

Frostverftec



Einmotten oder durchfahren – das ist hier die Frage. Um bei Eiseskälte aufs Motorrad zu steigen, braucht es die passende Ausrüstung. Und eine gewisse Kaltschnäuzigkeit.

Durchfahren
gleichet einer
Materialschlacht

Auch wenn der laue Herbst das Phänomen in diesem Jahr deutlich herausgezögert hat: Plötzlich nimmt er rapide ab, der regelmäßige Bikergruß aus dem Gegenverkehr. Nur wenige trotzten den Elementen und fahren durch. Selbst die Stauhelfer des ADAC lassen die Motorräder zwischen Oktober und den Osterferien stehen. Als Hauptgrund wird die Sicherheit ins Feld geführt. Schon nasses Laub steigert im Herbst das Sturzrisiko. Bedecken Schnee und Eis die Fahrbahn, ist ohne Spikes auf zwei Rädern kein Stich mehr zu machen. Die Bekleidung,

die vom Frühjahr bis in den November gute Dienste leistete, kommt bei eisigen Temperaturen an ihre Grenzen. Spezielle Ausrüstung für den verhältnismäßig kurzen Winter ist teuer, zudem setzen Frost und Streusalz der Technik der Motorräder zu.

Das Durchfahren gleicht einer Materialschlacht. Diejenigen, die es dennoch wagen, halten wie besessen daran fest. Was sie dazu treibt, bei Schnee und Eis aufs Motorrad zu steigen und welche Erfahrungen sie dabei gesammelt haben, wollten wir von Extremfotograf Michael Martin, Dean Coxson, der auf einer Royal Enfield

hter



Fotos: Royal Enfield, Tilman Sammler, Interviewpartner

Himalayan zum Südpol fuhr, und unseren Autoren Bruno Pillitteri und Andreas Hülsmann wissen. In einem Punkt scheinen sich alle einig zu sein: Ohne geeignete Ausrüstung steht man im Winter auf verlorenem Posten. Während Bergsportler tunlichst versuchen, sich vor starken Winden zu schützen, um den Körper vor dem Auskühlen zu bewahren, setzt uns das Motorrad kontinuierlich dem Fahrtwind aus. Neben Heizgriffen und -sitzbänken leisten deshalb beheizte Handschuhe, Socken und Unterwäsche gute Dienste im Kampf gegen den Wärmeverlust. Darüber kommen isolierende Midlayer, getestet in Ausgabe 10/22, und das bewährte Zwiebelprinzip zur Anwendung. Gerade an den Gliedmaßen, denen der Körper die wärmende

Michael Martin

Als Wüstenkenner ist Michael Martin Klimaextreme gewöhnt und gehört zu den Menschen, die schon bei nahezu jedem Wetter aufs Motorrad gestiegen sind. Beim Thema Kälte erinnert er sich an seine Fahrt auf dem Dempster Highway: »Das war meine härteste Kälte-Tour«, sagt er. Schon am Telefon warnt ihn die Chefin des ersten Gasthauses, das er erst nach 410 Kilometern erreichen wird: »Kommen Sie nicht, wir haben einen Blizzard, die Sicht ist null.« Dass er mit dem Motorrad kommt, verschweigt er in diesem Moment lieber. »Ich ziehe eine beheizbare Weste und Hose unter die Daunenkleidung und lege in die arktistauglichen Stiefel beheizbare Sohlen. Die Stromversorgung erfolgt über die Motorradbatterie bzw. über externe Akkus.« Noch problematischer als die Temperaturen ist aber der Grip auf den nicht geräumten Straßen. Trotz Spikes stürzt er gleich auf den ersten Metern mehrfach. »Mein Vorhaben erscheint mir in diesem Moment völlig absurd«, schreibt Martin in seiner Reportage. An diesem Morgen zeigt das Thermometer minus 46 Grad. Der Dempster Highway ist die einzige Straße Kanadas, die den Polarkreis überquert. »Die ersten 50 Kilometer verlaufen zu meiner Überraschung aber problemlos. Die Temperatur ist auf minus 35 Grad gestiegen, die Sonne scheint. Ab und zu schiebe ich das immer wieder vereisende Visier auf, um wenigstens kurz die Landschaft genießen zu können.« Dennoch schrumpfen die Abstände zwischen den notwendigen Pausen im Laufe des Tages. Martin merkt, wie der Körper trotz der Heizsysteme und bester arktistauglicher Kleidung auskühlt.

Die gesamte Reportage ist unter dem Titel »Nordkanada per Motorrad. Auf Spikes über den Polarkreis« auf Spiegel.de nachzulesen.



Weit gereist: Auf der Jagd nach Fotomotiven fährt Michael Martin um die Welt.



Umdenken: Auf blankem Eis finden die Spikes leichter Grip als im tiefen Schnee.



Nur Mut: Wo Kinder mit dem Motorschlitten zur Schule gefahren werden, sollten winterfeste ausgerüstete Motorradfahrer den Tag überstehen.



*Thomas Mütter,
Leiter Kommunikation
beim ADAC Nordrhein*

ADAC

Sind die ADAC-Stauhelfer auch im Winter auf dem Motorrad unterwegs?

