

100 JAHRE 1903-2003

MOTORRAD

1931: Tim Hunt gewinnt
auf einer Norton die Senior TT



VÄTER DER KLAMOTTE

Vom Lederkäppi über Halbschale bis zum Hightech-Helm mit ausgeklügelter Belüftung – an der stetigen Entwicklung von Motorrad-Helmen und Schutzkleidung waren schon früher die Rennfahrer beteiligt.

Von Holger Hertneck; Fotos: Bilski, Dainese, Sports Photography, Rukka, Wolf, Woollett



Lederhauben waren lange Zeit gebräuchlichster Kopfschutz



Halbschalenhelme besaßen im inneren Kreuzgurte zur Stoßdämpfung

Nach neuesten Sicherheitskriterien eingekleidet: MotoGP-Piloten



Hand aufs Herz – selbst wenn Sie bekleidungsmäßig nicht gerade zu den Sicherheitsaposteln gehören, mit 70, 80 Sachen durchs Kurvengeschlängel Ihrer Hausstrecke zu heizen, nur mit Halbschale auf dem Kopf und dünnem Leder am Leib – so wie der Herr mit der Nummer 46 auf dem Foto links – wäre sicher nicht Ihr Ding. Integralhelm, Lederkombi oder Textilanzug mit Gelenk- und Rückenprotektoren sowie stabile Stiefel dürften derweil zur Grundausrüstung eines jeden Bikers gehören.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es jedoch praktisch noch nichts, was Motorradfahrer wirkungsvoll vor Sturzverletzungen schützen konnte. Die Renn-Gladiatoren der Straße ließen sich beim Schneider oder Schuhmacher um die Ecke ihre Bekleidung auf den Leib schneiden. So entwickelten sich nach und nach aus weiten Lederpellen immer engere Anzüge, die einerseits weniger Luftwiderstand boten und andererseits bei Stürzen nicht so leicht verrutschten. Eine derartige Maßanfertigung war schon damals

ein teures Vergnügen, das sich lediglich Rennsport-Freaks leisteten. Denen, für die das Zweirad reines Fortbewegungs-Vehikel war, musste ein gewöhnlicher weiter Mantel als Wind- und Wetterschutz genügen. Einfache Lederhauben, Handschuhe, feste Stiefel und robuste Lederkleidung zählten dagegen zu den ersten Anzeichen eines gestiegenen Sicherheitsdenkens.

Die verwegenen, aber kaum schützenden Lederhauben wichen bereits in den 20er Jahren den stabilen Halbscha-

1905



1914



1923



1905: Mit Schutzkleidung hatten Anzug und Zylinder kurz nach der Jahrhundertwende wenig zu tun. **1914:** Weit geschnittene Jacken und Reiterhosen aus Leder sowie eng geschnürte Lederstiefel schützten schon ordentlich. **1923:** Die Schickeria der 20er Jahre zog luftige Mode den unkomfortablen Lederpellen vor



Jethelme schützten wesentlich besser als ihre Vorgänger



Die ersten Integralhelme erschienen Ende der 60er Jahre

lenhelmen, die dank eines eingearbeiteten Kreuzgurts im Helminnenen sogar so etwas wie Stoßdämpfung boten. Die Bauform der Halbschalenhelme hielt sich bis in die 60er Jahre und fand in Jethelmen, die den Kopf wesentlich besser umschlossen, ihren Höhepunkt. Der Durchbruch auf dem Helmsektor kam dann Ende 1960, als die Motorrad-Zulassungszahlen zu steigen begannen und der Ruf nach geeigneter und vor allen Dingen sicherer Ausstattung lauter wurde. Die ersten Integralhelme mit festem Kinnenteil waren erhältlich. Steigende Unfallzahlen und die Zunahme von schweren

Kopfverletzungen führten schließlich 1976 zur – heftig diskutierten – Helmpflicht für Motorradfahrer und der Einführung von ständig aktualisierten Sicherheitsnormen für Helme (ECE seit 1988, momentan gültig: ECE 22.05).

