

# Oldtimer PRAXIS

Februar  
2/2016  
€ 2,50

DAS SCHRAUBER-MAGAZIN



**100 Seiten!**

Service, Infos, Technik-Tipps für  
das schönste Hobby der Welt!



**Technik-Tipps**

- › Lichte Momente: Alles über Scheinwerfer
- › Verteiler-Knowhow

› Im Fokus:  
der fantastische  
16-Ventiler des Baby-Benz



**Ziemlich schräg!**

› Colani GT – viel skurriler geht's nicht



**Im Dauertest**

› Von 25 Jahren mit einem BMW 2002



**Ach, wie praktisch!**

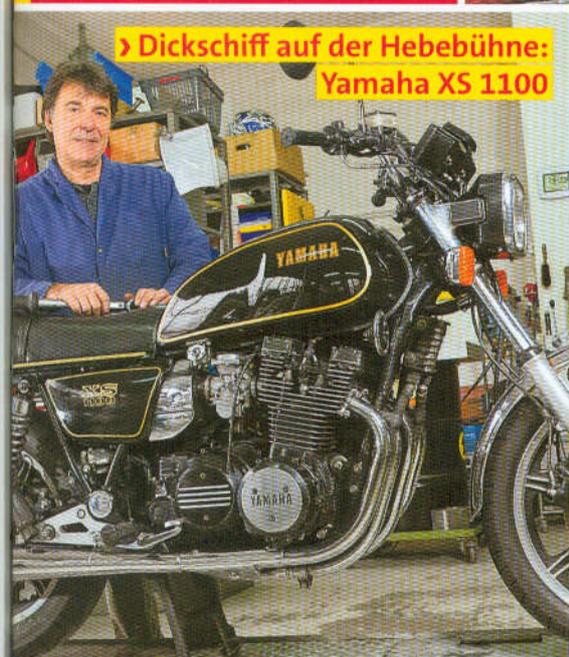
› Kleines Laster: Barkas Framo



**Jetzt aber schnell!**

# Mini Racer

› Dickschiff auf der Hebebühne:  
Yamaha XS 1100



**Seziert**

› NSU OSL 251

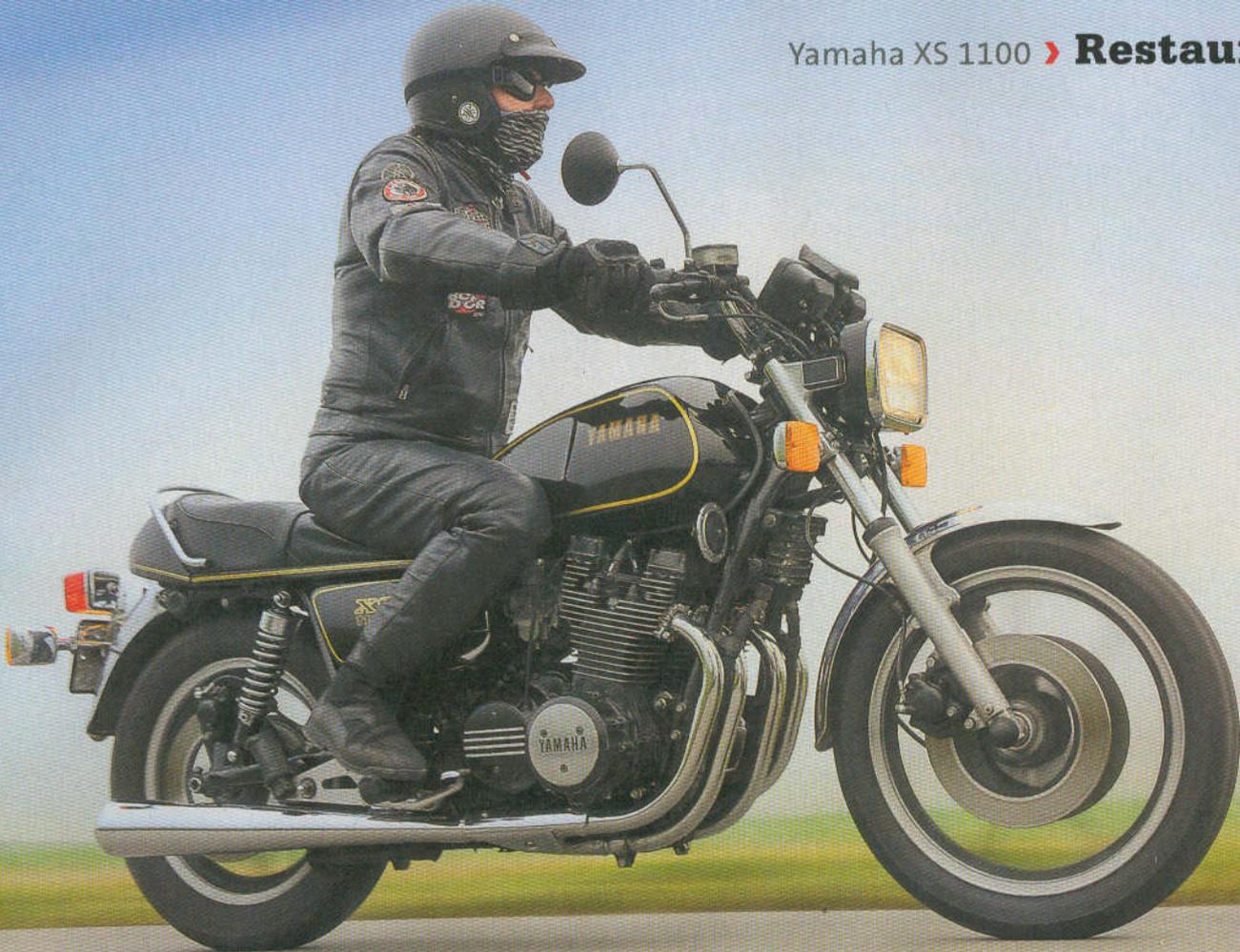


**Restauriert**

› Victoria Vicky



4018  
A € 2,80  
CH sfr 4,30  
B/L € 3,00  
NL € 3,10  
E/F/I € 3,20  
GR € 3,50  
SLO € 3,70  
FIN € 3,90  
DK dkr 28,00  
CZ czk 120,00  
H ft 1090,00



# HEAVY METAL

Größe, Gewicht, Leistung – 1978 setzte die **Yamaha XS 1100** neue Maßstäbe im Großserienmotorradbau. Dennoch ist sie bis heute nicht wirklich neu entdeckt. Warum eigentlich?

**Eine ganze Reihe ihrer Kollegen hat es längst geschafft: Viele der großen japanischen Vierzylinder der Siebziger und sogar schon einige Modelle der Achtziger genießen seit Jahren echten Oldtimerstatus. Sie werden heute als das wahrgenommen, was sie wirklich sind: Meilensteine der Motorradhistorie und Technik-Highlights. Dass Yamahas XS 1100 noch nicht wirklich zu diesem Kreis gehört, kann ein Marken-Fan nicht recht verstehen.**

**D**as hubraumgrößte, stärkste und schnellste Großserienmotorrad Anfang 1978? Das erste Nippon-Superbike, das gleichzeitig die 1000-Kubik-Grenze „namentlich“ überschritt? Bis zum Erscheinen der Honda CBX, ein wenig später im Jahr, war das die Yamaha XS 1100.

Trotzdem steht sie heute, knapp 40-jährig, im Schatten von Kawa Z 1 und Z 1000, von Honda Bol d'Or und CBX, Suzuki GSX 1100 und Katana, denn die waren nun mal stets ein wenig spektakulärer. Zumindest auf den ersten Blick.

