

Echte

Adrenalinpur

Der Puls schlägt schneller, Adrenalin schießt durch den Körper. Die Straße scheint nur noch aus Brems- und Einlenkpunkten sowie daran anschließenden Beschleunigungspassagen zu bestehen. Der Auslöser ist eine umgebaute ER-6 von LSL. Und was für eine!

Potenziale wecken, die in Serienfahrzeugen stecken. So lautet die Devise von Jochen Schmitz-Linkweiler alias LSL Motorradtechnik in Krefeld seit 25 Jahren. Dabei nimmt er sich gerne auch die sogenannte Mittelklasse zu Brust. In diesem Falle Kawasakis nacktes Vernunftbike ER-6n mit bravem Gegenläufer und eigenwilliger Optik. Als Marschrichtung stand neben einer ordentlichen Abspeckkur, kosmetischen Korrekturen und Fahrwerksverbesserungen eine satte Leistungssteigerung im Pflichtenheft. Herausgekommen ist bei dem Projekt im Jahr 2007 die »UrbanX«, die als Vorstufe zum aktuellen »Café Racer« zu sehen ist. Rund 185 Kilo bringen beide Varianten jeweils auf die Waage. Aus dem Supermoto-Konzept von einst mit breitem, durchgängigem Lenkrohr und extrem hoher Sitzposition von über 90 Zentimetern entstand nach gezielten Eingriffen in die Ergonomie eben dieser Café Racer der Neu-

zeit, den wir für kurze Zeit aus dem Schauraum entführen durften. Die breite Segelstange wich den hauseigenen Speed Match-Lenkerstummeln mit schicken Flat-Cap-Lenkerendstücken, die Seriensitzbank wurde wieder aus dem Regal gekramt. Fertig ist die Laube. Motorseitig hat sich nach der Metamorphose in den Grundzügen nichts geändert. Warum auch, denn RMI-Motorräder, ein paar Straßen entfernt von LSL, hauchte dem kernig vibrierenden Zweizylinder zur Geburtsstunde des Projektes zehn PS mehr gegenüber der Serie ein. Umgeschliffene Nockenwellen, bearbeitete Kanäle und Brennräume sowie der modifizierte Luftfilterkasten sind für das Leistungsplus verantwortlich und

bringen einen spür- und messbar kraftvolleren Drehmomentverlauf. Im Originalzustand bereits mit ausgeprägter Quirligkeit gesegnet, wirkt die LSL-Interpretation geradezu enthemmt. Der Vollständigkeit halber sei ein kleiner Schönheitsfehler am Rande erwähnt: Leider ist das kleine Kraftpaket nach der Leistungskurve etwas laut geworden. Das liegt aber weniger am LeoVince-Endschalldämpfer, denn der ist EG-konform, als vielmehr am offeneren Luftfilterkasten. Zwischen Tank und Rahmen hat

man einen freien Blick auf die Schnorchel. Die nahezu ungedämpften Ansaugergeräusche unter Last sind zwar ein wahrer Ohrenschmaus für Menschen mit Benzin im Blut, aber der brave Durchschnittsbürger ohne einschlägige Motorradvergangenheit, dafür mit Rechtsschutzversicherung für alle Lebenslagen, wird wohl eher anderer Mei-



mpe



nung
sein. Eintra-
gungsversuche hat
es aus Rücksicht auf psy-
chisch labile Prüfer noch nicht
gegeben. Perfektionist Schmitz-



Die klobige Instrumenteneinheit (oben) fristet nun auf dem Tank ihr Dasein, um den Blick auf die gefräste Gabelbrücke (unten) freizuhalten.



Schön fürs Auge – perfekt für sportliches Fahren: LSL-Rastenanlage (oben).



Krefelder Kombination: 310er-Scheibe von Braking und Nissin 6-Kolbenzange.



Digitaltuning per Power-Commander (g.o.). Höhenverstellbares WP-Supercompetition-Federbein (o.).



