Presseberichte

Motorrad Müller

WARTUNGSINTERVALLE YAMAHA XT 500

Übergabe

1. Schrauben u. Muttern nachziehen
2. Probefahrt mit Endkontrolle (Reifen, Luftdruck, Beleuchtung, Signalhorn)
3. Einstellung der Bowdenzüge prüfen
4. Bremsen u. Bremsflüssigkeit prüfen
5. Motorenöl prüfen
6. Zündeinstellung prüfen, ggf. einstellen

1. Inspektion . 500 -1000 km

1. Motorenöl u. Filter wechseln
Ölwanne u. Ölsieb reinigen
3. Ölfilter entlüften
4. Zylinderkopfschrauben nachziehen
5. Ventile einstellen
6. Steuerkette einstellen
7. Unterbrecher u.Zündzeitpunkt einstellen
8. Dekozug einstellen
9. Batterie warten
10. Bremsen prüfen, evtl. einstellen
11. Lenkungsspiel prüfen
12. Radlagerspiel prüfen
13. Schwinge nachziehen u. fetten
14. Antriebskette einstellen u.schmieren
15. Gabelöl wechseln
16. Felgenschlag u. Speichenspannung prüfen
17. Bowdenzüge fetten u. einstellen
18. Luftfilter n. B. reinigen
19. Schrauben u. Muttern nachziehen (sämtliche Befestigungselemente)
20. Probefahrt mit Endkontrolle (Reifen, Luftdruck, Beleuchtung, Signalhorn)
21. Vergaser regulieren

vorgegebene Richtzeit: 2 Std.

Pflegedienst	3000 km	15000 km	27000 km	39000 km	51000 km
	9000 km	21000 km	33000 km	45000 km	57000 km

1. Motorenöl wechseln
2. Batterie warten
3. Bremsen prüfen, ggf. einstellen
4. Schrauben u. Muttern nachziehen (sämtliche Befestigungselemente)
5. Probefahrt mit Endkontrolle (Reifen, Luftdruck, Beleuchtung, Signalhorn)

vorgegebene Richtzeit: 0,5 Std.

Inspektion	6000 km	18000 km	30000 km	42000 km	54000 km
	12000 km	24000 km	36000 km	48000 km	60000 km

1. Motorenöl u. Filter wechseln
2. Ölwanne u. Ölsieb reinigen
3. Ölfilter entlüften
4. Ventile einstellen
5. Steuerkette einstellen
6. Zündversteller leicht ölen
7. Zündkerze n. B. erneuern
8. Kontaktabstand u. Zündzeitpunkt einstellen, evtl. Kontakt erneuern
9. Vergaser n. B. reinigen
10. Kraftstoffhahn nachziehen, Sieb reinigen
11. Luftfilter u. Gehäuse reinigen ggf. Element erneuern
12. Batterie warten
13. Bremsen prüfen, ggf. Bremsbelag erneuern
14. Bremswelle u. Gestänge fetten
15. Bremsgestänge u.Bowdenzug prüfen
16. Lenkungsspiel prüfen
17. Radlagerspiel prüfen
18. H.Radschwinge fetten u. einstellen
19. Kettenritzel u. -rad prüfen
20. Antriebskette einstellen u.schmieren
21. Felgenschlag u. Speichenspannung prüfen
22. Bowdenzüge fetten u. einstellen
23. Schrauben u. Muttern nachziehen (sämtliche Befestigungselemente)
24. Probefahrt mit Endkontrolle (Reifen, Luftdruck, Beleuchtung, Signalhorn)
25. Vergaser einstellen
26. Kompressionsdruck prüfen

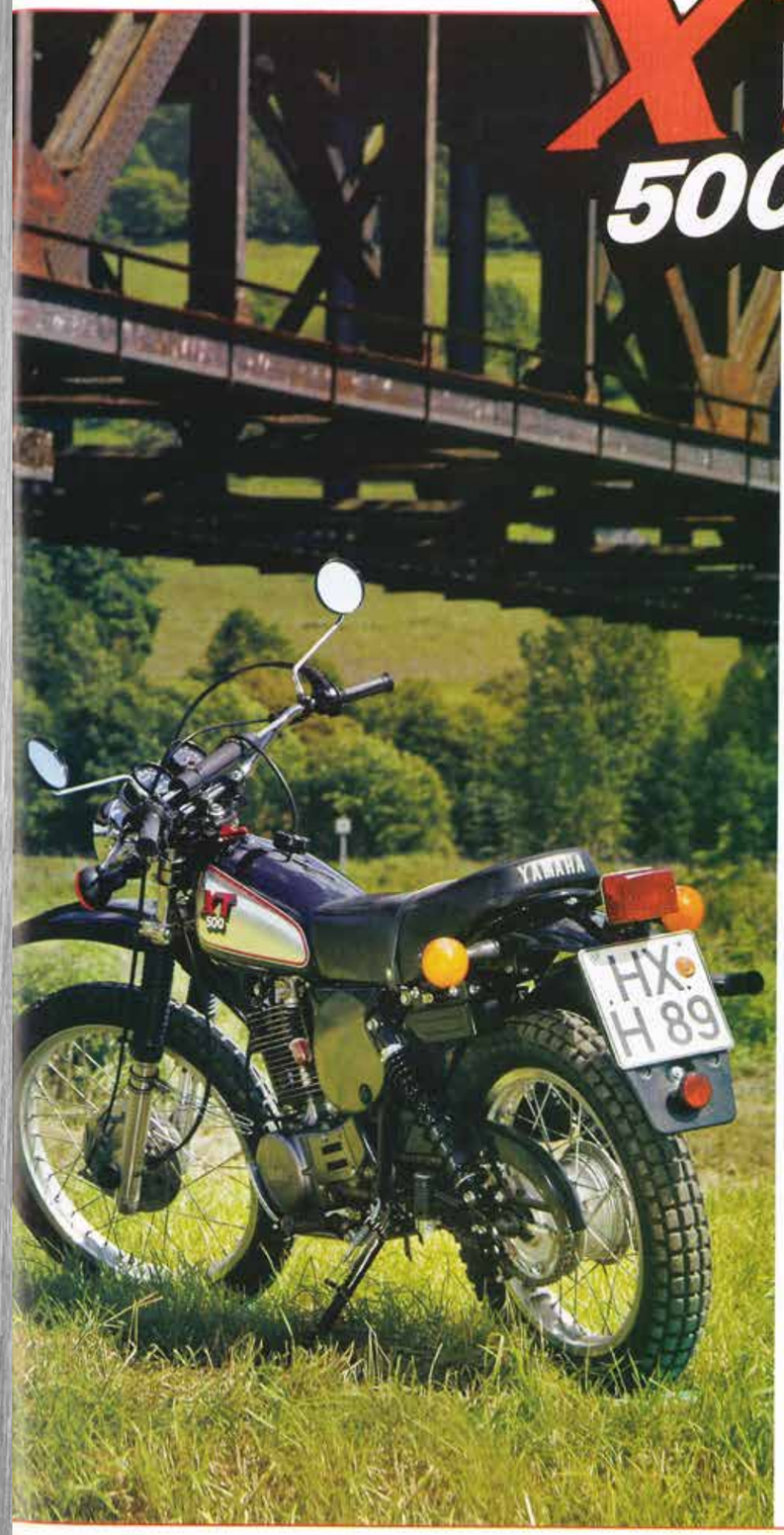
vorgegebene Richtzeit: 2,5 Std.

Single-Dasein

Yamaha XT 500: Sie läuft und läuft und läuft...

XT 500

Ein derb gewürzter Eintopf macht in Zeiten der Motorrad-Haute-Cuisine Karriere. Aufs Wesentliche reduziert, verspricht Yamahas Kult-Enduro Freiheit und Abenteuer auch abseits befestigter Pfade. Die Vielseitigkeit des simplen Singles erinnert an längst vergessen geglaubte Tugenden.

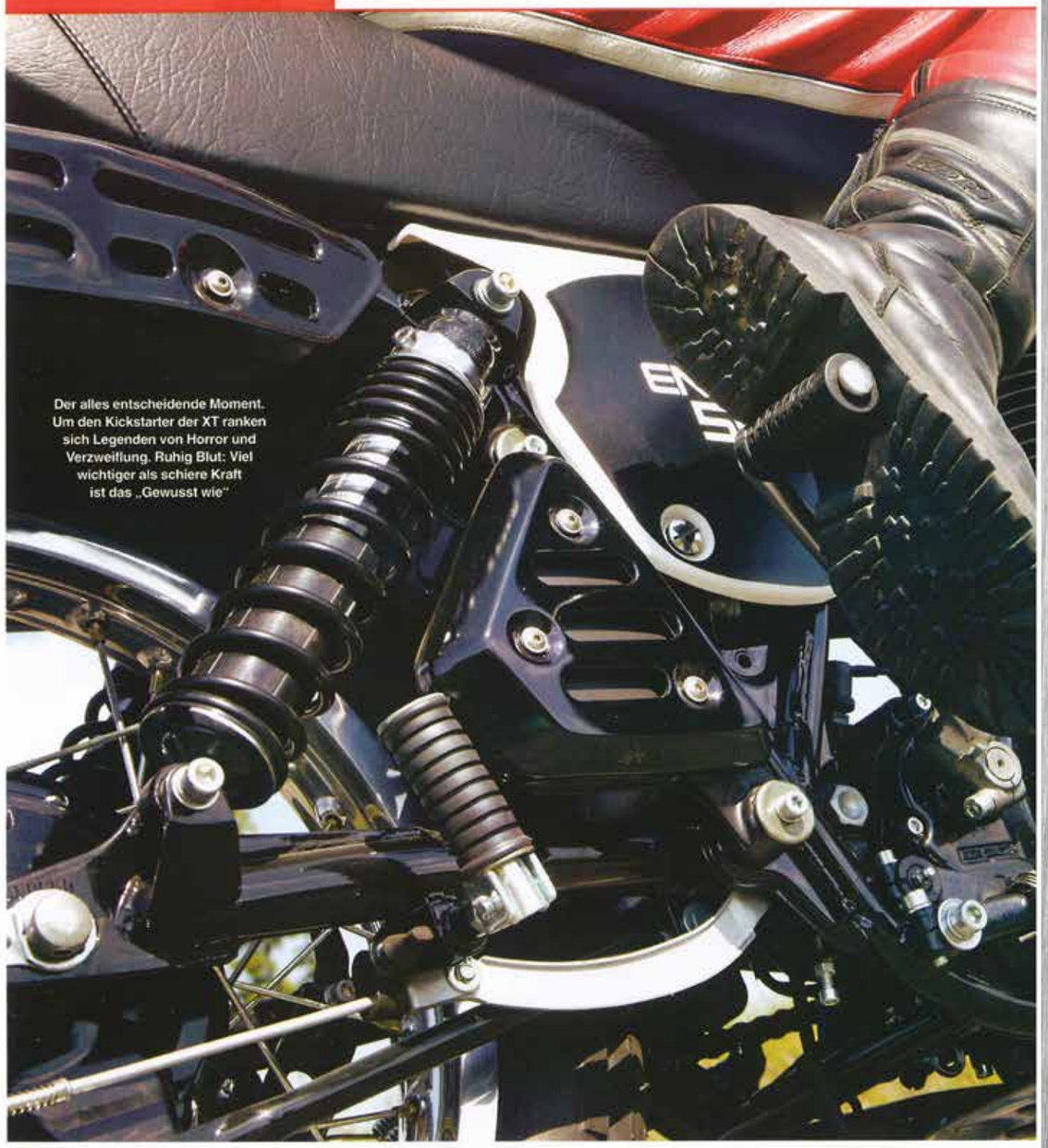


Oh ja, sie konnte sich launig und zickig geben. Wie an jenem unglückseligen Tag Ende 1976, als Yamaha stolz der europäischen Fachpresse in Marokko das nächstjährige Modellprogramm präsentiert. Der Halblitermotor will partout keinen Ton von sich geben. Die geballte Fachkompetenz verpufft wirkungslos, schließlich springt der oberste PR-Manager persönlich mit hochrotem Kopf auf dem Kickstarter herum – nichts tut sich.

Sie konnte aber auch bedingungslos treu sein und ihre Reiter samt deftigem Übergepäck ohne zu murren bis ans Ende der Welt bringen. Sie mochte ausgelutscht und mit klapperndem Kolbenbolzen aus der Sahara zurückkehren, aber sie kam zurück.

Sie blieb stolze 14 Jahre mit nur kleinen kosmetischen Änderungen in Produktion, sie machte den Begriff Enduro in Deutschland populär, sie bot einer ganzen Branche von Tunern und Zubehör-Anbietern eine Existenzgrundlage, sie versprach ihren Besitzern die Flucht aus dem überzivilisierten Alltag – vor allem aber machte die Yamaha XT 500 den großen Viertakt-Eintopf wieder populär. 1976 kamen handverlesene 173 Exemplare nach Deutschland, Maschinen für den US-Markt, die per Einzelabnahme in den Verkehr gebracht werden mussten. Sie trafen auf einen Markt, der im Multizylinder-Fieberwahn boomte wie lange nicht mehr. Vier Zylinder waren inzwischen Standard, die stetig wachsende Motorradgemeinde träumte von sechs oder gar acht Töpfen, hohe Drehzahlen waren gefragt, viele kleine Zylindereinheiten und möglichst viele obenliegende Nockenwellen. Die Erinnerungen an die traditionellen Single-Dampfhämmer waren verblasst, BSA und Velocette hatten wenige Jahre zuvor endgültig dicht gemacht, einzig die urige Moto Guzzi Nuovo Falcone und das spanische Behörden-Kaltblut Sanglas, beide mit erzkonservativen ohv-Triebwerken, hielten neben dem britischen CCM-Crosser die Dampfhammer-Flagge weiterhin hoch. Honda hatte die Vierventil-XL etabliert, befand aber in weiser Vorraussicht, dass den deutschen Käufern mehr als 250 Kubikzentimeter nicht zuzumuten seien.

Und dann steht da plötzlich 1975 wie aus heiterem Himmel die Yamaha XT 500 auf ei-



Der alles entscheidende Moment. Um den Kickstarter der XT ranken sich Legenden von Horror und Verzweiflung. Ruhig Blut: Viel wichtiger als schiere Kraft ist das „Gewusst wie"

ner Motorradmesse im Spielerparadies Las Vegas. Die personifizierte Abkehr vom Leistungsgedanken, aufs wesentliche reduziert, mit einem einzigen Zylinder im klassischen Halbliter-Maß, mit grobstolligen Reifen und einem breitem Lenker. Das Bike für alle Wege und alle Tage, die Wiedergeburt des vielbeschworenen Westerwald-Motorrads. Kurz vor Las Vegas hat kaum jemand geahnt, dass er sich nach genau so einem Motorrad sehnt, aber urplötzlich war jedem klar, dass die Welt exakt auf diese Maschine gewartet hat…

Bei genauem Hinsehen entpuppt sich das 33 PS starke, pechschwarze Triebwerk nicht als nostalgische Wiederbelebung europäischer Vorbilder, sondern als eigenständiger Vertreter japanischen Motorenbaus. Auf eine obenliegende Nockenwelle wollen die Yamaha-Ingenieure nicht verzichten, dank Trockensumpfschmierung, einem besonders kurzen Pleuel, einem flachen Kolben und der Kipphebellagerung direkt im Zylinderkopfdeckel können sie die Bauhöhe trotzdem in akzeptablen Grenzen halten – gut für die Bodenfreiheit bei eventuellen Geländeexkursionen. Hondas Vorprescher in Sachen vier Ventile sitzt Yamaha stoisch aus zwei im Kopf hängende Ventile müssen der XT genügen. Vom rechten Kurbelwellenstumpf treibt eine Kette die Nockenwelle an Traditionalisten wundern sich über die geringen Schwungmassen des rollengelagerten Kurbeltriebs, die genau wie die kurzhubige Auslegung nicht so recht zum „Dampfhammer"-Image passen wollen. Durchaus passend erscheinen hingegen der Verzicht auf einen Elektrostarter, mit dem die Minimal-Elektrik

XT 500

Weites Land: Die US-Werbung betont den Offroad-Einsatz

mit sechs Volt Bordspannung und 65-Watt-Lichtmaschine wohl auch ihre Schwierigkeiten gehabt hätte, und die traditionelle Kontaktzündung. Die Mehrscheibenkupplung im Ölbad und das klauengeschaltete Fünfganggetriebe des Blockmotors entsprechen gängigem japanischen Standard.

Der Zentralrohrrahmen mit geteiltem Unterzug trägt den Zwei-Liter-Ölvorrat nach britischem Vorbild in seinem ausladenden Rückgratrohr. Zwischen Lenkkopf und Tank weist ein roter Verschluss unübersehbar auf die Einfüllöffnung hin. Ansonsten ist das Fahrwerk durch und durch konventionell ausgefallen. Die 36-mm-Telegabel bietet 19,5 Zentimeter Federweg, die nach Moto-Cross-Manier sehr schräg gestellten Gasdruckfederbeine an der nadelgelagerten Hinterradschwinge gewähren der Achse exakt 10 Zentimeter Bewegungsfreiheit. Das sind eher die Werte einer komfortablen Straßenmaschine denn einer Wettbewerbs-Enduro, auch die 155 Kilo Leergewicht lassen einen Besuch auf der Cross-Piste nicht angeraten erscheinen. Für solche Fälle hat Yamaha die TT 500 im Programm, praktisch eine XT ohne Beleuchtungsanlage und Instrumente, die besonders in Amerika gut ankommt. Das 21-Zoll-Vorderrad und die klägliche Trommelbremse hingegen sind deutliche Reminiszenzen an den Geländeeinsatz. So verkörpert die XT die typische Enduro jener Jahre, ein unverfälschter Drahtseilakt zwischen Straßen- und Geländeeinsatz. Nicht Fisch, nicht Fleisch für die einen, der optimale Untersatz für alle Pisten für die anderen.

1977 steht endlich eine „europäische" XT zur Verfügung (Typ-Code 1U6), die sich durch die hochgelegte Auspuffanlage auf den ersten Blick von der Vorjahresversion (1E6) unterscheidet. Der TÜV scheint es sich zur Aufgabe gemacht zu haben, die Homologations-Verantwortlichen beim deutschen Importeur in den Wahnsinn zu treiben: Einige Schrauben sind zu

Mit Deko-Hebel am Lenker und dem legendären „Kick-Indikator" auf der Nockenwelle begegnete Yamaha der Angst vor dem zurückschlagenden Eintopf

Mit allen Tricks: Umgedrehte Federbeine reduzieren die ungefederten Massen, die Schrägstellung erhöht den effektiven Federweg

scharfkantig, der Auspuff gefällt den Graukitteln nicht, weil er die Abgase direkt gegen die Nummernschildrückseite bläst (was in Ländern ohne „Kuchenblech" natürlich kein Thema ist), die Geländereifen seien der Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h nicht gewachsen, und als Krönung des Ganzen: Man könne keine ABE erteilen, weil das Motorrad so schwierig zu starten sei! Schließlich kommt die XT 500 mit einer neckischen S-Kurve am Auspuffende und als erste Yamaha mit einer Reifenbindung auf die deutschen Straßen. Wenigstens dürfen nach einigen Diskussionen die famosen Gummiblinker bleiben, die bei harmlosen Umfallern nachgeben statt abzubrechen. Trotzdem werden die Blinker zum gefragten Ersatzteil, als auch Suzuki- und Honda-Fahrer erkennen, wie praktisch die elastischen Ausleger sind.

Sanft gepflegt: Goldene Felgen und vorverlegte Vorderachse bilden 1980 die auffälligste Veränderung in der XT-Karriere

Von allem Zulassungsballast befreit: die TT 500

Der tiefliegende Auspuff identifiziert die Ur-XT von 1976

Wechselnde Tank-Dekors hielten die Kundschaft bei Laune

Mit gedeckter Lackierung, viel Chrom und anthrazitfarbenem Motor setzt die XT 500 S 1988 den Schlusspunkt unter die lange Karriere der XT 500. Unserem Fotomodell fehlen übrigens die verchromten Federn

Im gleichen Aufwasch wird die Motorleistung durch einen geänderten Ansaugflansch auf 27 PS bei 5.900 U/min gedrosselt. Dieser Wert passt exakt in das neu eingeführte Versicherungsraster, das Motorräder nun nicht mehr nach Hubraum, sondern nach PS-Zahl bemisst. Wer weiß, ob der XT auch ohne diese Neuordnung so ein Erfolg beschieden gewesen wäre?

Paul Simsa hält mit seiner jahrzehntelangen Testerfahrung in *Motorrad* 15/1977 nüchtern fest, was schon beim Blick in die technischen Daten nahe liegt: „Die XT 500 hat nicht den satten Schlag klassischer Vorbilder und auch nicht ihren sturen Durchzug in unteren Drehzahlen. Sie läuft rund ab ca. 2000 U/min, kann aber mangels Schwungmasse im Gelände enttäuschen, wenn ein Hindernis sie schlagartig abwürgt." Und: „Weil keine dran ist (Schwungmasse, Anm. d. Red.), hängt der Motor fein am Gas." Jüngere Kollegen sehen das anders und stricken fleißig an der Legende vom mächtigen Dampfhammer. So ist 17 Jahre später im gleichen Blatt über das gleiche Motorrad zu lesen: „Der mangels Ausgleichswelle kernig vibrierende Motor hat den klassischen Schlag eines englischen Einzylinders, dreht aber nur unwillig hoch." Offenbar alles eine Frage der Perspektive, und wir dürfen spekulieren, ob der eine Tester vielleicht geradewegs von einer NSU Konsul auf die XT umgestiegen ist und der andere von einer Suzuki GSX-R…

Im Kern sind sich aber beide einig, und mit ihnen fast 25.000 Käufer allein in Deutschland: Eine XT fährt man nicht, um möglichst schnell von A nach B zu kommen. Der Weg ist das Ziel. Yamaha tut gut daran, der Legende nur äußerst behutsame Modellpflege angedeihen zu lassen. Gelegentlich wechselt die Lackierung des Neunliter-Tanks, der ab 1978 aus Aluminium gefertigt wird. 1980 gibt es goldene Felgen und eine vor die Gabel verlegte Vorderachse, 1986 wertet eine Zwölfvolt-Elektrik die XT auf. Ansonsten werden nach und nach verschiedene Schwachstellen wie der undichte Ölpumpendeckel und die mangelhafte Lagerung der Schaltwalze beseitigt. 1983 wird die Ölzufuhr zum Zylinderkopf direkt auf das heißere Auslassventil statt auf den Einlass gerichtet, wie es der XT-Spezi Erich Wunderlich mit seinen Umbausätzen schon lange vorexerziert. Auf anderen Märkten tauchen Farbkombinationen auf, die der deutsche Kunde nie zu sehen bekommt, in Japan und Frankreich tritt eine äußerlich absolut identische XT 400 um die Gunst der Käufer an – theoretisch ist die Modellvielfalt beinahe unendlich groß, und doch bleibt die XT unverkennbar immer die XT.

In der Gunst der Einzylinderfreunde muss sie in all den Jahren eigentlich nur einen Gegner fürchten: Der heißt SR 500, kommt 1978 aus dem gleichen Stall und trägt sogar den gleichen Motor, allerdings verpackt in einem Straßenfahrwerk und von Anfang an mit elektronischer Zündung und Zwölfvolt-Elektrik versehen. Im Enduro-Bereich versuchen ab 1982 XT 550 und XT 600 zunächst vergeblich, die 500er in den Ruhestand zu schicken. Doch nach einem Jahrzehnt bröckeln die Verkaufszahlen merklich. *It's time to say goodbye*, die Zeit für einen stilechten Abgang ist gekommen. Yamaha feiert mit einem glänzenden Sondermodell, der XT 500 S von 1988. Blauer Lack, anthrazitfarbener Motor, Chromschmuck an allen Ecken und Kanten: Das Raubein tritt in feiner Abendgarderobe ab. Der Abverkauf geht noch ein paar Jahre weiter, bis 1991 nur noch exakt neun Maschinen in Deutschland neu zugelassen werden – das war's.

Und Schluss: Zum Abschied glänzt die XT 500 S in voller Pracht

Längst hat sich der so genügsame Eintopf auch im Sport einen Namen gemacht. Die Siege bei den beiden ersten Ausgaben der berüchtigten Dakar-Rallye heizen vor allem in Frankreich den Verkauf an, im klassischen Geländesport müssen schärfere Waffen her: Wem die TT nicht reicht, der kann bei HL in Schweden oder bei deutschen Spezialisten wie Tweesmann scharfe Eisen für den Kampf gegen die Zweitaktarmada schmieden lassen.

