

Na zijn studie 'Transport Design' aan de Universiteit van Coventry, richt de Brit Glynn Kerr zich nu al gedurende meer dan 15 jaar op motorfiets-design. Momenteel werkt hij als freelance-designer voor diverse motorfietsfabrikanten. In elke Kickstart zijn visie op ontwikkelingen in de wereld van het tweewieler-design.

tekst Glynn Kerr



De MRX vanuit drie verschillende gezichtshoeken. Grondspeling voldoende!



Designers zijn van nature niet zo van die preletters. Het is een beroep dat voortdurend een kritisch oog vereist, zowel op het werk van anderen (iets waarvan je behoorlijk cynisch kunt worden) als op dat van jezelf. (Wat inhoudt dat je eigenlijk nooit tevreden bent...) Omdat er geen absoluut 'goed' of 'fout' bestaat in design, wordt er bij elke keus lang getwijfeld en blijf je achteraf ook nog gewoon doorgaan met piekeren. Zelfs als je het een keer helemaal goed doet, duurt het nooit lang voordat een van je concurrenten met iets nog beters op de proppen komt. Sta je toch weer met je kop tegen de muur te slaan, omdat je zelf niet op dat idee gekomen was.

Ik heb u eerder verteld over het Fischer-project waar ik als designer nauw bij betrokken ben: Dan Fischer realiseert zijn droom van een echte moderne Amerikaanse Supersports en dat gaat gepaard met alle problemen, verrassingen en frustraties die daar nu eenmaal bij horen. We hadden ons helemaal uit de naad gewerkt om een showmodel op tijd klaar te krijgen voor de belangrijke Indianapolis Powersports Show.

Dat is, met het nodige kunst- en vliegwerk, uiteindelijk nog gelukt ook en tijdens persintroductie van het model kon Dan trots en tevreden bij de motor poseren. Ik daarentegen leek bij die gelegenheid alleen maar steeds meer onvolkomenheden aan het model te ontdekken en vroeg me af hoe het in 's hemelsnaam mogelijk was dat ik ze niet eerder had opgemerkt. In dit geval was er echter wel een eenvoudige verklaring: Er was namelijk helemaal geen 'eerder' geweest...

Dat de motor er als een complete motor uitzag was al een wonder. Een mirakel dat geheel te danken was aan de mannen van Gemini, die de hele voorgaande nacht doorgewerkt hadden om een schijnbaar eindeloze puzzel van min of meer voltooide onderdelen tot een toonbaar geheel op te bouwen. Veel van de spullen arriveerden zelf pas vroeg diezelfde ochtend. Daaronder bijvoorbeeld de complete stroomlijn die rechtstreeks

een busje werd geladen om in ijtempo naar Indianapolis gereden te worden. Tijd om nog iets aan te passen of te veranderen was er niet. Pas op de show was er gelegenheid om nog eens naar de details te kijken en op te merken dat er een aantal punten waren die we zouden moeten veranderen. Het meest duidelijke punt betrof de vering, die nu veel te laag stond waardoor het leek alsof Pavarotti op de motor had

Ook de Buells passen niet in dit verhaal, want die zien er te 'alternatief' uit en staan te ver af van de machines die op het circuit de dienst uitmaken. Blijft over het voldoende feit: In Amerika moet de supersports rijder een geïmporteerde motor kopen, of hij dat nu leuk vindt of niet...

Volgens de eenvoudige logica van Dan Fischer zou een groot deel van deze sportrijders het liefst een Amerikaans product kopen; Een voldoende groot deel in ieder geval om een relatief kleine motorfiets-producent bestaansrecht te geven. Het enige wat die 'Made in USA' motorfiets zal moeten kunnen is de prestaties van de buitenlandse concurrentie min of meer evenaren, zowel technisch als in styling. De klanten zijn er al, speciale gimmicks zijn overbodig. Het zou erg gemakkelijk geweest zijn om de motor een typische GP racevorm te geven, een paar leuke details toe te voegen en het daarbij te laten. De eerste opdracht kwam dan ook in feite hier zo ongeveer op neer.

