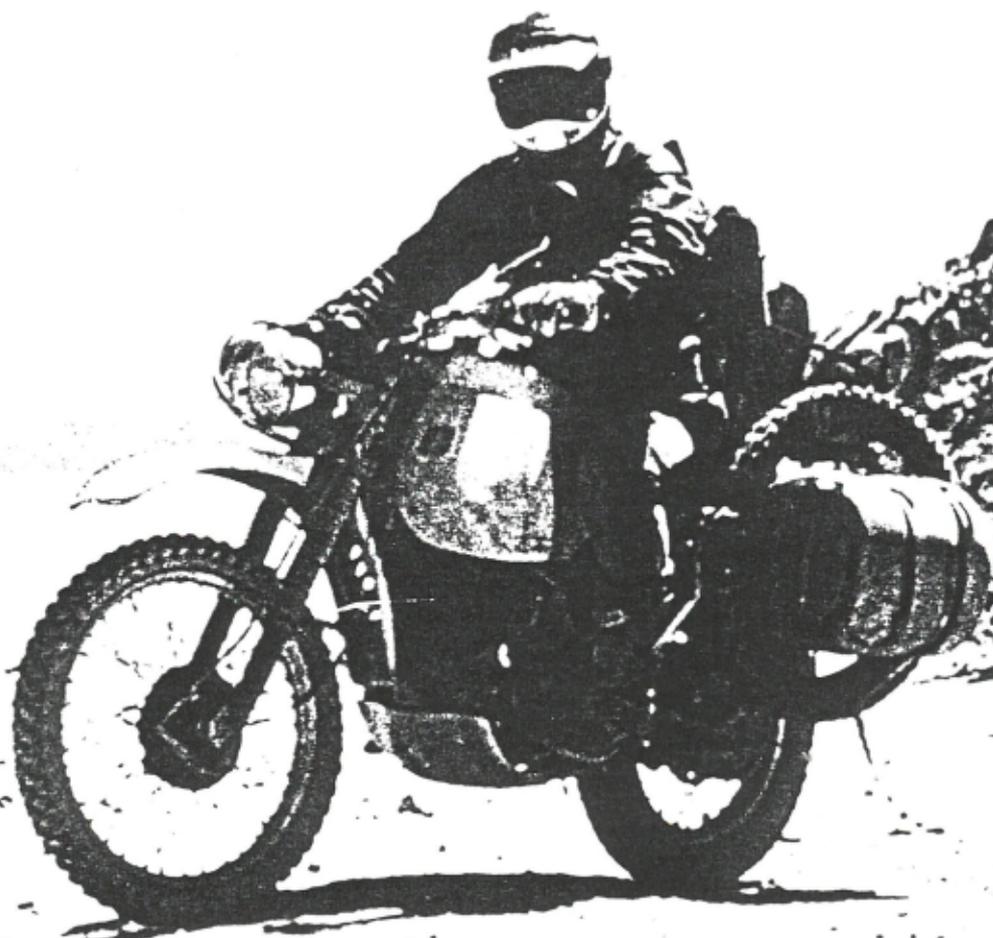


XT 500 INFO



VORWORT

HALLO!

In der Hand haltet Ihr gerade die erste Ausgabe der XT 500-Info. Sie ist das Resultat einiger Tee-Stunden.

Ihr werdet Euch sicherlich fragen, warum jetzt die XT 500-Fahrer auch schon ein eigenes Info-blatt verbreiten.

Grund: Unsere Spezie stirbt langsam aus. Nachdem die XT 500 leider nicht mehr neu zu erstehen ist, gibt es nur noch gebrauchte Exemplare die gepflegt und verstanden werden möchten.

Wir sind Fans dieser Ur-Enduro und möchten mit diesem Blatt und der XT 500-Initiative bewirken, daß die XT 500-Fans/Fahrer/Fahrerinnen einen Wirkungskreis erhalten.

Wie Ihr sicherlich in der Fachpresse (KRADBLATT etc.) gelesen habt, möchten wir, daß diese XT 500-Info von Euch mitgestaltet wird.

Mehr dazu am Ende des Infoblattes.