Eine Frage ist bislang ungeklärt geblieben: Was ist dran an den Legenden um verstauchte Knöchel und geprellte Schienbeine, die der XT einst den Ruf eines „echten Männermotorrades" eingebracht haben? Nun, „echte Männer" strafen natürlich das kleine Schauglas rechts am Zylinderkopf samt weißer Totpunkt-Markierung auf

So simpel wie das ganze Motorrad. Mehr als die notwendigen Informationen stellt das Cockpit nicht bereit

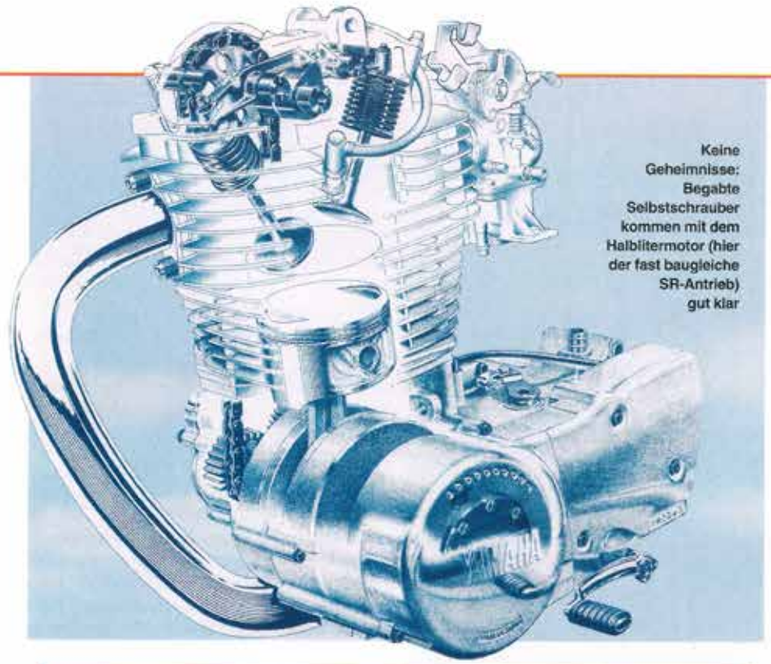
Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
XT 500	1976 bis 1991	3600 €	2600 €	1800 €	900 €	500 €	5000 DM

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

Rank und schlank: Auch wer nicht auf Enduros steht, kann sich der gelungenen Linienführung kaum verschließen

Hart im Nehmen: Der solide Motorschutz wurde im Gelände oft gefordert



Keine Geheimnisse: Begabte Selbstschrauber kommen mit dem Halblitermotor (hier der fast baugleiche SR-Antrieb) gut klar

Aus dem OLDTIMER-MARKT- Clubadressen-Verzeichnis*

SR 500/XT 500 IG Berg. Land
Paul Klar
Berghausen 4
58339 Breckerfeld
Tel.: 0202/663993, /2642006

SR 500/XT 500 IG Dittmarschen
Stefan Sievers
Koogstr. 38, 25541 Brunsbüttel
Tel.: 04852/982408

SR 500/XT 500 IG Idstein
c/o Daytona
Schützenhausstr. 70, 65510 Idstein
Te.: 06126/54258

SR 500/XT 500 IG Oberfranken
Karl-Heinz Bayer
Sophiental 17, 95466 Weidenberg
Tel.: 09278/77132

SR/XT 500 IG Cologne
Jürgen Schneider
Rommerscheider Str. 22
51465 Bergisch Gladbach
02202/293555

SR 500/XT 500 IG Rhein/Main
Carsten Itzek
Schlesingerstr. 11, 67346 Speyer
Tel.: 06232/621701

SR 500/XT 500 IG Ruhrpott
Arndt Beckmann
Wolfskuhle 24, 45529 Hattingen
Tel.: 02324/52912, /945926

Eintopf-Freunde Südheide SR/XT 500
Wolfgang Tautz
Altmarkring 40, 38442 Wolfsburg
Tel.: 05361/771683

XT 500 Stammtisch Hamburg
Tom Zündel
Neuengammer Hausdeich 526
21037 Hamburg
Tel.: 040/72370252, Fax: /72370254
Internet: www.xt-500.de

XT/SR 500 Stammtisch Nürnberg
Oliver Schielein
Galvanistr. 30, 90459 Nürnberg
Tel.: 0911/443655

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1500 Eintragungen) erscheint jährlich einmal im Oktober.

der Nockenwelle mit Verachtung. Das ist auch durchaus in Ordnung, denn im Dunkeln funktioniert das sowieso nicht. Aber man sollte schon vor dem entscheidenden Tritt den Kolben sorgfältig über den oberen Totpunkt hieven. Dann gibt es keinen Grund, warum eine ordentlich gewartete XT nicht auf den ersten Tritt kommen sollte. Wenn denn die Zündung in Ordnung ist. Und der „echte Mann" den Kickstarter ohne Scheu voll durchtritt. Und wenn der Motor kalt ist! Denn lauwarm oder warm gibt sich die XT tatsächlich extrem zickig. Ab 1979 entschärft ein Heißstartknopf am Vergaser die fatale Situation. Paul Simsa hatte nach seinem Umstieg von der Konsul schon 1977 ein wirkungsvolles Heilmittel parat: „Zum Teufel mit der modernen Vergasertechnik. Ein Schwimmertupfer wäre alles, was die XT 500 braucht, jedenfalls im Sommer". Schließlich hat nicht jeder ständig einen hochrangigen Yamaha-PR-Manager dabei, der ihm die peinlichen Turnübungen auf dem Kickstarter abnehmen kann.

Text: Peter Mergelkuhl
Fotos: Stephan Lindloff, Archiv Müller

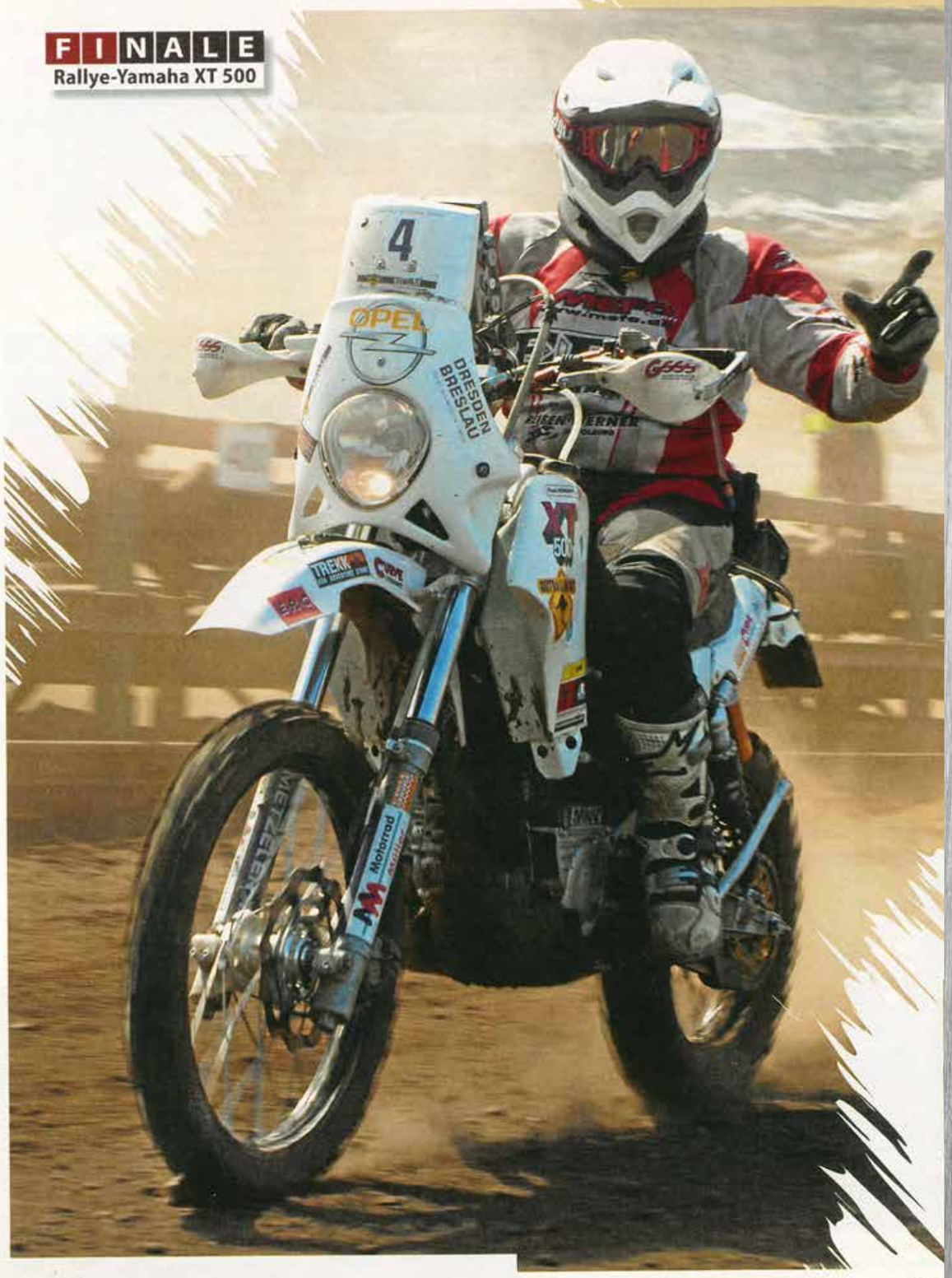
Technische Daten: Yamaha XT 500

Motor	Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor; zwei im Kopf hängende Ventile pro Brennraum, über eine oben liegende, kettengetriebene Nockenwelle gesteuert
Hubraum	499 ccm
Bohrung x Hub	87 x 84 mm
PS bei U/min	27 bei 5900 (1976: 33 bei 6500)
Verdichtung	9:1
Vergaser	Ein Mikuni VM 32 SS (1976: VM 34 SS)
Zündung	Schwunglicht-magnetzündung
Schmierung	Trockensumpfschmierung mit Eaton-Pumpen
Antrieb	Primärantrieb über Zahnräder, Mehrscheiben-Nasskupplung; fußgeschaltetes Fünfganggetriebe; Sekundärantrieb über offene Rollenkette
Fahrwerk	Geschweißter Zentralrohrrahmen aus Stahl; vorn hydraulisch gedämpfte Telegabel; hinten Zweiarmschwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen
Bremsen	Vorn 160-mm-Trommel; hinten 150-mm-Trommel
Bereifung	Vorn 3.00 x 21; hinten 4.00 x 18
Leergewicht	150 kg
Verbrauch	4,5 Liter/100 km
Spitze	125 km/h

Kompaktes Kraftpaket: In Deutschland blieben von den ursprünglich 33 PS nur 27 übrig

XT 500
YAMAHA
YAMAHA
ENDURO 500
500 YAMAHA
ENDURO XT

22
15. 10. 2010
WWW.MOTORRADONLINE.DE
MOTORRAD
21 Intermot-Neuheiten
KAWASAKI W 800
KAWASAKI Z 1000 SX
210 PS Kawasaki ZX-10
TRIUMPH Thunderbird Storm
Sechszylinder BMW K 1600 GT
APRILIA RSV4 Factory APRC
FAHRBERICHT Triumph Bonneville SE & Honda CB 1100
PRODUKTTEST 12 Alltags-Rucksäcke
TRANSIT NACH BERLIN Deutsche Grenz-geschichten
Triumph Speed Triple
SUZUKI GSR 750
KTM 125 Duke
NEUE SERIE: ASSISTENZSYSTEME Teil 1: ABS Stand der Dinge und Entwicklung
Deutschland 3,80 €
Österreich 4,30 € Schweiz 7,70
BeNeLux 4,50 € Finnland 5,70 € Griechenland
Italien 5,- € Norwegen 53,- NOK Portugal 5,- €
Slowenien 5,- € Spanien 5,- €
4 190497 303800



SOWEIT DIE RÄDER TRAGEN

Selbst baut der Mann, dachte sich Motorrad-Konstrukteur Klaus Nennewitz und schuf mit viel Know-how und kompetenter Hilfe seine ganz spezielle Rallyemaschine. Bei der Rallye Dresden–Breslau durchlebte das Duo eine ereignisreiche Jungfernfahrt.

Äußerst vorsichtig tasten sich die XT sowie ihr Fahrer beim Prolog durch die ersten Offroad-Kilometer. Nur nicht schon zu Anfang ausfallen

Text und Fotos von Klaus Nennewitz

Die Rallye-XT-500 ist kein Jugendtraum von mir, ganz bestimmt nicht. Als Jugendlicher hatte ich die Wände meines Zimmers mit Postern von Moto-Cross-Stars aus den USA tapeziert. Die fuhren Motorräder mit Wasserkühlung, Scheibenbremsen und Mono-Federbeinen. XT-500-Fahrer waren höchst uncool, entweder altväterlich oder hyper-alternativ.

Doch meine Laufbahn als Konstrukteur für die Motorradindustrie hat mich empfänglich gemacht für den Charme der XT, der sich abseits von Rotstift und Marketingstrategien mit angenehm gedämpfter Auspuffmusik beim Schottercruisen entfaltet. Die Freundschaft mit dem holländischen Paris–Dakar-Fahrer Henno van Bergeijk, der im Jahr 2006 auf einer leicht modifizierten XT 500 als Letzter ins Ziel kam, tut das Übrige: Ich beschließe, mir eine Rallye-XT aufzubauen und damit Dresden-Breslau zu fahren.

Meine beiden neuzeitlichen Rallye-KTM im Blick zeichne ich Layouts, um Gewichtsverteilung und Fahrwerksgeometrie für eine akzeptable Fahrbarkeit zu finden. Nach einer Woche steht das Konzept und dann finden sich auch zwei XT 500. Ein perfektes 1986er-Exemplar dient als Vorlage für den Modellbau, eine nicht funktionsfähige 1982er wird die Basis fürs Rallyemotorrad. Dazu kaufe ich einen SR-500-Motor, der mit seinem größeren Einlassventil und dem 12-Volt-Generator besser geeignet ist, als die Originale.

Provisorisch werden Gabel, Federbeine und Schwinge verlängert, um die Geometrie der Zeichnung zu realisieren und die richtigen Proportionen für die Spezialteile zu finden. Einer der letzten italienischen Blechkünstler, der Anfang der 1980er-Jahre mit handgedengeltem Alu die ersten Rallye-Cagiva einkleidete, baut mir Tanks, Luftfilterkasten und Verkleidungsteile. Italienische und spanische Zulieferer sowie einige gefledderte Fremdfabrikate liefern weitere Komponenten. Die Schwinge zum Beispiel stammt von einer Kawasaki KLX 250 des Baujahres 1980.

Drei Wochen vor der Rallye ziehe ich mit einem Bus voller Teile in die Werkstatt von Yamaha-Händler Meinhold „Shorty" Müller nach Beverungen. Für ein Happening, bei dem ich als Praktikant hautnah erleben darf, wie der Meister an der Drehbank und mit dem Schweißgerät zahllose kleine Kunstwerke produziert. Sein Bruder Norbert, einst Messtechniker im Atomkraftwerk Würgassen,

Aus Messwerten werden Zeichnungen, anhand derer Buchsen und Hülsen entstehen (links). Der Einsatzmotor steht unbeschichtet in der Mitte; er stammt aus der SR 500 und erhält wegen des größeren Einlassventils und des 12-Volt-Generators den Vorzug vor den echten XT-Motoren (Mitte). Die Alu-Blechteile sind exquisites Handwerk (rechts)

Fast fertig: Die Einzelteile fanden zu einem Motorrad zusammen, letzte Abstimmungsarbeiten sollen die Federelemente harmonisieren

MUSS DAS SEIN? TIEFE WASSERDURCHFAHRT 50 METER VOR DEM ZIEL

Rallye-Yamaha XT 500

konzipiert und baut innerhalb von zwei Tagen die komplette elektrische Anlage. Jedes Halteblech, jede Schrauben- oder Steckverbindung muss neu konzipiert und angefertigt werden; weil Zeit knapp ist, werden kleine Irrtümer zu mittleren Katastrophen.

In der Nacht vor dem TÜV-Termin läuft erstmals der Motor, und nachdem tags darauf der Prüfingenieur eine halbe Stunde probegehoppelt ist, trägt er alle Änderungen ein. Nur noch ein Tag bleibt für Testfahrten inklusive dringend nötiger Nachbesserungen an Benzinversorgung und Elektrik. Weil die Abstimmung der praktisch dämpfungsfreien Gabel und der viel zu zäh arbeitenden Federbeine nicht harmoniert, bestelle ich andere Federn direkt nach Dresden. Die sind rasch eingebaut, aber das Starten des Motors wird ein Drama, das sich durch die ganze Rallye zieht.

Äußerst vorsichtig taste ich mich mit der XT durch den Showprolog auf einem stillgelegten Messegelände bei Dresden. Trotzdem, oder gerade deswegen, versackt die Maschine im ersten der künstlich angelegten Schlammlöcher. Aber lieber saufe ich ab, als dass ich Gas und Kupplung loslasse und dabei womöglich der Motor abstirbt.

Es wird noch viel anstrengender. Noch eine Runde Messegelände, dann 700 Kilometer Verbindungsetappe auf Asphalt und schließlich 100 Kilometer Wertungsprüfung sind das Programm für den nächsten Tag. Im Camp in Polen, beim Service der XT nachts um ein Uhr, kommt Panik auf. Bereits nach 150 Kilometern offroad haben sich etliche Schrauben gelöst, einige fehlen ganz,

und die Batterie ist aufgeblasen wie ein Luftballon. Vor lauter Unruhe kann ich während des viel zu kurzen Rests der Nacht nicht einschlafen. Dabei stehen morgen 200 Kilometer auf den achterbahnähnlichen Panzerpisten polnischer Militärgelände an. Immerhin gelingt es mir bis 50 Kilometer vor dem Ziel, die Tränen der Erschöpfung zu unterdrücken. Dann geht mir auch noch das Benzin aus, und nach der Zieldurchfahrt lege ich mich mit schwarzen Gedanken ans Aufgeben erst einmal für zwei Stunden schlafen.

Das gibt mir Energie und Motivation zurück. Jetzt erst recht. Zum Glück folgen Pisten ohne supercrossähnliche Schwierigkeiten, auch passe ich meinen Fahrstil immer besser der Dämpferabstimmung an. Doch der Kickstart bleibt ein Alptraum, vor allem als ich meine XT nur fünf Meter vor einem Kontrollpunkt bis zur Sitzbank im Sumpf versenke. Mit Hilfe einiger Fotografen, mit einigen Baumstämmen aus dem Wald und einem Abschleppseil wuchte und

TECHNISCHE DATEN

MOTOR: Luftgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor, zwei Ventile, von einer Nockenwelle über Kipphebel betätigt, Bohrung x Hub 90 x 84 Millimeter, 540 cm³, ca. 27 kW (37 PS) bei 5700/min, Mikuni-Rundschiebervergaser, Durchlass 36 mm, Ölkühler, Kickstarter, Ölbadkupplung, Primärantrieb über Zahnräder, Fünfganggetriebe, Kettenantrieb.

FAHRWERK: Einschleifen-Rohrrahmen mit doppelten Unterzügen aus Stahl, vorn Telegabel, hinten Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, Einscheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsattel vorn, Einscheibenbremse mit Einkolben-Schwimmsattel hinten, 21"-Drahtspeichenrad vorn/18"-Drahtspeichenrad hinten.

MAßE UND GEWICHT: Gewicht (trocken) ca. 145 kg, Tankinhalt 29 Liter.

PREIS: Standard-XT 500 5508 Mark (1982), Rallye-XT 540 über 20000 Euro (Material und Arbeitszeit)

Nur vom Feinsten für die alte Dame: Flügelrad-Lenkungsdämpfer von Öhlins, wasserdichte Schalter für das Rallye-Instrumentarium und ein geschützt montierter Ölkühler für die thermische Gesundheit des antiken Einzylinders

Vorderrad und Bremsanlage stammen von einer modernen Enduro, die profilierte Aluschwinge von einer 1980er-Kawa KLX 250. Sie stützt sich über hochwertige Öhlins-Twin-Shock gegen einen verstärkten XT-Rahmen

Rallye-Yamaha XT 500

zerre ich die XT nach einer Dreiviertelstunde wieder aus dem Schlamm. Aber sie springt halt einfach nicht an. Rettung naht in Gestalt des Vorjahressiegers Robert Leischner, der zuerst ebenfalls im Schlamm versinkt und mich dann anschleppt. Dafür diene ich ihm für die restlichen 90 Kilometer der Etappe als Tourguide, weil seine Navigationsinstrumente hinüber sind.

Immer besser schieße ich mich auf die XT ein. Der abendliche Service reduziert sich auf Filterwechsel und die Kontrolle der wichtigsten Bauteile und Schraubverbindungen. Beinahe scheint es mir, als würde ich auch das Ankicken in den Griff kriegen. Als einziger finde ich während der 560 Kilometer langen Marathonetappe die fahrbare Linie durch eine Furt, nur um die Maschine wenige Meter weiter wie einen Stein in die nächste Wasserdurchfahrt zu werfen. Es dauert eine gute Stunde bis sie wieder läuft. Dann versagen die Instrumente und jetzt bin ich es, der durch eine gigantische Staubwolke im Gegenlicht der tiefstehenden Abendsonne den anderen hinterherfahren muss, um noch vor Dunkelheit ins Ziel zu kommen.

Das Thema Wasserdurchfahrt stellt sich bis zum Ende. Auf den letzten 50 Metern der 1800 Kilometer langen Strecke legt sich uns ein Fluß in den Weg. Der Großteil der Kollegen steht schon bis zur Hüfte im Wasser und versucht, mir den richtigen Weg zu weisen. Gemeinsam kämpfen wir uns durch und danach nehmen wir ein kollektives Entspannungsbad. Dieses Mal freiwillig.

www.motorradonline.de/yamaha

Ohne ein verlässliches Team ist die Rallye Dresden-Breslau für Fahrer und Maschine kaum zu schaffen

LIEBER STAUB AUFWIRBELN **ALS IM TIEFEN MORAST** VERSINKEN

Enduro-Genese

Beverungen-Blankenau. Der XT-Spezialist Meinold Müller fragte sich, wie wohl eine Zweizylinder-Enduro von Yamaha in den späten Siebzigern ausgesehen hätte und begann zu bauen. Als Basis diente ihm eine zerlegte XS 400, die er für 180 Euro erstand. Anschließend verfeinerte Meinold die XS mit einigen XT-500-Teilen, wie Gabel, Schwinge und Federbeinen. Aber auch der Tacho und selbst ein Auspuffkrümer entstammt der Enduro-Schwester, den zweiten Bogen passte Meinold an den Twin an. Der Tank stammt von einer XS 360, er ist etwas schlanker als das 400er-Pendant, das schmeichelt der schlanken Enduro-Linie. Der Motor bekam eine scharfe Nockenwelle aus dem Tuningsatz der XS 400-Cup-Modelle. Die rot-weiße Lackierung stellt eine Reminiszenz an die 78er XT 500 dar. Das Endprodukt nennt sich XS 400 T, eine Kleinserie ist nicht geplant, Meinold baut aber immer wieder derartige Projekte, 10000 Euro kostet eine solche XS allerdings. Eine große Schwester auf Basis der XS 650 mit Twin-Shock für ernsthaften Geländeeinsatz ist bereits in Planung.

www.motorrad-mueller.net

bw, Fotos: pt

Eintopf-Umbau

Beverungen/Blankenau. Für XT-Freunde und -Fahrer ist Motorrad Müller kein Unbekannter. Jetzt überrascht Meinold Müller die Szene wieder mit einem außergewöhnlichen Umbau, der XT 535 Classic. Die zeigt sich als plastikfreie Hommage an die klassischen GS-Bikes der 70er Jahre, als blankpoliertes Alu, Hochschulterfelgen und die Reduzierung aufs Wesentliche das Maß der Dinge waren.

Als Basis für die XT 535 Classic GS diente Meinold Müller eine Yamaha XT 500 von 1977, die erste Generation, die von Kennern als Enduro-Urahn gehandelt wird. Leichtes Motortuning mit Erhöhung des Hubraums auf 535 Kubik und einem Eigenbau-Auspuff bringen gut 38 PS. Das Vorderrad wird von einer modifizierten XT-550-Telegabel geführt, hinten hält eine 30 Millimeter längere Oval-Schwinge mit Bilstein-Gasdruck-Federbein das Rad in der Spur. Zielgruppen für die gut 140 Kilogramm schwere Classic GS sind Enduro-Enthusiasten, die es klassisch-ursprünglich mögen. Aber auch Hobby-Enduristen, die sich in historischen Geländesport-Veranstaltungen messen wollen. *Text: krück, Fotos: pt*

INFO 05273/35670
www.motorrad-mueller.net

XT 500

XT 500 — Die Super-Enduro mit dem starken „4-Takt-Herz."

Mit diesem Modell bietet YAMAHA einen echten „Klassiker" mit modernster Technologie an.

Die YAMAHA XT 500 ist in ihrer Einmaligkeit eine richtige Persönlichkeit unter den Motorrädern. Der 1-Zylinder 4-Takt-Motor mit oberliegender Nockenwelle und einem Hubraum von 499 ccm bringt der Motorradwelt die Freude an einem zuverlässigen, äußerst 1-Zylinder zurück.

Diese Motorkonzeption war lange Jahre in Vergessenheit geraten und mußte den Mehrzylindern Platz machen, bis YAMAHA die Super-Enduro XT 500 entwickelte. Dieses Motorrad hat inzwischen weltweit viele Bewunderer gefunden — Bewunderer, die „Kostbares" gepaart mit moderner Technik schätzen können.

Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern

Motor
Der 1-Zylinder 4-Takt-Motor mit einer Leistung von 27 DIN-PS besitzt einen Hubraum von 499 ccm, ein Hub/Bohrungsverhältnis von 84 x 87 und eine obenliegende Nockenwelle. Die Trockensumpf-Schmierung mit zwei Ölpumpen sorgt stets für genügend Ölvorrat.

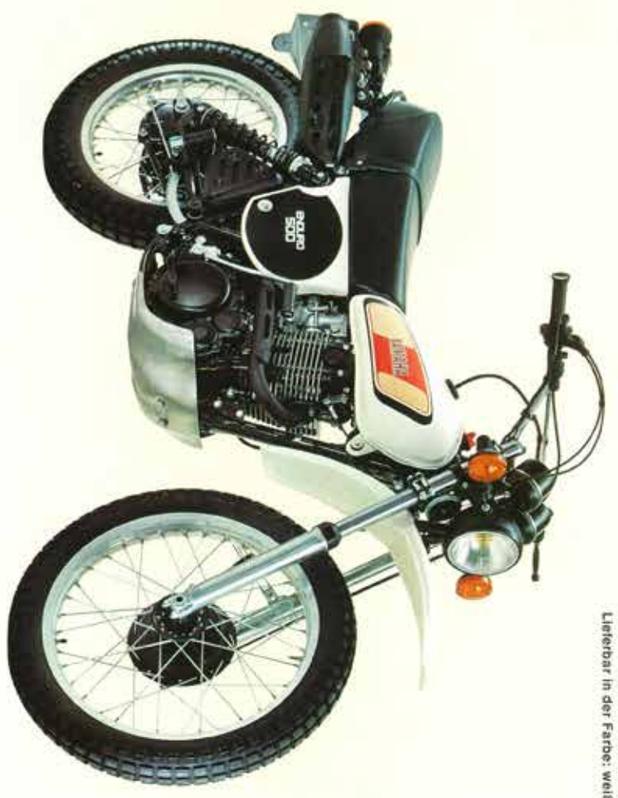
Vergaser
Die XT 500 besitzt einen Mikuni-Vergaser mit einem Durchmesser von 34 mm, einfach konzipiert, jedoch mit feinsten technischen Kniffen ausgestattet, so daß er den richtigen, weichen Lauf des Motors mitverantwortlich

Getriebe
Das 5-Gang-Getriebe läßt sich ungewöhnlich leicht und exakt schalten. Hierbei finden Sie ein weiteres Mal die so erfolgreichen Moto-Cross-Sport gewonnenen Erfahrungen. Die Gangschaltung ist in idealer Weise der Motorleistung angepaßt.

Rahmen
Im verwindungsteifen Rohrrahmen dieses Modells finden Sie im oberen Rahmenrohr den Öltank, für die Trockensumpf-Schmierung, wo ebenfalls der Ölkühler angeordnet ist. Der Rahmen ist mit dem großdimensionierten Motorblock optimalen Schutz aller wichtigen Gehäuseteile — vor allem beim Fahren im Gelände.

Federung
Extrem langer Federweg (195 mm) der Vorderradgabel gewährleistet bestmögliche Abfederung des Vorderrades. Diese hervorragende Stoßdämpfung wird noch durch die neuartigen Schwingenlager unterstützt. Die Federbeine sind stark, sehr weich und progressiv und ermöglichen vorne, genauso wie am besonders verstärkten Rahmenrohrpaar befestigt, um dadurch den größtmöglichen Federweg zu erreichen.

Bremsen
Die Bremsen, Trommelbremsen im Vorder- und Hinterrad sind durch eine besondere Labyrinth-Abdichtung gegen Eindringen von Wasser, Staub und Schmutz vollkommen geschützt.



