

Bichler Yamaha
XT 500

Aus Spaß an der Freud

Die Viertakter sind heute nicht mehr aus der Cross-Szene wegzudenken, und die Nachfrage an konkurrenzfähigen Maschinen steigt. Der erfolgreiche Cross-Pilot Franz Bichler baut nun in Eigenregie ein erstaunliches Fahrwerk um den Yamaha XT-Motor.



Choke am 34er Dellorto-Vergaser gezogen, einmal kurz Gas gegeben, um über die Beschleunigerpumpe das Gemisch noch mehr anzureichern, und mit gewaltigem Schwung durchgetreten: Ein Schlag aus dem offenen Rohr, und donnernd beginnt der Einzylinder zu arbeiten. Vier Takte, ein großer Pott und ein tiefer Sound, das reißt gestandene Männer vom Stuhl. Da drückt man sogar beide Augen zu, wenn das Getöse gar zu mächtig scheint.

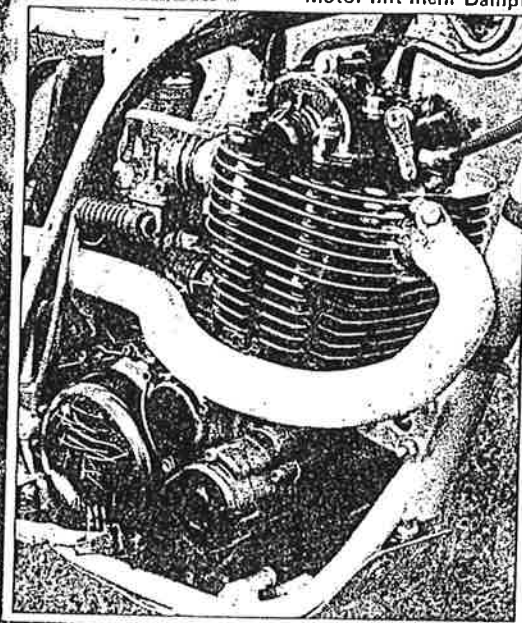
Laut ist sie in der Tat, die Bichler-Yamaha mit dem mo-

difizierten XT 500-Triebwerk, dessen dumpfes Dröhnen alles andere auf der Cross-Strecke übertönt. Der Durchzug entspricht der Lautstärke: Aus niedrigsten Drehzahlen nimmt der Motor ruckfrei Gas an und setzt die Energie unmittelbar in Vorwärtsdrang um.

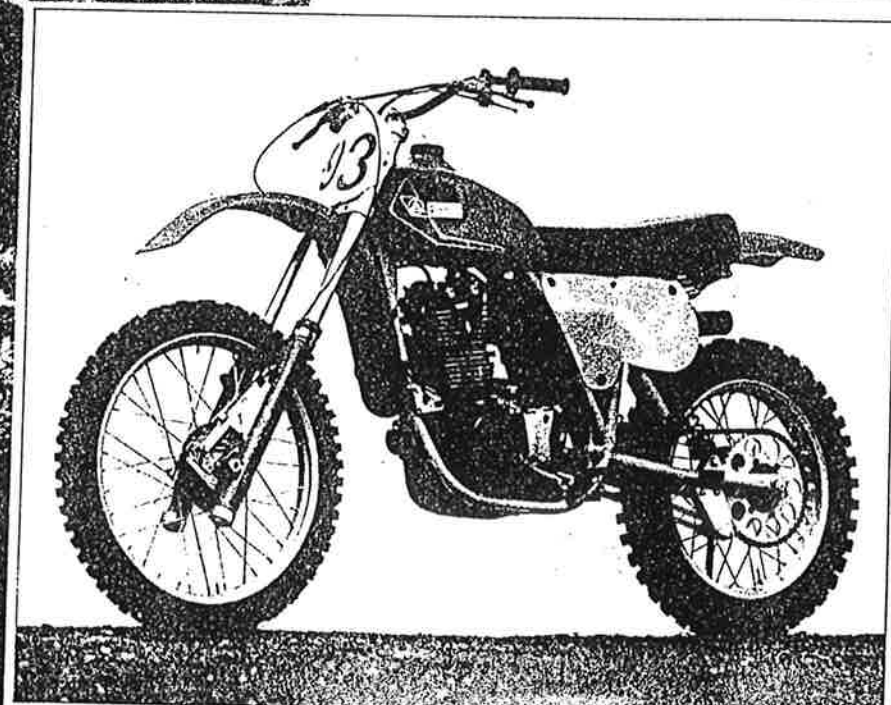
Allein durch das kräftige Hämmern am Ende des völlig ungedämpften Auspuffs darf man sich jedoch nicht irritieren lassen. Der subjektive Eindruck Phonzahl gleich Leistung gilt nur für den unteren und höchstens noch

