

# NEW KATANA ON THE BIG BLOCK

An den kantigen Katanas reibt  
oder stößt man sich nun schon seit fast  
30 Jahren. Entweder man haßt das  
Design, oder man liebt es –  
dazwischen gab's nie etwas und gibt's auch  
heute nicht.

Man schrieb das Jahr 1980, als Suzuki mit dem GSX-Flaggschiff ein Problem hatte. Der Bolide brillierte zwar in sämtlichen Tests, wirkte aber unglaublich plump und brav – prompt schlug die Stunde einer revolutionären Design-Studie aus dem Hause Target, eingefädelt vom deutschen Importeur Bert Poensgen: Innerhalb kürzester Zeit verwandelte sich ein erster Prototyp vom biederen Mauerblümchen in den ultimativen Vamp, der als „Katana“ Motorrad-Geschichte schreiben sollte. Und dabei wurde mit einigen Konventionen gebrochen, die sich bis heute in aktuellen Designs niederschlagen. So etwa der Höhenunterschied der Tank/Sitzbanklinie oder die mutwillige Verschmelzung ehemals klarer Grenzen: Verkleidung, Tank und Sitzbank waren plötzlich integrale Bestandteile eines einzigen Federstrichs. Die Nummer war also wirklich einigermaßen gewagt: Als die Fuhre schließlich der japanischen Chef-Delegation vorgestellt wurde, rechnete man bereits mit einer amtlichen Hinrichtung oder wahlweise auch mit der dezenten Aufforderung zum Harakiri... Statt dessen überschlugen sich die maßgeblichen Suzuki-Bosse vor Begeisterung. Zeitzeugen berichten, daß die Herrschaften in der Tat ziemlich unjapanisch aus dem Häuschen gerieten und mit reichlich Reiswein anstießen. Sehr bald ging die Revolution in Serie, und zwar nahezu unverändert – damit war die Katana so ziemlich die einzige Bike-Studie, mit der das jemals tatsächlich geschah.





## Japanischer Frevel

In den folgenden Jahren hatte man es bei Suzuki leider völlig verpennt, das Thema der Legende wieder aufzugreifen - gerade Traditionalisten hätten unter der aufgehenden Sonne ein durchaus dankbares Betätigungsfeld beackern können. Doch das Mutterhaus entschied sich, den Namen Katana an einen unseligen Roller zu verschwenden - die sollten sich was schämen. Banansen. Lediglich im Mikrokosmos der globalen Fangemeinde flackert der Katana-Mythos bisweilen immer mal wieder recht gediegen auf. Zum Beispiel bei Yoshimura, Moko und einigen anderen Spezialisten. Und in diesem Winter passierte genau das auch wieder in deutschen Landen: Zwischen Regensburg und Nürnberg rollte eine professionell modifizierte Katana ans Tageslicht, die als moderne Reinkarnation des Themas quasi sämtliche Nägel exakt auf den Kopp trifft - eine Flunder aus dem Hause Custom Wolf mit Vorbildcharakter für modernes Fahrzeugdesign. Wird vielleicht Zeit, daß in Hamamatsu bald mal wieder eine gute Pulle Reiswein geköpft wird.



## Kundschaft

Der Werner ist's Schuld: Eines Tages marschierte der nämlich schnurstracks in die Werkstatt des Custom Wolf(gang Bätz)s und wollte mal was „ganz Ausgefallenes“ haben - ob ihm da nicht was einfallen würde. Natürlich etwas, das zum künftigen Eigner passen würde: Werner Anderle, genannt „Hatter“ (der Harte), Baujahr '66, einigermaßen vernunftsfrei und mit einem rustikalen Fahrstil gesegnet - Werner hat auch keine Probleme, mit frisierten Harleys moderne Sportgeräte zu jagen oder im Zweifelsfall auch zu erlegen. Wie der Herr, so's G'scherr. Wolfgang dachte sich, zu Jahrgang und Aura würde durchaus eine Spezial-Katana passen. Der Harte stimmte dem Ansinnen zu und gewährte dem Custom Wolf alle künstlerischen Freiheiten - eine Carte Blanche also. Wolfgang fand das spontan „natürlich richtig geil!“ und begab sich beschwingt ans Werk.

