



Home

Motorrad

Links

TextSpassKunst

Fotogruppe

Sitemap

Photovoltaik



Nachricht an mich:

Ingo aus [Hamburg](#)



Neuigkeiten

Was gibt es Neues?

17.01.11

- Offensichtlich habe ich es des öfteren versäumt, die Änderungen hier zu dokumentieren.
Zum Beispiel [Kopenhagen](#) und [Malmö](#).
Seit ein paar Monaten bin ich Teilhaber einer [Photovoltaikanlage](#).

01.11.07

- Ein paar neue Bilder [hier](#) und [hier](#)

23.11.06

- [XT-Technik-Datenbank upgedatet](#)

Ein paar neue Bilder

- [Aus Hamburg](#)
- ["Links und Rechts der Weser"](#)

30.08.06

- Ein paar Seiten mit Text ungeklärter Herkunft entfernt, wegen der um sich greifenden Abmahnerei.

22.05.06

- [XT-Technik-Datenbank upgedatet](#)

02.01.06




 [Ein paar neue alte Bilder der Fotogruppe](#)

30.11.05

 [10 Gebote](#)

07.11.05



 [Technik](#)-Datenbank upgedatet

20.10.05

 [Noch ein paar neue Bilder](#)

08.09.05

Lange nichts mehr eingetragen hier. Die XT-Datenbank habe ich aber zwischendurch mal upgedatet

 Ein paar neue XT-Bilder
 [Ein Link zur Wahl](#)

05.04.05

 [Zwei schöne neue Texte zum Thema "Warum Motorradfahren?"](#)


09.03.05

 [Neue Sprüche](#)
 [Linksammlung korrigiert](#)


24.01.05

 [Ein paar Infos über eine 750er HL von Tweesmann](#)


27.09.04

 Ich habe mir die Domain XT500.net zugelegt. Da die Umleitung auf die hiesigen XT-Seiten leider noch nicht so funktioniert wie ich mir das vorgestellt habe, gibt es jetzt erst Mal ein XT-Bild auf der Startseite, das direkt zum XT-Teil dieser Homepage führt.

30.08.04

 [Technik](#)-Datenbank upgedatet

23.06.04

 [Technik](#)-Datenbank upgedatet

8.04.04

 [XT 500 - 12V-Originalschaltplan](#)

16.03.04

 [Dokumentation aller an meiner XT 500 gemachten Änderungen](#) (noch in Arbeit)

10.03.04

- 🌀 Neue Bastelseite: [Seitendeckel](#)
- 🌀 [Technik](#)-Datenbank upgedatet
- 🌀 Ein paar neue Links

27.02.04

- 🌀 Links gecheckt; fehlerhafte korrigiert oder entfernt

20.02.04

- 🌀 "Peinliche Produkte" entfernt - wurde langweilig.
- 🌀 Neues in der [XT-Bastelecke](#) (Bilder, [Kamerahalter](#))

16.02.04

- 🌀 Die [technischen Daten](#) für die XT 500 gibt es jetzt in gut lesbarer Tabellenform

10.02.04

- 🌀 [GPS-Seite - noch im Aufbau begriffen](#)

07.01.04

- 🌀 [Neue Geschichte aus Binnen](#)



Home



XT 500

Zum Thema [XT 500](#) gibt es hier viel zu sehen: Bilder, Geschichten, Technik



Texte/Cartoons

[Schraubergedicht](#), [XT-Gedicht](#), [Saisonstart](#), [Rollerfahrertreffen](#), [Wie die Hayabusa designt wurde](#), [Kurvenfahren](#), [XT-Geschichten](#)



MZ

Die [Emme](#) hatte ich nicht lange, darum gibt es nur ein paar Bilder



Verkehrsschilder

[Verkehrsschilder - neu interpretiert](#)





Yamaha XT 500, Bj. 80

Home

Nach oben

XT-Bilder

XT-Geschichten

Meine Moppeds

On the Road

Technik



[Neu](#) [In Planung](#)

X_{Ts} fahre ich seit [1981](#) - mit einem peinlichen Jahr Unterbrechung. Damals sollte die XT so eine Karre sein, die ich fahren wollte, bis ich mir eine 750er Triumph leisten konnte - oder einen alten englischen Einzylinder. Dann begann ich ein Studium, anstatt mir ein anderes Motorrad zu kaufen - das Geld wurde auch so alle, die Triumph rückte in weite Ferne, und die XT entwickelte sich vom Brot-und-Butter-Motorrad zur großen Liebe. Wie man sieht, war ich mit dem Original aber nur in Grenzen glücklich.

Ich wollte eigentlich immer die eierlegende Wollmilchsau - ein Motorrad, das straßen- und geländetauglich, ausreichend (durchzugs-)stark, robust und alltagstauglich, zuverlässig und leicht zu warten war und dann auch noch meinen speziellen Vorstellungen von gutem Aussehen genügte. Spätestens am letzten Punkt scheitern alle modernen Motorräder. Mit überflüssigem Plunder wie E-Starter und jeder Menge Plastik behängt sind mir die meisten auch zu schwer.

Darum versuche ich seit zwanzig Jahren - von Geldmangel und meinen nur beschränkten praktischen Fähigkeiten gebremst - aus der XT so ein Motorrad zu machen.

Im Moment sieht es eigentlich ganz gut aus.



Die Progressive Suspension-Dämpfer sind auch von Miles.

Die Kastenschwinge ist von Wunderlich, der aber keine XT-Teile mehr anbietet. Bei mir hat sie für eine spürbare Verbesserung des Fahrverhaltens gesorgt, aber vielleicht waren bei der alten auch nur die Lager runter. Jedenfalls gefällt sie mir.



Neu:

(2009)

- 🌀 Klappbarer Alu-Schalthebel von Kedo
- 🌀 Beleuchtung des Ölthermometers

(2008)

- 🌀 McCoi-Kettenöler durch Loobman ersetzt

(2007)

- 🌀 Gepäckträger von Hepco & Becker
- 🌀 Roebi-Regler

(August 2005)

- 🌀 Alu-Topcase von Hepco & Becker
- 🌀 Alu-Bremsankerstrebe

(April 2004)

- 🌀 Nology-Hochleistung-Zündkabel
- 🌀 McCoi-Kettenöler

(Februar 2004)

- 🌀 Garmin GPS III+: [Dafür habe ich eine neue Seite angefangen](#)

(August 2003)

- 🌀 "Tempomat" - damit man unterwegs mal den Gasgriff loslassen kann (z. B. zum Bogenschiessen)
- 🌀 [Kamerahalterung](#) zum Fotografieren während der Fahrt

🔧 LED-Standlicht

(Mai 2003)

🔧 Neu gestaltetes Cockpit mit elektronischem Tacho und Voltmeter

Nach dem Umbau auf die KTM-Vordergabel funktionierte der mechanische Tacho nicht mehr, darum musste ich mir etwas neues ausdenken.

Seit kurzem gibt es jetzt von Louis einen elektronischen, aber analog anzeigenden Tacho zu einem erschwinglichen Preis, der auch zu den anderen Instrumenten passt.

Also gab es ein komplett neues Cockpit mit elektronischen Tacho und Drehzahlmesser und einem analogen Voltmeter, montiert an einer selbstgebauten Halterung.

🔧 Neuer Fahrradtacho Sigma 800.

Der alte fing ab und zu an zu spinnen und vergaß alle seine Einstellungen.

Fahrradtachos werden auf einem Motorrad doch heftig beansprucht, vor allem, wenn dieses stark vibriert.

(Januar 2003)

🔧 [Werkzeugrolle](#) vor dem Motor

(Mai 2002)

🔧 Kleine Alarmanlage

(habe ich schon wieder weggeschmissen - taugte nichts)

Es war diese Billigteil von Seiko (angeboten bei Detlef Louis)

(Frühjahr 2002)

🔧 Neuer Sitzbankbezug und neues Sitzbankpolster (letzteres von Kedo)

Das neue Sitzbankpolster ist eine deutlich fühlbare Verbesserung - einfach toll, wenn Dir nicht schon nach einer Stunde der Hintern weh tut. Das Beziehen habe ich bei einem Nienburger Sattler machen lassen - der kann das besser als ich, und teuer war es auch nicht.

(Juli 2001):


🔧 Choke-Fernbedienung von Kedo

Finde ich unbedingt empfehlenswert. Der Choke ist nicht nur bequemer (das ist ja nur was für Weicheier), sondern auch wesentlich feiner zu regeln (Was jedem gefällt, dem es weh tut, wenn der Motor beim Ankicken hoch jault). Das gilt nur für den TM-Vergaser, für den Originalvergaser braucht man so etwas nicht.

🔧 Kotflügelstrebe vorn

Mit einem grobstolligem Vorderreifen und dem breiten Kunststoffkotflügel wird die XT bei Geschwindigkeiten über 130 Km/h sehr unruhig. Ich hatte gehofft, dass die Kotflügelstrebe dem Plastikteil das flattern abgewöhnt und die Karre etwas ruhiger liegen würde, hat aber nichts gebracht. Geholfen hat der Umstieg

auf Metzeler Enduro 1 vorn.

-  Klappbarer Schalthebel



Hatte ich schon mal dran, war aber irgendwie abhanden gekommen.

-  Alu-Seitendeckel

Die kleinen Alu-Seitendeckel von Wunderlich hatte ich schon seit Jahren dran, aber der rechte wurde an den Luftfilterkasten geschraubt. Seit dem Motorumbau habe ich aber keinen Lufi-Kasten mehr, und so mussten erst einmal wieder die ollen Plastikteile herhalten. Eigentlich wollte ich dann große Alu-Seitendeckel montieren, aber die passten an meinen Beifahrerfußrasten-Halten nicht vorbei (die Plastikteile kann man verwinden). Eigentlich gefielen mir die kleinen sowieso besser, und mit einer selbst gebastelten Strebe klappte es dann auch.



In Planung:

-  Kickindikator-Beleuchtung (nur so zum Spaß, ich schaue nie hin).
-  Hornbooster



Home

Nach oben

Paris-Dakar

Tesch

M500

HL 500

XT 500

Klicken zum Vergrößern	
	XT als Briefmarke - leider nur in Frankreich
	Filmschnipsel aus "Mamma mia"
	XT Bj. 80 - niederländische Ausführung
	Aus einer Zeitung eingescannt 1U6 Bj. 80
	Testfahrer im Drift
	Wer glaubt eigentlich, dass er ein Auto braucht, weil man auf einem Motorrad nichts zuladen kann?
	In der Wüste
	Zerlegte 78er nach Saharatour
	Yamaha - Werbebild von 1986
	Yamaha - Werbebild von 1978 "Die Enduro mit dem starken Viertakt-Herz"
	Twesman-XT 505



Marzocchi-Gabel mit 240 mm Federweg
 Bilstein-Gasdruckdämpfer mit 180 mm
 Verdichtung 11 : 1; scharfe Nocke; 40 PS
 TT-Tank; Kleine Lampe; Kunststoffkotflügel; Gew.
 130 kg
 Kurt Tweesmann Bad Meinberg
 Baujahr: ?? vermutlich 1978

Zu diesem Bild schrieb mir Ulrich:

Es ist eine TT 500 Bj. 77 oder 78 (war nur von der Farbe unterschiedlich -orange bzw. gelb), am Rahmenheck kann man das sehen, und an der Schwinge (keine Aufnahmen für Soziusfußrasten), der Tank ist eingedellt wegen der Marzocchi-Telegabel - die hatte fast gerade Gabelbrücken und eine vorversetzte Achsaufnahme - die TT 500 ab 79 auch.



Okay - es ist keine XT - aber ein nettes Bild, oder?

Aber das hier sind alles XT 500 - ehrlich!



XT 500 Golfcar



XT 500 Pferdeanhänger



XT 500 Terminal zur Arbeitszeiterfassung



XT 500 Motorschlitten



XT 500 Rugbyball



XT 500 Anglerstuhl








XT 500 Ski

XT 500 Übertrager





Hier gibt es was zu lesen...

-  [... 'ne Kugel im Kopp?](#)
-  [Eigentlich kein Traummotorrad](#)
-  [Und Finsternis wird kommen](#)
-  [Wenn man zum TÜV muss...](#)
-  [XT-Cowboy - Friedrich auf Ponyjagd](#)
-  [Nachts hinter Dresden](#)
-  [Ein kleiner Ausflug](#)
-  [Endlich mal wieder zum TÜV](#)



'ne Kugel im Kopp..

... kann man sich im Hamburger Hafen holen.

Im Schritttempo tuckerten unsere beiden XTs durch das Zollamt Zweibrückenstraße, aber die gelangweilten Zöllner nahmen von mir und Annelie keinerlei Notiz.

Wir bogen nach links ab und donnerten über die kleinen Elbbrücken in den Freihafen.

Nachts durch den Hamburger Hafen zu fahren hat einen ganz eigentümlichen Reiz. Das riesige Areal liegt tot und verlassen da, nur an einigen Kais wird gearbeitet, dort ist alles hell erleuchtet.

Ein großes Netz kleiner, unübersichtlicher Straßen bietet reichlich Gelegenheit zum Stöbern, und immer wieder eröffnen sich schöne Ausblicke auf die nächtliche Elbe.

Wir fahren ein bisschen herum und sahen uns um. Ich sah einen riesigen Platz voller Container und bog ab.

Auf dem Areal waren die Container zu Bergen von drei oder vier Kisten übereinander aufgetürmt. Dazwischen waren schmale Gassen für die Beine der Containerspinnen. Im Dunkeln durch diese Lücken zu rasen fühlte sich ausgesprochen aufregend an, und wir sausten eine ganze Weile kreuz und quer auf dem Gelände herum.

Als wir genug gespielt hatten, tuckerten wir wieder Richtung Ausgang. Wir fahren an einer großen Halle vorbei, die ein überstehendes Dach an der Seite hatte. Dort trat plötzlich eine Gestalt aus dem Schatten.


Mir fiel ein, dass wir uns ja auf Privatgelände befanden. Um den Herrn nicht unnötig zu provozieren, fuhr ich ganz langsam an ihm vorbei.

Als ich direkt neben ihm war, brüllt er mir plötzlich zu: "Halt an, oder ich jag' dir 'ne Kugel in den Kopf!"

Ich folgte dieser freundlichen Aufforderung und stoppte. Eigentlich hätte ich jetzt vielleicht Angst oder so etwas haben müssen, aber das hörte sich so unwirklich an, dass ich einfach nur anhielt.

Die dunkle Gestalt entpuppte sich als Nachtwächter, ein älterer Herr, der die ganze Nacht alleine dort herumlaufen musste und wahrscheinlich viel mehr Angst hatte als wir. Bewaffnet war er allerdings wirklich. Er meckerte erst ein wenig mit uns herum, dann wurde er aber ganz freundlich.

Wahrscheinlich wäre er gerne mitgefahren.

Na ja, für den Rest des Abends beschränkten wir uns auf öffentliche Straßen... 

Eigentlich kein Traummotorrad

Im dritten Stock eines Reihenhauses in Düsseldorf sah ich meine XT das erste Mal. Im Wohnzimmer stand sie, hinter dem Sofa.

Sie sah ziemlich ungewöhnlich aus: Hellgrün lackierter Rahmen, schwarzer Tank, schwarze Kotflügel. Auf den Tank war eine griechische Sagengestalt aufgemalt, halb Frau, halb Raubvogel; außerdem fett der Schriftzug "XT 500".

Das war 1981, und eigentlich ging mich das alles nichts an. Nicht ich wollte dieses Schmuckstück erstehen, sondern mein Freund Friedrich.



Der Vorbesitzer kletterte hinter das Sofa, klappte den Kickstarter aus, zwei Tritte - und die XT pustete ihre Abgase in die gute Stube.

Damit hatten wir uns ja von der Funktionsfähigkeit des Fahrzeugs überzeugt. Friedrich kaufte, und wir bugsierten sie zu dritt die drei Treppen hinunter, um sie in meinen Bulli zu laden.

Ich fuhr damals eine Honda XL 185 S, sechzehn PS.



Zu Hause in [Binnen](#) durfte ich die XT dann ausprobieren. Auf der Dorfstraße riss ich das Gas voll auf - booooh! Die ging ja ab wie verrückt! Dieser Power! So etwas wollte ich auch haben!

Ein paar Wochen später rollte der Bulli wieder Richtung Kohlenpott, diesmal nach Dortmund. Dort stand MEINE XT! Wie Friedrichs ein 1980er Modell, aber ziemlich Original. Nur ein goldfarbener Magura-Lenker war drauf, mit geschraubter Strebe - schick!



Auf den Seitendeckeln stand "Bullerjahn". Das fand ich irgendwie passend; erst viel später erfuhr ich, dass Bullerjahn ein im Ruhrpott gebauter Ofen ist, der laut losbullert, wenn man ihm ordentlich einheizt...

"Bis 80 km/h hält sie beim Beschleunigen mit einer Suzuki GS 1000 mit!", erzählte der Besitzer. Ich habe das nie nachgeprüft.

Zu Hause erlernte ich dann das Antreten - ist ja ganz einfach, wie jeder weiß. Bei einem der ersten Versuche schlug sie zurück, ich rutschte vom Kickstarter, der am Schienbein entlang schrappte und ein paar Hautschichten mitnahm. Das tat richtig weh! Aber danach klappte es dann gut.

Die XTs waren für uns keine Traummotorräder.

Eigentlich wollten wir ja beide lieber Engländer fahren. Ich sparte auf eine Triumph Tiger Trail - die Enduro-Version mit Tiger mit wenig Federweg und viiiiiiel Drehmoment.

Friedrich kaufte sich eine 350er Enfield India, kurze Zeit später noch eine zweite und war fortan öfter in der Garage als auf der Straße.

Zusammen waren wir mit den Enfields auf einem Motorradtreffen, wo ich ein Traummotorrad sah: Eine Triumph TR 25 W, ein ganz wunderhübscher 250er Einzylinder, gebaut Anfang der siebziger Jahre - damals also gerade so etwa zehn Jahre alt. Die beiden Briten, die damit da waren, hatten sie ein wenig enduromäßig hergerichtet - grobstollige Reifen, hochgelegter Auspuff, ganz in Silber - einfach bezaubernd.

Ein paar Wochen später wurde eine in der "Motorrad" angeboten, und ich fuhr nach Neu-Ulm, um sie abzuholen - eine ganz schöne Strecke von Norddeutschland aus.

Sie sah zwar ganz anders aus als die kleine Silberne auf dem Treffen - ein reines Straßenmotorrad, aber ich nahm sie trotzdem.



Das Traummotorrad entpuppte sich dann leider als Albtraum. Ich hatte sogar einen Zweitmotor, aber bis ich einen Motor repariert hatte, war der andere auch kaputt. Durchgeblasene Kopfdichtungen und Getriebeschaden sorgten bald dafür, dass die Triumph nur noch herumstand.

Die XT lief - und machte weitaus mehr Spaß als Ärger.

Friedrich und ich fuhren viele nette kleine Touren zusammen, nahmen Bodenproben in den norddeutschen Sandkuhlen und so.

Gemeinsam schafften wir uns auch Fettkettenkästen an und fielen damit auch gemeinsam auf die Nase. Die Ketten längten sich trotzdem, eher schneller als vorher, schliffen die Gummischläuche durch, und irgendwann hatte sich der Kasten an der Hinterachse kaputtgeschliffen.

Jetzt musste eine neue Hinterradschwinge her; für die Montage des Kettenkastens musste man nämlich die Halterung des Kettenspanners und alle Laschen zur Befestigung des Kettenschutzes abflexen.

Ich fragte einen Typen namens Schröter, der eine kleine Motorrad-Bastelbude betrieb. Er hatte tatsächlich einen Kumpel, der eine XT-Schwinge herumliegen hatte. Die hatte allerdings einen Unfall hinter sich und war ein bisschen krumm. Macht ja nix: Die Schwinge wurde eingebaut, das Motorrad in eine Rahmenlehre gespannt, und Schröter hielt die Flamme eines Gasschweißgerätes einmal kurz an die richtige Stelle der Schwinge - fertig. Das funktioniert tatsächlich, ich hatte nie irgendwelche Probleme.

Beim Geländefahren lernte man auch die Macken des XT-Motors kennen. Wir hatten wieder einmal eine Sandkuhle umgegraben und wollten weiter. Wir fuhren also zum Tor. Oh - irgendein netter Mensch hatte es zugemacht und abgeschlossen.

Also machten wir kehrt und suchten den Notausgang. Den gab es auch: Eine Lücke im Zaun, in der lediglich ein etwa meterhoher Sandhaufen lag.

Kein Problem, dachte ich und fuhr auf den Haufen rauf. Exakt an der höchsten Stelle ging es paff - der Motor stand. Unter meinen haltsuchenden Füßen befand sich etwa ein Meter Luft, und so konnte ich nur noch von der fallenden Maschine abspringen.

Blöd, wenn die Karre mit den Rädern nach oben so vor einem liegt! Aber kaputt war natürlich nichts, XTs sind ja solide, und ein über alle vier Backen grinsender Friedrich half mir, den Eisenhaufen wieder auf die Räder zu stellen.

Gelegenheit, elegante Bodenproben zu nehmen, gab es immer wieder. Beim Herumkurven in den Wäldern um Bruchhausen-Vilsen entdeckte Friedrich einen steil aufwärts führenden Trampelpfad und fuhr mit Schwung hinauf; ich mit geringem Abstand hinter ihm her.

Leider war der Pfad oben an der Kante einfach zu Ende, und Friedrich hielt an, um sich zu orientieren.

Ich versuchte also am Steilhang anzuhalten, mit dem Erfolg, dass die Karre mit blockierten Rädern hangabwärts rutschte und sich dann hin warf.

Dabei war sie dann auch noch abgesoffen, und da ich damals den Wenn-sie-abgesoffen-ist-mit-Vollgas-starten-Trick noch nicht kannte, hoppelte ich in sommerlicher Hitze eine ganze Weile auf dem Kickstarter herum.

Im Gelände fiel ich mit Bullerjahn diverse Male auf die Nase, auf der Straße nur ein einziges Mal.

Ich hatte sechs Stunden Fahrt im Dauerregen auf der Autobahn hinter mir und war schon ziemlich

müde, als ich auf den Verzögerungsstreifen der Mindener Autobahnausfahrt bog.

Aus unerfindlichen Gründen ist diese Spur mindestens viermal so lang wie üblich, und man kann das Gas noch eine ganze Weile stehen lassen, bevor die Kehre kommt.

Das tat ich dann auch und döste vor mich hin.

Plötzlich schreckte ich hoch. Die Kurve war ja schon ganz nah! Vollbremsung! Auf der nassen Fahrbahn blockierte das Vorderrad, und im nächsten Moment kollerte ich auch schon über die Straße und sah meine XT vor mir her rutschen.