Der modifiz Motor hat vi

Yamaha XT 500-
Motor mit mehr Dampf

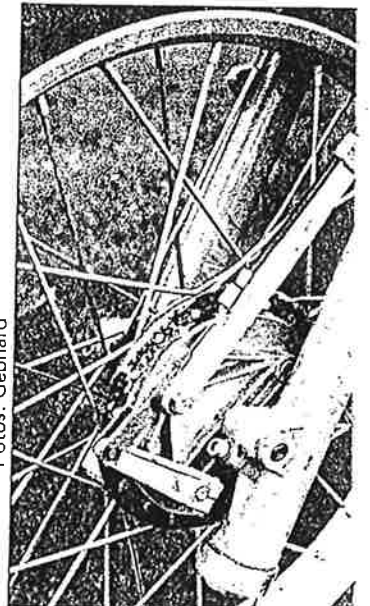


Hinterbau mit konventioneller
Federung



Eigenbau in gelungener
Linie

Gabel und Vorderrad von Maico



Fotos: Gebhard

Yamaha XT- F von unten

mittleren Drehzahlbereich. Ab ungefähr 4000 oder 5000 Touren läßt das Temperament deutlich nach und ist von da an bis zur Höchstdrehzahl der Charakteristik der serienmäßigen XT 500 sehr ähnlich. Unter dieser Voraussetzung bringt es in den meisten Situationen mehr, vor spitzen Kehren einen Gang höher stehen zu lassen und das Drehmoment auszunützen als aufgeregt im Getriebe zu rühren.

Franz Bichler, 47 Jahre alt, blickt auf eine beachtliche Motorsport-Karriere zurück. 26 Jahre lang war er aktiv gewesen im Moto Cross, wo seine Liebe vor allem den Gespannen galt. So ist es nicht verwunderlich, daß er in der Seitenwagen-Klasse auch seine größten Erfolge verbuchen konnte, die 1973 durch den Gewinn der Deutschen Meisterschaft gekrönt wurden. In dieser Zeit hatte sich Bichler bereits einen Namen gemacht mit seinen Arbeiten am damaligen Standard-Triebwerk für Cross-Gespanne, dem englischen Norton-Zweizylinder. Auch an den Fahrwerken hat er immer selbst mit Hand angelegt, wofür ihm der Erfolg schließlich recht gab.

Die Neigung zum urigen, kraftvollen Motorrad, die sich auch in seiner Gespann-Leidenschaft spiegelt, war es wohl, die den Franz veranlaßte, sich mit Einführung der Viertaktklasse wieder auf die Solomaschine zu schwingen. So sah man ihn beim allerersten reinen Viertaktrennen 1979 in Crailsheim auf einer fast serienmäßigen Enduro-Honda wacker um Punkte kämpfen.

Franz Bichler hat also die Viertakt-Ära von Anfang an intensiv miterlebt. Die Tatsache, daß in dieser Klasse fast ausschließlich modifizierte Enduros, Eigenbauten oder zumindest Motorräder mit stark individuell geprägtem Charakter eingesetzt werden, hat den Senior der Cross-Piloten, der auch heute noch hin und wieder in der B-Lizenzklasse gern am Gasgriff dreht, zu erneuter schöpferischer Aktivität bewogen. Nur sollte es diesmal nicht nur eine Änderung an Vorhandenem sein, sondern ein komplett neues Fahrwerk.

Als Antriebsquelle war der 500er XT-Motor gewählt, und der Rahmen wurde passend hierfür konzipiert. Als Material wurde Fliegwerkstoff verwendet, wie Bichler sagt. Das ist mit Chrom und Molybdän legierter Stahl, wie er für hochwertige Fahrwerke allgemein Verwendung findet.

Vom Lenkkopf ausgehend, der mit dem Zweifach-Oberzug ein Dreieck bildet, führt das stark dimensionierte Frontrohr bis in Höhe des Zylinderfußes, wo es vom doppelten Unterzug fortgesetzt wird. Das Rahmenheck besteht aus waagrechten Auslegern, die zum Schwingenlager abgestützt sind. Eingeschweißte Zusatz-Streben werden der Mehr-Belastung infolge der stark nach vorn geneigten Federbeine gerecht. Wie bei dem original XT-Modell dient der Rahmen als Ölreservoir.

