



Kawasaki W 1

WUNSCH & WIRKLICHKEIT

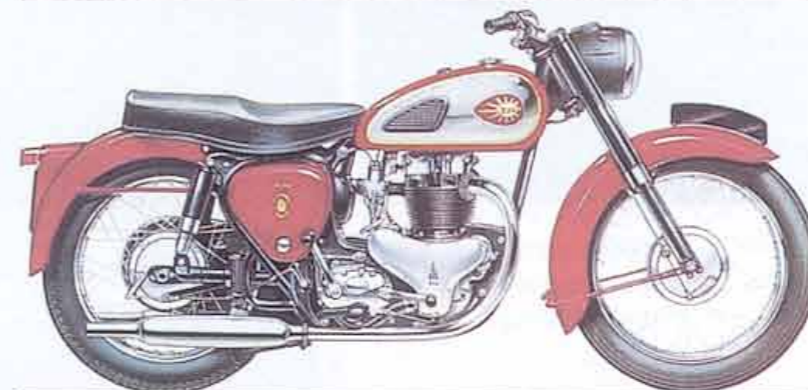
Wir bauen die bessere BSA – nahm sich Kawasaki in den sechziger Jahren vor. Das Ergebnis nannte sich schlicht W 1.

Von Frank-Albert Illg

Stolz waren sie damals, die Kawasaki-Konstrukteure. „Das erste, mit unserer Technologie konstruierte Modell mit Viertaktmotor“, schrieben sie im Oktober 1965, als die Kawasaki W 1 vorgestellt wurde, in die Firmenbiographie.

Kenner englischer Motorräder mögen da nur geschmunzelt haben. Denn so eine Kawasaki W 1 hatte erstaunlich viel Ähnlichkeit mit einer BSA A 10. Aber selbst der Vorwurf, das englische Original schlichtweg abgekupfert zu haben, konnte die Freude der Freunde aus Fernost nicht schmälern. Sie waren stolz auf ihr Produkt. Und das mit Recht.

Erst 1950 nämlich hatte Kawasaki begonnen, sich mit Motorrädern zu beschäftigen. Die Japaner fabrizierten zunächst Einbaumotoren, die über das Unternehmen Meiatsu – eine eigens dafür gegründete Gesellschaft im Kawasaki-Konzern – vertrieben wurden. 1954 wurden dann unter der Markenbezeichnung Meiatsu komplette Motorräder



Oben eine Kawasaki W 1, darunter eine BSA-Zweizylinder von 1961: frappierende Ähnlichkeit zwischen japanischer und britischer Konstruktion

WUNSCH & WIRKLICHKEIT



mit 125er-Einzylinder-Zweitaktmotor gebaut.

1959 begannen die Vorbereitungen für den Ausbau der Motorradproduktion, und ein Jahr später, im Oktober 1960, konnte die Fertigung in den neuen Fabrikhallen in Akashi aufgenommen werden. Kawasaki stellt dort noch heute Motorräder her.

In diesen Gründerjahren wußte aber noch keiner, wie das künftige Programm aussehen – geschweige denn, was entwickelt werden sollte. Eines aber war den Firmengewaltigen damals schon klar: Langfristig versprach nur der Export größere Erfolge.

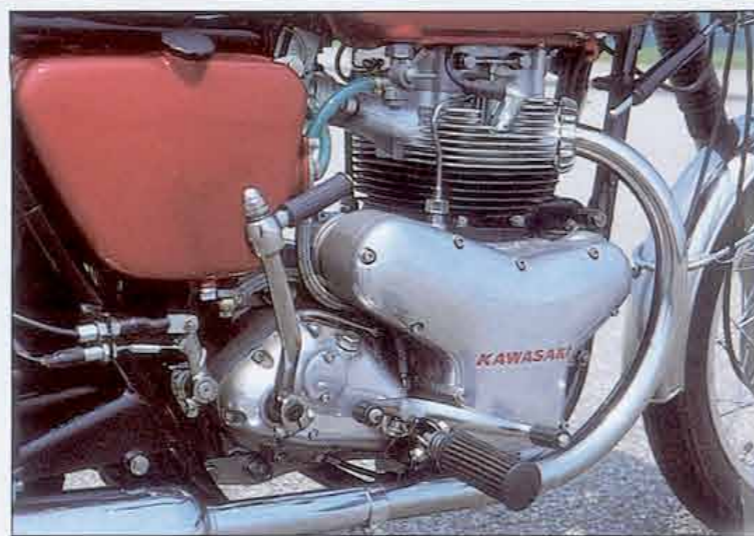
Zu Beginn der sechziger Jahre war Kawasaki schon zu

einem riesigen Konzern mit gesunder finanzieller Basis herangewachsen. Kawasaki beschäftigte sich mit Stahl- und Schiffsbau, stellte Straßenbaufahrzeuge, Lokomotiven, Helikopter und Flugzeuge her, produzierte Baumaschinen, konstruierte und errichtete Brücken und industrielle Anlagen zur Stromerzeugung, Wiederaufbereitungsanlagen für Müll und Entgiftungsanlagen...

