

PS

Die
Motorrad
Zeitung

Nr. 3/März 1986 DM 4,00

E 3496 E

Finnland fmk. 11,25; Frankreich FF 16,-; Italien Lit. 3700; Niederlande hfl. 4,95; Österreich 3S 33,- (incl. MwSt.); Schweiz str. 4,20; Spanien Ptas. 235,-
Printed in Germany

10 Jahre
Yamaha XT 500
Vergleich zur neuen
XT 600 Ténéré

SPEZIAL
TEST

Kawasaki
GPZ
1000 RX

Test, Daten, Service,
Praxis im Detail

Neu
Honda XR 350 R
kontra
Yamaha TT 350
Test der Sport-Enduros

Neu
Kawasaki Z 1000 GTR
Fahrbericht der neuen BMW-Konkurrenz

Alt
Moto Guzzi G.T.S. 500
Der Dauerläufer mit der Haarnadel

Stufenführerschein
Das kommt am 1. April





Grund zum Jubeln

Die Yamaha XT-Story

Vor zehn Jahren präsentierte Yamaha die erste Viertaktenduro. Und noch heute ist die XT 500 aktuell. Über die Entwicklung des Einzylinder-Stammvaters bis zu den jüngsten Abkömmlingen berichtet Hatto Poensgen

Es war einmal ein Mann, der trat auf einen Kickstarter und flog auf den Balkon im ersten Stock.“ So beginnt nicht etwa ein Märchen, sondern der Testartikel von Paul Simsa über die XT 500 in „MOTORRAD“ 15/1977.

Markige Worte, die durch den darauffolgenden Satz noch verstärkt werden: „Kenner kennen: Wenn es im dicken Eintopf nach rückwärts explodiert, bleibt kein Mittelfußknochen unverbogen.“

Derlei Probleme kennt der XT 600 Ténéré-Fahrer nicht mehr.

Per Knopfdruck wird der Einzylinder mobilisiert, und während unser Freund aus der guten alten Zeit noch kräftig auf seinem Kickstarter herumtritt, spurtet die moderne XT bereits auf und davon.

Der Zeitunterschied wird also schon beim Startversuch offenbar: Dort die Alte, die XT 500 Baujahr 1976, die nach einem exakten Ankick-Zeremoniell verlangt, sonst ist sie unwillig oder straft gar durch gewaltiges Zurückschlagen, hier die neue Ténéré, Baujahr 1986, bei der man den Kickstarter getrost vergessen kann.



Doch die Frage wird immer wieder gestellt: Ist überhaupt noch etwas vom Flair der alten XT vorhanden? Klar, der Motor besitzt ebenfalls einen Zylinder. Aber das Stampfen des Singles ist kultiviert worden, wie überhaupt bei der neuen Ténéré alles perfekter und feiner wirkt als beim Urmodell.

So poltert das Triebwerk der Ur-XT wesentlich ungezügelter und läßt die beiden Lenkerenden gewaltig erzittern. Nur im mittleren Drehzahlbereich flacht das Beben etwas ab, um dann bei steigenden Touren wieder anzuschwellen und den

500er-Fahrer nachdrücklich darauf hinzuweisen, doch bitte in den nächsten Gang zu wechseln.

Die ersten Tester waren 1976 auf Schlimmeres gefaßt. Sie bezeichneten diese Vibrationen als gering und vertretbar. Doch nach dem heutigen Stand sind sie schon mehr als deftig. Überhaupt wurden vor zehn Jahren noch ganz andere Maßstäbe angelegt. Federungskomfort und Federwege waren gering, der XT-Fahrer wurde auf unbefestigten Straßen arg durchgeschüttelt, während heute der Ténéré-Freak

wie in Abrahams Schoß über dem ungehobelten Terrain schwebt.

Unterschiede bei der Fahrwerksabstimmung

Im Hochgeschwindigkeitsbereich, die XT 500 schafft knapp 130 km/h, wackelt das Fahrwerk der alten 500er schon kräftig. Die Ténéré hingegen zieht ihre Spur exakt und unbeirrt, und das bei einer Endgeschwindigkeit von über 160 km/h. Und wer die Endu-

ros schnell zum Stehen bringen muß, stellt erneut gravierende Unterschiede fest: Ur-XT mit Trommelbremse vorn und hinten ist klar im Nachteil gegenüber der modernen Scheibenbremse der schwergewichtigen Ténéré. Die Sitzpositionen sind annähernd gleich. Beide Maschinen ermöglichen entspanntes Touren über viele Kilometer, sogar mit zwei Personen.

