

Wer verstehen will, warum die japanischen Customizer solch einen einzigartigen Stil pflegen, muss sich den Alltag in Tokio ansehen. Wir haben uns mit Daisuke Mukasa, dem Kopf von Animal Boat, auf eine gemeinsame Spritztour durch die Megacity begeben.

MIT VOLLGAS ÜBER DIE RAINBOW-BRIDGE AUF MOTORRADSAFARI DURCH TOKIO

Text und Bild: SVEN WEDEMEYER



Einmal mehr hat uns die Faszination des Unbekannten um den halben Globus getrieben. Denn wir können einfach nicht genug bekommen von fremden, unentdeckten Welten. Und weil Tokio der Ruf eines gar nicht kleinen, aber wirklich feinen Hotspots intensiv gelebter Motorradkultur vorausseilt, war unser Erscheinen auf der Insel Honshū nur eine Frage der Zeit. Jetzt ist sie gekommen.

Ordentlich gejetlagged fallen meine Füße Punkt sieben mit dem Piepen des Weckers aus dem Bett des kleinen Hotelzimmers. In Deutschland geht man jetzt ins Bett. Hier hingegen erwacht die Stadt langsam zum Leben. Aus dem Fenster im siebten Stock blicken meine verschlafenen Augen durch den Dunst des Morgens. Unendlicher Beton. Das viele Grau gilt als die schmucklose Kehrseite der größten Metropolregion der Welt, die – das wird sich noch zeigen – andernorts kachelbunt ist. Rund 40 Millionen Menschen wohnen, arbeiten und leben hier – auf einer Fläche, die gerade mal vier Prozent der Bundesrepublik entspricht.

CRAFTRAD-Chef Christoph begegnet mir ein paar Minuten später auf dem Flur. Ich so: „Moin“. Er so: „Moin“. Nach einem Frühstück mit lebhafter Konversation, gesüßtem Rührrei, grünen Bohnen, Reis und Agar-Agar hüpfen wir ins Taxi. Ein neuer alter Toyota – mit Starrachse, dem Charme der frühen 90er und innovativem Touch-Display als Insignie japanischer Technik-Sucht. Auf den Straßen herrscht lebendiger Trubel, den wir uns allerdings intensiver ausmalen. Kein Chaos, keine Hupkonzerte, kein Mega-Stau. Zur Rushhour geht in Tokio alles gesittet seinen Gang. Nicht schnell, aber mit maximaler Effizienz.

Beim Motorrad-Noah

Am anderen Ende der Stadt sind wir mit Daisuke Mukasa für eine etwas andere Stadtrundfahrt verabredet. Er ist Eigentümer des *Animal Boat*, einer Werkstatt, die genau das ist, was ihr Name erahnen lässt: eine Arche für überlebenshungriges Altmetall, ein Rückzugsort für vom Aussterben bedrohte Motorrad-Spezies. Als wir schließlich vor dem Laden mit den roten Lettern über der

Tür stehen, schießt Daisuke gerade auf der anderen Straßenseite vorbei. Man kann nur seinen gebückten Oberkörper und unter ihm ein paar Räder erkennen. Den Rest verdeckt die Leitplanke. Dazu nimmt mein Ohr einen ziemlich freizügig atmenden Vierzylinder wahr, der die Lust an der Benzinverbrennung regelrecht aus sich herausschreit. Was fährt der Kerl da bloß? Augenblicke später parkt Mukasa-San seine graue Rickman-Honda vor der Werkstatt und heißt uns mit einem munteren „konnichi wa“ willkommen. Wir erwidern den Gruß des hageren Mannes mit gekonnter Verbeugung und einem kräftigem Handschlag. Gelebtes Multikulti.

Es beginnt zu regnen. Helm ab, Kippe an, Schlüssel ins Schloss. Der Motorrad-Noah öffnet für uns die Pforten seines Reichs, das aus allen Nähten platzt. Jeder Quadratmeter des ölgetränkten Betonbodens ist zugestellt mit mehr oder weniger fahrbereitem Material, Rennvergäsern, original verpackten Matchbox-Autos, einem patinierten Maschinenpark und Devotionalien, die sich nun mal über Jahrzehnte

Hauptsache Starrachse: im Toyota-Taxi zum Animal Boat



Christoph (links), Daisuke (rechts) im *Animal Boat*

Treibgut aus 20 Jahren professioneller Motorradleidenschaft





Ohne die Rickman-Honda würde das *Animal Boat* nie ablegen

in einer solchen Männerhöhle ansammeln. Waffen, Fahrräder, Bilder vergangener Zeiten. Mein kindliches Ich verabschiedet sich stante pede von der Idee, den Tag im Freien zu verbringen. Hier will ich bleiben!

