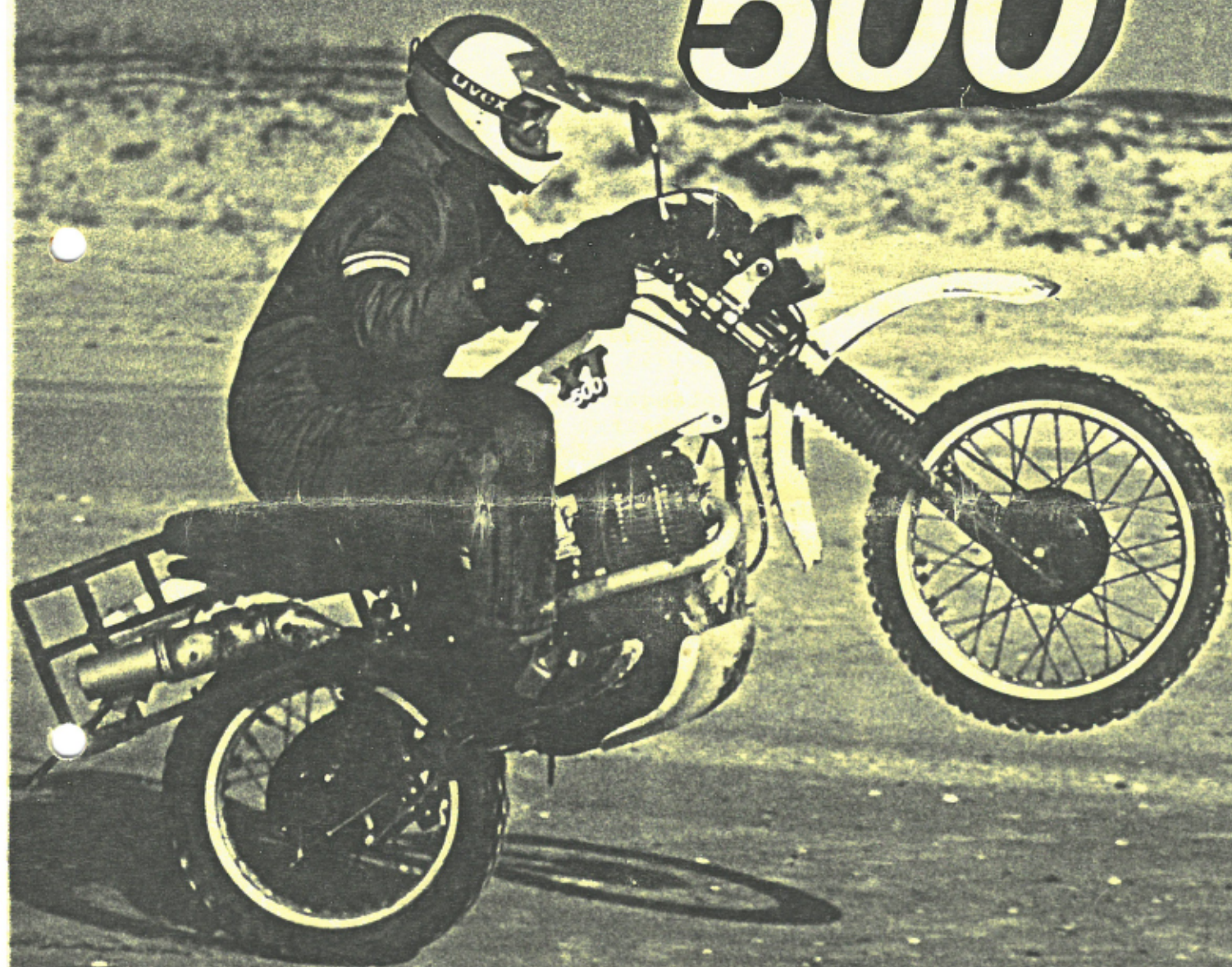


XT 500



INFO5

Dezember 1992

H A L L O !!!

Dank Eurer Zuschriften haben wir es geschafft, die XT-500-INFO Nr.5 zu füllen.

Die Berichteschreiber/innen, die ihren Bericht in dieser Ausgabe vermissen, sollen nicht traurig sein, denn in einer der nächsten INFO finden sie "ihn" bestimmt.

Das soll aber nicht heißen, daß wir schon genug Berichte haben.

A l s o , w e i t e r m a c h e n !!!

-An dieser Stelle auch einmal ein Aufruf an die XT-500-Fahrerinnen:
Schreibt doch mal einen Bericht, wie Ihr mit der angeblichen "Männermaschine"(ist natürlich Quatsch!!) klarkommt.

Auch die Spendenbereitschaft hat zugenommen, aber leider haben wir festgestellt, daß es einige "KARTEILEICHEN" gibt, die nur konsumieren, aber uns nicht weiter unterstützen.--

--DIESEN SEI GESAGT: Wir sind dann ab der 6.Ausgabe dazu gezwungen, Eure Karteikarte vorläufig nicht mehr zu beachten. Es kann nicht sein, daß andere Euer Porto tragen müssen !!!!

A P R O P O S PORTO : Die Bundespost hebt ihre Gebühren für Briefe gewaltig an. Es gibt ab dem 01.01.1993 keine Drucksache mehr.

Wir bitten die XT-500-INFO-Empfänger also, uns mitzuteilen, ob sie weiterhin die XT-500-INFO erhalten möchten.

Denkt auch bitte daran, Anschriftenänderungen mitzuteilen.

Meldet Euch bitte bei:

Uli S. [REDACTED]

Petra S. [REDACTED]

[REDACTED] oder [REDACTED]

Jetzt aber viel Spaß an der XT-500-INFO Nr. 5 mit vielen interessanten Berichten und Basteltips.

Frohe Weihnachten

+

Guten Rutsch

(ob mit oder ohne XT kann sich jeder selber aussuchen)



HEAVEN'S RUSH HOUR: VIELE WÜNSCHE SIND AUF DEM WEG.

WIK

ELEKTRIK: warum ist das 6 Volt-Licht so schlecht und was kann man dagegen tun?

Zuerst etwas Theorie, die die warum-Frage beantwortet:

Da die Helligkeit des Lichtes (vereinfacht gesehen) nur von der Leistung (Watt) abhängt, die in der Glühbirne umgesetzt wird, ist 6-V-Licht nicht von Natur aus dunkler; es ist nur anfälliger. Dazu ein Beispiel: Angenommen, wir haben zwei 45-Watt-Birnen, eine mit 6 und die andere mit 12 Volt. Da Leistung gleich Spannung mal Strom ist ($\text{Watt} = \text{Volt} \times \text{Ampere}$), nimmt die 12-V-Birne 3.75 A auf, und die 6-V-Birne 7.5 A. Angenommen, das Kabel von der Batterie zur Birne hat einen Widerstand von 0.05 Ohm und ist mit einem verdreckten Steckverbinder angeschlossen, der einen Widerstand von 0.1 Ohm hat. Die Widerstände können addiert werden, da es sich um eine Reihenschaltung handelt. Die Zuleitung hat also einen Gesamtwiderstand von 0.15 Ohm. Nach dem Ohm'schen Gesetz (in der Form $\text{Strom} \times \text{Widerstand} = \text{Spannung}$ oder $\text{Ohm} \times \text{Ampere} = \text{Volt}$) fallen dann bei der 12-Volt-Birne 0.56 V in der Zuleitung ab; bei der 6-V-Birne sind es dagegen 1.12 V. An den Birnen liegen also nur noch 11.44 V (12-V-Birne) und 4.88 V (6-V-Birne) an. Man sieht, wo der Fehler liegt, aber es kommt noch schlimmer: Die Leistung ist nämlich vom Quadrat der Spannung abhängig, d.h. bei halber Spannung nur noch viertel Leistung ($0.5 \times 0.5 = 0.25$). In unserem Beispiel liegen an der 12-V-Birne noch das 0.95 fache der Nennspannung an, wir haben also noch das 0.9 fache oder 90% von unseren 45 Watt ($0.95 \times 0.95 = \text{etwa } 0.9$), immerhin noch 40.5 W. Bei der 6-V-Birne sieht es schlechter aus: Mit 4.88 V haben wir nur noch das 0.81 fache der Nennspannung und nur noch 65% der Leistung, also etwa 30 Watt.

