

# AUF NUMMER SICHER: LEATT BRACE „CLUB“ EVS „EVOLUTION“

TEXT: Martin Donat, SelmaStar.de/Fuhrmann

FOTOS: Martin Donat, SelmaStar.de/Fuhrmann, Tim Dalhoff, privat



ALS MOUNTAINBIKING AUS DEN USA NACH DEUTSCHLAND SCHWAPPTTE, KAMEN DIE ERSTEN BIKE-HELME RAUS. WER SICH WAGTE, SOLCH EINE „STYLE-SÜNDE“ ZU TRAGEN, MUSSTE ANFANGS AUCH MAL SPOTT HINNEHMEN. HEUTE FÄHRT KEINER MEHR OHNE HELM, AUSSER VIELLEICHT ZUM BÄCKER NEBENAN. WÄHREND DIE MEISTEN KÖPFE ALSO MITTLERWEILE GUT GESCHÜTZT SIND, IST DIE WIRBELSÄULE MEIST NOCH SÄMTLICHEN GEFAHREN AUSGESETZT - UND DAS, OBWOHL VERLETZUNGEN AN IHR OFT DRAMATISCHE FOLGEN HABEN KÖNNEN! ZUM GLÜCK GIBT ES JETZT SO GENANNT NECK-BRACES AUS DEM MOTOCROSS-SPORT, DIE SICH MITTLERWEILE VOR ALLEM BEI DOWNHILL-RACERN IMMER MEHR VERBREITEN. WIR HABEN DIE BEIDEN POPULÄRSTEN MODELLE FÜR EUCH GETESTET!

## MEINUNGEN VON PRO-RIDERN

**MARCUS KLAUSMANN**  
31 JAHRE, DOWNHILL-PROFI



„Ich hatte mir 2006 zwei Halswirbel gebrochen, das wäre mit einem Nackenschutz wahrscheinlich nicht passiert. Ich bin in letzte Saison einen Nackenschutz-Prototypen von Ortema gefahren, der bald auch auf den Markt kommen soll. Ich trage den Schutz bei den Downhill-Rennen genauso wie im Training. Selbst wenn ich Dirt fahre, trage ich den Nackenschutz. Am Anfang musste ich mich erst etwas daran gewöhnen, aber jetzt fahre ich nicht mehr ohne. Mein Kumpel Dr. Atur, der bei meiner Hals-OP dabei war, sagt immer zu mir, dass ich nicht mehr ohne fahren dürfe. Denn er hätte einmal meinen Hals operiert und beim zweiten Mal gehe es vielleicht nicht mehr so gut aus. Alles andere als die Wirbel kann man zur Not wieder zusammenflicken.“

**GUIDO TSCHUGG**  
WORLD-CUP-ZWEITER 4X

„Ich trage seit dem Rampage 2008 eine Leatt Brace. Der Hauptgrund für mich war, dass einer meiner besten Freunde einen Unfall hatte, sich dabei drei Halswirbel brach und seitdem gelähmt ist. Mit einem Nackenschutz wäre das vielleicht nicht so schlimm ausgefallen. Ich werde in Zukunft immer, wenn ich einen Fullface-Helm fahre, auch den Nackenschutz tragen, egal ob beim 4X, Freeride, Downhill, Motocross oder Enduro. Bis jetzt bin ich zum Glück noch nicht heftig mit der Leatt Brace gestürzt, aber ich kann sagen, dass sie mich überhaupt nicht behindert oder stört.“

**SASCHA MEYENBERG**  
4X-PROFI

„Ich werde den EVS ‚RC Evolution‘ fahren. Ich hab mich dazu entschieden, nachdem ich ihn beim Motocross-Fahren ausprobiert habe. Er stört mich absolut nicht, schaut stylish aus und schützt natürlich. Die 4X-Strecken werden immer schneller und aggressiver, so wie zum Beispiel in An-

dorra. Dort hat es mich letztes Jahr so aufgestellt, dass ich Glück hatte, dass nichts Schlimmeres passiert ist. Ich werde das System auf jeden Fall beim 4X-Fahren tragen, egal ob im Rennen oder beim Training. Beim Freeriden wahrscheinlich nicht, da ich dort ja keine drei anderen ‚Psychos‘ um mich herum habe, die mich überholen wollen. Man muss sich erst daran gewöhnen, es ist ein anderes Fahrgefühl, da man in den Kurven nicht wie ohne an den Kurvenausgang schauen kann. Doch wie gesagt: ein paar Mal anziehen und schon fühlt man sich sicherer.“

**PHILIPP BÜNNEMANN**  
15 JAHRE, DOWNHILL-NACHWUCHSFAHRER



„Ich bin in der letzten Saison schon mit einem Nackenschutz gefahren und habe mich damals dafür entschieden, weil ich mich damit gut gegen Verletzungen am Genick und am Hals schützen kann. Ich selber fahre die Leatt-Brace-‚Club‘-Nackenstütze für Erwachsene. Den Nackenschutz fahre ich eigentlich immer, egal ob im Training oder bei einem Rennen. Ich selber habe nur gute Erfahrungen mit der Leatt Brace gemacht: Man spürt sie kaum und sie erfüllt ihren Zweck. Ich kann also nur weiterempfehlen, mit einem Nackenschutz zu fahren.“