## Frischer Wind

Es galt, die charakteristische Katana-Line zu erhalten, aber auch moderne Stilmittel mit einzubeziehen. Gestraffte Proportionen, die gleichzeitig mit technischen Elementen des Krads kommunizieren, sind tatsächlich Wolfgangs Spezialität - die Sprache spricht er fließend. Dabei gilt es, überladene Spielereien zu vermeiden. Das Einfache und Brutale sticht, schlicht ist Trumpf. Allein die flacher angestellte Cockpit-scheibe wirkt schon wie ein oral vernaschter Esslöffel Rohrfrei - aber da muß man halt erstmal treffsicher drauf kommen. Dazu kam ein mehrrecker Klarglas-Scheinwerfer, der in der optisch leicht gestauchten Serien-Front für moderne Aspekte sorgt. Trotzdem bleibt das Antlitz einfach unverwechselbar. Auch den weiteren Lackteilen widmete sich Wolfgang mit viel Fingerspitzengefühl und nahm überwiegend mit dezenten Anpassungen in liebevoll arrangierten Details vorlieb. Viele Kleinigkeiten werden erst bei genauerer Betrachtung offenbar: An manchen Stellen wuchert ein Spiel mit vertrauten Formen - aber halt völlig neu abgemixt. Zum Beispiel bei der Kombination aus Serien-Seitendeckel und der stark modifizierten Solo-Form des altbekannten Speer-Höckers. So was durchschlägt schon beim ersten Anblick des Betrachters Auge und paßt wie maßgeschneidert zur instinktiven Wahrnehmung: Exakte Kragenweite für die katanistische Hardcore-Klientel.

## Technikalien-Mix

Der olle Katana-Rahmen bedurfte keinerlei Verstärkungen - die Statistik der Dinger geht auch heutzuta-

ge noch völlig in Ordnung. Allerdings waren bei der Implantation von Bennellis TNT-Schwinge ein paar Kunstgriffe nötig: Das Fahrgestell mußte für die fette Gitterrohr-Skulptur angemessen verbreitert und mit einer passenden Monofederbeinaufnahme modifiziert werden. Vorn gelang das Pimpen Dank Suzukis Baukasten-System wesentlich simpler, denn die 11er GSX-R-Fork paßte plug'n'play - nachdem Wolfgang das gute Stück mittels Nitrit-Beschichtung und Wilbers-Innereien ordentlich auf Vordermann gebracht hatte. Als rollende Hardware kam ein Braking-Rad mit Perimeter-Bremse zum Einsatz, während im Heck das verbreiterte Pendant einer FZR Dienst tut - das Speichendesign der Kombination haut wunderbar hin. Und zwischen den Schenkeln der sexy Doppelschleife landete schließlich ein besonderes Schmankerl, sozusagen als logische Modernisierung im Maschinenraum: Wolfgang trieb ein Bigblock-Aggregat der Gattung GSX-R auf, das bereits über einen „gemachten“ Kopf und Kurbeltrieb verfügte - wiederum ein ätzendes 1280er Kraftpaket (siehe auch „Chefsache“, Fighters 02/09). Garniert wurde das Ganze mit einem Satz Keihin FCR-Flachschieber und einem Abgas-Geweiß, das jeden Bugspoiler zur schnöden Todsünde degradieren würde: Die Krümmer-Linie korrespondiert perfekt mit dem kopflastig arrangierten Lacksatz. Der Kandidat hat zwölf Punkte. Auch was den Sound angeht, denn die Micron GP-Tüte arbeitet normalerweise hinter einem Vorschalldämpfer. Gottlob genießt der Rahmen die Gnade der frühen Geburt: Bis auf Trichter-Quartett und der etwas gewagten Nummernschild-Nische wird die ganze Geschichte zur Zeit seriös geTÜVt.

