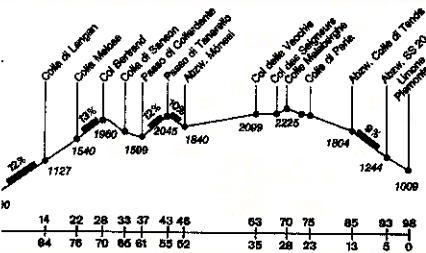


### Ligurische Grenzkammstrasse

Die aktuelle Tagestour vom Tendapass nach Ventimiglia und über die Grenzkammstrasse zurück ist eher ein Wochenend-tipp. Das Zielgebiet ist über Chiasso und Turin innert weniger Stunden erreichbar. Die beschriebene Tour ist in einem Tag machbar, besser ist es, zwei Tage einzuplanen. Für Enduro-Novizen ist die 85 km lange, einspurige italienische Militärstrasse ungeeignet – für versierte Piloten leichter Tourenmaschinen, zumindest bis zum Col des Seigneurs, durchaus praktikabel. Aber Vorsicht: Es lauern nicht nur fahrerische Herausforderungen: Mit Wetterumschwün-



### Die Ligurische Grenzkammstrasse

gen ist zu rechnen. Tankmöglichkeiten und Übernachtungsplätze gibt es nicht. Als geeignete Ausgangsorte bieten sich Limone, Pigna, Monesi oder La Brigue an.

### Geschichte

Die Grenzkamm-Höhenstrasse wurde vor allem zwischen den Weltkriegen in der Mussolini-Zeit ausgebaut. Über 85 km lang, verläuft sie durch einsames Gebiet und berührt 12 anfahrbare Hochpunkte. Auf der gesamten Strecke findet man zahlreiche Militärfestungen, die zwischen 1880 und 1940 erbaut wurden. Die italienischen Gebirgssoldaten (Alpini) haben sich hier in Erwartung eines Konflikts mit Frankreich verschanz. Heute unverstänlich, doch wer in die Geschichte von Piemonte und Savoyen eintaucht, wird schnell verstehen, warum. Auch wer sich dafür nicht interessiert, wird mit faszinierender Landschaft belohnt.

### Tourverlauf

Vom Skioort Limone Piemonte geht es zum Tendapass. Der Nordanstieg ist ein verschandelter Skihang. Die Südrampe mit ihren teils dicht übereinanderliegenden 62 Kehren jedoch gehört zu den atemberaubendsten Passstrassen der Alpen. Am Fuss des Tendapasses liegt die ehemalige italienische Garnisonsstadt Tende. Sie gehört heute zu Frankreich. Tende lohnt einen Halt, denn ihre Bauwerke sind einzigartig. Weiter geht es auf Asphalt am Fluss Roya entlang durch das gleichnamige Tal Richtung Ventimiglia.



**SK-MOTOPARTS**  
 Touratech/BOS CH  
 Diessenhoferstr. 14b  
 8252 Schlatt/Paradies  
 052 6543813

**TOURATECHOV**

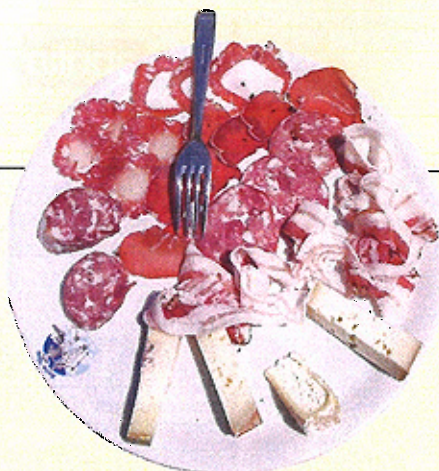
© MairDumont / Falk Verlag, Ostfildern

**SAN REMO**

## Tour-Beizen



3 Spezialitäten der Region: Ristorante Busciun.



1+5 In Limone finden sich zahlreiche Restaurants.

## Attraktionen



Auf alten Militäripisten genussvoll Endurowandern.



