

# Motorradbekleidung

Absolute Sicherheit gibt es nie, schon gar nicht beim Motorradfahren! Töfffahren birgt laut Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) immer noch das siebenmal höhere Verletzungsrisiko als Autofahren. Wen wundert's: Während ein Auto nur schwer einfach umfällt und seine Karosserie Insassen schützt, holt man sich auf dem Bike im dümmsten Fall mit ungenügender Schutzkleidung schon bei einem Ministurz irreparable Gesundheitsschäden. Zu hart und rau ist Straßenbelag und zu groß sind Masse und Bewegungsenergie auch der leichtesten Hundertfündzwanziger, als dass ein ungeschützter Kopf oder ein nur von Straßenkleider verdecktes Gelenk den kleinsten Rutscher zwischen diesen zwei „Mahlsteinen“ unbeschadet überstehen könnte. Unsere Karosserie ist die Schutzkleidung. Ihr Kauf muss beim ersten Motorradkauf unbedingt einkalkuliert werden!

Helmtragen ist in der Schweiz und den EU-Ländern obligatorisch (Busse: in der Schweiz 60Sfr.) In den Handel dürfen nur Helme gelangen, die der Norm ECE 22.04 oder 22.05 entsprechen. Für 200 Franken gibt's schon gute Markenhelme. Der Helm schützt zwar Oberstübchen und eventuell Gesicht (Integralhelm), für die übrigen Knochen reicht dies aber nicht.

In jedem Fall, auch im heißesten Sommer, sollte man verstärkte oder mindestens aus dickem Leder bestehende Handschuhe mit Stulpen bis über die Handgelenke tragen. Bei jedem Sturz strecken wir reflexartig die Hände aus, um Kopf und Körper zu schützen. Das Resultat: Die feine, hochkomplizierte Mechanik der Hände raspelt zuerst auf der Strasse. Also, immer Handschuhe anziehen!

Genauso wichtig ist der Schutz von Oberkörper und Armen durch eine Leder- oder Textil-Motorradjacke mit eingearbeiteten Protektoren an den exponierten Ellbogen und Schultern. Sie soll sich an Armbündchen und Kragen winddicht verschließen lassen. Strickbündchen sind zweite Wahl, da man mit ihnen bei einem Sturz schon nach dem ersten Rutsch-Meter auf den blanken Unterarmen weiterrodeln, weil der erste Bodenkontakt die Ärmel blitzartig nach hinten reißt.

Zum Schuhwerk: Motorradstiefel schützen mit ihren integrierten Verstärkungen am besten. Das Minimum stellen feste, geschlossene Schuhe aus reiß- und abriebfestem Material dar, die über die Knöchel hinauf reichen. Die Folgen eines Fußgelenkbruchs oder einer aufgeschliffenen Gelenkkapsel können einen ein Leben lang behindern! Genauso wichtig sind geeignete Motorradhosen (Textil oder Leder) mit Knie- und allenfalls Hüftprotektoren. Dazu kommt noch ein Nierengurt, um Rücken und innere Organe zu stützen.

So angezogen übersteht man schon die meisten Stürze unbeschadet und kann die Freiheit auf dem Bike sorgenloser genießen. Aber Achtung: Unverletzlich macht uns auch der perfektste Schutzpanzer nicht. Also, immer auch den Verkehr im Auge behalten und die eigenen Fahrkünste und die Möglichkeiten der Maschine nicht überschätzen.

## Reinigen und Pflegen von Leder und Textilien

Nicht nur das Bike will die Wintermonate über mit der nötigen Vorbereitung eingemottet werden. Auch die Bekleidung verdient vor dem Überwintern ein bisschen Zuneigung. Umso angenehmer das „Frühlingserwachen“.