XT 500

DM 4 995,– inkl. MWSt. Unverbindliche Preisempfehlung exkl. Nebenkosten

Lieferbar in der Farbe: weiß

Technische Daten

Motor	
Bauart	1-Zylinder-4-Takt OHC
Hubraum	499 ccm
Hub/Bohrung	84 x 87
Verdichtung	9,0:1
Max. Leistung	27 DIN PS bei 5900 U/min.
Max. Drehmoment	3,71 kpm bei 5100 U/min.
Schmiersystem	Trockensumpf-Schmier.
Starter	Kickstarter
Getriebe	5-Gang-Fußschaltung
Fahrgestell	
Gesamtlänge	2176 mm
Gesamtbreite	875 mm
Gesamthöhe	1220 mm
Radstand	1420 mm
Bodenfreiheit	230 mm
Leergewicht	150 kg
Kraftstofftank-Inhalt	8,8 l
Öltank-Inhalt	3,25 l
Reifengröße vorne	4.00–18
hinten	
Höchstgeschwindigkeit	ca. 135 km/h

Änderungen vorbehalten. Stand 3/77

www.motorradhandel.de

MOTORRAD HANDEL

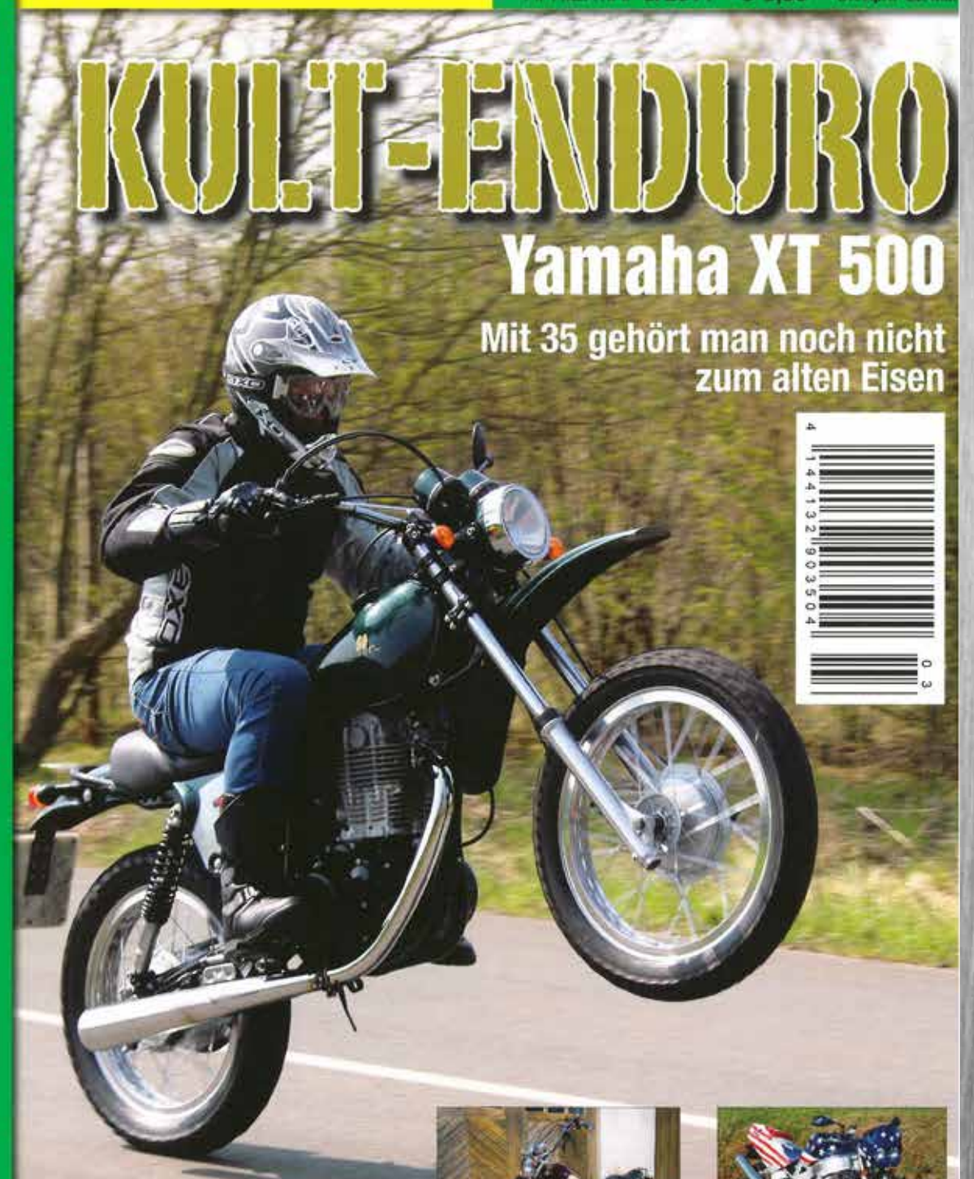
Kostenlose Fotoanzeigen
für den privaten Anbieter

MOTORRAD HANDEL
APRIL/MAI 3/2011 · € 3,50
01. April–26. Mai

KULT-ENDURO

Yamaha XT 500

Mit 35 gehört man noch nicht zum alten Eisen



ANZEIGENMARKT AUF ÜBER 30 SEITEN

Yamaha XV 1100 Virago, Bj. 1995, VHB € 3.800,– ☎ 0170/9084877

Honda CBR 900 Fireblade SC28, VHB € 1650,– ☎ 0831/5 90 25 10

Harley-Davidson FXST Softail, € 14.500,– ☎ 06158/8 37 69

Jawa 895 DT, Gras- u. Sandbahn VHB € 3.000,– ☎ 0175/8553311

MOTORRAD HANDEL

BMW - DUCATI - HARLEY-DAVIDSON - HONDA - KAWASAKI - SUZUKI - YAMAHA - ENDURO & CROSS

Belgien € 4,10 • Luxemburg € 4,10 • Österreich € 3,70 • Schweiz CHF 6,90 • Dänemark dkr 36

16. JAHRGANG

Motorradhändler werden vielfach als echte Fachleute gesehen. Gemeint sind Handwerksmeister, die ein Motorrad noch richtig reparieren und ältere Semester auch restaurieren können. Voraussetzungen für diese Tätigkeit sind Sachverstand, technisches Know-how und Benzin im Blut.

Meinold Müller und seine 175 GP Ducati

DER XT GURU

Meinold Müller, Jahrgang 1959, gehört zu diesem Kreis und gibt unumwunden zu: „Mein Herzblut gehört kernigen Einzylinder-Viertaktern. Das liegt vielleicht auch daran, weil meine erst Maschine als 18jähriger Motorradnovize eine Ducati 450 Desmo war. Zwar folgten später zahlreiche Zwei- und Vierzylinder-Bikes, doch die Leidenschaft für die Dampfhämmer ließ mich nie los."

Blick in die Werkstatt, im Vordergrund ein 500er Motor

Der gelernte Maschinenbauer und begeisterte Gelände- und Moto Crossfahrer verwirklichte 1979 seinen Offroad-Traum. In ein Maico-Fahrwerk verpflanze er einen Yamaha XT500 Motor. Weitere Eigenbauten mit Yamaha XS650 Triebwerken sollten folgen. Mit der Mechaniker-Meisterausbildung, Fachrichtung Zweirad, wurde 1986 die zukünftige Lebensplanung ausgerichtet. Anfang 1989 machte sich Meinold Müller in seinem Heimatort Blankenau bei Beverungen an der Weser selbstständig. In der freien Motorradwerkstatt wurde an allem geschraubt, was die Kundschaft brachte und so ganz nebenher entstand aus einer ehemaligen Scheune ein schmuckes Wohnhaus mit pikobello eingerichteter Motorradwerkstatt. Es sollte dann auch nicht mehr lange dauern, bis Ende 1992 Motorrad Müller offizieller Yamaha-Vertragshändler wurde.

Ausgewiesener XT-Experte und bekennender Eintopf-Fan ist Meinold Müller in Blankenau, hier im Gespräch mit Peter Frohnmeyer

Zu sehen sind auf den linken Bildern von oben nach unten:
- Eine XT500, Hommage an Steve McQueen
- Ein Cagiva Umbau Elefant 900 i. E. mit Yamaha TRX Motor, Rahmenunterzügen, Motorhalterungen und Doppelrohrrahmen
- Ein XT Umbau mit Sport Enduro-Rahmen, Ez. 1981

„Zunächst galt es das Tagesgeschäft a Laufen zu halten, für individuelle Umbaute oder Eigenbauten war kaum noch Zeit d Dafür erinnerte ich mich an meine Einz linder-Leidenschaft. Anfang 1994 konn ich günstig eine XT500 von 1976 erga tern. Die Enduro habe ich von grunda restauriert und dabei gleich einige Te auf Vorrat gelegt", verrät der XT-Gur Aus dem bescheidenen Anfang ist inzv schen eine beachtliche XT500-Sammlur geworden. Von jedem Modell sind mi lerweile wenigstens eine, meist aber zw Exemplare vorhanden. Es versteht sich v selbst, dass die Stollenreiter wie ladenn da stehen. Das ist sein Anspruch. Künstle sche Freiheit erlaubt sich Meinold Müller b seinen XT-Umbauten als Crosser, Scrambl oder Straßenmaschine. Auch das Ersatzteill ger kann sich sehen lassen. In den nächste Jahren wird es kaum Langeweilig und er sich für die Zukunft sicher: „Nach gründ cher Überlegung habe ich mich 2009 er schieden, die Yamaha-Vertretung bis auf d 125er und Roller-Programm, abzugebe Das Arbeitsaufkommen mit den XT500 ist den letzten Jahren immens geworden. Fa alle Reparaturen und Restaurationen könn bei uns im Haus erledigt werden. Lediglic Arbeiten am Kurbeltrieb und Zylinder las ich von Spezialfirmen ausführen. Zur Tr dition gehört fast schon unser XT-Meetir Mitte Mai. Viele meiner Kunden komm mit ihren Dampfhämmern angebollert. gibt viel zu sehen, es wird gefachsimpe Adressen ausgetauscht. Nur ein Thema längst überholt, das Starten des Motors. D Antreten mit dem Kickstarter zählt für X Fahrer zum festen Bestandteil ihrer Singl Leidenschaft. So wie früher, als Motorräd noch echte Männermaschinen waren."

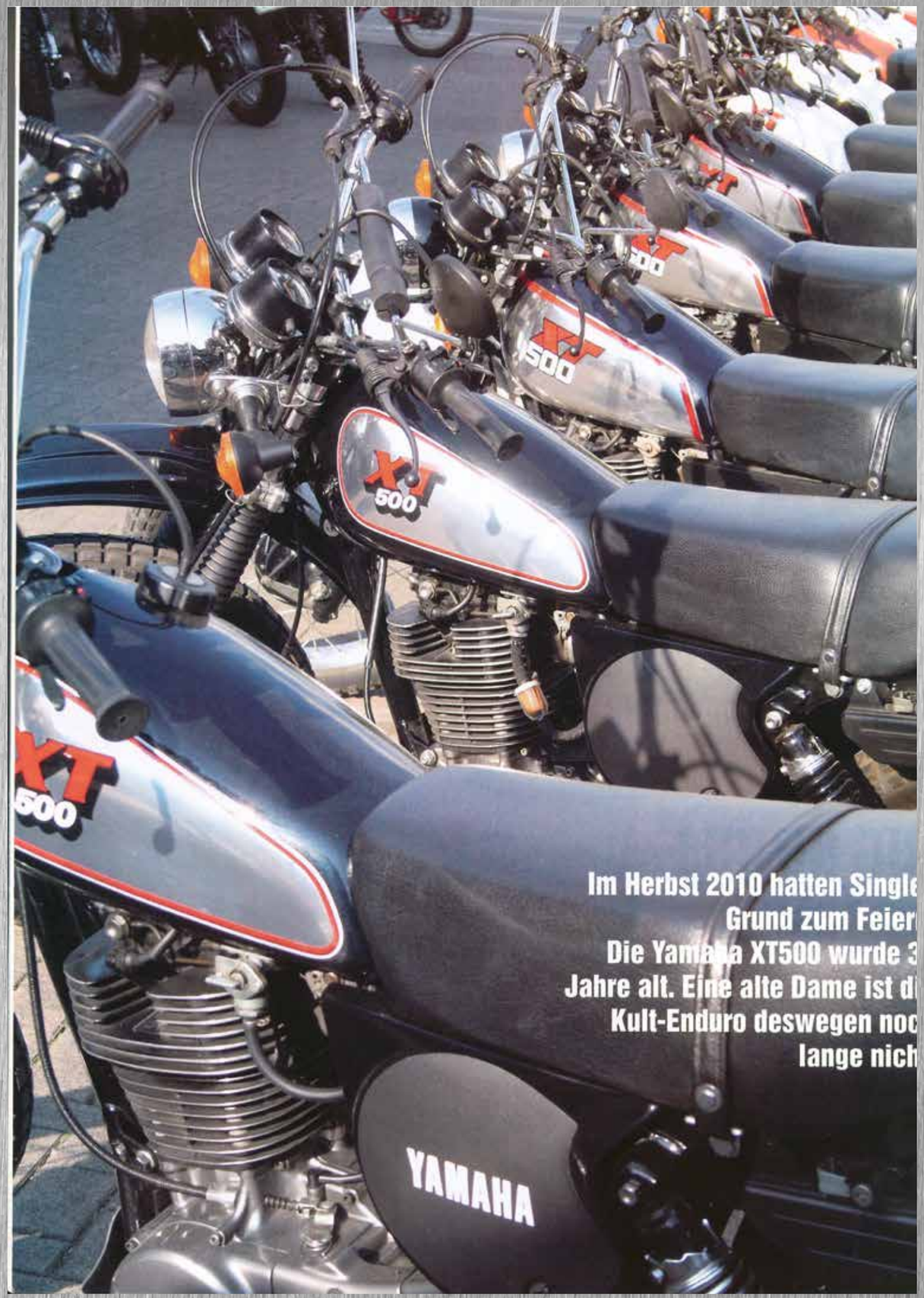
ALT GEGEN NEU:

Im Vordergrund eine XT500 von 1975 und dahinter eine Super Tenere von 2010

BIG SINGLE

„BIG BANGER“ ODER „THUMPER“

Mit der XT500 wird eine fast vergessene Motorrad-Spezies wieder lebendig: „gros mono“ nennen ihn die Franzosen, „big banger“ oder „thumper“ die Briten. Die Rede ist vom fülligen Viertakt-Einzylinder.



**Im Herbst 2010 hatten Single
Grund zum Feier
Die Yamaha XT500 wurde 3
Jahre alt. Eine alte Dame ist di
Kult-Enduro deswegen noc
lange nich**

Im Vordergrund eine Yamaha TTR250 Ein seltenes Modell aus einem Japan Import. Im Hintergrund 6 VE

Die Yamaha XT500 war 1975 Urahne einer neuen Enduro-Generation

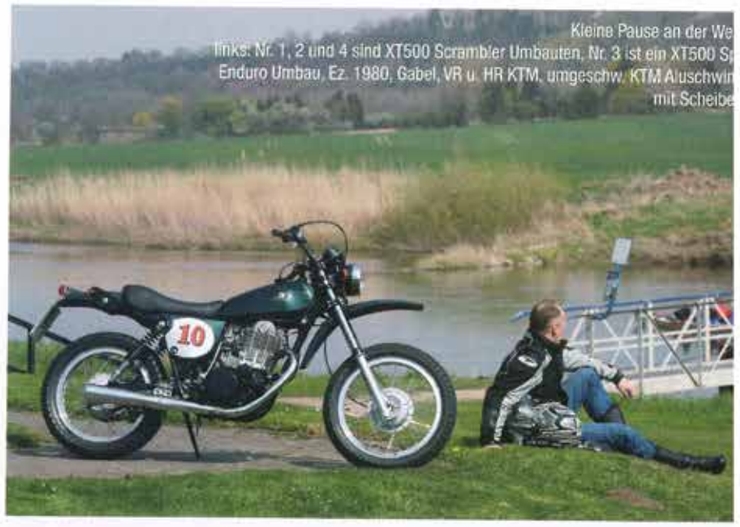
Windgesichter auf ihren Männermotorrädern kannten keine Grenzen. Früher jedenfalls. Sie waren eigentlich überall unterwegs. Am Nordkap, in der Sahara, auf der US-Route 66 und Baja California. Solche Bilder beflügelten Anno 1974 ganz offensichtlich die Phantasie der Yamaha-Ingenieure. Maschinen, die als Vorbild dienten, waren bekannt. Von BSA über Triumph, Ducati, Honda, Kawasaki bis Harley-Davidson gab es Scrambler. Es waren Straßenmaschinen, die man kurzerhand mit einem breiten Lenker, hochgelegter Auspuffanlage und Stollenreifen geländetauglich machte. Spaßmaschinen, ein bisschen fürs Gelände, der Rest für die Straße. Genau genommen waren sie jedoch weder Fisch noch Fleisch. Mit dem neuen Modell wollte Yamaha dagegen Farbe bekennen. Es sollte eine reinrassige Geländemaschine werden, robust, langlebig, technisch überschaubar, leicht und mit einfachem Handling. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Herzstück der XT500 war ein 33 PS starker OHC-Einzylinder-Viertaktmotor mit hoch verlegtem Auspufftopf und nur mit Kickstarter versehen. Für einen Elektrostarter wäre die zunächst verbaute 6-Volt-Bordspannung allerdings auch zu mickrig gewesen. Standesgemäß rollte das Offroad-Bike auf Stollenreifen. Auch die weiteren Fahrwerkskomponenten waren dem damaligen Zeitgeist entsprechend auf den Geländeeinsatz getrimmt. Ein Tank für 8,8 Liter Benzin,

1

2

3

4


Kleine Pause an der We
links: Nr. 1, 2 und 4 sind XT500 Scrambler Umbauten, Nr. 3 ist ein XT500 Sp
Enduro Umbau, Ez. 1980, Gabel, VR u. HR KTM, umgeschw. KTM Aluschwin
mit Scheibe

Motorrad-Müller
Kasseler Straße 11, 37688 Beverungen – Blankenau
www.motorrad-mueller.net

Die Einzylindermaschine war in den großvolumigen Klassen schon fast in Vergessenheit geraten, bis die XT500 in die Szene zurückkehrte.

Halbnaben-Trommelbremsen, Cross-Schutzblech vorne, Geländelenker und ein Motorschutzblech. Die XT500 hatte alles nötige, aber auch nichts überflüssiges. Mit der nur gut 150 kg schweren 500er Enduro ließ sich nach Herzenslust im Gelände herum toben. Im Herbst 1975 präsentierte Yamaha die TT500 als Motor Cross und die XT500 als Enduro in Las Vegas. Bewusst waren die USA ausgewählt worden. Für die Japaner war Nordamerika damals nicht nur das wichtigste Export-Land, von den offroad angefressenen US-Bikern wusste man, dass kernige Viertakter bei ihnen hoch im Kurs standen. Dem europäischen und besonders dem deutschen Motorradmarkt maß man kaum eine Bedeutung zu. Warum auch? Mitte der 1970er Jahre kamen immer mehr junge Leute auf den Motorradgeschmack. Vorrangig um die Gunst rangelten aber große, schwere, starke und schnelle Maschinen. Beliebte Brummer waren die BMW R90S, Honda CB750 und GL1000 Gold Wing, Kawasaki Z900 „Z1" und Suzuki GT750 „Wasserbüffel" um hier nur die Wichtigsten zu nennen. Mit einem 500er Viertakt-Single brauchte da keiner zu kommen. Rund ein Jahr nach Las Vegas stand die XT500 trotzdem auf dem Yamaha Messestand bei der IFMA im September 1976 in Köln. Das Interesse und die Nachfrage waren beachtlich. Damit hatte man bei Yamaha nicht gerechnet. Flugs wurden noch 1976 rund 180 Maschinen aus den USA geordert, bei ausgesuchten Händlern nach StVZO-Vorschriften umgerüstet und via Einzelabnahme zugelass
Der Anfang war gemacht. Was sich
den nächsten 14 Jahren bis zum Prod
tionsende 1989 fortsetzen sollte, w
de eine einzigartige Erfolgsgeschich
Rückblickend darf die Yamaha XT500
Urahne einer neuen Enduro-Generati
bezeichnet werden. Yamaha war ein Me
terstück gelungen. Die bei uns ab 19
mit 27 PS angebotene XT500 wurde zu
Bestseller. Alles passte, die während d
Bauzeit durchgeführten nennenswert
Modifikationen lassen sich an einer Ha
abzählen. Da war 1979 eine verbesse
Motorschmierung, ein Jahr später sorg
eine modifizierte Gabel, erkennbar an d
vorverlegten Achsaufnahme, für mehr
derweg und 1986 kam die 12-Volt-Anlag
Mit der XT500 ließ sich vieles und manc
mal noch etwas mehr erleben. Es g
Abenteurer, die die Welt bereisten, dur
Wüsten und Gebirge fuhren. Legend
sind die Erfolge bei der Rallye „Paris-D
kar", aber auch im Großstadt-Dschung
war man mit der XT500 gut aufgehobe
Von 1975 bis 1989 wurde die XT500 insg
samt 127.446 Mal gebaut, gut 25.000 End
ros kamen nach Deutschland. Längst gibt
einen eingeschworenen Fankreis. Samml
die alles kennen und wissen, rührige XT-H
und engagierte Händler.

Text&Fotos: www.winni-scheibe.com

classic
MOTORRAD
classic
Heft 8
14. 10. 2011
www.motorrad-classic.de
Youngtimer Oldtimer Szene Mark

Drei kleine Italiener
Benelli 500 Quattro
Moto Guzzi V 50 Monza
Moto Morini 3½

HERZENS-BRECHER

Im Studio
YAMAHA XT 500 S

Auf Achse
DKW RT 350 S

Leser restauriert
SUZUKI GS 550 KATANA

Wieder entdeckt
DUCATI 250 BICI-LINDRICA

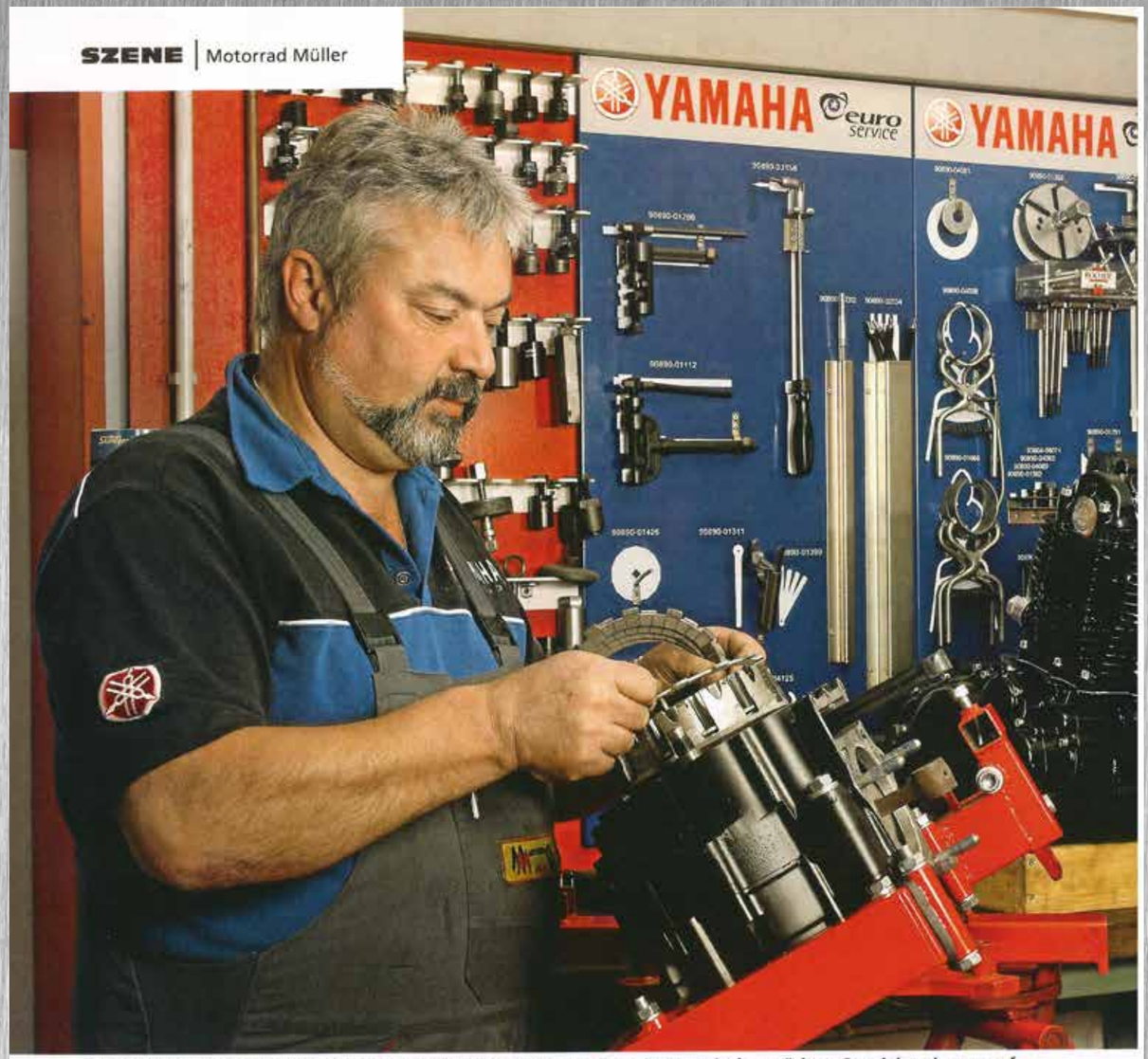
NEU Jetzt mit Preisen für Klassiker

Deutschland 5,50 €
Österreich 6,10 € · Schweiz 10,80 SFr
BeNeLux 6,40 € · Finnland 8,20 €
Griechenland 7,80 € · Italien 7,30 €
4 190948 605507 0

Single-Treff

Eintöpfe haben in der Regel ein Verfallsdatum. Bei der Yamaha XT 500 zählen dagegen andere Werte. Dass es noch lange so bleibt, dafür sorgt Meinold Müller.

Text und Fotos: Winni Scheibe



Feinmotoriker: Meinold Müller baut gerade einen XT-Motor – was sonst – mit dem nötigen Spezialwerkzeug auf

Die Oldtimerszene lebt. In Blankenau an der Weser lebt und bebt sie sogar. Meist dann, wenn Meister Meinold Müller, Jahrgang 1959, hemdsärmelig, aber mit Crosshelm auf dem Kopf zwecks Probefahrt die Dorfstraße rauf und runter brettert. In dem 298-Seelen-Örtchen bei Beverungen – gleich um die Ecke ist auch der bekannte Biker-Treff „Villa Löwenherz" beheimatet – haben sich die Einheimischen längst an den satten Einzylinder-Viertakt-Klang gewöhnt. Zur Ehrenrettung muss allerdings gesagt werden, dass es sich bei den Testfahrten überwiegend um toprestaurierte Yamaha XT 500 handelt, getunte Motocross-Maschinen mit Sportauspuffanlagen sind die Ausnahme.

