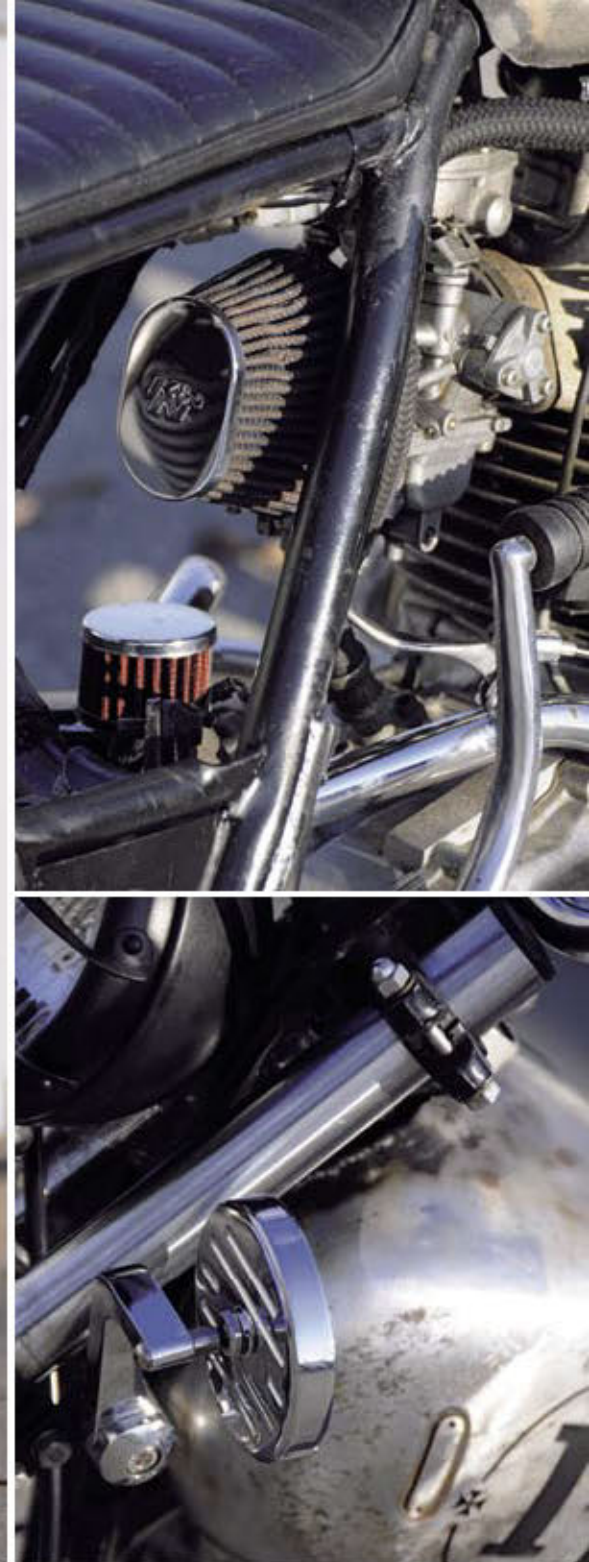




Serien-Single: Der Einzylinder-Motor trommelt im Originalzustand. Ein K&N-Sportluftfilter macht die Musik (o.). Im Unterholz versteckt sich der kleine Rückspiegel (u.)



## RUST AND DUST

Optisch mag diese Yamaha SR 500 rostig und staubig aussehen. Technisch ist sie aber einwandfrei. Und wenn man vor ihr steht, möchte man sie sofort über einen Feldweg prügeln

TEXT: CHRISTIAN HEIM, FOTOS: CARSTEN HEIL

Die Yamaha SR 500 genießt schon lange Kultstatus. Ihr Ruf ist exzellent und nur zu gerne wird sie als Basis für Umbauten aller Art genommen. Ob als Café-Racer, Chopper oder Bobber, die SR musste schon alle Stile ertragen. Mit einer alten SR 500 an der Hand stellt sich dann auch die Frage in welche Richtung ein Umbau gehen soll: „Als Scrambler sieht man sie nicht oft.“, dachte sich Stefan

Wetzel und wandte sich an MB Cycles in Heidelberg. Die hatten schon einmal eine SR 500 verwandelt. Als „The Duke“ wurde sie damals geadelt. Abgespeckt und mit Stollenreifen versehen, versprach sie großen Fahrspaß. So sollte auch das Bike von Stefan werden, nur etwas „verratzter“, erinnert sich MB-Chef Martin Becker, aber technisch einwandfrei.

Das erste Opfer wurde der Tank, der einem alten von NSU weichen musste. Mit einem neuen Tunnel ausgestattet, sorgte

er sofort für eine andere Linie. Dann war das Rahmenheck dran, das bis zu den Aufnahme Punkten der Stossdämpfer gekürzt wurde. Die bezog Martin günstig aus dem Zubehörhandel. Sie heben das Heck etwas an, um Platz für die 18 Zöller mit den Stollenreifen zu schaffen. Die Teileversorgung bei diesem Projekt gestaltete sich recht einfach, viele wurden gebraucht beschafft oder lagen in irgendwelchen Ecken unbenutzt herum. Der Heckfender war ursprünglich ein Frontfender, der entsprechend gekürzt



wurde. Dertatsächliche Frontfender ist nur noch ein abgesägter Blechstummel, der andeuten soll, dass da mal mehr war.