Nein, die Stauberater des ADAC Nordrhein starten ihre Saison mit Beginn der Osterferien und fahren bis zum Ende der Herbstferien im Oktober.

Wie oft kommt es vor, dass Motorradfahrer in der kalten Jahreszeit den ADAC rufen?

Das ist sehr selten der Fall. Die meisten Motorradfahrer lassen ihre Maschine im Winter in der Garage. Zudem sind die meisten Motorradfahrer erfahrene Biker, die ihre Maschine gut kennen und sie regel-

mäßig warten lassen, um sicher unterwegs zu sein. Darüber hinaus wissen die Biker in der Regel, wann das Fahren zu gefährlich ist und bei welchen Witterungsverhältnissen die Maschine besser stehen gelassen werden sollte. Bei Schnee und Eis sollte das Motorrad auf jeden Fall in der Garage bleiben!

Aus welchen Gründen rufen Motorradfahrer im Winter am häufigsten den ADAC, welche Defekte treten typischerweise auf?

Die häufigste Pannursache ist – ebenso wie beim Auto – ein Problem mit der Batterie. Bei älteren Motorrädern kommt es zudem manchmal zu Problemen mit der Kraftstoffversorgung. Diese beiden Pannursachen können in der Regel vom ADAC-Pannenhelfer vor Ort behoben werden. Im Team der ADAC-Straßenwachtfahrer gibt es selbst zahlreiche erfahrene Motorradfahrer, die sich mit solchen Problemen sehr gut auskennen.



Einstellungssache: Gute Ausrüstung verlängert die Motorradsaison.



*Andreas Hülsmann,
Chefredakteur von
MotorradABENTEUER*

Kaltstart

Fahren im Winter bei Temperaturen weit unter null Grad ist nicht jedermanns Sache. »Wie bekloppt muss man sein, um sich bei Eis und Schnee auf das Motorrad zusetzen?« Die Frage lässt sich schnell und einfach beantworten: »Gar nicht!«

Winterfahrten sind eine Kombination aus innerer Einstellung und der richtigen Ausrüstung. Sieben Mal war ich im Winter mit einem Motorrad bzw. Gespann unterwegs und schon nach der ersten Tour war klar: Es wird nicht die letzte sein.

Unter null hat einen ganz besonderen Reiz, der etwas mit der weißen Landschaft, den Erlebnissen und mit der Ruhe, die im Winter herrscht, zu tun hat. Frieren muss ich dabei selten. Entscheidend dafür ist die richtige Ausrüstung, denn so eine Reise durch den Frost will vorbereitet sein. Spikes in Vorder- und Hinterrad und Stulpen an den Lenkerenden sind ein absolutes Muss. Ohne sie wird es schnell unangenehm. Eine gute Thermo-Kombi, warme Stiefel und beheizbare Thermowäsche sollten ebenfalls nicht fehlen. Diese Dinge gehören zur Grundausrüstung und sorgen mit dafür, dass eine winterliche Motorradreise zu einem unvergesslichen Erlebnis wird und sich die Welt in einem ganz anderen Licht zeigt.



Bruno Pillitteri, Autor von
»Nordic Frozen« ab S. 120
dieser Ausgabe



Winterglück

Für uns waren die Winter-Motorräder immer die Eintrittskarte zu den Menschen. Überall wurden wir begrüßt oder auf die Maschinen angesprochen. Natürlich muss man sich entsprechend einkleiden, um dabei ein gutes Fahrgefühl zu haben. Wenn man erst einmal friert, verliert man die Konzentration und Kraft, den beschwerlichen Witterungsverhältnissen und Straßenbedingungen zu trotzen. Auf dem Weg zum vereisten Nordkap lag der Temperaturbereich bei minus 4 bis minus 25 Grad. Lenkerstulpen waren für mich ein Muss, um den kalten Fahrtwind abzuhalten. Natürlich ist das Kältesempfinden von jedem Motorradfahrer unterschiedlich; während Roland mit normalen Handschuhen und Heizgriffen zu recht kam, konnte ich ohne heizbare Handschuhe gar nicht erst losfahren.

Schneeanzug

Der »art for funktion A-4 Nordkap 3L« gilt als der Winteranzug schlechthin: von vorzüglicher Qualität, mit sehr vielen praktischen Features und extrem warm. Kollege Andreas Hülsmann war damit bei minus 30 Grad in der Mongolei unterwegs. Jüngst wurde die Kombi von Grund auf renoviert. Bei gleichem Futter ersetzt zukünftig ein Drei-Lagen-Laminat die bisherige Z-Liner-Konstruktion. Dadurch ist die Kombi zwar etwas im Preis gestiegen, kann sich aber weniger stark mit Wasser vollsaugen und ist angesichts der Winter-Qualitäten ohnehin ihr Geld wert. Ich finde sie klasse, zumal sie zwar sehr warm, aber nicht schwitzig ist. Bei unter zehn Grad genügt noch ein T-Shirt drunter. Ähnlich hochwertige Alternativen sind für Schneefahrer schwer zu finden.« Erhältlich in den Größen 3XS–5XL kostet die Jacke 449 Euro, die Hose 329 Euro.
art-for-funktion.com

