

DUELL DER ZWILLINGE

Kawasaki stellt mit den beiden Versionen der VN 900 – Classic und Custom – bezahlbare Alternativen zu Fullsize-Cruisern bereit. CUSTOMBIKE vergleicht zwei toughe Oldstyle-Umbauten von LMC und Böning

TEXT: DIRK MANGARTZ FOTOS: VOLKER ROST



Gleiche Ausrichtung, unterschiedlich interpretiert: Beide Kawasaki-Cruiser verkörpern den klassischen Stil



Rad und Tat: Während die Böning-VN 900 „Custom“ (vorne) auf Serienreifen rollt, wälzt die LMC „Classic“ auf Vielspeichenrädern mit 230er im Heck

Die Kawa-Mittelklasse orientiert sich erfolgreich an den Dick-schiffen der Cruiser-Oberliga



Erste Klasse: Traditionelle gefederte Solosattel betten die Fahrer beider VN 900 fürstlich



Bobber-Must: Das Sparto-Rücklicht hat schon Generationen von lässigen Bikes beleuchtet



Mit der VN 900 hat Kawasaki einen echten Kracher im Angebot. Obwohl sich der Grundpreis von 7.695,- Euro an der Mittelklasse mit normalerweise 750, bestenfalls 800 ccm orientiert, verspricht der aufgepeppten Einspritz-V2 das Fahrgefühl ausgewachsener Dickschiffe. Schließlich ist die 900er von Auftritt und Hubraum nicht wirklich weit von den 3.000,- Euro teureren Groß-Cruisern – etwa der Yamaha XVS 1300 oder der Honda VTX 1300 – entfernt. Die langegezogene Erscheinung der 900er, die als Cruiser-Version „Classic“ und als Chopper-Version „Custom“ erhältlich ist, täuscht geschickt darüber hinweg, dass die Kawa eigentlich nur in die Mittelgewichtsklasse gehört. Elegant verjüngt sich der breite Tank nach hinten, was den beiden Versionen im Zusammenspiel mit den Kühlrippen des

(wassergekühlten) Motors klassische Kurven verleiht. Ein wartungsarmer Riemenantrieb zum Hinterrad passt zum gediegenen Erscheinungsbild der Kawa-Kreuzer. Und genau wie der Vorgänger VN 800 einen vergleichsweise spritzigen Motor zu bieten hat, und auch die großen VN 1500- bis 2000-Geschwister ausgesprochen gut motorisiert sind, zieht der Twin der beiden 900er ruckfrei und satt aus niedrigen Drehzahlen an und – eher unüblich für Cruiser – scheut sich auch nicht vor höheren Drehzahlen. Zudem erfüllt er nun dank einer effizienten Einspritzanlage, Katalysatoren in den Auspufftöpfen und Lambdasonden für jeden Zylinder die strengen Euro 3-Emissionswerte.

Uns interessiert jedoch ganz besonders, wie gut sich die beiden Kawa-Cruiser als preiswerte Basis für ein Custombike eignen, und ob sie auch als Umbau den Eindruck

eines weit größeren Motorrads vermitteln. Also sprachen wir mit zwei Spezialisten, deren VN 900-Projekte gerade eben in den letzten Zügen lagen. Nachdem wir die neueste Schöpfung des Koblenzer Kawa-Spezialisten Böning, eine optimierte VN 900 Custom, auserkoren hatten, fanden wir bei LMC in Herbststeinfurt einen ebenbürtigen Partner für einen Vergleichstest unter Geschwistern. Brandaktuell hatte LMC in Kooperation mit Kawasaki-Vertragshändler Motorrad Höly eine VN 900 Classic zum reinrassigen Extrem-Bike umgebaut. Auch wenn es sich beim Böning-Special um eine VN 900 „Custom“ und bei der LMC/Höly-Kawa um eine „Classic“ handelt, wäre es falsch zu behaupten, wir hätten „Classic kontra Custom“ getestet. Viel mehr geht es schließlich um die optische sowie pragmatische Qualität der Umbauten. Beide Schrauber haben sich, zumindest was die

Wahl der Reifen und Felgen betrifft, an → der Ausgangsbasis orientiert. Lutz Böning erachtet die serienmäßigen Aluminium-Gußräder als willkommenes Stilmerkmal, somit bleiben die originalen Reifengrößen der schlanken Chopper-Variante 80/90-21 vorne und 180/70-15 hinten erhalten. Hans Lang von LMC scheute die höheren Kosten nicht und ging bei seinem Umbau einen Schritt weiter. Vorne dreht sich nun ein 16 Zoll kleiner 150er und hinten ein 230er Avon, aufgezogen auf edle VA-Felgen mit 120 Dickspeichen. Er passte die originale Schwinge den neuen Gegebenheiten an und verlegte die hintere 270 mm-Bremscheibe kurzerhand auf die andere Seite. Während die Böning-VN also eher eine Interpretation des klassischen Choppers mit Old School-Attributen darstellt, orientiert sich der aufwendige LMC-Umbau am Bobber-Stil der Fünfiger, kombiniert mit

New Age-Elementen.