Die Hinterradschwinge, ebenfalls aus Chrom-Molybdän-Stahlrohr, ist wahlweise in Silentblocs oder Nadellagern geführt. Das Hinterrad ist aus Grimeca-Nabe und Akront-Felge aufgebaut. Die Aufmerksamkeit lenkt schließlich die aufwendige Achsaufnahme auf sich: Das Ende der Schwingenholme

bildet je eine Spannbuchse. Darin sitzt die Leichtmetall-Achsaufnahme mit exzentrischer Bohrung. Folglich wird die Kettenspannung durch Verdrehen dieser Aufnahmen reguliert. Dieses System, das in der Regel in teuren Straßenmaschinen vorkommt, hat den Vorzug einer besonders formstabilen, das heißt verwindungssicheren Verbindung von Schwinge und Hinterachse.

Als Änderungen am Motor nennt Bichler die Erhöhung der Verdichtung durch Abdrehen des Zylinders auf 9,6, das Erleichtern der Kipphebel, die Überarbeitung des Ansaugkanals und schließlich das Umschleifen der Nockenwelle.

Schon beim ersten Kennenlernen hat die Bichler-Yamaha durch ihre Startwilligkeit gefallen. Die Position des Fahrers ist angenehm; die weich gepolsterte Husqvarna-Bank, der Aspes-Kunststofftank und der Lenker mit den Magura-Armaturen liegen passend zueinander.

Der Geradeauslauf ist nicht überzeugend

Bereits bei langsamer Fahrt zeigt sich das Hauptmerkmal des Bichler-Fahrwerks: Der Lenker muß fest gepackt werden, sonst läuft das Vorderad jeder Unebenheit nach; denn der Geradeauslauf ist nicht überwältigend. Nach ein paar Runden kann man sich an diese Eigenart gewöhnen, doch übertrieben schnell geht's damit nicht. In besonders ausgeprägter Form tritt diese unbefriedigende Zielstrebigkeit auf welligem Untergrund hervor. Vor allem Längsrinnen verlangen erhöhte Aufmerksamkeit, damit der Fahrer seinen Willen dem Gerät aufzwingen kann und

nicht umgekehrt. Da muß man genau zielen, um den richtigen Strich zu erwischen.

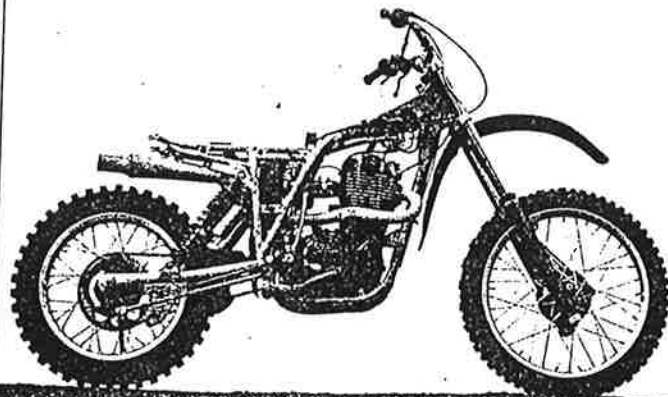
Der Schein, diese Einbußen an Richtungsstabilität mit überragenden Handling honoriert zu bekommen, trägt. Zwar fällt die Bichler-XT fast von allein in jede Kurve. Aber Bahnen wie mit dem Zirkel gezogen gibt das nicht. Auch in dieser Situation muß der Apparat durch festen Griff am Lenker dirigiert werden.

Echte Begeisterung kommt für dieses Motorrad auf, wenn es ums Driften geht. Ob enge Kehren oder langgezogene Kurven in den großen Gängen, das Vorderrad behält auch im äußersten Grenzbereich sicheren Bodenkontakt und bewahrt den Fahrer vor bösen Überraschungen. Leicht kontrollierbar und immer berechenbar geht das Hinterrad ganz gewollt weg. Auf einem entsprechenden Kurs wird sich dieses positive Verhalten im Endeffekt in Tempo ausdrücken.