Allerdings sollte man dabei auf das Erzielen der Höchstgeschwindigkeit verzichten, denn durch die aufrechte Fahrerhaltung wird der Wind-

druck auf den Oberkörper sehr schnell lästig.

Durch ihre einfache Konstruktion bleibt die XT 500 das Bike für Personen mit ungezügelter Reiselust. Die Ténéré verwöhnt durch ihren Komfort, ihre unproblematische Bedienung und besticht durch technische Reife. Wenn ich heute die Wahl hätte, ich könnte mich nur schwer entscheiden. Das Beste wäre, beide im Stall stehen zu haben: Die alte fürs Herz, die neue für den Spaß.

Das Ankicken der XT 500 war etwas für Könner

Es wird wohl niemand bestreiten, daß die Ur-XT zu den störrischsten Motorrädern der Neuzeit zählt. Selbst Kick-spezialisten erlebten ihr persönliches Waterloo, wenn es darum ging, einen halbwarmen, ersoffenen XT-Motor wieder zum Leben zu erwecken.

Zehn Jahre ist es nun her, zehn erfolg- und erlebnisreiche Jahre ohne Reue für Yamaha. Es gab damals zwar schon kleine Viertakt-Einzyylinder, doch die XT knüpfte in ihrer Urigkeit an die Tradition der großen Engländer und Deutschen an.

1976 war es durchaus nicht sicher, ob diesem großen Single ein langes Leben beschieden sein würde. Der deutsche Importeur disponierte vorsichtig, führte von der ersten XT-Generation nur 50 Maschinen ein, die per Einzelabnahme zum Straßenverkehr zugelassen wurden.

Doch die Nachfrage war dann so groß, daß Grauimporteure weitere 150 Maschinen der ersten XT-Generation nach Deutschland einschleusten und auch verkauften. Noch 1976 schob Yamaha ein überarbeitetes Modell nach, mit hochliegender Auspuffanlage, flexibel gelagerten Blinkern und neuem Tankdekor, mit



1976 Die Ur-XT mit tief liegendem Auspuffkrümmer, kurzen Federwegen und Einpersonen-Sitzbank



1978 Der Auspuffkrümmer läuft am rechten Zylinderfuß vorbei, die Gabel ist neu und hat Faltenbälge



1981 Alu-Tank mit polierten Flächen, Fußrasten für den Sozius an separaten Auslegern



1986 Optisch kaum verwandelt, doch technisch ausgefeilter: die XT 500 jetzt mit Zwölf-Volt-Anlage

Guckloch und Farbmarkierung an der Nockenwelle, die das Starten erleichtern sollten. Detailänderungen am Motor erhöhten die Zuverlässigkeit des Einzylinders. Dieser Jahrgang erhielt erstmals eine Allgemeine Betriebserlaubnis.

Der kernige Einzylinder wurde zum Verkaufsschlager: 1978 setzte Yamaha 2120 Maschinen ab, mit steigender Tendenz. Den Höhepunkt erlebte das Nostalgiebike 1981, als 4160 XT ihre Liebhaber fanden. Weltweit hat der Single bis heute bereits 110 000 Käufer gefunden, ein einmaliges Ergebnis.

Es gibt mehrere Gründe, warum die XT zum Verkaufsschlager wurde. Wesentlich zum Erfolg beigetragen hat sicherlich der simple Aufbau von Motor und Fahrwerk: Gaswechsel über zwei Ventile, die von einer obenliegenden Nockenwelle betätigt werden, Trockensumpfschmierung, bei der das Rahmenrückgrat als Öltank dient, rollengelagerte Kurbelwelle, Pleußfuß nadelgelagert; dazu ein kompaktes, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe und ein geschlossener Stahlrahmen, der vorn eine Telegabel und hinten eine herkömmliche Stahlrohrschwinge mit zwei Federbeinen spendiert bekam.

