

[Startseite](#)

[Jochen's Gespann](#)

[Jochen's Zweitgespann](#)

[Doris und Ihr Ben Hur](#)

[Martin mit seiner Chrom-XT](#)

[Jürgen's XT-MZ](#)

[Andi's Gespann](#)

[und die Technik dazu...](#)

[Uli's Gespann](#)

(ist zwischenzeitlich verkauft !)

[Joop's Gespann](#)

[Hansi aus Happurg bei Nbg.](#)

[Wasp-XT](#)

[Technische Daten XT](#)

[Außergewöhnliche Bilder](#)

[Gibt's noch mehr ???](#)

[Treffen 2000](#)

[Links](#)



Webdesign von
[Isar Design](#)

**XT
500**

- Gespanne

Herzlich Willkommen auf der ersten inoffiziellen
Website über XT - Gespanne !



Diese Seite wurde gestrickt von [Andreas Sedlmayer](#) und wird
demnächst ein wenig aktualisiert von [Dixi](#)*

letztes Update: 27.12.2004

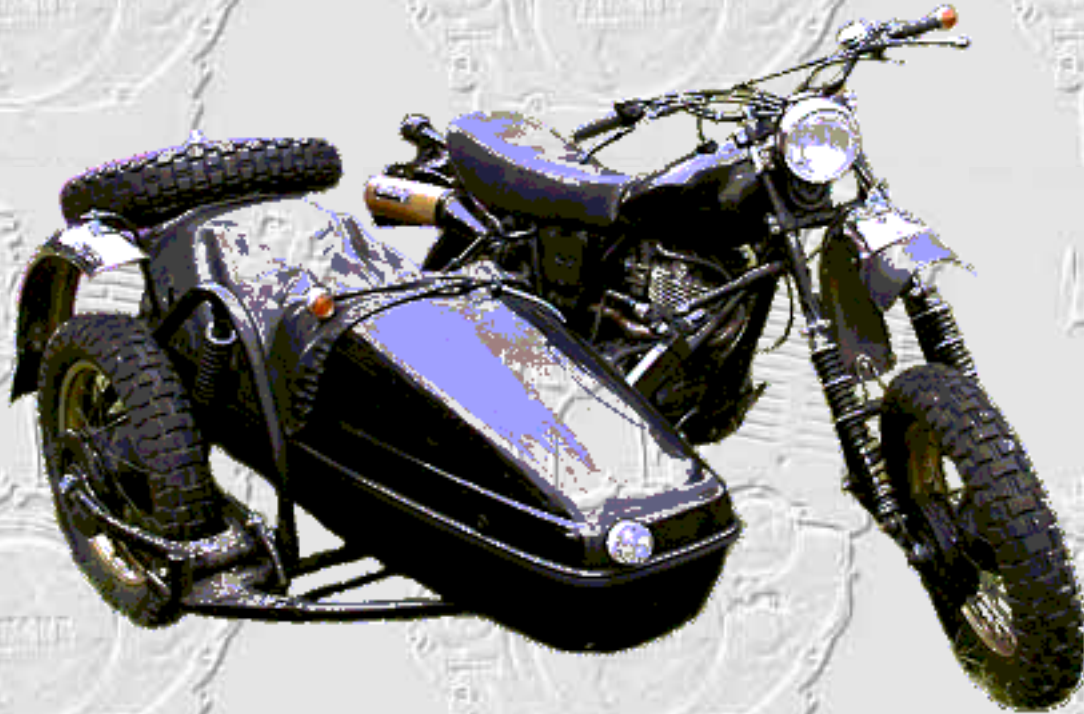
(*obwohl er keine XT
fährt)

Liebe Leute, weil es immer lästiger wird, möchte ich darauf
hinweisen, daß ich anonyme eMails a la 'wo krieg ich kostenlos
nen Seitenwagen für meine XT' oder ähnliches nicht
beantworten werde. Wer einen Seitenwagen kaufen will oder
sein Moped umbauen lassen möchte, kann einen
Gespannhändler seiner Wahl befragen. Ich helfe immer gern,
wo ich kann, aber auf anonyme Leute, von denen nichts zu
erwarten ist, noch nicht mal eine Antwort, habe ich auch
keinen Bock! Ich bin schließlich auch nicht anonym hier
unterwegs. So, das mußte mal gesagt werden. Nix für Ungut,
Euer Andi.



- Gespanne

Herzlich Willkommen auf der ersten inoffiziellen Website über XT - Gespanne !



Diese Seite wurde gestrickt von [Andreas Sedlmayer](#) und wird demnächst ein wenig aktualisiert von [Dixi](#)*

letztes Update: 27.12.2004

(*obwohl er keine XT fährt)

Liebe Leute, weil es immer lästiger wird, möchte ich darauf hinweisen, daß ich anonyme eMails a la 'wo krieg ich kostenlos nen Seitenwagen für meine XT' oder ähnliches nicht beantworten werde. Wer einen Seitenwagen kaufen will oder sein Moped umbauen lassen möchte, kann einen Gespannhändler seiner Wahl befragen. Ich helfe immer gern, wo ich kann, aber auf anonyme Leute, von denen nichts zu erwarten ist, noch nicht mal eine Antwort, habe ich auch keinen Bock! Ich bin schließlich auch nicht anonym hier unterwegs. So, das mußte mal gesagt werden. Nix für Ungut, Euer Andi.

Hier seht Ihr Jochen's Gespann, vermutlich Nr.2...

Da Jochen nicht viel Zeit, aber drei Kinder hat, werden Mopeds erst kurz vor Abfahrt montiert...

aber er hat's im Griff...

und daher kommt man letztendlich auch an.

Brandaktuell: Photo vom XT-Treffen 99...



Kaum zu glauben, aber wahr - Jochen hat sich ein zweites XT-Gespann zugelegt...

Wie man sieht, hat Jochen hier etliche Verbesserungen realisiert, so z.
B. rundum tauschbare Räder...
Einzig die Telegabel scheint mir etwas schwach zu sein...

aber dafür hat's viel Federweg!

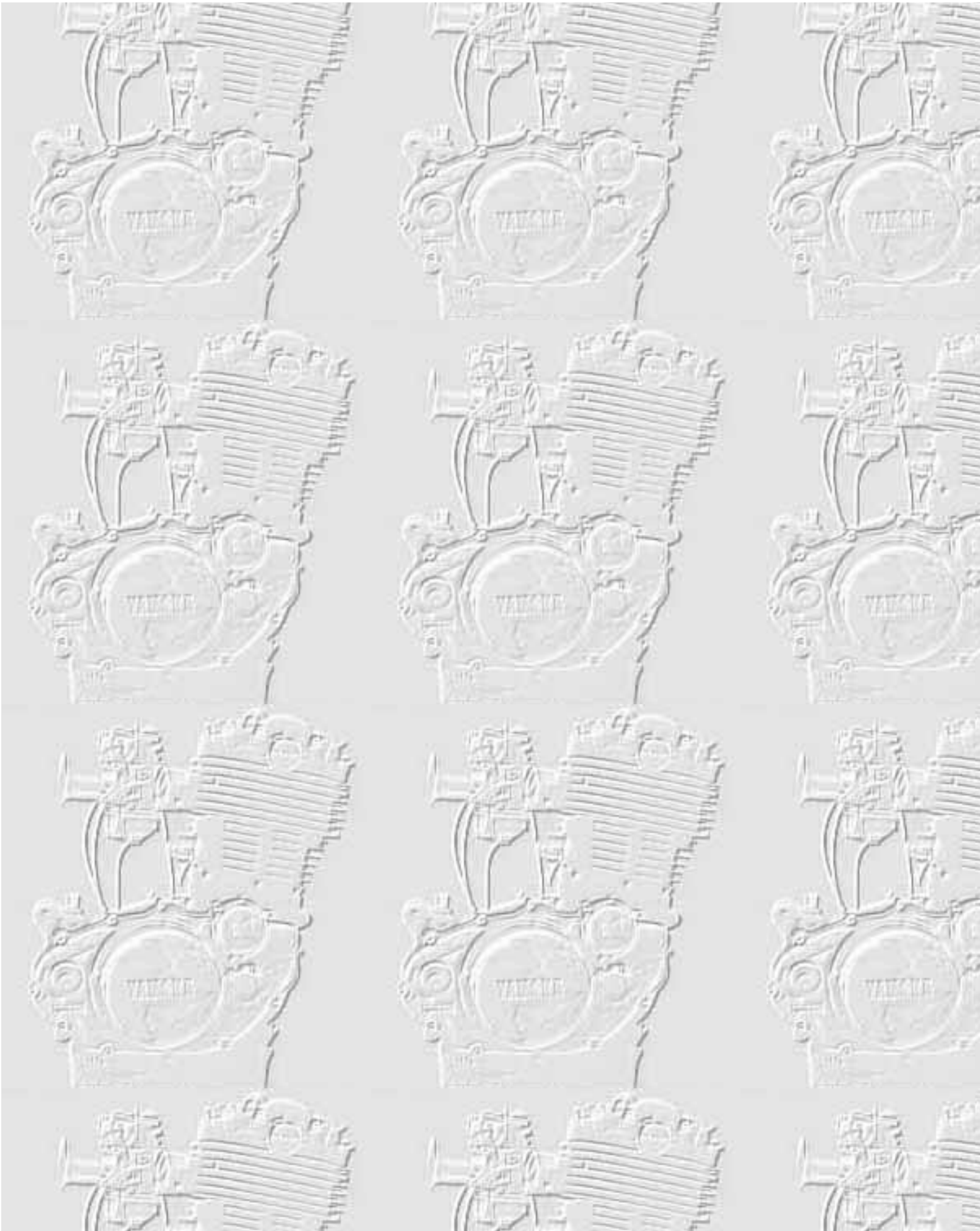
Die neuartigen Vollgummireifen braucht's, da es sich hier um das erste
Ganzmetallgespann (mit entsprechendem Kampfgewicht) handelt...

Hmmmm - schickes Hinterteil!

Der Seitenwagenrahmen ist eher konventionell aufgebaut - gewagt
finde ich allerdings, daß er an der Motorschutzplatte der XT
angeschweißt ist - ist das erlaubt?

Ein rundum schönes Gespann! Nur der kleine Achtliter-Tank macht
nicht immer Freude, der Verbrauch dürfte wie bei meiner Mühle
ebenfalls bei ca. 7 l/100 km liegen!





Hier seht Ihr Doris' Gespann, der Seitenwagen ist hier wohl auf das Wesentliche reduziert...

Soweit ich weiß...

befindet sich in dieser...

schönen Alukiste...

nur der notwendige Ballast.

Und sie läuft und läuft und läuft...



Hier seht Ihr Martin's Gespann, das neu aufgebaut wurde...

Schon schön, wenn's noch so neu sind...

Man beachte den vielen Chrom an der Jubiläums XT...

Nur Feiglinge bremsen Ihre Mopdes mit Scheibe...

Kann nur mit Stiefeln angetreten werden...



Hier seht Ihr ein brandneues Gespann, ganz kurz vor der TÜV-Abnahme...



Eigentümer und Hersteller.

Es soll Leute geben, die an den Fähigkeiten dieses Mannes zweifeln...

besonders, weil er massenweise MZ-Teile an...

eine edle XT 500 schraubt...

