

# XT500-INFO



Treffen · Termine · Aktuelles · Reisen · Berichte · Technik · Tips · Gebrauchtteile · Ausgabe Nummer 8

wo's eigentlich  
die nächste  
XT-Info?

keine  
Ahnung



Ja genau,

was ist eigentlich mit der Info? Wie Ihr aber in der letzten Ausgabe lesen konntet, suchten Petra und Ulli Leute die Ihnen bei der Erstellung der Info helfen, da bei Beiden die Zeit knapp ist. Das sich bei Petra das Interesse vom Moped auf Ihr Kind verlagert hat--voellig klar. Bei Ulli duerfte zum Zeitmangel auch noch akute Bocklosigkeit dazugekommen sein. Also hat das Ganze erstmal geruht und drohte einzuschlafen. Dies wird nun der Versuch sein die Info doch nicht sterben zu lassen (oh Gott wie dramatisch).

Ich moechte hiermit meine Vorstellung von der Moeglichen Zukunft der Info rueberbringen.

Angeschrieben habe ich alle die in der Kartei aufgefuehrt waren, mit Ausnahme von Leuten die Ihre XT verkauft haben oder deren Adresse beim Zusenden der letzten Ausgabe nicht mehr aktuell war--das sind somit 114 Leute

Bei Denen die frueher schon Berichte geschrieben haben und auch Briefmarken/Geld spendeten setze ich sowieso echtes Interesse am Erhalt der Info voraus. Auffordern sich zur Sache zu aeussern, moechte ich die Leute, die nur als blanke Adresse existieren, also noch keinen Beitrag in irgendeiner Form geleistet haben. Sollte keine Antwort/Anruf kommen wird dies Eure letzte Info sein. Die Anderen erhalten auf alle Faelle eine naechste Ausgabe, weil Eure Spenden die Erstellung und den Versand der dieser Ausgabe noch decken und Ihr deshalb ein Recht auf Gegenleistung habt. Die weitere Zukunft wird zeigen ob und wie ernst Euch der Erhalt der Info ist, sprich ob Berichte und Spenden eintreffen, nur dann kann es weitergehen.

Ein anderes Thema ist der Rabatt der Firma Wunderlich. Wie von vielen befuerchtet ist Hauke NICHT mit der Kohle nach Brasilien geflohen und verbringt dort NICHT einen ruhigen Lebensabend. Ausserdem waere Er mit dem nun endlich ermittelten Betrag eh nicht weit gekommen; denn auf einen Gesamtrechnungsbetrag (alle Eure eingesandten Rechnungen) von gut 10000 DM hat es mal gerade eine Gutschrift von 440 DM gegeben. GUTSCHRIFT--nicht BARES. Tja, das sind noch nicht mal 5% --nicht gerade ueppig. Was soll nun mit der Gutschrift passieren?? Hauke und ich meinen, dass es am Sinnvollsten scheint, dass sich Jemand von Euch meldet der sowieso eine teurere Bestellung z.B. Tank, Schwinge machen will und dann Bargeld gegen Gutschrift tauscht, damit der Betrag auch wirklich zum Ausgeben bereit steht. Ferner schlagen wir vor davon im Fruehjahr endlich ein "Info-Treffen", von dem schon viel geredet wurde, stattfinden zu lassn. Wenn also Jemand einen guten Platz zur Verfuegung stellen kann -- nur zu tut Euch keinen Zwang an!

Super waere es auch, wenn Berichte schon im Abdruckfaehigen Zustand--also Schreibmaschinenschrift--abgeliefert werden, oder zumindest in lesefreundlicher Druckschrift geschrieben. Wie gut man das selber machen kann zeigt Tom's Reisebericht der so wie er ist abgeliefert wurde !!-- TOP

So das wars erstmal

Der Typ der hier versucht hat sinnvolles zu Papier zu bringen ist : Bernd W.

Tel. 030 253 1234

Vorschlaege, Kritik, Meinungen, Kleinanzeigen eben alles fuer hoffentlich weitere Info's also bitte an diese Adresse--

