



Fotos: Schwab

TECHNIK UND TEST

Test Yamaha DT 175 MX

Selbst harter Einsatz im Gelände gerät mit der DT 175 MX zu keinem Vabanquespiel wegen technischer Unzulänglichkeiten oder konzeptioneller Fehler

Männersache

Zu schade für verweichlichte Fäuste städtischer Boulevard-Rider: Die DT 175 MX von Yamaha, eine Enduro in des Wortes noch ursprünglicher Bedeutung.

Anfang des Jahres hat Yamaha in aller Stille ein Enduromodell in das Verkaufsprogramm aufgenommen, dessen sportliches, mit

Off road-Attributen versehenes Erscheinungsbild nicht als Maske für eine verkapselte Straßenmaschine herhalten muß.

Die DT 175 MX soll laut einer Yamaha-Presseinformation „die Lücke zwischen der MX-Reihe und der herkömmlich gebauten DT 125

E schließen“. Die Besonderheit der bislang aus zwei Modellen (DT 250 MX und DT 400 MX) bestehenden und 1976 auf den Markt ge- ➤

TECHNIK UND TEST

Yamaha DT 175 MX

brachten MX-Serie bildet die aus dem Moto Cross-Sport entlehnte Art der Hinterrad-Federung. Als einzige Enduro überhaupt, besitzt jede der MX-Yamaha eine sportiv aussehende Cantilever-Hinterrad-Federung. Keine der üblichen Schwingen also, die sich mit zwei Federbeinen gegen das Rahmenheck abstützen, sondern eine aus Rohren gebildete Dreieckskonstruktion, die mit einem zentralen Federbein in Rahmenmitte das Hinterrad führt. Dies freilich mit Zugständnissen an den Großserienbau: Werden die Cantilever-Schwingen der Yamaha Cross-Modelle aus Aluminium-Vierkanthrohr gefertigt, kann die Enduro-Sparversion nur Stahlrohre schwerer Machart vorweisen.

Weitere MX-spezifische Merkmale: membrangesteuerter Einlaß, elektronische CDI-Zündung, Sechsganggetriebe und ein aggressives, Sportlichkeit verheißendes Äußeres mit schwarzem Motor, hochgelegter Auspuffanlage, einer Sitzbank in Cross-Dimensionen und in Wettbewerbsmanier gestylten Schutzblechen.

Diese Stilelemente entsprechen durchaus Enduro-technischen Gepflogenheiten. Daß die DT 175 MX aber dennoch aus dem Rahmen des Üblichen fällt, liegt „in dem gelungenen Kompromiß aus Leistung und Gewicht begründet“, vermutet Manfred Weihe, technischer Direktor bei Mitsui, Yamaha Division.

Ein Indiz für die Sonderstellung unter den Yamaha-Enduros und denen anderer Marken mag die Herkunft der 175er MX sein: Sie entspricht bis auf die Bohrung des Motors, die von 56 auf 66 Millimeter bei unverändertem Hub von 50 mm vergrößert wurde, und noch



Der Motor der 175er arbeitet erstaunlich kraftvoll für ein Triebwerk mit 171 cm³ Hubraum und nominell bescheidenen 11 kW (15) PS Leistung. Die vordere Halbnabenbremse liefert optimale Verzögerungswerte

einiger Kleinigkeiten der DT 125 MX, die nur im Ausland erhältlich und in Frankreich mit 10 kW (13 PS) Marktleader der 125 cm³-Klasse ist.

Ihr deutsches 175 cm³-Pendant verbindet somit ein aus dem Moto Cross-Modell YZ 125 entwickeltes Fahrwerk und dessen positive Eigenschaften wie geringes Gewicht und Rahmensteifigkeit mit einem auf 11 kW (15 PS) leistungsgesteigerten Motor und dürfte damit den Ansprüchen eines auf Sportlichkeit und harten Einsatz fixierten Interessentenkreises entgegenkommen.

Die Sitzposition ist für Kleinwüchsige recht hoch. Fahrer unter 170 cm Körpergröße werden vor jeder Ampel den Asphalt nur mit den Zehenspitzen ertasten können. Doch nicht maßlose Federwege (180 mm vorne und 145 mm hinten) hindern Kleine an sicherem Bodenkontakt, sondern die gutgepolsterte, ungemein voluminöse Sitzbank im Geländetrimm.

Ansonsten stimmt die Sitzposition, Lenker, Bedienungseinheiten, Hand- und Fußhebel sind gut erreichbar und ergonomisch richtig platziert und dimensioniert.