Helm, Jacke, Hose und Stiefel begleiten uns durchs Jahr, werden abgenutzt und dreckig. Nur wer seine Bekleidung richtig pflegt, sei sie aus Leder oder Textilmixturen, erfreut sich einer langen Lebensdauer der „zweiten Haut“, auch bleiben die Funktionalität speziell von Membrantextilien, das optische Erscheinungsbild und die Hygiene des guten Stücks erhalten. Bei der Bekleidungspflege sind gewisse Regeln zu beachten.

### **Membran schützen**

Heutige Textiljacken und Hosen können in modernen Waschmaschinen problemlos gewaschen werden. Bei zu hohen Waschttemperaturen besteht jedoch die Gefahr, dass die Klimamembran wie z.B. Gore-Tex zerstört wird. Deshalb bei 30°C im Schongang waschen (die Membran ist nur eine Membran und kein robustes Segeltuch!). Auch der Gebrauch von konventionellen Waschmitteln beeinträchtigt die Funktion der Membran, weil diesen meist Weichspüler beigemischt ist. Deshalb ein Feinwaschmittel benutzen oder sich im guten Motorradbekleidungsfachgeschäft nach einem speziell geeigneten Produkt erkundigen. Vorsicht ist bei älteren Waschmaschinen geboten, weil diese die Waschttemperaturen teils mit grober Mischung von Kalt- und Heißwasser erreichen. In diesem Fall lieber die schonende Handwäsche in Lavabo oder Badewanne anwenden.

Vor dem Waschen müssen jeweils die Protektoren (je nach Waschempfehlung auch das Innenfutter) entfernt werden; sie könnten beim Waschen Schaden nehmen. Die Protektoren können mit einem feuchten Tuch abgerieben, das Innenfutter mit einem spezifisch fürs jeweilige Material konzipierten Waschmittel gewaschen werden.

### **Nicht in den Tumbler!**

Sind die Töffkleider gewaschen, sollten sie bis zur vollständigen Trocknung aufgehängt werden – die Heißtrocknung im Tumbler würde sie kaum überstehen... Textilien dürfen wegen der Gefahr von Schimmelbildung niemals in feuchtem Zustand zusammengelegt und verstaut werden.

Zur Unterstützung der Membranfunktion sollte der Oberstoff mit Imprägnierungsspray für Textilien eingesprüht werden. Dies führt dazu, dass – zusätzlich zur Membran – auch der Oberstoff wasserabweisend wirkt. Wichtig: Textilspray verwenden, der für Membrantextilien vorgesehen ist; niemals Leder-Imprägnierungsspray benutzen.

Wie oft Textilbekleidung gewaschen werden soll, hängt von Verschmutzungsgrad und Empfindlichkeit des Trägers ab. Vielfahrer sollten ihre Töffkleider zwei bis drei Mal pro Jahr einer Reinigung unterziehen. Am besten ist dem Kleidungsstück jedoch gedient, wenn man regelmäßig schon während der Saison exponierte Stellen jeweils nach der Ausfahrt mit einer weichen Bürste reinigt.

### **Fett im Maß**

Kombis und Jacken aus Glattleder haben den Vorteil, dass man sie nach der Fahrt schnell und wirksam mit einem feuchten Tuch reinigen kann. Die Lebensdauer des Leders kann verlängert werden, indem man es nach der Reinigung – aber erst, wenn das Leder trocken ist – mit geeignetem Lederfett einreibt. Dabei ist zu beachten, dass man wirklich sparsam mit dem Fett umgehen sollte. Leder atmet. Wenn es also zu stark eingefettet wird, „erstickt“ es, und es bilden sich weiße Rückstände. Am besten wird das Fett mit einem Schwämmchen mit Kreisbewegungen aufs Leder aufgetragen. Nach der Behandlung sollte das Fett auf dem Leder nicht sichtbar sein (Glanz). Die Behandlung mit Lederfett empfiehlt sich dabei besonders vor dem Einmotten.