Lautatmer: Die fast offenen Ansaugsnorcher sind nicht TÜV-conform. Eine Lösung wird gesucht.



Die einfache Schwingenkonstruktion (oben) kommt auch mit der Mehrleistung problemlos zurecht. Im Einsatz: wie selbstlinkes Spaßgerät bei artgerechter Haltung.



Linkweiler und sein Team bleiben aber am Ball, um den Segen der Legalität zu erlangen. Optimiertes Serienmaterial bedingt ja schließlich nicht das zwangsläufige Hinüberdriften in die Illegalität. Also aufgepasst im Straßenverkehr und nicht unnötig die Aufmerksamkeit der Gesetzeshüter auf sich ziehen. Der Chef schaut noch kurz nach dem Ölstand, händigt Schlüssel und Papiere aus und wünscht mit einem breiten Grinsen gute Fahrt. Na dann mal los!

Beim ersten Körperkontakt fällt auf, dass die weit vorne angebrachten Lenkerstummel richtig viel Platz auf der ER-6 schaffen. Für eine Körpergröße von 1,75 bis 1,80 Meter ist das Arrangement perfekt. Leicht vornüber gebeugt entsteht diese typische Sitzhaltung eines Café Racers. Wer ein Faible dafür hat, ist hier gut aufgehoben. Zudem entsteht ganz ne-

benbei mehr Vorderradlast – kein unangenehmer Nebeneffekt bei sportlicher Fahrweise oder beim Beschleunigen. Betont dynamisch zwar, aber trotzdem bequem. Lässig sowieso. Die Fussrasten, natürlich aus eigener Fertigung, sind weiter hinten und höher als bei einer Standard-ER-6 angebracht. Aber übertrieben haben die LSL-Leute nicht. Der Kniewinkel ist in Relation zu aktuellen Super-sportlern geradezu kommod. Feintuning ist zudem in engen Grenzen möglich, denn zwei Einstell-Positionen stehen zur Wahl. Wer es hingegen ganz anders mag – keine Sorge. Sonderwünsche werden von den Präzisions-Fräsern natürlich gerne erfüllt. Die Sitzhöhe ist mit 82 Zentimetern sehr moderat und wirkt dank der vorne schmal zulaufenden Sitzbank noch niedriger.

Ein kurzer Druck aufs Knöpfchen und der Twin bollert entschlossen und rund vor sich hin. Mit wachsamen Augen und ruhiger Gashand lotse

ich das gute Stück mit spielerischer Leichtigkeit Richtung heimlicher Gefilde. Ein kurzer Weg durch einen Außenbezirk von Krefeld bei geringer Verkehrsdichte ist die erste Etappe, die zu bewältigen ist. Hoher Gang, niedrige Drehzahlen – kein Problem für das perfekt abgestimmte Aggregat. Und das bei noch nicht mal betriebswarmem Motor. Da verschluckt sich nichts, die Lastwechsel fallen sehr milde aus. Ein schönes Beispiel dafür, dass getunte Motoren nicht zwangsläufig ruppige Gesellen sein müssen. Schützenhilfe erhält das serienmäßige Steuergerät durch einen Powercommander, an den Thomas Häfner von Dynojet Deutschland selbst Hand anlegte. Lochfreies Hochdrehen und eine äußerst feine Gasannahme in jedem Drehzahlbereich sind das Ergebnis. Um die Fahrzeit in das heimische Kurvenparadies der Eifel auf ein Minimum zu verkürzen, führt an der Autobahn kein Weg vorbei. Leider, aber auch da ist die LSL-Kreation gar nicht mal so schlecht aufgehoben. Öl und Kühlflüssigkeit sind mittlerweile auf Temperatur gekommen, so dass nun energischer Feuer gegeben werden



Entwicklungsziel erreicht: leichter und stärker als die Basis. Dazu mit einem traumhaft agilen Fahrwerk gesegnet. Mehr davon, bitte!

