

[Home](#)

Stand: 01/

Sämtliche Angaben ohne Gewähr! (Wer selbst schraubt - ist auch selbst schuld...)  
 Jede Menge ausführliche und umfangreiche Tipps, Wartungsdaten und Erläuterungen findet ihr auf [www.xt600.de](http://www.xt600.de)  
 Nachstehend sind lediglich eigene Erfahrungen zur XT600 wiedergegeben.  
 Nicht mehr aktualisierte [TT-Tipps](#)

[Hallgeber](#)  
[Klackern](#)  
[Lenkopyflager](#)  
[Lichtmaschine](#)  
[Motorölwechsel](#)  
[Räder](#)  
[Tuning](#)  
[Vergaser, Abstimmung](#)

**Tipps zur XT600**

Sehr umfangliche Seite Motorangs:  
[http://www.motorang.com/motorrad/tenere\\_tips.htm](http://www.motorang.com/motorrad/tenere_tips.htm)  
[XT-Wiki](#)

**Ein wenig Allgemeines** zur XT600Z 1VJ:

Es ist öfter im web zu lesen, dass die 1VJ per Original-Luftfilterkasten „abmagern“ würde. Das halte ich für falsch. Gerade dann, wenn die Ansaugtemperatur steigt, verringert sich der O<sub>2</sub>-Gehalt, das Gemisch wird eher fetter. Die Originalbedüsung war - bei unverändertem Ansaugweg - leistungsmäßig gut. Yamaha hat mit der fetteren Nachrüstbedüsung nur hilflos versucht, die Verbrennungstemperatur zu senken. Letztlich ging/geht es eher um zuwenig Fahrtluftkühlung des Zylinderkopfes.

Allerdings macht es Sinn, die Ansaugung 3AJ-like zu gestalten. Eben - um mehr Sauerstoff zu kriegen... Es gibt auch keinen zwingenden Grund für ein tieferliegendes Schutzblech. Ein vorne schmaleres und hinten kürzeres, mit ein paar Löchern drin, reicht völlig aus. Bei der Umgestaltung des Ansaugweges sollten die Ableitflügelchen unter'm Luftfilterkasten entfernt werden, ebenso die - dann sowieso „toten“ - Schnorchel, um mehr Kühlluft über den - dahinterstehenden - Zylinderkopf zu führen. Sollte der Originalmotor (Zylinder K34-01) bereits ersetzt sein, steht auch mehr Kühlfläche (K34-03) größere Kühlrippen) zur Verfügung. (Zylinder 3AJ-00 haben nochmals etwas größere Rippen, als K34-03)

Die Originalbedüsung der 1VJ ist nach Umgestaltung des Ansaugweges, insbesondere, wenn der Kastendeckel fehlt, dann allerdings eher (zu) mager. Es kann schon schwierig sein, den Leerlauf schön rund einzustellen, bzw. es kann die Gasannahme etwas ruppig sein. U.U. sollte die Nadel des Primärvergases eine Nut höher eingehängt werden. Einfach 'mal testen.

Wer sich so ein Schätzchen besorgt, sollte nicht davon ausgehen, daß der Vergaser und seine Bestückung original sind. Ebenso gibt es Unterschiede in der Sekundärübersetzung. Z.B. hat die 88er 3AJ noch die gleiche Sekundärübersetzung, weil der Primärtrieb noch wie bei der 1VJ übersetzt ist. Gleich, welcher Motor drinne ist - eine womöglich noch vorhandene, grob verzahnte Ausgangswelle ist kritisch. Auch weil u.U. dann noch ein uraltes Getriebe drinsteckt. Die Luftfilter 1VJ/3AJ und deren Käfige sind auch unterschiedlich. Also bei der Ersatzteilbeschaffung den Überblick behalten...

Das Motorschutzblech kann durch ein Geröhr der 2KF oder anderen ersetzt werden, um auch hier mehr Kühlung zu erreichen. Allerdings ist dann der Schutz vor spitzen Fiesheiten dahin. Löchern des Blechs ist eine gute Alternative. Die Öltemperatur-Paranoia habe ich schon lange hinter mir - die 1VJ läuft genauso zuverlässig wie alle anderen XTs auch. Wobei u.U. Abstriche für den originalen Motor gemacht werden könnten.

Tank. Nach Erwerb einer unbekanntenen 1VJ jedenfalls den Tank inspizieren. Starker Rost, innen, dürfte selten sein. Aber oft hat sich ein oder haben sich gleich mehrere Siebe „befreit“. Viel Spaß bei'm anschließenden Tank-Shake :)

**- Plastics**

Der rechte Seitendeckel wird etwas rar. Linke konnte ich - bis vor kurzem jedenfalls - ohne Dekor, noch von Yamaha ordern. Die Beklebung läßt sich leicht selbst herstellen. Schöne, gute Faltenbälge mit Originallook gibt's etwa von CEMOTO.

