

# NICHTS FÜR **WARMDUSCHER**

Es gibt sie wirklich, die ganz harten Jungs, die im Winter bei Eis und Schnee auf zwei Rädern unterwegs sind. Bruno Pillitteri aus Essen ist einer davon – seine Tipps für Winterfahrer sind daher wärmstens zu empfehlen.

Text und Fotos: BRUNO PILLITTERI

## GRUNDSÄTZLICHES ZUR AUSTRÜSTUNG

Die Frage, warum ausgerechnet im Winter, beschäftigt mich seit Jahren. Kann man Winterfahrer verstehen? Nein, man muss es schon selbst erleben! Aber damit das Fahren im Schnee auch wirklich Spaß macht, sollte man sich mit dem Thema intensiv beschäftigen: Die richtige Ausrüstung ist das A und O. In den 50er Jahren war es vollkommen normal, mit dem Motorrad durch den Winter zu fahren. Wer kennt nicht die Geschichten der alten »Eisbären«, die auf jedem Elefantentreffen die Lagerfeuerromantik versüßen. Aus dieser Zeit stammt auch die Entwicklung der Lenkerstulpen. Lenkerstulpen halten Fahrtwind,

Schnee und Eisregen ab, reduzieren die Frostgefahr der Finger um ein Vielfaches und sind in relativ kurzer Zeit montiert. Viele Motorradfahrer fühlen sich zwar in der Bewegungsfreiheit eingeengt, aber hier geht der Wind- und Kälteschutz definitiv vor. In Verbindung mit einer Griffheizung oder – noch besser – mit heizbaren Handschuhen vergisst man das Thema »abgefrorene Finger« sehr schnell.

Der Thermokombi sollte nicht der billigste vom Grossisten sein, denn gerade hier bewährt sich Qualität. Atmungsaktive Anzüge sind immer schwieriger zu bekommen, da die Klientel der Winterharten nur noch eine Nebenrolle auf dem Bekleidungsmarkt spielt. In Verbindung mit guter Unterwäsche und einem mehrlagigen Aufbau »Zwiebelprinzip« wird es garantiert angenehm warm. Der Markt bietet weiterhin heizbare Hosen,

So schön kalt und aufregend kann der Winter sein – mit der GPZ 305 im Baltikum.

- 01: Heizbare Westen, Hosen und Socken sorgen zwar für ein wohlige Klima, überfordern aber auch schnell die Lichtmaschine.
- 02: Selbst ist der Mann: Eigenkonstruktion einer Schneekette aus gehärteten Kettengliedern.
- 03: Der Schnee beim Elefantentreffen ist zwar nicht garantiert, das Treffen in Thurmsang-Solla/Loh findet aber wie gehabt vom 27. - 29. Januar statt.
- 04: Diese GPZ 305 mit Seitenski ist nur eingeschränkt »kurven- tauglich«.



01

Westen, Sitzbezüge und vieles mehr an. Aber hier schränken die Leistung der Lichtmaschine und das Budget die Anschaffungen zwangsweise ein. Der Übergang zum Hals ist eine der gemeinsten Wärmeverlustquellen. Ein Halstuch ist definitiv zu wenig – Windstopper-Halskrausen sind besser und schon für kleines Geld zu haben. Vernünftige Schuhe sind ein weiteres Muss, um konzentriert zu bleiben. Kanadische Boots von Kamik oder Sorel helfen ungemein. Allerdings schützen diese Schuhe nicht so gut vor Stürzen wie konventionelle Motorradstiefel. In Verbindung mit heizbaren Socken zum Beispiel von Gerbing oder aus dem Taucherzubehör lässt sich aber auch hier Wärmendes aus dem Bordnetz abzweigen.

Auch das Bike sollte auf vernünftigen Socken stehen. Straßenreifen setzen sich sofort mit Schnee zu und entwickeln sich zu Kufen. Enduroreifen mit scharfen kantigen Stollen sind hier die bessere Wahl. Außerdem sollte eine möglichst weiche Gummimischung gewählt werden, sonst reiben die Gummiblöcke hart wie Eiswürfel über den kalten Untergrund. Reifen von Mefo, Heidenau oder Grobstöller wie der TKC 80 von Conti haben sich bewährt. Irgendwann wird es aber auch dem Stollenreifen zu viel und Schneeketten sind angesagt. Der Handel bietet Schneeketten für Solomotorräder in den unterschiedlichsten Varianten an. Auf Wintertreffen sieht man manchmal Motorradfahrer, die eine Wäscheleine um ihre Räder gewickelt haben.