Die Theorie zeigt, wo die Energie verbraten wird: im Kabel anstatt in der Lampe. Leider ist das Beispiel sehr realitätsnah: die japanischen Erbauer der XT haben ihr nämlich keine dickeren Kabel spendiert, als den 12-V-Motorrädern aus gleichem Hause (obwohl so das Problem beseitigt wird); und japanische Steckverbinder sind auch klein und wacklig genug, um allein ihren Widerstand so wie im Beispiel wachsen lassen zu können.

Zur Praxis: Mit diesem Wissen, gerüstet, frisieren wir nun unsere 6-V-Elektrik. Wir müssen uns dabei nicht um alle 4367 Kabel des Kabelbaumes kümmern, sondern nur um diejenigen, die hohen Strom führen (der ja, siehe Beispiel, die Ursache für unser Problem ist). Das sind die Kabel des Vorderlichtes und der Blinkanlage. Wenn das Vorderlicht nur noch gelblich scheint und die Blinker nur noch glimmen, ist es Zeit was zu tun. Man kann den Spannungsabfall und die Spannung an der Birne auch messen, muß das aber bei eingeschaltetem Verbraucher (Licht, Blinker) tun.

Als erstes zur Vorderbirne selber. In den org. Reflektor paßt statt der org. 35/35-W-Birne auch eine mit 45/40 (Bilux). Dazu muß der Birnensockel durch eine Steckfassung (vom Bosch-Heini) ersetzt werden. Außerdem müssen aus der Birne selbst zwei Blechstücke mit der Kneifzange herausgekniffen werden (was gemeint ist, seht ihr beim Einsetzen). Noch besser ist ein Halogeneinsatz, da es auch 6-V-Halogenlicht gibt.

Bei den Blinkern lohnt sich ein Umbau auf Ochsenaugen. Die Zuleitungen sind kürzer, weil der hintere Blinker wegfällt (kurzes Kabel = wenig Widerstand). Außerdem wird der Strom halbiert, weil pro Richtung nur noch eine Birne leuchtet. Als Zusatzeffekt wird auch die Batterie nicht mehr so schnell leer, wenn man viel blinkt.

Egal, welche der möglichen Blinker und Vorderbirnen wir nun haben; auf jeden Fall sollten wir folgendes tun:

1.) Masseverbindungen prüfen/verbessern:

Eine schlechte Masseverbindung wirkt genauso wie ein korrodierter Kabelverbinder. Entweder bei Blinkern und Lampe den Lack um die Schraubverbindung herum abschmirgeln und dafür sorgen, daß überall blanke Metallteile sich beruehren; oder zusätzliche Massekabel legen. Da der Kontakt ueber Lenkkopflager zum Rahmen evtl. zu schlecht ist, kann man fuer Lampe und Vorderbau von der Zuendspulenbefestigung aus ein Massekabel in die Lampe (und bei Ochsenaugen wegen der Gummilagerung auch an den Lenker) legen. Dort einfach mit allen anderen Massekabeln (schwarz) verbinden, die in die Lampe laufen (Vorsicht: schwarz-weiß ist Zuendung, bei Massekontakt geht Motor aus). Die neuen Massekabel gleich dicker als original waehlen (Leiterdurchm. ca. 1.5 mm).

Testmöglichkeit: Eine Birne darf bei guter Masseverbindung nicht heller werden, wenn man deren Fassung mit einem sehr dicken Kabel von Batt.-Minus aus beruehrt.

2.) Lenkerschalteneinheit säubern:

Die linke Schaltarmatur (Blinker, Hupe Licht) ist zerlegbar und sollte gereinigt werden. Die Kupferkontakte mit Schmirgelpapier von Korrosion befreien.

3.) Kontaktflächen zwischen Lampenfassungen und Birnen prüfen und evtl. reinigen.

4.) Bei den nachfolgend beschriebenen Kabeln kann man folgendes tun:

- a) Steckverbindungen reinigen, lose Verbinder evtl. mit der Zange zusammendruecken
- b) (besser) Steckverbindungen durch Rundsteckhuelsen aus dem Kfz-Handel ersetzen, bei Blocksteckern werden die entsprechenden Kabel dann einzeln verbunden.
- c) (am besten) Kabel stillegen und durch neues, dickeres ersetzen; am besten in Verbindung mit Loesung b)

Folgende Kabel sind betroffen:

- I) Lichtmaschine weiß und gelb. Am besten durch die Gummidurchfuehrung bis ins Lima-Gehäuse legen und dort an die Spulen loeten (Polrad ab). Gelb=Lichtstromkreis, nur mit Regler und Vorderlicht verbunden. Weiß=Batterieladekreis, vom gelben Kreis voellig getrennt.
- II) Gelbes Kabel vom Lima-Anschluß in die Lampe und von dort ueber Blockstecker weiter zur Lenkerschalteneinheit. Da der Lenkerschalter zerlegbar ist, kann man das Kabel direkt dort anloeten.
- III) Gelbes und gruenes Kabel vom Lenkerschalter zu Abblend- und Fernlicht
- IV) Weißes Kabel vom Lima-Anschluß zum Gleichrichter
- V) Rotes Kabel vom Gleichrichter zur Batterie und rot vom Batt.-Pluspol ueber Sicherung zum Zuendschloß
- VI) Kabel vom Sammelanschluß braun (braun=+6 Volt bei Zuendung an) zum Blinkgeber und braun-weißes Kabel vom Blinkgeber zur Lenkerschalteneinheit. Eine Verbesserung bringt auch ein Blinkgeber der in die Lampe paßt (Vorsicht vor Vibrationsanfaellichem Billig-Schrott), wodurch dieses Kabel, das normal von der Lampe zum linken Seitendeckel fuehrt, etwa einen Meter kuerzer wird. Fuer Ochsenaugen wird ja sowieso ein anderer (lastunabhaengiger) Blinkgeber benoetigt.
- VII) Kabel vom Lenkerschalter zu den einzelnen Blinkern (gruen=rechts, dunkelbraun=links), vor allem wegen der hinteren Blinker, deren Kabel aufgrund der Laenge einen hohen Widerstand haben.

Als neue Kabel nimmt man solche mit einem Durchmesser von etwa 1.5 mm, das sind rund 1.7 mm² Querschnitt, es reicht dann auch 1.5 mm².

So, jetzt kann ich nur noch helles Licht wuenschen;

Wem das jetzt noch nicht reicht, der muß dann wohl doch auf 12 Volt umrüsten, wenn er keine Angst vor noch mehr Elektrik-Gebastel hat. Immerhin gibt es drei Möglichkeiten dazu:

- 1) Mit Underground-Umbauanleitung, leider ohne Verfasserangabe. Benötigt wird außer den anderen Birnen, Neuer Batterie, Hupe? Blinkgeber nur noch ein SR-500-Gleichrichter-Regler (1 Einheit). Das Prinzip: Die Lichtmaschine kann nach Anlöten eines zusätzlichen Kabels 12 Volt liefern.
- 2) Mit Wunderlich- oder LCU-Kit. Das Prinzip ist wahrscheinlich wie Lösung 1), es wird nur teurer, dafür aber wahrscheinlich nicht soviel Kabeländerungen.
- 3) Die elektrisch sauberste und leistungsfähigste Lösung ist eine komplette SR-500-Elektrik. Da die Lichtmaschine nicht mehr so anfällig ist wie in den ersten Jahren, wohl keine schlechte Idee. Die Unterbrecherzündung wird durch eine wartungsfreie Kondensatorzündung ersetzt (was weit weg von Europa allerdings bei Ausfall fatal sein könnte). Kontaktplatte und Fliehkraftregler der XT können abgebaut werden, nur die Antriebswelle für Fliehkraftregler bleibt wegen der Dichtigkeit. Die Zündungsteile haben bis auf das Kabel zur Zündspule alle Blockstecker, sind also einfach anzuschließen. Da alle Kabel hinter der Batterie (z.B. Blinkanlage, Hupe usw.) auch nicht verändert werden müssen, bleibt an Kabelumbau der Anschluß des Gleichrichter/Reglers und das Legen des Vorderlichtes auf den Batterie-Stromkreis (da bei der XT das Vorderlicht einen eigenen Stromkreis hat und nicht über Batterie läuft).
Man braucht an SR-Teilen: Lichtmaschine mit Polrad, die wegen der Anfälligkeit der ersten Baujahre allerdings schwer zu bekommen sind, gebraucht ca. 250-300 DM. weiterhin: Zündeinheit (Black Box), Zündspule und Gleichrichter/Reglereinheit; alles drei mit Glück für 100-130 DM. Natürlich braucht man dann noch einen SR-Schaltplan.

