

# XRT

# 500

## INFO 2



Hallo !

Seit dem Erscheinen der ersten XT 500 Info ist einige Zeit vergangen. Sehr erfreut waren wir über das zahlreiche Erscheinen beim ersten XT 500-Schnuppertreffen am Uhlenköperring. Trotz des, nicht gerade sehr schönen, Wetters kamen doch ca. 40 XT 500 Fans.

Einen Bericht über dieses erste beschnüppern könnt Ihr in dieser Ausgabe der XT 500 Info lesen.

Weitere Themen sind: Ein sehr umfangreicher Reisebericht über Kolumbien, Ecuador, Peru und Bolivien. (Eckhart H. hat sich wirklich viel Mühe gegeben um diesen Bericht informativ und interessant rüberzubringen. Danke.),

Problembewältigung bei Bilstein-Stoßdämpfern,  
die Kunstecke für den XT 500 Fan (heute die Kontaktplatte) von Klaas K.

und viele Hinweise auf Termine, Treffen und Kleinanzeigen. Bei den Treffen dürfte das 5. Treffen des XT-Club-Emmingen am interessantesten sein.

An dieser Stelle möchte ich Euch wieder auffordern an der XT 500 Info mitzuarbeiten. Wenn Ihr Reiseberichte, Tips oder Anregungen weitergeben möchtet, laßt Euch nicht abhalten. Soweit die kleine Einleitung. Viel Spaß beim lesen und einen guten Start in die neue Motorradsaison.

Allzeit gute Fahrt

"Schnuppertreffen" im Rahmen des ENDURO-Treffen auf dem Uhlenköperring Uelzen in Klein Pretzier am 21.03.92.

Als ich am Morgen aus dem Fenster schaute dachte ich : "Heute ist ja nicht gerade das absolute Traumwetter zum Motorradfahren, geschweige denn zum ENDURO-Treffen." Temperatur knapp über 5 Grad Celsius, Regen und Graupelschauer, stark bewölkt und windig. Die Vorbereitungen (Kuchen backen etc) waren abgeschlossen und wir fuhren zum Uhlenköperring Uelzen nach Klein Pretzier. Dort findet seit Ende 1991 an jedem 3.Samstag im Monat ab 13.00 Uhr das ENDURO-Treffen statt (wenn nicht wegen anderer Motorsport-Termine das Treffen um ein Wochenende verlegt wird. Weitere Termine sind in dieser Info aufgeführt.). Der geländehungrige Endurofahrer kann sich dann gegen einen Unkostenbeitrag von z.Z. 5,-DM den ganzen Nachmittag mit seinem Untersatz auf dem "Ring" austoben. An diesem 21.03.1992 hatte die XT 500 Initiative Norddeutschland zu einem "Schnuppertreffen" eingeladen.



( Parkplatz. Im Vordergrund ein junger Nachwuchsfahrer mit seinem XT-BMX Fahrrad)

Ich war gespannt, wer bei diesem Wetter den Weg zum Uhlenköperring finden würde. (Angemerkt: Der Anfahrweg ist vom Veranstalter des Treffen sehr gut ausgeschildert worden.) Als wir am Uhlenköperring eintrafen standen schon vier XTs aus Berlin, Rotenburg und Braunschweig am RING. Diese Zahl steigerte sich im Laufe des Nachmittages bis auf ca. 60 Enduros, wovon die meisten XT 500 waren. Es herrschte ständiger Zu- und Ablauf.

Trotz des schon angesprochenen Wetters wurde man schnell "warm" miteinander. An jeder Ecke wurde Benzin geredet, Umbauten besprochen, Tips ausgetauscht usw. Es war schon interessant was an XT's angereist war : z.B. die 205 tkm alte XT von Eckart Harm oder eine HL (schwedischer Umbau von XT 500), und viele andere mehr oder minder originale XT 500.

Es gab aber auch einige Endurofahrer die es sich nicht nehmen ließen auf dem total aufgeweichten Geländekurs ihre Runden zu drehen.

Durch die Regenfälle der Vortage stand der "Ring" unter Wasser. Man schlidderte von einem Wasserloch zum Nächsten und rutschte hin und her.

An große Sprünge war nicht zu denken. Trotzdem macht auch so eine Schlamm Schlacht Spaß, denn man kann sehr gut üben, wie gefahren werden muß, wenn ein Rad wegrutscht.



( Wasser satt ! )

Wem beim Fahren nicht warm wurde der taute bei Kaffee und Kuchen wieder auf.

Nach einem gelungenen Nachmittag machte sich der größte Teil auf den Heimweg. Ein kleiner Rest feierte noch eine "Dampfstrahlorgie" in Uelzen um die Enduros wieder sauber zu kriegen.

Wenn Ihr auch mal Lust habt auf dem Uhlenköperring eure Runden zu drehen:

NÄCHSTES ENDURO-TREFFEN AM 23.Mai 1992

Zur Vorgeschichte: Während einer kürzeren Mittelamerika-Tour, natürlich mit derselben XT, landete ich 1987 in Kolumbien. Ich hatte nur noch 4 Wochen Zeit, aber das Land hat so bleibende Eindrücke hinterlassen, daß ich wußte: Irgendwann kehre ich mit mehr Zeit zurück und werde auch eine Zeit dort leben.

1990 bot sich eine gute Gelegenheit: In meinem Elektrotechnik-Studium war Hauptpraktikum (1 Semester) angesagt, die Firma konnte man sich selber suchen. Im Konsulat von Kolumbien in Hamburg wälzte ich gelbe Seiten und schickte 34 Briefe an kolumbianische Industriebetriebe. Es kam eine positive Antwort aus einer Transformatorenfabrik in Medellín.

