



HAU(P)TSACHE LEDER

Auf der Rennstrecke geht nichts über eine einteilige Lederkombi. Zum Saisonstart testet PS acht Einteiler bis 800 Euro - mit zum Teil erstaunlichen Ergebnissen.

Text Mathias Heerwagen
Fotos mps-Fotostudio, Mathias Heerwagen, Skill-Skin

Sterben einteilige Lederkombis langsam aus? Glaubt man Hein Gericke und Louis, sieht es ganz danach aus – beide bieten in diesem Jahr keine Einteiler mehr in ihren Katalogen an. Die Nachfrage ist zu gering, zumindest bei Straßenfahrern. Auf der Rennstrecke ist ein Einteiler jedoch nach wie vor das Maß der Dinge. Wir wollen wissen, ob Kunden für unter 800 Euro eine sichere und bequeme Kombi bekommen und ob diese für die Rennstrecke taugt.

PS-Redakteure stecken zwar fast täglich in einer Lederkombi, professionell beurteilen können wir die verschiedenen Modelle in ihrer komplexen Bauart aber dennoch nur ansatzweise. Also muss ein Experte ran. Da gibt es kaum jemanden, der mehr Ahnung von Lederkombis hat als Stefan Röttger von Skill-Skin. Rund 6000 Kombis hat er in 25 Jahren unter die Lupe genommen, dieser Test ist der neunte, den Röttger und PS gemeinsam machen. Während für die Produkt-Fotos auf den folgenden Seiten drei Kollegen posierten, schlüpfte für den Test ausschließlich Stefan Röttger in die Kombis. Seine Figur entspricht nämlich dem durchschnittlichen Motorradfahrer – und der hat Konfektionsgröße 52.

Ein erstes positives Ergebnis: Die Qualität des Leders hat sich in den vergangenen Jahren stetig verbessert. Lederdoppelungen an sturzgefährdeten Stellen sind mittlerweile ebenso Standard wie Sicherheitsnähte. Die Hersteller haben dazu gelernt. Woran es jedoch häufig mangelt, ist die Passform. Man kann natürlich von einer Kombi für unter 800 Euro nicht erwarten, dass sie wie maßgeschneidert sitzt. Ein korrekter Schnitt ist aber Voraussetzung für eine sichere Kombi. Denn nur, wenn die Protektoren eng am Körper liegen und nicht verrut-

schen, können sie das Gelenk schützen. Das gilt sowohl für Schulter und Ellenbogen als auch für das Knie. Und was nützen modernste Weichschaumprotektoren mit besten Restkraftwerten beim Schlagdämpfungstest, wenn sich der Protektor beim ersten Kontakt mit dem Asphalt wegdreht und den Knochen freigibt? Bei diesem Test legen wir daher besonderes Augenmerk auf die Passform.

Als erstes muss die Ixs Jerez zeigen, was sie kann. Sie überzeugt durch einen guten Schnitt an Oberkörper und Hüfte. Selbst mit umgeschnalltem Rückenprotektor sitzt die Kombi ordentlich. Oberarm und Beine sind ausreichend lang. Für stramme Waden ist die Jerez jedoch weniger geeignet, hier wäre ein Waden-

stretch wünschenswert. Die Passform stimmt also, wie sieht's mit der Sicherheit aus? Knie- und Ellenbogenprotektoren stecken in fest vernähten Taschen, sie bleiben bei einem Sturz da, wo sie hingehören – sehr gut. An der Schulter hängen die Protektoren jedoch nur lose in Innenfuttertaschen. Besonders auf glatter Funktionsunterwäsche kann das Futter beim Sturz verrutschen, die Protektoren schützen die Schulter nicht mehr. Während die Stretcheinsätze im Schritt aus hochwertigem Schoeller-Keptec bestehen, wurde am Arm gespart – dort ist kein abriebfestes Material verarbeitet. Insgesamt ist die Jerez eine gute Tourenkombi für den Straßeneinsatz. Für die Rennstrecke ist sie wegen der ge-

Neuzustand: Das Innenfutter der FLM Top-Speed ist im Schritt kaum befestigt und wirkt schlecht verarbeitet



Die Oberschenkel der Rev'it Bullit sind viel zu weit geschnitten



Noch einmal die Top-Speed-Kombi von FLM: Beim Anziehen schiebt sich das viel zu lange Futter aus dem Ärmel

nannten Schwachpunkte jedoch nicht zu empfehlen.