Über die Underground-Umbauanleitung hätte ich natürlich nicht geschrieben, wenn ich sie nicht hätte. Ich kenne jedoch niemanden, der danach seine XT umgerüstet hat. Bekommen habe ich sie im Frühjahr von einem XT-Fahrer aus der Bremer Ecke, der auch mit diesem Umbau fährt. Wir hatten uns auf dem XT-Treffen bei Uelzen getroffen. Ich sage nochmal vielen Dank, vielleicht kannst Du ja noch ein paar Worte dazu schreiben, von wegen Zuverlässigkeit oder so. Auf jeden Fall, kann wer auch Interesse hat, mir 3DM für die Unkosten schicken, dann kann ich ihm Kopien (14 DIN A 4-Seiten) zuschicken.

Also, viel Spaß im Kabelsalat!!!

Eckhart H. [redacted]

P!S! Habe auch noch einen gebrauchten SR-500 Gleichr./Regler 40 DM+Porto

- Achtung -
 * NUR FÜR MOTORRADFAHRER *
 kein Zutritt für Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger
 usw.
 STRENGSTE EINHALTUNG

Reinbek, den

Racing

 Turtles

BESTE u. SCHER
 mitbringen

Die laden ein!

Nach Reinbek zur

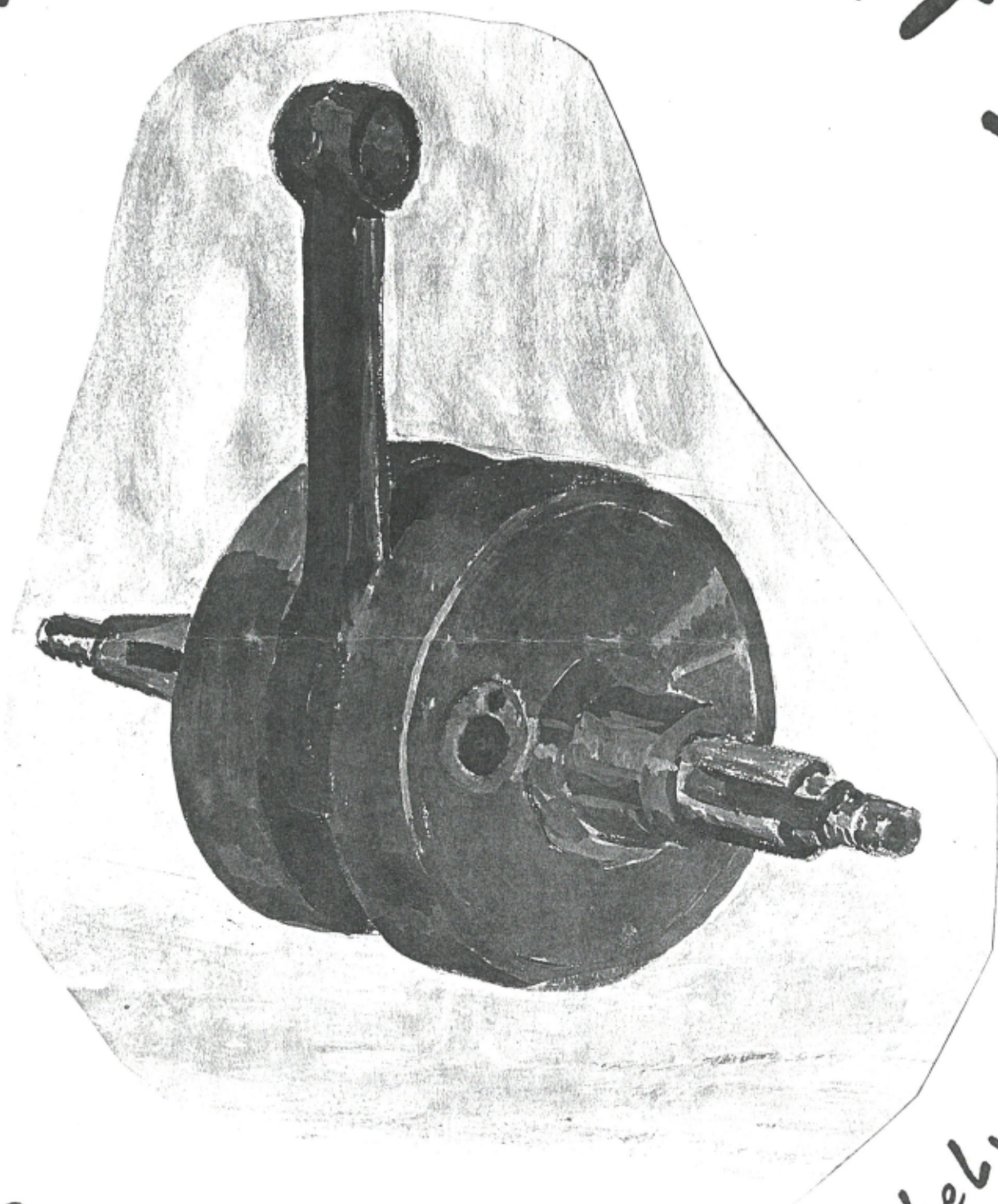
(Anfahrt andere Seite »)

L.W. Inter Schildkrötenparty
 am Sa. 23.1.93 ab 15 Uhr

Mit: Bier, Mischung, Fraß, Musik,
 Kippen, Frühstück, Lagerfeuer,
Schlafzelt, kaltem Wetter