**MARCUS SCHIFFER**  
21 JAHRE, MOTOCROSS PRO

„Ich fahre seit etwas mehr als einem Jahr mit einem Nackenschutz. Nach einem Sturz beim Grand Prix in England, bei dem mir ein Stück Knochen vom Schädel abgebrochen ist, hatte ich für die darauf folgende Wochen eine Leatt Brace bekommen, weil mir die Gefahr zu groß war, noch einmal darauf zu stürzen. Ich hatte auch schon einige Stürze mit der Leatt Brace und ich muss sagen, mit meinem Nacken hatte ich danach keine Probleme. Ohne die Leatt Brace hatte ich nach einem Sturz, bei dem ich mit dem Kopf aufgeschlagen

bin, immer Nackenprobleme. Den Nackenschutz trage ich jetzt immer beim Fahren, egal ob Training oder Rennen. Seit ich die Leatt Brace trage, habe ich keine weiteren Verletzungen mehr gehabt und ich bin sehr zufrieden mit meiner Entscheidung.“

**ANTJE KRAMER**  
DEUTSCHE MEISTERIN DOWNHILL

„Da die Entwicklung im Bereich Schutzprotektoren immer mehr vorangeht, bin ich sehr froh, dass es jetzt einen Genickschutz gibt, den man beim Tragen nicht merkt, der beim Fahren nicht hinderlich ist und genau den Bereich schützt, der bei einer Verletzung am irreversibelsten ist! Ich bin der Meinung, in unserem Sport ist es einfach notwendig, seinen Körper zu schützen, dadurch minimiert man das Risiko, sich richtig zu verletzen! Und es wäre dumm, würde man nicht alle Möglichkeiten ausnutzen. Ich fahre den Genickschutz ‚RC Evolution‘ von EVS, der ist leicht und gut anpassbar. Sei Ende der Saison teste ich den Nackenschutz, habe ihn Gott sei Dank noch nicht gebraucht, aber einmal angepasst und man merkt ihn einfach nicht mehr. Und deshalb trage ich ihn, egal ob im Rennen oder beim Training oder auch, wenn ich nur zum Freeriden im Bikepark Winterberg bin.“

**WILFRED VAN DE HATERD**  
WELTMEISTER DOWNHILL, MASTER



„In den letzten Jahren sind immer mehr Unfälle in der Motocross- und MTB-Szene mit übelsten Verletzungen im Nackenbereich passiert. Da ich auch viel Motocross und Downhill fahre, gehe ich lieber auf Nummer sicher und fahre eine Leatt Brace ‚Club‘. Ich trage den Nackenschutz immer, egal ob ich Motocross, Downhill, Freeride oder Rennen fahre und selbst auch im Training. Meine Erfahrungen damit sind sehr gut. Glücklicherweise hatte ich letztes Jahr keine schlimmen Stürze. Ich fühle mich sicherer und ich fühle keine Einschränkungen beim Fahren.“

# EVS RC EVOLUTION RACE COLLAR



Der „RC Evolution“ wurde in Zusammenarbeit mit renommierten Orthopäden entwickelt und soll vor gefährlichen Kompressionen und Überdehnungen schützen, die gefährliche Wirbelsäulenverletzungen auslösen können. Das ist die Theorie. Aber wie sieht es in der Praxis aus? Das größte Problem stellt die Auswahl der richtigen Größe dar. Dazu sollte man am besten in einen Shop gehen und die verschiedenen Größen ausprobieren, damit der Nackenschutz auch richtig sitzt. Hat man die richtige Größe gefunden, beginnt die individuelle Einstellung. Der Nackenschutz besteht aus drei Teilen: dem Teil, das auf den Schultern sitzt, einem „Neck Collar“ und dem Gurtsystem. Man kann den „Neck Collar“, das ist der weiche Teil des Nackenschutzes, den man per Klettverschluss am härteren Teil befestigt, herausnehmen und aufmachen. Im Inneren befinden sich drei Schaumstoffe. Diese können einzeln herausgenommen werden, um die Höhe anzupassen. Wenn man die richtige Höhe eingestellt hat,

kann man noch entscheiden, ob man das Gurtsystem benutzen möchte oder nicht. Auch hierfür sollte man sich etwas Zeit nehmen, um die einzelnen Gurte richtig einzustellen. Wenn man dann alles richtig angepasst hat, geht es ans Fahren. Am Anfang ist es etwas ungewohnt und es stört, dass man den Kopf nicht weiter in den Nacken bekommt. Dieses Gefühl verschwindet jedoch nach 20 bis 30 Minuten und man merkt den Nackenschutz kaum noch. Wir sind das System mit den Gurten und ohne gefahren: eigentlich kein großer Unterschied. Wenn man jedoch viel springt und sich auf dem Bike bewegt, dann empfiehlt es sich, das Gurtsystem zu nutzen, weil der Nackenschutz dann noch weniger stört als ohne Gurte. Auf der Internetseite von EVS findet man ein gutes Video, das das Einstellen und Anlegen des Nackenschutzes einfach erklärt und eine gute Hilfe beim Umgang mit dem System ist. Wir haben den Nackenschutz auch zusammen mit einer Protektorenjacke getestet und festgestellt, dass die beiden Systeme zusammen funktionieren, man sich aber überlegen muss, in welcher Reihenfolge man die Protektoren anlegt. Wir denken auch, dass es von Vorteil ist, wenn man seine Protektorenjacke beim Kauf mit zum Anprobieren nimmt, um so feststellen zu können, ob die beiden Sachen zusammenpassen.