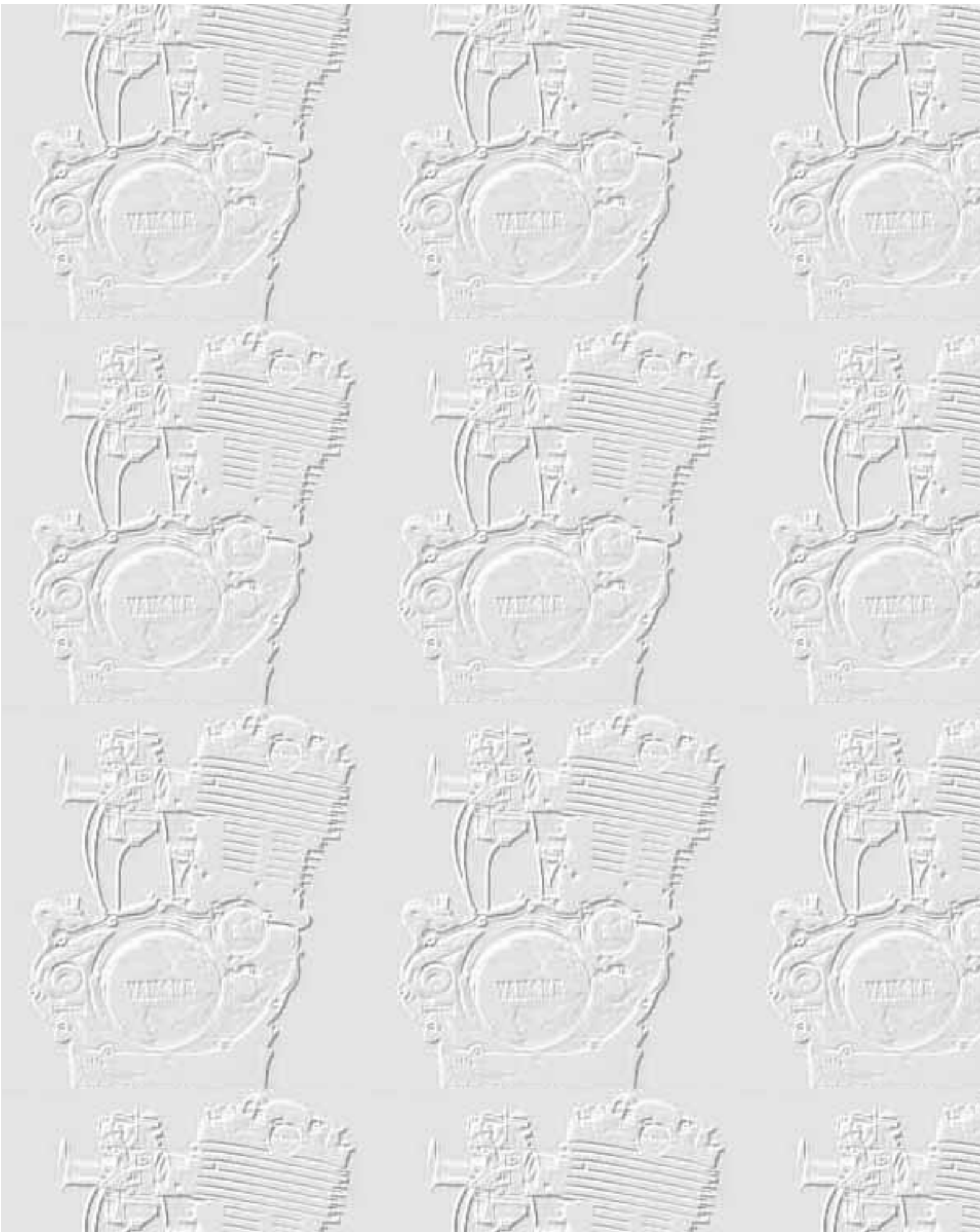
Aber an diesem hervorragenden Lenkergepäckträgersystem...

kann man schon die Liebe zum Detail erkennen...

Die Anschlüsse schaun doch recht solide aus...

Wir drücken Ihm die Daumen für die TÜV - Abnahme !!





Hier seht Ihr Andi's Gespann, bzw. den Werdegang desselben...



Dies dürfte wohl eines der ersten XT - Gespanne sein, die in Verkehr gebracht wurden.

Diese XT war bereits in Einzelteile zerlegt und zum Verkauf beim Ausschlechter verpackt. Gott sei Dank konnte ich diesen schändlichen Frevel verhindern. Nach langer, langer und entbehrungsreicher Zeit mit öligen Fingern und Benzindämpfen in der Nase konnte dieses Fahrzeug mit eigener Motorkraft fortbewegt werden. Der Seitenständer jedoch fehlte, was natürlich nach einer kostengünstigen und praktischen Lösungsmöglichkeit schrie...

Diese Lösung fand ich beim Gespannbauer Peter Stern für 6,000,--DM. So ein Seitenwagen ist ja schließlich auch viel praktischer als ein Seitenständer, weil so die XT auch während der Fahrt nicht mehr umfallen kann.

Die XT ganz neu, Photo aus Motorrad - Gespanne, Nr. 18...

Zwei Jahre später, umgerüstet auf 4.00/18er Räder rundum...

Andere Seite...

Urlaub in Korsika...

Härtetest im Winter...

Schneefegen...

Scheibenräder aus Schnee...

Kompletter Neuaufbau des Seitenwagenrahmens...

wurde nötig, wegen Pfusch des Gespannbauers in Kassel, der die
Seitenwagenschwinge eingebaut hat...



Selbermachen ist nicht immer die schlechteste Lösung...



[weiter zur Seite mit der Technik...](#)

Hier geht's weiter mit den Details, vor allem der Seitenwagenanschluß...

(Die Bilder erfordern etwas Geduld, da scharfe Details leider auch Speicher brauchen)

Anlässlich einer vollkommen überflüssigen Motorzerlegung (aber das ist eine andere Geschichte, die ich demnächst noch zum Besten gebe) musste ich das Gespann leider komplett zerlegen. Für die Neugierigen unter euch ist das natürlich gut, weil ich dadurch alle Details wunderbar photographieren konnte. Damit wird die rustikale Landmaschinenteknik endlich richtig nachvollziehbar...

Vom Prinzip her ist der Rahmen der XT 500 mit einem Hilfsrahmen verstärkt worden. Dieser Hilfsrahmen ist an sechs Punkten mit dem Rahmen der XT verschraubt.



oben...

Seitenwagenanschluß von

Dazu wurden auch am Motorradrahmen Schweißarbeiten durchgeführt. An den Hilfsrahmen wird der Seitenwagen angeschraubt. Bei wechselweisem Betrieb verbleibt normalerweise



von vorne...

der Hilfsrahmen an der Maschine, nur der Seitenwagen wird abgeschraubt. Will man jedoch den Motor ausbauen, muß der Hilfsrahmen samt dem Seitenwagen abgeschraubt werden, weil der XT Motor nach rechts herausgehoben wird.



von hinten...

Manchmal habe ich diese Konstruktion deshalb schon verflucht. Wenn der Hilfsrahmen etwas tiefer nach unten gezogen wäre, könnte man den Motor vielleicht auch so rausholen.



Ansicht...



Anschlußpunkte des
Hilfsrahmens...

Da dies aber eine der ersten Umbauten ist, ist leider nicht alles perfekt. Der wahlweise Gespannbetrieb ist übrigens durch die Vorderradschwinge ohnehin nicht mehr möglich. Darüber hinaus habe ich die gesamte Elektrik in den Kofferraum des Seitenwagens verlegt (wg. Wasser). Deshalb wird dieses Fahrzeug nur als Gespann gefahren (Früher war das nicht so, ursprünglich war das Gespann noch wahlweise eingetragen und hatte auch noch die original Telegabel, siehe die Bilder auf der Seite vorher).



oberer Anschluß...

Im Steuerkopf ist ein Verstärkungsblech eingeschweißt worden. Im unteren Bereich wurde ein Rohr eingeschweißt, durch das jetzt die obere Befestigungsschraube für den Hilfsrahmen geht.



Anschluß an der
Motorhalterung...

Der zweite Befestigungspunkt ist an der vorderen Motorhalterung. Deswegen muß auch immer der Seitenwagen weg, wenn man den Motor ausbauen will.



Rahmenheckverstärkung...

Im Rahmenheck befindet sich der sechste Anschlußpunkt. Damit der Motorradrahmen gleichmäßig belastet wird, ist dieser Anschluß mittels eines Rohres bis auf die linke Seite durchgezogen und verschweißt worden (dieses Rohr eignet sich hervorragend als Befestigung für meinen rustikalen Kettenspanner aus einem Expander).



Abstützung links



Dito von unten...

Der dritte Punkt ist an der vorderen, unteren Motorhalteschraube. Der vierte Punkt ist die Schraube, mit der normalerweise die rechte Fußraste fixiert wird.



Im Fußrastenbereich ist der stabilste Punkt...

Der fünfte Punkt führt unter der Maschine durch auf die linke Rahmenseite. Hier wurde innenseitig ein 10 mm Blech eingeschweißt an dem mittels eines Rohres der Hilfsrahmen angeschraubt wird.



Seitenwagen-



rahmen...

Der Seitenwagenrahmen ist ein Rechteckrahmen mit Diagonalstrebe. Der vordere Rahmenteil dient nur der Abstützung des Velorexbootes.



Der Seitenwagen mit montiertem Hilfsrahmen...

Hier ist der demontierte Seitenwagen zu sehen. Am Seitenwagen ist noch der Hilfsrahmen befestigt, der normalerweise am Motorrad bleibt.



Die Vorderradschwinge...

Mit dieser Vorderradschwinge habe ich das Gespann erst später ausgerüstet. Die Telegabel war nach ca. 10000 km vollkommen ausgeleiert. Ursache für die hohe Belastung ist ja eigentlich der Nachlauf, der bei der XT ca. 120 mm beträgt. Dadurch verbiegt sich die Gabel in jeder Kurve immens, da das Bike ja eigentlich geradeaus will. Mit der Schwinggabel habe ich daher zweifache Wirkung erzielt: Erstens ist sie allgemein stabiler, zweitens habe ich den Nachlauf auf 5 mm verkürzt. Durch den kurzen Nachlauf wird das Gespann ungemein wendig und leicht lenkbar. Da dadurch aber auch ein etwas nervöser Eindruck

entsteht ist der Lenkungsämpfer angebracht (obwohl meine XT auch ohne LD einwandfrei geradeaus läuft ohne zu flattern!).

Am Seitenwagen habe ich die original XT Hinterradschwinge verwendet. Damit sich das Seitenwagenrad nicht verstellt sind die Langlöcher hinten (die sonst nötig sind um die Kette spanne zu können) mit Beilagscheiben zugeschweißt worden.



Die Schwinge am Seitenwagen...

Am Seitenwagen wird ein Bilsteindämpfer verwendet, der mit einer zusätzlichen Feder etwas auffrisiert wurde.



Ansicht von vorne innen...

Dieser Dämpfer stützt sich gegen den hochgezogenen Seitenwagenrahmen ab.



Dito außen...



Eintragungen im Fahrzeugschein...

Im Fahrzeugschein könnt ihr die Eintragungen nachlesen, die im Lauf der Zeit gemacht wurden.

Weitere Änderungen:

Als mopedtechnischer Spartaner habe ich natürlich noch ein paar Löcher gestopft: Erstens mal den ewig sabbernden Kickindikator (der ja ohnehin nur für Weicheier ist), sowie den Drehzahlmessausgang, da der hässliche Drehzahlmesser



gestopfte Löcher...

mir mein schön spartanisches Cockpit versaut hätte. Dieses Cockpit bietet nur noch die wirklich notwendigen Informationen (Wobei fraglich ist für was man sein Tempo kennen muß, aber der TÜV besteht darauf).



Spartanisches Cockpit...

Der Tacho ist ein Fahrradtacho in einem beleuchteten Alugehäuse. Dieses Gehäuse habe ich noch in das Scheinwerfergehäuse eingebaut.



Der Tacho...



Bremsanlenkung hinten...

Für mehr Bodenfreiheit: Nach oben verlegte Bremsanlenkung.

Ein großes Problem im Gespannbetrieb ist die Motorkühlung. Man fährt langsamer, muß aber mehr Gas geben. Deshalb habe ich nach Verwendung eines Ölthermometers erst mal die Zündkerze ausgewechselt (anderer Wärmewert). Ein paar Grad hat's gebracht, aber nicht viel. Andere Bedüsung und ein dickerer Krümmer brachten auch was, aber immer noch nicht genug. Logische Folge



Hitzeblech von
Wunderlich...

war der Einbau eines abschaltbaren Ölkühlers. Der Erfolg war super! Nach längeren Fahrten gab's aber immer noch das Problem, daß die XT furchtbar schießt und aussetzt. Ich vermute, daß das Benzin im Vergaser kocht, deshalb habe ich noch das Wunderlich Hitzeblech eingebaut. Mal schauen, ob's wirkt...



Ölkühler mit Schalter...

Technische Daten Fahrwerk (Motorrad kennt man eh):

Federwege:

Vorderrad 220 mm

Seitenwagen 160 mm

Hinten 160 mm

Bodenfreiheit:

210 mm

Kippwinkel Motorrad (Sturz):

2,0 Grad

Spurweite:

1130 mm

Vorspur:

10 mm

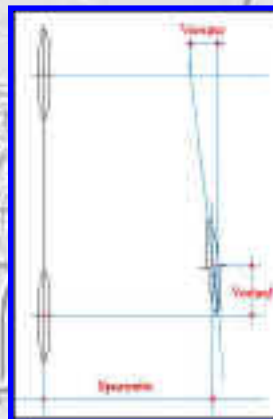
Vorlauf:

260 mm

Nachlauf (wird wie beim Solomotorrad gemessen):

5 mm

Wie gemessen wird seht ihr im Bild:



Was die Maße bewirken ist jetzt die interessante Frage. Ein Gespann ist ja kein Motorrad mehr, sondern ein zweispuriges Fahrzeug, vergleichbar mit einem Auto. Nur mit dem kleinen Unterschied, daß es auch noch asymmetrisch aufgebaut ist. Beim Gasgeben will das Gespann nach rechts, weil der Seitenwagen ja mitgezogen wird; beim Bremsen schiebt der Seitenwagen die Fuhre nach links. In Rechtskurven kann der Seitenwagen durch die Fliehkräfte abheben (man hebt das Beinchen); in Linkskurven kann im Extremfall das Hinterrad vom Boden abheben und die Seitenwagenschnauze sitzt auf (was leider auch einen Überschlag zur Folge haben kann).