Immerhin kamen wir vor der Leidplanke zum Stehen. Glück im Unglück: Wäre ich nicht gestürzt, wäre ich in die Leidplanke geknallt, für ein normales Bremsmanöver war es schon zu spät.

Ich rappelte mich auf und stellte die Bullerjahn wieder auf die Räder. Dann begutachtete ich die Sturzschäden: Zwei Löcher im Regenkombi, Rückspiegel und ein Blinkerglas kaputt.

Der gummielagerte Blinker war zwar umgeklappt, dann aber mit dem Glas über die Straße geschmirgelt, die genau in der Mitte ein Loch hinein geschliffen hatte.

Der Lenker hing schief in den Gummilagern, war aber nicht verbogen. Das war alles - es geht doch nichts über eine solide Enduro! Schaden: Damals unter DM 30,-!

Das Geld für die Triumph Tiger Trail verschlang das Studium, das ich angefangen hatte.

Ich war so knapp bei Kasse, dass ich sogar die XT verkaufte. Das habe ich schon tausendmal bereut - aber es war halt kein Traumtorrad.

Statt dessen kaufte ich mir eine Honda XL 250 S, weil die billiger im Unterhalt war. In der Praxis spürte man den Unterschied im Geldbeutel nicht - beim Fahren schon!

Wer eine XT verkauft, muss bestraft werden. Die Strafe folgte auch auf dem Fuße. Nachdem ich mit einem nicht eingetragenen Auspuff und nicht eingetragenen Stoßdämpfern jahrelang unbehelligt herumgefahren war, wurde der Käufer innerhalb von vierzehn Tagen damit erwischt. Er war von mir nicht darauf hingewiesen worden - das war schließlich nicht zu übersehen, warum drüber reden? Jetzt verlangte er von mir die Übernahme des Strafmandats.

Ich befragte einen Anwalt, aber der sagte bloß: "Wenn er nicht mehr von ihnen will, dann zahlen sie um Gottes willen!"

Also bezahlte ich meine XT-Verkaufs-Strafgebühr. Verdient hatte ich es ja - damals habe ich das natürlich ganz anders gesehen.

Nachdem ich ein Jahr mit der langweiligen Honda in Hamburg herumgekurvt war, lernte ich ein Frau kennen, die eine XT 500 besaß - Annelie.

Es war noch Winter, und ihre XT stand in der Bastelbude ihres Bruders. Sie war gerade damit beschäftigt, die Maschine von so überflüssigem Ballast wie Luftfilterkasten, Zweier-Sitzbank und Batterie zu befreien. Außerdem wurde der etwas leichtere (und lautere) TT-Auspuff montiert.

Wollte ich vielleicht mit einer schlappen Honda hinter Annelies XT hergurken? Nein, auf gar keinen Fall.

Friedrich wollte seine XT gerade verkaufen, da er sich ein Haus zulegen wollte. So wechselte die grün-schwarze XT aus Düsseldorf ein letztes Mal den Besitzer - DM 1700.

Natürlich wurde auch Friedrich für den Verkauf der XT bestraft. Das Schicksal verurteilte ihn dazu, jahrzehntelang schreiend hässliche XT 500-Nachfolgemodelle fahren zu müssen - bitter, bitter.

Die Enfield wollte auch nicht richtig laufen, und seine Verlobte trennte sich von ihm - wohl, weil sie den Anblick der hässlichen XT 350 nicht mehr ertrug (einen anderen Grund kann ich mir nicht denken).

Ich verunstaltete die XT mit einem Topcase (ist einfach superpraktisch) und war glücklich.

Mit Annelie machte ich Norddeutschland unsicher.

[Round the Containers](#) nachts im Hamburger Hafen, Urlaub in Dänemark, Baggern in der Sandkuhle -

fahrerisch waren wir auf gleichem Niveau, wir passten sehr gut zusammen - jedenfalls auf dem Motorrad.

Das Leben besteht ja leider nicht nur aus Motorradfahren, Annelie ging, die XT blieb. Da meine komfortable Ein-Zimmer-Studentenbude (immerhin hatte der Wohnraum ein Fenster, wenn schon Küche und Bad keines hatten) keinen Platz für sie hatte, musste sie immer draußen stehen. Immerhin stand sie ein wenig wettergeschützt in einem Durchgang.

Eines Morgens klingelte mein Telefon, während ich noch im Bett lag. Meine Mutter war dran. "Hast Du schon gemerkt, dass man dir dein Motorrad geklaut hat?", fragte sie mich.

Ich stand senkrecht im Bett. "Wie bitte?"

Man hatte die Maschine morgens im Innenhof des Fundamtes Barmbeck gefunden - sehr passend. Da sie noch in Nienburg angemeldet war, rief die Polizei bei meinen Eltern an.

Ich raste zum Fundamt. Ja, da lag sie. Lenkerschloss geknackt, Zündung kurzgeschlossen, Motor kaputt.

Da das Motorrad blöderweise beim Fundamt gelandet war, war sie auch gleich zur "Fundsache" geworden. Es war gar nicht so einfach, die Beamtenseelen zur Herausgabe des Objektes zu überreden.

Da sie nicht anspringen wollte, holte sie eine XT-Werkstatt ab. Damals gab es in Hamburg einen Schrauber, der nur Yamaha-Geländemaschinen reparierte.

Am nächsten Tag rief er mich an und sagte, das Einlassventil wäre krumm. "Bei so einem Motor kann man das eigentlich nur hinkriegen, wenn man ein paar Gänge 'runterschaltet und dann die Kupplung fliegen lässt!", meinte er.

Offensichtlich hatte der Dieb den Motor absichtlich ruiniert. Gefahren war er nur ein paar hundert Meter - das ist doch ziemlich krank! Er hatte die Maschine nur gestohlen, um sie kaputt zu machen. Der Mann brauchte offensichtlich eine Therapie - am besten eine mit einem Baseballschläger.

Auch das Kennzeichen wurde mir einmal geklaut. Es wurde, wie mir die Polizei mitteilte, "zur Verübung einer Straftat benutzt".

Eines Tages war die XT dann wieder weg. Dieses Mal merkte ich es selbst als erster. Ich ging zur Polizei und meldete den Fall.

Der Beamte zog ein Formular "Fahrzeug gestohlen" aus einer Schublade und spannte es in seine mechanische Schreibmaschine. Name, Adresse, Typ, Kennzeichen klack klack klack.

Dann wanderte das Blatt ein eine Ablage, und ich konnte gehen.

Am nächsten Tag fand ich die XT wieder. Nur zweihundert Meter von meiner Wohnung entfernt stand sie auf dem Bürgersteig. Das Lenkerschloss war geknackt, sonst war sie völlig unversehrt.

Ich ging wieder zur Polizei und meldete den glücklichen Ausgang

Der Beamte zog ein Formular "Gestohlenes Fahrzeug aufgefunden" aus einer Schublade und spannte es in seine mechanische Schreibmaschine. Name, Adresse, Typ, Kennzeichen klack klack klack.

Dann wanderte das Blatt ein eine Ablage, und ich konnte gehen.

Nach diesem interessanten Einblick in die Arbeitsweise der Polizei nahm ich mir vor, die dicke Kette, die ich nach dem ersten Diebstahl gekauft hatte, auch regelmäßig zu benutzen.

Außerdem montierte ich einen versteckten Schalter, der die Zündung unterbrach. Dann kam noch eine Alarmanlage dazu, die ich gut sichtbar an den Lenker schraubte - ich hoffte auf die psychologische Wirkung. Auch als sie längst kaputt war, hing sie aus diesem Grund noch am Lenker.

Heute enthält das Gehäuse eine Steckdose und eine LED-Voltmeter.

Jedenfalls wurde das gute Stück danach nicht wieder geklaut.

Da ich die Trümmer der Neimann-Schlösser jedes Mal ausbohren musste, wurde das Loch jedes Mal ein wenig größer, und das Schloss schlackerte nach dem zweiten Mal schon etwas lose herum. Ich

benutzte es danach nur noch alle zwei Jahre - wenn ich eine neue Plakette brauchte.

Ohne Annelie lief es mit dem Motorradfahren in Hamburg nicht so toll. Ich wohnte mitten in der Stadt und brauchte immer eine kleine Ewigkeit, um aus der City heraus zu kommen. Auch der Studiumsstress nahm permanent zu, und so stand die XT oft herum, zumal die nächste Freundin keinerlei Interesse an der Motorradfahrerei hatte.

Immerhin fuhr ich oft genug, um noch einmal auf die Nase zu fallen. Ich war nachts in Hamburg unterwegs, brauste auf eine Ampelkreuzung zu, die gerade grün zeigte, und bog mit Schwung ab.

Leider war da ein Ölfleck, den man im Dunkeln nicht sehen konnte.

Der Übergang vom Fahren zum auf-der-Straße-liegen war so kurz, dass ich daran keinerlei Erinnerung habe. Ich lag in Schräglage - im nächsten Moment kollerte ich schon über die Straße, während die XT funkensprühend vor mir herrutschte - ein faszinierender Anblick!

Mein Schutzengel leistete gute Arbeit (man muss ihn regelmäßig trainieren!), ein blauer Fleck und ein kaputter Rückspiegel waren die ganzen Schäden. Im Nachhinein war die Sache so aufregend, dass ich Lust hätte, öfter so etwas zu machen - leider garantiert niemand, dass es immer so gut ausgeht.

So halte ich es doch lieber mit Klacks (Ernst Leverkus): "Jeder Sturz ist eine Schande!"

Besser wurde das, als ich Martina kennen lernte. Na ja, eigentlich kannte ich sie schon ein paar Jahre, aber wir hatten uns doch ziemlich aus den Augen verloren. In dieser Zeit hatte sie einen Motorradführerschein gemacht und war jetzt stolze Besitzerin einer Honda XL 250. Sie studierte in Hildesheim, ich in Hamburg. Da kamen natürlich ein paar Kilometer zusammen...

Gebastelt wurde im Laufe der Jahre natürlich auch: Einen Sebring-Auspuff und einen Ölkühler erstand ich günstig gebraucht.

Außerdem baute ich an die XT einen SR-Vergaser, weil sie mit dem angeblich besser von unten heraus ziehen sollte. Dem war aber nicht so, statt dessen wurde sie immer zu heiß, trotz diverser Abstimmungsversuche. Jeder Freak kennt die Ursache: Die Öffnung für den unterdruckgesteuerten SR-Benzinhahn war offen, und da zog sie fröhlich Nebenluft. Ich wusste damals noch nicht einmal, dass die SR so einen Benzinahn hatte. Eine Mailingliste oder ein Forum hätte mir damals viel geholfen!

Der Vergaser bescherte mir einige ziemlich unangenehme Autobahntouren Hamburg-Hildesheim mit ständigem Blick auf dem Ölthermometer.

Da kam der Ölkühler gerade richtig, aber später habe ich ihn wieder abgebaut. Eine richtig eingestellte XT braucht so ein Teil nicht, höchstens für einen Afrika-Trip.

Ich fand den Fehler nicht, sondern baute den Vergaser einfach wieder aus und verklopfte ihn auf dem Flohmarkt.

Eine echte Verbesserung war - im Prinzip - der Umbau auf 12Volt. Endlich H4-Licht - wunderbar! Und Blinker, die man nicht nur im Dunkeln sah. Allerdings durfte man nicht allzu viel mit niedriger Drehzahl fahren, dann war ganz schnell die Batterie leer, und es war wieder nichts mit Blinken.

Ich verdrahtete die ganze Elektrik neu, die jetzt weitaus übersichtlicher ist als vorher. Der Ingenieur, der die Originalelektrik entworfen hat, muss bekifft gewesen sein!

Leider machte ich den Fehler, alle Verbindungen mit Lüsterklemmen herzustellen. Durch die Vibrationen brachen die Leitungen an den Klemmstellen, wo sie gequetscht wurden, immer wieder ab.

So hatte ich immer etwas zu basteln.

Irgendwann hatte ich die Nase voll davon, kaufte mir eine gute Quetschzange und rüstete alles auf Quetschverbinder um, wie sie auch in der Autoindustrie verwendet werden. Das taucht!

Für den Umbau verwendete ich den von Wunderlich angebotenen Umbausatz, der sich gut bewährt hat. Nur die mitgelieferten Quetschverbinder hatte ich nicht verwendet.

1989 war auch die Martina-Ära vorbei, und ich zog zu Elke nach Nienburg. Dort gab es keine Garage, und die XT stand viel draußen, was ihr gar nicht gut bekam. Wie sehr sich meine Einstellung zu ihr seitdem geändert hat! Heute würde ich ihr das niemals antun!

Gott sei Dank bekam ich dann doch eine Garage, nur wenige Meter von unserer Wohnung entfernt. Zum ersten Mal eine ganze Garage nur zum Basteln, und es lag sogar ein Stromanschluss drin!

Dann begann die XT Probleme zu machen: Immer wenn ich gelegentlich mal nach Öl schaute, war fast keines mehr da! Natürlich füllte ich jedes Mal Öl auf und begann mir Gedanken über eine Motorüberholung zu machen.

Eines Tages sprang sie dann nicht mehr dann, natürlich gerade, als wir zu einem U2-Konzert wollten und absolut keine Zeit hatten. Heiß war es natürlich an dem Tag auch...

Ich nahm mit der Firma EGU Kontakt auf, die den Motor auf 600 cm³ aufpusten sollte. Dazu sollte ich den Motor in einem Container zu EGU schicken.

Beim Ausbau des Motors stellte ich fest, dass ich fast fünf Liter (!) Öl im Motor hatte anstelle der üblichen zwei. Von dem Problem, dass das Öl in den Motor absacken kann, wenn die Maschine eine Weile steht, hatte ich noch nichts gehört – niemand in meinem Bekanntenkreis fuhr noch eine XT 500, und einen Internetzugang hatte ich noch nicht.

Nach ein paar Wochen bekam ich den Motor zurück – neuer Nikasilzylinder, Doppelzündung, flammgespritzter Leistungskrümmmer – toll! Na ja, war auch nicht gerade billig gewesen...

Ich baute den Motor ein – er sprang nicht an.

„Offensichtlich bist Du zu dumm, einen Motor einzubauen“, dachte ich. Der Motor kommt schließlich aus einer Fachwerkstatt und *muss* funktionieren!“

Nach drei Tagen Bastelei war dann klar, dass er nicht funktionierte. Die Spezialisten hatten die Unterbrecherwelle falsch eingebaut, die XT zündete bei offenem Auslassventil – ein typischer Anfänger- oder Flüchtigkeitsfehler.

Da ich ja wegen der Garantie nicht so einfach am Motor herumschrauben wollte, rief ich bei EGU an.

"Sind Sie sicher, dass es daran liegt?", fragte der Chef. "Ja, ganz sicher!", antwortete ich.

"Dann drehen Sie das Ding doch um!"

Das war alles, sonderlich peinlich schien ihm die Sache ja nicht zu sein, jedenfalls gab es keine Entschuldigung oder auch nur einen "das tut mir aber leid"- Unterton in der Stimme.

Die XT sprang jetzt jedenfalls an. Ich hatte den Vergaser dazu gelegt, damit die Spezialisten eine passende Hauptdüse einbauen – das hatten sie auch getan. Nur lief die Maschine damit ganz saumäßig, die Düse war viel zu groß. Nur wenn man den Luftfilter ausbaute, konnte man einigermaßen damit fahren.

Nach diversen Versuchen hatte ich sie endlich so abgestimmt, dass man damit fahren konnte. Nur war von der versprochenen Mehrleistung so nicht mehr viel zu spüren. Aber ein bisschen besser als früher lief sie schon.

Nach etwa 1800 km wurde der Motor laut. Zwei konsultierte Spezialisten diagnostizierten übereinstimmend einen Lagerschaden.

Mein Freund Stefan überholte den Motor und war entsetzt über das hohe Gewicht des verwendeten Kolbens. Ganz billig war die Reparatur auch nicht, da man mit dem größeren Zylinder natürlich auf EGU-Ersatzteile angewiesen war.

Nach diversen Jahren nur oberflächlicher Pflege war das einstmals schöne Stück inzwischen ziemlich angegammelt. Also nahm ich die Maschine ganz auseinander. Der Rahmen wurde pulverbeschichtet, diverse Kleinteile vernickelt. Die Elektrik wurde komplett neu verdrahtet, ein 22-Liter-Tank und eine Kastenschwinge montiert.

Jetzt hatte ich eine neue XT! Ich lud meine Freunde zu einer Garagenfete ein und enthüllte feierlich die unter einem Bettlaken verborgene Maschine.

Der Motor lief wieder, recht gut sogar. Auf einer einwöchigen Urlaubstour in Ostdeutschland hatte ich viel Spaß.

Die Freude währte wiederum nicht einmal zweitausend Kilometer. Auf einem Wochenendtrip zum Classic Day in Essen gab ich ihr auf der Autobahn einmal richtig die Sporen – nur ein paar Minuten.

Plötzlich wurde der Motor sehr laut, und mir wurde sehr warm. Der nächste Lagerschaden war da.

Nun hatte ich genug von EGU. Beim Nienburger Yamaha-Händler stand eine 79er XT herum. Die wurde gekauft und der Motor in die alte XT implantiert.

Das 79er Motörchen lief zwar problemlos, wirkte allerdings noch müder als meine alter Serienmotor. Ich bin ja kein Leistungsfetischist, aber das war mir einfach ein bisschen zu wenig. Bei den Trips mit meinen Freuden war ich immer der Klotz am Bein, vor allem bei der Anreise auf der Autobahn. Wenn es richtig kurvig wurde waren die paar PS weniger kein Problem.

Beim Surfen im Internet stolperte ich über ein Bild von der schönsten SR, die ich jemals gesehen hatte. Der Hersteller – Miles Motors – bot getunte Motoren für SRs und XTs an.

Nun war ich ja ein gebranntes Kind, aber Miles bot ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung, und die Leute, von denen ich etwas über die Firma in Erfahrung bringen konnte, berichteten nur Positives.

Nach langem Überlegen vereinbarte ich eine Probefahrt.

Die kurze Tour auf der 600er Miles-SR war schlicht und einfach überwältigend. Ja, genau so sollte ein Einzylinder laufen. Dieses Drehmoment, dieser Sound, diese Leistung – toll, toll, toll.

Die Preise, die der gute Michael von Miles dafür haben wollte kamen mir allerdings auch ziemlich atemberaubend vor! Aber hier bekam für viel Geld auch viel Gutes.

Wir kamen also ins Geschäft. Ich brachte die XT nach Wegberg, und sie bekam einen neuen Motor und einen superschicken Undercover-Auspuff – eine absolute Neuentwicklung. Der Auspufftopf saß im Rahmen über dem Hinterrad, quasi als Kotflügel. Vom ganzen Auspuff waren nur zwei Rohre zu sehen, die zwischen Kotflügel und Kennzeichen heraus schauten.

Leider bewährte sich die Neuentwicklung nicht, der Motor wollte damit nicht ausdrehen, und nach einer Weile wurde er gegen den Supertrapp ausgetauscht. Der ist zwar nicht so hübsch, funktioniert aber wunderbar.

Der Miles-Motor läuft jetzt ohne Ärger zu machen und begeistert mich immer wieder. Mittlerweile habe ich auch noch eine White Power-Vordergabel mit Scheibenbremse dran. Ohne gute Bremse ist dieser Motor einfach zu gefährlich.

Mit einer serienmäßigen XT hat sie jetzt nicht mehr viel Ähnlichkeit. Vor allem der große Tank macht sie viel bulliger. Ich finde das nicht unbedingt hübscher, aber der Serientank ist nun einmal zu klein, und ein ganz individuelles Motorrad zu fahren ist ja auch ganz nett.

Jetzt, nach über zwanzig Jahren, ist sie doch mein Traummotorrad!



Und Finsternis wird kommen...

(frei nach Isaac Asimov)

Ich war mit meiner ebenfalls XT-fahrenden Freundin Annelie in Dänemark unterwegs. Dänemark ist ja ziemlich flach, aber wir hatten ein paar Hügel gefunden und tuckerten im Dunklen über Pfade, die eigentlich für Fußgänger gebaut worden waren.

Das merkten wir spätestens dann, als sich der Wanderweg in eine Art Treppe verwandelte. Alle vier oder fünf Meter ging es zwanzig oder dreißig Zentimeter senkrecht bergab. Na ja, kein Problem. Rums, krach, polterten wir den Weg hinunter.

Kurz vor dem Ende der "Treppe" wurde mein Licht schlagartig trübe. Mit der 6-Volt-Funzel, die ich hatte, sah man bei langsamer Fahrt ja eigentlich sowieso schon nichts, aber jetzt reichte es gerade noch zur Ausleuchtung des Scheinwerferreflektors.

Im Blindflug eierte ich hinter Annelie her zu unserem Häuschen, und den Rest des Urlaubs fuhr ich


nur noch im Hellen. Natürlich suchte ich nach einem Fehler, fand aber keinen.

Zu Hause setzte ich die Fehlersuche fort, aber es war nichts zu finden. OK, die Spannung war im Keller, aber warum? Ich maß hier und dort, aber die Originalelektrik ist ja so chaotisch, dass man sowieso meistens nicht weiß, was man da gerade misst.

Irgendwann gab ich auf und fuhr eben mit "Positionslampe". Richtig große Bastelaktionen waren auch schwierig, da ich damals in Hamburg auf komfortablen 20,45 Quadratmetern wohnte und die Karre draußen stand.

Wochen später ging dann der Tacho nicht mehr. Um festzustellen, ob sich die Welle noch dreht, schraubte ich die Tachowelle vom Tacho. Beim Lösen der Überwurfmutter sprang ein winziger Funke vom Tacho zur Mutter über! Was war denn das?

Ich fuhr nach Hause und demontierte den Tacho. Und siehe da: Die Leitung der Tachobeleuchtung war ein winziges bisschen durchgescheuert und lag auf Masse. Anstatt einen anständigen Kurzschluss auszulösen reichte es nur dazu, die Spannung zusammenbrechen zu lassen...

Motorradelektrik ist schon was Schönes! 



Wenn man zum TÜV muss

... sollte man nicht voreilig das Schrauben anfangen.

Ich brauchte mal wieder eine neue Plakette, und mir stand viel Arbeit bevor: Der Lenker nicht eingetragen, der Auspuff und die Stoßdämpfer auch nicht. Der Seitenständer klappte nicht selbstständig ein - ich finde das ätzend. Auch die Reifen hätten sich eigentlich im Fahrzeugschein wiederfinden sollen...

