

Boxer-Tuning

Diese und weitere Themen finden Sie im neuen Sonderheft „BMW Motorräder“ Nr. 92



SCHNELLER MACHEN: Schon seit Jahrzehnten wird immer wieder versucht, hinter die Besonderheiten beim Tuning von Boxermotoren zu kommen, egal, ob Zweiventiler oder Vierventiler. Wege zu mehr Power in Ausgabe 92.

ORIGINALE BMW R 69 S:

Fast wie ladenfrisch präsentiert sich diese BMW R 69 S, eine Boxer-BMW, die zu ihrer Zeit in den 1960er Jahren als richtiges Männer-Motorrad galt. Genießen Sie das Original beim Schmökern im BMW-Sonderheft.



BOXER-CUP-REVIVAL: Philipp Ludwig von der Kraftstoffschmiede, bekannt als BMW Dragster-Pilot, hat eine Armada von R 1100 S im Spirit des originalen Boxer-Cups von 2001 bis 2004 wieder aktiviert. Kräftiges Boxer-Brummen im 92er BMW-Heft.

Magazin für weiß-blau Motorradfreude – seit 1999

BMW Motorräder

Sieben Klapphelme im Test
Sport: BMW ist Weltmeister
Technik: Boxer-Tuning

JANUAR BIS MÄRZ 2025

Neuer Zweizylinder von BMW: F 450 GS

Design-Schocker BMW R 1300 GS ADVENTURE IM TEST

Top-Neuheiten

Die neuen BMW-Modelle 2025

Winterflucht ans Meer: Toskana

Unikat: Rusty R 51/3-Bobber



BMW Motorräder

Ausgabe 92 jetzt im Handel oder einfach direkt beim Verlag bestellen: online unter www.mo-web.de oder per E-Mail bestellservice@mo-web.de Telefon (0711) 24 8976-24, Fax 24 89 76-28 Heftpreis 8,90 Euro – Versand kostenfrei

Ein Sonderheft von **MOTORRAD MAGAZIN MO** www.mo-web.de

Nr. 2, März/APRIL 2025

Deutschland 7,90 € / Österreich € 8,80 / Schweiz CHF 12,90 / Luxemburg € 9,40 / Niederlande € 9,60 / Belgien € 9,40 / Italien € 9,90 / Spanien € 9,90 / Finnland € 11,50 / Dänemark DKK 85,00

