



Gutes perfektionieren - 30 Jahre LSL

Ein Portrait des Unternehmens um Jochen Schmitz-Linkweiler

Ebenso wie das World-Wide-Web vernetzt Jochen Schmitz-Linkweiler mit seinen LSL-Teilen aus Krefeld die Motorrad-Fans rund um den Erdball, stattet nunmehr seit 30 Jahren die Freunde des individualisierten und optimierten Kraftrades mit seinen kompetenten Parts aus.

Das Knowhow, um sich solch exquisite Teile auszudenken, zu zeichnen und hernach produzieren zu lassen, das holte sich Jochen Schmitz-Linkweiler bei seinem Studium der Fahrzeugtechnik an der renommierten Fachhochschule in Köln. „An meine Studienzeit denke ich sehr gerne zurück,“ grinst Jochen verschmitzt, als er uns im

Jubiläumsmonat April Rede und Antwort zu seinem Werdegang steht und hernach höchstpersönlich die komplette Werksbesichtigung durchführt, mit allen und allem, was dazu gehört. „Die Partys waren lustig, aber auch die Ausbildung war fundiert, ich bekam schon damals die Gelegenheit, tiefe Einblicke in die Fahrzeugtechnik zu

nehmen, lernte bereits dort, Untersuchungen an Fahrzeugteilen wie Rahmen und Schwingen sowie deren spezifischen Festigkeiten durchzuführen, mir Kenntnisse und Fertigkeiten in Montage- und Fertigungstechniken anzueignen. Als erstes bekam ich damals die Konstruktion einer Yamaha XS 650-Schwinge in Auftrag, danach erfolgte mein Studium am Fahrwerk und der Federung einer Hercules Nürnberg, also quasi 1:1 in der Praxis, nicht nur als blasse Theorie. Festigkeiten, Stabilität, Kräfteeinleitung, das komplette Programm für die spezifische Teilefertigung konnte ich mir schon während meines Studiums von der Pike auf aneignen.“ Nach dem erfolgreichen Abschluss des Studiums zum Diplom-Ingenieur der Fahrzeugtechnik gab es zwar so gut wie kein Startkapital, aber Jochen legte mit seinen 28 Jahren sogleich in einer erst mal kleinen Werkstatt los: „Ich gründete das Unternehmen als Einzelpersonengesellschaft in Meerbusch-Büderich in der Moerser Straße 125. Da gab es zwar kein vom Elternhaus gestütztes Budget, aber der starke Wille zählte vor allem, um mich in die Selbstständigkeit zu stürzen.“ Inspiriert durch die französische Custom-Schmiede „Boxer-Design“ mit Thierry Henriette (www.boxer-design.com) machte sich Jochen über die von ihm bevorzugten Modelle auf Basis der Yamaha SR 500 her und baute das Motorrad um zu einem Cafe Racer – schon damals verfolgte er diese Linie, die heutzutage generationsübergreifend und international zur vorherrschenden Trendrichtung weltweit zählt. Schon damals und von Grund auf beherrschte

Jochen das Gespür für Stil, Authentizität und Kreativität im Motorrad-Design, verbunden mit Kompetenz, was den Technik-Faktor zu diesem Behufe anbelangt.

Erste Lorbeeren

Auf der IFMA 1984 in Köln präsentierte der junge Diplom-Ingenieur seine erste Kreation auf dieser Basis und mit der Stilrichtung, der seine Firma LSL Motorradtechnik bis heute treu geblieben ist. Gleich ein Jahr später folgte die erste Super-Moto mit Straßenzulassung in Deutschland, der „High Heeler“ auf Basis der Einzylinder-Enduro KLR 600 von Kawasaki stellte er 1986 in Essen bei der Motor Show vor. Mit dieser Marke startete er auch in diesem Jahr seine Karriere als Vertragshändler, als er nach Krefeld in eine größere Destination umzog. Weitere hochgelobte Erstlingswerke folgten auf dem Fuße, bereits 1987 schuf Jochen den ersten Super-Bike-Umbau auf Basis der damals sehr beliebten Kawasaki GPZ 900R. Mit dieser Erfindung überraschte er die Fans auf der Motorradmesse in Dortmund. Nur kurze Zeit später zog es die Firma LSL Motorradtechnik wieder weiter in größere Räumlichkeiten: 1989 folgte der Umzug innerhalb Krefelds in die Hauptstraße 406, dem harmonischen Ziegelbau mit seinem angrenzenden, voll verglasten ‚Showroom‘. Auf eine seiner vielen Reisen gen Paris – die Franzosen und ihr eigener Stil, technisch wie auch menschlich, begeisterten Jochen schon von jeher – lernte er den Berliner Frank Osthof kennen, der einen weiteren Meilenstein in seiner Karriere und Firmengeschichte einleiten sollte. „Frank war schon damals ein Tausendsassa und bei einer Rückfahrt Richtung Köln lernten wir uns kennen, als der zu seiner damaligen Freundin dorthin unterwegs war. Wir verstanden uns auf beruflich-technischer Ebene so gut, dass er schließlich seine Zelte hier ganz aufschlug. Das war Anfang der Neunziger Jahre und Frank machte in Sachen Harley-Davidson, stieg bei mir ein und so kam es dazu, dass ich Vertragshändler dieser US-Amerikanischen Marke für die linke Seite des Niederrheins wurde. Zur damaligen Zeit schon ein boomendes Geschäft, das uns finanziell endlich den Rücken frei machte für Experimente und

