



Die Wüste lebt

Vier Jahre Euro-Währung, fünf Jahre im dritten Millennium, 30 Jahre Yamaha XT – unglaublich, wie die Zeit vergeht. Höchste Zeit für einen Rückblick: auf die XT 500, die als erste Fernreise-Enduro unsterblich wurde, und auf ihre zahlreichen, bis heute umtriebigen Nachkommen.



XT 500 (1976/77-1990): Zweiventil-Motor mit 27/32 PS. Trommelbremsen, 8,8-l-Tank, 150 kg Leergewicht.



XT 250 (1980-1990): Zweiventil, 17 PS, Kickstarter. Cantilever-Schwinge, Trommelbremsen, 8-l-Tank, 124 kg.



XT 550 (1982-1984): erste XT mit Vierventil-Motor. 38/27 PS, Doppelvergaser, 11,4-l-Tank, Leergewicht 145 kg.

Eine Legende wird 30. Die XT 500 war die erste große Viertakt-Enduro, gleichzeitig Hobby-Hobel wie Fernreise-Muli und hat ganz schön was angerichtet. Ihr Einzylinder vibrierte wie eine Rüttelplatte, der gnadenlose Kickstarter trennte Memmen von Männern. Eine ganze Studenten-Generation ließ wegen dieser XT die Uni schleifen und fuhr statt zu büffeln lieber nach Kreta, Spanien oder Sizilien. Andere trieb es gleich in die Wüste oder zumindest bis in die Dünen hinter der

afrikanischen Küste. Ein »Männer-Motorrad«, ein Globetrotter-Vehikel, zugleich aber auch Alltagsmaschine für Großstadt-Pendler und fahrendes Landvolk. Die XT 500 wurde zum Zündfunken für eine ganze Gattung und zur profitablen Plattform einer vermehrungsfreudigen Enduro-Großfamilie. Gut zwei Dutzend Einzylinders indes bisher, auf die wir heute, nach Modellreihen zusammengefasst, zurückblicken können.

XT 500: Zur Präsentation in Marokko 1976 kommen Journalisten aus aller Welt. Wie viele Maschinen im Debütjahr nach Deutschland finden, lässt sich heute nicht mehr ermitteln. Viele waren es nicht; eine Quelle spricht von 50, per Einzelabnahme getüften Exemplaren, andere Chronisten nennen 179 oder 200 Maschinen. Auch bei Yamaha selbst versanden die Spuren. Am 3. Dezember 1976 schreibt ein offensichtlich begeisterter Sachverständiger vom TÜV Hannover ins Typgutachten: »Der Typ 1U6 – die Verkaufsbezeichnung lautet XT 500 – ist ein Mehrzweck-Motorrad. Man kann sowohl auf der Straße als auch im Gelände hervorragend damit fahren.«

Die UR-XT von 1976 hat 32 PS und einen tiefhängenden Krümmer, der 8,8-l-Tank ist aus Stahlblech. 1977: Drosselung auf 27 PS; der Krümmer führt nun am Zylindervorbei, ein Ventildeckel-Guckloch erleichtert die Suche nach dem oberen Totpunkt. 1978 kommt ein Alu-Tank zum Einsatz; eine XT 500 gewinnt die Rallye Paris-Dakar. 1980: goldfarbene Felgen und zweiter Paris-Dakar-Sieg. 1981: In Deutschland werden 4160 Maschinen verkauft, die XT erreicht den Höhepunkt ihrer Beliebtheit.

XT 250: Bereichert 1980 als preisgünstiger Ableger der XT 500 das Angebot. Optisch kaum von der Großen zu unterscheiden, im ersten Jahr mit 22, ab 1981 mit 17 PS. Statt Stereofederbeinen kommt eine moderne Cantilever-Schwinge mit liegendem

Federbein zum Einsatz. 1981 ersetzt eine 18- die 17-Zoll-Felge hinten.

XT 550: Mit ihrem neuen, durchzugsstarken 38-PS-Vierventiler samt Doppelvergaser (YDIS, Yamaha-Duo-Intake-System) zweifellos ein Meilenstein der XT-Historie. Die XT 550 sitzt aber schon 1983 zwischen den Stühlen, als Yamaha zusätzlich die TT 600 und die XT 600 Z Ténéré ins Feld führt. Vier Enduro-Typen mit 500 bis 600 Kubik nebeneinander – das kann nicht funktionieren. Nach drei Produktionsjahren verschwindet die 550er aus dem Programm, die Letzte ihrer Art wird 1989 zugelassen.