Klassik Motorrad

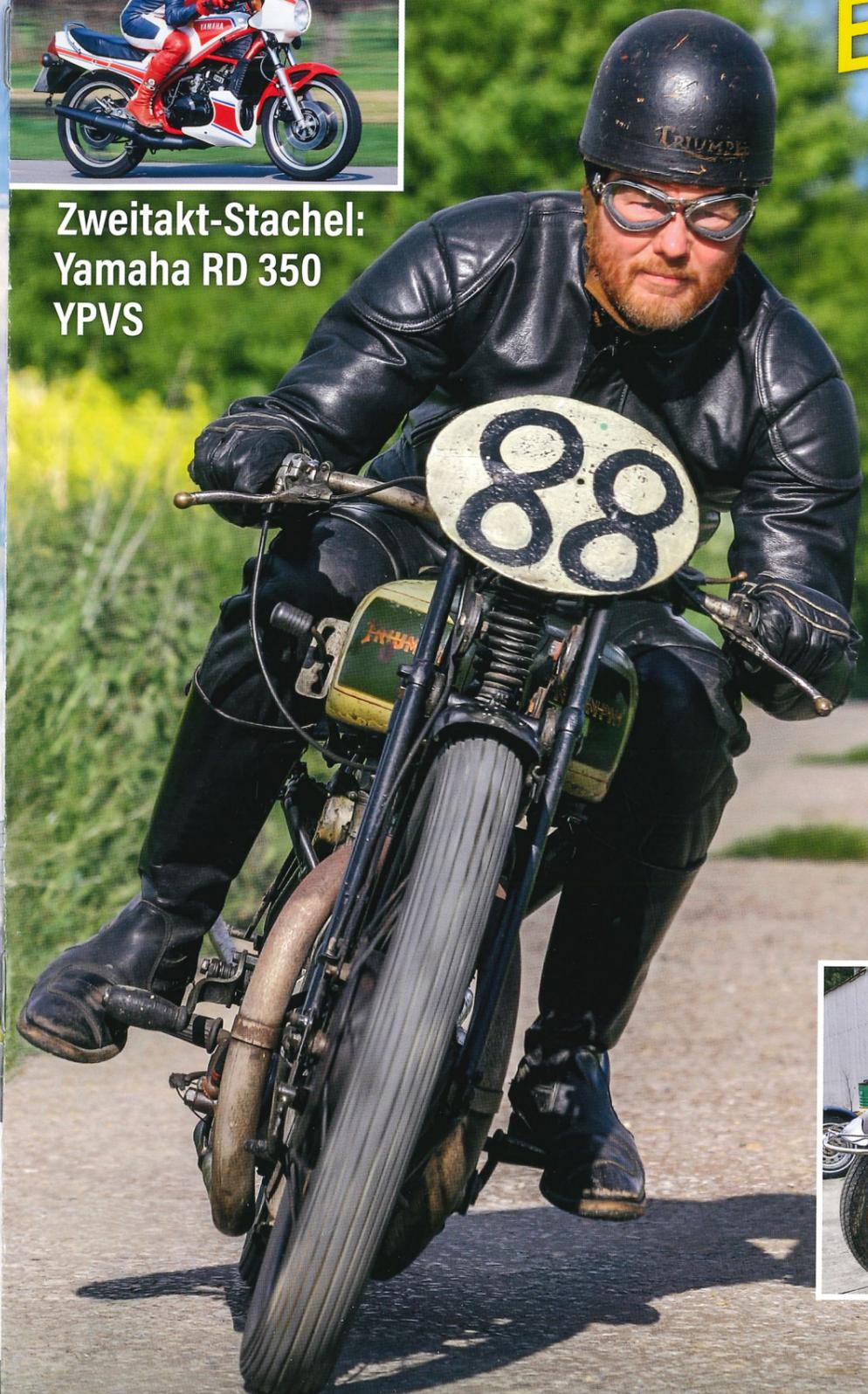
MOTORRAD MAGAZIN MO Sonderheft



Zweitakt-Stachel: Yamaha RD 350 YPVS

England Spezial

- Triumph Werksrenner
- Rudge 500 Vierventiler
- Norton 650 SS
- BSA Gold Star



Moto Morini: Neue Dreieinhalber



Die Japan-Harley: Rikuo 750 von 1957

4 196049 507900 02

Zweifelloos eine Harley-Davidson.
Aber eine, die unter Lizenz komplett in
Japan hergestellt wurde



JAPAN-HARLEY

Text und Fotos: Uli Cloesen

Die japanische Motorradindustrie, die wir heute kennen – dominiert von globalen Giganten wie Honda, Yamaha, Suzuki und Kawasaki – sah im frühen 20. Jahrhundert ganz anders aus. Unter den weniger bekannten, aber historisch bedeutsamen Akteuren befand sich Rikuo Motorcycles, eine Marke, deren Vermächtnis untrennbar mit Harley-Davidson verbunden ist

Mit seiner einzigartigen Mischung aus amerikanischer Ingenieurskunst und japanischem Präzisions-Handwerk besetzt Rikuo ein faszinierendes Kapitel in der Geschichte der Motorräder.

Der Name „Rikuo“, der „Landkönig“ bedeutet, war kein Zufall. Er verkörperte Stärke, Zuverlässigkeit und Dominanz – Eigenschaften, die mit schweren Motorrädern jener Ära verbunden waren. Doch die Ursprünge des Unternehmens und seine Verbin-

dung zu Harley-Davidson erzählen eine große Geschichte über Globalisierung, protektionistische Politik und das Zusammenspiel von Industrie und Geopolitik im frühen 20. Jahrhundert.