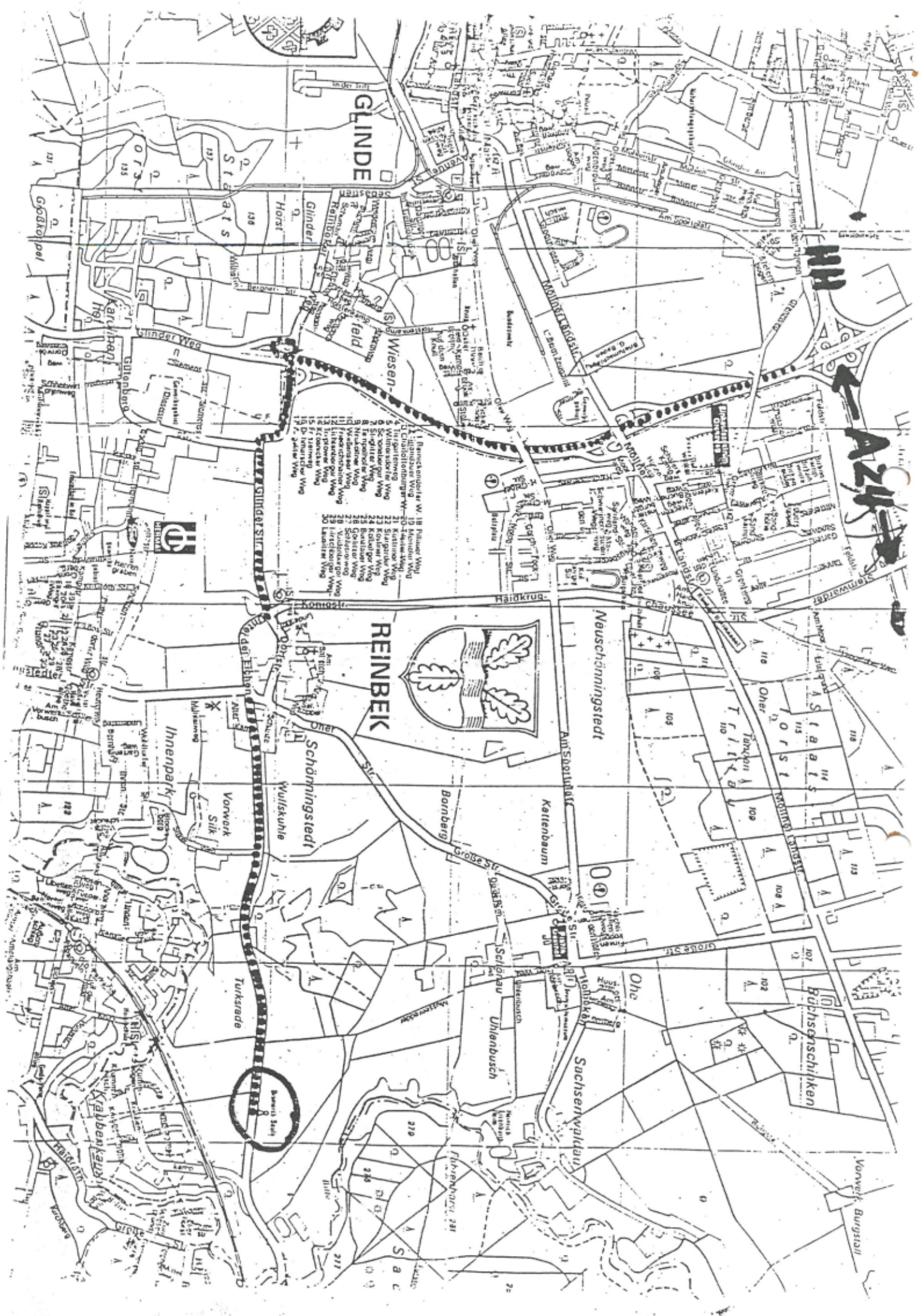
Ohne: Haftung vor. - während u. nachher Party, Ranzale
 Roller, Pokale? Nennung, Pseudo Biker, Autofahrer
 Fi. Baaner Fahrradfahrer.

KUNST für die XT 500



Die Kurbelwelle

ein echter Knol



GLINDE

REINBEK

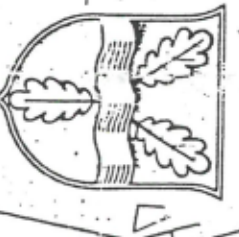
Neuschönningstedt

Buchsenschinken

Sachsenwiglau

Schönningstedt

Turkstrade



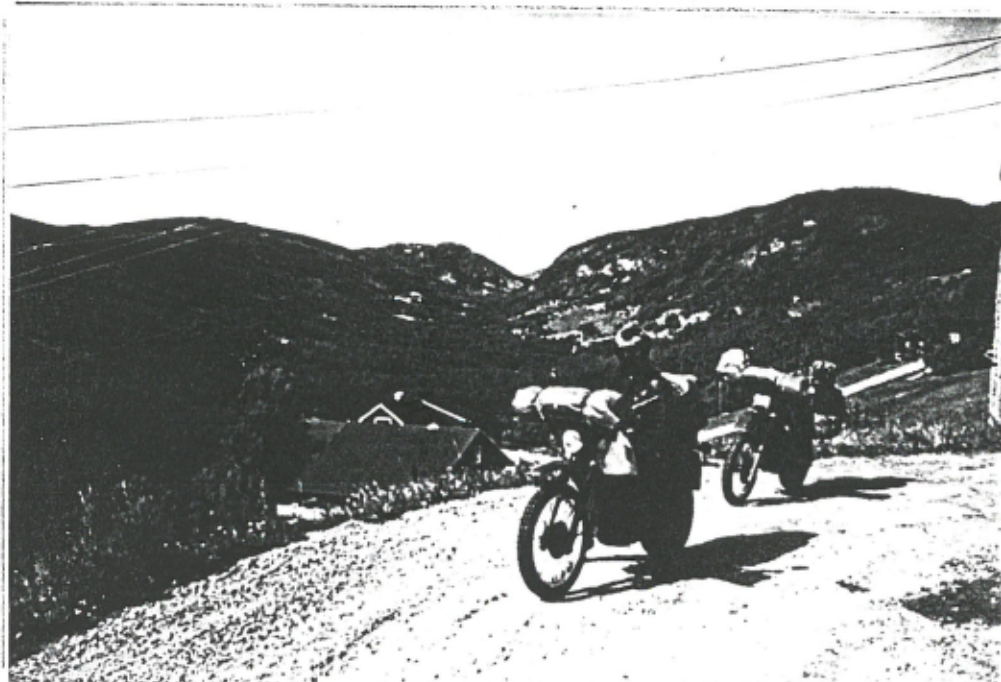
AZ 4

31
Reise nach Norwegen,
mit einer XT 500, Bj. '82
und einer XT 600, Bj. '91

Die Fahrt nach Norwegen wurde schon letztes Jahr geplahnt, und somit wahr genügend Zeit vorhanden um die Maschienen und uns gut vorzubereiten. Die Fähre zur Überfahrt nach Norwegen hatte Gaby in einem Reisebüro hier in Elmshorn gebucht. Eine grüne Versicherungs - Karte besorgten wir uns bei unserer Versicherung. Vorgeschrieben ist sie nicht, aber für den Fall der Fälle bestimmt besser. Einen Schutzbrief, speziell für die "Böcke" ließen wir uns vom A D A C schicken, und das Geld tauschten wir auch gleich hier. Los geh'n sollte es am Montag den 03.08.92, also bepackte ich die XT's bereits am Sonntagnachmittag, um somit den Stress am Montagmorgen zu vermeiden. Vollbepackt und vollgetankt ging es dann endlich los, ein warmer und sonniger Montagmorgen. Kurz vor den Tripp rüstete ich die beiden Enduros mit ~~eine/n~~ 23 l Tank von Acerbis aus. Das erste Etappenziel was wir uns vorgenommen hatten war "Hirtshals", in Dänemark, oben an der Spitze von Skagen. Von hier sollte am Dienstag um 08:00 h unsere Fähre ablegen in Richtung "Kristiansand". Nach 10 Std. in gemütlicher Fahrt und ein paar Pausen zwischendurch hatten wir am Abend Hirtshals erreicht. Der Kilometerstand hatte knapp die 500 Km. Grenze überschritten. Wir begutachteten erstmal den Hafen, und auch die Fähre, mit der es am nächsten Morgen los geh'n sollte. Bei einem Bauern, der Zimmer vermitete, nisteten wir uns für eine Nacht ein. Eine große Scheune hatte er auch, die er uns zur Verfügung stellte, damit die XT's auch ein Nachtquartier hatten, und somit nicht draußen stehen brauchten. Das Gepäck ließen wir aufgeschnallt, nur ein Rucksack mit dem nötigsten nahmen wir mit. Es hatte bereits tierisch angefangen zu regnen, und wir waren froh, das wir uns ein Zimmer gemietet hatten, und nicht auf einem Zeltplatz das Zelt aufgebaut haben. Die Fahrt war doch sehr anstrengend, da es in Dänemark sehr stürmisch war, somit ging's früh ins Bett. Am nächsten Morgen um 05:30 h klingelte unser kleiner Reisewecker. Ich hätte ihn am liebsten in die Ecke geschmissen, mitten in der Nacht aufstehen, wo gibt's denn sowas. Aber nein: "Rauß aus den Fehdern", rief Gaby, und zog mir die Decke weg. Naja, es mußte wohl sein, und die Fähre wartet schließlich auch nicht auf uns. Es war trocken, und um 07:00 h trafen wir im Hafen ein, wo bereits das Schiff einlief.

