

Der Yamaha Motorrad-Salon 1978

Die XS 1100

Das Stärkste an der neuen XS 1100 sind nicht die 95 PS.

Denn außer viel Kraft hat die neue XS 1100 auch ein Sicherheitsfahrwerk mit Leichtmetallrädern, drei Scheibenbremsen, einen Kardan-Antrieb und einen Vierzylinder-Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen. Und das ist erst der Anfang. Was die Yamaha-Ingenieure hier auf die Räder gestellt haben, wird mit den herkömmlichen Maßstäben in der Superbike-Klasse aufräumen. Nicht nur, daß Yamaha mit der XS 1100 die Ein-Liter-Schallmauer durchbrochen und damit eine Spitze von 214 km/h (aufrecht sitzend) möglich gemacht hat. Die Spitzenposition dieses Kraft-Rades zeigt sich vielmehr auch in der Summe der einzelnen Konstruktionen, die das sichere und schnelle Fahren dieser Maschine erst ermöglichen. Von diesen Konstruktionen soll hier die Rede sein.

Das 1100 ccm-Kraftwerk.

Genaugenommen ist es ein 1101 ccm-Kraftwerk mit überquadratischem Hub/Bohrung-Verhältnis von 68,6 mm zu 71,5 mm. Also ein Kurzhub-Motor mit beruhigend niedrigen Kolbengeschwindigkeiten, der Dauervollgas so wenig übel nimmt wie hohe Drehzahlen. Die besondere Drehfreudigkeit dieses Aggregats wird durch den Einsatz von zwei obenliegenden Nockenwellen ermöglicht. Sie laufen ebenso wie die Kurbelwelle in Gleitlagern. Damit Ihnen die Freude an den hohen Drehzahlen nicht durch Vibrationen an Händen und Füßen vergeht.

Sollte jetzt der Eindruck entstanden sein, daß Sie beim XS 1100-Motor für kräftigen Schub auch kräftig am Gasgriff drehen müssen, dann wird Sie das vom Gegenteil überzeugen: Sein eindrucksvolles Drehmoment von 9,2 mkp stellt Ihnen dieses Kraftwerk schon bei 6.500 U/min zur Verfügung. Wenn Sie also zum Beispiel einmal mit 60 km/h im 5. Gang über die Landstraße bummeln und dann zum Überholen blitzschnell auf 100 km/h spurten wollen, dann erledigt dieser Motor das ohne Herunterschalten. Und ohne Verschlucken. Denn die vier Mikuni-Gleichdruckvergaser versorgen die Zylinder stets mit genau der richtigen Füllung.

Um diese vier Zylinder zum Leben zu erwecken, genügt ein kurzes Antippen des Anlasser-Knopfes. Sofort ertönt in den zwei

Rohren ein sanftes Grollen, das sich bis zur Höchstdrehzahl zu einem gedämpften Fauchen steigert. Laut ist die XS 1100 jedoch nie. Denn Fahrer der Superbike-Klasse möchten lieber schnell fahren, als sich nur schnell anhören.

Kardan statt Kette.

Für 95 PS ist Yamaha ein herkömmlicher Kettenantrieb nicht gut genug. Deshalb arbeitet die XS 1100 mit einem Kardan-Antrieb. Auf der Basis des bewährten XS 750-Kardans entwickelte Yamaha einen weiter verstärkten Kardan-Antrieb, der die enorme Motorleistung ruckfrei auf die Straße



hat Premiere.

bringt. Sanft und völlig geräuschlos wird die Kraft von der Kurbelwelle über eine Vorgelegewelle, die Mehrscheiben-Ölbakcupplung und das 5-Gang-Getriebe zum Hinterrad übertragen.

Das Sicherheits-Fahrwerk.

Noch schneller als der XS1100-Motor ist das XS1100-Fahrwerk. Wenn für Sie bisher bei Rahmen, Gabeln oder Hinterradschwingen so mancher Wunsch offengeblieben ist, dann wird Sie die Konstruktion dieses Fahrwerks wunschlos glücklich machen. Fangen wir vorne an: Was es bei Serienmaschinen bisher nur hinten gab, das gibt's bei Yamaha auch vorne – die individuelle Federabstimmung. Mit einem einfachen Handgriff können Sie bei der Gabel der XS1100 die Federn dreifach verstellen. Je nach Straßenbeschaffenheit, Zuladung, Ihrem Körpergewicht und Ihrem Fahrstil. Was ebenfalls bisher sehr selten in Serienmaschinen zu finden war, ist das Kegelrollenlager im Lenkkopf und die beiden Kegelrollenlager in der Hinterradschwinge. Gefährliche Schaukeleien in schnellen Autobahnkurven können Sie damit anderen überlassen.