3 Mediterranes Flair: Dolceaqua.



Die Ligurische als Teststrecke für TÖFF (Seite 46).



Gebaut für den Krieg – heute ein Töff-Abenteurer.

## Tour-Bewertung

Schwierigkeitsgrad	●	●	●	●	●
Kurvenanteil	●	●	●	●	●
Landschaft	●	●	●	●	●
Sehenswürdigkeiten	●	●	●	●	●

### Tourverlauf (Fortsetzung)

Vom Meer geht es zurück in die Berge durch Camporosso nach Dolceaqua. Kurz vor Pigna: Empfehlenswerter Abstecher Richtung Mta. Alto zur Tête di Alp. Geniale Aussicht bis zum Mittelmeer. Wen Schlammfützen und loses Geröll nicht schrecken, darf weiterfahren. Die anderen müssen den gleichen Weg zurück nach Pigna. Auch ein Abstecher nach Castel Vittorio lohnt sich. Am Ende der Sackgasse liegt das empfehlenswerte Ristorante Busciun. Am Colle Melosa beginnt das Abenteuer Grenzkammstrasse (Roadbook & GPS-Track unter [www.toeff-magazin.ch](http://www.toeff-magazin.ch)) zurück zum Tendapass und nach Limone.

### Sehenswürdigkeiten

- 1 Colle di Tenda:** Den Pass mit seinen 64 Serpentinaen soll schon Hannibal bezwungen haben. Die gewaltige Festung Fort Central (erbaut 1880) beherrscht die Szenerie. Der Tendatunnel war der erste Strassentunnel unter einem Alpenpass. GPS: N: 44° 09.355'; E: 007° 33.844'. Ausserdem sehenswert: Tenda-Eisenbahn.
- 2 Ventimiglia:** Pulsierende Stadt am Meer mit Strandleben und vielen Staus.
- 3 Dolceaqua:** malerisches Städtchen. Oberhalb thront die Burg der Droia.
- 4 Tête di Alp:** Toller Aussichtspunkt. N: 43° 56.387'; E: 007° 36.480'
- 5 Batteria del Monte Lega:** Begehbare Bunkeranlage aus dem 2. Weltkrieg. GPS: N: 43° 57.876'; E: 007° 38.111'
- 5 Pigna:** Malerisches Städtchen mit Thermalbad und 4\*\*\*\*-Hotel. [www.termedipigna.it](http://www.termedipigna.it)
- 6 Castel Vittorio:** In den Hang gebaut, klebt der Ort förmlich über dem Tal.

### Beizen und Übernachtungsplätze

- 1 Limone Piemonte: Camping Luis Matlas,** Tel. +39 0171927565; [www.luismatlas.it](http://www.luismatlas.it). GPS: N: 44° 12.520'; E: 007° 34.412'
- 2 Pigna: Grand Hotel Pigna.** Mit Thermalbad. Tel. +39 0184 240010.
- 3 Castel Vittorio: Ristorante Busciun.** Typisch ligurische Spezialitäten. Hier kocht und serviert der Chef noch selbst. GPS: N: 43° 55.622'; E: 007° 40.498'
- 4 Colle di Lagan: Azienda Agrituristica Il Rifugio Colle di Lagan.** Schön gelegener Übernachtungsplatz (Camping/Zimmer/Restaurant, regionale Spezialitäten). Tel. +39 0184241661; [www.agriturismoilrifugio.it](http://www.agriturismoilrifugio.it). GPS: N: 43° 58.075'; E: 007° 43.361'
- 5 Limone: Hotel «Piccolo Parco»,** Tel. +39 338 7935689; [www.piccoloparco.com](http://www.piccoloparco.com)