TEXT UND FOTOS
Sabine Welte



Zitat LSL Motorradtechnik:

„Schon seit der Gründung beschäftigt sich LSL mit der Auslegung von Fahrwerkskomponenten. Wir entwickeln eigene Geometrie-konzepte, testen, teste, testen – und am Ende sprechen die Resultate für sich: hervorragende Fahrwerksdaten.“

In der hauseigenen Motorradmanufaktur baut das LSL Team schließlich gute Basis-Motorräder in leidenschaftlicher Handarbeit zu echten Clubman-Modellen um, so dass sich stimmige, klassische Formen mit dezenten technischen Features für ein ausgezeichnetes Fahr- und Bremsverhalten vereinen. So entsteht eine neue Generation von Cafe Racern und Scramblern.

Aus Prinzip fertigen und verschrauben wir nicht in Serie, sondern nach Wunsch. Denn erst die individuelle Zusammenstellung aus Komponenten wie Fahrwerk, Lenker und Sitzbank kann einer Clubman wahren Charakter verleihen.

Jeder Einzelne bei uns ist mit Hingabe bei der Sache und legt hohen Wert auf die Qualität seiner Arbeit. Dies und ein funktionierendes Qualitäts-Management-System versetzt uns in die Lage, unsere individuellen Konstruktionen auch für den Straßenverkehr anzubieten.“

Jochen Schmitz-Linkweiler: „Ästhetik ist keine Frage des Geschmacks, sondern der Ausgewogenheit. Letztere entsteht durch eine technisch richtige und zweckmäßige Konstruktion.“

Weiterentwicklung im Teileherstellen und ganzer Motorrad-Umbauten samt eigenständigem Design.“ Aus dieser Liason ging ein hochgelobtes Produkt hervor, das ab 1996 für Weltruhm sorgen sollte: „Die im Vintage-Look der 30-iger Jahre aufgebaute Harley Springer begeisterte Angehörige der Chaplin-Familie so sehr, dass sie einer Namensnennung „The Chaplin“ zustimmten.“ Es entstanden 10 Exemplare mit einer speziell dafür entwickelten Plakette in dieser limitierten Version. Eine davon legt Jochen nicht ohne Stolz auf den aktuellen Katalog und hernach präsentiert er auch eine Auszeichnung dazu in der ‚Ahnen-galerie‘, die im Durchgang zu seinem Büro und der anschließenden Werkstatt an der Wand prangt, neben all den Fotografien der anderen Meilensteine in der jetzt 30-jährigen Firmengeschichte.

Stil-Ikonen & Konstruktionen

Den bevorzugten Cafe-Racer-Style unterwarf Jochen selbstverständlich auch eine Harley-Davidson, die ‚Sportster Clubman‘ aus 1994 gab auch auf amerikanischer Basis die Richtung an, der sich der Diplom-Ingenieur verschworen hat und die in ihrem Namen bereits die Intention trägt, die zu einem späteren Jahrzehnt noch bestimmend für eine ganze Generation unter den Händen von Jochen Schmitz-Linkweiler werden wird. Doch zurück zu den wilden und bahnbrechenden Neunzigern, zu deren Ende hin, genau in 1997, die Einrichtung des Qualitäts-Management-Systems nach DIN EN ISO 9001 in der Firma erfolgt: „Wir waren damals der erste Betrieb in Deutschland überhaupt, der auf dieser Basis arbeitete, auch der Vertragshändlerbereich wurde mit zertifiziert.“ Zu dieser Zeit erfolgte dann auch der Umschwung und die Wiederhinwendung zu den eigentlichen Zielen des Diplom-Ingenieurs, der Konzentration auf den LSL-Zubehörbereich, dessen Entwicklung und Vorantreiben, was final 1998 zu der Abspaltung des Vertragshändlerbereiches führte. Diese neue Ära wurde auch sichtbar durch den Bau des neuen Firmengebäudes auf der Heinrich-Malina-Str. 107 in Krefeld-Oppum, in deren reinweiße, von Kalksandstein geprägte Räume, der Einzugs 1999 vonstatten ging. Nach einer nochmaligen Erweiterung bietet das Gebäude auch