Wie bei den Textilstoffen können auch Lederteile – in nicht gefettetem Zustand – mit einem Leder-Imprägnierungsspray eingesprüht werden. Obschon das Leder niemals komplett wasserdicht sein wird, perlt das Regenwasser immerhin für eine Weile ab, und das Leder saugt

sich nicht bei jedem Platzregen voll. Wie beim Imprägnieren von Textilien gilt auch hier: Maßvoll anwenden, mehr ist nicht besser. Das altbewährte Regenkombi sollte sowieso stets mitgeführt werden.

### **Helmreinigung**

Sei es wegen hoher Außentemperatur oder weil man sportlich angast: Der Mensch schwitzt, und zwar nicht nur am Körper, sondern auch am Kopf. Kein Wunder riechen Helme ziemlich schnell ziemlich übel. Am einfachsten hat man es, wenn das Innenfutter herausnehmbar ist. Futter austrennen und nach Herstellerangaben waschen. Meist gelten die oben erwähnten Waschregeln für Textilien.

Für Helme, denen Innenfutter nicht herausnehmbar ist, gibt es spezielle Sprays, mit denen ein Schaum in den Helm gesprüht wird. Dieser verbindet sich chemisch mit den Schmutzpartikeln im Innenfutter. Nach einer kurzen Einwirkzeit wird der Schaum – der im Helm je nach Hersteller einen angenehmen Duft hinterlässt – mit einem trockenen Tuch abgerieben.

Man kann den Helm aber auch im Lavabo unter Wasser setzen und Feinwaschmittel oder ein spezielles Textil-Waschmittel anrühren. Gründlich spülen und gut trocknen lassen.

Das Visier sollte bei getrübttem Durchblick unter fließendem lauwarmem Wasser mit der Hand sanft gereinigt und an der Luft getrocknet werden. Für Visiere gibt's im Fachhandel verschiedenste Reinigungsmittel.

### **Stiefel, Handschuhe**

Für die richtige Pflege von Töffstiefeln und Handschuhen muss man über die verwendeten Materialien im Bild sein. Für Stiefel mit Membranfunktion sollten spezielle, im Fachhandel käufliche Reinigungs- und Pflegemittel verwendet werden. Konventionelles Fett verstopft die Membran.

Simple Lederhandschuhe können in der Waschmaschine (auch hier Schongang bei tiefer Temperatur) gewaschen werden. Dabei wäscht man in der Regel einen kleinen Teil der Farbe aus dem Leder. Viele Hersteller empfehlen dies sogar, um beim Regen das Abfärben auf die Hände zu vermeiden.

### **Richtig lagern**

Sowohl für Leder wie für Textilien gilt, dass sie an trockenen Orten überwintert werden sollten. Dabei ist zu beachten, dass an der Lagerstelle keine allzu starken Temperaturschwankungen herrschen. Lederkombis und Jacken hängt man am besten komplett (mit Protektoren und Innenfutter) in einen Schrank. Benutzt man einen Kombisack, sollte dieser luftdurchlässig sein. Wenn die Bekleidung in einem Plastiksack in den Schrank gehängt wird, sollte darauf geachtet werden, dass dieser für die Luftzirkulation unten offen ist. Grundsätzlich ist das Falten von Leder und Textilien zu vermeiden. Das Leder kann sich im schlimmsten Fall an den Faltstellen verziehen oder verfärben. Beschleunigt wird dieser Prozess, wenn man Klamotten aufeinander stapelt.

Helme werden am besten in einem Helmsack an einer vor Licht geschützten Stelle aufbewahrt. Der Helmsack sollte ebenfalls luftdurchlässig sein.

### **Ändern und Flickern**

Manchmal ist es mit Putzen und Pflegen nicht mehr getan. Hose, Jacke oder Kombi haben über die Jahre gelitten, weisen vielleicht leichte Schäden auf nach einem nicht allzu großen Abflug. Statt die Ware gleich wegzuworfen, lohnt sich womöglich eine Reparatur.