Zwei Möglichkeiten der Annäherung an Yamahas Dickschiff (auch mit ihrem Leergewicht von 286 Kilo setzte die XS neue Maßstäbe) sind allerdings nur logisch: der des Tourenfahrers – denn die XS bringt mit ihrem bulligen Vierzylinder, dem Kardanantrieb und der perfekten Sitzposition die besten Voraussetzungen für ein Langstreckenmotorrad mit. Und der des Markenfans, denn die 1100er ist nun mal Yamahas Ausrufezeichen der siebziger Jahre.

Hanspeter Knutti ist Tourenfahrer. Vor allem aber ist der Schweizer Yamaha-Mann. Sein erstes Motorrad war 1979 eine 125er AS3, und eben dieses Modell entdeckte er



## Der Besitzer

> **Hanspeter Knutti** (54) aus Neueneegg nahe Bern ist gelernter Elektronikmechaniker und heute selbstständig in Sachen Software-Engineering für Industriesteuerungen. Der Umgang mit alten Motorrädern ist für ihn ein optimaler Ausgleich zu seinem Computer-Job. Mehr über seine Kräder gibt es unter [www.kultmoto.ch](http://www.kultmoto.ch)

2011 neu – es war seine Restaurierungs-Premiere. Yamaha XS2, TX 750, XS 750 und XJ 650 Turbo (!) folgten. Dann, im Herbst 2013, war gähnende Leere in der Werkstatt und nicht allzu weit entfernt eine 1981er XS 1100 im Angebot... „Ein Gerät, das viel vernachlässigter und rostiger war, als es die Fotos zeigen“, blickt der 55-Jährige zurück. Aber eines, das nach viel Orgelei doch noch ansprang und halbwegs pas-



Das Foto des Fundzustands täuscht, die XS war tatsächlich arg runtergekommen



Die Yamaha XS 1100 ist üblicherweise noch kein Motorrad, das vollrestauriert wird. Die Antriebstechnik ist meist intakt oder wird im Ernstfall durch gute Gebrauchtteile ersetzt. Gleiches gilt für die größeren Anbauteile. So gesehen ist die Art und Weise, in der die gezeigte Maschine neu aufgebaut wurde, durchaus typisch. Merke: Es gibt angesichts des guten Angebots keinen vernünftigen Grund, sich auf Kernschrott einzulassen!

sabel lief. Knutti: „Das war eigentlich das, was ich erwartet hatte. Denn der Ruf der Motoren ist fantastisch.“

Die Restaurierung eines solchen Nippon-Superbikes gestaltet sich selbstredend anders als die eines Zwanziger-Jahre-Motorrads, einer Fünfziger-Jahre-Max oder auch einer ab Werk bekanntermaßen problembehafteten Yamaha TX 750. „Ende der Siebziger hatten die Konstruktion und die Fertigungsqualität vieler großer Vierzylinder-Japaner einen so hohen Entwicklungsstand erreicht, dass es meiner Meinung nach keinen Grund gibt, einen funktionierenden Antrieb zu zerlegen“, sagt Knutti. Der Schweizer stieß bei Beginn der Arbeiten zwar auf deutliche „Rostschlieren“ in einem der Ansaugkanäle – vermutlich eine Folge von stark wasserhaltigem Sprit, der aus unbekanntem Grund während der langen Standzeit durch den Kanal und an den Kolben vorbei ins Kurbelgehäuse