Daisuke kennt die Motorradszene wie kaum ein Zweiter, ist seit über 20 Jahren mit dem *Animal Boat* unterwegs und wurde so zwangsläufig zum Lokalhelden. Er schraubt an historischen Maschinen oder organisiert mit Freunden und seinem *Curry Speed Club* Klassiker-Rennen für eine wachsende Gemeinde. Denn viele Japaner finden Spaß daran, sich auch mit einer Honda Super Cub, 50 Kubik und 6 PS, auf der Rennstrecke zu messen. Die zierlichen Viertakter – Gegenentwurf zur europäischen Vespa – sind mit 90 Millionen Exemplaren der Welt und gelten als Design-Ikone Japans. Die Alltagsmulis gehören fest zum Straßenbild, können Einsteigern bei der Zeitenjagd auf dem Rundkurs aber auch mächtig Spaß bereiten.

Die unkomplizierten Leichtgewichte aus den 60ern und 70ern sind Daisukes liebste Kinder. Obwohl – nicht ganz! Den ersten Platz vergibt er doch an den Bock vor der Tür, an seine Rickman-Honda. Denn was schon in Europa ein edles, rares Biest ist, gilt im fernen Asien als absolute Ausnahmerecheinung. Zwar lieben Japaner die heimischen Bikes der „großen vier“. Doch der Reiz des Unbekannten wirkt eben auch in Nippon, sodass alte Harleys und Indians oder gut abgehangene Europäer eine regelrecht magnetische Wirkung haben. Doch weil die nationale Besteuerung seit Jahrzehnten Bikes unter 400 Kubik bevorzugt, sind die aus dem Vollen schöpfenden, ausländischen Hubraumriesen eher einer wohlhabenden Elite vorbehalten. Noch einige Male erblicken wir deshalb nicht nur CBs, TWs und Ninjas an Kreuzungen, sondern vernehmen auch den eindringlichen Sound italienischer Lafranconis oder schüttelnde Harley-Vibes. Denn ewig lockt das Fremde ...

Kein Wunder also, dass Daisuke seinem britischen Spezialrahmen mit Japan-Four verfallen ist. Dem Motor half er mit einem 4-in-1-Auspuff und Keihin-Flachschiebern auf die Sprünge – eine Art Volkssport in japanischen Werkstätten, die mit Rundschieber-Vergasern ungefähr so viel anfangen können wie wir mit hiesigen Speisekarten. Das Ergebnis ist ein zum Niederknien schöner, authentischer Nippon-Renner mit englischem Akzent.

Trio auf Safari

Zu unserer Überraschung überlässt Daisuke ganz uneigennützig Christoph diesen Schatz und empfiehlt mir eine patinierte Honda CB 72 für die anstehende Spritztour. Wir staunen nicht schlecht, als er seinen Untersatz – die neue BMW R nineT Racer – aus der Werkstatt schiebt. In Deutschland ist der Retro-Boxer noch nicht einmal im Handel – doch die Bayern offenbar interessiert an der Meinung unseres Gastgebers, der mit halb-verkleideten Bikes so seine Erfahrung

hat. Nun stehen der brandneue Boxer und das alte Honda-Eisen vereint nebeneinander. Beide zelebrieren die große Kunst des Cafe Racing: eine flache, lange Linie, die schmale Kanzel an der Front, der dominante Tank und an beiden Karren knackige Hintern. 40 Jahre Abstand liegen zwischen ihnen, aber sie atmen eine Kultur.

Wir schwingen uns als Trio in die Sättel. Mit der störrischen Rickman hat Christoph anfänglich Probleme. Und auch die 250er unter meinem Hintern verlangt ein Update der Synapsen. Ihr Motor dreht erstaunlich flockig über die Sieben, die Trommelbremsen wollen aber zur Arbeit überredet werden. Der kompakte Twin verlangt schlicht nach einer

intensiven Auseinandersetzung mit der Mechanik. Ein Traum, wenn man sie beherrscht. Aber die Hölle für einen Grünschnabel im wuseligen Linksverkehr, wenn es in Tokio zur Mittagsstunde schlägt. So entschwindet Daisukes Racer schon fast am Ende der Straße. Also: Gas ohne Rücksicht auf Verluste! Verunsichert grinsen Christoph und ich uns zu und winkeln das rechte Handgelenk ab. Die Rickman jubelt los. Ich hetze mit der Kleinen hinterher. Wird schon gut gehen.