Entweder geht man mit dem strapazierten Stück zum Händler, der geht wohl zum Importeur und der vermutlich zu seinem Spezialisten. Dieser Spezialist ist dann oft René Liechti von der Lederklinik Thun, an den man sich auch direkt wenden kann.

Bei Liechti und seinen zwei Schneidern in der thuner Innenstadt ist fast alles möglich. Vom Ersatz eines Reißverschlusses über Sturzreparaturen oder Aufnähern bis zum genauen abgemessenen Erweitern bietet die Leder-Klinik praktisch alles an. Dabei ist der Name heute schon fast irreführend. Denn die Mehrheit der Arbeiten nehmen Liechtis Leute heute an Textilien vor. Der Umgang mit den heiklen Membranen erfordert Erfahrung. „Die haben wir uns mit den Jahren erworben, oft haben wir nächtelang geprübelt“, erzählt der Thuner. Eine Hightech-Textil-Jacke kann man zudem nur reparieren, wenn man sich mit den verwendeten Materialien genau auskennt und wie Liechti auch weiß, wo sie zu beziehen sind.

Leder-Klinik Thun GmbH  
Freienhofgasse 18  
CH - 3600 Thun  
Telefon: 033-222 99 55  
Fax: 033-222 99 28

## **Tipp's für den Helm**

Spätestens nach einem Sturz muss ein Motorradhelm in Rente geschickt werden. Aber auch wenn man von einem Sturz verschont geblieben ist, beträgt die Lebensdauer eines Helms nicht mal ein Jahrzehnt. Dann steht der Käufer vor der Qual der Wahl: ABS, Kunststoff, Glasfaser oder gar Carbon für die Außenhülle?

Wer wartet nicht voller Spannung auf die ersten grünen Blättchen im Blumenkasten auf der Terrasse? Für welchen Biker ist das nicht das Zeichen, die Töffklamotten aus dem Schrank zu nehmen.

Spätestens jetzt rächt sich allerdings auch die Faulheit im Herbst: Leder muss gereinigt und gefettet, Textilsachen eventuell gewaschen werden. Und der Helm? Hat auch schon etliche Jahre auf der Schale und könnte mal erneuert werden. Wäre eigentlich ein prima Weihnachtsgeschenk gewesen, zumal man für einen guten Kopfschützer recht tief in die Tasche greifen muss. Aber worauf gilt es bei der Auswahl zu achten? Welche Marke? Wie hoch der Preis? Welches Design? Hier ein paar Tipp's für den Helmkauf.

### **Normen und Prüfzeichen**

Egal für welches Modell man sich entscheidet: Der neue Helm muss auf jeden Fall ein ECE-Norm-Prüfzeichen (ECE 22-05) aufweisen. Diese findet man meistens am Kinnriemen.

### **Integral, Jet oder Crosshelm?**

Besonders Crosshelme sind auf ihr Einsatzgebiet abgestimmt. Unverzichtbares Zubehör ist eine Schutzbrille. Viele Endurofahrer entscheiden sich in der Regel für diese Helmvariante, einige bevorzugen einen „herkömmlichen“ Integralhelm. Dieser bietet nicht nur den Vorteil des Rundumschutzes, er hat serienmäßig auch ein Visier, welches den Kauf einer Brille ersetzt. Diese Vorteile nutzen auch die meisten Straßenfahrer. Eingefleischte Chopperfahrer scheuen jedoch den Stilbruch und greifen zum Jethelm. Allerdings sollte man beim Kauf bedenken, dass die Halbschale zwar den Schädel schützt, das Gesicht jedoch gänzlich „im Freien“ bleibt. Dabei sind die Fliegen zwischen den Zähnen sicherlich das kleinere Übel. Kritischer wird es bei einem Sturz. In diesem Fall kann sich der Träger glücklich schätzen, lediglich mit ein paar Schürfwunden davonzukommen.