Zahlreiche Mopedfahrer warteten schon, die auch nach Norwegen wollten. Über eine schmale Rampe ging es rauf ins 2te Deck, wo wir mit Seilen unsere XT's an einer Reihung festbinden mußten. Eine 5 stündige Fahrt stand bevor, also rein in den Fahrstuhl, 3 Decks höher gefahren und ab in die Kaffeeteria. Erstmal frühstücken, Kaffee, Brötchen und Marmelade. Gaby ging es während der Fahrt überhaupt nicht gut, sie mußte zwischendurch die Fische füttern (kotzen). Ich legte mich in einem der Gänge und holte ein bischen Schlaf nach. Draußen regnete es, als wir gegen Mittag in Kristiansand einliefen. Vor der Zollauffahrt staute sich der Verkehr, und es dauerte einige Zeit, bis auch wir abgefertigt waren. Eine festgelegte Route gab es nicht, also immer der Nase nach, erstmal raus aus der Stadt. Eine enge Straße führte uns in Richtung Norden, die Gegend vor uns war einfach Traumhaft. Kristiansand lag schon einige Kilometer hinter uns, als es wie aus Eimern zu regnen begann. Na,... das schien ja ein feucht fröhlicher Urlaub zu werden. Meine Laune wurde immer schlechter, als plötzlich ein Bushalteshäuschen vor uns auftauchte, was ich auch gleich ansteuerte. Erstmal das Kartenmaterial rausgeholt und die Lage peilen. Auf einer Karte sind sämtliche Campingplätze mit Hütten aufgezeichnet. Der nächstliegende befand sich in "Moisund". Eine gute halbe Stunde warteten wir in dem Häuschen und beobachteten mitleidlich die anderen Mopedfahrer die im strömenden Regen an uns vorbeifuhren. Dann wurde es endlich weniger und wir machten uns wieder auf die Rolle. Nach 84Km trafen wir völlig durchnäßt auf den ersten Campingplatz ein, wo auch Hütten standen. Der Schlüssel steckt von außen in der Tür, das ist das Zeichen, das die Hütte frei ist, also nichts wie rein, mit Sack und Pack. Ein Waschhaus stand etwas abseits, und während Gaby Kaffee kochte, ging ich zum duschen. Die nassen Klamotten hängten wir in der Hütte auf, sie war zwar klein, aber doch ziemlich gemütlich. Die Heizung

lief auf voll Power und die "Dröhnung" von Frau Sommer (Kaffee) spendete uns die nötige Wärme von innen. Der Regen lies nach und wir beschlossen uns die Gegend etwas genauer anzusehen. Die Enduros blieben stehen und machten uns zu Fuß auf den Weg. Der kleine Kiosk hatte schon geöffnet, wo ich die



05.10.01

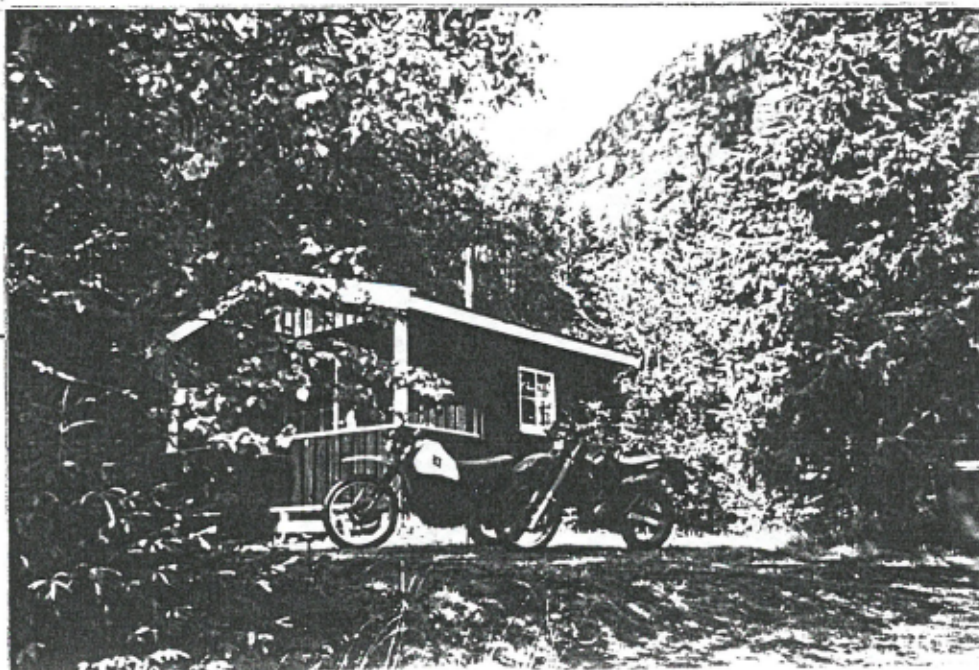
Hütte für eine Nacht bezahlte. Nach einigen Metern erreichten wir einen riesigen Fjord, eingebettet in Felsen und Wald. Eine Stille war das, kein Lärm, keine Autos,... nichts. Ab und zu konnte man Fische beobachten, die nach Mücken schnappten, welche an der Wasseroberfläche schwammen.

Der Tag verging, und beim Abendbrot suchten wir uns die nächste Etappe aus. Gaby schrieb noch einige Zeilen in das Urlaubs-Tagebuch, bevor es ins Etagenbett ging. Der nächste Morgen brach an, und wie sollte es anders sein, es regnete. Gegen Mittag ging es weiter, vorher machte Gaby noch die Hütte sauber, (das ist so Sitte) während ich die XT's bepackte.

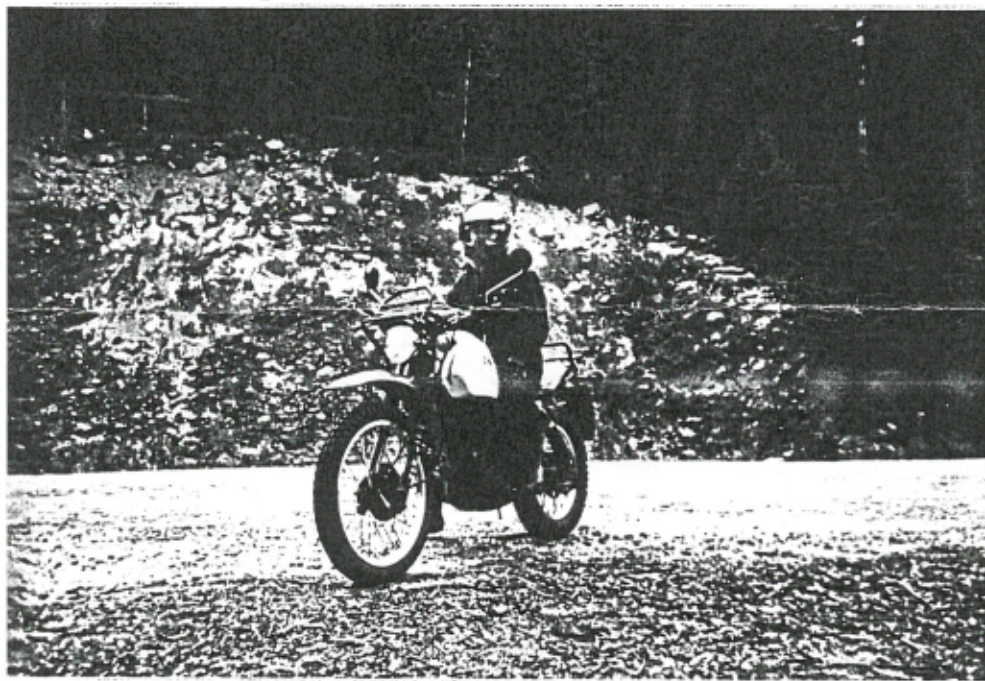
Die Landschaft durch die wir fahren war einfach überwältigend, quer durch die Berge, entlang an steilen Felswänden, vorbei an Flüssen, Fjorden, Wasserfällen und jedemenge Wald. Die schöne Landschaft lies das schlechte Wetter fast vergessen, bis zu dem Zeitpunkt, als es wiedermal regnete. Die nächste Hütte war

schnell gefunden und kurzerhand bezogen wir unser neues Quatier. Am Fuße eines riesigen Berges in einem kleinen Wald standen ca 6 Hütten. Ein geräumiges Häuschen war das, mit Terasse, 4 Betten, Stühle und ein Tisch. Eine Heizung gab es nicht, geschweige denn Stroh. Ein alter