Viel Spaß beim Lesen

Die Redaktion

Und so hat alles angefangen mit der

XT 500 Initiative Norddeutschland.

XT 500 Power

Info

XT 500 Initiative Norddeutschland
1. Clubinfo

Hamburg, den 25.10.91

So liebe Freunde,

ich glaube es wird langsam Zeit, eine lockere Verbindung zwischen uns XT-Fahrern herzustellen. Wie sich die Sache entwickeln wird, hängt natürlich von Euch ab. Mir geht es zunächst um die Initialzündung.

Vorstellbar für mich wäre ein monatliches Info-Blatt, dessen Inhalt sich mit allem beschäftigen darf, was irgendwie mit XT zu tun hat. Z. B. Reiseberichte/Erfahrungen, geplante Tourenvorhaben, Kontakte zu XT-Fahrern im In- und Ausland, Mitwohngelegenheiten für XT-Fahrer auf Tour, Schraubererfahrungen, Teile Angebote/Gesuche von/an priv., Sommerfeste und XT-Treffen und vieles mehr.

Schreibt mir auf, was Euch hierzu einfällt und ich werde möglichst vieles hiervon in der 2. Clubinfo veröffentlichen.

Dieses Schreiben war der Auslöser für die Gründung der XT 500 Initiative Norddeutschland und wurde von Ralph Dierksen verschickt. Die Reaktion darauf war sehr schlecht, so daß Ralph die Flinte ins Korn schmiss. Wir denken aber, daß es ein Anfang war, den es weiterzuentwickeln gilt.

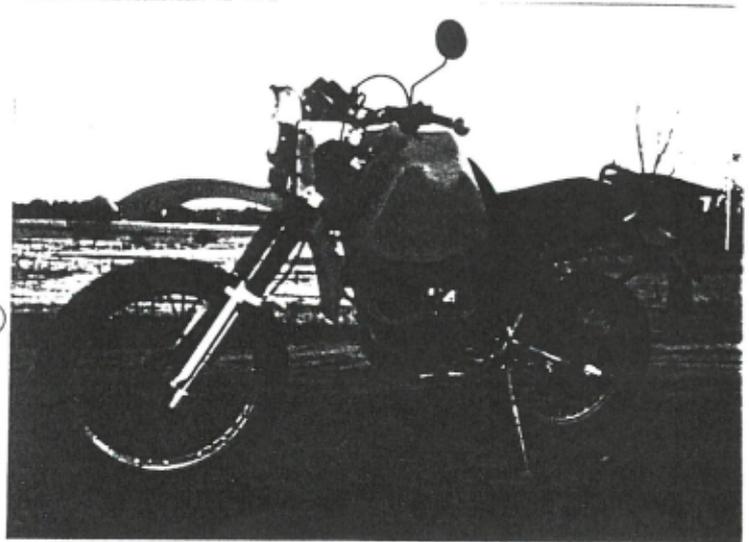
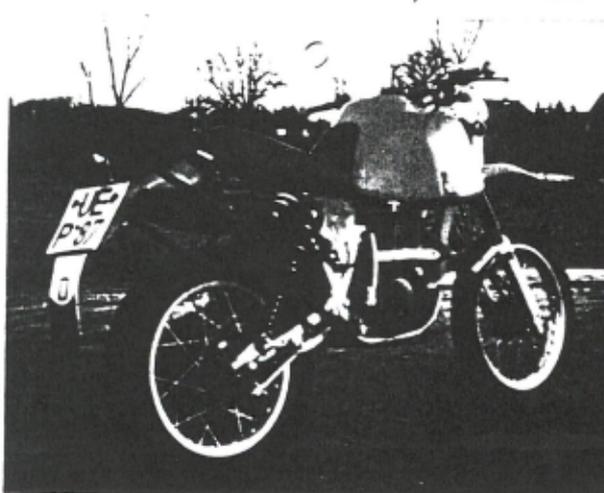
Danke Ralph (die ked.)