Die **Spurweite** hat wesentlichen Einfluß auf die Fahreigenschaften: je größer die Spurweite, desto geringer die Neigung des Seitenwagens in Rechtskurven abzuheben. Leider steigen mit zunehmender Breite auch die Lenkkräfte, sowie der Luftwiderstand. Durch den Seitenwagen ist das Gespann bestrebt nach rechts zu fahren; mit dem **Sturz** in Richtung Gespannaußenseite kann man diesen Rechtsdrall ausgleichen. Um die Lenkkräfte in Linkskurven zu vermindern, kann man dem Seitenwagenrad **Vorspur** geben. Damit ist gemeint, daß das Seitenwagenrad leicht nach links Richtung Motorrad eingeschlagen ist. Bei zuviel Vorspur radiert allerdings das Seitenwagenrad, mit der Folge erhöhten Verschleißes (übrigens auch am Vorderrad).

Der **Vorlauf** des Seitenwagenrades ist das Maß um das das Seitenwagenrad weiter vorne ist als das Hinterrad der Maschine. Je größer dieses Maß ist, desto weniger neigt der Seitenwagen in Linkskurven dazu über die Seitenwagenschnauze zu kippen.

Der **Nachlauf** des Vorderrades bewirkt beim Solomotorrad eine bessere Stabilität des Fahrwerks. Die durch großen Nachlauf erhöhten Lenkkräfte fallen beim Solomotorrad nicht ins Gewicht, da ja durch Gewichtsverlagerung gelenkt wird. Beim Gespann sind hohe Lenkkräfte jedoch unangenehm, daher versucht man den Nachlauf so gering wie möglich zu halten.

So das war's bis hierher. Wenn ihr mehr wissen wollt, schickt mir doch einfach ein [Mail...](#)

[Zurück zur vorhergehenden Seite...](#)



Hier seht Ihr Uli's Gespann von allen Seiten außer von unten...

Allmählich wird's schon umfangreicher, die Gespannwebsite. Ganz neu reingeschneit, die Photos von Uli's Gespann. Es handelt sich um einen Wasp Seitenwagen, der durch Peter Cassens angebaut wurde. Einige technische Einzelheiten: 83er XT - Umbau zum Gespann 1994 durch Cassens, Schwinge vorne mit SR Radnabe und Scheibenbremse und Stahlflexbremsleitung !!! (schon wieder jemand, der nicht vorausschauend fahren will!). Rundrum Koni-Dämpfer, 12 V Elektrik (der schrecklich gleissende, blendende, blind machende, glühende, grausam helle Scheinwerfer ist auf den Bildern gut zu erkennen), sowie zu allem Überfluß eine TÜV-Plakette bis 11/01 ! Wer's haben will, kommt nun zu spät...

Ich würde so ein Gespann ja nie verkaufen...

dieser arme Verblendete...

wird noch lange...

schrecklich leiden müssen!!!



Vielleicht kauft die Kiste ja einer aus der Nähe von München...

hier sind wir (bin ich) noch etwas unterrepräsentiert!



Hier seht Ihr das selbst gebaute Gespann von JOOP und könnt die kleine amüsante Geschichte dazu lesen (Test original vom Einsender)

In 1980 hab ich mich damals ein neuer xt500 gekauft. Sieben jahr später kam die zeit für ein schwereres motorrad und hab ich mich ein Ducati gekauft. Die xt kam nicht viel drausen und ca. 10 jahr alt mit 100.000 km am teller ist er in ein schuppen gestallt und verschwunden unten staub und mist.

Inspiriert durch ein photo auf internet von einer xt mit gespann ist das idee entstehen mein xt aus zu graben und ein gespann an zu bauen.

Ein seitenwagen war zimlich schnell gefunden. Es ist ein MZ Superelastik. Qua abmessung und gewicht gleichen ein solo MZ und ein XT ein bisschen so dass soll klappen.

Beim montieren von die seitenwagen ist es wichtig die richtige mass zu nehmen für:
- der nachlauf;

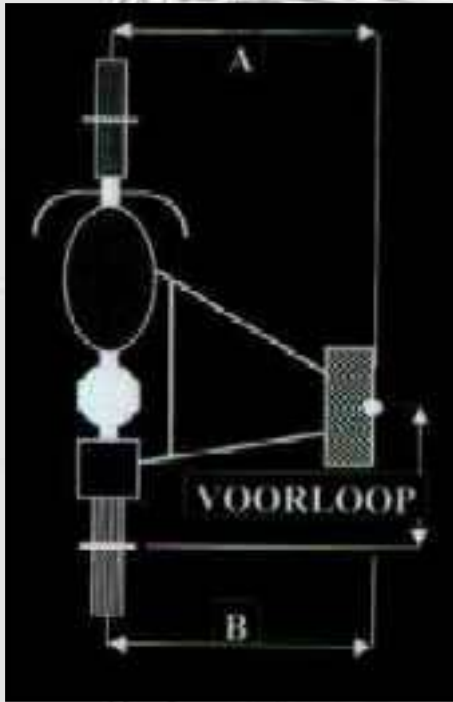
- der vorlauf;
- der vorspur;
- Schwerpunkt;
- der sturz.



Der nachlauf

Der nachlauf ist der abstand zwischen der platz wo die senkrechte von aus das radachse der grund treft und der platz wo die verlängerung von die linie durch das steuerkopf der grund treft.

Wie weniger der nachlauf wie leichter die steuerung.



Der vorlauf

Die abstand wo über das gespannrad für das hintenrad steht heisst vorlauf., gemessen an die herzlinie.

Es ist notwendig um kurven zu machen nach die seite das gespann. Nach die andere seite wirkt es gegen.

Ein faustregel ist: der vorlauf im millimeter gleich wie gross wie das gewicht dass motorrad im kilogram.

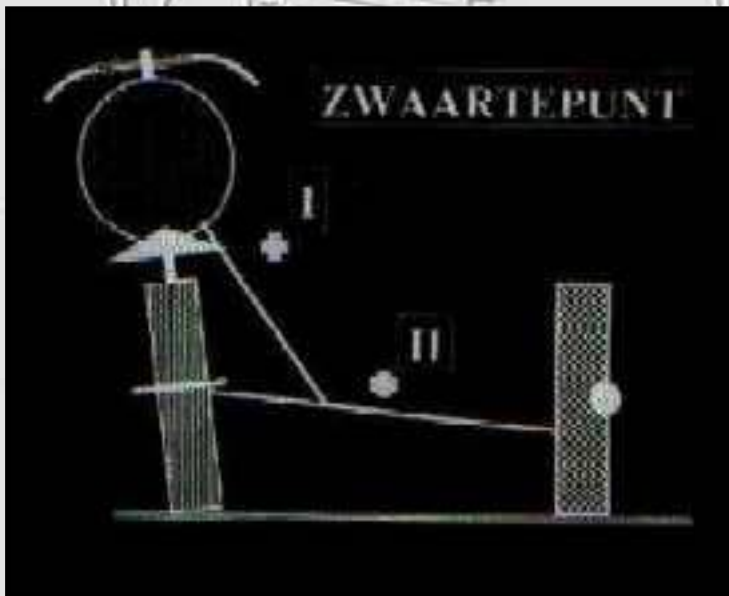
Der vorspur

Inwiefern der motorrader und das gespannrad nach einander zu fahren wollen ist der vorspur. Im praxis wirdt das gespann 'schief' am motorrad angeschlossen und zwar mit die nase nach der motor zu.

Damit wird das asymmetrisch kraftspiel für ein gross teil kompensiert.

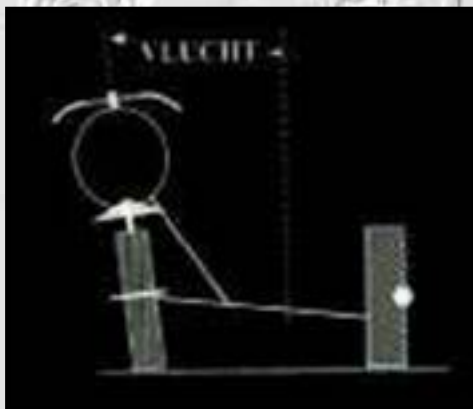
Ein ander teil wird kompensiert durch der sturz.

Ein faustregel ist: Der vorspur in millimeter ist zwei mahl der vorlauf im centimeter. So 20 cm vorlauf ist 40 mm vorspur (massnahme A 40 mm weniger dan massnahme B).



Schwerpunkt

Bestreb ein schwerpunkt auf oder in der nahe von die herzlinie von das gespannrad und nicht zu viel in der nahe von das motorrad. Die ideal position wird sich naheren beim II.



Sturz

Der 'sturz' ist die neigung von das motorrad in bezug auf das gespann. Dadurch wird eigentlich das gespann ein bisschen aufheben und das soll besser steuern.

Ein faustregel ist: wenn ein wasserwaage vertikal gegen der hintenreifen gehalten wird genugt ein wenig.

Ich heb die folgende werte hantiert:

- der nachlauf : 7 cm;
- der vorlauf : 20 cm;
- der vorspur : 3,5 cm;
- sturz : ein wenig.



Ein MZ gespannt ist standard ausgerüstet mit ein driepunkt kugel anchluss.

Fur befestigung der hintenkugel ist ein 10 mm dickes stahlblech auf das rahm geschweisst, da wo normales das unten befestigungspunkt fur die auspuff ist. Auf dieses blech ist der kugel geschweisst. Fur verstarkung ist ein extra rohr von das stahlblech nach die andere seite von das rahm geschweisst.



Die zweite kugel is under das sattel montiert. Dazu hab ich ein 10 mm dickes stahlblech im rahm eingeschweisst. Auch hier ist ein extra verstarungsrohr im rahm eingeschweisst.



Die dritte kugel ist vorne in der nahe von die olablass-schraube gemacht.



Für das Steuerkopf in sach zu halten ist ein vierdes punkt gemacht. Durch mittels ein schornrohr???? ist er verbunden mit das vorne das gespanrahmen. Das steuerkopf is

Für gespann fahren reicht ein standard gabel von einer XT nicht. Die federweg ist zu lange, die bremsen zu wenig und der nachlauf zu gross. Durch montage von einer kawasaki gabel hab ich nun ein doppelt bremssscheiben. Im combination mit das alte type gabelbrücke von der XT ist der nachlauf zurück gebracht nach 7 cm. Die federweg ist 14 cm. Extra feder sind montiert für ein stärkere fedrung.

Weiter sind nog mehr anpassungen gemacht wie ein stärkere schwingen, dickere speiche und ein lenkungsdampfer.



Die grosste schwierigkeiten kommen manchmal am lesten und das war auch nun. Es war nicht einfüg ein lösung für die kickstarter zu finden. Befestigungspunkten behindern das machen von ein richtig slag. Am ende ist met einige "spaghettie-arbeit" doch een lösung gefunden.

Inschwischen hab ich etwa 1500 km mit die combination gefahren. Das ganze fahrte eigentlich richtig von erste moment. Das fahren mit ein gespann lässt sich nicht einfüg gewöhnen und hat wenig mit solofahren zu machen.

Die anpassungen nach die erste fahrten hab gemacht sind die federwegen noch mehr zurück nehmen und schwerer machen und der gearing anpassen.

Joop Wesenbeek

Wie Phönix aus der Asche ? - Hansi aus Happurg bei Nürnberg outet sich (Test original vom Einsender)

Hallo Andi,

GottseiDank bin ich auf deine (eure) Seite gestossen.

Mein Kumpel Wolfgang und ich (Hansi) bewegen seit ca. 2 ½ Jahren unsere XT's im Winter auf Drei Beinen.

Die Bei wägen haben wir aus alten Gerüstteilen!
Zusammengeschweisst.

Die Beiwagenräder sind ungefedert und ungebremst.

Letzte Woche bin ich grad noch vom Elefantentreffen (2003 - Anm. d. L.) heimgekommen, da hat's nen Speichenserienbruch am Hinterrad gegeben (10Stück).

Nochmal Glück gehabt.

Nun suchen wir den Weg aus der Illegalität und Rat bei Dir.

Was kostet der Hilfsrahmen,gibt's nen Universalanbausatz für Velorex o.ä.,Wer macht die Schweissarbeiten am Rahmen (TÜV-konform)???

So für's erste genug getippt,hoffe auf Rettende Antworten.

noch'n paar Bildchen zum Schluss. (*nebenan - der "Weblayouter"*)

mf g, Hansi aus Happurg bei Nürnberg



Neu entdeckt auf dem 2000 er XT-Treffen...

eine edle Wasp-Enduro, schmal gebaut und nur 170 kg schwer...

dieses Moped ist fast schon ein bisschen zu modern für meinen Geschmack...

aber der Erbauer (seinen Namen weiß ich leider nicht) hat jede Menge coole Details realisiert.

(Der langhaarige im rechten Bild ist übrigens der Erbauer und Eigentümer dieses Edelstahlhaufens). Etwas mehr weiß ich übers Moped: Die Räder und der Rahmen wurden von Wasp zugekauft, der Rest ist XT und Eigenbau. 500 Stunden im Winter 99 mußten genügen für bauen, testen, ändern, weiterbasteln, etc...