Holzofen stand in der Ecke und nebenbei ein Stapel Holz, womit ich den Ofen erstmal richtig einheizte. Draußen hatten wir gerademal knapp 10°C "Hitze". Eine Petroleum-

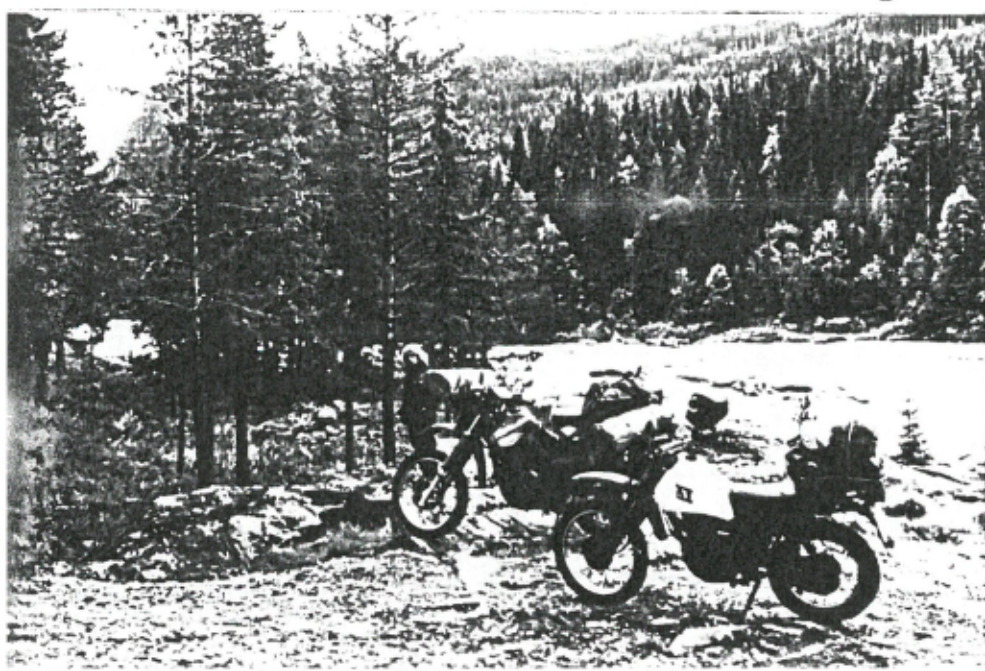


lampe die zum Reisegepäck gehörte, spendete uns genügend Licht. Fließendes Wasser gab's gleich draußen in einem Bach hinter der Hütte, womit wir uns Kaffee und Suppe kochen konnten. Mit dem Wasser was hier den Bach runterfließt kann man sowas noch machen, Kristallklar. Ein Duschhäuschen oder sowas in der Richtung gab's natürlich auch nicht, also mußten wir uns in den besagten Bach waschen und Zähne putzen. Das Wasser war nicht nur Glasklar, sondern auch "Arktisch" kalt, das bringt den Kreislauf wieder auf hochtouren kann ich euch sagen. Am Abend kam die Besitzerin vorbei, bei der wir die Hütte bezahlen konnten. Mit ein paar Englischkenntnissen und Händen und Füßen war das Verständigungsproblem gelöst. Die Leute hier in Norwegen sind nett und freundlich. So gegen 18:00 h, es war ausnahmsweise mal trocken, kickten wir unsere "Böcke" an, um das umliegende Gebiet zu erkunden. Ein kleines Stück Straße, und die nächste Möglichkeit runter vom Asphalt, rauf auf die Schotterpiste. Genau richtig für die XT's. Berg rauf, Berg runter,



durch Tunnel, über Brücken, vorbei an Wasserfällen und Schluchten, Landschaft pur. Der nächste Tag sollte uns über einer der vielen Paßstraßen die sich durchs Skygebiet schlängelt führen. Oberhalb der Schneegrenze bei ca 4°C und eisigem Wind waren wir schnell durchgefrohren, und das im August. Wie

muß das erst im Winter hier oben sein ?? Ziegen und Schafe kreuzten unseren



Weg, die laufen hier einfach so rum, und liegen Streckenweise mitten auf der Straße um ein Mittagsschläfchen zu halten. Nach der Paßstraße ging's wieder kilometerweise bergab bis nach "Haukeligrand", einem kleinen Örtchen, was auch eine Tankstelle besaß.

Das Tankstellennetz in Norwegen ist sehr gut bestückt, und völlig ausreichend. Für umgerechnet knapp 2 DM kann man seinen "Dampfhammer" wieder mit 95 Oktan Bleifrei neuen Lebenssaft einflößen. Nachdem wir einen neuen Platz für die Nacht gefunden hatten, ging's in den nächsten Laden um etwas fürs Abendessen zu organisieren. Selbstversorgen ist noch mit am billigsten, denn Essen gehen in Norwegen ist sehr teuer. Am nächsten Morgen, man glaubt es kaum, es scheint die Sonne. Endlang unserer Strecke lagen ein paar Sehenswürdigkeiten, unter anderem auch ein gewaltiger Canyon, den man von einem Felsvorsprung überblicken konnte. Fernab der Straße führte der Weg über enge Schotter, Feld und Trampelpfade bis nach "Veggli". Der Bequemlichkeit wegen übernachteten wir wiederum in einer Hütte. Das Zelt welches wir mit hatten diente nur als Ballast, nicht ein einziges mal habe ich es aufgebaut. Die Nächte waren einfach zu kalt, und die nassen Klamotten bekommt man im Zelt nicht mehr trocken. Der sonnige Nachmittag wurde ausgenutzt um neue Wege durch die Norwegische Wildnis zu erkunden. So

verstrichen
die Tage wie
im Fluge, denn
das fahren mit
einer Enduro
durch Norwegen
ist unbeschreib-
lich schön.
Als wir eines
Morgens von
"Al" losge-
fahren sind,
in Richtung
"Hol" ging's



los,....Tunnel...Tunnel...Tunnel und nochmal Tunnel, Tunnel ohne
ende, von 100 Meter bis 5 Kilometer Länge. Manche sind nicht
beleuchtet und somit stockdunkel, trotz Fernlicht mit der 600er
konnte ich so gut wie nicht's sehen. Kalt war es außerdem in
diesen schwarzen Löchern. Von "Aurland" ging's nach "Flam", dort
lag er vor uns, der "Gudvangen-Tunnel", mit einer Länge von Sage
und schreibe 11,4 Km. Ich dachte, ich würde nie mehr das Tageslicht
wiedersehen. Die Straße war naß, die Luft stickig von den Abgasen.
Hinnweisschilder an der Tunnelwand zeigten uns, wieviel Kilometer
wir noch vor uns hatten. Dann,...endlich,...die Ausfahrt war schon

zu sehen, und nach ein paar Metern hatte uns das Tageslicht wieder. Die Straße führte in Richtung "Voss", zur nächsten Herausforderung. Das steilste Stück Straße Norwegens, 20 % Steigung, gespickt mit 13 halbschleierischen Kurven. Oben angekommen hatte man einen weiten Überblick über's Tal. Weiterfahren in dieser Richtung wollten wir nicht, also wieder zurück, 20 % Bergab, im 2ten Gang, und die Bremsen mußten leiden. Heil unten angekommen suchten wir uns die nächste Unterkunft. Das nächste

Ziel sollte der "Vøringfossen" sein. Er ist der größte Wasserfall Europas. Gewaltige Wassermassen stürzen 190 Meter in die Tiefe, um sich unten mit Ohrenbetäubenden Getöse in einen reißenden Fluß zu verwandeln. Ein verwegener Trampelpfad führte zum Fuße des Wasserfalls, wo wir das Schauspiel aus nächster Nähe beobachten konnten. Es war ein trüber Montagmorgen als wir die "Schüttelbagger" anklickten, zur letzten Etappe von "Morgedal" zurück nach "Kristiansand". Die Sonne konnte man nur schemenhaft hinter dicken Nebelschwaden erkennen. Mittags waren wir endlich in "Kristiansand" angekommen. Die Fähre lag schon im Hafen, und ein Platz gab es auch für uns. Am Himmel hingen dicke Regenwolken als die Fähre aus dem Hafen lief. Ein letzter Blick über die Rehling, Norwegen, wir kommen bald wieder.

