

KOPFSACHE

Getragen, geschlagen, gequält: Acht Top-Helme namhafter Hersteller müssen im PS-Test zeigen, was sie drauf haben – damit Sie den richtigen aufhaben.



Text Mathias Heerwagen
Fotos Katrin Sdun, mps-Fotostudio,
Mathias Heerwagen, Zsnap

In jüngster Vergangenheit hat sich auf dem Racing-Helm-Markt einiges getan. Mit dem SR1 bringt Schubert ein neues Top-Modell, Lazer steigt mit dem Kite Carbon Light ebenfalls in das Hochpreis-Segment ein. Der X-Spirit II von Shoei kam 2010 und stellt immer noch das Spitzenmodell der Marke dar. Ähnlich sieht es bei X-lite aus: Der mit MotoGP-Fahrern entwickelte X-802 ist nach wie vor das Highlight im Sortiment.

Wir haben bewusst keine Preisspanne vorgegeben, da jeder Hersteller einen Renn-Helm anders definiert. So schickt Scorpion den EXO-750 ins Rennen, den mit 249,90 Euro günstigsten Helm des Tests. Dieser Kopfschutz wird unter anderem vom französischen Superbike-Meister

getragen – entspricht also voll dem Einsatzzweck. Bald soll von Scorpion auch ein echter „Racer“ kommen, den wir testen, sobald er erhältlich ist. Neben Shoei und Scorpion stellen sich noch HJC, Lazer, Suomy, Schubert, Shark und X-Lite der Herausforderung. AGV wollte den GP-Tech nicht am Test teilnehmen lassen, weil sie sich in der Beurteilung nicht auf „rein subjektive Wahrnehmungen“ verlassen könnten. Bei einem „reinen Datentest“, in dem es um Dämpfung und Aerodynamik ginge, wären die Italiener dabei. Nur: Wer fährt schon unter Laborbedingungen Motorrad? Arai argumentierte ähnlich und wollte zum wiederholten Male nicht am Test teilnehmen.

Racing-Helme sollen nicht nur auf der Rennstrecke optimal funktionieren, sondern auch während der flotten Landstraßenfahrt mit einem Naked Bike. PS testete sowohl auf einer Aprilia RSV4R als auch auf einer Kawasaki Z 1000. Wir bewerteten die Helme nach den Kriterien Passform/Tragekomfort, Aerodynamik, Geräuschentwicklung, Belüftung, Sichtfeld,

Gewicht, Handhabung und Beschlagneigung. Doch selbst der leichteste und bequemste Helm taugt nichts, wenn er bei einem Unfall nicht schützt. Für den obligatorischen Schlagdämpfungstest brachten wir die Helme nach Köln zum TÜV Rheinland, wo sie von Experten geprüft wurden – siehe Seite 71, Schlagdämpfung im Detail.

Passform/Tragekomfort

Jeder Kopf ist unterschiedlich, jeder Helm muss anprobiert werden, damit er optimal passt. Dieses Kriterium ist in der Tat sehr subjektiv. Dennoch können erfahrene Redakteure beurteilen, ob das Futter kratzt, der Helm unangenehm an der Stirn drückt oder die Ohren an den Kopf preßt. Aufsetzen und wohlfühlen gilt besonders für Shoei und X-Lite, die hier fast die Höchstpunktzahl ergatterten. Wenn man sich erst einmal in den Schubert gezwängt hat, sitzt auch dieser sehr satt und bequem. Während das Aufsetzen noch erträglich ist, gerät das Absetzen zu einer

HJC R-PHA 10

Kontakt HJC Deutschland GmbH,
41468 Neuss, Tel. 021 31/52356-0
www.hjc-germany.de

Preis ab 359,99 Euro

Gewicht 1290 g (M/L)

Größen XS–XXL

Passt, wackelt nicht, gibt aber wenig Luft: Die Belüftungsöffnungen an Kinn und Helmoberseite lassen sich gut bedienen, der Luftdurchsatz ist eher schwach



Brillen-tauglich

befriedigend



Fazit Der leichteste Helm im Test leistet sich wenig Schwächen, die Konkurrenz ist aber in vielen Punkten etwas besser. Die Schlagdämpfungswerte gehen in Ordnung, das Visier lässt sich leicht öffnen und die Rastung passt. Der Atemluftabweiser dürfte besser befestigt sein – mehr als einmal ist er abgefallen, als wir den Arm durch die Visieröffnung steckten, um den Helm zu tragen. Die Visierbelüftung funktioniert recht gut, am Oberkopf ist jedoch kaum ein Luftzug zu spüren.