**Fehlersuche:**

Fangt nicht irgendwo an! Nehmt die Spur immer nur an einem Ende auf. Z.B.: Spritversorgung vom Tankdeckel bis zur (nassen?) Zündkerze oder von der Stromspule bis zur Zündkerze. "Geniale" Fehler sind selten...

Nachstehend nur eine kleine Auswahl möglicher Probleme...

**- Elektrik**

- Alle Kontakte ok? Etwa: Die Steckkontakte an der Zündspule verlieren gerne den festen Kontakt und können zu heftigen Zündaussetzern führen.
- Seitenständer (Schalter 'mal überbrücken)
- Zündschloß, Wackler?
- "Kill"-Schalter, Wackler?
- Zündkerze und Stecker fit? Komplet durchgenäste Porzellankörper können defekt gehen. Mal IN die Kerze zwischen Masse und Porzellankörper schauen, ob da der Funke fliegt - oder einfach gleich eine Neue nehmen...
- Spannungsregler, Masseanschluss?
- undund...
- Komponenten wie CDI und Zündspule lassen sich auf temperaturbedingte Fehler auch im Stand testen, indem sie gezielt mit einem Fön erwärmt werden. Das kann einen längeren Fußmarsch ersparen...
- Gebrochene Leitung(en) im Bereich der Kabeldurchführung über dem Vorderradschutzblech

**- Vergaser**

- Ansaugstutzen porös oder gar ganz ab? (Sehr heikel und sehr überprüfenswert)
- Benzindurchfluss, insb. das [Feinsieb](#) vor dem Schwimmemventil? Noch 'n [Schleimi](#)
- Choke-Kolben festgegammelt?
- Desmodromik im Primärvergaser lose?
- Hauptdüse(n) losgeschüttelt?
- Vergaser überhaupt [sauber](#)?
- Membran im Sekundärvergaser verhärtet? ?
- Leerlaufschraube, [Spitze](#) abgebrochen?
- Luftfilter zugeölt?
- Schnorchel, Luftfilterkasten zu Vergasern? Alles rundum dicht?
- [Reihenfolge](#) diverser [Kleinteile](#) stimmt wirklich?

Problem bei hohen Drehzahlen, nach öffnen der Drosselklappe des Membranvergases:

- Membran verhärtet oder sogar undicht?
- Membrankolben nicht wirklich leichtgängig - glätten und polieren (insbesondere die Alukolben der ersten Modelle)

**Elektrik:**

**CDI, Tausch 1VJ <--> 3AJ**

Die CDIs beider Modelle sind untereinander austauschbar. Es sind nur ein paar Stecker zu ändern, Kabelfarben u. Funktion sind identisch. Die Belegungen für die zu ändernden Stecker könnt ihr den nachstehenden Fotos entnehmen. Der 3-fach-Stecker w/r; gr; w/gr, ist an beiden CDIs gleich.



**- Hallgeber, Test**

Neben der Messung der Spulenwiderstände ( ), kann die Funktion mit Hilfe einer zweiten, intakten XT, elegant überprüft werden - ohne die LiMa auszubauen. Mopped's nah beinander stellen. Dreifach-Stecker der heilen XT, Hallgeberseitig, mit dem Stecker zur CDI der defekten XT verbinden. Die beiden Kabel der Stromspule (braun/rot) auch, sonst hat die CDI keinen Saft. Kerzenstecker der defekten XT mit Kerze auf Masse legen. Zündung an beiden XT einschalten. "Spende-XT" "starten", kann ja nicht laufen :-). Jetzt muss es an der anderen XT an der Kerze bizzeln - andernfalls ist der Hallgeber ODER die Stromspule defekt.

**- Lichtmaschine**

Ist die XT in die Jahre gekommen, wird ein Ausfall der LiMa immer wahrscheinlicher. Wer mit einer XT der etwas älteren Baureihen einen längeren Urlaub vor hat, sollte eine vorsorgliche Neuwicklung der Spulen in Betracht ziehen.

Test 1: Messen der Ladespannung. Sollte bei voller(!) Batterie und erhöhter Drehzahl unter Last/Verbraucher(!) auf ca. 14 V kommen.

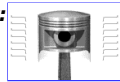
Test 2: Sofern der Isolations-/Widerstandswert der Spulen irgendwo zwischen 2 und 20 MOhm liegt, besteht kein Handlungsbedarf.

