

Als eine Yamaha „SR 500“ in der DDR noch eine Sensation war | Teil 2

Text: Jürgen KieBlich | Fotos: Jürgen KieBlich (5), Roland Dummer (2)



Nun noch ein paar wesentliche Daten zum gesamten Erscheinungsbild der Maschine Typ 48T. Der luftgekühlte Einzylinder Viertaktmotor verfügt über einen Hubraum von 493 ccm, bei einem Bohrung/Hub Verhältnis von 87 x 84 mm, das Verdichtungsverhältnis beträgt 9,0:1. Aufgrund seiner Auslegung als Kurzhuber und besonders wegen der ohc Zweiventiltechnik liegt die angegebene Nennleistung von 20 kW (27 PS) bei 6000/min maximal und das Drehmoment von 41 Nm (4,2 kpm) bei 3000/min. Die unterschiedlichen Leistungsdaten wurden über den Zeitraum der Auslieferung bereits erläutert, im Prospekt werden 20 kW, bzw. 27 PS bei 6000 /min offen mit dem Gleichdruckvergaser von 34 mm Durchmesser mit Beschleunigerpumpe angegeben. Wie bereits eingangs erwähnt, basiert der Motor der SR 500 auf dem Motor der XT 500, einem Einzylinder-Viertakter mit verhältnismäßig viel Leistung bei niedrigen Drehzahlen. Daher leitet sich auch der Spitzname „Thumper“ ab, der auf Deutsch



„SR 400“ Sonderedition von Roland Dummer, Bremsscheibe rechts

etwa so viel wie „Dampfhämmer“ bedeutet. Die maximale Leistung der SR liegt erst bei Drehzahlen von etwa 6200/min an, das maximale Drehmoment bei ca. 3500/min.

Zur Anpassung an das „Straßenmodell“ erhielt der SR-Motor im Vergleich zur XT unter anderem eine kontaktlose, wartungsfreie elektronische Zündanlage, eine 12-Volt-Stromversorgung sowie mehr Schwungmasse an der Kurbelwelle und einen größeren Vergaserdurchlass. Eine Besonderheit ist die Trockensumpfschmierung, für deren Öl-Vorrat ist kein externer Öltank in diesem Sinne vorhanden, dafür wird das obere Rahmenrohr genutzt.

Die Kraftübertragung sekundär erfolgt über eine Mehrscheiben-Ölbادهkupplung mittels eines Fünfgang-Getriebes per Kette zum Hinterrad, der Primärtrieb wird per Zahnräder realisiert.

Das Fahrgestell besteht aus dem typischen Einschleifen Strahlrohrrahmen mit dem einfach gegabelten Unterzug, Telegabel mit 35 mm Standrohren, der traditionellen Stahlrohr Schwinge mit schräg angestellten verstellbaren Federbeinen. Der Rahmen ist im Gegensatz zum Schwestermodell „XT 500“ an den kritischen Stellen verstärkt worden. Dazu Drahtspeichenräder mit Vollnabenbremsen, vorn 200 mm Duplex und hinten 150 mm Simplex, Bereifung 3.50 S18 und 4.00 S18. Na hallo, sorry, very old England, der typisch britische Rahmen der späteren 50er bis in die 70er, natürlich an modernere Parameter angepasst. Fehlt nur noch die Speichenzahl 40. Aber, an den vorausgegangenen Satz anzuknüpfen, so falsch war die Bemerkung ja nicht. Denn ein Werbespruch aus dem Geburtsort Iwata der schlanken Japanerin, der da lautete: „Yamaha SR



Zertifikat der „SR 400“

500, die feine japanische Art, englisch Motorrad zu fahren. „Endlich gibt es wieder den kraftvollbulligen Einzylinder. Ein Gefährt für Männer, die noch richtig zupacken können. Und wollen. Gemeint ist eine elitäre Motorradfahrergruppe, die für Halbheiten und Kompromisslösungen bestenfalls ein überlegenes Lächeln hat ...“

Eine weitere Bemerkung des Autors dazu, auch für die Generation aus dieser Zeit für die Motorradfahrer, die Erfahrungen mit klassischen, echten, großvolumigen Brit Bike Singles gemacht haben und wussten, dass man mit Vibrationen leben musste. So auch die SR 500, bei ihr setzten diese gefürchteten Begleiterscheinungen spätestens ab 5000/min ein.



