

RENN, ROAD- RUNNER

LMC präsentiert einen in der Ausstattung reduzierten Lowrider auf Basis der Suzuki VS 1400 Intruder. Was kann die Schöne zum Discount-Preis? CUSTOMBIKE hat den Roadrunner schräg gelegt



TEXT UND FOTOS: DIRK MANGARTZ

Es gehört nicht viel dazu, um zu erkennen, daß dem Team von LMC mit ihren Hardline-Umbauten auf Basis der Suzuki VS 1400 Intruder ein großer Wurf gelungen ist. Spätestens seit dem Sieg beim Custombike-Wettbewerb 2005 ist klar, daß die Umbauten aus Herstein die Intruder unsterblich machen. Die Kehrseite dieser radikalen Custom-Cruiser darf jedoch auch nicht verschwiegen werden: Aufgrund der unzähligen verbauten Edelteile kann der Preis für eine Hardline-Intruder mit Ultrabreitreifen und gestählten Muskeln nicht niedrig ausfallen. „Bei der Intruder sind wir schon immer in die Extreme gegangen. Wir bieten mittlerweile Felgen bis 11,5 Zoll für 300er Reifen an“, zeigt Chef Hansi Lang auf das Modell „Tath“, das mit allen nur denkbaren Extras ausgestattet



ist. Nach einigen Überlegungen kamen die LMClers jetzt darauf, daß es möglich sein müßte, ein ebenso radikales Custombike zu bauen, das aufgrund einfacher, aber effektvoller Ausstattung deutlich günstiger angeboten werden kann. „Auf den tiefen Hardline-Rahmen und die 270er Gabelbrücken kann auf keinen Fall verzichtet werden“, ist sich Hansi sicher. „Aber wenn wir hinten nur einen 210er verbauen, genügt die Serienschwinge statt einer aufwendigen Spezialanfertigung.“ Er kalkulierte scharf, war sich aber stets dabei bewußt, daß als Endergebnis keine weichgespülte Kompromißlösung herauskommen durfte. So entwickelte das Team passend zum schmaleren Eindruck einen etwas kleineren 15 Liter-Tank. Speichenräder mit LMC-typischer auf die →

Kardanseite verlegter Bremsscheibe geben dem neuen Modell „Roadrunner“ eine eigenständige Linie. In der Basisausstattung „Roadrunner Triple“ kostet das neue Bike dann 17.900,- Euro. Fahrfertig, TÜV-abgenommen und mit Lackierung in Wunschfarbe. Klingt doch nicht schlecht für ein lupenreines Custombike. Wer Extrawünsche hat, kann auf die besser ausgestatteten Typen „Roadrunner Low“ mit aufwendigerer Rahmenänderung und „Roadrunner“ mit Dickspeichenrädern, Braking-Bremsen und Alulenker inklusive integriertem Tacho ausweichen.

„Ich höre das jetzt schon seit Jahren, daß sich solche Bikes nicht fahren lassen“, beeilt sich Hansi, eines der wesentlichen Entwicklungsziele klarzustellen. „Alles totaler Quatsch. Auch bei der Roadrunner ist uns eine perfekte Fahrbarkeit wichtig.“

Bereits bei anderen Bikes aus dem Hause LMC konnten wir uns davon überzeugen, daß selbst Breitreifen-Umbauten eine beinahe sportliche Dynamik an den Tag legen können. Also wollten wir wissen, wieviel Athletik in der neuen Roadrunner steckt und begaben uns mit ihr auf die kurvigen Nebenstraßen des Vogelsberg Kreises.



Halbfett: Erst im direkten Vergleich wird der Unterschied vom 210er der Roadrunner zum 300er, wie er in den Hardline-Modellen verbaut wird, wirklich deutlich

Hausaufgaben gemacht: Linie und Gesamterscheinung der Roadrunner-Modelle unterscheiden sich kaum von den teureren LMC-Typen. Der Verzicht auf Ultrabreite spart jedoch viel Geld

Leichtfüßig setzt sich die sportbereifte Intruder in Bewegung. Die ersten Kurven nehme ich noch verhalten, als jedoch metallische Schleifgeräusche in Schräglage ausbleiben, bügeln sich mit zunehmender Schräglage durch die Windungen. Unangenehme Überraschungen bleiben aus. Diese Intruder ist ein Kurvenmotorrad! Stabiler und unempfindlicher gegen Spurrillen als die Ultrabreitreifen-Modelle schwingt die Roadrunner-VS auch durch langgezogene Kombinationen. Die am