Harley-Davidson kommt nach Japan
Harley-Davidson-Motorräder kamen erstmals im Jahr 1924 nach Japan, importiert von der Sankyo Trading Co., einem Unternehmen, welches das wachsende Interesse der japanischen Bevölkerung an schweren Motorrädern



Motorradfreuden am anderen Ende der Welt. Lindsay Williamson betreibt in Neuseeland einen illustren Handel mit technischen Raritäten aller Art. Eine „Japan-Harley“ hatte er schon lange im Visier, bei einer Auktion schlug er erfolgreich zu. Trotz des unrenovierten, gut „abgehängten“ Zustands läuft der 750er-Twin auf den ersten Kick an. Japan und Amerika, die Rikuo stellt offenbar das Beste aus zwei Welten dar

erkannte. Damals war der Motorradmarkt in Japan noch in den Kinderschuhen, und Harley-Davidsons robustes Design, seine Leistung und Vielseitigkeit eroberten schnell die Fantasie der japanischen Kunden.

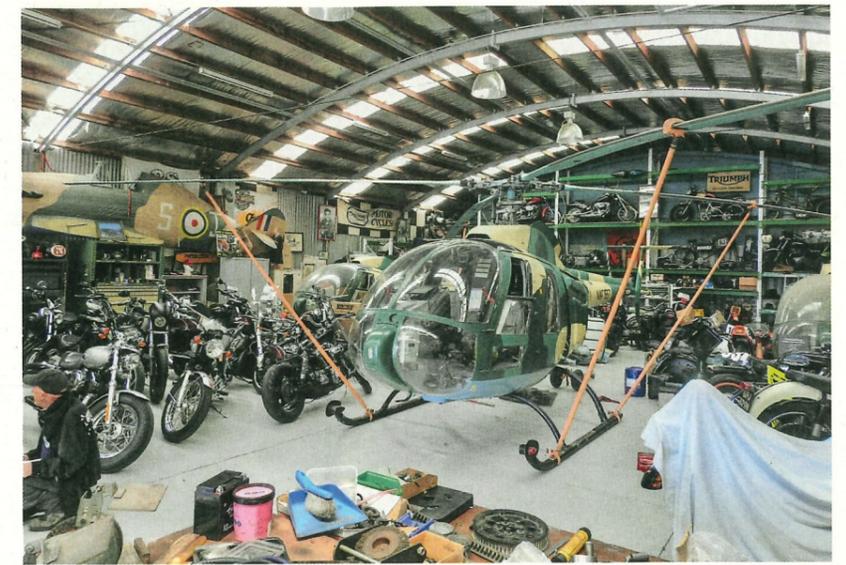
Der Import von Motorrädern war jedoch mit erheblichen Hürden verbunden. Japans protektionistische Politik, einschließlich hoher Zölle auf importierte Waren, machte Harley-Davidson-Motorräder für die meisten Käufer unerschwinglich. Harley-Davidson erkannte die Gelegenheit und schloss im Jahr 1932 einen Vertrag mit Sankyo ab. Das Unternehmen erteilte die Lizenz, Harley-Motorräder in Japan zu produzieren. Dieser Schritt stellte sicher, dass Harley-Davidson in Japan ohne die Belastung durch Importzölle konkurrenzfähig bleiben konnte.

Diese Partnerschaft war eines der frühesten Beispiele für internationale Lizenzvereinbarungen in der Motorradindustrie. Harley-Davidson lieferte Baupläne, Werkzeuge und technisches Know-how, während Sankyo die lokale Produktion übernahm. Die unter dieser Vereinbarung produzierten Motorräder waren nahezu identisch mit den ikonischen VL-Flathead-Modellen von Harley, mit nur geringfügigen Anpassungen an den japanischen Markt.

Die Geburt von Rikuo

Im Jahr 1937 wurde die Motorradabteilung von Sankyo in Rikuo Nainenki umbenannt, was den vollständigen Übergang der Harley-Davidson-Operationen in Japan in ein japanisch kontrolliertes Unternehmen markierte. Der Name „Rikuo“ wurde zum Synonym für die Motorräder selbst und signalisierte den Ehrgeiz der Marke, sich in der wachsenden japanischen Industrie zu behaupten.

