

SESAM, OFFNE DICH!

Kawasaki Good Times Collection in Härkingen SO



Wusstet ihr, dass die weltweit wohl umfassendste Sammlung historischer Kawasakis in der Schweiz steht und sogar öffentlich zugänglich ist?

— Text & Fotos: Daniele Carrozza — Fotos: Kawasaki Schweiz

Highlights aus dem Kawasaki-Museum

1967, A1 Samurai



Der Rundgang beginnt mit der A1 Samurai von 1967, einem der ersten explizit für Exportzwecke gebauten Kawasaki-Modelle.

1973, Z1 900



Die «Super 4» gilt als Legende und wurde als Antwort auf die CB 750 Four von Honda gebaut. Erster Vierzylinder-Viertakter von Kawasaki.

1980, Z 1300



Die sechszylindrige Z 1300 von 1980 entstand in einer Zeit, als sich die Motorradindustrie in einem «Grössenrausch» befand.



Den Auftakt zur Kawasaki Good Times Collection macht die A1 Samurai von 1967. Die Drehschieber-Zweizylinder-Zweitakter waren in Europa noch sehr selten.

Unter der Modellbezeichnung VN baute Kawasaki viele Jahre V2-Chopper und -Cruiser. Sie finden ihren Ursprung in jener Zeit, als Harleys wegen der Dollar-Stärke nahezu unbezahlbar waren. Das Bild zeigt auf dem Podest eine VN 1500 A von 1988.

Lischmatt 17 in 4624 Härkingen, Kanton Solothurn. Unweit des gleichnamigen Autobahnkreuzes versteckt sich hier in der Industriezone, inmitten der grossen Schweizer Logistik-Zentren, ein weltweit einzigartiges Juwel von unschätzbarem Wert: Die «Kawasaki Good Times Collection», eine insgesamt 93 Exponate umfassende Sammlung piekfein erhaltener und zum grössten Teil neuwertiger historischer Motorräder des japanischen Herstellers aus Akashi.

Den Grundstein für diese ausserordentliche Kollektion legte seinerzeit die schwedische Kawasaki-Importeursgesellschaft. Deren Geschäftsführer Hartmut Flöter begann Ende der 1960er-Jahre, aus jeder Kawasaki-Modellfamilie mindestens ein neuwertiges Modell auf die Seite zu stellen. Als Ende 1980 die Importeursstruktur geändert wurde, wollte der neue schwedische Vertrieber die Sammlung nicht mehr weiterführen und bot sie zum Verkauf an, wobei das Schweizer Pendant, die Jeker, Haefeli & Cie AG aus Balsthal, zum Handkuss kam. Nur gut, dass praktisch zeitgleich mit Christoph Franz ein junger, top-motivierter Leiter des technischen Kundendienstes im Januar 1989 in das Unternehmen eintrat und sogleich die Verantwortung für die frisch eingetroffene Sammlung übernahm. «Man glaubt es kaum, aber die bereits damals beträchtliche Sammlung wurde in Lastwagen in die Schweiz transportiert – und zwar ungesichert! Entsprechend sind etwa drei Viertel der Motorräder beschädigt angeliefert worden», erinnert

sich Franz mit schmerzverzerrtem Gesicht und ergänzt: «Ich leitete schon damals unsere Werkstatt, entsprechend hatten die drei Mechaniker schon einmal anständig viel Arbeit.»

Und so standen die mit viel Liebe wiederaufbereiteten Preziosen mal hier und mal dort in den Räumlichkeiten von Jeker, Haefeli; eine eigentliche Museums-räumlichkeit gab es allerdings noch nicht. Auch nicht, als der Schweizer Kawasaki-Vertrieb im Jahr 1997 zur Emil Frey-Gruppe nach Safenwil AG überging und die Sammlung rund 80 Fahrzeuge umfasste.

Erst mit dem Bezug der neuen Räumlichkeiten in Härkingen im Jahr 2008 gab es für die exklusiven Exponate eine dedizierte, permanente und rund 400 Quadratmeter messende Ausstellungsfläche, auf der die Good Times Collection seither zu bewundern ist. Die Sammlung ist inzwischen auf 93 Töff angewachsen, wobei das Auswahlkriterium für neue Familienmitglieder angepasst wurde. Nicht mehr ein Modell pro Modellfamilie, sondern generell nur noch ganz wichtige Fahrzeuge werden in die Collection aufgenommen. Jüngst etwa die Z1000 von 2003, die ER-6n als Begründerin der aktuellen Reihenzweizylinder-Generation oder die furiose Ninja H2.

Das gibt's nur in der Schweiz

Was die Good Times Collection weltweit einzigartig macht, ist – neben der unerreichten Anzahl der ausgestellten Töff – die Tatsache, dass auch viele schlichte



Revolutionär war an der GPz 550 die Uni-Track-Schwinge. Sie war damit das erste Strassen-Bike mit Umlenkhebelsystem.