Da ich faul bin, fuhr ich mit der "Bullerjahn" erst mal so zum TÜV. 'Mal sehen, was sie finden', dachte ich. 'Genau das bau ich dann um, und nicht mehr.'

Der TÜVtler untersuchte die Maschine mit sachkundigem Blick, fand aber nichts, war er beanstanden konnte! Im Prinzip war das ja auch richtig, alle Anbauteile waren besser als die Serienteile.

Immerhin fiel ihm auf, dass die Reifen nicht eingetragen waren.

"Ja", sagte ich. "Aber im Schein steht doch:

'Bei Ausrüstung mit Geländereifen anderer Hersteller für Geschwindigkeiten unter der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs ist die zul. Geschwindigkeit im Blickfeld des Fahrzeugführers anzugeben'

Das soll doch heißen, dass man alle Reifen aufziehen darf!"

Völliger Blödsinn, wie ich heute weiß. Aber damals war ich mir selber nicht ganz sicher, ob ich nun Unsinn redete oder nicht.

Der Inschenör ging zu einem Kollegen und fragte nach Rat. Der Kollege wusste es auch nicht. Er kam zurück, schaute sich die Maschine wieder an, kratzte sich am Kopf und sagte:

"Ich glaub', ich mach' da 'ne Plakette drauf - dann hat die liebe Seele Ruhe!" Das tat er dann auch...



XT-Cowboy

Friedrich und ich machten einen Trip durch die erstaunlich kurvenreiche Landschaft um Bruchhausen-Vilsen.

Da das schönste am Motorradfahren ja bekanntlich die Pausen sind, saßen wir irgendwann am Rande eines einsamen Wirtschaftsweges und klönten.

Plötzlich tauchte auf der nächsten Hügelkuppe ein Pferdegespann auf. Ein Island-Pony, vor einen leichten Selbstbauwagen gespannt, im vollen Galopp. Was allerdings fehlte, war der Fahrer - der aus einer alten Autositzbank bestehende Kutschbock war leer.

Ich sprang auf und stellte mich mit ausgebreiteten Armen auf die Straße, um den Gaul aufzuhalten. Aber so einfach war es dann doch nicht. Ohne sein Tempo im mindesten zu verringern, wich das Pony auf den Grünstreifen aus und donnerte an mir vorbei.

Jetzt tauchte auf der Hügelkuppe ein laufender Mensch auf; schon am Laufstil konnte man seine Erschöpfung erkennen. Offensichtlich handelte es sich um den glücklosen Fahrzeugführer.

Ich schwang mich auf meine XT und sagte zu Friedrich: "Verfolge mal den Gaul, ich sammele den Typen da auf!"

Kick, kick - die XTs ballerten los, und wir trennten uns.

Als ich neben dem dahinhechelnden Kutscher hielt, stoppte im gleichen Moment auch ein Auto neben ihm. Aus für mich unverständlichen Gründen entschied er sich, im Auto mitzufahren.

Wir fuhren hinter Friedrich her, der hier selbst weiter erzählt:

"Ich wusste beim besten Willen nicht, was ich machen sollte. Der Gaul raste den Hügel hinunter, auf die T-Kreuzung zu. Meine Phantasie war gar nicht so schnell in der Lage, sich auszumalen, was alles hätte passieren können. Die Fuhre sauste auf die Hauptstraße und bog nach rechts ab. Hier war nun etwas mehr Platz und mir fielen die lose herabhängenden Zügel ins Auge. Vorsichtig überholte ich rechts und schnappte mir das Bänzel. Ich hatte nun den rechten Zügel in der Hand und probierte, was passiert, wenn man daran zieht. Und siehe da, der Gaul lief mir vor die Karre. Schnell wieder loslassen war angesagt. Nun konnte ich zwar das Pony in eine Richtung lenken, aber das nützte mir recht wenig, weil der rechte Seitenstreifen aus Gesträuch und Gräben bestand. Erst nach etwa einem Kilometer war der Radweg auf gleicher Höhe, wie die Fahrbahn und auf der Grundstücksgrenze stand ein langer Zaun. Hier musste es glücken. Zügel ziehen und langsam bremsen. Der Gaul kam nach rechts und wurde langsamer. Schließlich kam er im spitzen Winkel vor dem Zaun zum Stehen. Ich stand dahinter mit abgewürgtem Motor eingezwängt zwischen Ponywagen und Zaun. Das Tier hielt ich weiter am Zügel fest. Da waren auch schon die Verfolger da und übernahmen das Weitere."

Der glückliche Kutscher erzählte uns noch, dass sich das Pony durch ein aus seinem Bau huschendes Karnickel erschreckt hätte und so wild losgeruckt war, das er von der Sitzbank gefallen war. Der Eigenbau bot absolut keine Möglichkeit zum Festhalten - die Autositzbank thronte einsam auf einer glatten Grundplatte, unter der die Achsen saßen.

Jetzt hatte seinen Gaul ja wieder, und Friedrich hatte etwas für das Image der bösen Motorradfahrer getan.



Nachts hinter Dresden

Ich war mit drei Freunden im Motorradurlaub, wir hatten uns in einer Naturfreunde-Wanderhütte in Wilten in der Oberlausitz eingemietet und machten von dort aus die Gegend unsicher.

Heute hatte ich meine Freundin Elke in Dresden besucht und einen sehr schönen Abend gehabt.



Es war spät geworden, und jetzt ballerte ich auf der Bundesstraße durch die Nacht Richtung Osten. Ich war bester Laune, das Fahren machte richtig Spaß, obwohl es hier fast nur geradeaus ging.

Am nächsten Ortseingang war die gut ausgebaute Straße zu Ende - Kopfsteinpflaster und ein 30 km/h-Schild. Da sie Straße sehr schlecht war und ich auch nicht zu viel Krach machen wollte, ging ich auch wirklich fast auf 30 Km/h herunter.

Nach ein paar hundert Metern gab es plötzlich eine heftigen Schlag, das Hinterrad blockierte und kreischte über das Pflaster.

Meine gute Laune war auf einmal dahin. Na ja, immerhin war ich nicht auf die Nase gefallen.

Ich stieg ab und schaute nach. Die Mutter der Schwingenachse hatte sich abvibriert, die Achse hatte sich herausgeschüttelt. Dann war die Schwinge gekippt, und das Hinterrad hatte blockiert.

Wenn mir das bei 110 Sachen auf der Landstraße passiert wäre! Mal wieder Glück im Unglück gehabt.

Die Tür des Hauses, vor dem ich stand, öffnete sich. Heraus kam ein junger Mann, so etwa 17 Jahre alt. Er hatte das Kreischen des Hinterrades gehört und fragte, ob er mir helfen könne.

Tja, was tun? Fahren wollte ich ohne die Mutter ja nun eigentlich nicht mehr. So etwa zwanzig Kilometer hatte ich noch vor mir.

Ich ging mit ihm hinein und rief ein Taxiunternehmen an. Der gute Mann war ziemlich gesäuert und hatte keine Lust, mich nach Mitternacht noch irgendwohin zu fahren.

Der junge Mann ging mit mir zu einer Kneipe; er hoffte, dass dort noch ein Freund von ihm war, der mich dann fahren würde. Aber leider Fehlanzeige, und wir latschten zurück.

Ich lieh mir einen Hammer und klopfte erst einmal die Schwingenachse in ihre Führungen.

Mein Helfer bot mir an, dass ich bei ihm übernachten könne, doch ich hatte eine andere Idee.

Ich gab ihm ein paar Mark für den Hammer, den ich einsteckte. Dann fuhr ich langsam los und tuckerte mit maximal 40 Km/h die Straßen entlang. Verkehr gab es in dieser Gegend um diese Zeit überhaupt keinen mehr. Alle paar Minuten hielt ich an und leuchtete nach der Schwingenachse, aber die bewegte sich überhaupt nicht.

Wie lange war ich wohl schon ohne die Mutter unterwegs gewesen?

Nach einer mir endlos erscheinenden Zeit kam ich am Naturfreundehaus an und kroch ins Bett.

Am nächsten Tag fuhren meine Freunde erst einmal ohne mich los und besorgten eine neue Mutter, die sie ausgerechnet in einer Harley-Vertretung fanden.

Beim Montieren merkte ich, dass das Gewinde der Achse fettig war. Beim Einsetzen der Schwinge war wohl Fett darauf geraten und hatte aus der selbstsichernden Mutter eine selbstlösende gemacht.

Irgendwann wird mich meine Pfuscherei noch mal umbringen. Ich hoffe, mein Schutzengel nimmt nur im Winter Urlaub!



Donnerstag, 15.05.03

Ich schwinge mich auf die XT, die vor meiner Garage steht. Choke halb ziehen, zweimal durchtreten, Leerlaufschraube zwei Drehungen reindreihen.

Zündung an.

Kick. Beim ersten Mal springt sie nie an, und jedes mal ärgert es mich wieder.

Kick. Der Motor ballert los, in der engen Nische zwischen den Häusern wird es ziemlich laut. Ich reguliere den Leerlauf mit Choke und Leerlaufschraube, bis sie rund läuft.

Ich rolle auf den Mühlentorsweg, die Ampel wird grün, ich gebe Gas.

Langsam tuckere ich durch die Stadt, genieße die frische Luft und ärgere mich über den bockigen Fahrradacho, der schon wieder nichts mehr anzeigt.

Zwischen Nienburg und Lemke zuckele ich gemütlich hinter den Autos her und schaue dem Ölthermometer beim Klettern zu.

In Lemke halte ich vor Schröters Motorradwerkstatt. Ein grauhaariger Herr mit "Tonsur" am Hinterkopf schraubt an einem alten Hercules-Mofa, ein anderer bastelt an einem Ford herum. Ich halte Ausschau nach dem Chef.

Der Ford-Schrauber zeigt auf den Mann an der Mofa. Oh, das ist ja Schröter! Als ich ihn vor etwa zehn Jahren das letzte Mal gesehen habe, sah er noch deutlich jünger aus.

Ich ersehe einen Rückspiegel für die MZ und lerne, wie man an so einem Spiegel das Glas tauscht.

Jetzt muss ich noch auf Andreas warten, der Ausnahmsweise mal unpünktlich ist. Ich fische den Palm aus dem Topcase und spiele eine Runde Kistenschieben.

Als ich gerade bei Andreas anrufen will, kommt er um die Ecke.

Gemeinsam fahren wir weiter nach Bücken. Als ich das erste Mal richtig Gas gebe, zeigt mein neuer elektronischer Tacho bei über 100 km/h nur noch Unsinn an. Zwei Tachos an Bord, beide neu, keiner geht. Toll!

Als wir bei Friedrich auf den Hof rollen, schraubt er noch an seiner XT 600 herum, ist aber fast fertig.

Ich montiere noch die Ausgleichsgewichte an Andreas BMW und spanne ihm die Kette. Geht irgendwie ganz blöd an der BMW.

Dann geht es endlich los. Friedrich fährt vor, wie fast immer, und biegt gleich auf ein paar schöne kleine Straßen ab.

Im Westen hängt ein Regengebiet, die Sonne scheint darüber hinweg, der Himmel sieht phantastisch aus.

Kurz danach bekomme wir auch etwas vom Regen ab, der aber nach ein paar Minuten wieder aufhört. Die Straßen sind jetzt nass, wir fahren vorsichtiger, aber dem Spaß schadet es wenig.

Die Risse im Belag sind an einigen Stellen mit Bitumen geflickt, auf dem die Maschine ein bisschen rutscht. Mit einer handlichen Enduro kein Problem, ich erschrecke mich noch nicht einmal.

Wir fahren auf winzigen Sträßchen kreuz und quer. Der Regen verdampft vom Asphalt und zieht in Schwaden davon. Die Sonne scheint wieder zwischen den Wolken hindurch und knallt auf das nasse Laub der großen Bäume, die goldgrün aufleuchten. Wo ist meine Kamera?

Friedrich steuert eines der neuen Windräder bei Wohlenhausen an und hält direkt an seinem Fuß. Der Untergrund ist total schlammig, und ich habe Probleme, die XT sicher abzustellen.

Es hat sich ein Regenbogen gebildet, der zwei neue Windräder einrahmt; sie leuchten strahlendweiß in der Sonne. An einer anderen Stelle kann man den Regen vom Himmel fallen sehen. Ein Panorama, das sogar einen Iren aufschauen ließe!

Wir schwingen uns wieder auf die Maschinen und fahren Richtung Glissen. Weil Andreas und ich gesagt haben, wir hätten keine Lust auf Sandkuhle, fährt Friedrich natürlich erst mal in diese Richtung, dann aber doch nicht hinein.

Wir kommen durch Glissen, und ich grüße Hartmuts Mutti, aber sie erkennt mich natürlich nicht.

Jetzt verschwinden wir wieder im Wald, über den Binner Torfweg geht es Richtung Binnen. Ich werfe einen kurzen Blick auf unseren Wald. Sieht ziemlich zugekrautet aus.

Dann drehe ich kräftig am Gas, um an Friedrich dran zu bleiben. Obwohl er die schwächste Maschine hat, muss ich mich oft konzentrieren, um den Anschluss zu halten. Er kann's halt.

Im Zickzack geht es durch die Feldmark Richtung Bühren. Hier bin ich ja schon lange nicht mehr gewesen!

Durch Bühren fahren wir den Berg hinunter in die Wesermarsch, an der Rolle vorbei und durch Oyle.

Kurz vor Lemke biegt Friedrich ab, und wir drehen noch eine Runde durch das neue Gewerbegebiet, das eigentlich nur aus einer unbebauten Ringstraße besteht.

Friedrich entdeckt noch eine neues Sträßchen, das uns direkt zum Schnellimbiss bringt.

Die erste Currywurst seit langem rundet den Abend ab.



Endlich mal wieder zum TÜV...

Mittags machte ich Feierabend, da ich um 14:00 Uhr einen TÜV-Termin hatte.

Ich wollte eine neue Plakette ergattern und ein paar Änderungen im Fahrzeugschein eingetragen bekommen. Die alten zölligen Reifengrößen sollten durch neue metrische ersetzt werden und die nicht mehr erforderliche Reifenbindung ausgetragen werden.

Ich war mir nicht ganz sicher, ob ich die Hauptuntersuchung überhaupt machen lassen würde, denn der Bremslichtschalter vorne ging nicht. Das hatte ich erst festgestellt, nachdem ich mir den Termin geholt hatte. Ersatz für den Schalter gab es nur im Motocross-Laden in Neustadt, da ich eine KTM-Gabel an der XT habe. Dorthin war ich noch nicht gekommen.

Jedenfalls fuhr ich erst Mal los. An der ersten Ampel schaltete ich den Blinker ein. Er ging an – und nicht wieder aus. ‚Das kann doch wohl nicht war sein‘, dachte ich.

‚Kaum willst du zum TÜV, schon geht hier nichts mehr!‘

Ich fuhr trotzdem hin, denn ich wollte ja noch meine Eintragungen haben.

An der Kasse meldete ich mich an, und die nette Dame hinter der Glasscheibe bat mich, nach hinten zu fahren. Der Kollege käme sofort.

In der Prüfhalle war absolut nichts los, kein Mensch und kein Fahrzeug zu sehen. Trotzdem dauerte es geraume Zeit, bis der Herr Ingenieur auftauchte. Als erstes drückte er mir die von mir mitgebrachten Gutachten und Fahrzeugbriefe wieder in der Hand.

‚Das ist alles unbrauchbar‘, meinte er dazu. Ich erklärte ihm, dass ich die HU ausfallen lassen wollte, und brachte meine übrigen Wünsche vor.

Zum Thema ‚Reifenbindung austragen‘ meinte er: ‚Ja, manche tragen das aus. Wir sind aber angewiesen, vom Hersteller gemachte Vorgaben nicht auszutragen!‘

Dazu muss man vielleicht noch erwähnen, dass in einem der ‚unbrauchbaren‘ Gutachten von Yamaha die Reifenbindung als ‚aufgehoben‘ bezeichnet wurde.

‚Das Eintragen der metrischen Reifenbindungen ist kein Problem. Das sind ja genau die gleichen Größen, nur anders bezeichnet‘, sagte er dann.

‚Aber dazu müssen diese Reifen erst aufgezogen worden sein! Wir dürfen nur eintragen, was wir zuvor begutachtet haben.‘

Ah ja! Neulich hatte ich mich noch über einen Bericht aus Griechenland amüsiert. Dort kauft man erst eine Waffe, geht dann mit dieser zur Polizei und beantragt dort einen Waffenbesitzschein – wenn man ehrlich ist.

Dieselbe Denkweise, die mir gestern noch als abstruse Spinnerei in einem fast schon orientalischen Land erschienen war, begegnete mir jetzt hier.

Ich bedankte mich für die Auskünfte und fuhr von dannen. Immerhin hatte mich das ganze nur Zeit und Nerven, aber kein Geld gekostet.

Da ich ja schon mal unterwegs war, fuhr ich gleich weiter nach Neustadt zum Crosserladen. Schon beim ersten Betätigen des Blinkers funktionierte dieser wieder! Ich erstand einen Bremslichtschalter und baute ihn auch gleich an. Kurzer Test – geht alles wieder!

Direkt neben dem Motorradladen war die Dekra Neustadt. Bei der Dekra in Nienburg hatte ich schon diverse Male im ersten Anlauf die Plakette erhalten.

Also entschloss ich mich, mir meine Plakette gleich hier zu holen. Ich parkte die XT vor der Halle, ging hinein und gab den Fahrzeugschein ab. Der gute Mann war sehr nett und sagte: ‚Trinken Sie noch einen Kaffee, der Kollege kommt auf sie zu!‘

Zufrieden setzte ich mich auf einen Sessel und nahm mir eine Zeitung. Nach ein paar Minuten fiel mir ein, dass ich meinen Schlüssel stecken lassen hatte. Ich ging hinaus und war gerade an der Maschine, als ein finster blickender Herr auf mich zu kam und misstrauisch auf die XT starrte.

„Ist das alles eingetragen?“, wollte er wissen.

„Ja, sicher!“, antwortete ich. „Ich habe drinnen den Brief liegen.“
Ich gab ihm den Fahrzeugbrief.

„Das muss ich mir alles erst Mal durchlesen!“, brummte er und entschwand.

Ich setzte mich wieder und las noch ein bisschen Zeitung, bis der Herr Inschenör wieder erschien.

Wir gingen zusammen nach draußen. Er guckte am Tank herum und brummelte: „Ich kann diesen Tank nicht identifizieren!“

Dann zeigte er auf die Werkzeugrolle vor dem Motor und sagte: „Das kann ich im Schein auch nicht finden!“

Er befummelte die Alu-Seitendeckel: „Die sind auch nicht Original, und es sind scharfe Kanten dran!“

Die kleinen Aludeckel verschwinden quasi im Rahmendreieck und stehen nirgendwo hervor. Ich habe sie schon oft in der Hand gehabt: Sie haben keine scharfen Kanten.

Der Inschenör richtete sich auf und erklärte mir, dass er so an der Maschine keine Hauptuntersuchung durchführen könne. Immerhin wollte er kein Geld haben, er hätte auch alle „Mängel“ aufschreiben und mich dafür bezahlen lassen können.

Er verzichtete aber auch nicht darauf, mich auf seine Großzügigkeit hinzuweisen.

Ich bedankte mich höflich für die „kostenlose Beratung“, und er verabschiedete sich und ging hinein.

Kaum hatte er die Tür hinter sich geschlossen, da kam ein Dekra-Kunde, der in der Nähe gestanden hatte, auf mich zu.

„Fahr' zum TÜV nach ...“, riet er mir. „Dort tragen dir die alles ein. Die hier scheißen sich doch ein! Mit einem Motorrad komme ich nicht mehr hierher.“

Das war wahrscheinlich ein guter Tipp. Mir reichte es allerdings für den Tag, ich fuhr einfach nach Hause.

Ein paar Tage später war ich dann, wie die letzten Jahre sonst auch, bei der Dekra in Nienburg. Der dortige Ingenieur brauchte für die gesamte HU ungefähr halb so lange, wie sein Kollege zur Feststellung der absoluten Verkehrsuntauglichkeit meiner Maschine gebraucht hatte. Dann hatte ich meine Plakette, und zwar nicht etwa, weil der Nienburger nachlässig gearbeitet hat, sondern völlig zu Recht.





Home

Nach oben

Haftungsausschluss

Eigentlich wollte ich keine Technikseite machen, weil ich dachte, da gibt es schon so viele.

Technik-Datenbank

Jetzt gibt es aber doch eine - irgendwie hatte ich Lust dazu.

Technische Daten



Ich habe ein paar Technik-Tipps aus der Mailingliste, dem XT-Forum und ein paar eigene in eine [Datenbank](#) gesteckt, die Texte sehr übersichtlich darstellt. Die Datenbank wird ständig erweitert.

Techniklinks

Außerdem enthält sie Einstelldaten, Verschleißgrenzen und Anzugsdrehmomente, die man jetzt auch unter [Technische Daten](#) findet.

Basteln

Die in Tabellenform dargestellten Daten sind in der Web-Version leider ziemlich schlecht zu lesen, da beim Exportieren ins HTML-Format die Formatierung kaputt geht. Wenn Du vor allem an den Technischen Daten interessiert bist, dann lade Dir die Datenbank lieber herunter (siehe unten). Daran ändert sich ja auch nichts mehr.

Ölplan

Metamorphose

Natürlich übernehme ich für Schäden, die durch die Anwendung dieser Tipps entstehen, [keinerlei Haftung](#).

Diese Datenbank kannst Du dir auch [herunterladen](#). Um sie Dir anzusehen, brauchst Du das Programm [CUEcards 2000](#) (Klick auf den Link zum herunterladen).

Hier gibt es die Explosionszeichnungen aus der Teileliste so formatiert, dass Du sie im DIN-A4-Format ausdrucken kannst. Bei doppelseitigem Druck ist das Bild immer auf der Vorderseite, die Beschreibung auf der Rückseite. Sehr praktisch, finde ich. Danke, Hans!

Acrobat Reader (PDF)

Microsoft Word

Open Office

[Explosionszeichnungen.pdf](#)

[Explosionszeichnungen.doc](#)

[Explosionszeichnungen.odt](#)



Home

Nach oben

12Volt

Fahrzeugbrief

Werkzeugbox

Seitendeckel

Kamerahalter

180-Grad-Fehler



[12 Volt](#): Eine Umbauanleitung und ein Schaltplan, Tipps, Links



[Fahrzeugbrief](#): Kopie meines Fahrzeugbriefs downloaden



[Werkzeugbox](#): Eine "Werkzeugrolle" vor dem Motor

anbringen



[GPS](#): Tipps, Links, Erfahrungsberichte



[Kamerahalter](#): Einfacher Halter am Lenker für kleine Kameras



[Kettenöler](#): Montagebeschreibung eines [McCoi](#)



[Seitendeckel](#): Bessere Befestigung für kleine Alu-Seitendeckel



[180-Grad-Fehler](#): Hat fast jeder schon mal gemacht



Home



Nach oben



XT-Regler

Klicken zum Vergrößern			
	12V- Originalschaltplan für die Baujahre ab 86		6V- Originalschaltplan von 78
	Schaltplan meiner Eigenbau- Elektrik:		



Das wichtigste an einem 12V-Umbau ist ja der Regler. Interessierte sollten sich also zuerst die [Regler-Seite](#) ansehen.