Diese Zeit fiel mit bedeutenden politischen und wirtschaftlichen Veränderungen in Japan zusammen. Der Drang der Regierung nach nationaler Selbstversorgung und militärischer Vorbereitung beeinflusste die Produktionsrichtung von Rikuo. Während Rikuo zunächst auf Harley-Davidsons Design und technische Unterstützung angewiesen war, begann das Unternehmen



Schauraum. In Williamsons Halle lässt man sich gerne einmal für ein paar Stunden einschließen. Da ist für nahezu jede Interessenslage etwas dabei

allmählich, unabhängig zu operieren. Im Jahr 1939, als der Zweite Weltkrieg bevorstand, bot Harley-Davidson Rikuo die Baupläne für sein fortschrittliches Knucklehead-Modell an. Doch Japans Fokus auf Militarisierung und die wachsenden Spannungen zwischen den beiden Nationen führten dazu, dass Rikuo das Angebot ablehnte. Stattdessen setzte man weiterhin auf die

Die Japaner hielten auch nach dem Krieg noch am alten Flathead-Muster fest. Einfach unzerstörbar

älteren Flathead-Designs, die einfacher herzustellen und besser für den militärischen Einsatz geeignet waren.

Rikuos Rolle im Krieg

Von 1939 bis 1945 verlagerte Rikuo seinen Fokus auf die militärische Produktion und lieferte Motorräder an die japanische Armee. Viele dieser Motorräder waren mit Beiwagen ausgestattet und wurden für den Transport von Personen, Ausrüstung und sogar leichter Artillerie verwendet.

Die militärischen Modelle wurden für die harten Bedingungen des Krieges gebaut. Rahmen und Aufhängungen wurden verstärkt, und größere,

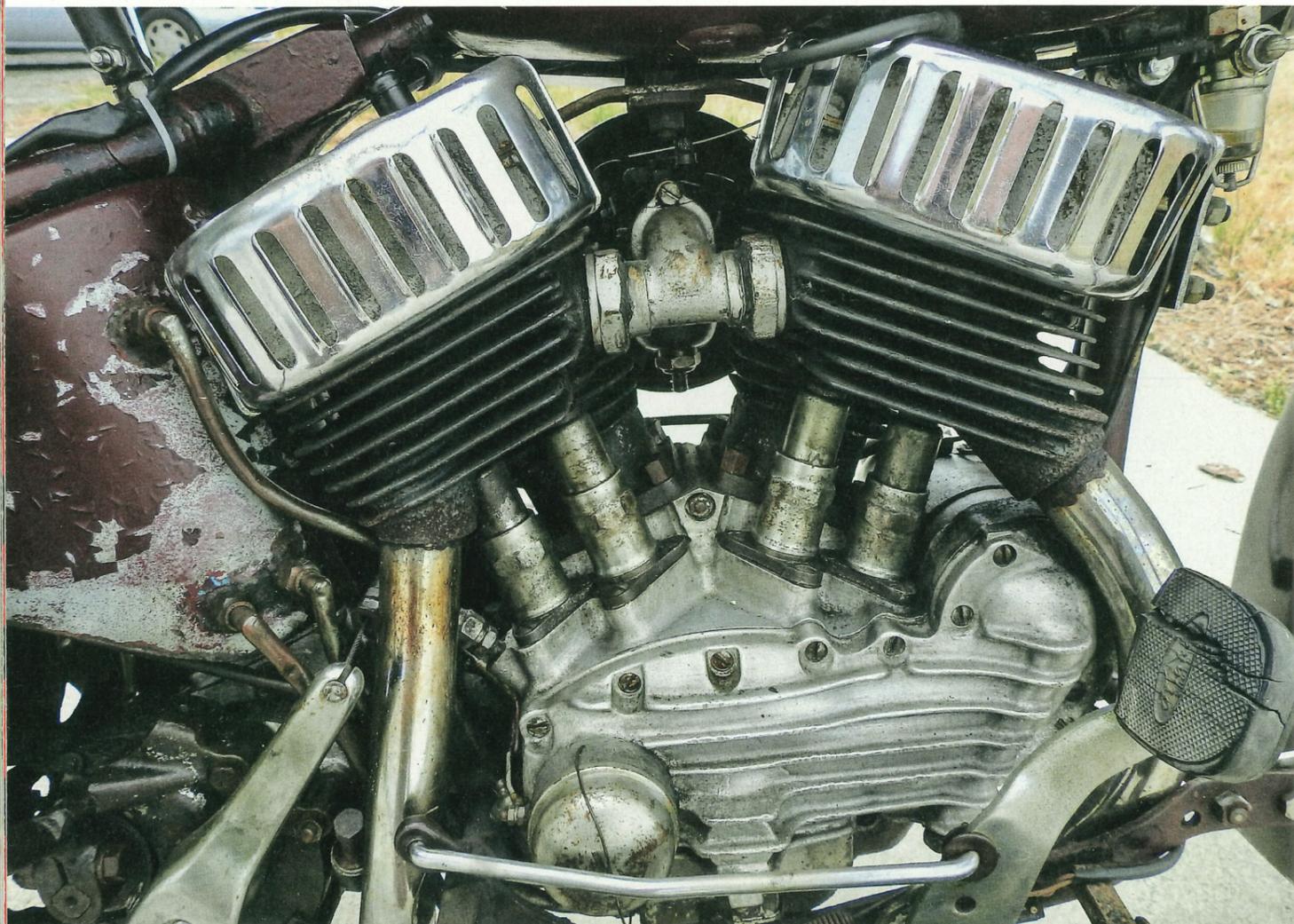
robustere Reifen wurden für den Geländeeinsatz montiert. Diese Modifikationen stellten sicher, dass die Motorräder den Anforderungen rauer Terrains und schwerer Lasten standhalten konnten.

