

A photograph of an older man with white hair, wearing a dark t-shirt with the number '39' and blue jeans, leaning over a red Ducati GT 1000 motorcycle. The motorcycle is parked on a cobblestone street in front of a building with a yellow door. The man is looking towards the camera with a slight smile. The motorcycle has a large chrome exhaust pipe, a black seat, and a red fuel tank with 'DUCATI' and 'GT 1000' branding. The background shows a dark interior of a building and a license plate that reads 'AW 78' and 'F'.

Seniorenerlebnis auf
„schwerer“ Ducati

IST WENIGER DOCH MEHR?

Wir Motorradfahrer werden statistisch immer älter. Aber auch ganz individuell. Eine Erfahrung, die Jan Leek – noch 78-jährig – im Sattel seiner Ducati GT 1000 ebenso macht. Nun denkt er über ein leichteres Motorrad nach, ehe es mit 80 in seinen Knochen knirscht ...

Die Rechtskurve führt bergauf, drei dicht aneinander stehende Birken sind meine Markierung fürs Einlenken: Gas kurz weg und dann wieder an. Das Röcheln aus der Pierobon-Luftfilterbox liefert den Unterton zum fetten V2-Bass. Ich bewundere die Birken einen Tick zu lange, muss die Linie „brechen“, also fix einknicken und korrigieren. Der Bogen wird zackig, das Erlebnis aber seelensanft.

Ich bin auf dem Heimweg von Spa-Francorchamps, ziehe quer durch die Landschaft auf kleinsten Straßen durch die Ardennen und die Westeifel, tuckere blubbernd durch ein Dorf. Meine Gashand wird allmählich müde, die Feinkontrolle ist so spät am Tage bereits etwas zerrüttet.

Stoppszeichen. Meine Augen scannen den Boden vor der Haltelinie, suchen den Teerbelag ab, der breite Hinterreifen steuert auf dem welligen Asphalt unschön mit, als der linke Fuß tastend ausfährt, nach Halt sucht. Kommt Verkehr von links? Weiß ich nur noch richtig, wenn ich wirklich stehe, doch die linke Hüfte mag solche Stopps nicht mehr so gerne ...

Ich werde alt. Nein, keine Bange; ich habe vor, viel älter zu werden und noch lange Motorrad zu fahren, aber ... Nun ja, es gibt Einschränkungen, eine lange Tour strapaziert den Rücken mehr als früher, friert die linke Hüfte auf eine komische Art ein und am späten Nachmittag ... Sagen wir es mal so: Ich werde schneller müde. Mein Hausarzt meint, ich soll die Zahlen meiner Geburtsurkunde genauer lesen.

Im nächsten Jahr werde ich 80. Als ich im vergangenen Jahr mit meiner Retro-Ducati GT volle 8000 Kilometer abspulte, wurde mir klar, dass das Ducati-typische Ruckeln bei niedrigem Tempo schlimmer geworden ist. Vor allem bei unebenem Belag. An der Maschine liegt es nicht, eher an meiner Motorik und schwindender Muskelkraft. (K)ein Trost: Allein in dieser Lage bin ich nicht. Das Internet ist voll von Videos und Fotos umgekippter Maschinen mit einem verdatterten Besitzer daneben. Im besten Falle.

Oft sind es schwere Tourenmaschinen vom Schlage BMW GS oder der noch dickeren GS Adventure, die da der Schwerkraft folgen. Tja, im Augenblick des Kaufs, den Traum von der großen Weltreise vor dem geistigen Auge, gab's noch alles an denkbarem Zubehör mit auf den Weg. „Vollausstattung“ heißt wohl das Stichwort. Von oben gesehen bekommt solch eine GS(A) dann schnell das Ausmaß eines Kleinwagens ...

Das Fahren ist nicht das Problem, bestimmt nicht mit genügend Erfahrung. Das Zusammenspiel aus Gasgriff, Bremse

und Schräglage hält immer noch schön das Gleichgewicht. Beschwingte Kurven sind bei uns Veteranen alter Schule nicht so das Problem. Wohl aber das „Fuß fassen“ beim Anhalten, mit weit über 200 Kilo an den Lenkerenden jonglierend und noch keinem abstützendem Fuß auf dem rettenden Boden ... Auch das Aufsteigen war früher schon mal flüssiger, gelenkiger.

Chappy, ein mir bekannter gebürtiger Engländer, kaufte als Wiedereinsteiger einen 1600er-Yamaha-Cruiser. Mit vereinten Kräften haben wir die schwere Maschine aus den Straßengräben verschiedener Bergstraßen in Andalusien gezogen, geschoben, gehievt. Chappy ist vielleicht 1,60 Meter groß. Nach zwei Jahren Leidensweg wurde er mit einer gebrauchten Yamaha SR 250 Custom glücklich. Genau das ist der springende Punkt. „Leichter und kompakter“ heißen unsere Zauberworte.