Taugt vielleicht der nächste Einteiler für das Renntraining? Die Berik Ripper für 699 Euro macht nicht nur durch das dicke Leder einen guten Eindruck. Angezogen fällt sofort der Racing-Schnitt auf – Schulter, Arme und Beine sind deutlich vorgekrümmt. In Größe 52 eignet sich die Ripper perfekt für schlanke Fahrer von etwa 1,75 Meter bis 1,82 Meter. An den Oberschenkeln und Waden sitzt die Kombi bequem, der eingebaute Hüftprotektor ist leicht spürbar, stört jedoch nicht. Kritikpunkt: Die Protektoren an

Schultern, Armen und Knien sind lediglich per Klettverschluss befestigt. Während das Knie eng geschnitten ist und dem Protektor keine Bewegung ermöglicht, gerät der Unterarm deutlich zu weit. Ohne große Kraftanstrengung lässt sich der Protektor verdrehen – auch hier wäre der Ellenbogen nicht geschützt. Daher disqualifiziert sich die Berik Ripper zwar für die Rennstrecke, der sportliche Straßenfahrer bekommt aber eine Kombi mit sehr gutem Preis-Leistungsverhältnis und nahezu optimaler Passform.

Beim nächsten Testkandidaten lässt der Aufdruck „Racing Technology“ auf

ein gutes Ergebnis hoffen. Unser Tester schlüpft in die FLM Top-Speed und bemängelt sofort das Innenfutter, das sich aus dem Ärmel schiebt. Es ist viel zu lang und zu weit, zudem ist es im Schritt sehr weit offen (siehe Foto Seite 81). Darüber ließe sich vielleicht noch hinwegsehen, wenn nicht die ganze Kombi komplett verschnitten wäre. Eine Passform ist als solche nicht zu erkennen: Der Knieumfang ist nicht nur viel zu groß, das Knie ist auch flach geschnitten und nicht gewölbt, wie es eigentlich für den Protektor sein müsste. Am Unterarm das gleiche: Etwa 15 Zentimeter zu viel Umfang las-



Holger Hertneck und Helmut Faidt vom Protektorenhersteller Sas-Tec prüfen für uns die Protektoren der Test-Kombis

sen die Ärmel schlackern. Bei einem Sturz wäre der Protektor sofort verdreht.

Nicht nur am Schnitt hapert es. Theoretisch sind in der Top-Speed keine Schulterprotektoren verbaut. Denn die lediglich auf das Innenfutter gekletteten Protektoren sind ausschließlich für Knie und Ellenbogen zertifiziert – was auch draufsteht. Die nächste Überraschung

folgt, als wir die restlichen Protektoren entfernen. Polo hat bei drei verschiedenen Herstellern eingekauft – nur durchschnittliche Ware, wie die Schlagdämpfungstests beweisen (siehe Tabelle Seite 85). Dass in den Stretch-Bereichen abriebfestes Schoeller-Keprotecte verarbeitet wurde, kann an dem schlechten Gesamteindruck der FLM-Kombi auch nichts mehr ändern.

Wer denkt, dass es nun besser wird, hat sich getäuscht. Die Ixon Pulsar Air hat zwar für Größe 52 die korrekte Länge und sitzt gut an den Schultern. Alle anderen Maße passen jedoch überhaupt nicht. Unterarm und Knie sind viel zu weit – bei einem Sturz würde kein Protektor da bleiben, wo er hingehört. Der Oberkörper ist zu lang und schlägt in Fahrposition Falten. Besonders die Hüfte ist extrem weit geschnitten – sie entspricht eher einer 58 als einer 52, an den Seiten steht überall Leder ab. Ein lieblos verarbeitetes Innenfutter, ein falsch positionierter Knieschleifer und das zu weite Stretchgewebe unter dem Arm zeugen nicht von Qualität.

Noch einmal zur Erinnerung: Unser Experte entspricht von der Figur ziemlich genau dem durchschnittlichen Motorradfahrer. Und dennoch weisen die

AXO INDY

Kontakt Heidger Motorsport Trading, 79117 Freiburg, Tel. 07 61/2 17 39 96 www.heidger-motorsport.de

Preis 758 Euro

Material Rindleder

Größen 46 bis 58

Protektoren S, E, H, K*



Die Oberarme sind etwas zu weit geschnitten. Top: hochwertige Weichschaum-Protektoren auch an der Hüfte

Fazit Perfekte Passform mit eng anliegendem Schnitt, dennoch gute Bewegungsfreiheit. Lob verdient die Axo Indy wegen der sehr guten Weichschaum-Protektoren – keine Testkombi hat bessere. Aber: Die Protektoren hängen lose im Innenfutter, besonders an der Schulter verrutschen sie schnell – und können nicht schützen. Mit etwas mehr Detailarbeit und eingewebten Protektoren würde die Kombi auch für die Rennstrecke taugen.