Der Motor, mit schwarzem Anstrich und Fächerkopf im Afrolook, springt bei allen Witterungsbedingungen und in jedem Betriebszustand an. Morgendliche Kaltstarts arten nicht in schweißtreibenden Frühspor aus, da ein am Vergaser montierter Choke sofort für ein zündfähiges Benzin/Luft-Gemisch sorgt.

Das exakt 171 cm³ messende Triebwerk versteckt seine Pferde nicht verschämt hinter einer bombastischen Auspuffanlage und entsprechendem Piano, sondern weckt mit recht lautem Geknatter Erinnerungen an ►

Lob ...

- Kräftiger, drehfreudiger Motor
- Leichtes, handliches Fahrwerk
- Sehr gute Bremsen
- Technisch hochentwickelte Ausstattung
- Günstiger Preis

... und Tadel

- Sozius-Fußrasten an Schwingen
- Gegossene Handhebel brechen bei Sturz im Gelände
- Trübes Licht

TECHNIK UND TEST

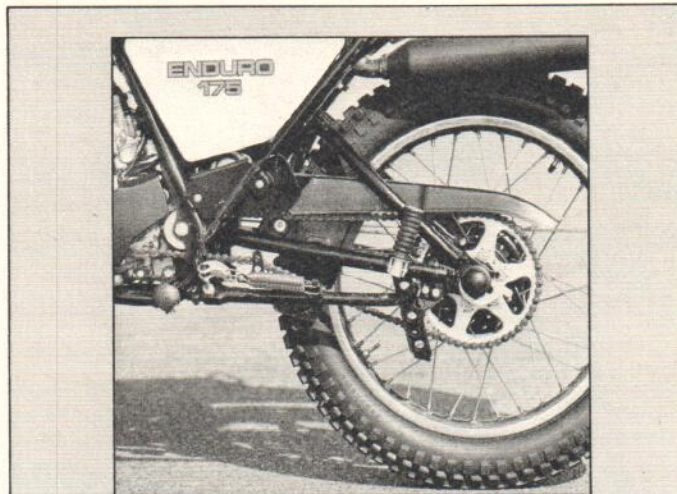
Yamaha DT 175 MX

Glanzzeiten der Zweitaktkultur vor den technischen Beschränkungen durch versicherungsrechtliche und umweltschützenden Vorschriften.

Gott sei Dank konnten es sich die Yamaha-Ingenieure verkneifen, ihre 175er in die zweifellos ökonomischere 7,4 kW-(10 PS) Klasse zu pressen und statt dessen der zur Verfügung stehenden Leistung freien Lauf zu lassen.

Ungehindert und dement-sprechend bissig packt der Motor zu. Die Kavalkade aus 15 Pferden treibt kräftig am Hinterrad und läßt in den ersten beiden Gängen die Vorderhand der Maschine stets gen Himmel zeigen. Vorsicht ist also geboten, sonst wird so mancher Kavalierstart eines Unkundigen nicht stilgerecht enden.

In jedem der sechs Gänge bleibt dieses Beschleuni-



MX-spezifisch: Cantilever-Schwinge



Propere Erscheinung: 175er Yamaha

gungs-Furioso erhalten, und es bedarf schon einer längeren Steigung, um Konditionsschwächen des Motors zutage zu fördern. Natürlich werden Fahrer stärkerer Motorräder speziell aus dem Lager des Geländewettbewerbs müde lächelnd von dieser Maschine steigen, im Reigen des Enduro-Angebots stiehlt die kleine Yamaha aber so ziemlich allen die Schau.

Zumal ihr Fahrwerk sich dieser Leistung in fast jeder Situation ebenbürtig zeigt. Bei schneller Fahrt auf Asphalt wegen des großen Nachlaufs von 126 mm zwar etwas steif und unhandlich, bleibt der Rahmen der DT unter jeglichen Bedingungen immer schneller als ihr Motor oder das Fahrkönnen des Piloten.

Leicht und spritzig im Gelände, handlich und flink auf der Straße vollbringt die Enduro mit dem amerikanischen Hubraum zwar keine Wundertaten, leistet aber Respektables: Ihr Repertoire verkraftet spielend die Ansprüche eines durch-

Technische Daten und Meßwerte Yamaha DT 175 MX

Motor

Fahrtwindgeköhlter Einzylinder-Zweitaktmotor, membrangesteuert. Leichtmetallzylinder mit Gußlaufbuchse. Bohrung x Hub: 66 mm x 50 mm, Hubraum 171 cm³, Verdichtung 6,8; Nennleistung 11 kW (15 PS) bei 7500/min, max. Drehmoment 14,3 Nm (1,46 mkg) bei 6500/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit pro 1000/min Kw.-Umdr. 1,67 m/s. Zweiteilige Stahlkurbelwelle in zwei Kugellager gelagert.

