

Erinnerungen an einen großen Mann: Ernst „Klacks“ Leverkus

Der Vater der „Windgesichter“ und „Edelschrauber“

In Deutschland vor 1945, danach im Osten und Westen des geteilten Vaterlandes, und zum Glück auch nach der Wende 1990 gab es schon immer gute Motorradfachautoren. Vor dem Krieg waren es Männer wie Gustav Müller bei „Das Motorrad“ oder gar der unvergessene Christian Christophe, eher bekannt als Crius oder auch Chri-Chri, auch Erasmus Grü-

sch, geringer emotional und mit weniger Herz. Heute wachsen junge Fachjournalisten zu Massen heran, zumindest denken sie, dass sie das sind, viele von ihnen fallen durch das große Sieb beim Versuch sich zu bewähren. Ohne potenzielle Förderer geht kaum etwas, einen trockenen technischen Text auf die Festplatte zu bringen, dass kann heute fast jeder Abituri-

andächtig gesprochen. Beide waren Freunde, so unterschiedlich wie sie in vielen Beziehungen waren: Sie lebten Motorrad! So formulierte es H.-J. Mai anlässlich „Klacks“ 70. Geburtstag.

Am 21.12.1922 wurde Ernst Leverkus in Bremen geboren. Sein Vater war Elektroingenieur. Die Kindheit und Jugend verbrachte Ernst in Essen, Wuppertal, Plauen,



durch die Elbe, eine ebenfalls auf der Flucht befindliche Flakhelferin half ihm, die Verwundung zu versorgen als ihn seine Kräfte verließen.



Ebenso gut wie „Klacks“ seine Texte verfasste, fotografierte er auch



Das Fliegen kam für Ernst Leverkus gleich an Zweiter Stelle nach dem Motorrad

tefen und Weitere. Nach dem Krieg war einer der herausragenden Männer der Branche Carl Hertweck. Im Osten prägten Leute wie Karl Heinz Edler, Siegfried Rauch und Michael Heise das Gesicht der schreibenden Szene im Wesentlichen, wobei die beiden Letztgenannten auch bald die Seiten wechselten und im Westen unzensuriert arbeiten konnten. Zu dieser Zeit war aber in der Bundesrepublik bereits ein Mann im Heranwachsen, bei dessen Namensnennung die reiferen Motorradfreunde im Osten noch heute sehr glänzende Augen bekommen. Ernst „Klacks“ Leverkus wurde zu einem Idol als Motorradtester, Motorradfachjournalist und als Motorradgeschichtenerzähler. Im stark monopolistisch geprägten Westdeutschland dachte man realisti-

ent. Technische Details für einen wissenschaftlichen Bericht zu verfassen, das muss heute jeder Ingenieur beherrschen. Aber das Ganze mit Herz und Leben zu erfüllen und dabei mindestens 50% den Menschen mit einzugliedern, das können nur noch eine Handvoll der schreibenden Szene, A. Schwietzer, F. J. Schermer, Stephan H. Schneider und G. Vogt gehören dazu. Aber ein „Klacks“ war nach seinen großen Vorbildern (eingangs erwähnt) ein exzellenter Meister dieser Praxis.

Oluf F. Zierl, auch einer der beliebten, mitunter auch umstrittenen späteren Autoren einmal auf „Klacks“ angesprochen, antwortete wie aus der Pistole geschossen: „Der große „Klacks“, der liebe „Klacks.“ Das war aufrichtig mit strahlenden Augen und ganz leise

Borkum und Dresden. Ab 1929 besuchte er die Volksschule, verschiedene Gymnasien und absolvierte letztlich, wegen der Einberufung zur Wehrmacht, in Dresden das Notabitur. Von 1941 bis 1945 erlebte er als Obergefreiter den furchtbaren 2. Weltkrieg, nach zwölf Verwundungen hat er aber glücklich überlebt. Selbst als Kartenzeichner und Beobachter bei der Luftwaffe im Einsatz überlebte er einen Abschied im Aufklärungsflugzeug. Die Stationen lauteten Dresden auf dem Heller Ausbildung zum Kradmelder, danach Görlitz, Königsberg, Landsberg und Mittelabschnitt der Ostfront in Russland. 1945 kam er in russische Gefangenschaft, wurde nach einer Flucht wieder gefasst und 1945 entlassen. Auf dieser Flucht schwamm er verwundet

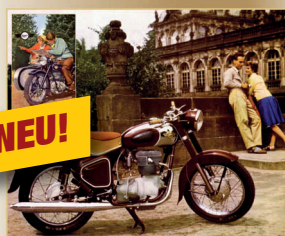
BUCH-BESTELLUNG
„AWO – Geschichte einer Legende“
unter

www.top-speed.info

AWO

Die Geschichte einer Legende

Die Schnellen und die Starken





Auch im fortgeschrittenem Alter war er noch sehr gut auf dem Motorrad unterwegs, wie hier mit seiner Honda CBX 550 im Jahr 1984. Mit „Klacks“ gemeinsam Motorrad zu fahren, war ein Genuss

1945 begann er eine Ausbildung als Elektriker, arbeitete als Praktikant, war später Kunstschüler (Grafik) und freiberuflich tätig. 1950 begann seine Tätigkeit als Motorradfachjournalist und Foto-

graf. Aktiven Motorsport im Gelände und auf der Straße betrieb er ab 1956.

