

ÜBERRASCHUNGS- COUP

Unverhofft kommt oft. Wie bei Jens Ofer, der überraschend zu einer Teile-Sammlung kam. Und sich damit seinen Jugendtraum erfüllen konnte: Den Nachbau einer Yamaha XT 550, mit der Eddy Hau 1982 die Enduro-Europameisterschaft gewann – ebenfalls ziemlich überraschend.

Text: Bernd Loistl; Fotos: Bernd Loistl, Schwab (4)



Original und Replika: Links Eddy Hau mit seiner auf 660 cm³ aufgebohrten Wettbewerbs-Enduro von 1982, die auf einer modifizierten Serien-Yamaha XT 550 basierte. Und rechts Jens Ofer aus Büren, der sich im vergangenen Jahr einen Jugendtraum erfüllte: Den Aufbau einer Replika der Europameister-Maschine von Eddy Hau

Nur kurz war der Ärger von Jens Ofer, als er im vergangenen Jahr am Telefon erfahren musste, dass das von ihm begehrte Internet-Schnäppchen, eine Yamaha TT 600, bereits verkauft war. Denn der nette Verkäufer aus der Pfalz konnte dem bekennenden Fan von Yamaha-Offroadern aus dem rund 400 Kilometer entfernten ostwestfälischen Büren noch einen interessanten Ersatz zum Kauf anbieten: Ein modifiziertes XT 550-Fahrgestell samt einiger nicht näher definierter „Spezialteile“.

Ofer war als Yamaha-Kenner natürlich sofort klar, dass es sich dabei um das wenig gefragte Nachfolgemodell der XT 500 handelte, das 1982 auf den Markt kam und nur eine Zwischenlösung darstellte, die schon im darauf folgenden Jahr von der 600er-Ténéré ins Abseits gedrängt wurde und 1984 mit dem Erscheinen der schlanken XT 600 (Typ 43F) wieder verschwand. Allerdings wusste Ofer auch von der erfolgreichen Sport-Historie der XT 550 aus dem Jahr 1982. Damals machte er als 15-Jährige auf einer DT 50 noch die heimischen Felder unsicher. Und träumte von einer der legendären Tweesmann-Viertakt-Yamahas aus dem nahen Detmold, die MOTORRAD in einem Fahrbericht der nur vier Mal gebauten Europameistermaschine von Eddy Hau würdigte.

Also steht Jens Ofer einige Tage später in der Halle des Anbieters. Und staunt nicht schlecht. Denn bei dem offerierten „modifizierten Fahrgestell“ handelt es sich tatsächlich um einen auf die Alu-Cantilever-Schwinge der Yamaha IT 465 angepassten XT 550-Rahmen samt Originalmotor. Dazu gibt es noch eine passende Telegabel mit satten 300 Millimetern Federweg.



Der Aufbau der Europameister-Replika

Obwohl der technische Zustand der Teile nicht berauschend ist, erkennt der gelernte Mechaniker sofort, welche einmalige Chance ihm der Kauf dieses seltenen Konvoluts bietet. Kann er sich mit diesem Teile-Sammelsurium doch einen lange gehegten Jugendtraum erfüllen: Den Nachbau jener auf der Serien-XT 550 basierenden Wettbewerbsmaschine, mit der Eddy Hau 1982 die Enduro-Europameisterschaft gewann! Die sportliche Erfolgsgeschichte von damals ist ihm in diesem Moment zwar nicht ganz so geläufig, der einst von ihm archivierte und schon ein wenig abgegriffene MOTORRAD-Artikel über diese Maschine würde sich aber bestimmt prima als Vorlage für den Nachbau eignen, so der Gedanke.

