



## **Ein Kurzbericht über diesen Klassiker**

**„XS 1100 – der Luxus, das Besondere zu besitzen!“**

... so lautete ein Werbeslogan von YAMAHA Anfang 1980.

Und tatsächlich, es ist schon was dran an diesem Satz. All diejenigen, die eine XS1100 ihr Eigen nennen, wissen, dass dieses Motorrad wirklich etwas ganz Besonderes ist.

Nein, es hat nichts mit der bei heutigen Maschinen gepriesenen Handlichkeit und den hervorragenden Fahrwerkseigenschaften zu tun. Davon ist die XS weit entfernt und Fahrwerks- und Bremsschwächen haben sich seit ihrer Einführung auch nicht gebessert. Aber woran liegt es dann, dass sich so viele trotzdem für diese Maschine begeistern?

Dazu muss man wohl zurückschauen ins Jahr 1977. Im September stellte Yamaha auf dem 64. Pariser Salon in Frankreich als Weltpremiere die XS 1100 vor, mit der man auf dem Markt zwischen den 1000er Modellen von Suzuki, Kawasaki und Honda Fuß fassen wollte.

Allein schon die imposanten Maße, die technischen Daten und das wuchtige Aussehen waren es, die das Publikum in den Bann schlug und selbst in der Fachpresse wurde nach treffenden Bezeichnungen gesucht. Ein Saurier auf zwei Rädern.

Im ersten Vergleichstest der japanischen Boliden (Honda CBX, Suzuki GS 1000, Kawa Z1000 Z1-R) im Jahre 1978 beschleunigte die XS 1100 (Standard) trotz des hohen Gewichts von über 280 kg mit ihrem 95 PS-Motor auf die höchste in diesem Test gemessene Geschwindigkeit: 225 km/h (Fahrer in Rennposition). Mit aufrecht sitzendem Fahrer erreichte sie 215,1 km/h und mit 2 Personen besetzt kam sie immer noch auf 203,4 km/h. Bei der Gesamtwertung in den Bereichen Motor/Getriebe/Fahrleistung/Wirtschaftlichkeit landete sie auf dem 1. Platz.

Mit diesen Werten war sie bestens für eine sehr gute Position auf dem Weltmarkt geeignet. 1978 wurden die ersten Maschinen bereits in verschiedenen Farbvarianten angeboten: macho maroon, silber und kurze Zeit später auch in schwarz. Für den europäischen und australischen Markt erhielt das Standardmodell die Bezeichnung 2H9 und wurde mit schwarz-lackiertem Motor ausgeliefert. Für den amerikanischen und kanadischen Markt lief die XS unter der Bezeichnung XS Eleven, bei diesen Modellen war der Motor unlackiert silberfarben. Erst 1980 kamen noch einmal neue Farbvarianten hinzu. Auch in der Modellpalette gab es mehrere Abwandlungen: z. B. das sportliche Modell XS 1100 S (5K7) und die Martini mit Vollverkleidung und Sonderlackierung (Europa & Australien), Special und Midnight Special (USA & Canada), Venturer, Police und noch viele mehr. Die Modell-Codes nannten sich 3X0, 4H3, 2H8 usw., je nach Ausstattung und/oder Farbgebung.

Ab 1981 jedoch ging der Verkauf auf Grund der immer stärker werdenden Konkurrenz mehr und mehr zurück, in den USA wurde er bereits in diesem Jahr noch eingestellt. Im Jahr 1982 lief in Japan die letzte XS1100 vom Band. Die dann noch auf Halde lagernden Maschinen wurden in Europa bis 1984 verkauft.

Also alles in allem eigentlich nichts Besonderes? Doch, denn die XS 1100 ist ein besonders tourentaugliches und zuverlässiges Motorrad. Der Kardanantrieb ist absolut pflegeleicht im Vergleich zur ständig notwendigen Pflege eines Kettenantriebs, die Leistungsentfaltung ist auch für heutige Verhältnisse durchaus noch imposant, der Motor ist äußerst wartungsarm, die verbauten Komponenten sind sehr langlebig und durch die Zulademöglichkeit von knapp 200 kg gibt es auch bei Urlaubsfahrten mit Vollgepäck für 2 Personen absolut keine Probleme.

