



TECHNIK UND TEST

Test Rickman-Kawasaki

Im richtigen Rahmen

Heinz W. Henke, bekannt als Hersteller der mächtigen Münch-Maschinen, importiert die Kawasaki-Umrüst-Kits der Brüder Rickman aus England.

Es gehört schon eine Portion Individualismus dazu, in Zeiten, in denen die meisten Motorradfahrer von einer Egli oder Bimota schwärmen, sein Herz an eine Rickman zu verlieren, eine Maschine, bei der nur noch der Motor ein Serienteil ist.

Wer eine Rickman auf kur-

venreicher Landstraße hetzt, bewegt ein Stück Motorrad-Philosophie: Das Fahrwerk macht den Motor schnell. Die von Heinz W. Henke aus dem hessischen Altenstadt in Deutschland vertriebene Maschine verfügt über das, wofür Motorradfans ihr Bankkonto plündern: Ein traumhaft sicheres Fahrwerk, das gleichzeitig ungemein handlich ist.

Das Geheimnis liegt im Rahmenbau, einer Sparte, in der auch heute noch die Erfahrung des Konstrukteurs mehr zählt als computerunterstützte Rechenexempel. Und die Brüder Rickman aus Milton in der Grafschaft New Hampshire wissen offenbar einfach, worauf es ankommt.

Der Doppelschleifenrohrrahmen besteht aus sogenanntem Reynolds-Rohr 531, einer Chrom-Molybdän-Legierung mit extremen Festigkeitswerten. Die Wandstärke der Rohre beträgt 1,5 Millimeter, der Durchmesser 32 Millimeter.

Aber nicht nur das Material bestimmt die Qualität eines Rahmens, sondern hauptsächlich dessen Steifigkeit, die letztlich von der Gestalt abhängt. Der Lenkkopf ist eine kritische Stelle, was Fahrwerksunruhen betrifft. Und speziell diese Partie haben die Brüder Rickman kompromißlos steif konzipiert.

Insgesamt sechs Rohre münden am Lenkkopf, die oberen zwei sind außerdem noch mit einer Querspange verbunden. Der ganze Rahmen wurde hartgelötet und vernickelt. Die Lötinahte sind eine Augenweide, verglichen mit den Schweißnähten mancher Serienfahrzeuge.

Ist allein schon der schlichte Anblick dieses handgefertigten Motorrads ein Genuß, so gerät das Fahren zur hellen Freude.

Mit 78 Zentimetern Sitzhöhe liegt die Bank um vier Zentimeter niedriger als bei der Serien-1000er. Der subjektivi-

ve Eindruck ist noch stärker: Der Fahrer sitzt nicht auf, sondern mehr in der Maschine. Durch die gestreckte Haltung der Arme rückt der Schwerpunkt weit nach vorn und unten. Schwerpunkt von Fahrer und Maschine liegen deshalb viel enger beieinander: Mann und Maschine bilden eine Einheit.

Etwas gewöhnungsbedürftig ist der extrem lange Tank mit seiner steilen Vorderkante. Kleine Fahrer kommen auf der Rickman weniger gut zurecht. Die Einzelsitzbank — Henke bietet auch eine Doppelbank an — ist etwas zu lang, um perfekten Halt zu geben. Aber diese kleinen Schönheitsfehler sind schnell vergessen, wenn freie Landstraße vor dem Fahrer liegt. Die 85 PS des Z 1000-Motors können nun ihre Kräfte auf Fahrwerk und Straße loslassen.

Ungemein leicht und flüssig fällt die Maschine in die Kurve und richtet sich beim

Herausbeschleunigen wieder auf: Nicht das Motorrad beherrscht den Fahrer, sondern der Fahrer die Maschine.

Nur 92 Millimeter Nachlauf liefern die Erklärung für die überragende Handlichkeit und Kurvenwilligkeit der Rickman. Und in extrem schnell gefahrenen Kurven gibt's kein Schlingern, keine Unruhe. Zur Sicherheit



Rahmen aus Reynolds-Rohr ist extrem verwindungssteif



Bremsflüssigkeitsbehälter der Lockheed-Anlage

im Grenzbereich tragen wesentlich auch die ausgezeichneten Feder- und Dämpfungselemente bei.

Die Teleskopgabel stammt vom italienischen Zulieferer Betor und überzeugt durch feinfühliges und exaktes Ansprechen bei schnell aufeinanderfolgenden Bodenwellen. Bei stärkeren Unebenheiten bleibt zwar der Komfort auf der Strecke, nie aber die Spürsicherheit. Ähnliches gilt für die Girling-Gasdruckfederbeine hinten: Obwohl sportlich straff, sind sie nie überfordert.