## **Die Außenhaut**

Die Materialien der Helmschalen können in zwei Kategorien eingeteilt werden: Thermoplast und Duroplast. Mit Ersterem werden im Thermo-Spritzgussverfahren (z.B. ABS) hergestellte Schalen bezeichnet. Unter Duroplast versteht man die Verbundmaterialien wie GfK (Kunstharz verstärkte Glasfasern) sowie Kunstharz verstärkte Carbon- oder Aramid Gewebepplatten. Kunststoff ist die billigste Variante, eine Helmschale herzustellen. Kunststoffe dürfen nicht mit lösungsmittelhaltigen Lacken verschönert werden: Die Schale könnte beschädigt werden und damit ihre Schutzfunktion verlieren. Zudem sind Thermoplast Helme nicht UV-Licht beständig und altern deshalb schneller.

Weiter wird Kunstharz in Kombination mit Glasfaser (Laminat) verwendet. Diese Helmschalen sind lackierbar, UV-beständig und haltbarer, leider aber oft schwerer.

Carbonfaserplatten in Kombination mit Kunstharz sind zwar extrem leicht und stabil, jedoch recht teuer. Einige Hersteller variieren die Größe nicht allein über das Innenleben: Sie haben bis zu fünf verschiedene Schalengrößen, was die gezielte Auswahl eines passenden Produkts ermöglicht. Die Größe macht sich nicht nur optisch bemerkbar, kleinere Helmschalen sind deutlich leichter als große. Da die Herstellung mehrerer Negativformen sehr teuer ist, schlägt dieser Punkt im Verkaufspreis zu Buche.

## **Die Haltbarkeit**

Bezüglich der Haltbarkeit von Helmschalen gibt das IfZ (Institut für Zweiradsicherheit in Deutschland) folgende Eckdaten heraus: Helme mit einer Thermoplast Außenschale sollten spätestens nach fünf Jahren ausgemustert werden. Kopfschützer aus Duroplast Materialien dagegen nach rund acht Jahren.

## **Das Innenleben**

Die Innenschale aller Helme besteht aus besonders stoßabsorbierendem Styropor (ESP). Für einen korrekten Sitz sorgen Schaumstoffkissen, die von Stoff ummantelt sind. In Kontakt mit der Haut kommt lediglich der Stoff. Genau dort liegen Qualitätsunterschiede. Es kommen ausschließlich Kunstfasern zum Einsatz. Bei den billigsten Varianten fühlt sich die Oberfläche kratzig an. Ab der Mittelklasse werden hautfreundliche Velourstoffe, zum Teil mit „Sanitized Ausstattung“ (schmutz- und bakterienabweisend) verwendet. Auch der Bartwuchs der männlichen Motorradfahrer sollte bei der Auswahl eine Rolle spielen: Allzu billige Futterstoffe fransen im Wangenbereich schnell aus. Dies tut zwar der Funktion keinerlei Abbruch, sie sind aber unansehnlich und schwieriger zu pflegen. Einige Hersteller bieten als Zubehör bzw. im Austausch verschieden dicke Wangenpolster an. Mit diesen kann der Anatomie des Kopfes noch besser angepasst werden.

## **Der Verschluss**

Zur Auswahl stehen die unterschiedlichsten Varianten. Die gängigsten sind: Der Doppel-D-Verschluss, welcher derzeit als Sicherster gilt, Einhand-Klick-Verschluss und der Spezialfall Klapphelm. Um den Unfallhelfern vor Ort die Arbeit zu erleichtern und die eigene Gesundheit zu schützen, sollte man seinen Helm mit einem Aufkleber versehen, welcher zeigt, wie der Verschluss zu öffnen ist. Grundsätzlich ist am roten Element zu drehen, drücken oder zu ziehen.