Beide Bikes verfügen über einen auf dem Tank angeordneten Tachometer, der ein Multifunktions-LCD-Display, Warnlampen und eine Tankanzeige beinhaltet. Über dem Tank thront bei der LMC-Kawa ein kantig gestylter Apehanger aus Edelstahl. Der kleine Scheinwerfer im Alugehäuse und das Rücklicht am seitlichen Kennzeichenhalter greifen die virtuose Formensprache auf. Böning hingegen vertraut auf einen flachen Lenker aus dem Programm von LSL. Gemeinsam ist beiden der gefederte Einzelsattel und ein mitschwingender Heckfender, der bei LMC noch knapper ausfällt und dort auf eine Strebe verzichtet.

Im direkten Fahrvergleich gibt es viele Gemeinsamkeiten. Diese rühren zunächst vom stämmigen Motor her, doch auch bei der vorbildlichen Bedienung und den präzise arbeitenden Bremsen schenken sich die

Für freien Blick auf das Vielspeichenrad samt 230er Gummi wanderte bei LMC die Bremsscheibe auf die linke Seite



Scheinwerfer nach Wunsch: Klassisch rund bei Bönings VN 900 oder kantig-robotig gestylt beim feinen LMC-Umbau (links)



Zierringe: Auch die Naben der LMC-Dickspeichenräder entstanden als Einzelanfertigungen (oben), die Custom-Gußräder verfügen über polierte Flanken (unten)



ZWEITE MEINUNG

„Fahrtst von zwei umgebauten VN900? ... Gäääh, hab eigentlich besseres zu tun, wie Luftfilter einölen oder Kettensatz wechseln. Doch die Gegenüberstellung reduziert meinen Fokus auf meine verstaubten Bikerboots, Braincap, Sonnenbrille und Rock'n Roll! Auf der „flaming Moe“ mit dem Flyer Bar und schmalen Pellen bin ich King of Testosteron mit den Taschen voller Ersatz-Fußrasten. Völlig entflammt wechsele ich nur widerwillig den Feuerstuhl. Es folgt die Schockfrostung auf -20°. Mit Ape Hanger, dicken Schluffen und Mördersound macht mich der „Nu-school Easy-Rider“ cool wie nie. Beide Custombikes sind völlig eigenständig und auch ohne bösen Blick fahrbar. „Just cruisin“ auf der Straße der Lässigkeit!“

NORMAN WERNER

... ein Dreckschatz isser, der Norman. Klar, als Chefredakteur unseres Schwestermagazins „enduro supermoto scene“ und KTM EXC300-Treiber muss er immer authentisch schlammgespritzt im Büro sitzen. Für den Ausflug auf die Straße hat er sich aber das Gesicht gewaschen und die Halbschale aufgesetzt.



TECHNO

KAWASAKI VN 900 CLASSIC | BJ. 2007

MOTOR

V-Zweizylinder-Viertakt, ohc-Viertventiler, 903 ccm (Bohrung/ Hub 88 x 74,2 mm) Gemischaufbereitung Elektronische Einspritzanlage

Luftfilter LMC-Kit
 Leistung 50 PS (37 kW) bei 5.700 /min
 Drehmoment 78 Nm bei 3.700 /min
 Auspuffanlage.. Miller 2-in-2, 60 mm-Krümmen
 Getriebe Fünfgang
 Primärtrieb Riemen

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
 Gabel 41 mm-Telegabel
 Gabelbrücken LMC Tribelleine
 Schwinge Uni-Trak-Federungssystem,
 Schwinge modifiziert
 Reifen vorn 150/70-16 auf
 4,5 x 18" 120-Dickspeichen-Felge
 hinten 230/60-15 auf
 8 x 15" 120-Dickspeichen-Felge
 Bremsen vorn 300 mm-Scheibenbremse
 hinten 270 mm-Scheibe nach
 links verlegt

ZUBEHÖR

Lenker 30 mm-VA-Apehanger
 Scheinwerfer LMC
 Rücklicht LMC Tasty
 Blinker Kellermann
 Frontfender LMC GfK
 Heckfender LMC Stahlheck
 Kennzeichenhalter LMC seitlich
 Sattel Soloseat

METRIE

Radstand 1645 mm
 Sitzhöhe 680 mm
 Trockengewicht 250 kg

PREIS

ab 18.900,- Euro
 Testmotorrad 24.900,- Euro

INFO

LMC-Lang Motorcycles
 Schwarzastraße 7
 36358 Herbstein Steinfurt
 ☎ (06643) 919910
 www.lmc-bikes.de

Motorrad Höly
 Spänigweg 2, 69198 Schriesheim
 ☎ (06203) 60610, www.hoely.de

» CUSTOMBIKE KURZWERTUNG

- + durchzugsstarker und für einen Cruiser drehfreudiger V2-Motor, satter Klangteppich
- + trotz des breiten und traditionellen Hinterreifens noch erstaunliche Schräglagenfreiheit
- + ruppige Gasannahme passt zum rauen Charakter
- + Scheibenbremsanlage ohne Fehl und Tadel
- Sitzposition und Lenkerstellung nur für Fahrer bis 1,80 Meter bequem
- Eingeschränkte Handlichkeit aufgrund des - allerdings optisch überzeugenden - Breitreifens