Zum Anfahren an einer Steigung mag das ausreichen, bei längeren Fahrten ist davon definitiv abzuraten. Wir haben für unsere Baltikum-Tour Schneeketten aus gehärteten Kettengliedern selbst gebaut (siehe Foto 02). Dabei werden – je nach Felgenreöße – fünf bis sechs einzelne Ketten (ca. 20 cm Länge) mit Hilfe eines Karabinerhakens um die Felge gelegt. Anschließend führt man einen Spanngurt durch alle Ketten und zieht diesen

zur Radnabenmitte zusammen. So spannen sich alle Ketten gleichmäßig und die Traktion auf eisigem Untergrund ist gegeben. Voraussetzung ist natürlich genügend Platz an der Schwinge. Weniger Luftdruck im Reifen erhöht auch im Schnee und Eis die Auflagefläche und sorgt für mehr Haftung. Auf schneebedeckten Straßen entstehen schnell mal hässliche Spurrillen. Sind diese schon älter, dann sind ihre Ränder zumeist gefroren



02



03

## Weniger Luftdruck im Reifen erhöht die Auflagefläche und damit auch die Traktion auf Eis und Schnee

und steinhart. Beim Fahrbahnwechsel sollten diese Rillen in einem möglichst stumpfen Winkel angefahren werden – ansonsten rutscht das Vorderrad unweigerlich weg.

Fährt man hinter einem Fahrzeug her, so bewährt es sich, in der frischen Spur des Vordermanns zu bleiben. So werden vereiste Teilstücke aufgeraut. Außerdem kann man die Reaktionen des Vordermanns lesen und gegebenenfalls glatten Passagen ausweichen. Die Weisheit »Auf frischem Schnee fährt man besser« stimmt leider nur teilweise. Oft verbergen sich unter dem

Neuschnee alte Spurrillen oder Eisplatten. Hier gilt: Geschwindigkeit anpassen und die Reaktionen des Motorrades beachten. Mit der Zeit lernt man sein Motorrad besser kennen. Ruckartige Bewegungen führen meist zum Sturz. Viel Gefühl und ein fester Lenkergriff sind angesagt. Je nach Strecke bewährt es sich auch, stehend zu fahren. So gleicht man Schwankungen besser aus und ist flexibler als in der sitzenden Position. Oft lässt sich das Motorrad im letzten Moment nur noch mit den Füßen abfangen, wenn das Vorderrad mal wieder woanders hin will. Mit einer gehörigen Portion Glück und gemäßigter Geschwindigkeit meistert man aber auch solche Passagen. Im hohen Norden haben die Polizisten Seitenski an ihren Motorrädern befestigt. Diese haben wir aus alten Carving-Skiern nachgebaut und waren von den Ergebnissen begeistert. Man verliert jeglichen Respekt vor dem Winter, allerdings ist das Kurvenfahren ziemlich eingeschränkt. Das Vernünftigste ist auf jeden Fall, dass man das Motorrad im Winter stehenlässt. Aber sind wir Reisenden immer vernünftig?



04

## BRUNO PILLITTERI

Die ersten Wintererfahrungen sammelte Bruno mit seiner Kreidler RMC 50 Kubik. Das Ergebnis war niederschmetternd und die Freundin stieg im Winter nie mehr wieder mit aufs Bike. Mit einer Kawasaki Z 550 GT und einem Baumarktzelt startete er einen weiteren Anlauf zum alten Elefantentreffen auf dem Nürburgring. Die erste Winternacht war ein eiskaltes Schlüsselerlebnis für ihn. Nach dem Treffen wanderten die klamme Lederbekleidung und das billige Zelt erst einmal in die Abfalltonne. Im Laufe der Jahre sammelte Bruno immer mehr Erfahrung und die Ausrüstung wurde entsprechend optimiert. Aufregende Winterreisen auf Solomotorrädern oder mit dem Gespann nach Wales, Schottland, Schweden und Tschechien folgten. 2006 gewann Bruno und das Team »aufSpur« den ersten deutschen Motorrad-Reise-Förderpreis, denn die Jungs überzeugten die Jury, bestehend aus Fachjournalisten, Sponsoren und dem Veranstalter, mit einer ungewöhnlichen Motorradtour auf kleinen, alten Motorrädern vom Kohlenpott direkt nach Transsylvanien mitten im Januar. Später fuhr Bruno mit seiner umgebauten GPZ 305 und seinen Freunden auf eisigen Postkutschenrouten in die Tatra und 2009 auf das Ostseeis von Estland. Der eiskalte Höhepunkt war dann die Winterreise von Finnland über Russland ins Baltikum, Anfang Januar 2010. Sein Buch »Eiskalt - Mit dem Motorrad in die Eiswüsten« umfasst die ganze Entwicklung von den Anfängen seines Motorradfahrerlebens bis hin zu den eisigen Touren im Osten Europas. Weitere Infos über Bruno und das Team findet ihr unter [www.aufspur.de](http://www.aufspur.de)



