



Lenker

Montage am Beispiel eines LSL-Lenkers

Die optimale Sitzposition auf dem Motorrad ist eine sehr individuelle Sache: Sie hängt von den Vorlieben und der Körpergröße des Fahrers ab, aber auch das Styling des Bikes spielt eine große Rolle, wenn es um die Wahl des richtigen Lenkers geht. Durch Form, Material und Farbgebung lässt sich der

Charakter und die Linienführung der Maschine ganz nach dem persönlichen Geschmack beeinflussen. Der Austausch des Lenkers ist eine Arbeit, die auch in der Hobbywerkstatt problemlos und sicher gelingen kann – folgende Tipps werden Ihnen helfen, sie auf Anhieb erfolgreich zu meistern.

Bevor Sie sich zum Kauf Ihres Wunschlenkers entscheiden, testen Sie zunächst am Motorrad, ob dieser von den Maßen her wirklich verwendet werden kann und ob Ihre original Kabel und Züge lang genug zur Montage sind. Das geht am besten, indem Sie den originalen Lenker Ihres Bikes von einem Helfer festhalten lassen und ihn einmal aus der Klemmung an der Gabelbrücke lösen. Lassen Sie den Lenker dann vom Helfer in die Höhe halten und messen Sie, wieviel Spielraum Kabel und Züge zulassen. Kalkulieren Sie nun die Breite Ihres neuen Lenkers ein. Erweisen sich Kabel und/ oder Züge als zu kurz, müssten Sie am Motorrad prüfen, ob sich die Situation durch geschicktes Verlegen derselben verbessern lässt. Ansonsten müssten Sie längere Komponenten in Ihren Umbau einplanen. Gleiches gilt für Bremsleitungen. Elektrokabelstränge können durch das Zwischenlöten von Kabelsegmenten und das Isolieren mit Schrumpfschlauch verlängert werden. An älteren Street- bzw. Sportbikes passen hin und wieder die Kupplungs- und Gaszüge eines konstruktionsverwandten Chopper- oder Touringmodells.

Zu einem gelungenen Lenkerumbau gehört auch die Auswahl optisch passender Lenkerenden – diese kauft man am besten gleich zusammen mit dem neuen Lenker ein, denn die originalen Endstücke mit Schraubgewinde lassen sich im Zubehör lenker nicht mehr weiterverwenden. Beachten Sie dabei, dass die Lenkerenden vom Durchmesser der Klemmung her zum benutzten Lenker passen müssen. Stahllenkern haben in der Regel einen Innendurchmesser von 17 - 18 mm, Aluminiumlenker 12 - 14 mm. Neigt Ihr Fahrzeug zu feinen Vibrationen, ist es sinnvoll, am Lenker „Vibrationsvernichter“ zu montieren, also Lenkerenden mit erhöhtem Gewicht.

1 Bevor Sie mit Ihrem Umbau beginnen, suchen Sie sich einen geeigneten Platz für ungestörtes, sauberes Arbeiten. Legen Sie sich Ihr Werkzeug und die benötigten Umbauteile zurecht, bocken Sie das Motorrad sicher auf und decken Sie den Tank des Bikes gut mit einem Tuch ab, um den Lack zu schützen.

2 Lösen Sie zuerst die Lenkerenden des originalen Lenkers. Hierzu wird in jedem Fall ein ausreichender Hebelarm benötigt – oft ist die Verschraubung sehr „festgebacken“. Kreuzschlitzschrauben löst man am besten mit einem Schlagschrauber, ist ein solcher nicht zur Hand, können ein paar trockene Schläge mit dem Hammer auf einen exakt zur Schraube passenden Kreuzschlitzschraubendreher und konzentrierte Kraftanwendung helfen, die Schraube zu lösen.

3 Dann gilt es, die Griffgummis zu lösen. Der Profi bläst Pressluft zwischen Gummi und Lenker – in der Heimwerkstatt kann man ebenso gut mit einer Einwegspritze etwas Spülmittel oder Bremsenreiniger (bitte kein Öl!) unter den Griff geben. Ist der Griff an die Schaltereinheit geklebt, muss er mit einem Klingmesser vorsichtig abgeschnitten werden.