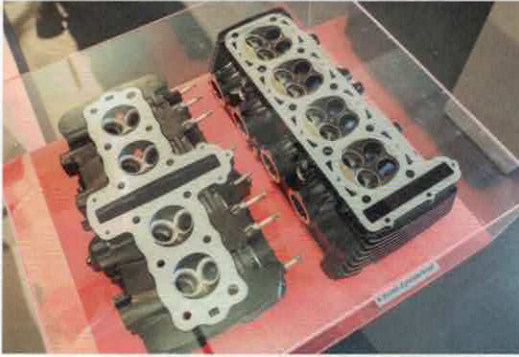
Als Anfang der 1980er die kleinen 125er-Zweitakter aufwind bekamen. Die AR 125 hatte wie die KDX und KMX 125 viel Erfolg in der Schweiz.



Mit der auch aus dem Hollywood-Streifen «Top Gun» bekannten GPz 900 R führte Kawasaki erstmals Wasserkühlung und Vierventiltechnik ein.



Auch Besonderheiten wie die an die Honda Monkey erinnernde KV 75 von 1974 oder das hier abgebildete Trike KLT 250 sind ausgestellt. Letzteres war als Strandfahrzeug ausgelegt und zeichnete sich durch eine eigenwillige Fahrdynamik aus.



Bei wegweisenden Entwicklungsschritten – hier von den luftgekühlten Zweiventilköpfen zu den flüssigkeitsgekühlten Vierventilköpfen – illustrieren spezielle Requisiten die Technik.



Eine besondere Requisite ist die Sechszylinder-Kurbelwelle der gigantischen, aber seidenfein laufenden und für Gespann-Umbauten sehr beliebte Z1300.



Die ZX-10 war Kawasakis erstes Motorrad mit Aluminium-Rahmen. Die Schemen und die technischen Requisiten hat allesamt Kurator Christoph Franz organisiert bzw. gestaltet.

bzw. kleinvolumige Alltags-Töff enthalten sind. Während sich die ständig wachsenden Werks-Ausstellungen in Kobe bzw. Akashi primär auf Legenden und Rennmotorräder konzentrieren.

Was in Härkingen steht, hat übrigens null oder dann nur ganz wenige Kilometer vom Rangieren oder vereinzelt von Homologationsfahrten auf dem Odometer. Technisch betrachtet sind alle Fahrzeuge in konserviertem Zustand. «Als wir die Motorräder aus Schweden erhielten, waren sie noch mit sämtlichen Flüssigkeiten befüllt. Werden die Töff nun über einen längeren Zeitraum nicht bewegt, beginnen Bremsflüssigkeit, Kühlwasser, Motorenöl etc. zwangsläufig auszutreten. Also haben wir seinerzeit beschlossen, sämtliche Flüssigkeiten jeweils abzulassen und die entsprechenden Behältnisse mit Konservierungsspray auszusprühen», präzisiert Christoph Franz. Von Zeit zu Zeit wird jedes Exponat in die angegliederte Werkstatt gerollt, um zu checken, ob die Konservierung erneuert oder etwa Aluteile neu aufpoliert werden müssen. Gefahren werden die Töff nicht mehr, denn hierfür müssten sämtliche Dichtungen ersetzt werden, was sehr zeit- und kostenintensiv wäre. Interessantes Detail: Die das Museum flankierende Fensterfront hat Franz mit einer UV-Lichtschutzfolie bekleben lassen, sodass die Farben nicht ausbleichen und die Kunststoffe nicht ausspröden.

Angesichts der historischen Pracht wundert es nicht, dass bei Kawasaki Schweiz immer wieder – etwa zwecks internationaler Motorradmessen – Anfragen für

Highlights aus dem Kawasaki-Museum

1984, GPz 900 R Racing



Die GPz 900 R war eine beliebte Basis für den Rennsport. Mit diesem Exemplar wurde Christian Monsch 1984 Schweizermeister.

1988, ZX-10



Den ersten Aluminium-Rahmen brachte seinerzeit Suzuki. Als Antwort brachte Kawasaki 1988 die handliche und spurtreue ZX-10.

1990, ZXR 750



1990 stieg Kawasaki mit der ZXR in die Welt der renntauglichen und zulassungsfähigen Superbikes ein. Sie war ein Verkaufsschlager.



Leihgaben landen. Franz: «Wir geben unsere Töff nur sehr ungern her, denn sie sind in Vergangenheit leider vielfach mit Transportschäden zurückgekommen.»

Thematisch, nicht chronologisch

Das Museum wurde von dessen Kurator Franz als schlangenförmiger Rundgang angelegt, der sich nicht am Baujahr, sondern an Konzeptfamilien orientiert.