Oben: Bruno und seine GPZ 305 Belt Drive auf Tour durch die Tatra. Links: »Eiskalt« heißt auch sein Buch.





Die A-4-Kombi auf einer Tour durch Russland.

## WINTERANZUG UND DRUNTER

Sankt Petersburg, minus 27 Grad! Ich trage Woolpower-Unterwäsche, eine Jogginghose (falls ich mal im Imbiss einen Kaffee trinke) und eine dünne Softshell-Jacke unter dem Fahranzug »Nordkap« vom Spezialisten A-4. Derart ausgestattet ist mir angenehm warm auf dem Motorrad. Kein Wunder, denn die Wattierung der Kombi beträgt satte 240g/m<sup>2</sup>. Der lange Abschluss der Jacke garantiert in Kombination mit dem hohen Hosensbund und dem festen, umlaufenden Verbindungsrißverschluss, dass der Wind nirgendwo eindringen kann. Dazu gibt es einen hohen, wind- und wasserdichten Kragen, eine top isolierte Reißverschlussabdeckung zur Verhinderung von Kältebrücken sowie weite Ärmelabschlüsse mit dichten Bündchen. Ich bin rundum glücklich. Kein Eislüftchen ärgert mich, der Anzug hält dem Schnee und dem teilweise heftigen Eisregen hier im Norden astrein stand. Und ich bin ich froh einen Zweiteiler anzuhaben, der beim Pinkeln oder in der Kaffeebude absolut von Vorteil ist. Die gute Qualität dieses Anzugs zeigt sich besonders bei der Verarbeitung: Thermojacke und -hose sind aus schwerem, hochfestem 500D-Polyamid gefertigt, Materialdoppelungen gibt es an allen sturzrelevanten Stellen und die guten Sastec-



Woolpower-Unterwäsche gehört nach wie vor zu den ganz heißen Tipps im Winter.

Der »A-4 Nordkap« ist ein zweiteiliger Fahreranzug speziell für den Wintereinsatz, der ab 478 Euro zu haben ist.



Protektoren an Schulter, Ellbogen und Knie sorgen für ausreichend Sicherheit. Die Jacke kann zusätzlich auch mit einem Rückenprotektor geordert werden. Wasserdichtigkeit und Atmungsaktivität garantiert eine zwischengeschaltete Z-liner-Membran, während drei große wasserdichte Außentaschen für ausreichenden Stauraum sorgen. Trotz der großzügigen 3M-Reflektoren ziehen wir zur besseren Kennzeichnung im Dunkeln lieber mal die Warnwesten drüber, da die russischen Lkw-Fahrer hier oftmals im Blindflug unterwegs sind. Jacke (ab 279 Euro) und Hose (ab 199 Euro) sind in 26 unterschiedlichen Größen bei [www.art-for-function.com](http://www.art-for-function.com) erhältlich.

## STIEFEL

Die wärmsten Stiefel gibt es von Kamik oder Sorel. Diese kanadischen Modelle sind hoch isolierende und wasserdichte Winterstiefel, die bestens fürs Wintermotorradfahren und andere Outdooraktivitäten geeignet sind. Die Stiefel sind sehr robust und schmutzempfindlich. Die Kombination aus herausnehmbaren Innenschuhen, hoher Gummisohle und dickem Leder- oder Textilschaft machen die Modelle für uns so interessant. Der Filzinnenschuh isoliert sehr gut und kann am Abend zum Trocknen herausgenommen werden. Der hohe Schaft verhindert das Eindringen von Schnee und bei guter Pflege und kräftigem Einfetten bleibt er auch dicht. Der Tragekomfort ist sehr angenehm und trotz der dicken Sohlen ist das Schalten auf dem Motorrad problemlos möglich. Natürlich kann dieser Schuh nicht die Schutzfunktionen eines Endurostiefels übernehmen.

links: Der Stiefel »Canuck« vom kanadischen Hersteller Kamik kostet ca. 80 Euro und hält die Füße definitiv mollig warm.  
rechts: Dieser Schuh von Sorel hat schon einige eisige Touren hinter sich und ist in ähnlicher Form ab 139,- Euro zu haben.



