



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](#)





Home

Yamaha XT 500, Bj. 80

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 fahren 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 reindrehen.

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 erstehe 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](#)

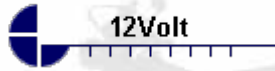
[Explosionszeichnungen.odt](#)



Home



Nach oben



12Volt



Fahrzeugbrief



Werkzeugbox



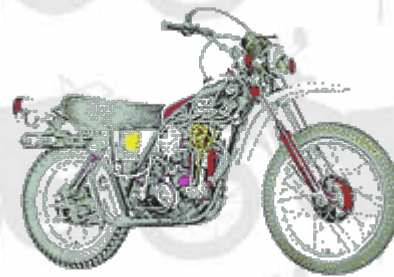
Seitendeckel



Kamerahalter



180-Grad-Fehler



Links

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



[Fahrzeugbrief](#): Kopie meines Fahrzeugbriefs downloaden



anbringen

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



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



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



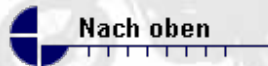
[Kettenöler](#): Montagebeschreibung eines [McCoi](#)



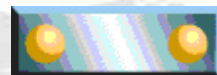
[Seitendeckel](#): Bessere Befestigung für kleine Alu-Seitendeckel



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



| | | | |
|------------------------|---|--|-------------------------------------|
| 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!

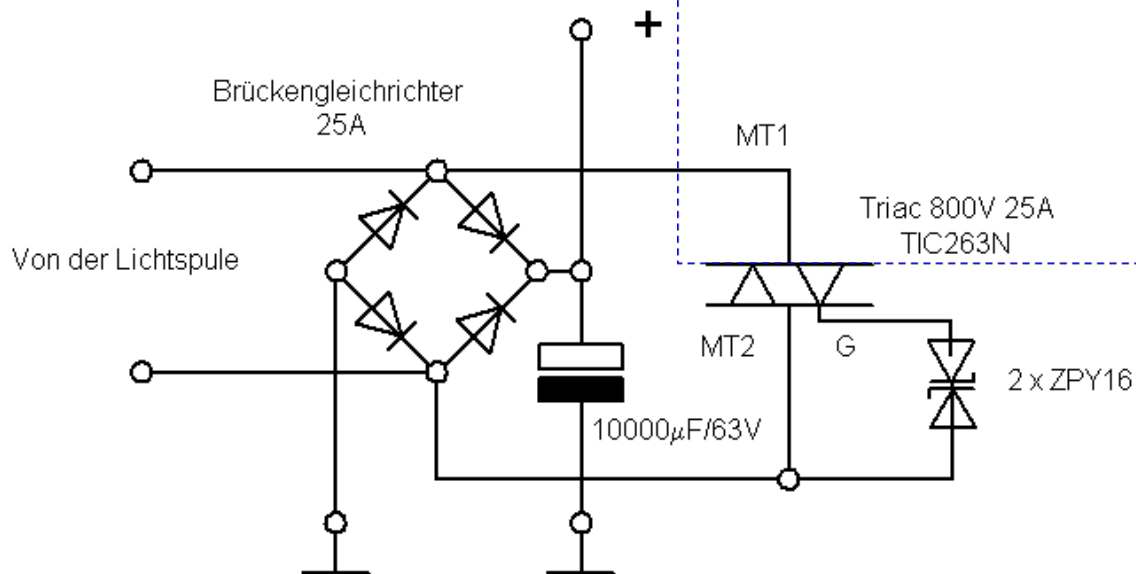
Solange die LiMaleistung kleiner als die Last ist braucht es keinen Regler! Dabei spielt es keine Rolle ob ich mit 6Volt oder 12Volt Lampen die Last habe, wg. $P=U \cdot I$ ist bei doppelter Spannung eben nur der halbe Strom fällig.

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.



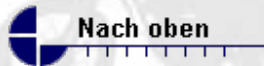
Der Brückengleichrichter und der EIKo sind bloß Beiwerk, es geht auch ohne, man kann also weiterhin die Originaldiode fahren, wenn man sie noch hat.

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?