LAZER KITE CARBON LIGHT

Kontakt Cima-Lazer UG,
86517 Wehringen, Tel. 082 34/902363
www.cima-motorradbekleidung.de

Preis 499,00 Euro

Gewicht 1445 g (M/L)

Größen XS–XXL

Die Belüftungskappen auf dem Helm sind leicht zu öffnen, dennoch ist kaum ein Lufthauch zu spüren. Der Verschluss der Kinnbelüftung liegt innen, der Luftdurchsatz ist gut



gut



Fazit Bei der Schlagdämpfung rechts und links schneidet der Lazer sehr gut ab, beim Kinnschlag versagt er deutlich. Die Passform überzeugt, ebenso das weiche Futter. Für Brillenträger ist der Lazer nur bedingt geeignet – die Bügel drücken stark an den Kopf. Leicht zu wechselndes Pinlock-Visier. Die Kinnabdeckung löst sich ständig beim Absetzen, ebenso die Steck-Befestigung des Polsters im Nacken. Die Basis stimmt, mit etwas Detailarbeit könnte der Lazer weiter vorne landen.

beinahe schmerzhaften Angelegenheit – der Schubert ist unten sehr eng. Lazer punktet mit sattem Sitz und angenehmen Polstern. Die Innenausstattung des HJC ist ebenfalls weich, die Passform überzeugt weniger, der Helm liegt nicht überall am Kopf optimal an. Gleiches gilt für den Scorpion.

Aerodynamik

Während Schubert und Shark komplizierte Spoiler tragen, belassen es die anderen Kandidaten bei eher dezenten Andeutungen. Ohnehin merken wir nicht viel vom Spoilerwerk. Wir testen, wie die Helme im Wind liegen, wie leicht sich der Kopf drehen lässt und welchen Auftrieb der Helm erzeugt. Uns gefällt der augenscheinlich rundeste Kandidat – der Scorpion – am besten, gleichauf mit dem Shoei. Besonders bei Kopfdrehungen verliert der Shark Punkt. Hier schlagen sich die anderen Testkandidaten besser, da sie sich leichter drehen lassen und auch besser im Wind liegen.

Geräuschentwicklung

Maximal zehn Punkte vergeben wir in der Kategorie Geräuschentwicklung. Während Lazer, Scorpion und Shoei mit relativ leisen Helmen selbst bei hohen Geschwindigkeiten überzeugen, sollte man den HJC

und Suomy besser nicht ohne Ohrenstöpsel fahren. Mit dem Noise-Reduction-System von Schubert soll man auf der Rennstrecke mehr Geräusche seines Bikes wahrnehmen können. Im Landstraßenbetrieb lassen sich die kleinen Schieber in Ohrenhöhe schließen und vermindern das Geräuschniveau tatsächlich minimal.

Auf dem Naked Bike bis 210 km/h, auf dem Supersportler deutlich schneller – die Helme mussten auf beiden Bikes gegeneinander antreten



Keiner der Kandidaten, aber ein schönes Modell: Die Schale hat die Energie des Schlages optimal aufgenommen – Test bestanden

Belüftung

Über den Kopf gibt der Mensch die meiste Körperwärme ab. Wenn während eines langen Rennens die warme Luft im Helm nicht abgeführt werden kann, leidet die Konzentration. Absolut vorbildlich holt hier der Schubert-Helm als Einziger die volle Punktzahl. Dessen obere Belüftungsöffnungen lassen reichlich Luft einströmen, am Kinn ist der Luftdurchsatz ebenfalls ausgezeichnet. Während die anderen Kandidaten zwischen fünf und acht Punkte holen, liegen Suomy mit drei und Scorpion mit lediglich zwei Zahlen weit abgeschlagen zurück. Die winzigen Lüftungsöffnungen auf der Helmoberseite des Suomy sind völlig wirkungslos, dafür funktioniert wenigstens die Kinnbelüftung einigermaßen gut. Beim Scorpion hingegen spüren wir weder vorne noch an der Stirn oder oben einen Windhauch; immerhin lässt sich das Visier auf „Stadtstellung“ arretieren und lässt so ausreichend Luft hinein.

