



Seit 45 Jahren bereits besteht auf Motorrädern eine Helmpflicht - für Fahrer und Beifahrer. Cross-, Jet-, Integral- oder Klapphelm: Es gibt ganz verschiedene Typen. Jeder hat andere Vorzüge. Ein Überblick.

Kein Dach überm Kopf und keine Knautschzone: Motorradfahrer leben gefährlich. Als einziger Schutz dient ihre Sicherheitsausrüstung. Dazu zählt der Motorradhelm. Seit 1976 besteht auf Motorrädern, die mehr als 20 km/h schnell fahren, eine Helmpflicht für Fahrer und Beifahrer.

Die Auswahl an Helmen, Marken, Farben und Systemen hat in den vergangenen Jahren zugenommen. „Vor allem bei Sicherheit, Aerodynamik, Aeroakustik und Qualität sind moderne Helme mit ganz alten nicht mehr zu vergleichen“, sagt Jörg Lohse, stellvertretender Chefredakteur der Zeitschrift „Motorrad“.

## Harte Schale - weicher Kern

Neue Norm: Welche Fristen gelten für Helmhersteller? Seit dem 1. Januar 2021 können Hersteller nach der neuen Norm ECE-R 22.06 zertifizieren lassen, so der TÜV Rheinland. Die neue soll die bisherige, 20 Jahre alte Norm ECE-R 22.05 mittelfristig ersetzen. Ab dem 3. Juni 2022 werden nur noch Genehmigungen nach ECE-R 22.06 erteilt. Ab dem 3. Juni 2023 darf das Genehmigungszeichen gemäß ECE-R 22.05 nicht mehr angebracht werden (Produktionsverbot).

Ein Verkaufsverbot für nach der alten Norm genehmigten Helme gilt ab dem 3. Januar 2024. Das gilt nur für Anwenderstaaten, die die ECE-R 22 obligatorisch in nationales Recht umgesetzt haben, so die Prüforganisation. Die ersten Modelle haben bereits eine Genehmigung nach ECE-R 22.06.

Was ist anders an der neuen Norm? „Wesentliche Punkte sind die geänderten Anforderungen an die Stoßdämpfungseigenschaften“, erläutert Prüfenieur und Motorradexperte Peter Schaudt vom TÜV Rheinland. Helme gemäß der neuen Norm würden



umfangreicher geprüft. Ob diese Anforderungen nicht auch von den „alten“ Helmen zufriedenstellend erfüllt würden, könne man nur im Einzelfall nachprüfen.

Zwar sei das Grundprinzip geblieben, dämpfender Schaumstoff im Inneren und harte Schale außen, die Materialien hätten sich aber stark verändert. „Moderne Helme nehmen Stöße besser auf, aus hohen und niedrigen Geschwindigkeiten. Dazu sind sie leiser und lassen sich bequemer tragen“, erklärt Jörg Lohse.

Zudem bieten unterschiedliche Hersteller verschiedene Passformen an, so dass Motorradfahrer aus einer großen Auswahl ein passendes Modell finden können. „Die Passform ist entscheidend. Ein guter Helm muss richtig und bequem sitzen, wie ein Turnschuh“, sagt Jörg Lohse. Er rät deshalb bei einem Kauf unbedingt zum Anprobieren und zur Probefahrt. Viele Händler bieten dafür Testhelme an.

## Geringes Gewicht und guter Durchblick

Obwohl es Standardgrößen gibt, fallen Helme laut Jörg Lohse unterschiedlich groß aus, da das Innenleben mit der Polsterung unterschiedlich geformt sei. Außerdem lasse sich die Aeroakustik nur bei Fahrt kontrollieren. Da jede Maschine andere Windverwirbelungen am Helm produziere, sollten Interessenten diesen dabei auf Vibrationen und Geräusche hin testen. „Der Helm darf nicht flattern, vibrieren und das Visier muss gut schließen.“

Käufer achten am besten auch auf ein möglichst geringes Gewicht und die noch gültige ECE-Norm 22.05 oder die neue Norm 22.06. Auch wichtig: Ein beschlagfreies Doppelvisier und Sonnenblenden für Visiere, die auch bei schwierigen Lichtverhältnissen einen klaren Durchblick ermöglichen. Zur aktiven Sicherheit zählen auch klare Sichtverhältnisse, gute Belüftung für komfortablen Sitz und geringes Gewicht für einen ermüdungsfreien Tragekomfort.



## Manche Hersteller entwickeln ihre Helme selbst

Zu den bekannten Marken zählen unter anderem Arai, Shoei, Bell, Nolan, Levis, HJC, X-Lite, Shark und Schubert. Ducati und Harley-Davidson lassen Helme anfertigen, Harley-Davidson seit 1958.

BMW Motorrad startete 1975 zunächst eine Kooperation mit dem Helmhersteller Römer. Der auffällige Helm in Orange kam ins BMW-Programm. „Nebenbei entwickelte BMW neue Fahrertrainings und ab 1978 Schutzkleidung und Zubehör. Dazu kommt 1981 ein neuer Helmtyp: der Klapphelm“, sagt BMW-Archivleiter Fred Jakobs. Die Grundidee des nun in Eigenregie entwickelten Systemhelms I: Die Bequemlichkeit eines offenen Jethelms mit der Sicherheit eines Vollintegralhelms zu verbinden. Dafür lässt sich das frei gelagerte Kinnteil des Helms nach oben verschieben.

Vor allem bei Brillenträgern und Rauchern kam die neue Variante gut an. Im Vergleich zu Integralhelmen mussten die Brillenbügel nicht mühsam zwischen Ohren und Helm gequetscht werden. Mit einer speziellen Arretierung ließ sich das Kinnteil beim Klapphelm oben fixieren, so dass der Helm offen gefahren konnte – oder das Kinnteil ließ sich mit zwei Handgriffen leicht demontieren. Nachteil: Die Helme waren schwerer und größer als reine Integralhelme. BMW ließ sich das System patentieren, war damit 20 Jahre lang exklusiver Hersteller. Der Klapphelm ist in aktuell siebter Generation immer noch im Helmprogramm der Bayern, nächstes Jahr soll eine neue folgen.

## Integralhelme umschließen den Kopf am besten

Von den verschiedenen Typen wie Jet-, Klapp- oder Vollintegralhelmen hält Jörg Lohse die Klapp- oder Vollintegralhelme für besonders sicher. Vorteil beim Klapphelm: Je nach Situation wird das Sichtfeld erweitert und das Auf- und Absetzen des Helms wird erleichtert. Andererseits kann er den Gesichtsschutz eines Integralhelms bieten, wenn er geschlossen ist.



Die einfachste und sicherste Befestigung am Kinn ist seiner Meinung nach der Doppel-D-Ring, weil der Helm bei jedem Verschließen genau richtig fixiert wird. Dabei zieht der Fahrer einen Riemen durch zwei Ösen, so dass der Riemen gespannt wird. Der Experte empfiehlt Vielfahrern einen Helmneukauf nach drei bis fünf Jahren, bei Wenigfahrern nach fünf bis sieben Jahren. Nach einem Sturz sollte er getauscht werden. Auch wenn der Helm nur von der Sitzbank auf den Boden knallt.