



MOTORRAD
testsieger



X-LITE

X-802 R

ANBIETER: Nolangroup Deutschland, Telefon 071 59/9 31 60, www.nolangroup.de; **PREISE:** Uni-Farben 449,95 Euro, Dekor-Versionen 489,95 bis 529,95 Euro, Replica-Versionen 579,95; **GRÖSSEN:** XS bis XXL; **GEWICHT (GR. L):** 1360/1410 Gramm (Herstellerangabe/gewogen); **FARBEN:** Schwarz, Weiß, Mattschwarz plus 26 Dekor-/Replica-Versionen; **HELMSCHALE:** GFK-Mix; **VERSCHLUSS:** Doppel-D; **HERSTELLUNGSLAND:** Italien; ECE-Prüfzeichen: E 3 (Italien); **ERSATZ-VISIERE:** klar/getönt 46,95 Euro, blau/silber verspiegelt 62,95/73,95 Euro, Rennvisiere ab 54,95 Euro, Abreißvisier-Dreierset 23,95 Euro; **AUSSTATTUNG:** Windabweiser am Kinn, Pinlock-Visier (beigelegt), herausnehmbares Polster, Helmbeutel, Pflegeöl, Visierputztuch

↑ **PLUS**

Sehr bequem auf- und abzusetzen, vermittelt auf Anhieb einen satten Sitz mit einwandfreiem Tragekomfort; sehr hautsympathisches Futter mit angenehm aufgerauter Oberfläche; stabiler Sitz bei allen Geschwindigkeiten (allerdings minimaler Impuls beim Seitenblick); leiser, zugfreier Innenraum; hervorragend austarierte Belüftung; sehr gute Brillentauglichkeit

↓ **MINUS**

Visier mit unpraktischer, weil zentral platzierter Öffnerlasche öffnet in Belüftungsstellung zu weit; fummelige, zum Teil zu schwergängige Schieber/Taster (Visierverriegelung, Belüftung)



Funktioniert auf Knopfdruck: Der X-Lite kann auch beim Visierwechsel durch komfortable Handhabe überzeugen

⇒ **FAZIT**

Der Helm der Weltmeister: Lorenzo trägt ihn so, Stoner nur inkognito. Verstecken braucht sich der X-Lite jedenfalls nicht, punktet nicht nur durch hohen Tragekomfort, sondern auch gute HIC-Werte.

MOTORRAD

Urteil: SEHR GUT

PRODUKTTEST

Sportliche Integralhelme



Es hätte so schön sein können: „Lasst uns einen Sporthelmtest machen. Natürlich Highend, nur die erstklassige Ware aus der Boxengasse!“ Optimistisch macht sich die Service-Crew von MOTORRAD an die Recherche und stellt aus dem Fahrerfeld der Königsklassen des Motorradrennsports ein ebenso großes wie illustres Testfeld zusammen. Doch

schon bei der ersten Testanfrage stellt sich Ernüchterung ein: „Ihr glaubt doch nicht ernsthaft, dass die Burschen tatsächlich den Helm tragen, dessen Marke auch draufklebt!“ Immerhin, so wenden wir ein, sehen sie den Modellen im Laden aber ziemlich ähnlich. Schon der zweite Anruf soll eines Besseren belehren: Casey Stoner, so heißt es beim zuständigen Nolan-

Importeur, trägt den Schriftzug der Traditionsmarke aus alter Verbundenheit, der Helm selbst kommt von der hauseigenen Edelmarke X-Lite. Genau das Modell, das auch Konkurrent Jorge Lorenzo trägt – der Mallorquiner allerdings korrekt gelabelt. Nolan ist nicht die einzige Marke, die gestrichen werden muss. Andere begründen ihre Testabsage mit modellbedingtem

Wie schlagen sich die Helme der Profifahrer im harten Alltagsgeschäft auf Landstraßen und Autobahnen, was leisten sie auf dem Prüfstand? Der MOTORRAD-Helmtest fördert aber noch einiges mehr an Überraschungen zutage.

Von Jörg Lohse; Fotos: Herder, mps, Fotostudio, 2snap

RENNEN & REALITÄT



ARAI
RX-7 GP

ANBIETER: Arai Helmet (Deutschland), Telefon 028 02/94 84 80, www.araideutschland.de; **PREISE:** Uni-Farben 849 Euro, Dekor-Versionen 999 Euro; **GRÖSSEN:** XS bis XXL; **GEWICHT (GR. L):** 1560 ± 50/1592 Gramm (Herstellerangabe/gewogen); **FARBEN:** Schwarz, Weiß, Grau plus elf Dekor-/Replica-Versionen; **HELM-SCHALE:** GFK-Mix; **VERSCHLUSS:** Doppel-D; **HERSTELLUNGSLAND:** Japan; ECE-Prüfzeichen: E 4 (Niederlande); **ERSATZVISIERE:** klar/getönt 69,95 Euro, verspiegelt 119,95 Euro, Max-Vision mit integriertem Pinlock-Visier 99,95 Euro, Rennvisier/Füßer-Set Abreißfolien 74,95/14,95 Euro; **AUSSTATTUNG:** ausziehbarer Windabweiser am Kinn, Polster herausnehmbar, Wangenpolster mit Notfallentriegelung, Pinlock-Visier (beigelegt), Helmbeutel, Pflegeöl, Visier-Einstellwerkzeug