Der Scheinwerfer hat große Ähnlichkeit mit dem Riesending der SR...

Gut untergebracht der Lenkungsämpfer - man sieht ihn erst auf den zweiten Blick, wie er frech unter'm Tank verschwindet!



Rechts kicken ist bei dieser schmale Bauweise nicht so einfach, also wurde der Kickstarter einfach nach links verlegt (Nein, er sucht nicht mehr - er hat ihn gefunden und links angebaut!)

Auf der rechten Seite sorgen zwei Zahnräder und eine Kette für die Kraftübertragung...

...unter dem Rahmen verläuft die Welle auf die linke Seite. Darauf sitzt direkt der Kickstarterhebel.

Eine elend lange Schwinge...

...abgestützt mit einem mächtigen Zentralfederbein.

Auch cool: Das Motoröl wird thermostategesteuert durch den Seitenwagenrahmen gepumpt...

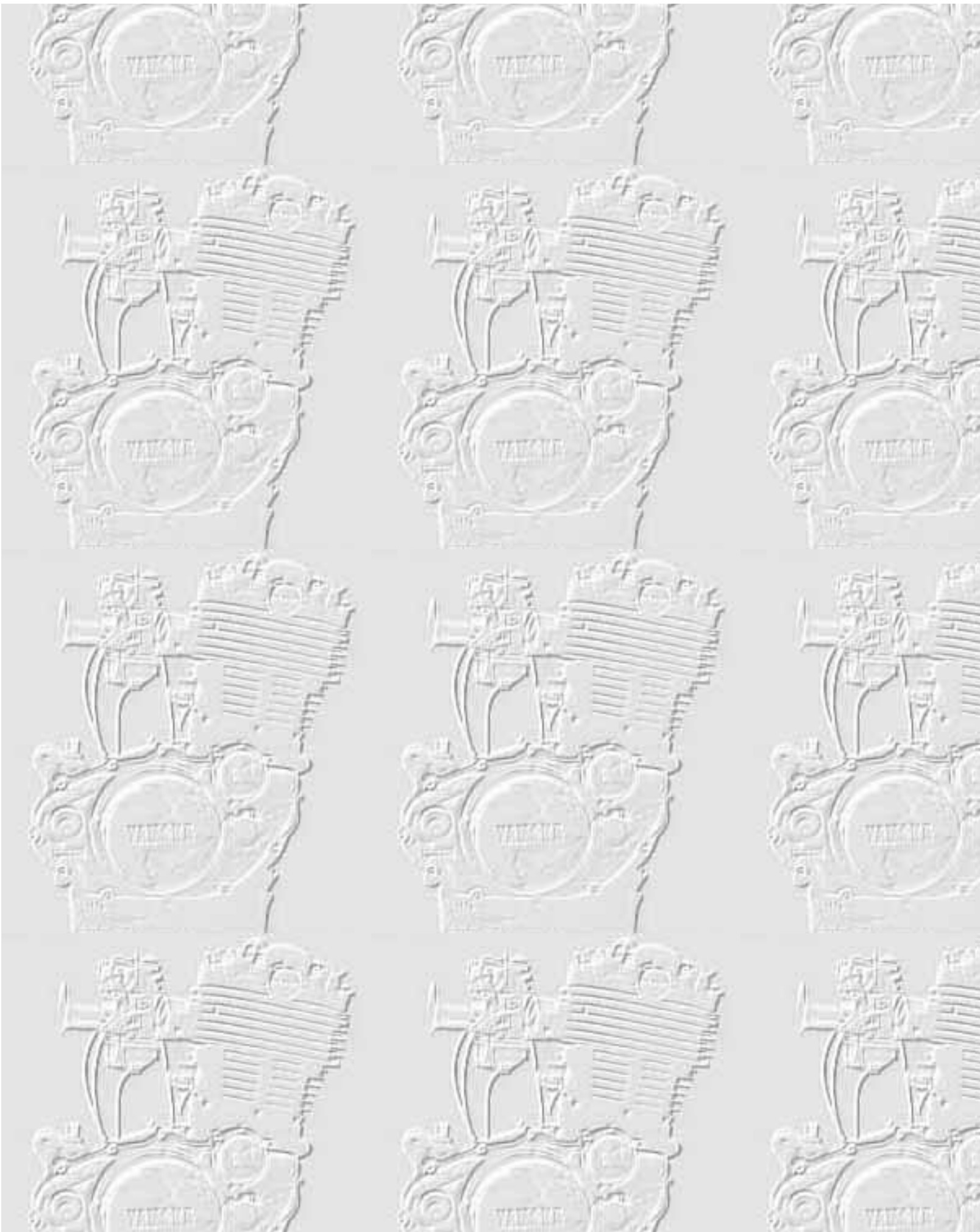
...zusätzlich ist auch noch ein separater Ölbehälter angebracht. Überhitzen wird dieser Motor jedenfalls nicht so schnell!



Ziemlich stabil ist außerdem noch der Kettenspanner! Echt gut gemacht - an meiner Mühle ist seit ca. 8 Jahren immer noch ein provisorisch angebrachter Expander im Einsatz (ist aber bestimmt die billigere Lösung, hihi).

Ansonsten ist dieses Schraddel ein guter Wurf, würde ich sagen!





Diese schöne Seite habe ich frecher Weise von folgender Domain geklaut:



wie ich sagen muß eine hervorragende Seite mit allen möglichen Infos; als da wären dieses Blatt, Preisvergleiche für Ersatzteile und vieles mehr. Schaut mal rein, es ist interessant (aber erst, wenn ihr hier bei mir alles gesehen habt).

Technische Daten der XT 500

[Motor](#)

[Getriebe](#)

[Generatoranlage](#)

[Fahrwerk \(Solomaschine\)](#)

1 Motor	
Fabrikat	Yamaha
Bauart	Einzylinder-Viertaktmotor mit obenliegender Nockenwelle (OHC)
Zylinderbohrung	87 mm
Kolbenhub	84 mm
Hubraum	499 cm ³
Verdichtungsverhältnis	9:1
Motorleistung:	• in ungedrosselter Ausführung • in gedrosselter Ausführung • bei älteren Ausführungen
	24,3 kW (32 PS) bei n = 6600 U/min 19,8 kW (27 PS) bei n = 6000 U/min 19,8 kW (27 PS) bei n = 5900 U/min

Drehmoment: • in ungedrosselter Ausführung • in gedrosselter Ausführung • bei älteren Ausführungen	39,2 Nm (4 mkp) bei n = 5500 U/min 34,3 Nm (3,5 mkp) bei n = 4500 U/min 35,0 Nm (3,6 mkp) bei n = 4100 U/min
Mittlere Kolbengeschwindigkeit	16,5 m/s bei n = 5900 U/min 16,8 m/s bei n = 6000 U/min 18,2 m/s bei n = 6500 U/min
Verdichtungsenddruck	9 bis 13 bar (Kompressionsprüfwert)
Schmiersystem	Druckumlaufschmierung, System Trockensumpfschmierung, Ölvorrat im oberen und im vorderen Rahmenrohr
Schmiermittel	Motorenöl SAE 20 W 40 oder 20 W 50 Ölqualität nach API: SE 2,0 Liter nach Ölwechsel 2,5 Liter nach Motormontage
Starteinrichtung	Kickstarter
Zündanlage	Kontakt-gesteuerte Magnetzündung, System Schwung-Licht- Magnetzündgenerator mit aussenliegender Zündspule
Zündzeitpunkte	Spätzündung 7° vor OT maximale Frühzündung 24° bis 30° vor OT
Zündverstellung	Fliehkraftversteller auf Unterbrechernockenwellenzapfen
Zündkerzen	NOK BP-7 ES (entspr. 225) CHAMPION N-7 Y (entspr. 215) BOSCH W 225 T 30 (W 5 D) BOSCHW215T30(W6 D 1)
Elektrodenabstand	0,7 - 0,8 mm
Unterbrecherkontaktabstand	0,3 bis 0,4 mm
Unterbrecher-Federkraft	7 bis 9 N (0,7 bis 0,9 kp)
Kondensatorkapazität	0,20 bis 0,24 Mikrofarad

Zündspule	NIPPON-DENSO 029700-3900 Widerstand der Primärwicklung 0,75 Ohm Widerstand der Sekundärwicklung 5750 Ohm Alle Widerstände $\pm 20\%$ bei Raumtemperatur
Motorkühlung	Fahrtwindkühlung
Zylinder	Leichtmetallzylinder mit Laufbuchse aus Gusseisen (Laufbuchse eingepresst)
Kolbenspiel in der Zylinderbohrung	0,05 bis 0,06 mm
Zylinder-Verschleiß	Grenzwert bei Nennmass plus 0,1 mm
Übermasskolben	87,25 mm, 87,50 mm, 87,75 mm, 88,00 mm jeweils abzüglich des oben genannten Kolben-Einbauspiels!
Kolbenringstossspiel	an den Kompressionsringen 0,3 bis 0,5 mm, Verschleissgrenze bei 0,8 mm erreicht, am Ölabstreifring 0,2 bis 0,9 mm, Verschleissgrenze bei 1,0 mm erreicht
Kolbenringhöhenpiel	am obersten Verdichtungsring 0,04 bis 0,08 mm am unteren Verdichtungsring 0,03 bis 0,07 mm Verschleissgrenze 0,15 mm
Ventilsitzwinkel	45°
Ventilschaftdurchmesser	Einlassventil 7,97 bis 7,99 mm Auslassventil 7,96 bis 7,97 mm
Spiel zwischen Ventilschaft und Ventilfehrung	am Einlassventil 0,02 bis 0,04 mm
	Grenzwert 0,08 mm am Auslassventil 0,04 bis 0,06 mm Grenzwert 0,1 mm
Äußere Ventilfehr	ungespannte Länge 44,6 mm Einbaulänge bei geschlossenem Ventil 40 mm, dabei Federkraft 153 bis 173 N Einbaulänge bei geöffnetem Ventil 30 mm, dabei Federkraft 588 bis 666 N

Innere Ventilfeeder	ungespannte Länge 45,3 mm Einbaulänge bei geschlossenem Ventil 38 mm, dabei Federkraft 113 bis 131 N Einbaulänge bei geöffnetem Ventil 28 mm, dabei Federkraft 315 bis 353 N
Verschleissgrenzen	erreicht, wenn Ventilfeeder um mehr als 1,5 mm kürzer geworden sind
Ventiltellerdurchmesser	Einlassventil 47 mm Auslassventil 39 mm Bei XT 500 vor 1980 kommt ein kleineres Einlassventil zum Einbau
Steuerzeiten	Einlass öffnet 44° vor OT Einlass schließt 68° nach UT Auslass öffnet 76° vor UT Auslass schließt 36° nach OT
Nockenwelle	Höhe des Einlassnockens vom Grundkreis aus gemessen: 39,18 bis 39,28 mm, die Verschleissgrenze ist bei 39,08 mm erreicht Höhe des Auslassnockens vom Grundkreis aus gemessen: 39,20 bis 39,27 mm, die Verschleissgrenze ist bei 39,10 mm erreicht
Kipphebelachse	Durchmesser 11,98 bis 11,99 mm Verschleissgrenze bei 11,96 mm
Einbauspiel zwischen	Kipphebel und Kipphebelachse 0,01 bis 0,04 mm, die Verschleissgrenze ist bei 0,11 mm erreicht
Kurbelwelle	wälzgelagert, aus drei Teilen zusammengepresst, zulässiger Schlag der Wellenzapfen 0,03 mm, Axialspiel des Pleuellagers 0,35 bis 0,65 mm, fühlbares Höhenspiel des Pleuellagers darf nicht sein
Kupplung	
Typ	(im Ölbad laufende Lamellenkupplung
Anzahl der Lamellen	7 Stahllamellen 8 Lamellen mit Belag, 2,8 mm dick Verschleissgrenze 2,5 mm
Kupplungsfedern	6 Stück, 41,2 mm lang, Verschleissgrenzwert liegt bei 40,0 mm

Vergaser	
Typ: - Für XT 500 C ab Seriennummer 1E6 - 000 101 und XT 500 ab Seriennummer 1N5 - 000 101 gilt gemeinsam	MIKUNI-Vergaser VM 34 SS, Schiebervergaser mit Startvergaser, Beschleunigungspumpe und Anreicherungssystem
- Für XT 500 E ab Seriennummer 1 E6 - 030 010 und XT 500 ab Seriennummer 1 U6 - 100 101 gilt Gemeinsam	MIKUNI-Vergaser VM 32 SS, Schiebervergaser mit Startvergaser, jedoch ohne Beschleunigungspumpe und ohne Anreicherungssystem

[Nach oben](#)

2 Getriebe	
Typ	Klauengeschaltetes Fünfganggetriebe
Übersetzungsverhältnis	1. Gang 2,357:1 2. Gang 1,555:1 3. Gang 1,190:1 4. Gang 0,961:1 5. Gang 0,778:1
Primärübersetzung	2,567:1 (77:30)
Sekundärübersetzung	2,265:1 (42:16) oder 2,750:1 (44:16)
Antriebskette	DI D 520 TR %'W
Kettenlänge	100 Rollen (16 zu 44 Z.) Empfehlung: Vor Bestellung am eigenen Motorrad nachzählen!
Kettenritzel hinten	Erhältlich mit 40, 42, 44, 46 Zähnen