MIGGO

Miggo wäre zu gerne Guerillakämpfer in Südamerika geworden. Und weil's irgendwie nicht geklappt hat, flüchtet er sich zum Ausgleich von Zeit zu Zeit in ein zweirädriges Abenteuer

ZWEITE MEINUNG

„Sieht aus wie ein reines Showgerät, fährt aber richtig fleischig. Kaum zu glauben, wie viel sehnigen Fahrspaß der Roadrunner vermitteln kann. Schön auch, daß man für ein Vollwert-Custombike von LMC nicht mehr ganz so lange sparen muß.“

Elegant: Tacho kann wahlweise auf- oder zugeklappt werden



Erkennungsmerkmal der Roadrunner sind die eleganten Räder mit fünf Millimeter starken Dickspeichen





TECHNO

LMC SUZUKI VS 1400 INTRUDER | BJ. 1999

MOTOR

V-Zweizylinder-Viertakt, ohc-Dreiventiler
1360 ccm (Bohrung/ Hub 94 x 98 mm)

Vergaser 36 mm Mikuni mit Düsenkit
Luftfilter K&N-Luftfilter
Auspuff Miller
Getriebe Fünfgang
Sekundärtrieb Kardan
Leistung 65 PS (47 kw) bei 5100 /min
Drehmoment 105 Nm bei 2800 /min
Höchstgeschwindigkeit 165 km/h

FAHRWERK

LMC Hardline-Doppelschleifen-Stahlrohr-
rahmen, Rahmentieferelegung, modifiziert für
Motorversatz

Schwinge Serie
Gabel LMC
Räder TTS-Speichenräder mit
..... 5 mm Dickspeichen
..... vorne 3,5 x 17"
..... hinten 7 x 17"
Bereifung vorne 150/60-18
Bereifung hinten 210/50-17
Bremsen vorne Braking-Scheibe mit
..... Vierkolbenzange
Bremsen hinten LMC-Scheibenbrems-Kit
..... mit Braking-Scheibe und
..... Vierkolben-Zange

ZUBEHÖR

Tank LMC
Schutzbleche mitschwingender Heckfender,
..... Frontfender LMC
Lenker LMC Hardline
Sattel LMC
Blinker Kellermann
Rücklicht LED
Kennzeichenhalter LMC seitlich
Scheinwerfer LMC
Fußrastenanlage LMC
Bugspoiler LMC Hardline

METRIE

Leergewicht 260 kg
Radstand 1690 mm
Sitzhöhe 45 cm

PREISE

> LMC Roadrunner Tribble, komplett
inkl. TÜV und Lackierung 17.900,- Euro
> LMC Roadrunner Low, komplett
inkl. TÜV und Lackierung 18.660,- Euro
> LMC Roadrunner, komplett inkl.
TÜV und Lackierung 22.990,- Euro

INFO

LMC-Team
Schwarzastr. 7
36358 Herbstein-Steinfurt
Tel.: 06643-919910
www.lmc-bikes.com

»» AM GASGRIFF

Überraschende Fahrdynamik, viel Bodenfrei-
heit, eine beinahe wendige Geometrie und
Gummi mit viel Grip zeichnen den Roadrunner
aus. Da könnte der Serienmotor durchaus noch
etwas Tuning vertragen. Aber keine Sorge,
gibt's ja auch ...

CB-KURZWERTUNG

Motor	Fahrwerk	Kaufteile	Alltag
+++	+++	+++	+++

Testmotorrad verbauten Braking-Bremsen arbeiten effizient, nicht wie bei einem Supersportler mit einem Finger, aber vertrauens-
erweckend kraftvoll. Einzig der serienmäßige 1400 ccm-V2 brems
die erstaunliche Dynamik etwas ein. Doch auch hier können die
Intruder-Spezialisten von LMC weiterhelfen. Bigbore-Kits bis 1700
ccm machen aus dem gemütlichen Gleiter eine gewaltsame Druck-
maschine. Nichts für die Autobahn, aber ideal für ein Landstraßen
fressendes Custombike wie die Roadrunner.

**Noch einmal ge-
nau hinschauen:
Für alle, die glau-
ben, die 1400er
Intruder gehöre
zum alten Eisen**

FAZIT

**Die Roadrunner-Baureihe bewährt sich als eine preiswerte
Alternative zu den High-End-Intruder aus dem Hause LMC. Sauber
verarbeitet, durchgestylt und fahrdynamisch**



**Ehrensache: Die Roadrunner-VS 1400 besticht mit einem
kurvenwilligen Fahrwerk und satt Schräglagenfreiheit**