Bis dann

Bernd

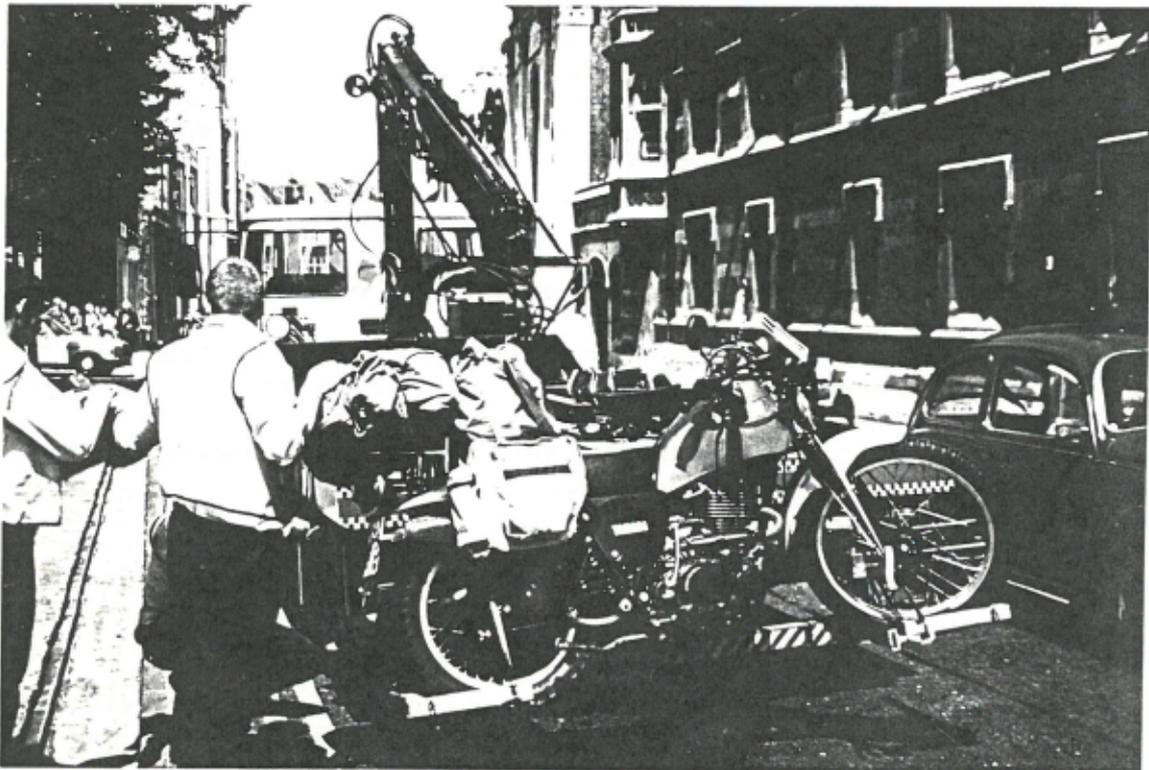
## Warnung vor den Bobby's !!!

Mit dem Foto hat es eine besondere Bewandnis. Im Sommer '92 war ich mit meinem Kumpel (XT 500 z) für 14 Tage in England. Gleich am zweiten Tag hat uns die Polizei in CAMBRIDGE schwer zu schaffen gemacht. Unsere Mopeds standen für 14 (vierzehn) Minuten im Parkverbot. Obwohl ich sofort an Ort und Stelle bezahlen wollte, wurde meine XT vor meinen Augen abgeschleppt. Wir mußten dann mit dem anderen Motorrad, das wir glücklicherweise noch retten konnten, hinter dem Abschleppwagen herfahren. Als wir dann beim Abstellgelände ankamen, durfte ich 85 Pfund (DM 255,00) bezahlen.

Die Zeit der typischen **Bobby's** scheint vorbei zu sein.

Dies sollte 'ne kleine Warnung für alle Englandreisende sein. Dort herrschen keine deutschen Verhältnisse. Die Behörden sind nicht zimperlich.

Timm L. [REDACTED]





Es war im März 1992, als ich mit meinem Vater und seinem Jeep Wrangler eine Woche Urlaub in der Ardeche machte. Die Auberge 4x4 hatte zwar eigentlich zu dieser Zeit nicht geöffnet, doch wir waren trotzdem herzlich willkommen. Die Dias, die ich in diesem OFF ROAD-Urlaub schoß, begeisterten meine Kamener Freunde Skrobi und Georg doch sehr. Sie dürften einigen von Euch bekannt durch die XT-O-Fahrt von Björn und Lars sein. So beschlossen wir, den Landstrich mit Motorrädern heimzusuchen. Skrobi und Georg fuhren zu diesem Zeitpunkt jeweils eine XT 350 (mittlerweile hat Georg eine DR 350) und ich ein richtiges Motorrad. Leider konnte ich nur eine Woche Urlaub bekommen, bei Skrobi und Georg sollten es zwei sein. In der Vorbereitungsphase stellte sich mir das Problem der Gepäckunterbringung, und ich hatte keine Lust auf eine Gepäckrolle. So schweißte ich mir einen kleinen Gepäckträger, auf den ich eine Zarges-Box schraubte und auf der linken Seite eine MG-Gurt-Kiste für mein Werkzeug. Nun konnte es los gehen.

#### **Freitag, 19.03.93**

Start in Bergedorf gegen 15:00 Uhr bei Sonne und Wind. Jörg sagte beim letzten Stammtisch noch zu mir: "Tom, Dein größter Feind ist die Kälte!" und schon nach 50km weiß ich, was er meint. Ich verfluche diesen Gegenwind und die Kälte und ziehe bei Bremen meine Regenkombi über. 337km lege ich an diesem Tag zurück, wobei die letzten 60km sich mit AC/DC im Walkman am besten fahren.