Ab 1954 bis 1973 war er Redakteur bei „Das Motorrad“, aus dieser Zeit stammen seine Tests

und tollen Sportberichte. In jener Epoche entstanden seine ersten Bücher und Filme, unvergessen die wunderbaren Schallplatten mit den GP-Berichten ab 1959. Als 1974 die Motorrad-Zeitschrift „PS“ gegründet wurde war „Klacks“ der erste Chefredakteur bis 1979. In dieser Zeit erarbeitete er auch die meisten seiner Fliegerfilme. Danach übernahm er beim Motor Presse Verlag Stutt-

gart die Leitung der Projektgruppe Film. Die schönsten Bücher über die Motorräder der 50er, 60er und 70er Jahre entstanden in dieser Zeit ebenso wie die Trilogie Motorradgeschichten und weitere.

Später arbeitete er auch für CLASSIC MOTOR CYCLE und für CLASSIC Motorcycling LEGEND. Weitere Bücher und Filme folgten, auch Mitarbeit bei ARD und Radio London. Ab 1990 war



1990 anlässlich eines Pressterters mit dem Autor und dessen „Triton“ in Braunsbach. Die Mützen wurden wegen Fotoaufnahmen ausgetauscht

BUCH „RUND UM ZSCHOPAU“

NEU!

1. Band



2. Band



Format 210 x 297 mm

Preis je 24,- EUR
Vorverkaufspreis Band 2:
19,- EUR bis 30.09.2011

STEFFEN OTTINGER

„Rund um Zschopau“ (2. Band)

Der 2. Band von „Rund um Zschopau“ beginnt mit dem WM-Lauf im Jahr 2004. Gleich an mehreren Tagen lebte der Endurosport im Erzgebirge mit internationalem Flair auf. Vor der Zweitageveranstaltung, die für die weltbesten Piloten das Finale einer anspruchsvollen Saison darstellte, wurde am Teufelsberg ein Hillclimbing organisiert. Einen Tag darauf maßen beim „Race of Ex-Champions“ internationale Spitzen-Enduro-Oldies aus ganz Europa noch einmal ihre Kräfte. Insgesamt verfolgten 116.000 Zuschauer diese Highlights.

Anschließend werden in dem Buch die nachfolgenden Jahrgänge bis einschließlich dem DEM-Finale Mitte Oktober 2011 in Wort und Bild dargestellt.

Der 2. Band erscheint unmittelbar nach der Veranstaltung 2011 in Zschopau.



Bestellungen und weitere Fanartikel unter www.top-speed.info oder per Fax 03 71/5 61 60-19

„Klacks“ für eine Vielzahl bekannter Fachzeitschriften im In- und Ausland als freier Mitarbeiter tätig. Die Aufzählungen könnten noch weiter fortgesetzt werden, aber der Leser kann sich darüber selbst informieren. Über diesen wunderbaren Menschen zu schreiben und zu lesen, ist mit Sicherheit kurzweiliger.

Wie eingangs erwähnt, war Ernst Leverkus noch einer der Motorradfachautoren mit Herz neben seinem hohen technischen Sachverstand. Warum wohl „Klacks“ – ganz einfach deshalb, weil es für ihn von früher Jugend an nie Probleme gab. Vermeintliche Probleme wurden von ihm stets mit der Bemerkung, das ist doch ein „Klacks“ abgetan.

Als er nach dem Krieg begann eine Existenz aufzubauen, lernte er seine Inge kennen. Inge Vielhaben (Mädchenname) war ebenfalls in Bremen gebürtig und blieb seine treue Begleiterin bis an sein Lebensende. Selbst war sie Reisejournalistin und aktive Motorradfahrerin und absolvierte aufsehenerregende Motorradtouren. Inge war für Ernst die „Finanzministerin“ und pflegte das umfangreiche Archiv. Den Lesern wird „Archiv Rogge“ ein Begriff sein, ebenso wie der Name Rogge, das war der Mädchenname ihrer Mutter und diesen wählte sie als ihr Pseudonym. Aus der Ehe stammt Sohn Volker, bereits in früher Jugend bewies er ein hohes Talent zur Elektronik. Er entwickelte moderne Messtechniken und wurde damit seinem Vater während der vielen Testfahrten insbesondere auf dem Nürburgring ein unentbehrlicher Helfer. Zum Beispiel



Das „Allerheiligste“ – „Klacks“ in seiner Arbeitshalle, so nannte er sein Büro im Wohnhaus in Althütte. Hier steht auch sein erstes eigenes Motorrad nach dem Krieg zur Erinnerung, eine kleine Ardie NE 125 von 1949

wurde erstmals direkt bei Fahrversuchen mittels Halbleiterelektronik und speziellen Geräten die Verwindung am Rahmen und Fahrwerk gemessen und aufgezeichnet. Im Rahmen dieser Tests wurde auch der berühmte Kienzle Fahrtenschreiber entwickelt.