Für Ruhe im Fahrwerk sorgen außerdem der extrem steife Doppelrohr-Rahmen und die fünffach verstellbaren Federbeine hinten. Damit diese Ruhe auch nach zigtausend Kilometern nicht gestört wird, gibt's die XS1100 serienmäßig mit Leichtmetallrädern. Da können sich keine Speichen lockern und keine Felgen verziehen.

Beruhigend auch, daß der Motor im Rahmen in Gummidämpfern aufgehängt ist. Sie schlucken auch die letzten unvermeidlichen Vibrationen des Triebwerks. Damit Sie die gewaltige Leistung dieses

Triebwerks immer sicher unter Kontrolle haben, hat die XS1100 drei hydraulische Scheibenbremsen. Jede Scheibe mit beeindruckenden 298 mm Durchmesser.

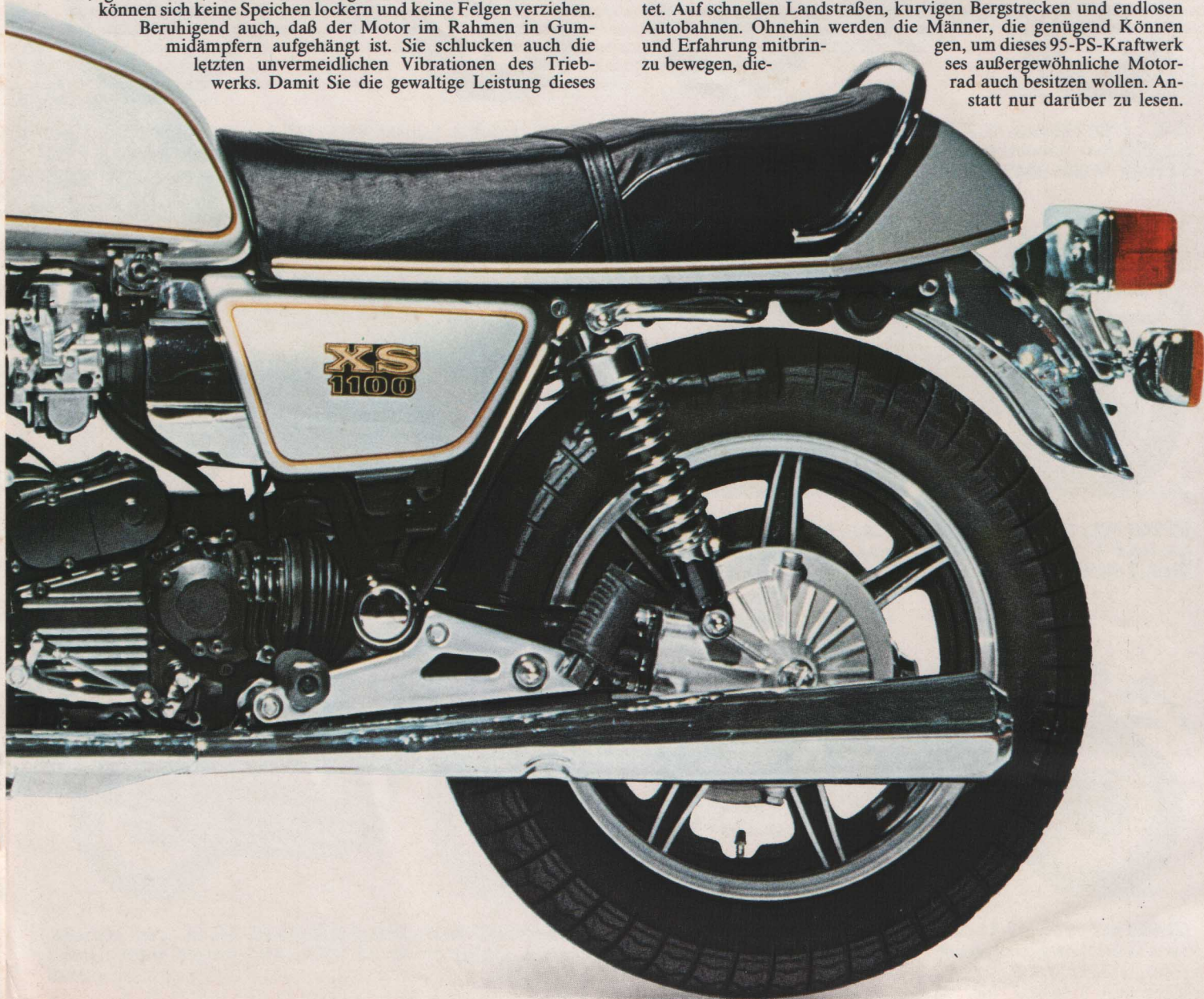
Extras in Serie.