Sichtfeld

Während das Sichtfeld auf einem Naked Bike wegen der aufrechten Sitzposition nicht so stark in den Vordergrund tritt, ist es auf einem Supersportler besonders wichtig. In Rennhaltung hinter die Scheibe gekauert, den Kopf fast auf dem Tank – hier braucht es ein großes Sichtfeld, besonders nach oben. Der Shark sichert sich hier fast alle Punkte. Sein großes Sichtfeld erlaubt eine entspannte Kopfhaltung. Träger des Scorpion und Suomy müssen den Kopf deutlich weiter nach oben nehmen, um ähnlich viel zu sehen. Schubert, Shoei und X-Lite sind ebenfalls gut, HJC und Lazer landen im Mittelfeld.

Handhabung

In dieser Kategorie unterscheiden sich die Helme zum Teil deutlich. Wir bewerten unter anderem, wie gut sich die Lüftungsschieber betätigen lassen und wie leicht die Doppel-D-Verschlässe sowie die Visiere aufgehen. Alle Lüftungsschieber des

SCHUBERTH SR1

PS
TESTSIEGER

Kontakt Schubert GmbH,
39126 Magdeburg, Tel. 0391/8 10 65 55
www.schubert-helm.com

Preis ab 599,99 Euro
Gewicht 1330 g (M)
Größen XS–XXL

Wir konnten keinen Vorteil des Spoilers herausfinden, optisch macht er immerhin was her. Die Kante der Visierarretierung ist nicht griffig genug



Brillen-
tauglich

sehr gut



Fazit Äußerst strammes Auf- und Absetzen, einmal drin, passt der Schubert aber gut. Die Visierarretierung dürfte griffiger sein, der Atemluftabweiser hängt an drei winzigen Gummifäden – zum Fahren okay, beim Tragen löst er sich sofort. Die Belüftung funktioniert bestens, die Betätigung der Kinnbelüftung liegt innen. Schubert bietet als Einziger ein Rückhaltesystem für den Kinnriemen, das verhindert, dass sich der Helm vom Kopf abstreift. In der Summe der beste Helm und somit Testsieger.

SCORPION EXO-750

Kontakt Scorpion Sports Europe,
F-67300 Straßburg, Tel. 07 21 16 61 67 90
www.scorpionsports.eu

Preis 249,90 Euro
Gewicht 1605 g (L)
Größen XS–XXL

Wirkungslos: Die Belüftungsöffnungen an Stirn, Kinn und Helmoberseite. Wirkungsvoll: Mittels Pumpball lässt sich das Wangenpolster individuell anpassen



befriedigend



Fazit Kein schlechter Helm, aber in vielen Kategorien den anderen Kandidaten unterlegen. Der Scorpion punktet mit guter Aerodynamik, einem geringen Geräuschniveau und guter Handhabung. Die schlechten Schlagdämpfungswerte, die praktisch nicht funktionierende Belüftung, das eingeschränkte Sichtfeld und das recht hohe Gewicht kosten den Scorpion viele Punkte. Für rund 250 Euro ist der Helm dennoch ein Schnäppchen, Abreißvisiere gehören zum Lieferumfang.

SHARK RACE-R PRO

Kontakt Shark Helme Deutschland GmbH,
21224 Rosengarten, Tel. 041 08/4 58 00-0
www.shark-helmets.com

Preis ab 629,95 Euro
Gewicht 1315 g (M)
Größen XS–XL

Sehr wirkungsvolle, leicht bedienbare Frontbelüftung mit Filter. Der kompliziert aussehende Spoiler bringt keine nennenswerten Vorteile



Brillen-
tauglich

gut



Fazit Ein leichter Helm mit guten Schlagdämpfungswerten, sehr großem Sichtfeld und funktionierender Belüftung. Keine Abstriche gibt's für die nicht ganz so satte Passform, das etwas hohe Geräuschniveau und die nicht optimal funktionierende Antbeschlagbeschichtung – Pinlock Fehlanzeige. Umständlich: Ein lockeres Visier kann nur mit einem winzigen Inbusschlüssel wieder befestigt werden. Die Nase am Visier ist zu klein und zu weit seitlich angebracht – es lässt sich nur fummelig öffnen.