# Generation XT



# XT 500

**Die Mutter aller Enduros ist 30. Und keiner hat's gemerkt.**

**D**ie Yamaha XT500 markiert drei überaus wichtige Meilensteine der Töff-Geschichte: Erstens: Sie war es, die Yamaha als innovative Marke etablierte. Zweitens eröffnete die XT neue Marktsegmente: Sie war das erste Motorrad, das sich für Reise und Offroad gleichermaßen eignete. Sie wurde zum Symbol einer ganzen Generation, die sich aufmachte, die entferntesten, einsamsten und schönsten Flecken der Welt zu erobern. Sie hinterließ unvergessliche Erinnerungen. Und drittens: Dieses Motorrad ist mit der berühmten Rallye Paris-Dakar verbunden wie kein anderes: Yamaha erschuf mit der XT 500 die Legende von den Männern, die bei der Rallye Paris-Dakar bis heute um

Von **Michael Kutschke** (Text) und **Claudio Godenzi** (Fotos)



den Sieg kämpfen. Dieser Töff schrieb die interessantesten Seiten ins Buch der Rallye-Historie.» Das sagte kein Geringerer als Jean-Claude Olivier, Präsident von Yamaha France und achtfacher Paris-Dakar-Teilnehmer. Bleibt noch hinzuzufügen, dass sich die XT500 mit Fug und Recht als Mutter aller Enduros bezeichnen darf.

### XT contra XT contra X-Country

Um so verwunderlicher, dass Yamaha ihren dreissigsten Geburtstag vergessen hat: Kein Fest, kein Sondermodell, nicht mal eine Pressemitteilung. Also hat sich TÖFF mit zwei eingefleischten XT-Fans selbst aufgemacht, den Jubilar da zu ehren, wo sich die Generation XT vor 30 Jahren auch am liebsten rumgetrieben

hat: auf Abwegen. Zwar war es uns nicht möglich, die erste Rallye Paris-Alger-Dakar nachzufahren, aber auch die Alpen bieten ein adäquates Ambiente. Dafür haben wir zwei aktuelle XT-500-Nachfahren zum Geburtstagsfest eingeladen. Beide tragen ein X im Schriftzug: eine Yamaha XT 660 R und die BMW GS 650 X-Country. XT-Enkel aus Japan und Europa. Zum Geburtstagsfest frönen wir einer längst in Vergessenheit geratenen Fortbewegungsart: dem Enduro-Wandern. Die alten Militärpisten im Grenzgebiet zwischen Frankreich und Italien machen wir nach alter XT-500-Sitte mit Sack und Pack und Campingausrüstung unsicher (Sie können die Tour nachfahren – Übernachtungstipps inklusive. Siehe Tagestour Seite 36).

### • Mario Cibien: Yamaha XT – quo vadis?

«Als Präsident des Ténéré Club Schweiz müsste ich eigentlich Yamaha-Lobeshymnen singen. Die ersten XT, TT und Ténéré waren ja einmal der Massstab, an dem sich andere messen mussten. Aber Yamaha bringt seit den 90ern nur noch (Softie-Enduros). Wo ist der Pioniergeist und der Mut der XT-Schöpfer geblieben? Als die **XT660R vorgestellt wurde, ging ein Aufschrei durch die Fan-Gemeinde:** (Das könnt ihr doch nicht machen, die Krümmer unter dem Motor durch und den Kühlerschlauch im Schilf draussen.) Dem aktuellen XT-R-Motor hätten wahrlich ein paar PS mehr nicht geschadet, und auch die Federung dürfte besser sein. Aber nichts wurde verbessert. Nicht nur ich bin mir sicher: Wäre es die R1 gewesen, hätte Yamaha auf die Kritik der Fangemeinde sofort reagiert. Diese XT macht keine Lust. Man schaue nur auf die Verkaufszahlen und höre sich in den Internet-Foren um, da hört sich der Frust noch ein bisschen schärfer an. Meine Seele brennt noch immer für die XT, schon wegen der alten Zeiten – doch der Verstand sagt BMW, sie ist, wie ich auf unserer Tour selbst erfahren musste, besser – hat den niedrigeren Verbrauch. Der jungen Generation ist es egal, ob die XT einen legendären Namen trägt: Das Bessere wird gekauft.

