



Die neue XT 500 von Yamaha prägt einen neuen Begriff für das Wort „vielseitig“. Sie vereinigt die neueste Technik der Enduro-Geländemotorräder mit dem legendären Ruf der großen Einzylinder-Straßenmaschinen

vergangener Tage.

500 cm<sup>3</sup>,  
Viertakt,  
Einzylinder,  
wer denkt hier nicht an die „Alten Engländer“?

Und dann noch mit der hohen Fertigungsqualität der Japaner.

# Marktlücke?

Hier glauben wir, daß einige Augen zu leuchten beginnen und so mancher wird seinen Kontostand überprüfen, oder, wenn er sich gar nicht fürs Gelände begeistern kann, überlegen, in welches Straßensahrfwerk er nun diesen Motor einbauen könnte?

Denn schon äußerlich „macht das Motorrad einen unheimlich an“. Obwohl behauptet wird, über Geschmack ließe sich nicht streiten, glauben wir, daß es nur wenige sein werden, denen die Maschine ganz und gar nicht gefällt.

Wenn Motorräder einen Charakter haben, kann man der XT 500 den „bestimmten“, unverwechselbaren „zuschreiben. Vielleicht auch nur deshalb, weil weltweit angenommen wird, die Zeit der großen Einzylinder-Viertaktmotoren sei vorbei. Oder ist man

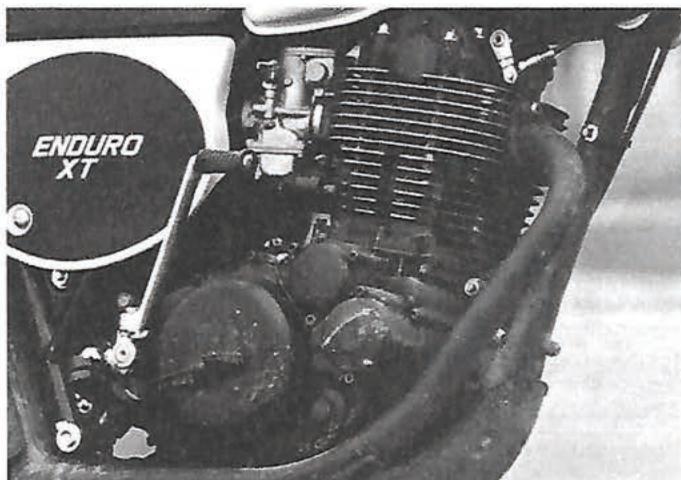
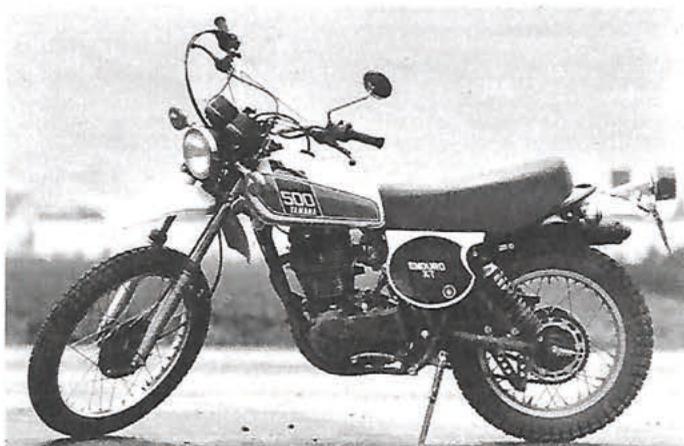
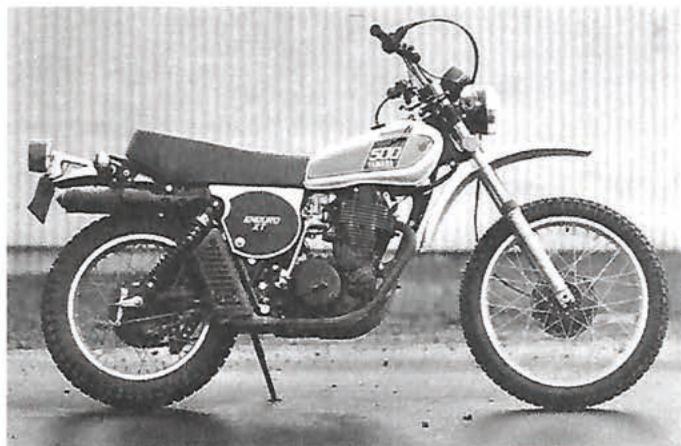
von der Mehrzylinder-Konfektionsware übersättigt? Auf jeden Fall stößt die XT 500 in eine echte Marktlücke, wenn sie für Deutschland eine Enduro ist und kein reines Wettbewerbsmotorrad wie z. B. für die USA. Denn alles auf diesem Sektor bei uns angebotene ist im nutzbaren Drehzahlband etwas „schwach auf der Brust“, und zwar hauptsächlich im Durchzug aus niedrigen Drehzahlen heraus. Hier ließen sich die Söhne Nippons mit der XT 500 etwas einfallen!