SHOEI X-SPIRIT II

Kontakt Shoei Europa GmbH,
40595 Düsseldorf, Tel. 02 11/17 54 36-0
www.shoei-europe.com

Preis ab 699 Euro
Gewicht 1470 g (M)
Größen XS–XXL

Die Stirnbelüftung ist schlecht zu betätigen. Als Einziger bietet Shoei einen Mechanismus, mit dem sich im Notfall die Wangenpolster schnell entfernen lassen



Brillen-
tauglich

gut



Fazit Mit besseren Schlagdämpfungswerten hätte der Shoei Testsieger werden können, denn in fast allen anderen Kategorien holt der X-Spirit II reichlich Punkte. Lediglich durch das etwas hohe Gewicht büßt der Helm noch Zähler ein. Passform, Aerodynamik, Geräuschniveau sind top, ebenso die Belüftung sowie die Handhabung – bis auf die winzigen Schieber der Stirnbelüftung. Mit 699 Euro ist der Shoei gut 280 Euro teurer als der X-Lite, der ebenfalls gut abscheidet.



Der Computer zeigt, wie der Schlagtest ausgefallen ist. Zwei Kandidaten haben beim Kinnschlag Probleme, ansonsten sieht alles gut aus

Scorpion lassen sich (unabhängig von der Funktion der Lüftung) leicht bedienen, die Pumpe zum Anpassen der Wangenpolster funktioniert ebenfalls und das Visier lässt sich leicht öffnen und wechseln – sehr gut. Durch die fast unumgänglich Betätigung der Lüftungsöffnungen mit Handschuhen und die fummelige Clip-Befestigung des Kinnriemens büßt der Suomy Punkte ein. Der recht locker sitzende, hin und wieder abfallende Atemluftabweiser des HJC gibt Punktabzug, das leicht zu wechselnde Visier holt die Punkte wieder rein. Dennoch wirkt der HJC besonders im Bereich der Kinn-/Visierbelüftung nicht perfekt verarbeitet. Der ansonsten überzeugende Shark verliert vor allem durch sein Visier. Die Nase zum Öffnen ist schlicht zu klein, zu stark

SUOMY VANDAL

Kontakt Suomy Deutschland,
73575 Leinzell, Tel. 071 75/30 93 16
www.helmets-leather-more.de

Preis ab 349 Euro
Gewicht 1425 g (M)
Größen XS–XXL

Die winzigen Belüftungsdrehknöpfe sind mit Handschuhen kaum zu bedienen. Selbst wenn sie offen sind, ist nicht der Hauch eines Luftzuges zu spüren



befriedigend



Fazit Der Suomy kann in keiner Kategorie kräftig punkten und landet auf dem vorletzten Platz. Die mäßige Passform, das laute Innengeräusch, das kleine Sichtfeld und die kaum funktionierende Belüftung kosten den Helm viele Punkte. Auch die Schlagdämpfungswerte können kaum überzeugen. Der etwas in die Jahre gekommene Helm kann mit der Konkurrenz nicht mehr mithalten. Daran ändert auch das tolle La Cocco-Design im 50er-Jahre-Stil nichts.

X-LITE X-802

Kontakt Nolangroup Deutschland GmbH,
71272 Renningen, Tel. 071 59/93 16-0
www.nolangroup.de

Preis ab 419,50 Euro
Gewicht 1365 g (M)
Größen XS–XXL

Hier stimmt fast alles: Sowohl Kinn- als auch die oberen Kopfbelüftungen funktionieren und lassen sich selbst mit Handschuhen recht gut bedienen



sehr gut



Fazit Still und heimlich holt sich der X-Lite einen Punkt nach dem anderen und ist am Ende nur knapp Zweiter – lediglich einen Punkt hinter dem Schuberth. Im Standard-Dekor kostet der X-802 gut 180 Euro weniger als der günstigste SR1 und ist daher unser Kauf Tipp. Eine nahezu perfekte Passform, gute Aerodynamik und geringes Gewicht machen den X-802 zum idealen Rennhelm. Wenn die Schlagdämpfungswerte minimal besser gewesen wären, hätte der X-Lite gesiegt.

SCHLAGDÄMPFUNG IM DETAIL

Für die Schlagdämpfungsprüfung arbeitete PS mit den Helmexperten vom TÜV Rheinland zusammen. So wurde geprüft.