Eine Alternative ist auch die Umrüstung auf eine SR-Lichtmaschine. Dabei kann man sowohl die kontaktgesteuert Zündung beibehalten als auch auf elektronische Zündung umrüsten.

Damit habe ich aber keine Erfahrung. Stöbern im [XT-Forum](#) wird empfohlen.

Für Bastler:



[12V-Umbauanleitung](#) downloaden (Zip-Datei, 681 kb)

[Bei Gerd gibt es eine weitere Umbauanleitung.](#) (PDF-Datei, 1,3 MB)

Die Umbauanleitung beschreibt eine Umrüstung mit Teilen vom Schrottplatz, ich selbst habe sie nicht benutzt,

Also ohne Gewähr! Von der in der Anleitung beschriebenen Verdrahtung mit Lüsterklemmen kann ich aus eigener, bitterer Erfahrung nur abraten. Unbedingt das Geld für eine gute Crimpzange investieren (am billigsten bei [Westfalia](#), ca. 25 Euro - ja, das ist billig für so eine Zange, man kann auch das vierfache ausgeben) und alles mit Steckverbindern machen.

Ich habe die XT mit dem Wunderlich-12V-Umrüstsatz ausgestattet und sie bei dieser Gelegenheit neu verdrahtet - übersichtlicher und zuverlässiger als das Original.

Die Regler/Gleichrichter-Kombination von Wunderlich hat diverse Jahre klaglos ihren Dienst verrichtet.

Nachteilig war, dass im Gegensatz zum Original auch das Fahrlicht über die Batterie gespeist wurde. Da die Lichtmaschine nicht die tollste ist, wurde darum beim Fahren mit niedriger Drehzahl die Batterie entladen. Dann wollten die Blinker plötzlich nicht mehr blinken, und die Batterielebensdauer war gering - Batterien möchten am liebsten immer voll sein.

Mittlerweile habe ich auf den [Roebi-Regler](#) umgerüstet, der ein wahres Wunderwerk ist. Ein Rückbau der für den Wunderlich-Regler geänderten Lichtmaschine ist nicht erforderlich, um den Roebi zu verwenden.

Blinkgeber

Weniger empfehlenswert ist der elektronische Blinkgeber von Hella, der nicht vibrationsfest ist. Den sollte man gleich öffnen und alle auf dünnen Beinchen über der Platine thronenden Bauteile mit Heißkleber oder so etwas fixieren

(Nicht übertreiben - solche Bauteile möchten Wärme loswerden). Den Blinkgeber dann in Gummi oder so gelagert aufhängen, dann geht es.

Wer mir einen Blinkgeber empfehlen kann, der auch mit Ochsenaugen arbeitet und mehr aushält, der sende mir

[JETZT eine Mail!](#)

Verkabelung

Als Leitung habe ich sog. schwere Handgeräteleitung verwendet - das ist das Zeug, das z. B.

an guten Bohrmaschinen dran ist - mit einer dicken und soliden Gummiummantelung. Die

Adern sind hochflexibel und biegen sich nicht kaputt, durchscheuern dauert ewig.

Der Nachteil ist, dass man nur drei Farben hat - Beschriften der Leitungen ist also unbedingt notwendig.

Man bekommt im Autozubehörhandel auch Kabel für die Verdrahtung von Anhänger-Steckdosen. Die haben sieben oder fünfzehn Adern und sind auch sehr solide - so ein Kabel würde ich wohl beim nächsten Mal verwenden.

Als Sicherung verwende ich mittlerweile einen Sicherungsautomaten, den es bei Conrad-Electronic im Format der modernen Flachstecker-Autosicherungen gibt. Der hat zwar soviel gekostet wie ein ganzer Beutel von Sicherungen, beruhigt aber ungemein.

Tipps zum Thema 12V findest Du auch in der [Technik-Datenbank](#).



Home

Nach oben

Das neueste auf dem Gebiet der XT-Reglertechnik: Der Roebi-Regler, der einfach an den 6V-Kabelbaum angesteckt wird und 12V draus macht. Man wechselt nur noch Lampen (H4-Einsatz unbedingt erforderlich) und Batterie - fertig.

[Infos zum Roebi-Regler gibt es hier](#)

[HiHa hat einen Regler-Selbstbau entwickelt](#), der sehr gut funktionieren soll. Leider fallen seine Ausführungen dazu für Elektrik-Laien ein bisschen kurz aus. XT77 hat im [XT-Forum](#) die Schaltung ausführlich erläutert. Das hat er so gut gemacht, dass ich seine Ausführungen nicht in den Tiefen des Forums versteckt lassen wollte.

Und jetzt kommt XT77:

Bei dem Wunderlich-12V-Umbau wird der Hauptscheinwerfer auch über die Batterie betrieben.

Deutlich besser ist es das Originalkonzept zu belassen und die H4 Lampe weiterhin im Wechsellspannungskreis zu haben. Dann ist das Licht zwar drehzahlabhängig bis etwa 2500UpM, aber immer heller als das original 6Volt Gefunzel. Man muss nichts an der Ladespule löten, sondern nur drei Bauteile miteinander, die bei Conrad keine 10 Euro kosten. Alles passt ganz wunderbar ins leergeräumte Original-Regler-Gehäuse, was will man mehr? Und der Regler wird auch genau so angeschlossen, keine Änderungen im Kabelbaum notwendig.

Die Spule hat original 3 Ausgänge, einer ist direkt auf Masse gelegt, 2 kommen raus. Dabei ist beim einen Ausgang die volle Wickelanzahl aktiv, beim anderen sind ein paar Wicklungen in entgegengesetzter Richtung aufgewickelt, die Spannung also etwas zurückgenommen. Diese ist immer mit der Batterie und der andere mit dem Regler verbunden. Damit wird vermieden, dass die Batterie überladen wird wenn das Licht aus ist. Wenn das Licht eingeschaltet wird werden beide Ausgänge verbunden.

Die (Wechsel-) Spannung steigt mit der Drehzahl. Bei Erreichen der Schwellenspannung schlägt der Regler zu und macht einen Kurzschluss. Dabei spielt es keine Rolle, ob die Schwelle bei 6 oder 12 Volt liegt.

Ungeregelt und unbelastet können sehr hohe Spannungen auftreten!

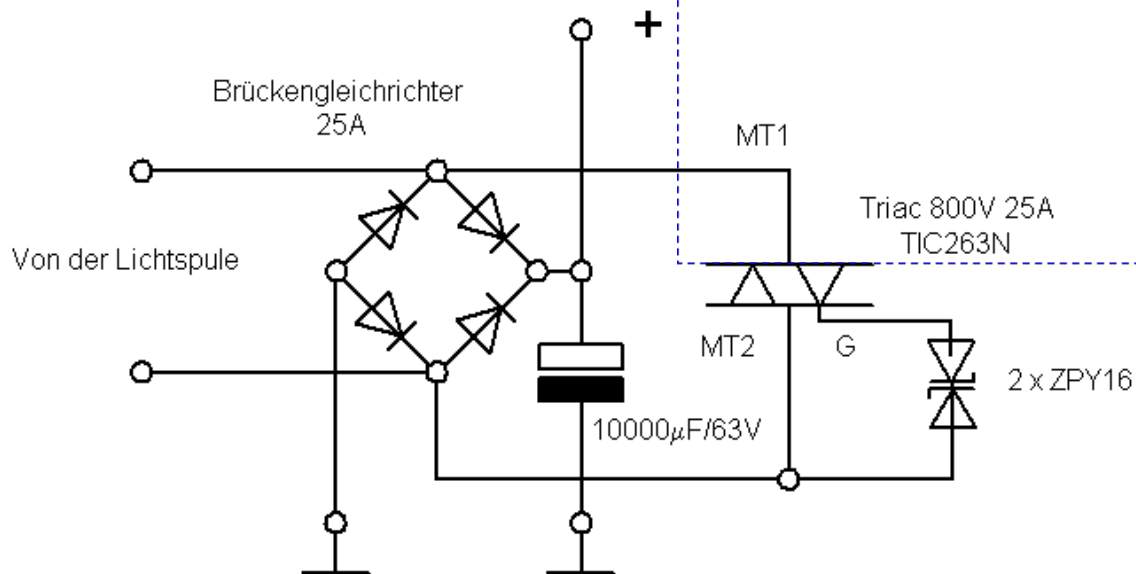
Solange die LiMaleistung kleiner als die Last ist braucht es keinen Regler! Dabei spielt es keine Rolle ob ich mit 6Volt oder 12Volt Lampen die Last habe, wg. $P=U \cdot I$ ist bei doppelter Spannung eben nur der halbe Strom fällig.

12 Volt liegen etwa bei 2TUpM an!

Den Trick mit der abgelöteten Masse braucht es nur, wenn ich die Spannung vollweggleichrichten will. Will ich ja gar nicht! Macht man nur, wenn die Lampe auch mit Gleichstrom gespeist werden soll, um so die Verluste zu minimieren. Die Lampe soll aber weiterhin nur (wie original) mit Wechsellspannung betrieben werden, um leere Batterien zu vermeiden!

Schau dir [HiHa's](#) Schaltplan genau an: hier ist auch die Spule abgelötet und nur der Spulenausgang betrachtet mit der vollen Wickelzahl. Die beiden Kabel sind mit der Brücke verbunden und es kommt Gleichspannung raus. Die wird gesiebt mit dem Kondensator, der parallel zur Batterie liegt (oder diese ersetzt!).

Rechts vom Kondensator ist die Schaltung (blauer Kasten)
Wenn du genau guckst ist die direkt mit der Spule verbunden.



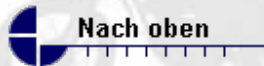
Der Brückengleichrichter und der EIKo sind bloß Beiwerk, es geht auch ohne, man kann also weiterhin die Originaldiode fahren, wenn man sie noch hat.

Es braucht also nur den Triac und die beiden Z-Dioden.

Der Triac hat drei Beinchen, MT1, MT2, G. MT1 ist mit dem Spulenausgang und MT2 mit Masse verbunden. Damit der Triac einschaltet (also einen Kurzschluss macht) muss er angesteuert werden; das machen die beiden z-Dioden, die antiparallel geschaltet sind zwischen MT2 und G (z-Diode wird leitend wenn die angegebene Spannung, hier 16Volt, erreicht wird).

Also wird bei 16Volt der Triac leitend und die Spannung bricht zusammen, allerdings nur, bis das Vorzeichen der Wechselspannung sich ändert, Daher ja auch die beiden z-Dioden: so werden beide Halbwellen geregelt.

Die 16Volt der z-Diode ist der Scheitelwert der möglichen Wechselspannung, der Mittelwert der Gleichspannung ist kleiner. Ich denke HiHa hat es empirisch ermittelt, jedenfalls klappt es so.



Die kleinen Wunderlich-Seitendeckel sind ja leider nicht mehr erhältlich. Mir gefallen sie sehr gut.

Weit weniger gut waren die mitgelieferten Halter. Der rechte Seitendeckel wurde am Luftfilterkasten montiert, das ging noch so einigermaßen. Der linke hing aber an zwei Streben vor dem Batteriekasten. Die Streben nervten beim Arbeiten an der Batterie, passten nicht sehr gut und brachen auch irgendwann.

Ich habe mir also folgende Lösung ausgedacht:



Die Schellen sind eigentlich für die Montage von Leerrohren für die Leitungsverlegung gedacht. Sie sind in jedem Baumarkt zu finden. Damit werden die Deckel einfach an den Rahmen geklemmt - fertig. Bei häufiger Demontage verkratzt der Lack etwas, Perfektionisten können ja noch eine Lage Klebeband aufbringen.



Der 180-Grad-Fehler

Home

Nach oben

Dieser Fehler wird im [XT-Forum](#) so oft angesprochen, dass ich ihm eine eigene Seite widme.

Den Text und die Bilder habe ich weitestgehend im Forum geklaut - ist doch in Ordnung, oder?

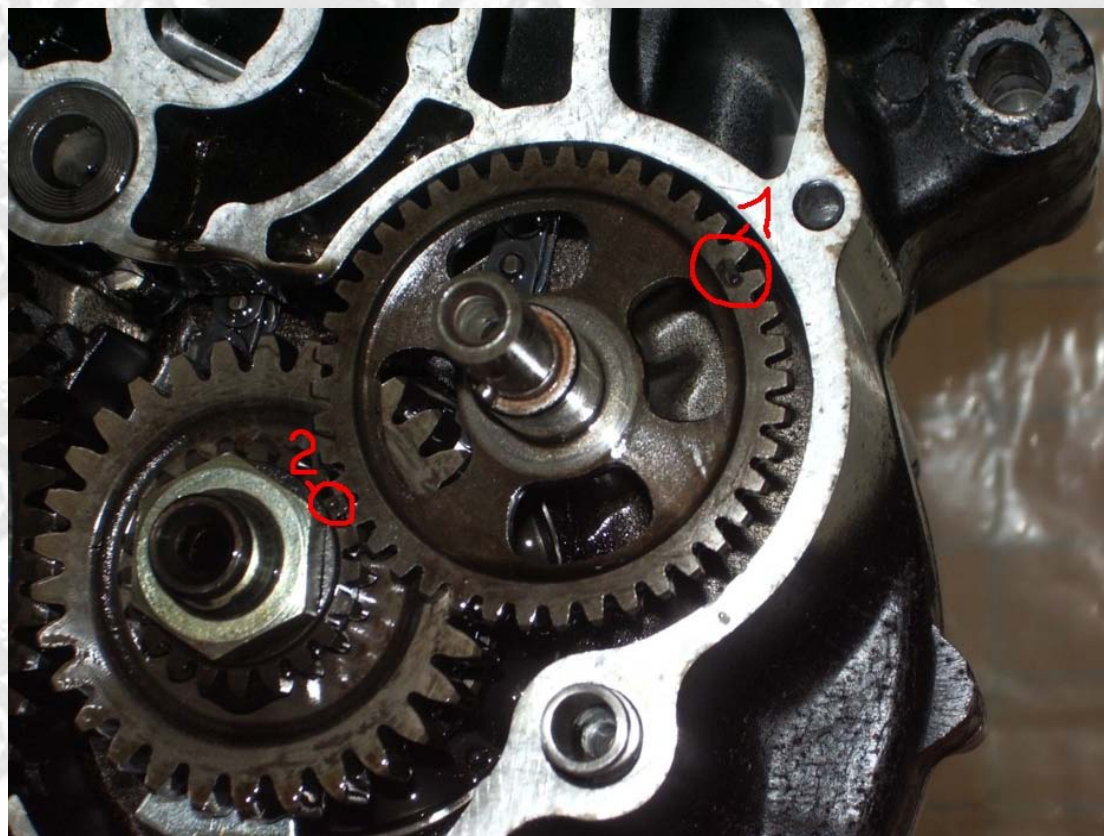
Problem:

Du hattest den Kupplungsdeckel (den rechten Motordeckel) demontiert. Seitdem springt die Maschine absolut nicht mehr an, obwohl ein guter Zündfunke vorhanden ist. Statt dessen knallt es nur von Zeit zu Zeit im Auspuff.

Lösung:

Beim Abnehmen des Kupplungsdeckels hast Du die Welle mit herausgezogen, auf der Fliehkraftversteller und Unterbrecher sitzen.

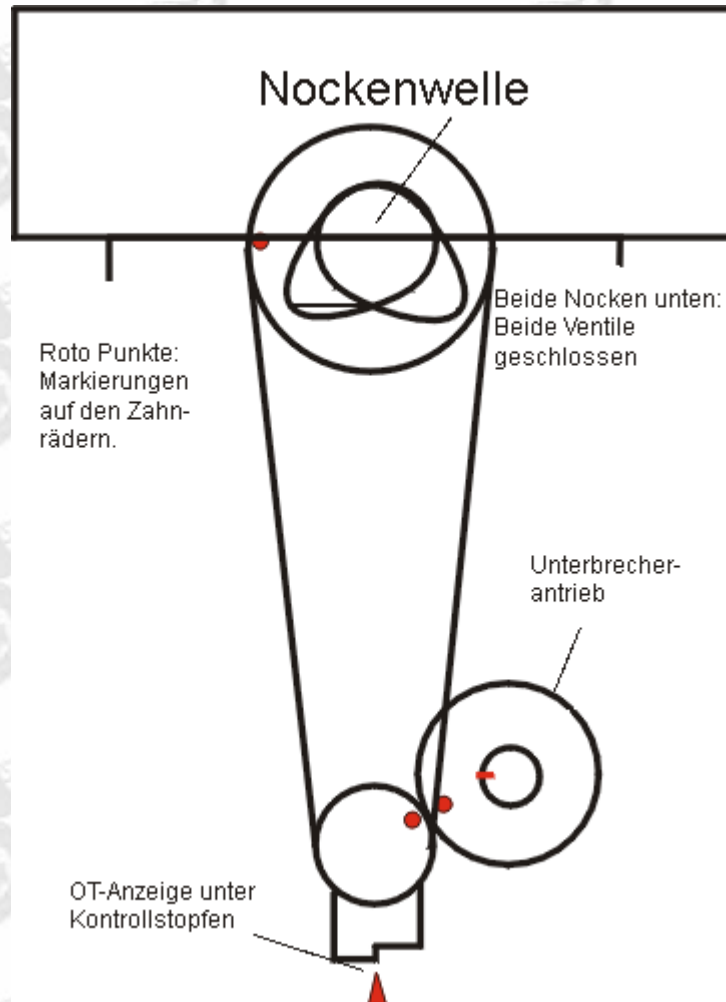
Diese Welle kann man in zwei Positionen einsetzen. Wenn Du die falsche erwischst hast, dann erfolgt die Zündung jetzt im Auslasstakt und nicht im Verdichtungstakt. Am auf der Welle sitzenden und auch am antreibenden Zahnrad sind Markierungen angebracht.



Du musst die Kurbelwelle drehen, bis beide Ventile geschlossen sind, und dann die Welle mit fluchtenden Markierungen einsetzen. Das geht so:

Lichtmaschinendeckel (links) runter und Markierung "T" auf Deckung mit Gehäuseanguss (diese kleine Markierung oben am Rand) bringen.
 In dieser Stellung müssen beide Kipphebel (Einstelldeckelchen abschrauben) locker sein (Verdichtungs-OT = beide Ventile zu).
 Wenn nicht, Kurbelwelle um 360° weiterdrehen und wieder auf "T" stellen.

Jetzt kannst du die Unterbrecherwelle einstecken und mit ihrer Markierung deckend zum antreibenden (links daneben) Zahnrad ausrichten.



Eine andere Methode, um ohne großen Aufwand die richtige Stellung zu finden:
 (von JeanJean)

- Motor auf OT (Markierung am Guckloch am rechten Gehäusehälfte), Kontaktdeckel aufgeschraubt: Nocke drückt auf Kontakt, Kontakt öffnet gerade oder ist kurz davor.

Mit dem Finger auf dem Deko-Hebel am Zylinderkopf drücken (in Fahrtrichtung nach vorne !)

1. wenn der Widerstand auf halber Weg deutlich größer wird: Auslassventil geschlossen, alles im Lot.

2. wenn der Deko-Hebel durchdrücken kann: Auslassventil geöffnet. Zündpunkt falsch.

Werkzeugkiste herausholen und Zündung um 180° verstellen.

Zusatz: wenn der Kupplungsdeckel noch nicht drauf ist, einfach mal die Nocke auf

seine Achse stecken. Eingerastet, soll sie nach links zeigen.

XT 500 mit 12 Volt

0. Vorwort

Diese Anleitung habe ich im Jahre 1984 (oder war es 85?) verfaßt, damals noch unter Verwendung des Uni-Großrechners Freiburg: die Ära der Lochkarten war erst grade vorbei, es gab jetzt Terminals, jegliche Formatierung war direkt im Quelltext einzugeben (im Übrigen nicht unähnlich dem Zustand der HTML-Gestaltung heute!). An einen „PC“ war noch nicht zu denken. Ich habe die alten Ausdrücke neulich gescannt und mit Omnipage vertextet. Dabei ist mir erst wieder mal klargeworden, was wir heute für fantastische Möglichkeiten haben...

Ich lasse das alles so, wie es ist. Es war 1985 verständlich, und wer will, versteht es heute auch noch, ohne VRML-Bilder des Motors und ohne 3D-Studio-Animationen oder MM-Director-Filme. Ich habe auch weder Zeit noch Bock auf neue Grafiken oder neue Kabelbäume in Designer/CAD etc. Wenn ich nochmal 25 wäre, würde ich es natürlich mit diesen Werkzeugen erstellen.

So manches mutet heute anachronistisch an: z.B. „Opel Manta“: die sind vermutlich fast alle schon längst geschrottet (schon damals fand man reichlich Beute auf dem Schrottplatz). Die Witze und der Film hierzu kamen erst Jahre später. Und damals gab es noch außer der XT doch tatsächlich noch andere Mopeds mit 6 Volt ...

Damals habe ich diese Anleitung für 15,- an jeden geschickt, der sich auf einen Artikel im „[Tourenfahrer](#)“ ([Heft 2/86, S. 70](#)) gemeldet hatte. Unter anderem haben sich scheint's einige Firmen bei mir gemeldet, ohne sich als solche zu erkennen zu geben ... auf jeden Fall hat man mir zugetragen, daß kurz darauf gelinde gesagt *sehr ähnliche* Anleitungen von diesen (meist gebündelt mit „Hardware“) versandt wurden. Damals hat mir das mächtig gestunken.

Heute ist der Ärger verraucht, und ich bin aus Liebhaberei dabei, dies alles für eine Homepage aufzubereiten ... Wahnsinn. Moderne Zeiten ... aber kein modernes Moped wird meine XT je aus der Garage kicken! Und ich werd' sie nie verkaufen!

Hier noch die erste Seite des Ausdrucks von 1985 zum Vergleich:

»freeware« – XT 500 mit 12 Volt

Computer-Freaks wissen, was mit diesem Begriff gemeint ist: freie Software. Das sind Programme, die kostenlos unter engagierten Amateuren ausgetauscht werden. Warum soll dies nicht auch unter TF-Lesern möglich sein? Jeder, der einen Verbesserungsvorschlag, eine Umbauanleitung o.ä. für sein Motorrad erarbeitet hat, kann die Idee an Gleichgesinnte weitergeben.