Die Zündstromspule (nur alle XT bis 2KF/3AJ), geht auch gerne irgendwann platt. Für die unerschämte festsitzenden und butterweichen Kreuzschlitzschrauben im Lima-Deckel nur absolut passende Schraubendreher nehmen!

Sehr gute und günstige, Adresse für's Prüfen und Wickeln der Lade- und Stromspulen:

Kalkbrenner Elektromotorenbau, Am Gelicht, 35279 Neustadt, Tel. 06692-918515, Jürgen Neumann, emb\_kalkbrenner(add)online.de

**Motor:**



**- Getriebe- und Kupplungsarbeiten**

Wenn der Abnehmer fehlt - einige Muttern lassen sich lösen, indem mit einem simplen TUCH die Getriebezahnräder gegeneinander gesperrt werden.

**- Starten**

Vor dem Abstellen des Motors - so die letzten 100-200m - die Benzinähne schließen. Beim nächsten Start läuft dann ein bißchen frischer Sprit in den Vergaser. (Die leicht verdampfenden Benzin-Bestandteile verdunsten schnell aus dem warmen Vergaser nach dem Abstellen). Bei dauernden Kaltstart-Problemen - Ventilspiel nicht zu gering? Alle Mythen über Probleme bei'm Ankicken der XT/TT-Motoren sind Stammtischgerede. Wenn der Motor noch ein bißchen Kompression hat und der Vergaser sauber ist, ist der Motor auch per Hand (2,4 MB-Clip), zu starten. Worauf es ankommt, könnt ihr erkennen? Blind den Kicker soweit drücken - eventuell nochmal - bis ein deutlicher Widerstand zu spüren ist. Die Kurbelwelle hat jetzt alle 4 Takte vor sich. Jetzt wieder hoch um vollen Hub zu haben und rasch "treten". Der Kraftaufwand ist jetzt nur gering. Der automatische Ventilausheber entsorgt den Rest Kompressionsdruck bevor die Kurbelwelle ihre erste Rundreise mit anschließendem Verdichtungstakt mit Schwung aufnimmt.

**- Krümmer, Edelstahl**

Der Originalkrümmer kann durch den Edelstahlkrümmer der TT600E (4GV) ersetzt werden. Er muss ein paar Zentimeter gekürzt werden. Der Innen-Durchmesser ist gering größer, als bei den einfachen Stahlkrümmern.

**- Lebensdauer**

Fahrt den Motor generell mind. 10 km zärtlich warm - die 3AJ mit grossem Ölkühler ist dann aber noch immer nicht voll durchgewärmt! (Haltet mal nach 5 Km die Hand an das Ölfiltergehäuse, geschweige an das Kupplungsgehäuse, dann wisst ihr warum...)

**- Motoröl nachfüllen**

Motor/Öl muss richtig warm sein. Gleich nach dem Stillstand des Motors Stopfen aufdrehen und Ölstand messen. Mopped gerade stellen, ein Messfehler wirkt sich aber aufgrund der geringen Pegelbreite in seitlicher Richtung nur wenig aus. (Schmalere Öltank in Längsrichtung)

**- Motorölwechsel**

Der Motor muß auch hierbei richtig warm sein. Wichtig - vor dem Öffnen der Ablassschrauben unbedingt den Einfüllstopfen öffnen und die Entlüftungsschraube am Ölfilterdeckel. Die Luft kann besser nachziehen, so kann das Öl beim Auslaufen Schmutzreste besser mitnehmen. Naja, vielleicht halt - es gibt auch Schrauber die bewußt kalt ablaufen lassen.

Bei ordentlichen XTs (also welche mit Kicker :-), sollte die Möglichkeit genutzt werden, das frische Öl durch Kicken ohne Zündung im Motor etwas zu verteilen.

(Natürlich geht das auch mit den E-Modellen, wenn die Zündkerze draußen und geerdet ist)

Sinn macht das, um sicher zu stellen, daß der Ölkreislauf entlüftet ist, ohne Schäden durch mangelnde Schmierung bei laufendem Motor zu riskieren.

Achtung - wird mit kaltem Öl gleich komplett aufgefüllt, wird kurze Zeit später einen Großteil des Öls im Luftfilter wiederzufinden sein. Die Volumendifferenz zwischen kalt und warm macht leicht 0,2 l aus. ...und KEIN Autoöl nehmen. Fazit jahrzehntelanger Forschung - Hauptsache es ist ÖL DRIN und ein mineralisches 20/W40 (oder 10/W40 im Winter) reicht völlig aus.