Gut



BERIK RIPPER

Kontakt Vertrieb durch Held GmbH, 87545 Burgberg, Tel. 08 321/66 46 0 www.held.de

Preis 699 Euro

Material Rindleder

Größen 48 bis 58

Protektoren S, E, H, K*



Sehr gut: Auch die Ripper hat einen zertifizierten Hüftprotektor eingebaut. Für den Notfall: Namensschild mit Blutgruppe

Fazit Der sportliche Straßenfahrer erhält mit der Ripper eine solide Kombi mit sehr gutem Preis-Leistungs-Verhältnis. Sie überzeugt durch robustes Leder, abriebfeste Stretcheinsätze, gute Passform, herausnehmbares Futter und gute Protektoren (an Knie und Schulter nur Typ A). Lediglich der Unterarm ist zu weit geschnitten – der Protektor kann sich bei einem Sturz zu leicht verdrehen.

Befriedigend



DAINESE STRIPES ESTIVA

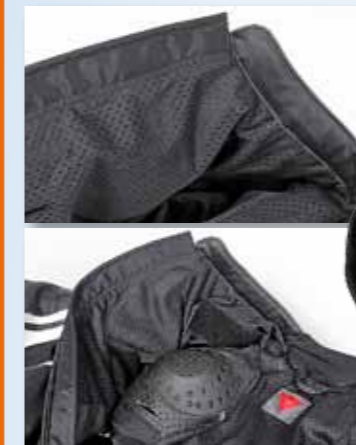
Kontakt Dainese Deutschland GmbH, 80809 München, Tel. 089/35 39 67 66 www.dainese.com

Preis 749 Euro

Material Rindleder

Größen 46 bis 58

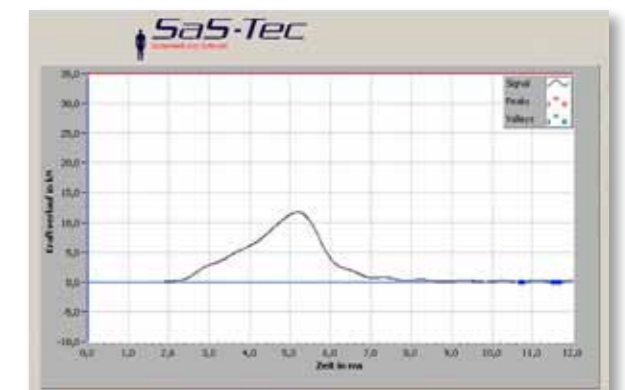
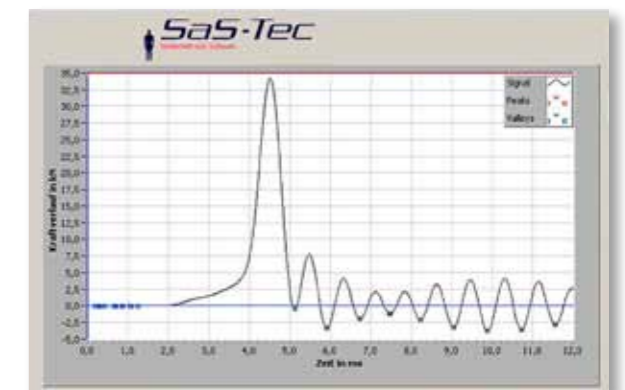
Protektoren S, E, K*



Ein fest eingenähtes Innenfutter gibt's nur noch selten. Die Schulterprotektoren sind lediglich aufgeklebt

Fazit Ordentliche Qualität zum fairen Preis: Gutes Leder, perfekte Verarbeitung, echter Racing-Schnitt und tolle Passform verschaffen der Kombi viele Punkte. Wenn Dainese nun noch die Unterarme enger macht und von den veralteten Hartschalenprotektoren abrückt, wäre die Stripes Estiva auch was für die Rennstrecke. Hinweis: Eine Dainese-Größe 50 entspricht etwa einer 52 von anderen Herstellern.