Wohl auch als Kriegsfolgen warfen ihn Anfang der 60er Jahre ein sehr schweres Bronchialasthma und eine Nierentuberkulose auf das Krankenlager nieder, aber für „Klacks“ war das kein Grund zum Ausruhen in der Zeit als auch das Motorradleben wieder richtig im Kommen war. Sohn Volker erwarb etwa 1970 den Pilotenschein, danach ein kleines Sportflugzeug und damit ging es auch für Ernst auf vielen Reisen in die Lüfte. Da entstanden seine wunderbaren Fliegergeschichten, aber auch die Dampflokomotiven, die Jagd und alte Vorderlader faszinierten ihn für weitere Veröffentlichungen. Keinesfalls darf seine Liebe zur Seefahrt vergessen werden, denn in seinen Adern floss auch etwas Seemannsblut, sein Großvater war Segelschiffkapitän auf großer Fahrt und auch Eigner.

1981 warf ihn ein Harnleiterriss seiner einzigen Niere nochmals lebensbedrohlich auf das Krankenlager, ärztliche Kunst und sein eiserner Wille retteten ihm nochmals das Leben.

Nun aber zu einigen ganz speziellen Beispielen aus dem Motorradleben eines großen Mannes, der für uns Motorradfahrer Begriffe wie „Windgesichter“ für die erfahrenen Motorradfahrer prägte, daher auch sein Wort „Erfahrung kommt vom Fahren“ oder „Edelschrauber“ für die Männer mit dem „vorsichtigen Finger“ (betr. Kanäle polieren) auf den „tollen Vögeln“, sprich gelungene

Um- und Eigenbauten. Seine Schlagzeilen waren immer toll und lustig, nach seinen ersten Tests von Maschinen aus dem Lande Nippon „schwärmte“ er von den Fahrgestellen die sich wie „Lackritzenstangen von Haribo“ bogen. Der Begriff „Gummikuh“ für die querlaufenden Boxermotoren der BMW Motorräder ist eine so richtig typische Klacksprägung. Knaller waren seine Titel wie „Frankensteins Tochter“ für die Kawasaki Z1 oder „das Motorrad für Männer mit der Pfeife“ die Triumph Bonnie, die BSA Rocket 3 taufte er als den „Wolf im Schafspelz“. Besonders schlug sein Herz für die „englischen Ladys“, was ist der schönste Ton (?) der Nortooooooooon, beliebte er so oft zu formulieren, sein unerfüllter Traum blieb eine Norton International, die Vorgängerin der Legende Manx mit der Königswelle. Mit einer Norton Com-

mando, the Unapproachable (die Unerreichbare), fuhr „Klacks“ während seiner vielen Tests seine persönlich schnellste Runde auf der Nordschleife des Nürburgring in der „Grünen Hölle“ 1968 in 10:52 min. Mit der Commando Interstate hatte er 1972 auf der Isle of Man ein schnelles Motorrad für die trainingsfreie Zeit auf der TT zur Verfügung. Überhaupt fuhr Ernst Leverkus allein während Testfahrten auf dem Nürburgring 250.000 Kilometer unfallfrei. Sein wohl größtes Testerlebnis waren dabei einige Runden auf den NSU Werksrennmaschinen von Werner Haas und Rupert Hollaus, auf denen beide Weltmeister wurden. In seiner „Arbeitshalle“ (großes Büro im Obergeschoss) im schwedischen Holzhaus in Althütte hängen die Fotos von ihm an der Wand, von W. Haas „dem schnellen Ernst“ gewidmet.



1990 waren sie offizielle Teilnehmer beim Zittauer Motorradfahrertreffen: Inge und „Klacks“; hier am Start zur Sprintprüfung am Lückendorfer Berg. Inge „Rogge“ fährt das Wettbewerbsgespann, den „Grünen Elefanten“ Zündapp KS 601, im Boot sitzt „Klacks“ mit Rauhaardackel Iko

BUCH-BESTELLUNG
unter
www.top-speed.info
Sowjetische Motorräder – zwischen Anspruch und Wirklichkeit

EUR 7,90

Schöneberg des Museums für technische Fahrzeuge Chemnitz