PLUS

Sehr gute, knackige Passform mit satter, straffer Polsterung (Stichwort: Turnschuh), umschließt den Kopf sehr gut; Kinnriemen perfekt zu schließen; sehr gute Aerodynamik mit stabilem Sitz; hocheffektive Belüftungsfunktion; sehr großes Sichtfeld, wird bei sportlicher Haltung nicht eingeschränkt; sehr gute Brillentauglichkeit

MINUS

Helm bekommt beim Schulterblick ab Tempo 160 spürbaren Windimpuls; insgesamt sehr laut, Windgeräusche bereits ab Tempo 80 sehr präsent; extrem fummelige Belüftungstaster



Gewusst wie: Visieraufhängung hinter fester Abdeckplatte „versteckt“. Wechsel durch pfiffige Entriegelung sehr einfach

FAZIT

Reinschlüpfen und sich wohlfühlen. Auch das sportliche Topmodell von Arai veröhnt mit sensibler Passform und tollem Tragekomfort. Allerdings stören Gewicht, Lautstärke und hohe HIC-Werte.

MOTORRAD
Urteil: **GUT**



BLAUER
FORCE ONE

ANBIETER: FC Moto, Telefon 024 05/495 00 50, www.fc-moto.de; **PREISE:** Dekor-Versionen 409/429 Euro, Limited Edition 1500 Euro; **GRÖSSEN:** XS bis XL; **GEWICHT (GR. L):** 1290 ± 50/1344 Gramm (Herstellerangabe/gewogen); **FARBEN:** Schwarz, Weiß, Rot, Grün, Blau plus 19 Limited Edition-Versionen; **HELM-SCHALE:** GFK-Mix; **VERSCHLUSS:** Doppel-D; **HERSTELLUNGSLAND:** Italien; ECE-Prüfzeichen: E 3 (Italien); **ERSATZVISIERE:** klar/getönt/verspiegelt 39,90/49,90/59,90 Euro; **AUSSTATTUNG:** Atemluftabweiser, beschlagfreies Visier, herausnehmbares Polster, Helmbeutel

PLUS

Knackige Passform (mit allerdings sehr eng anliegendem Kinnteil); Sichtfeld auch bei sportlicher Haltung gut; geringes Gewicht; sehr gute Brillentauglichkeit

MINUS

Sehr dünn, leicht schwitzige Polsterung mit wenig Komfort und vielen Druckstellen (Stirn, Schläfe, Hinterkopf), düstet im Neuzustand stark aus; dünner Kinnriemen, verdreht sich beim Einfädeln, schlechte Aerodynamik mit starkem Auftrieb ab Tempo 130; hoher Geräuschpegel mit hochfrequenter Pfeifkölle, Lüftungshebel bereits im Neuzustand ausgeleiert (Oberkopf) bzw. schwergängig (Kinn); Kinn- und Oberkopfbelüftung zu schwach, dafür starker Dauerzug von unten; Visierbelüftungstellung zu weit; keine Visierarretierung



Modell „Fingernagelkiller“. Der teils schwergängige Bajonetverschluss behindert den flotten Visierwechsel unnötig

FAZIT

Der Blauer punktet durch knackigen Sitz, gute Sicht und tolle HIC-Werte, nervt im Alltag aber durch viele Unzulänglichkeiten wie seine laute Geräuschkölle, die Windanfälligkeit und den zugigen Innenraum.

MOTORRAD
Urteil: **BEFRIEDIGEND**



BMW
SPORT

ANBIETER: BMW Motorrad, Telefon 01 80/500 19 72, www.bmw-motorrad.de; **PREISE:** Uni-Farben 425/445 Euro, Dekor-Versionen 490 Euro; **GRÖSSEN:** S2/S3 bis 62/63; **GEWICHT (GR. 60/61):** 1450 ± 50/1464 Gramm (Herstellerangabe/gewogen); **FARBEN:** Schwarz, Weiß, Grau plus drei Dekor-Versionen; **HELM-SCHALE:** GFK; **VERSCHLUSS:** Ratsche; **HERSTELLUNGSLAND:** Deutschland; ECE-Prüfzeichen: E 13 (Luxemburg); **ERSATZVISIERE:** klar/getönt 55/75 Euro; **AUSSTATTUNG:** Windabweiser am Kinn, Antifog-Innenvisier (montiert), herausnehmbares Polster, Helmbeutel