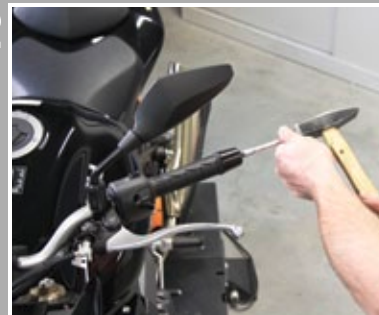
4 Die Schaltereinheiten können nun mit einem passenden Kreuzschlitzschraubendreher gelöst und

1



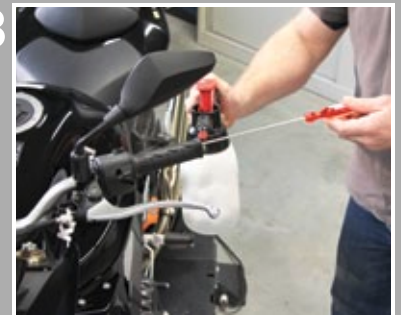
Tank vor Beschädigungen schützen

2



Schraube per Hammerschlag auf Schraubendreher lösen

3



Etwas Spülmittel unter den Griff spitzen

abgenommen werden. Soll auf einen Fat-Bar Lenker (Klemmdurchmesser 28,6 mm) umgebaut werden, muss zunächst die zentrale Verschraubung der Lenkerklemmböcke gelöst werden, ehe der Lenker aus der Klemmung genommen wird. Bitte beachten Sie, dass italienische Hersteller auch Lenker in 28,0 mm Durchmesser herstellen. Hochwertige Nachrüst-Fatbar-Lenker wie LSL und Magura haben aber 28,6 mm Durchmesser und passen nicht in 28er Originalklemmen! Jetzt entfernen Sie die Bremspumpe vom Lenker, lösen die Kabel des Bremslichtschalters und legen die Bremspumpeneinheit in ein Tuch gehüllt auf dem Lampenhalter ab. Sie entfernen die Lenkerklemmschrauben und nehmen den Lenker aus der Lenkerklemmung. Bei gelöstem Lenker ist es dann einfach, die Gasgriffeinheit bzw. die Kupplungsarmatur zu demontieren, ohne den Gas- bzw. Kupplungszug aushängen zu müssen.

5 Sollen neue Klemmböcke verwendet werden, bringt man diese nun zusammen mit dem Lenker an der Gabelbrücke an und zieht die untere Verschraubung nach der Drehmomentangabe des Fahrzeugherstellers fest. Als nächstes werden die Armaturen und Schaltereinheiten am neuen Lenker lose vormontiert und dann der Lenker nach den persönlichen Fahrgewohnheiten und der Linienführung der Maschine ausgerichtet. Dabei ist auf Freigängigkeit des Lenkers bei vollem Lenkeinschlag zum Tank und ggf. zur Verkleidung hin zu achten! Auch dürfen die Kabel und Züge nicht unter Spannung geraten – vielleicht stellt sich heraus, dass Sie sich bei der Wahl des Lenkers doch ein wenig verschätzt haben. Ist dies der Fall, muss zunächst geprüft werden, ob durch geschicktes Verlegen Abhilfe geschaffen werden kann. Andernfalls müssen längere Komponenten besorgt werden. Ist die endgültige Position für den Lenker gefunden, kann die Klemmung nach den Drehmomentangaben des Herstellers festgezogen werden.