Und wie das gut geht! Weil der gemeine Japaner eben doch nicht dem Klischee des obrigkeitshörigen, konformistischen Roboters entspricht, sondern spätestens auf der Stadtautobahn als Egomane zum lustvollen Angriff bläst. Der

abgefahrte Highway windet sich seit den Olympischen Spielen 1964 in multiplen Ebenen wie eine Schlange auf Stelzen über der Stadt und bietet Raum für eine sehr zwanglose Auslegung des Speedlimits. Schild mal zwei, das ist hier die Praxis. Der gegenläufige Zeiger auf dem Cockpit der Seventy-Two pendelt daher meist jenseits der 100. So gewinnen Christoph und ich langsam Vertrauen in unsere Öfen. Denn die Umgebung scheint vertraut. Riesige Wohnblöcke, kryptische Verkehrsschilder, lustige Kleinwagen, flirrendes Neonlicht im Tunnel. Es dämmert mir: Schon als Teenie bin ich auf diesen Straßen gefahren. In aufgemotzten Nissan Skylines, völlig digital, auf der PlayStation. *Gran Turismo*, anyone?

Der Fischmarkt Tsukiji



Alles Gute kommt von oben ...



Daisuke nimmt die nächste Ausfahrt mit flottem Strich. Tsukiji, der weltweit größte Fischmarkt, lockt mit historischer Kulisse und wilden Delikatessen aus der Tiefe des Pazifiks. Wir Trottel haben jedoch verplant, dass der frische Fisch schon am frühen Morgen ins Netz ging. Die Hallen aus den 30ern öffnen immer um fünf Uhr zur Händler-Auktion. Uns bleibt daher nur der Trost, am Nachmittag in den unzähligen Schnellrestaurants und Bretterbuden ein paar kulinarische Besonderheiten zu entdecken. Getrocknete Kraken, Haifischflossen, Muscheln und Sushi in allen erdenklichen Formen werden ganz und gar unpräzise, aber in bester Qualität feilgeboten, bevor der ganze Kiez zum Abend wieder dicht macht. Wir gönnen uns eine Portion rohen Fisch und beobachten interessiert das stringente Treiben der vielen Arbeiter.

Zwischenstopp in der New-Heritage-Mission

Bevor wir hier versacken, mahnt Daisuke zum Aufbruch. Erneut folgen wir der weißen BMW und finden uns alsbald im Stadtteil Harajuku wieder. Der gilt längst als angesagter Szene-Kiez. Mit all seinen Modelabels, alternativen Musik-Cafés und Shops, die sich ganz bewusst dem Mainstream entziehen. Sie bieten der Jugend

den unbedingt nötigen Kontrast zum Leben in Schuluniform. Wir parken vorm DEUS Café, das es nun auch seit zwei Jahren in Tokio gibt. Die Marke selbst ist schon viel länger Kult. Weil man in ihren Shops gut isst, schöne Klamotten shoppt oder sich Motorräder des eigenen Custom-Labels mitsamt lässiger Surf-Kultur reinzieht. Dabei spürt man auch in Tokio hautnah, wie sich die Faszination dieses äußerst relaxten Spirits zwischen Kurvenrausch, Motoröl und Wellenreiten sogar auf Mundschutz-tragende Digital Natives überträgt. Genau deshalb gilt DEUS seit Jahren – und zu Recht – als missionarische Instanz der weltweiten New-Heritage-Szene.

Nachdem wir bei DEUS ein Alkoholfreies getankt haben, sind nun unsere Bikes an der Reihe. Zur blauen Stunde entern wir daher eine Tankstelle. Japan wäre nicht Japan, wenn auch hier alles ganz normal wäre: Die Zapfsäulen hängen an der Decke. Statt unfreundlichem Personal gibt es uniformierte Tankwarte, die sich hingebungsvoll über die drei Bikes hermachen. Daisuke erklärt uns währenddessen, dass es fest in der hiesigen Kultur verankert sei, seine Arbeit – so simpel und eintönig sie auch sein mag – mit maximalem Engagement zu betreiben. Jede Kassiererin, jeder Pizzabote, jeder Tankwart ist daher ausnehmend freundlich.

Das geht Christoph und mir als Berlin-gepeinigter Dienstleistungssopfer natürlich runter wie Öl – oder eben Super Plus.