Über den Sommer 2016 fließen viele hunderte Arbeitsstunden in den Neuaufbau von Jens Ofers Hau-XT-550-Replika. Zu den leichteren Übungen gehören noch das Strahlen und Pulvern des Rahmens nach dem korrekten Anpassen des Hecks. Kräftiges Zupacken erfordert der Einbau des immerhin 50 Kilogramm wiegenden Vierventilmotors. Der offenbart zur Freude des Erbauers einen sehr ordentlichen Zustand, weshalb weder bei Motor noch Getriebe kostspielige Revisionen erforderlich sind. Den Einbau der

Aluminium-Hinterradschwinge aus Yamahas Zweitakt-Geländesportler IT 465 samt des dazugehörigen Gasdruck-Zentralfederbeins hatte der Vorbesitzer ja bereits in Angriff genommen. Jens Ofer bringt ihn sauber zum Abschluss. Und besorgt sich die benötigten Teile zumeist übers Internet, denn die finden er vor allem bei Anbietern aus den USA.

Der lackierte Tank mitsamt Kratzern und der typischen Gebrauchsapatina bleibt unangetastet. Auch viele andere Teile werden nicht aufwendig restauriert, sondern nur sauber gereinigt und danach aufpoliert. Nach Ofers Philosophie soll seine Replika möglichst viel vom damaligen Zeitgeist in die Gegenwart transportieren. In Sachen Motor-Tuning belässt er es bei einem geänderten Luftfilter und größeren Krümmerquerschnitten, die zusammen mit einer angepassten Bedüsung des Register-Vergasers einen spürbar besseren Durchzug zur Folge haben. Ein Endschalldämpfer von Lafranco sorgt für den passenden Sound und das stilechte Erscheinungsbild. Letzteres ermöglichen zudem neue Kunststoffteile von Yamaha und Zubehörspezialist UFO. Nur die originale Lampenmaske von M.Robert ist nicht mehr aufzutreiben, doch auch hierfür findet Jens schließlich bei einem Zubehöranbieter einen formschönen Ersatz.

RESTAURIERUNG UND AUFBAU DER EDDY-HAU-REPLIKA



Viele Versuche brauchte Jens Ofer, um die Sitzbank eines Yamaha YZ 490-Crossers an die Kontur des XT 550-Tanks anzupassen. Auch bei der Replika arbeitet er in Zug- und Druckstufe einstellbares Zentralfederbein aus einem früheren Yamaha-Crosser, dessen Gasdruck-Reservoir zur besseren Kühlung unterhalb des Lenkkopfs angebracht ist. Zu Ehren des großen Meisters hat der Erbauer den Lafranco-Schalldämpfer mit einer eingravierten Widmung versehen, die an den Sensationserfolg in der Enduro-Europameisterschaft erinnert. Wie im Vorbild verzögert auch bei der Replika im Vorderrad eine 130er-Duplex-Trommelbremse (im Uhrzeigersinn)



Jens Ofer beim ersten Gelände-ritt mit seinem Neuaufbau: „Puh, ich war ganz schön überrascht, wie sehr mich dieses schwere Motorrad gefordert hat“

Zum Geduldsspiel artet letztlich das Anpassen der Motocross-Sitzbank einer YZ 490 aus, die formschön und weit über den Tank reichen soll. Jens braucht viele Klebeversuche des Sitzschaums bis zum zufriedenstellenden Ergebnis. Als sich der Sommer 2016 seinem Ende neigt, hat Jens Ofer den Aufbau der 150 Kilogramm schweren EM-Replika mit der stattlichen Sitzhöhe von 97 Zentimetern fertig. Zum Abschluss verpasst er dem Auspuff seiner persönlichen XT 550 „Eddy Hau-Relika“ noch eine gefräste Widmung für den EM-Titel und die historisch korrekten Castrol-Sponsorenaufkleber. Was fehlt, ist nur noch ein Wettbewerbseinsatz. Und natürlich die gesamte Geschichte über dieses Sieger-Motorrad.

