XT 500 INFO

6

im März 1993

H A L L O !!!

Die ersten Kilometer im Jahr 1993 hat die **XT-500** hinter sich. Die eingefleischten Reister hatten in diesen ersten Monaten ausreichend Gelegenheit, extreme Witterungen zu bewältigen.

So ist es schon ein eiskaltes **Erlebnis** gewesen, in der Nacht vom 03. auf den 04. Januar 1993 bei **-15° C** über die Straßen zu poltern. Aber auch die Sturmböen hatten es in sich !!!! Und die **ganz Harten** haben es sicher beim **Eisregen** versucht.

Doch auch alle, die bei diesem Wetter an ihrer **XT-500** geschraubt oder die Füße am heißen Ofen gewärmt haben, werden sich in den kommenden Monaten wieder ins **Abenteuer XT-500-Fahren** stürzen.

Viel Spaß dabei !!

Als Termin 1993 solltet Ihr Euch schon einmal das

Wochenende vom 07.-09. Mai 1993

vormerken.

Das **Drei-Tage-Enduro-Treffen** soll dieses Mal noch umfangreicher und auch wieder so interessant wie letztes Jahr werden.

Die **XT-500-Initiative** wird dort auch vertreten sein.

Wenn Ihr dort Teile für die **XT-500** kaufen oder verkaufen wollt, habt Ihr dort die Gelegenheit dazu.

Nach dem Aufruf in der **XT-500-INFO Nr. 5** haben sich viele "KARTEILEICHEN" gemeldet, die alle die **XT-500-INFO** weiter erhalten wollen. Diejenigen, die sich nicht gemeldet haben, werden diese Zeilen nicht lesen können, da sie diese **INFO** nicht erhalten.

In der letzten Zeit gab es einige Nachfragen in Bezug auf die **Wunderlich-Rechnungen.** Diese rechnungen werden jetzt durch uns bei der Fa. Wunderlich eingereicht. Wieviel Geld bzw. Ware wir dafür bekommen, wissen wir noch nicht. Wir werden Euch aber darüber genau informieren !! Fest steht auf jeden Fall, daß der Ertrag ein großes Projekt vorgesehen ist:

DAS ERSTE GROßE XT-500-TREFFEN

Termin ist vermutlich Anfang September 1993, näheres in einer der nächsten **INFO's.** Wir hoffen, dies ist in Eurem Interesse !?!?!

Für die nähere Planung und Verwirklichung suchen wir noch XT-500-begeisterte H E L F E R !!!!

Das als Vorwort

Ulrich S[illegible]

[illegible]

[illegible]

Tel.: [illegible]

Petra S[illegible]

[illegible]

[illegible]

Tel.: [illegible]

Erfahrungsbericht mit der Doppelzündung von EGU

Als Freund innovativer Motortechnik ließ ich mir bei der Firma EGU in Waiblingen einen XT 500-Zylinderkopf auf Doppelzündung umrüsten inklusive der Lieferung aller benötigten Anbauteile.

Seit mehreren Jahren verfolgte ich diese Idee, zögerte jedoch lange Zeit, weil ich von anderen Fahrern gehört hatte, daß die versprochene Leistungssteigerung, besseres Startverhalten sowie geringerer Spritverbrauch nicht feststellbar waren. Insgeheim dachte ich mir dann, daß der Fehler bei schlecht gepflegten Motoren liegen müsse (denn viele XT 500 Fahrer behandeln und pflegen ihre Maschinen, daß einem übel werden kann).

Also entschloß ich mich im letzten Jahr zu der Investition von 245 DM. Die Lieferung erfolgte relativ schnell - und ich konnte meinen modifizierten Zylinderkopf einbauen. Zündspule, Zündkerze, Zündkabel, Spezialkerzenschlüssel, Kerzenstecker sowie eine Anbauanleitung wurden mitgeliefert. Entgegen der EGU-Empfehlung baute ich die Zündspule aus Platzgründen zunächst unterhalb des Lenkkopfes am vorderen Rahmenrohr an, später am linken Rahmendreieck neben dem Vergaser (sah besser aus).

Der Motor sprang bei den ersten Startversuchen wie gewohnt an, beide Zündkerzen zeigten kräftige Funken, und rehbraun waren sie nach einigen hundert Kilometern auch. Es trat kein Klopfen während des Betriebes auf, soweit ich das feststellen konnte, und das bedeutet, daß die Zusatzkerze optimal plaziert war. Denn die beiden entstehenden Flammfronten trafen sich, von den Zündstellen ausgehend, weich und gaben die Kraft der Verbrennung an den Kolbenboden ohne Störung weiter.

Die versprochenen Auswirkungen der Doppelzündung konnte ich jedoch auch nicht feststellen. Man muß allerdings mit dieser Behauptung sehr vorsichtig sein, da sie auf subjektiven Eindrücken beim Fahren beruht. Exakte und fundierte Aussagen kann man nur über einen technisch aufwendigen Prüfstandsversuch machen, ein Vorhaben, daß sich nur mit viel Kapital bewerkstelligen läßt und für den Normalverbraucher uninteressant ist.

Ich experimentierte nun an meinem Motor herum, um die nicht vorhandene Mehrleistung irgendwo aus ihrem Versteck zu locken. Da anhand des Kerzenbildes die Verbrennung gut und der Leerlauf zudem sehr stabil waren, beließ ich den Vergaser in diesem Zustand. Auch am Abgassystem wurde nichts geändert. Meine Idee war nun, daß eine an zwei Punkten gleichzeitig gezündete Verbrennung in einem Raum mit zeitlich konstantem Volumen schneller ablaufen müsse als bei Verwendung nur einer Zündkerze. Das Wissen zu dieser Idee bezog ich aus der Fachliteratur, denn ich beschäftige mich seit einigen Jahren mit der Steuerung des Gaswechsels sowie der Verbrennung allgemein im schnellaufenden Ottomotor. Nebenbei studierte ich Maschinenbau der Fachrichtung Kraft- und Arbeitsmaschinen.

Aus diesen Gründen verlegte ich den Zündzeitpunkt von 7° vor OT in mehreren Schritten bis zu 3° vor OT, um den günstigsten Zündzeitpunkt zu ermitteln. Hier wäre eine Leistungsmessung über veränderlichem Zündzeitpunkt sehr aufschlußreich gewesen. Ich konnte keine nennenswerten Änderungen feststellen.

Ein Anruf bei EGU zu der Frage des optimalen Zündzeitpunktes wurde mit "7° vor OT" beantwortet. Ich bezweifelte dieses unter Darstellung meiner Erfahrungen und Überlegungen, worauf es am anderen Ende schlicht hieß, ich sei ein Spinner, und damit war das Telefongespräch beendet. Mehrere Praktiker aus dem Motorenbau unterstützten jedoch meine These, so daß ich den Zündzeitpunkt vorsichtshalber auf etwa 6° vor OT festlegte. Falls mein Gedanke richtig war, vermied ich so eine Frühzündung - war ich auf der falschen Fährte, so verlor ich nur etwas an Leistung. Mein Motor arbeitete jedenfalls zuverlässig wie immer, und von weniger Leistung habe ich nichts bemerkt. Auf alle Fälle sah die Doppelzündung sehr spektakulär und wichtig aus und erregte eine Menge Aufsehen - immerhin!

Nach 5000 Kilometern flog mir beim Starten dann die Kerze heraus. Was war geschehen?