## FAZIT

Bei einem Preis von nicht einmal 200 Euro kann man eigentlich nichts falsch machen, wenn man sich für den „RC Evolution Race Collar“ von EVS entscheidet. Nur reicht der Kauf allein natürlich nicht viel, nur das regelmäßige Tragen schützt vor irreparablen Verletzungen.

- Preis:** 199,90 Euro (Ersatz-„Neck Collar“ 14,90 Euro)  
**Größen:** S (22 - 45 kg, Kids Size), M (45 - 70 kg), L (70 - 110 kg) und XL (110 kg plus)  
**Farben:** schwarz, rot, blau, weiß  
**Sonstiges:** kann mit oder ohne Gurtsystem gefahren werden  
**Infos:** [www.evs-sports.com](http://www.evs-sports.com)  
**Vertrieb:** [www.zwheef-distribution.com](http://www.zwheef-distribution.com)

# LEATT BRACE GPX CLUB



Die Leatt Brace war eine der ersten Nackenstützen auf dem Markt, vor nicht allzu langer Zeit aber noch schweine teuer. Mittlerweile gibt es drei verschiedene Versionen, die günstigste ist preislich mit 199 Euro ähnlich erschwinglich wie das EVS-Teil. Wir haben das Mittelklasse-Modell „GPX Club“ für 399 Euro getestet. Hier gibt es nur zwei Größen, dafür besitzt die Leatt Brace aber eine Menge Einstellmöglichkeiten. Für erwachsene Fahrer ist in der Regel Größe M richtig. Mit verschiedenen langen Spacern lässt sich die „Kragenweite“ variieren, außerdem kann man den Winkel der Nackenstütze anpassen und somit die Bewegungsfreiheit einstellen. Wie auch bei EVS steht es einem frei, den Protektor mit oder ohne Gurt zu tragen. Auch hier reißt es herumprobieren und für sich selbst das

Optimum finden. Man kann die Brace komplett unter dem Rückenpanzer und dem Trikot fahren, was allein aber sehr schwer zu bewerkstelligen ist. Das Trikot darüber zu fummeln ist allein schon gar nicht so einfach, außerdem sieht es dann aus, als wenn der Kragen zwei Meter Durchmesser hätte. Am Ende hat sich die Variante komplett drüber mit Gurt als am angenehmsten herausgestellt. Wir haben mit verschiedenen Safety-Jackets kombiniert (66i „Pro Pressure Suit“, Dainese „Safety Jacket“, IXS „Battle Jacket“, O’Neal „Mad Ass Pro“) und bei allen hat es problemlos gepasst. Je nachdem, wie dick die Jacke aufrägt, kann man die Brace gut mittels der Spacer anpassen. Wie man am Ende den Bewegungsradius an der Brace einstellt, ist aber Geschmacks-, Erfahrungs- und Gefühlssache. Zum Fahrfeeling: Einmal richtig angepasst sitzt das Teil ziemlich safe. Beim Laufen, Schieben, Gucken ist es erst einmal ungewohnt, etwas eingeschränkter zu sein, insbesondere wenn man ständig den Helm auflässt. Doch beim Fahren ist die Brace sehr unauffällig (wie eigentlich jede vernünftige Protection). Genau genommen merkt man eigentlich gar nichts davon. Warum also ohne fahren? Genau diese Frage drängt sich einem sehr bald auf, wenn man das Teil einmal vergessen hat. Schon nach kurzer Zeit ist es automatisch immer dabei, wenn mit Fullface-Helm gerockt wird. Nach etwa einem Jahr gab es bis auf eine Kleinigkeit keinen Stress: Die Verschlusschnallen waren minimal ausgeleiert, so dass man etwas aufpassen musste, dass sie korrekt einklicken und nicht klemmen.

## FAZIT

Ohne Brace zu fahren wäre genauso doof wie ohne Helm zu fahren. Die Leatt Brace stört nicht, bietet aber zusätzliche Sicherheit für die Wirbelsäule. Warum also nicht alle Sicherheitsreserven ausschöpfen? Die Kohle sollte es euch wert sein!

- Preis:** ca. 199 Euro (Adventure), 399 Euro (Club), 499 Euro (Sport)  
**Größen:** S, M  
**Farben:** schwarz  
**Sonstiges:** Die Modelle „Club“ und „Sport“ kommen mit verschiedenen Distanzstücken zur individuellen Anpassung. Kann mit oder ohne Gurtsystem gefahren werden  
**Infos:** [www.leatt-brace.com](http://www.leatt-brace.com)  
**Vertrieb:** k.A.