Wir hatten nun die Gelegenheit, die erste in Deutschland befindliche Maschine einen Tag zu bewegen. Es war zwar noch nicht die Ausführung für Europa, aber außer den Blinkern, der Beleuchtungseinrichtung und dem Meilenzähler wird sich nicht mehr viel

ändern. Dieses Jahr werden nun 200 solcher Maschinen an die Yamaha-händler ausgeliefert, um das Käufer-Interesse zu testen; die XT 500 werden vermutlich kaum als Ladenhüter herumstehen.

### Fahreindrücke

Nachdem wir die XT mehrfach umkreist und uns einigermaßen satt gesehen hatten, wollten wir fahren. Also Zündschlüssel herumdrehen, Benzinahn auf, Choke drücken, Elektrostarter betätigen — nein, so etwas gibt es hier nicht. Also mit dem Kickstarter den Druckpunkt suchen und drauf! Hier spürt man die Verdichtung von 9:1, und für Leute, die durch ihr zu leichtes Körpergewicht auf dem Kickstarter zu verhungern drohen, gibt es zum Antreten



Fotos: U. Schwab

einen Ventilausheber, dessen Betätigungshebel sich am linken Lenkergriff befindet. Das Antreten mit ihm bedarf allerdings einiger Übung.

Nach ein paar kräftigen Tritten läuft die XT. Einige Zeit später fällt uns auf, daß wir vor lauter gutem, aber nicht zu lautem Ton das Wegfahren völlig vergessen hatten, alles stand andächtig da und lauschte dem Ton, wie ein Kirchgänger dem Prediger. Und da soll einer sagen, Einzylinder-Viertaktfahren sei keine Weltanschauung! Also Gang einlegen und los geht's. Endlich mal wieder ein Motorrad, das nicht nur von Drehzahlen lebt! Auf den ersten Metern stellt man fest, Sitzposition und Hebeleien passen auf den Durchschnittbürger. Die Kupplung geht zwar nicht superleicht, aber auch nicht unangenehm schwer. Die Bremsen, im Vorderrad eine „Dosendeckelbremse“, verzögern auf der winterlich verschmutzten Fahrbahn fast zu gut. Die Abstützung der Vorderpartie übernimmt eine Teleskopgabel mit 135 mm Federweg und 36 mm Standrohrdurchmesser, deren Federungs- und Dämpfungseigenschaften gut sind. Je nach Verwendungszweck können die Standrohre noch einige mm in ihrer Klemmposition herausgeschoben werden.

Doch auch hier wieder das Übel, unter

dem die meisten Enduromaschinen leiden: Die Gabel verdreht sich bei extrem schneller Fahrt auf schlechter Straße und bei schwierigem Gelände, z. B. beim Herausfahren aus Ackerfurchen. Bei zügiger Fahrweise im Gelände und auf verschmutzter Straße sieht man durch das schlecht abdeckende Vorderradschutzblech nach kurzer Zeit wie ein Kanalarbeiter aus. Hier könnte man mit einem Streich beide Mängel ausmerzen und zwar durch Anbringen eines Versteifungsbügels und das Befestigen des Vorderradschutzblechs an diesem, (siehe Honda SL 125, Heft 23/75), allerdings setzt sich in tiefem Gelände dieses zu schnell mit Dreck zu und das Vorderrad bleibt stehen.