Der Ausbruch des Zweiten Weltkriegs beendete Rikuos Beziehungen zu Harley-Davidson vollständig. Zu diesem Zeitpunkt war Rikuo ein eigenständiger Hersteller geworden, der Motorräder produzierte, die zwar noch stark von Harley-Davidsons Design beeinflusst waren, aber zunehmend an die japanischen Bedürfnisse und Vorlieben angepasst wurden.

Herausforderungen nach dem Krieg

Nach dem Krieg nahm Rikuo die Produktion von zivilen Motorrädern wieder auf, doch das Unternehmen stand vor erheblichen Herausforderungen. Japans Wirtschaft lag in Trümmern, und die Nachfrage der Verbraucher verlagerte sich hin zu kleineren, erschwinglicheren Fahrzeugen. Aufstrebende Marken wie Honda und Yamaha nutzten diesen Trend und produzierten leichte Motorräder, die ein breiteres Publikum ansprachen.

Im Gegensatz dazu setzte Rikuo weiterhin auf schwere Flathead-V-Twin-





Das Rikuo-Firmenemblem findet sich in unterschiedlicher Ausprägung rund um die getreu dem amerikanischen Vorbild entsprechende „Japan-Harley“. Und mit Chromsparten die Rikuo-Macher offensichtlich auch nicht. Das hier gezeigte Modell stammt trotz seiner altertümlichen Starrrahmen-Technik erst aus dem Baujahr 1957 und ist somit eine der letzten Versionen. Die Marke gab es nur bis 1958. Entsprechend rar ist der Apparat heute. In der weltweiten Harley-Szene sind die Japan-Klone gesucht und werden zu stattlichen Preisen gehandelt

Modelle, die auf Vorkriegsdesigns basierten. Obwohl diese Motorräder langlebig und zuverlässig waren, galten sie im Vergleich zu den modernen Maschinen von Honda als veraltet.

In den 1950er Jahren war Rikuo aufgrund mangelnder Innovation nicht mehr wettbewerbsfähig. Die Produktion ging zurück, und 1958 stellte das Unternehmen den Betrieb ein. Dies markierte das Ende einer Ära für eine Marke, die einst ein Symbol für die japanisch-amerikanische Zusammenarbeit in der Motorradindustrie war.

Rikuo wiederentdecken

Heute sind Rikuo-Motorräder selten und hochbegehrt. Für Enthusiasten repräsentieren sie eine einzigartige Mischung aus Harley-Davidsons ikonischem Design und Japans industriellem Erbe. Einer dieser Enthusiasten ist der Neuseeländer Lindsay Williamson, ein Gründungsmitglied des BEARS-Motorradclubs und ein lebenslanger Liebhaber klassischer Motorräder.

