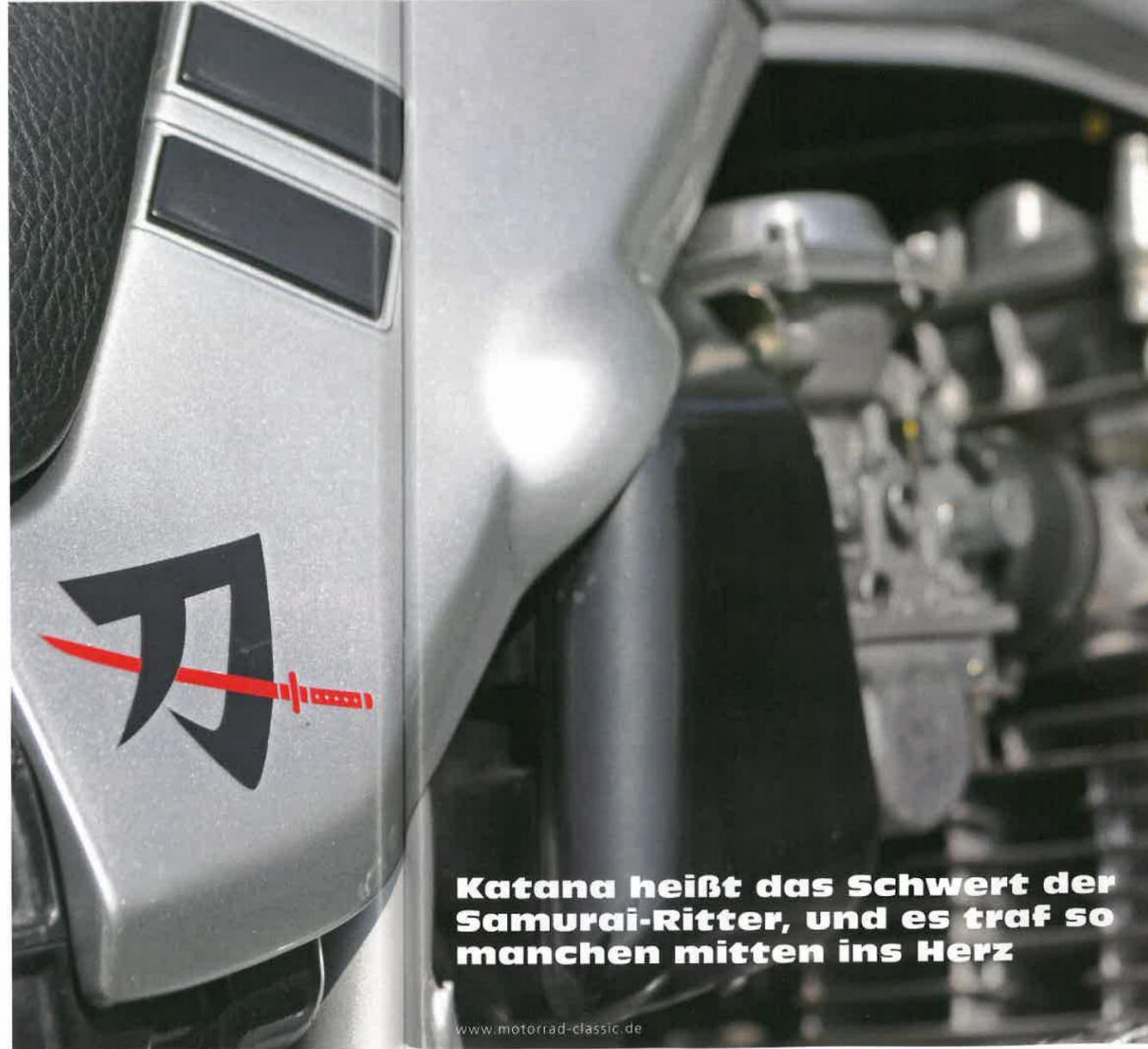


Wer eine große Katana umbaut, der behält dennoch meist das charakteristische und an frühe Export-Bikes aus Japan erinnernde Kombi-Instrument bei. Die Haifischnase auch. Irgendwie jedenfalls, selbst wenn aufgeklebte Nietenköpfe dem Plastikteil einen Heavy Metall-Touch verleihen. Erlaubt ist hier, was Spaß macht, und das T-Shirt beweist, wie sehr derlei Toleranz lang anhaltenden Gemeinsinn befördert