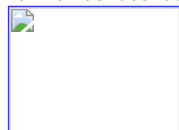
**- Polrad abziehen**

Tolle-Kedokappe vor Gebrauch und nach "Gebrauch". Besser: Die Mutter halb auf den Stumpf drehen, 2 passende U-Scheiben als "Gleitmittel" dazupacken, aus. Wenn man etwas Zeit hat - entschärft sich das Abziehen um einiges.

Weil - jedes Material "fließt". Ich mache es so, daß ich den Abzieher ein paar Stunden unter Spannung seiner Zugkraft überlasse. Dann den Fön ansetzen und - peng! Hat bisher - meist - so funktioniert.

**- Primärritzel**

Heftiges Klackern, insbesondere bei Gaswegnahme, Nähe Leerlaufdrehzahl, kann von einer gelösten 36er Mutter des Primärritzels auf der rechten Kurbelwellenseite herrühren. Zweite Möglichkeit für ähnliche Klackergeräusche kann an der über der Kurbelwelle liegenden "losen" Ausgleichswelle liegen.



Hier ist die 36er Mutter und das Sicherungsblech entfernt. Die Nuten-Feder ist zu sehen.

Hardware-Tuning:



"HiHa"-Nocke  
Das Produkt eines XT-Daniel-Düsentriebs aus dem gleichnamigen Fil..., Forums!

**- Übersetzung(en)**

Original hat die 1VJ eine Sekundärübersetzung von 40/15 = 2,667. Dies gilt aber nur für die Fälle, daß der Original-Motor drin ist, oder höchstens der Motor der 88er 3AJ. Alle anderen (E)-Motoren haben eine andere Primärübersetzung die für den Sekundärtrieb 45/15 verlangen. Grundsätzlich wäre es für einen Original-Trieb(!) möglich, auf neuere Motoren auf ein „langsameres“ Getriebe umzumodeln, nur - wer will das?

**- Ventilspiel**

Der Motor muß vollkommen abgekühlt sein. Einlaß 0,07 mm, Auslaß 0,12 mm ("Alte" Zylinderköpfe) einstellen. Neuere (ab 3TB) 0,05/0,1mm. Nach dem Einstellen nochmal den Motor in Fahrtrichtung durchdrehen, und das Spiel nochmals kontrollieren. Wer nicht 100% Gefühl für das Durchziehen der [Fühlerstreifen](#) hat, sollte sich nicht ganz so eng an die untere Spiel-Grenze wagen. Es besteht sonst die Gefahr überhitzter Ventile. Andererseits macht der Zylinderkopf dann wieder mehr Radau...

Nochwas für Schnellschrauber:

Ich spare mir den Blick auf's Polrad und laß' beide Stopfen d'rin. Es genügt den Kolben gegen die Kompression bis ungefähr zum OT zu bugsieren. Grund: Die Rampen der Nockenwelle sind hier noch ganz weit weg. Das Ventilspiel bleibt in dieser Position über einen weiten Bereich unberührt.

...und ich benutze nur 0,05mm und 0,1mm-Streifen zum Einstellen. An schlechten Tagen allerhöchstens mit 0,1mm und 0,15mm nach "oben" prüfen.

**Vergaser:**

Abstimmung mit "Hausmitteln" Achtung - echtes [Zeitgrab](#) :-)

Eins vorweg: Eine über 20-jährige XT hat oft einiges durch. ...öfter auch andere Vergaser mit individuellen und/oder verschlissenen Düsen und Nadeln, platter Membran. Hinzu kommen geänderte Ansaugwege, Luftfilter und Auspuffanlagen. Es gibt also selten „die“ Abstimmung. Online, so „forenmäßig“ sowieso nicht. Wird aber öfters erwartet :-). Vergeßt also dezidierte Angaben zu Düsengrößen und Nadelpositionen. (Es sei denn, die „Umgebung“ ist genau bekannt) Letztere gibt es im Übrigen in etlichen Variationen für die XTs - selbst innerhalb einer Baureihe. Also, es bleibt nix, man muß schon selbst probieren und deshalb sollte bei den Hauptdüsen angefangen werden und guckt dann weiter bis „unten“ durch.

...und noch etwas: Oft sind es völlig andere Ursachen für Leistungsverluste, Stottern usw. - als erwartet...

**0.** Für einen Aus- und Einbau des [Register-Vergasers](#) ohne Brechmittel ist das Entfernen des linken Ansaugstutzens empfehlenswert.

**1.** Sofern Ansaug- und Abgasweg dicht sind, ist es eher positiv, wenn es im Schiebebetrieb 'mal patscht. Große Einzelbrennräume neigen - trotz Air-Cut-Ventils oder Schubanreicherung - mitunter dazu. Die Einstellung des Leerlaufgemisches ist dann eher ok.