Georg will sich am selben Abend noch

mit Freunden und Skrobi in einer Kneipe treffen. Ich frage ihn, ob wir die XTs, oder den Wagen nehmen und er antwortet nur trocken: "Tom, wir sind hier in Kamen, wir können zu Fuß gehen!".

#### **Samstag, 20.03.1993**

Am Morgen treffen wir drei uns beim örtlichen Kawasaki-Händler und fahren von dort aus auf die Autobahn. 500km bis Freiburg liegen vor uns, und wir schaffen sie in weniger als 8 Std.. 18:00 Uhr erreichen wir die Wohnung einer Freundin, unsere Unterkunft für diese Nacht. Den Abend verbringen wir in Freiburg-Downtown, die sehr schön ist. Viele Kneipen, haufenweise junge Leute und eine tolle Altstadt mit kleinen Wasserläufen an den Gehwegen. Auf dem Rückweg spricht uns Moni, eine Freundin der Wohnungsinhaberin, ihren Neid aus, daß wir nach Frankreich fahren. Im Scherz sage ich, daß sie ja mitkommen könne und sie: "Sag das nicht, das mach' ich!" Einen zweiten Helm hat Georg zum Crossen noch mit, Lederjacke und Regenzeug leiht sich Moni irgendwo zusammen und schon sitzt, die uns bis dahin Unbekannte, am nächsten Morgen mit auf dem Bock.

#### **Sonntag, 21.03.1993**

Um 09:00 Uhr starten wir in Freiburg. Georg spricht von weiteren 500km bis zur Auberge 4x4. Er sollte sich nur um 100km verrechnet haben. Für Moni, die noch nie zuvor auf einem Motorrad saß, ist es natürlich recht hart. In der Dunkelheit erreichen wir Ruoms und schlafen zu viert in den drei Betten. Der Vermieter ist nicht da, hat aber den Schlüssel unter der Gießkanne hinterlegt.

**Montag, 22.03.1993**

Vom Vermieter bekommen wir noch ein Zimmer und räumen kurz um. Danach geht es los, den ersten Tag crossen. Moni bleibt im Ort und beschäftigt sich selbst, was ihr aber auch von vornherein gesagt wurde. Wir bewegen uns mit unseren XTs fast nur auf ungeteerten Wegen und schwitzen im schwarzen Leder unter der sengenden Sonne.



**Dienstag, 23.03.1993**

Der Tagesablauf ist ähnlich dem Montag. Einer der Fahrer holt Baguette, und wir frühstücken gemeinsam mit Moni. Danach geht es wieder auf Schotterpisten durch die Ardèche. An diesem Tag stürze ich dreimal im



Gelände und Georg einmal.

Bei mir bricht der Handbremshebel so passend ab, daß ich nun einen bequemen Zweifingerhebel habe, bei Georg verbiegen nur die Blinker. Daß Skrobi sich in diesem Urlaub überhaupt nicht hinlegt, war klar. Er fährt viel zu gut. Dafür muß er auf einer Schotterpiste mal zurückfahren, um seine abgebrochene Werkzeugtasche zu holen und auch seine beiden hinteren Blinker werden nach einer Weile auf den Pisten nur noch vom Kabel gehalten. Dies ist auch der Tag, an dem Georg fast sein Motorauffahrschutzblech verliert hat. Es wird nur noch von einer losen Schraube gehalten.

Der Inhalt des letzten Absatzes findet sich auch auf den Postkarten wieder, die Jonni Winkler von uns erhält. Die eine contra XT 500, die andere contra XT 350.

**Mittwoch, 24.03.1993**

Eigentlich wollen wir an diesem Tag eine Kanutour auf der Ardèche machen, doch eine zu hohe Regenwahrscheinlichkeit hält uns davon ab. Also beschließen wir in die Chevennen, ein nahe gelegener Gebirgszug (1600m) zu fahren. Nur wenige Tropfen treffen uns. Die Berge, mit ihren für die Feuerwehr angelegten Wegen, begeistern sie uns sehr.



**Donnerstag, 25.03.1993**

Ein weiterer Tag mit crossen steht auf dem Plan und so fahren wir immer wieder die am Vorabend gefundene, örtliche Cross-Piste. Mittlerweile ist es sehr windig geworden, so windig, daß XTs vom Seitenständer kippen. Am Nachmittag nehmen wir Moni mit und fahren in den Druidenwald. Bizarre Felsformationen wechseln sich mit verkrüppelten Bäumen ab.