**Yamaha quo vadis? Was fehlt, ist eine Einzylinder-Enduro, die BMW und KTM ebenbürtig ist.** Bei den Zweizylindern dasselbe: Sechs Mal gewann man die Dakar mit der Super Ténéré – es gibt keine bessere Werbung –, und doch brachte Yamaha nicht mal ein Sondermodell. Und wieder liess man ein tolles Motorrad, das der BMW GS hätte das Wasser reichen können, sterben. Eines tröstet mich: **Honda hat mit der Africa Twin genau den selben Blödsinn gemacht.** Alle Jahre tauchen seither Yamaha-Offizielle an Ténéré-Treffen auf und befragen die Fans. Was soll das? Es kommt ja doch nichts. Und wenn, dann orientiert man sich wieder ängstlich am Mainstream und bringt eine eierlegende Wollmilchsau ohne Charakter.»

Mario: Yamaha hat den XT-Mythos sträflich vernachlässigt.



Zum vergessenen XT500-Geburtstag frönen wir einer längst vergessenen Fortbewegungsart: dem Endurowandern. Die alte Schotterpiste über den Tendapass ist eine der kuriosesten Festungsstrassen im italienisch-französischen Grenzgebiet.



### Gedankenfreiheit

Wenn das Leben langweilig wird, riskiere es! Das liess der Paris-Dakar-Erfinder Thierry Sabine einmal verlauten. So ein Spruch ist heutzutage natürlich nicht mehr politisch korrekt, aber er passt prima zur XT 500, und zwar nicht nur wegen ihrer Dakar-Siege (Kasten Seite 51) oder den überaus schlechten Bremsen. Diese Zicke hatte nämlich die Unart, mit dem Kickstarter böse zurückzuschlagen, wenn die Zündung nicht sauber eingestellt war oder man beim Startprozedere aus Versehen leicht den Gashahn öffnete. Ein riskantes Erlebnis. Ich erinnere mich noch genau: «Ich fahr mal schnell zum Bäcker.» Daraus ist nix geworden. Meinem Kumpel Albrecht wurde auf dem Campingplatz in Kairo der Badeschlappen regelrecht vom Fuss gerissen und in hohem Bogen über die zwei Meter hohe Gartenmauer ins Nachbargrundstück geschleudert. Was haben wir gelacht. Wir hatten Glück, mussten nur den Schlappen suchen, viele andere haben sich böse verletzt.

Ein Hoch auf die alten Zeiten: Abenteuer Natur mit menschenfreundlichen Offroadern statt halsbrecherische Freestyle-Kicks mit brettharten Crossern. Die drei mit dem «X» im Namen auf der 85 km langen Grenzkamm-Höhenstrasse.

So was kommt nie wieder: Vierzehn Jahre lang wurde sie produziert; 127 446 Stück von Motorradhändlern zwischen 1976 und 1989 an begeisterte Käufer übergeben. Sie hat sogar ihr Vierventil-Nachfolge-Modell, die XT 550, und mehrere Generationen der XT 600 überlebt. Der schweizerische Importeur Hostettler führte sie bis 1983 im Angebot. Trotz ihrer Funzel. Bis '86 war nämlich nur ein Sechsvolt-Wechselstrom-Scheinwerferverbaut, dessen Leistung drehzahlabhängig funktionierte. Na ja, in Ägypten, wo einem nachts unbeleuchtete Eselskarren und überladene LKWs auf der Autobahn als Geisterfahrer entgegenkamen, sind wir mit dem Kerzenlicht und den miesen Trommelbremsen nicht besonders aus dem Rahmen gefallen. Beim heimischen Strassenverkehrsamt dagegen schon.

Dafür verursachen bei mir heute andere Dinge Kopfschütteln: Wieso brauchen moderne Motorräder eigentlich keinen Gepäckträger mehr?