Die Lagerung des Lenkkopfs übernehmen zwei Rillenkugellager, die Hinterradschwinge wird durch zwei Nadeln optimal geführt. Die Schwinge wird zum Rahmenhinterbau durch zwei Gasdruckdämpfer abgestützt, die, um das Gewicht der ungefederten Massen so gering wie möglich zu halten, umgekehrt eingebaut wurden. Sie sind fünffach verstellbar und, für möglichst viel Federweg an der Achse, sehr schräg nach vorn angelenkt. Die offenlaufende Kette wird zum Reifen hin leider nur sehr dürrig abgedeckt.

Die Gesamtansichten oben beweisen einmal mehr, wie gekonnt, geschlossen und aus „einem Guß“ die Japaner neben ihren Straßenmaschinen auch die Enduros bauen können. Die hinteren Federbeine sind zur Erzielung eines möglichst großen Gesamtfederweges unter ca. 45 Grad nach vorn geneigt eingebaut, man erhält neben einer Erhöhung des Fahrkomforts gute Führungseigenschaften des Hinterrads bei Moto Cross-ähnlichen Fahrten. Die voluminöse Schalldämpfung ist geschickt verteilt untergebracht, ohne die Gesamtlinie zu stören.

Unten: Das Herz der XT 500 läßt schon von außen her die Herzen der Interessenten höher schlagen und ...

... Bild links: ... das Vorderrad kann ohne große Probleme zum Steigen gebracht werden!

## Der Motor

Doch nun zum Herzen der XT, fangen wir unten mit der Kurbelwelle an. Die beiden Hubscheiben sind in zwei Schulterkugellager gelagert, das Pleuel mit einem Nadellager auf dem Hubzapfen. In Fahrtrichtung rechts auf dem Kurbelwellenstumpf befinden sich der Primärtrieb über Stirnräder sowie Steuerkettenrad und der Antrieb für die beiden Eaton-Ölpumpen. Das heiße Öl wird von der Pumpe am Gehäuseober-



Wer im Gelände etwas zu unsanft mit dem Gasdrehgriff umgeht – der fräst den Acker um! Teilweise ist die ungünstige Profilierung des Hinterradreifens an

diesem Umstand schuld, aber für den gewählten Einsatzzweck ist das Angebot auf dem Reifensektor ja recht umfangreich und läßt keine Verlegenheit aufkommen.

teil durch einen Schlauch in das obere Rahmenhauptrohr unter dem Tank gepumpt, von dort fließt es in Richtung Lenkkopf und wird dann wiederum durch einen Schlauch in Höhe der vorderen Motorbefestigung – inzwischen gekühlt – dem Ölsumpf im Motor wieder zugeführt, der Ölinhalt beträgt 2,5 Liter. Der Öleinfüllstutzen befindet sich ca. 10 cm hinter dem Lenkkopf, durch einen roten Verschuß kenntlich gemacht.

Auf dem großen Primärrad sitzt der Kupplungskorb mit 8 Reib- und 7 Stahllamellen. Das klauengeschaltete Fünfganggetriebe mit seinen kurzen Schaltwegen ließ sich exakt schalten. Auf dem linken Kurbelwellenstumpf sitzt der Schwunglichtmagnetzündler, die elektrische Anlage arbeitet mit 6 Volt. Die Steuerkettenspannung erfolgt nach dem gleichen mechanischen Prinzip wie bei der XS 500, rechts hinten am Zylinder. Das obere Steuerkettenrad sitzt direkt auf der rechten Seite der Nockenwelle, die in zwei Kugellagern gelagert ist. Auf der Nockenwelle befindet sich auch die Abtriebschnecke für den Drehzahlmesser.

Der Kolbenbolzen ist mit einer Messingbüchse im Pleuelauge gelagert, der Kolben trägt zwei Kompressions- und einen Ölabstreifring. Die beiden Ventile

werden über je einen Kiphebel von den Nocken betätigt. Für die nötige Schließspannung sorgen zwei Federn pro Ventil.