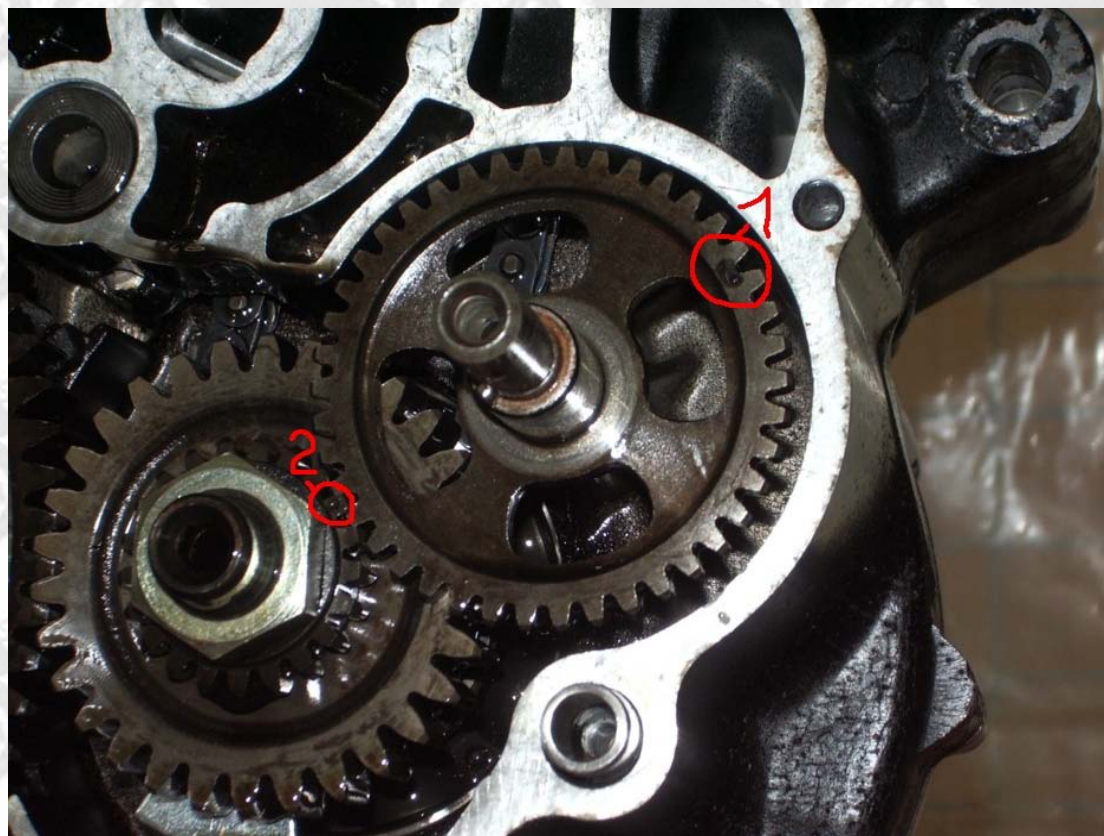
Problem:

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.

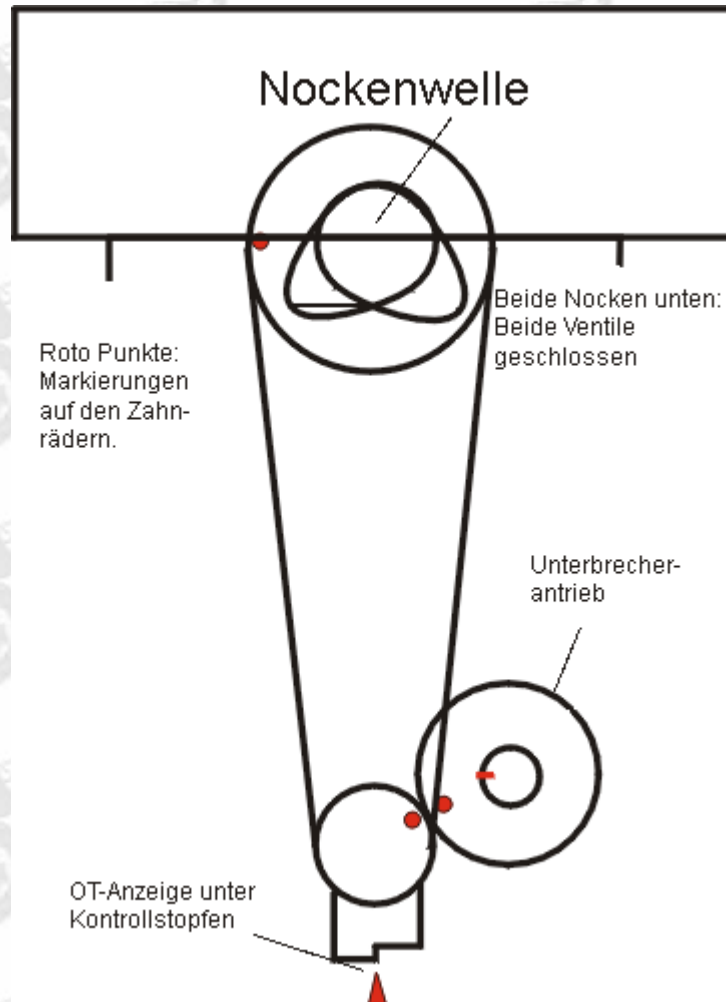
Diese Welle kann man in zwei Positionen einsetzen. Wenn Du die falsche erwischst hast, dann erfolgt die Zündung jetzt im Auslasstakt und nicht im Verdichtungstakt. Am auf der Welle sitzenden und auch am antreibenden Zahnrad sind Markierungen angebracht.



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.