Gut, den gab's vor 30 Jahren auch nur optional, aber damals waren die Töff noch nicht halb so verbaut wie heute. Wer Zelt und Schlafsack auf die aktuelle XT-R schnallen will, ist eine Weile beschäftigt, herauszufinden, wie das gehen soll. Von der BMW wollen wir lieber gar nicht reden. Ja ja, ich hör sie schon mosen: «Camping? Macht doch eh keine Sau», und «der meint wohl früher war alles besser». War es nicht, aber wie wäre es denn mit ein paar kleinen Häkchen fürs Gepäck? Hallo! Das muss man hinten auf das Heck festzurren, liebe Ingenieure. Habt ihr das vergessen? Tja zu XT-500-Zeiten, da ging man halt nicht mit dem Camper samt Töff-Anhänger auf Reisen. Da ist man noch selbst gefahren, den Benzinkocher im Tankrucksack, denn McDDonald's





1 2  
3

**1 XT 660R auf der ligurischen Grenz-kamm-Höhenstrasse.**

**2 BMW X-Country auf der Testa-Assietta: Ihr Konzept kommt dem Ursprungsgedanken der XT 500 am nächsten.**

**3 BMW-Ballermann.**



kannte auch keiner. Dafür hatten die Mädels damals die schöneren Hintern.

### Kicks statt Abenteuer

Das anstrengende Fernreise-Abenteuer ist out, Fast Food und schnellebige «Eventkultur» angesagt. 1979 konnte man noch mit den 32 PS einer XT 500 und ohne Salto rückwärts berühmt werden – oder gemütlich ganz Afrika durchqueren. Und wir – die Generation XT – haben nicht nur davon geredet, wir haben's gemacht. Nein, wir sind nicht nur auf Crosspisten durch den Schlamm geheizt, wir haben unsere Motorräder benutzt – täglich. Auf dem Weg zur Arbeit genauso wie auf der Fernreise durch die Sahara: 35-Liter-Sprittfass drauf, ab ging's: Algerien, Niger, Tschad, Zaire, Kamerun – kein Ziel zu weit. Fremde

Kulturen haben uns interessiert. Statt im Hilton wurde im Urwald übernachtet oder in den Savannen Ostafrikas bei Löwengebrüll gezeltet. Kernige Vibrationen statt Easy-Jet oder Internet, das war unsere Eventkultur. Wer wissen will, wie die Welt schmeckt, muss sie erkriechen. Wir sind weiss Gott oft genug auf der Schnörre unsanft im Sand eingeschlagen. Ja, Leute, das Leben ist lebensgefährlich. Aber das war es doch... das Leben!

### Die Töff, die wir verdienen

32 PS haben gereicht, um glücklich zu sein. Was haben wir heute? 180 PS, die totale Radar-Überwachung und Vision Zero, äh... sorry, Via Sicura. Enduros, mit denen man 20-Meter-Sprünge machen könnte, die aber nicht mal zum Ein-

**«Die drei mit dem X im Namen, da, wo sie am meisten Spass machen...: auf Abwegen.»**



### • Claudio Godenzi: Yamaha XT – quo vadis?

«Das Erscheinen der XT 500 vor 30 Jahren – eine Revolution! Auch ihre Nachfolger, die XT 600, die TT 600 und die Ténéré, schrieben Motorrad-Geschichte. Mit den '86er- und '87er-Modellen wollte man eines drauf setzen, was leider wegen der grossen Motor-Probleme, die dem Ténéré-Ruf sehr schadeten, nicht gelang. 1988 kam dann eine verbesserte Version, aber man



Enttäuschter XT-Fan: Ténéré-Clubmitglied Claudio.

merkte auch schon den Rotstift der Kaufleute. Die Rallye Paris-Dakar fuhr man mit den legendären 750 Singles mit fünf Ventilen. Viele haben gehofft, dass so eine auf den Markt kommt. Doch Yamaha hatte keinen Mut und brachte einen charakterlosen Allrounder, eine Soft-Ténéré mit gekappten Federwegen – die 660er. Die Verkaufszahlen gingen in den Keller, während KTM immer mehr absetzte. Die XTZ 660 Ténéré nahm man nicht mehr wahr. Ein unruhliches Ende, wenn man bedenkt, dass von der Ténéré im ersten Halbjahr 1984 über 12 000 Stück verkauft wurden.