Das "Patschen" kommt NICHT von einem fetten Gemisch, sondern von einem etwas zu *mageren* Gemisch. Es kommt zu Verbrennungsaussetzern. Die dann unverbrannten Gase sammeln sich im Krümmer/Auspuff und entzünden sich an der heißen Wandung.

**2.** Ich würde beim Fehlen von Prüfstand und Sonde so vorgehen: Große Hauptdüsen (in Anlehnung an die für den jeweiligen XT-Typ vorgesehenen), rein und eine lange Steigung unter Volllast hochfahren. Testfahrt nicht unbedingt bei Frost und auch nicht bei 35° C. Schau'n, was das Körnchen bringt. Hauptdüsen etwas (um „2,5“-“5“) kleiner und den Spaß wiederholen. Irgendwann verschlechtert sich das Ergebnis. Dann ist's eindeutig zu mager. Schlimmstenfalls hört man ein feines "Ticken" unter Last. Vorsicht! Das kann schon Frühzündungsklingeln wg. Überhitzung sein. Also zurück zu den nächst größeren Düsen. Das werden dann in einem solchen Fall wenigstens 10-15 Punkte insgesamt für beide Vergaser sein. Spätestens jetzt sollte die Kerze genau untersucht werden! 2 min Vollast, Zündung unter Last! ausschalten und lange... warten, bis das Körnchen anfäßbar ist...

Leider gibt das Kerzenbild heutzutage nicht mehr viel her :-). Rückstände als Indikator werden durch modernen Sprit fast verhindert. Mit verbleitem Sprit war das einfacher, da hat sich ein grau-brauner Belag viel deutlicher als Indikator gezeigt. Die Kerze darf aber keine Pickel haben, sie wird bei "guter" Verbrennung aber ziemlich hell, fast weiss, sein. Sogenanntes "rehbraun" wäre schon eher etwas zu fett. (Die heutigen Benzinzusätze mindern das Ablagern von Ölkohle und Ruß) Ist das [Kerzenbild](#) ok, geht's weiter. (NIEMALS eine abgekühlte Kerze in den heißen Motor schrauben!)

Der Sinn mit „Zündung aus“, liegt darin, daß ein womöglich falsches Gemisch aus dem Teillastbereich das Kerzenbild wieder schnell so verändert, daß keine astreine Aussage mehr über die Hauptdüsen möglich ist. Seit gerade unterwegs sehr vorsichtig bei'm Einschrauben der Kerze. Erst mit Werkzeug arbeiten, wenn das Gewinde wirklich greift. Es sollte auch kein Dreck um die Zündkerzenbohrung liegen.

**3.** Der Teillastbereich wird nach Gefühl eingestellt. Nadeln eher fett einhängen und dann wieder magerer, bis noch satter Durchzug da. Im Zweifelsfall aber eher etwas fett gehen lassen! Beim probieren sollte berücksichtigt werden, dass der Primärvergaser für den Bereich der niedrigen Drehzahlen logischerweise am meisten verantwortlich ist. (Die Drosselklappe des Sekundärvergasers wird zwangsgesteuert "nachgeschleppt") Für mehr Druck von unten raus, kann es sinnvoll sein, für den Primärvergaser eine etwas fettere Nadelposition zu wählen. Beim Sekundärvergaser kann man tendenziell etwas magerer einstellen. Sehr wahrscheinlich wird zumindest das Ändern der Nadelpositionen auch den Leerlauf leicht verändern. Somit muss die Leerlaufgemisch-Schraube nachreguliert werden. (Rein-/rausdrehen bis höchste Drehzahl, wieder einen Hauch zurück und Anschlagschraube ggf. wieder zurücknehmen) Bei Fehlen eines Winkelschraubers kann man sich sehr gut auch [so](#) (Stückchen Schraube d'rangeklebt) behelfen.

**4.** Ein geringfügig "mager" befütterter Motor rennt zwar gut, aber umso mehr sollte man vorsichtig mit dem Vollastbetrieb umgehen. Wer das beherzigt, wird aber mit späterem Beschwerde-Stottern seiner XT bei Urlaubsfahrten durch/in die Berge belohnt.

"Menü"-Vorschlag, 1VJ: (Generell kann nie gesagt werden, dass eine bestimmte Vergasereinstellung auf andere Mopeds gleichen Typs mit Erfolg übertragbar ist. Da spielt vielzuviel mit ein, Vergaservarianten trotz gleicher Typenbezeichnung, Größe und Länge der Ansaugwege, Luftfilter (Zustand), Auspuffanlage...