[Nach oben](#)

3 Generatoranlage

Typ	Schwung-Licht-Magnet-Zündanlage, Nennspannung 6 Volt
Gleichrichter	
	Einweggleichrichtung mit Hilfe einer einzelnen Diode,
Spannungsregler	Elektronischer Regler, Regelspannung 6,9 bis 7,5 Volt
Lampen:	
• Scheinwerfer • Rücklicht • Bremslicht • Blinklicht • Instrumentenleuchten • Fernlicht-Anzeige • Blinklicht-Anzeige • Leerlauf-Anzeige • Positionsleuchte	6V, 35/35W 6V, 5W 6V, 21W 6V, 21W oder 6V, 17W 6V, 3W 6V, 3W 6V, 3W 6V, 3W 6V, 4W
- Batterie Abmessungen (Länge x Breite x Höhe)	6 V. 6 Ah 100x55x100 mm

[Nach oben](#)

4 Fahrwerk (Solomaschine)	Geschlossener Rohrrahmen mit Teleskopgabel und Hinterradschwinge
Telegabel	Hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel mit Federweg 195 mm
Ölfüllung	225 bis 227 cm ³ pro Gabelbein
Federbeine	Hydraulisch gedämpfte Federbeine mit Hochdruck-Gaseinfüllung, Hub des Stoßdämpfers 110 mm Federweg des Hinterrades 159 mm
Abmessungen:	

- Länge - Radstand - Bodenfreiheit - Sitzhöhe - Lenkerhöhe - Lenkerbreite - Nachlauf - Leermasse - zul. Gesamtmasse	2190mm 1415 mm 220 mm 835 mm 1170 mm 860 mm 127 mm 140kg 319kg
Bereifung	Vorderrad 3,25 - 21 4 PR Aluminiumfelge 1,85 - 21, 36 Loch Luftdruck 1,3 bis 1,8 bar Hinterrad 4,00-18 4 PR Aluminiumfelge 1.85 - 18, 36 Loch Luftdruck 1,5 bis 1,8 bar
Bremsen	Trommelbremse vorne mit 160 mm Durchmesser Trommelbremse hinten mit 150 mm Durchmesser beide Bremsen in der Bauart «Simplex»

[Nach oben](#)

Quelle: Reparaturanleitung Nr. 5065 aus dem *bucheli verlag*

Hier seht Ihr die Wahnsinnsphotos: Zwei Gespanne auf einem Haufen!!!



Jochen und Andi am Start zum Eurogespanntreffen. Wann das war hab' ich allerdings vergessen, tja.

Auf dem Treffenplatz. Eigentlich hatte ich mal ein wesentlich geileres Bild, an diesem Wochenende haben wir nämlich mit Jochen's XT eins von diesen hi tech Endurogespannen von Horst Ullrich aus dem Schlamm gezogen, was eindeutig die technische Überlegenheit der XT-Gespanne dokumentierte. Dieses Bild hat jetzt aber die



Motorrad Gespanne
Redaktion
(wahrscheinlich
nicht mehr, nach all
den Jahren...), die
habens auch
tatsächlich mal
abgedruckt.

Tja, acht Gespanne haben wir jetzt in dieser Site versammelt. Falls Ihr euer Gespann hier vermisst, dann meldet Euch bei mir und sendet am besten Bilder und Geschichte gleich mit.

Auf geht's ! mail an: andreas@sedlmayer.de

So wie's aussieht findet das XT-Gespanntreffen auf dem XT-Treffen statt, bisher waren jedoch noch nie alle da. Aber schöne Bilder gibt's dennoch zu sehen...

Diese Bilder vermitteln einen kleinen Eindruck vom 2000er XT 500-Treffen. Absolut geiles Herbstwetter war die ideale Voraussetzung für ein super Treffen!

Die Teilnehmer sind bis zu 1200 km weit angereist - natürlich nur auf hervorragenden XT 500 Motorrädern.

Auf diesen Bildern erkennt man, daß jeder Fahrer eigene Vorstellungen davon hat, wie seine XT aussehen muß...

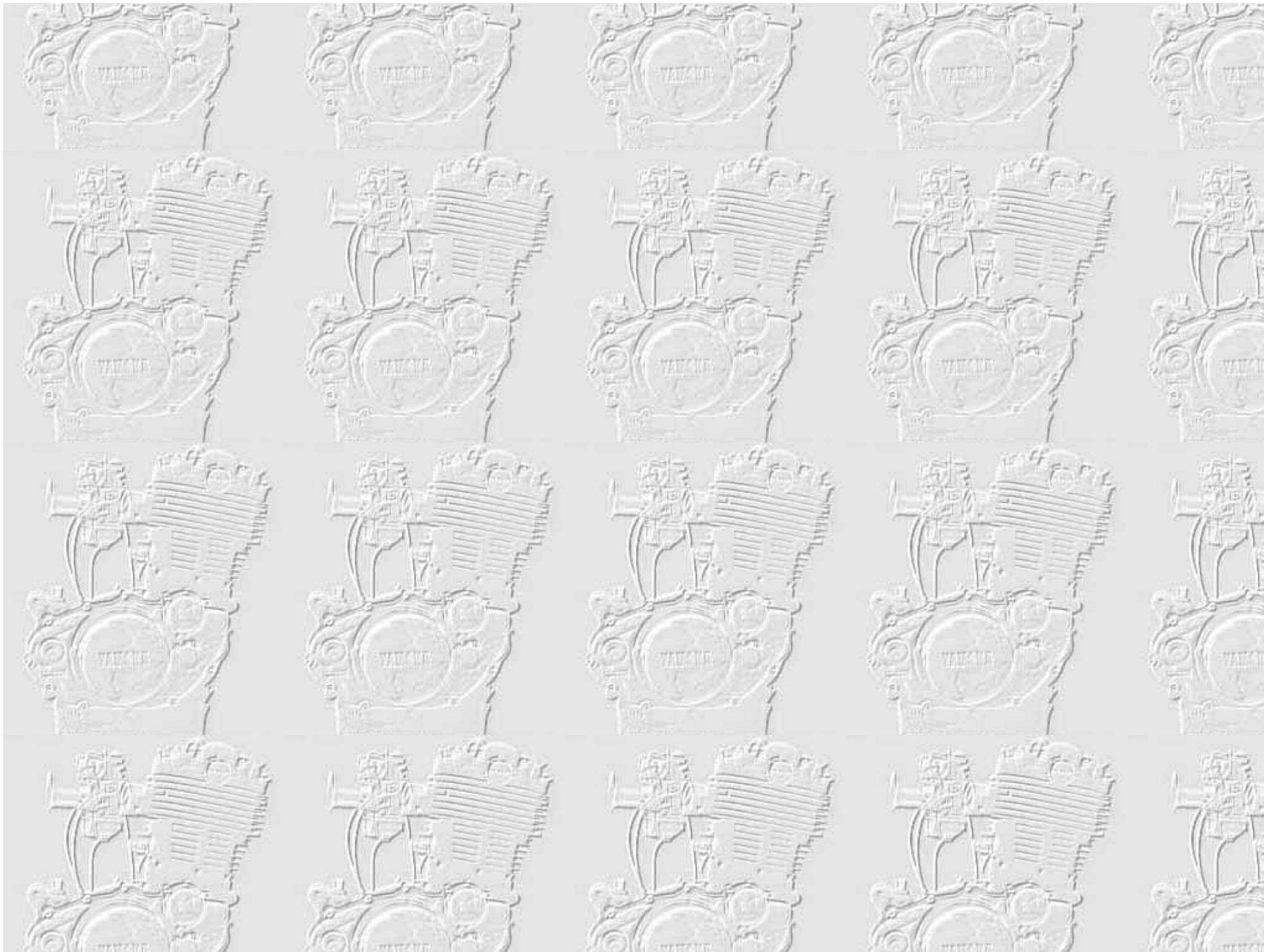
...vor allem die Lackierung des Tanks eröffnet kreative Möglichkeiten!

Samstags findet traditionell eine kleine Ausfahrt statt...
...vor der manche erstmal schrauben...





A man with a mustache and a purple shirt is talking to a young boy. In the background, there are other people and a yellow and black backpack.



Was es noch so gibt für XT-Fan's und alle anderen:

[XT 500](#)

[Stress Press](#)

[Motorrad Gespanne](#)

[RoPo's Familienwebsite mit Schraddelgeschichten](#)

[Dixi's Motorradreise Homepage](#)

[Bikers-Web](#)