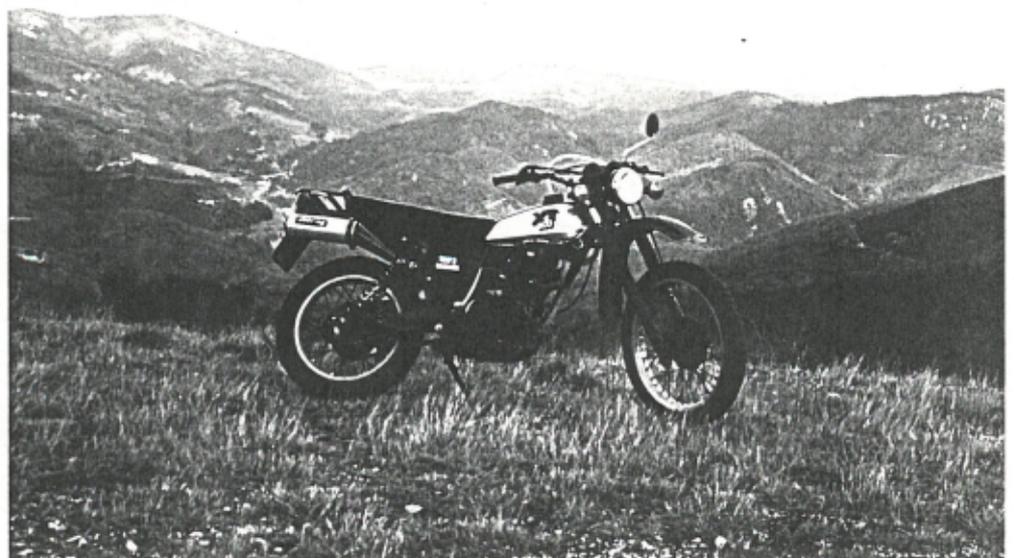
**Freitag, 26.03.1993**

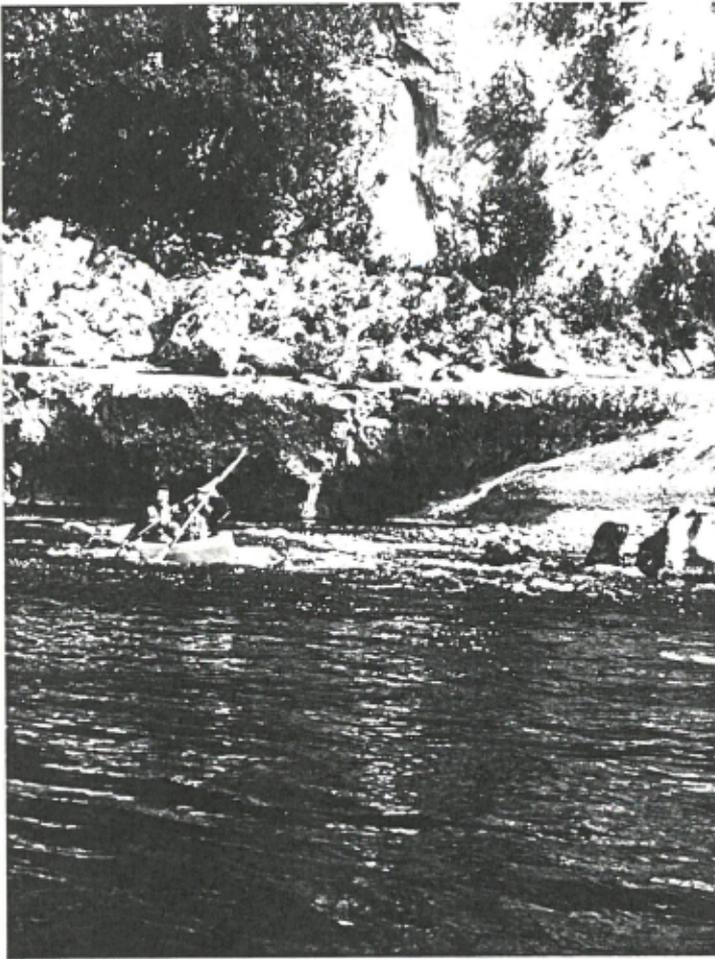
An diesem Tag soll nun die lang ersehnte Kanutour stattfinden. Früh

treffen wir uns mit dem Kanuverleiher, der uns aufgrund des heftigen Windes nur zu einer 6km Kanutour rät. Unvernünftiger Weise (wir sind ja nicht auf einem Ponyhof) entschließen wir uns für eine 24km-Tour.

Gleich bei der ersten Stromschnelle machen Skrobi und ich Bekanntschaft mit dem äußerst kalten Schmelzwasser aus den Chevennen. Wir wechseln die Klamotten, und ich ziehe die Regenkombi über. Georg und Moni tragen lieber um. Bei der dritten Stromschnelle werden wir wieder naß, aber macht ja nichts.

Durch die Regenkombi werde ich einigermaßen vom Wasser verschont, doch Skrobi hat nichts trockenes mehr. Wir wollen in Bewegung bleiben, um nicht auszukühlen, doch unser Eifer wird gebremst. Wir blicken zurück und sehen das Kanu von Moni und Georg Kieloben in der Ardèche schwimmen. Georg rafft sich gerade aus den Fluten empor, Moni ist noch unter dem Kanu. Dumm gelaufen. Nach diesem Tauchgang müssen sie ihre Klamotten komplett wechseln, und der Unmut ist groß. Da es aber erst nach besagten 24km einen Ausweg aus dem Ardèche-Tal gibt, müssen wir weiter. Mittlerweile sind vier Stunden um und erst 5km geschafft. Also noch weitere vier





Stunden Zeit und noch 19km zu fahren. Schade, doch wir schaffen es. Mit 15min Verspätung erreichen wir das Ziel, und werden vom Kanuverleiher mit den Worten: "Willkommen in der Zivilisation!" begrüßt. Mit seinem Wagen geht es zu ihm, von dort müssen wir in den nassen Sachen noch 10km mit den XTs fahren. Es ist zum Sterben kalt.