Nun ging es mit der Vorbereitung los: Da ich noch ein anschließendes Urlaubssemester für die Reise bis Rio oder so (so hatten wir uns das gedacht) einreichen wollte, wollte meine Freundin Monika mich natürlich auch nicht alleine lassen und wagte diese Reise als erste Motorrad-Tour ins Ausland. Also brauchte sie erstmal eine XT 500, denn ein Honda-Chopper taugt dafür nicht. Anfang 1990 fanden wir eine für 1000 Mark in der Avis (Hamburger Anzeigenblatt) und waren auch tatsächlich schnell genug (Minuten entscheiden). Mit 400 Mark für Kurbelwellenlager, Kolben, Zylinder- und Kopf-bearbeitung war der Motor fit. Nun ging der Reiseumbau an beiden Maschinen los:

- 1) Motor: zwei Fußdichtungen senken die Verdichtung. In keinem Land auf der Reise tankten wir Super, Normal mit ca. 83 Oktan war immer ausreichend. Da wir keine weiteren Fehlerquellen mit einbauen wollten, konnten wir so auf Doppelzündung verzichten. Ölsteigleitung wurde auf die Auslaßseite verlegt, dadurch bessere Kühlung des kritischeren Auslaßventils (heute serienmäßig)
- 2) Tanks: Für meine XT war noch ein 32-l Reinschlüssel vorhanden, für Monika kauften wir einen 25-l Tank (universal für alle Enduros) gebraucht für 150 DM. Der 25er ist nicht so schön und baut sehr breit, gehalten haben beide, allerdings litten an beiden Maschinen die Tankhalterungen. Abhilfe unterwegs: Vorne Umbau auf M8, hinten mußte bei mir ein 5 mm Flacheisen zwischen die Rahmenrohre gesetzt werden, da das Originalblech von den Erschütterungen zerstört wurde. In Kolumbien und Ecuador reichen auch 15-20 Liter Tankinhalt.
- 3) Gepäck: Ziel war, alles in den Alukisten unterzubringen (kein Tankrucksack, Gepäckrolle). Vermeidet Blitzdiebstähle, Sturzschäden, Naßwerden von Gepäck, Schäden durch Überladung (häufigster Anfängerfehler). Die Träger wurden aus 20 mm Viereckstahl selbst geschweißt. Anschlußpunkte: Fußrasten, Gewinde im Rahmen hinter der Federbeinaufnahme, Auspuffhalterung und gegenüber. Wichtig: zugfeste Schrauben (VA), breite und dicke U-Scheiben, möglichst keine Distanzstücke und wenn, dann sehr breite. Breite, dicke Flacheisen für Rahmenanschlüsse (28x7mm). Querverbindungen zwischen den beiden Hälften hinter der Sitzbank und unter dem Nummernschild. Alukisten wurden aus 2mm-Alu gebaut (Breite 25 cm, Höhe 40 cm, Länge 45 cm). Die Bleche wurden über eine LKW-Karosseriewerkstatt bestellt und dort nach unseren Vorgaben abgekantet. Preis ca. 250 Dm pro Paar Material und Abkanten. Beim Anschrauben an den Träger wurde ein Flacheisen unter die Schrauben gelegt, da sonst das Alu ausreißt. Am Träger mußte trotz reichlich Nebenstreifen (steinig) und Wellblech nie geschweißt werden, keine Schraube brach. Die Alukisten überstanden einige Ausrutscher und einen Sturz in 10 m Tiefe (ohne Fahrer).
- 4) Elektrik: Da durchgeschauerte Kabel und Kurzschlüsse bei den Erschütterungen eine häufige Fehlerquelle sind, wurde alles unnötige abgebaut (Blinker, Batterie, Kontrolleuchten, Hupe-ist zwar sinnvoll, aber nicht in der Lautstärke). Die Kabel für Licht und Zündung wurden dafür mit größerem Querschnitt neu verlegt. Wenig Kabel erleichtern auch die Fehlersuche!
- 5) Lackierung: Schwarz ist pflegeleicht und die beste Diebstahlversicherung. Auch Südamerikaner stehen auf moderne, bunte, schicke Motorräder!

Letzte Aktion vor der Abreise: Motorräder verpacken und in den Hafen bringen. Bei allen Verschiffungen gilt: Über Spedition ist bequem, der Preis wird aber in den Tausenden liegen. Man braucht nur das Motorrad in der Spedition abzugeben, alles weitere wird dort erledigt. Wenn man sich an eine der zahlreichen Schiffsagenturen wendet, wird es billiger. Wenn man eine gefunden hat, die den gewünschten Hafen anläuft, fragt man nach dem Preis pro Kubikmeter (auch hier lohnt ein Vergleich). Man bekommt die Anlieferadresse im Hafen und das Datum der Abfahrt (erst kurz vorher anliefern, sonst Lagergebühr). Nach der Abfahrt kann man dann die Schiffspapiere abholen und bezahlt. Möglichst klein packen, mindestens Räder ausbauen (je kleiner desto billiger). Die Kiste muß stabil sein, sie wird oft an den Seiten zwischen Gabelstabikufen eingeklemmt und so gehoben. Gut: Palettenholz als Boden, Balken an die Kanten, Spanplatten an die Seiten (Bauabfall). An die Seiten Bestimmungsort, Buchstaben Kürzel zur Erkennung und Oben-Markierung aufmalen. Wir bezahlten bei der Linie Gran Colombiana, vertreten durch die Agentur Gebrüder Specht, Hamburg, 770 DM für beide ATs (2,25 m<sup>3</sup> mit Alukisten)