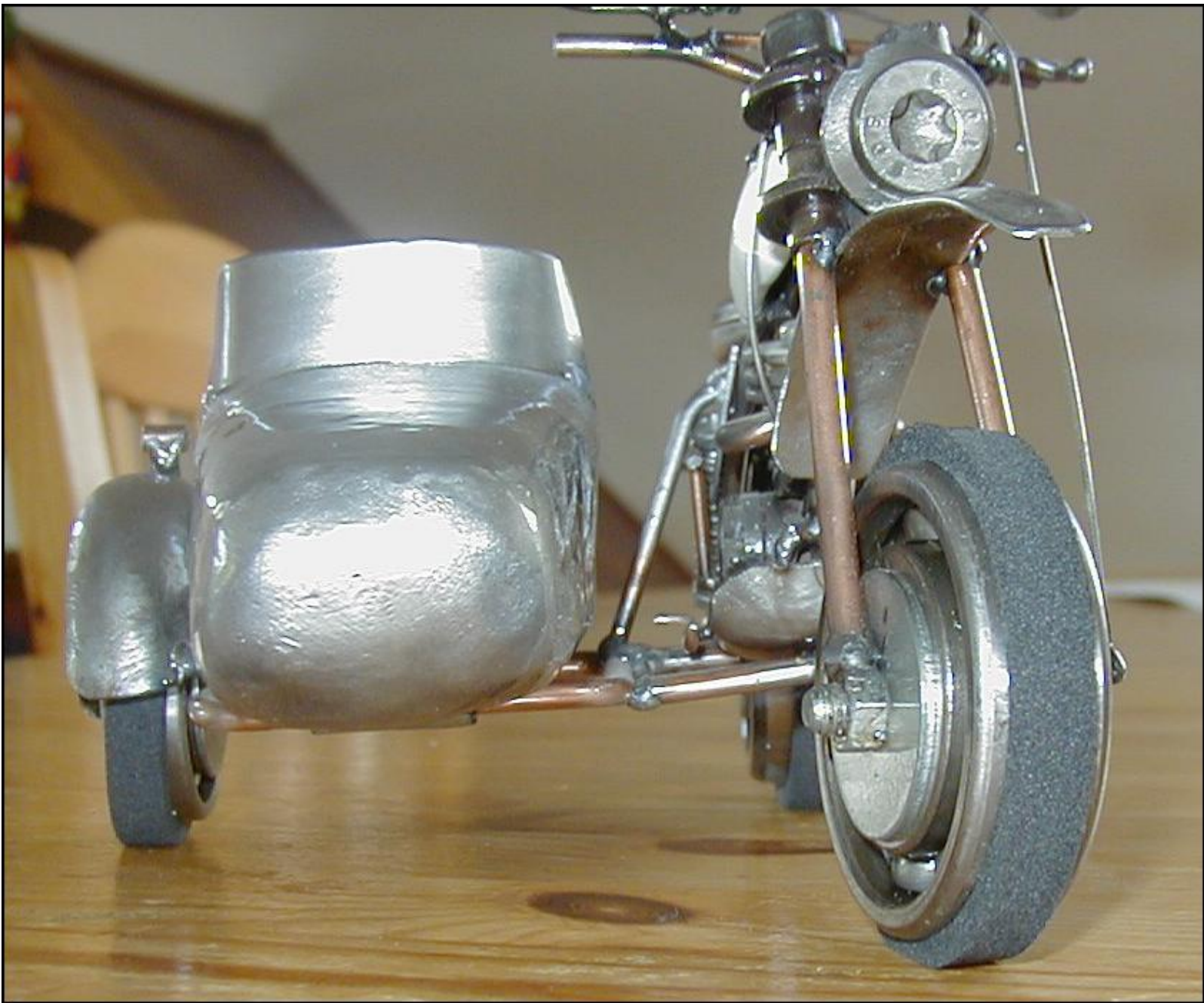




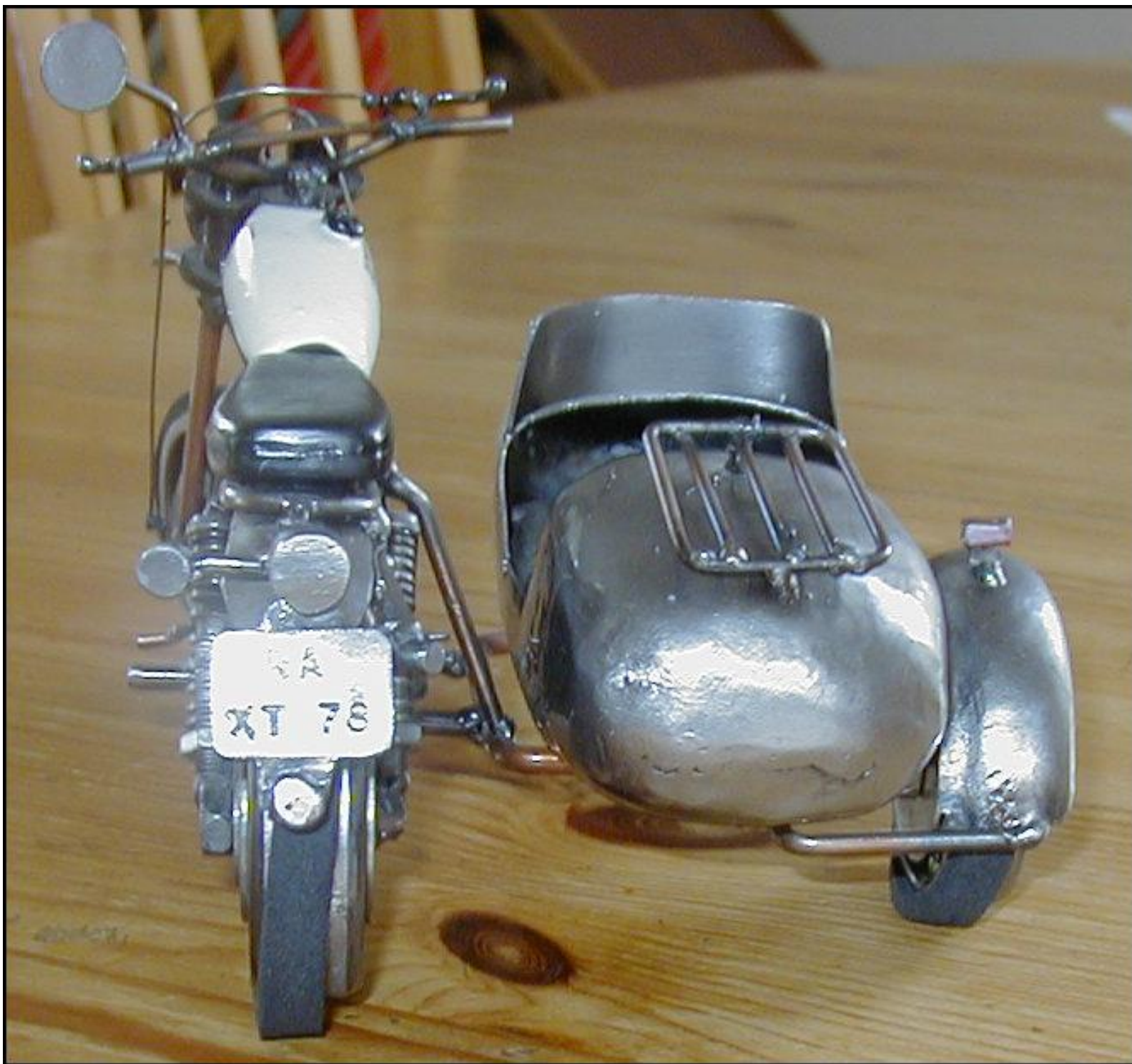


































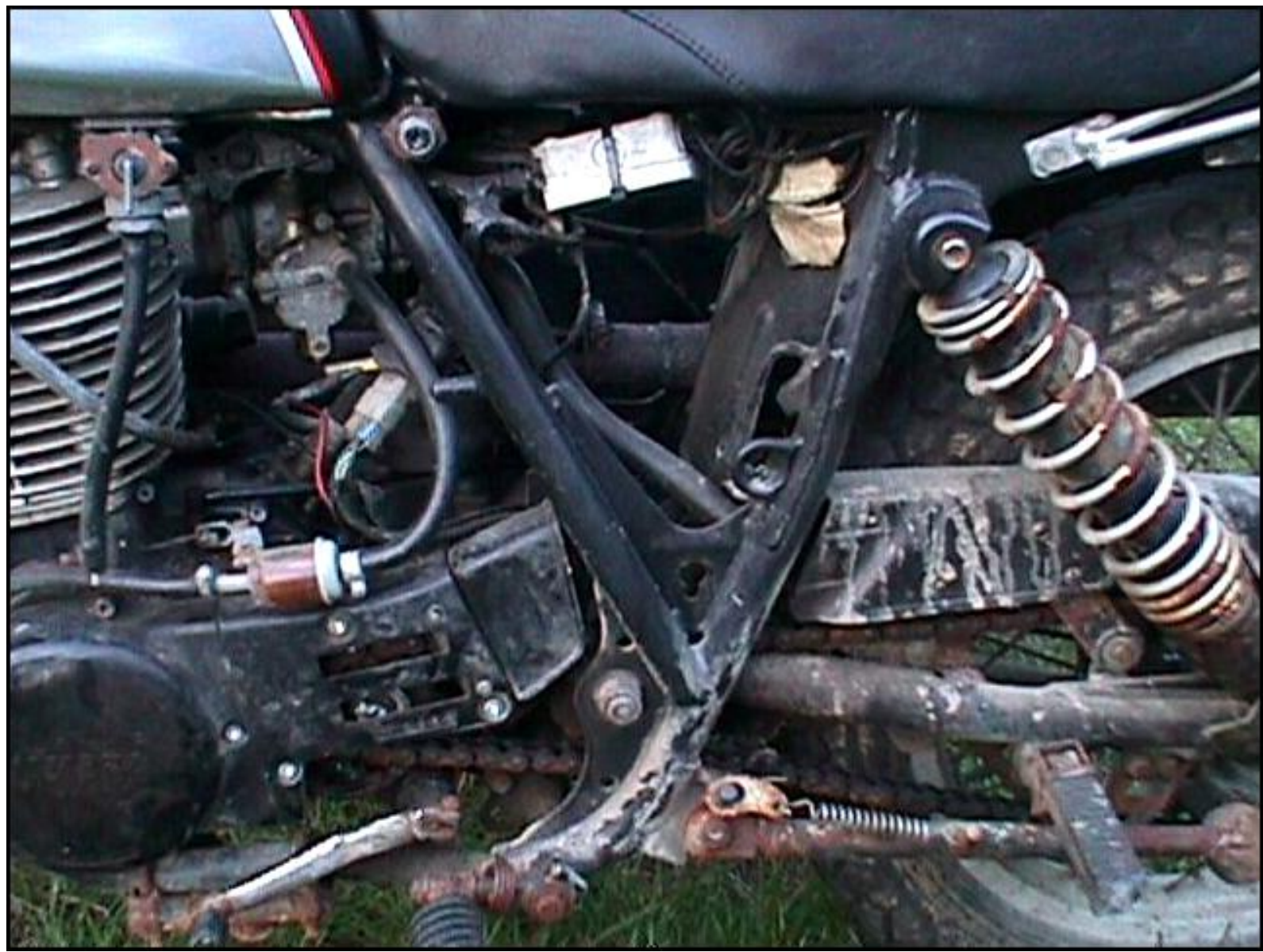






























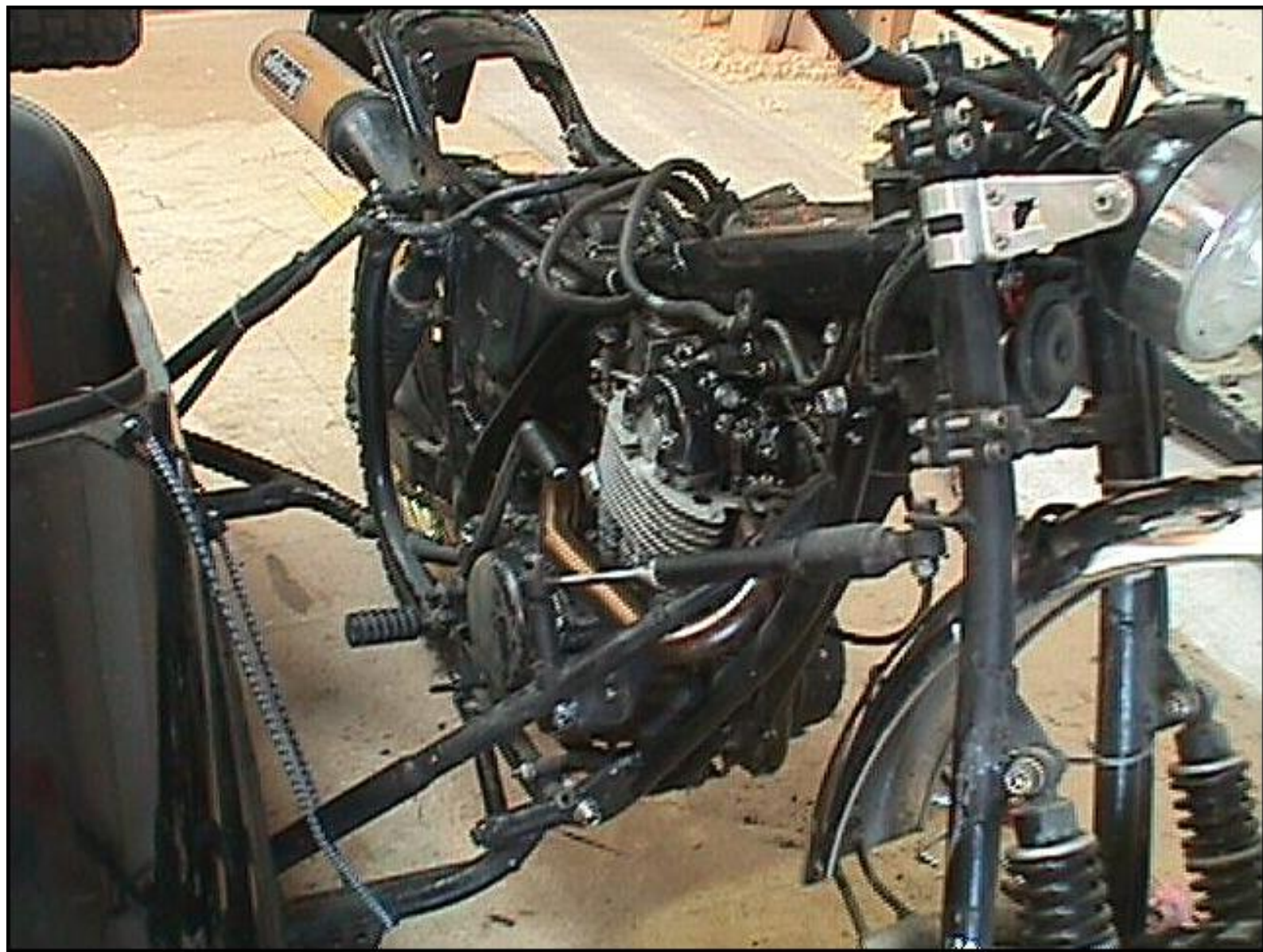












Befestigungspunkte des Stern Hilfsrahmens

Befestigung am Steuerkopf

Befestigung am Rahmenheck

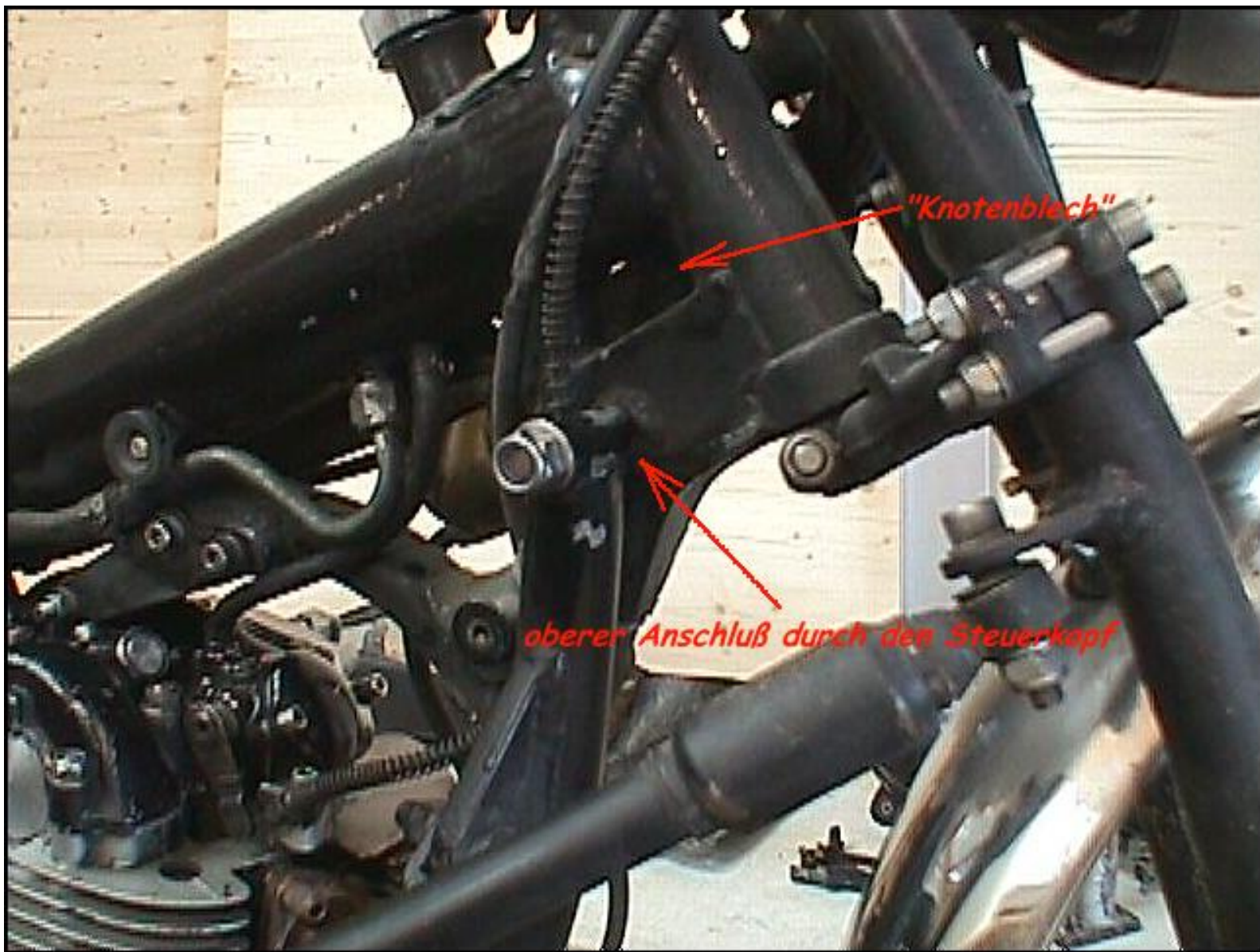
Befestigung an der vorderen, unteren Motorhalterung