Vergaser, 1VJ, Ansaugtrakt wie 3AJ, ohne Schnorchel - fast alles original, Krümmer von 4GV (Innendurchmesser gering größer als original), Sito-Endtopf:

http://www.xtmania.de/xttips/xttips.html

Go

JUN JUL AUG

◀ 26 ▶

2018 2019 2020



▼ About this capture

[73 captures](#)

27 Dec 2003 - 28 Sep 2019

- Nadel, Sekundärvergaser:
- Düsenstock, Primärvergaser:
- Leerlaufdüse:
- Max. Drehzahl:
- Vmax:
- Verbrauch, Durchschnitt, flott

5X72 (Original, 3te-Nut von unten)  
V00  
„46“  
> ? U/min  
etwas > 160 km/h (GPS)  
Ca. 4,4-5,3 l/100 km

[Düsennadeln,](#)  
Reihenfolgen



Muffe für die Lambdasonde. Wichtig! Nicht zu nahe am Auslaß anbringen.

**- Ansaugstutzen**

Wenn sich die Gummikörper vom Alukörper gelöst haben, sonst aber noch schön geschmeidig sind, läßt sich das wunderbar und dauerhaft verkleben. Viele Kleber, die etwas temperaturfester sind, sind geeignet. Silikonkleber oder Epoxidkleber z.B. Habe das bei beiden Stutzen gemacht und es hält wie die Pest.

[Hier](#) hat offenbar einer versucht von INNEN zu dichten? Motorasthma :-)

**- Ansprechverhalten**

Im Sekundärvergaser hat der Unterdruckkolben eine kleine Bohrung im Boden. Es macht Sinn, sie ein klein wenig zu vergrößern. 3,0 - max. 3,5 mm Durchmesser. Das macht sich im Ansprechverhalten bemerkbar. (Hat aber nichts mit mehr Leistung zutun).



Unterdruckbohrung, Sekundärkolben

Bei einem Originaldurchmesser der Evakuierungsbohrung von ca. 1,8 mm ergibt sich eine Fläche der Öffnung von 2,5 mm². Bei einem Aufbohren auf 3,5 mm ergibt sich eine Fläche von 9,62 mm². Das bedeutet fast eine Vervielfachung der Fläche! Aufbohren auf 3mm Durchmesser reicht völlig aus

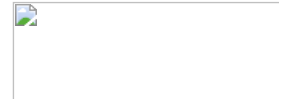
**- Choke**



Choke für TT600R/XTZ660/Baghira damit! m. „Spitze“

Kein Problem in der Ersatzteilbeschaffung: Für mindestens alle XT/TT/XT600Z-Vergaser ab Bj. '88 sind die Choke-Kolben mit Knopf identisch. Es lassen sich so an den Teneres die Seilzug-betätigten Chokes gegen einen Einfachen, direkt am Vergaser zu Ziehenden, tauschen. Vermutlich ist das Teil aber schon ab der XT550 identisch?

In meiner 1VJ habe ich den Choke der TT. Der vom Lenker aus zu betätigende Seilzug zieht schon 'mal Wasser, deshalb - weg



Choke für die kleineren Vergasermot ohne „Spitze“

**- Luftfilterkasten**

Um sauerstoffarme Warmluft zu vermeiden, muß der Luftfilterkasten der 1VJ an der [Vorderseite verschlossen](#) werden und genau wie bei der 3AJ die Luft unter Sitzbank anschnorcheln. Die Schnorchel müssen dann ganz weg oder alternativ auch einfach *gegen* die Fahrtrichtung eingesteckt werden. (Das ist dann aber kaum mehr für staubige Gegenden geeignet) Im Kasten verbleibend verkleinern die inneren Schnorchel (auch 'rausholen!) nur das Volumen und ausserhalb stören die Dinger wiederum die Kühlung über dem Zylinderkopf.

Auch zu beachten: Der 3AJ-Schnorchel-Deckel paßt NICHT mit dem Luftfilterkasten der 1VJ zusammen. Der Schnorchel kollidiert mit dem 1VJ-Luftfilter. Das Filter und dessen Haltebügel der 3AJ sind geändert. Filter und Haltebügel des 1VJ-Kastens müssen auch geändert werden.

**Fahrwerk:**

**- Antriebskette**

Scheut euch nicht die Kette mit "WD40" regelmäßig zu schmieren. Ich habe damit SEHR gute Erfahrungen gesammelt. Alles bleibt sauber und die Kette hält LÄNGER. Hierüber kann man philosophieren - aber ich habe das an meiner TTR und der Baghira über 20.000Km mit sehr gutem Erfolg gemacht. ...oder halt mit billigstem Getriebeöl. Mit Pinsel abundzu wenig auftragen.