Das Motorradgeschäft in der Kasseler Straße lässt von außen betrachtet nichts von einem XT-Reich erahnen. Unten im Verkaufsraum stehen gebrauchte Motorräder von Yamaha, BMW und Suzuki sowie neue 125er und Roller. Dazwischen eine XT 500 von 1978, eine 81er-XT 500 und eine Müller-Spezial-XT 500 im Steve McQueen-Design, so als ob die Yamaha-Singles einfach dazugehören. „Nach sorgfältiger Abwägung habe ich mich nach fast 20 Jahren als Yamaha-Vertragshändler 2009 dazu entschlossen, nur noch die 125er und Roller im Angebot zu behalten. Meine zukünftigen Aktivitäten wollte ich voll und ganz den XT 500-Modellen widmen", lässt der Firmenchef wissen.

Für diese Herausforderung waren beste Voraussetzungen gegeben. Solange er denken kann, begeistert sich der gelernte Maschinenbauer für Motocross und Geländesport mit Einzylinder-Viertaktern. Zu seinen ersten Favoriten gehörten die urigen 500er-Dampfhämmer von BSA, AJS, Matchless und Norton. Überschaubare Technik, bestechende Optik und kerniger Sound übten eine unbeschreibliche Faszination auf ihn aus. Als junger Motorradfan waren die britischen „Big Banger" allerdings finanziell unerreichbar. Die Geländesportambitionen bedienten zunächst ausgemusterte KTM-Crosser. Eine echte Alternative und würdige Nachfolgerin der in die Jahre gekommenen englischen Eintöpfe war die Yamaha XT 500. Moderne Technik und Großserienfertigung versprachen Zuverlässigkeit sowie moderate Preise. Und so war der Entschluss, ein eigenes Geländemotorrad zu bauen, bald gefasst. Meinold Müller war kaum 20 Jahre alt, als er einen selbst getunten XT 500-Motor in ein 250er-Maico-Crossfahrwerk einbaute. Ab 1980 sah man die „Müller-Spezial" regelmäßig auf dem Club-Gelände des MCEC Beverungen.

Selfmademan: Bremstrommeln ausdrehen, kein Problem

Endmontage: Am Schluss findet alles wieder zu einer kompletten XT zusammen

Beruflich ging es 1986 mit der Meisterausbildung, Fachgebiet Zweirad, Richtung zukünftiger Lebensplanung weiter. Drei Jahre später eröffnete er im Heimatort Blankenau eine Motorradwerkstatt. Zunächst schraubte man an allem, was die Kundschaft so anschleppte. Ab Mitte 1990 übernahm der junge Betrieb die Betreuung der Marken Vespa, Piaggio und Gilera, wenig später folgte die Yamaha-Vertretung. Das Hauptaugenmerk lag zunächst beim Tagesgeschäft. Individuelle Um- oder Eigenbauten mussten hinten anstehen und Meinold Müller erinnert sich: „Von meiner Einzylinder-Leidenschaft konnte ich jedoch nie lassen. Anfang 1994 kam ich günstig an eine Yamaha XT 500 von 1976. Die Enduro habe ich komplett überholt und dabei gleich etliche Ersatzteile auf Vorrat gelegt."

Längst verfügt der Single-Experte über eine beachtliche XT 500-Sammlung mit entsprechendem Ersatzteilsortiment. Von jedem Modell sind mittlerweile wenigstens ein, meist aber zwei Exemplare, die wie ladenneu dastehen, vorhanden. Der erheblich größere Bestand rekrutiert sich allerdings aus unrestaurierten XTs, die entweder als Teileträger dienen oder auf Vordermann gebracht werden. Der ganz und gar auf die XT-Modelle spezialisierte Betrieb kann im Prinzip alle Reparaturen

Dezent: British Racing Green mit Straßenauspuff und Alu-Hochschulterfelgen

Alles ist möglich: Steve McQueen hätte seine helle Freude an diesem XT-Umbau gehabt

Alles Müller oder was? Ein Teil des persönlichen Müller'schen Fuhrparks enthält toprestaurierte XTs aller Baujahre

und Restaurierungen im Haus erledigen. „Im Laufe der Zeit hat sich jedoch ergeben, dass wir einen Teil der Arbeiten von qualifizierten Fachbetrieben ausführen lassen. Dazu gehören das Überholen der Kurbelwelle, alle Lackierarbeiten und das Aufbereiten von Tachos und Drehzahlmessern", verrät der XT-Guru.

Das Gros des Arbeitsaufkommens macht die originalgetreue Restaurierung der Singles aus. Oftmals wissen die Kunden aber nicht, in welchem Zustand die Maschine ist. Mal haben sie das Motorrad als gut Gebrauchte gekauft, mal war es ein Schnäppchen aus dem Internet oder die Yamaha stand seit Jahren verwaist im Schuppen hinterm Haus. „Für eine Vorabbeurteilung des Triebwerks schraube ich mit ein paar Handgriffen die Ölwanne ab. Kommen Brocken ans Licht, muss der Motor zur Überprüfung zerlegt und meist dann auch überholt werden. Ist die Schraube des Steuerkettenspanners bis zum letzten Gewindegang eingeschraubt, ist das ein sicheres Zeichen für eine hohe Laufleistung. Aus meinen Erfahrungen benötigen solche Triebwerke ebenfalls eine Renovierung. Beim Fahrwerk muss man auf die rechte Fußrastenhalterung achten. Bei ungeschickter Betätigung des Kickstarters kann es passieren, dass beim Kicken die Fußraste belastet wird und sich mit der Zeit verbiegt. Die Reparatur der über eine Kerbverzahnung verschraubten Raste am Rahmen ist sehr aufwändig. Bei vielen XTs sind die an der Hinterradschwinge über Laschen angeschraubten Beifahrerfußrasten verbogen. Sie hängen wie Eselsohren nach unten", plaudert Müller aus dem Nähkästchen.

Bei seinen beachtenswerten XT-Umbauten als Crosser, Scrambler oder Straßenmaschine verwirklicht der Meister eigene Vorstellungen oder erfüllt Kundenwünsche. Die Auftragsbücher sind voll. Mit Langeweile ist in den nächsten Jahren kaum zu rechnen, das Verfallsdatum der Eintöpfe ist auf unbestimmte Zeit verschoben. □

KONTAKT

Motorrad Müller
Kasseler Straße 11
37688 Beverungen-Blankenau
Tel.: 05273/35670
www.motorrad-mueller.net

ZUR SACHE, MEINOLD MÜLLER

Meinold Müller ist durch und durch vom XT-Virus infiziert

Kaum ein anderes Motorrad verkörpert die Begriffe Freiheit, Abenteuer und Wüste so stark wie die Yamaha XT 500 – warum?

Der enorme Erfolg des Singles basiert auf Lifestyle, wie man heute sagen würde. Yamaha hat den Single ja für das wichtige Export-Land Nordamerika konzipiert. Für die damaligen, Offroad-angefressenen US-Biker präsentierte das Werk im Herbst 1975 in der Wüstenmetropole Las Vegas den kernigen Viertakter. Die XT 500 wurde dann weltweit zum echten Allrounder, für die Straße, zum Verreisen, für Abstecher auf Schotterpisten und zum Rumtoben im leichten und schweren Gelände. Und als 1979 und 1980 der Franzose Cyril Neveu mit der XT 500 die knochenharte Rallye Paris-Dakar gewonnen hatte, war der Mythos von der Wüsten-Enduro geboren. Alle weiteren nationalen und internationalen Geländesport-Erfolge sowie Berichte über spektakuläre Wüstendurchquerungen und Abenteuerfahrten füllen Bücher. Diese Geschichten haben sich im Gedächtnis der XT-Fans eingebrannt.

Ist der Mythos Yamaha XT 500 ein Männer-Motorrad?

In den 1970er-Jahren waren es junge Burschen, die das Motorrad für sich entdeckt haben. Die echten Kerle konnten ihre Maschinen an jeder Straßenecke reparieren, auf einen elektrischen Anlasser haben sie gepfiffen. Ein kräftiger Tritt auf den Kickstarter, und der Motor lief. Wer das nicht schaffte, war ein Waschlappen. Das war kein Klischee, das war ihre feste Überzeugung, für manche sogar eine Weltanschauung. Auch in Testberichten feierte die Presse den Single als kernigen, ursprünglichen Dampfhammer. Maßgeblich beteiligt am Mythos Männer-Motorrad waren die damals üblichen Stammtischgespräche über die Kunst des Antretens. Die Erzählungen reichten von akrobatischen Verrenkungen bis zu gebrochenen Fußknochen durch den zurückschlagenden Kickstarter. Wer sich an die Zeremonie hält, sollte es problemlos schaffen. Das gelingt auch 50-Kilo-Frauen, und bei XT-Treffen bringen Experten den Motor sogar mit der Hand zum Laufen.

Ist die einfache Technik ideal für Selbst-Schrauber?

Als die XT 500 auf den Markt kam, kannten sich die Motorradfahrer mit der Technik noch ganz gut aus. Pflege, Wartung und Reparaturen wurden selbst erledigt. Bei der XT 500 ist das ja auch kein Hexenwerk. Wer damals mit der 500er-Enduro bis ans Ende der Welt fahren wollte, dem blieb allerdings auch nichts anderes übrig. Mit etwas Geschick und dem entsprechenden Ersatzteilvorrat ließen sich fast alle Defekte mit dem Bordwerkzeug am Straßenrand beheben. Heute sind es abgesehen von wenigen Ausnahmen Sammler und Single-Fans, die eine oder mehrere XTs besitzen. Zum Selbst-Schrauben haben sie vielfach kaum Zeit. Diesen Leuten erfüllen wir jeden Wunsch, von der 100-prozentigen Restaurierung bis zum individuellen Umbau.

Kann man sich bei einer Panne auf der Tour also selbst helfen?

Ist die XT picobello in Schuss und wird artgerecht behandelt, geht nichts kaputt. Falls doch, kann es nur eine defekte Zündkerze oder Sicherung, verstellte Zündung oder Vergaser sein. Mit etwas Geschick oder Improvisationskunst bekommt man den Single wieder zum Laufen.

Fahren junge Leute heute auf die XT ab?

Leider nein. Das Interesse für die XT-Modelle liegt ganz eindeutig in der Altersgruppe über 40 Jahren, meist sind sie aber etliche Jahre älter. Es ist halt ihre Erinnerung an die Blütezeit der XT, die sie fasziniert. Viele haben damals von dem Single geträumt, waren entweder zu jung oder konnten sich noch keine XT leisten.

Wie viel muss man für eine XT 500 investieren?

Keine andere japanische Maschine wurde 14 Jahre lang kaum verändert produziert. Ei gebrauchte XT gibt es kaum unter 2000 Euro. Soll die Endu ordentlich restauriert werden, sind schnell 6000 Euro, bei hohem Anspruch auch 8000 Euro fällig. Picobello überholte XTs, besonders die Enduros aus den ersten Modelljahren, können Preise bis 10000 Euro erreiche

Ist die XT bereits ein Kult-Bike?

Keine Frage, ja. In der Hitliste der Japan-Klassiker stehen drei Maschinen ganz oben. Auf Pla eins die Honda CB 750 Four, dann die Kawasaki 900 Z1 und dann die Yamaha XT 500 als U ahne der Enduro-Generation.

Hätte die XT 500 heute eine Marktchance?

Meiner Überzeugung nach ja. Eine neue Yamaha XT 500 müsste im Outfit der 1970er-Ja re daherkommen, allerdings m aktueller Technik wie Einspritz anlage, G-Kat, Scheibenbremse und ABS ausgestattet sein. Dar sollte sie sowohl Kick- als auch E-Starter besitzen. Als Enduro sollte sie Speichenräder, als Fu Modell Gussfelgen haben.

Gibt es noch Ersatzteile?

Beim Yamaha-Händler kann man noch etliche Ersatzteile bekommen. Es ist allerdings nicht mehr alles vorrätig. Bei Tanks, Motorgehäusen, Auspu anlagen und Kunststoffteilen kann es Probleme geben. Mein Teilelager ist mit originalen Neuteilen und Nachbauteilen gut sortiert. Aber in manchen Fällen muss ich auf gebrauchte Teile zurückgreifen, die jedoch astrein restauriert werden.

Wo macht man sich in der Szen über die XT 500 schlau?

Das Interesse an der XT-Baureihe ist enorm. Wer Informationen sucht, Kontakte knüpfen will oder sonst etwas über den Single wissen möchte, braucht nur in den bekannten Internet Suchmaschinen die Schlagwort „Yamaha XT 500" eingeben ur wird bestens bedient.

Enduros von YAMAHA.

Konzipiert für Männer, die nicht nur Kaffeefahrten mache

Es gibt Männer, die ihr fahrerisches Können auch abseits gepflegter Asphaltpisten praktizieren wollen. Dort, wo alle Wege enden und unwegsames Gelände anderen Fahrern jedes Weiterkommen verwehrt.
Dort fahren die Männer auf Enduros von YAMAHA.

YAMAHA-Enduro-Modelle sind nach einem einzigartigen technologischen Konzept gebaut. Die Genialität dieses aufwendigen Konstruktionsprinzips ist gekennzeichnet durch die Bandbreite ihrer Einsatzmöglichkeit: Unbeugsames Leistungsvermögen unter härtesten Geländebedingungen einerseits. Und beispielhafte Tauglichkeit, selbst bei extremen Anforderungen auf dem Asphalt andererseits.

Bei allen Gemeinsamkeiten, die den Charakter des YAMAHA-Enduro-Programms prägen, bleibt Ihnen jedoch genügend Spielraum, sich individuell zu entscheiden. Von 49 bis 499 ccm Hubraum.

Abbildung: Die neue YAMAHA XT 500.

Der bullige Einzylinder. Der klassische Viertakter ohne Alternative. Gesunde 27 PS (19,9 kW) aus souveränen 499 ccm, schon bei 5.900 U/min. Mühelose 135 km/h. 5 Gänge. Motorradfahren pur, in seiner ganzen Ursprünglichkeit.

Das ist die YAMAHA XT 500.

MITSUI MASCHINEN GMBH
YAMAHA-DIVISION
Grünstraße 44, D-4005 Meerbusch 1
Telefon (0 21 05) 58 92

Änderungen vorbehalten

YAMAHA

Kraft und Sicherheit auf 2 Rädern

BW Bessere Werbung

Juni 2012 REPORTAGEN · TEST · TECHNIK

4 191122 705006 06

Deutschland 5,– €
Österreich 5,75 € • B/L 5,90 € • NL 6,50 € • Italien 6,75 € • Spanien 6,7 Griechenland 7,50 € • Schweiz 10,– sfr • Slowenien 6,75 € • Finnland 7,50 € • Ungarn Ft 1.790,–

MOTORRAD REISEN

TOUREN-FAHRER

www.tourenfahrer.de

GROSSER GEBRAUCH MARKT

Das Ende der Alleinstellung

Angriff auf die GS

Geschlagen, gestoßen, gecrasht: 7 Enduro-Helme im harten TÜV-Test

Reisereportagen
Niederlande
Las Vegas-Frisc
Toskana
Isle of Wight

Technik: Fahrwerk richtig einstel
Ausrüstung: Werkzeug-Se
Ratgeber: Fahrpra

Bitte Füße gut abtreten

Fotos: Christoph Driesen, Alan Klee

Sie gilt als die Mutter aller Enduros, und feiert grad ihr 35-jähriges Jubiläum. Doch als die XT 500 erschien, ahnte niemand, dass sie 14 Jahre lang vom Band laufen würde und sich Legenden um sie ranken sollten. Ein echtes »Männermotorrad« – dazu reichten 27 PS und ein Kickstarter.

Das letzte Mal hab ich sie vor knapp 30 Jahren getreten. Gestartet für den Kerl, der sie dann mitgenommen hat. Für 3000 Mark, glaube ich, und irgendwann hat er bestimmt auch gelernt, sie alleine anzutreten. Ist schließlich ganz einfach – wenn man weiß, wie's geht. Und manche Dinge sind so einprägsam, dass man sie einfach nicht verlernt, auch nicht nach 30 Jahren Pause. Es hat ja auch etwas von einer Zeremonie: Kickstarter ausklappen, runtertreten bis zum Widerstand, dann den Deko-Hebel am linken Lenkerende ziehen. Jetzt noch ein kleines Stück weitertreten. Eine Handbreit vielleicht – bloß nicht zu viel und bloß nicht zu wenig, sonst wird es nichts. Dann den Kicker wieder ganz nach oben schnalzen lassen, und jetzt bitte richtig zutreten.

Zack – sie läuft auf den ersten Tritt, und alles vibriert im Takt des Einzylinders

Zack – sie läuft auf den ersten Tritt. Blubbert ihr »Pött-pött-pött« aus dem Auspuff, und alles vibriert plötzlich im Takt des Einzylinders, selbst das Vorderrad. Vor-zurück-vor-zurück – Gummiabrieb im Stand, wo hat man das sonst schon?

Ein Start-Prozedere, um das sich Mythen rankten. Von verstauchten und sogar gebrochenen Knöcheln wurde erzählt, ja der ein oder andere soll sogar vom zurückschlagenden Kickstarter in die Botanik katapultiert worden sein. Schwer vorstellbar, aber solche Geschichten liebt das fahrende Volk. Der Mythos vom »Männermotorrad« war schnell geboren. Wer eine XT 500 antreten konnte, der galt als ganzer Kerl. Einer, der weder Tod noch Teufel fürchtet. Einer der letzten Helden des 20. Jahrhunderts. Gibt es einen besseren Anreiz, ein Motorrad zu kaufen? Für mich als damals 19-Jähriger jedenfalls nicht. Zum Mann gereift durch einen Fußtritt. Wen stört es da, dass die letzten Pubertätspickel noch nicht ausgedrückt sind?

Meine XT war Baujahr 1982, diese hier ist eine 78er. Mit dem weiß-roten Tankdekor für mich immer die schönste aus all den 14 Baujahren. Aber ich hätte auch eine 82er fahren können oder irgendein anderes Baujahr. Denn Meinold »Shorty« Müller hat sie alle. Wer das Ladenlokal von Motorrad Müller im 300-Seelen-Örtchen Beverungen-Blankenau im Weserbergland betritt, der marschiert vorbei an toprestaurierten XTs und TTs, an Rallye-, Scrambler- und Supermoto-Umbauten – alle auf XT-Basis. »Ich mach alles, was der Kunde haben will«, sagt Shorty. Seit über 20 Jahren ist er Yamaha-Vertragshändler, doch längst ist er zum XT-500-Guru geworden. »Gut die Hälfte meiner Arbeit machen mittlerweile XT-Restaurierungen aus.« Sechs oder sieben Maschinen hat er grad in der Mache, ungezählte weitere stehen

Nur für Warmduscher. »Echte Männer« brauchen den »Kick Indicator« nicht, der im Schauglas die Position der Nockenwelle anzeigt.

Choke oder Warmstartknopf? Die Starthilfe am Vergaser sollte mit Bedacht gewählt werden. Liegt man falsch, kickt man erfolglos.

noch in der Warteschleife im Hof. Die Kundschaft kommt aus ganz Europa, manche lassen nur den Motor machen, andere ordern eine Komplettrestaurierung. »Da ist kaum einer unter fünfzig dabei«, weiß Shorty, »die erfüllen sich jetzt ihren Jugendtraum oder lassen ihn nochmal aufleben. Da ist gar nicht immer der Originalzustand gefragt. Manche wollen auch, dass ich ihnen eine XT so aufbaue, wie damals ihre eigene ausgesehen hat.«

Der XT-Kult lebt noch immer – das hätte sich Yamaha wohl kaum träumen lassen, als sie die erste große Viertakt-Enduro auf die Räder stellten. Hauptsächlich für den US-Markt gedacht, wurde sie Ende 1975 zuerst den Amis in Las Vegas präsentiert. Kein ernstes Wettbewerbsgerät – dafür gab es ja die Zweitakter –, sondern ein Freizeitmobil für die US-Biker, die ihre Offroad-Spielplätze direkt vor der Haustür hatten. Ein viertaktender 499-Kubik-Eintopf mit 33 PS – größer als die Honda-Scrambler, zuverlässiger und günstiger als die britischen Big Banger, die eh den Anschluss verpasst hatten. Die Amis waren begeistert.

In Europa sah der Markt ganz anders aus, und als Yamaha ihre große Enduro 1976 in Marokko vorstellte, wurde an die Deutschen schon mal gar nicht gedacht. Nur eine Handvoll der ersten XT 500, die den Krümmer noch unter dem Motor verlegt hatten, kam zu uns und wurde per Einzelabnahme durch den TÜV gebracht.

Ein Jahr später war sie dann offiziell im Yamaha-Programm. Auf versicherungsgünstige 27 PS gedrosselt und vorsichtshalber mit einem Kick-Indikator ausgerüstet.

Die Zielgruppe hatte es bislang gar nicht gegeben, doch plötzlich war sie da

Ein Schauglas am Zylinderkopf, das den Stand der Nockenwelle zeigt. Ist Weiß zu sehen, darf gekickt werden.

Die Tester hatten trotzdem ihre Mühe, den Eintopf ans Laufen zu bringen. Und konnten mit der Enduro überhaupt wenig anfangen. Viel zu schwer fürs Gelände sei die XT mit ihren 155 Kilo (!), lautete der Tenor in völliger Fehleinschätzung der Zielgruppe. Diese Zielgruppe hatte es bislang auch gar nicht gegeben, doch plötzlich war sie da. Die Abenteurer, die Freiheitsliebenden und alle, die wenigstens so wirken wollten. Allein in Deutschland griffen schon im ersten Jahr rund 2000 Käufer zur XT. Statt in die Kiesgrube gingen sie auf große Tour. Mit Sack und Pack in Gegenden, die für Straßenmaschinen tabu waren. Vor allem die Franzosen brachen im XT-Sattel in Scharen in die Sahara auf. Einer von ihnen war Cyril Neveu. 1979 und '80 prügelte er seine XT gnadenlos durch die Wüste und holte jeweils den Gesamtsieg bei der Paris-Dakar – auch vor allen Autos. Damit war die XT endgültig Legende.

Von der Dakar wusste ich noch genauso wenig wie vom Männermaschinen-Mythos, als ich meine Initialzündung erlebte. Auf einem Campingplatz im tunesischen Djerba, auf den eines Abends drei Franzosen rollten. Verwegene Typen auf Maschinen, die über und über mit Benzinkanistern und Ersatzreifen behangen waren. Quer durch Algerien wollten sie, irgendwo nach Westafrika. Ihre Motorräder: XT 500. Bis dahin wusste ich, dass ich mir ein Motorrad kaufen würde, sobald das Geld reichte, jetzt wusste ich auch welches. Das große Abenteuer – in Zeiten, als der Camel-Mann noch meilenweit marschierte, um sich eine Fluppe zu besorgen, träumten viele den Traum. Die Zivilisation hinter sich lassen, wenigstens für ein paar Wochen, dafür gab es bislang nur Land-Rover und Co. Doch mit der XT 500 konnte man sich den Traum auch auf zwei Rädern erfüllen.

Ein halbes Jahr später hatte ich 3000 Mark zusammen und eine prächtige Gebrauchte ausgewählt, die ich am nächsten Tag kaufen wollte. So langsam begriffen meine von Furcht geplagten Eltern, dass ich es ernst meinte. »Was kostet das Ding denn neu?«, fragte mein Vater, der glaubte, jedes Gebrauchtfahrzeug sei in einem solch erbärmlichen Zustand, dass es den sicheren Tod im Straßenverkehr bedeute. Am nächsten Tag fuhr er, der Motorradhasser, mit mir zum Yamaha-Händler und schob die fehlenden 1500 Mark über den Tresen. Nächste Woche würde ich eine nagelneue XT 500 bekommen – für einen 19-Jährigen so etwas wie die Erhebung in den Adelsstand.

Natürlich brauchte ich, der noch nicht mal ein Mofa besessen hatte, unzählige Tritte bis die Karre lief. Als sie es dann endlich tat, wähnte ich mich allerdings auf einer Boden-Boden-Rakete. Wenn sich die Motorraderfahrung auf fünf Fahrstunden mit einer

Schlicht und klassisch: Zwei Uhren, drei Leuchten – das reicht.

CB 400 N beschränkt, die zudem ein Jahr zurückliegen, sind auch 27 PS eine Macht.

Heute sieht die Sache ein bisschen anders aus. Die Angst, ein unkontrolliertes Wheelie über zig Meter zu machen, stellt sich garantiert nicht ein, als das Gasseil gespannt wird. Bei rund acht Sekunden, die vergehen würden, bis die Tachonadel die Hundert streift, muss man keine Angst vor einem Salto rückwärts haben. Außerdem ist volles Einschenken eh nicht angesagt. Grad mal 400 Kilometer hat die 78er-XT seit der Restaurierung auf der Uhr – also bitte schön im Schongang bleiben.

Wer einen Nagel in die Wand schlagen kann, hält auch eine XT am Laufen

Und das ist dem Fahrspaß in keinster Weise abträglich. Einkuppeln, und die XT stampft los. Knattert ihr Stakkato aus dem Auspuff, schüttelt sich bis in die Lenkerenden und schiebt voran. Eine charmante Art der Kraftentfaltung von ganz tief unten aus dem Drehzahlkeller. »Dampfhammer« haben viele gesagt, aber das ist natürlich übertrieben. Ein Langhuber wie die britischen Singles ist die XT schließlich keineswegs. Aber untenrum fühlt sie sich halt am wohlsten. Oben, bei 5000 Umdrehungen und mehr, schnarzt gequältes Metall, und die Vibrationen lassen die Finger einschlafen. Nichts für Drehzahl-Freaks, die schnell mit klappernden Ventilen bestraft werden.

Die lassen sich allerdings mal eben am Straßenrand einstellen. Wie auch so ziemlich jede andere Art der Wartung oder Reparatur nebenbei erledigt werden kann. Wer einen Nagel gerade in die Wand schlagen kann, der hält auch einen XT-Motor am Laufen. Simpel-Mechanik halt: zwei Ventile, eine Nockenwelle, Zündung mittels Unterbrecherkontakten. Wann die öffnen, habe ich immer mit einem dazwischengeklemmten, auf Zug gehaltenen Zigarettenblättchen ermittelt, und jetzt, wo der Single unter mir bollert, bin ich sicher, dass ich ihn immer noch blind ausbauen und zerlegen kann. Wie da-

Trauriges Kapitel. Die Simplex-Trommelbremse ist nix für Spätbremser. Man kann schon froh sein, wenn man rechtzeitig zum Stehen kommt.

Heavy Metal. Ein Schutzblech aus Metall hielt man auch an einer Enduro für angemessen. Sonst würde das Monster-Rücklicht ja nicht halten.

mals, in der korsischen Bushaltestelle, als die nicht richtig festgezogene Mutter des Ventileinstellers in den Brennraum gefallen war. Erst mal drei Flaschen Bier leeren, um Auffangbehälter fürs Öl zu haben, dann Motor raus und schütteln, bis die Mutter aus dem Kerzenloch purzelte. Ein paar Stunden, dann sind wir weitergefahren.