Vergaser

Ein Mikuni-Rundschiebervergaser mit Zentralschwimmerkammer Typ VM 24 SS.

Elektrische Anlage

Kontaktlose CDI-Zündanlage, Schwunglichtmagnet 6 V. Zündkerze NGK B-8 ES, Batterie 6 V 6 Ah.

Kraftübertragung

Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Klauengeschaltetes Sechsganggetriebe mit Kickstarter, Primärtrieb über schräg verzahnte Räder $i_{prim} = 3,227$; Gang-

stufen: 3,500/2,214/1,558/1,190/0,957/0,800. Sekundärtrieb über Einfach-Rollenkette $i_{sec} = 3,627$ (15/49 Z).

Fahrwerk

Einrohr-Rohrrahmen. Vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, Federweg 180 mm, Standrohrdurchmesser 31 mm, hinten hydraulisch gedämpfte Gasdruck-

federbeine, Federweg 145 mm. Radstand 1350 mm, Lenkkopfwinkel 60°, Nachlauf 126 mm.

Räder/Bremsen

Drahtspeichenräder. Bereifung: vorn 2.75—21, hinten 3.50—18. Vorn und hinten Halbnaben-Simplex-Trommelbremsen ϕ 130 mm.

Meßwerte

0—40 km/h 2,1 s
0—60 km/h 4,1 s
0—80 km/h 7,5 s
0—100 km/h 16,0 s
Höchstgeschwindigkeit
mit zwei Personen 108,4 km/h
solo sitzend 111,8 km/h
solo liegend 115,4 km/h

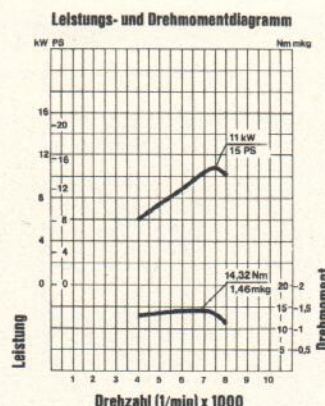
Verbrauch

Normalkraftstoff
Testverbrauch 5,4 l/100 km

Preis: 3263 Mark

Importeur

Mitsui Maschinen GmbH,
Grünstraße 44, 4005 Meerbusch.



schnittlichen Hobby-Enduristen. Dafür sorgen eine hervorragend konzipierte Vorderradgabel und das weich arbeitende Cantileversystem, aber auch fein dosierbare, fest zupackende Halbnabenbremsen.

Aber das Dämpfer-Federelement der Cantilever-Schwinge erwies sich nicht so spielfrei, wie es das Handbuch der 175er MX

ausweist: Der Dämpfer weist nach rüden Einsätzen im Gelände doch einiges Spiel auf, was sich naturgemäß durch die Hebelübersetzung des Betätigungs-Dreiecks am Hinterrad vergrößert. Die praktische Folge dieses ungedämpften Wegs der Cantilever-Schwinge äußert sich in leichten Schaukelbewegungen der Hinterhand beim Überfahren von Bodenunebenheiten auf As-

phalt und bei höheren Geschwindigkeiten.

Typisch für alle Nippon-Enduros und Ansatzpunkt steter Kritik sind die gegossenen Handhebel zur Kupplungs- und Vorderradbremßenbetätigung, die schon bei leichten Ausrutschern im Gelände zu brechen pflegen. Geschmiedete Hebeleien wären besser, aber teurer.

Yamaha brachte mit der DT 175 MX eine Enduro auf den Markt, deren Qualitäten eindeutig in den Geländebereich tendieren, ohne jedoch gravierende Abstriche an ihrer Straßentauglichkeit mit sich zu ziehen. In jedem Fall ist die 175er einer der besten Kompromisse im reichhaltigen Enduroangebot und bietet für relativ wenig Geld viel Fahrfreude.

Hans-Peter Leicht

**PALL MALL - die Filterfreie.
Groß im Tabak. Groß im Geschmack.**



Kondensat 25 mg Nikotin 1,5 mg
(Durchschnittswert nach DIN)