1. Das Gewinde des Zylinderkopfes war mit der Kerze zu einer Eiheit geworden.
2. Nach der Demontage stellte sich heraus, daß ein Riß im Zylinderkopf zwischen Kerzenloch und Einlaßventilsitz vorhanden war (zur Information: die zweite Zündkerze liegt hinten rechts neben dem Einlaßkanal).

Mein Zylinderkopf war also nicht mehr zu gebrauchen. Ein Anruf bei EGU brachte das erwartete Ergebnis. Ich wäre der erste, dem das passiert sei, ich hätte Pech gehabt, und Ersatz gäbe es auch nicht, weil der Liefertermin schon so lange her wäre. Ganz toll! Es mag sein, daß der Riß durch einen Gußfehler (ein sogenannter Lunker oder eine Seigerung) entstanden ist. Dann habe ich wirklich Pech gehabt. Das läßt sich nur im Werkstofflabor nachprüfen.

Zusammenfassung:
Der Einsatz von Geld und Zeit (neue Kopfdichtung, Einbau/Ausbau usw.) rechtfertigt nicht das Ergebnis. Meine Panne mit dem Riß lasse ich bei dieser abschließenden Betrachtung außen vor. Es ergab sich in Verwendung mit meinem Motor keine Leistungssteigerung, kein besseres Startverhalten und noch nicht einmal der umweltfreundliche geringere Spritverbrauch, der für viele Fahrer bestimmt Grund genug wäre, umzurüsten. Ein generelles Ergebnis läßt sich nicht aus der subjektiven Prüfung an einem Motor ableiten. Dennoch möchte ich meine Erfahrungen einem großen Kreis mitteilen, auf das sie sich Gedanken machen, ob Zubehör sinnvoll ist und inwieweit es einen Nutzen mit sich bringt.

Verfasser:

Thomas O[redacted]

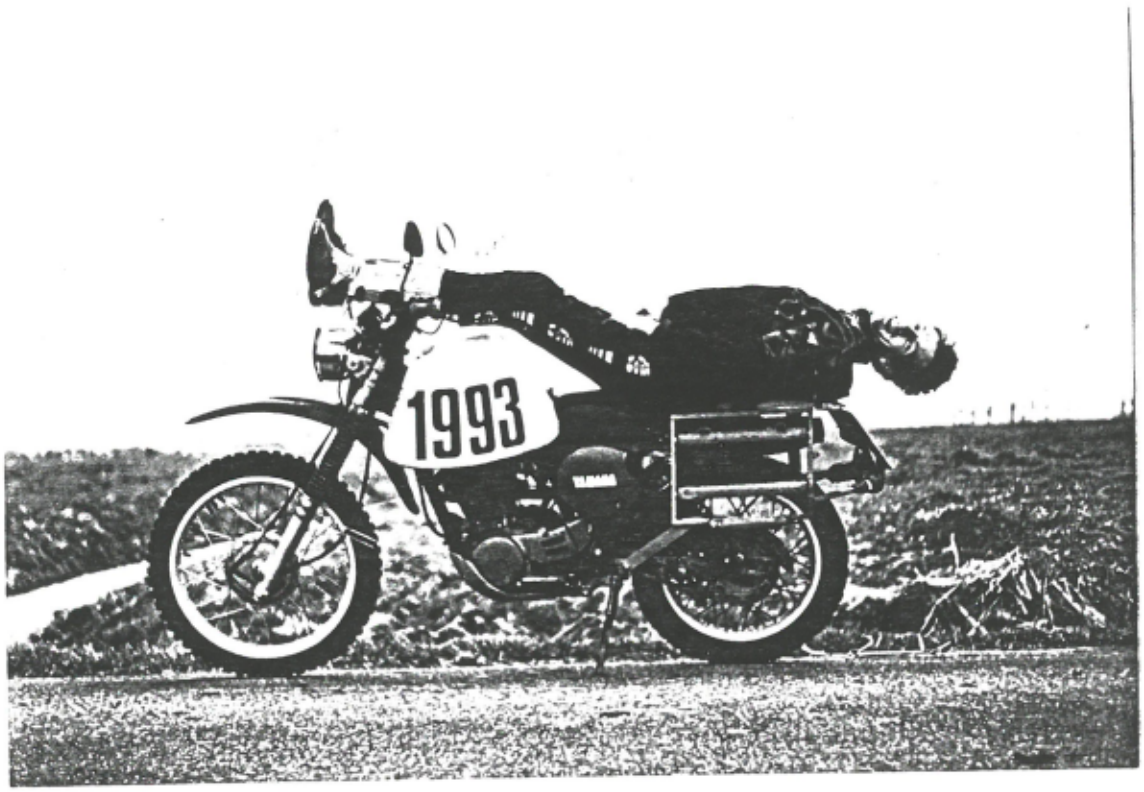
Tel. [redacted]

S T O L Z E R R E I T E R
A U F
B L U B B E R G L E I T E R

Der Jethelm zeigt Dein nacktes
Gesicht,
denn Sonne und Wind, die fürchtest Du
nicht.
Die Plastikbomberfahrer gucken ganz
verwundert,
denn Du fährst ja nicht 'mal
hundert.
Sie denken, sie haben Dich
besiegt.
Dafür hast Du die Umgebung
mitgekriegt.
Die Letzten werden zwar die Letzten
sein,
doch zu Plastikhobeln sagen **sie** trotzdem
NEIN.

Autor
ohne
Auto

Bernd W[illegible]



Klaas K[illegible]

5

Roland G[illegible] Tel.: [illegible]

Dies ist der langersehnte Erfahrungsbericht eines wirklich funktionierenden 12 V Umrüstsatzes für eine XT 500.

In der Info Nr. 5, im Bericht von Eckhardt Harm, wurde ich als XT-Fahrer aus der "Bremer Ecke" bereits erwähnt. Er schlug vor, doch ein paar Zeilen über die Zuverlässigkeit des Umrüstsatzes zu Papier zu bringen. Hier ist nun der Bericht:

Die XT wurde im Winter 90/91 von mir auf 12 V umgerüstet. Dieser Umbau hat ca. 130,-- DM gekostet.
Die bis jetzt zurückgelegten 10.000 km, nach dem Umbau, sind bis auf einen Fehler vollkommen problemlos verlaufen.

Im 1. Jahr kam es mehrere Male vor, daß die Batterie leer war. Wurde das Licht ausgeschaltet, war sie ruck-zuck wieder voll. Schaltete ich das Licht wieder ein, wurde die Batterie zu meiner Verwunderung nicht leer. Erst einige Tage oder Wochen später begann das "Spielchen" erneut.

Im vergangenen Sommer ereignete sich dieses "Spielchen" allerdings nur einmal. Nun weiß ich nicht ob die Batterie, wenn ich mit Licht fuhr, nicht geladen oder ob sie zuschnell entladen wurde. Jedenfalls immer wenn ich der XT mit dem Messgerät zu Leibe rücken wollte, konnte ich keinen zu großen Entladestrom messen. Ab spätestens 2000u/min (bei vollem Licht) wurde die Batterie geladen. Ob dieser Fehler mit dem Umbau zutun hat, weiß ich nicht. Man kann aber damit leben. Die 6V-Hupe ist übrigens noch an der XT. Kurzbetrieb hält sie gut aus und sie ist schön laut. Frührer Erfahrungen mit einer 6V-Hupe an meiner XS 650 waren ebenfalls positiv .
Es ist ein herrliches Gefühl, bei eingeschaltetem Fernlicht mit gezogener Bremse (Bremslicht), an der Ampel zu stehen (Leerlaufdrehzahl) und der Blinker funktioniert immer noch.