Alle Helme, die in Europa auf den Markt kommen, müssen nach der aktuell bestehenden Motorradhelm-Norm ECE-R 22 05 geprüft werden. Die Anforderungen dieser Norm sind allerdings nicht sehr hoch. Helme für 39,90 Euro vom Discounter bestehen die Schlagdämpfungsprüfung in der Regel ebenso wie Hightech-Exemplare für deutlich über 700 Euro. Woran liegt das? Die aktuelle Norm wurde vor über zehn Jahren beschlossen, die damals festgelegten Grenzwerte sind aus heutiger Sicht jedoch deutlich zu hoch. So ist der HIC-Wert (Head-Injury-Criterion, ein Maß, dass die zu erwartende Schwere der Kopfverletzung angibt) mit 2400 angegeben. Der Unfallforscher Florian Schueler geht davon aus, dass bereits die Hälfte des erlaubten Wertes zu schweren Kopfverletzungen führt. Gleiches gilt für den Grenzwert der maximalen Verzögerung. 275 g sind erlaubt. Schueler hält einen Maximalwert von 130 g für erforderlich – und technisch machbar. Auch die vorgeschriebenen Prüfbedingungen der ECE-Norm sind wenig praxisgerecht. Daher entwickelte die PS-Schwesterzeitung MOTORRAD vor zwei Jahren in enger Zusammenarbeit mit Experten ein eigenes, anspruchsvolleres Schlagdämpfungsverfahren. Statt auf einen flachen Amboss treffen die Helme auf einen Sigma-Pfosten, wie sie an vielen Leitplanen als Halterung dienen. Laut ECE-Norm ist eine Aufprallgeschwindigkeit von 7,5 m/s vorgeschrieben. Aber dämpft das im Helm verwendete Material auch schon bei geringeren Geschwindigkeiten? Um das herauszufinden, lassen wir die Helme zusätzlich mit 5,5 m/s auf die linke Seite aufschlagen. Und statt bei absurden minus

20 Grad, wie laut Norm vorgeschrieben, lässt PS bei Raumtemperatur testen. In der ECE-Norm ist ein Kinnschlag mit 7,5 m/s auf einen flachen Amboss vorgesehen. Wir lassen die Helme jedoch auf einen Kantenamboss fallen. Ein Teil der dabei entstehenden Kräfte wird auf den Kinnriemen weitergeleitet und nicht vom TÜV-Prüfstand erfasst. Die Angabe der g-Werte dient daher nur der Vervollständigung und geht nicht in die Bewertung der Schlagdämpfung ein. Davon profitieren besonders der Lazer Kite und der Suomy Vandal. Deren g-Werte beim Kinnschlag liegen fast fünfmal höher als beim Shark Race-R Pro, der hier die mit Abstand besten Werte erzielt. Wie erwartet blieben alle Helme unter den ECE-Grenzwerten. Dennoch weichen die Ergebnisse zum Teil deutlich voneinander ab. So ist der HIC-Wert des Schuberth SR1 beim Schlag auf die rechte Seite mit 7,5 m/s 36 Prozent geringer als beim Shoei X-Spirit II, der hier den schlechtesten Wert erzielt. Erstaunlich: Beim Schlag mit 5,5 m/s liefert wiederum der X-Spirit II die besseren Werte als der SR1 ab. An Scorpions Exo-750 ist nach dem Crash auf die linke Seite nicht ein Kratzer zu sehen. Das lässt auf eine harte Außenschale schließen, die Schlagkräfte nur schlecht absorbiert. Tatsächlich sind die Werte des Scorpion schlechter als bei den anderen Kandidaten. Interessant: Die Außenschalen der drei Besten im Schlagtest (Shark, Lazer und Schuberth) bestehen jeweils aus Carbon-Aramid-Fasern bzw. im Falle des Schuberth aus einer Carbon-Glasfaser-Verbindung. Diese drei Helme weisen nach den Schlägen deutliche Schäden auf – das Material hat nachgegeben und gemeinsam mit dem Dämpfungsmaterial im Helm die Energie des Schläges abgebaut. Für die Bewertung der Testergebnisse addierten wir die HIC-Werte des rechten und linken



Auge in Auge: Der TÜV-Sachverständige Peter Schaudt richtet einen Helm aus, um später die Prüfpunkte anzuzeichnen, nachdem diese von einem Laser auf den Helm projiziert wurden