## **Ein bisschen leiser, bitte**

Menschen mit empfindlichem Gehör sollten sich Gedanken über die Schalldämpfung des Helmes machen, denn dort gibt es gravierende Unterschiede. Sporthelme sind bauartbedingt generell lauter als beispielsweise der „Silencer“ der Firma Baehr. Das liegt zum größten Teil daran, dass die Sporthelmhersteller größten Wert auf optimale Kopfbelüftung und weniger auf

Schalldämmung legen. Allerdings können unter jedem Helm Ohrenstöpsel getragen werden, womit einer Schädigung des Gehörs vorgebeugt wird.

### **Pflege und Ersatzteile**

Besonders die Visiere benötigen Pflege. Schließlich sind sie die „Augen“ im Helm. Dabei spielen Hersteller und Kaufpreis keine Rolle. Verkratzte Visiere müssen im Interesse der eigenen Sicherheit ausgetauscht werden.

Die Innenausstattung lässt sich wesentlich einfacher reinigen, wenn sie herausnehmbar ist. Einiges wichtiger ist der Punkt Ersatzteilbeschaffung. Auf längere Sicht gesehen sollten zumindest die Visiere im Zubehör erhältlich sein. Auch Atemabweiser oder Teile der Innenbelüftung können schon mal kaputt gehen. Eine solche „Kleinigkeit“ sollte nicht allein ausschlaggebend für einen Neukauf sein. Renommierete, aber leider meist auch etwas teurere Hersteller bürgen hier für langjährige Lieferbarkeit.

### **Die Anprobe**

Ob der Gewählte Helm wirklich gut sitzt, kann man mit wenigen Handgriffen nachprüfen. Ein neuer Kopfschützer sollte fest sitzen, jedoch nirgends drücken. Weder Nase noch Kinn dürfen anstoßen. Der Helm darf sich nicht auf dem Kopf „drehen“ oder kippen lassen. Das Gesichtsfeld muss groß genug sein und darf nicht durch Teile der Innenausstattung beeinträchtigt werden. Der Verschluss muss mit ein wenig Übung blind vom Träger zu bedienen sein. Brillenträger sollten ihr Nasenfahrrad unbedingt zur Anprobe mitbringen und auch tragen!

Das Probetragen sollte mindestens 15 Minuten dauern, obschon es mehrfach vorgekommen ist, dass ein Helm erst nach stundenlanger Fahrt starke Schmerzen verursacht hat. Und hier sind wir bei einem weiteren wichtigen Punkt: Es sollte mit dem Helm auf dem eigenen Motorrad gefahren werden, bevor es zum Kauf kommt. Nur so kann effektiv festgestellt werden, wie sich der Kopfschutz im Fahrtwind verhält, wie laut er ist und ob das freie Gesichtsfeld zur Sitzposition passt. Viele Händler spielen da jedoch nicht mehr mit.

### **Waschen, legen, föhnen**

Zum Erhalten seiner schützenden Funktion braucht ein Helm keine besondere Zuwendung. Schweiß, Staub und Tausende von Insekten machen gewisse Pflegemaßnahmen unerlässlich. Kleine Kratzer können mit relativ einfachen Mitteln gemildert oder gar eliminiert werden.

Der unbestritten heikelste Bereich ist das „Auge des Helms“, das Visier oder die Brille. Allein aus diesem Grund muss die Reinigung der Scheibe besonders vorsichtig vonstatten gehen. Die Chitinpanzer von Insekten sind ungemein hart und wirken ohne vorhergehendes Aufweichen etwa so schonend wie Schmirgelpapier.

Eine preisgünstige, schonende und effektive Reinigung von Visier und Helmschale erzielt man mit Blättern einer Küchenrolle oder WC-Papier und Glasreiniger: Die Papiertücher werden auf die verschmutzten Partien aufgelegt und großzügig eingesprüht. Nach einer Einwirkzeit von rund 15 Minuten können die Verschmutzungen samt dann aufgeweichten Insekten einfach mit einem Wisch abgeputzt werden. Gegebenenfalls mit einem trockenen, sauberen Tuch nachwischen. Das Visier lässt sich am einfachsten reinigen, indem man es demontiert.