Sollte jemand Interesse an der Umbauanleitung zeigen, kann er sich selbstverständlich an mich wenden. Adresse siehe oben.

2. ENDURO-TREFF WOCHENENDE

7.-9. MAI

INFO-TEL.:
[redacted]
oder [redacted]

auf dem

UHLENKÖPER-RING

in Kl.Pretzier bei **UELZEN**

UHLENKÖPER-RING

Samstag 8.Mai ab 13.oo Uhr

Privater Motorrad- und Teile-Markt

für alle Motorradfahrer
und -fahrerinnen, und alle
die es werden wollen

Händler-Ausstellung

Enduro-Mehrkampf

Beschleunigungsrennen

1400 m Moto-Cross Strecke

Lagerfeuer

Pokale

Anmeldung erbeten

bei W.Knust [redacted]

8

Müdde XT nach Irland
Juni 92

Und Tschüüßßß-sag ich zu meine beiden Kumpels,die inne Garage anne Honda schrauben.
Die XT hatte ich abends schon gepackt,so konnte ich ausgeschlafen und gestärkt locker zum Hafen fahr'n.Beste Anfahrt überhaupt-nur 15km. Die Fährfahrt Hamburg-Harwich kostete mich mit Moped 430DM(incl. Rückfahrt) und dauerte gute 20 Std. Die Elbe runter scheint gut die Sonne und so ist viel los an Deck. Spiegelglatte See und so gibts auch mit'm schlafen keine Probleme. Das die Verpflegung an Bord sauteuer ist,versteht sich von selbst. Wozu auch faire Preise?
Nächsten Tag erreichen wir gegen 12Uhr Harwich,an Englands Ostküste gelegen. Nun stehn mir schwach 500Km Fahrt geuer durch England bevor. Kurzer Abschied von Bordbekanntschaften. Mit dem Harald fahre ich noch ein Stück gemeinsam, bis er nach Birmingham abbiegt. Ich fahre die A12 entlang,bis ich auf den Motorway 25 treffe. Der führt als Ringautobahn einmal ganz um London herum. Fahre den nördlichen Halbkreis,um ja nicht in den Sog von London zu gelangen welches ich schon von früher her kenne. Irgendwann habe ich London umfahren und kann endlich Landstraßen benutzen. So kommt Ruhe und eine entspannte Fahrweise auf. Zwischen 60-80Km/h pötter ich auf der A4 dahin. In Bath finde ich sogar die angepeilte Jugendherberge und mache dort Quartier. Nächsten Tag soll es dann von Pembroke feststellen,daß die Fähre Montags Ruhetag hat-Klasse! Das stand natürlich nicht im Fährplan,den ich mir besorgt hatte.Aber Fishguard liegt nur 50Km weiter und von dort fahren auch Fähren. Naß und frostig bin ich ja eh-angekickt und versucht!? Endlich in Fishguard angekommen.Aha,Fähre am Anleger;Ticket(42) gekauft mit Visacard-die kann ruhig naß werden,man kennt das ja aus der Werbung. Moped in den Schiffsbauch gefahren,KLOCK-hinter mir geht die Tür zu,gutes Timing-gell. Die gut 4Std.Überfahrt sah man dann denn pitschigen Mopedfahrer den Föhn in der Bordtoilette quälen. Ärmels Kragen,Handschuhe,Pullover,Schlabbertuch geföhnt bis der Apparat glühte. Socken hatte ich gleich frische und trockene angezogen,das macht einem in solchen Moment wieder zum fröhlichen Menschen. So verließ abends um 7Uhr ein trockener XT-Fahrer die die Fähre in Rosslare Harbour. Dort habe ich nach etwas Suchen ein fähiges Quartier aufgetan. Für 5 auf'ner Farm 'ne ausgebaute Scheune ganz für mich. Abends um 10Uhr kammen noch drei weitere Gäste und so wurde der Abend noch gemütlich beim Torffeuer.
Nächsten Morgen lautes "Gemuhe"unterm Fenster. Ich muß woll um 7Uhr aufstehen, meinen ca. 40 Kühe. Breche also früh auf und fahre immer an der Südküste entlang. Benutze dabei nur sogenannte "Wuselstraßen" und lasse mich einfach treiben,bevor ich mich irgendwann neu orientiere. Irland kommt einer solchen Fahrweise(Einstellung) sehr entgegen.Gibt es hier doch zum Glück keine Autobahnen und eine geringe Verkehrsdichte.
Die"Eingebohrenen"sind durchgehend locker,freundlich,hilfsbereit und trinkfest-harhar. Irland ist recht dicht besiedelt,obwohl die Bevölkerung nur ca.4 Millionen beträgt. Trotzdem gibt es kaum freie Flächen.Egal wo man entlang fährt,es sind immer irgendwelche Häuser in der Nähe. Also mit Wildnis und so ist da nicht viel. Die Landschaft wird viel von Ruinen und saftigen Wiesen geprägt.Ich habe auch noch nie so viele Hecken,Zäune und Mauern gesehen. Es wirkt aber alles harmonisch und man genießt oft den Anblick von irgendwelchen Hügeln.
Nachdem ich 8Std. so vor mich hingefahren bin,noch den ein oder anderen Schauer abbekam--Quartiersuche. Eine Farm hinter Ionakilty bot Bed&Breakfast für 14 an. Bei 7 ohne Frühstück wurden wir uns handelseinig(wer mag schon Würstchen,Bohnen,Speck und Spiegelei am Morgen,wenn einem nach Nutella und Honig gelüstet). Handeln läßt sich wohl nur in der Nebensaison.
Nächsten Tag-nach ausgiebigem ausschlafen-in den"Ring of Beare"gefahren,der nicht so populär und busy ist,wie der"Ring of Kerry". Er ist aber trotzdem sehr schön. Am Ende der Halbinsel erreicht man eine Seilbahnstation,mit der die Bewohner von Dursey Island,ihre Insel verlassen und wieder erreichen können.Dort kommt mir auf dem Rückweg auch tatsächlich einige Mopedfahrer entgegen. Ich dachte schon hier gibts keine außer mir?. Abends in Kenmare in einer privaten Herberge für 5 abgestiegen.Dort lerne ich Manuel kennen. Der erzählt was von Livemusik in'nem Pup-und los.Netter Abend in unverkrampfter Atmosphäre. Irische Folkmusik-ungekünstelt und pur,das hat was. Da schmeckt das Bier noch mal so gut. Nurrr-um 24Uhr geht die Tür auf und der Dorfsheriff

kommt rein.Erzählt was von Feierabend und alle müssen nach Hause gehen.Das mit dem Zapfenstreich--eine wiederliche Angelegenheit. Nächsten Tag den"Ring of Kerry"gefahren,der in keinem Reiseprospekt vergessen wird. Na ja,ist auch'ne verflucht schöne Gegend. Immer wieder hält man an,um den Blick in dieser herrlichen Küstenlandschaft schweifen zu lassen. Außer dem scheint die Sonne!!