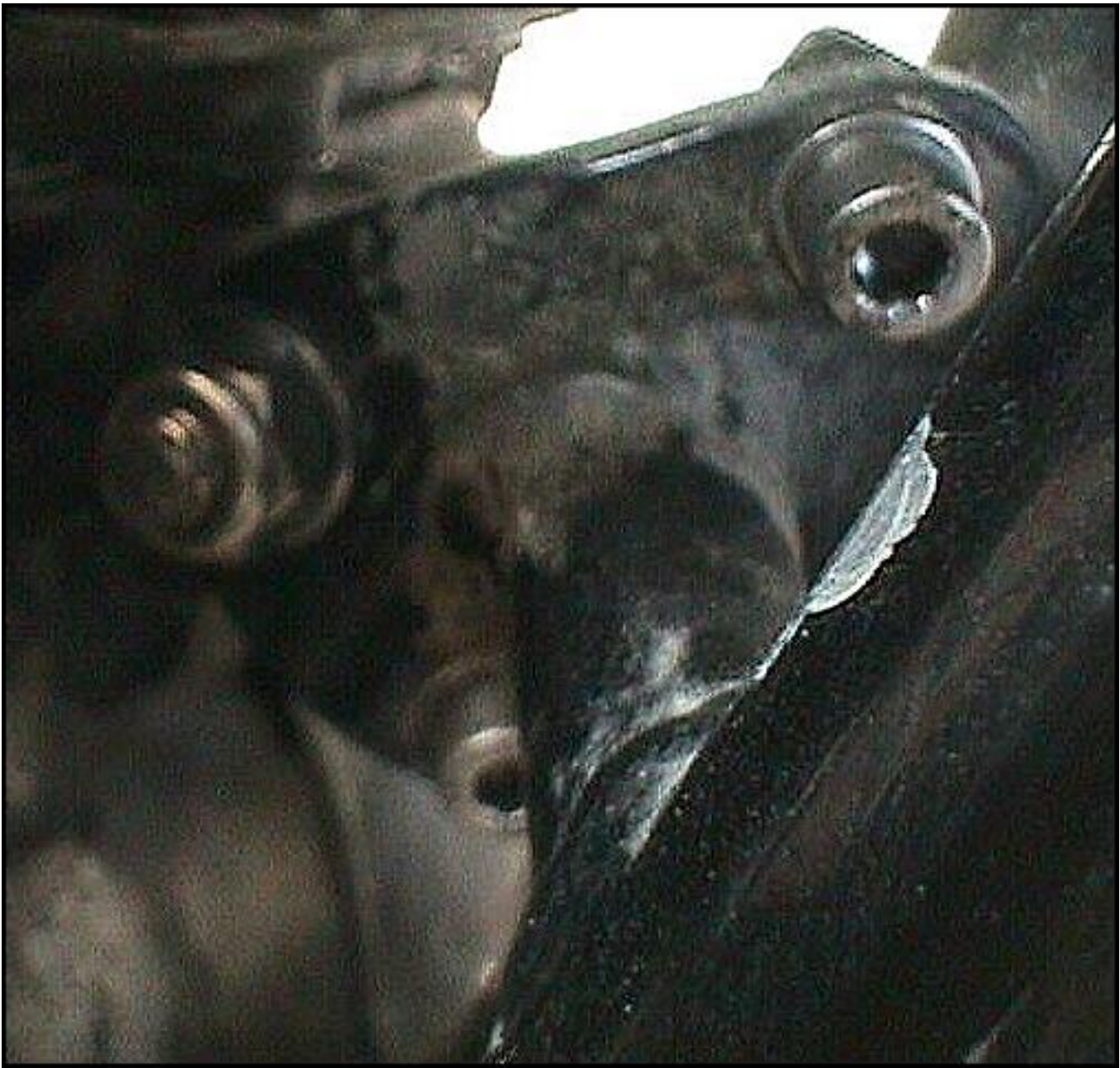
Befestigung an der Motorhalterung

Befestigung an der linken Rahmenseite - unten

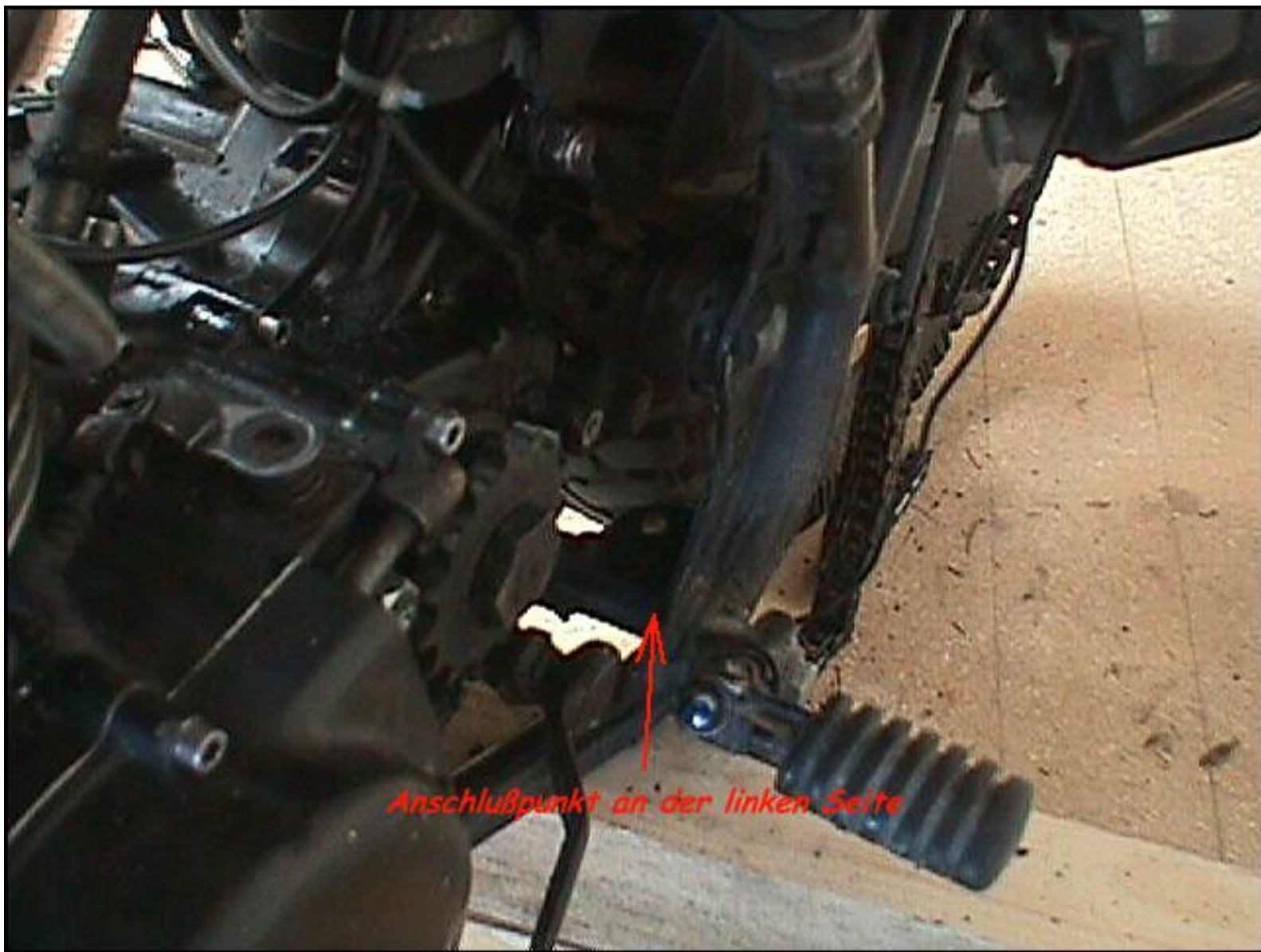
Befestigung an der rechten Fußraste





























Fahrzeugschein

STARKE

Das vorstehende amtliche Kennzeichen ist
Vorname, Name, ggf. auch Geburtsname, Firma
ANDREAS
GEDLMAYER

geb. am **10.11.64**
Postleitzahl, Wohnort, Firmenstr., Straße und Haus-Nr.
82131 GAUTING
KELTENWEG 18

ggf. Postleitzahl, Standort, Straße und Haus-Nr.

für das nebenstehend beschriebene Fahrzeug
zugeteilt worden.