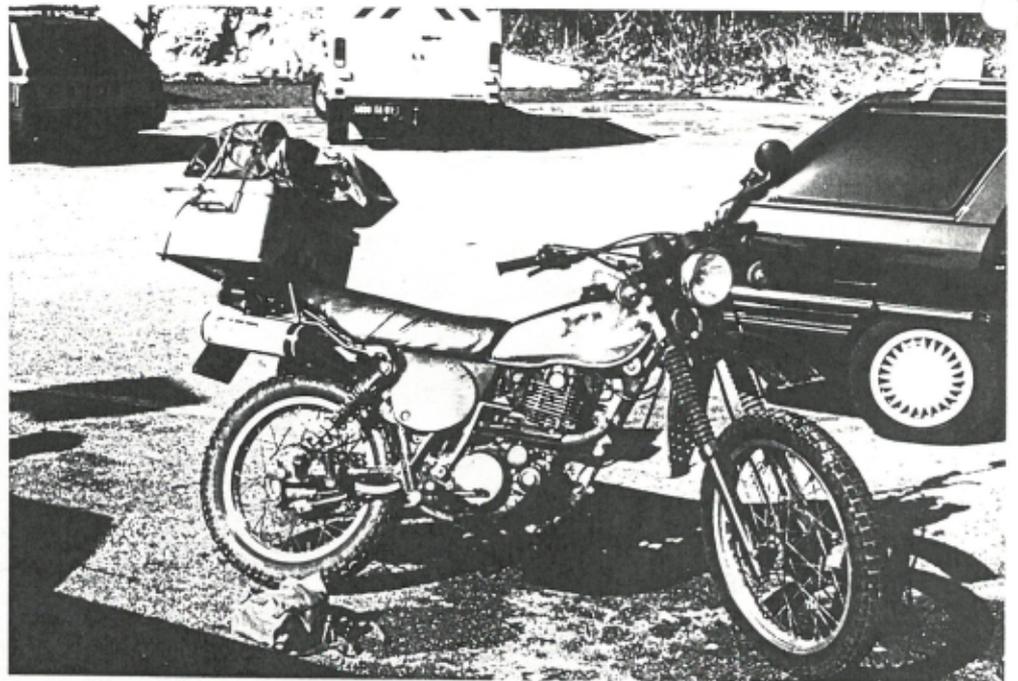
**Samstag, 27.03.1993**  
Gleich am Morgen muß ich zum zweiten Mal mein Vorderrad flicken. Mit einer Stunde Verspätung starten Moni und ich nach Freiburg. Skrobi und Georg haben noch

eine weitere Woche in der Ardèche. Der Wind bläst immer noch und ich habe einen sehr hohen Verbrauch an Energie und Sprit auf der Autobahn. Der Sprit geht aus und ein Transporter nimmt uns mit XT mit zur nächsten Tanke. Hier stelle ich fest, daß ich mich völlig verfahren habe und auf dem Wege in die Schweiz bin. Was soll's, dann fahren wir eben durch die Schweiz. Es ist saukalt, unsere Klamotten sind zum größten Teil noch naß, ein Schweizer muß mir eine Tankfüllung spendieren und irgendwann schneit es auch noch. Er ist echt zum Schreien. Nach 660km und 11 Std. Fahrt erreichen wir Freiburg in der Nacht. Wir sind völlig fertig. Ich schaffe es gerade noch mich in die Wanne zu schmeißen, in der ich eine Jimmi Hendrix Kasette lang liege.

**Sonntag, 28.03.1993**

Vor mir liegt die Strecke Freiburg - Hamburg, nur auf der Autobahn. Da habe ich richtig Bock drauf. 6x tanken, 1x Kette spannen, 8x Cassette umdrehen. Nach weiteren 11 Stunden und 760km erreiche ich das traute Heim in Bergedorf. 3.400km bin ich nun in diesen 10 Tagen gefahren und das hat auch gereicht.

*Tom Zündel*



## Lager und Simmerringe

Bei der XT 500 wurden sowohl Kugellager als auch Simmerringe verwendet, die Normteilen entsprechen. Man kann sie deshalb durch gleichwertige Teile aus dem Kugellager- oder Industriennormteilvertrieb ersetzen. Zwei Gründe könnten dafür sprechen, dies zu tun: 1.) Lange Bestelzeiten oder (im Ausland) keine Yamaha-Teile erhältlich. Normkugellager sind weltweit erhältlich und (in Deutschland) meist auf Lager. 2.) Bei Lagern kann man eine Menge Geld sparen (siehe Tabelle). Simmerringe dagegen sind im Kugellagerhandel nicht billiger als bei Yamaha.

