus Boa-Verschluss und Klett funktioniert in der Regel besser als ein einzelnes Drehrädchen, weil damit am Vorfuß oft zu wenig Zug aufgebaut wird. Noch besser: zwei Drehverschlüsse, wie man sie bei den teuren Modellen findet. Im Falle eines Defekts stellt Boa für alle Verschlüsse kostenlose Reparatur-Sets (3 und 4) zur Verfügung, so lange der entsprechende Schuh noch zu gebrauchen ist. Alle Infos und eine Ersatzteilsuche finden Sie unter boafit.com



TEST | RACE-SCHUHE



05/2020
bike
 ALLROUND
TIPP

8



9



05/2020
bike
 ALLROUND
TIPP

10

Shimano SH-XC501 150 Euro

paul-lange.de

Gewicht (Größe 44)¹ / Größen
 682 g / 38–50, keine halben Größen

Sohlenmaterial / Damenversion
 Nylon-Glasfaser-Mix / ja, 36–44

Ausstattung
 Boa L6, Klett, **Michelin-Sohle**, Stollen optional

Passform
 Schmale bis mittlere Passform mit flachem Mittelfußbereich

Kraftübertragung (30 %)
 ■■■■■■■■■■

Verschluss / Handling (20 %)
 ■■■■■■■■■■

Tragekomfort (20 %)
 ■■■■■■■■■■

Gewicht (20 %)
 ■■■■■■■■■■

Gehen / Grip (10 %)
 ■■■■■■■■■■

FAZIT Extrem leichter, aber nicht übermäßig steifer Racer. Durch die flache Bauweise steht man sehr nahe am Pedal. Das weiche, nahtlose Obermaterial legt sich angenehm um den Fuß, an der überlappenden Zunge kann der XC501 aber drücken. Auf der griffigen und flexiblen Michelin-Sohle läuft man sicher durchs Gelände. Der Boa-Zug ist etwas schwergängig. Im Zehenbereich ist der Shimano kaum verstärkt und auch nur mäßig belüftet. Solider Allrounder für sportliche Einsätze.

BIKE-Urteil² sehr gut
51 Punkte

Specialized Recon 2.0 150 Euro

www.trekbikes.com

Gewicht (Größe 44)¹ / Größen
 773 g / 36–49, 38,5–45,5 halbe Größen

Sohlenmaterial / Damenversion
 Nylon / nein

Ausstattung
 Boa L6, Klett, Ergo-Einlegesohle, griffiges Profil

Passform
 Fällt durchgehend recht breit aus, mit sehr viel Platz im Zehenbereich

Kraftübertragung (30 %)
 ■■■■■■■■■■

Verschluss / Handling (20 %)
 ■■■■■■■■■■

Tragekomfort (20 %)
 ■■■■■■■■■■

Gewicht (20 %)
 ■■■■■■■■■■

Gehen / Grip (10 %)
 ■■■■■■■■■■

FAZIT Der brandneue Recon ist für einen Specialized überraschend voluminös und lässt sich an schmale Füße nur schwer anpassen. Obwohl auch die Ferse eher weit ausfällt, ist der Halt noch gut, das grobe und griffige Profil greift top im Gelände. Durch den flexiblen Zehenbereich läuft sich der Recon äußerst komfortabel und rollt schön ab. Abstriche macht man dafür bei der Kraftübertragung. Schutz gibt es weder an den Zehen noch seitlich. Mehr sportlicher Trail-Tourer als richtiger Racer.

BIKE-Urteil² gut
45 Punkte



„Passform und Sohlensteifigkeit sind wichtige Kriterien bei Race-Schuhen. Essenziell ist aber auch der Fersenbereich. Schlappt man raus oder scheuert es, werden Schiebepassagen zur Hölle.“

HENRI LESEWITZ
 BIKE-Chefredakteur

Vaude Snar Advanced 150 Euro

vaude.com

Gewicht (Größe 44)¹ / Größen
 774 g / 36–48, keine halben Größen

Sohlenmaterial / Damenversion
 Nylon / nein

Ausstattung
 Boa L6, 2 Kletts, Stollen optional, Zehenkappe verstärkt

Passform
 Fällt durchgehend mittelbreit aus, im Zehenbereich etwas mehr Volumen

Kraftübertragung (30 %)
 ■■■■■■■■■■

Verschluss / Handling (20 %)
 ■■■■■■■■■■

Tragekomfort (20 %)
 ■■■■■■■■■■

Gewicht (20 %)
 ■■■■■■■■■■

Gehen / Grip (10 %)
 ■■■■■■■■■■

FAZIT Der einzige Schuh im Test, der auf Boa plus zwei Kletts setzt. Sein störrisches Material legt sich zwar nicht so geschmeidig um den Fuß, doch gerade der Verschluss nimmt den Fuß richtig in die Zange. So steht man trotz etwas größerem Volumen sehr fest im Schuh. Das nahtlose Obermaterial ist sauber verarbeitet und belüftet noch ausreichend. Dank steifer Sohle bringt der Snar viel Druck aufs Pedal, läuft sich mit gut abrollender Sohle und griffigem Gummi auch angenehm im Gelände.

BIKE-Urteil² sehr gut
51 Punkte

¹BIKE-Messwerte ²Das BIKE-Urteil gibt die Labormesswerte und den subjektiven Eindruck der Testfahrer wieder. Das BIKE-Urteil ist preisunabhängig. BIKE-Urteile: super (60 – 56 P.), sehr gut (55 – 51 P.), gut (50 – 41 P.), befriedigend (40 – 31 P.), mit Schwächen, ungenügend.