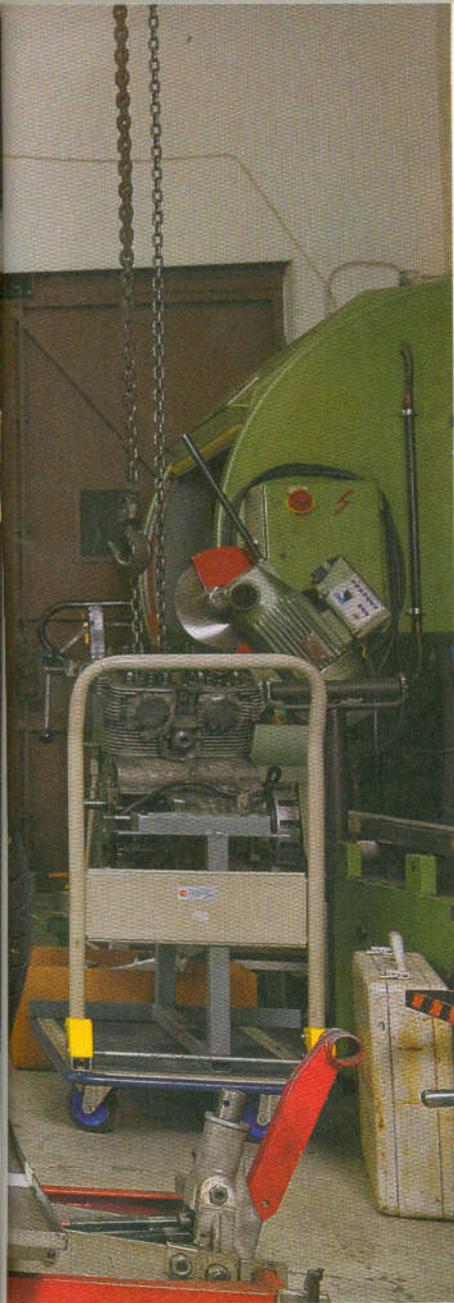
gelaufen war, wo sich das Öl beim Ablassen als extrem dünn erwiesen hatte. Da aber die Kompressionswerte hervorragend gewesen waren und sich die Nockenwellen nach Demontage ihrer Deckel als perfekt erwiesen, (ebenso wie das Ventilspiel) entschied Knutti endgültig, die Finger vom Motor zu lassen, trotz immerhin rund 80.000 Kilometern Laufleistung.

Lange Jahre ein klassisches Problem bei der Restaurierung eines Motorrads wie der XS 1100: Ersatz für die komplexe Auspuffanlage – beziehungsweise dessen Preis. Auch im Fall unseres Hauptdarstellers erwies sich das System als durchgerostet und gerissen. Hanspeter Knutti: „Es gibt inzwischen eine sehr seriennahe Edelstahl-Auspuffanlage für gut 1100 Euro, über die ich schon nachdachte. Doch als ich dann ein neues Originalteil fand, habe ich natürlich zugezogen, obwohl das nochmal teurer war. Auch eine perfekte Sitzbank konnte ich auftreiben – die meisten

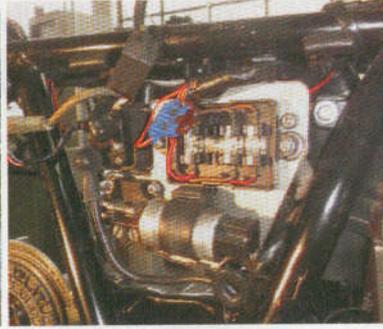


Schon aufgrund ihres Gewichts ist die Yamaha kein Kurvenhobel. Wer sportlich unterwegs sein will, sitzt falsch. Aber für Tourenfahrer sind Sitzposition, Drehmoment und Steherqualitäten der XS ein Traum!

> **Aus dem Restaurierungsalbum**



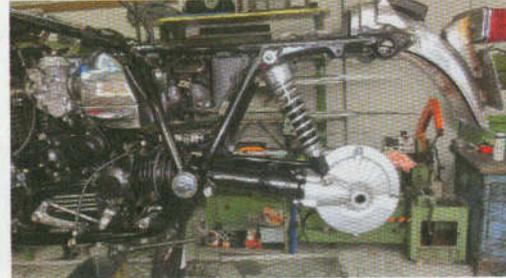
Glücksfall: Unser Schrauber trieb eine nagelneue (einteilige) Auspuffanlage auf



Nacharbeiten im Detail: Die Elektrik war intakt, wollte aber aufgeräumt werden



Zerlegt, gereinigt, abgedichtet: die Telegabel



Ein Kardantrieb war bei den großen Japanern die Ausnahme. Das Teil des XS zeigte sich im Topzustand



