

BREITENSPOORT

Supermotos erfreuen sich großer Sympathie, wegen ihrer geringen Alltagstauglichkeit fristen sie aber meist nur ein Dasein als Zweitmotorrad. Das könnte sich ändern, da mit der XT-X erstmals ein japanischer Hersteller eine Großserien-Supermoto ins Rennen schickt.

Wer ein bisschen Benzin im Blut hat, wird mich verstehen. Nach dem ersten Supermoto-Ritt war die Sache klar – so ein Ding muss ich haben, mehr Fahrspaß geht nicht. Allerdings gehöre ich nicht zu den SM-Anhängern, die Schmerzen im Gesäß als stimulierend empfinden, Kohle fürs Zweitmotorrad ist auch keine

da. Zack, aus der Traum. Nun präsentiert Yamaha mit der XT 660 X endlich eine Supermoto, die den Anforderungen im Alltag gewachsen sein dürfte.

Optisch macht die XT-X gleich mal die Welle. Aggressives, futuristisches Design von vorne bis hinten. Zwei dicke Schalldämpfer am Heck, schräge Linienführung der Kühlerverkleidung

und eine frech gestylte Cockpit-Schale. Auf den zweiten Blick fallen weitere Details ins Auge. Sündhaft teure Excel-Speichenfelgen, Paioli-Gabel, Brembo-Bremse und eine gute Verarbeitung belegen die Wertigkeit des japanischen Asphaltglühers. Rahmen und Motor teilt sich die XT-X mit ihrer stollenbereiften Schwester, die ja bekanntlich

übereinlangstreckentaugliches Sitzmöbel verfügt.

Mit elektronischer Einspritzung und U-Kats ist das neu gestrickte Einzylinder-Layout der XT-Modelle für die Zukunft gerüstet. Schon im kalten Zustand reagiert der Vierventiler willig auf jede Bewegung am Gasgriff. Dabei bleiben einzylindertypische Vibrationen auf



Ein neues Gesicht: Besonders auf den zweiten Blick gefällt das futuristische Design der neuen XT.



Auf einen Drehzahlmesser ist der ausgewogene Single nicht angewiesen.

Neben der Optik überzeugt die Vorderhand durch eine prima Abstimmung und tolle Bremsen.



TEST
XT 660 X



Up to date: Optisch wie technisch ist die XT für die Zukunft gerüstet. Der neue Single (re.) wird per elektronischer Einspritzung befeuert.

niedrigem Niveau. So viel Kultur stellt in der Supermoto-Liga ein Novum dar, die rau vibrierenden alpenländischen Singles gehen dafür beherzter zu Werke. Hier steht aber nicht Spitzenleistung im Vordergrund, der Yamaha-Single erklimmt sein Drehzahlplateau quasi mit leicht erhöhter Leerlaufdrehzahl. Der Spitzenwert von über 60 Newtonmetern stellt sogar die gesamte Drift-Konkurrenz in den Schatten.

Trotzdem stürmt der Single nicht ganz so ungehalten wie orange und gelbe Renn-Replikas voran. Denn der gebotene Kom-

fort und der Verzicht auf teuren Leichtbau hieven das Gewicht auf stattliche 190 Kilogramm. Wegen der gelungenen Fahrwerksgeometrie werden diese Pfunde aber nie spürbar. Im Gegenteil, ein leichter Zug am Alu-Lenker, und die Yamaha saugt sich förmlich an den anvisierten Punkt. Selbst wenn der Asphalt unter den griffigen Pirelli-17-Zöllern glüht, bügelt das Fahrwerk alle Unebenheiten glatt. Spätestens nachdem die Brembo-Vierkolbenzange zum Einsatz kommt, möchte man nicht mehr glauben, dass hier pummelige 190 Kilo verzögert werden. Der Kurvenkünstler macht aber auch auf der Bahn eine gute Figur. Sogar bei Top-