kann. Unter dumpfem Grollen pirscht sie sich spektakulär an trödelnde Autofahrer heran, die bereitwillig Platz machen. Anschließend die Drosselklappen auf Durchzug gestellt, rennt sie mit dem Lärmpegel von grölenden Fußballfans beim Gewinn der Meisterschale bei Bedarf echte 215 Sachen. Zurückschalten ist kaum notwendig, ihrem elastischen Motor und der kurzen Gesamtübersetzung sei Dank. Klar, windig ist es bei den Zwischenspurts schon, so ganz ohne Verkleidung. Macht

Die Linienwahl wirkt variabel - fast unendlich

man aber eh nicht lange. In Sachen Fahrstabilität ist der Café Racer auf der ganz sicheren Seite angesiedelt. Eine umgebaute Fazer-1000-Gabel mit 30-Millimeter-Offset zur Verkürzung des ansonsten zu deftigen Nachlaufs wird vom Ansatz her locker mit der doppelten Power fertig. WP-Federelemente leiten Stöße kontrolliert in das solide und originale Rahmengeflecht aus Stahlrohr ein. Genügend straff abgestimmt fürs sportliche Ambitionen, schwingt ein

Hauch von Komfort mit. Perfekt – nachjustieren unnötig. Kurz hinter Köln gibt es ein paar derbe Buckel auf der A1, die fahrwerkstechnisch die Spreu

vom Weizen trennen. Außer minimalen Zuckern im Lenker gibt es nichts Auffälliges zu vermehren. Als endlich die erlösende Ausfahrt naht, kommt die erste echte Bewährungsprobe für die Frontstopper. Vorne nimmt eine Nissin-Sechskolbenzange eine Einzelscheibe von Braking energisch in die Zange. Für einen konstanten Druckaufbau sorgt eine Magura-Radial-Handbremspumpe in Verbindung mit Motacc-Stahlflexleitungen. Zwar nicht auf der letzten Rille unterwegs, aber vergleichsweise forsch ist kontrolliertes Hineinbremsen bis in den Kurvenscheitel ein Leichtes. Bridgestones rennstreckentaugliche BT 090-Gummis haben aufgrund zahlreicher Einsätze am Limit zwar an den Flanken optisch schon arg gelitten, sind aber im Straßeneinsatz immer noch für jeden Spaß zu haben. Und der liegt jetzt direkt vor uns.

Je enger, desto lieber. Gemeint sind die Radien der Asphaltbän-

der, die im Sattel der LSL-Kawa einfach anders erlebbar werden. Vergleichbar mit einem hochauflösenden LCD-Display, erschliessen sich im bekannten Revier sonst kaum wahrnehmbare Nuancen in der Fahrbahnoberfläche. Die Linienwahl ergibt sich wie von selbst, wirkt aber unendlich variabel. Stabil, glasklares Feedback, keine Spur von Trägheit. Alles einfach, keine Überraschungen oder schrullige Eigenheiten. Natürlich sind die Modifikationen nicht ganz billig. Angesichts des erzielten Fahrgenusses aber jeden Euro wert. Mit der Wendigkeit einer 125er wird das Erkunden der ab-

Die Speed-Match-Stummel schaffen viel Platz auf der ER-6 – auch für große Café-Racer-Verehrer. Weniger klassische Optik, dafür bequem: relativ breite, niedrige Seriensitzbank.