Die Nostalgie-Enduro bewährte sich als Reisebike

Die Verbindung zwischen nostalgischer Bauweise und modernster Technik bildete die beste Voraussetzung für ein zuverlässiges, standfestes Motorrad, das selbst abseits der Zivilisation mit wenigen Mitteln zerschraubt und wieder zusammengesetzt werden konnte.

Klar, daß sich sofort die Reisefreaks auf dieses Modell stürzten, die XT mit selbstgebauten Gepäckträgern ausstatteten und dann, hoffnungslos überladen, durch die fernsten Län-

der zogen. So jung das Motorrad auch noch war, die XT verschaffte sich in kürzester Zeit den Ruf einer zuverlässigen, robusten Tourenmaschine.

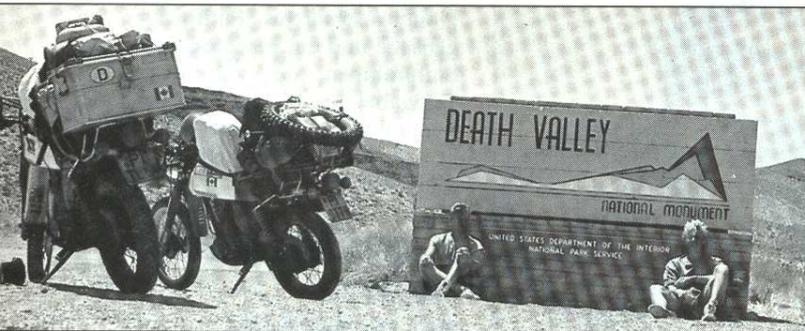
XT-Fahrer waren in kürzester Zeit die Jungs, zu denen man aufblickte, die Abenteurer, Weltbummler, die echten Motorradfahrer. Erstmals gab es neben BMW-Fahrern, Harley-Freaks und den Besessenen, die sich mit einer japanischen Straßenmaschine plagten, ei-



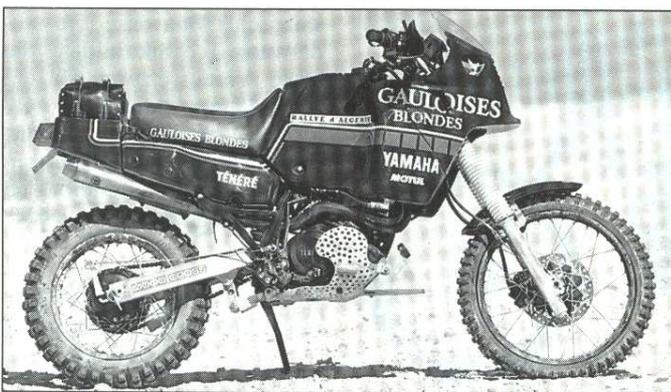
1978 Die SR läuft, mit dem gleichen Erfolg wie die XT, bis zum heutigen Tag von den Bändern

ne neue Gemeinde: die XT-Fahrer. Da spielte es gar keine Rolle, woher die Maschine stammte, XT 500-Fahrer wurden von allen anerkannt.

Der Einzylinder-Boom war unverkennbar, und alle Zweiradhersteller versuchten eine Scheibe vom neuentstandenen Marktkuchen abzuschneiden. Honda präsentierte die XL 500, ein viel zu geschliffenes Motorrad, das viel zu wenig Charakter hatte. Suzuki pro-



Vielfalt ist Trumpf: Die XT bewährt sich überall, ob Straße, Enduro-Gelände oder Reise