Die Geschichte von Eddy Hau und der XT 550

Womit wir bei Eddy Hau wären, der 1982 mit der XT 550 die Enduro-Europameisterschaft für Yamaha gewann. Der gebürtige Unterfranke erzählt uns hier aus erster Hand, wie es zu diesem überraschen Erfolg kam. Dazu muss der 65-Jährige ein wenig ausholen. Denn eigentlich nahm alles bereits im Herbst 1980 seinen Lauf. Damals war Eddy Hau längst ein etablierter Spitzenfahrer im Zündapp-Werksteam. Bei den Six Days im französischen Brioude lagen er und das Trophy-Team auf Platz zwei, als am fünften Fahrtag ein holländischer Betreuer auf einer Maico die Fahrtstrecke verbotswidrig in entgegengesetzter Richtung befuhr. An einer übersichtlichen Stelle krachte der Holländer in den heranrasenden Eddy Hau. Beim Zusammenprall wurde die komplette Gabel der 100er-Werks-Zündapp herausgerissen. Eddy stürzte schwer, erlitt einen Schlüsselbeinbruch und eine schwere Hüftverletzung. Nicht nur das Rennen ist damit für ihn zu Ende, sondern auch die Karriere als Zündapp-Werksfahrer. Aufgrund des langwierigen Heilungsprozesses wurde sein Vertrag für 1981 nicht verlängert.

„Nachdem ich 1981 meine Verletzungen einigermaßen auskurieren hatte, bin ich sporadisch Wettbewerbe mit einer seriennahen

Wettbewerbe mit einer seriennahen

SWM des deutschen Importeurs gefahren“, erzählt Eddy. „Ich war dankbar für diese Unterstützung, da ich nach der schweren Verletzung möglichst schnell wieder in die Wettbewerbsszene zurückkehren wollte. Anfangs war es für mich sehr schwierig, die hubraumstarke 360er zu fahren. Erst zum Saisonende hin konnte ich mit einer schwächeren 175er wieder besser zu alter Form finden. Für 1982 war dies jedoch keine Alternative. Ich fühlte mich wieder fit und wollte angreifen. Dennoch war ich etwas unsicher, als Kurt Tweesmann erstmals anfragte, ob ich interessiert wäre, mit ihm und seinem bisherigen Fahrer Werner Schütz ein Wettbewerbsprojekt für Yamaha Deutschland zur Markteinführung der vierventiligen XT 550 zu realisieren. Ich hatte zuvor ja noch nie einen Viertakter im Geländesport gefahren, außerdem waren mir noch die Schwierigkeiten mit der hubraumstarken SWM sehr präsent.“

Dennoch ließ sich Eddy zu einer ersten Testfahrt auf einer 1981er-HL 500 überreden. „Ich kam auf Anhieb gut damit zurecht und sagte anschließend zu. Hinter dem Projekt standen mit Manfred Weihe der Chef vom deutschen Yamaha-Importeur Mitsui und dessen Mitarbeiter Werner Hoyer zwei herausragende Erfolgsgaranten. Beide machten Unmögliches möglich – und zwar ziemlich oft! Wir waren ein komplett neu zusammengewürfeltes Team. Nach den Vorstellungen von Yamaha sollten wir mit dem Motorrad nur die sechs Läufe zur Deutschen Geländemeisterschaft bestreiten. Als wir in Deutschland ein erstes Vorabmodell der XT 550 im Beisein eines leitenden Ingenieurs aus Japan fahren konnten, stellten wir ernüchtert fest, dass dieses Motorrad für den Sporteinsatz absolut untauglich war. Danach wurde viel diskutiert und telefoniert, bis der japanische Ingenieur grünes Licht aus der Firmenzentrale für einen Komplettumbau erhielt.“

Mit klaren Vorgaben, wie sich Eddy erinnert: „Die Optik des Motorrades, einschließlich seines Stahltanks, musste beibehalten werden. Zudem durften wir ausschließlich Yamaha-Serienteile für unseren Umbau verwenden. Das war ja immerhin schon was, doch uns lief gleichzeitig die Zeit davon. Der Meisterschaftsstart begann bereits Mitte März. So wurde bei Tweesmann in Detmold oft bis tief in die Nacht gewerkelt, um rechtzeitig fertig zu werden! Für ausreichend Federweg wurde die Alu-Hinterradschwinge samt Monoshockdämpfer aus dem Geländezweitakter IT 465 implantiert. Vom Crosser YZ 490 stammte neben Sitzbank und 21-Zoll-Vorderrad mitsamt Duplexbremsnabe auch die deutlich stabilere 43er-Gabel, die überdies mehr Federweg besaß. Jener war allerdings mittels Distanzbuchsen auf die vom Reglement erlaubten 260 Millimeter zu begrenzen. Auch den Federweg des IT-Monoshockdämpfers mussten wir auf reglementsconforme 254 Millimeter stützen.“