Umbauten im Detail

ER-6 Café Racer

Motorumbau von RMI-Motorräder GmbH, Krefeld:
Kurbelwelle feingewuchtet
Nockenwellen umgeschliffen
Brennräume und Kanäle überarbeitet
Luftfilterkasten modifiziert
LeoVince-Slip-on-Dämpfer
Einspritzelektronik mit Powercommander angepasst
Ausführung: Thomas Häfner, Dynojet Deutschland
Umbaukosten: ca. 3500 Euro

Fahrwerk:
LSL-Gabelbrücken mit überarbeiteter Yamaha FZS 1000-Gabel
30 mm länger, Offset: 30 mm,
Lenkkopfwinkel 65 Grad
WP-Federbein Super Competition mit Höhenverstellung, Anhebung: + 25 mm
Original-Felgen 3.50 x 17 und 5.00 x 17
Bridgestone-Reifen BT 090 120/70-ZR 17 und 160/60-ZR 17

Bremsen:
Magura-Radial-Handbremspumpe
Braking-Einzelscheibe Wave STX90D
Nissin-6-Kolben-Zange mit LSL-Adapter
Motacc-Speed Brake-Stahlflexleitungen

Lenkung/Ergonomie:
LSL-Stummelenker Speed-Match mit Flat-Cap-Lenkerendstücken
LSL-Fußrastenanlage, 2-fach einstellbar
Magura-Handbremshebel

Peripherie:
LSL-Scheinwerfer Urban-Light mit gefrästen Lampenhaltern
Original-Instrumente mit Alu-Halterung auf dem Tank
LSL-Gonia-Spiegel
Kotflügel-Umbau mit Alu-Halter
LED-Rücklicht und Blinker
LSL-Crash-Pads
LSL-Gabelsterne
Reifenventile abgewinkelt

Lackierung-LSL-Design:
Tank in Chili-Red
Rahmen Schwarzgrau pulverbeschichtet

Preis: 12.950 Euro ohne Motorumbau

Wartung



Naked-Bikes haben einen großen Vorteil: Man kommt praktisch überall gut ran. Die abgewinkelten Ventile sind das i-Tüpfelchen in Sachen einfacher Handhabung.

Technische Daten LSL ER-6 Café Racer

Motor: Leistung 64 kW (82 PS) bei 9300/min, max. Drehmoment 66 Nm bei 7750/min, flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Reihen-Viertaktmotor, Hubraum 649 cm³, Bohrung x Hub 83,0 x 60 mm, Verdichtung 11,3 : 1, je zwei Ein- und Auslassventile über zwei oben liegende Nockenwellen und Tassenstößel betätigt, Semi-Trockensumpfschmierung, Zünd-/Einspritzelektronik kombiniert mit Powercommander-Steuergerät, Doppeldrosselklappen, Saugrohr-ø 38 mm, E-Starter, G-Kat, Euro 3, Lima 336 W, Batterie 12 V/14 Ah
Kraftübertragung: Sechsgang-Getriebe, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, O-Ring-Kette, Gesamtübersetzung:

15,3/10,8/8,4/7,0/6,1/5,4
Fahrwerk: Stahl-Gitterrohrrahmen, Telegabel vorn, Standrohr-ø 43 mm, hinten ein direkt angelegtes Federbein, Federbasis stufenlos einstellbar, Federweg v./h. 140/140 mm
Räder: LM-Gussräder, vorn 3,50 x 17, hinten 5.00 x 17, Bridgestone BT 090, vorn 120/70 ZR 17, hinten 160/60 ZR 17, vorn 310-mm-Einscheibenbremse mit Sechskolben-Festsätteln, hinten Einzelscheibe 220 mm, Einkolben-Schwimmsattel, stahlummantelte Bremsleitungen
Zul. Gesamtgew.: 376 kg
Tankinhalt: 15,5 l
Kosten: Preis 12.950 Euro; Steuer 47,84 Euro (pro Jahr)

wechslungsreichen Topographie der Eifel zum kräfteschonenden Tanz, der süchtig macht. Eine vorausfahrende Speed Triple macht die Pace. Nachdem der offensichtlich ortskundige Fahrer den Verfolger im Rückspiegel wahrgenommen hat, erhöht er das Marschtempo. Kein Problem für den Café Racer. Hier stecken zornige 82 PS in einem messerscharfen Fahrwerk.