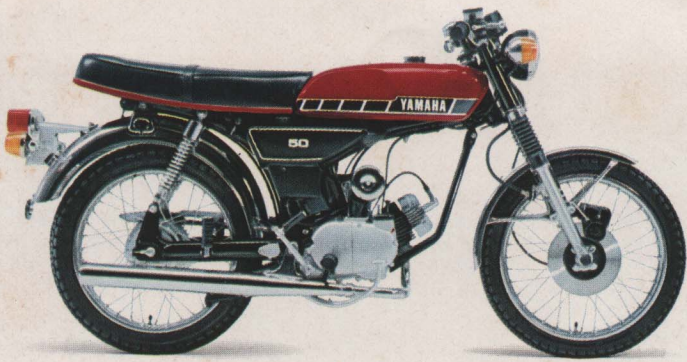
Die Liste der serienmäßigen Extras, die die XS1100 anderen Superbikes voraus hat, ist lang. Da gibt es so praktische Dinge wie die abschließbare Dokumenten-Box, die Benzinuhr und die Steckdose, an die Sie vom Rasierer bis zur Campingleuchte alles auf 12 Volt anschließen können. Da gibt es so wichtige Dinge wie den Halogen-Scheinwerfer und die doppelten Starktonhörner. Da finden Sie im Frontscheinwerfer bereits den Anschluß für einen zusätzlichen Nebel- oder Fernscheinwerfer. Und hinter den Instrumenten bereits die Halterung für eine zusätzliche Verkleidung. Die Batterie ist versiegelt und völlig wartungsfrei. Und auch um die Zündanlage brauchen Sie sich nicht zu kümmern. Sie ist volltransistorisiert und für zuverlässiges Anspringen mit einer vakuumgesteuerten Zündverstellung ausgerüstet.

Das Wichtigste über die XS1100.

Das Wichtigste über die XS1100 erfahren Sie nur auf einer XS1100. Nur so können Sie beurteilen, was die Summe dieser Fakten bedeutet. Auf schnellen Landstraßen, kurvigen Bergstrecken und endlosen Autobahnen. Ohnehin werden die Männer, die genügend Können und Erfahrung mitbringen, um dieses 95-PS-Kraftwerk

gen, um dieses 95-PS-Kraftwerk ses außergewöhnliche Motorrad auch besitzen wollen. Anstatt nur darüber zu lesen.





FS1-M. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 49 ccm, 2,8 PS (2,1 kW) bei 5.400 U/min, 40 km/h, 4 Gänge, Scheibenbremse vorn. Führerscheinklasse 5. Rot, Blau, Chrom. DM 1.845,-*



LB2 M Chappy. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 49 ccm, 2,84 PS (2,1 kW) bei 5.000 U/min, 40 km/h, 2-Gang-Automatik. Führerscheinklasse 5. Rot, Blau. DM 1.450,-*



RD50 M. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 49 ccm, 3,0 PS (2,2 kW) bei 5.000 U/min, 40 km/h, 5 Gänge, Scheibenbremse vorn. Führerscheinklasse 5. Rot, Blau, Schwarz. DM 2.050,-*



LB3 M Bop. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 49 ccm, 2,96 PS (2,2 kW) bei 4.800 U/min, 40 km/h, 3-Gang-Halbautomatik. Führerscheinklasse 5. Rot, Blau, Schwarz. DM 1.500,-*



NEU DT50 M. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 49 ccm, 2,89 PS (2,1 kW) bei 5.100 U/min, 40 km/h, 4 Gänge. Führerscheinklasse 5. Weiß, Rot. DM 1.800,-*