Bedenken wegen des kurzen Nachlaufs zerstreute eine Testfahrt auf der Auto-

bahn sofort. Die Rickman beweist, daß auch mit einem Nachlauf unter 100 Millimetern Richtungsstabilität möglich ist. Neben dem verwindungssteifen Rahmen trägt auch die harmonisch angepaßte Vollverkleidung zum stabilen Geradeauslauf bei. Der Windschild liegt ausreichend hoch, um den Fahrer auch in normaler Sitzposition vom Winddruck genügend zu entlasten.



Unter der Kunststoffatrappe sitzt der Tank



Die Rickman kostet mit 14 850 Mark nicht zuviel

Rickman-Kawasaki Z 1000: Technische Daten und Meßwerte

Motor Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor. Bohrung x Hub: 70 mm x 66 mm, Hubraum 1016 cm ³ , Verdichtung 8,7; Nennleistung 62,5kW (85 PS) bei 8000/min. Vier Mikuni-Vergaser, Ø 26 mm. Kontaktgesteuerte Batterie/Spolenzündung 12 V.	0—120 km/h 5,6 s 0—140 km/h 7,6 s 0—160 km/h 10,1 s 0—180 km/h 14,4 s 0—400 m 12,4 s 0—1000 m 23,8 s
Fahrwerk Rickman-Doppelschleifenrohrrahmen. Hydr. gedämpfte Teleskopgabel vorn, Federweg 140 mm. Hydr. gedämpfte Federbeine hinten, Federweg 85 mm. Bereifung vorn 4.10 V 18, hinten 4.25/85 V 18. Doppel-/Einfachscheibenbremse vorn/hinten, Ø 280/250 mm. Radstank 1500 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 92 mm.	Durchzugsvermögen im 3./4./5. Gang (6,74/5,58/4,93) 40—60 km/h 1,7/2,2/— s 60—80 km/h 1,3/2,0/2,5 s 80—100 km/h 1,2/1,5/2,3 s 100—120 km/h 1,5/2,0/2,0 s 120—140 km/h 2,0/2,3/2,5 s 140—160 km/h 2,5/2,5/3,0 s 160—180 km/h —/4,2/4,5 s
Abmessungen/Gewichte Sitzhöhe 780 mm, Lenkerbreite 660 mm, Gewicht vollgetankt 245 kg, Tankinhalt 18,5 Liter.	Höchstgeschwindigkeit solo liegend 208 km/h bei 8460/min (Temperatur —7 Grad, kein Wind)
Bescheinigung Schalldruck 9500/min 0—40 km/h 1,3 s 0—60 km/h 2,1 s 0—80 km/h 2,9 s 0—100 km/h 4,4 s	Kupplungshandkraft Kraft 120 N
	Verbrauch: Superbenzin Testverbrauch 7,8 Liter/100 km
	Preis: 14 850 Mark (6050 Mark als Umrüst-Kit)
	Importeur: Heinz W. Henke, Heegwaldstraße 2, 6472 Altenstadt 1.

Die relativ große Stirnfläche der Verkleidung verhindert jedoch, daß die Maschine über 210 km/h läuft. Wem das zuwenig ist, der kann bei Henke statt des alten 85 PS-Motors den 94 PS starken Kawasaki Mk II-Motor verlangen, der den Gesamtpreis der Maschine nicht nach oben treibt. Henke-Geschäftsführer Karl-Hermann Wolf: „Wir lassen die Motoren absolut serienmäßig; Garantieabwicklung und Zuverlässigkeit sind deshalb für den Kunden gesichert.“

Nicht aus der Serie kommen die beiden Bremsanlagen. Die Kawasaki-Originalbremsen wurden gegen englische Lockheed-Anlagen ausgetauscht. Dosierbarkeit und Biß der drei gelochten Scheiben können mit den neuen Kawasaki-Bremsen konkurrieren. Die

Rickman-Kawasaki: Preise

Rickman-Kawasaki komplett	14 850 Mark
(Motor: Z 1000, MK II, Z 1-R)	Umrüst-Kit ohne Motor
Rahmen	6 050 Mark
	1 600 Mark

etwas kleinere Scheibe hinten spricht träger an als die große Doppelscheibe vorn, weswegen das Hinterrad kaum zum Blockieren neigt. Die Dunlop Red Arrow-Reifen übertragen die Bremskräfte ohne Probleme und bieten auch ausgezeichnete Traktion in extremen Schräglagen.

Seit 1974 ist der als Münch-Produzent bekannte Geschäftsmann Henke Generalimporteur von Rickman und hat seitdem etwa 280 Rahmen-Kits verkauft. Rickmanfahrer Wolf meint: „Wer bei uns eine Münch kauft, für den öffnen wir eine Champagnerflasche, wer eine Rickman-Kawasaki abholt, hat es meist dafür zu eilig.“

Gerrit Heyl