In den Tanks schwappt frische Brühe – und Daisuke hat bereits den nächsten Punkt unseres straffen Programms im Blick. Kein Tokio-Besuch ohne in einer der fußballfeldgroßen Spielhöhlen in Odaiba den Kulturschock des Jahres zu feiern. Unser motorisierter Reiseführer lässt seinem luftgekühlten Boxer freien Lauf und verlängert den Weg auf die künstliche Insel mit einem spektakulären Umweg über die Rainbow-Bridge. Die beginnt in einem wilden Kreisel, der sich wie eine Abschussrampe übers Wasser spannt und dir auf dem Zweirad zuflüstert: „Vollgas, die Kurve geht doch mit 200!“ Daisuke kann die 270-Grad-Schleife offenbar im Schlaf nehmen. Christophs Rickman liegt in der Schräge wie ein Brett. Meine kleine Honda schreit auf den dünnen Reifen pendelnd hinterher. Ein intensiver Spaß, den man in Anbetracht der vorbeirauschenden City-Skyline nicht so schnell vergisst.

Die wenig einladende Fassade einer Lagerhalle in Palette Town lässt mich zweifeln: Hier will Daisuke unserer spannenden Spritztour ein weiteres Highlight hinzufügen? Wir stellen die Maschinen ab und begeben uns hinein in eine schrille, obskure

Ist das ein Statussymbol?



Straßenszenen in Tokio



Surfer-Flair für die japanische Custom-Szene: DEUS in Tokio





Trance-Garantie in der Spielhalle



Wo bleibt Godzilla? Keine Panik in Shibuya



Schmiegt sich in die Tokioter Nacht: BMWs R nineT Racer

© Jan van Enderdt

Welt. Es ist, als seien Töne, Farben und kranke Fantasien zur Strafe in dieses Gefängnis verbannt worden. Böses müssen sie getan haben. Uns übermannen binnen Sekunden befremdliche Melodien in allen Tonlagen, LEDs und Neonröhren, Pikachus und Manga-Girls. Auf elektrifizierten Pandas rollen Kinder in Slow Motion an uns vorbei, während die sonst fast menschenleere Halle dröhnend unter ihrem Inhalt ächzt. Daisuke hat daran sichtlich Spaß. Eine zierliche Frau mit langen, fettigen Haaren pendelt in Trance zwischen drei hungrigen Automaten hin und her und füttert sie schrittweise mit Münzen. Den Deal ihres Lebens hat sie offenbar noch nicht gemacht. Kurz bleiben unsere Augen an Arcade-Games hängen, mit denen man in funkensprühenden Ferraris oder auf brüllenden Superbikes durch synthetische Pixel-Welten driftet. Doch die Grenzen mitteleuropäischer Sensorik kommen dem Kampf um den Highscore zuvor. Game Over! Abfahrt.

Nach diesen Eindrücken wirkt die Stadt auf einmal wie schwarz-weiß. Daisuke weiß Abhilfe zur neuen Kalibrierung unserer Sinne und schnurrt mit uns im Windschatten zurück in die farbenfrohe Innenstadt. Wir kommen nach Shibuya, dem wohl berühmtesten Viertel Tokios. Der Anblick ihrer größten Kreuzung mit hetzenden Menschenmassen in ihrer Mitte ist wegen der schier Größe kaum in Worte zu fassen. In einer Grünphase betreten mehr Fußgänger die Straße, als manche Großstädte bei uns Einwohner haben. Gebannt hocken Daisuke, Christoph und ich neben einem Kiosk auf den Sitzbänken unserer Bikes, genießen Drinks aus dem Automaten und lassen den Fluss der Menge auf uns wirken.

Uns hypnotisiert die Kulisse wie ein gemütliches Lagerfeuer am Strand. Von oben fallen grelle Werbetexte auf den nassen Asphalt. Unbekannte Automodelle mit schrägen, asiatischen Designs überqueren die Kreuzung. In die-

ser synthetischen, aber erschreckend faszinierenden Welt haben ihre post-kubistischen Formen genauso Sinn wie laut brabbelnde Bösözoku-Bikes. Immer wieder huschen die mit geneigten Kanzeln, unförmigen Chromlenkern, Metallic-Lackierungen und lebensverneinenden Fahrern – ohne Helm, dafür aber mit Kamikaze-Fahrstil – durch die Lücken des dichten Verkehrs. Bösözoku, eine historische Spielart zutiefst japanischer Motorradkultur, begann mit einer von flotten Vierzylindern bewegten Jugend in den 70ern. Sie entwickelte sich zu einer großen Bewegung, wird aber mittlerweile fast nur noch von halbstark-mafiösen Idioten kultiviert, die in Japan ungefähr so beliebt sind wie hierzulande Donald Trump.

Hier und jetzt, nachts in Tokio und nach diesem Tag, ergibt selbst das für uns Sinn. Wenn nun noch Godzilla, einen Hubschrauber zermalmend, durch eines der Hochhäuser bräche – ich wäre rundum glücklich. ☺