Die XT's haben ohne das geringste Problem durchgehalten, auf eine XT ist eben verlaß.

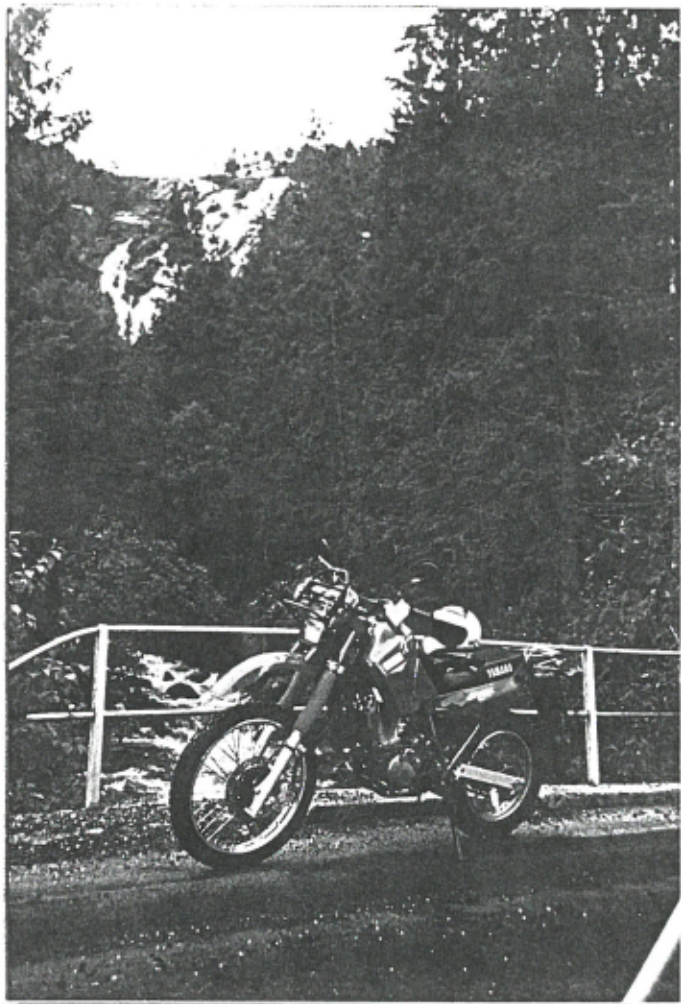


Das Abenteuer begann am 03.08.92 und endete am 18.08.92. Die Überfahrt mit der Fähre von Hirtshals nach Kristiansand dauert ca 5 Std. und kostet 228 DM für 2 Leute und 2 XT's. Für den Zoll reicht der Personalausweis. Gesamt gefahrene Kilometer, 3645 Km., davon in Norwegen 2628 Km.

Die Hütten kosten zwischen 90 und 190 NKR, umgerechnet 20 bis 50 DM, je nach Komfort. Sie besitzen überwiegend 4 Betten, 1 Kühlschrank, 1 Kochplatte, E-Heizung und Sitzgelegenheiten. Das Wetter im August ist sehr durchwachsen und kalt. Um die Sonne auszukosten sollte man im Juni oder Juli fahren.

Autobahn gibt's in Norwegen überhaupt nicht, nur Landstraße, mehr oder weniger gut ausgebaut. Wir benutzten hauptsächlich Nebenwege, die aus festgefahrenem Schotter oder Sand bestanden. Einige Wege verfügen über eine Mountstelle. Die Gebühr kostet so um die 20 NKR, ca 5 DM pro Fahrzeug. Der Liter Sprit ist für knapp 8 NKR, ca 2 DM, zu haben.

In den 14 Tagen haben wir eine Menge erlebt und gesehen, Norwegen ist Traumhaft und eine Reise wert.



"XT" Gruß

Graby & Ralf

Nun möchte ich mal meinen Senf zum Thema XT 500 ableiern.

Es gibt verschiedene Gründe sich für eine XT 500 zu entscheiden :

- a) Für Reisen, weil ihre Zuverlässigkeit macht sie so ergiebig.
- c) Der Geldbeutel langt für keine Knicki-Knacki XXYZ 900 Bonsai mit Gußrädern und Hyperwuppigkeit in Metallic-Waldmeister.
- g) Man weiß gar nicht ,daß es Andere gibt.

3.) Man weiß ,daß es Andere gibt ,aber nicht wo.

§7) Man fand keine mit mehr Schwächen.

) Man fand welche mit mehr Schwächen ,aber die waren billiger.

%&) Oma arbeitet bei Wunderlich.

- b) Sie hat idiellen Wert ,aufgrund gemeinsamer Erlebnisse.
(Ob Elefanten-Treffen ,Sahara ,Mont Chaberton oder Eisen-Karl oder OBI spielt keine Rolle.)

120.) Man liebt sie.

Die Rundungen von Samanta Fox ,der Zipfel von Long John ,die Muskeln von Arnold ,der Spinat von Popeye ,der Grips von Einstein ,die Flöhe von Rockefeller und die Beamten der Bundespost lassen ein' völlig kalt.

Alle zusammen wirken neben-einer XT ,wie Durchfall im Ventilator.

a) Man fiddet sie schön. (Thema Geschmack)

Le) Die Fahrleistungen Überzeugen.

(Gilt nur für Leute ,die direkt vom Mofa umgestiegen sind. Testfahrten können hier wahre Wunder wirken. Africa Twin läßt grüßen.)

Welcher Punkt für Euch in Frage kommt ,müßt Ihr selbst klären.

Allerdings steht fest ,daß wir uns beim Thema Begeisterung einig sind.

Zeitung ,Stammtisch und Treffen belegen dies.

Ob diese Bewegung Überlebensfähig ist ,hängt von jedem Einzelnen ab.

Deshalb möchte ich heute an dieser Stelle zu folgenden Dingen aufrufen:

-Initiative zeigen für Veranstaltungen und Zeitung "XT-Info"

Keine Arbeit erledigt sich von selbst und Petra wartet auf Berichte ,Informationen ,Tips ,Anzeigen und Erfahrungen.

-Geld für die Finanzierung der "XT-Info" und das Porto zu spenden.

-Toleranz bei Diskussionen um den Geschmack ,denn der läßt sich zum Glück nicht über einen Kamm scheren.

In diesem Sinne ! Eine unfallfreie Fahrt wünscht Euch

Euer BJÖRN

Das erste Mal tut's auch nicht weh !

Ein Bericht zum Endurowochenende vom 7.8.92 bis zum 9.8.92
von Thorsten W. ('92 aufgebaute 76er XT 500)

Es ist Mittwoch, der 5.8.92 und ich bin zum zweiten Mal mit meinem Bruder bei dem Treffen der XT-Initiative Hamburg. Wir sitzen also so dort und erzählen von unseren Erfahrungen, eine XT ohne Leerlaufdüse anzutreten, als irgendwer uns diesen grünen Zettel in die Hand gibt: 1. *Endurowochenende auf dem Uhlenkörper-Ring bei Uelzen*. Aha. Mein Bruder und ich sagen spontan: "Ja."

Allerdings muß ich mein Gebot zurücknehmen, da ich an diesem Freitag schon an einen Betriebsausflug teilnehme. Weil ich nun doch sehr neugierig bin, entschieße ich mich, mit zwei anderen am Samstag nachzukommen.

Es ist jetzt Samstag, der 8.8.92 und wir bewegen uns Richtung Uelzen. Bis Uelzen haben wir uns durch die Karte gewühlt, um dann der wirklich guten Beschilderung zum Uhlenkörper-Ring zu folgen.