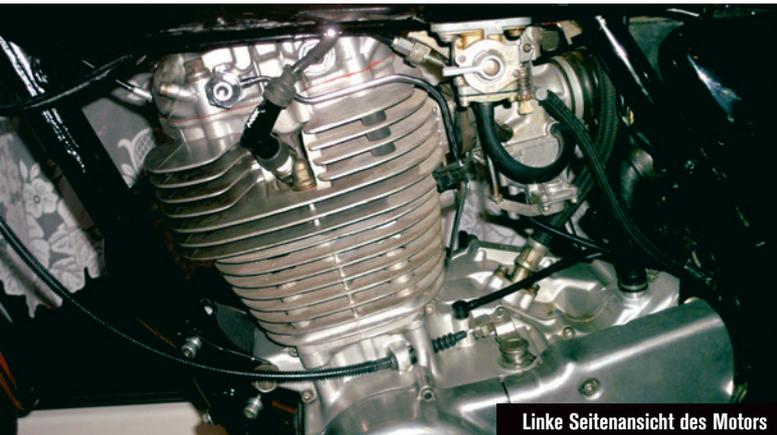
Der ohc Motor mit dem Brit Bike Flair



Der Kick Indikator über der Nockenwelle



Ein gut aufgeräumter Arbeitsplatz, links unten am Lenker der Dekompressionshebel



Linke Seitenansicht des Motors

Der Lenkkopfwinkel mit den klassischen 63 Grad, der Nachlauf beträgt 105 mm und der Federweg v/h 150/105 mm. Die Sitzhöhe ist mit 810 mm relativ hoch für kleinere Fahrer, das zulässige Gesamtgewicht mit 290 kg ist für den 500 Kubiker recht ordentlich angepasst. Radstand 1405 mm, Gewicht vollgetankt 170 kg und Vmax etwas bescheiden mit 135 km/h und mit Sozius bei 118 km/h angegeben. Ungedrosselt, das bedeutet mit ausgebaute Blende im vergrößerten Ansaugstutzen, auch beim Modell 48T, sowie mit geänderter Vergaserbedüsung, leistet der Motor 25 kW (34 PS), diese Variante wird mit 145 km/h angegeben. Die Beschleunigung wurde beim Test solo von 0 bis 100 km/h in 10,3 sec. gestoppt und mit Sozius in 14,7 sec. Der durchschnittliche Verbrauch liegt bei 4,1 bis 5,1 l/100 km Normalbenzin.

Noch ein paar kurze Bemerkungen zur elektrischen Ausstattung. Kontaktlose Transistorzündung, Drehstromlichtmaschine mit 160 Watt Leistung sowie eine 12 V Batterie mit 12 Ah Leistung.

2014 kam für die absoluten Liebhaber, für die inzwischen zur Legende aufgestiegenen „SR 500“, die kleinere Schwester „SR 400“ nicht nur auf den deutschen Markt. Allerdings mussten die Interessenten ganz flink sein, denn von der 50 Jahre Jubiläums Edition „SR 400“ kamen nur ganze 50 Stück in Deutschland zum Preis von 5.795,- € zur Auslieferung. Dazu gab es ein ganz spezielles Dokument in Form der Urkunde, sprich Zertifikat, für das Jubiläums Exemplar.

Im Prinzip ist die Maschine sofort erkennbar in ihrem Erscheinungsbild zur Zuordnung „SR 500“, kleiner ist sie lediglich im Hubraum,

lediglich mit einer ganzen Reihe von Modifikationen nach modernen Parametern ausgestattet. Im Handling ist sie noch besser geworden als ihre „Patentante“, besonders bedingt auch durch die verbesserten Federungseigenschaften, sowie einzelne Werte der Fahrwerksmaße. Besonders im Stadtverkehr zeichnet sie sich durch noch weiter verbesserte gute Wendigkeit aus. Das geringere Drehmoment ist auffällig, aber nicht unbedingt als negativ zu bezeichnen. Mit 23 PS und 27 Nm (bei einem Fachorgan wurde sogar 3 PS mehr Leistung ermittelt) bietet sie trotzdem die gleiche Spitzenleistung wie ihre Schwester 1999 im letzten Jahr ihrer Produktion. Mit 140 km/h auf der Landstraße ist der Fahrer gut bedient, auf welligen Straßen ergibt die weichere Federung bei Tempo 100 leichte Probleme für den Fahrer. Vergebens wird man den Vergaser suchen, dieser ist durch eine Kraftstoffpumpe und elektronische Einspritzung ersetzt worden. Unschön schlängelt sich linksseitig des Motors die Zuführungsleitung des Sekundärluftsystems vom Luftfilterkasten nach vorn um den Zylinderfuß und weiter nach oben zum Zylinderkopf. Ein „Extra“ für die deutschen Normen, um dem Abgas zusätzlich Frischluft zuzuführen. Die Honda „GB 500 Clubman“ lässt grüßen, denn deren Motor wurde diese Einrichtung bereits 1989 für den Markt der USA verordnet.