Dranbleiben fällt nicht schwer, überholen geht aber ohne viel zu riskieren auch nicht. Dafür ist es zu eng hier draußen. Der Kurveneingang gehört aber eindeutig der LSL-Kawa. Ultraspät auf der Bremse, blitzschnell einlenken – da hat die verhältnismäßig behäbige Triumph sichtlich schwer zu kämpfen. Auf den Geraden ist Einsatz gefordert. Trotz starker Mitte will der rote

Bereich immer wieder leicht touchiert werden, um den Anschluss nicht zu verlieren. Das Sortieren der Gänge geht kinderleicht vonstatten. In den unteren Gängen wird das Vorderrad beim energischen Herausbeschleunigen leicht und verliert den Bodenkontakt.
 An einer Kreuzung trennen sich unsere Wege. Die Kawa und ich sind wieder allein. Eine Tankstelle kommt jetzt gerade zur rechten Zeit. Pause für Geist und Mechanik. Mit knapp über fünf Liter auf hundert Kilometer hat sie erstaunlich wenig verbraucht, angesichts des recht lockeren Umgangs mit dem Gasgriff. Und viel gegeben. Dieser Tag gehört zu jener Kategorie, die auch noch nach Jahren höchst präsent im Hinterkopf bleibt. Erzeugt durch die Verschmelzung von Mensch und Maschine, von Herzschlägen und Arbeitstakten, von Atem und Ansaugluft. Fernab der Großstadtheftik kurz abtauchen in ein Zwischenuniversum. Unterwegs mit einem grundauf ehrlichen Bike. Da wirkt nichts gekünstelt, jedes Detail hat sei-

Meinung



Guido Saliger

Die Umbauten vom Niederrhein beweisen immer wieder, dass sich die Form der Funktionalität nicht unterordnen muss, sondern dass beide eine harmonische Partnerschaft eingehen können. Vorausgesetzt, es kommen wie beim Kochen nur beste Zutaten zum Einsatz. Und sie wird von Menschen in die Tat umgesetzt, die ihr Metier wirklich beherrschen. So wie die Leute von LSL.

nen Sinn. Vielleicht etwas zu teuer fürs »Nur-mal-eben-so-dazustellen« im Fuhrpark. Keine Diva mit Allüren, dafür etwas ganz Besonderes.

Nun noch ein kleiner Schlenker, bis ich für heute den Heimweg antrete. Eigentlich will ich jetzt nicht aufhören zu fahren, aber es ist spät geworden in der Eifel. Andererseits: Morgen ist auch noch ein Tag, der schön werden sollte. Vor allem, wenn der Café Racer zum Tanz bittet.

Besser als die Serie? Das wäre stark untertrieben. Die ER-6-Basis ist nach dem Schöner-Schneller-Leichtermachen kaum wiederzuerkennen. Hat allerdings im Komplettpaket auch ihren Preis, bei dem mancher vielleicht schlucken wird. Das Wichtigste ist, dass es sie überhaupt gibt. Mittelklasse steht nicht gerade im Focus der Tuningszene. Schön, dass sich der Kawa Menschen mit Herzblut und Fachkenntnis angenommen haben. Und die Sache mit dem TÜV-Segen für den Boller-Twin kriegt man auch noch hin. Nicht wahr, Herr Schmitz-Linkweiler?