Bei meinem Rentenantritt vor mehr als 13 Jahren landete im Briefkasten eine Broschüre meiner Krankenkasse; es ging um die Anforderungen und Gefahren meiner neuen Lebensphase. Keine Literatur für schwache Nerven! Meine Frau hatte mir verboten weiterzulesen. Mir ist trotzdem aufgefallen, dass die empfohlenen Stretch- und Dehnübungen etwa die gleichen Herausforderungen darstellen wie das Anziehen von vernünftiger Motorradkleidung. Motorradstiefel moderner Art, das ist der Olymp im Kraftsport der Senioren! Sehr herausfordernd für Blutdruckpatienten mit Handicap.

Das Seniorenalter malt unseren Körpern Konturen und bringt (Augen-)Leiden mit sich, welche die Diskussionen über Fahrtüchtigkeit im hohen Alter durchaus rechtfertigen. Gerontologie, die Wissenschaft vom Prozess des Alterns sowie des Alters als Lebensphase aus biologischer, soziologischer und psychologischer Sicht. Motorradfahrer haben meist keine soziologischen Probleme, befinden sie sich doch

in einem belastbaren sozialen Umfeld, seien es Freunde oder wenigstens Communities mit Motorrad als Ankerstelle. Ein alter Witz mit wahren Kern besagt: Auf dem Parkplatz vor psychologischen Praxen steht selten ein Motorrad.

Aber die Psyche jedes Einzelnen von uns verändert sich mit der Zeit, alles wandelt sich: Motorräder sehen anders aus, psychedelisch getunkte Lackierungen, eine Gestaltung im Manga-Design ... Meine Seele ist davon ebenfalls betroffen, ich fühle mich nach Jahrzehnten im Sattel verunsichert. Das wird als altersbedingt bezeichnet. Also auf Kalzium-Zufuhr, Vitamin B₁₂ und Bewegung achten, fröhlich denken, einen neuen Helm kaufen und die Sonne genießen.

Als sich erste Anzeichen einer physischen Gebrechlichkeit bemerkbar machen (und die Kombi klemmt) ist es zunächst kein großes Problem. „Was soll's? Ich bin alt!“ Als sich aber das Motorrad beim Rangieren schwerer anfühlt, kommen Gedanken auf à la „Bin ich jetzt zu alt?“. Nein, es ist nur so, dass die Stufen meiner biologischen Entwicklung einen Spalt zwischen mich und mein Motorrad getrieben haben. Es ist für mich im Hier und Heute mittlerweile einfach das falsche Motorrad!

Man erzählt mir, dass in Japan ein Element der Führerscheinprüfung darin besteht, das Motorrad vom Boden hochzuheben. Der Grund ist einfach: Die Länge

„Mein Hausarzt meint, ich soll die Zahlen meiner Geburtsurkunde genauer lesen“



Keine Angst vorm losen Untergrund: Für den gereiften Fahrer ist das kein Problem ...

der Extremitäten des Fahrers und seine Muskelkraft entscheiden die Kontrolle über das Motorrad, besonders beim Langsamfahren im Stadtverkehr. Mit dieser Übung werden also die Rahmenmöglichkeiten abgeklopft. Es gibt aber bei der Wahl des Motorrads immer eine Sperre: die Selbsteinschätzung. Hier spielen soziale Einflüsse und psychologische Beweggründe die Hauptrollen.

Es gibt keinen Grund, eine Ray Ban zu tragen, eine Rennkombi für 6000 Euro zu

kaufen oder ein Ladevolumen von 90 Liter für eine Tagestour mit sich herumzuschleppen... aber... die menschliche Natur strebt nach mehr. In meinem Kopfkino bin ich der Star und der Star soll auf der Spitze der Pyramide tanzen. Da passt ein Mofa nicht! Auf den Boden der Tatsachen zurückzukommen, verlangt ein neues Denkmuster. Die Show spielt in den oberen Rängen, einfach ausgedrückt ab 150 PS, obwohl PS hier synonym für elektronische Ausstattung, feinste Materialien, 200er

Hinterreifen und Exklusivität stehen. Vergleichbar mit Rolex & Co.

Klar versetzt auch mich eine MV Agusta Superveloce 1000 Serie Oro in Verzückung, aber darum geht es nicht. Nutzbare Fahrdynamik ist mir heute wichtiger als reine Motorleistung oder Exklusivität. Da fällt für mich sofort jeder Cruiser weg. Und dazu auch alles über 200 Kilogramm, alles allzu Hochbeinige... Und schon stehe ich bei den preiswerten Mittelklasslern. Und schwanke jetzt zwischen gebrauchter Honda NX 650 (optisch für mich noch gut erträglich) und neuem Triumph Scrambler 400. Der ist geradezu attraktiv und 26 Kilogramm leichter als meine geliebte Ducati!