Katana heißt das Schwert der Samurai-Ritter, und es traf so manchen mitten ins Herz

www.motorrad-classic.de



Deutschland Treffen

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| 1. Rohrdorf (1987) | 24. Saarnfeld (1998) |
| 2. Mauritz (1987) | 25. Stromm-Dröhne (1998) |
| 3. Rohrdorf (1988) | 26. Bärle-Mahler (2000) |
| 4. Eckerle (1988) | 27. Nartfisch (2000) |
| 5. Siedel (1989) | 28. Böhler (2000) |
| 6. Westhoff (1989) | 29. Sester-Raabe (2001) |
| 7. Franke (1990) | 30. Götter-Hoyer (2001) |
| 8. Franke-Schweiz (1990) | 31. Hochstetler (2001) |
| 9. Nartfisch (1991) | 32. Lichner (2002) |
| 10. Sester-Raabe (1991) | 33. Heide-Lange (2002) |
| 11. Cuthbert (1992) | 34. Heide (2002) |
| 12. Eich-Traut (1992) | 35. Böhler (2004) |
| 13. Halber (1992) | 36. Böhler (2004) |
| 14. Halber (1993) | 37. Böhler (2005) |
| 15. Gruber-Lange (1993) | 38. Böhler (2005) |
| 16. Nartfisch (1994) | 39. Nartfisch (2005) |
| 17. Franke-Schweiz (1994) | 40. Stromm-Dröhne (2007) |
| 18. Böhler (1995) | 41. Hochstetler (2008) |
| 19. Böhler-Schweiz (1995) | 42. Ahen (2009) |
| 20. Stromm-Dröhne (1996) | 43. Böhler (2009) |
| 21. Lippich (1997) | 44. Nartfisch (2010) |
| 22. Böhler (1997) | 45. Stromm-Dröhne (2010) |
| 23. Gruber-Lange (1998) | 46. Parth (2010) |

„Aber ein besonderes“, weist Heinz wieder auf den rechten Weg zurück. „Ohne die Katana wären wir nicht hier.“ Wo er recht hat... „Und es gibt nicht viele Motorräder, die ihre Fans über so lange Zeit beisammen halten.“ Schon wieder: Wo er recht hat... Umso mehr, als der 1980 vom deutschen Target Design-Team ersonnene Entwurf zwar bei Suzuki in Japan helles Entzücken auslöste und noch im selben Jahr auf der IFMA präsentiert wurde, aber als Serienprodukt ab 1981 nur in Maßen überzeugte. Nicht zuletzt wegen sehr ambitionierter Preisgestaltung und leiser Kritik am Fahrwerk vor allem der 750er- und 1100er blieb der Erfolg aus, auch die technisch harmonischer bestückten, aber viel braver gestalteten Mittelklasse-Varianten mit 550 und 650 cm³ standen sich bei den

Händlern die Reifen platt. Am Ende wurden viele verramscht – kein guter Start für ein Leben als Kultobjekt.

Oder doch? Die technischen Kritikpunkte ließen sich rasch ausräumen. Bis auf das hohe Gewicht, aber das plagte um 1980 alle Japaner. Überdurchschnittlich dagegen die ebenso robusten wie leistungswilligen und schönen Vierzylinder. Und ohne jeden Zweifel epochal das germanische Design. Dieses mutige Aufbegehren gegen immergleiche Rundungen, dieser entschiedene Schritt in eine neue Zeit. Was haben sich die Konservativen damals ihre Mäuler zerrissen über die Haifischnase der großen Katanas. Und inzwischen haben alle eine, außer Harley. Heute versucht jeder Hersteller, seinen Krafrädern eine optische Identität zu

verpassen, eine ästhetische Formensprache für Power und Speed zu finden. Weshalb ja auch eine 1100er-Katana bereits in New Yorks Guggenheim-Museum stand, 1998, als die sensationelle Ausstellung „The Art of the Motorcycle“ die bis dahin aller-, allerschönsten Motorräder zeigte.

Schon wegen dieser gestalterischen Verdienste bedauert Elfriede aus dem Süden der Republik, dass „nurmehr so wenig Originale kommen“. Aber Guido aus dem Westen recht geben muss, der „toll findet, dass selbst radikale Umbauten oft genau den Geist der Katana treffen“. Am tollsten fand Guido allerdings, dass er in Bückeburg einen Kumpel wiedertreffen hat, den er 13 Jahre nicht gesehen hatte. Seine radikal umgestrickte Katana ist nämlich auch nur ein Motorrad. □