oder

ein Eigenbau auf XT 500 entsteht

Geschafft! Ich halte den Fahrzeugbrief in den Händen und kann es noch gar nicht fassen. Zwei Jahre Schrauberei sind beendet. Vor mir steht mein Traum von einer ganz anderen XT. es ist eine USP, d.h. Ulrich-Schulz-Produkt/die erste. Angefangen hat alles 1988 mit Vorgesprächen beim TÜV in Lüneburg (Dank an Dipl.Ing Meyer). Diese Gespräche steckten ganz schnell die Grenzen des Machbaren ab. Ich kaufte einen neuen Rahmen(XT 500) und ließ beim Händler die TP-Nummer (gibt es beim TÜV für Eigenbauten) einschlagen. Dann wurde der Rahmen gesandstrahlt, mit Zink spritzverzinkt und bei einem Bekannten lackiert. Dann begann der Aufbau. Über einen Freund in Holland kaufte ich bei White

lower eine 4054er Upside-Down-Gabel mit Gabelbrücken und Bremstromme gegenhalter. In die Gabelbrücken wurde der Lenkkopf einer XT 500 eingearbeitet. Ich baute die Gabel mit Kegelrollenlagern ein und fertigte aus einer KTM 600 GS-Vorderradnabe mit Duplex-Trommelbremse, dicken KTM-Speichen und einer XT 500 Vorderradfelge ein Vorderrad. Das Problem des Tachoantriebes (es wurden XT 500 Tacho und Drehzahlmesser angebaut) wurde mit einem Tachoantrieb und einer extra angefertigten Tachowelle gelöst. Nach dem Anbau eines Tomaseali-Alu-Lenkers mit Ochsenaugen und originalen Hebelarmaturen sah die Fahrzeugfront schon sehr gewaltig aus. Das XT 500 Hinterrad wurde mit einer längeren Chromo-Schwinge (Wunderlich)eingebaut. 410er Bilstein-Stoßdämpfer sorgen für die Hinterradfederung. Für diese Stoßdämpfer wurden besondere Stoßdämpferaugen gefertigt. (Über diese Verbesserung bringen wir in einer der nächsten Infos einen besonderen Bericht) Ich hatte dann das Glück einen nagelneuen 12 Volt-XT 500-Motorkauf zu können, der gleich mit einer Doppelzündung (wunderlich) und anderen Ventileinstellschrauben ausgestattet wurde. Um eine bessere Motor-

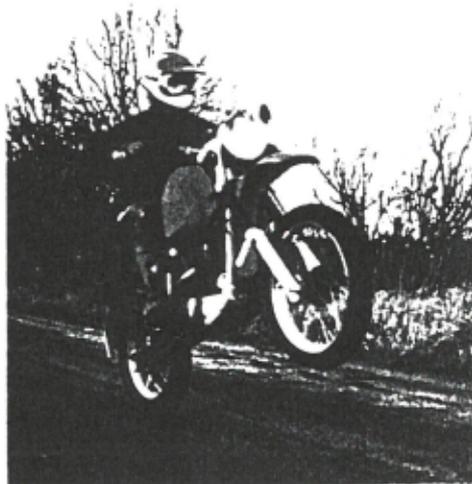


kühlung zu erreichen baute ich unter dem Scheinwerfer einen großen Oelkühler an, dem ein Thermostat vorgeschaltet ist. So erreicht die Oeltemperatur selbst im Hochsommer bei Dauervollgas nie mehr als 90 Grad (gemessen mit RR-Oelthermometer von WUNDERLICH). Original Vergaser mit 220er Düse, Luftfilterkasten und 20KW-Ansaugstutzen sorgen für das richtige Gemisch. Die Elektrik war dann eine Sache für sich. Mit einem Bekannten wurde der Kabelbaum selbst gewickelt, dann alle Anschlüsse angelötet und verlegt. Mit originalem Zündschloß, Schaltereinheit am Lenker, Spannungsregler, 12-Volt-Batterie, einem