Vielleicht ist das der richtige Weg, und weniger nun doch mehr: Mit rund 40 PS das Motorrad fahren wieder ganz neu entdecken, unbeschwert genießen. Im Wortsinn. Indem ich mir eine neue Maschine kaufe. Und schon das „lustvolle Vorspiel“ dazu voll genieße: Stöbern im Internet, Kaffee trinken beim Händler meines Vertrauens. Gibt es eigentlich noch Motorrad-Prospekte? Die klare Botschaft: Ich bin also doch nicht zu alt! Stattdessen freue ich mich jedenfalls wie ein kleiner Junge auf meine Erleichterung auf zwei Rädern. ■



Ducati GT 1000. Motorrad-Gourmets feierten Ducatis 2006 präsentierte „Sport Classic“-Reihe. Die GT zitierte Ducatis erste Serien-750er mit V2. Jan trimmte sie mit Scheibe, Gepäckträger und Öhlins tourentauglich. 92 PS, 830 Millimeter Sitzhöhe, moderate 209 kg Gewicht



Triumph Scrambler 400 X. Im Duett mit der Straßen-Schwester Speed 400 ist der fesche Scrambler Triumphs Topseller. 19-Zoll-Vorderrad und große Bodenfreiheit schrauben die Sitzhöhe des schmalen 40-PS-Singles auf 840 Millimeter. Gewicht: 183 kg, Preis ab 6595 Euro



Autor: Jan Leek
leserbriefe@motorradonline.de

Fotos: Archiv Jan Leek (2), Björn Leek, Claudia Werel, Markus Biebricher, Triumph

Kurzbiografie: Ein wilder Hund wird niemals ganz zahm...

Jan Leek ist nicht einfach nur ein älterer Motorradfahrer. Sondern ein echter Charakterkopf der internationalen Motorradszene. Er ist Motorradflüsterer, Journalist, Fachbuchautor, Romancier, Rennleiter, Nordschleifen-Instruktor, Tourguide und MOTORRAD-Mitarbeiter.



Jan auf großer Fahrt: Mit Nachrüst-Verkleidung und Harley-Koffern an seiner geliebten Guzzi

Jan Leek wird 1946 nahe Göteborg geboren. Bereits 1961 tritt das erste Moped in sein Leben, eine Zündapp KS 50 Sport. Ein Jahr später folgt eine Husqvarna 175 Silverpil. 1964 verwandelt er eine BSA 650 Golden Flash in einen Café-Racer. Parallel zur Motorradliebe wächst Jans Liebe zur Literatur, er verschlingt alle großen Schriftsteller. 1965 erwirbt er eine AJS 500 als Scrambler, 1966 die Matchless G 12 CSR 650, „das schlechteste Motorrad, das ich je hatte“. Immerhin besucht er damit seinen ersten GP in Assen. 1968 kommt eine Honda 450, die Jan von der Matchless erlöst, er schuftet für seine Magister-Arbeit. Bald kommt die zweite AJS und 1970 die Moto

Guzzi V7 Special. Er führt die Italienerin bis in den Iran. Nach 70 000 Kilometern tauscht er sie gegen eine V7 Sport und experimentiert nebenher mit einer Werksmaschine von Husqvarna. Der Motorrad-Gourmet folgt auch beruflich seiner Neigung. Die frühen 70er-Jahre verbringt er im Qualitätsmanagement von Honda Schweden, begleitet von einer CB 750 und einer frisierten XL 250. Mit der XL fährt Jan sein erstes Enduro-Rennen.

1978 fasst der Schwede Fuß als Motorrad-Journalist. Seine Beiträge erscheinen in zahlreichen Motorrad-Zeitschriften. Gleichzeitig ist er Rennleiter in mehreren schwedischen Langstrecken-Teams, holt 1982 mit den Fahrern Vesa Kuitalahti und Peter Linden den fünften Platz in

Le Mans. Irgendwann wagt Jan den Sprung in die deutsche Eifel und erwirbt ein Haus nahe seinem geliebten Nürburgring. Hier bekommt er mit seiner dritten Ehefrau zwei Söhne. Jan ist international vernetzt, hat etliche Bücher über Motorräder und Menschen geschrieben, sich an Romane gewagt und Bilder gemalt. Motorsport-Enthusiasten aus ganz Skandinavien und England holte er an den Ring. Jan übersetzt Texte auf Deutsch, Schwedisch und Englisch. Für MOTORRAD Schweden übersetzt er Inhalte der deutschen Mutterzeitschrift. Zudem war er lange Instruktor auf der Nordschleife. Mit seiner vierten Frau Gunda ist Jan genauso glücklich wie derzeit noch mit seiner Ducati GT 1000. MB