Damit das Ganze auch funktioniert, bedarf es allerdings einiger Spielregeln. Auch die haben wir den amerikanischen Computer-Freaks abgeschaut. Zunächst einmal müssen wir den Vorschlag in sauberer Form vorliegen haben. Die Redaktion entscheidet dann, ob er als »freeware« geeignet ist.

Dann gibt es zwei Möglichkeiten. Entweder wir stellen die Idee kurz vor und nennen die Adresse des Urhebers. Dort kann dann jeder TF-Leser gegen eine Unkostengebühr

(Porto/Papier/Kopien) eine Kopie direkt anfordern. Oder wir drucken die Anleitung vollständig ab. Dafür zahlen wir ein Honorar von DM 100,-.

Und hier geht's gleich los: Welcher XT 500-Fahrer ärgert sich nicht über seine lächerliche 6-Volt-Anlage? Gerd Oldekop, Elsässer Str. 41 a, 7800 Freiburg, hat 12 DIN-A4-Seiten parat, nach deren intensivem Studium jeder Insider seine XT auf 12 Volt umbauen kann. Die Gesamtkosten für das Material veranschlagt der Tüftler mit ca. DM 150,-. Achtung: Der Umbau ist nur möglich, wenn man in Sachen Elektrik topfit ist. Wir haben mit Gerd eine »freeware«-Gebühr von DM 15,- ausgehandelt. Dafür schickt er an alle Interessenten sein detailliertes Werk.

Wer eigene Ideen hat und sie auch schon erprobt hat, kann eine ausführliche Anleitung einschicken an: Tourenfahrer, Stichwort »freeware«, Postfach 1, 5489 Dümpelfeld.

C:\Daten\WINWORD\XT500\Bild11.gif

XT 500 mit 12 Volt

1.	Allgemeines	1
2.	Was man braucht und was es kostet	1
3.	Beschreibung des Originalschaltplans (Abb.1)	2
3.1.	Kurze Fuehrung durch den Gleichstromkreis	3
3.2.	... und den Wechselstromkreis	3
4.	Der Umbau	4
4.1.	An der Lichtmaschine	4
4.2.	An der Batteriehalterung	4
4.3.	Schaltplanaenderungen (s. Abb. 1, rot eingezeichnet)	5
4.4.	Sonstiges	6
5.	Wie funktioniert das ganze eigentlich ?	7
6.	Neuer Kabelbaum	7
6.1.	Allgemeines	7
6.2.	Teil 1	9
6.3.	Teil 2	10
6.4.	Teil 3	10
6.5.	Teil 4	10
7.	"Ganz kleine Loesung"	11

1. Allgemeines

Fuer diese Bastelaktion gilt wie immer: erstens lesen, zweitens denken, eventuell nochmal lesen und erst dann drittens Teile einkaufen und viertens loslegen. Das, was hier beschrieben ist, funktioniert bei mir seit ca. 15000 km bei allen Wetterbedingungen bestens. Das tut es auch bei einigen anderen Leuten, denen ich schon die hier zusammengefassten Tricks und Tips gezeigt habe. Trotzdem baut jeder die ganze Angelegenheit selbst um, und niemand ist vor Fehlern absolut sicher. Daher kann ich keine "Garantie" uebernehmen und lehne jede Haftung ab. Aber wer die naechsten Seiten gelesen hat, wird sehen, dass es funktioniert, und wer beim Basteln Qualitätsarbeit (im Sinne von Pirsig: "Zen und die Kunst ein Motorrad zu warten") leistet, dem wird bald ein grosses Licht angehen. Das Prinzip dieses Umbaus ist auf einige andere Motorraeder uebertragbar, so z.B. auf die alte Suzuki GN/DR 400 und vermutlich erst recht auf andere Yamaha-Enduros. Aber ich hab's nicht probiert.

2. Was man braucht und was es kostet

- Regler-Gleichrichter in einem Bauteil (letzteres aus Platzgruenden); ich habe den von der SR 500 genommen und darauf fußt diese Umbauanleitung und die Erfahrungen; es geht aber auch mit dem der KTM 500 Enduro und moeglicherweise mit noch weiteren Typen. Auf jeden Fall muss er 3 Wechselstrom-Eingaenge haben und (mindestens) einen 12V-(+)-Ausgang, die meisten haben noch einen extra 12V-(-)-Ausgang
Kosten: neu ca. 100 - 150 DM, gebraucht ca. 50 DM

- Batterie: ins serienmaessige Batteriefach passt der Typ 'FB 3 LA', Best.-Nr. 24001001 von Hein Gericke oder gleiches von sonstwoher. Da die Batterien trocken vorgeladen ausgeliefert werden, ist noch Saeure (vom Bosch-Dienst) notwendig, Batterie dorthin mitnehmen. Nach dem Befuellen hat die Batterie Saft.
Kosten: 31,95 plus Saeure

- Blinkgeber 12V: am besten ein x-beliebiges Originalteil, da diese meist vibrationsfest sind (im Gegensatz zu solchen vom Auto oder billige Zubehoerteile). Auch von 80ern brauchbar. Muss Moeglichkeit zum Anschrauben haben!
Kosten: gebraucht ca. 15 DM

- H4-Einsatz (Reflektor und Streuscheibe kpl.): in den normalen Scheinwerfer passt der von der BMW 80 G/S, oder bei Bosch/Hella nachfragen (wichtig: muss Staendlichtfassung haben!). Oder man montiert ueberhaupt gleich einen anderen.

1. Allgemeines

Für diese Bastelaktion gilt wie immer: erstens lesen, zweitens denken, eventuell nochmal lesen und erst dann drittens Teile einkaufen und viertens loslegen. Das, was hier beschrieben ist, funktioniert bei mir seit ca. 15000 km bei allen Wetterbedingungen bestens. Das tut es auch bei einigen anderen Leuten, denen ich schon die hier zusammengefassten Tricks und Tips gezeigt habe. Trotzdem baut jeder die ganze Angelegenheit selbst um, und niemand ist vor Fehlern absolut sicher. Daher kann ich keine "Garantie" übernehmen und lehne jede Haftung ab. Aber wer die nächsten Seiten gelesen hat, wird sehen, daß es funktioniert, und wer beim Basteln Qualitätsarbeit (im Sinne von Pirsig: "Zen und die Kunst ein Motorrad zu warten") leistet, dem wird bald ein großes Licht angehen.

Das Prinzip dieses Umbaus ist auf einige andere Motorräder übertragbar, so z.B. auf die alte Suzuki GN/DR 400 und vermutlich erst recht auf andere Yamaha-Enduros. Aber ich hab's nicht probiert.

2. Was man braucht und was es kostet

- Regler-Gleichrichter in einem Bauteil (letzteres aus Platzgründen); ich habe den von der SR 500 genommen und darauf fußt diese Umbauanleitung und die Erfahrungen; es geht aber auch mit dem der KTM 500 Enduro und möglicherweise mit noch weiteren Typen. Auf jeden Fall ums er 3 Wechselstrom-Eingänge haben und (mindestens) einen 12V-(+)-Ausgang, die meisten haben noch einen extra 12V-(-)-Ausgang. Kosten: neu ca. 100 - 150 DM, gebraucht ca. 50 DM
- Batterie: ins serienmäßige Batteriefach paßt der Typ 'FB 3 LA', Best.-Nr. 24001001 von Hein Gericke oder gleiches von sonstwoher. Da die Batterien trocken vorgeladen ausgeliefert werden, ist noch Säure (vom Bosch-Dienst) notwendig, Batterie dorthin mitnehmen. Nach dem Befüllen hat die Batterie Saft. Kosten 31,95 plus Säure.

- Blinkgeber 12V: am besten ein x-beliebiges Originalteil, da diese meist vibrationsfest sind (im Gegensatz zu solchen vom Auto oder billige Zubehörteile). Auch von 80ern brauchbar. Muß Möglichkeit zum Anschrauben haben! Kosten: gebraucht ca. 15 DM
- H4-Einsatz (Reflektor und Streuscheibe kpl.): in den normalen Scheinwerfer paßt der von der BMW 80 G/S, oder bei Bausch/Hella nachfragen (wichtig: muß Standlichtfassung haben!). Oder man montiert überhaupt gleich einen anderen, 2 größeren Scheinwerfer mit H4-Einsatz. Hierbei dann vorher Anbaumöglichkeit ausprobieren und auf Lage der Locher im Gehäuse Für die eintretenden Kabelstränge achten (evtl. müssen alte zugeschweisst und neue gebohrt werden!). Kosten: Einsatz ca. 60 DM
- alle Birnen 12V: 4 x 21 W, 1 x 21/5 W, 6 x 4 W, 1 x H4 (60/55 W) Kosten: zusammen neu ca. 25 DM
- Hupe: möglichst klein wegen der Platzprobleme, man kann natürlich auch Fanfaren nehmen, nur ziehen die mordsmäßig Strom ... Kosten: gebraucht ca. 10, neu ca. 30 DM
- Sonstiges:
 - Kabelstecker und -Buchsen: am besten die 4 mm breiten (also schmalere als diejenigen vom Auto), runde sind besser als flache
 - Birnenstecker für H4-Birne
 - ca. 2 m Kabel mit Querschnitt 1,5 mm (das reicht); nur gutes und neues von Bosch verwenden, sonst Schmorgerfahr wegen Hitze vom Motor oder Bruch wegen Sprödewerden
 - ein ganz kurzes Stück Kabel mit Querschnitt 2,5 mm (ca. 5 cm)
 - ⇒ Anmerkung: wer gleich einen neuen Kabelbaum machen will (was sehr zu empfehlen ist), braucht mehr Kabel und Stecker. Dazu aber später. Das hier angegebene Material reicht zum 'Ummodeln' des normalen Kabelbaums.
 - ein Stück Alublech ca. 10 x 10 cm, 1 - 2 mm dick
 - ca. 6 Schrauben M5 oder M6 X 10 und Muttern und U-Scheiben
 - Sicherung 15 oder 20 A passend für Originalsicherungshalter (oder auf entsprechende Autosicherung umrüsten)
 - Tesaband und Isolierband, Schrumpfschlauch für Kabeldurchmesser 1,5 - 2 mm, ca. 50 cm (wenn neuer Kabelbaum gemacht wird, entsprechend mehr: pro Lötstelle ca. 3 cm)
- Besonderes Werkzeug (außer dem 'üblichen'): Polradabzieher (HG o.ä.), LötKolben, Zinn

3. Beschreibung des Originalschaltplans (Abb.1)

Den sollte man sich einmal reinziehen, damit man ein bißchen durchblickt, vor allem, was Zündschloß und die Lenkerschalter angeht. Hinterher ist alles dann etwas vereinfacht. Japans Wege sind unergründlich . .

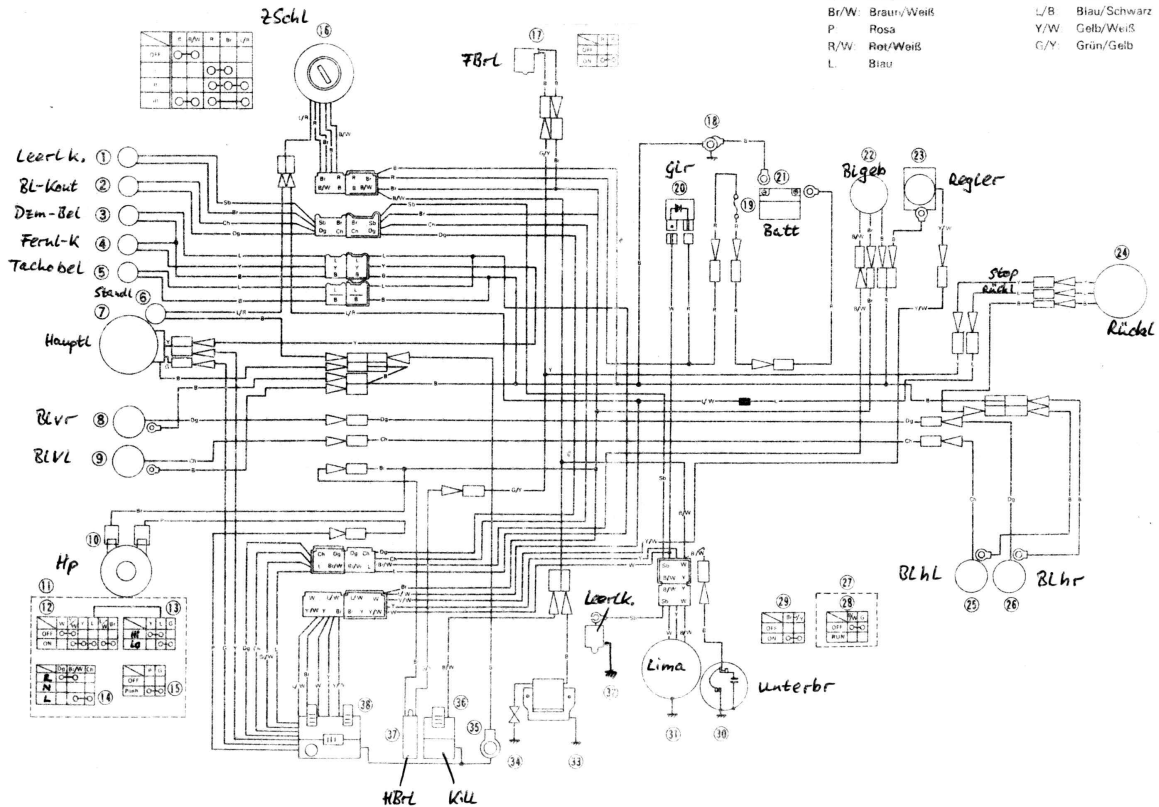
Abb. 1

WIRING DIAGRAM SCHEMA DE CABLAGE SCHALTPLAN

*Anderungen, rot eingezeichnet
// durchkneifen + isolieren
→ verbinden*

Farbkennzeichnung

R	Rot	Dg	Dunkelgrün
B/R	Schwarz/Rot	Ch	Schokoladefarbig
Y	Gelb	R/Y	Rot/Gelb
Br	Braun	L/W	Blau/Weiß
B	Schwarz	G	Grün
G/W	Grün/Weiß	O	Orange
Sb	Himmelblau	Gy	Grau
L/R	Blau/Rot	W	Weiß
Br/W	Braun/Weiß	L/B	Blau/Schwarz
P	Rosa	Y/W	Gelb/Weiß
R/W	Rot/Weiß	G/Y	Grün/Gelb
L	Blau		



C:\Daten\WINWORD\XT500\Bild10.gif

So gibt es im Originalzustand 2 getrennte Stromkreise, einen Gleich- und einen Wechselstromkreis, die aber (merkwürdigerweise !!) am Regler bei einer bestimmten Schalterstellung zusammenhängen.

Ich muß noch hinzufügen, daß es mir nicht gelungen ist, einen Schaltplan, der 100%ig stimmt, aufzutreiben. Dieser hier stammt aus dem Original-Werkstatthandbuch für die XT 500, stimmt aber nicht ganz, was das Zündschloß angeht: das betrifft i. W. aber nur die Funktionseinheit "Parklicht" (Stellung "IV"). Derjenige aus dem weitverbreiteten orangen Reparaturhandbuch ist noch verkehrter.

3.1. Kurze Führung durch den Gleichstromkreis

- Lima => weißes Kabel => Gleichrichter => zur Batterie und über rotes Kabel zum Zündschloß. Von dort bei Stellung "I" (Zündung an, aber kein Hauptlicht) zu Hupe, Blinkgeber im Rahmendreieck den beiden Bremslichtschaltern und der Leerlaufkontrolleuchte. Bei Stellung "II" außerdem zu Stand- und Schlußlicht, bei Stellung "III" (parken) nur zu diesen beiden.
- Noch einmal ganz an den Anfang: direkt hinter der Lima gabelt sich das weiße Kabel; einerseits geht's Richtung Gleichrichter (s.o.), andererseits in den Lichtschalter hoch und von dort wieder runter zum Regler - aber nur bei ausgeschaltetem Licht, das verstehe, wer will - über das gelbweisse Kabel. Vom Regler an Masse.
- wie geht's beim Blinkerstromkreis weiter? Nach dem langen Weg zum Zündschloß hoch und wieder runter zum Blinkgeber jetzt wieder hoch über schwarz-weisses Kabel in den Blinkerschalter. Dort ist entweder Endstation oder über die rechten oder linken Blinker letztlich an Masse, also Minus. So läuft

das auch beim Bremslicht: der Strom geht erst zu den beiden Schaltern (parallel geschaltet) und von da zum Verbraucher, der Birne.

Etwas anders ist das bei Hupe und Leerlaufkontrolle: dort geht der Saft zuerst zum Verbraucher und von dort weiter zum jeweiligen Schalter, der den Stromkreislauf dann (gegen Masse) schließt.

3.2. ... und den Wechselstromkreis

Lima => gelbes Kabel => Lichtschalter => bei "OFF" dort Endstation. Bei "ON" einerseits über das schon bekannte gelbweisse Kabel => Regler. Jetzt wird aber gleichzeitig der Gleichspannungskreis vom Regler abgekoppelt (s.o.), wieso der Gleichspannungskreis jetzt nicht mehr geregelt wird, ist mir unklar. Andererseits direkt weiter (im Lenkerschalter selbst) zum "HI/LO"-Schalter und raus zu Tacho- und DZM-Beleuchtung (blau). Von "HI/LO" an die entsprechenden Glühfäden in der Birne. Da das Hauptlicht nur bei Zündschlossstellung "II" geht, muß der Strom noch vor dem Eintritt in den Lichtschalter über das Zündschloß gehen: Fehler im Schaltplan.

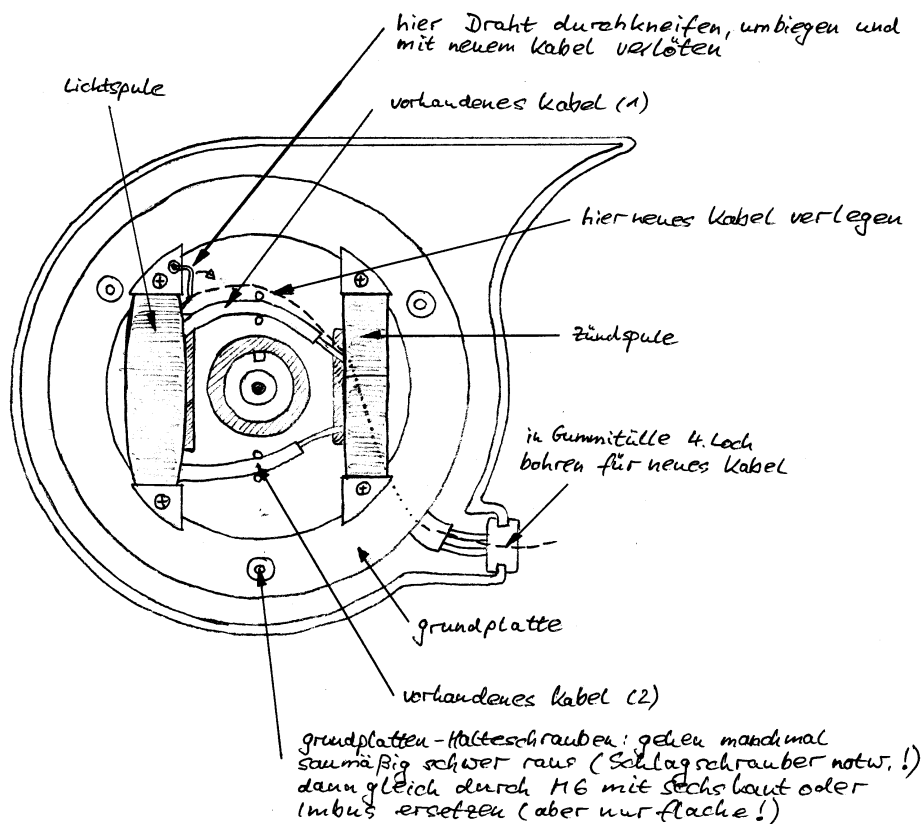
Ziemlich verworren, was ? Nach dem Umbau ist das alles einfacher, da es nur noch einen Stromkreis gibt. Viele Kabel sind dann überflüssig, weswegen es sich empfiehlt, gleich auch einen neuen Kabelbaum zu stricken. Außerdem haben die Kabel des serienmäßigen einen recht mageren Querschnitt, was allerdings bei 12 Volt nicht so tragisch ist. Aber dünne Kabel haben nun einmal einen höheren Widerstand ...!

4. Der Umbau

4.1. An der Lichtmaschine

Deckel abnehmen, Polrad abziehen, Kabel abziehen, dessen Klemmung am Motorblock lösen, Kabel zum Leerlaufschalter abschrauben, Grundplatte (3 Scheiss-Kreuzschlitzschrauben) abbauen. So. Jetzt siehe [Abb. 2](#).

Abb.2



C:\Daten\WINWORD\XT500\Bild3.gif

Durch die Gummi-Tülle ein kleines Loch für ein 4. Kabel bohren (vorsichtig mit den anderen Kabeln). Hier das neue Kabel durchfieseln (Querschnitt 1,5 mm genügt), dann ca. 2 cm Isolierung eines Kabels mit 2,5 mm

Querschnitt drüberschieben (oder Schrumpfschlauch). Dann das Wicklungsende, was an Masse gelötet ist (s. [Abb. 2!](#)), abknEIFen oder ablöten und hieran das neue Kabel löten.

Die o.a. Isolierung über die Lötstelle schieben. Kabel so legen, daß es nicht mit dem Rotor in Berührung kommen kann. Diese Kabel dann mit den anderen zusammen in eine Kabeltülle mit etwas größerem Durchmesser hineinlegen, dazu am oberen Ende den Stecker möglichst knapp abknEIFen.

Mit der anderen Spule und dem schwarzen Kabel hast Du nix zu schaffen, das ist die Zuendung, die bleibt von der ganzen Angelegenheit vollkommen unberührt. Die XT läuft also nachher immer noch auch ohne die ganze Licht-Elektrik.