Befriedigend



Oben: Eine steil ansteigende Kurve beim Schlagtest ist schlecht – die Kraft wird zu schnell an den Knochen weitergeleitet. Besser: eine flach und linear verlaufende Kurve. Hier wird die Kraft langsam abgebaut

*E = Ellenbogen, S = Schulter, K = Knie, R = Rücken, H = Hüfte

meisten Test-Kombis mehr oder weniger schwere Passformfehler auf. Spätestens jetzt fragen wir uns, ob die Entwickler der Kombis selbst Motorrad fahren oder sich einmal genau angesehen haben, wie die zweite Haut sitzen muss. Bislang sind die Ergebnisse nämlich eher enttäuschend.

Die Rev'it Bullit macht dann zunächst einen guten Eindruck. Weiches Leder, saubere Nähte und eine grundsätzliche Verarbeitung – so muss das sein. Leider stimmen aber die Größenangaben überhaupt nicht. Zwar entspricht die Länge der

Kombi einer 52, der Umfang aber eher einer 56. An Schulter, Brustkorb und Taille schlackert das Leder am Körper. Wie bei den anderen Kandidaten sind auch an der Rev'it die Knie viel zu weit geschnitten und bieten den Protektoren kaum Halt. Das Mittelklasse-Stretch an der Schulter wurde falsch eingenäht – es dehnt sich kaum in Zugrichtung. In das Innenfutter eingenähte Taschen beherbergen die Schulterprotektoren. Ähnlich wie bei der Ixs Jerez können sie aber auf Funktionswäsche verrutschen. Bislang war in keiner getesteten Kombi ein Rü-



No-go: Bei der Berik Ripper wurde das CE-Zeichen vom Hüftprotektor einfach übernäht

FLM TOP-SPEED

Kontakt Polo Expressversand, 41363 Jüchen, Tel. 021 65/84 40-400
www.polo-motorrad.de

Preis ab 789,95 Euro

Material Rindleder

Größen 50 bis 54

Protektoren E, K*



Besser als nichts, aber nicht zertifiziert – die Protektoren in der Schulter. FLM setzt auf Druckknöpfe am Hals

Fazit Die teuerste Kombi ist gleichzeitig die schlechteste. Nicht zertifizierte Schulterprotektoren, zu kleine Knieprotektoren vom Typ A, schlechte Werte beim Schlagtest, ein viel zu großes und schlecht verarbeitetes Innenfutter – leider gibt es nicht viel Positives über die Top-Speed zu sagen. Immerhin sind hochwertige Stretch-Einsätze verarbeitet, an Ellenbogen, Schulter und Knie glänzen Metall-Hartschalen, das Futter ist herausnehmbar.

Mangelhaft

IXON PULSAR AIR

Kontakt MT Recker, 53340 Meckenheim, Tel. 022 25/88 86 80
www.mt-recker.de

Preis 679 Euro

Material Rindleder

Größen 48 bis 58

Protektoren S, E, K*



Die Protektorentaschen sind zu kurz, sie legen sich schlecht ums Gelenk. Eigenartig: der gegenläufige Reißverschluss

Fazit Die Pulsar Air von Ixon ist eher eine Touringkombi und nichts für die Rennstrecke. Während die Länge stimmt und die Kombi an den Schultern gut sitzt, sind Hüfte, Knie, Waden und Unterarm viel zu weit geschnitten – die Protektoren würden beim Sturz verrutschen. Zudem sind die Restkraftwerte beim Schlagtest grenzwertig hoch, vor allem am Knie. Positiv: herausnehmbares Futter, Ärmelabschlüsse aus Neopren und große Protektoren vom Typ B.

Ausreichend

PROTEKTOREN-TEST

	Ellenbogen	Schulter	Knie	Hüfte	Rücken	Punkte**
Axo Indy	10,33	12,57	11,37	15,92	–	10
Berik Ripper	23,55	19,99	22,48	21,13	–	6
Dainese Stripes Estiva	24,23	24,59	*	–	–	6
FLM Top-Speed	29,81	25,54***	22,80	–	–	6
Ixon Pulsar Air	27,84	31,09	34,38	–	–	4
Ixs Jerez	22,73	22,69	24,69	–	–	6
Rev'it Bullit	25,60	27,84	18,20	–	–	6
Spyke Command RAC	29,81	*	18,72	–	–	6