1986 Zweimal gewann die XT 500 die Rallye Paris-Dakar (1979, 1980). Die 86er Version wurde Vierter

XT 500 im Wandel der Zeit

1976	März: Präsentation Juli: Blinkergläser geändert, ebenso Endschalldämpfer. Längere Sekundärübersetzung (42 statt 44 Zähne).
1977	Tank und Seitendekor geändert. Auspuffkrümmer hochgelegt. Motorschutzwanne aus Leichtmetall. Blinker in Gummi gelagert. Felge und Reifen vorn breiter. Lenkwinkel von 59°30' auf 60°20' vergrößert, Nachlauf von 135 auf 127 mm. Neue Telegabel. Schauglas und Farbmarkierung an Nockenwellenrad zur leichteren OT-Suche.
1978	Vergaser mit Beschleunigerpumpe. Größere Kühlrippen. Größeres Einlaßventil. Faltenbälge an der Telegabel. Obere Gabelbrücke mit zwei Klemmschrauben. Stabilere Sekundärkette, Kettenschutz vergrößert.
1979	Neue Farben im Tankdesign. Ölpumpenbefestigung mit fünf statt drei Schrauben. Vergaser mit Warmstartknopf. Wellendichtring der Kurbelwelle im rechten Motordeckel mit Seegerring gesichert. Schaltwalze nadelgelagert. Vorderradgabel mit 195 mm Hub.
1980	Neues Tankdesign. Lenkkopfwinkel von 60°20' auf 59°30' verringert. Nachlauf von 127 auf 131 mm vergrößert. Gabel mit vorversetzter Achsaufnahme. Neuer Sekundärkettenspanner. Schwimmerkammer mit Anschluß zur Überprüfung des Schwimmerstands. Neuer Lichtmaschinenregler.
1981	Neue Dekor-Farben, goldeloxierte Felgen
1982	Unverändert
1983	Kipphebelwelle mit Sicherung gegen Verdrehen. Ölpumpe mit zusätzlicher Dichtung. Kipphebel mit geänderter Laufflächenhärtung. Außenliegende Ölleitung zur Auslaßseite des Zylinderkopfs.
1984	Unverändert
1985	Unverändert
1986	Neue Zwölf-Volt-Anlage, neues Tankdesign



1982 Die XT 550 ist der Vorreiter der neuen, modernen XT-Generation. Ein Viertelmotor und Monoshock-Federung sind die wesentlichen Merkmale



1980 Mit der XT 250 erweitert Yamaha das Programm für Einsteiger



1983 Mit der XT 600 eröffnet Yamaha eine neue Enduro-Dimension

bierte es mit der SP 370, ein totaler Verkaufsflop, weil die Maschine sowohl zu wenig Leistung als auch zu wenig Hubraum besaß.

Yamaha indes baute auf dem urigen Eintopf weiter auf, stellte der XT 1978 eine Straßenversion zur Seite, die SR 500, die ebenfalls ein echter Verkaufserreger wurde und bis zum heutigen Tag von den Bändern läuft.

Für den Sportler: Spezialmaschinen auf XT-Basis

Die XT war aber nicht nur Reise- und Alltagsmotorrad. Der Eintopf eignete sich auch als Basis für ein Sportgerät. Yamaha selbst sprang mit den Modellen TT und HL in diese Lücke. In Schweden entstand die berühmte HL 500 mit Dreiventilkopf, mit der sich Sten Lundin und Bengt Aberg respektlos im Feld der Halbblüter-WM bewegten. Der Verkauf des Dreiventilkopfs (zwei Einlaßventile, ein Auslaßventil) sollte professionell aufgebaut werden, doch das Stammwerk entwickelte selbst einen Viertelmotor, der dann 1982 in der XT 550 erstmals präsentiert wurde.

Es schien so, als ob die XT 500 durch die Vierteler vom Markt gedrängt werden sollte. Doch die XT-Fahrer hielten dem Urmodell die Stange. 2391 verkauften 500ern standen 1495 XT 550 gegenüber.

1983 überflügelten die Vierteler erstmals die XT 500: 1746 XT 550 wurden zugelassen, dazu kamen 564 der neuen XT 600, dem optisch aufgezotzten Gegenstück zur Ur-XT: Roter Rahmen, weißer Tank mit auffälligem Design, goldeloxierte Räder und Monoshock-Federung, wie sie bis dahin nur bei Crossmaschinen bekannt war. Die XT fand aber immer noch 1915 Fans, die mit der ganzen neuen Technologie nichts am Hut hatten. ▶

Stammvater XT 500: die Yamaha-Einzylinder-Familie

TT 225 ¹												
TT 250 ¹												
TT 350												
XT 225 ¹												
XT 350												
TT 600												
XT600/Ténéré/500 ³												
XT 125 / 200 ^{1 2 4}												
XT 550 / 400 ²												
XT 400 ²												
XT 250 / 240 ²												
TT 500												
HL 500												
XT 500												
SR 500												
SR 400 ²												
SR 250												
SRX 600												
Baujahr	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	