Kettenfette? Viel Geld für nix!

Bei der Standardübersetzung 15/40 gehen auch statt 102, 100 Kettenglieder.

**- Bremsen**

Bei unbekanntem Wartungszustand lieber gleich auseinandernehmen und renovieren. [Hier](#) sieht man warum.

Nach ca. 25 Jahren dürfen [diese Teile](#) ruhig vorsorglich erneuert werden.

Beläge momentan: Lucas MCB 568 SV (vorn)

**- Einstellung**

Die Federvorspannung soweit hochschrauben, daß belastet etwa 30 % Negativfederweg (mit Fahrer), vorhanden sind. Vorne geht die Federbasis leider nicht zu verstellen. (Abgesehen von der nicht zu empfehlenden Luftdruckvorspannung - die Gabel wird bockig) Tuning für schwere Jungs: Luftpolster etwas kleiner als 150mm einstellen und/oder kurze Blechhülsen zu den Federn packen.

**- Faltenbälge**

Gute Qualität in passender Größe von „CEMOTTO“, habe ich bei Gericke erstehen können.

**- Federbein**



Im Originalzustand ist die Federbasis auf die mittlere von 3 Positionen eingeclipt. Da läßt sie ein klein wenig an Vorspannung rausholen.

Bei Austausch der Federn gegen stärkere, können Spanngurte mit Spansschloß ein praktisches Werkzeug für den Einbau sein.

An der 1VJ ist der Tausch der Feder schon ab Normalgewicht Pflicht

Federbeinüberholung - nicht das originale - jedes Fabrikat: Z.B. Zupin in Traunreut (Öhlins-Importeur) oder auch bei Wilbers.

[Felgen und Speichen](#)

**- Hinterrad, Ausbau**

Vor dem Aufbocken die Muttern der Steckachse lösen, das geht so sicherer, denn man muß viel Kraft aufwenden. Nur lösen, noch nicht abschrauben. Motorrad mit Wagenheber "über" den Seitenständer neigen.

Enorm hilfreich beim Lösen der Ritzelmutter – bei noch montierter Kette – ist, wenn man den Fußbremshebel mit einem Holz o.ä. einfach festklemmt...

### - Lenkkopflager

Die untere Lagerschale rauszuhauen - kein Problem:



Links und rechts, also quer zur Fahrtrichtung finden sich 2 deutliche Aussparungen unter dem Dreck. Da läßt sich mit wenigen Schlägen auch ohne besonders angeschliffenes Werkzeug, die Schale rausheben.

Weiterer Tipp: Wenn man schonmal die obere Schale gerade draußen hat, kann man auch dort eine kleine Aussparung am Lagersitz reinschleifen...

Wichtig: Der Meißel muß aber an der Klinge schmal genug sein, um in die Aussparung zu passen.

### Einbau

1. Lagerschalen und Steuerrohr mit Brücke gleich ins Gefrierfach.
2. Rahmenrohr mit Föhn leicht erwärmen.
3. Jeweils eine Schale genau plan auf's Rahmenrohr aufsetzen und mit der breiten Hammerseite möglichst planpara einklopfen.
4. Mit Hilfe der alten Lagerschale (Aufsetzen auf die Neue) den Rest bis zum festen Sitz eintreiben. (Hört man am pl harten Klang)
5. 2-te Schale genauso.
6. Dichtung! auf's Steuerrohr.
7. Lagerring für's Steuerrohr vielleicht vor'm Einbau etwas erwärmen.
8. Auf's Steuerrohr damit und alten Lagerring verkehrt rum hinterher.
9. Rundum schön gleichmäßig per altem Ring runterklopfen. Ideal: Mit passendem Stahlrohr klopfen!
10. Alter Ring klemmt jetzt etwas auf dem Steuerrohr, kann aber leicht wieder hochgeklopft werden.

...und **bloß nicht mit Fett sparen!**

Lenkkopflager/Lagerspiel prüfen:

- Vorderrad freiheben - Gabelenden rasch vor- und zurückdrücken.

(Idealerweise kein Spiel an den Gabelenden - aber absolut leichtgängiges Drehen des Lagers ist ein MUSS)

Sollte es "viel" Spiel an den Gabelenden sein, könnte es tatsächlich das Lenkkopflager sein.

Dann löse die Verschraubung der oberen Gabelbrücke. Also außen an den Standrohren und eben die 22er Schraube.