Bei der aktuellen XT-R fehlen mir die gelungenen Detaillösungen. Ich habe das Gefühl, dass bei Yamaha das Herzblut für die Legende (XT) verloren gegangen ist. Man schaue sich nur die Auspuffkrümmer an: Auch einen Motorschutz sucht man vergebens. Das lässt mich an der



Nur Phantasie? Auferstehung der Super Ténéré.

Ernsthaftigkeit dieser Enduro zweifeln. Die BMW hat sogar ein abschaltbares ABS für den Geländeeinsatz. **Bleibt nur zu hoffen, dass Yamaha bald ein toller Wurf gelingt.** Dazu müsste man lediglich den Genius der XT 500, Shiro Nakamura, mit den heutigen technischen Möglichkeiten verbinden. Dann wäre nicht nur mein Geldbeutel wieder ernsthaft in Gefahr.»

**1+3** Egal, ob Asphalt-Drift oder Single-Trail: BMW baut die beste X-Spasmaschine.

**2** Gesperrt: Das Schotterpass-Mekka Mont Chaberton war mit 3136 m einer der höchsten und diffizilsten anfahrbaren Punkte der Alpen.



kaufen taugen. Alles für die grosse Schnauze am Stammtisch. Denn wer ausser dem Freestyle-Crosser Mat Rebeaud kann dieses Potenzial überhaupt nutzen? Auf eigene Faust durch die Wüste traut sich auch keiner mehr. Nein. Einen Töff mit dickem Tank braucht's nicht mehr. Ténéré ade. Die globalisierte Welt ist zu klein geworden für grosse Spritfässer: Die Reisefreiheit in der Sahara ist passé, und Offroad bei uns verboten. Das tut weh. Haben wir deshalb den Geburtstag dieses Motorrad-Freizeitssymbols verschwitzt?

**Es gibt sie noch...**

Dabei gibt es sie noch, die menschenfreundlichen Allrounder im Geiste der Generation XT. Zum Beispiel in Gestalt der BMW mit dem X im Namen: 50 PS, um-

weltfreundlicher als es eine XT 500 je sein konnte. Wenn man hinter der «Alten» herfahren muss, stinkt's gewaltig zum Himmel. Dass allerdings die Bayern heutzutage den glaubwürdigeren XT-500-Enkel bauen als Yamaha selbst, ist schon erstaunlich. Und das sagt nicht irgendwer, sondern unsere zwei Testfahrer – Mitglieder des Ténéré Club Schweiz. Die XT-Fans müssen es wissen. Schlecht finden sie die aktuelle XT 660R zwar nicht, aber die BMW kann halt alles ein bisschen besser: «Schön niedrig die Sitzposition. Da kann man auch mal fusseln, wenns auf dem Schotterpass eng wird...», das 19-Zoll-Vorderrad hat sich selbst auf losem Geröll nie als nachteilig erwiesen. Und das BMW-Federbein lässt sich per Handrad in Sekundenschnelle verstellen. Um die Serpentina-

kann man mit der «X» prima driften. Auch auf Asphalt.» Multifunktional, wie die alte XT, aber auf der Höhe der Zeit. Am meisten genervt haben sich die beiden am Konstantfahruckeln der XT 660R und an den steinschlaggefährdeten Krümmern.

Yamaha, quo vadis? In langen Diskussionen am Lagerfeuer haben uns die XT-Fans ihre Träume anvertraut: «Was es jetzt bräuchte wäre eine Retro XT 500...», eine neue Super Ténéré. Eine Racing-Version mit Allradantrieb, welche die KTM's bei der Dakar in Grund und Boden fährt. Jaa... auch auf dem Erzberg, als Erfolgserlebnis für die neue Generation XT...»

Alles Träume? Nein. Die Legende könnte sich wieder erheben. Wie Phönix aus der Asche. Happy Birthday XT... Hallo Yamaha. Bitte aufwachen!