PLUS

Komfortables Polster mit hohem Kuschelfaktor (für Sportfahrer gegebenenfalls eine Spur zu weich); umschließt den Kopf mit weit heruntergezogener, eng anliegender Halskrause sehr gut; bietet viel Platz im Kinnbereich; sehr gute Aerodynamik mit sattem, stabilem Sitz bei allen Tempolagen; sehr gute Geräuschdämmung; hoch wirksame Belüftung; straffe Visierarmatur mit praxisnaher Belüftungstellung; sehr gute Brillentauglichkeit

MINUS

Extrem enger Ein- und Ausstieg, kann schmerzhaft sein; Kinnbelüftungstaster sehr schwergängig; Blickfeld seitlich durch Keilform eingeschränkt; Visierverriegelung mit zu schwacher Rückmeldung



Technik, die sich selbst erklärt: Das Visier lässt sich leicht aus- und einbauen, die Schieber sind aber zu fummelig

FAZIT

Ein BMW-Helm mit echtem S-Klasse-Feeling. Paart Sport mit viel Komfort und überzeugt durch top HIC-Werte, leisen Innenraum und sattem Sitz. Sportfans werden sich aber am Ratschenschloss stören.

MOTORRAD
Urteil: **SEHR GUT**

*Doppel-D nur bei Modell „Double-R“



SCHUBERTH
S2

ANBIETER: Schuberth, Telefon 03 91/8 10 60, www.schuberth.de; **PREISE:** Uni-Farben 499,99 Euro, Fluo-/Dekor-Versionen 569,99/579,99 Euro; **GRÖSSEN:** S0/S1 bis 64/65; **GEWICHT (GR. 58/59):** 1450 ± 50/1480 Gramm (Herstellerangabe/gewogen); **FARBEN:** Schwarz, Weiß, Mattschwarz, Mattweiß, Leuchtgelb plus drei Dekor-Versionen; **HELM-SCHALE:** GFK-Mix; **VERSCHLUSS:** Ratsche; **HERSTELLUNGSLAND:** Deutschland; ECE-Prüfzeichen: E 13 (Luxemburg); **ERSATZVISIERE:** klar/getönt/verspiegelt 55/70/75 Euro; **AUSSTATTUNG:** Windabweiser am Kinn plus einklappbare Verlängerung, Sonnenblende, Antennen-Vorrichtung für Bluetooth-Einbau, Pinlock-Visier (beigelegt), herausnehmbares Polster, Helmbeutel

PLUS

Satte Passform, die den Kopf sehr gut umschließt; vermittelt ein geborgenes Gefühl durch dicht anliegenden Halsabschluss; gute Aerodynamik mit allerdings kleinem Impuls beim Seitenblick bei flottem Tempo (130 plus); sehr leiser Innenraum; noch gute Belüftung (für den Sportsinsatz gegebenenfalls zu schwach); leichtgängige Belüftungsschieber; gute Brillentauglichkeit

MINUS

Ratschenschloss drückt durch weit hinten platzierte Aufhängung stark auf Kehlkopf; Sicht bei sportlicher Haltung durch ausgeprägte Kante am oberen Rand eingeschränkt



Besser geht es kaum: brillante Visieraufhängung durch sehr gut erreichbare sowie absolut leichtgängige Schieber

FAZIT

Müssen Sportfahrer leiden? Nein, sagt Schuberth und schickt mit dem S2 einen absolut komfortablen Spoerhelm mit umfangreicher Ausstattung (Sonnenblende!) auf die Strecke. Manko: der Kinnriemen.

MOTORRAD
Urteil: **GUT**

*Doppel-D nicht erhältlich

www.motorradonline.de

Sportliche Integralhelme

Wechsel (siehe Kasten unten), reagieren erst gar nicht auf Anfragen oder blocken sie brüsk ab (u. a. Airoh, Suomy). Allerdings gibt es auch Hersteller, die ohne prominente Aushängeschilder sportliche Helme bauen. Weshalb zum Schluss doch noch ein illustrierter Kreis zusammenkommt. Als Platzhirsche natürlich die beiden Rivalen aus Japan (Arai, Shoei) – seit Jahren feste Größen im Motorradrennsport und entsprechend mit Erfahrung gesegnet. Daneben

aber auch Newcomer wie die italo-Marke Blauer, die über MotoGP-Piloten wie Michele Pirro auf größere Bekanntheit drängt. Das Testfeld umfasst Einstiegsmodelle (diese allerdings nicht als Replica-Version, sondern in schlichten Uni-Farben) für knapp unter 300 Euro, die teuersten Anbieter liegen bei sagenhaften 1500 Euro (Blauers Limited Edition-Serie). Was wird für's Geld geboten? Schauen wir uns die Helme im Detail an.