Anmeldung zur nächsten HU m. **04.99**

82319 Starnberg **07.07**

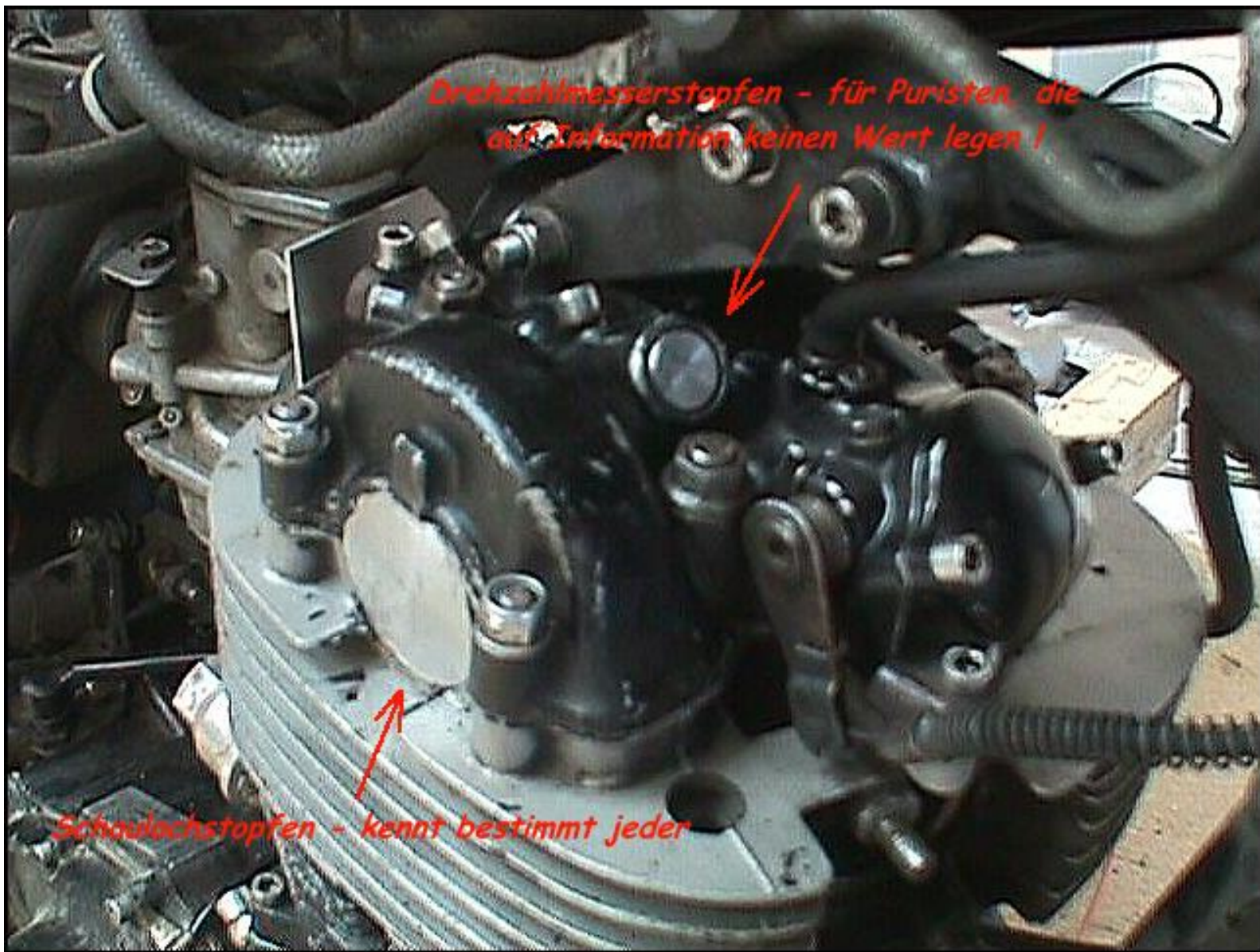
Landratsamt Starnberg

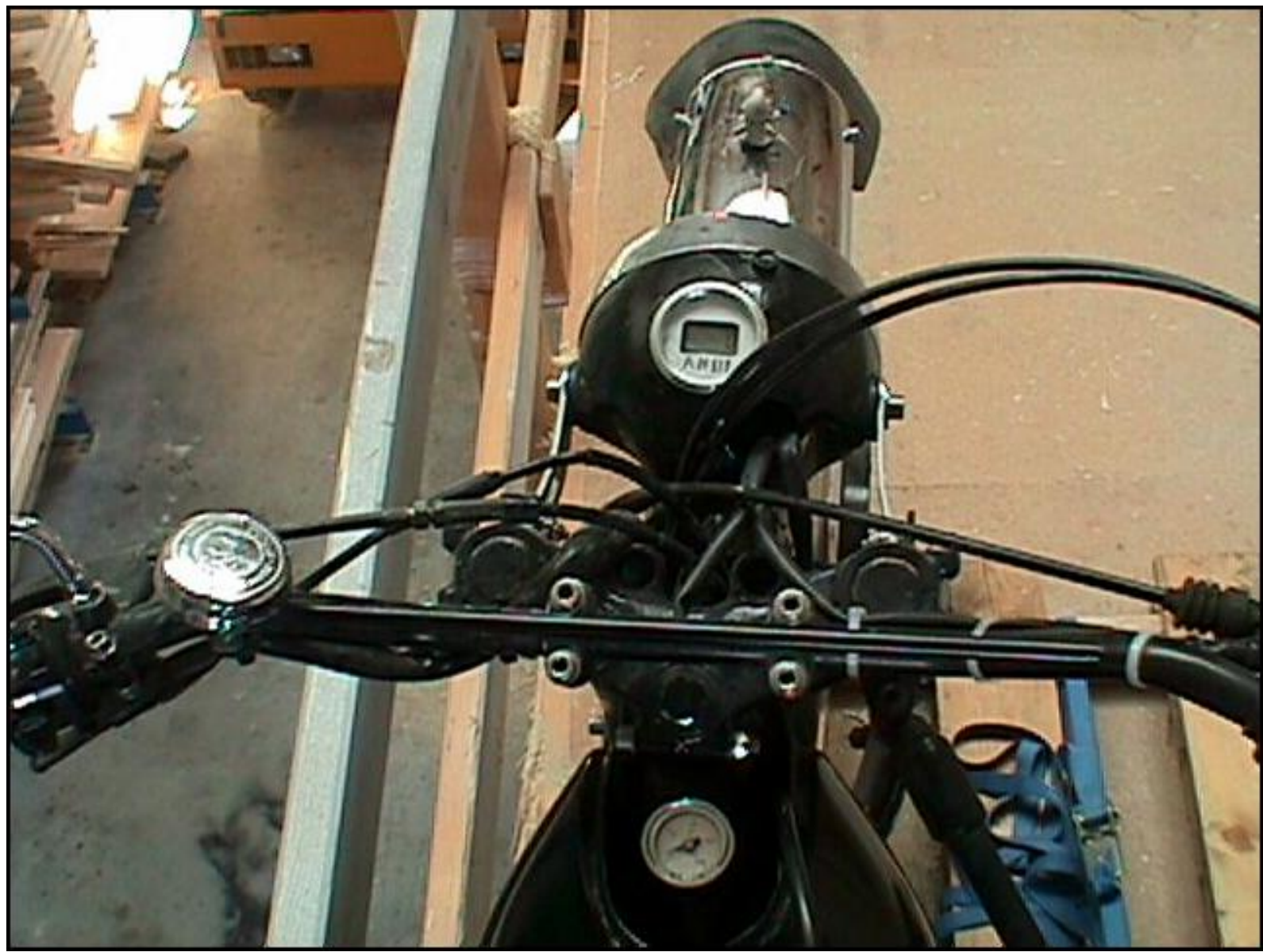
Seigel

1.4

Die Hinweise auf der Rückseite unbedingt beachten!

190001		7101	141002
KRAD M.BEIWAG., MOTORRAD M.LEISTUNGSBESCHRAENK.			
YAMAHA (J)			
1 U 6			
106134946			
OTTO	01	135	
K020/05900			
00495			
10	12	002	
001505	000319		
ENTSTOERSTECKER*ZIFF.1:M.VELOREX BEIWAGEN,TYP 562 NR.P 592086,WW.M.WINDSCHILD KENZ.PS*H.STERN HILFSRAHM.NR.P 592085*M.LENKUNSD.*BEIWAGENBR.*ZIFF.14:M.30 KG BALLAST I.BEIWAG.*M.SCHWINGGABEL BERICHT NR.954/447033 D.100 RHEINL.NR.SCHW.950107 U.BILSTEIN-FEDERBEINEN*SEITENWAG EN M.DOPPELSCHWINGE U.FEDER8.BILSTEIN,BEREIF.4.00-18 645*V.RAD U.SEITENW.RAD A.FELGE 1.85-18 YAMAHA***			

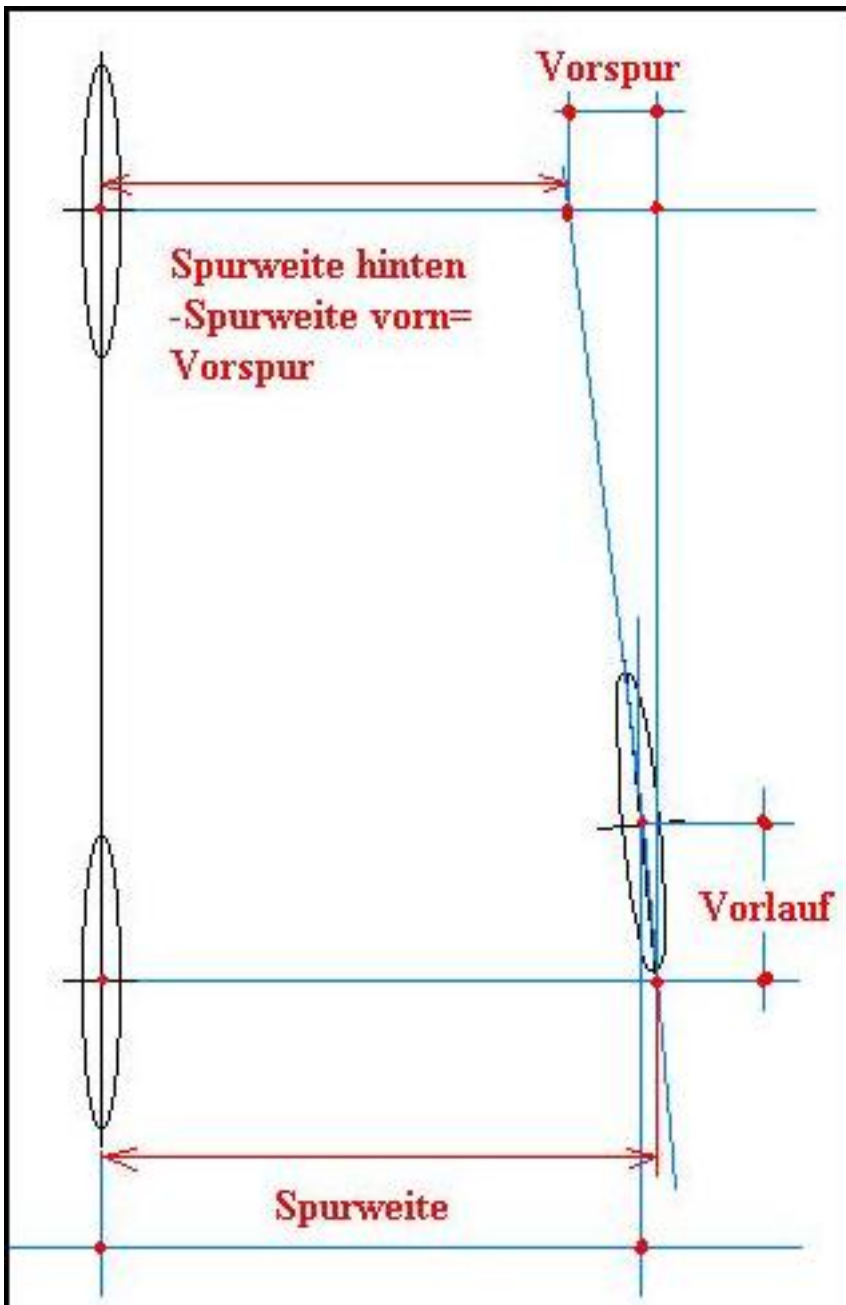






















		A		Schlüssel-Nr.		
1	Fahrzeug- und Aufbauart	KRAU M. BEIWAG., MO JRRAD			1900	
		M.T.E. STUNGSBESCHRAENK.			01	
2	Fahrzeughersteller	YAMAHA (J)			7101	
3	Typ und Ausführung				141005	
4	Fahrzeug-ident.-Nr.	106x228x9x 1U6160840				
5	Antriebsart	01	6	Hochstgeschwindigkeit km/h	115	
7	Leistung kW bei min	K20 / 5900		8	Hubraum cm³	
9	Nutz- oder Aufhängelast kg			10	Raumhöhe des Tanks m	
11	Sten-/Liegeplätze	- / -		12	Sitzplätze einschl. Fahrerpl. u. Mote.	
13	Masse über alles mm	Länge	Breite	Höhe		
14	Leergewicht kg	225		15	Zul. Gesamtgewicht kg	
16	Zul. Achslast kg	vorn	mitten	hinten		
17	Radar und/oder Gleichstrom	18		Zahl der Achsen	19	davon angetriebene Achsen
20	von	3.25-21/4PR				
21	in und hinten	4-00-18/4PR				
22	oder vorn					
23	in und hinten					
24	oder am angeschlossen	Einleuchtungs- bremse		Zweileuchtungs- bremse		
25	Anhängerkupplung DIN 740, Form u. Größe			27	Anhängekuppl. Prüfzeichen von	
26	Anhängelast kg bei Anhänger mit Bremse			28	bei Anhänger ohne Bremse	
29	Standgeräusch dB (A)	77N		31	Fahrgeräusch dB (A)	
30	Tag der ersten Zulassung	17.05.83				
31	Bemerkungen	ENTSTOERSTECKER GEZ. 112 WA HLW. 029750-0210 *FZ DARF NUR M. REIF. D. HERST. BRIGESTONE U. .IRC AUSGER. SEIN *ZIFF. 1:M. SEITENWAGENUMBAU GEM. GUTACH- T. NR. 1810050594 TÜV STUTT-				
--- GART UND NACHTRAG NR. 478/08 6933 TÜV RHEINLAND *MC SEITEN- WAGEN WASP ENDURO NR. 933, B EREIFUNG 3.50-16 *M. SCH. 3-2 GABEL KENZ.: SCHW. 940: GE M. GUTACHTEN NR. 954/447033 /TK TÜV RHEINLAND M. BREMSAN- LAGE DER SR500 U. STAHL FLEX						

LAGE DER SR500 U. STAHLFLEX
LEITUNG KENNZEICHEN MGF*M.K
ONI-FEDERBEINEN V + H KBA
90333***** Mit Sondertank Herst.
Reinschüssel 19.5 Ltr. Typ 017
Kennz. 2123* Ziff. 22: 3,00-21;
Ziff. 20-22: Alle Fabrikate wenn
für Geschw. bis 130 km/h freigegeben
(Kennz. M.*)

9.24.28 u. 35 - Zu 4) hier Zulassung für 1.
O hier als A, O, U wiedergegeben.
Leitungen und anhängen Mgf. M.K. Teil
ng in in mit dieser grüner Kennz. in 1.
in und fahrten im fahrten - 141 u 141
in die fahrten mit fahrten ggf. unter 747 14
1) + fahrten, 2. fahrten, 3. fahrten
ng. 28 u 27) wenn anhängen, fahrten
in and fahrten fahrten, 30 u 31 fahrten





















