Start ist bei den ältesten Exponaten, den Drehschieber-Zweizylinder-Zweitaktern, wobei die A1 Samurai von 1967 den Auftakt macht. Es folgen die Dreizylinder-Zweitakter um die berühmte H1 Mach III von 1969. Danach geht's zu den grossen, luftgekühlten Vierzylindern um die legendäre Z1 900 und weiter mit den kleineren luftgekühlten Vierzylindern mit erstmals gleit- statt rollengelagerter Kurbelwelle (z.B. Z650). Ebenfalls ausgestellt ist die Sechszylinder-Kawasaki, die monströse, aber seidenfeine Z1300. Weitere Themenwelten: Viertilstechnik und Wasserkühlung (GPZ 900 R), luft- und wassergekühlte Reihenzweizylinder-Viertakter, V2-Motoren, Zweitakt-125er und kleinvolu-mige «Spar-Töff», Enduros & Crosser, zeitgenössische Töff und Racer aus der Schweiz. Wobei bei wegweisen- den Entwicklungsschritten immer wieder erklärende Bilder, Schemenskizzen oder mechanische Bauteile wie Zylinderköpfe, Kurbelwellen oder komplette Schnitt- motoren zwecks Illustration ausgestellt sind.

Zu Bürozeiten geöffnet. Gruppen ab 10 Personen anmelden unter info@kawasaki.ch. Eintritt gratis.

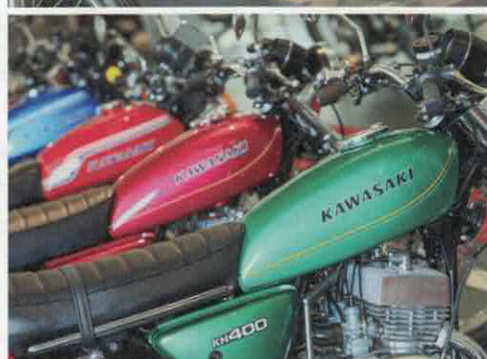
Seit 36 Jahren ist Kawasaki-Profi Christoph Franz als Leiter des technischen Kundendienstes und Kurator mit der Good Times Collection «verheiratet». Er hat auch ein Buch zur Ausstellung geschrieben.



Auch preiswerte «Brot und Butter»-Töff wie die 100 Sports von 1973 sind ausgestellt, wobei gerade das Vorhandensein solcher Alltags- und Budget-Töff die Collection so einzigartig macht.



Knapp 50 Jahre und diese Töff sehen noch aus wie direkt aus dem Laden. Leider werden farbintensive Lacke wie an dieser KH 400 von 1977 aus Umwelt- und Gesundheitsgründen nicht mehr hergestellt.



Die Kawasaki Good Times Collection umfasst eine grosse Auswahl an Enduros und Wettbewerbs-Crossern, die noch nie ein Stübchen Cross-Piste gesehen haben.

Auch der einzige Trial-Töff von Kawasaki, die KT 250 Trial, ist hier ausgestellt.



1991, ZZ-R 1100



Weltweit erstes serienmässig verbautes Ram-Air-System. Die ZZ-R 1100 leistete 147 PS und war 275 km/h schnell.

1993, Zephyr 1100



In der Schweiz verkaufte sie sich hervorragend und war optisch als Reminiszenz an die Z1 900 einer der ersten Neoklassiker überhaupt.

2004, Z1000



Die 2003 lancierte Z1000 katapultierte die Grünen aus der tiefen Modellkrise, die um die Jahrtausendwende in Akashi grassierte.

FASZINATION MOTORRAD SCHWEIZ

SICHERE DIR DEIN PERSÖNLICHES ABO
UND PROFITIERE VON UNSERER
EXKLUSIVEN PRÄMIE



Als **Geschenk** zu deinem neuen Abo erhältst du zwei High-End-Reinigungsprodukte von S 100, zur Verfügung gestellt von Erny Fahrzeugtechnik.



1 Motorrad-Schnellreiniger
1 Premium-Mikrofaser-tuch



NEU für Abonnenten:
Membercard mit vielen Rabatten – von Bekleidung bis Fahrtrainings

Bestelle jetzt das Magazin MOTO.CH
im Jahresabonnement für nur Fr. 130.– (14 Ausgaben)

ABO-BESTELLUNG:

www.moto.ch/abo oder Telefon +41 58 344 95 41

E-Mail: abo.motoch@galledia.ch

MOTO.CH

USA Offroad-Trip

+++

Honda CB650R mit E-Clutch im Test

BUDGET ADVENTURES

CFMoto
450 MT



Royal Enfield
Himalayan 450

KTM-KRISE?
Blick in die Zukunft
von KTM und hinter
die Kulissen in
Mattighofen



AUTOMATIK
Yamaha MT-09
V. AMT im Test

ZONTES 703F ADV
Triple-Reiseenduro
zum Hammer-Preis



JEREMY SEEWER
Letztes Podest
auf Kawa und
Vorfreude auf
MXGP-Ducati

DOMI AEGERTER
Unter Schmerzen
und mit Kampf-
geist zurück in den