* Prüfung nicht möglich, da Protektor in die Kombi eingenäht ** Die Restkraftwerte wurden addiert und anschließend durch die Anzahl der jeweils geprüften Protektoren geteilt; Bewertung: Restkraftwert unter 35 kN – 4 Punkte, unter 28 kN – 6 Punkte, unter 21 kN – 8 Punkte, unter 14 kN – 10 Punkte; *** Protektor nicht für die Schulter zertifiziert

Beim Schlagtest werden auf jedem Protektor drei Prüfpunkte angezeichnet, auf die das Prüfgewicht fällt. Überschreitet die gemessene Restkraft bei einem Schlag 50 Kilonewton, ist der Protektor durchgefallen. Der aus den drei Schlägen gemittelte Wert darf 35 Kilonewton nicht überschreiten – nur dann hat der Protektor die derzeit gültige Norm EN 1621-1 bestanden. Zwar sind alle Protektoren CE-zertifiziert und bestehen den Schlagtest, die Ergebnisse sind teilweise dennoch erschreckend. Viele Protektoren bleiben nur knapp unter den Grenzwerten

STEFAN RÖTTGER IM INTERVIEW

Die Firma Skill-Skin wurde 2004 gegründet und befasst sich seitdem mit der Individualisierung von Motorrad-Lederbekleidung im Profi-Rennsport. Insgesamt hat Stefan Röttger über 25 Jahre Erfahrung in der Branche. Nach mehr als 6000 geprüften Kombis, 1200 Unfallreparaturen und fast 500 Maßangleichungen weiß Röttger, wovon er spricht.

Was hat sich in den letzten Jahren auf dem Lederkombi-Markt getan? Was ist besser und was ist schlechter geworden?

Generell hat sich einiges geändert, insbesondere bei der Wahl des Leders. Hier gibt es keine großen Mankos mehr. Der Trend von vielen Puzzlestücken mit unzähligen Nähten ist rückläufig. Auch die Sicherheitsnähte sind jetzt da, wo sie hingehören. Darüber hinaus werden mittlerweile viele verkaufsfördernde Gadgets verbaut: Ellenbogen- und Schultercaps aus Titan, Magnesium oder Keramik sind fast schon Standard. Das Innenfutter aus 3D-Gewebe mit Stretchzonen ist äußerst funktionell und komfortabel. In puncto Passform und Protektion, insbesondere deren Befestigung, hat sich so gut wie nichts getan. Die Protektoren schlabbern immer noch bei viel zu großen Gelenkumfängen irgendwo umher. Dort herrscht großer Nachholbedarf, um einen annähernden Basisschutz gewährleisten zu können.

Die Ergebnisse des Tests sind eher enttäuschend. Legen die Hersteller keinen Wert mehr auf gute

Passform oder können sie es nur nicht jedem recht machen?

Wenn sich die Hersteller wieder an die klassischen Konfektionsgrößen halten, die dem Kunden zur Größenorientierung dienen, könnte man es auch wieder vielen recht machen. Die Branche wirbt mit Moto-Lifestyle und Bikerfashion. Allerdings habe ich bei Casual-Wear noch nie so viele kompromissbereite Kunden bezüglich schlecht sitzender Kleidung gesehen.

Was müssen die Hersteller anders machen, um wieder praxistauglicher zu werden?

Mein Appell an die Hersteller: Back to the basics! Wir brauchen ein klassisches Konfektionsmaß mit verrutschfreier Befestigung der Protektoren unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Gelenkumfänge. Bei Skill-Skin erreichen wir eine gute Passform mit durchschnittlich drei bis vier Stunden Änderungsaufwand. Seit zwei Jahren durch die Maßangleichung mit fünf bis sechs Stunden. Heute müssten wir es eigentlich Umbau nennen, und da steht die Änderung zur Erreichung einer geeigneten Passform in keiner Relation mehr zum Aufwand.

Warum sind die acht getesteten Lederkombis für den Einsatz auf der Rennstrecke eher nicht zu empfehlen?

Zum einen, weil oft zu kleine Protektoren vom Typ A verwendet werden und diese teilweise auch noch veraltet sind. Dazu kommt, dass sie nachlässig platziert sind und bei viel zu großen Gelenkumfängen keinen ausreichenden Basisschutz

Der Blick spricht Bände: Stefan Röttger von Skill-Skin ist von den Testergebnissen enttäuscht



gewährleisten – bei einem Sturz können sich die Protektoren wegdrehen. Auch die überdimensionierten Stretchzonen bieten keinen ausreichenden Abriebsschutz. Das gilt übrigens nicht nur für die Rennstrecke, sondern auch für die Straße.