heute noch den Platz für sämtliche aktuelle Tätigkeiten der Firma LSL.

„Das Unternehmen halte ich auf übersichtliche Weise relativ klein, wir arbeiten aktuell mit 20 Mitarbeitern in unserem kleinen aber effizient agierenden Team zusammen.“ Die gesamte Teile- und Zubehör-Palette wird auch heute noch von hier aus entworfen, gezeichnet und dann in Auftrag gegeben. Der Chef selbst arbeitet hier federführend, wird dabei zusätzlich von Meinhard van den Eeden aus der Qualitätssicherung und durch Carsten Kaluza, zuständig für den Bereich Konstruktion, unterstützt. Ausgewählte, hochspezialisierte Betriebe aus ganz Deutschland fertigen nach den in Krefeld getroffenen Kriterien in feinsten Akribie, setzen zerspanntes Metall um, um hernach an ihrem Ursprungsort hier wieder genau vermessen und hernach von sachkundigen Händen einzeln und nach genauen Kundenvorgaben zusammengefügt zu werden. „Hier befinden sich die Tische der Mitarbeiter, die aus den perfekt hergestellten Einzelteilen die LSL-Güte-Artikel zusammensetzen, nicht etwa in Taiwan oder China billig gefertigt werden,“ führt Jochen aus, während er bei seinem Rundgang durch die heiligen Hallen auf die Arbeitsplätze zeigt, auf denen sich Schachteln mit kleinteiligen Inhalten in verschiedenen Farben und aus unterschiedlichen Materialien aneinanderreihen wie in einem Setzkasten. Die Mädels und Jungs haben sich draußen vor dem Tor in ihrer Mittagspause zu einer launigen Runde niedergelassen, während die hauseigene Bulldogge um die Beine der Angestellten wuselt. Das gibt Jochen freie

Bahn zwischen all den Regalen die LSL-Parts made in Krefeld von der kleinsten Schraube über matt-glänzende Buchsen bis hin zu feinen CNC-gefrästen Hebeln in Reinkultur und den Lenkern in allen Formationen hin- und her zu kreuzen, die hier, sorgsam aufgereiht, ihren Weg in die Versandabteilung nehmen, nachdem alle nach individuellem Kundenwunsch montiert und dort verpackt sind. Zu recht mit Stolz präsentiert der Chef höchstpersönlich einen feingliedrigen Hebel, der von findigen Händen hernach mit farbig eloxierten Kleinteilen zu einem stimmig passenden Ganzen gefügt schon bald seinen Weg zum Kunden nehmen wird.

Zeichen setzen!

Die extrem belastbaren Lenker stehen bereits im Namen von LSL, bei denen es um Lenksysteme gemäß Schmitz-Linkweiler-Manier geht. In Zusammenarbeit mit dem TÜV Rheinland entstand dieses „weit über die gesetzlichen Standards für dieses Produkt hinausgehende Anforderungsprofil, das offiziell zertifiziert mit dem Gütesiegel ‚TÜV.com‘ auf den Markt geht.“ Und zwar in die ganze weite Welt, wobei die Importeure selber dem höchsten Niveau entsprechend aufgestellt sind. „Unser größter Importeur ist dabei nach wie vor BIHR in Frankreich. Unsere Großhändler bedienen nach festem Reglement sämtliche Fachhändler.“

Making good bikes perfect!