So warteten wir dann in der Stadt Santa Marta in Kolumbien zwei Wochen auf die Motorräder. Eine optimale Gegend für langes warten: In der Nähe (40 km) ist der Tayrona-Nationalpark mit seinen Traumstränden. Als Nationalpark wird er nie für Massentourismus freigegeben werden. Nach einer Stunde Fußmarsch durch den schwülen Urwald kann man von der Straße aus den Strand erreichen. Wie eine Erlösung trifft uns die starke Meeresbrise und weht den Schweiß von uns. Wir haben die einzige Unterkunft erreicht: Einige Bambushütten, ein riesiges Runddach aus Palmblättern, unter dem etwa 20 Hängematten hängen, zu leihen für eine Mark pro Nacht. Es gibt Bier, Essen und Kerzenlicht, nebenan sogar ein Steinhaus mit Zimmern (2 Stück mit 6 Betten) und Strom. Alles Baumaterial wurde mit Eseln hierhergeschafft, Bier und Nahrung auch. Kilometerlange Buchten, eine nach der anderen, von Palmen gesäumt. Dazwischen liegen wie Dinosauriereier riesige Felsbrocken. Außer einigen Fischern und Bauern in Bambushütten ist hier kein Mensch. In der Unterkunft ist immer gute Stimmung, es sind immer einige Traveller hier, alle auf einem Level. Abends sitzen wir bei Feuer am Strand und grillen Fisch, den wir von den Fischern gekauft haben.

Als wir gehen, um in Santa Marta die Motorräder zu holen, wissen wir: noch auf dieser Reise kommen wir wieder. Auch in Santa Marta ist die Stimmung gut: Das Miramar ist eine Art "Kulthotel" für Traveller. Meistens sitzen wir bis nach Mitternacht noch bei Bier und Blues in dem gemütlichen Innenhof. Gegen die Mittagshitze gibt es nur ein Rezept: An einem der kleinen Holzstände am Strand einen Halblitereimer frischgepressten Fruchtsaft, es gibt über zehn Sorten. Drei Tage dauert es, die Motorräder aus dem Zoll zu bekommen, die Arbeit übernimmt ein Zollagent, ohne den man uns garnicht bedient. Mit Hafengebühren, Bestechungsgeldern und Zollagenten sind noch mal 100 Mark fällig.

Nach dem Zusammenbau der Motorräder kommt dann der Aufbruch: Medellín wartet. Über tausend Kilometer fahren wir durch die endlosen weidenflächen der nördlichen Tiefebene, ausgedörrt vor Hitze, mal über die gut asphaltierten Hauptstraßen



mal über staubige Nebenstrecken, wie z.B. in die abgelegene Kleinstadt Mompos am Rio Magdalena, wo die alten Häuser noch an die Zeit der Spanier und der Befreiung erinnern, als der Fluß die Hauptverkehrsader des Landes war.

Nach über tausend Kilometern durch die hitzeflimmernden Weiten taucht dann plötzlich die Erlösung vor uns auf: die nördlichen Ausläufer der Anden. Schon eine Stunde später sind wir über tausend Meter höher, das Klima ist wie bei uns im Mai, wir sind von der Hitze erlöst! Noch später geht es über eine Hochebene, wir müssen uns warm anziehen.

Voller Erwartung erreichen wir dann Medellin, unsere Heimat für die nächsten 6 Monate. Die Stadt liegt auf 1400m in einem Talkessel, das Klima ist vom Feinsten: Das ganze Jahr 23-30 Grad, keine Schwüle und nur 2x2 Monate Regenzeit, aber es regnet immer nur einige Stunden.



In den 6 Monaten lernen wir eine schöne Stadt kennen, deren Einwohner zu den freundlichsten gehören, die wir je getroffen haben. Am Ende verlassen wir viele Bekannte und einige echte Freunde.

Oft sitzen wir in einer Kneipe und es steht schon ein Bier auf dem Tisch, bevor wir selbst eins bestellen konnten. Was hier in den Nachrichten Schlagzeilen macht, ist sicher ein Problem, jedoch nicht so allgegenwärtig wie

man sich das hier vorstellt (vielleicht eher wie Machtkämpfe in St. Pauli, die der Hamburger eigentlich auch nur in der Zeitung bemerkt). Die Zeit der öffentlichen Bombenanschläge ist Gott sei Dank Vergangenheit.

In den 6 Monaten fahren wir 8000 km durch das Umland der Stadt mit seinen zerklüfteten Bergen, die mit fruchtbarem Grün überwuchert sind. Kaffee, Bananen, allemöglichen Früchte werden hier angebaut, selbst am steilsten Berghang klebt noch eine kleine Bauernhütte. Die vielen Kleinbauern am Rande des Existenzminimums haben es schwer, doch haben sie es in dieser wunderbaren und traditionelleren Umgebung bestimmt leichter als die Entwurzelten in den Slums der Städte. Die zahlreichen Schotterstraßen im Umland führen uns in beschauliche alte Dörfer, in denen die tägliche Muße und Zufriedenheit beim Bier auf dem Dorfplatz die allgemeine Lage noch besiegen können. Pferde auf den Dorfplätzen zeugen davon, wie abgelegene Farmen noch liegen können, denn sie sind oft das einzige Transportmittel, um sie zu erreichen.