RD50. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 49 ccm, 6,25 PS (4,6 kW) bei 8.300 U/min, 90 km/h, 5 Gänge, Scheibenbremse vorn. Führerscheinklasse 4. Blau. DM 2.300,-*

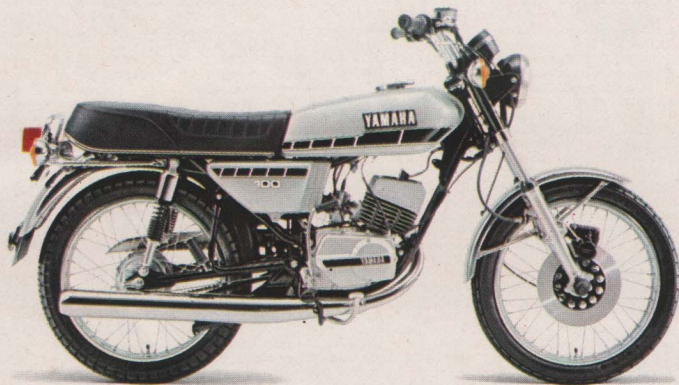


TY50 M. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 49 ccm, 2,75 PS (2,0 kW) bei 5.300 U/min, 40 km/h, 4 Gänge. Führerscheinklasse 5. Weiß-Rot, Weiß-Blau. DM 1.752,-*

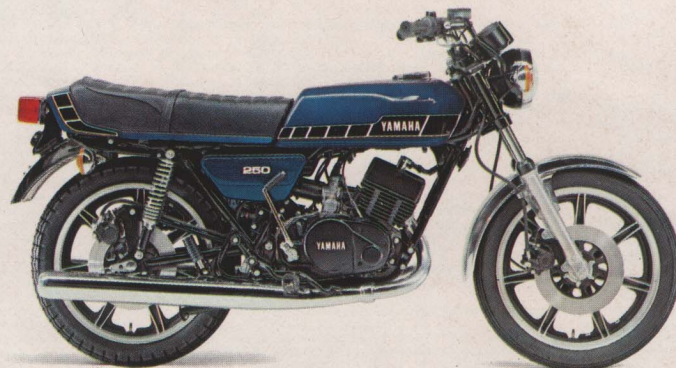


NEU LB3-80 Bop. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 73 ccm, 5 PS (3,7 kW) bei 6.700 U/min, 65 km/h, 3-Gang-Halbautomatik. Führerscheinklasse 1. Blau. DM 1.550,-*

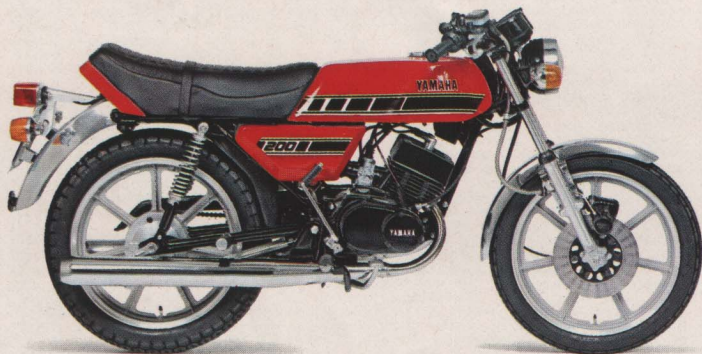
Yamahas gib 49 bis 1



RS100. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 95 ccm, 10 PS (7,4 kW) bei 7.600 U/min, 96 km/h, 5 Gänge, Scheibenbremse vorn. Blau, Silber. DM 2.150,-*



RD250. 2-Zyl.-2-Takt-Motor, 247 ccm, 27 PS (19,9 kW) bei 7.200 U/min, 144 km/h, 6 Gänge, Scheibenbremsen vorn und hinten. Blau, Silber, Maron. DM 3.852,-*