### Tabelle Kugellager

Lager	Preis Yam.	DIN-Bez.	Ausführung	Preis KOYO	Anmerkungen
<b>Motor:</b>					
Kurbelw.links	61,--	6306	Std.	25,--	
Kurbelw.recht	67,--	6307	Std.	32,50	
Nebenw.links	36,45	6305	RS	23,--	Nebenwelle=Ritzelwelle
Nockenw.links	22,08	6005	Sto.	16,25	
Nockenw.recht	22,08	6005N	Sto.	16,25	N: Außenschale hat Nut fuer Sicherungsring
<b>Radwerk:</b>					
Vorderrad(2)	15,01	6202	RS	7,76	besser: 2RS DM11,20 (KOYO)
Hinterr.links außen und rechts	20,06	6203	RS	10,45	besser: 2RS DM12,20 (KOYO)
Hinterr.links innen	20,06	6203	Std.	8,71	besser: 2RS DM12,20 (KOYO)

Preise: Yamaha laut Händler, KOYO laut Preisliste. Yamaha verwendet KOYO-Lager (KOYO ist ein japan. Hersteller). Die Preise können natürlich je nach Händler schwanken.

Ausführung: Std.: Standard, beidseitig offen

RS: einseitig geschlossen (Gummilippe)

2RS: zweiseitig geschlossen (Gummilippe) und geschmiert

Z: einseitig geschlossen (Stahlscheibe), billiger als RS

ZZ: zweiseitig geschl. (Stahlscheibe) und geschmiert, billiger als 2RS

### Tabelle Simmerringe

Simmerring	Preis Yam.	Größenbezeichnung	Preis im Normteilvertrieb	Anmerkungen
Kurbelwelle, links	10,33			
Unterbrecherantr.	6,11	15-26-5	7,12	
Kickstarter	9,58	25-35-7	8,37	
Schaltwelle	6,11	14-24-6	7,12	
Ritzel	12,21	35-62-10	13,13	
Drehzahlm.antrieb	4,47	8-17,8-5	7,66	
Tachoantrieb	4,47	8-17,8-5	7,66	
Vorderrad, rechts	3,18	20-35-7	8,37	+
Hinterrad, links	4,34	25-40-8	9,08	+

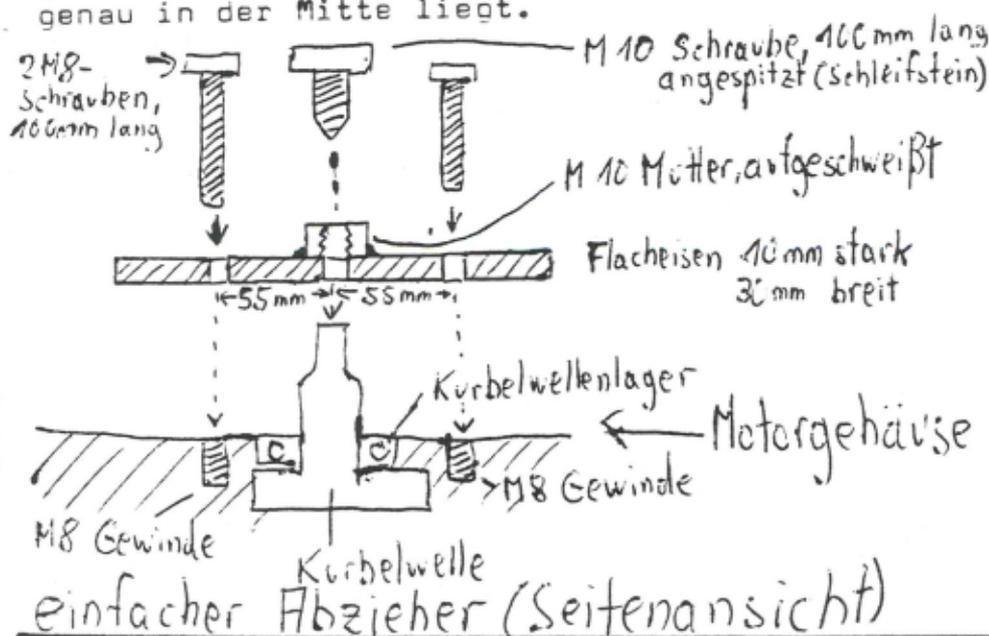
Preise: Yamaha laut Händler, Normteilepreise beziehen sich auf die Ausführung mit Staublippe; unabhängig davon, ob diese auch im Original verwendet wird. Mit + gezeichnete Simmerringe sind im Original nur als Gummidichtungen gebaut, d.h. sie haben keine Feder, die die Lippe an die Welle drückt.