Eine Fahrt Richtung Pazifik zeigt uns den unglaublichen Naturreichtum der Region. Eine Asphaltstraße führt uns bis ins heiße Caucaetal mit weiten Viehzuchtgebieten. Von dort geht es als Schotter weiter, hinauf in die Berge mit gewaltigen Ausblicken, altem Kulturland und blühenden Bäumen. Es wird noch einmal empfindlich kalt, bevor der endgültige Abstieg in eines der regenreichsten Gebiete der Welt beginnt: Die Provinz Choco. An einer Schranke werden wir registriert, dann geht es nach einem Bier auf Einladung des Polizisten in den Urwald. Zusammen mit schäumenden Flüssen windet sich die Straße abwärts, die Bauernhäuser werden seltener und der Wald immer verwuchelter. Für die letzten 70 km brauchen wir 3 Stunden, Wasserfälle ergießen sich von den Hängen mitten über die Piste. 250 km hinter der Industriestadt Medellin hört die Straße in der Urwaldstadt Quibdo auf. Man glaubt sich in Afrika, denn die Choco-Provinz ist fast nur von Negern bewohnt. Auf dem Markt

am Fluß werden Waren zum Transport in die entlegenen Urwaldsdörfer in Einbäume umgeladen. Nur 100 km entfernt, hat hier nichts mehr mit dem Hochland von Kolumbien zu tun. Mit einem kleinen Propellerflugzeug fliegen wir nun die restlichen 80 km bis zur Pazifikküste, die auf ihren 1000 km überhaupt nur zweimal von einer Straße getroffen wird.

Das Dorf Bahia Solano dort besteht fast nur aus Holzhäusern, wir können eine Woche bei einer Frau im Garten zelten. Zwei Hotels gibt es auch. Hinter dem Dorf steht wie eine undurchdringliche Wand der Urwald. Begeistert wandern wir auf kleinen Pfaden durch das grüne Gewucher, oder wir legen uns an einen kleinen, einsamen Strand. Am interessantesten ist jedoch der Nationalpark Ensenada de Utria, eine Bucht, die sich wie ein Fjord in die bergige Urwaldküste schneidet. Zu anderen Jahreszeiten kommen Wale mit ihren Jungen in diese Bucht.

In Medellin lassen wir vor der Abfahrt, dem Aufbruch für die siebenmonatige Reise nach Süden noch neue Reifen montieren (es gibt ca. 50 x 500 in der Stadt, Ersatzteile einschließlich Reifen sind billiger als in Deutschland, original Yamaha und fast alles ohne Bestellzeit). Auch wenn wir nach Süden wollen, erst geht es wieder 1000 km nach Norden, nach Santa Marta und in den Tayrona-Park. Dort lernen wir noch einige gute Freunde kennen; erst nach 4 Wochen schaffen wir mit Mühe den Aufbruch.

Wir bewegen uns selten auf der Hauptroute, denn es gibt in den Bergen so viele schöne Nebestrecken, Wasserfälle, Nationalparks usw. Viele kleine Bergdörfer mit bescheidenen, freundlichen Leuten laden zum Bleiben, relaxen usw. ein. Oft bleiben wir gleich eine ganze Woche irgendwo. Zu Fuß erreichen wir im Cocuy-Gebirge fast die Schneegrenze, als wir einige Tage mit dem Rucksack durch die faszinierende einsame Hochgebirgslandschaft mit ihrer bizarren Vegetation und den Lagunen wandern. Der Himmel ist stahlblau, die Luft ist klar und nachts gibt es auf 4500 m Höhe Frost, mitten in den Tropen.

In einem anderen Dorf werden wir einfach eingeladen, auf dem Dorfplatz neben der Kirche zu zelten, die Leute sind einfach extrem freundlich. Wir können uns dort noch Pferde leihen, die fast Wände hochlaufen können. An vielen Stellen ist die Natur so reichhaltig, daß Orangen und Zitronen gar nicht mehr alle geerntet werden. Von den Andenländern ist Kolumbien das grünste!

Auch an die Pazifikküste kommen wir noch mal, wir machen eine Schifffahrt zur Insel Gorgona, auch Nationalpark.

Die xt von mir fällt nach einer Unseligkeit von mir 10 Meter tief in einen Bach, zum Glück hat sie mich vorher abgeworfen. Wie der Zufall es will, wohnt 5 km weiter ein Schweizer Auswanderer und Motorradfreak, mit einer 500er BMW und einer Werkstatt. Dort zerlegen wir die Maschine und bekommen sie in einer Woche wieder hin, denn die Kolumbianer haben echt gute Mechaniker (wir lassen Standrohre richten, Kupplung reparieren und kaufen einen neuen Kupplungsseitendeckel).

Ich könnte jetzt ein ganzes Buch schreiben, aber das ist ja nicht mein Auftrag. 3 Monate nach dem Aufbruch in Medellin stehen wir an der Südgrenze von Kolumbien, kurz vorher hatte meine XT 200.000-Jubiläum. In Ecuador haben wir das Gefühl, jetzt im Ausland zu sein, so sehr haben wir uns in 9 Monaten Kolumbien eingelebt. Zugunsten weiterer Abstecher und gemütlichem Reisen haben wir ein so entferntes Ziel wie Rio schon lange nicht mehr im Kopf.

Eine neue Welt beginnt so langsam, je weiter wir nach Süden kommen: Das Grün weicht, die Anden werden höher und zerklüfteter. Auf dem Land siedeln die Nachfahren der Incas, die immer noch nach vielen alten Traditionen Ackerbau betreiben und, von den Regierungen vergessen, noch immer von der Rückkehr ihres Staates mit gemeinsamer Landwirtschaft ohne Ausbeutung träumen. Sie sind sehr ruhig und zurückhaltend, aber trotzdem freundlich und hilfsbereit. In den Anden wird auf dem Land die Szenerie von ihnen beherrscht, auch in ihren kleinen Dörfern werden wir freundlich aufgenommen. Ein Zeltlager in eisigen 4500 m Höhe, direkt unter dem verschneiten Gipfel des vulkans Cotopaxi, eine schöne Woche in der Hauptstadt Quito und ein Bootsabstecher in die östlichen Amazonasurwälder sind die Höhepunkte unserer Zeit



in Ecuador. Doch jetzt müssen wir uns doch etwas beeilen. Da es in Ecuador eine Menge Rucksackreisende gibt, haben wir an einigen Treffpunkten Zettel aufgehängt, auf denen wir unsere Motorräder zum Verkauf angeboten haben, und zwar in La Paz, Bolivien, 3500 km südlich und 4 Wochen später. Da Peru von fast allen Reisenden wegen der katastrophalen Situation (Armut, Kriminalität, Guerilla) gemieden wird, konnten wir sie dort kaum verkaufen. Und, wie gesagt, Lateinamerikaner wollen schicke, moderne Maschinen.