Text: Thomas Karsten
 Fotos: Tina Guldending

Set-up Fahrwerk*

Gabel:	
Vorspannung	1,5 Ringe
Zugstufe	5 Klicks auf
Druckstufe	10 Klicks auf
Federbein:	
Vorspannung	40 mm
Zugstufe	10 Klicks auf
Druckstufe-Hi:	10 Klicks auf
Druckstufe-Lo:	10 Klicks auf

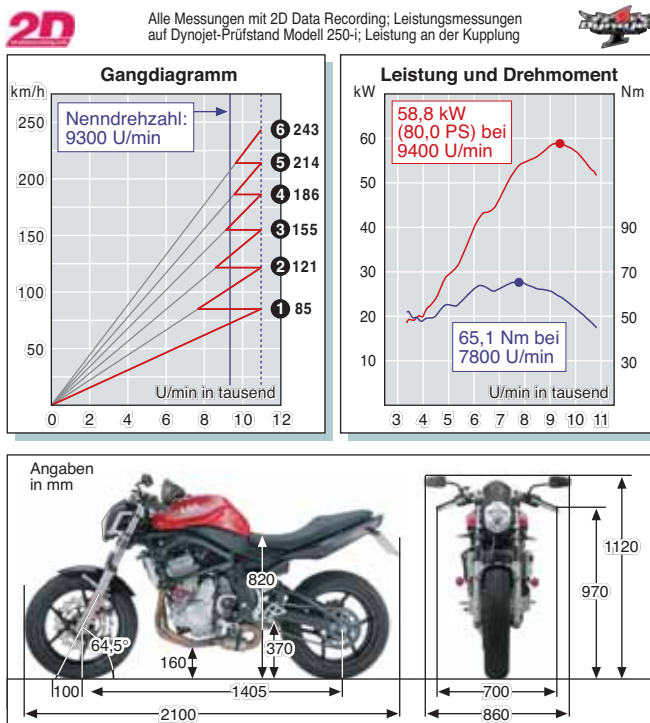
* Fahrergewicht 75 kg

Messwerte

Leistung (an der Kupplung)	79,95 PS
Drehmoment	63 Nm
Gewicht vollgetankt	185 kg
Leistungsgewicht	2,3 kg/PS
Höchstgeschw.	215 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h	4,2 s
Durchzug (im größten Gang)	
50 - 120 km/h	8,7 s
Tachoabweichung 100 km/h	+ 4 %
Testverbrauch	5,5 l Super
Tankinhalt	15,5 l
Reichweite	282 km
Zuladung	191 kg

2D Fahrleistungsmessungen mit 2D-Datarecording

Messwerte LSL



Lenkpräzision

Ein Vierteljahrhundert wird LSL dieses Jahr jung. Der »Motorradfahrer« gratuliert herzlich zum Geburtstag.

Kürzel in einem Firmennamen sind ja immer wieder gerne genommen. Manchmal aber bleibt die Frage, was sie bedeuten. Bei LSL ist das ganz einfach: SL steht für den Nachnamen von Gründer und Chef Jochen Schmitz-Linkweiler. Und das L symbolisiert Lenksysteme, weil die Firma mit Lenkern und Lenkungsdämpfern angefangen hat. Angefangen heißt, dass Schmitz-Linkweiler nach dem Studium der Fahrzeugtechnik vor der Wahl steht, entweder bei Mercedes-Benz anzufangen oder beruflich mit Motorrädern zu tun zu haben. Der Ingenieur entscheidet sich für das Emotionale und arbeitet in einer Werkstatt in Krefeld, wo er Unfallmotorräder instand setzt. 1984 eröffnet er seine eigene Werkstatt und kreiert seinen ersten Umbau, eine Yamaha SR 500 als Café Racer. Im Jahr darauf folgt die Kawasaki KLR 600 High-Heeler, der erste Super-Moto-Umbau in Deutschland. 1986 erfolgen gleich drei einschneidende Ereignisse. Zum Ersten übernimmt der Krefelder die Kawasaki-Vertretung in seiner Heimatstadt, die zum Zweiten den ersten Umzug der jungen Firma notwendig macht, und zum Dritten lässt er seine Firma LSL ins Handelsregister eintragen. Vier Jahre später erfolgt ein weiterer Wechsel der Räumlichkeiten, weil zum



Lenker: Jochen Schmitz-Linkweiler.