Zum Beispiel in der Verschlusstechnik. Selbstverständlich setzen die meisten Sporthelmersteller auf den simplen, für den

Testteilnahme abgesagt Nur für Profis, nicht für Prüfer

STEFAN BRADL



Der deutsche Hoffnungsträger in der Königsklasse ist mit der französischen Marke Shark unterwegs, deren Helme in den vergangenen Tests unter sportlichen Aspekten absolut überzeugen konnten. In diesem bleibt die Frage offen, ob der Shark Race-R Pro titelverdächtig ist. Dazu der deutsche Vertriebsmann Stefan Piwek: „Shark wird auf der Intercom im Oktober eine verfeinerte 2013er-Version dieses Tophelms vorstellen.“

VALENTINO ROSSI



Der neunfache Weltmeister nutzt die Helme seiner Stammmarke AGV auch, um mit ständig wechselnden Motiven Botschaften an Fans oder Gegner zu übermitteln. Warum ist das Topmodell nicht dabei? Pressemann Dario Artico: „Ab Januar wird der PistaGP zu kaufen sein. Daher spiegelt der GP Tech nicht die aktuellen technischen Entwicklungen, Innovationen und den Forschungsstand des AGV-Standards wider.“

BEN SPIESS



Der Texaner schwört auf die südkoreanische Marke HJC, deren Topmodell R-Pha 10 im letzten großen Integralhelmtest von MOTORRAD den Testieg erringen konnte. Die Titelverteidigung mit dem überarbeiteten Nachfolgemodell R-Pha 10 Plus scheitert am Termin, erklärt Vertriebsmann Peter Kaiser: „An dem Helmtest können wir leider nicht teilnehmen, da die ersten Helme erst im Dezember hier eintreffen.“

CASEY STONER



Auch in seinem letzten MotoGP-Jahr bleibt der Australier der Marke Nolan treu verbunden, obwohl er eigentlich ein Modell des Nolan-eigenen Edelhelms X-Lite trägt. Natürlich habe man Stoner vorgeschlagen, den entsprechenden Schriftzug am Helm anzubringen, erklärt André Walek von der deutschen Nolan-group: „Er wollte das aber überhaupt nicht, da er sein ganzes Leben lang schon einen Nolan-Helm gefahren ist.“



SCORPION EXO-1000 AIR

ANBIETER: Scorpion Sports, Telefon 0800/1 83 08 99, www.scorpionsports.eu;
PREISE: Uni-Farben 299,90 Euro, Fluo-/Dekor-Versionen 329,90 bis 354,90 Euro; **GRÖSSEN:** XS bis XXL; **GEWICHT (GR. L):** k. A./1606 Gramm (Herstellerangabe/gewogen); **FARBEN:** Schwarz, Weiß, Silber, Mattschwarz, Mattanthrazit plus 23 Dekor-Versionen; **HELMSCHALE:** GFK-Mix; **VERSCHLUSS:** Doppel-D; **HERSTELLUNGSLAND:** China; ECE-Prüfzeichen: E 9 (Spanien); **ERSATZVISIERE:** klar/getönt/verspiegelt 35,90/35,90/44,90 Euro; **AUSSTATTUNG:** Windabweiser am Kinn, Atemluftabweiser, Sonnenblende, Pinlock-Visier (montiert), aufpumpbare Wangenpolster, herausnehmbares Polster, Helmbeutel

PLUS

Leichter Einstieg; stabiler Sitz auch bei hohem Tempo (allerdings minimaler Störpuls beim Seitenblick spürbar); leiser und zugfreier Innenraum; sehr gute HIC-Werte; gut erreichbare Belüftungsschieber; Brillentauglichkeit noch okay

MINUS

Synthetisches, leicht kratziges und schwitziges Futter mit zu dünner Polsterung; die Druckstellen an Stirn und Schläfen hervorrufen kann; sehr wenig Platz im Kinnbereich; Sichtfeld bei sportlicher Haltung durch Kante und Sonnenblende im Blick stark eingeschränkt; Kinn- und Oberkopfbelüftung insgesamt zu schwach; wackliger Hebel für Visierarretierung



Die Visiermechanik sieht zwar simpel aus, nervt aber in der Praxis durch eine extrem fummelige Handhabung

FAZIT

Der Scorpion macht durch seine umfangreiche Ausstattung (Sonnenblende, Luftpolsterung) sowie die guten HIC-Werte auf sich aufmerksam. In der Praxis muss er aber an Komfort zulegen. Sehr schwer!