Die einzig brauchbare Straße, um Peru zu durchqueren, ist die Küstenstraße; 2500 km durch öde, um diese Jahreszeit vernebelte und nur 13 Grad warme Wüste. Ausgerechnet hier passiert uns dann noch ein Unfall. Ein Junge ist in Monikas Motorrad gelaufen. Er kommt mit einer Gehirnerschütterung davon, doch der Behördenweg kostet uns drei Wochen. Dazu noch die üble Situation in den Krankenhäusern wegen einem Streik, der schon 90 Tage andauert. Peru ist wirklich am Boden und an der Küste in den Städten häufen sich die Slums.

Da wir unseren Verkaufstermin in La Paz sowieso nicht mehr wahrnehmen können, gönnen wir uns einen Abstecher: für eine Woche in die nur 100 km inland gelegene Cordillera Blanca. Welch ein Kontrast zur grauen Öde der Küste. Sobald wir die ersten Berge erreicht haben, kommt die Sonne durch. Eine Woche fahren wir auf extremen Schotterpisten durch abgelegenste, zerklüftete Berglandschaften, oft nur 120 km am Tag zwischen den verschneiten Gipfeln der höchsten Berge Perus und tausend Metern tiefen Schluchten. Wir über-



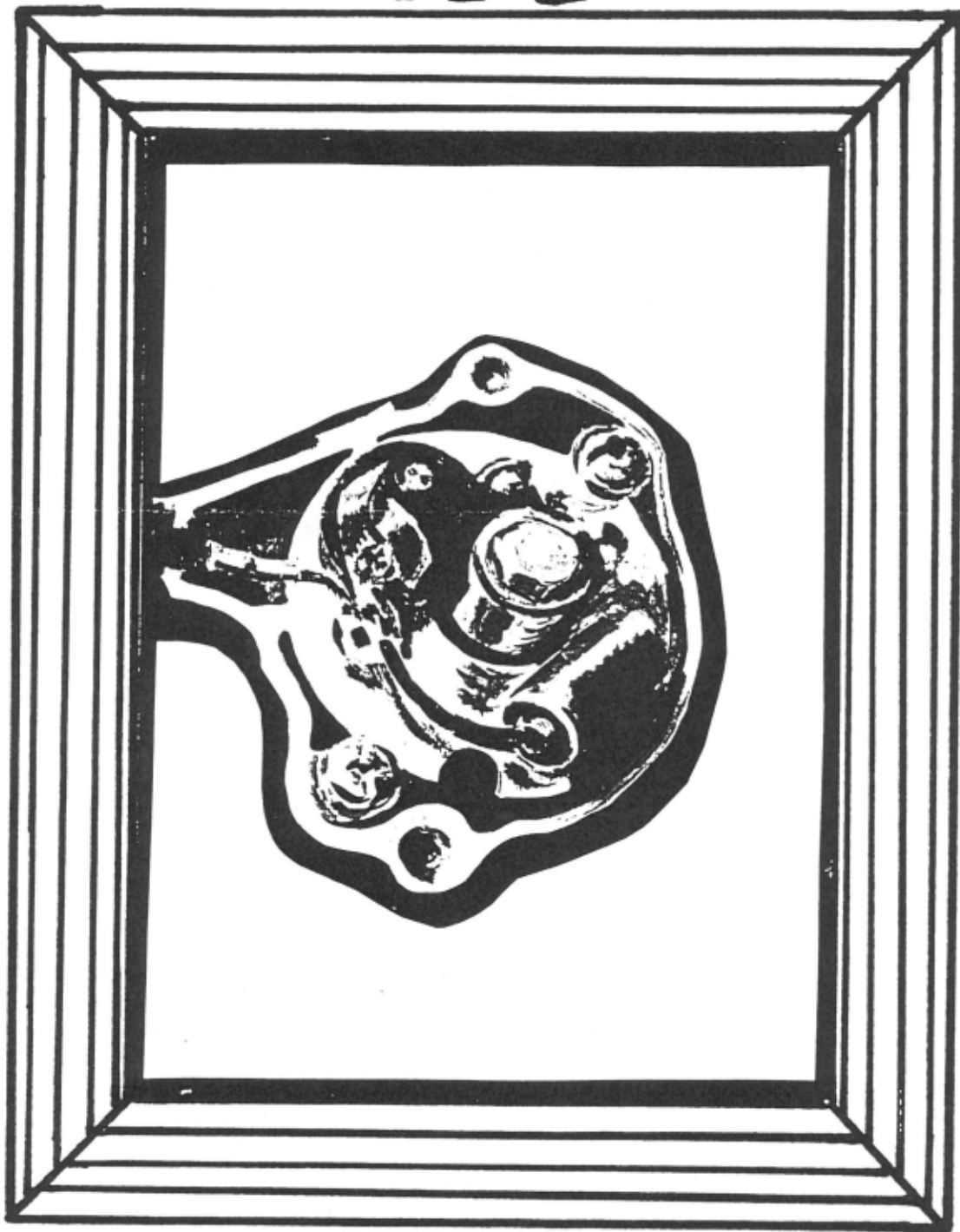
Bild: Auf dem Pottachuelo-Paß (4800m), im Hintergrund der Huascarán (6700m)

nachten in Indiosiedlungen aus Lehmhütten, ohne elektrischen Strom, wie schon vor 500 Jahren. Im "Andensommer" leuchtet die Landschaft in den Tälern vom Gold der Kornfelder. Diese Landschaft ist die faszinierendste der ganzen Tour.