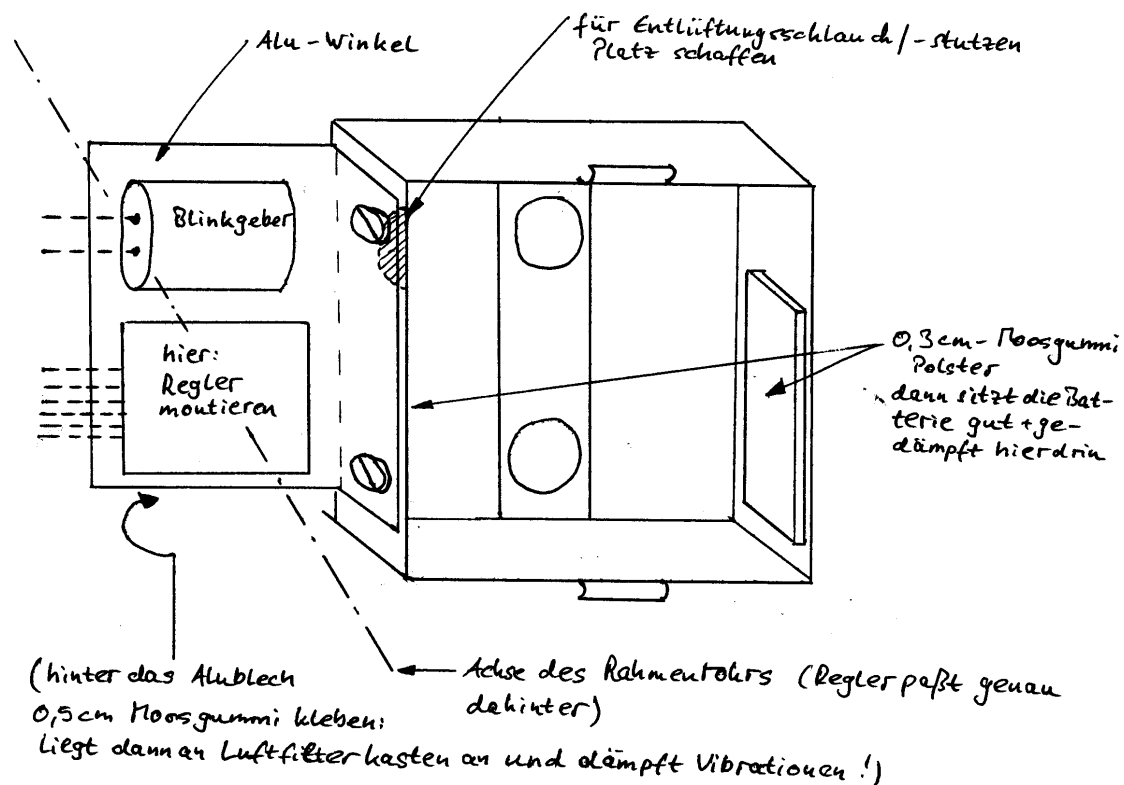
So, jetzt alles wieder zusammenbauen und Kabel am Motor und Rahmen verlegen.

4.2. An der Batteriehalterung

Alle Kabel abziehen, Batterie raus, Batteriekasten ausbauen. Regler und Gleichrichter abbauen und die Lasche, an der sie waren, kurz absägen. Für Entlüftungsschlauch der Batterie (liegt jetzt links) kleinen Ausschnitt ins Batteriefach sägen.

Aus Alublech einen Winkel biegen, diesen über 2 Schrauben mit dem Batteriefach so verbinden, daß deren Rückseiten fluchten. Auf diesem Blech dann Regler und Blinkgeber so montieren, daß die Kabel noch Platz haben (s. [Abb. 5](#)).

Abb. 5 Batteriekasten

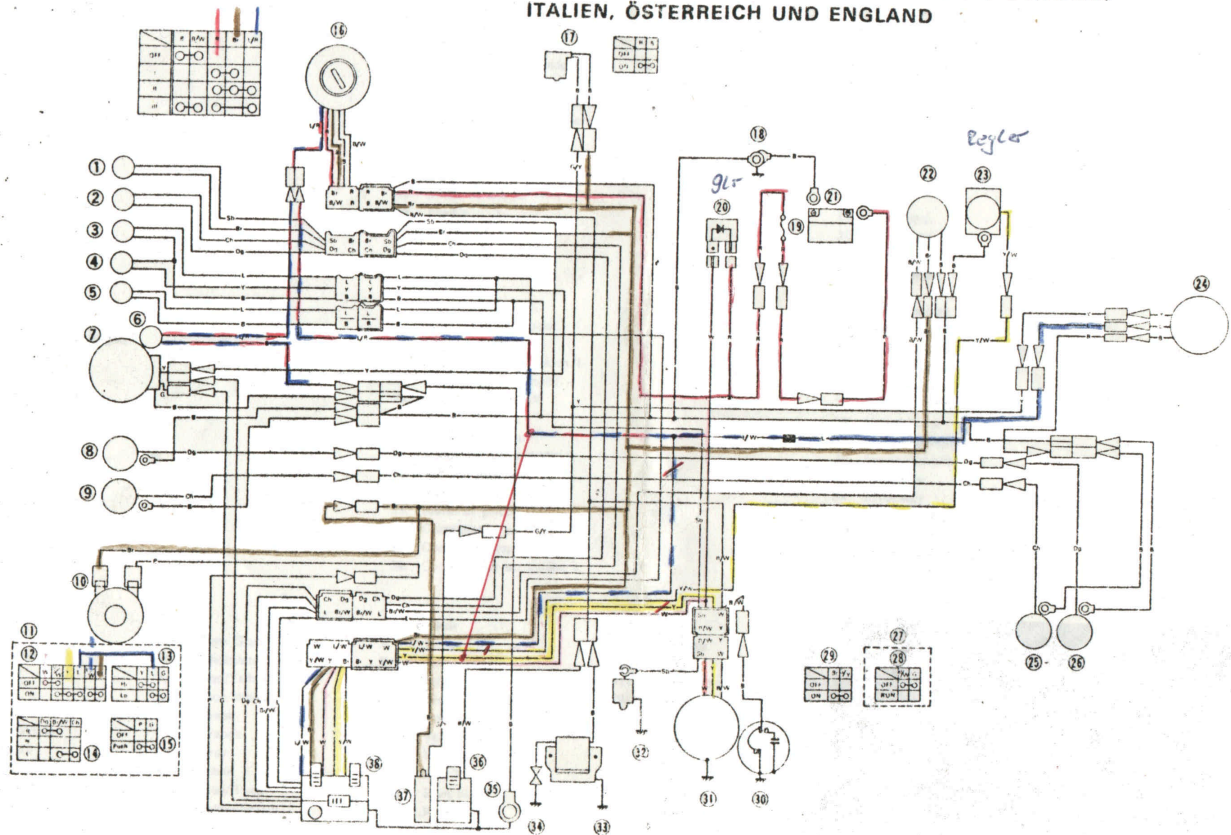


C:\Daten\WINWORD\XT500\Bild4.gif

4.3. Schaltplanänderungen (s. [Abb. 1](#), rot eingezeichnet)

WIRING DIAGRAM
SCHEMA DE CABLAGE
SCHALTPLAN

FOR FRANCE, HOLLAND, SWEDEN, SWITZERLAND,
ITALY, AUSTRIA AND ENGLAND
POUR FRANCE, HOLLANDE, SUEDE, SUISSE, ITALIE,
AUTRICHE ET ANGLETERRE
FÜR FRANKREICH, HOLLAND, SCHWEDEN, SCHWEIZ,
ITALIEN, ÖSTERREICH UND ENGLAND



C:\Daten\WINWORD\XT500\Bild9.jpg

Aus dem Regler (SR 500) kommen 6 Kabel: 3 weiße, 1 rotes, 1 braunes und ein schwarzes. Das schwarze ist Masse und wird so verlängert, daß man es mittels einer anzulötenden Schrauböse an der oberen Batteriefachhalterung an Masse legen kann. Die 3 weißen werden mit den 3 aus der Lima (weiß, gelb und neues) verbunden.

Rot und braun sind 12 Volt (+), man legt sie zusammen, dann an die Batterie und über eine 15-20 Ampere-Sicherung an die Stromverbraucher (s. "Teil 1"). Läßt man den Originalkabelbaum, läuft das so: das gelbe Kabel (Lima => Fahrlicht) wird stillgelegt und isoliert. 12 V (+) von der Sicherung an das rote vom Kabelbaum, was vom früheren Gleichrichter den Saft zum Zündschloß führt.

Oben am Zündschloß vom blau-roten Kabel das blau-weiße, was von letzterem irgendwo abgeht, abzwicken und stilllegen (s. [Abb.1](#)). An "Stumpf" des blau-roten dann eine Buchse anschließen; dann an ein kleines Kabelstück einen Stecker, der kommt in die Buchse und das andere Ende wird mit dem gelben Kabel, was in den Lichtschalter geht, verbunden. Dieses dazu dort durchkneifen und das andere Ende isolieren. Das gelb-weiße (ging früher zum Regler) durchkneifen und beidseitig isolieren.

Unten im Rahmendreieck dann noch das schwarze Kabel vom Zündanker in das passende Loch des jetzt leeren 4-fach Steckers des Kabelbaums stöpseln (neuen Einzelstecker drannmachen) und ebenso mit dem Kabel zum Leerlaufschalter. Besser aber den 4-fach-Stecker kurz abkneifen und die 2 noch gebrauchten Verbindungen neu machen. 2 Kabel bleiben leer und werden isoliert.

Schließlich noch oben in der Lampe den neuen Birnenstecker so anschließen, daß HI/LO richtig ist: gelb ist HI, grün ist LO. Schwarz (3. Anschluß) geht an Masse. Auch Standlicht versorgen (blau-rot).

Soweit zur Alternative "alter Kabelbaum". Der Drahtverhau in der Lampe ist immer noch nicht besser und viele Kabel sind überflüssig. Daher später ein Vorschlag für einen eigenen Kabelbaum.

4.4. Sonstiges

Alten Reflektor gegen neuen tauschen, alle Birnen tauschen, Blinkgeber anschließen (Eingang braun, Ausgang braun-weiss, Hupe tauschen (deren Befestigung muß eventuell bei Montage eines neuen, größeren Scheinwerfers an der unteren Gabelbrücke erfolgen). Alle Leitungen gut isolieren, zumindest gegen Spritzwasser. Kabelenden in die Stecker / Buchsen einlöten, so daß guter Kontakt gewährleistet ist.

Und jetzt, zuallerletzt, die Batterie einbauen und anschließen. Wenn's funkt, obwohl alle Verbraucher aus sind, ist was faul. In diesem Fall: viel Spaß beim Suchen!

WICHTIG: den Motor nie ohne Batterie anlassen. Der Regler kann davon kaputtgehen, die Verbraucher gehen natürlich nicht. Das kommt daher, daß der Regler sich an der Batteriespannung orientiert: er liefert immer ca. 1,5 Volt mehr, wie er vorfindet, ohne Batterie also eben nur diese 1,5 V. Daher kommt es auch, daß bei leerer Batterie die Bordspannung mit absinkt. Daher sollte man, wenn man vor der Ampel steht, das Hauptlicht ausschalten, und beim Losfahren wieder anschalten. Nach ein paar Tagen hat man das ganz mechanisch drin. Dies ist aber nur dann nötig, wenn man viel in der Stadt 'stop and so' fährt. Ist die Batterie einmal leer, lädt man sie am besten mit einem Ladegerät mit ca. 0,5 Ampere Ladestrom 1 Nacht lang auf; so kriegt man sofort die Bordspannung wieder auf 13,5 V. Ansonsten genügt eine nachmittägliche Überlandfahrt, und die Batterie ist wieder voll.

Im übrigen: wenn die Batterie einmal leer sein sollte, droht deswegen keine Gefahr für den Regler. Auch eine Batterie, die keine Birne mehr zum Leuchten bringt, hat noch Restspannung.

Ist der Regler infolge Inbetriebnahme ohne Batterie defekt, so kann man zweierlei machen: entweder einen neuen besorgen oder man legt sein braunes 12-V(+)-Kabel still, also den Anschluß ans Bordnetz nur über sein rotes Kabel legen. Dies ist in meinem Bekanntenkreis einmal passiert. Lief der Motor und volles Licht war an, dann gingen die Blinker bei Leerlauf nicht mehr und sonst nur noch flackernd. In diesem Fall hat das Stilllegen des braunen Reglerkabels Besserung gebracht, nur scheint die Batterie jetzt nur sehr langsam aufgeladen zu werden, wenn sie einmal leer war.

Die Lichtanlage leistet jetzt mit intaktem Regler maximal 120-130 Watt, dies ab ca. 4000 U/min, ab spätestens ca. 2500 U/min wird der Strombedarf bei vollem Licht gedeckt (s. oben wegen der Ampelstops!). Wenn man im Leerlauf das Hauptlicht ein- und ausschaltet, wird die Instrumentenbeleuchtung (die im ganzen heller ist wie vorher!), ein bißchen heller/dunkler, aber nur im Leerlauf. Beim Blinken blinken jetzt nur die Blinker (und nicht alles andere im Gegentakt mit!), und zwar so, daß man's auch sieht ! Batteriewasser hat bei mir übrigens seitdem nie wieder gefehlt, ich hab' seit 15000 km keines mehr nachfüllen müssen.

Leistung reicht nicht für Zusatzscheinwerfer oder Doppelscheinwerfer mit ca. 60 W!

5. Wie funktioniert das ganze eigentlich ?

Hierzu für Fachleute die [Abbildung 3](#), sowie die handschriftlichen Ergänzungen [Blatt 1](#) und [Blatt 2](#).

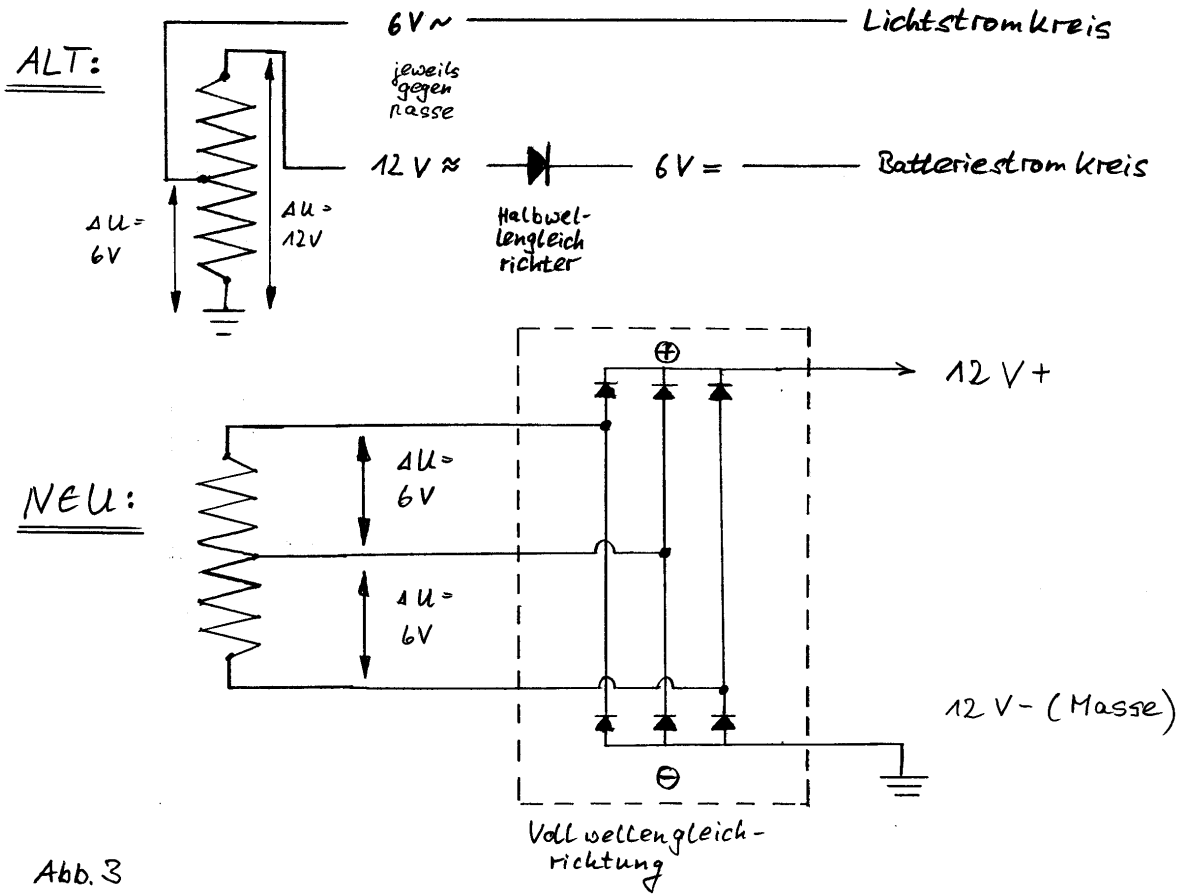


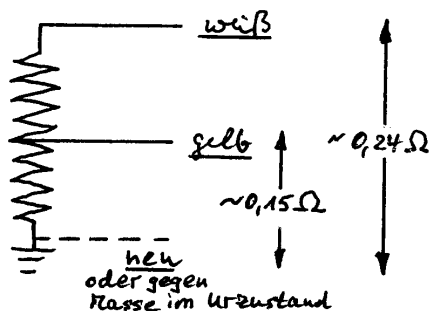
Abb. 3

C:\Daten\WINWORD\XT500\Bild8.gif

Möglichkeit 1: "Mittelanzapfung"

Dann RÜSSTE eigentlich die Mittelanzapfung von Abb 3, "NEU" überflüssig sein. Ich hab's selber mal probiert, das hat aber nicht geklappt. Es könnte aber sein, daß ich damals einen davon unabhängigen Fehler gemacht habe (Regler ohne Batterie betrieben?), wie das beim Basteln vor langer Vorfracht manchmal passiert. Jedenfalls war danach der Regler hin und mit einem neuen ging's dann wie beschrieben ganz prächtig. Das hat mir dann ein faoz genügt. Fest zu halten ist aber folgen des:

- 1) die 3. Mittelanzapfung in der Regler ist zwar theoretisch überflüssig, aber sie solltet auch nicht! Man hätte höchstens eine Diodenpaar, in Reserve!
- 2) stimmt die Sache mit der Mittelanzapfung, dann müßten sich wegen der Widerstandswerte ergeben:



Diese Werte
stammen
aus dem
Wertesatt-
handbuck.

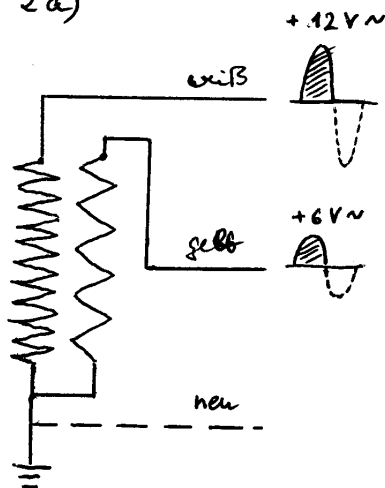
↑
~ 0,1 Ω
↓

Dieser Wert
ergibt sich logi-
scherweise da-
rums, ich habe
leicht damals
vergessen zu
messen - und
das Meßgerät habe
ich mir geliehen...

Möglichkeit 2: 2 unabhängige Wicklungen

In diesem Fall müßte sich zwischen Weiß + gelb ein Widerstand von $\sim 0,4 \Omega$ ergeben; außerdem gibt es dann theoretisch noch 2 Unter-Möglichkeiten, die beiden Wicklungen können nämlich gleich- oder gegenphasig sein; wobei aber vermutlich die gleichphasige ausscheidet. Folgen des:

2a)



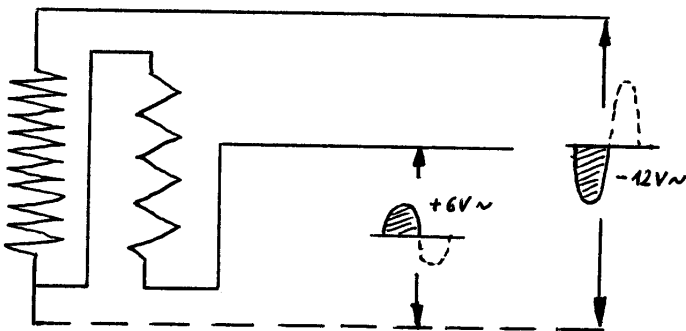
Die magnetischen Feldlinien des Rotors, die durch den Litzendraht gebündelt werden, haben den gleichen Vektor, also folgt daraus gleichphasiger Strom (gedacht jeweils gegen die „neue Leitung“).

Widerstand weiß-gelb = $0,15 + 0,24 \Omega = \sim 0,4 \Omega$
 Zahl der Windungen etwa 2:1, da die Spannungen (wegen Halbwellen - Gleichrichtung) im Originalzustand 12 V bzw. 6 V (Nichtstrom) betragen (genauer: etwas mehr jeweils).

Dies würde gleichphasige Spannung bedeuten, womit die gelbe Leitung im dem Gleichrichter SICHER überflüssig wäre, da nie von 6 V noch 12 V Strom fließen könnte (\rightarrow die Gleichrichter-Schaltung, die stimmt auch 100%!) Passieren würde so aber auch nichts, man hätte halt effektiv jetzt nur die 12V-Wicklung als Lieferant, also in der Summe weniger

Leistung als „vorher“ - das halte ich noch der Leistung der Anlage aber für ausgeschlossen!

2b)



Das hier erscheint zwar zunächst widersinnig, aber es könnte durchaus so sein! Im diesem Fall wäre keine der 3 Leitungen sinnlos, denn so würde am Gleichrichter zu jedem „Maximalpunkt“ des Sinus eine Spannung von z.B. +6V und -12V, also 18V anstehen, die dann vom Regler auf dessen Sollwert ($\sim 13,5 - 14,5V$) heruntergeregelt wird. So würde man also auch beide Windungen nutzen!

- Wenn du's ganz genau wissen willst, gibt's 2 Prüfmöglichkeiten:
- 1) eine Spule aus einanderwickeln und dann siehst du's ja
 - 2) besorg dir ein Oszilloskop und dann siehst du's ja auch, wobei für die Wahl einer der 2 Haupt-Prüfmöglichkeiten ein Oltmeter feigen wäre.

oder sag' mir eins: so wie beschrieben, FUNKTIONIERT'S. —

6. Neuer Kabelbaum

6.1. Allgemeines

Hierfür ist genügend Kabel notwendig, am besten in den Farben des Originals oder der Anschlüsse an den verschiedenen Schaltern und Verbrauchern. Die benötigten Längen ermittelt man anhand der Länge des Originalkabelbaums und der Schaltpläne im Anhang, plus 15 cm an jeder Seite zur Sicherheit.