Größenbezeichnung: Sie ist auf der Außenseite des Simmerrings angegeben. Das System ist: Innendurchmesser-Außendurchmesser-Breite (in mm)

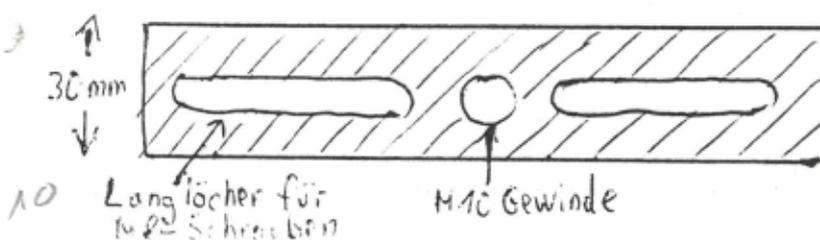
Auch bei anderen Motorraedern kann man die Vorteile des Kaufs im Kugellagerhandel nutzen, wenn man sich solch eine Tabelle erstellt. Simmeringe sind wie unter der Tabelle beschrieben markiert. Kugellager tragen ihre Bezeichnung meist auf dem Außenring oder auf der Dichtlippe (bei RS-ausführung). Kurbelwellen- oder Getriebelager tragen manchmal die Zusatzbezeichnung C1, C2 oder C3 (bei der AT nicht). Sie steht auch auf dem Außenring. Es dürfen dann nur C1, C2 oder C3 Ausführungen verwendet werden, da diese erhöhte "Luft" haben, damit sie im warmen Zustand noch ausreichend Spiel haben, um nicht festzugehen.

Beim Ausbau von Lagern, die noch wieder verwendet werden sollen und beim Einbau von Lagern ist folgendes zu beachten: Schläge, mit denen das Lager aus dem Sitz getrieben wird, dürfen nicht über die Kugeln übertragen werden, da sie das Lager beschädigen. Das bedeutet, daß Lager in einem Gehäuse mit Schlägen auf den Außenring ein- und ausgetrieben werden und Lager auf einer Welle mit Schlägen auf den Innenring. Um die Kraft möglichst gleichmäßig zu übertragen (verhindert ein Verkanten) und ein Abrutschen zu vermeiden, verwendet man am besten ein Rohr, das man auf die entsprechende Schale setzt und auf das man treibende Schläge mit dem Hammer ausübt. Sehr festsitzende Lager können oft mit Wärme (Backofen 100-120 Grad) besser ausgebaut werden. Beim Einbau geht es mit Wärme (auch 100-120 Grad) noch besser: Ein kaltes Lager in ein warmes Gehäuse oder ein warmes Lager auf eine kalte Welle können oft ohne oder nur mit leichten Schlägen in ihren Sitz getrieben werden. Bei Wärmebehandlung gilt: 120 Grad nicht überschreiten! Abwarten bis sich das betr. Teil ganz erwärmt hat (kann 30 min. dauern), mit Gegenspucken testen (es muß zischen). Lager, die auf einer Welle festsitzen, können auch oft bequem mit einem Zwei- oder Dreiarmabzieher abgezogen werden. Simmeringe müssen beim Ausbau meist beschädigt werden, da man sie oft nur mit dem Schraubenzieher abhebeln kann. Auch hier beim Einbau am besten ein Rohr verwenden, aber darauf achten, daß die Dichtlippen nicht beschädigt werden. Wärme kann auch bei Simmeringen hilfreich sein.

Wer Motor- oder Getriebelager wechseln will, muß dazu die Gehäusehälften trennen. Man kann sich dazu einen einfachen Abzieher bauen, mit dem man dann auch die Kurbelwelle aus dem Gehäuse drücken kann. Dafür sind im Motorgehäuse auf beiden Seiten je zwei M8-Gewinde vorgesehen. Diese liegen sich so gegenüber, daß der Kurbelwellenstumpf genau in der Mitte liegt.



Funktionsweise:  
Wenn mit der M10-Schraube Druck auf den Kurbelwellenstumpf ausgeübt wird, wird das Gehäuse über die M8-Schrauben nach oben gezogen. Aus der anderen Hälfte wird so die Kurbelwelle herausgedrückt.



besserer Universalabzieher (Ansicht von oben)  
aus Vollmaterial  
30mm breit x 20mm hoch

# Es muß nicht immer **AFRIKA** sein

...denn auch in heimischen Gefilden läßt sich es sich vortrefflich touren. Ein ganz besonderes Erlebnis ist das Befahren des ehemaligen deutsch-deutschen Grenzstreifens. Jedenfalls für mich und zwar dort, wo es noch erlaubt ist, denn vielerorts stehen schon heute die im Westen so beliebten Verbotsschilder.

Mit ein wenig pfadfinderischem Gespür entdecke ich ihn - den "Todesstreifen". Man muß stellenweise schon genau hinsehen, um ihn zu finden.

Denn die einst typischen Merkmale, Wachtürme und elektrische Zäune, sind größten Teils entfernt. Mancherorts warnen aber Hinweisschilder vor verminteten und noch nicht geräumten Teilen des "anti-imperialistischen Schutzwalls". Hier besteht Lebensgefahr und eine Erkundung des Geländes untersagt sich von selbst.

