

Eintopf-Treffen



In Reih und Glied:
Auf dem Treffen rei-
hen sich die Eintöpfe
dicht an dicht.



Mit Seltenheitswert:
Die SR mit Beiboot.

40 Jahre und immer noch Single: Yamahas SR 500 feierte im Sauerland ihren runden Geburtstag. Motorrad Szene mischte sich für euch unter die Partygäste.

Bad Berleburg. Da bebte der Boden: Einige hundert Japan-Singles kamen auf dem Gelände der Schützenhalle Müslen Mitte Mai zur großen 40-Jahr-Feier des Kultsingles SR 500 vorbei.

Zum runden Jubiläum angetreten waren SR-500-Freunde aus der ganzen Republik und den angrenzenden Nachbarländern. So parkten auf dem weitläufigen Gelände der Schützenhalle neben einwandfrei restaurierten Eintöpfen auch kunstvoll veredelte Exemplare, wie das von Customizer Axel, 49. Sein Resümee zu seinem radikalen Chopper-Umbau fiel eindeutig aus: „Irgendwann ist das einfach ausgeartet“, gab er lachend zu

Protokoll. Insgesamt gab's für kurzfristig angezeigte Gäste vieles zu entdecken. Für Musik und Unterhaltung sorgten Freitag und Samstag jeweils eine Band: Die als Urururenkel des Blues bezeichneten „Rhöner Säuwänzt“ heizten den Start ins Wochenende ein, während sich tags drauf die „Grand Mamas“ im Coverrock übten. Ein gemütliches Lagerfeuer wärmte Abends die Alteisenfreunde. Eine gemeinsame Ausfahrt in zwei Gruppen und ein Fotoshooting „Meine SR und ich“ vom Yamaha-Zubehörspezi Kedo rundeten die Veranstaltung ab. Roy Reupohl und Paul Klar, die beiden Veranstalter der SR-Treffen, gaben sich schon am Samstagmittag auf unsere Nachfrage hin sichtlich zufrieden mit dem Ansturm. Bis dahin hatten sich über 350 Gäste in die Liste eingetragen, mit Tagesgästen schätzten die beiden das Besucheraufkommen auf rund 500 Eintopf-Fans.



Info:

www.sr-treffen.de



Gemütlich: Die Wiese um den Zeltplatz lud zum Gucken und Faulenzen ein.

Dass die SR auch heute noch nicht zu den alten Eisen gehört, konnte man am Rande ebenfalls erspüren. Ausgestattet mit einem größerem Tank, Ölkühler und Alukoffer praktisch abreisefertig stand eine weiße SR auf dem Zeltplatz. Die Geschichte dahinter hört sich kurios an: Auf einem Auslandsstrip in China lernte Dietmar Kritzler seinen Arbeitskollegen Theo Santana aus Brasilien kennen. Der war von dem Eintopf so angetan, dass Dietmars Bruder Harry, ausgewiesener SR-Fan, ihm eine SR für einen anstehenden Afrika-Trip baute. Los gehen soll's im Spätsommer, sobald die Hitze auf dem Kontinent wieder erträglich ist. Folgen kann man seiner Reise unter www.destinochina.com.

Man merkt: Auch heute noch ist die SR ein waschechtes Liebhabermotorrad – egal ob als restaurierter Klassiker oder fescher Umbau.



„Irgendwann ist das etwas ausgeartet“: Schrauber Axel mit seinem leichtbau SR-Chopper.



Dicke Kumpels: Veranstalter Paul und Roy sind seit dem 20-Jahr-Treff dicke befreundet.



Ready to Reise: Theo (links im Bild) startet im Laufe des Jahres seine Tour durch Afrika.

Die History der SR lest ihr auf der nächsten Seite





Trendbrecher

Zu einer Zeit, in der Leistung und Hubraum alles war, kam Yamaha mit einem schlichten, britisch gestylten Einzylinder um die Ecke. Mit dem Herz der XT 500 sollte sich die 1978 geschlüpfte SR 500 über Jahrzehnte einen Platz in Liebhaberherzen erbollern.

Zusammen mit der kurzzeitig in Deutschland verkauften 400er gingen alleine in Deutschland fast 39 000 Exemplare an den Mann. Den Löwenanteil machte dabei die erste Baureihe aus, intern „2J4“ genannt. Zwischen 1978 und 1983 setzten die Japaner in der BRD pro Jahr 5800 Exemplare ab – das wäre heute beinahe BMW GS-Niveau.

Alles für deine „Gebrauchte“!

motorrad.net

Du möchtest eine Gebrauchte kaufen oder verkaufen?

Nach kurzer Prüfung ist
deine Anzeige schnellstens online!

Kein Problem – für Privatleute gratis!

Finde hier dein
passendes Motorrad!

- nur aktuelle Angebote
- von privat oder vom Händler
- in deiner Region oder bundesweit
- übersichtlich
- viele Fotos

KLICK DICH REIN!

motorrad.net: Das Portal für alle Motorradfahrer!

1978 - 1983 Die Urform:

Yamaha SR 500 (2J4)



Die Geburt eines Klassikers:

Der 500-Kubik-Einzyylinder aus der XT500 kommt mit Plastikheckbürzel, großem Scheinwerfer, 19-Zoll-Vorderrad und breitem Lenker auf den Markt. 27 PS Spitzenleistung, entdrosselt sogar 34. Ab '79 mit Gussfelgen gegen Aufpreis.

1984 - 1990 Die Reifung:

Yamaha SR 500 (48T)



Alles etwas kleiner: Scheinwerfer, Vorderrad und Lenker werden schmaler. Auf Wunsch mit Duplex-Trommelbremse vorne. Die Bremsscheiben sind nun geschlitzt. Neue Nockenwelle mit mehr Hub und eine zusätzliche Ölleitung zum Auslassventil – vorher musste man das teuer nachrüsten. Insgesamt gilt der 48T-Motor als standfester als der Vorgänger.

1991 - 1999 Das Ende:

Yamaha SR 500 (48T)



Weniger Verdichtung, geänderte CDI:

Ab jetzt gibt's den Klassiker nur noch mit maximal 27 entdrosselten Pferden zu kaufen. Zeitgleich weicht der Mikuni-Flachschiebevergaser einem Gleichdruckvergaser. Ab 1992 nur noch mit Duplex-Trommelbremse vorne erhältlich, so wie in unserem Leserbike von Ralf Schwinge aus 2014. 1999 wird die letzte SR 500 in den Handel ausgeliefert.

2014 - 2016 Die Wiedergeburt:

Yamaha SR 400



Retro ab Werk: 2014 feierte die SR ihr kurzes Revival in Form der per Einspritzung befeuerten SR400. Für knapp 5800 Euro bot der kleinere Zweiventiler späten 93er-Modellen ebenbürtige und sehr gemütliche 23-PS-Spitzenleistung im typisch klassischem Gewand. Nach nur drei Jahren war wieder Schicht im Eintopf-schacht.