Auch heute noch eine Offenbarung: das Handling der XT.

Fürs Gelände zu schwer? Heute, in Zeiten von 250-Kilo-Enduros ein Witz

Den schmalen 8,8-Liter-Tank kaum spürbar zwischen den Beinen, wähnt man sich eh auf einem Fahrrad, und genauso lässt sich die XT auch bewegen. Auf Asphalt wie auf Schotter. Fürs Gelände zu schwer? Pah, in Zeiten von 250-Kilo-Enduros ein Witz. Und von den 155 XT-Kilos lassen sich schließlich noch jede Menge wegschrauben. Das hintere Schutzblech ist aus Metall (!), allein das Rücklicht bringt Kilos auf die Waage, und wer den ewig rostenden Original-Schalldämpfer noch gegen ein Zubehör-Exemplar tauschte, trat gleich in einer anderen Gewichtsklasse an.

Doch auch eine fahrende Legende hat ihre düsteren Kapitel. Eines wird mir schnell wieder bewusst, als ich zum Bremshebel greife – und so gut wie nichts passiert. Es gibt ja durchaus Trommelbremsen mit akzeptabler Wirkung – die der XT gehört nicht dazu. Vorausschauende Fahrweise wird hier zur Lebensversicherung.

Und noch ein Kapitel ist düster im wahrsten Wortsinn: die Sechs-Volt-Bordelektrik. Ein Scheinwerfer, hell wie ein Teelicht, der bei steigender Drehzahl bestenfalls die Lichtausbeute einer Karbidlampe zustande bringt. Abenteuer im XT-Sattel konnte man jede Nacht haben. Überall. Erst 1986, nach zehn Jahren Bauzeit, spendierte Yamaha der XT eine 12-Volt-Anlage.

Eine Nachtfahrt steht heute nicht auf dem Plan, nach ein paar Stunden bringe ich die XT zurück. Markus, Shortys Neffe und stolzer Besitzer des Prachtstücks, ist sichtlich erleichtert, dass sie heil geblieben ist.

Anders als meine eigene. Zurückgekehrt nach sechs Wochen Griechenland und 10.000 Kilometern verendete sie an der B-Säule eines Fiat. Die zweite hab ich mir dann schon im Krankenhaus bestellt. Wegen der Stahlplatte im rechten Schienbein hab ich sie aber erstmal mit links angetreten. Hat auch geklappt – wenn man weiß, wie's geht.

Christoph Driesen

YAMAHA XT 500

MOTOR
luftgekühlter Einzylinder-Viertakt-Motor, Bohrung x Hub 87 x 84 mm, Hubraum 499 cm³, eine oben liegende, kettengetriebene Nockenwelle (OHC), zwei Ventile, Kipphebel, ein 32er-Mikuni-Vergaser; Nennleistung 27 PS bei 6000/min, Fünfganggetriebe, Kontaktzündung

FAHRWERK
Einschleifen-Stahlrohrrahmen vorne Telegabel mit 36 mm Standrohrdurchmesser, 195 mm Federweg, hinten Zweiarmschwinge mit zwei fünffach einstellbaren Federbeinen, 110 mm Federweg; Bremse: vorne 160-mm-Simplextrommelbremse, hinten 150-mm-Simplextrommel; Reifen: vorne 3.00-21, hinten 4.00-18

MESSWERTE (1976):
Beschleunigung 0 auf 100 km/h 8,1 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 135 km/h, Gewicht vollgetankt 155 kg

BAUZEIT
1976 - 1989

PREIS
von 4996 bis 6640 Mark

»Alles ist machbar« ist Meinol Müllers Devise, wenn es um X 500 geht. Seit Jahren hat sich der Yamaha-Händler im Wese bergland auf die Ur-Enduro sp zialisiert und bietet von der Motorrevision über Komplettrestaurierungen bis hin zu ind viduellen Umbauten alles von Kunden Gewünschte an. Kontakt: Motorrad Müller, Kasseler Straße 11 in 37688 B verungen-Blankenau, Telefon 05273/35670, Internet www. motorrad-mueller.net.

XTrem angefressen: Meinold »Shorty« Müller (links) hat schon unzählige Exemplare der Ur-Enduro unter seinen Fittichen gehabt. Sein Neffe Markus hat uns die bildschöne 78er zur Verfügung gestellt.

4 Die neue Yamaha XT 500. 1 Zylinder. 4-Takt. 27 DIN-PS.

Der Superstar unter den Enduros.

Diesen Dampfhammer muß man erlebt haben: Die gewaltige Kraft. Den dumpfen Viertaktklang. Das phantastische Fahrwerk. Die neue XT 500 hat ein Herz, das wohl jedes Herz höher schlagen läßt: Einen 1-Zylinder-4-Takt-Motor mit obenliegender Nockenwelle.

Dazu ein Zitat aus „Das Motorrad", Heft 25, 1976: „Kraftvoll und weich, ohne spürbare Leistungsspitze verrichtet der Eintopf seine Arbeit; die Drehmomentkurve zeigt einen fast gleichbleibenden Wert im Drehzahlbereich von 2.500 U/min! Dazu 27 PS Höchstleistung bei 6.000 U/min – was will der Enduro-Fan mehr?"

Zum Beispiel das: 195 mm Federweg vorn. Und extrem schräggestellte Gasdruckstoßdämpfer mit 100 mm Federweg garantieren noch mehr Fahrkomfort auf jedem Untergrund. Schließlich bedeutet Yamaha nicht nur Kraft. Sondern auch Sicherheit auf 2 Rädern.

YAMOTO ITALIA Spa
Via dei Lavoratori
20094 ROVIDO DI BUCCINASCO (Milano)
ITALIA

DIMENSIONS

SPECIFICATIONS

ENGINE	
Type	4-stroke, Single, OHC
Displacement	499 cc
Bore & Stroke	87.0×84.0 mm
Compression ratio	9.0 : 1
Max. horsepower	32 bhp @ 6,500 rpm
Max. torque	4.0 kg-m @ 5,500 rpm
Lubrication system	Dry sump
Starting system	Kick starter
Transmission	5 gears
DIMENSIONS	
Overall length	2,190 mm
Overall width	875 mm
Overall height	1,165 mm
Wheelbase	1,415 mm
Min. ground clearance	225 mm
Weight (wet)	141 kg
Fuel tank capacity	4.8 lit.
Oil tank capacity	2.2 lit.
Tires front	3.25-21-4PR
rear	4.00-18-4PR
Brakes front	Drum
rear	Drum

*Specifications subject to change without notice.

CARACTERISTIQUES/PERFORMANCES

MOTEUR	
Type	Monocylindre, 4-temps, 1 ACT
Cylindrée	499 cc
Alésage/Course	87.0×84.0 mm
Taux de compression	9.0:1
Puissance maximum	32 ch à 6.500 tr/mn
Couple maximum	4.0 kg-m à 5.500 tr/mn
Système de lubrification	Carter sec
Mise en route	Kick starter
Transmission	5 rapports
DIMENSIONS	
Longueur H.T.	2.190 mm
Largeur H.T.	875 mm
Hauteur H.T.	1.165 mm
Empattement	1.415 mm
Garde au sol	225 mm
Poids (sec)	141 kg
Capacité du réservoir d'essence	4.8 lit.
Capacité du réservoir d'huile	2.2 lit.
Pneu AV	3.25-21-4PR
AR	4.00-18-4PR
Freins AV	Tambour
AR	Tambour

*Caractéristiques pouvant être modifiées sans avis préalable.

DATI TECNICI

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico, 4T, Monoalbero
Cilindrata	499 cc
Alesaggio e Corsa	87.0×84.0 mm
Rapporto compressione	9.0 : 1
Potenza massima cavalli	32 PS @ 6.500 giri
Coppia massima	4.0 kg-m @ 5.500 giri
Lubrificazione	Carter secco
Avviamento	Pedale
Trasmissione	5 rapporti
DIMENSIONI	
Lunghezza totale	2.190 mm
Larghezza totale	875 mm
Altezza totale	1.165 mm
Interasse	1.415 mm
Distanza minima da terra	225 mm
Peso a vuoto	141 kg
Capacità serbatoio	4.8 lit.
Capacità serbatoio olio	2.2 lit.
Pneumatici ant.	3.25-21-4PR
post.	4.00-18-4PR
Freni ant.	Tamburo
post.	Tamburo

*Salvo variazioni.

MOTORRAD MAGAZIN MO SONDERAUSGABE
OKTOBER 2012 – MÄRZ 2013 Nr. 3
Österreich € 6,40 · Schweiz CHF 10,90 · Italien € 6 · Belgien € 7,00 · Niederlande € 7,20 · Luxemburg € · Finnland € 8,50 · Dänemark DKK 66,00
Deutschland € 5,90

KlassikMotorrad

GS GELÄNDESPORT SPEZIAL

Seit 35 Jahren:
Yamaha Viertakt-Enduro

EVUM Siegen-Replika
BMW G/S 800
Italienischer Nachbau der legendären Werks-Maschine von 1979

Suzuki-Klassiker:
Alle PE-Modelle

Portrait:
Herbert Schek

Maico-Geländesport, Teil 2
Von 1965 bis 1975

Beginn des Viertakt-Moto Cross
Jahre des Donners

Zündapp GS 125
Restauriert

MULTI**TALENT**

Mit der XT 500 schuf Yamaha 1975 eine neue Enduro-Generation. Der Single wurde zum Allrounder und Bestseller. Damit die XT-Legende weiter im Breitensport begehrt bleibt, sorgt MEINOLD MÜLLER für Erhalt und Nachschub

TEXT: WWW.WINNI-SCHEIBE.COM FOTOS: SCHEIBE, WERK

Evergreen: Ex-Six-Days-Teilnehmer 1983, 1990, 1993 und Enduro-Clubkamerad Thomas Börsch auf einer Müller-Spezial TT 500-Enduro

Aus der ursprünglichen TT haben die beiden schwedischen Ex-Weltmeister Torsten Hallman und Sten Lundin einen reinrassigen Moto Crosser gebaut. Diese Idee nahm Yamaha auf und ließ 1978 und 1979 in England eine Kleinserie der HL 500 produzieren

4 Die neue Yamaha XT 500. 1 Zylinder. 4-Takt. 27 DIN-PS.
Der Superstar unter den Enduros.

Die Yamaha XT 500 war in der Werbung und in der Wahrnehmung die „Männer-Maschine". Für echte Kerle

Sie sind Freunde, die sich bald 40 Jahre lang kennen. Im Prinzip hält das Bündnis bis auf den heutigen Tag fest zusammen. Mitte der 1970er Jahre ging es los mit der Offroad-Clique um Meinold Müller, Jahrgang 1959, aus Blankenau an der Weser. Solange er denken kann, begeistert sich der gelernte Maschinenbauer für Moto Cross- und Geländesport mit Einzylinder-Viertaktmaschinen. Zunächst dienten für die Geländesportambitionen allerdings ausgemusterte KTM-Crosser. Bei den Kumpels sah es nicht viel anders aus. Wer sich eine Offroad-Maico leisten konnte, war fein raus. Meist waren es aber umgebaute oder sogar nach eigenen Vorstellungen selbst zusammengeschraubte Geländemaschinen auf Puch-, Zündapp- oder Hercules-Basis. Da der Spaß nicht viel Geld kosten durfte, ging ständig etwas kaputt. Nicht selten wurde mehr gebastelt als gefahren. Wenn es aber mal wieder über den Acker ging, dann querfeldein an der Weser rauf und runter.

„Zu der Zeit hat sich kaum jemand an uns wilden Geländebolzern gestört. Entlang der Weser war es damals noch nicht so eingezäunt und zugebaut wie heute. So weit das Auge reichte, hatten wir freie Fahrt über die Wiesen und Felder", lässt der

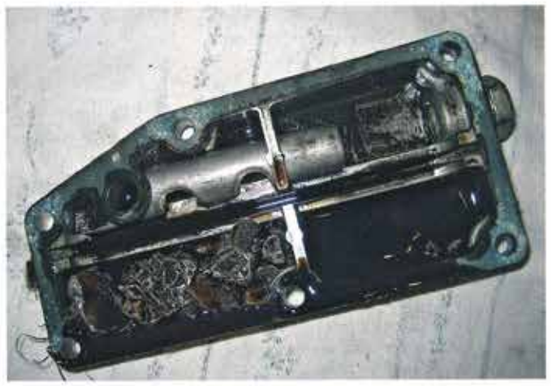
Kraftmeier: Das auf 40 PS getunte XT-Triebwerk hängt in einem speziell für die HL 500 Moto Cross gebauten Rahmen

sympathische Viertakt-Experte mit einem verschmitzten Schmunzeln wissen.

Eine echte Alternative zu den reinrassigen, aber kaum bezahlbaren, Crossern war ab 1976 die Yamaha XT 500. Moderne Technik und Großserienfertigung versprachen Zuverlässigkeit sowie moderate Preise. Zur Erinnerung. Die neue Yamaha sollte ein echtes Offroad-Bike werden, robust, langlebig, technisch überschaubar, leicht und mit einfachem Handling. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen. Herzstück der XT 500 war ein 33 PS starker ohc-Einzylinder-Viertaktmotor mit hoch gezogenem Schalldämpfer und nur mit Kickstarter versehen. Für einen Elektrostarter wäre die zunächst verbaute Sechs-Volt-Bordspannung allerdings auch zu mickrig gewesen. Standesgemäß rollte das Offroad-Bike auf Stollenreifen. Auch die weiteren Fahrwerkskomponenten waren, dem damaligen Zeitgeist entsprechend, auf den Geländeeinsatz getrimmt. Ein Tank für 8,8 Liter Benzin, Halbnaben-Trommelbremsen, Cross-Schutzblech vorne, Geländelenker und ein Motorschutzblech. Die XT 500 hatte alles nötige, aber auch nichts überflüssiges. Mit der nur gut 150 Kilogramm schweren 500er-Enduro ließ sich nach Herzenslust im Gelände herum toben.

Im Herbst 1975 präsentierte das Werk die XT 500 als Enduro und in abgespeckter, reiner Moto Cross-Version als TT 500 in Las Vegas. Bewusst waren die USA ausgewählt worden. Für die Japaner bedeutete damals Nordamerika nicht nur das wichtigste Export-Land, von den offroad angefressenen US-Bikern wusste man, dass kernige Viertakter bei ihnen hoch im Kurs standen. ▷

Die rechte Fußrastenhalterung ist eine der wenigen XT-Schwachstellen



Ablagerungen in der Ölwanne bedeuten meistens eine Motorüberholung

Dem europäischen und besonders dem deutschen Motorradmarkt maß man kaum eine Bedeutung zu. Mit einem 500er-Viertakt-Single brauchte da keiner zu kommen. Rund ein Jahr nach Las Vegas stand die XT 500 trotzdem auf dem Yamaha-Messestand bei der IFMA im September 1976 in Köln. Das Interesse und die Nachfrage waren beachtlich. Damit hatte keiner gerechnet. Flugs wurden noch 1976 rund 180 XTs aus den USA geordert, bei ausgesuchten Händlern nach StVZO-Vorschriften umgerüstet und via Einzelabnahme zugelassen.

Der Anfang war gemacht. Was sich in den nächsten 13 Jahren bis zum Produktionsende 1988 fortsetzen sollte, wurde eine einzigartige Erfolgsgeschichte. Rückblickend darf die XT 500 als Urahne einer neuen Enduro-Generation bezeichnet werden. Yamaha war ein Meisterstück gelungen. Die bei uns ab 1977 versicherungsgünstig mit 27 PS angebotene XT 500 wurde zum Bestseller. Alles passte, die während der Bauzeit durchgeführten nennenswerten Modifikationen lassen sich an einer Hand abzählen. Da war 1979 eine verbesserte Motorschmierung, ein Jahr später sorgte eine modifizierte Gabel, erkennbar an der vorverlegten Achsaufnahme, für mehr Federweg und 1986 kam die Zwölf-Volt-Anlage.

Mit der XT 500 ließ sich vieles und manchmal noch etwas mehr erleben. Es gab Abenteurer, die die Welt bereisten, durch Wüsten und Gebirge fuhren. Legendär sind die Siege bei der Rallye „Paris-Dakar", alle Enduro- und GS-Erfolge aufgezählt, würden ein Buch füllen, aber auch im Großstadt-Dschungel war man mit der XT 500 gut aufgehoben.

Von 1975 bis 1988 wurde die XT 500 insgesamt 127 446 Mal gebaut, gut 25 000 Enduros kamen nach Deutschland. Längst gibt es einen eingeschworenen Fankreis. Sammler, die alles kennen und wissen, rührige XT-IGs und engagierte Händler.

Meinold Müller war kaum 20 Jahre alt, als er 1979 einen selbst getunten XT 500-Motor in ein modifiziertes 250er Maico-Cross-Fahrgestell einbaute. Ab 1980 sah man ihn auf seiner „Müller-Spezial" regelmäßig auf dem Gelände des MC Enduro-Club Beverungen durch die Landschaft pflügen. Beruflich ging es 1986 mit der Mechaniker-Meisterausbildung, Fachgebiet Zweirad, Richtung zukünftiger Lebensplanung weiter. Drei Jahre später wurde im Heimatort Blankenau eine freie Motorradwerkstatt eröffnet. Zunächst schraubte man an allem, was die Kundschaft so anschleppte. Ab Mitte 1990 übernahm der junge Betrieb die Betreuung der Marken Vespa, Piaggio und Gilera, wenig später folgte die Yamaha-Vertretung. Das Hauptaugenmerk lag zunächst beim Tagesgeschäft. Individuelle Um- oder Eigen-

Müller-Spezial: Zeitlose XT-Enduro im klassischen Stil der 1970er Jahre

Klaus Nennewitz kam mit Müllers Rallye-Umbau bei der Rallye Breslau 2010 auf den 16. Platz

Viertakttraum: Meinold Müller montierte 1979 einen getunten XT-Motor in den modifizierten Moto Cross-Rahmen einer 250er-Maico

Stoppel-Cross: Einmal im Jahr pflügen die Mitglieder des MCEC Beverungen auf dem Acker eines Clubkameraden durchs Gelände

TT 500 Enduro für klassische Geländesport-Veranstaltungen

Bildschöne TT 500-Replika mit individuellen Modifikationen

bauten mussten hinten anstehen. Müller erinnert sich: „Von meiner Einzylinder-Leidenschaft konnte ich jedoch nie lassen. Anfang 1994 kam ich günstig an eine Yamaha XT 500 von 1976. Die Enduro habe ich komplett überholt und dabei gleich etliche Ersatzteile auf Vorrat gelegt."

Längst verfügt der ausgewiesene Single-Experte über eine beachtliche XT 500-Sammlung mit entsprechendem Ersatzteilsortiment. Von jedem Modell sind mittlerweile wenigstens eine, meist aber zwei Exemplare, die wie ladenneu dastehen, vorhanden. Das ist der Anspruch. Der erheblich größere Bestand sind jedoch unrestaurierte XTs, die entweder als Teileträger dienen oder demnächst auf Vordermann gebracht werden. In dem inzwischen voll auf die XT-Modelle spezialisierten Betrieb können im Prinzip alle Reparaturen und Restaurationen im Haus erledigt werden. „Im Laufe der Zeit hat sich jedoch ergeben, dass wir einen Teil der Arbeiten von qualifizierten Fachbetrieben ausführen lassen. Dazu gehören das Überholen der Kurbelwelle, alle Lackierarbeiten und das Aufbereiten von Tachos und Drehzahlmessern", verrät der XT-Guru.

Das Gros des Arbeitsaufkommen macht die originalgetreue Restaurierung des Offroad-Singles aus. Oftmals wissen die Kunden aber nicht, in welchem Zustand die Maschine ist. Mal haben sie das Motorrad als gut Gebrauchte gekauft, mal war es ein Schnäppchen aus dem Internet oder, was auch vorkommt, stand die Yamaha seit Jahren verwaist im Schuppen hinterm eigenen Haus. „Für eine Vorabbeurteilung des Triebwerkes schraube ich mit ein paar Handgriffen die Ölwanne ab. Kommen Brocken ans Licht, muss der Motor zur Überprüfung zerlegt und meist dann auch

Seit Ende der 1970er Jahre beschäftigt sich Meinold Müller mit dem Tuning und Überholen der XT 500-Motoren

überholt werden. Ist der Kettenspanner für den Nockenwellenantrieb bis zum letzten Gewindegang eingeschraubt, ist das ein sicheres Zeichen für eine hohe Laufleistung. Aus meinen Erfahrungen benötigen solche Triebwerke ebenfalls eine Renovierung. Beim Fahrwerk muss man auf die rechte Fußrastenhalterung achten. Bei ungeschickter Betätigung des Kickstarters kann es passieren, dass beim Kicken die Fußraste belastet wird und sie sich mit der Zeit verbiegt. Die Reparatur der über eine Vielzahn-Aretierung verschraubten Raste am Rahmen ist sehr aufwändig. Bei vielen XTs sind die an der Hinterradschwinge über Haltelaschen angeschraubten Beifahrerfußrasten verbogen. Sie hängen wie Eselsohren nach unten", plaudert Meinold Müller aus dem Nähkästchen.

Beachtenswert sind die XT-Umbauten aus Blankenau. Hier verwirklicht der Meister seinen eigenen Vorstellungen oder erfüllt Kundenwünsche. Keine Experimente werden jedoch beim Triebwerk gemacht. Der Single-Kenner lässt uns wissen: „XT-

Bereit zur Wiedergeburt: eine XT 500, die jahrelang gnadenlos durchs Gelände geprügelt wurde

Original-Tanks sind kaum unter 500 Euro zu bekommen

In der gut eingerichteten Werkstatt in Nordrhein-Westfalen wird tadellose Arbeit geleistet

Motoren werden nach allen Regeln der Handwerkskunst überholt und in ihrem serienmäßigen 33 PS-Urzustand beibehalten. Die Leistung entspricht der Epoche des klassischen Dampfhammers, und die meisten meiner Kunden sind mit dieser Power auch vollkommen zufrieden. Dazu braucht sich bei sachgerechter Behandlung über Zuverlässigkeit und Haltbarkeit keiner Gedanken machen. Soll der Motor trotzdem auf 40 bis 45 PS getunt werden, bedienen wir uns an bewährten Mustern wie Hubraumvergrößerung auf 600 ccm, scharfe Nockenwelle sowie geänderten Vergaser und Auspuffanlage."

Vollkommen individuell erfolgt der Aufbau einer XT oder TT für klassische Enduro- oder Moto Cross-Wettbewerbe. Alles, was es in den 1970er Jahren als hochwertiges Zubehör zu kaufen gab, aber auch Fahrwerks- und Bremsen-Bauteile von Kawasaki, KTM, Maico oder Husqvarna kommen nach entsprechender Aufbereitung und Modifikation zum Einsatz.

Durch die Bank weg handelt es sich hierbei um rund 30 Jahre alte gebrauchte Teile. Eben genau die gleichen Komponenten, die damals die Federwege verlängerten, die Dämpfung verbesserten, die Bremsleistung optimierten. Das sind zum Beispiel Marzocchi-Gabeln, Bilstein-Federbeine und Trommelbremsen von der Yamaha TT 600. Bei Verwendung stabilerer und längerer Hinterradschwingen, zum Beispiel der Alu-Schwinge von der Kawasaki KLX 250, wird je nach Bedarf der XT-Rahmen so geändert, dass die Schwingenlagerung tiefer sitzt. Mit diesem Trick hält sich der Kettendurchhang in Grenzen.

Etwas ganz Feines für die damaligen anspruchsvollen Geländefahrer waren die Rahmen-Kits von Heos, Wasp und Barigo. „Wollte ich alle Varianten aufzählen, ließen sich locker Buchbände füllen. Wichtig bei diesen Umbauten ist der historische Bezug zu den sportlichen Ereignissen in den 1970er Jahren. Ein weiterer Anspruch besteht darin, dass die Enduros zulassungsfähig sein müssen, bei den Crossern spielt der TÜV dagegen keine Rolle", gibt Meinold Müller zu Protokoll.

Die Auftragsbücher sind voll. Mit Langeweile ist in den nächsten Jahren kaum zu rechnen, das Verfallsdatum der japanischen Eintöpfe ist auf unbestimmte Zeit verschoben. □

Kontakt-Adresse:
Motorrad-Müller
Kasseler Straße 11
37688 Beverungen – Blankenau
Telefon (05273) 35 670
Internet www.motorrad-mueller.net

YAMAHA XT 400 : motocyclette de 2e catégorie. Permis autorisant sa conduite : Permis A (moto) obtenu avant le 1/03/80, Permis A2 (et A3) obtenus après le 1/03/80.

Spécifications

Moteur :

Type : monocylindre, 4 temps SOHC 2 soupapes
Cylindrée : 399 cc.
Alésage-course : 87 mm x 67,2 mm
Taux de compression : 8.5 : 1
Puissance maxi : 28.2 CH / 20.7 kW (7.000 tr/min)
Couple maxi : 3.17 kg-m / 31.1 Nm (6.000 tr/min)
Lubrification : carter sec
Démarrage : kick
Allumage : volant magnétique et rupteur
Réservoir d'essence : 8,5 l
Huile moteur : 2,4 l
Transmission : 5 vitesses

Partie cycle :

Longueur hors-tout : 2.195 mm
Largeur hors-tout : 900 mm
Hauteur hors-tout : 1.170 mm
Hauteur de la selle : 855 mm
Empattement : 1.420 mm
Garde au sol : 220 mm
Poids en ordre de marche : 148 kg
Pneu avant : 3.25-21 - 4 PR
Pneu arrière : 4.00-18 - 4 PR
Frein avant : tambour
Frein arrière : tambour

Les caractéristiques et coloris sont donnés à titre **indicatif** et peuvent être modifiés sans avis préalable du constructeur et de l'importateur en fonction des règlementations techniques (et ce sous réserve d'erreur de typographie).

CACHET DU CONCESSIONNAIRE

Importateur : **SONAUTO** S.A.
1, avenue du Fief
Z.A. Les Béthunes
St-Ouen-l'Aumône - B.P. 479
95005 CERGY PONTOISE CEDEX

PRÉCONISATION EXCLUSIVE BP

YAMAHA MOTOR N.V.
Postbus 7829 Prof. E.M. Meyerslaan 3
Amstelveen (Amsterdam)

LIT-3MC-0107533-81BK (AF1) 55-11 x 48D1 Printed in Japan

YAMAHA XT 500

TEXT: ANDREAS GÜLDENFUSS
FOTOS: ARCHIV T&T, MÜLLER, WERK

Über kaum ein Motorrad wurde so viel geschrieben wie über die KULTENDURO YAMAHA XT 500. Auch bei Geländefahrern ist der robuste Einzylinder überaus beliebt, auch wenn er serienmäßig kein echter Sportler ist

Die Mutter aller Enduros: das erste Motorrad für Straße und Gelände – und dabei noch haltbar

Was Meinhold Müller für diese Ausgabe geliefert hat, ist wirklich einzigartig (Seiten 20 bis 31). Der gute, alte Yamaha-Viertakter ist einfach eine perfekte Basis für einen klassischen Geländesportler und dank seines Alters auch in ausreichender Stückzahl in den älteren Baujahren für die Teilnahme am klassischen Geländesport vorhanden. Klar, die blitzblanken Sammlerstücke sind inzwischen fast unbezahlbar und verglichen mit knapp 5000 Mark Neupreis 1977 hat sich ihr Wert umgerechnet in Euro fast vervierfacht. Eine gut erhaltene Yamaha XT 500 wird heute mit bis zu 10000 Euro gehandelt, eine genauso gut erhaltene Honda XL 500 bekommt man für nicht einmal die Hälfte.