**1** Das Original: Robust und kernig trifft auf XT-Enkelin.

**2** Die «Alte» macht noch immer Spass.

**3** Zum Enduro-Wandern gehört auch Respekt für Mensch und Natur.

## Generation XT: Thierry Sabine, Cyril Neveu, Louis de Funès, James Bond, Rambo und die Legende auf zwei Rädern.

### Die Paris-Dakar-Erfolge der XT:

**1978/79:** Thierry Sabine, der Vater der Paris-Dakar, organisierte erstmals die härteste Wüstenralley der Welt. Start war in Paris.

Durch die unwegsame Sahara ging es bis nach Dakar. Der spektakuläre Sieg des bis dahin unbekannten Franzosen Cyril Neveu auf XT 500 begründete den Ruhm der Maschi-

ne in der Rallyeszene und in der Öffentlichkeit.

**1979/80:** Wieder schaffte es Neveu auf XT 500, vor den Sonauto-Piloten Merel und Pineau das Ziel in Dakar zu erreichen. Der Dreifachsieg für Yamaha und der zweite Erfolg von Neveu auf der XT 500 in Folge führte zu einem regelrechten XT- und Paris-Dakar-Fie-

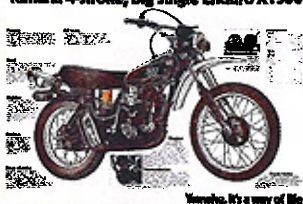
ber. (Einen weiteren Yamaha-Dreifach-Sieg gab es erst dreizehn Jahre später mit der Super Ténéré. Platz 1 Peterhansel vor Charbonnier und Arcarons.)

**1980/81:** Bei der dritten Dakar reichte es für Serge Bacou mit seiner XT 500 nur für den zweiten Platz hinter der BMW von Hubert Auriol. Trotzdem, ein toller Erfolg.

**1982:** Nur noch eine einzige Yamaha XT 500, nämlich die von Serge Bacou, nahm teil, kam aber nicht ins Ziel. Die Ära der Rallye-erfolge der 500er war damit beendet. Die neuen 550-Modelle und auch die Generation der XT 600 konnten die Rallye-Dominanz der XT 500 trotz zahlreicher Erfolge nicht fortsetzen.



Yamaha 4-stroke, Big Single Enduro XT500



Yamaha, it's a way of life

*«Ihre Unzerstörbarkeit machte die XT zur ersten Wahl für Rallye und Reise.»*

**Oben:** Die Siegermaschine der ersten Rallye Paris-Dakar.

Yamaha-Sonauto-Team mit den Dakar-Rallye-XT.

Erstes Händler-Poster.

**Unten:** XT 500 – bis heute eines der zuverlässigsten Bikes für Fernreisende.

Zahlreiche Wüstenrallyes lösten unter Toffiern einen Afrika- und XT-Boom aus.



*«Generation XT: Toff-Abenteurer erobern die Sahara, Afrika und die Welt.»*



**Die Yamaha XT als Filmstar:** 007 – In tödlicher Mission, GB

**1981:** James Bond auf Verfolgungsjagd mit Maschinengewehren in den Blinkern einer XT 500.

**Louis Funès und seine verrückten Politessen, F 1982:** Vier hübsche Politessen des Polizeipostens von

Saint-Tropez werden vorübergehend entführt. Lustige Verfolgungsjagd mit einer XT 500.

**Rambo 1, USA 1982:** Der Vietnamveteran Rambo bricht aus dem Knast aus, stiehlt eine XT 250 und flieht in einer atemberaubenden Verfolgungsjagd.

**Verdammtes Amsterdam, NL**

**1988:** Klasse Verfolgungsjagden mit Motorbooten und einer Yamaha XT 500.

**Tödliches Territorium, AUS 1996:** Ein Aborigine-Polizist und ein Grossstadt-Cop jagen einen Serienmörder. Und der treibt mit einer

XT 250 im Outback der Northern Territories sein Unwesen.

**Chasing Rainbows, 1999:** Werbespot mit einer XT 500.

**Da kommt Kalle, ZDF, April 2006** Auch in der Aprilausgabe der ZDF-Staffel kommt eine XT 500 noch einmal zu Ruhm und Ehre.