Penibel gereinigt, überholt, perfekt synchronisiert und eingestellt: die Mikuni-Vierfach-Vergaseranlage

> **FAKTEN UND INFOS**

**Dass die XS 1100...**

> ...einen noch überschaubaren Liebhaber-Kreis hat, hat durchaus Vorteile: Sehr **ordentliche, fahrbereite Maschinen** gibt für rund **4000 Euro**, reine **Teileträger für dreistellige Beträge**. Nur die allerbesten Exemplare durchbrechen die 5000-Euro-Grenze. Ausnahme: originale Maschinen der **Martini-Edition** mit zweiteiliger Vollverkleidung. **Nur 500 Exemplare wurden gebaut**, und wer heute ein gutes davon sucht, ist **ab etwa 6500 Euro** im Rennen. Die **Ersatzteilversorgung ist gut**, insbesondere auch was **Gebrauchteile** angeht. **Kontakte und Tipps:** [www.xs1100-forum.de](http://www.xs1100-forum.de)

Grundplatten sind gnadenlos verrostet, so war's auch bei meinem Motorrad. Die Unterseite meines Tanks war durchgerostet. Das ist immer wieder ein Thema bei Motorrädern, die lange standen und bei denen der Sprit Wasser gezogen hat. Das ist nun mal schwerer als Benzin, setzt sich unten ab und lässt das Blech durchrosten. Und auch hier hatte ich Glück und fand einen passenden schwarzen Tank bei einem deutschen XS-Mann, der auch noch einen Satz Blinker samt der seltenen Halter hatte, die bei mir fehlten. Beim Zerlegen der Vergaserbatterie war mir trotz aller Vorsicht an Vergaser eins am fragilen Spritzgussgehäuse die Schwimmerhalterung und eine Bohrung der Chochehalterung weggebrochen. Aber sogar ein leeres, intaktes Vergasergehäuse habe ich gefunden. Damit wären dann die wichtigsten Ersatzteile aufgezählt, die ich brauchte – abgesehen natürlich von den üblichen Verschleißteilen.“

**Kaum zu glauben:** Das Motorrad ist **über-raschend servicefreundlich**. Der Kopf kann beispielsweise tatsächlich bei eingebautem Motor **abgenommen** werden. Wer weiß, wie es geht, kann sogar das **Getriebe demontieren**, ohne das **100-Kilo-Triebwerk** aus dem Rahmen zu hieven!



## Restauriert > Yamaha XS 1100

Grundsätzlich kann man festhalten, dass die Gebrauchtteile-Situation rund um die XS recht gut aussieht, da sie sich einst recht gut verkaufte, die Modellpflegemaßnahmen für japanische Verhältnisse übersichtlich ausfielen und der Kreis der echten Liebhaber noch überschaubar ist. Allein der Preis der von Hanspeter Knutti aufgezählten Teile reichte freilich an den Marktwert einer durchaus passablen XS 1100 heran...

Das Fahrwerk der Maschine war nie das beste – japanischer Siebziger-Jahre-Standard eben, mit der

zusätzlichen Problematik des üppigen Gewichts. Der Schweizer Schrauber verzichtete dennoch auf Nachrüstungen oder Umbauten wie Koni-Federbeine, Gabel-Stabi oder härtere Gabelfedern, sondern wechselte nur alle Fahrwerkslager und zerlegte sowohl die originale Gabel als auch die Serienfederbeine in der eigenen Werkstatt. Er reinigte das Innenleben der Teile, dichtete sie neu ab und baute sie später wieder ein. „Mit modernen Reifen wird das Fahrverhalten meinen Ansprüchen völlig gerecht“, sagt er.