Wie soll man es formulieren zum Ende, evtl. kommt das „Kompott“ nach dem guten Essen.

Die „SR 500“ hat keinen elektrischen Starter. Das Antreten mit Kickstarter erfordert Übung, um einen Rückschlag des Kickstarthebels zu vermeiden. Es erfordert auch Training und brachte bereits



Frank Werner „Sputnik“ mit der „SR 500“ am Start zum Bergsprint beim Motorradfahrertreffen in Zittau 1984

vor vielen Jahren Fahrer bekannter Marken mit größeren „Eintöpfen“ zum Verzweifeln.

Um die korrekte Kolbenposition für den Kick zu finden, wird ein Dekompressionshebel, dieser befindet sich links am Lenker unter dem Kupplungshebel, und ein Indicatorfenster, auch „Bullauge“ genannt, rechtsseitig des Motors oberhalb am Zylinderkopf, über der Nockenwelle, genutzt. Hier begannen sich die Geister zu scheiden, vorerst, ein kräftiger Tritt war notwendig, ansonsten ging nichts.

Der Routinier benötigt diese Hilfen nicht, er öffnet den Kraftstoffhahn, tritt dreimal gemäßigt durch, mit Hilfe des Dekompressionsventils tastet er den Kickstarter bis zum Kompressionspunkt und wenige Grad darüber, auf den Blick zum Indicator verzichtet er, zieht den Choke, Zündung an, Gasgriff zu und dann der „Sprung“ auf den Kickstarter – und – plupper, plupper ... wer es konnte. Ähnlich war es schon früher, allerdings kamen dazu noch zwei weitere Hebel zum Einsatz, einmal zur Zündungsverstellung früh und spät, noch ein Zweiter zur Luftregulierung für den Vergaser.

Die Vorschrift schildert das einfacher für den weniger versierten „Antreter“. Dazu sollte der „Kick Indicator“ (siehe Bild) genutzt werden, der Kickstarter wird durch gemächliches Niedertreten betätigt, dabei wird das Fenster am Kick Indicator beobachtet, dazu sollte man auch den Dekompressionshebel betätigen, bis sich am Schauloch eine weiße Färbung (eine Markierung befindet sich auf der Nockenwelle) zeigt und dann kommt der vorher beschriebene kräftige Tritt. Das muss funktionieren wenn die Kraft vorhanden ist. Hier kann durch die Benutzer eine „Hass – Liebe“ zur „SR“ entstehen und nach weiteren hoff-

nungslosen Versuchen auch eine „Scheidung“ sprich Trennung von dem guten Stück – es waren nicht wenige Besitzer.

Buch

Unsere Neuerscheinung für 2022

BMW Boxer von 1955 bis 1969

Band 6, BMW R 50 bis R 69 S



45,- Euro

Einmalig ist diese umfassende und feindetaillierte Betrachtung der BMW-Boxer-Motorräder aus der zweiten Hälfte der 1950er und der kompletten 1960er Jahre. Die Modelle R 50, R 60, R 69, ihre 2- bzw. US-Varianten sowie die legendäre R 69 S werden in diesem Buch aus vielen Perspektiven dargestellt. Persönliche Faszination, technischer Anspruch, Fachwissen und jahrelange Erfahrung rund um die „Vollschwingenboxer“ findet man bei Autor Thomas Welzel.

Das Buch gibt Tipps zur Identifikation, zur originalen Restaurierung, zum Kauf, zur Reparatur, zur Wartung und zur Optimierung dieser Maschinen. Man findet Rahmen- und Motornummern, Informationen zur Modellgeschichte und zum Zubehör. Kapitel über die US-Modelle, spezifische Restaurierungstipps, den Anbau eines Seitenwagens, den Umbau auf Gleitlagermotoren, Chopper, Umbauten mit Automotoren von BMW, Borgward oder VW sowie historische Sonderkapitel über die ADAC-Straßenwachtgespanne oder die Umbauten von Zabrocky runden dieses einmalige Standardwerk ab.

Wer sich diesen legendären Boxerklassikern – ganz gleich aus welcher Perspektive – nähern möchte, sollte mit diesem Titel starten. Das Hardcover-Buch mit hochwertiger Fadenbindung im Format 28,5 x 21,5 cm umfasst 264 Seiten mit ca. 500 Abbildungen. Der Titel (ISBN 978-3-9816013-9-8) kann für 45,- € portofrei (innerhalb Deutschlands) bezogen werden bei:

**Bodensteiner Verlag
Andy Schwietzer**

Neuwallmodener Straße 14

38729 Langelsheim

Tel.: 0049 53 831662

Fax 0049 53 839071

E-Mail: service@bodensteinerverlag.de

www.bodensteinerverlag.de