6 Sind die Schaltereinheiten mit Arretierstiften versehen, müssen für diese Bohrungen im Lenker angebracht werden. Vergewissern Sie sich daher, dass Sie wirklich die optimale Montageposition für Ihren Lenker und die Schaltereinheiten gefunden haben. Berücksichtigen Sie dabei auch die Länge der verwendeten Griffe (Zubehörgriffe weichen ggf. von der Länge der Originalgriffe ab) und die Position der Lenkerenden. Kontrollieren Sie noch einmal die Freigängigkeit der Schaltereinheiten zum Tank und zur Verkleidung bei Volleinschlag des Lenkers und zeichnen Sie die Bohrungen für die Arretierstifte sorgfältig an diesem an. Alternativ können Sie

auch etwas Kreppband um den Lenker kleben und mit dem Arretierstift der Schaltereinheit einen Abdruck in das Klebeband machen – dieser lässt sich hervorragend zum Bohren ankönnen. Legen Sie nun am Besten eine kleine Pause ein und schauen Sie sich dann noch einmal Ihre Lenkermontage in Ruhe an. Wenn Sie sich völlig sicher sind, dass Sie die beste Position für Ihre Schaltereinheiten gefunden und die Markierungen für die Bohrlöcher korrekt gesetzt haben, bohren Sie das Lenkrohr einseitig im Durchmesser der Arretierstifte. Wer vermeiden möchte, dass ihm der Bohrer vom glatten Lenkrohr abrutscht, wer sich beim Ankönnen gern „verschlägt“ oder irgendwie immer schief ins Werkstück bohrt, sollte die LSL Bohrschablone verwenden – sicher ist sicher, mit dieser können solche Fehler nicht passieren. Nach dem Bohren entgraten Sie das Bohrloch mit einem Senker. Montieren Sie nun die Schaltereinheiten, Armaturen und Griffe endgültig – richten Sie Bremspumpe und Kupplungsarmatur dabei so aus, dass Sie diese mit optimaler Handkraft betätigen können. Bei optimal ausgerichtetem Kupplungs- und Bremshebel bildet der Unterarm mit den auf den Hebeln ruhenden, ausgestreckten Fingern eine Linie. Damit wäre Ihr Lenkerumbau abgeschlossen. Prüfen

Sie noch einmal Bremse und Kupplung sowie alle Funktionen der Schaltereinheiten, bevor Sie sich auf die erste Fahrt begeben. Diese sollte dann zunächst zur KFZ-Prüfstelle (TÜV, DEKRA ...) führen, um den neuen Lenker und ggf. die Klemmböcke in die Papiere eintragen zu lassen. Vielleicht wird der Prüfer dabei auch ein Auge auf den Gesamtzustand Ihres Bikes werfen – beugen Sie hier lieber vor. Nur wenn Sie einen Lenker mit ABE erworben haben (z. B. viele LSL Superbikelenker), können Sie sich die Fahrt zur Prüfstelle und die anfallenden Kosten sparen – dann müssen Sie nur die ABE zusammen mit Ihren Fahrzeugpapieren bei jeder Fahrt mitführen.

Bitte beachten!

Bei den Schraubertipps handelt es sich um allgemeine Vorgehensweisen, die nicht für alle Fahrzeuge oder alle einzelnen Bauteile zutreffend sein können. Die jeweiligen Gegebenheiten bei Ihnen vor Ort können unter Umständen erheblich abweichen, daher können wir keine Gewähr für die Richtigkeit der in den Schraubertipps gemachten Angaben übernehmen. Wir danken für Ihr Verständnis.

Wir empfehlen:



LSL Lenker-Bohrschablone

Wer vermeiden möchte, dass ihm der Bohrer beim Lenkerumbau vom glatten Lenkrohr abrutscht oder sich beim Ankönnen gern „verschlägt“ oder irgendwie immer schief ins Werkstück bohrt, sollte diese LSL Bohrschablone verwenden. Sicher ist sicher! Mit dieser Schablone vermeiden Sie solche Fehler.

Für metrische Lenker, Ø 22 mm **Best.Nr. 10005264**

Für zöllige Lenker, Ø 25,4 mm **Best.Nr. 10005224**



Übertragen des Abstandsmaßes



Einfaches Anbohren durch die Führungsbuchse

Alle passenden Produkte auf www.louis.de

☎ 24h Bestelltelefon: 040-734 193 60 | @ E-Mail: order@louis.de

🛒 Onlineshop: www.louis.de



Demontage der originalen Lenkerklemmung

4



Montage neuer Klemmböcke, Ausrichtung des Lenkers

5



Anbohren des Lenkers mit der LSL Bohrschablone

6