Allein von der Schwerpunktlage betrachtet wirkt die Bichler-Yamaha etwas kopflastig. Dies dürfte erfahrungsgemäß mit ein Grund für die ausgezeichneten Drifteigenschaften sein. Beim Springen ist der etwas weit vorn liegende Schwerpunkt gleichfalls kein Nachteil und läßt sich durch das schöne Drehmoment des Motors leicht überbrücken. Man muß sich nur erst daran gewöhnen.

Hin und wieder ist zu hören, daß schnelle Leute Gas geben und nicht bremsen; ergo also keine Bremse brauchen. Der Bichler-Fahrer braucht auf derlei Gerede nichts zu geben,

Federung und Dämpfung sind tadellos abgestimmt



Technische Daten Bichler Yamaha XT 500

Motor Bauart	Luftgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine kettengetriebene obenliegende Nockenwelle, zwei Ventile
Bohrung/Hub Hubraum Nennleistung	87mm/84mm 499 cm ³ 32,4 kW (44 PS), Drehzahl nicht angegeben (Hersteller-Angabe)
Vergaser	Dellorto Schiebervergaser mit Choke und Beschleunigerpumpe, \varnothing 34 mm
Zündanlage	Kontaktgesteuerte Magnetanlage
Kraftübertragung Primärtrieb Kupplung Getriebe	Gerade verzahnte Räder 2,566 Mehrscheibenkupplung im Ölbad Klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe mit Primärkickstarter, Stufung 2,36; 1,56; 1,19; 0,92; 0,78 (relativ 3,02; 2,0; 1,52; 1,18; 1,0)
Sekundärtrieb	Offenlaufende Rollenkette
Fahrwerk Rahmen	Chrom-Molybdän-Stahlrohrrahmen mit einfachem Frontrohr und doppeltem Unterzug
Radaufhängung vorn	Luftunterstützte Maico-Telegabel, Standrohr \varnothing 38 mm, Lenkkopf Kegelrollenlager
Radaufhängung hinten	Silentblocgelagerte Rohrschwinge (auf Wunsch Nadellager) mit Öhlins Gasdruck-Federbeinen
Federweg vorn/hinten	270 mm/250 mm
Radstand	1480 mm
Nachlaufwinkel	62 Grad
Nachlauf	Nicht angegeben
Räder	Drahtspeichenräder mit Akront Leichtmetall-Felgen, Maico-Nabe vorn, Grimeca-Nabe hinten
Bremse vorn/hinten	Trommelbremse, \varnothing 136 mm, seilzug-/ \varnothing 150 mm, gestängebetätigt
Reifen vorn/hinten	3 00-21 Barum/4.50-18 Metzeler
Füllmengen Motor Gabel Tank	2 l im Rahmen-Oberzug 360 cm ³ pro Holm 7,5 l
Gewicht	115 kg
Herstellung und Vertrieb Preis	Franz Bichler, 8855 Monheim-Rothenberg 6000 Mark

denn mit seinen Verzögerungs-Instrumenten ist er immer Herr der Lage. Dosierbarkeit und Wirkung der Maico-Bremse vorn sind bekannt gut. Und die Grimeca Trommel im Hinterrad, deren Ankerplatte gelenkig direkt gegen den Rahmen abgestützt ist und dadurch das Stempeln des Rads beim Bremsen weitgehend verhindert, glänzt durch fast gleichmäßige Verzögerungs-Leistung bei Trockenheit wie Nässe.

Mögen in Kleinstserie gebaute Motorräder den Großserien-Produkten in manchen Dingen auch nachstehen, so überragen sie in einem Punkt in der Regel die Massenware: Federung und Dämpfung vertragen auch im Falle Bichler das Gefühl des Praktikers. Eine gelungene Abstimmung setzt eben mehr Erfahrung als theoretische Grundlagen voraus.

Die bisher von Franz Bichler gebauten drei Maschinen dieses Typs haben bei ihren Einsätzen keineswegs eine schlechte Figur gemacht. Man muß bei der Beurteilung eines solchen Motorrads Viertakt-Cross als Ganzes sehen und natürlich die Fahrzeuge, die dort am Start sind. Bichler ist nicht der einzige, der zugunsten anderer Vorzüge - in diesem Fall die guten Drift-Eigenschaften - auf Geradeauslauf-Qualitäten verzichtet. Jedenfalls ist der Käufer dieser Maschine nicht schlecht bedient, denn draufsitzen und ohne zusätzliche Einstellen oder Abstimm-Arbeiten fahren ist eins. Und sowohl Verarbeitung als auch Preis sind in Ordnung.

Rolf Gebhard

Enduro 6/82