Untypisch auch die Wahl des Lenkers. Entgegen dem angestrebten Stil, waren sich Stefan und Martin einig, einen 30 cm Apehanger an die Gabel zu schrauben. Ein Stilbruch? Und wenn schon, der Sitzposition hat es nicht geschadet. Cooler sitzt keiner auf der SR 500. Ochsenaugenblinker zieren die Enden des Lenkers, den der Fahrer mit Mountainbike-Griffen sicher in den Händen hält. Der Spiegel fand seinen Platz mit einer selbstgefertigten Halterung an der Gabelbrücke. Minimalistisch auch die Elektrik. Um ein gedientes Rahmendreieck zu bekommen, wurde die Batterie verbannt. Ein Eliminator, an dem Plus und Minus

**TECHNO**

YAMAHA SR 500 | BJ. 1979  
BESITZER: STEFAN WETZEL | ERBAUER: MB CYCLES

**MOTOR**

Einzylinder-Viertakt, ohc-Zweiventiler,  
499 ccm (Bohrung/Hub 87 x 84 mm)

Luftfilter ..... K&N  
Auspuff ..... Triumph Replika  
Krümmer ..... Eigenbau  
Sekundärtrieb ..... Kette  
Leistung ..... 34 PS bei 6.500/min  
Drehmoment ..... 34 Nm bei 4.500/min  
Höchstgeschwindigkeit ..... 140 km/h

**FAHRWERK**

Einschleifen-Stahlrohrrahmen  
Lenker ..... 30 cm Apehanger  
Lenkerhalter ..... Serie  
Schwinge ..... Yamaha XS 650  
Räder ..... vorn 3,00 x 18", hinten 3,00 x 18"  
Bremsen ..... vorn Einscheibe, hinten Trommel

**ZUBEHÖR**

Fußrasten ..... Suzuki  
Blinker ..... Bulls Eye  
Rücklicht ..... P&W  
Fender ..... Eigenbau  
Batterie ..... Eliminator

**METRIE**

Leergewicht ..... 135 kg  
Radstand ..... 1420 mm

**INFO**

MB Cycles, Hans Bunte Straße 6,  
69123 Heidelberg, © (06221) 755 98 23  
www.mbcycles.de



**AM GASGRIF**

Die SR 500 ist inzwischen schon ein Kultobjekt. Ihre einfache und robuste Technik macht sie zuverlässig und garantiert in der Regel ein langes Bike-Leben. Und dass Fahrspaß nicht nur an reinen Leistungsdaten hängt, muss sie längst nicht mehr beweisen. Hubraum ist eben manchmal doch zu ersetzen – und zwar durch geringeres Gewicht.

»Bloß kein hochglanzpoliertes Gedöns – die SR sollte möglichst verrätzt aussehen«



Rallycross nennt Pirelli seine MT 21-Reifen. Bei der SR 500 sorgen sie für Off Road-Traktion und – vor allem – derbe Optik

**KASSENSTURZ**

TEIL	HERSTELLER	PREIS
Apehanger 30cm	Zubehörhandel	80,30 Euro
Griffe	Mountainbike-Zubehör	28,99 Euro
Ochsenaugenblinker	Zubehörhandel	39,00 Euro
Hinterradschwinge	Yamaha XS 650	99,50 Euro
Federbeine	Zubehörhandel	39,90 Euro
Felgen	Yamaha XS 650	99,95 Euro
Stollenreifen	Pirelli	128,00 Euro
Minibremsschlauchbehälter	Zubehörhandel	48,90 Euro
Bremsarmatur	Nissin	49,90 Euro
Stahlflexschläuche	Zubehörhandel	35,50 Euro
Luftfilter	K&N	49,00 Euro
Batterie-Eliminator	Zubehörhandel	29,80 Euro
Minitacho	Zubehörhandel	79,90 Euro
Scheinwerfer	Zubehörhandel	49,50 Euro
Rücklicht	P&W	24,90 Euro
Sitzbankbezug	Sattlerei	100,00 Euro

**MACHT LEICHT BEKÖMMLICHE**

**983,04 EURO**

angeklemt werden, ersetzte sie. Strom gibt es nur, wenn der Motor läuft, doch Flackert auch während der Fahrt nichts, nicht einmal bei eingeschaltetem Frontlicht. Rück- und Bremslicht übernimmt eine Leuchte von P&W, die an einem seitlichen Kennzeichenhalter montiert wurde.

Einen E-Starter hat das Bike nicht, es gibt nur einen Kicker, um dem Motor Leben einzuhuchen. Schlägt das Herz der Yamaha dann, verläßt eine Trompete im Triumph-Stil in Verbindung mit einem Eigenbaukrümmer dem Ganzen eine saubere aku-

stische Note. Ein bisschen Gewebband zur Umwicklung, fertig. Mit wenig viel zu erreichen ist eine Kunst. Mit der „Rust and Dust“ hat Martin ein Spaß-Motorrad auf die Räder gestellt, das seinem Besitzer jede Menge Fun garantiert.

**FAZIT**

Man muss nicht allen Trends folgen. Mit Kreativität, ein paar Gebrauchteilen und einem Schuss technischer Cleverness kann man selbst Trends setzen



Heia Safari: Martin von MB Cycles demonstriert „Extreme Ape Drifting“