Getreu diesem Motto folgend steht LSL mit seiner Entwicklungsabteilung zudem kompetenten Rennteams zur Seite, wobei der Austausch über die jeweilig ins Rennen gehenden Maschinen mit diesen speziellen

Parts auch im Nachhinein der Kundschaft an ihren Straßenmotorrädern zugute kommt. Überhaupt steht das Feedback mit den LSL-Kunden absolut im Vordergrund: Der Kunde bestimmt die Entwicklung und den Fortschritt der Firma maßgeblich mit als oberste Prämisse des Jochen Schmitz-Linkweiler und seinem Team, das heutzutage mit genau 4.077 Artikeln marktführend in der Branche ist. Die Teileentwicklung gipfelt aber auch immer wieder in der einen oder anderen Gesamtkomposition, mit denen Jochen Zeichen im Motorrad-Umbau und Customizing setzt. 2005 wird dann auch zum Jahr der Eintragung der Marke „Clubman“ ins europäische Markenregister, der nun weitere Kreationen wie die der Kawasaki ER-6 UrbanX folgen. Oder der auf den Punkt genau gefertigten W 800 Flat Track, der Weltpremiere der Kawasaki W 800 bei der INTERMOT 2010. Nur ein Jahr später erfolgt der Doppelschlag in Form der ‚Tiger UrbanX‘ und des Board Track-Umbaus ‚Lindy Bob‘ mit Basis W 800 Spezial bei der EICMA in Mailand. Und noch vor allen anderen präsentiert Jochen auf seiner traditionellen LSL-Sommer-Party im August 2013 eine Yamaha MT 09, bereit für eine erlesene Ausstattung speziell von LSL zu entwickelnder Zubehörteile, die sich auch immer positiv auf Fahrwerk, Fahr- und Bremsverhalten auswirken werden. Nur drei Monate später präsentiert das Werk auf der EICMA in Mailand das ganz neue Yamaha-Modell mit den speziell dafür gefertigten Teilen.

Build your Bike

Aus der Design-Kradschmiede in Krefeld sprudeln unaufhörlich weitere spektakuläre

Kreationen wie die des Triumph Scramblers ‚Raise the Dust‘ nach der legendären Tour Transpyrenäica, bei der Jochen mit drei weiteren harten Männern aus dem Spezial-Motorradbau ihren Kraderfindungen auf die Zähne fühlten, von Film und Fernsehen auf beste Art und Weise ins Rampenlicht gesetzt. Wie nebenbei kommt noch die Vorstellung der Husqvarna Nuda Roadster hinzu bei der INTERMOT 2012. Als Beweis dafür, wie vielseitig Jochen Schmitz-Linkweiler an das Thema Motorrad und an die unterschiedlichsten Marken mit ganz eigener, variantenreicher Charakteristik herangeht, die Eigenarten des jeweiligen Objekts auf den Punkt genau designed, dafür speziell hervorragende Teile entwickelt und dem Ganzen seinen eigenen, den qualifizierten Design-Stempel ‚Benchmark & Style‘ á la „LSL“ aufdrückt. Den Chef und Kopf solch starker Marke nach den Zukunftsplänen gefragt antwortet der: „Kein Wachstum um jeden Preis – der Betrieb soll weiterhin in dieser übersichtlichen Größe entwickeln und arbeiten. Wir wollen uns aber gerne verstärkt dem Design kompletter Motorräder widmen. So wie der HOREX, für die wir Spezial-Teile entwickelten und die dann als ‚Horex VR 6 Cafe Racer‘ auf der Messe „Motorräder Dortmund“ in diesem Frühjahr vorgestellt nur ganze 33 Mal mit unseren Parts gebaut wird. Die vielen Auszeichnungen, die wir im Laufe der Jahre erhielten, zeigen uns, dass wir hier den goldenen Mittelweg gefunden haben und darauf weiter gehen werden. Immer nah am Kunden, mit der Kernkompetenz auf die Teile-Entwicklung und Herstellung. Auf höchstem Niveau.“ Wenn Jochen eine seiner Neuentwicklungen

gen, eine Steuerkopfmutter an einer Triumph Bonneville vor dem Eingangportal der Firma LSL in Krefeld präsentiert, wird deutlich, wie sehr er an jedem einzelnen Teil hängt, das durch seine erfahrenen Hände geht: Auf die Frage „Welches Material bevorzugst Du persönlich?“, antwortet er ohne nachdenken zu müssen: „Hochwertiges Aluminium, farblich eloxiert.“ Das Material, aus dem bei LSL Motorradtechnik in Krefeld Meilensteine geschnitzt werden. Hochwertig, aber leichtgewichtig. Und mit edlem Feinschliff.

Alle Infos zu LSL unter www.lsl.eu