Ruinen und grüne Wiesen mitten in Irland

Abends noch auf die Dingle-Halbinsel gefahren. Dort gibt es einen schönen Campingplatz mit Blick in die Tralee Bay,wo ich mich niederlasse. Auch hier noch tote Hose, kaum Camper da.Der Besitzer vomCampground läßt sich trotz hartnäckigen Nachfragen und Bitten,nicht erweichen mir sein Honda-ATV auszuleihen,um damit am Strand zu fahren.Selbst Bier+Fahrt mit der XT lehnt er lachend ab und erzählt mir wie derbe hoch in Irland die Versicherungsprämien sind.Deswegen sieht man dort,gerade in den Städten,so viele 125-er fahren.Ein Big Bike liegt bei ca.4000DM!! Versicherungskosten im Jahr-uff uff.Tag darauf die Westküste hochgefahren,bis Tarbert.Dort muß man mit einer Fähre übersetzen(20min),den hier mündet der Shannon(Irlands größter Fluß)ins Meer. Etliche Mopedfahrer warten schon auf die Fähre-fast alles Germanen. Mit 2 SR-Fahrern komme ich ins Gespräch und wir beschließen eine Weile zusammen zu fahren.In Lahinch machen wir Quartier.Die beiden auf'nen Zimmer und ich auf'nen Campground.Will das Geld lieber im Pup lassen.Das Smithwicks schmeckt einfach zu gut. Auch hier Livemusik,aber nicht so gut wie inKenmare.Den nächsten Tag sind wir zusammen in"The Burren"rumgefahren.Eine steinig,bergige Region mit den"Cliffs of Moher als Höhepunkt.Wer will kann dort einen 200m-Köpper ins Meer machen.Die Allwee-Höhle ist auch recht beeindruckend,mit dementsprechender Besucherzahl.Esgibt auch ein sogenantes Dolmentfeld-wurde von Druiden als Kultstääte benutzt-bizarre Felsformationen sieht man dort.Alles in allem eine interessanteGegend,dazu wieder ein paar kleine wuselstraßen-genial.

In Kinvarra(bekannte Folkmusikgegend)wider guten Pupabend verbracht-wieder Live musik-sogar Stargast mit Whiskeystimme anwesend.Am morgen,Abschied von den SR-Fahrern,die nach Norden wollen.Ich fahre östlich Richtung Dublin weiter.Durchquere die Slieve Blue Mountains-Ausflugsgebiet der Ansässigen-recht hübsch.Fahre weiter östlich;aber das Landesinnere ist nicht so schön wie die Küstenregion.Einen Tag später erreiche ich Dublin und suche als erstes das Office auf,wo ich ein Fährticket zur Isle of Man.Die knapp 2 Tage habe ich in Dublin mit viel rumlaufen,anschauen und Fotos machen,verbracht.Die XT stand solange auf einem bewachten Car-Park.Besser is in Dublin.Andererseits hat die Stadt so etwas herrlich chaotisches an sich,daß man sich dort einfach wohl fühlen muß.So viel zu bestaunen und zu entdecken. Die O'Connell Street ist die Nabelschnur Dublins.Dort einfach mal'ne Stunde hinge-

setzt und das bunte Treiben auf mich wirken lassen.Das Trinity-College,400 Jahre alt,mit seiner Bücherei,die so groß wie ein Bahnhof ist und so einen"ehrwürdigen" Geruch hat.Und dann die Pup's, immer wieder diese Pup's,wenn dieser verdammte Zapfenstreich bloß nicht wäre.Denn auch in Dublin klappen sie um 24Uhr die Bürgersteige hoch. Die 2 Tage sind schnell vorbei und ich verlasse Irland am frühen Morgen mit der Fähre.Die brachte mich zur Isle of Man,wo ich mich in's TT-Getümmel begab.Doch das alleine wäre schon eine Story wert grwesen.Wenn nichts dazwischen kommt,bin ich nächstes Jahr wieder in Irland.Halt Irland infiziert einen.Die XT lief natürlich ohne Störungen.Auch der 8,8 Liter Tank hat völlig ausgereicht.Es gibt genug Tankstellen in Irland(dicht an dicht).Und meistens ist auch ein Pup in der Nähe,denn der Fahrer hat auch Durst-gell.

Wunderschöne Küstenlandschaft von Irland

Da der Verfasser dieses wunderschönen Reiseberichtes doch in etlichen Pup's sich"aufhielt",konnte die Redaktion dieses Bild keiner eindeutigen Textstelle zuordnen.

PS: Wetter war so zwischen 15-19C und allen Unkenrufen zum Trotz,hatte ich nur den ersten Tag Regen--sonst nur Sonne!!

Bernd W[redacted]

==========

D I E X T - 5 0 0 - I N F O I N F O - S E I T E

==========

1. **Termine - Veranstaltungen - Treffen :**

Uhlenköper-Ring 1993 : 17. April
15. Mai — ab 13.00 Uhr
19. Juni
17. Juli

XT-500-Stammtisch 1993 : 07. April
05. Mai — ab 19.00 / 19.30 Uhr im
02. Juni — Schweinske Lübecker Straße
07. Juli — 2000 Hamburg 76
Info: Björn,Tel.722 15 77

2. Enduro-Treff-Wochenende : 07.-09. Mai 1993 auf dem Uhlenköper-Ring in Klein Pretzier bei Uelzen
-Schaut doch mal die Riesenanzeige an-

Sternschanzentreff Hamburg : 18. April — für Frühaufsteher 10-12 Uhr
16. Mai — -einfach schauen, klönen und
20. Juni — staunen-
18. Juli

---

2. **Ersatzteil- und Zubehörbeschaffung :**

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

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

Fa. Wunderlich : Damit es auch weiterhin mit dem Rabatt klappt: Bei Bestellung zusätzlich Hauke's Kundennummer # 101504 nennen, danach Rechnungskopie an Petra. ---Vielen Dank----

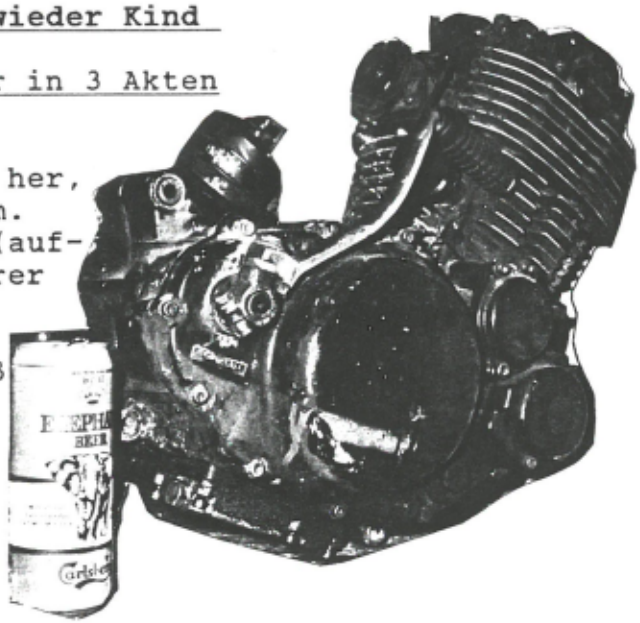
Aufnäher und T-Shirt mit **XT-500-Emblem** sind auch weiterhin zu bei Ole bzw. Björn zu haben.
Da die Beiden auch meist am Stammtisch zu finden sind, könnt Ihr dort die "Teile" anschauen und anfassen.