Doch in Sachen Motorradbau hatte der Konzern enormen Nachholbedarf. Und wie das bei großen Konzernen nun einmal so üblich ist, sah sich auch Kawasaki in der Branche um, suchte nach einem kleineren Unternehmen mit dem entsprechenden Know-how – und kaufte es schnell auf.

Die Meguro Manufacturing Company schien das geeignete Objekt zu sein. Nach dem Zweiten Weltkrieg gehörte Meguro zu den bekanntesten Motorradherstellern in Japan. Außerdem konnte die Firma auf eine lange Tradition zurückblicken. Im November 1960 wurde Meguro eine Tochtergesellschaft der Kawasaki Aircraft Company, jenes Konzernzweigs, unter dessen Regie die Motorenfertigung für die Meihatsu-Modelle lief.

Kawasaki wollte mit dieser Übernahme dem Expansionsdrang Soichiro Hondas Einhalt gebieten, der damals schon Marktführer in Japan war und mit Renn- wie Serienmotorrädern international beachtete Erfolge feierte. Vom Meguro-Fertigungsprogramm versprach sich Kawasaki da einiges. Das Unternehmen hatte – zumindest für damalige Verhältnisse, so erschien es Kawasaki – konkurrenzfähige Modelle mit 250er- und 500er-Viertaktmotoren mit einem beziehungsweise zwei Zylindern im Programm. Englische Motorräder hatten bei den Meguro-Modellen vom Typ S8 (250er) und K 1 (500er) unverkennbar Pate gestanden. Die K 1 (Modellbezeichnung anscheinend nicht geschützt) wies konstruktiv deutliche Ähnlichkeit mit der damaligen 500er-BSA-Zweizylinder A 7 auf. Bohrung (66 Millimeter) und Hub (72,6 Millimeter) waren beispielsweise identisch.



Gut zu erkennen ist der am Zylinderkopf angegossene Ansaugstutzen und das mit einem verchromten Deckel verschlossene Gehäuse hinter dem Zylinderfuß, in dem die Unterbrecherkontakte angeordnet sind. Der Generator ist vor dem Kurbelgehäuse angeflanscht. Wegen des federbelasteten Ruckdämpfers auf dem rechten Kurbelwellenstumpf mußte der Primärgehäusedeckel vorne ausgebuchtet werden. Abweichend zur Original-W 1 (oben) sind am MOTORRAD CLASSIC-Exemplar W 2-Schalldämpfer, Marzocchi-Federbeine und Dellorto- statt Mikuni-Vergaser montiert

Fotos: Ulrich Schwab

Durch diesen Schachzug war der Kawasaki-Konzern in der Lage, unter den Markennamen Meihatsu und Meguro ein komplettes Motorradprogramm von 50 bis 500

cm³ anzubieten. Und wie Konkurrent Honda orientierte sich auch Kawasaki an der Entwicklung des Motorradmarkts in den USA: Im August 1964 begann mit einer leichten 125er mit Einzylinder-Zweitaktmotor der Export nach Amerika, und im Oktober desselben Jahres eröffnete der Konzern in Los Angeles eine Zweigniederlassung, „um den amerikanischen Markt zu erforschen“.

Im Land der unbegrenzten Möglichkeiten standen schwere Motorräder ganz oben auf der Wunschliste. Richtige Männer oder solche, die sich dafür hielten, bändigten dort Zweizylinder mit 650 cm³ Hubraum, wie sie die englische Motorradindustrie lieferte. Honda hatte mit der CB 450 Aufsehen erregt, und Kawasaki konnte mit der Meguro K 1 zwar eine echte 500er-Zweizylinder mit Viertaktmotor bieten, wollte aber mehr. Ziel war, zumindest mit den 650ern von Triumph und BSA oder den 600ern von Norton konkurrieren können. Mit einer Fülle von kleinen Motorrädern mit Einzylinder-Zweitaktmotor hatten sich die Japaner zwar schon einen Namen gemacht, aber das krönende Superbike fehlte noch.