*Und wenn doch mal Arbeit an dem Motor ansteht: Der horizontal geteilte Vierzylinder ist logisch aufgebaut, es ist kaum Spezialwerkzeug nötig, und beim Zusammenbau sind praktisch keine Fehler möglich. Alles fällt geradezu an seinen angestammten Platz!*

Fortgeschrittener Handlungsbedarf bestand an der vorderen Doppelscheibenbremse. Einer der Bremsättel war nicht mehr zu retten und musste einem Gebrauchtteil weichen, das Knutti natürlich, wie das verbliebene Original-Pendant und wie die Bremspumpen selbst, neu abdichtete. Pragmatisch: Die korrodierte rechte vordere Scheibe schraubte unser Mann nach dem Entrostern ans Hinterrad, die hintere Scheibe rechts ans Vorderrad, da sie im Zustand der Scheibe links praktisch gleich. Aufräumarbeiten warteten auch beim Kabelbaum, den Knutti zwar weiterverwendete, an dem er aber alle Kontakte und Steckverbindungen prüfte, reinigte und gegebenenfalls neu verpresste. „Insgesamt war die Elektrik in erstaunlich gutem Zustand, da habe ich schon ganz anderes bei Japanern dieser Zeit gesehen“, zieht er Bilanz. Seitendeckel, Heckbürzel, die in England als Repteil gekauften Seitenleisten der Sitzbank, die Schwinge und einige Kleinenteile lackierte unser Yamaha-Mann selbst, sowohl dem gebraucht gekauften Tank als auch (größtenteils) dem Rahmen beließ er den Originallack.

Wohin ein Großteil der Arbeitsstunden geflossen ist, erschließt sich erst auf den zweiten Blick. In perfekt überholte, funktionsrelevante Details wie die Benzinhähne etwa. „Den Neuzustand habe ich nie angestrebt“, erklärt der Yamaha-Mann. „Ich wollte einen vorzeigbaren, vor allem aber zuverlässigen Tourer. In meiner Garage stehen auch einige Yamaha, die 30 oder 35 Jahre jünger sind als die XS. Aber als es dieses Jahr für eine schnelle Woche auf die Isle of Man ging, kam nur die 1100er für die Tour in Frage. Perfekter als sie hätte kein modernes Motorrad funktionieren können.“

Text: L. Rosenbrock / Fotos: A. Beyer

### TECHNISCHE DATEN

#### Yamaha XS 1100

##### Motor:

Vierzylinder-Viertakter, luftgekühlt, dohc-Ventilsteuerung, zwei Ventile pro Brennraum, vier 34er Mikuni-Vergaser

##### Hubraum:

1101 ccm  
(B x H: 71,5 x 68,6 mm)

##### PS bei U/min:

95 bei 8000

##### Fahrwerk:

Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen, Telegabel, Hinterradschwinge

##### Leergewicht:

286 kg

##### Höchstgeschwindigkeit:

215 km/h

##### Bauzeit:

1978 bis 1983



Einmal korrekt einstellen – und dann vergessen: die Zündanlage. Die Blinker fehlten beim Kauf, Neuteile samt Halter waren aber halbwegs günstig aufzutreiben



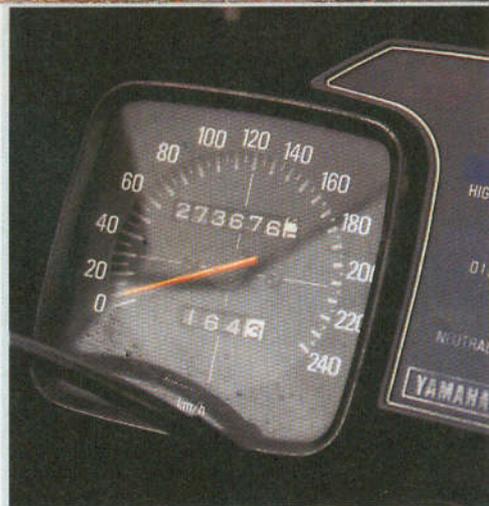
**38 Jahre mit der Yamaha XS 1100: Erkenntnisse eines Kilometerfressers**

Volker Löcken dürfte einer der ersten XS-1100-Käufer hierzulande gewesen sein. Schon im Februar 1978 orderte er jene Maschine, die er bis heute besitzt. Und mit der er inzwischen ziemlich weit herumgekommen ist!