Des Weiteren erzielt man mit der Verwendung von Mikrofasertüchern hervorragende Ergebnisse. Deren Vorteil ist, dass man keine Reinigungsmittel benötigt: Klares Wasser genügt. Auch hierbei gilt es eine ausreichend lange Einweichzeit einzukalkulieren. Zusätzliche Vorteile sind die einmalige Anschaffung und deren Langlebigkeit. Als Nachteil kann der relativ hohe Anschaffungspreis angeführt werden.

Für eine Generalreinigung ist es schwierig, einen festen Turnus anzugeben. Spätestens dann greift man zu Wasser und Seife, wenn einem beim Anblick des Innenlebens des Helms zu grausen beginnt, was eine individuelle Komponente beinhaltet.

### **Reinigung der Außenschale**

Zunächst sollten mit Glasreiniger und Küchenrolle wie oben beschrieben alle Verschmutzungen entfernt werden. Schwer zugängliche Stellen wie (aufgeklebte) Teile der Belüftung können mit Hilfe von Wattestäbchen oder mit Papier umwickelten Zahnstochern bearbeitet werden. Wie fabrikneu wird der Lack, wenn er zusätzlich mit einer Politur veredelt wird (Vorsicht: In Polituren enthaltene Lösungsmittel können die Helmschale angreifen).

### **Reinigung der Innenpolster**

Für die Innenpolster muss man schon einige Zeit investieren. Und zwar nicht für den Reinigungsprozess, sondern für die Trocknung.

Um die Bezugstoffe der Schaumstoffpolster zu säubern, erzielt man mit Spezialschaumreinigern ein gutes Ergebnis: Schmutz und Schweiß werden mit wenigen Handgriffen entfernt. Eine Tiefenreinigung erzielt man jedoch nur mit einem „Waschtag“. Dazu werden die Schaumstoffpolster samt Bezug, sofern demontierbar, aus der Schale herausgenommen und mit Neutralseife oder einem Feinwaschmittel von Hand gründlich gewaschen und sorgfältig gespült. Ehe die Einzelteile wieder in die Schale eingebaut werden, müssen sie vollkommen trocken sein, um Schimmelbildungen zu vermeiden.

Sind Innenleben und Helmschale in trauter Zweisamkeit fest miteinander verbunden, bleibt nur das Vollbad. Dabei werden die Polster wie oben eingeseift und gründlich ausgespült. Gut austrocknen lassen dauert zwei Tage. Allerdings muss Folgendes betont werden: Hat der Helm einen Sturz hinter sich oder weist die Schale Verletzungen wie einen Riss auf, ist die Mütze nur noch Schrott und dient bestenfalls noch als Blumentopf.

Viel häufiger muss man sich mit Kratzern im Lack oder kaputten Gummi- oder Plastikteilen herumärgern. Welche Ersatzteile für den jeweiligen Helm erhältlich sind, kann beim Händler oder Importeur erfragt werden.

### **Für eine glänzende Erscheinung**

Oberflächliche Kratzspuren lassen sich mit einer geeigneten, lösungsmittelfreien Politur problemlos mildern oder gar ganz entfernen. Problematischer sind Verletzungen der Oberfläche, die durch den versiegelnden Klarlack die Farblackierung beschädigt haben. Da bleibt nur der Griff zum Lackstift (Autozubehör oder Motorradhändler). Leider bieten die Helmhersteller keine Reparatursets an, was bei der Farbenvielfalt der auf dem Markt befindlichen Helme auch nicht weiter verwunderlich ist. Eine nicht ganz billige, aber effektive Möglichkeit ist der Gang zum Airbrush-Studio. Dort bekommt man, wenn der Helm komplett neu lackiert wird, quasi gratis gleich noch das ganz individuelle Design dazu. Preiswerter ist es, einen netten oder flippigen Aufkleber aufzuziehen. Um den an sich flachen Kleber an die runde Helmform anzupassen, benutzt man am besten einen Föhn.