Seitenschlags und benoteten anschließend nach folgendem Punkteschlüssel: 2000–2200: 10 Punkte; 2201–2400: 9 Punkte; ... 2801–3000: 6 Punkte usw. Die g-Werte bepunkteten wir wie folgt: 280–300: 10 Punkte; 301–320: 9 Punkte; ... 381–400: 5 Punkte usw. Anschließend wurden die Punkte für HIC- und g-Wert addiert, sodass maximal 20 Punkte erreichbar waren. Keiner der Kandidaten erreichte die maximale Punktzahl. Schuberth, Shark und Lazer erreichten mit jeweils 17 Zählern dennoch gute Werte.

SCHLAGDÄMPFUNG

	HJC R-PHA 10	Lazer Kite Carbon light	Schuberth SR1	Scorpion EXO-750	Shark Race-R Pro	Shoei X-Spirit II	Suomy Vandal	X-lite X-802
7,5 m/s rechte Seite* Beschleunigung in g	208	181	176	233	177	223	207	193
HIC-Wert	1901	1459	1415	2118	1455	2210	1850	1556
5,5 m/s linke Seite* Beschleunigung in g	162	148	155	163	156	147	159	153
HIC-Wert	891	800	842	904	827	793	963	728
7,5 m/s Kinn teil** Beschleunigung in g	294	741	355	421	139	374	696	375

* Aufschlag auf Sigma-Pfosten ** Aufschlag auf Kanten-Amboss

Freefall-Tower mal anders – exakt 3,12 Meter geht's hier nach unten. Der Shark knallt mit 27 km/h auf den Kantenamboss und erzielt gute Schlagdämpfungswerte



gebogen und liegt zu weit seitlich – das Visier lässt sich mit dickeren Handschuhen nicht ganz so leicht öffnen. Dazu kommt, dass sich das Visier, sollte es locker geworden sein, nur mittels winzigem Inbusschlüssel wieder befestigen lässt. Die Belüftungsöffnungen des Shark lassen sich einwandfrei bedienen. Die eigentlich gute Idee, das überstehende Ende des Kinnriemens mittels eines Magneten zu fixieren, scheitert am zu schwachen Magneten – das Ende löst sich und klackert bei hohem Tempo gegen den Helm.

Beim SRI von Schubert stören der sehr locker sitzende Atemluftabweiser und die nicht deutlich genug ausgeprägte Nase der Visierarretierung. Mit dickeren Handschuhen lässt sie sich nur schwer bedienen. Der Lazer überzeugt zunächst mit einem fest sitzenden Atemluftabweiser. Leider löst sich bei fast jedem Absetzen des Helms die einsteckbare Kinnabdeckung, weil sie schlecht im Helm befestigt ist. Fast jeder Helm hat in dieser Kategorie kleine Mängel, die unserer Meinung nach nicht sein müssten – und bei Preisen von teilweise deutlich über 500 Euro auch nicht sein dürften.

BEWERTUNG

	maximale Punktzahl	HJC R-Pha 10	Lazer Kite Carbon light	Schubert SR 1	Scorpion EXO-750	Shark Race R-Pro	Shoei X-Spirit II	Suomy Vandal	X-lite X-802
Schlagdämpfung	20	13	17	17	10	17	11	12	16
Passform/Trageverhalten	20	14	17	17	14	15	19	15	18
Aerodynamik	10	8	8	8	9	7	9	8	8
Geräuschentwicklung	10	6	9	8	9	7	9	6	8
Belüftung	10	5	5	10	2	8	8	3	8
Sichtfeld	10	6	6	8	5	9	8	5	8
Gewicht*	5	5	3	4	1	4	2	3	4
Handhabung/Bedienung	10	7	6	7	9	7	8	7	8
Beschlagneigung	5	5	5	5	4	3	5	4	5
Gesamtpunkte	100	69	76	84	63	77	79	63	83
Platzierung		6.	5.	1.	7.	4.	3.	7.	2.