Die neue Kawasaki W 1 sollte dieses Manko beheben. Den zuständigen Ingenieuren schien die Meguro 500 K 1 eine geeignete Basis für dieses Vorhaben abzugeben. Und so setzten sie in Akashi zunächst einmal einen größeren Bohrer an.

74 Millimeter Bohrung im K-Motor der Meguro-Baureihe ergaben bei unverändert 72,6 Millimetern Hub exakt 624,5 cm³ Hubraum. BSA dagegen hatte den Halbliter-Motor der A 7 nicht einfach aufgebohrt,

sondern sich bei der 650er-A 10 für 70 Millimeter Bohrung und 84 Millimeter Hub (646,5 cm³ Hubraum) entschieden.

Kurbeltrieb, Ventilordnung und -betätigung des W 1-Motors entsprachen dem BSA-Vorbild, mit kleinen Detailmodifikationen allerdings. So ist die W 1-Kurbelwelle im vertikal geteilten Gehäuse zweifach wälzgelagert, rechts ein Kugel-, links ein Rollentlager. Die 360-Grad-Kurbelwelle ist dreiteilig, beide Hubzapfen werden nach Montage der nadelgelagerten, einteiligen Pleuel in eine Bohrung der zwischen den Pleuelfüßen angeordneten Schwungmasse eingepreßt.

Der W 1-Zylinder besteht aus Grauguß, der Zylinderkopf aus Leichtmetall. Die im Kopf hängenden Ventile werden über Kipphebel, Stoßstangen und Stößel von einer Nockenwelle aus betätigt, die – nach BSA-Vorbild – schräg oben hinter der Kurbelwelle angeordnet ist. In einem im Zylinder zwischen den Bohrungen angeordneten Tunnel verlaufen die Stoßstangen. Kipphebel samt -achsen haben ein eigenes, auf den Zylinderkopf aufgesetztes Gehäuse.

Auf der rechten Seite verbirgt sich hinter dem hochglanzpolierten Steuergehäusendeckel mit Kawasaki-Schriftzug der Ölpumpen-, Nockenwellen- und Unterbrecherantrieb. Und dort, wo beim britischen Vorbild ursprünglich der Lucas-Magnetzunder angeflanscht war, sitzt am W 1-Motor in einem kleinen Gehäuse der Unterbrecher samt Kondensator und Unterbrechernocken für die Batterie/Spulen-Zündung. Die Gleichstrom-Lichtmaschine ist vor dem Kurbelgehäuse angeordnet und

wird von einer kurzen Kette anstelle von geradzahnten Rädern angetrieben.

Der Primärtrieb sitzt links, und wieder lassen englische Konstruktionen grüßen. Auf dem linken Kurbelwellenstumpf wird das kleine Kettenrad für die Duplexkette aufgeschoben und durch einen federbelasteten Knaggendämpfer fixiert, der Belastungsspitzen abbaut und somit nicht nur die Primärkette schonen, sondern auch Lastwechselreaktionen lindern soll.

Die Mehrscheiben-Ölbädakupplung sitzt auf der Getriebe-Eingangswelle. In einem eigenen Gehäuse ist das Viergang-Getriebe untergebracht, die Spannung der Primärkette wird durch Verschieben des Getriebegehäuses eingestellt. Die

Getriebebestufung entspricht übrigens fast exakt jener in den BSA A 7/A 10-Modellen, Schaltung rechts, Bremspedal links, Kick- anstelle eines Elektrostarters, der bei dieser Motor- und Getriebebauart auch schwierig anzuordnen wäre.

Der Motor des ersten W 1-Prototyps soll 50 PS bei 6500/min entwickelt haben, und maximal 5,7 kpm Drehmoment bei 5500/min. Für die Serienmodelle wurden dann 47 PS bei 6500/min und 5,4 kpm bei 5500/min angegeben. Mit diesen Werten lag Kawasaki 1965 und 1966 auf dem Niveau der englischen Konkurrenz – Klassenziel erreicht. Nicht einmal 15 Jahre waren zwischen dem Produktionsbeginn kleiner Einbaumotoren und der Vorstellung des ersten selbst entwickelten Viertaktmodells verstrichen. So gesehen durfte Ka-

wasaki schon stolz sein. Und auf dem japanischen Markt war die W 1 anno 1965 das hubraum- und leistungsstärkste Serienmotorrad im Sortiment der vier großen Hersteller des Landes.