Mit diesem Motor macht es Spaß, mit 1500/min so „put-put“ durch die Gegend zu tuckern. Ab dieser Drehzahl nimmt er auch schon sauber Gas an und bei 2500/min kann der Schieber voll geöffnet werden – allerdings ist dies mit Vorsicht zu genießen, da durch das entwickelte Drehmoment das Vorderrad steigt!

Das Gemisch wird in einem 38 mm Mikuni-Vergaser aufbereitet, dessen Abstimmung gut gelungen sein muß, denn ein Loch in der Leistungsabgabe, das auf eine unpassende Vergaserabstimmung zurückzuführen sein könnte, war nicht festzustellen. Der Motor drehte spielend bis 6500/min, was allerdings eine Kolbengeschwindigkeit von 18,2 m/s bedeutet. Wenn man nicht wüßte, daß es ein 500er Einzylinder ist, der unter einem arbeitet, würde man es auf gar keinen Fall etwa durch ein typisches Einzylinder-Schütteln bemerken. Denn was allgemein von einem 500er Einzylinder im Punkt Schüttelei erwartet wird, ist bekannt. Ganz sicher wird der auf starke Vibrationen wartende Fahrer von der XT 500 angenehm enttäuscht sein.

Den Vorteil des großvolumigen Einzylinders spürt man auch beim Gaswegnehmen, denn die Maschine wird ohne betätigen der Bremsen merklich langsamer, was beim Fahren im Gelände öfters von Vorteil ist. Das Befahren einer großen Steigung scheidet nicht an der Leistung des Motors, sondern am ungünstig profilierten Hinterradreifen. Auch scheint die Gewichtsverteilung ausgewogen zu sein, denn die Maschine ist nicht kopflastig, was sich beim Überspringen von Hindernissen positiv bemerkbar macht – man landet nicht auf dem Vorderrad.

### Prognose

Es ist immer wieder überraschend, wie seltsam planmäßig die Japaner jedesmal aufs neue eine Marktlücke entdecken, die Absatzchancen analysieren und dann per Computer und technischem Know-how eine Maschine für die Großserie entwickeln und sie zielstrebig auf den Markt werfen.

Yamahas Viertakt-Programm gewinnt langsam aber sicher Kontur. Nach den Twins jetzt der große Halbliter Single im Enduro-Fahrwerk. Was Honda mit der XL 250 und 350 begann, findet in der XT von Yamaha vorläufig seine Krönung. Die Freunde altenglischer Motorradbau-Zunft wittern Morgenluft.

84 Millimeter Hub sind schließlich kein Pappenstiel. Diese Entwicklung werden einige Motorradfahrer mit sehr wachen Augen verfolgen. Schon im Hinblick auf die neue Versicherung nach Leistungsklassen.

Der Trend nach gesunder Leistung aus viel Hubraum ist damit eingeleitet. Mal sehen, was noch folgt. Die Dampfhämmer kommen wieder. Der zweitgrößte japanische Hersteller hat den Reigen eröffnet. Viel Spaß.

L. Braun/lm

#### Motor

Bauart: Einzylinder-Viertakt  
Hub/Bohrung: 84 x 87 mm  
Hubraum: 499 cm<sup>3</sup>  
Verdichtung: 9,0  
Schmiersystem: Trockensumpf  
Kupplung: Achtscheibenkupplung im Ölbad  
Getriebe: 5-Gang-Getriebe mit Fußschaltung und Kickstarter  
Vergaser: Mikuni, Ø 38 mm  
Leistung für Deutschland: ca. 27 PS

#### Fahrwerk

Gesamtlänge: 2135 mm  
Gesamtbreite: 860 mm  
Gesamthöhe: 1200 mm  
Radstand: 1390 mm  
Bodenfreiheit: 215 mm  
Leergewicht: ca. 135 kg  
Kraftstofftank-Inhalt: ca. 10,5 l  
Öltank-Inhalt: ca. 2,5 l  
Reifengröße vorn: 3.00 x 21  
hinten: 4.00 x 18