

Die 50-Jahre-Sondermodelle SR400 und XJR1300 lehnen sich optisch an die DS3 von 1964 an (Mitte).



Die Serienmotorräder werden gestrippt, die Tanks lackiert, Schriftzüge und Felgenzierringe per Hand angebracht.



bis acht Stunden drauf. Ebenfalls sehr arbeitsintensiv sind der Sitzbank-Umbau für die SR und die Anbringung der Felgenzierringe an der XJR. Abschließend werden alle Teile wieder montiert und die Motor-

räder an die Händler speditiert. Bis Ende des Jahres soll die letzte Jubiläum-Yamaha fertig und ausgeliefert sein. Aber das Warten lohnt sich selbst bei den 1500 Euro Aufpreis, die die Sondermodelle im Vergleich zu

den Normalversionen kosten. Exklusivität, Individualität und vor allem die ausgiebige Handarbeit made in Germany gibt es nun einmal nicht umsonst.

Text: Jürgen Schons
Fotos: Yamaha, LSL, J. Schons

Bauprojekt

Wie entsteht ein Sondermodell? Ein Blick hinter die Kulissen von LSL, wo die Sondermodelle »50 Jahre Yamaha in Deutschland« herkommen.

Yamaha feiert ja in diesem Jahr bekanntermaßen 50 Jahre in Deutschland und legt aus diesem Grund zwei Jubiläumsmodelle in limitierter Stückzahl auf, und zwar auf Basis von SR400 und XJR1300 (siehe MF 3/14, Seite 6). Die Wahl fiel auf diese beiden, weil laut Yamaha-Presse Sprecher Karlheinz Vetter Motorräder mit ihrer klassischen Anmutung die beste Basis für die Sonderserie darstellen. Doch wie entsteht so ein Sondermodell? Es in Japan in die normale Produktion zu integrieren, wäre angesichts der geringen Stückzahl viel zu aufwendig und zu teuer. Also suchte man sich hierzu-

land eine Firma, die eine solche Kleinserie stemmen und in ordentlicher Qualität an die Käufer ausliefern kann. Da gibt es nicht so viele, und so ist es kein Wunder, dass die Wahl auf LSL aus Krefeld fiel. Das Aussehen der Maschinen stand bereits im letzten Sommer fest, es stammt von dem renommierten japanischen Designbüro GK, das seit den 1950ern Yamaha-Motorräder entwirft. Als Grundlage für den Entwurf diente die blau-weiße DS3, die auf der IFMA 1964 auf dem Yamaha-Stand zu sehen war.

Seit Anfang März sind nun die Mannen bei LSL mit den Umbauten beschäftigt. Jeweils sechs SR oder XJR kommen in der Werkstatt

in Krefeld an. Als Erstes erfolgt die Demontage von Tanks, Seitendeckel, Heckbürzel und vorderes Schutzblech (XJR), damit sie zum Lackierer Eckhard Keuten gehen können. Allein der hat schon eine Heidenarbeit: Flächen abkleben, lackieren, wieder abkleben, wieder lackieren, Yamaha-Schriftzug und Jubiläumspaket anbringen, Klarlack – je nach Motorrad gehen schon dafür sechs



LSL-Chef Jochen Schmitz-Linkweiler und umzubauende XJR.



Nicht verpassen!

Als E-Paper für alle Smartphones und Tablet-PCs



WWW.MOTORRADFAHRER-ONLINE.DE

Einmal heruntergeladen – immer für Sie verfügbar. Egal ob Smartphone, Tablet-PC oder Computer. Mehr Informationen finden Sie unter:

www.nitschke-verlag.de



www.youtube.com/MotorradfahrerWebTV