Entsprechend sieht es auch auf dem Zubehörmarkt aus. Für die XT wird fast noch alles gebaut und angeboten. An Nachschub fehlt es noch lange nicht, und einige Firmen und Hersteller haben sich ausschließlich auf den luftgekühlten Einzylinder spezialisiert – und leben gut davon.

Besonders beim Tuning kann die Fangemeinde aus dem Vollen schöpfen. Auch wenn es vor 35 Jahren noch hieß „Aufbohren ist wegen der dünnen Gusslaufbuchse kaum möglich", drei Millimeter auf eine 90er-Bohrung mit 535 Kubikzentimetern sind problemlos drin. Etwas aufwändiger, aber dennoch kurbelwellen- und gehäuseverträglich, ist das Einsetzen einer neuen 95er-Buchse und somit die Erweiterung auf satte 600 ccm. Dazu muss natürlich auch das Gehäuse ausgespindelt werden. Preislich liegen die ganzen Umbauten in einem überschaubaren Rahmen, wer nicht zwei linke Hände hat, braucht nicht mehr als eine alte XT, um glücklich zu sein – es fahren sogar XTs mit 100er-Bohrung und verlängertem Hub mit knapp 700 ccm durch die Gegend. Doch eigentlich fährt man ja XT wegen ihrer Robustheit und Zuverlässigkeit – so war es wenigstens früher. Früher waren die Motorradfahrer allerdings auch nicht so komfortverwöhnt und anspruchsvoll wie heute. Sechs-Volt-Lichtanlage und Kickstarter waren Standard, ein bisschen Abenteuer fuhr also immer mit. Mit der XT entdeckte das motorradfahrende Volk das Reisen in ferne Länder, die Rallye Paris-Dakar war das große Vorbild, und die XT 500 im Wettbewerbstrimm konnte die 10000-Kilometer-Strapazen mehrmals gewinnen.

> Bei einer Weigerung von Yamaha hätten die deutschen Händler den Import selbst organisiert

Im Juni 1976 wurde die, zur 21. Tokyo Motor Show im Herbst 1975 vorgestellte Yamaha, offiziell in Deutschland angeboten. Ursprünglich sollte der Einzylinder gar nicht nach Deutschland kommen, aber auch schon fast 40 Jahre ohne Facebook und Internet machten die Gerüchte um das neue Modell so schnell die Runde, dass ver-

Überschaubar: Probleme machte manchmal die Schmierölversorgung der Ventile, ansonsten ist der Single zuverlässig und anspruchslos

„Spielzeug für die Amis"

Stinkende Zweitakter waren schon vor knapp 40 Jahren verpönt, und außerdem wollte Yamaha für den florierenden US-Markt ein „playbike", das mehr konnte als die Honda XL 350

Weniger war mehr: etwas weniger Gewicht, etwas kompromissloser und härter – die TT war geboren

Für diesen Zweck hatten die Japaner die 1T1, oder einfach die TT 500 im Gepäck: Im Vergleich zu den 500er-Zweitaktmaschinen hatte zwar auch die TT keine Chance, doch speziell der amerikanische Markt wollte sogenannte Playbikes, um auf ihren damals noch endlosen Weiten Spaß zu haben. Klar, gab es BSA, Matchless oder AJS, doch die alten Viertakter machten im Prinzip, was sie wollten, Ersatzteile waren teuer und schwer zu beschaffen, und niemand hatte Lust, mit so einem Gerät irgendwo in der Wüste zu stranden.

Die TT war das Playbike ohne Kompromisse: Auf Basis der XT, nur eben ohne den zulassungstechnischen Kram, war die TT gleich 15 Kilogramm leichter. Von der XT unterschied sich das sportlichere Modell hauptsächlich durch das hintere Schutzblech aus Kunststoff und die geänderten Befestigungslaschen am Rahmen, das TT-Hinterrad ohne Ruckdämpfer am Kettenradträger, die Haltestange für die hintere Trommelbremse aus einer gelochten Leichtmetallplatte, das Vorderrad mit kleinerer Trommelbremse mit 130 Millimetern Durchmesser anstatt 160 und ohne Tachowellenantrieb. Außerdem war der Tank aus Aluminium, der Lenker war ohne Ruckdämpfer direkt auf der Gabelbrücke montiert, der Luftfilterkasten hatte kürzere Ansauggummis, und es gab natürlich keine Batterie, keine Instrumente sowie keine Beleuchtung. Erst ab '78 gab es wahlweise eine Beleuchtungsanlage mit einem Tacho. Der kleine Scheinwerfer stammte von der TY 175/250. Auch Zündschloss oder Zündschlüssel suchte man stets vergebens, ein Kurzschlussknopf zum Ausmachen musste reichen. Um endlich auch in etwas schwierigerem Gelände fahren zu können, war die TT mit 52/15 kürzer übersetzt und hatte gezahnte Fußrasten für sicheren Stand. Bei der Gabel griff man ins YZ-Regal und zauberte die 125er-Gabel mit 195 Millimetern Federweg hervor.

Leider nahm man es bei Yamaha nicht so genau mit der Modellpflege, und die TT wurde technisch schnell von den Mitbewerbern überholt

Schon ein Jahr später gab es umfangreiche Detailpflege, wenn auch hauptsächlich das Aussehen betroffen war. Der Tank wurde poliert und ein leichter Aluauspuff vergrößerte die Bodenfreiheit – leider kostete der Auspuff Leistung. Der Lenkkopfwinkel wurde wie bei der XT ein halbes Grad flacher und die Stoßdämpfer länger, was den Federweg um 20 Millimeter erhöhte. Außerdem bekam die TT das leichte Vorderrad samt Bremsen der IT. Das folgende E-Modell wurde vor allem aufgehübscht, erst im Herbst 1978 kam das F-Modell mit richtigen Veränderungen: Die TT bekam einen leichteren Rahmen, eine steifere Gabel und eine Leichtmetallschwinge. Aber trotz der vielen versprochenen Verbesserungen blieb das Gewicht der TT gleich wie vorher.

Das blieb nicht ungerügt, und immer mehr Interessenten suchten ihr Glück bei den Mitbewerbern, die kräftig aufholten. Angesteckt von Erfolg der TT brachte Honda 1979 die XR 500 mit mehr Leistung, besser abgestuftem Getriebe und sogar noch etwas leichter auf den Markt. Doch auch eine XR war, wenn auch besser als die TT, nur eine Serienenduro. Wer mehr wollte, musste tunen, sei es am Fahrwerk oder an der Leistung. Dafür waren die TT oder auch die XT, die schon ein paar Jahre auf dem Buckel hatten, natürlich besser geeignet, da vergleichsweise günstige Gebrauchtmotorräder auf dem Markt waren. Somit holte Yamaha wieder ein bisschen auf, denn die im Sport erfolgreichen Umbauten entstanden auf Basis der XT oder TT.

schiedene interessierte Händler schon überlegten, wie sie das Modell ohne die Mitsui-Maschinen GmbH nach Deutschland holen können. Doch Yamaha hatte ein Einsehen und nahm den Import selbst in die Hand. Geliefert wurde die Maschine mit einem Mustergutachten für die Einzelabnahme, eingetragen waren stramme 33 PS. Der Yamaha-Dampfhammer schlug ein wie eine Bombe – auch wenn er schnell auf die neu geltende 27-PS-Regelung versicherungsgünstig gedrosselt wurde.

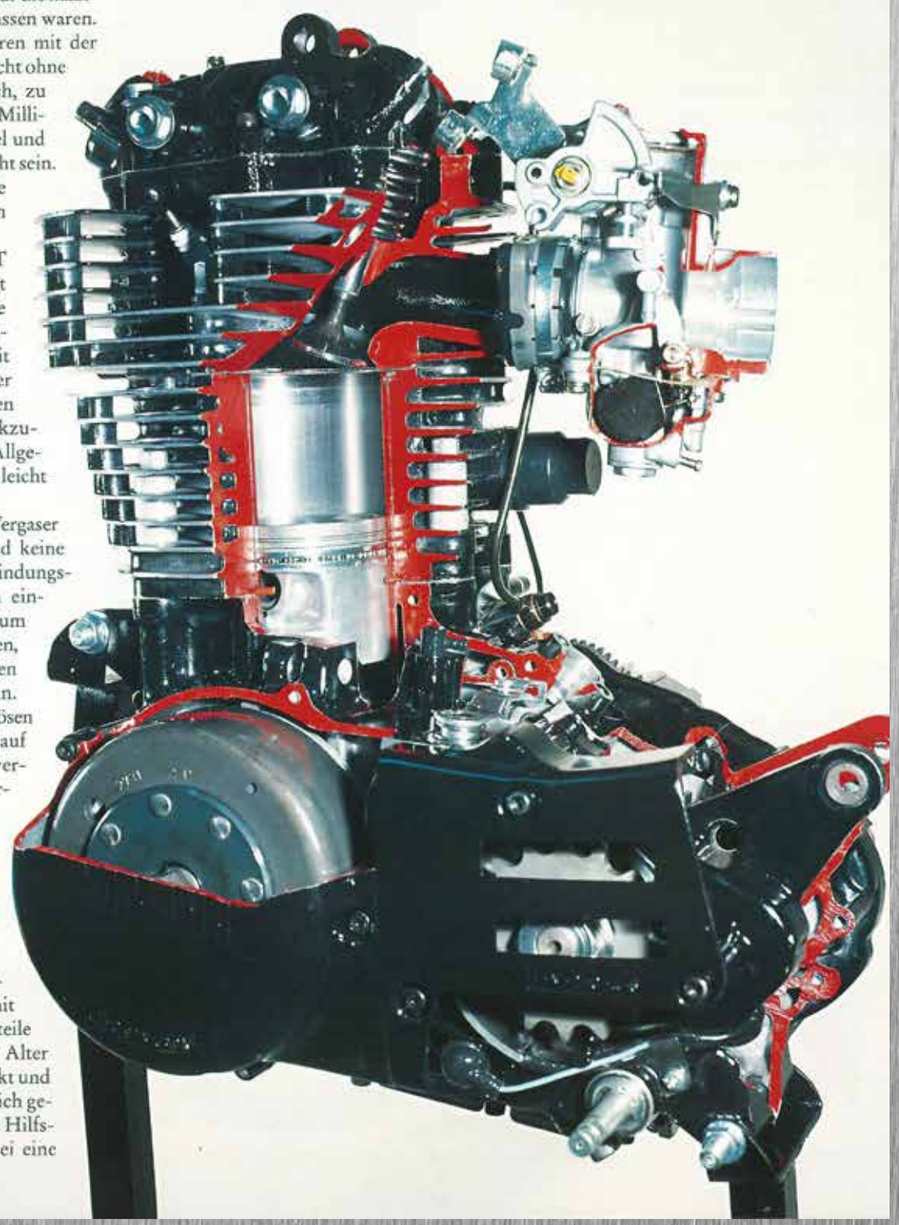
Die XT versprach Freiheit, das große Abenteuer. Die XT war die erste Hard-Enduro, und sie prägte den Begriff Enduro erst richtig. Endlich konnte man sowohl auf der Straße, wie auch im Gelände fahren – wenn auch serienmäßig lange nur die mäßigen Bridgestone-Reifen zugelassen waren. Auch trialartige Passagen waren mit der serienmäßigen Übersetzung nicht ohne schleifende Kupplung möglich, zu schnell durfte es mit den 160 Millimetern Federweg an der Gabel und den 150 am Heck aber auch nicht sein. Und problematisch war für viele das Startverhalten des großen Einzylinders.

Natürlich hatte auch die XT ihre Macken, obwohl viele erst ans Licht kamen, wenn normale Motorräder schon längst verschrottet waren. Besonders mit zunehmendem Alter machte der Single Probleme, die auf einen gewissen Wartungsstau zurückzuführen waren. Die XT war im Allgemeinen so genügsam, dass man leicht vergaß, nach ihr zu schauen.

Undichtigkeiten zwischen Vergaser und Luftfilter waren und sind keine Seltenheit. Häufig ist das Verbindungsgummi zum Luftfilterkasten eingerissen oder einfach falsch herum montiert. Auch der kleine Kasten, der an den Hauptluftfilterkasten geschraubt ist, reißt gerne ein. Die Moosgummi-Dichtungen lösen sich mit zunehmendem Alter auf oder die gesamte Dichtfläche verzieht sich. Die Folgen der gefährlichen Nebenluft sind neben dem unrunden Leerlauf im schlimmsten Fall sogar ein Kolbenfresser – also immer darauf achten und zwischendurch kontrollieren.

Ganz wichtig ist natürlich die Zündung, ist die nicht richtig eingestellt, wird es auch mit dem Antreten nichts. Die Bauteile benötigen mit zunehmendem Alter regelmäßige Kontrolle. Kontakt und Kondensator sollten gelegentlich getauscht werden. Ein wichtiges Hilfsmittel für XT-Fahrer ist dabei eine

Die in Schweden umgebaute HL 500 punktete sogar im 500er-Grand Prix 1977

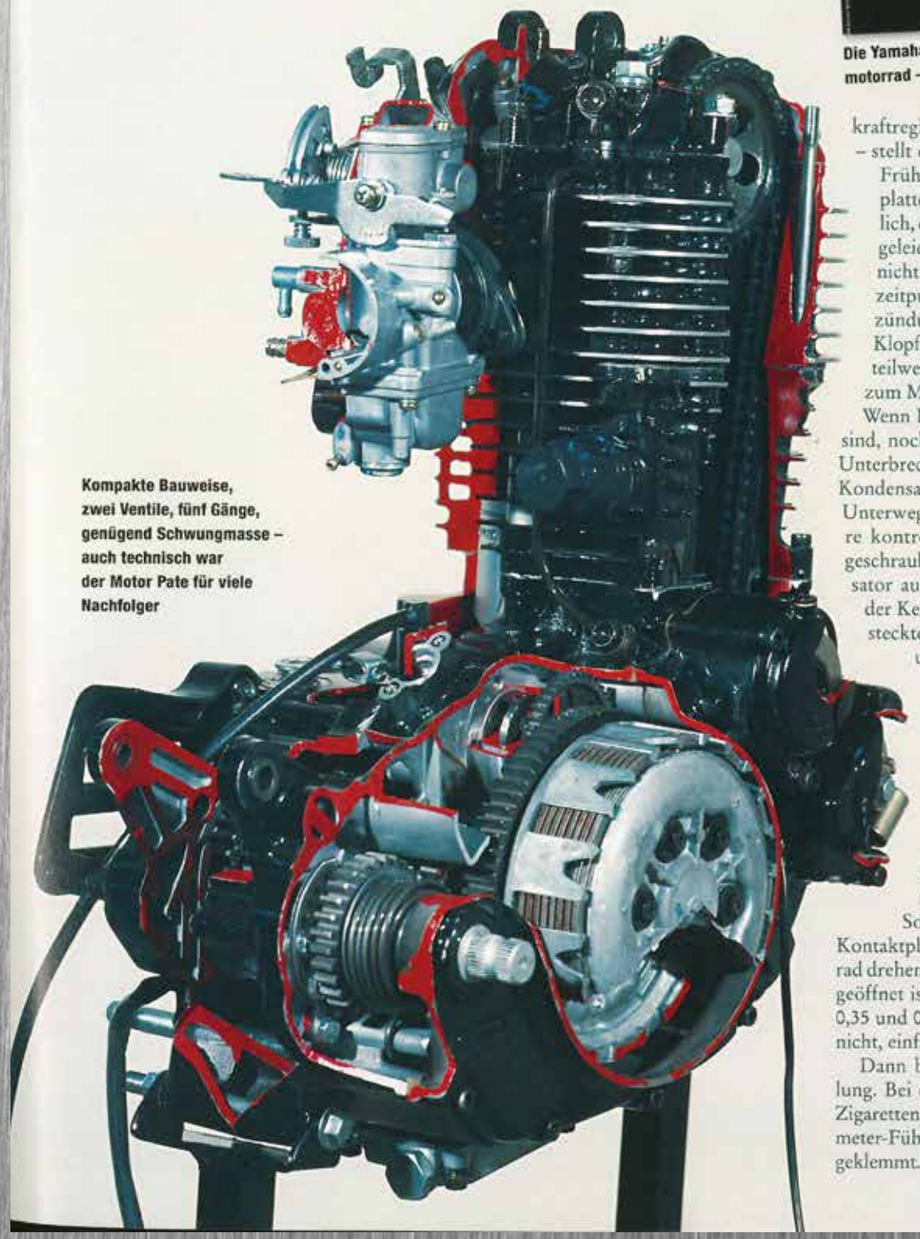


Wer mehr Leistung will, bekommt alles. Bis zu 700 ccm lassen sich aus dem Einzylinder kitzeln

Stroboskoplampe oder Zündlichtpistole. Inzwischen gibt es die Teile wirklich schon ab 20 Euro und die genaue Zündeinstellung kann einem viel Schweiß und Schmerzen ersparen.

Als erstes nimmt man sich den Zündversteller vor: mit der Stroboskoplampe das Polrad im Standgas abblitzen. Auf dem Polrad befinden sich zwei Markierungen. Einmal ein F und daneben ein Strich, der den Zünd-OT kennzeichnet. Wenn der Motor läuft, sollte das Licht der Lampe immer dann aufblitzen, wenn das F vorbeiflitzt – tut es das nicht oder ist das F schwer zu erkennen, muss man nacharbeiten. Der erste Schritt ist die Kontrolle des Filzplättchens an der Kontaktplatte der Zündung, läuft das trocken, ist also nicht gefettet, stimmen die Öffnungszeiten der Kontakte nicht und man kann nicht einstellen. Dann sollte man noch den Fliehkraftregler oder Zündzeitpunktversteller – stellt eigentlich ab rund 2500/min auf Frühzündung – hinter der Kontaktplatte anschauen. Der sollte beweglich, die Federn sollten aber nicht ausgeleiert sein. Ist der Fliehkraftregler nicht in Ordnung, stellt er den Zündzeitpunkt zu weit in Richtung Frühzündung, das führt zum sogenannten Klopfen oder Klingeln. Dabei entstehen teilweise so hohe Temperaturen, dass es zum Motorschaden kommen kann.

Die Yamaha XT 500 war ein echtes Männermotorrad – so wurde es jedenfalls verkauft



Kompakte Bauweise, zwei Ventile, fünf Gänge, genügend Schwungmasse – auch technisch war der Motor Pate für viele Nachfolger

Wenn Filz gefettet und Versteller okay sind, noch schnell den Kondensator und Unterbrecherkontakt kontrollieren. Beim Kondensator gibt es zwei Möglichkeiten: Unterwegs, zu zweit. Einer tritt, der andere kontrolliert – natürlich mit herausgeschraubter Zündkerze. Ist der Kondensator ausgesteckt, muss der Funken an der Kerze schwächer sein als bei eingestecktem Kondensator. Oder einfacher und schneller: Messgerät auf Durchgang, wenn kein Widerstand – kaputt. Beim Unterbrecher sollten keine bis wenig Abnutzungserscheinungen auf den Kontaktflächen zu finden sein, falls doch, kann man diese mit einem feinen Schleifpapier nacharbeiten oder man kauft bei Kedo (www.kedo.de) für gut sechs Euro gleich einen neuen.

So, wenn alle Schrauben an der Kontaktplatte fest sind, den Motor am Polrad drehen, bis der Unterbrecher komplett geöffnet ist. Der Abstand sollte zwischen 0,35 und 0,45 Millimeter betragen – wenn nicht, einfach nachstellen.

Dann beginnt die eigentliche Einstellung. Bei der statischen Einstellung wird Zigarettenpapier oder eine feine 0,03-Millimeter-Fühlerlehre zwischen die Kontakte geklemmt. Bei Erreichen der F-Markierung

Schon zu Lebzeiten wurde der XT-Kult geschürt, zumal 1979 die Honda XL Konkurrenz machte

1980 war das letzte Jahr mit lackiertem Stahltank, dann kamen die Alu-Tanks in Serie

sollte man das Blättchen gerade so herausziehen können. Natürlich geht auch „statisch": modern mit Batterie und Glühbirne. Angeschlossen an den Plus-Pol und den Unterbrecherkontakt als Masse muss das Lämpchen leuchten und gerade ausgeben, wenn das F an der Markierung ist.

Richtig eingestellt, gewartet und der Kolben auf der richtigen Position, läuft die XT immer an. Oder fast

Jetzt sollte der Motor schon einmal anspringen – aber besser noch einmal dynamisch, also mit Stroboskoplampe kontrollieren. Natürlich brauchen wir auch den passenden Vergaser. Die 27-PS-XT-Modelle wurden mit 32er-Mikuni-Vergaser ausgeliefert. Mit der serienmäßigen 25er-Leerlaufdüse und, sofern der offene Ansaugstutzen montiert ist, mit einer 230er-Hauptdüse funktioniert das Ganze eigentlich ganz

Die frühen Baujahre eignen sich natürlich perfekt für Umbauten. Andere Gabel, Schwinge, Auspuff – ist es technisch okay, sagt auch der TÜV nichts

brauchbar. Bei den ersten Modelljahren 1976 und 1977 wurde eine 30er-Leerlaufdüse verwendet. Wer damit einen offenen Auspuff oder einen Krümmer mit größerem Querschnitt fährt, muss vielleicht auf eine 27,5 Leerlaufdüse umdüsen.

Da Vergaser, oder besser der Gasschieber, auch verschleißen, ist ein anderer Vergaser ein beliebtes und verbreitetes Tuninginstrument. Inzwischen sind die früher sündhaft teuren Flachschieber-Vergaser für jedermann bezahlbar, und wer bisschen mit Luftfilter, Krümmer und Auspuff experimentiert, kommt an einem größeren Vergaser eigentlich nicht vorbei. Doch über Tuning und Wartung braucht man sich bei der XT eigentlich nicht auslassen. Fast überall gibt es einen Freak, und wer über Zugang zum World Wide Web verfügt, hat eh ausgesorgt. Kaum eine Gemeinschaft, oder auf neudeutsch „Community", ist so gut vertreten wie die der XT-Fahrer. Unzählige Foren, und jeder weiß etwas besser, als der andere. Bücher und Reparaturleitfäden gibt es jede Menge, für Anfänger und für Profis. Weit über 25 000 Motorräder wurden allein in Deutschland verkauft, und inzwischen floriert auch ein gutes Geschäft mit dem Import gut erhaltener Modelle aus der ganzen Welt.

Was für die einen eine BMW G/S, ist die XT für die anderen. Der Viertakter ist Kult, alltagstauglich und dennoch etwas ganz besonderes. Und am Kickstarter des Einzylinders trennt sich noch über Jahre die Spreu vom Weizen. □

TECHNISCHE DATEN: YAMAHA XT 500 TYP 1E6, WERTE FÜR TYP 1U6 IN KLAMMERN

Motor: Einzylinder-Viertaktmotor, fahrtwindgekühlt. Bohrung 87 mm, Hub 84 mm, Hubraum 499,4 ccm, Verdichtungsverhältnis 9:1. Leichtmetallzylinder mit Grauguss-Laufbuchse, obenliegende, über Kette angetriebene Nockenwelle. Einlass öffnet/schließt 44 Grad vor OT/68 Grad nach UT, Auslass öffnet/schließt 76 Grad vor UT/36 Grad nach OT. Leistung 24 kW/33 PS bei 6500/min (19,9 kW/27 PS bei 6000/min), maximales Drehmoment 34,4 Nm (3,5 mkp) bei 4500/min. Mikuni-Rundschiebervergaser, Typ VM 34 SS (27-PS-Version: VM 32 SS), Trockensumpf-Schmierung, Ölmenge 2,2 Liter. Kontaktgesteuerte Schwungmagnetzündung, elektrische Anlage sechs Volt

Kraftübertragung: Primärantrieb über geradverzahnte Räder (30/77 Zähne), Mehrscheibenkupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Sekundärübersetzung 16/42 oder 16/44 Zähne. Gangstufen 2,357/1,556/1,19/0,961/0,778. Geschwindigkeit pro 1000/min im fünften Gang 22,6 km/h. Kickstarter

Fahrgestell: Rohrrahmen mit zentralem Oberrohr als Schmierölbehälter, hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, Standrohr-Durchmesser 36 mm, Federweg 195 mm. Nadelgelagerte Schleppschwinge, Gasdruck-Federbeine, Feder fünffach vorspannbar, Federweg 160 mm. Radstand 1420 mm, Lenkkopfwinkel 59,5 Grad (ab 1977: 60 Grad), Nachlauf 135 mm. Drahtspeichenräder mit Leichtmetall-Felgen, Mechanisch betätigte Trommelbremse vorn (Seilzug) und hinten (Gestänge), Trommeldurchmesser 160 respektive 150 mm. Bereifung vorn 3.00-21 auf 1.60er-Felge (ab 1977: 3.25-21 auf 1.85er-Felge), hinten 4.00-18 auf 1.85er-Felge

Maße und Gewichte: Länge 2200 mm, Höhe (Oberkante Instrumente) 1130 mm, Breite 880 mm, Bodenfreiheit (unbelastet) 240 mm, Sitzhöhe 830 mm. Gewicht (vollgetankt, mit Bordwerkzeug) 155 kg, Achslast vorn/hinten 67,5/ 87,5 kg, zulässiges Gesamtgewicht 319 kg. Fassungsvermögen des Kraftstoffbehälters 9 Liter einschließlich Reservemenge (etwa 2 Liter)

NUR FÜR GROSSE

Bildschön und einzigartig: Wer sonst noch eine Solo-Maschine mit RT18-Rahmen kennt, darf sich gerne melden

Lang und hoch – so waren sie, die Wasp-Solo-Maschinen Anfang der achtziger Jahre. Vielleicht war das der Grund, weshalb Meinhold Müller so lange mit dem Bau seiner WASP-YAMAHA XT 500 gewartet hat

TEXT: ANDREAS GÜLDENFUSS FOTOS: MAREIKE STERNBERG

Über das moderne Plastik an der Front lässt sich streiten, aber die Wasp ist ein wunderschöner Geländesportler geworden

Knapp dreißig Jahre hat Meinhold Müller den Wasp-Solo-Rahmen reifen lassen, bis er sich an die Restauration gewagt hat – da kann man sich ungefähr vorstellen, wie das gute Stück ausgesehen haben muss. Wer sich Anfang der achtziger Jahre für knapp 3000 Mark einen Wasp-Rahmenkit bei Hermeling in Freilingen oder Zabel in Urbach kaufte, tat das nicht ohne Grund – eine komplette XT 500 kostete damals knapp 5000 Mark. Der Rahmen, besser gesagt das Fahrzeug, das mit dem Kit gebaut wurde, wurde wohl so artgerecht bewegt, dass Müller 1985 nur noch Fragmente erworben hatte.