Worauf muss ein Kunde achten, damit er für maximal 800 Euro dennoch eine akzeptable Kombi bekommt?

Besonders wichtig ist, dass die Kombi keine Überlängen und -weiten hat und an allen Körperpartien eng sitzt. Der Kunde sollte unbedingt darauf achten, dass abriebfestes Stretchmaterial verwendet wurde, und nicht bloß Gummi- oder Spandexeinsätze. Quer verlaufende Nähte im Stretch sind ebenfalls tabu – das schränkt die Bewegungsfreiheit ein. In Rennhaltung darf sich der Kragen nicht vorne in den Hals drücken. Grundsätzlich gilt: Der Kunde entscheidet eigenverantwortlich. Kompromissbereitschaft rächt sich irgendwann und jeder sollte überlegen, ob es Sinn macht für etwas zu bezahlen, was nur „etwas“ funktioniert! Auch bei Kombis für unter 800 Euro darf und sollte der Kunde durchaus Ansprüche stellen.

*E = Ellenbogen, S = Schulter, K = Knie, R = Rücken, H = Hüfte

ckenprotector verbaut, die Rev'it Bullit macht da keine Ausnahme. Selbst wer einen Rückenschutz nachrüstet, bekommt keine hundertprozentige Sicherheit. Die Tasche für den Rückenprotector ist nämlich viel zu kurz – der untere Rücken bleibt ungeschützt. Das gilt übrigens für alle acht getesteten Kombis.

Die Spyke Command RAC bietet dann perfekten Schnitt an Oberkörper und Taille. Gutes Leder, saubere Verarbeitung und richtig gesetzte Stretch-Elemente unter den Armen verschaffen der Kombi weitere Punkte. An den Waden liegt das Leder eng an, unbequem ist es trotzdem

„Der Knochen liegt frei und ist völlig ungeschützt“, sagt Stefan Röttger und zeigt, bis wo der Schulterprotector gehen müsste

nicht. Der Experte ist zufrieden und spricht von einer fast perfekten Kombi. Kritik gibt's nur für den weiten Oberarm und die schlechten Schlagwerte des Ellenbogenprotectors.

Geht es so gut weiter? Die Dainese Stripes Estiva überzeugt sofort durch ihre tolle Passform. Die Arme sind extrem in Fahrerposition geformt – ein echter Ra-



BEWERTUNG

	maximale Punktzahl	Axo Indy	Berik Ripper	Dainese Stripes Estiva	FLM Top-Speed	Ixon Pulsar Air	Ixs Jerez	Rev'it Bullit	Spyke Command RAC
Protectoren (Sitz, Größe, Anzahl)*	20	16	12	10	4	8	12	8	12
Restkraftwerte	10	10	6	6	6	4	6	6	6
Passform	20	18	16	17	5	7	16	6	17
Verarbeitung	10	8	8	8	5	6	8	8	8
Material**	10	8	6	8	7	6	7	7	8
Gesamtpunkte***	70	60	48	49	27	31	49	35	51
Platzierung		1.	5.	3.	8.	7.	3.	6.	2.

* Protectoren: schlecht oder falsch sitzende Protectoren bekommen bis zu 4 Punkte Abzug je Körperpartie; fehlender Hüftprotector: 4 Punkte Abzug; zu kleine Protectoren vom Typ A: je Körperpartie 2 Punkte Abzug; ** Bewertet werden Leder, Stretch und weitere Features *** 61 – 70 Punkte = sehr gut, 51 – 60 Punkte = gut, 41 – 50 Punkte = befriedigend, 31 – 40 Punkte = ausreichend, 21 – 30 Punkte = mangelhaft, 0 – 20 Punkte = ungenügend

IXS JEREZ

Kontakt Hostettler GmbH, 79379 Müllheim, Tel. 07631/18040 www.ixs.com

Preis 679,90 Euro

Material Rindleder

Größen 46 bis 58, Langgrößen: 98 bis 114

Protectoren S, E, K*



Für die Optik: Belüftungslöcher im Höcker. Für das Steißbein: Das weit nach unten gezogene Polster drückt etwas

Fazit Solide verarbeitet, gute Passform, Knie- und Ellenbogenprotectoren stecken in eingenähten Taschen – die Jerez überzeugt mit vielen Details. Der Schulterprotector ist zu klein (Typ A) und hängt zudem nur lose im Futter – das geht besser. Als einer der wenigen Hersteller bietet Ixs Langgrößen an. Fußballer sollten eine andere Kombi wählen: die Waden sind recht eng, Wadenstretch wäre hier wünschenswert. Insgesamt bietet die Jerez viel Kombi zum günstigsten Preis.

