

Heft 1/2007

Dezember/Januar

Deutschland 5,50 €

Österreich 6,10 €

Schweiz 10,80 sfr

BeNeLux 6,40 €

Finnland 8,20 €

Griechenland 7,80 €

Italien 7,30 €

MOTORRAD

# CLASSIC

ESSIKER YOUNGSTER

E 9486 F ISSN 0937-9495

01

4 190948 605507

RKT

GLEICH

Kawasaki 750 H2  
Suzuki GT 750

## ZWEITAKT-DUELL

GN

Suzuki Katana  
Target-MV

SPORT

67

ESSIKER DES JAHRES

gewinnen Sie eine  
Ducati Sport 1000

NAHL 2007  
mitmachen  
und  
gewinnen  
MOTORRAD  
CLASSIC

URS 500:  
Helmut Faths  
Lebenswerk

# Ungleiche Geschwister

1979 und 1980 hob Target-Design zwei Babys völlig unterschiedlicher Herkunft aus der Taufe: eine MV Agusta-Studie und die Suzuki Katana

TEXT: WALDEMAR SCHWARZ; FOTOS: FACT

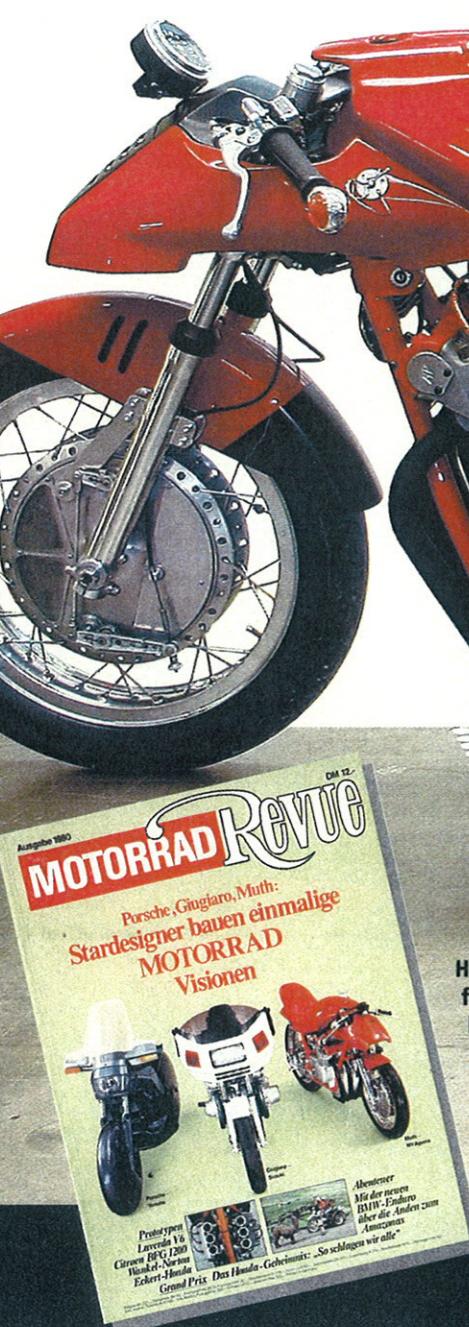
**H**elmut Luckner, MOTORRAD-Chefredakteur, hatte 1979 die Vision, das Design aktueller Motorräder zu hinterfragen. Er beauftragte für die Sonderedition MOTORRAD Revue drei Designer, die neue Akzente setzen sollten. Neben Ferdinand Alexander Porsche und Giorgetto Giugiaro gestaltete auch das junge Team von Target-Design ein Objekt. Der ehemalige Chef-Designer der BMW Motorrad AG, Hans A. Muth, scharte dabei seine ehemaligen Weggefährten Jan Olof Fellström und Hans G. Kasten, den heutigen Chef der Firma um sich. Die Schöpfung des Target-Teams präsentierte sich seinerzeit zweifellos als die aufregendste Kreation des Trios. In nicht mehr als 14 Tagen stampften die Designer in Tag- und Nachschichten von den Entwürfen über die Tonmodelle bis hin zum fertigen Produkt



das Projekt aus dem Boden. Als die MOTORRAD-Redakteure am Abend vor der Präsentation die MV im Atelier im bayerischen Herrsching am Ammersee zu Gesicht bekamen, riefen sie umgehend Chefredakteur Luckner an: „Das Motorrad wird bis morgen nie fertig, wir müssen unverrichteter Dinge wieder abreisen.“ Doch nach einer letzten Nachschicht präsentierten die Design-Künstler am nächsten Morgen zum höchsten Erstaunen der Redakteure das fertige Produkt.