Maar het siert Fischer dat hij altijd een open oor heeft voor welgemeend advies, wat hem in dit geval influisterde een stap verder te gaan. Niet te ver, tot in onbekende gebieden, maar zo ver als de Benelli's, de Ducati's en de MV Agusta's. Zo ver als we durven en niet verder. De motor die u hier ziet moet er dus, als hij aan zijn doel beantwoordt, 'opwindend', 'mechanisch' en 'racy' uitzien. (Dat laatste zou niet zo moeilijk moeten zijn; Gemini Technologies, het team achter de Harley VR 1000 racer is verantwoordelijk voor de techniek van de Fischer.) Hoewel de motor de meest recente supersports-

trends volgt, mocht hij niet lijken op een andere, als bestaande, motor. Het design heeft voldoende 'edge' om er fris modern uit te zien, maar gaat daarin ook weer niet zo ver als bijvoorbeeld de KTM RC 8 waar alle sensualiteit uit verdwenen is. Dit moet een motor zijn die je graag met de hand wast. De KTM is een motor waar je de hogedruksluit op zet. De gepolijste wielen en verchromde details verwijzen naar trends in de autowereld die nog naar de tweewielers moeten gaan overwaaien. De plexiglas handkappen vormen een nieuw detail, waarmee de kulp gereduceerd kan lijken, zonder aan bescherming in te boeten. Het belangrijkste is echter de centrale 'ruggengraat' van carbon. De nieuwe Benelli TrT heeft iets soortgelijks, dus het was voor ons wel aardig dat we daar net iets eerder mee waren.

Er zullen nog wel een paar modificaties komen, zoals een duozitje en -voetsteuntjes, maar de productieverie moet als twee druppels water op dit prototype gaan lijken. Fischer hoopt de productie tegen het eind van dit jaar op te kunnen starten en hij start met twee versies, beiden aangedreven door een 650 cc Hyosung V Twin motorblok dat door Gemini aan wat extra pk's is geholpen. Het basismodel komt, compleet met Ohlins voorvork, op de Amerikaanse markt voor een prijs net onder de \$10.000. Een sneller model, voorzien van een volledig carbon body, volgt later.

Okee... We hebben het model op tijd op de show gekregen. Het publiek heeft hem kunnen zien. Van hier af aan is het aan Dan Fischer om de bal verder aan het rollen te houden.

## NACHTbrakers



Dan Fischer tussen het MR 1000 prototype en de nieuwe MRX op de Indy show. Fijne stropdas, Dan!

vanaf de spuiters kwam en nog bijgewerkt moest worden. De doorzichtige kunststof onderdelen bleken onbruikbaar, dus het kuipruitje en de koplamp moeten razendsnel door zichzelf overgemaakt worden. Om tien uur 's ochtends, de dag van de show, werd het model tot 'showklaar' uitgeroepen. Daarna hadden we nog maar een paar minuten om wat er wat foto's van te schieten, voordat het model in

gezet. De nummerplaat-, richtingaanwijzer- en achterlichtenheid was niet echt op tijd af en daar zou dus ook nog wel wat werk in moeten voordat we de officiële persfoto's konden gaan maken. Maar, terwijl ik me druk stond te maken over deze tekortkomingen, bleef het publiek maar toestromen en was mr. Fischer een gelukkig mens. Ons model deed het goed! Maar, waarom denkt Dan Fischer dat hij zal kunnen slagen in iets waarin al een aantal veel grotere fabrikanten gefaald hebben? Amerika heeft een klein, maar heel fanatiek sportief motorpubliek. Dat sportieve volk heeft nu de keus tussen een Japanner en een Italiaan. Daarnaast is er ook nog Triumph, maar dat is het dan wel... De verkoop statistiek van de cruiser-markt bewijst dat de Amerikanen een behoorlijk chauvinistisch volk zijn, als het gaat om hun aankopen. Er is echter nooit een serieuze Amerikaanse sportmotorfiets op de markt geweest. Nee, de Harley Cafe Racer tellen we niet mee als serieuze sportmotor...