MOTORRAD Urteil: GUT



SHOEI XR-1100

ANBIETER: Shoei, Telefon 02 11/1 75 43 60, www.shoei-europe.com; **PREISE:** Uni-Farben 419 Euro, Metallic-/Dekor-Versionen 449/519 Euro, Replica 549 Euro; **GRÖSSEN:** XS bis 3XL; **GEWICHT (GR. L):** 1465/1488 Gramm (Herstellerangabe/gewogen); **FARBEN:** Schwarz, Weiß, Grau, Silber, Rot, Mattschwarz, Mattgrau plus 21 Dekor-/Replica-Versionen; **HELMSCHALE:** GFK-Mix; **VERSCHLUSS:** Doppel-D; **HERSTELLUNGSLAND:** Japan; ECE-Prüfzeichen: E 6 (Belgien); **ERSATZVISIERE:** klar/getönt/verspiegelt 69 Euro, verlaufend getönt 69 Euro, verspiegelt 99 Euro, Rennvisiere 119 Euro; **AUSSTATTUNG:** Windabweiser am Kinn, Pinlock-Visier (beigelegt), herausnehmbares Polster, Helmbeutel

PLUS

Sehr bequeme Passform mit satt anliegender, straffer und hautsympathischer Polsterung; umfasst den Kopf sehr gut, ohne dabei zu sehr zu entkoppeln; viel Platz fürs Kinn; leichtes sowie sehr gut austarierter Tragegefühl; stabiler, auftriebsfreier Sitz bei allen Geschwindigkeiten; sehr effektive Belüftung (ideal für Sportein-sätze); sehr gutes Sichtfeld auch bei sportlicher Haltung; sehr gute Brillentauglichkeit

MINUS

Visierarretierung zu weich (schließt aber satt); Belüftungsschieber teils schlecht erreichbar; leichtes (hochfrequentes) Grundpfeifen stört die ansonsten leise Akustik; reagiert minimal auf Turbulenzen hinter kleinen Verkleidungsscheiben



Typisch Shoei: Die Visieraufhängung mit Federmechanik wurde über die Jahre perfektioniert. Der Wechsel? Bestechend einfach!

FAZIT

Der Turnschuh für den Kopf: Shoei wohnt viele Köpfe mit exzellenter Passform und hohem Wohlfühlklima. Trotz der guten Note bleiben einige Bauteile: bessere HIC-Werte, leichter erreichbare Schieber.

MOTORRAD Urteil: GUT



VMAR ECLIPSE

ANBIETER: FC Moto, Telefon 02405/495 00 50, www.fc-moto.de; **PREISE:** Uni-Farben 369,90 Euro, Dekor-/Replica-Versionen 399,90 bis 489,90 Euro, derzeit preisreduziert ab 289,90 Euro (unl) erhältlich; **GRÖSSEN:** XS bis 3XL; **GEWICHT (GR. M):** 1390 ± 50/1432 Gramm (Herstellerangabe/gewogen); **FARBEN:** Schwarz, Weiß, Silber, Mattschwarz plus 20 Dekor-/Replica-Versionen; **HELMSCHALE:** GFK-Mix; **VERSCHLUSS:** Doppel-D; **HERSTELLUNGSLAND:** Italien; ECE-Prüfzeichen: E 3 (Italien); **ERSATZVISIERE:** klar/getönt/verspiegelt 49/59/69 Euro, Antifog 59 Euro; **AUSSTATTUNG:** Windabweiser am Kinn, beschlaghemmendes Visier, herausnehmbares Polster, Helmbeutel

PLUS

Stabiler Sitz bei allen Geschwindigkeiten; straffe Visierarretierung; gute Brillentauglichkeit

MINUS

Kratziges Futter mit dünner Polsterung, liegt leicht zerklüftet an und kann partiell auf Wangen und Stirn drücken; Innenraum düstet im Neuzustand stark aus; sehr laute Geräuschkulisse; Belüftungsschieber nur fummelig zu erreichen beziehungsweise sehr schwergängig; Belüftung selbst sehr dürrig, dafür aber starker; nicht regelbarer Luftzug von unten; Visierverriegelung mit Handschuhen schlecht zu bedienen



Will durch Design beeindrucken, nervt in der Praxis durch fummelige Handhabung: Die Visieraufhängung des Vemar überzeugt nicht

FAZIT

Dürrig gepolstert, laut und zugig. Der Vemar wirkt wie ein Relikt aus den frühen Neunzigern und bietet nur minimalen Komfort. Zu den Defiziten im Alltag gesellt sich der schlechteste HIC-Wert im Test.