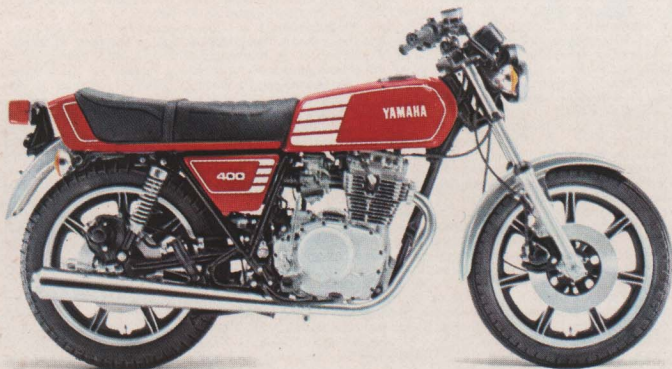


RD200. 2-Zyl.-2-Takt-Motor, 195 ccm, 17 PS (12,5 kW) bei 7.700 U/min, E-Starter, 120 km/h, 5 Gänge, Scheibenbremse vorn. Blau, Silber, Rot. DM 3.200,-*

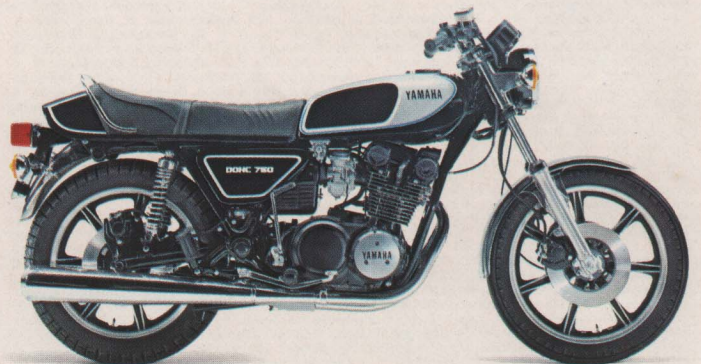


RD400. 2-Zyl.-2-Takt-Motor, 398 ccm, 43 PS (32,4 kW) bei 7.500 U/min, 162 km/h, 6 Gänge, Scheibenbremsen vorn und hinten. Blau. DM 4.600,-*

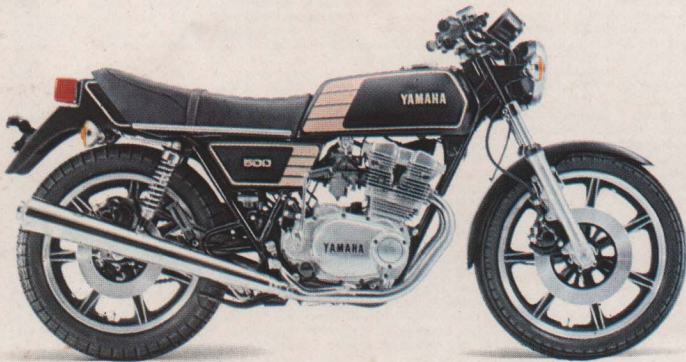
... es jetzt von 101 ccm.



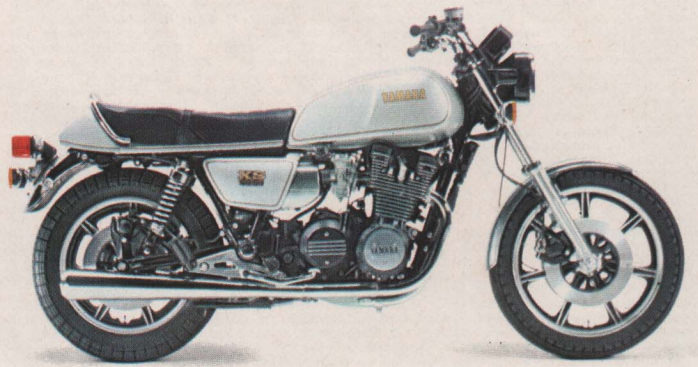
NEU XS400. 2-Zyl.-4-Takt-OHC-Motor, 386 ccm, 27 PS (19,9 kW) bei 7.100 U/min, E-Starter, 140 km/h, 6 Gänge, Scheibenbr. vorn u. hinten. Blau, Rot, Silber. DM 4.100,-*



XS750. 3-Zyl.-4-Takt-DOHC-Motor, 741 ccm, 74 PS (54,4 kW) bei 8.400 U/min, E-Starter, Kardan, 186 km/h, 5 Gänge, 2 Scheibenbr. vorn und 1 hinten. Rot, Schwarz. DM 7.252,-*