Ole N[illegible] (T-Shirt)

Björn G[illegible] (Aufnäher)

Eine (v)erwachsenen XT wird wieder Kind

Ein Lustspiel von Olaf Winkler in 3 Akten

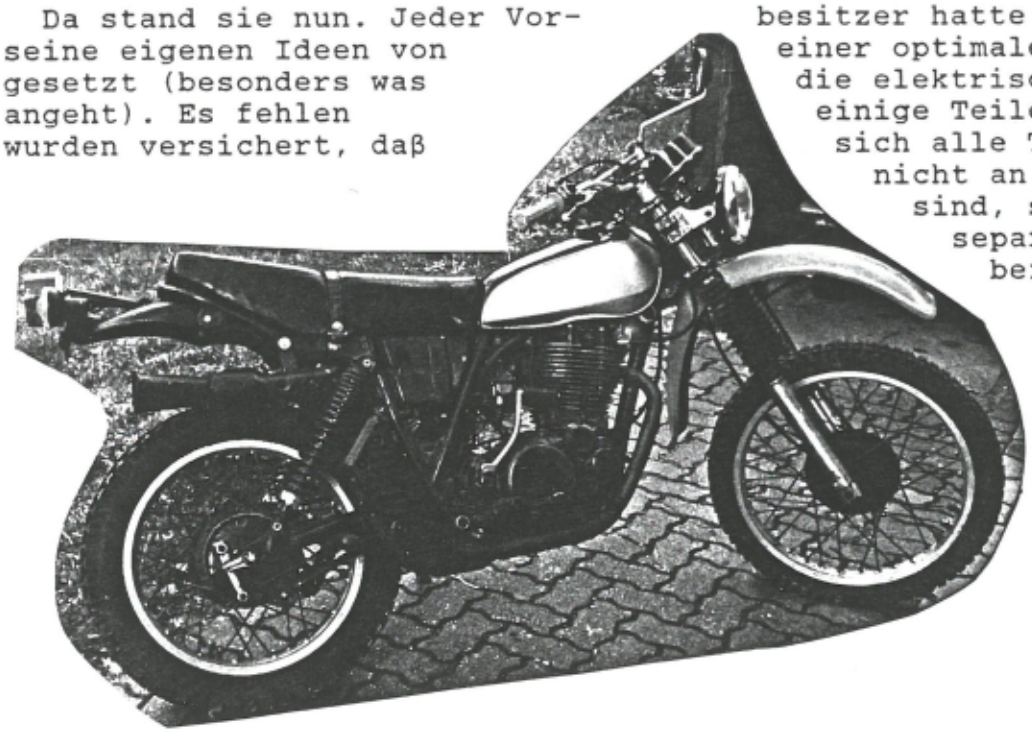


Vorgeschichte: Es ist schon viele Monde her, da ich eine XT unter meine Fittiche nahm. Eine auch eher unspektakuläre 84er und (aufgrund der Lackierung) eher Artfremde ihrer Art.

Nicht ganz so viele Monde ist es dann her, das auch mein Bruder sich entschloß in die XT-Gemeinde einzuheiraten. Was ist also zu tun ? Der Geldbeutel ist eher schmal, die Schrauberlaune aber um so größer. Folglich halten wir Ausschau nach einer XT im Zustand 5-6 ...

Einige Monde später (ich traf gerade von einem durchwachsenen Dänemark-Wochenende wieder ein) begab es sich, daß mein Bruder eine XT gefunden hatte, die unseren Vorstellungen zu entsprechen schien. Nach einer kurzen Begutachtung und zähen Verhandlungen hielt der Verkäufer DM 500.- und wir den Brief samt XT in Händen.

Da stand sie nun. Jeder Vorbesitzer hatte scheinbar seine eigenen Ideen von einer optimalen XT umgesetzt (besonders was die elektrische Anlage angeht). Es fehlen einige Teile, aber wir wurden versichert, daß sich alle Teile die nicht an der Maschine sind, sich in einem separatem Karton befinden...



13

1. Akt - Das ganze ausmaß der Katastrophe

Die erste Euphorie ist vom Kopf in die Hände geglitten und wir nehmen die Maschine genau unter die Lupe. Als erstes mal stellen wir fest, daß es sich um einen 'echten' 76er Rahmen handelt (keine der 'normalen' Auspuffhalterungen sind aufzutreiben, dafür aber eine in höhe der Seitenständeraufnahme, nur auf der rechten Seite). Hmmm '76 ... da war doch was mit dem Tank ?! Uns wird nun klar, daß ein Stahltank hermuß, weil der Alutank sich sträubt auch nur so zu tun als wolle er passen.

Der Krümmer bahnt sich seinen Weg unter dem Prallblech entlang, was Augenscheinlich den einzigen Vorteil hat, daß man sich die Beine nicht am Krümmer versengen kann, wenn man mit Shorts fährt - aber wann nutzt man das schonmal ??

Egal. Erstmal zerlegen - das ist immer gut. Nach wieder einigen Monden (eilig hatten wir es nicht, weil Thorsten sowieso noch keinen Führerschein für Mopeds hatte) hatten wir dann tatsächlich die Maschine auseinander - zumindest fast -. Nachdem wir nämlich die Achse aus der Schwinge heraus hatten, die ja die Schwinge halten soll mussten wir feststellen, daß sich die Schwinge auch von selbst hält und das so gut, das wir sie zunächst mal für 'fest' erklärt haben und uns anderen Dingen zuwendeten. Nachdem wir aber von verschiedenen Seiten gehört hatten, daß man die Schwinge ohne Achse 'einfach so rausziehen' kann haben wir uns auf den weg zu einem bekannten Yamaha-Händler gemacht um uns einen Rat zu holen.
"Moin Moin !" - "Guten Tag." - "Wir haben da ein kleines Problem" - "Hmmm" - "Wir kriegen die Schwinge nicht heraus" - "hmmm Was ist denn das für ein Motorrad?" - "Eine XT 500" - "Welches Baujahr ?" - "76 - Aber wir wollen doch nur die Schwinge raushaben.." - "Ja, kann ich so nicht sagen - mußt Du mal vorbeibringen, dann können wir uns das mal ansehen" .....
- Wir danken für dieses Gespräch -

Also gut Informiert wie wir nun waren haben wir uns noch mal um die störrische Schwinge gekümmert (wer lacht da ??) und siehe da: Ein Knall, ein Schrei - Die Schwinge ist draußen, der Fuß ist kaputt.

In endloser Kleinarbeit und viele Monde hindurch haben wir dann mittels Schmirgelpapier den Rahmen von seinem Farbkleid befreit.

Jetzt steht er also vor uns: Blank. Eigentlich sollte er jetzt ein neues Kleid in Form von schönem Schwarzem Lack bekommen. Es fällt uns aber auf, das der Seitenständer von einer Großen Unterlegscheibe gehalten wird, die an der Stelle eingeschweisst ist, wo man die Aufnahme für den Seitenständer vermutet. Wir beschließen also mit dem Lackieren noch zu warten und zunächst mal diverse Arbeiten am 'nackten' Rahmen vorzunehmen.

Thorsten schustert also eine Seitenständeraufnahme die der an meiner XT gleicht (Allein das Loch in der mitte fehlte zunächst). Wo er nun gerade beim Basteln war hat er dann auch gleich eine Auspuffhalterung mitgebaut.

14

Beide Teile werden dann an den Rahmen angeschweisst. Die alte Auspuffhalterung haben wir alsdann mit der 'Flex' so bearbeitet, daß sie schließlich nicht mehr da war.