Unverhüllt stellte Target sein Lustobjekt unter dem Motto: „Der Reiz eines Motorrad liegt in sichtbarer Technik“ zur Schau. Bis auf das Fahrwerk und den Motor mussten alle Originalteile weichen. Die unkonventionelle Linienführung von der tief geduckten Frontabdeckung über den bananenförmigen Tank bis zur geschwungenen Sitzbank bezeichneten die Kreativen als „Flyline“ – „Ein Motorrad für zwei individuelle Stunden Genuss in der Einsamkeit eines Jagdfliegers“.

Auch wenn das Design der Target-MV provozierte und polarisierte, leistete es doch eines: Es rief selbst bei den Herstellern Reaktionen hervor und sorgte nicht zuletzt bei dem Designer-Team für einen weiteren gewichtigen Auftrag: Suzuki hatte gerade mit sinkenden Absatzzahlen zu kämpfen. Fortschrittliche Geister beim deutschen Importeur überzeugten die Japaner, es doch mit einem frischeren Design zu versuchen, und Target bekam den Zuschlag. Die weitere Geschichte ist bekannt (MOTORRAD CLASSIC 3/2004) Es entstanden Katana 650/1100, die in fast unveränderter Form in Serie gingen.



Hans Georg Kasten (links) freut sich über seine beiden, in neuem Glanz strahlenden Werke, ebenso wie Fritz Ehn über sein altes neues Museumstück, die Suzuki Katana

Weit weniger bekannt war dagegen lange der Verbleib der Ur-MV Agusta und Katana. Nach der Präsentation verlor sich die Spur der MV im Dunkeln. 1999 tauchten plötzlich die kompletten Design-Elemente als Offerte in der MV-Clubzeitschrift auf. Thomas Burkhardt, Klassik-Fan im Allgemeinen und MV-Fan im Besonderen, beschloss, die Target-MV auferstehen zu lassen und schlug zu.

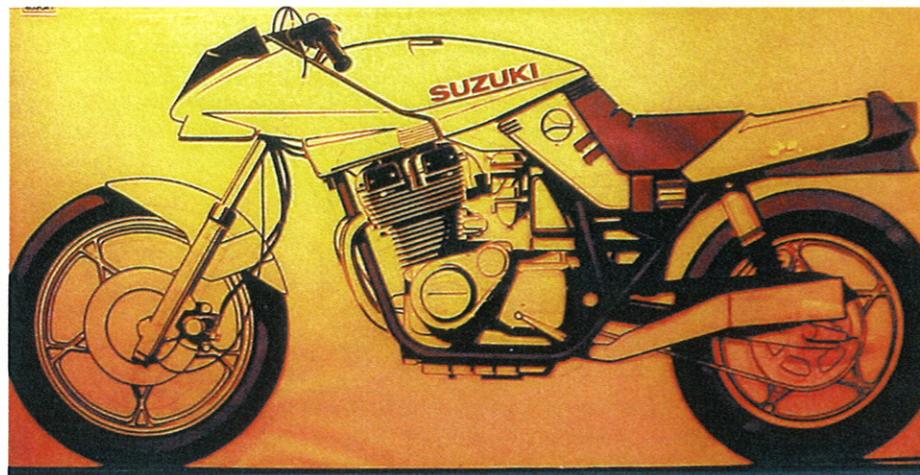
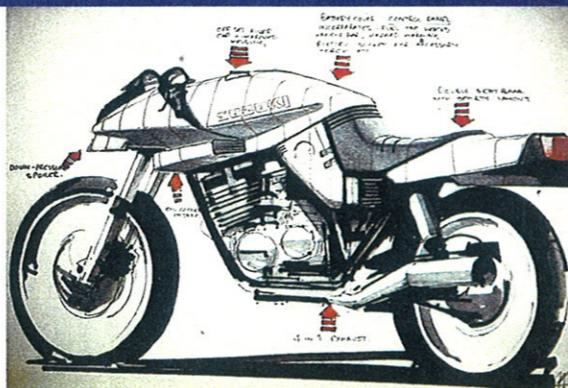
Eine Vierzylinder-MV des gleichen Baujahrs ließ er mit den Originalteilen von damals zur Target-MV umbauen. Ein weiterer Zufall kam ihm zu Hilfe: Ein Klubmitglied hatte in seiner MV exakt die TZ-Trommelbremse, die Target damals verwendet hatte, wie einige klare Merkmale eindeutig bewiesen. Im Tausch gegen das Original wechselte das Vorderrad die Besitzer. Änderungen am Rahmen komplettierten das Unikat. Gleichzeitig fertigten Spezialisten einen Alutank an, der unter die Tankattrappe passt, denn die Target-MV soll eines Tages tatsächlich fahren.