* bis 1200 Gramm: 5 Punkte; 1201–1279 Gramm: 4 Punkte; 1280–1459 Gramm: 3 Punkte; 1460–1529 Gramm: 2 Punkte; 1530–1619 Gramm: 1 Punkt; über 1620 Gramm: 0 Punkte
61–70 Punkte = befriedigend, 71–80 Punkte = gut, 81–100 Punkte = sehr gut



Jerome Lenßen fixiert den Scorpion mit Gummibändern, damit er während des Falles nicht verrutscht

Beschlagneigung

Mittlerweile gehören Pinlock-Visiere fast zur Serienausstattung eines guten Helms. Nicht ohne Grund: Dank der zweiten Scheibe beschlägt das Visier deutlich weniger – ein klarer Sicherheitsgewinn. Das Visier von Shark ist antibeschlagbeschichtet und ohne Pinlock. Wir testeten unter anderem bei rund drei Grad Außentemperatur – das Visier des Shark beschlägt trotz Beschichtung recht schnell. Der Scorpion verzichtet ebenfalls auf Pinlock, beschlägt aber etwas weniger. Gleiches gilt für den Suomy, dessen Visier zwar beschlägt, durch die ständige Zugluft jedoch schnell wieder frei ist. Denn obwohl beim Suomy die Belüftungsöffnungen kaum funktionieren, kommt von unten relativ viel Luft in den Helm.

PS

PS-URTEIL

Schubert, X-lite und Shoei gehören zu Recht aufs Podium, dicht gefolgt von Shark und Lazer. Die Helme sind komfortabel, im Falle des X-lite mit rund 420 Euro durchaus bezahlbar und zudem recht sicher – auch wenn der teure Shoei bei der Schlagdämpfungsprüfung patzt. In den einzelnen Kategorien unterscheiden sich die Kandidaten zum Teil deutlich. Daher gilt: Einen Helm vor dem Kauf unbedingt anprobieren und nicht einfach blind im Internet kaufen.

Mathias Heerwagen



VERSPIEGELTE VISIERE

Silber oder blau verspiegelte Visiere steigern den Coolness-Faktor erheblich. Was taugen die Beschichtungen? Und sind sie erlaubt?

Bei einem unserer Redaktions-Helme löste sich bereits nach kurzer Zeit die Beschichtung. Wir ließen uns also von einigen Herstellern verspiegelte Visiere schicken, um zu prüfen, was sie aushalten. Mit eingetrockneten Fliegen konnten wir zu dieser Jahreszeit nicht testen, aber ein trockener Schwamm und eine Bürste simulieren den Härtefall. Während die Bearbeitung mit dem Schwamm an Visier-Innen- und Außenseiten keine Spuren hinterlässt, zeigt die Bürste Wirkung. Auf dem verspiegelten Visier von X-lite bilden sich schnell feine Kratzer. Auch bei Scorpion und Suomy verkratzt das Visier recht schnell. Völlig unbeeindruckt von der Bürste zeigt sich die Scheibe von Shark,

die zudem den robustesten Eindruck macht. Selbst nach längerem Bürsten auch über die Visierkanten löste sich bei keinem der Kandidaten die Beschichtung – vielleicht handelte es sich bei unserem Redaktionshelm um einen Einzelfall. **Visiere sollten ausschließlich mit lauwarmem Wasser und einem weichen Lappen gereinigt werden.** bei hartnäckigen Verschmutzungen mit einer milden Seifenlauge. Laut Schubert sind feuchte Brillenputztücher nicht geeignet, da deren Substanzen die Anti-Beschlag-Beschichtung angreifen können. Das Visier ist sauber? Dann ab auf die



Straße. Aber nur, wenn es nicht zu stark getönt respektive verspiegelt ist. „Maximal 50 Prozent Tönung sind nach ECE-Norm erlaubt“, sagt Helmspezialist Peter Schaudt vom TÜV. „Den hier dürft ihr auf der Straße nicht fahren“, sagt Schaudt, als er sich das verspiegelte Visier des Suomy Vandal genauer ansieht. Auf dem Visier sind keinerlei Hinweise zu finden, ob man es legal fahren darf. Auf den Scheiben von Schubert, Shark, Shoei, Scorpion und X-lite steht hingegen „not ECE-approved“ oder „daytime use only“ – nur am Tage verwenden. Wo kein Kläger, da kein Richter, schließlich darf man auch mit verspiegelter Sonnenbrille fahren. Wer jedoch mit einem „daytime use only“-Visier in der Dämmerung einen Unfall baut, hat unter Umständen schlechte Karten.

Mit Schwamm und Bürste rücken wir den Visieren zu Leibe und testen, ob die Beschichtungen halten