Jetzt kannst Du die Mutter mit den Nuten (unterhalb der Gabelbrücke) ein wenig zudrehen. Nicht fest! Prüfe, ob die Gabel/der Lenker leicht von selbst nach rechts und links "fällt".

Es kann sein, daß nach anschließenden Festziehen der 22er Schraube das Lenkkopflager etwas zu fest geht.

Dann muß Du den Nutenring wieder etwas lösen. Nach Festziehen der 22er Schraube wieder die Gabelbrücke festziehen.

Eventuell 2-3 wiederholen bis es PERFEKT ist!

Falls das alles nichts bringt, sieht es innen vielleicht [so](#) aus ;-)

### - Reifen, Luftdruck

An der 3 AJ hatte ich den MEFO MFE 01 "Off Road Master" für hinten gefahren. Enduroreifen für gemischten

Straßen- und Geländeeinsatz:

130/80-18 Inch: 4.60-18 Load/Speed Index 72 S tt bis 180 km/h. Luftdruck: Vorne 1,9 bar, hinten 2,1 bar. Bei Nässe klar schlechter als der MT21.

Der Reifen hat BEIDE Größenangaben, also in metrisch und in Zoll!

Als asphaltbezogenen Allrounder sind Metzeler I und II nie ein Fehler. Momentan bin ich mit dem Heidenau K60 sehr zufrieden. Ein günstiger Reifen mit erstaunlich guten Fahreigenschaften, auch bei Kälte. Optik gut passend zur XT.

### - Reifenwechsel

Wer den inneren Rand der Reifen wirklich tief ins Felgenbett drückt, kann auch dicke Rallyepneus mit kurzen Montiereisen über die Felge ziehen. Ganz wichtig: Bei der Montage alles schön mit Talkum pudern, gerade die Stellen in der Nähe des Reifenniederhalters! Der läßt sich dann viel leichter in Position bringen. Unterwegs: Zum Lösen des Reifens vom Felgenrand, kann der Seitenständer eines zweiten Moppedes sehr hilfreich sein.

### - Seitenständer-Schalter

Immer wieder 'mal mit Kriechöl versorgen. Der Schalter stellt den Massekontakt zur CDI her. (Ich hatte allerdings noch nie Probleme mit dem Schalter - ehrlich)

### - Speichen

Halten länger, wenn sie ordentliche Vorspannung haben und in den Kreuzungspunkten mit Kabelbindern fest "verzurr" werden. Weiterer Vorteil: Falls mal eine bricht, gerät der Drahtstengel nicht in die Kette oder Bremse...

### - Standrohre schonen

Staubkappen 1-2x im Jahr abnehmen und mit Teflonfett füllen. Ohne Staubbälge: Nach dem Fahren mit Schwamm oder Lappen kurz die Standrohre abwischen. Abundzu mal die Standrohre um 90° in den Brücken drehen.

### Sonstiges:

#### Benzinpumpe

...braucht kein XT-Fahrer - jedenfalls nicht in Verbindung mit den Originaltanks ;-) In den Tank passen satte 23,7 l bis knapp unter die Halskrause - ohne Pumpenhilfe.

Dennoch sei zur Vollständigkeit bemerkt: Der Vergaser benötigt für genügend Spritzzufuhr normalerweise eine gewisse Höhendifferenz zum Flüssigkeitsspiegel. Theoretisch wird es für den Rest im Tank etwas knapp mit diesem Druck.

#### Dekor

Falls es 'mal am passendem Originaldekor mangeln sollte, Tipp von Achim - das i.d.R. erhabene Originaldekor einfach sauber abpausen und einscannen. Die gewünschten Pixel mit dem Fotoprogramm, etwa „Gimp“ o.ä., beigegeben.

#### Dichtungen

Statt der entmündigenden Auto-Deko, läßt sich mit einfachsten Mitteln auf [Handdeko](#) umrüsten. Funktioniert viel sicherer und durchaus schneller als die „Autodeko“. Insbesondere bei umgelegtem Mopett oder einfach so abgesoffenem Vergaser.

**Krümmer**

Die Krümmerflansche haben besonders gutmeinende [Schweißnähte](#) - ich schlage ein bißchen dremeln vor.

**Lack**

Das atemberaubend schöne [Faraway-Blue](#) gibt es als Lackstift und in größeren Mengen von RH.

**Sitzbezüge**

Habe statt eines Original-3AJ-Bezuges einen von der 34L (lange Sitzbank), genommen. Paßt auf den 1/10mm ;-)  
Also - womit empirisch bewiesen wäre, dass die [Sitzbezüge](#) aller Teneres untereinander austauschbar sind.

[Home](#)