

MOTORRÄDER

# Easy Rider mit Rückenstütze

Vom Jugendkult zum Rentnerwahn – Deutschlands Motorradfahrer werden immer älter. Für Altrockers mit defekten Bandscheiben gibt es bereits orthopädische Sitzbänke.

**R**olf aus Hamburg-Bergstedt war 69 Jahre alt, als er seinen großen Traum auszuleben begann. Er nahm ein paar Fahrstunden, kaufte sich eine Harley-Davidson Ultra Classic Electra Glide und tauschte das Sakko gegen eine schwere Lederjacke. Bei schönem Wetter rauscht der Rentner nun durchs Land und genießt seinen Luxusliner, der bei Dunkelheit blinkt und glitzert wie das Raumschiff Enterprise.

Die voll ausgestattete Maschine ist mit ihren knapp 400 Kilogramm so schwer, dass Rolf sie in kritischen Situationen kaum halten kann. Dreimal schon ist sie ihm umgekippt, nur die mächtigen Chrombügel verhinderten größere Schäden an dem Motorrad. Sicherheitshalber trägt Rolf seitdem hohe Stiefel.

Der Mann liegt voll im Trend, Motorradfahrer werden immer älter. Das Durchschnittsalter der Biker liegt hier zu Lande bei über 40 Jahren. Und die Perspektive ist eher mau: In den Vereinigten Staaten ist die Vergreisung der Rebellen auf zwei Rädern sogar noch weiter fortgeschritten. Der demografische Faktor bereitet der Zweiradbranche Sorgen. Seit Jahren gehen die Neuzulassungen für Motorräder in Deutschland zurück – denn junge Käufer sind schwer zu finden, das Motorrad ist offenbar nicht mehr en vogue. Zu den Profiteuren des Trends zum Altrockers gehören allenfalls die Hersteller edlen Zubehörs und maßgefertigter Sitzbänke, auf Wunsch sind auch Rückenstütze und Heizung lieferbar.

BMW, von jeher auf einen arrivierten Kundenstamm ausgerichtet, bietet bereits ab Werk Griff- und Sitzheizung für das Oberklassemodell K 1200 LT. „In der Regel stellen die Käufer in dieser Kategorie ihre Maschinen komplett aus“, weiß BMW-Sprecherin Stefanie Löwenstein. Dann

werden die 20 000 Euro leicht überschritten. Doch der Kundtschaft über 40 ist der Wohlfühlfaktor das wert.

Wenn Andreas Päper, Inhaber der Firma Q-Bike-Technik, einmal im Monat zum Treffen in seine Werkstatt in Hamburg-Rothenburgsort einlädt, dann kommen wahrlich keine jungen Wilden. Unter den Helmen schimmert es oft silbergrau. Triumph-Händler Päper hat schon seit Jahren keine Maschinen der Einsteigerklasse mit 34 PS verkauft. Die neue Rocket III hingegen, ein 2,3-Liter-Monster mit 142 PS, hat Lieferzeiten bis November.

Käufer der schweren Maschinen sind nach Einschätzung von Michael Kusmanov vom Industrie-Verband Motorrad vor allem Menschen, die sich spät einen Jugendtraum erfüllen. Die Harley-Davidsons, einst als Rocker-Marke verschrien, werden heute zunehmend von Werbern und Rechtsanwälten im gepflegten Outlaw-Outfit gesteuert. Manch exklusives Teil aus dem Zubehörkatalog tarnt schon mal die Malaisen des Old Riders, wie junge Biker ätzen: „Die ballernden Auspuffrohre sollen das klappernde Gebiss übertönen.“

Der Nachwuchs dagegen zögert. 85 Prozent der Führerscheinabsolventen verzichten heute auf den so genannten Offenlappen, der locker 1500 Euro extra kosten kann. Sie stören sich am Rentnerimage, zudem sind attraktive Maschinen kaum unter 7500 Euro zu haben. Die Industrie versucht, den einst so lukrativen Jugendwahn mit Auftritten auf Rockfestivals neu zu be-

leben und ließ die Cover-Band Superstarfuckers die Bikerhymne „Born to Be Wild“ zeitgemäß aufpeppen.

Denn die Konsumfreude der grau melierten Klientel ist analog zur Lebenserwartung begrenzt. „Die kaufen sich ein Motorrad mit Restlebenslaufzeit“, sagt Jann Kramer, Motorradhändler aus Frankfurt am Main. Altbiker gäben nur einmal ordentlich Geld aus, dann sei Schluss. Maschinen, die nur bei schönem Wetter gefahren würden, hätten kaum Verschleiß. So blieben den Werkstätten nur die Inspektionen als Verdienstmöglichkeit.

Auch sonst bereiten die alten Herren mit den kräftigen Maschinen nicht nur Freude. Obwohl für Sex und Drugs and Rock'n'Roll längst zu alt, führt die biologisch begründete Vernunft nicht zu einer Senkung der Todesrate bei Unfällen. Die Oldies gelten zwar als vorsichtiger, doch der fehlende Unfallfaktor Übermut, der die Jugendlichen aus der Bahn wirft, wird durch eine viel größere Unsicherheit mehr als wettgemacht.

Und im Fall des „Morbus Kawasaki“, wie der Tod auf zwei Rädern nach dem Hersteller der einst schnellsten Serienmaschine der Welt genannt wird, kommen die rollenden Oldies als Organspender längst nicht so oft in Frage wie ihre jüngeren Schicksalsgenossen. Die kranken Lebern und kaputten Nieren der Endfünfziger sind zur Transplantation nur bedingt geeignet.

So profitieren von den betagten Flitzern nur Firmen wie der US-Hersteller Corbin, der sich auf breite, tiefe und beheizte Sitz-

bänke spezialisiert hat, auf Wunsch mit Rückenstütze. Nach einem Bandscheibenvorfall zählt auch Frank Pietzarka, 49, aus Wuppertal zum Kundenkreis. Die rezeptfreie Rückenstütze für seine Suzuki VZ 800 Marauder verhilft ihm nun zum beschwerdelosen Fahren.

Sefer Kaskan garantieren die wirbelgeschädigten Biker jedenfalls den Fortgang der Geschäfte. Vor 15 Jahren begann der Handwerker in Berlin, die Sitzbänke von Motorrädern junger Leute mit neuen Bezügen optisch aufzupeppen. Heute baut er für eine überwiegend ältere Kundtschaft orthopädische Sitzbänke. Die werden mit Schäumen verschiedener Stauchwerte neu gepolstert, mit Gel unterstützt, verbreitert oder verschmälert. Unermüdlich wird so das neue Lieblingsspielzeug der Alten dem jeweiligen Versehrtengrad angepasst. Kaskan: „Wir probieren so lange, bis der Fahrer schmerzfrei im Sattel sitzt.“

ANDREAS ULRICH

Harley-Davidson-Treffen in Hamburg: „Klappernde Gebisse“



CARSTEN REIDER / DPA