Dass es sich um einen Geländesportler handelte, war einfach herauszufinden. Erstens kostete der Kit mit Brief ein paar hundert Mark mehr, und außerdem hatte die Fahrgestellnummer eine Erstzulassung. Müller fand das Teil bei einem Teile-, oder besser gesagt, Schrotthändler und konnte zuerst mit geschultem Blick nur die Umrisse des XT-Motors erkennen. Der Rahmen samt Motor waren wohl im Weg, als der Besitzer seine Garage mauerte oder das Haus verputzte, denn er war so voller Mörtel, dass er locker zehn Kilo mehr wog als original.

Anschließend lag das gute Teil lange im hintersten Winkel der Werkstatt, doch Meinhold, stets daran interessiert schöne Rahmen für Umbauten zu kaufen, wollte noch nicht ran. Erst als sein Freund und Gespannfahrer Adolf Lantelme den Bau des Wasp-Gespanns forcierte, fing Müller wieder an, sich für das Solo-Fahrgestell zu interessieren. Und das Teil war gar nicht so uninteressant, oder auf jeden Fall ziemlich selten. Im sauber verlöteten Fahrgestell steckte ein Yamaha XT 500-Motor, so viel war klar, doch für die Aufnahme wurden speziell gefräste Halterungen benötigt. In alten Testberichten und Unterlagen wird davon berichtet, dass der Rahmenkit sowohl für die XT als auch die Honda XL 500 passen sollte. Doch die Rahmen sahen alle anders aus: Normalerweise baute Rhind-Tutt Doppelschleifenrahmen mit zentralem Rückgratrohr, egal ob für Yamaha, Honda, Norton, Triumph oder BSA. Auch die DELO oder Tweesmann waren so konstruiert und verfügten über doppelte Unterzüge ab dem Steuerrohr.

An Müllers Rahmen, natürlich mit integriertem Öltank, geht ein zentrales Rohr bis zur Höhe des Getriebes, und erst ab dort folgen die zwei Unterzüge und die Motorbefestigungen. Laut Recherche nach verschiedenen Rahmentypen gab es den RT1-Grasbahn-Rahmen. Der RT2 war das erste Gespann- und der RT3 der erste Solo- oder auch Scrambler-Rahmen, der schließlich auch den Namen Wasp prägte. Müllers XT-Rahmen hat die Bezeichnung RT 18 und wurde im Juli 1980 das erste Mal zugelassen. Ob er allerdings schon früher ohne Straßenzulassung im Motorsport eingesetzt wurde ist unbekannt, der Zustand fünf Jahre später lässt allerdings darauf schließen.

Nachdem alles zerlegt und gesäubert war, war der Wiederaufbau gar nicht so schwer. Von der Verarbeitung gab es keine Mängel. Saubere Hartlötverbindungen, wohin das Auge blickt. Keine Risse und nichts verbogen, das Reynolds-Rohr kommt von der Festigkeit an das heute verwendete Chrom-Molybdän heran, war aber seinerzeit einfacher zu verarbeiten. Außerdem musste man zum anschließenden Verlöten die Rohre nicht so genau vorarbeiten, um am Ende doch exakte Nähte zu bekommen. Gabel und Räder entlieh sich Meinhold Müller von einer YZ 490 – ursprünglich waren vermutlich Maico- oder KTM-Teile verwendet worden. Beim hinteren Dämpfer

Nette Details sauber verarbeitet – da freuen sich das Auge und der Besitzer

Der Motor ist im Großen und Ganzen original – vielleicht bekommt er einmal mehr Hubraum und Leistung

Der Krümmer wurde ganz klassisch aus 45er-Edelstahlrohr gebogen, der Alu-Tank ist original und wurde entsprechend restauriert

Der Luftfilterkasten aus Leichtmetall sowie die Fußrasten und der Bremshebel mussten neu gefertigt werden

kamen wie beim Original Bilstein-Gasdruck-Dämpfer zum Einsatz.

Natürlich war auch bei der Solo-Wasp vom ursprünglich vernickelten Rahmen und den Zubehörteilen nicht mehr viel übrig. Bei den Kunststoffteilen setzte er etwas moderne Akzente, was der Wasp-XT aber ganz gut steht. Ob ursprünglich Tank und Sitzbank von Maico übernommen wurden, ließ sich nicht mehr herausfinden. Müller beschloss, einen Wasp-Leichtmetall-Tank zu verwenden und die Sitzbank samt Unterteil selbst zu bauen. So hatte er keine Scherereien beim Lackieren. Der Tüftler entwickelte seine eigene CI für die Wasp-Aufbauten: Rot beschichteter Rahmen und weiße Kunststoff-Teile – früher waren die Maschinen gerne rot, doch dem Yamaha-Mann hat diese Kombination besser gefallen. Fahrwerkstechnisch, oder besser gesagt geometrisch, wurden der Wasp natürlich beste Enduro-Gene in die Wiege gelegt. Und zwar Enduro in den achtziger Jahren, kein Langstrecken-Moto Cross wie heute. Damals ging es noch querfeldein über Steine, Wurzeln und Baumstämme und nicht nur dreimal um die Cross-Strecke. Geradeauslauf war in solchem Terrain überlebenswichtig, zumal die Maschinen damals doch noch ein paar Kilo mehr auf den Rippen hatten. Der lange Radstand, der flache Lenkkopfwinkel und der große Nachlauf verliehen der Wasp das typische Fahrverhalten zu der Zeit: stur geradeaus.

Zum Geländefahren reicht die Ausstattung auch heute noch allemal, der Federweg ist ausreichend, und die Traktion tadellos. Erst wenn die Strecke schneller und die Sprünge weiter werden, vermisst man vielleicht ein progressives Hebelsystem. Vermutlich hat diese Entwicklung der damals sehr teuren Wasp den Garaus gemacht, denn sie ging schnell vorwärts, und besonders die Einzylinder wurden wendiger und leichter.

Dass die Wasp so lieblos ausgemustert wurde, war Müllers Glück, heute ist die Solo-Maschine ein gefragter Klassiker und ein Stück Kulturgut. Vielleicht schaffen wir es ja bald nach Beverungen und können uns von den Fahreigenschaften von Müllers Fuhrpark überzeugen. Falls nicht, lange wird es nicht dauern, bis die Gefährte bei Klassik-Veranstaltungen gesichtet werden, und solche Exoten, noch dazu in so einem Zustand, sind eine Bereicherung für jede Veranstaltung. □

TECHNISCHE DATEN: WASP-YAMAHA XT 500

Leistung: 33 PS (24 kW) bei 6500/min, maximales Drehmoment 34 Nm bei 4500/min

Motor: Einzylinder-Viertaktmotor, fahrtwindgekühlt, Zwei über Kette angetriebene Ventile pro Zylinder, ohc. Bohrung x Hub 87 x 84 mm, Hubraum 499 ccm, Verdichtung 9,1. Trockensumpfschmierung. Mikuni-Rundschiebervergaser VM 34SS. Kickstarter. Fünfganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette. Elektrische Anlage 6 Volt

Fahrwerk: Gelöteter Doppelschleifen-Rahmen mit integriertem Öltank im Brustrohr. Showa-Telegabel, ∅ 43 mm. Federweg 300 mm. Hinten Stahlrohrschwinge mit Stereofederbein. Federweg 270 mm. Bereifung vorn 90/90-21, hinten 140/80-18. Trommelbremse Duplex vorn, ∅ 130 mm, Trommelbremse Simplex hinten, ∅ 150 mm. Lenkkopfwinkel keine Angabe, Nachlauf keine Angabe, Radstand 1545 mm, Sitzhöhe 995 mm. Tankinhalt 11,5 Liter

Kontakt: Motorrad Müller, Kasseler Straße 11, 37688 Beverungen, Telefon (05273) 35670 www.motorrad-mueller.net

Viertakttraum: Meinold Müller montierte 1979 einen getunten XT-Motor in den modifizierten Moto Cross-Rahmen einer 250er-Maico

DREIRAD

Es gibt Leute, die bekommen nie genug – irgendwann reichten Meinhold Müller, genannt Shorty, nicht einmal mehr zwei Räder und er baute ein WASP-YAMAHA XT 500-GESPANN

TEXT: ANDREAS GÖLDENFUSS FOTOS: MAREIKE STERNBERG

Schöner als vor 30 Jahren:
Die neu aufgebaute und mit zeitgenössischen Federelementen versehene Wasp-Yamaha XT 500 ist der Knaller – als Crosser und Enduro

Der nach links versetzte Kickstarter war für Meinhold Müller keine große Herausforderung. Der Motor stammt eigentlich von einer SR 500, mit 1,2 Kilogramm größerer Schwungmasse

Böse Zungen behaupten ja, Meinhold Müller wollte nur ein Motorrad bauen, mit dem er im Stand nicht umfällt, falls die Beine zu kurz sind. Doch diese Gerüchte sind bislang unbestätigt. Viel wahrscheinlicher ist, dass „Shorty" so langsam die Herausforderungen ausgehen und sich deshalb dem Dreirad-Projekt widmete. Motorrad Müller in Beverungen gilt seit Jahren als *die* Anlaufstelle schlechthin, wenn es um den klassischen Einzylinder Yamaha XT 500 geht. Bereits 1979 begann Meinholds Karriere als XT-Umbauer, und den Virus ist er bis heute nicht los geworden.

Doch wie gesagt, das Thema XT könnte längst durch sein, denn es gibt eigentlich nichts, was Müller nicht macht oder nicht schon gemacht hat – mit Ausnahme vom Moto Cross- und Enduro-Gespann. Müller ist Sammler und Jäger, es gibt keine Veranstaltung, kein Teilemarkt, auf dem nicht er oder sein Neffe Marcus mit wachsamen Augen durch die Gegend schleicht. Das aktuellste Fundstück ist ein Wasp-Rahmen, und zwar ein seltener, leichter, also einer für Zweitaktmotoren. Robin Rhind-Tutt baut seit 1968 Rahmen für Solo und Seitenwagen als Wasp Motocycles Ltd. Ob der Beiwagen jetzt rechts oder links angeschweißt ist, kann sich der Kunde aussuchen. Wasp Rhind-Tutt war damals zur rechten Zeit am rechten Ort, und mit der Offroad-Legende Mike Guilford wurden die Wasp-Maschinen unschlagbar. Rund zwei Jahrzehnte hielt die Dominanz der Maschinen mit dem sauber verlöteten und vernickelten Rahmen an, bis die Mitbewerber nachzogen. Aber die Jahre, in denen der Seitenwagen-Sport so populär wie nie war, genügten, um Wasp weltberühmt zu machen.

Die meisten alten RT-Rahmen, die man heutzutage findet, wurden aus massiveren Rohren für die Triumph-, Norton- oder die Yamaha XS-Motoren gefertigt, einen halbwegs brauchbaren Zweitaktrahmen findet man selten. Normalerweise wäre es auch relativ unspektakulär, einen leichten, also luftgekühlten Einzylinder in so ein Fahrgestell zu verpflanzen. Denn ein Seitenwagen braucht Leistung, also Zweitakt oder Mehrzylinder, wenn es wirklich vorwärts gehen soll. Doch für einen alten Hasen wie Meinhold Müller ist es natürlich kein Problem, aus dem zahmen und haltbaren Einzylinder ein angemessenes Aggregat für ein Gespann zu bauen. 95 Millimeter Bohrung, Schmiedekolben, Kopfbearbeitung, scharfe

Die ersten Testfahrten mit Fahrer Adolf Lantelme verliefen ohne Komplikationen und machten Lust auf mehr

Nockenwelle, ein feines Pleuel und eine sauber gelagerte, fein gewuchtete Kurbelwelle – und schon zieht die XT mit 600 ccm auch mit zwei Personen beladen souverän durch den Dreck. Für die Frischgasversorgung ist ein 40er-Mikuni-Flachschiebervergaser zuständig, und ein externer Öltank mit zusätzlichem Ölkühler vergrößert das Schmiermittelvolumen auf 3,5 Liter und hält den Motor auch unter stressigen Bedingungen angenehm kühl.

Der Motor war für XT-Müller aber eigentlich nur eine Standardaufgabe, viel spannender war für den passionierten Geländefahrer der Rest des Fahrzeugs, denn schließlich sollte das Gefährt auch funktionieren. Als erstes musste der Motor ins Wasp-Gestell: Der XT-Motor ist klein, ein 500er-Rotax-Zweitakter hat ganz andere Maße, und leider haben die Rotaxe die unangenehme Angewohnheit, den Antrieb rechts und den Kickstarter links zu haben. Bei einem rechts angehängten Boot ist das ganz praktisch, schließlich bleibt ja wenig Platz zum Kicken, wenn da der Passagier weilt – aber bei einer XT ist es doch genau andersherum. Egal, wo ein Müller ist, ist auch ein Weg – dachte sich Meinhold.

Doch der grob zusammengesteckte Wagen brachte schnell massive Startprobleme ans Tageslicht: Ein drittel Weg des Kickstarters, bevor er auf dem Boden des Beiwagens aufschlägt, ist selbst für XT-Profis nicht immer ausreichend. Zum Glück trägt Meinhold seinen Mechanikermeister-Titel nicht umsonst. Eine Welle, Ritzel, Kette, Umlenkung, Aufnahmen, und schon war der Kickstarter von serienmäßig rechts nach links umgebaut – und es funktionierte sogar noch. Bevor es endgültig an die Kür ging, war aber noch ein bisschen Fleißarbeit angesagt. Schließlich sollte ja noch ein Luftfilterkasten aus Leichtmetall eingepasst und geschweißt, so wie ein Krümmer aus 45-Millimeter-Edelstahl-Rohr mitsamt passendem Schalldämpfer gebaut werden. Da das Fahrzeug tatsächlich im klassischen Enduro und Moto Cross eingesetzt werden soll und somit auch eine gewisse Alltags- oder besser Praxistauglichkeit besitzen sollte, wurden alle Lager

Müller liebt technische Herausforderungen. Probleme kennt er nicht – nur die passenden Lösungen

Arbeitsplatz mit Mono-Sound: Für die Saison wird noch ein passender, mutiger Schmiermaxe gesucht

im Fahrgestell auf metrische Nadellager umgebaut, damit es im Falle eines Falles weniger aufwändig zu beschaffen und zu wechseln ist.

Die Wasp-Yamaha XT 500 hat sogar einen Brief und kann auch im Geländesport eingesetzt werden

Als es gespanntechnisch endlich ans Eingemachte ging, stand der erfahrene Classic-Cup-Fahrer Adolf Lantelme mit Rat und Tat zur Seite. Er sorgte dafür, dass die sonstige technische Ausstattung auf Wettbewerbsniveau ist und übernahm die technische Leitung. Um das 21 Zoll große Vorderrad zu lenken, dient eine geschobene, gekröpfte Schwinggabel, die mit edlen, komplett einstellbaren Reiger-Stoßdämpfern versehen wurde. Gebremst wird vorne natürlich ebenfalls adäquat. Zu diesem Zweck wurden eine Nissin-Vierkolben-Bremszange sowie eine 300er Scheibe verbaut – schließlich kommt einiges an Gewicht zusammen, wenn gleich zwei Personen an Bord sind.

Das Hinterrad in 18 Zoll Größe steckt in einer Stahlrohrschwinge und bekam ebenfalls einstellbare Reiger-Dämpfer von Gespannspezialisten aus Holland. Auch hinten bremst der Twinshocker dank Scheibe ganz modern mit hydraulischer Unterstützung. Am Anbau kommt ein ebenfalls Reiger-gedämpftes 16-Zoll-

Meinhold Müller hat und weiß alles für und über die Yamaha XT

Rädchen zum Einsatz – der Schmiermaxe soll es ja komfortabel haben.

Erst nachdem alles, jeder Kotflügel, jede Abdeckung und jede Verkleidung ungepasst war und ihren Platz gefunden hatte, ging es an die Feinarbeit, ans Strahlen, Beschichten und Lackieren – schließlich sollte das Gespann auch optisch etwas hermachen. Natürlich war der Rahmen ursprünglich einmal vernickelt wie alle Rhind-Tutt-Rahmen, doch nach dem Umschweißen und rund dreißig Jahren im Einsatz war pulverbeschichten einfacher. Beim Um- und Anbau der Motorhalterungen musste man besonders vorsichtig vorgehen, schließlich wurden die Rahmen früher nicht umsonst gelötet statt geschweißt: Das Reinolds-531-Rohrmaterial aus dem die Rahmen hergestellt sind, ist zwar leicht und stabil, lediglich zu viel Hitze verträgt es nicht.

Vor so großem Können und so viel Präzision musste selbst der TÜV seinen Hut ziehen und dem Fahrzeug, dem bereits 1980 schon einmal ein Fahrzeugbrief ausgestellt worden war, seinen Segen geben. Wobei Enduro die Option ist, Adolf Lantelme ist leidenschaftlicher Sidecar-Cross-Cup-Fahrer.

Die ersten Trainingseinsätze waren jedenfalls sehr vielversprechend und das geringe Gesamtgewicht des Gespanns macht die nur 45 PS des Einzylinders wieder wett. Problematischer ist eher, dass die Fans des klassischen Motorsports ihr Idealgewicht schon lange überschritten haben, und eine unausgewogene Gewichtsverteilung zwischen Fahrer und Beiwagen wirkt sich nicht gerade positiv auf das Fahrverhalten eines Dreirads aus.

Für die bereits gestartete Saison werden also noch furchtlose Schmiermaxen gesucht, die sich an die Seite des Fahrers stellen. Technisch dürfte die Chance auf einen Ausfall relativ gering sein, und auch sonst ist das Gespann mit dem ausgewogenen Leistungsgewicht recht wettbewerbsfähig. Wir sind gespannt auf die ersten Ergebnisse und können es kaum erwarten, das Gespann samt Crew im Einsatz zu sehen – vielleicht steht Meinhold ja doch selbst im Boot. □

Reiger-Gespanndämpfer aus Holland – von der Performance konnte man zu der Zeit, als die Wasp gebaut wurde, nur träumen

TECHNISCHE DATEN: WASP-YAMAHA XT 500

Preis: keine Angabe

Leistung: zirka 45 PS (33 kW) Drehzahl und Drehmoment nicht angegeben

Motor: Einzylinder-Viertaktmotor, fahrtwindgekühlt. Zwei Ventile pro Zylinder, ohc. Bohrung x Hub 95 x 84 mm, Hubraum 595 ccm, Verdichtung 9,1. Mikuni-Flachschiebervergaser, ∅ 40 mm. Kickstarter umgebaut auf die linke Seite. Fünfganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Stahlrohrrahmen mit zentralem Oberrohr als Schmierölbehälter und rechts angebautem Seitenwagen. Geschobene, gekröpfte Schwinggabel mit Reiger-Stereo-Dämpfer, voll einstellbar, Federweg nicht angegeben. Hinten Stahlrohrschwinge mit Reiger-Stereo-Dämpfer, voll einstellbar, Federweg nicht angegeben. Seitenwagwen Reiger-Dämpfer, voll einstellbar, Federweg nicht angegeben. Bereifung vorn 90/90-21, hinten 140/80-18, Seitenwagen 3.25-16. Einscheibenbremse vorn, ∅ 300 mm, Scheibenbremse hinten, ∅ 260 mm

Kontakt: Motorrad Müller, Kasseler Straße 11, 37688 Beverungen, Telefon (05273) 35670, www.motorrad-mueller.net

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Bauart	1-Zylinder-4-Takt, luftgekühlt
Hubraum (ccm)	499
Bohrung/Hub (mm)	87 x 84
Verdichtung	9 : 1
Max. Leistung	20 kW (27 PS) bei 5.900/min
Max. Drehmoment	37,1 Nm (3,8 mkp) bei 5.100/min
Schmierung	Trockensumpf
Starter	Kick
Getriebe	5-Gang
Kraftübertragung	Kette
Vergaser	VM 32 SS/Mikuni
Lichtmaschinenleistung	12V/3Ah
Zündung	Schwungmagnet

FAHRWERK

Zentralrohr-Rahmen, Telegabel vorn, Schwinge hinten mit 2 Federbeinen.

Federung vorn (mm)	195
hinten (mm)	110

MASSE UND GEWICHTE

Gesamtlänge (mm)	2190
Gesamtbreite (mm)	860
Sitzhöhe (mm)	835
Leergewicht (vollgetankt) (kg)	150
Zulässiges Gesamtgewicht (kg)	319
Kraftstofftankinhalt (Liter)	8,8
Reifengröße vorn	3.25-21-4PR
hinten	4.00-18-4PR
Bremse vorn	Trommel
hinten	Trommel
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	135

Änderungen der Spezifikationen und des Ausstattungsumfanges vorbehalten.

Lieferbare Farben	blau/silber
	schwarz/silber

Stand 1/88

MITSUI MASCHINEN GMBH
YAMAHA DIVISION
Grünstraße 44, D-4005 Meerbusch I
Telefon (02105) 751-0, Telex 85 84 036

YAMAHA

MC-XT500-88E

Meinold Müller heute (l.) und 1980 (o.), als er mit einem XT-Motor in einem Maico-Rahmen Enduro-rennen fuhr.

Jeden Tag Eintopf ...

Wenn ein Motorrad das Attribut »legendär« verdient hat, dann die XT 500. Der »Motorradfahrer« besuchte Meinold Müller, einen Kenner und Könner, der XTs auf der Straße hält und XT-Träume Realität werden lässt.

Verschlafen« ist das erste Adjektiv, das mir in den Sinn kommt, als ich in Blankenau, einem Ortsteil der Kleinstadt Beverungen, ausrolle. »Gemütlich« ist das zweite, das mir einfällt. Mit gefällt das, ich wohne selber in einem 270-Seelen-Kaff und der kontemplativen Konzentration auf die Arbeit ist ein solcher Standort dienlich. »Dass ich hier bin, ist kein Zufall. Ich bin hier im Ort aufgewachsen und verwurzelt; die Arbeit hat mich lange in der Welt herumgeführt. Aber auf Montage konnte ich die vielen Ideen, die ich hatte, nicht prompt umsetzen. Da habe ich es hier doch besser«, spricht Meinold Müller und flitzt wieselgleich zwischen Fräsmaschine, Schraubstock, Ersatzteillager und Hebebühne hin und her. »Ich bin nämlich gelernter Maschinenbauer, war als junger Hüpfer sogar 1979 NRW-Landessieger im Maschinenbau. Die Meisterprüfung als Zweiradmechaniker-Meister legte ich erst sechs Jahre später ab. Erst seither bin ich ausschließlich Motorradmensch, zuvor habe ich mich mit Hydraulik und Glasschneidemaschinen befasst. Bei der Bundeswehr war ich auch zwei Jahre lang. Aber Motorräder, das war schon immer mein Ding. Den Bazillus hat mir mein acht Jahre älterer Bruder eingeimpft. Der bastelte und schraubte erst an Kreidler und später an NSU. Wir waren fünf Kinder zu Hause, da bekam man kein Fahrzeug von den Eltern spendiert. Wer fahren wollte, musste schrauben. Meine erste Kreidler entstand aus drei Wracks ...«, schmunzelt der Zweiradhändler.

»Und die XT 500?«, frage ich, »welche Rolle spielte dieses Motorrad in Ihrem Leben?« Müller muss gar nicht nachdenken: »Da ich einzylinderverrückt war und Enduro fuhr, fand ich die schon toll, konnte aber mir nicht gleich eine leisten. 1980 transplantierte ich einen XT-Motor in ein Maico-Chassis, das war der Beginn der XT-Bastelei. Überhaupt: Umbauten, das hat mich stets mehr gereizt als Routinetätigkeiten, etwas tüfteln, verbessern und zum Laufen bringen.«

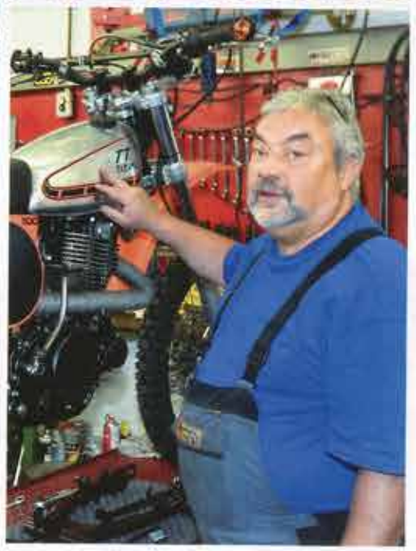
Heute profitieren davon Müllers Kunden. Ganz gleich, ob richtiges Licht, mehr Leistung, besseres Startverhalten, moderne Bremsen, geringere Sitzhöhe oder ein gieriges Handling für den Supermoto-Kurs gewünscht wird: Meinold Müller hat eine Antwort schon parat oder findet eine. Die Konzentration auf dieses Modell macht den Spezialisten zur letzten Instanz in allen Fragen um Yamahas ersten Viertakt-Single. »Die XT war schon vom ersten Tag an ein Objekt für Umbauten oder Verbesserungen und sie lädt förmlich zum Schrauben ein«, erklärt er. »Auch in der Zeit, als Yamaha- und Piaggio-Händler baute ich gern um. Bereits in den 90er-Jahren merkte ich, dass viele XT-Fahrer ihrem alten Eisen die Treue hielten oder sich die alten Zeiten zurückwünschten. Zunächst standen noch keine Restaurierungen an, da diese Motorräder gern und viel gefahren wurden. Vor einigen Jahren zeigte ich verschiedene XT 500 in Kassel auf der Technorama und erhielt einige Tage später eine Anfrage aus Portugal, ob ich eine XT 500 restaurieren könnte und was der Spaß so kosten würde. Wir wurden uns einig und ohne dass ich zunächst sehr darauf abhob, kamen über die offenbar gut vernetzte XT-Gemeinde weitere Aufträge. Heute arbeite ich praktisch nur noch an diesen Motorrädern. Das Tagesgeschäft erledigt ein angestellter Mechaniker, ich widme mich nur den XTs.«

In der Werkstatt warten XT-Motoren auf ihre Restaurierung (o.). Müllers Schauraum lässt das Herz von jedem XT-Fan höherschlagen (u. l.). Auch Rahmen werden dem Geländeeinsatz angepasst (u. r.).