Weitersuchen ist das Gebot der Stunde. Kartenmaterial wird studiert. Wo kreuzen die nächsten Straßen oder Wege den Grenzstreifen? Wer nicht ungeduldig wird, findet schließlich sein Ziel und ab geht es über den alten Fahrweg der "DDR"-Grenztruppen. Es handelt sich um aneinandergereihte Betonplatten auf denen es sich mit der XT recht gut fahren läßt. Schon nach kurzer Fahrt befindet man sich in herrlichster Natur und den Motor darf man nun gern einmal abstellen, um die Ruhe ringsherum zu genießen. Autofreie Zone! Das ist wie vor 100 Jahren. Natur pur - ohne eine Menschenseele.

Kreuz und quer führt der alte Grenzweg durch unser schönes Land. In den Mittelgebirgen windet er sich nach links und rechts, mal nach oben, dann nach unten. 20% Gefälle und Panoramablicke sind keine Seltenheit.

Hier schmeckt die mitgebrachte Brotzeit doppelt gut und gegen ein kleines Nickerchen in der Nachmittagssonne ist auch nichts zu sagen. Hier bin ich Mensch, hier darf ich Sein!



Ralph

## Aus dem Leben eines XT-Fahrers

Ja, ja, so war das damals. So sieht das aus - *genau !!*

Es ergab sich einst anno September 1993 des Herrn vor den geheiligten Toren des Gewaltschraubers Paaschburg. Der Himmel leuchtete im saftigen hellblau und der Bolide ruhte in der Sonne; um darauf hin die Startprozedur über sich ergehen zu lassen.

Dann betritt der Grätscher die bis dahin friedliche Szene - *- weiaahhh !!!*

Guter Laune, wegen dem Wetter - und überhaupt, schwingt ER sich behende auf die Maschine, um im tausendfach geübten Vorgang das ventilsteuerte Triebwerk zum Leben zu erwecken.

Der erfahrene Leser weiß, was jetzt kommt - nämlich nichts- *genau !!*

Als sich beim 4-ten Tritt noch nichts tut, wirkt der Grätscher etwas gereizt und langt einmal richtig hin (ohne Ausheber). Sekundenbruchteile später sieht man den Grätscher verzweifelt bemüht, das Gleichgewicht zu halten, um nicht zu Boden zu gehen. Gleichzeitig fliegt im hohen Bogen ein Stück Kickstarter auf den Hof. Während der Grätscher noch *schade* schreit, registrieren die Unterarme aber bekannte Vibrationen, die den Grätscher wieder milde stimmen. Flugs das Stück Kickstarter eingesammelt und aus den Augenwinkeln die Umgebung nach spottendem Gesindel abgesucht - allein, Schwein gehabt.

Lässig fährt der Grätscher vom Hof, denn beim Anfahren läßt das Unterbewußtsein durchblicken, daß im heimatlichen Stall noch 2 Kickstarter auf ihren Einsatz warten.

Tut nichts, was ich nicht auch tun würde.

Euer Grätscher

=====

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

=====

Eigentlich sollten auf dieser Seite einige Kleinanzeigen erscheinen, da aber die vorliegenden Anzeigen Schnee von gestern sind, kann ich nur von mir aus einige Motorteile anbieten. Ich habe noch alles was im Rumpf verbaut ist, mit Ausnahme der Kontaktplatte und den immer gern genommenen Seitendeckeln, Tel. [REDACTED]

Mein Kumpel Harald hat immer noch einen 16 L-Tank "Jumbo" im Angebot, fuer nur noch 170 DM

=====

Termine - Veranstaltungen :

XT-500 Stammtisch:	7. Dezember	Ab ca. 19.30 im
	4. Januar	Pink Panther
	1. Februar	Ecke Zimmerstrasse/
	1. Maerz	Stormsweg

Sternschanzentreff	20. November	fuer Fruehaufsteher
Hamburg:	18. Dezember	10-12 Uhr
	15. Januar	Kloenschnack
	19. Februar	

=====

Aufnaeher und T-Shirts mit XT-500-Emblem gibt es immer noch bei Ole und Bjoern



Ole N [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

(T-Shirt)

Bjoern G [REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

(Aufnaeher)



# YAMAHA XT 500 le revoilà enfin, ce gros mono! merci Yamaha.

Mon premier doit être la moto d'évasion tout terrain dotée du plus gros monocylindre quatre temps du monde.

Mon second doit avoir la puissance redoutable du char d'assaut et la souplesse du tracteur.

Mon troisième doit, de par sa conception technique défier les kilomètres grâce à une fiabilité sans faille.

Mon tout : la nouvelle YAM XT 500 Enduro.



Monocylindre quatre temps 499 cc.

Simple arbre à cames en tête.

5 vitesses.

32 CV à 6500 tr/mn.

Couleur : blanc et rouge.

Prix clés en main : 9.627 F.

Prix en vigueur au 20.1.76

préconisation exclusive