Als wir dann in La Paz, Bolivien ankommen, ist doch noch ein Interessent für ein Motorrad da: ein Schweizer, der damit durch Chile will. Er nimmt Monikas Maschine und nach zwei Wochen am Titicacasee und in Coroico fahren wir dann zu dritt mit zwei Maschinen über die wellblechpisten der über 4000 m hohen Ebene zur chilenischen Grenze. Die wüstenartige Landschaft ist fast unbesiedelt, in der Ferne leuchten die weißen Kegeln einiger 6000m Vulkane. Doch übernachten müssen wir im Grenzort, denn während man nachmittags im T-Shirt sitzen kann, hat es nachts 20 Grad minus. In Chile bekommt der Schweizer das Motorrad in den Paß eingetragen und der Deal ist perfekt. An der Küste wird meine XT zurückverschifft, dann geht es mit dem Bus 1300 km nach Lima zum Rückflug. Doch auch die andere XT ist 3 Monate später wieder zurück: Der Schweizer hat sich beim Kicken das Bein gebrochen. In Chile konnte er nicht verkaufen und Motorradführerschein (sowas braucht man in der Schweiz) hat er auch nicht. Jetzt freut sich Monika, inzwischen haben beide Maschinen schon wieder TÜV. Keine ist die letzten 10000 km mit gebrochenem Kolbenring gefahren und hat sich das kaum anmerken lassen.

Bericht: Eckhart H. [Name obscured]

# KUNST FÜR DIE KUNST 500



*Wieder ein "echter" Knol*

**HEUTE:**

**DIE  
KONTAKTPLATTE**

1. Termine - Treffen - Veranstaltungen:

Auf den nachfolgenden Seiten werdet Ihr sehen, daß sich das **Treffen vom XT-Club Emmingen** und das **2. Kieler XTL-Treffen** leider überschneiden. Nun liegt es an Euch, für welches **Treffen** Ihr Euch entscheidet. Die Entscheidung fällt wohl schwer.

Die Anmeldung für's **5. Treffen des XT-Club-Emmingen** geht an  
XT-CE Sabine G: [REDACTED]

Die Teilnahme an der Veranstaltung ist auf eigene Gefahr. Bitte vollständige Adresse und Motorrad angeben.

-----

**Uhlenköper-Ring** :Hier sind nochmal alle Termine vom Enduro-Treffen auf dem Uhlenköper-Ring auf einen Blick. Einer von **uns** ist bestimmt da! Anfahrtsweg in der ersten **XT-500-INFO**

23.05.1992	20.06.1992	18.07.1992
22.08.1992	26.09.1992	17.10.1992

wie immer ab 13.00 Uhr

-----

Jeden **1. Mittwoch** im Monat trifft sich ein "noch" kleiner Kreis **XT-500-Fans** im Schweinske / Hamburg : Lübecker Str. 84, HH 76 ( B 75 )  
Ab 19.30 Uhr treffen die Ersten ein. Bei Rückfragen bitte an  
Björn G: [REDACTED] Tel. [REDACTED] halten.

2. Ersatzteil- und Zubehörbeschaffung :

**Steuerkettenspanner-Verschlußschraube**

Wer hat sich noch nicht über das Plastikteil geärgert !? Es werden von verschiedenen Zubehörläden Verschlußschrauben angeboten, aber eben mit 27'er Schlüsselweite. **Unsere** dagegen hat 22'er Schlüsselweite und ist aus Aluminium gedreht. Man benötigt nur zwei Schlüssel, um die Steuerkette einzustellen. Der Preis beträgt 20,00 DM plus Porto und kann bestellt werden bei

Hauke S: [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

-----

Nach langen Verhandlungen konnten wir bei der Fa. Wunderlich in Ahrweiler für die **XT-500-Initiative** einen Rabatt rausschlagen. Weitere Informationen erhaltet Ihr darüber von **Hauke** (Adresse siehe oben).