Bei 273.676 steht das sechsstellige Kilometerzählwerk der Yamaha XS 1100. Sechsstellig? „Ja, das war schon früh so eine Spielerei von mir“, lacht Volker Löcken. „Als sich der Tachostand schon im vierten Jahr der 100.000 näherte hab' ich gedacht, ich guck mal, ob Platz für eine sechste Stelle im Zählwerk ist. Der Umbau war dann tatsächlich simpel.“ Zugetragen hat sich das Ganze etwa bei Tachostand 75.000 – der zur aktuellen Anzeige hinzuzuzählen ist. Macht zusammen 350.000 Kilometer! Die Fragen zum Motorrad des 60-Jährigen aus Bad Kreuznach (das schon 1979 mit einer Martini-

Vollverkleidung bestückt wurde) stehen dann auch wie von selbst im Raum: Die wievielten Übermaßkolben, die wievielten Kurbelwellenlager? Wie oft ist der Kopf überholt? Und was ging sonst eigentlich so alles kaputt? „Kurbelwellenlager? Da sind noch die ersten drin. Aber bei 120.000 Kilometern gab es Kolben im ersten Übermaß. Die Dinger tun's bis heute“, sagt Löcken, und sieht dabei nicht so aus, als wollte er sich über uns lustig machen. Defekte? „Den ersten gab es nach rund 60.000 Kilometern, damals riss ein Zylinderkopfstehtbolzen und die Kopfdichtung machte daraufhin schlapp. Das war eine Schwachstelle früher XS 1100“, sagt der Experte. Auch ein Auspuffstehtbolzen kapituliert mal, seitdem ist ein guter gebrauchter Kopf mit seinerzeit unbekannter Laufleistung montiert, weshalb der Yamaha-Fan auch keine konkrete Aussage darüber tref-

fen mag, für wieviele Kilometer Teile wie die Ventile, ihre Führungen oder auch die Nockenwellen gut sind. „Oder genauer gesagt, für wieviele 100.000 Kilometer...“ Ein typisches Problem erwischte freilich auch ihn: „Die Schaltklauen des zweiten Gangs kapitulieren je nach Fahr- und Schaltweise sowie Serienstreuung früher oder später vor dem Drehmoment des Motors. Der Gang springt dann unter Last heraus. Manche Getriebe erwischt es schon nach 20.000 Kilometern, meines war nach 190.000 Kilometern dran. Ich habe auch hier Gebrauchtteile montiert, die tadellos funktionieren.“ In den XS-Fotoalben des Motorrad-Manns sind Bilder zu sehen, die in der Sahara entstanden, Fotos, die am Nordkap gemacht wurden – und Bilder von ziemlich vielen Punkten Westeuropas, die zwischen beidem liegen. Allein die Isle of Man ist gleich in 15 unterschiedlichen Jahren



Viel zu schrauben gab es während der 350.000 Kilometer nicht, dennoch hat Volker Löcken inzwischen viele Teile gesammelt. Noch ist vieles günstig – und man weiß ja nie!

in den Alpen verewigt! Dass Löcken ein Tourenfahrer ist, heißt freilich nicht, dass er behäbig unterwegs wäre: „Meine Reisegeschwindigkeit mit der XS liegt meistens bei 150 bis 160 km/h, doch in meinen wildesten Zeiten habe ich tatsächlich einmal 195 Kilometer Distanz in einer Stunde hinter mich gebracht. Auch die Honda CBX diverser Freunde waren definitiv nicht schneller.“ Der Rat, den Volker Löcken nach all diesen Kilometern für XS-1100-Aspiranten parat hat, deckt sich mit den Erfahrungen unseres Schweizer Schraubers: „Wenn die Technik funktioniert: Finger weg. Sie tut's vermutlich noch eine halbe Ewigkeit.“