Auch was die Entwicklung der Lederkombis angeht, ging es ab Mitte der 60er Jahre vehement voran. Zunächst verhalfen Lederdopplungen an sturzgefährdeten Stellen wie Schultern, Ellbogen, Knie, Hüfte und Gesäß zu etwas mehr Dämpfung und höherer Abriebfestigkeit. Danach folgten einfache Weichschaumeinlagen, die von immer ausgefeilteren

Protektoren für Rücken und Gelenke abgelöst wurden. Vor allem Dainese trieb deren Entwicklung in den 70ern voran, zudem auch die modische. Einheitssschwarz war out, bunte Kombis der neue Hit. Elastische Kevlareinsätze für mehr Beweglichkeit sowie spezielle Nahttechniken für die Scheuer- und Reißfestigkeit erhöhten schließlich Sicherheit und Tragekomfort der Schutzkleidung.

Vor allem Textilkombinationen, die in den 80ern aufkamen, haben beim Tragekomfort und bei der Wasserdichtigkeit dem Leder längst den Rang abgelaufen. Zwar kommen die Anzüge in der Abrieb-



1927



1956



1970



Aerodynamischer „Golfball“ – der Schubert Speed von 1983



Up to date: Shoei XR 1000 mit optimiertem Spoiler

festigkeit noch nicht ans Leder ran, doch ist es nur eine Frage der Zeit, bis Forscher reißfesteres Material entwickeln. Vielleicht hilft auch wieder der Zufall – wie 1969, als ein Herr Gore ganz nebenbei eine wasserdichte und atmungsaktive Membrane (Gore-Tex) entdeckte.

Spricht also nichts gegen Hightech-Klamotten auf dem Motorrad, die Unfallfolgen wie Schürfwunden, Knochenbrüche und Kopfverletzungen vermindern oder ganz vermeiden. Nur: Wie viel Schutz muss sein? Bei 35 Grad mit der Protektorenkombi samt kevlarverstärkten Handschuhen und Sicherheitstiefeln mal eben

zum Eiscafé ums Eck? Selbst wenn Sie zu den vehementesten Verfechtern von Sicherheitskleidung gehören, dürften Sie kräftig schwitzen. Und: Braucht's fürs Biker-Outfit Brief und Siegel? Seit Mitte der Neunziger wird in der Europäischen Union eine Norm für Motorradbekleidung diskutiert, die bei Berufs-Motorradfahrern (Kuriere, Pizzadienste, Fachjournalisten) kurz vor der Umsetzung steht. Sollten sich die Bürokraten durchsetzen und die Norm für alle Biker einführen, können wir uns – im wahrsten Sinne des Wortes – bald warm anziehen. In weiteren hundert Jahren dürfte die Temperierung der

Motorrad-Schutzkleidung allerdings kein Thema mehr sein. Wenn der Industrie weiter so große Fortschritte in der Sicherheits- und Komfortentwicklung gelingen wie in den letzten 25 Jahren, dann ist bis dahin die vollklimatisierte Kombi auf dem Markt. Und wahrscheinlich kommen – wie schon in der Vergangenheit – die entscheidenden Impulse dafür aus dem Rennsport.

MOTORRAD dankt dem Deutschen Zweirad-Museum in Neckarsulm, dem Auto & Technik Museum in Sinheim sowie der Firma Schubert für ihre Unterstützung bei der Recherche dieser Geschichte.

1927: Dem gemeinen Volk genügten lange Mäntel als Wetzschutz. **1956:** zweiteilige Lederkombi mit Lederdopplungen an sturzgefährdeten Stellen. **1970:** einer der ersten farbenfrohen und hautengen Leder-Einteiler für den Motorradsport. **1984:** Manfred Herwehs Dainese-Kombi mit eingearbeiteten Protektoren und Knieschleifern. **2003:** Der Rukka-SRO-Anzug für rund 2160 Euro ist eine absolute Hightextilkombination mit allem Komfort. Die Talos-Lederkombi vereint das komplette Know-how der Dainese-Entwicklungsabteilung



1984



2003



2003