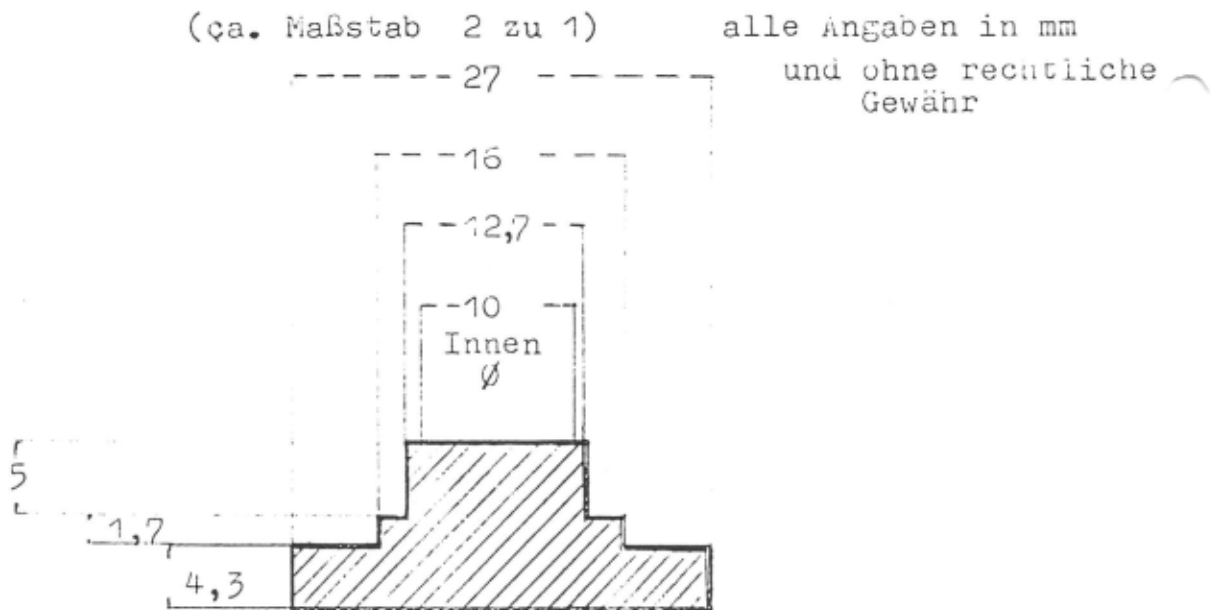
-----

# PROBLEMLÖSUNG

Heute: geänderte Stoßdämpferaugen bei Bilstein-Stoßdämpfern

Alte Stoßdämpfer raus, neue Stoßdämpfer rein. Auf Grund des guten Preis - Leistungsverhältnisses greifen viele XT 500 Fahrer bei den Bilsteinstoßdämpfern zu. Ob nun 385er, 390er oder gar 410er in normal oder hart, der Dämpfer ist doch ganz gut. Ein Schwachpunkt ist für mich aber die einfache Konstruktion der Stoßdämpferaugen, die vor dem Einbau eingedrückt werden müssen. Diese mitgelieferten Augen sind nur mit einer einfachen Gummilippe vor eindringendem Dreck geschützt. Bei meinem ersten Paar Bilstein-Stoßdämpfer war diese Dichtlippe innerhalb kürzester Zeit gerissen. Danach mußten die Kugelköpfe der Stoßdämpfer Sand und Wasser schlucken. Die Folge: innerhalb kurzer Zeit waren die Aufhängungen ausgeschlagen.

Beim nächsten Paar Stoßdämpfer ließ ich mir die u. a. geänderten Stoßdämpferaugen drehen. Durch den größeren Außendurchmesser wird ein O - Ring über das vorher gefettete Kugelgelenk gedrückt. Dadurch ist das Gelenk erheblich besser geschützt.



Wer an dieser Verbesserung interessiert ist, kann sich diese Stoßdämpferaugen drehen lassen. Man benötigt dann 8 Augen und noch einmal 8 O - Ringe.

Diese Stoßdämpferaugen sind so gedreht, daß sie mit einem Schraubstock eingedrückt werden. Also vorher Gelenk schmieren (richtig dick drauf, denn was nicht gebraucht wird quillt raus), O - Ring auflegen, Auge ansetzen und im Schraubstock eindrücken.

Wer keine Gelegenheit hat, einen Dreher mit der Anfertigung zu beauftragen, kann einen kompletten Satz geänderte Stoßdämpferaugen aus Rotguß (RG 7 " für Fachleute) auch über die XT - 500 Initiative Norddeutschland beziehen.

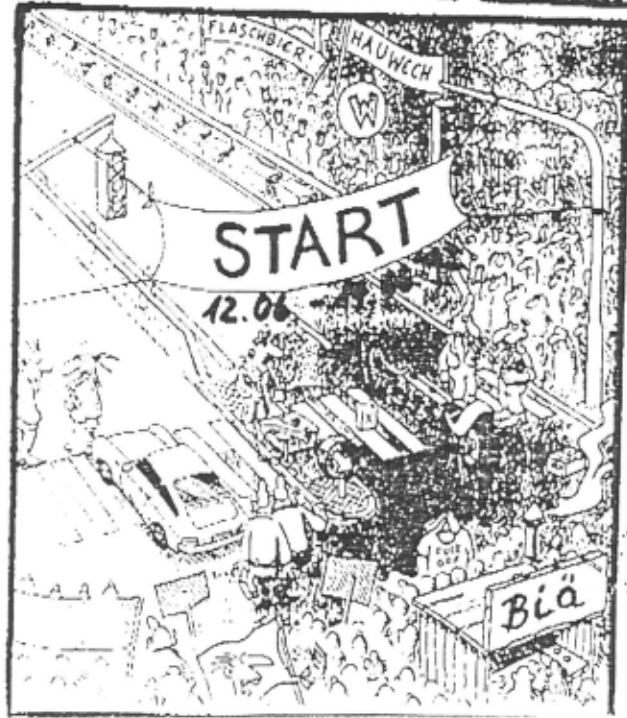
Der Preis für den Satz beträgt z. B. 40,-DM komplett.

Das ist ein Selbstkostenpreis, denn der Dreher arbeitet leider nicht umsonst und das Material kostet auch Geld.

Viel Spaß beim umbauen

Uli

# Das 5. Treffen



P.S.: Macht was aus Eurer Anmeldung. Die Best wird prämiert !!!



