

## Ciao an alle, ich bin Claudio und Wohnen in San Benedetto Po (MN), Italien.

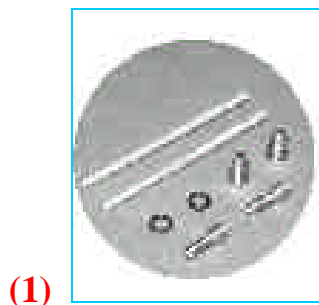
Im Herbst 2002 habe ich eine gebrauchte **Yamaha XTZ 750 Supertènerè** (Jahrgang 1991) mit fast 34.000 km gekauft. Nach den ersten Ausfahrten störten mich einige Kleinigkeiten die ich in Eigenregie beheben wollte.

Als Erstes hab ich mir ein Topcase inkl. Träger (Givi Maxi) und eine Hauptständer zugelegt. Danach hab ich mich auf die Suche gemacht nach Informationen und Materialien, um die Kleinigkeiten die mich störten zu beheben und die ST an meine Bedürfnisse anzupassen. Mit der Vorgängerin der ST, der **Suzuki DR 750 Big**, hab ich über 128.000 km gemacht, ohne nennenswerten Probleme. Und mit der ST will ich diese km-Leistung übertreffen.



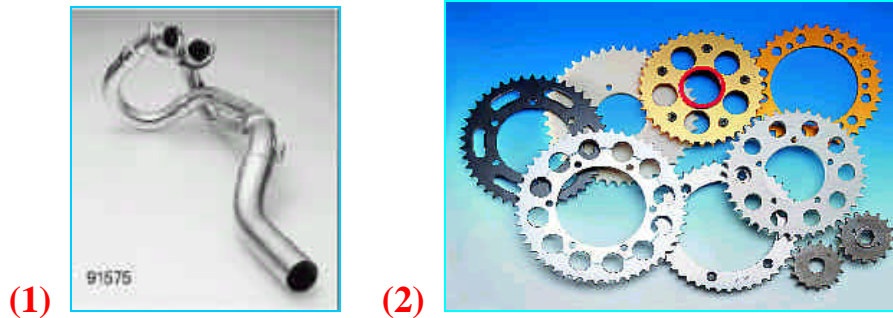
### Änderungen am Motor:

Der Benzinverbrauch pendelt sich bei hohen 8-9 l/100km ein. Nach einiger Sucharbeit via Internet hab ich die "Schweizer Vergaserbedüsung" (nach dem ersten Tankstopp = 5,2 l/100km errechnet) **(1)** bei Kedo ([www.kedo.de](http://www.kedo.de)) gefunden. Habe diese sogleich bestellt und ohne Verzögerung erhalten, eingebaut und Losgefahren. Nicht ganz, denn beim Ausbau der linken Vergasermembrane hab ich gesehen, dass diese grissen war. Da das Originalteil hier in Italien (Membrane + Schieber) satte E 166.- das Stück kostet, hab ich ein bisschen Rumtelefoniert und bin bei der Firma Topham Vergasertechnik ([www.mikuni-topham.de](http://www.mikuni-topham.de)) fündig geworden. Sie haben mir Umgehend zwei Membranen **(2)** per Post zugestellt. Ebenfalls sei hier erwähnt, dass Herr Hell von der schweizer Firma Moto Hell ([www.motohell.ch](http://www.motohell.ch)) mir mit guten Ratschlägen für die Vergasereinstellung und der allgemeinen Motorkontrolle beigestanden ist.



Der Autor diese Zeilen sieht sich in keiner weise Verantwortlich für etwaige Schäden an Motor, Fahrwerk oder Anbauten für alle Nachahmer diese Beschreibung.

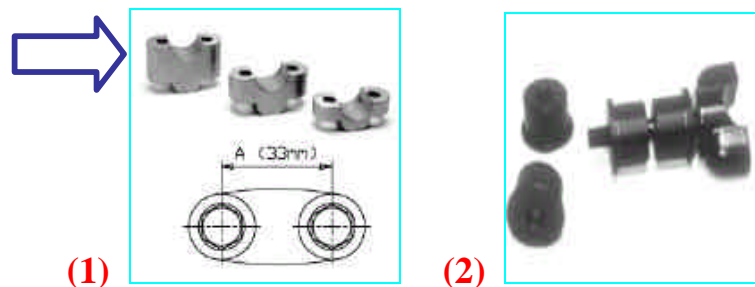
Um die lästigen Vibrationen bei circa 5000 Umdrehungen zu Unterbinden hab ich die Auspuffkrümmer (1) in Chromstahl von Kedo montiert. Mir ihnen sollte sich ein Leistungszuwachs von 5 PS einstellen. Welche sicherlich vom neuen, angefertigten, Kettenrad mit 44 Zähnen in Ergal (2) (Original 46) aufgebraucht werden. Mit dem neun Kettenrad hab ich erreicht, dass die Endgeschwindigkeit auf ungefähr 170 km/h (Original 180) gesunken ist. Dafür fahr ich jetzt aber Innerorts im 5. Gang bei 60 km/h unter 2500 U/min., bei 100 km/h mit 4200 U/min. und bei 120 km/h mit 5000U/min.. Auch wenn das Drehzahlniveau gesunken ist, hat meiner Meinung nach die Spritzigkeit im 5. Gang nicht allzu sehr geleidet. Denn ab 60 km/h im 5. Gang kann ich ohne Verschlucken bis zur Höchstgeschwindigkeit raufbeschleunigen. Und wenn ein Überhohlvorgang schnell gemacht werden soll schalt ich einen Gang runter um dann gleich wieder Raufzuschalten.



Mit diesen Änderungen hoffe ich den Benzinverbrauch gesenkt zu haben und das ansonsten schon hohe Fahrvergnügen noch weiter Erhöht zu haben. Für genauere Berichterstattung stehe ich gerne, nach den ersten ausgiebigen Ausfahrten, in absehbarer Zukunft zur Verfügung.

### Änderungen am Fahrwerk:

Um mit dem Oberkörper ein bisschen Aufrechter und Entspannter zu sein hab ich die Lenkererhöhung (1) von 30 mm von Kedo montiert, super die neue Position.



Um das Aufschaukeln bei schnellen Kurven und auf der Autobahn zu Unterbinden wollte ich die Lenkerhülsen aus Kunststoff (2) von Kedo einbauen. Aber leider sind die Originallenkerhülsen (im Gummi gelagert) auf keine Weise aus ihrer Lage von der Gabelbrücke herauspressbar. Deshalb hab ich zwischen den Lenkerbefestigungen und der Gabelbrücke grosse Metallunterlagsscheiben, um die gummigelagerten Hülsen zu überbrücken, unterlegt. Funktioniert sehr gut, empfehlenswert und günstig.

Bei dieser Gelegenheit hab ich auch gleich das Gabelöl ersetzt und SAE 15 eingefüllt, um die Gabel ein bisschen härter zu machen, bevor ich die neuen progressiven Wilbers-Gabelfedern einbaue.

Mal sehen wie es mit all den Neuerungen geht. Die erste ausgiebige Ausfahrt wirds zeigen.

Der Autor diese Zeilen sieht sich in keiner weise Verantwortlich für etwaige Schäden an Motor, Fahrwerk oder Anbauten für alle Nachahmer diese Beschreibung.

**Claudio Battesini, San Benedetto Po (Italy)**

**Email: drbig@inwind.it**