MOTORRAD Urteil: AUSREICHEND



X-LITE X-802 R

ANBIETER: Nolangroup Deutschland, Telefon 071 59/931 60, www.nolangroup.de; **PREISE:** Uni-Farben 449,95 Euro, Dekor-Versionen 489,95 bis 529,95 Euro, Replica-Versionen 579,95; **GRÖSSEN:** XS bis XXL; **GEWICHT (GR. L):** 1360/1410 Gramm (Herstellerangabe/gewogen); **FARBEN:** Schwarz, Weiß, Mattschwarz plus 26 Dekor-/Replica-Versionen; **HELMSCHALE:** GFK-Mix; **VERSCHLUSS:** Doppel-D; **HERSTELLUNGSLAND:** Italien; ECE-Prüfzeichen: E 3 (Italien); **ERSATZVISIERE:** klar/getönt 46,95 Euro, blau/silber verspiegelt 62,95/73,95 Euro, Rennvisiere ab 54,95 Euro, Abreißvisier-Dreier set 23,95 Euro; **AUSSTATTUNG:** Windabweiser am Kinn, Pinlock-Visier (beigelegt), herausnehmbares Polster, Helmbeutel, Pflegeöl, Visierputztuch

PLUS

Sehr bequem auf- und abzusetzen, vermittelt auf Anhieb einen sattem Sitz mit einwandfreiem Tragekomfort; sehr hautsympathisches Futter mit angenehm aufgerauter Oberfläche; stabiler Sitz bei allen Geschwindigkeiten (allerdings minimaler Impuls beim Seitenblick); leiser, zugfreier Innenraum; hervorragend austarierter Belüftung; sehr gute Brillentauglichkeit

MINUS

Visier mit unpraktischer, weil zentral platzierter Öffnerfläche öffnet in Belüftungsstellung zu weit; fummelige, zum Teil zu schwergängige Schieber/Taster (Visierverriegelung, Belüftung)



Funktioniert auf Knopfdruck: Der X-Lite kann auch beim Visierwechsel durch komfortable Handhabung überzeugen

FAZIT

Der Helm der Weltmeister: Lorenzo trägt ihn so. Stoner nur inkognito. Verstecken braucht sich der X-Lite jedenfalls nicht, punktet nicht nur durch hohen Tragekomfort, sondern auch gute HIC-Werte.

MOTORRAD Urteil: SEHR GUT

Sportliche Integralhelme

Rennsport vorgeschriebenen Doppel-D-Verschluss. Natürlich ist das Ratschenschloss beim BMW oder Schubert schneller verschlossen. Solange die Gurtlänge stimmt. Muss die aber neu justiert werden, ist Fummelerei angesagt. Ein Problem, das beim Doppel-D erst gar nicht entsteht, auch wenn man nun an einem Tag mit blankem

Hals und am nächsten mit dickem Buff unterwegs ist.

Kommen wir zum Visierverschluss. Die beste Lösung präsentieren Arai und Schubert: Beim festen Schließen der Visiere drückt man automatisch einen kleinen Pin in die Haltenase und hat beide Frontscheiben gegen unbeabsichtigtes Öffnen (beim Unfall) gesichert. Bei anderen Herstellern muss die Verriegelung dagegen über einen

Aufgefallen im Test Sonne, Luft und mehr



Sonnenblenden: sind bei Klapphelmen Standard, machen auch vor sportlichen Integralhelmen nicht mehr Halt. In diesem Test sind Schubert's S2 und Scorpion's Exo-1000 mit der praktischen Klapp-Sonnenbrille ausgestattet. Erhöht das Helmgewicht aber um rund 200 Gramm.



Kinnriemen: Als Standard hat sich bei sportlichen Integralhelmen der Doppel-D-Verschluss etabliert. Vorteile: leicht, kompakt und mit einem Handgriff stets eng anliegend verzurrt. Auf das vermeintlich komfortablere Ratschenschloss setzen nur Schubert und BMW.



Visierarretierung: Klappe zu und gut? Damit das Visier im Worst Case sicher geschlossen bleibt, bedarf es einer Extrasicherung. Top gelöst bei Arai und Schubert, bei anderen muss über fummelige Schieber (Vemar, im Bild) oder schwergängige Taster (X-Lite) verriegelt werden.



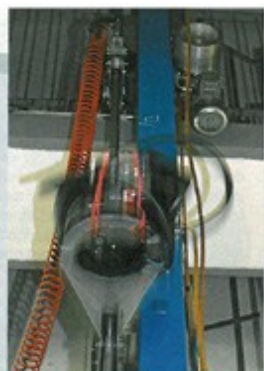
Anpassbare Polsterung: lässt sich bei den meisten Helmen über optional erhältliche Wangenpolster in unterschiedlichen Stärken vornehmen. Scorpion setzt dagegen auf eine fest integrierte Push-up-Polsterung, die per Luftpumpe justiert wird.



Belüftung: das große Dilemma im Test. Gute Lösungen durch zentrale Luftschieber mit hohem Wirkungsgrad bieten nur wenige (Schubert, BMW), bei anderen hapert's an der Bedienung (Arai, Shoei), am Wirkungsgrad (Scorpion) oder an beidem (Vemar, Blauer, im Bild).