Der Blick in den Schauraum ist eine Wallfahrt wert

Der Blick in den Schauraum zeigt das deutlich. Die Sammlung des 56-jährigen ist eine Wallfahrt wert. Nicht nur durch seine interessanten Umbauten, darunter eine Zweizylinder-XT, mit der er Yamaha-Mitarbeiter und -Sammler in tiefste Verwirrung stürzen kann, sondern auch originale Maschinen jeglicher Baujahre geben sich hier ein animierendes Stelldichein. Und wieder lächelt der Mann vom Weserufer: »Die TT hier ist nicht original, Kenner sehen das am Rahmenheck und der Lasche für das hintere Schutzblech. Das ist nur eine umgestrickte XT!« Da blitzt es wieder auf, das Expertentum, das Müller so einzigartig macht. »Ich freue mich über jeden Kunden, ganz gleich, ob er nur eine Inspektion oder eine Vollrestaurierung möchte. Es ist aber prima, wenn er weiß, was er möchte«, plaudert Müller aus der Schule. Gedanken lesen kann er nämlich nicht, noch nicht.

Text und Fotos: Andy Schwietzer



Es gibt kein Detail, das der XT-Experte nicht erklären könnte (r.). Bringt selbst Yamaha-Mitarbeiter ins Grübeln: XS-400-Motor im XT-Fahrwerk (u.).

DAS REPORTAGE-MAGAZIN
März/April 2
Motorrad ABENTEUER
Deutschlan
5,30 €
Österreich 5,90
Schweiz 10,50
BeNeLux 8,30
Frankreich 7,30
Italien 7,30 €
Spanien 7,30 €
Portugal (cont.
Griechenland 7
Motorrad ABENTEUER
enduroabenteuer

HONDA CRF 1000 L AFRICA TWIN

WÜRDIGER NACHFOLGER?

inkl. TWIN ZUBEHÖR

TEST: KOMPAKT-KAMERAS

6 Motivfänger im Kleinformat

UNTERWEGS IN EUROPA

Estland: Nordische Schönheit

Portugal: Abseits der Norm

GETESTET & AUSGERÜSTET

Navis für den Offroadeinsatz

Aufblasbare Zelte

FERNWEH ABENTEUER

WELTREISE
Globale Selbsterfahrung

SÜDAFRIKA
Touren ganz unten

PROTEKTORENJACKEN
Was können die Schutzzonen?

SINGLE-LIEBHABER

Meinold Müller liebt Einzylinder – besonders die legendäre XT 500. Was dieses Motorrad betrifft, da kann Single-Liebhaber Müller sicher als Kenner und Könner bezeichnet werden. Sein besonderer Ehrgeiz liegt darin, die Eintöpfe fahrbar zu halten. Text und Fotos: Andy Schwietzer.

Verschlafen« ist das erste Adjektiv, das mir in den Sinn kommt, als ich in Blankenau, einem Ortsteil der Kleinstadt Beverungen, ausrolle. »Gemütlich« ist das zweite, das mir einfällt. Mit gefällt das, ich wohne selber in einem 270-Seelen-Kaff und der kontemplativen Konzentration auf die Arbeit ist ein solcher Standort dienlich.

»Dass ich hier bin, ist kein Zufall. Ich bin hier im Ort aufgewachsen und verwurzelt; die Arbeit hat mich lange in der Welt herumgeführt. Aber auf Montage konnte ich die vielen Ideen, die ich hatte, nicht prompt umsetzen. Da habe ich es hier doch besser«, spricht Meinold Müller und flitzt wieselgleich zwischen Fräsmaschine, Schraubstock, Ersatzteillager und Hebebühne hin und her. »Ich bin nämlich gelernter Maschinenbauer, war als junger Hüpfer sogar 1979 NRW-Landessieger im Maschinenbau. Die Meisterprüfung als Zweiradmechanikermeister legte ich erst sechs Jahre später ab. Erst seitdem bin ich ausschließlich Motorradmensch, zuvor habe ich mich mit Hydraulik und Glasschneidemaschinen befasst. Bei der Bundeswehr war ich auch zwei Jahre lang. Aber Motorräder, das war schon immer mein Ding. Den Bazillus hat mir mein acht Jahre älterer Bruder eingeimpft. Der bastelte und schraubte erst an Kreidler und später an NSU. Wir waren fünf Kinder zuhause, da bekam man kein Fahrzeug von den Eltern spendiert. Wer fahren wollte, musste schrauben. Meine erste Kreidler entstand dann aus drei Wracks …«, schmunzelt der Zweiradhändler.

»Und die XT 500?« frage ich, »welche Rolle spielte dieses Motorrad in ihrem Leben?« Müller muss gar nicht nachdenken: »Da ich einzylinderverrückt war und Enduro fuhr, fand ich die schon toll, konnte mir aber nicht gleich eine leisten. 1980 transplantierte ich einen XT-Motor in ein Maico-Chassis, das war der Beginn der XT-Bastelei. Überhaupt: Umbauten, das hat mich stets mehr gereizt als Routinetätigkeiten, etwas tüfteln, verbessern und zum Laufen bringen.«

Heute profitieren davon Müllers Kunden. Ganz gleich ob vernünftiges Licht, mehr Leistung, besseres Startverhalten, moderne Bremsen, geringere Sitzhöhe oder ein gieriges Handling für den Supermotokurs gewünscht werden: Meinold Müller hat die Antwort schon parat – oder findet eine. Die Konzentration auf dieses Modell macht den Spezialisten zur letzten Instanz in allen Fragen rund um Yamahas ersten Viertakt-Single.

»Die XT war schon vom ersten Tag an ein Objekt für Umbauten oder Verbesserungen und sie lädt förmlich zum Schrauben ein«, erklärt er. Auch in seiner Zeit als Yamaha- und Piaggio-Händler baute er gerne um. Bereits in den 90er-Jahren merkte er, dass viele XT-Fahrer ihrem alten Eisen die Treue hielten oder sich die alten Zeiten zurück wünschten. Zunächst standen noch keine Restaurierungen an, da diese Motorräder gern und viel gefahren wurden. »Vor einigen Jahren zeigte ich verschiedene XT 500 in Kassel auf der Technorama und erhielt einige Tage später eine Anfrage aus Portugal, ob ich eine XT 500 restaurieren könnte und was der Spaß kosten würde. Wir wurden uns einig und ohne dass ich darauf abhob, kamen über die gut vernetzte XT-Gemeinde weitere Aufträge«, erklärt Müller seinen Erfolg. Heute arbeitet er praktisch nur noch an diesen Motorrädern. Das Tagesgeschäft erledigt ein angestellter Mechaniker, der Meister selbst widmet sich den XTs.

Der Blick in den Schauraum zeigt das deutlich. Die Sammlung des 56-Jährigen ist eine Wallfahrt wert. Nicht nur durch seine interessanten Umbauten – u. a. eine Zweizylinder-XT, mit der er Yamaha-Mitarbeiter und -Sammler in tiefste Verwirrung stürzen kann – sondern originale Maschinen jeglicher Baujahre geben sich hier ein Stelldichein. Und wieder lächelt der Mann vom Weserufer: »Die TT hier ist nicht original, Kenner sehen das am Rahmenheck und der Lasche fürs hintere Schutzblech. Das ist eine umgestrickte XT!« Da blitzt es wieder auf, das Expertentum, das Müller so einzigartig macht. »Ich freue mich über jeden Kunden, ganz gleich, ob er eine Inspektion oder eine Vollrestaurierung möchte. Es wäre aber prima, wenn er weiß, was er möchte«, plaudert Müller aus der Schule. Gedanken lesen kann er nämlich nicht – noch nicht.

1 Tüfteln und dabei etwas verbessern macht Meinold Müller am meisten Spaß. 2 Dass die XTs beliebte Reisemotorräder waren, daran erinnern die Megatanks. 3 In den 80er Jahren fuhr Meinold Müller auch wettbewerbsmäßig durchs Gelände – manchmal auch in den Graben … 4 Ein Blick in den Showroom in Blankenau offenbart seine große Liebe zum Eintopf.

MITSUI MASCHINEN GMBH
YAMAHA DIVISION
Grünstraße 44, D-4005 Meerbusch 1
Telefon (02105) 751-0, Telex 85 84 036

TECHNISCHE DATEN

MOTOR	
Bauart	luftgekühlter 1-Zylinder-4-Takt-Motor
Hubraum (ccm)	499
Ventilsteuerung	OHC
Ventile	2
Bohrung x Hub (mm)	87 x 84
Verdichtung	9,0 : 1
Nennleistung	20 kW (27PS) bei 5.900/min
max. Drehmoment	37,1 Nm (3,8 mkp) bei 5.100/min
Vergasertyp	Mikuni VM 32 SS
Vergaserdurchmesser (mm)	32
Zündung	Schwungmagnet
Lichtmaschinenleistung (Watt)	145
Batterie	12 V / 3 Ah
Starter	Kick
Kupplung	Mehrscheibenkupplung in Öl
Getriebe	5-Gang
Gangstufen	2.357/1.556/1.190/0.917/0.778
Primärübersetzung	2.567
Sekundärübersetzung	2.625
Sekundärantrieb	Kette
FAHRWERK	
Rahmenbauart	Zentralrohr-Rahmen
Federung vorn	Telegabel
hinten	2 Federbeine
Federweg vorn (mm)	195
hinten (mm)	110
Radstand (mm)	1420
Lenkkopfwinkel	61° 20'
Nachlauf (mm)	127
Bremse vorn	Trommel
hinten	Trommel
Reifen vorn	3.25 - 21 4PR
hinten	4.00 - 18 4PR
ABMESSUNGEN UND GEWICHTE	
Länge (mm)	2190
Breite (mm)	860
Höhe (mm)	1170
Sitzhöhe (mm)	835
Sitzbanklänge (mm)	660
Gewicht (kg)	150
zul. Gesamtgewicht (kg)	319
Tankinhalt (Liter)	8,5
davon Reserve	1,5
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	135
Lieferbare Farbe	blau/silber

Stand 8/89

Sicher Motorradfahren. Darum stets mit Helm, Schutzkleidung und ggfs. mit Schutzhilfe fahren. Zeigen Sie Ihres und partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr. Änderungen der technische Spezifikationen vorbehalten. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem örtlichen Yamaha-Händler.

YAMAHA
3MC-XT500-89E (GNL)

MOTORRAD
Classic
3/2017
www.motorrad-classic.de

Youngtimer | Oldtimer | Szene | Mark

12 Seiten **Reifen-Test**
8 aktuelle Paare für Klassiker

Kleine Boxer ganz groß
BMW R 65 LS

Getestet:
860-cm³-Umbau für R 45 und R 65

Leser bauen selbst
TRIUMPH T150 TRIDENT CAFÉ RACER

Die etwas andere XT
YAMAHA-ENDURO MIT 400er-TWIN

Technik-Highlight
HONDA NR 750 MIT OVALKOLBEN

Kork Ballington erzähl
DIE GESCHICHT DER KAWASAKI KR 500

Booklet zum Herausnehmen: Preisführer für 1000 Maschinen

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,70 € · Schweiz 10,80 sFr · BeNeLux 6,90 €
Dänemark 65,00 dkr · Griechenland 8,20 €
Italien 7,60 € · Spanien 7,60 €
4 190948 605903

Der kompakte Twin macht sich gut als Enduro-Kraftquelle, der Krümmer entstand in Eigenarbeit

Nur mal so

Schon die alten Engländer vereinten Stollenreifen und Reihentwins zu aufregenden Geländegeräten. Hätte Yamaha in den 70ern auch gekonnt, beweist ein schlankes XS-XT-Zwitterwesen.

Text und Fotos von Fred Siemer

Eigentlich schraubt Meinold Müller ebenso brav wie begnadet an Yamahas klassischen Halbliter-Singles XT und SR 500 herum. Er tut das in einem netten Weiler am Weserufer, der zwar nicht unbedingt weltentlegen genannt werden möchte, aber auf Fremde so wirkt. Weil die B 83 an Blankenau elegant vorbeikurvt, verströmt die Dorfstraße beinahe altmodische Ruhe und kann gemächlich überquert werden, wenn zweimal wöchentlich vor Müllers Motorradladen der Bäckerwagen parkt. Aufgrund dieser zentralen Versorgungsfunktion kriegt natürlich jeder mit, was Meinold da eigentlich treibt. Selbst der Revierförster, und anlässlich eines Broterwerbs folgerte der Grünrock denn auch messerscharf, dass so eine XT 500 bestens tauge, um Mann, Dackel und Gewehr gemütlich an den Hochsitz zu karren.

Wenn, ja wenn da nicht die Startprozedur wäre. Dieses Kicken, Kicken, Kicken, vor allem in warmem Betriebszustand. Und nein, er wollte auch nicht glauben, das sei einfach nur Gewöhnungssache. Darüber konnte Meinold zunächst nur den Kopf schütteln. Dann dachte er nach – und musste wieder schütteln: Irgendwie hatte dieser Waidmann doch recht, der eine Enduro einfach als praktisches und komfortables Arbeitsgerät nutzen wollte. Ohne E-Starter? Auch viele Frauen und andere nicht männertümelnde, aber freiheitsliebende Menschen hätten so was garantiert begrüßt. Yamaha

Die Armaturen stammen von der XT 500, der Rucksack-freundliche Tank dagegen von der XS 360

Im Rahmendreieck wäre es für eine Airbox eng geworden, die K&N-Filter jedoch passen prima

Erstaunlich, wie „serienmäßig" dieser Eigenbau ausschaut. Die XT- und XS-Komponenten harmonieren perfekt und verströmen typische Enduro-Leichtigkeit

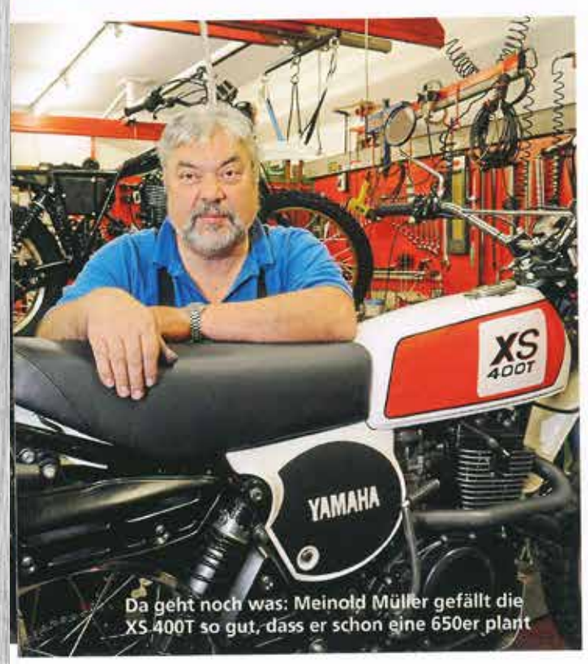
hatte mit der Fixierung auf anzukickende Einzylinder echt einige Kunden liegengelassen. Ohne Not. Den sichtbaren Beweis würde er über das Winterhalbjahr 2012/2013 bauen. Nur mal so, aus Spaß.

Als Antrieb einer freundlichen Enduro bot sich der ohc-Twin aus Yamahas 70er-Jahre-Mittelklasse an. Dieser 360, ab 1978 dann 400 cm³ große Gegenläufer überzeugt mit ordentlichem Antritt, dreht tapfer – nicht übermütig – an die 9000 Touren hoch und besticht mit unerschütterlicher Robustheit. In Deutschland leistete er grundsätzlich 27, andernorts sorgte eine andere Nockenwelle für respektable 38 PS. Auf jeden Fall genug, um ein leichtes Wandermotorrad anzutreiben. Schnell fand sich eine zerlegte, billige XS 400, im eigenen Fundus lag sogar noch eine „scharfe" Nockenwelle herum. „Im XS 400-Cup hatten die Motoren natürlich offene Leistung", erzählt Meinold, „da kommt das Ding her." Na dann: Rund um das Ding baute er den innerlich überraschend gut erhaltenen Motor komplett neu auf und lackierte ihn mattschwarz. Dann kehrte das Triebwerk zurück in die vertraute Schleife des XS 400-Rahmens. Das angeschweißte und leicht modifizierte Rahmenheck jedoch steuerte eine Unfall-XT 500 bei, weshalb dann auch deren Kotflügel, Sitzbank und Seitendeckel montiert werden konnten.

Die ebenfalls leicht modifizierte XT-Schwinge stützt sich wie gewohnt mittels zweier Federbeine ab, vorne arbeitet eine originale XT-Gabel, und selbstverständlich stammen Räder nebst Bremsen ebenfalls aus der Enduro. Die Elektrik – 12 Volt, na klar – wurde neu gestrickt, zum Schluss kam ein XS-Tank oben drauf. „Von der 360er, der ist noch etwas schmaler als von der 400er", verrät Meinold. Lackiert hat er das Teil im Look der 78er-XT, und weil obendrein selbst Instrumente, Spiegel, sogar das Zündschloss jenen der Enduro entsprechen, sieht das Endergebnis irritierend serienmäßig aus. In Meinolds Showroom jedenfalls, umringt von vielen XT 500 aller Jahrgänge, fällt der von ihm XS 400T getaufte Zwitter keinesfalls aus dem Rahmen. „Die meisten merken gar nicht, dass die was Besonderes ist", grinst der Erbauer. Manche schon, darunter der damalige Yamaha-Gebietsvertreter. „Was hast'de da denn stehen", wollte er von Meinold wissen. Der lässt ja nichts aus und hat ungerührt geantwortet: „Na, siehst du doch: 'ne Zweizylinder-Enduro. Die gab's nur in Amerika." Sein Besucher kratzte sich verdutzt die Stirn, da schob Meinold nach: „Nur'n paar Jahre, so Ende der 70er." Die Erleichterung war dem Yamaha-Profi anzusehen: „Okay, das war vor meiner Zeit."

Dem Mann sei verziehen, denn selbst der um einen linken Bogen ergänzte XT-Krümmer – „Irgendwie die heikelste Übung bei der Sache" – ist Meinold Müller bravourös gelungen. Neben dem rechten Zylinderfuß vereinen sich die beiden elegant geführten Rohre und münden dann

Da war doch was? Genau, erst der umfunktionierte Killschalter verrät diesen Eigenbau



Da geht noch was: Meinold Müller gefällt die XS 400T so gut, dass er schon eine 650er plant

Bald herrscht reine Leichtigkeit. XT-Fahren: Nie mehr, als man braucht, und darum so viel

DATEN

Yamaha XS 400T

Motor: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertaktmotor, je zwei im Kopf hängende Ventile pro Brennraum, über eine obenliegende Nockenwelle und Kipphebel betätigt, zwei 34er-Mikuni-Vergaser, zwei K&N-Luftfilter, Eigenbau-Zwei-in-eins-Krümmer, Yamaha XT 500-Endschalldämpfer, Nasssumpfschmierung, 391 cm³, ca. 38 PS bei 8500/min, ca. 32 Nm bei 7500/min

Antrieb: Primärtrieb über Zahnräder, Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Sekundärtrieb über Kette

Fahrwerk: Einschleifenrahmen aus Stahlrohr mit gegabeltem Unterzug, Hauptrahmen von Yamaha XS 400, angepasster Heckrahmen von Yamaha XT 500, vorn XT 500-Telegabel, hinten angepasste XT 500-Zweiarmschwinge aus Stahlrohr mit Federbeinen, Reifen vorn 3.00 x 21, hinten 4.00 x 18 auf Leichtmetall-Flachschulterfelgen, Simplex-Trommelbremsen, vorn Ø 160 mm, hinten Ø 150 mm

Maße und Gewichte: Tankinhalt 11 l, Trockengewicht zirka 165 kg

Kontakt: www.motorrad-mueller.net

im normalen XT-Endtopf. „Jetzt mach mal an", drängelt der Chef, und da, endlich, offenbart sich doch ein verräterisches Detail. Der Starterknopf ist ein umfunktionierter Engine-stop-Schalter aus einem Roller. Trotzdem springt Meinolds XS 400T natürlich sofort an – elektrisch! Brav und sonor blubbert sie vor sich hin. Aufsitzen. Die Rasten liegen etwas höher als bei der XT 500, der Schalthebel etwas zu dicht davor. Kleine Anpassungsprobleme, leicht zu ändern.

Der Erste rastet sauber ein, leichtgängig heben die beiden Mikunis ihre Schieber. Und dann? Überraschung...!!! Das klingt nämlich nicht langweilig. Und zwar keineswegs nur wegen der montierten K&N-Luftfilter. Nein, dieses kernige und rasch anschwellende, dabei nie lästige Twin-Gestampfe passt prima zu Breitlenker und Stollenreifen. Nicht so fetzend kämpferisch wie bei den englischen Gleichläufern, dennoch mutig. Aufgeregter jedenfalls als der XT-Single. Schon muss der Zweite rein, Dritter, Vierter. Au rollen aus Blankenau. Schnell rauf auf c umliegenden Höhen. Sechs Gänge bie das prima Getriebe an, der letzte taugt l der hier gewählten Übersetzung nur f die Ebene und für Gefälle, am besten, m lässt die Stollen-XS einfach im Viert und Fünften laufen. Klar, sie braucht h here Drehzahlen als eine XT, mehr Scha vorgänge. Runde zehn Newtonmeter w niger Drehmoment fordern ihren Trib und verlangen eine andere Art, mit d

Motorrad zu wandern. Etwas zugewandter, wacher. Oder fehlt nur die Übung? Der Single ist direkter, meldet mit unwirschem Ruckeln, wenn er einen tieferen Gang braucht, mit wirkungslosem Hecheln, wenn nach oben nichts mehr geht. So ein kleiner Reihentwin dagegen, der schnurrt immer, im Drehzahlkeller wie im Oberstübchen, schiebt aber unter 4000/min nicht wirklich den Berg rauf.

Dafür muss das Gefühl erst wachsen. Als es sich einstellt, drei, vier Hügel später, herrscht die reine Leichtigkeit. XT-Fahren eben, trotz der zehn, fuffzehn Kilo Mehrgewicht. Nicht mehr, als man braucht, und darum so verdammt viel. Handling und Komfort auf gehobenem Niveau, Bremsen: na ja, Geradeauslauf: dito. Na und? Das flutscht alles und macht Laune, und dann, nach dem Ampelstart, zack, bleibt der Motor stehen. Na und? Ein Druck auf den Roller-Killschalter, schon geht es weiter. Bald gerät Blankenau wieder ins Visier. „Na? Und?", will Meinold wissen. Die Antwort fällt nicht schwer: Waidmannsdank für die prima Idee. Aber unten etwas mehr Druck, bitte. „Ja", frohlockt der Meister, „so mit XS 650-Motor, ne? Hab ich auch schon dran gedacht."

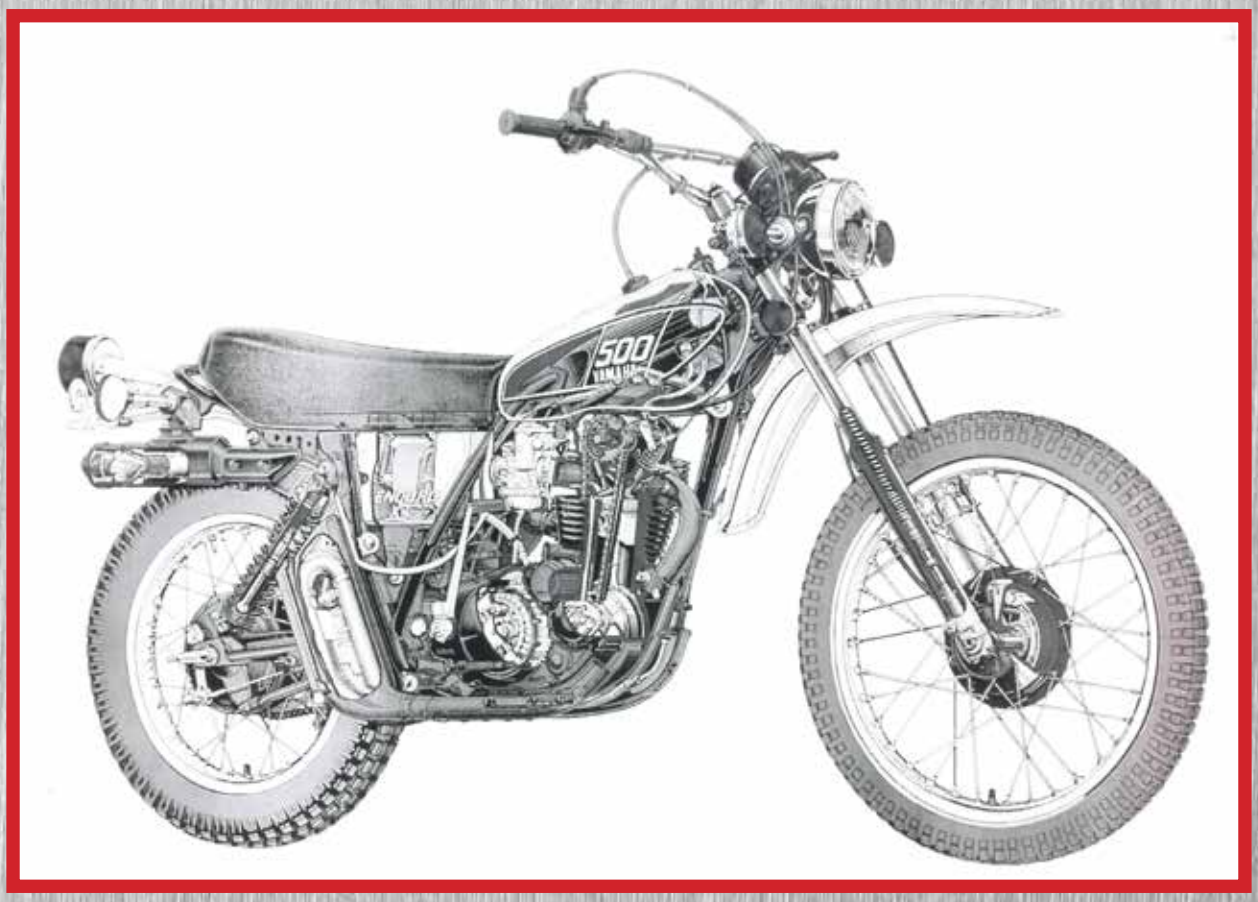
Selten ging eine Versuchsfahrt einvernehmlicher zu Ende. Sogar die Frage, was den Förster aktuell zum Jagen trägt, konnte noch zufriedenstellend beantwortet werden. Eine SR 400. Mit Kickstarter. „Aber auch mit elektronischer Zündung. Die kriegt jeder an." Sagt Meinold. □

XT Geschichte!

XT (sprich Ickstee): Enduro-Geheimsprache, sprachwissenschaftlich noch weitgehend unerforscht. X soll Cross bedeuten, T dagegen gilt als Abkürzung für territory, Gelände. Zusammengenommen steht XT also für „kreuz-und quer durch die Flora“ (lateinisch). Es ist der Name der Ur-Enduro, wobei Enduro wiederum spanisch ist und soviel heißt wie „Hart im Nehmen“.

(Quelle: Erforschung durch Olaf & Andrea.)

XT 500



Motorrad Müller

Kasseler Str. 11 · 37688 Beverungen
Tel 05273 35 670 · Fax 05273 35 671
motorrad-mueller@t-online.de