Weniger spektakulär verlief der Lebenslauf der Suzuki Katana. Nachdem sie der Entwicklungsmannschaft in Japan als Vorlage gedient hatte, kehrte sie nach Europa zurück. Dort drohte sie, nach einer Ausstellungstour beim österreichischen Suzuki-Importeur in Vergessenheit zu geraten. Bis eines Tages Fritz Ehn das Unikat entdeckte und aus seinem Dornröschenschlaf weckte. Nach einiger Überzeugungsarbeit konnte er sie für sein Motorradmuseum im österreichischen Eggenburg lösen. Als MOTORRAD CLASSIC 2004 über die Odyssee der Katana berichtete, wurde Hans Georg Kasten, mittlerweile Chef von Target-Design, auf sein Baby aufmerksam und erklärte sich spontan bereit, die im Laufe der Jahre heruntergekommene Suzuki Katana zu restaurieren.

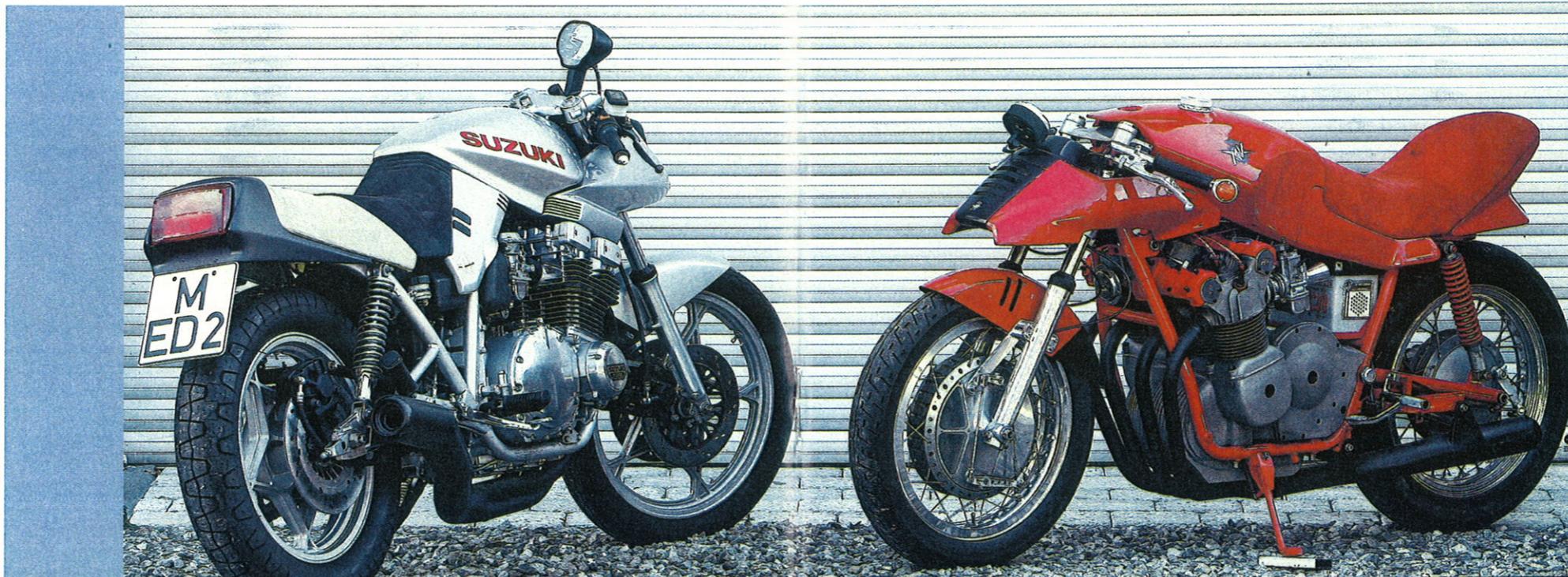
Am 8. September, mehr als 25 Jahre nach ihrer Geburt, trafen die ungleichen Schwestern so glänzend wie einst, im neuen Studio von Target-Design im bayrischen Seefeld aufeinander und strahlten wie am ersten Tag. Ebenso Hans Georg Kasten und Fritz Ehn, der die Ur-Katana von ihm in Empfang nehmen durfte.

Noch heute üben die beiden Designobjekte eine höchst ungewöhnliche Wirkung auf den Betrachter aus. Immer wieder fasziniert die MV mit ihrer schwungvollen Dynamik, vertrauter gibt sich die Katana mit ihren klaren, fast strengen Linien. Beide haben Geschichte geschrieben und das Motorrad-Design in seiner Gesamtheit beeinflusst, wenn auch auf ganz unterschiedliche Weise. □

Der nach hinten ansteigenden Tanklinie ordnete sich das restliche Design unter. Die erwuchs aus einem einfachen Funktionsprinzip: Schmaler Kniestchluss bei großem Tankvolumen



In der Serie (oben) übernahm Suzuki das Design des Modells von Target bis auf wenige Details nahezu 1:1. Einzig die Position der Armaturen und die kleine Scheibe unterschieden Vorbild und Kopie



Unterschiedliche Abstammung, unterschiedliche Linie, und trotzdem pflegen die MV Agusta und die Suzuki familiäre Bindungen