XT 600 Z Ténéré: eine Baureihe, die den Mythos vom wüsten-tauglichen Einzylinder-Dampfhammer endgültig zementiert. Die erste Ténéré erhält 1983 den aufgebohrten Vierventiler der XT 550, leistet 44 PS und bunkert 30 Liter Sprit. Das Fahrwerk – luftunterstützte Gabel, Monocross-Federung – bietet immense Federwege von 255/235 mm, die Sitzhöhe ist mit 930 mm gewaltig. 1986 folgt Typ 1VI mit 46 PS, die erste Ténéré mit E-Starter. Yamaha verpasst ihr einen 23-l-Tank mit tief hinabgezogenen Flanken, um den Schwerpunkt abzusenken – und schießt ein Eigentor. Etliche Motoren kollabieren wegen Hitzestaus mit defekter Kopfdichtung oder fressenden Kolben, bis man einen Rückruf startet, um Vergaser, Dichtungen und Kopfschrauben zu modifizieren. Typ 3AJ rettet 1988 schließlich mit weiteren Änderungen – größere Kühlrippen, verstärkte Gewinde, neu geformter Tank, tiefer Kotflügel – den angeknacksten Ruf des Rallye-Bullen. Diese letzte luftgekühlte Ténéré ist die erste XT mit Vollverkleidung.

TT-Baureihe: umfasst sechs Modelle mit 350 bzw. 600 Kubik. Debüt mit der TT 600 von 1983, einem Motocrosser mit 44-PS-Ténéré-Triebwerk, der nach Aufbau von Beleuchtung und Blinkern per Einzelabnahme zulassungsfähig ist, allerdings nur



XT 600 Z Ténéré (34L, 1983-1985): aufgebohrter XT 550-Motor, 44 PS, 30-l-Tank, 930 mm Sitzh., Scheibenbremse (v.)



XT 600 (43F, 1984-1985): abgespeckter Ténéré-Ableger. 44 PS, 11,5-l-Tank, 153 kg, 255/235 mm Federweg.



XT 600 Z Ténéré (1VI, 1986-1987): erste Ténéré mit E-Starter. 23-l-Tank, Benzinpumpe, größere Ventile, 46 PS, 175 kg.

mit 17 PS. 1986 folgt die TT 350 mit dem dohc-Motor der XT 350 von 1985, ebenfalls ein Geländegänger, der als Crosser 27 PS, mit TÜV nur zwölf PS mobilisiert. 1994 erscheint die beim italienischen Yamaha-Importeur Belgarda entwickelte TT 600 S, ein sportlicher Ableger der XT 600 K (ab '91) mit deren 41-PS-Motor, aber mit ungleich besserem Fahrwerk (Upside-down-Gabel von Kayaba, Öhlins-Federbein). Ihr zur Seite steht ab 1996 die TT 600 E, eine alltagstauglicher gedachte Variante mit E-Starter



TT 600 (1983-1988): wettbewerbstaugliche Enduro mit Ténéré-Triebwerk, 44 PS, 137 kg. Mit Straßenzulassung 17 PS.



XT 350 (1985-1995): Vierventiler, 27 PS, zwei Ausgleichswellen, Doppelvergaser. 255/220 mm Federweg, 140 kg.



XT 600 (2KF, 1987-1990): 45 PS, 13-l-Tank, Scheibenbremse hinten, Stahlschwinge, neue Plastics. Motorschutz entfällt.



XT 600 Z Ténéré (3AJ, 1988-1990): Motor wieder standfest. Erste verkleidete XT. 23-l-Tank, Scheibenbremse hinten, 185 kg.

Zulassungszahlen der XT- und TT-Einzylinder im Überblick

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
XT 250					1009	1760	1307	1304	861	440	665	359	375	296	127	3	1	1				
XT 350										935	963	717	502	468	411	450	323	213	131	89	1	
XT 500	k. A.	2005	2120	3053	3581	4160	2391	1915	1095	1023	1056	691	764	636	219	9						
XT 550							307	1746	694	24	4	0	1	1								
XT 600 (43F)									1113	1333	1516	1195	42	4	1							
XT 600 (2KF/2NF)												622	1812	2134	1350	5	0	1				
XT 600 E/K															1842	4675	4347	2711	1541	2258	363	1123
XT 600 Z (34L/55W)							564	694	736	64	2	2										
XT 600 Z (1VJ)										1050	1490	301	91	5	1							
XT 600 Z (3AJ)												583	832	665	248	6	1					
XTZ 660																1110	1099	767	963	461	279	197
XT 660 R																						
XT 660 X																						
TT 350 ¹											k. A.	k. A.	k. A.	k. A.								
TT 600 ¹								k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.									
TT 600 E ¹																					754	350
TT 600 R ²																						
TT 600 RE ²																						
TT 600 S ¹																		1	397	241	417	313

¹ Modell wurde per Einzelabnahme zugelassen; soweit Zahlen angegeben sind, handelt es sich um Verkaufszahlen vom Importeur an den Handel. ² Modelle R und RE sind für die Jahre 2003 bis 2005 nicht zugelassen.

und schlichterer Federung, die auf der Straße nicht mit der straffen S-Version mithalten kann. Letztere wird 1998 von der

noch kompromissloseren Kickstarter-TT 600 R abgelöst, die im Revier der KTM LC4 wildern soll. 2003 und 2004 gibt's schließlich

noch die TT 600 RE, wieder mit E-Starter, aber mit abgeknapschten Federwegen in simplen Fahrwerkskomponenten.