Dennoch war die kleine Truppe nach den ersten Fahrttests alles andere als zufrieden: „Das Fahrwerk war für Geländesonderprüfungen viel zu lang ausgelegt. Das Einlenkverhalten in engen Ecken taugte nichts. Ich schlug deshalb vor, die Hinterradschwinge ein Stück zu kürzen, was wir dann auch machten. Damit wurde die Kurvenwilligkeit der Yamaha deutlich besser. Doch so sehr wir uns auch ins Zeug legten, zum ersten Rennen wurde das neue Motorrad nicht fertig. So reisten wir mit den HL 500-Vorjahresmodellen zum DM-Auftakt 1982 nach Bielefeld und staunten nicht schlecht, als wir damit Rang eins und zwei holten. Rechtzeitig zum zweiten Rennen waren die XT 550 fertig. Yamaha-Mann Werner Hoyer schaffte in einer Eilaktion sogar noch die erforderliche TÜV-Abnahme. Mitte Mai waren dann die ersten vier DM-Läufe absolviert. Und – man mag es kaum glauben – ich führte die Zwischenwertung nach zwei Siegen und den Plätzen zwei und drei an!“

Dem Team, das anfänglich einen nur leicht modifizierten Serienmotor eingesetzt hatte, war dessen Leistungsmangel, insbesondere im Vergleich zur starken Konkurrenz von KTM, nicht verborgen geblieben. Da kam die dreimonatige Meisterschaftspause genau richtig für die Weiterentwicklung. Doch Eddy Hau verfolgte bereits eine andere Idee. Beim Studium des Terminkalenders war ihm nämlich aufgefallen, dass genau in dieser Pause fünf Läufe



VITA EDUARD „EDDY“ HAU

Geboren am **3. März 1952** in Niederwerrn bei Schweinfurt

1969 bis 1974: Geländesport als Privatfahrer

1975 bis 1980: Zündapp-Werksfahrer

1982/83: EM und DM mit Yamaha

1984 bis 1986: BMW-Werksfahrer

1988: Privatfahrer auf BMW

1991: Paris-Dakar auf Honda XRV 750

Die wichtigsten Erfolge:

Sieben Deutsche Meisterschaften,
vier Europameisterschaften,
zwei Mannschaftsweltmeisterschaften,
Sieger der Marathon-Klasse bei der Rally Paris-Dakar 1988
Motorsportler des Jahres 1982

Mehr über den erfolgreichen Geländesportler auf der offiziellen Homepage unter www.eddy-hau.de



Eddy Hau: Der 65-Jährige blickt zurück auf eine erfolgreiche Motorsport-Karriere

Volle Kraft und Konzentration auf den Titel: Eddy Hau gewann 1982 mit der seriennahen XT 550 die Enduro-Meisterschaften auf nationaler und europäischer Ebene

zur Enduro-Europameisterschaft angesetzt waren. Hau drängte Manfred Weihe zur Teilnahme und ließ nicht locker. Der deutsche Yamaha-Chef willigte schließlich ein und gab grünes Licht und ein schmales Budget für drei zusätzliche EM-Läufe. Die Yamaha war zwar nicht die schnellste, aber die zuverlässigste Enduro im Feld. So schaffte Eddy Hau auch in der EM permanent Spitzenplätze, ohne einen Ausfall. Die starke Konkurrenz von KTM hingegen gewann viele Rennen, wurde aber auch oft von Ausfällen gebeutelt. Eddy hingegen füllte sein Punktekonto emsig wie ein Eichhörnchen. Während er mit Mechaniker Herbert Wimmer von Frankreich über Spanien nach Italien von EM-Lauf zu EM-Lauf zog, kümmerte sich Kurt Tweesmann intensiver um den Motor, der mit dem gegossenen Serienkolben eine weitere Schwachstelle besaß.

