



Jacke wie Hose

Zertifizierte Motorradbekleidung im lässigen Freizeitlook bietet Roadskin mit der Jeans »Taranis Elite« und dem Hoodie »Easyrider II«.

Motorradjeans testen wir des Öfteren, mit einer Zertifizierung gemäß der höchsten Schutzklasse AAA sticht die Taranis Elite jedoch aus der Masse heraus. Level-2-Protektoren schützen Hüfte und Knie, die abriebfesten Fasern sind vollflächig im Jeansstoff verarbeitet. Dank hohem Stretchanteil sitzen die Protektoren sicher auf Position – optisch gefällt der anschmiegsame Schnitt nicht jedem. Der Nutzwert entspricht der einer normalen Jeans, an Tragekomfort und Alltagstauglichkeit gibt es wenig auszusetzen. Eine schicke Ergänzung ist der Hoodie Easyrider II, der mit seiner AA-Zertifizierung und den Level-2-Protektoren ebenfalls als Motorradbekleidung durchgeht. Im Gegensatz zur Hose ist sogar eine wasserdichte Membran verbaut. Ausgestattet mit abnehmbarer Kapuze und großen Taschen, könnten allenfalls das erhöhte Gewicht und fehlende Belüftungsreißverschlüsse die Freude am täglichen Einsatz schmälern. Roadskin beweist jedoch, dass sich Mode und

Schützt besser als manche Textilkombi: Motorradhoodie und -jeans von Roadskin

Schutz nicht ausschließen müssen.

Thomas Kryschan



Fotos: Sanhüter, Bergmann

- 🛒 **Modische Schutzkleidung**
- € **Jacke 162,95 Euro, XS–4XL**
- € **Hose 209,95 Euro, W28/L30–W46/L34**
- 🌐 **roadskin.co.uk**

Plüschpopöchen

Ein Dauertester der anderen Art sind die gepolsterte FunktionssHORTS von Moto-Skiveez.

Maßgebend beim Kauf ist das eigene Motorrad, denn die Polster sind auf unterschiedliche Sitzpositionen von Cruisern, Sportlern und Tourenmotorrädern zugeschnitten. Auch eine Version speziell für die Anatomie der Frau ist erhältlich. Die »Adventure Skiveez« für Motorräder mit

aufrechter Sitzposition ritten wir selbst auf rund 10.000 Kilo-

metern zurecht. Insbesondere auf der eher unkomfortablen Rallye-Sitzbank unserer GS Adventure ist am Ende langer Fahrttage ein Unterschied zu spüren. Neben dem überschaubaren Polstereffekt schont reduziertes Scheuern durch besseren Feuchtigkeitsabtransport spürbar das Sitzfleisch. Geruchsbildung trat dank Silberionen im Material auch bei mehrtägigem Einsatz nicht auf. Auf kurzen Strecken und bei Stadtrundgängen verzichten wir gern auf das Windelgefühl. Stehen lange Etappen an, kommt die Moto-Skiveez inzwischen regelmäßig zum Einsatz. TK



Auf links gedreht: Gut sichtbar ist das blaue Polster der Adventure Skiveez.

- 🛒 **Sitzfleisch zum Drunterziehen**
- € **84,90 Euro**
- 🌐 **www.motoskiveez.de**



Fotos: Bergmann

Feind des Guten

Pirellis Scorpion Rally STR gilt als Maß aller Dinge in Sachen Adventure-Reifen. Nach 3000 Kilometern mit Dunlops »Trailmax Raid« sieht die Welt anders aus.

Trailmax Raid nicht zu den Leisetretern, wenig später heult die Ténéré rund um Tempo 80 wie ein Militärlaster. Ob das stört, darf jeder selbst entscheiden, der Soundtrack macht jedenfalls Lust auf die nächste Wüstenreise.

Selbst dort wäre der Raid nicht chancenlos, denn auch in Sand und Kies stößt er noch Rest-Traktion auf. Mit 2 bar vorn und 2,2 bar hinten war der Luftdruck dabei nur leicht angepasst; Dunlop empfiehlt eine Reduzierung von höchstens 0,3 bar. Damit durchschlingerte die World Raid auch ein paar tiefmatschige Abschnitte am Rande des TET, ohne dass dem Vorderrad die Führungskraft ausging. Trotzdem stieß der Trail Raid hier naturgemäß an seine Grenzen.

Insgesamt gelingt ihm zwischen formidablen Asphaltkünstern und sehr brauchbarem Offroadgrip ein Spagat, den selbst der Pirelli STR so nicht hinbekommt. Klar, dass weniger Gummi auch schneller abgetragen wird: Nach 3000 Kilometern ohne allzu sportive Eskapaden sieht das Profil des Trailmax Raid noch sehr gut aus, weist aber vorn wie hinten nur noch sechs Millimeter Profiltiefe auf (Neuzustand: 8/10 mm). Auf der Fernreise könnte es also knapp werden. Wer in Europa bleibt und die Vielseitigkeit von Ténéré & Co. mit einem Reifen auskosten möchte, findet derzeit kaum Besseres. Guido Bergmann

Grandios auf der Straße, sehr ordentlich auf trockener Piste und selbst im Wolkenbruch noch ein treuer Freund – seit Jahren singen wir Lobeshymnen auf den Pirelli. Doch schon bei der Premiere in der Toskana (TF 6/23) wackelte Dunlops Trailmax Raid am STR-Thron. Verblüffend unauffälliges Asphaltverhalten, hohe Gripreserven und guter Halt im Gelände ließen im Trockenen praktisch keine Wünsche offen.

Bosnien, Kroatien und Slowenien boten nun ein perfekt bewässertes Kontrastprogramm. 3000 Kilometer lang drückte die Yamaha Ténéré 700 World Raid das Kreuzprofil in feste und lose Untergründe. Wichtigster Befund: Dunlop hat in Sachen Nassgrip auf Asphalt nicht zu viel versprochen. Gut möglich, dass der »Raid« in dieser Disziplin wirklich die Messlatte ein Stück nach oben schiebt. Sicher ist, dass er sich im Reisebetrieb auf Asphalt vor kaum einem Straßenreifen verstecken muss.

Das gilt nicht für die Geräusentwicklung. Schon im Neuzustand zählt der



Durchgewühlt: Der Raid kam auch mit bosnischem Urlaubswetter gut zurecht.

Dunlop Trailmax Raid Erhältliche Dimensionen

Vorderreifen
110/80 R19 59T M+S TL*
120/70 R19 60T M+S TL*
90/90-21 54T M+S TL*

Hinterreifen
130/80-17 65S M+S TL*
140/80-17 69S M+S TL*
150/70 R17 69T M+S TL*
170/60 R17 72T M+S TL*
140/80-18 70S M+S TL*
150/70 R18 70T M+S TL*

* Darf auch mit Schlauch gefahren werden.

- 🛒 **Abenteuer-Allrounder**
- € **90/90-21 ab ca. 130 Euro,**
- € **150/70 R18 ab ca. 155 Euro**
- 🌐 **www.dunlop.eu**