Weiterhin braucht man Stecker und Buchsen (auszählen anhand der Schaltpläne hinten) wobei die "Doppelbuchsen" am besten vom Original abgekniffen und neu verlötet werden, da man sie nur schwer bekommt. Man kann - falls man Stecker nicht mag auch überall Lüsterklemmen verwenden (die mag ich persönlich halt nicht). Macht doch wat ihr wollt ...!

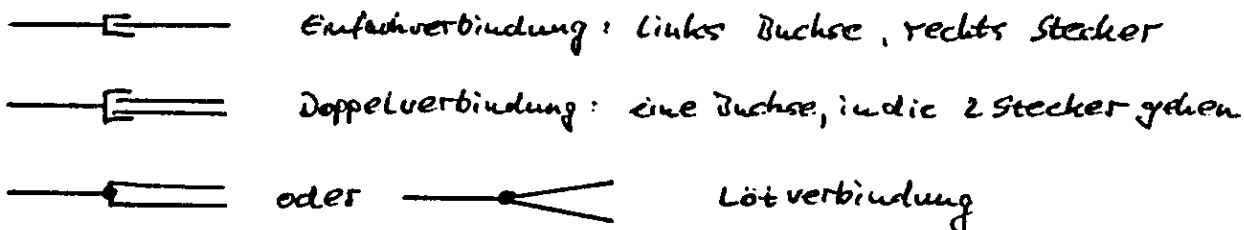
Die Lötstellen kann man sehr gut mit Schrumpfschlauch passenden Durchmessers isolieren (besser als Isolierband), für die Mantelung des ganzen nimmt man Kabeltüllen (sog. "Bougierrohr"). Am besten schiebt man die Kabel eines Funktionskreises in eine solche Kabeltülle kleineren Durchmessers, und diese dann zusammen in ein größeres Rohr (also sozusagen "geschachtelt"). Am "T-Stück" unter der Sitzbank treffen sich dann 3 davon, mit Isoband den Stoß umwickeln.

Bei der Verlegung dann aufpassen, daß kein Kontakt mit heißen Motorteilen existiert, wenn das unvermeidlich ist, den Kabelbaum außen nochmal mit einer Lage hitzefesten Materials umwickeln.

Der neue Schaltplan besteht aus folgenden 4 Skizzen, auf denen jeweils eine 'Funktionseinheit' dargestellt ist. Der fertige Kabelbaum besteht also aus allen Kabeln aller 4 Skizzen. Kein Kabel ist doppelt eingezeichnet.

Alle Steckverbindungen am vorderen Ende befinden sich dann in der Lampe (oder in einem besonderen 'Kontaktkasten', wer will). Die Steckverbindungen am unteren Ende ('1') Müssen zumindest gegen Spritzwasser geschützt werden und hinter dem abschliessbaren Seitendeckel passen (sonst Diebstahlgefahr !).

[Steck- und Lötverbindungen](#) sind folgendermaßen dargestellt:



C:\Daten\WINWORD\XT500\Bild1.gif

Es empfiehlt sich, das von der Stromquelle kommende Kabelende immer mit einer Buchse, das zum Verbraucher gehende Kabel mit einem Stecker zu versehen. Sinn: wenn sich die Verbindung lösen sollte, dann gibt es keinen Kurzschluss.

Zu den Steckverbindungen in der Lampe gibt es 2 Möglichkeiten: entweder man möchte die vorhandenen Mehrfachsteckverbindungen zwischen den Lenkerschaltern, Zündschloß und Kabelbaum beibehalten, oder man macht überall neue Einzelsteckverbindungen. Die vorhandenen Mehrfachstecker haben den Vorteil, daß die Verwechslungsgefahr nicht so groß ist, da es meist nur eine Möglichkeit gibt; der Nachteil ist, daß man so einige überflüssige Verbindungen beibehält. Macht man es so, dann kneift man die jeweiligen Stecker/Buchsen vom Kabelbaum ab und verlötet deren Kabelenden mit den passenden Kabeln aus dem Kabelbaum.

Die andere Möglichkeit ist, alle Steckverbindungen als Einzelsteckverbindungen neu zu legen; dann kann man die alten Mehrfachstecker/-buchsen am alten Kabelbaum dranlassen, der fliegt sowieso komplett raus. Man kneift dann von allen sonstigen Kabelsträngen, die in die Lampe kommen, die Mehrfachstecker ab, also vom Zündschloß, den Lenkerschaltern und den Instrumenten. Die Farben der Kabel, die dann mit dem neuen Kabelbaum verschaltet werden Müssen, sind in den 4 Teilskizzen des neuen Schaltplans angegeben. Die jetzt überflüssigen gut isolieren.

Zum Zusammenstellen des neuen Kabelbaums ist es eine gute Sache, einen großen Tisch zu haben. Darauf legt man dann die einzelnen Kabel in der passenden Länge und klebt sie mit Tesa auf die Platte oder man sticht sogar einfach mit ein paar dünnen Nägeln/Stecknadeln einen "Parcours" (etwa in der Form des Kabelbaums, wie er mal aussehen soll) aus und zwischen diesen "Toren" legt man die Kabel durch.

Man sollte alle Lötarbeiten in diesem Stadium durchführen; wenn der Kabelbaum nämlich schon an der Maschine ist, ist's erstens schlechter zu arbeiten und zweitens besteht die Gefahr, daß man eventuell Stecker anlötet, die man nachher nicht mehr durch irgendwelche Löcher kriegt oder daß man sonstwie die Demontierbarkeit von Teilen beeinträchtigt.

Noch ein Tip: zur optimalen Sicherheit und zur Beruhigung im Urlaub kann man noch ein "Ersatzkabel" in den Kabelbaum einbauen, was bei Bedarf angeschlossen wird und bis dahin funktionslos bleibt.

Die zahlreichen Masseverbindungen aus der Lampe legt man am besten über ein dickes Kabel mit angelöteter Schrauböse an eine Schraube am Rahmen (!), z.B. an der Tankbefestigung. An der Gabel ist nicht so gut, da dann durch die Lenkkopflager ein Strom fließt. Das kann diese zerstören.

6.2. Abkürzungen

Komponenten

Lima = Lichtmaschine	Batt = Batterie
Hkb = Hauptkabelbaum	Kill = Killschalter (rechts)
HI/LO = Abblendschalter	FBrI = Fussbremslichtschalter
B1 v-1 = Blinker vorn links	Glr = Gleichrichter
Blgeb = Blinkgeber	Zschl = Zündschloß
HBrI = Handbremslichtkontakt	ON/OFF = Licht an/aus
Dzm = Drehzahlmesser	Leerkontr = Geber für Leerlauf (Getriebe)

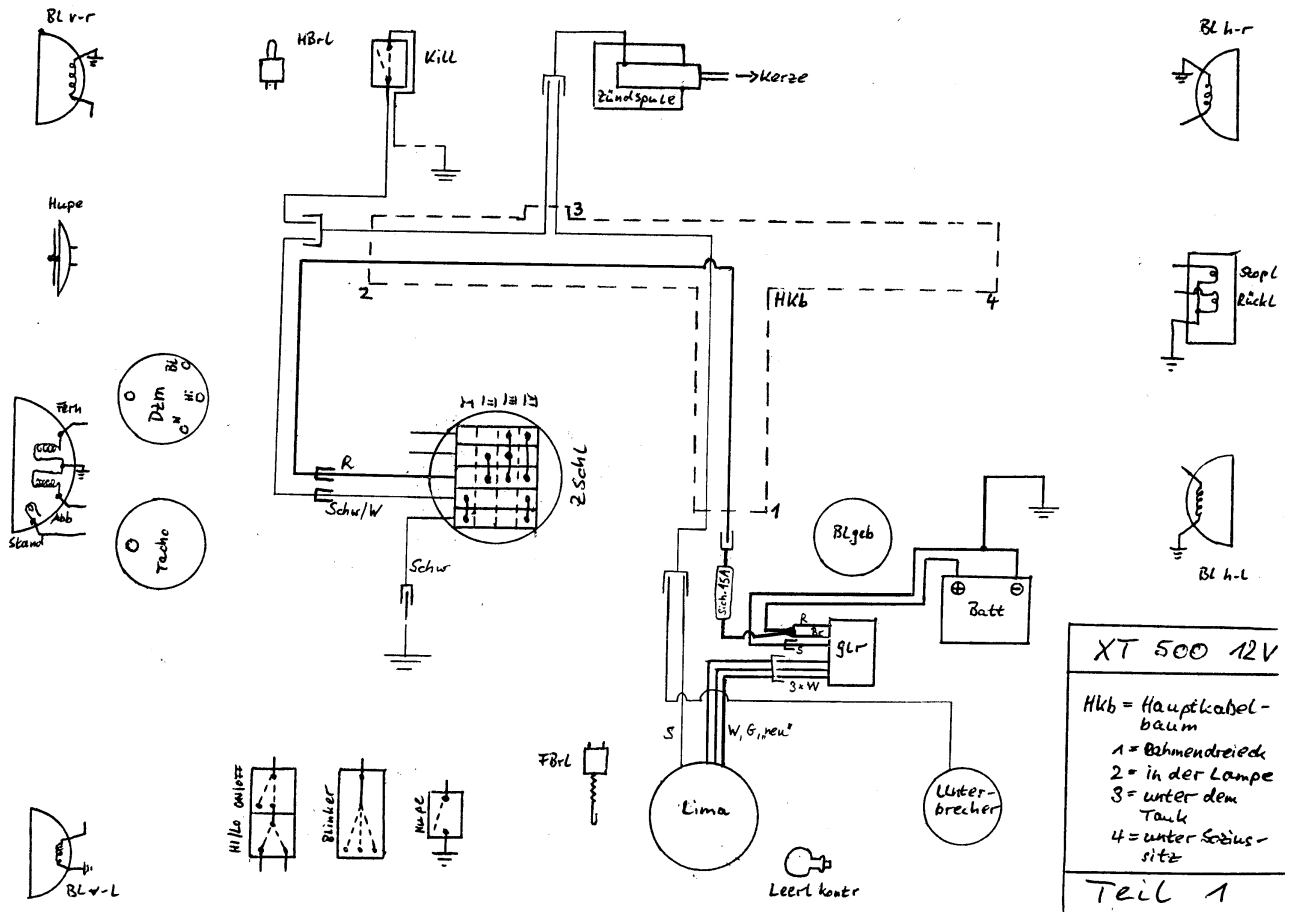
in den Instrumenten:

Bel = Beleuchtung	N = Leerlaufkontrolleuchte
Hi = Fernlicht-Kontrolleuchte	Bl = Blinkerkontrolleuchte

Farben:

W = weiß	Schw/W = schwarzweiß
Ge = gelb	Br = braun
R = rot	Db = dunkelbraun
S = schwarz Dg = dunkelgrün	Br/W = braun-weiss
Hbl = hellblau Gehör = gelb-grün	

6.3. Teil 1



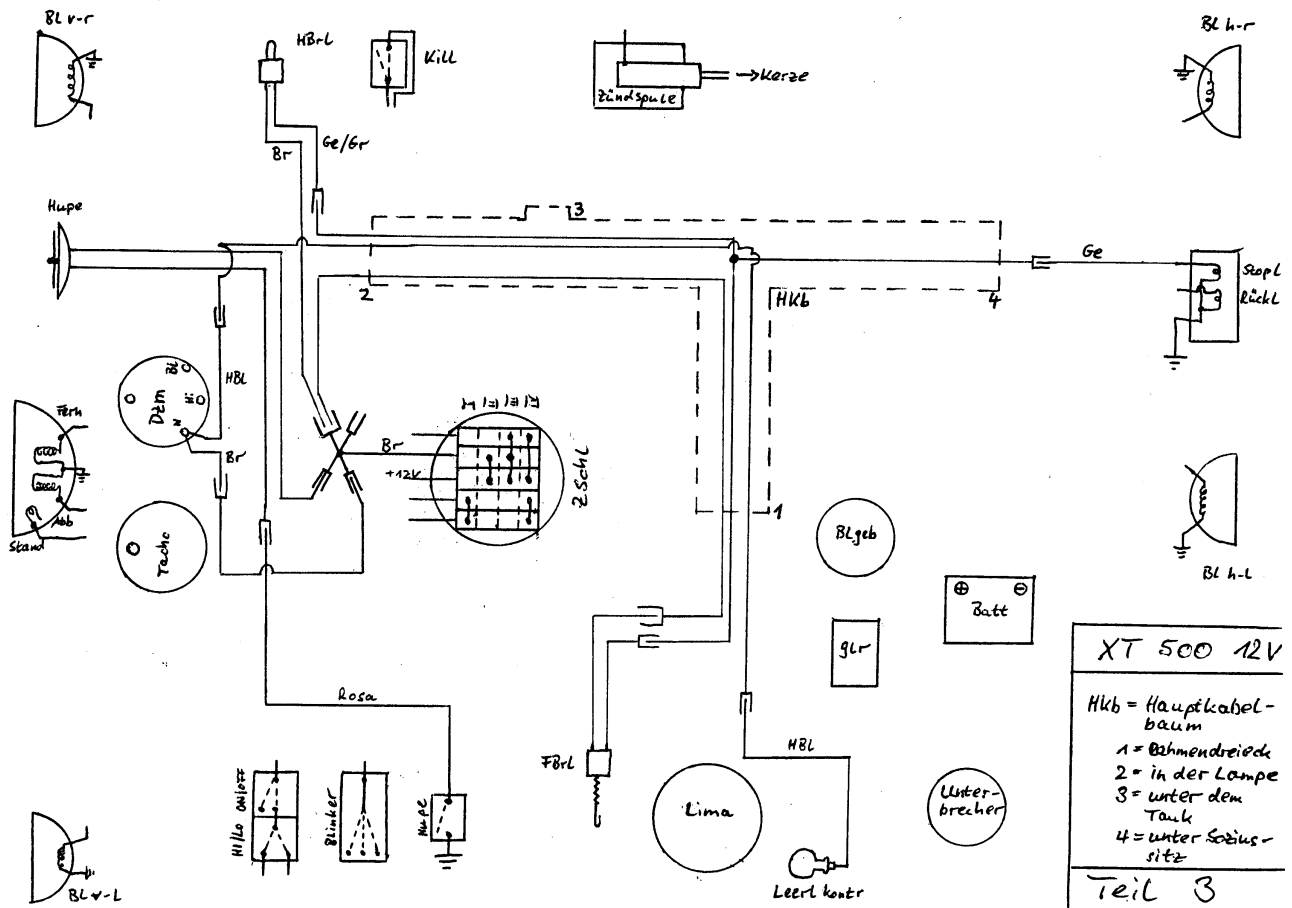
C:\Daten\WINWORD\XT500,Bild13.gif

Dieser Teil zeigt den Stromkreis von der Lima (3 x Wechselstrom) über den Gleichrichter/Regler in die Batterie und die Hauptleitung 12 V (+) zum Zündschloß. Weiterhin ist der Zündungsstromkreis (schwarze Kabel) eingezeichnet, hier wird nichts geändert, er wird eben nur neu verlegt.

Bei den 3 weißen Kabeln von der Lima zum Gleichrichter ist es egal, wie sie mit den 3 weißen am Gleichrichter/Regler verbunden werden. Am besten verwendet man als Steckverbindung einen 3-fach-Stecker. In den Kabelstrang von der Lima nach oben wird noch das schwarze Kabel vom Zündanker sowie das hellblaue von der Leerlaufkontrolle am Getriebe (s. Teil 3) einbezogen. Dieser Kabelstrang sollte etwa bis in die Höhe der Batterie reichen. Befestigung am Motor wie vorher: 1 Klemme in der Nähe des Schalthebels.

Das rote und braune Kabel aus dem Gleichrichter werden in einer Steckerbuchse zusammengelötet, das schwarze an einen Stecker. Der Kabelstrang zur Batterie, ins Netz und an Masse hat die entsprechenden 'Gegenstücke' und 2 Schraubösen für die Batterie, eine 3. für den Massekontakt am Rahmen unter der Sitzbank. Dazu gehört auch noch die Sicherungsdose. Hinter ihr geht's in den Hauptkabelstrang.

6.5. Teil 3



C:\Daten\WINWORD\XT500\Bild15.gif

Hier sind die Leitungen zu den anderen, bei Fahrbetrieb (Zündschloßstellung 1) immer in Bereitschaft befindlichen Verbrauchern (Bremslicht, Hupe, Leerlaufkontrolleuchte) eingezeichnet. Alle hängen am gleichen Ausgang wie der Blinkerkreis.

noch den passenden Birnenstecker mit abknöpfen und anstelle des serienmäßigen montieren. Der Clou: in diesen Reflektor passen jetzt 6V/45W-Birnen, also die normalen Biluxbirnen. Der Lichtkegel des Abblendlichtes wird viel breiter und man hat eben 10 Watt mehr auf der Straße. Also immerhin etwas. Aber halt noch lang kein H4-Licht ...!



C:\Daten\WINWORD\XT500\Bild2.gif



Diese Seite und auch diese Werkzeugbox sind ein billiges Plagiat von [XTOMs](#) entsprechender Seite.

Hoffentlich krieg' ich kein Copyright-Problem..

Die Werkzeugbox besteht aus einer Edelstahl-Spaghettidose, die es in Edelküchen-Läden gibt

(Nein, ich bin nicht reich und kaufe auch nicht ständig in solchen Läden. Habe ich zufällig gesehen).

Sie war leider nicht ganz billig, so ca. € 15,-.

Wasserdicht gemacht habe ich sie mit einer Dichtung aus Silicon aus der Spritze.

Da das Silicon beim Zuschrauben des Deckels immer kaputt ging, habe ich das Gewinde entfernt; der Deckel wird jetzt von den beiden Kistenverschlüssen gehalten, die ihn fest zuziehen.

Klicken zum Vergrößern



Werkzeugbox demontiert



Fertig!



Hier kann man das Gummilager sehen



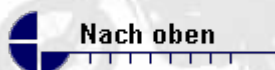
Ansicht von rechts

Der Halter besteht aus zwei Rohrschellen und U-Profil-Aluhaltern, die es im Baumarkt gibt.

Die Aluteile soll man eigentlich als Haken an die Wand schrauben, ich habe sie passend zurecht gesägt und mit einem Blech verbunden, damit sie sich nicht verdrehen (Der U-förmige Halter besteht aus zwei Teilen).

Der Halter wird an der oberen, vorderen Motorhalterung montiert. Auf die Oberkante des Motorschutzblechs habe ich eine Gummilage geschraubt, an der sich der Halter abstützt. Durch das U-Profil des Halters ist der serienmäßige Haltebolzen zu kurz und muss ersetzt werden.

Beim Ölwechsel kann man den Halter lösen, die Box nach oben schwenken, leicht



festziehen - schon sitzt sie nicht im Weg.

Erfahrungen

02.06.03

Die Box hat jetzt einen Urlaub auf den Rüttelstraßen Ostdeutschlands, Polens und Tschechiens hinter sich. Die beiden Schrauben, die die großen Schellen mit dem Haltebügel verbinden, haben sich gelockert - also gut sichern!

Das Gummi sieht - wohl durch die Hitze des Motors - schon ziemlich porös aus. Vielleicht wäre ein Scheuerschutz aus härterem Plastikmaterial besser.

19.08.03

Nach ca. 5000 km ist eine der beiden Schlauchschellen gebrochen. Ich habe sie erst einmal nur ausgetauscht und die neue nicht mehr ganz so fest angezogen, um sie nicht so unter Spannung zu setzen.

Mal sehen, ob es so geht, oder ob man die Halterung doch verstärken muss.

07.01.05

Bis jetzt hält es!

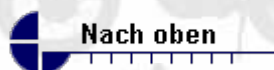
Das Gummilager am Motorschutz hat sich als überflüssig erwiesen. Ich war der Überzeugung, dass sich die Box beim Fahren herunterschütteln würde, bis sie auf dem Motorschutz aufliegt. Das tut sie aber nicht.



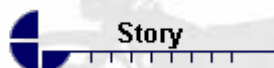
Dies ist eine Dokumentation der Änderungen, die im Verlauf der letzten fünfundzwanzig Jahre an meiner XT gemacht wurden.








Home



Nach oben



Story

	So hat sie wohl mal ausgesehen, als der erste Besitzer sie 1980 aus dem Laden geholt hat.
	So habe ich sie 1981 kennen gelernt und 1986 auch gekauft: Schwarzgrüne Lackierung, technisch völlig original. Später bekam sie einen Fettkettenkasten .
	Mit Sebring-Auspuff , SR-Vergaser , Ölkühler , verchromten Rückspiegeln und Riesen- Topcase .
	In den neunziger Jahren: Kunststoffkotflügel vorn und hinten, Koni-Stoßdämpfer, 12V-Umbau , Direktschmierung , Ochsenaugenblinker , Eigenbau-Gepäckträger, Sebring-Auspuff , 600er EGU-Motor
	März 2004:

600er Miles-Motor mit 48 PS	White-Power-Vordergabel	22 Ltr-Reinschlüssel-Tank
Pulverbeschichteter Rahmen	Verstärkte Kette	Kastenschwinge
Progressive Suspension-Stoßdämpfer	Hinterrad	Supertrapp-Auspuff
Fahrradtacho	Elektronische Instrumente	12V-Steckdose
Edelstahlspeichen	Werkzeugbox vor dem Motor	Nology-Zündkabel

12V-Umbau

Die originale 6V-Anlage der XT ist meiner Ansicht nach schlicht unbrauchbar und gefährlich. Wer nicht unbedingt Wert auf den Originalzustand legt, sollte unbedingt umbauen. Mittlerweile gibt es ja auch 35W-Halogenlampen, die nicht ständig die Batterie leer saugen. Die gibt es zwar auch für 6V, aber dann hat man immer noch keine brauchbaren Blinker, und unterwegs sind 6V-Halolampen nirgendwo zu bekommen.

Tipps und Schaltpläne zum 12V-Umbau gibt es in der [Bastelecke](#) und der [Technik-Datenbank](#).



Direktschmierung

Die bekannte Doppelte Direktschmierung habe ich noch bei Wunderlich erstanden; bei [Kedo](#) bekommt sie unter der Bestellnr. 92001 für € 39,90.

Über Sinn und Unsinn dieser Einrichtung ist in den Foren sehr viel diskutiert worden. Ob sie bei mir eine positive Auswirkung hatte, ist schwer zu beurteilen. Jedenfalls ist sie nicht zu teuer, sieht gut aus, macht keinen Ärger und beruhigt. Ich würde sie jedenfalls anbauen, wenn ich sie nicht hätte.



EGU-Motor

Ich beschränke mich hier auf einige wenige, durch Zeugen belegbare Tatsachen:

Als der Motor geliefert wurde, war die Zündung falsch zusammengesetzt und zündete im Auslasstakt.