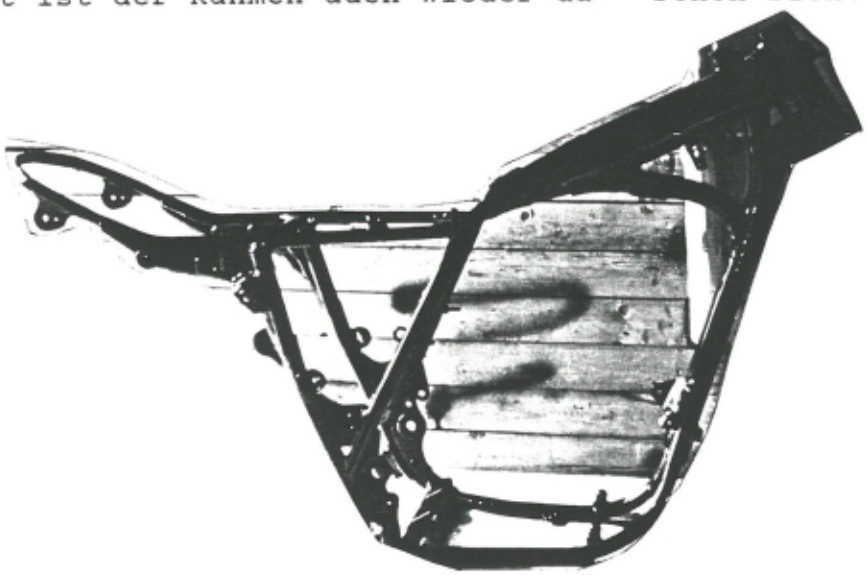
Vielleicht wird sich nun der eine oder andere Fragen ob wir denn doof sind oder wie wir sonst auf die Idee gekommen sind den Rahmen 'mit Gewalt' auf die Modellreihen nach '76 zu trimmen. Die gleiche Frage haben auch wir uns gestellt, sind aber zu dem Schluß gekommen, daß diese XT sich auch mal im Gelände austoben soll und für diese Aufgabe erschien uns der Originalauspuff (der im übrigen nicht in Vergessenheit geraten ist) als äußerst ungünstig.

Also nach dem jetzt (Ihr werdet es raten...) wieder einige Monde vergangen waren liegt der Rahmen beim örtlichen 'Lacker' und wird hübsch gemacht.

Wir haben jetzt also die Zeit uns mal den Motor anzusehen - belassen es aber auch beim ansehen und beschließen erstmal abzuwarten ob er läuft und wenn er läuft, wie er läuft. Solange wollen wir uns zurückhalten mit größeren Aktionen.

Wir beschäftigen uns nun mehr damit einen Stahltank und diverse Kleinteile aufzutreiben. Den Tank samt aller Kleinteile bekommen wir schließlich von einem Bastler irgendwo auf einem Dorf im hamburger Umland.

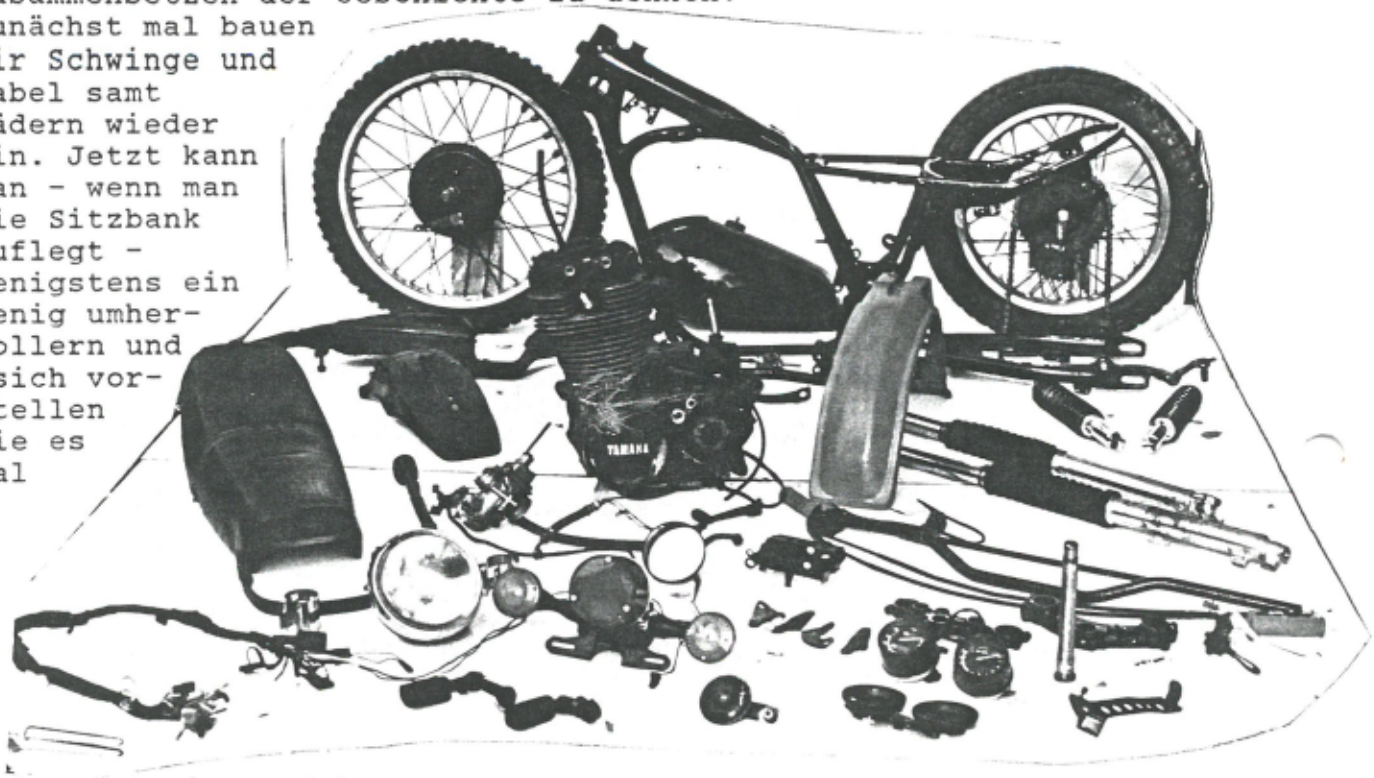
Jetzt ist der Rahmen auch wieder da - Schön sieht er aus !



Die Schwinge haben wir selbst lackiert, fällt sowieso nicht besonders auf.

2.Akt Zusammensetzen

Nachdem jetzt soweit alles beisammen ist und Thorsten's Führerscheinprüfung auch näher rückt ist die Zeit gekommen ans zusammensetzen der Geschichte zu denken.



Zunächst mal bauen wir Schwinge und Gabel samt Rädern wieder ein. Jetzt kann man - wenn man die Sitzbank auflegt - wenigstens ein wenig umherrollern und sich vorstellen wie es mal sein wird sie zu fahren ...

Der Kabelbaum erinnert bei näherer Betrachtung sehr an den mitteldeutschen Wald; er ist zu einem wesentlichen Teil tot. Also schmeiße ich den Kabelbaum - oder das was mal einer war - weg und wir beschließen einen neuen zu machen. Nachdem wir also das Lampengehäuse angebracht haben mach ich mich daran einen neuen Kabelbaum zu stricken (streng nach Schaltplan !). Zündstromkreis, Hauptscheinwerfer, Batteriestrom. Irgendwie tut es doch ein wenig weh die Stecker von den Nagelneuen Lenkerschaltern, Instrumentenbeleuchtungen und Zündschloß abzuschneiden, aber was soll's ?