Gerade angekommen, werden wir drei 'Nachzüglinge' von den anderen gelöchert, die kleine Endurorally auch noch mit zu machen, was wir auch tun. Ich sehe also auf diesem Kurs zum ersten mal die Strecke, die es zu bezwingen gilt. Wir haben uns sehr gut unterhalten auf diesem Kurs.

Gleich nach dem Ende des Wettbewerbs habe ich mich vorsichtig - mein Motor war erst 500 Km alt - mit dem Kurs vertraut gemacht.

Eigentlich hatte ich beschlossen, mir nur *einmal kurz* die MotoCross-Strecke anzusehen. Das habe ich dann auch getan, allerdings hat mich auf dieser Runde schon gestört, daß ich mich ewig von meinem neuen Motor habe bremsen lassen.

Zwei Stunden halte ich es dann aus, zuzusehen. Schließlich habe ich dann meinen, schon am Samstag unter Muskelkater leidenden, Bruder beknielt, mir seine XT zu geben um mir den MotoCross-Kurs noch einmal näher und drehfreudiger vor Augen zu führen. Gesagt - Getan !

Erstmal fahre ich die Kiste auf der AutoCross-Strecke warm (ich hatte da schärfste Instruktionen von meinem Bruder), um dann auf die MotoCross-Strecke überzugehen. Die erste Runde lasse ich also verhalten angehen, um mich dann langsam, aber sicher zu steigern. Aber merke: Der Mut steigert sich zum Übermut, bis das Herz Doppelschicht einlegt !

So werde ich dann auch wieder vorsichtiger, nachdem ich mein erstes wahnsinnig großes und wahnsinnig schnelles "S" mit dem Hinterrad in den weicheren Sand gemahlt habe.

Trotz allem hat es mich nicht daran gehindert, meinem Bruder zu zeigen, daß auch seine XT noch springen kann (Springen ist für mich eine Mischung aus Angst, Herausforderung und Glücksgefühl) !

Wenn ich gesprungen bin, bin ich einerseits froh, nicht gestürzt zu sein, und andererseits möchte ich nochmal springen, weil es ein unvergleichliches Gefühl von Schwerelosigkeit ist.

Zu meinem Erstaunen muß ich dann auch feststellen, daß ich zum *Rumcrossen* jede Menge Kondition brauche, sodaß ich nach meiner vierten oder fünften Runde erstmal pausieren muß.

Dann kommt dieses Beschleunigungsfahren. Danach muß ich auch erstmal wieder raus auf die Piste; das Gasgeben spornt mich

dermaßen an, das ich garnicht anders kann, als nochmal rauszugehen.

Ich finde, daß ich - für eins der ersten Male - mich im Gelände recht gut aufgeführt habe. Ich hatte es mir schwieriger vorgestellt. Allerdings muß ich wohl auch dazu sagen, daß ich meine größten Probleme mit dem Driften auf Sand - oder überhaupt dem Driften - habe; es gibt mir irgendwie so ein etwas unwohles Gefühl, wenn das Hinterrad versucht, mich zu verlassen. Schlimmer allerdings ist es für mich noch, wenn das Motorrad anfängt, im Sand über das Vorderrad zu schieben.

Für mich steht fest: Auch das nächste Mal bin ich wieder dabei. Bis zum nächsten Mal werde ich an meinem Drift arbeiten und mal sehen, wie ich dann auf der Bahn zurechtkomme.

Und wenn ich einen Arm in Gips habe, komme ich trotzdem und nehme nur an der Open-Air-Disco teil.

Thorsten W: [REDACTED], d.14.08.92



Die XT und Ich
Armin W. [REDACTED]

1. Termine - Veranstaltungen - Treffen :

Uhlenköper-Ring 1993 : 16. Januar
20. Februar ab 13.00 Uhr
20. März Eintritt 5,00 DM
17. April

XT-500-Stammtisch 1993 : 6. Januar
3. Februar ab 19.00 / 19.30 Uhr im
3. März Schweinske Lübecker Straße
7. April 2000 Hamburg 76
Info: Björn, Tel. [REDACTED]

1. Winterschildkrötenparty : 23. Januar 1993 ab 15.00 Uhr
Unter den Eichen (bei der Bismarck-Säule) in Reinbek

2. Ersatzteil- und Zubehörbeschaffung :

Steuerkettenspanner-Verschlußschrauben mit 22er Schlüsselweite,
aus Aluminium gedreht, gibt es weiterhin
bei Petra für DM 20,00 plus Porto.

Spezielle Stoßdämpferaugen für Bilsteinstoßdämpfer könnt Ihr
weiterhin bei Uli für DM 40,00 plus Porto
erhalten.

Fa. Wunderlich : Das Jahr 1992 geht zur Neige, der Rabatt für
XT-500-Initiative steht vor der Tür.
--Schickt schnellstens Eure Rechnungskopien an
Uli oder Petra. Es gelten alle Rechnungen,
die 1992 erteilt wurden.
Damit es auch weiterhin mit dem Rabatt klappt:
Bei Bestellung zusätzlich Hauke's Kundennummer
101504 nennen, danach Rechnungskopie an Uli
oder Petra. ---Vielen Dank---

Aufnäher und T-Shirt mit XT-500-Emblem sind auch weiterhin zu
bei Ole bzw. Björn zu haben.
Da die Beiden auch meist am Stammtisch
zu finden sind, könnt Ihr dort die "Teile"
anschauen und anfassen.

Ole N. [REDACTED] (T-Shirt)

Björn G. [REDACTED] (Aufnäher)



3. Schraubertips - Erfahrungen - Meinungen :

Übersetzungstip von Stefan S. [REDACTED] : Ach ja, wer's noch nicht
ausprobiert hat, ich empfehle für die XT eine
16/44-Übersetzung. Da zieht die "Schleuder"
besser ab und man braucht nicht einmal eine
längere Kette - die paßt. Kurze Gewöhnungs-
phase an die höhere Drehzahl in den einzelnen
Gängen bleibt nicht aus, aber man gewöhnt
sich dran.

Gunnar verkauft einen Gepäckträger mit
Alu-Koffern (rechte Box passend für
Original-Auspuff), Eigenbau, DM 350,00
Tel. [REDACTED]
-Du bist ja ein fleißiger Bastler-

Lars sucht luftunterstützte
Gabelverlängerungen.
Tel. [REDACTED]

Björn verkauft einen Metzeler-
Vorderreifen und Original-Stoß-
dämpfer. Tel. [REDACTED]
-Hast Du keine Preisvorstellung ?-

Jörg verkauft Bilstein-Stoßd. 39mm, Original-
schwinge, Luftfilterelement komplett, Ketten-
schutz, Seitendeckel li, Drehzahlmesser, Zünd-
spule, Original-Auspuff + Krümmer, Ölwanne
Tel. [REDACTED] -Preise ???-

Kai sucht einen großen Tank.
Er tauscht eine silberne Hinter-
radfelge gegen eine Goldene.
Tel. [REDACTED]

René sucht einen Hauptständer, 2x Leistungs-
krümmer aus Edelstahl, Seitendeckel rechts
in schwarz. Tel. [REDACTED]

Martin sucht noch immer die silberne Vorderrad-
felge ohne "8". Tel. [REDACTED]

Gunnar tauscht einen 78'er Stahltank
(schwarz-matt) gegen serienmäßigen
Alu-Tank (je 8,5 l).
Tel. [REDACTED]

Heinrich sucht folgende Teile Bj.'77:
Stahltank, Sitzbank, Seitendeckel.
Tel. [REDACTED]

Ole sucht weißen
Originaltank, evtl
im Tausch. 2x Hinter-
rad (1x gold, 1x silber)
ca. 100,00 DM und
billige Sitzbank.
Dafür verkauft er
gegen Gebot Orig.-
Heck-Schutzblech.
Tel [REDACTED]

Guido sucht auch einen
Hauptständer.
Tel. [REDACTED]
-Wozu braucht Ihr denn
alle den Hauptständer ?-

Thorsten sucht eine
Sitzbank für eine XT-500
Bj.'77. Tel [REDACTED]