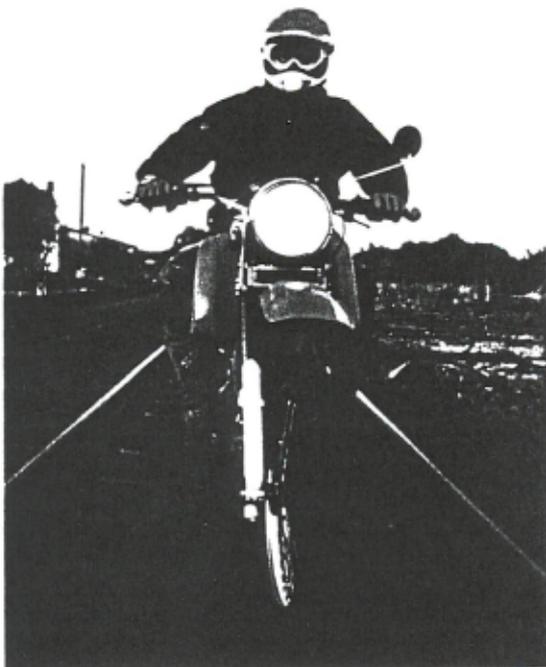
Scheinwerfer der SR 500 und einem selbst gebautem Rücklicht ist die Elektrik zusammengestellt. Mit dieser Ausstattung sind Fahrten bei Dunkelheit die wahre Freude. Da ich einen möglichst großen Tank wollte, kaufte ich den 33l Acerbis-Kunststofftank mit besonderer Halterung bei WUNDERLICH. Durch die Tankausbuchtungen hat man keine Probleme mit der dicken Gabel bei eingeschlagenem Lenker.

Eine alte Sitzbank wurde von mir umgebaut und von einem Bekannten neu bezogen. Vorder- und Hinterradkotflügel sind aus dem Zubehör, die Seitendeckel original XR 500. Der Seitenständer mußte wegen der höheren Bodenfreiheit verlängert werden.

Um den Auspuff vor Rost zu schützen wurde er mit Aluminium flammgespritzt. Ein robuster Gepäckträger wurde auch verzinkt und beschichtet. Ein großer Teil der Schrauben ist aus VA, die, wie die gesamte Bauweise, dem bekannten "Gammel" entgegen wirken sollen. Nach mehreren Probefahrten und einigen kleinen Problemen war dann Termin für die Einzelabnahme beim TÜV in Lüneburg.



Ich rückte mit einem IKW voller Werkzeug und Teilen an, um eventuelle Beanstandungen sofort beheben zu können. Doch alle Angst erwies sich als unbegründet. Ich kam so durch. Ich möchte mich an dieser Stelle bei allen bedanken, die mir bei der Verwirklichung meines Traumes geholfen haben. Jetzt werden sicherlich viele nach den Kosten für diesen Eigenbau fragen: Da ich fast alle Teile neu gekauft habe, haben mich allein die Teile fast 12000,- gekostet. Es ist aber durchaus möglich eine alte XR 500 mit erheblich geringeren Kosten so umzubauen. Wenn ihr Fragen dazu habt, könnt ihr euch ruhig melden.