Theoretisch geht jetzt alles (es ist natürlich wieder ein Mond vergangen) und so ist es an der Zeit die elektrischen Verbraucher anzuschließen. Nachdem alles angeschloßen ist brauche ich Strom. Weil wir aber nicht sicher sind wie lange die XT noch stehen muß habe ich beschloßen die Fahrzeugbatterie noch nicht zu füllen und nehme anstelle dieser vier Mono-Zellen in Reihe geschaltet - 4 mal 1,5 macht eben auch sechs Volt ! - Jetzt höre ich Euch doch schon wieder fragen: Wenn man schon alles neu macht, warum dann nicht gleich 12 Volt ?? Daran haben wir natürlich auch gedacht, aber ich habe meine XT mit einer Wunderlich 12 Volt-Anlage gekauft und

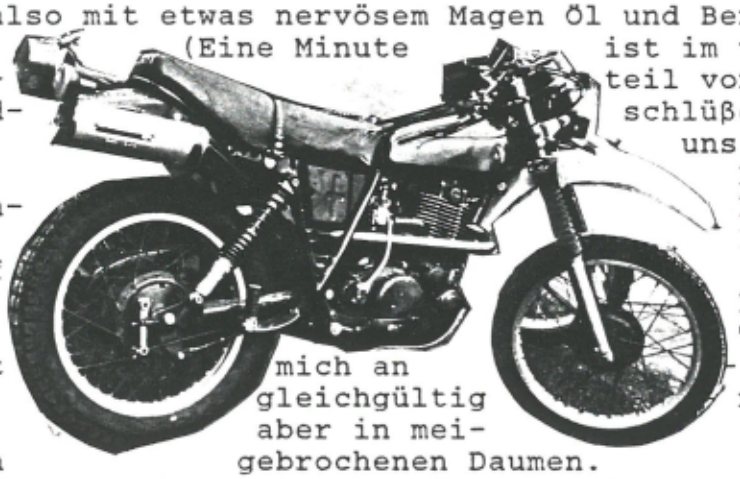
16

habe nur Ärger mit durchbrennenden H4-Birnen und leergesaugter Batterie bei fahrten mit brennendem Hauptscheinwerfer. So haben wir dann gesagt, daß es eine 6 Volt-Anlage auch tun muß (Im übrigen steht die 6Volt H4 Glühlampe ihrer 12 Volt Schwester in kaum etwas nach !!).

Mit meinem Spezialbatterie-Pack stelle ich nun zufrieden fest, daß der gesammte Batteriestromkreis (Rücklicht, Bremslicht, Blinker, Hupe) funktioniert. Durch messen stelle ich dann fest, das auch Zündung und Hauptscheinwerfer funktionieren sollten.

Nachdem dann - nach wieder einigen Monden - die Sebring Anlage aus Ahrweiler eingetroffen ist steht einer Verfolständigung der Maschine eigentlich nichts mehr im wege. Thorsten hat mittlerweile seinen Führerschein und so bringen wir die fehlenden Teile an dem Krad an, Laden und installieren die Batterie.

Wir füllen also mit etwas nervösem Magen Öl und Benzin ein - Gedenkminute (Eine Minute ist im übrigen nur ein Bruch- teil von einem Mond !) - Zünd- schlüßel drehen, sie lächelt uns Grün an ! - Seufzer der Freude - Blinker blin- ken, Bremse bremst, Rück- licht leuchtet. Benzinhahn auf 'ON', Choke eingedrückt, Kickstarter ausgeklappt. Thorsten hält inne und sieht mich an ich zucke scheinbar gleichgültig mit den Schultern aber in mei- nen Taschen war es nahe an gebrochenen Daumen.



Dekohebel gezogen - Totpunkt gefunden. Ein kräftiger Tritt auf den Kickstarter - KASCHUMPF - nichts! - Ich muß die Luft anhalten. Thorsten wiederholt die Prozedur - KASCHUMPF - BUP ..... BUP .. BUP . BUP-BUP-BUP-BUP-BUP-BUP...

Sie läuft !!!!!! Ich beginne wieder mit der Atmung, Thorsten grinst über beide Wangen - wir beglückwünschen uns als wären wir die ersten Menschen, die jemals ein Motorrad zum laufen gebracht hätten.

'TÖÖÖÖÖT TÖÖÖÖÖT' - auch die Hupe klingt irgendwie fröhlich.

Natürlich haben wir zunächst mal eine Runde gedreht. Ja, sie fährt. Sie Bläut wie ein Tintenfisch, aber sie Fährt - Zündaussetzer naja, aber sie fährt.

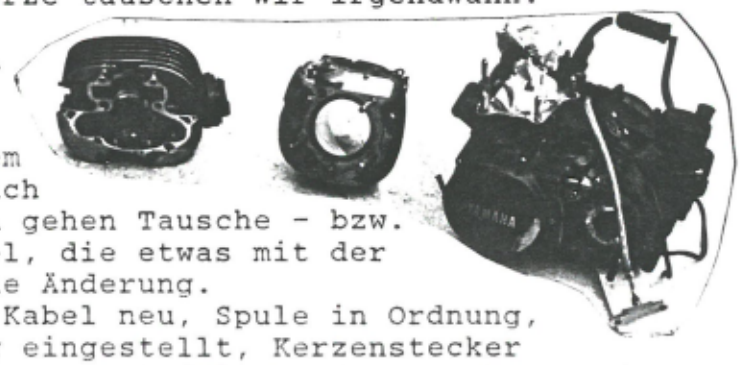
3. Akt Der leidige Rest

Bevor jetzt noch etwas danebengehen kann, geht es zum Baurat. Halt Stop! An dieser Stelle mußten wir dann feststellen, das wir garkein Lenkerschloß besitzen. Hmmm ohne Schloß keine Abnahme. Na und ?? Mal eben in die Süderstraße ein Lenker-Schloß für 'Yamaha-Motorräder' gekauft. Passt leider nicht ! Das Loch für das Schloß ist so groß, da hätten fast zwei des vorliegenden Exemplares Platz! Also wieder alles schön eingetütet und nochmal in die Süderstraße. Ach ja, ein Grauimport... Da muß ein Schloß aus Holland bestellt werden (Es vergeht wieder mal ein Mond). Das Exemplar was wir nun in Händen halten sieht schon eher so aus, als ob es den gegebenen Platz füllen könnte. Verwirrender Weise sieht der Schlüßel jetzt aus wie der Zündschlüßel, aber das Schloß passt !

Zweiter Anlauf auf gehts zum Baurat ... einzuwenden und so giebt es Herr Baurat hat nichts Lustigerweise heißt es in dem den begehrten Stempel. jetzt in der Spalte neuen Fahrzeugbrief und die Schlüßelnummer ist **Typ/Ausführung** 'XT 500' eben aussagekräftig - egal. mit '0000' auch nicht

Jetzt darf gefahren werden. Auffällig ist aber nach wie vor der blaue Schleier, den die XT hinter sich herzieht. Thorsten fährt also rund 1000 Km auf diese Weise und dann kommt der Motor nochmal raus. Der Grund für das verbrennende Öl wird offensichtlich, nachdem wir in den Motor geschaut haben: Die Zylinderwandung hat etwas von einem Relief. Also Aufbohren heißt die Aufgabe des Tages. Der Motor wird also weggegeben und es vergehen - wer hätte es anders erwartet - wieder einige Monde.