„Der Serienkolben war der Wettbewerbsbelastung nicht gewachsen, er musste nach jedem Rennen ausgetauscht werden. Mit der Hubraumerweiterung auf 660 Kubikzentimeter dank mehr Bohrung kam in der größeren Büchse ein geschmiedeter Porsche-Kolben zum Einsatz. Damit war das Problem beseitigt. Dieser Hochleistungskolben hielt die Belastungen im Rennbetrieb spielend aus, außerdem hatten wir damit natürlich auch ausreichend Drehmoment. Bei den Nockenwellen behielten wir hingegen die Serienaus-

führung der XT 550 bei, da ein Änderungsversuch den Motorcharakter mehr in Richtung Spitzenleistung wie beim Motocross verlagerte. Für den Geländesport war dies eher hinderlich. Jeder Fahrer hat sein Motorrad selbst gewartet und weiterentwickelt. Werner Schütz setzte beispielsweise auf einen White Power-Dämpfer, während mir das gut abgestimmte Serienteil der IT 465 genügte. Ich baute mir da viel lieber einen Mittelständer für den schnellen Wettbewerbsservice. Trainingsmöglichkeiten hatte ich im Raum München leider nicht. Zu Fahrwerksabstimmungen war ich mit Freunden lediglich einmal auf der Cross-Strecke von Arco in Italien, aber das war es schon. Den neuen Fahrstil für die XT 550 konnte ich mir somit nur bei den Wettbewerben aneignen. Kondition bolzte ich dagegen ganz konventionell mit Ausdauer- und Kraftsport. Die XT 550 verlangte wegen des relativ hohen Eigengewichts und seinem hohen Schwerpunkt einen kräfteschonenden Fahrstil – und vor allem viel Gefühl. Mit Gewalt ging da gar nichts! Die schwächliche 130er-Trommelbremse vorne war natürlich bescheiden, doch das Duplexsystem ließ sich ganz passabel einstellen und dosieren. Bremsprobleme hatten in der großen Viertaktklasse nicht nur wir Yamaha-Fahrer, sondern eigentlich jeder Pilot. Scheibenbremsen gab es damals halt noch nicht in diesen Wettbewerben.“

EDDY HAU IM KAMPF UM DIE EUROPAMEISTERSCHAFT

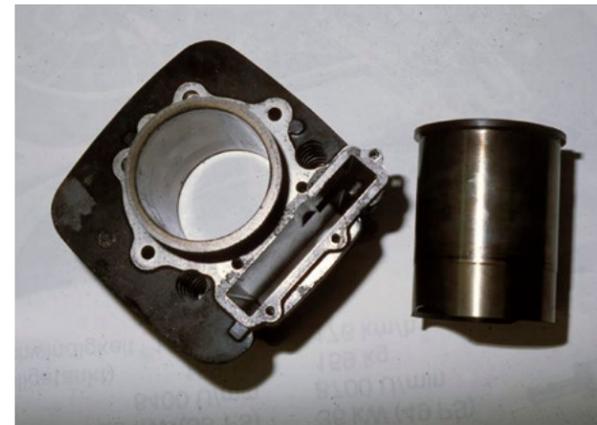


In der Erfolgsspur: Der junge Eddy Hau galt in der Enduro-Europameisterschaft 1982 nur als Außenseiter. Seine Viertakt-Yamaha basierte auf der serienmäßigen XT 550 und schleppte demzufolge viel Übergewicht mit sich herum, außerdem hatte sie deutlich weniger Leistung als die hoch favorisierten Zweitakter von KTM. Großer Pluspunkt der Yamaha war jedoch die Zuverlässigkeit, wodurch Eddy Hau in allen Rennen eifrig Punkte sammelte, während die Technik den KTM-Piloten mitunter einen Streich spielte. Am Ende entschied Eddy Hau auch mit seinem großen Fahrkönnen die Enduro-EM für sich, als er beim ersten Endlauf im badischen Odenheim den Sieg holte. Hier einige Schnappschüsse von 1982