Williamson begegnete Rikuo-Motorrädern erstmals während einer Reise nach Japan vor über einem Jahrzehnt. Damals schenkte er ihnen wenig Aufmerksamkeit und tat sie als bloße Harley-Klone ab. Doch als er mehr über ihre Geschichte erfuhr, wuchs seine Neugier.

„Die Japaner haben abgelehnt, als Harley ihnen im Jahr 1939 die Baupläne für den Knucklehead-Twin anbot“, sagt Williamson. „Mit dem bevorstehenden Krieg entschieden sie sich, die bewährte Rikuo weiterzubauen. Es ist faszinierend, wie sich diese Motorräder danach entwickelt haben.“

Williamsons Leidenschaft für Motorräder ist tief verwurzelt. 1975 gründete er Christchurch Motorcycles, einer der ersten Harley-Davidson-Händler in Neuseeland. Im Laufe der Jahre spezialisierte er sich auf den Import und Handel von gebrauchten Harley-Davidson-, Indian- und Victory-Motorrädern. Seine Faszination für Rikuo führte schließlich dazu, dass er vor eineinhalb Jahren über einen Freund bei einer japanischen Auktion eine Rikuo 750 des Baujahres 1957 erwarb.



Irgendwann, vor offensichtlich langer Zeit, hat ein Rikuo-Fan bereits originale Harley-Davidson-Trittbrettgummis montiert

Die 1957er Rikuo: Ein genauer Blick

Williamsons Rikuo von 1957 ist ein Beweis für die Handwerkskunst und Langlebigkeit der Marke. „Dieses Motorrad war in einem originalen, unrestaurierten Zustand, als ich es bekam“, erinnert er sich. „Die Bedienelemente, Kupplung und Bremsen sind wunderschön erhalten. Sogar der Tacho, der rückwärts läuft, funktioniert

fügt außerdem über klappbare Sozius-Fußrasten und doppelte Parkständer, die eine durchdachte Mischung aus Funktionalität und Stil zeigen.

Das Erbe von Rikuo

Obwohl Rikuo-Motorräder nicht bahnbrechend waren, waren sie zuverlässige, gut gebaute Maschinen, welche die industriellen Fähigkeiten ihrer Zeit eindrucksvoll widerspiegeln. Ihre Harley-Davidson-Abstammung trägt zu ihrer Attraktivität bei und macht sie heute in der weltweiten Harley-Szene zu begehrten Sammlerstücken.

Vollständig restaurierte Rikuo-Motorräder können Preise zwischen 25 000 und 40 000 US-Dollar erzielen, während gut erhaltene Originale oft für 20 000 bis 30 000 US-Dollar verkauft werden. Schätzungen zufolge produzierte Rikuo vor dem Zweiten Weltkrieg etwa 18 000 Einheiten und nach dem Krieg weitere 7000 bis 8000.

Für Sammler wie Williamson sind Rikuo-Motorräder mehr als nur Maschinen – sie sind eine Verbindung zu einer einzigartigen Epoche in der Motorradgeschichte. „Dieses Motorrad ist ein Zeugnis von Handwerkskunst und eine Brücke zwischen zwei Motorradkulturen“, sagt er. □

Nach dem Krieg entstanden bis zur Firmenschließung nur rund 8000 Rikuo. Bereits 1958 schloss das Werk

noch einwandfrei. Es ist erstaunlich zu sehen, dass das große rote Neutrallicht und die Scheinwerfer nach all den Jahren immer noch funktionieren.“

Die 750-ccm-Rikuo verfügt über ein Vierganggetriebe, 16-Zoll-Räder und einen kippbaren hinteren Kotflügel, der die Wartung erleichtert. Sie ist mit Schmetterlings-Sturzbügel ausgestattet und der verchromte Öltank erinnern an das Design der Harley-Davidson-Softail-Modelle der 2000er Jahre.

Ein einzigartiges Merkmal ist die weit hochgezogene Metallsitzbank-Reling, die ein vorsichtiges Aufsteigen erfordert, um nicht den Halt und die Balance zu verlieren. Das Motorrad ver-