Mit der von EGU gelieferten Bedüsung lief die Maschine sehr schlecht.

Nach weniger als zweitausend Kilometern trat ein Pleuellagerschaden auf.

Nach der Reparatur trat wiederum nach weniger als zweitausend Kilometern ein Lagerschaden auf.

Danach habe ich den Motor ausrangiert. Wer mehr Informationen möchte, kann mir ja eine [Mail schicken](#).

Für Herrn Egetmayr: Ich habe eine Rechtsschutzversicherung, und meine Kusine ist Anwältin! Alle von mir gemachten Aussagen können von Zeugen beeidet werden.



Fettkettenkasten

Wenn ich irgendetwas am Motorradfahren hasse, dann ist es die Kettenpflege; eine lästige und dreckige Arbeit, immer verbunden mit der Angst, bei schlampiger Arbeit die Kette oder noch viel mehr (Getriebelager oder den ganzen Motor bei Kettenriss) zu ruinieren. Besondere ärgert mich dabei der Gedanke, dass es ja nicht wirklich nötig wäre, wenn die sonst doch recht innovativen Motorradhersteller da mal tätig werden würden (Zahnriemen, geschlossener Kasten, serienmäßiger Kettenöler...).

Darum montierte ich an meiner [ersten XT](#) einen Becker-Fettkettenkasten; Friedrich, dem meine jetzige XT damals gehörte, machte das gleiche. Die Montage war ziemlich aufwändig, unter anderem mussten an der Schwinge die Halterungen für den Kettenschutz und der Kettenspanner entfernt werden. Außerdem musste am Kettenkasten oder am Hinterrad etwas abgedreht werden. Genau weis ich das nicht mehr, das war 1882 oder 83. Da aber solche Kettenkästen bei ebay für die XT angeboten werden, schreibe ich das hier trotzdem.

Der Fettkettenkasten war leider ein Reinflall.

Die Kette längte sich genauso schnell wie vorher, die Gummischläuche scheuerten sich durch. Das hängt wahrscheinlich mit den (relativ) langen Federwegen zusammen und damit, dass der Kettenspanner demontiert werden musste.

Irgendwann fiel dann der ganze Kasten auseinander, ich kann mich leider an die Details nicht mehr erinnern. Jedenfalls brauchte ich eine neue Schwinge, weil ja die Halterungen für den Kettenspanner weg waren.



Kunststoffkotflügel

Ich hatte vorne und hinten einen Acerbis-Kotflügel montiert. Der Vordere saß wie bei einer Straßenmaschine direkt über dem Rad.

Ich fand diese weit über dem Vorderrad flatternden Endurokotflügel eigentlich immer unschön und wollte die Optik verändern. Die alten Scrambler hatten ja auch so ausgesehen, und im Schlamm wühlen wollte ich sowieso nicht - und nur dafür braucht man hochgesetzte Kotflügel. Außerdem erhoffte ich mir eine besser Schutzwirkung gegen Dreck und eine verbesserte Kühlung, da der Motor besser im Luftstrom lag.

Eine deutlich spürbare Veränderung war allerdings weder in der einen noch in der anderen Richtung auszumachen. Die Optik ist halt Geschmacksache; damals gefiel er mir gut, heute würde ich ihn nicht wieder anbauen.

Später habe ich ihn durch einen Aluminiumkotflügel ersetzt.

Alukotflügel für 21"-Räder gibt es bei:

Southern Division
Blutenburgstr. 75
80634 München
(089) 13 44 52

An der neuen Vorderradgabel ließ er sich nicht mehr so ohne weiteres befestigen, Miles baute wieder einen Enduro-Kotflügel dran. Den habe ich wieder gegen den aus Aluminium ersetzt.

Den hinteren Kunststoffkotflügel (auch von Acerbis) montierte ich, um die Optik zu verändern, das Gewicht zu verringern und um problemlos ein kleineres Rücklicht montieren zu können - für den Originalkotflügel hätte man erst einen Halter basteln müssen.

Dummerweise nahm ich an, bei einem Kunststoffkotflügel auf eine Gummilagerung des Kotflügels verzichten zu können - ein Irrtum, den ich mit diversen zerstörten Rücklicht-Soffiten bezahlte.

Als Miles mir einen Undercover-Auspuff anbot, bei dem der Schalldämpfer praktisch den vorderen Teil des Kotflügels ersetzte und die Abgasrohre hinten unter dem Ende des (Original-)Kotflügels herauskamen, musste das Kunststoffteil wieder dem metallenen Original weichen. Ich habe ihm auch keine Träne nachgeweint.

Den ziemlich heruntergekommenen Originalkotflügel brachte ich zu einer Lackiererei. Das war aber nicht so schlau, denn für die Neulackierung bezahlte ich soviel Geld, dass es fast für einen neuen Kotflügel gereicht hätte. Fazit: Selber machen oder neu kaufen.



Ochsenaugen-Blinker

Die Ochsenaugen habe ich damals in erster Linie montiert, um Strom zu sparen. Es muss ja nur noch eine 21W-Lampe betrieben werden statt zwei. Außerdem hatte man so die Möglichkeit, die hässlichen und schweren Lampenhalter vorne und hinten los zu werden.

Um die Leitungen durch den Lenker zu bekommen habe ich zwischen den Lenkerklemmen zwei kleine Löcher gebohrt, da der Lenker dort statisch wenig beansprucht wird. Der linke Blinker wollte sich nicht richtig festklemmen, dort habe ich ganz außen am Lenker auch ein Loch gebohrt und Gewinde geschnitten. Eine kleine Klemmschraube sorgt jetzt für festen Halt des Blinkers.

Eine Eintragung der Blinker war beim TÜV Nienburg problemlos möglich, ist allerdings abhängig vom Baujahr. Wenn ich mich richtig erinnere, dann geht es nur bis Baujahr 83.

Die Blinkergläser müssen Prüfzeichen haben, es sind auch ungeprüfte Billigmodelle im Handel, die werden nicht eingetragen.

Gekauft habe ich sie bei Detlef Louis.

Die Blinker sind sehr solide, ich habe nur einmal ein Glas erneuern müssen.

Ochsenaugen ohne Blinker hinten würde ich heute nicht mehr montieren, da sie von hinten nicht gut zu sehen sind, wir mir meine Freunde schon öfter sagten. Tagsüber halte ich daher öfter sicherheitshalber noch kurz den Arm raus.

Aber einfach zusätzliche Blinker kann man ja auch nicht montieren, dann muss man wieder zum Eintragen, und das nervt und kostet Geld. Also bleibt es erst Mal so.



Ölkühler

Damals war ich viel auf der Autobahn unterwegs, da ich in Hamburg wohnte und meine Freundin in Hildesheim. Und das zeitweise mit dem Nebenluft ziehenden [SR-Vergaser](#). Darum montierte ich damals einen Ölkühler, von dem ich mich aber später wieder trennte. Eine serienmäßige, richtig eingestellte XT braucht in unseren Breiten keinen Ölkühler.



Sebring-Auspuff:

Habe ich damals gebraucht gekauft. Er ist im Gegensatz zum Original ausgesprochen korrosionsfest und langlebig. Einige Leute berichten von Leistungsverlust, das kann ich eigentlich nicht bestätigen.

Ein Ärgernis ist die Schelle, die den Auspuff hinten hält. Es ist praktisch unmöglich, sie verspannungsfrei zu montieren, und darum bricht sie immer wieder mal. Wenn man das über einen längeren Zeitraum nicht bemerkt (der Auspuff hält sich auch so), dann kann sich der ganze Auspuff kaputt vibrieren. Mir ist dann auf der Autobahn der ganze Topf davongeflogen...

Ein weiteres Problem ist die Flöte, die hinten im Auspuff steckt und nur mit einer kleinen Blechschraube gesichert ist. Offensichtlich geht der Hersteller davon aus, das man dieses Ding sowieso nur alle zwei Jahre für den TÜV montiert.

Mir war die XT aber offen zu laut, und so habe ich die blöde Flöte zweimal verloren. Beim ersten Mal auf der Autobahn, da musste ich eine neue kaufen; beim zweiten Mal habe ich sie in der nächsten Autowerkstatt anschweißen lassen - ich war auf Urlaubstour und hatte keine passende Schraube dabei, wer fährt schon Blechschrauben spazieren.

Das hört sich jetzt nach viel Gemecker an, aber ich hatte den Auspuff ja auch sehr lange und war unter dem Strich eigentlich sehr zufrieden damit. Als sich der alte auf der Autobahn zerlegt hatte, habe ich mir das gleiche Modell wieder gekauft.

Den Sebring bekommst Du z. B. bei [Kedo](#) Bestellnr. 90002 für € 279,- (Katalog 2004)



SR-Vergaser:

Den hatte mir auch jemand gebraucht aufgeschwatzt mit der Behauptung, sie würde damit im unteren Drehzahlbereich besser ziehen.

Nicht gesagt hatte er mir, dass die SR einen Unterdruck-Benzinhahn hat und man dessen Anschluss am Vergaser verschließen muss, damit keine Nebenluft gezogen wird. So wunderte ich mich über einen ständig zu heißen Motor, bis ich den Vergaser entnervt wieder demontierte.

Irgendwelche Verbesserungen konnte ich nicht feststellen, ein holländischer SR/XT-Freak empfiehlt sogar, die SR auf den XT-Vergaser umzurüsten. Ich würde heutzutage den Mikuni TM-Vergaser empfehlen.



Topcase

In einem Topcase kann man Regenklamotten und Werkzeug ständig spazieren fahren. Ich empfinde es als dermaßen praktisch, dass ich eigentlich nie ohne so ein Ding unterwegs bin.

Der Riesenkasten, den ich damals spazieren fuhr, stammte aus dem Fotohandel, war aus dünnem, alubeschichtetem Sperrholz und eigentlich viel zu schwer. Aber er war billig, und ich hatte wenig Geld. Die Fahreigenschaften wurden durch das Monstrum aber nicht so deutlich schlechter, wie man eigentlich meinen sollte.

Diverse Jahre benutzte ich einen Krauser-Seitenkoffer, den ich auf dem Flohmarkt erstanden habe. Abnehmbar, ziemlich wasserdicht und ausgesprochen praktisch - aber ziemlich hässlich.

Seit August 2005 habe ich ein Hepco & Becker Alutopcase.



Miles-Motor

Der Zylinder hat eine Zugentlastung, die verhindert, dass er trotz 600ccm und erhöhter Verdichtung abreißt. Größere Ventile, Mikuni TM 40-Vergaser und eine

modifizierte Supertrapp-Anlage bringen 48 PS und ein maximales Drehmoment von ca. 50 Nm.

Wie lange so etwas hält?

Miles gibt ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung - das fand ich schon mal gut.

Bis jetzt (Stand Juni 2009) läuft er jedenfalls noch, im Gegensatz zu dem 600er [EGU-Motor](#) - der ist mir zweimal nach ca. 1800 Kilometern verreckt - Pleuellager kaputt. Ursache war wohl vor allem ein zu schwerer Kolben. Der von Miles verwendete Kolben ist nicht schwerer als das Original, das größere Ventil auch nicht. Außerdem brachte der [EGU-Motor](#) kaum Leistungszuwachs - aber diesmal... der Motor macht soviel Spaß, dass mir beim Fahren vom Grinsen irgendwann das Gesicht weh tut!

Jede Menge Dampf im unteren Drehzahlbereich, schöner Sound. Endlich entspannt mit zweieinhalbtausend Touren durch den Ort zockeln, ohne dass die Karre anfängt zu ruckeln und zu bocken. Und wenn man dann am Gas dreht... das dumpfe Blubbern wird zum lauten Röhren, und was dann so an Leistung kommt - wow!

Wenn er jetzt auseinanderfiel würde ich jedenfalls ohne zu Zögern sagen: Hat sich gelohnt.

Nachteile: Man muss Superplus fahren. Das und der offenen Luftfilter disqualifizieren die umgebaute Maschine für Wüstentouren und sonstige Expeditionen. Aber da gibt es ja noch den 535 Umbau von Miles...



White-Power-Vordergabel

Die Vordergabel ist von White Power, gekürzt, um die Fahrwerksgeometrie nicht zu verändern. Eingebaut hat sie [Miles-Motors](#). Als Lenkkopflager wurden Kegelrollenlager vom [Emil Schwarz](#) verwendet.

Sie hat mich auf meiner ersten Tour mit ihr im Elbsandsteingebirge südlich von Dresden doch ein wenig verwirrt. Man sieht lauter Schlaglöcher und Buckel unter sich vorbeiziehen, merkt aber praktisch nichts davon... gerade soviel, dass man die Straße noch fühlt.

Die KTM-Vorderradbremse ist fürs Gelände gedacht - man kann sie sehr feinfühlig dosieren, fürs brutale Verzögern braucht man ein bisschen Kraft. Wenn man eine XT-Trommel gewöhnt ist, dann macht das keine Probleme - ist auch nett, wenn das Rumreißen am Bremshebel jetzt mit spürbarer Verzögerung belohnt wird.

Ein Nachteil des Umbaus war, dass der hübsche alte Tacho mangels Tachuantrieb nicht mehr arbeitete.

Der Spaß war nicht ganz billig, aber es hat sich gelohnt. Die Gabel ist ganz große Klasse, und ohne die Scheibenbremse hätte ich mich mit [neuen Motor](#) wahrscheinlich mittlerweile umgebracht.

Ein Ärgernis sind die von KTM unterdimensionierten Vorderradlager, die schon zweimal nach wenigen tausend Kilometern den Geist aufgegeben haben.



Supertrapp-Auspuff

Der Supertrapp gehörte zum Tuning-Kit von Miles. Er ist klein, leicht, klingt gut

und rostet nicht. Mehr kann man von einem Auspuff eigentlich nicht erwarten. Allerdings ist es wohl nicht so ganz einfach, die Dinger eingetragen zu kriegen.



Progressive Suspension-Stoßdämpfer

Die Stoßdämpfer habe ich auch von Miles. Eigentlich sind sie für Harleys gedacht. Ich kann eigentlich wenig über sie sagen. Jedenfalls liegt die XT mit dem jetzigen Fahrwerk wunderbar. Kein Wackeln, kein Eiern, einfach Super.



Hinterrad

Das Hinterrad stammt aus einer SR. Die Speichen sind aus Edelstahl, die Felge hat eine schmutzabweisende Beschichtung - echt super! Die gern verschleißende Kettenradaufnahme hat ein Nadellager bekommen. Alles teuer, alles große Klasse!

Die - durchaus wahren - Geschichten von brechenden Edelstahlspeichen kommen übrigens laut Aussage von Meister Miles daher, dass oft Speichen verbaut werden, die nicht exakt in die Aufnahmen der Felge passen. Die sind dann natürlich verspannt und geben leicht ihren Geist auf.



Elektronische Instrumente

Ein Nachteil der neuen Gabel war, dass der hübsche alte Tacho mangels Tachuantrieb nicht mehr arbeitete. Darum habe ich ein komplett neues Cockpit mit elektronischem Tacho und Drehzahlmesser und einem Voltmeter gemacht.

Die Instrumente sind von Louis, der Halter ist Eigenbau.

So richtig begeistert bin ich von ihnen nicht. Der Drehzahlmesser und der Tacho sind nicht stark genug gedämpft für einen Einzylinder (trotz aufwändiger Aufhängung).

Beim Tacho muss man den Sensor so einbauen, dass er senkrecht zu der Bewegungsrichtung des Magneten steht. Da das in der Einbauanleitung nicht exakt beschrieben war, habe ich viel Zeit mit experimentieren zugebracht und den Tacho sogar als defekt zurückgegeben. Als er vom Werk zurückkam, hatte ich die Einbauanleitung verbummelt. Auf der Louis-Website fand ich eine neue (guter Service!!), auf der die Einbaulage des Sensors besser beschrieben wurde; aber er geht immer noch nicht richtig.

Das Voltmeter ist nett. Bei der schwachen Lichtanlage kann ich z. B. erkennen, ob das Bremslicht geht, weil beim Bremsen die Spannung deutlich heruntergeht. Man kann auch deutlich erkennen, wenn der Batterie die Puste ausgeht.



Reinschlüssel-Tank

Optisch stellt der Originaltank für mich eigentlich das Optimum dar, aber etwas längere Touren damit zu fahren ist einfach ätzend, vor allem wenn man kleine Straßen und einsame Gegenden bevorzugt. Die unglaublich hässlichen Plastiktanks von Acerbis u. ä. kamen für mich nicht in Frage. Eigentlich hätte ich gern einen 17 Liter-Tank gehabt, aber die erhältlichen mochte ich auch nicht leiden. Also wurde es ein 22-Liter-Tank von Reinschlüssel, erstanden bei Wunderlich. Der Tank war unbehandelt, die Oberfläche hatte zum Teil tiefe Kratzer. Wenn man ihn lackieren will ist das schnell zugespachtelt; wenn man aber eine polierte Metalloberfläche haben will bedeutet das viele Stunden Schleifarbeit (Danke, Stefan und Elke, dass ich das nicht alleine machen musste!). Da merkt man, warum ein montagefertiger Tank noch viel teurer ist.

Ich wunderte mich über die sehr schwächlich wirkenden vorderen Halterungen, die dann auch

nach kurzer Zeit ausgerissen. Ich legte dann zurechtgeschnittene Stücke aus einer Isomatte zwischen Tank und Rahmenrohr. Bei einem Anruf bei Reinschlüssel erfuhr ich, das so eine Unterlage auch vorgesehen ist. Es war aber halt keine dabei, es gab keine Montageanleitung und auch im Katalog war nichts davon erwähnt.

Das hat mich schon geärgert, für soviel Geld hatte ich eigentlich ein ausgereiftes Produkt erwartet. Aber bei den Kleinserien-Teilen aus dem Zubehörhandel ist immer mitdenken und basteln angesagt.

Im Übrigen gibt es an dem Tank nichts zu meckern, er ist sehr solide gefertigt und passgenau - sein Handwerk verstand der alte Herr Reinschlüssel offensichtlich (Die heutige Firma Reinschlüssel wird vom Sohn geführt und bietet diese Tanks meines Wissens nicht mehr an; eine Anfrage von mir wegen eines undichten Benzinahns wurde nicht beantwortet).

Bereut habe ich den Kauf daher trotz des besagten Ärgers nicht.

Die Reserve ist übrigens trotz zweier Benzinähne und des großen Tankvolumens sehr klein, also immer rechtzeitig tanken!



Pulverbeschichteter Rahmen

Ich habe den Rahmen und ein paar Anbauteile pulverbeschichten lassen. Ich habe es bisher nicht bereut, die Beschichtung hält sehr gut. Wie ich in den Foren so hörte, ist die Qualität der Beschichtung aber nicht immer gleich, also am besten vorher Referenzen einholen, bevor man das gute Stück einem Betrieb anvertraut.



Verstärkte Kette

Die habe ich auch bei Wunderlich erstanden, gibt es inzwischen aber auch bei [Kedo](#): Bestell-Nr. 90112, € 99,90

Eine dickere Kette hat natürlich einen Nachteil: Sie frisst Leistung; gerade wenn sie schlecht gepflegt wird, sind ganz schnell ein paar PS weg. An einer 27 PS-XT würde ich sie nicht montieren.

Wenn man wie ich die Kettenpflege hasst wie der Teufel das Weihwasser ist sie sonst aber eine tolle Sache. Kettenspannen entfällt fast vollständig, zusammen mit [Kettenöler](#) hoffe ich jetzt, mich wartungsmäßig dem Kardanantrieb zu nähern. Die Lebensdauer des Kettensatzes scheint gegen unendlich zu gehen.



Kastenschwinge

Die verchromte Kastenschwinge ist auch von Wunderlich, man bekommt sie jetzt auch bei [Kedo](#) Bestell-Nr. 23039, € 350,00

Nach Meinung des Tuning-Gurus von Miles-Motors reicht die Originalschwinge völlig aus, wenn sie spielfrei gelagert wird, er verbaute ja auch an der 700er mit 60 PS nichts anderes. Meine alte Originalschwinge war dann jedenfalls nicht mehr vernünftig gelagert, nach dem Umbau lag sie deutlich besser. In der Mailingliste war mal zu lesen, dass die Lager ganz pfuschig eingebaut seien und nach kurzer Zeit weggammeln. Im Sommer 2006 musste ich auch die Lager tauschen. Sonderlich gut geschützt sind sie jedenfalls nicht montiert, aber bei mir haben sie trotzdem acht oder neun Jahre gehalten.

Ärgerlich ist ein Herstellungsfehler: Die Bohrungen für die Sicherungssplinte sind so weit außen auf der Achse, dass wenigstens eine davon außerhalb der Kronenmutter liegt. So was muss doch wirklich nicht sein....



Fahrradtacho

So ein Fahrradacho ist sehr praktisch. Er ist genauer als das mechanische Ding, zeigt Uhrzeit, gefahrene Zeit, gefahrene Strecke, Durchschnitts- und maximale Geschwindigkeit an.

Da ich den Tageskilometerzähler des Tachos als Tankuhr-Ersatz benutze, habe ich dadurch wieder einen benutzbaren Tageskilometerzähler.

Die Sigma-Tachos messen bis 300 km/h, das reicht für eine XT meistens :-), und teuer sind sie auch nicht.

Als ich auf der ersten Tour mit Fahrradacho meinen drei Freunden Abends die gefahrene Strecke und den Durchschnitt verkündete, hörte ich von allen: "Wer will denn das wissen?" Inzwischen haben sie alle einen...



Nology-Zündkabel

Das [Nology-Zündkabel](#) habe ich im April 2004 montiert. Die Maschine springt damit deutlich besser an. Bis jetzt war es mir nie gelungen, den kalten Miles-Motor mit dem ersten Kick zum Leben zu erwecken, zwei hatte ich immer mindestens gebraucht. Jetzt geht es! Bei warmem Motor musste ich bisher öfter die Leerlaufschraube ein bisschen eindrehen, damit die Maschine ansprang. Jetzt reicht oft ein lässiger, beiläufiger Kick, und der Motor läuft.



[12V-Steckdose](#)

Die Steckdose benutze ich weniger zum Betreiben externer Geräte, sondern um die Batterie fit zu halten. In der Garage schließe ich über die Steckdose immer ein Ladegerät an, das nachts schaltuhrgesteuert immer ein bisschen Strom in die Batterie pumpt.



Wenn jetzt jemand wegen der vielen [Kedo](#)-Links hier meint, ich würde Werbung für die machen: Stimmt!

Kedo engagiert sich zur Zeit am meisten für unsere SRs und XTs, was die Ersatzteil- und Zubehörversorgung angeht, und die Leute dort sind sehr nett und machen einen kompetenten Eindruck. Die sollten wir uns warm halten!