Anmeldung bis Ende Mai



SOLTAU

WOLTERSDINGEN

WIEDINGEN

AHLUNEN

DEHMERN

HARBERG

DENINGEN

DIEMERN

MOIDE

HOTZINGEN

TÖPINGEN

Alper-Ostsee

Deutsche Ferienstraße

ALVERN

ILSTER

BRELO

MÖNSTERTAL

Wietzenbruch

Wietzenbruch

Wietzenbruch

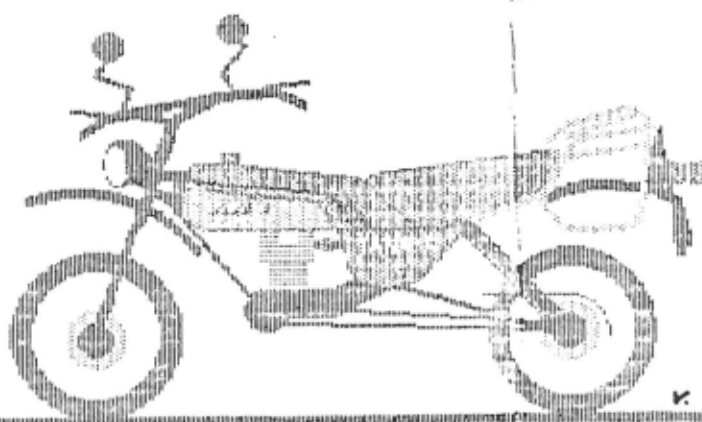
Wietzenbruch

Wietzenbruch

Wietzenbruch

# Vorankündigung

## 2. Kieler XTL - Treffen



v. Sebastian K. 11. 7

Servus Leute,  
Die Saison ist ja wieder voll im Gange, Zeit für ein neues XTL -- Treffen.  
Am 12. 6. geht's los.  
Wo: In Falkenstein/Strand. Ausschilderung ab Autobahn/Westring.  
Dort kann über's ganze Wochenende für 10,- pro Person gezeltet werden.  
Anmeldung erwünscht, und zwar bei: -Petra [REDACTED]  
-Geli [REDACTED]

Alle, auch diejenigen die beim 1. XT - Treffen meinten gleich wieder abfahren zu müssen, sind zur Planung / Organisation herzlich eingeladen.  
Also meldet Euch !!!

So long

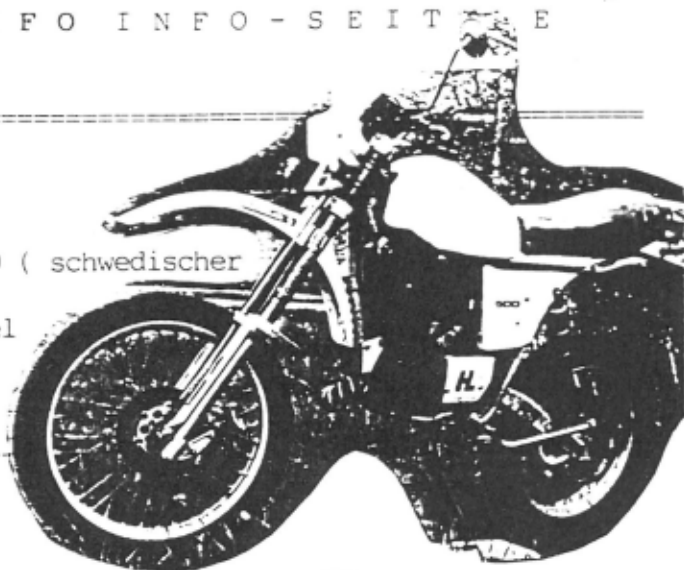
*Geli*

P.S. Übrigens haben wir seit dem 30. 1. 92 einen XT - Nachwuchs.  
Er heisst Carl, und ist Petra's Sohn.

3. Anzeigen :

Frank verkauft seine HL 500 ( schwedischer Vollcrossrahmen ):

4054 Upside-Down-Gabel  
Scheibenbremse  
SR-Motor, 2. Hand  
EZ 1989 (einzigartig)  
TÜV 1993 , DM 4.500,-  
Tel. [REDACTED]



Martin sucht eine XT-Vorderradfelge ohne "8", denn die hat er selber  
Tel. [REDACTED]

Björn sucht eine Hinterradspeiche, ein Original-Blinkrelais 6V und verkauft einen Original-Auspuff, eine Gabel, einen Krümmer, einen Tank mit 80'er Lack und einen Metzeler Enduro 1 Vorderreifen. Weiterhin bietet er diese Aufnäher an.  
Tel. [REDACTED]



Karsten verkauft sämtliche 6V-Teile, da er sich den 12V-Kit von Wunderlich gezogen hat. Mit dem hat er jetzt auch noch Probleme, seine Batterie wird nicht geladen. Wer kann helfen ?  
-Wir sprechen dies Thema in einer der nächsten Ausgaben mal an.- Weiterhin hat er eine Enduro-Jacke Answer (Louis) Größe S, blau/weiß/rot, wie neu, nur 4 Wochen getragen von Sozia, NP 549,-- für VB 420,-- , Tel. [REDACTED]

Die Telefonnummer [REDACTED] oder [REDACTED] verkauft neue Vendramini-Crosstiefel Modell "Azzurro" NP 300,-- für DM 250,--  
-Und die Schuhgröße ?-

Rolf Franzen in der [REDACTED] sucht Gabel und Sitzbank bis Bj.'79.

Matthias hat ein ganz spezielles Problem:  
Er sucht eine Auspuffanlage, die 1976 an den Importen aus den USA angeschraubt wurde.  
Sie verlaufen etwas unterhalb des Motors  
Tel. [REDACTED] -Viel Glück-

Ich ( Hauke Schmidt-meine Adresse steht schon auf den Seiten davor-) verkaufe eine Vorderradgabel YZ 490 (Paßt in die XT) mit 2 Felgen und Duplexbremse (Unbedenklichkeitsbescheinigung von Yamaha vorhanden, aber noch nicht damit beim TÜV vorgefahren) und ein paar Kleinteile.....