Keine Hilfe für Ersthelfer. Beim Unfall gilt: schnell runter mit dem Helm. Arai will es Ersthelfern leicht machen und hat die Wangenpolster mit einer Notentriegelung versehen. Leider lässt sich der entsprechende Hinweis (Foto) bei aufgesetztem Helm kaum wahrnehmen.



Achtung, er fällt: Im Minutentakt knallen die Testhelme aus drei Metern Höhe auf blanken Stahl



Oben im Bild die Schläger vom Dienst: TÜV-Tester Peter Schaudt (links) und Jerome Lenßen mit Kantenamboss und Sigmaphosten

Die Helme auf dem TÜV-Prüfstand Runter kommen sie immer

Harte Realität auf dem Fallprüfstand des TÜV Rheinland in Köln. Zusammen mit TÜV-Helmspezialisten Peter Schaudt und Unfallforscher Florian Schueler (Uni Freiburg) hat MOTORRAD den Sigmaphosten-Test entwickelt. Und: Anders als in der Helmnorm ECE-R 22.05 schlagen die Helme nicht tiefgekühlt, sondern bei Raumtemperatur auf dem Leitplankenträger auf. Um das Verhalten bei niedrigen Sturzeschwindigkeiten zu prüfen, fallen die Helme nicht nur mit ECE-üblichen 7,5 m/s, sondern auch mit 5,5 m/s auf den blanken Stahl. Die ECE (bei der übrigens sechs exakt festgelegte Prüfpunkte vorgegeben sind, die Hersteller „normgerecht“ verstärken können) erlaubt eine maximal zulässige Beschleunigung von 275 g. Der aus Beschleunigung und weiteren Para-

metern (u.a. Dauer der Kräfteinwirkung) berechnete HIC-Wert (Head Injury Criterion) als Maß für die mögliche Schädel-/Hirn-Verletzung darf nach Norm maximal 2400 betragen. Die Tabelle zeigt: Alle Helme bleiben innerhalb der Grenzwerte, zeigen aber eine starke Spreizung. Toll der HIC-Wert von BMW (1168), mau dagegen Arai und Vemar (1808 bzw. 1813). Bei der Kinnleisteprüfung, die bei MOTORRAD mit 7,5 m/s (ECE: 5,5 m/s) stattfindet, ließe sich ein HIC-Wert errechnen, dem es aber an Aussagekraft mangelte, da ein Teil der Kraft in den Kinnriemen weitergeleitet wird. Folglich nimmt dieser Punkt keinen Einfluss auf die Wertung, zeigt aber konstruktive Stärken und Schwächen der Helme. Bestwert bei Scorpion, enttäuschend dagegen Shoei.

Schlagdämpfung

	7,5 m/s, rechte Seite Beschleunigung in g		5,5 m/s, linke Seite Beschleunigung in g		7,5 m/s, linke Seite Beschleunigung in g	
	HIC-Wert		HIC-Wert		HIC-Wert	
Arai RX-7 GP	211	1808	156	881	578	
Blauer Force One	187	1449	136	738	482	
BMW Sport	162	1168	135	714	370	
Schuberth S2	200	1612	142	707	494	
Scorpion Exo-1000 Air	202	1625	136	634	123	
Shoei XR-1100	220	1757	148	826	730	
Vemar Eclipse	221	1813	177	1002	168	
X-Lite X-802 R	192	1550	148	767	246	

*Aufschlag auf Sigmaphosten, **Aufschlag auf Kantenamboss

So testet MOTORRAD Reif für die Tonne

Platz, Platz, Platz: Wenn bei MOTORRAD ein Helmtest auf dem Programm steht, muss Raum geschaffen werden. Schließlich werden pro Anbieter fünf Testmuster aus der Serienfertigung angefordert – was den verantwortlichen Redakteur zu Analog-Tetris-Spielen in seiner Schreibstube verführen könnte. Zeit dazu bleibt aber keine: Drei unterschiedliche Größen werden in ausführlichen Fahrttests auf ihre Praxistauglichkeit untersucht: Aerodyna-

mik und Geräuschentwicklung bei wechselnden Geschwindigkeiten sowie Windanfälligkeit beim Schulterblick werden genauso erfasst wie Bedienung und Wirkungsgrad der Belüftung. Größe des Sichtfeldes und die generelle Handhabung des Helms. In einer Trockenprobe dürfen noch einmal viele Köpfe ihre Meinung zu Passform und Tragekomfort abgeben. Und zwei weitere Größen sind nach dem Test schrotttauglich: Zusammen mit dem TÜV Rheinland werden die Schlagdämpfungseigenschaften der Helme beim Aufprall auf einen Leitplankenträger („Sigmaphosten“) ermittelt.