Und das Beste und Unglaublichste an der XS1100 ist eigentlich die Haltbarkeit und Belastbarkeit der Motoren! Sehr viele der Modelle, die heute noch auf den Straßen unter-

wegs sind, haben mindestens 100.000 km auf dem Tacho. Manche fast 300.000 und es gibt sogar welche, die mit dem ersten Motor schon über 400.000 km gefahren sind – und es ist immer noch kein Ende in Sicht. Ob ans Nordkap oder in den Süden, quer durch ganz Europa, ohne größere Probleme! Im Hinblick auf die mögliche Gesamtleistung ist die hier ausgestellte XS mit ihren 39.548 km also noch nicht mal richtig eingefahren! Welches andere Motorrad kann solche Zahlen vorweisen???? Sowas hätten sicher auch die damaligen Konstrukteure nicht für möglich gehalten.

Sehr beliebt war es auch, die XS zum Gespann umzubauen, denn der Drehmomentfreudige Motor war dafür hervorragend geeignet. Auch abenteuerlichste Umbauten der XS bekam man dann und wann zu sehen: Motoren mit Kompressor, mit Turbo, mit Lachgas-Einspritzung – auf die Frage nach den momentanen PS erntet man von den Besitzern meist nur ein breites Grinsen. In holländischen Clubzeitschriften wurde ein Bastler aus Deutschland erwähnt, der sich seine XS 1100 zum Renner (Kettenantrieb, Turbo, Nitro-Einspritzung) umgebaut hat. Hier wird die angegebene Motorleistung schon im Vorfeld des Clubs („dat kan niet met de TÜV“) mit einem Ausrufezeichen versehen: 385 KW (!) 515 PS!!!!

Letztes Jahr feierten wir den 25. Geburtstag unserer Dicken. Auch heute noch gibt es sehr viele eingeschworene Anhänger dieses alten, liebevoll „Eisenschwein“ genannten Motorrades. Die Gemeinschaft erstreckt sich über ganz Europa – vornehmlich Holland, Belgien, Frankreich, England und Deutschland. Seit 1986 treffen sich die IGs jedes Jahr in einem anderen Land zu einem gemeinsamen verlängerten Wochenende. Und erfreulicherweise finden in letzter Zeit auch wieder jüngere Motorradfahrer zur XS1100. Auch heute noch erzeugt der unverwechselbare Klang dieses Eisenhaufens sogar bei jüngeren Semestern eine Gänsehaut.

## Eine XS1100 zu fahren ist nicht einfach nur Motorradfahren – es ist eine Art Lebenseinstellung!

Für alle, die Interesse an der XS1100 haben, Unterstützung bei Problemen brauchen oder einfach Lust haben, sich mit anderen Fahrern/Innen zu treffen, soll die nachfolgende Liste der Interessengemeinschaften in Deutschland und den umliegenden Ländern und deren Ansprechpartner eine praktische Hilfe zur Kontaktaufnahme sein.

### Interessengemeinschaften YAMAHA XS 1100

Wo	Ansprechpartner	eMail	web-Adresse
IG Kiel	Onnik Cobanyan	onno1111@gmx.de	
IG Hamburg	Andreas Ahrens	Ahrensxs@web.de	
IG Bremen	Uwe Klose	uwe@xs1100.de	www.xs1100.de
IG Soltau	Helmut van Lessen	van.lessen@aol.com	
IG Diepholz	Peter Hoffmann	xseleven@web.de	
IG Hannover	Horst Engelhardt	XSIronpig@aol.com	
IG Wuppertal	Hans Kersch	hans.kersch@t-online.de	
IG Köln	Hermann Boermanns	Tel. 0221 / 5 90 62 56	
IG Ludwigshafen	Werner Maier	xsmaier@xs1100.org	www.xs1100.org
IG XSFRW Rhein/Waal	Rolf Bannemann	robann@t-online.de	www.xs1100-frw.de
IG Ruhrpott	Andreas Böker	andreas@strassenjunge.de	www.yamaha-xs1100.de
IG Rheinhessen + Franken	Doris Habeck	dodo@habeck-design.de	www.xs1100-rheinhessen.de
IG Rheinland-Pfalz (P.E.s.T.)	Jörg Falkner	joerg@xs-1100.de	www.xs-1100.de/pest
Südbayern	Martin Esser	xs-esser@web.de	
IG Holland XSFRW Rhein/Waal	M. L. Bobojsov „Bobo“	xsboho@xs1100.nl	www.xs1100.nl
XS 1100 Club Belgien	Oscar t'Kindt	oscartkindt@yucm.be	www.xs1100.be
XS 1100-Club Frankreich	Lionel Raviscioni	lraviscioni@ateliers-siccardi.fr	www.xs1100clubdefrance.fr.st
XS 1100 Great Britain	Andy Pugh	andy@apugh.fsnet.co.uk	
Yamaha Club Danmark	Tony Kirstensen	Storegad 10, DK-8765 Klovborg	