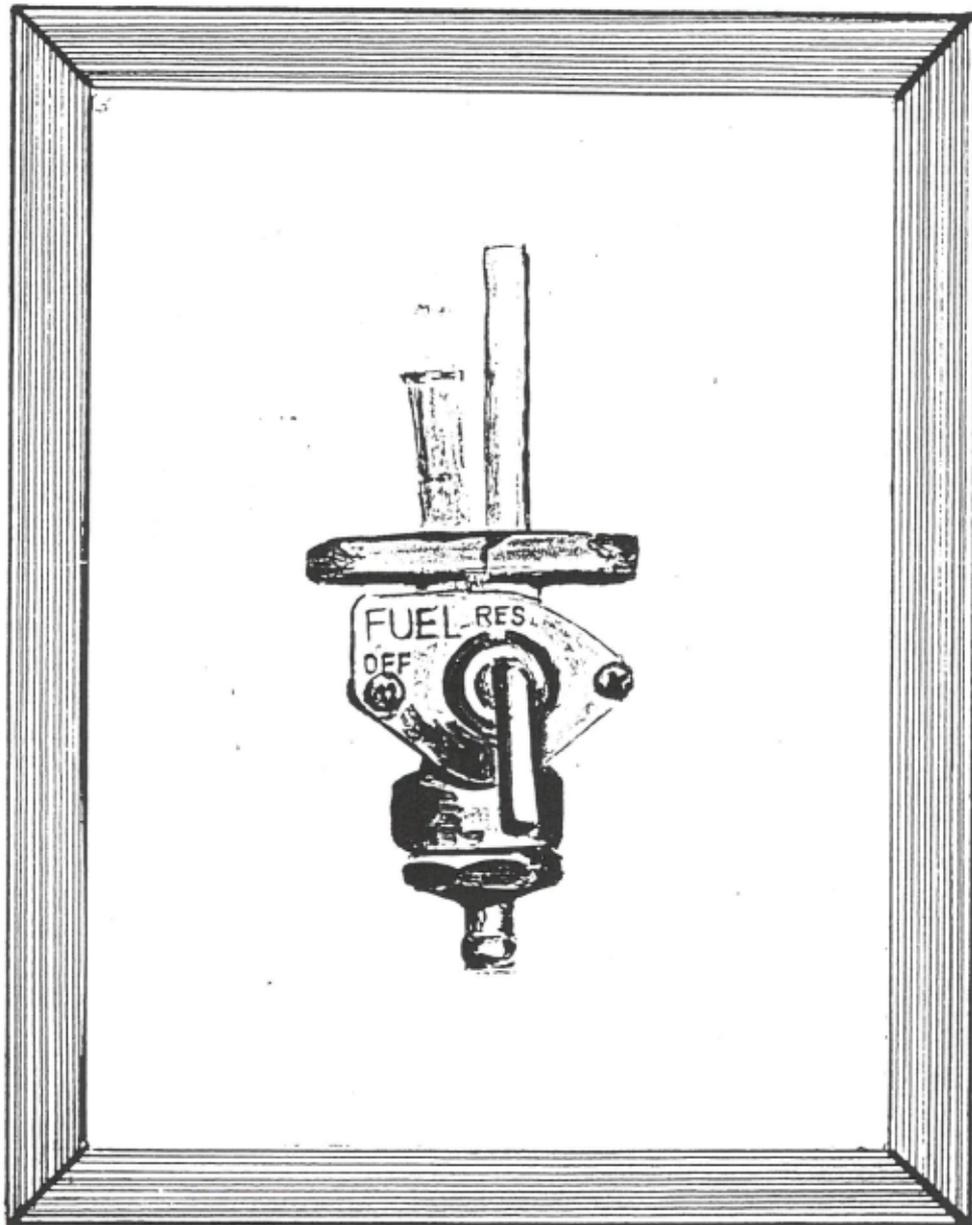
Mit diesem Fahrwerk
fährt man wie auf
Schienen!!

Uli S. [redacted]

KUNST

für die

XT 500



*Dies ist ein
"echter"
Knob*

heute :

DER BENZINHAHN

Dieses war unser erster Versuch Euch auf den Geschmack zu bringen. Wir möchten alle XT 500 Fahrer/innen ansprechen, also Langstreckentourer, Geländehüpfer und Originalfreaks ebendso wie die ewigen Bastler.

Wir möchten daß durch dieses Info-Blatt Informationen über Technik, Reisevorschläge, eigene Verbesserungen etc untereinander ausgetauscht werden können.

Wenn Ihr also Eure Ideen, Kritik und Vorschläge loswerden wollt, tut dieses auch.

Denn allein kann man so ein Info-Blatt nicht machen.

Wenn Ihr Interesse habt weiterzumachen schreibt an

Hauke S. [redacted]
[redacted]

oder

Ulrich S. [redacted]
[redacted]

Um es noch einmal zu sagen:

Wir wollen kein Verein sein, sondern nur Sprachrohr. Da wir zur Zeit alles aus eigener Tasche finanzieren (wir haben keine Sponsoren) wäre es nicht schlecht, wenn Ihr ein paar Briefmarken beilegt, um die nächste XT 500 Info zu erhalten.

Je nachdem wie es anläuft, denken wir an ein Erscheinen der XT 500 Info alle zwei Monate.

Uns bleibt jetzt nur noch die Bitte, unsere Rechtschreibfehler zu entschuldigen.

Gute Fahrt