Gut Holz: Lenkergriffe aus Mahagoni passen farblich perfekt zum Ledersattel

Unten: Hans Lang von LMC (links) und Lutz Böning (rechts) sehen sich nicht als Konkurrenten, sondern als Mitstreiter im sportlichen Wettkampf

beiden Kontrahenten nichts. Unter- → schiebe existieren zunächst jedoch bei der Sitzposition. Während sich auf Bönings „Custom“ Fahrer jeder Statur zurechtfinden, fühlen sich auf der LMC-Kawa vor allem Menschen bis 1,80 gut aufgehoben, weil der Lenker groß gewachsenen Bikern recht nahe an die Brust rückt. Auch beim Fahrverhalten zeigen die Bikes einen eigenen Charakter. Die serienbereifte Böning-VN zirkelt handlich und wendig um Kurven und verfügt über einen derart kleinen Wendekreis, dass man sich auf einem citytauglichen Sportcruiser wähnt. Zudem setzt sie erst bei starker Schräglage mit den weit vorne liegenden Rasten auf. Die mit ihrem 230er Hinterreifen breitbesohlte LMC-VN wirkt hingegen wie ein wesentlich größeres Motorrad. Was sie einerseits behäbiger macht, auf der anderen Seite dem Wunsch nach einem vollwertigen Oberklasse-Cruiser nachkommt. Dennoch gefällt auch hier die erstaunliche Schräglagenfreiheit, die erst bei zackiger Fahrt durch

Trittbrettschleifen eingebremst wird.

Böning ist es gelungen, mit vergleichsweise geringen Mitteln ein lässiges Old School-Bike auf die serienmäßigen Räder zu stellen. Für lediglich rund 13.000,- Euro gibt es kaum ein erwachsenes Motorrad am Markt. LMC hat die VN einem Komplettumbau unterworfen. Dabei ist ein Männermotorrad entstanden, das zwar ruppig läuft, zäh einlenkt und Einfühlungsvermögen vom Fahrer verlangt – aber genau das erwarten wir von einem Custombike. Wegen edler Anbauteile liegt der Kaufpreis bei etwa 25.000,- Euro. Darüber hinaus soll es schon bald eine LMC-Low Budget-Version geben, ebenso als Neufahrzeug zu einem Zinssatz von attraktiven 1,9% zu finanzieren. Verdammt gutes Motorrad, diese VN 900. So, oder so.

FAZIT

Die Basis überzeugt auf ganzer Linie. Für die VN 900 spricht ihr erwachsener Auftritt und die Tatsache, dass sie auch für den weniger prall gefüllten Geldbeutel in Frage kommt – Umbau inklusive

TECHNO

KAWASAKI VN 900 CUSTOM | BJ. 2007

MOTOR

V-Zweizylinder-Viertakt, ohc-Viertventiler, 903 ccm (Bohrung/ Hub 88 x 74,2 mm) Gemischaufbereitung Elektronische Einspritzanlage

Luftfilter XXXX
 Leistung 50 PS (37 kW) bei 5.700 /min
 Drehmoment 78 Nm bei 3.700 /min
 Auspuffanlage Miller 2-in-2
 Getriebe Fünfgang
 Primärtrieb Riemen

FAHRWERK

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen
 Gabel 41 mm-Telegabel
 Schwinge Uni-Trak-Federungssystem
 Reifen vorn 80/90-21
 hinten 180/70-15
 Bremsen vorn 300 mm-Scheibenbremse
 hinten 270 mm-Scheibe

ZUBEHÖR

Heckfender Old School mitschwingend
 Sitz Einzelsattel gefedert
 Lenker LSL
 Rücklicht Sparto
 Scheinwerfer Zubehör
 Kennzeichenhalter seitlich
 Sonstiges Holzgriffe Mahagoni

METRIE

Radstand 1645 mm
 Sitzhöhe 685 mm
 Trockengewicht 250 kg

PREIS

ab 9.990,- Euro
 Testmotorrad 12.900,- Euro

INFO

Böning Motorräder
 Ernst-Abbe-Str. 2, 56070 Koblenz
 ☎ (0261) 8020160, www.boening.de

» CUSTOMBIKE KURZWERTUNG

- + durchzugsstarker und für einen Cruiser drehfreudiger V2-Motor, fast schon sportlich
- + handliches Fahrverhalten und viel Schräglagenfreiheit dank Beibehaltung der Serienbereifung
- + kleiner Wendekreis, dadurch sehr alltagstauglich
- + ausreichend kraftvolle Bremsanlage
- flacher Lenker zwingt in gestreckte Sitzhaltung
- Nicht jeder mag Aluräder an einem klassischen Custombike