Verkauf der Kawasakis der von Harley-Davidsons dazukommt. Parallel dazu entwirft er immer wieder Umbauten, die er dann konsequent in die Realität umsetzt. Dabei zeigt er keinerlei Berührungsängste, Supersportler, Naked Bikes, Mittelklassler, Amerikaner, Japaner, Europäer – die modifizierten Maschinen sind weder radikal noch spektakulär, sondern überzeugen durch das perfekte Zusammenfügen passender Einzelteile.

Wie praktisch, dass sich der heute 53-Jährige in erster Linie der Produkte aus dem eigenen Haus bedienen kann. Was mit Lenkern angefangen hat, umfasst heute eine breite Produktpalette von Fußrastenanlagen, Crash-Pads, Gabelbrücken, Handhebeln und vielem mehr, was ein Motorrad funktionaler macht. Dieser Markt floriert, da war Schmitz-Linkweiler 1998 gut beraten, den Motorradverkauf von der Motorradtechnik zu trennen und im Jahr darauf mit den derzeit 20 Mitarbeitern in ein Gewerbegebiet im Krefelder Stadtteil Oppum umzuziehen. Da gibt es Platz zur Expansion in den nächsten 25 Jahren. JS

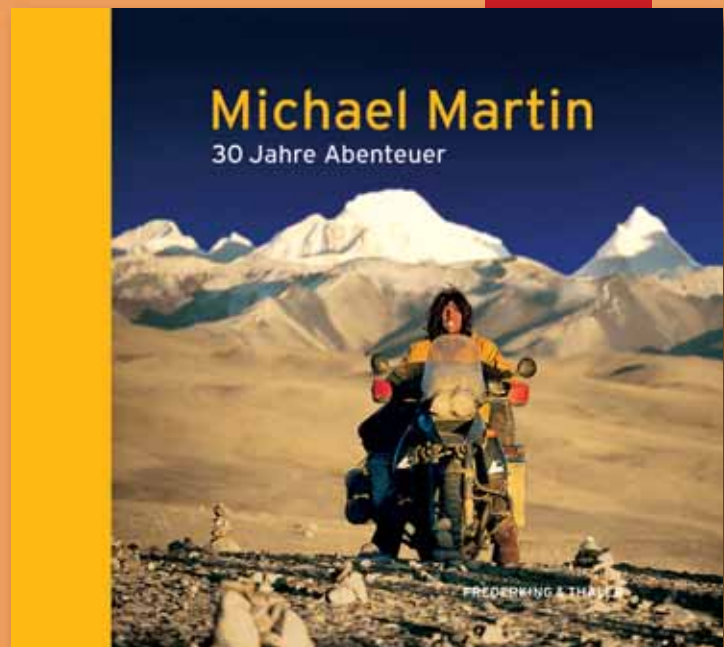


Seit 1999 sitzt LSL im Krefelder Stadtteil Oppum. Hier erfüllen 20 Mitarbeiter die Wünsche der Kunden.

Wüstentouren



NEU



In seinem bislang persönlichsten Buch erzählt Michael Martin erstmals die Geschichte hinter seinen spektakulären Fotos. Schon mit fünfzehn brach er mit dem Mofa nach Marokko auf, später ging es mit altersschwachen VW-Bussen und den legendären Peugeots 504 kreuz und quer durch die Sahara. In vielen noch nie gezeigten Bildern werden seine aufregenden Motorradreisen, die ihn in den letzten fünfzehn Jahren zunächst durch die Wüsten Afrikas, später durch die Wüsten der Erde geführt haben, hautnah erlebbar.

Michael Martin
30 Jahre Abenteuer
288 Seiten, ca. 225 Abb.,
29,3 x 25,0 cm, Halbleinen
ISBN 978-3-89405-702-2

€ [D] 39,90

€ [A] 41,10 / sFr. 64,90



FREDERKING & THALER

Erhältlich in Ihrer Buchhandlung oder unter
www.frederking-thaler.de