Trotz Warnung von Ramsauer & Co: Tempotest auf der Autobahn



Die Hitlisten der Redakteure



Markus Biebricher (49)

1. Shoei XR-1100
2. X-Lite X-802 R
3. BMW Sport
7. Vemar Eclipse
8. Blauer Force One

Thorsten Dentsges (41)

1. X-Lite X-802 R
2. BMW Sport
3. Arai RX-7 GP
7. Vemar Eclipse
8. Scorpion Exo-1000 Air

Klaus Herder (50)

1. Arai RX-7 GP
2. Shoei XR-1100
3. Schuberth S2
7. Vemar Eclipse
8. Blauer Force One

Jörg Lohse (42)

1. Arai RX-7 GP
2. X-Lite X-802 R
3. Shoei XR-1100
7. Blauer Force One
8. Vemar Eclipse

Sportliche Integralhelme

extra Handgriff erfolgen. Das gelingt bei Shoei durch einen gut zugänglichen Hebel noch recht einfach, bei anderen bricht man sich ob der schwergängigen Mechanik fast den Finger ab (X-Lite) oder verzweifelt an fummeligen Knöpfen (Scorpion, Vemar). Allerdings sollte man es auch nicht so machen wie Blauer, die auf eine Visier-Verriegelung ganz verzichten.

Mittlerweile scheint sich im Sportbusiness herumgesprochen zu haben, dass auch die Helzerfraktion schnell in Schlechtwettergebiete geraten kann – weshalb ein beschlagfreies Innenvisionär (z.B. Pinlock) bereits in Serie vorhanden sein sollte. Dieses Feature bieten fast alle Testteilnehmer, ze-

gen aber Unterschiede in der konstruktiven Gestaltung. Denn bei den meisten Helmen ist die Silikonfuge des Innenvisionärs bei sportlich-gebückter Haltung direkt im Sichtfeld – ein auf Dauer unerträglicher Zustand. Die bessere Lösung: eine Pinlock-Scheibe, die nahezu den gesamten Visierausschnitt abdeckt (bei Scorpion serienmäßig, bei Arai mit dem Max-Vision-Visier für knapp 100 Euro Aufpreis), oder die beschlagfreie Beschichtung, wie sie bei den Helmen von Blauer und Vemar vorhanden ist.

Einig sind sich alle Hersteller, dass Sportpiloten unter allen Umständen einen kühlen Kopf bewahren sollten. Weshalb bei jedem Helm im Test ein umfangreiches Belüftungsprogramm geboten wird. In Sachen Effektivität besteht bei den meisten

Probanden kein Zweifel, dürrig bleibt allenfalls der Luftdurchsatz bei Blauer und Vemar. Allerdings hapert es gewaltig an der Bedienung der Aircondition: Bei Arai müssen winzige, über den Helm verteilte Kippschalter betätigt werden, die zur Entlüftung vorgesehenen Schieber am Hinterkopf sind fast gar nicht zu erreichen. Ähnlich akrobatisch wird es bei Shoei, und die Hebel bei Blauer wirken bereits im Neuzustand ausgeleiert. Vorbildlich dagegen: der zentral platzierte Schieber bei Schuberth S2.

Auch wenn diese Punkte die Grundfunktion der Helme (satter Sitz, solider Unfallschutz) nicht beeinträchtigen: Im Sportgeschäft kommt es eben unterm Strich auf jede Zehntel an.

www.motorradonline.de/helme

ENDWERTUNG

	FAZIT										Preis in Euro**
	Passform/Tragekomfort	Aerodynamik	Akustik	Belüftung	Handhabung	Ausstattung/Verarbeitung	Gewicht	Sicherheit	Summe	MOTORRAD-urteil*	
Maximale Punktzahl	20	10	10	10	10	10	10	20	100		
X-Lite X-802 R	20	8	8	9	6	9	9	18	87	sehr gut	449,95
BMW Sport	16	9	9	8	7	8	8	20	85	sehr gut	425,00
Schuberth S2	15	8	8	7	9	9	8	17	81	gut	499,95
Shoei XR-1100	19	7	7	9	8	8	8	15	81	gut	419,00
Arai RX-7 GP	18	8	4	9	6	8	7	14	74	gut	849,00
Scorpion Exo-1000 Air	12	8	7	5	6	7	7	18	70	gut	299,90
Blauer Force One	10	4	3	2	3	6	10	19	57	befriedigend	409,00
Vemar Eclipse	10	7	3	3	3	6	8	12	52	ausreichend	289,90

*100 bis 85 Punkte = sehr gut; 84 bis 78 Punkte = gut; 69 bis 55 Punkte = befriedigend; 54 bis 40 Punkte = ausreichend; 39 bis 0 Punkte = mangelhaft; ** Basismodell in Uni-Farben bzw. aktueller Airtoonspreis