## Werner on the road

Momentan scharrt „der Hatter“ ungeduldig mit den Hufen, kann aber noch nicht so, wie er will: Vor der Tür liegt noch locker ein halber Meter Schnee 'rum. Aber die paar Tage wird er noch aushalten können, denn das Projekt war eine schwierige Geburt, die viel Zeit und Entbehrungen kostete. Jedenfalls mehr, als geplant. „Das wird nie was...“, unkten bereits viele Kollegen, aber Werner ließ sich nicht beirren - er hatte seine GSX-R als Teilespender geopfert und jeden verfügbaren Taler in die Operation Katana gesteckt. Nun ist's endlich soweit, und in den kommenden Monaten werden der Hatter und die Schwatte bestimmt noch bei einschlägig bekannten Partys auftauchen. Falls das Ding dabei ein verantwortlicher Suzuki-Stratege erspähen sollte: So könnte in der Tat ein Erbkönig aussehen.



# KATANA



## TECHNISCHE DATEN

<b>Modell:</b>	Suzuki GSX 1100SZ Katana, Bj. '85
<b>Besitzer:</b>	Werner Anderle „Hatter“
<b>Erbauer:</b>	Fa. Custom-Wolf, An der La- berquelle 4, 92367 Laaber, Fon: 09186/90090, eMail: info@custom-wolf.de, Web: www.custom-wolf.de
<b>Motor:</b>	GSXR 1100, 1280er Gorilla- Block, Zylinderkopf modifi- ziert, Kurbelwelle erleich- tert und feingewuchtet
<b>Ölkühler:</b>	Setrab, Krontec- Anschlüsse
<b>Vergaser:</b>	Keihin FCR 39
<b>Luftfilter:</b>	Trichter/Überzieher aus Schaumstoff
<b>Auspuff:</b>	Cobra-Krümmen, Micron GP- Endtopf
<b>Rahmen:</b>	GSX 1100SZ, stark modifi- ziert, 65 mm verbreitert, pulverbeschichtet, gekürz- tes Rahmenheck
<b>Schwinge:</b>	Benelli TNT, stark modifi- ziert, Eigenbau-Achse
<b>Federbein:</b>	Matris, Benelli TNT- Umlenkung
<b>Gabel:</b>	GSX-R 1100, komplett neu aufgebaut, nitrierte Tauch- rohre, Wilbers-Federn, pul- verbeschichtete Stand- rohre
<b>Gabelbrücken:</b>	GSXR 1100, modifiziert, beschichtet
<b>Räder:</b>	vorn Braking, 3,5" x 17", hin- ten FZR 1000, auf 7,25" x 17" verbreitert
<b>Bereifung:</b>	vorn 120/70/17 Metzeler Sportec M1, hinten 210/50/17 Metzeler Marathon
<b>Lenker:</b>	Custom-Wolf-Lenkerschel- len mit LSL Dragbar
<b>Bremsen:</b>	vorn Braking, hinten ABM- Scheibe mit Brembo-Sattel, Eigenbau-Bremssattel- halter
<b>FuDrastenanlage:</b>	Gilles Tooling
<b>Tank:</b>	Katana, integrierter Tacho, modifizierte Linie
<b>Verkleidung:</b>	Custom-Wolf, Katana-Basis
<b>Höcker:</b>	Custom-Wolf, Speer-Basis
<b>Seitendeckel:</b>	Serie, modifiziert, in die Sitzbank integriert
<b>Kotflügel:</b>	Made in hell, auf 17" modifiziert
<b>Armaturen:</b>	Edelstahl-Tastschalter in Custom-Wolf-Griffen
<b>Instrumente:</b>	Motogadget Classic im Tank
<b>Lackierung:</b>	Schwarz mit Blattgold, nachträglich patiniert und mit drei Klarlack-Schich- ten versiegelt
<b>Sonstiges:</b>	viele Schrauben vergol- det, Ritzelabdeckung von B-Town-Cycles, Offsetrit- zel von Krüger und Jungin- ger, Sitzbank mit Custom- Wolf-Logo bestickt, Blin- kergehäuse Custom-Wolf mit Tigereye-Gläsern, Paz- zo-Hebel, Kabel und Brems- leitung durch die Schwin- ge verlegt, Nokon-Gaszüge, Seitenständer Custom- Wolf
<b>Danke an:</b>	Michl Graf