## HEIZBARE SOCKEN UND UNTERWÄSCHE

Beheizbare Socken aus dem Taucherbereich oder vom Spezialisten Gerbing sind auch etwas für uns Motorradfahrer. Einige Modelle sind teilweise sogar für den 12-Volt-Betrieb geeignet, können aber auch mit mobilen Akkus betrieben werden. Die Socken von Gerbing beispielsweise sind extra lang und bedecken die ganze Wade. Die Wärmekabel sind hauchdünn und verursachen somit keine unangenehmen Druckstellen. Die Wärmeabgabe konzentriert sich auf die Unter- und Oberseite der Füße in Richtung Zehen. Durch einen Kippschalter schalte ich sie bei Bedarf zu und in Kombination mit den kanadischen Winterstiefeln ist das Thema »kalte Füße« damit tabu.



Heizbare Socken wie die von Gerbing (99,- Euro) sind direkt mit dem Bordnetz zu verbinden und liefern angenehme Wärme im kritischen Bereich der Zehen.

## HELM UND VISIER

Als Helm hatte ich einen etwas älteren HJC mit dem Heizvisier »HJ-09D«, einer Sunax Sonnenblende und zusätzlich mit Atemluftabweiser und Wärmekragen ausgestattet. Ein Heizvisier gehört in diesen eisigen Regionen schon fast zur Pflichtausstattung, ist aber nicht ganz einfach zu bekommen. Art for Function ([www.art-for-function.com](http://www.art-for-function.com)) hat sich auf Heizvisiere (ab 119,95 Euro) für alle gängigen HJC-Helme spezialisiert, die auch ausgesprochen gut funktionieren. Aber achtet auf eure Lichtmaschinen! Schnell kommen durch heizbare Wäsche, Griffe und Visiere viel zu viele Verbraucher zusammen, die die Leistung der Lichtmaschine überfordern und diese dann auch zerstören können.



Heizbare Visiere gibt es nicht mehr viele am Markt: Dieses hier passt auf viele HJC-Helme und kostet 119,95 Euro.



Lenkerstulpen wie die hier von Touratech sorgen in Kombination mit heizbaren Handschuhen für bestmögliche Wärme an den Fingern.

## HANDSCHUHE UND LENKERSTULPEN

Zu empfehlen sind die heizbaren Handschuhe von Gerbing. Sie bestehen – je nach Modell – aus abriebfestem Textilmaterial mit oder ohne Lederbesatz. Die Erfahrungen aus dem Snowmobillbereich kommen den Handschuhen zugute und mit einer Leistung von maximal 27 Watt wird es mollig warm. Die Firma Gerbing bietet unter anderem auch heizbare Unterhandschuhe an, die unter normalen Motorradhandschuhen getragen werden können. In Kombination mit den Lenkerstulpen z. B. von Touratech (159,90 Euro) ist der Winterfahrer bestens unterwegs. Die Stulpen, die von Kahedo in Deutschland gefertigt werden, sind recht formstabil und passen an eine Vielzahl von Motorrädern. Zu beachten ist beim Um- und Anbau natürlich, dass der Lenkerschlag nicht zu arg begrenzt wird und die Bewegungsfreiheit des Fahrers weiterhin gewährleistet ist.



Der beheizbare Winterhandschuh »G 12« von Gerbing für 159,- Euro ist warm, absolut dicht und daher uneingeschränkt empfehlenswert.

## WINTERREIFEN

Bei den meisten grobstolligen Enduroreifen sollte man nicht außer Acht lassen, dass die Gummis im Winter sehr hart werden und dadurch enorm an Grip verlieren. Heidenau hat daher Winterreifen mit speziellen Silica-Mischungen wie z. B. den K60 oder den K66 im Programm. Diese Reifen bieten aufgrund ihrer weichen Gummimischungen und ihres groben Profils gute Traktion auf kalter und nasser Fahrbahn, aber auch auf schneebedeckten Pisten. Doch Vorsicht: Bei steigenden Temperaturen verschleifen diese Reifen ungewöhnlich schnell.