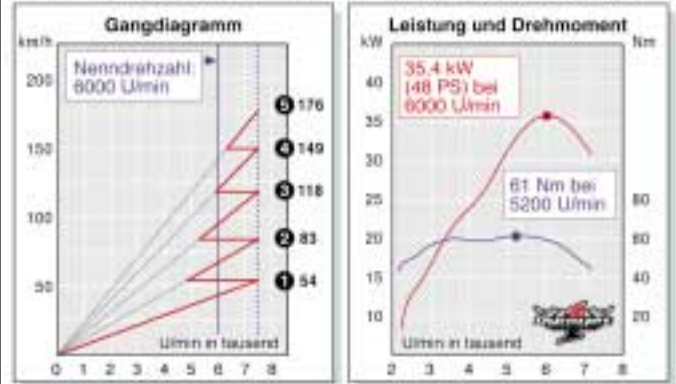
Technische Daten Yamaha XT 660 X

Motor: Leistung 35,3 kW (48 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 58,4 bei 5250/min, flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, Hubraum 659 cm³, Bohrung x Hub 100 x 84 mm, vier Ventile, über eine oben liegende Nockenwelle und Kipphebel betätigt, Trockensumpf-Schmierung, 44-mm-Benzineinspritzung, digitale Zündung, U-Kat, E-Starter
Kraftübertragung: Fünfganggetriebe, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Nasskupplung, O-Ring-Kette
Fahrwerk: Einschleifen-Stahlrohrrahmen mit doppeltem Oberzug, vorn 43-mm-Telegabel, nicht einstellbar, hinten Zweiarmschwinge aus Stahl mit Zentralfederbein,

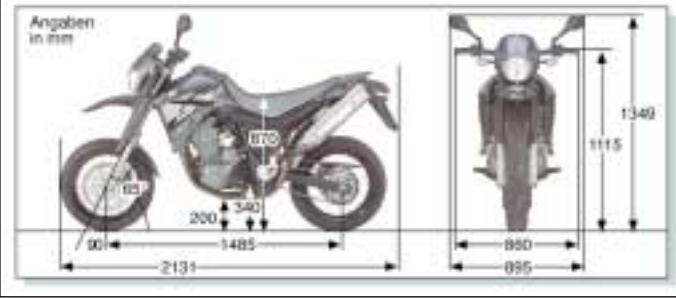
Federbasis einstellbar, Federweg v./h. 200/191 mm
Räder: LM-Speichenräder, vorn 17 x 3,50, hinten 17 x 4,25, Reifen vorn 120/70-ZR 17, hinten 160/60-ZR 17, vorn 320-mm-Einzelscheibe mit Vierkolben-Festsattel, h. 245-mm-Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel
Gewicht: Trockengewicht 173 kg, Gewicht fahrfertig/voll getankt (MF-Messung) 199 kg, zul. Gesamtgewicht 374 kg, max. Zuladung 185 kg
Füllmengen: Tank/Reserve 15/3,5 l
Kosten: Preis 6.350 Euro Steuer 49,68 Euro für ein Jahr
Wartung/Garantie: Erstinspektion bei 1000, dann alle 10.000 km/ zwei Jahre ohne km-Begrenzung
Farben: Blau, Schwarz

Messwerte Yamaha XT 660 X

Alle Messungen mit 2D Data Recording
 Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand der Firma: Dino-Motortechnik, Tel. 0 24 02/9 19 45



Höchstgeschwindigkeit solo:	164 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h solo:	5,1 sec
Durchzug 50 - 120 km/h solo (im größten Gang):	10,5 sec
Tachowabweichung:	3%
Testverbrauch:	4,9 l / 100 km (Normal)
Reichweite:	306 km



speed rührt sich nichts im Gestühl der XT-X. Dank der effektiven Cockpit-Verkleidung sind Reisetempi von 140 Sachen überhaupt kein Problem. Im bequemen Sattel könnte ich dem uralten Einzylinderschlaglocker bis zum Brenner lauschen. Und dann wird in den Dolomiten geglüht. Danke Yamaha.

Text: Dieter Hamprecht

Fotos: C. Güldenring, T. Kohlmeier

Fazit

Diese Supermoto kann alles. Wendig in der Stadt, leichtfüßig auf Landstraßen und Kilometer fressend auf der Autobahn. Wenn's nicht um die Bestzeit geht, fühlt sich die XT-X sogar auf der Kartbahn wohl. Neben solider Technik gibt's viel Fahrspaß zum kleinen Preis.