Doch das Heil lag im Export, und nachdem bereits im August 1964 die ersten leichten 125er-Maschinen die Reise nach Amerika antraten und im Juli 1965 in Chicago eine Verkaufsniederlassung „zur Erforschung des Motorradmarktes im Zentrum Amerikas und an der Ostküste“ eingerichtet wurde, sollte die W 1 die für den Durchbruch in den USA wichtige Reputation bringen.

Doch Verkaufen ist eine eigene Kunst, mitunter noch weit mühevoller als die Entwicklung eines Motorrads,

Auch die amerikanischen Kunden erkannten recht schnell, daß das Topmodell der Kawasaki-Reihe im Grunde nichts anderes als eine geringfügig modernisierte englische Konstruktion war. Und von solchen hatten sie in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre langsam, aber sicher die Nase voll. Denn auch die Kawasaki W 1 lief nicht besonders sanft, geschweige denn schneller als englisches Eisen. 115 Meilen pro Stunde (185 km/h) Höchstgeschwindigkeit und 13,8 Sekunden für die Viertelmeile mit stehendem Start waren mehr als optimistische Werte für die W 1. Eine Triumph Bonneville, BSA Spitfire oder Norton Dominator hatten jedenfalls keine Mühe, da mitzuhalten. Der Wartungsaufwand für das japanische Modell war zudem kaum geringer. Und obwohl sich der

Hersteller bei der Fahrgestell-Konstruktion Mühe gegeben hatte, ließen sich englische 650er noch immer mit spürbar weniger Kraftaufwand fahren.

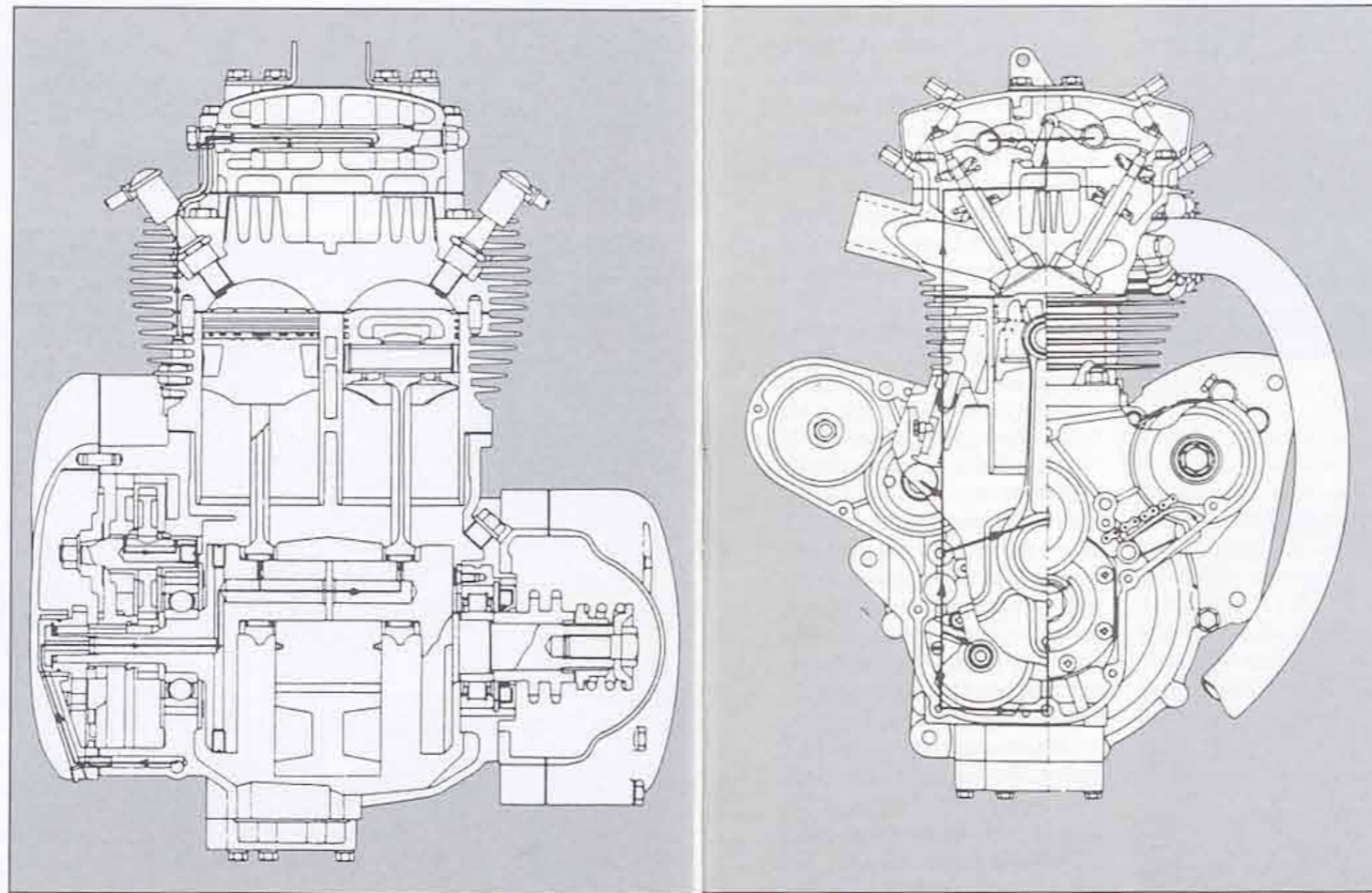
So war die Kawasaki W 1 zwar auf dem japanischen Markt ein Renner, nicht zuletzt auch deshalb, weil dort die Polizisten gerne mit dem schneeweiß lackierten Schwergewicht patrouillierten. In den USA aber konnten sich nur wenige für die Maschine begeistern. Da halfen auch die Nachfolgemodelle der W 1, die W 1 S, W 2 SS, W 2 TT kaum. Optisch unterschieden sie sich nur wenig von der W 1. Sie waren jetzt zwar mit zwei Vergasern ausgerüstet (53 PS bei 7000/min), entsprachen aber Ende der sechziger Jahre nicht mehr dem Stand der Technik.