Nachdem ich dann aus dem Urlaub (Nordland) wieder in Hamburg bin ist der Motor schon wieder zusammen und läuft. Er bläut jetzt nicht mehr, aber er läuft leidlich. Unerklärliche Zündaussetzer. Sporadische Weigerung anzuspringen... Wir beschließen also alles nochmal durchzugehen. Wir tauschen jetzt systematisch alle Teile die zur Vergasung und Zündung gehören von meiner XT mit seinen Teilen aus. Vergaser, Zündspule, Kontaktplatte. Sogar die Zündkerze tauschen wir irgendwann.



Kein befriedigendes Ergebnis. Egal was wir auch tauschen, immer läuft meine XT wie vorher und seine leider auch. In einem letzten verzweifelten Versuch dem Fehler auf den Grund zu gehen Tausche - bzw. überbrücke - ich alle Kabel, die etwas mit der Zündung zu tun haben - keine Änderung.

Kontakte neu, Kerze neu, Kabel neu, Spule in Ordnung, Vergaser sauber und richtig eingestellt, Kerzenstecker funktionstüchtig. Was dann noch ?? (Die Monde vergehen ...)

18

Zum Tausendsten mal messen wir dann noch den Kondensator durch und stellen, wie alle male zuvor auch, fest: Er hat die richtige Kapazität. Trotzdem kaufen wir einen neuen und siehe da: Seitdem gab es keine Probleme mehr mit aussetzern oder Startschwierigkeiten!

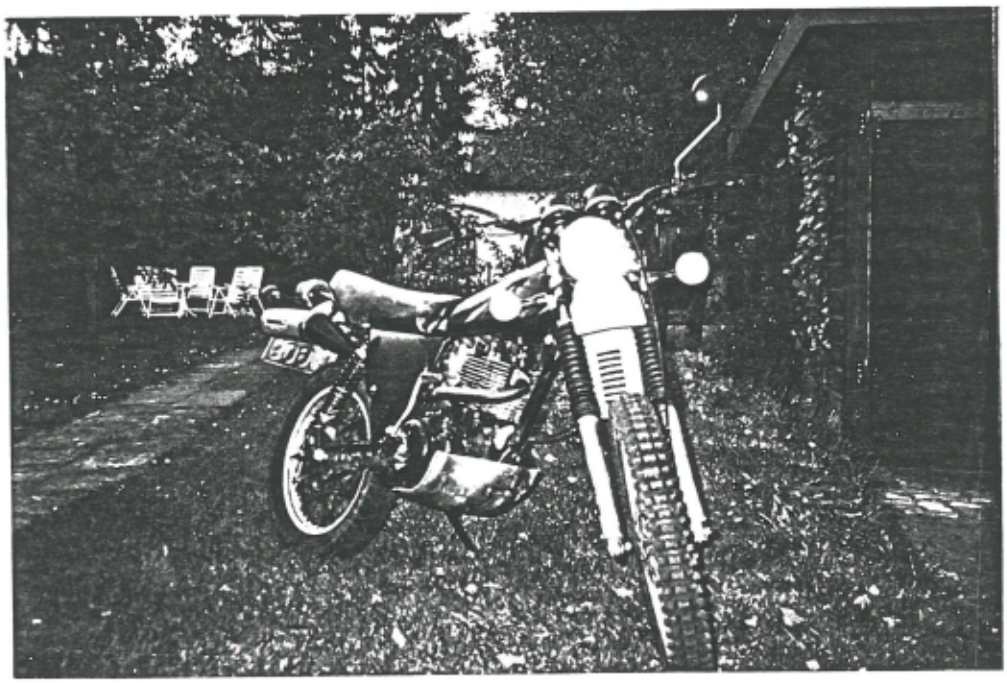
Im Grunde genommen wissen wir also bis heute nicht woran es gelegen hat, aber es geht halt - Die Psyche einer XT ist unergründlich !

Nachdem die XT dann viele Monde lang Probegefahren wurde haben wir uns entschloßen dem Originalauspuff mit der 'Flex' und dem Schweissgerät etwas näher zu kommen. Nachdem er geflickt ist haben wir ihn natürlich sofort montiert um eine Anhörung zu veranstalten. Gar nicht mal so schlecht.

Was jetzt noch fehlt ist das richtige Design für Tank und Seitendeckel. Das Konzept steht auch schon: Farbige Hochleistungs-Folie (sehr dünn!) mit einem Schneidplotter austrennen und den Tank sowie die Seitendeckel bekleben.

Und die Monde ziehen ins Land ...

Olaf W[redacted]



D I E **X T - 5 0 0 - I N F O** I N F O - S E I T E

Wer seine XT-500 als Titelbild auf einer INFO sehen möchte, sollte ein gutkopierbares DIN A4-Foto an die Redaktion schicken !!

Thorsten sucht noch eine Sitzbank (Bj.76!) Tel.

Tom sucht einen Scheinwerfer Tel.

Wer fährt mit nach **Algerien** ?**Frank** fährt ab ca. 13.03. für 4 Wochen,Tel

Bernd sucht eine 12 Volt-XT 500 Tel.

Jörg räumt sein Lager:Orig.schutzblech hinten 50,-,Seitendeckel li 30,-,Ölwanne 30,-,Stoßd. orig. ?, Auspuff orig+verrostet kompl. 100,-, Schwinge orig. incl Anbauteile 150,- Dafür sucht er **Alu-Motorschutzblech** Tel.

André sucht einen kleinen Gepäckträger Tel.

Sachs Hydrocross, wer kennt dies ? Bitte Info's zu mir, **Marco.** Und wer kennt einen guten Lackierer für den Rahmen ? Bitte melden. Tel

Kai tauscht silber gegen gold (Hinterradfelge) Tel

Was ist mit Martin ? Seine XT hat immer noch keine silberene Vorderradfelge ohne "acht".Tel 04532/22262

Björn, der Echte, sucht Ankerplatte (hi) für TT 500, DT 250 MX, DT 400 MX und verkauft Vo.reifen 3.00-21 Metzeler Enduro I 80% für 50,-- Tel

Harald verkauft SR 500 Motor ohne Kopf+Zyl VB 400,-, Lima+ Polrad VB 300,-,XT 550-Gabel kompl m Vo.rad+Bremsankerpl . DM 450,-,scharfe Nocke v Wunderlich 1500 km FP 50,-- Tel

Ralf sucht noch einen 6 V-Kabelbaum und zwei Gabelbeine bis Bj. 79 Tel

Martin sucht noch einen SR-Motor bis max DM 800,- Tel.

Thomas E
sucht für einen Kalender **spektakuläre** Fotos **SR 500 und XT 500.** Honorar pro Foto,Dia + Negativ DM 10,00.

Harm aus Bremen sucht aus dieser Ecke noch Leute, die dort etwas XT-mäßiges auf die Beine gestellt haben (Stammtisch, Ausfahrten etc) Tel. ?,

Jörn verkauft eine **XT-500**, Bj 78, 1U6...,diverse Neuteile, Motor überholt, 1a Zustand, muß zum Haupt-TÜV VB 2.300,-- Tel. nach 20.00 Uhr

Diebstahl: Andreas' SR 500 wurde geklaut. Merkmale: Farbe blau/weiß, Trommel vorne und hinten, breiter Lenker, Ochsenaugen, Ölsteigleitung von Wunderlich etc. Wer kann Hinweise geben, wem wurden vielleicht Teile angeboten ? Meldet Euch unter Tel.

YAMAHA