XT 600-Baureihe: verkaufstärkste Reihe, die von 1984 bis 2003 drei Varianten umfasst. Start mit Typ 43F, einem fast eins zu eins mit der 83er-Ténéré identischen Modell. Unterschiede: kein Ölkühler, 11,5-l-Tank. 1987 folgt die zweite Generation mit 45 PS, 13-l-Tank, Scheibenbremse hinten, neuem Auspuff, Stahl- statt Alu-Schwinge. Als dritte kommt 1990 die XT 600 E (ab '91 auch als Kickstart-»K«), die mit gekappten

Federwegen und niedriger Sitzhöhe um die Gunst eines breiten Publikums buhlt. Mit Erfolg: Die XT 600 E/K ist 1991 meistverkauftes Motorrad in Deutschland. Kritiker tadeln dafür Sparmaßnahmen wie Stahlfelgen und fehlenden Drehzahlmesser, vor allem aber für den tragend in den Rahmen integrierten Auspuff. Ab 1996 hat die XT 600 dann wieder ein »normales« Rahmenheck, die

Motorleistung sinkt auf 40 PS.

XT 350: ein handlicher 27-PS-Landstraßenräuber mit satten Federwegen von 255/220 mm, von 1985 bis '95 im Programm.

**1991
wird die
XT 600
zum
Bestseller**



XT 600 E/K (1990-2003): neuer Rahmen, gekappte Federwege, E-Starter, Stahlfelgen, 168 kg. Drehzahlmesser entfällt.



XTZ 660 Ténéré (1991-1994): erster XT-Eintopf mit Flüssigkeitskühlung und Fünfventil-Motor. 48 PS, schlanke Verkleidung.



XTZ 660 Ténéré (1994-1999): bullige Doppelscheinwerfer-Verkleidung, neues Cockpit aus der XTZ 750 Super Ténéré.

1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	total
								8508
								5203
								24.718
								2777
								5204
								5924
881	805	719	649	527	420	17		22.878
								2062
								2938
								2335
127	80	49	29	4				5165
						1428	1436	2864
								k. A.
								k. A.
238								1342
807	679	666	528	258	362	187	163	3650
								1369

einzelnen erfasst.

TT 600 E (1996-1998): gezähmte Version der TT 600 S mit verkürzten Federwegen. E-Starter, 12-l-Tank, 160 kg.



TT 600 RE (2003-2004): letzter TT-Spross. Basiert auf TT 600 R von 1998. E-Starter, aber simpleres Fahrwerk, 42 PS.



Aufwendiger Vierventiler mit zwei oben liegenden Nockenwellen (dohc), Doppelvergaser und zwei Ausgleichswellen, fahrfertig ganze 140 kg.

XTZ 660 Ténéré: neu konstruiertes Modell mit Fünfventil-Motor, 48 PS, Flüssigkühlung und 20-l-Tank, das 1991 die Ära luftgekühlter Ténérés beendet. Die erste Generation hat eine schlanke Verkleidung mit winzigem Scheinwerfer, die dem einstigen Rallye-Flair der Baureihe nicht gerecht wird. 1994 passt Yamaha ihr eine bullige Doppelscheinwerfer-Verkleidung im Stil der Super Ténéré, von der die 660er auch das Cockpit erbt.

XT 660 R/X: die jüngsten XT-Ableger, seit 2004 im Programm. Fahrwerk, Motor, alles neu. Flüssigkeitsgekühltes Vierventil-

Triebwerk mit Einspritzanlage und 48 PS. Die Enduro »R« mit standesgemäßem 21-Zoll-Vorderrad und Federwegen von 225/200 mm, die Supermoto »X« mit 200/191 mm Federweg und fetterem Bremsdiskus im 17-Zöller vorn.

Text: Dieter Höner
Fotos: Archiv

Bestandszahlen

XT- und TT-Modelle

XT 250	4892
XT 350	3356
XT 500	10.133
XT 550	1614
XT 600/Ténéré	10.738
XT 600 E/K	18.015
XTZ 660	4193
TT 600-Modelle	3059

(Quelle: IVM/KBA; Stichtag: 1.1.2005)

XT 660 R (ab 2004): neu konstruierter Vierventiler, 48 PS, Flüssigkühlung. Erster Yamaha-Single mit Einspritzanlage.



XT 660 X (ab 2004): Supermoto-Klon der »R« mit 17-Zöller vorn, größerer Bremsscheibe, reduzierten Federwegen.



TT 600 S (1994-1997): neu entwickelte TT mit Motor aus XT 600 K, 41 PS. Upside-down-Gabel, Öhlins-Federbein, 155 kg.