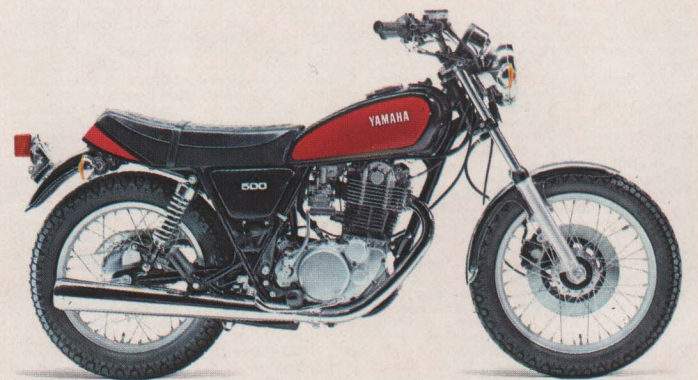
XS500. 2-Zyl.-4-Takt-DOHC-Motor, 498 ccm, 49 PS (36 kW) bei 8.300 U/min, E-Starter, 170 km/h, 5 Gänge, Scheibenbremsen vorn und hinten. Blau, Schwarz. DM 5.250,-*



NEU XS1100. 4-Zyl.-4-Takt-DOHC-Motor, 1101 ccm, 95 PS (69,9 kW) bei 8.500 U/min, E-Starter, Kardan, 214 km/h, 5 Gänge, 2 Scheibenbremsen vorn und 1 hinten. Rot, Silber.



XS650. 2-Zyl.-4-Takt-OHC-Motor, 653 ccm, 50 PS (36,8 kW) bei 6.800 U/min, E-Starter, 173 km/h, 5 Gänge, 2 Scheibenbremsen vorn. Rot, Schwarz. DM 5.598,-*



NEU SR500. 1-Zyl.-4-Takt-OHC-Motor, 499 ccm, 27 PS (19,9 kW) bei 6.500 U/min, 134 km/h, 5 Gänge, Scheibenbremse vorn. Schwarz.



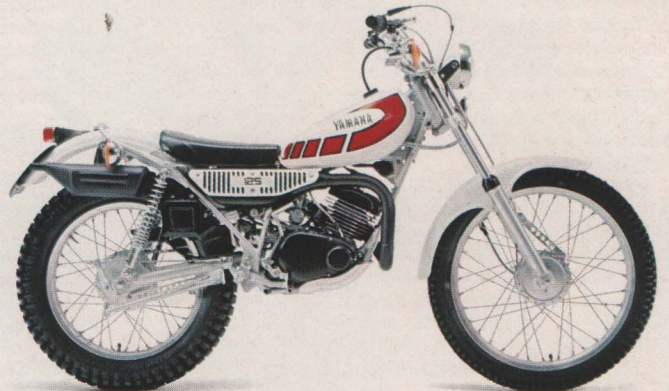
DT125E. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 123 ccm, 10 PS (7,4 kW) bei 6.800 U/min, E-Starter, 100 km/h, 5 Gänge. Blau. DM 2.780,-*



XT500. 1-Zyl.-4-Takt-OHC-Motor, 499 ccm, 27 PS (19,9 kW) bei 5.900 U/min, 135 km/h, 5 Gänge. Weiß. DM 4.700,-*



NEU DT175 MX. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 171 ccm, 15 PS (11 kW) bei 7.500 U/min, Cantilever-Federung, 107 km/h, 5 Gänge. Weiß. DM 3.100,-*



TY125. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 123 ccm, 9,6 PS (7,1 kW) bei 6.200 U/min, 95 km/h, 6 Gänge. Weiß-Rot. DM 2.600,-*



DT250 MX. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 244 ccm, 16 PS (11,7 kW) bei 5.400 U/min, Cantilever-Federung, 109 km/h, 5 Gänge. Weiß. DM 3.800,-*



TY250. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 246 ccm, 12 PS (8,8 kW) bei 5.950 U/min, 100 km/h, 5 Gänge. Weiß-Blau. DM 3.700,-*



DT400 MX. 1-Zyl.-2-Takt-Motor, 394 ccm, 21 PS (15,4 kW) bei 6.000 U/min, Cantilever-Federung, 120 km/h, 5 Gänge. Weiß. DM 4.100,-*

* Unverbindliche Preisempfehlung incl. MwSt., excl. Nebenkosten. Gültig bis 31. 12. 1977. Änderungen vorbehalten.