Dennoch entschied sich Kawasaki im März 1967 für den Export der Zweizylinder-Viertaktmodelle nach Europa. In der Bundesrepublik Deutschland bot der Hamburger Motorradhändler Detlev Louis die W 1 ab Lager für 4830 Mark an. Das Modell W 2 SS (SS stand für Street Scrambler) mit zwei Vergasern kostete 5440 Mark. Zum Vergleich: Eine Triumph Bonneville war 1968, als Detlev Louis für die Kawasaki-Modelle zu werben begann, für 4320 Mark zu haben. Eine BMW R 69 S, damals mit 42 PS das leistungsstärkste deutsche Motorrad, kostete auch nur 4433 Mark. Hinzu kam, daß BMW für zuverlässige, ausdauernde Motorräder bekannt war und spätestens im übernächsten Ort beim Händler Teile dafür zu haben waren. Die Schwächen und Stärken einer Bonnie waren den Enthusiasten von damals bestens bekannt. Aber Kawasaki?

Kawasaki konnte mit der Produktion kaum nachkommen, so schnell verkauften sich diese Modelle. Auch in Deutschland wurden sie Detlev Louis fast aus den Händen gerissen. 2950 Mark kostete die Samurai, 3400 Mark die Avenger, und deren 31 beziehungsweise 41 PS starke Motoren ließen manch teuren und hubraumstärkeren Viertakter alt aussehen – wie beispielsweise jenen der Kawasaki W 1. □

Ein Händlernetz gab es nicht, das mußte der Importeur erst noch aufbauen. Hinzu kamen zu erwartende Schwierigkeiten bei Wartung, Reparatur und Ersatzteilversorgung für die W 1. Und so blieb den Kawasaki-Zweizylindern auch in Deutschland der Erfolg verwehrt. Etwa ein Jahr lang, so erinnert sich der Importeur heute, blieb die hubraum- und leistungsstärkste Kawasaki im Angebot. Fünf Interessenten konnten sich während dieser Zeit immerhin zum Kauf entschließen. Was die wohl mit der Maschine erlebten?

Obwohl Kawasaki an seinen Zweizylinder-Viertaktern noch bis 1975 festhielt, sie zuletzt allerdings nur noch auf dem japanischen Markt anbot, war das Ende der W 1 samt allen Nachfolgertypen der W-Baureihe schon kurz nach deren Vorstellung im Oktober 1965 programmiert, auch wenn es lange auf sich warten ließ. Im Mai 1966 kam die Kawasaki A 1 mit dem Typennamen Samurai auf den Markt: ein leichtes, handliches Motorrad mit fahrtwindgekühltem Zweizylinder-Zweitaktmotor und Drehschiebereinlaß. Im Februar 1967 folgte eine fast völlig identische Variante, aber mit 350 statt 250 cm³ Hubraum, unter dem Namen Avenger (Rächer).



Dreiteilige Kurbelwelle mit nadelgelagerten Pleuel und breite Steuer- und Primärgehäuse

Nockenwelle schräg oben, hinter der Kurbelwelle angeordnet, Ventilbetätigung nach BSA-Vorbild über Stoßstangen und Kipphebel