Befriedigend

*E = Ellenbogen, S = Schulter, K = Knie, R = Rücken, H = Hüfte

REV'IT BULLIT

Kontakt Rev'it, 5340 Oss (Niederlande), Tel. 0031/412/696740 www.revit.eu

Preis 699,99 Euro

Material Rindleder

Größen 46 bis 58

Protectoren S, E, K*



Der Schaumstoffeinsatz im Rücken schützt nicht und sollte durch einen zertifizierten Rückenprotector ersetzt werden

Fazit Der Eindruck ist zwiespältig: weiches Leder, tolle Verarbeitung mit sauberen Nähten auf der einen Seite, eine völlig falsche Passform auf der anderen. Fast alles an der Bullit ist viel zu weit geschnitten und schlackert herum – unbedingt im Laden anprobieren, eine Größe 52 entspricht eher einer 56. Die Protectoren sind nur Durchschnitt – das geht besser. Toll: optionale Trinktasche kann im Höcker untergebracht werden.

Ausreichend



SPYKE COMMAND RAC

Kontakt Spyke S.p.a., 36061 Bassano del Grappa (Italien), Tel. 0039/424511240 www.spyke.it

Preis 699 Euro

Material Rindleder

Größen 48 bis 60

Protectoren S, E, K*



Groß, schützt aber nicht: Schaumstoffeinsatz in der Hüfte. Spyke hat als einzige verschraubte Schulterkappen

Fazit Ein echter Racingschnitt, saubere Verarbeitung und gutes Stretch-Material zeichnen die Spyke aus. Für 699 Euro ist die Command eine solide Kombi. In der Größe 52 dürfte sie schlanken Fahrern bis etwa 1,83 Meter passen. Der Experte kritisiert nur das hakelige Innenfutter und die etwas zu weiten Unterarme. Wenn noch bessere Protectoren eingebaut werden, ist die Kombi sogar rennstreckentauglich – so ist sie es nicht.

Gut

cingschnitt. Wie bei fast allen Test-Kandidaten sind jedoch auch an der Dainese die Unterarme zu weit geschnitten. Der Protector würde sich wegrehen. Seit Jahren setzen die Italiener auf Hartschaalenprotectoren mit nur durchschnittlichen Restkraftwerten. Würden moderne Weichschaum-Protectoren verwendet, wäre die Kombi ein echter Kauf Tipp.

Das Beste kommt zum Schluss, auch wenn Stefan Röttger mit Kritik beginnt: „Näht die Protectoren ein und wir haben hier statt Moto-Fashion eine anständige Lederkombi!“ Damit ist das Hauptproblem der Axo Indy schon auf den Punkt gebracht. Während der Knieprotector gut sitzt, hängt vor allem der Schulterprotector nur lose im Futter. Wenn die Weichschaum-Protectoren körperwarm sind, rutschen sie nach hinten und schützen die Schulter nicht mehr.

Ansonsten überzeugt die Indy auf ganzer Linie: Ein perfekter, eng anliegender Schnitt, der dennoch Bewegungsfreiheit ermöglicht; optimal positioniertes Stretch-Material der Mittelklasse und sauber verarbeitetes Leder sowie Nähte lassen beim Testsieger sonst keine Wünsche offen.

PS-URTEIL

Sportliche Straßenfahrer erhalten für unter 800 Euro relativ brauchbare Kombis. Bei fast allen Modellen mangelt es jedoch an der Passform und damit an der Sicherheit. Denn nur, wenn die Protectoren richtig sitzen und nicht verrutschen, können sie die Gelenke schützen. Für den harten Rennstreckeneinsatz mit erhöhter Sturzgefahr ist daher keine der Kombis zu empfehlen. Die hohen Restkraftwerte der Protectoren sind trotz CE-Norm nicht mehr zeitgemäß – hier muss sich dringend etwas ändern.

Mathias Heerwagen