¹ = USA / Japan, ² = Frankreich, ³ = Österreich, ⁴ = Schweiz / England / Holland / Schweden

Das Resultat einer Idee: Zur Zeit gibt es zwölf Einzylinder im Yamaha-Programm



1983 Für Sportinteressierte kommt die Yamaha TT 600 auf den Markt. Der Viertaktmotor basiert auf dem XT 600-Triebwerk



1986 Mit entscheidenden Detailverbesserungen erscheint die XT 600 Ténéré: Elektrostarter und neuer Tank sind die Hauptmerkmale der neuen Enduro

Die Familie der Yamaha-Einzyylinder hatte bis zu diesem Zeitpunkt schon wesentlichen Zuwachs bekommen. Es gab eine 250er im Enduro-, Straßen- und Chopperlook, eine 125er XT und für die Sportler die TT 600, die zum Besten gehört, was in der Viertaktklasse bei Wettbewerben am Start steht.

Die Verkaufsbasis für dieses Sportmodell schaffte Eddy Hau, der mit einer nahezu serienmäßigen XT 550 Europameister wurde. Diese Maschine unterschied sich nur in den Federungselementen und durch eine neue Kurbelwelle vom Serienpendant. Die Erfolge wurden durch die TT 600 mit Stachel-Kurbelwelle fortgesetzt.

Die XT 500 läuft 1986 fast unverändert vom Band

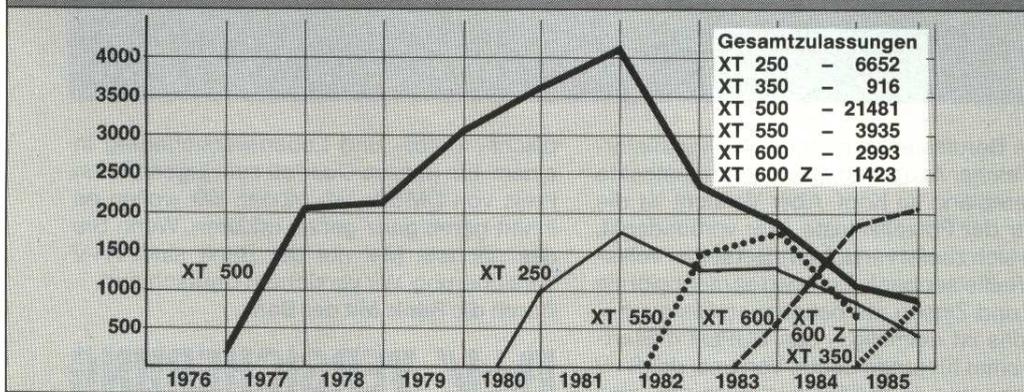
Doch all dieses Treiben interessierte XT-Fahrer nur am Rande. Sie plagte nur die Angst, daß ihr Motorrad aus dem Verkaufsprogramm verschwinden oder durch technische Neuerungen verfälscht werden könnte.

Die Angst war und ist unbegründet. Die XT 500 in der 1986er-Version ist kaum von einem Modell 1981 oder älter zu unterscheiden. Die vorsichtig vorgenommenen Änderungen haben die Ur-XT nur verfeinert und den Charakter des Nostalgiebikes nicht verändert. Jetzt, 1986, gibt's gar eine neue elektrische Anlage mit zwölf Volt Spannung.

Durch die Parallelreihe XT 600 ist Yamaha der erfolgreichste Single-Produzent. Zwölf Einzylinder-Viertaktmodelle der verschiedenen Hubraumkategorien laufen heute in Hamamatsu vom Band (siehe Graphik Seite 34). Darunter auch die flotte SRX 600. Der König bleibt allerdings die XT 500, hoffentlich auch für die nächsten zehn Jahre. ■

Fotos: Binder, Falk, Galtier, Herzog (7), Koch, Schwab (2), Thiel, Werk

XT-Reihe: Verkaufszahlen in Deutschland



29832 Enduros mit Hubräumen über 500 cm³ wurden seit 1978 verkauft