FAHRBERICHT DER HAU-XT 550 IN MOTORRAD 20/1982

Mitsui-Mann Werner Hoyer und Kurt Tweesmann aus Detmold kümmerten sich um den Aufbau der XT 550. Redakteur Michael Griep war seinerzeit beeindruckt vom geringen Aufwand, mit dem die beiden die Yamaha auf Siegeskurs brachten. Gefallen haben ihm vor allem die Abstimmung des Fahrwerks, das Drehmoment des auf 660 cm³ aufgebohrten Singles und Detaillösungen wie die offenen Aufnahmen der Radachse an der Schwinge



Nach den von Manfred Weihe genehmigten drei EM-Läufen führte der italienische KTM-Pilot Augusto Taiocchi mit fünf Einzelsiegen und einem Ausfall. Auch Eddy Hau hatte bei allen Läufen eifrig Punkte gesammelt, er lag im Zwischenklassement auf Rang zwei. Daher wurde ihm die Teilnahme beim nächsten EM-Lauf in der KTM-Heimat Mattighofen genehmigt. Hau holte sich erneut reichlich Punkte, während die KTM-Fahrer beim Heimspiel zwei „Nuller“ produzierten. Vor dem EM-Endlauf im hessischen Odenheim führte Eddy Hau sogar das EM-Klassement an. Bei Yamaha war man nun begeistert, selbst aus Japan reisten die Konzernbosse an. Und staunten nicht schlecht, mit welchem Tempo Eddy Hau seine XT 550 am ersten Tag über die Odenheimer Cross-Prüfung zum laufsieg prügelte! Am zweiten Tag begnügte er sich damit, seine Yamaha sicher auf Rang zwei ins Ziel zu bringen. Dort erhielt er nach der langen Tagesetappe die verdiente Sektdusche – für einen völlig unerwarteten Europameister-Titel! Der Außenseiter Yamaha mit der seriennahen XT 550 hatte den Top-Favoriten KTM geschlagen. In den abschließenden beiden DM-Veranstaltungen ließ Eddy Hau ebenfalls nichts mehr anbrennen. Er sicherte sich auch diesen Titel, vor seinem Yamaha-Teamkameraden Werner Schütz.

„Das Jahr 1982 war für mich persönlich sicherlich das erfolgreichste und schönste überhaupt“, sagt Eddy im Rückblick. „Ich

konnte zwei völlig unerwartete und doch mehr als verdiente Titel eingefahren und habe im Sommer geheiratet. Als krönender Abschluss wurde ich von den Motorsportjournalisten außerdem zum ADAC-Motorsportler des Jahres gewählt – als Nachfolger der beiden Rennsport-Ikonen Walter Röhrl und Toni Mang. Eine Auszeichnung, auf die ich auch heute noch mächtig stolz bin!“

Eigentlich sollte das Yamaha-Projekt im Enduro-Sport Ende 1982 planmäßig enden. Doch nach der Titelsammlung bedurfte es keiner großen Überredungskunst von Eddy, die Enduro-Saison 1983 mit der neuen, sportlichen Yamaha TT 600 in Angriff zu nehmen. Die seriennahen Einsatzmotorräder wurden nun direkt bei Mitsui vorbereitet und nur mit schärferen Nockenwellen ausgestattet. Eddy Hau's Leidenschaft fürs Punktesammeln bewährte sich erneut. Dazu bewies er mit vier Siegen zum Saisonende die Konkurrenzfähigkeit von Mann und Maschine. Damit sicherte er sich und Yamaha die Titelverteidigung in der Europameisterschaft 1983, erneut vor KTM.

Mit diesen Erfolgen auf den großvolumigen Einzylinder-Viertaktern von Yamaha kehrte Eddy Hau nach seinem unfreiwilligen Zündapp-Aus in die sportliche Erfolgsspur zurück. Und empfahl sich dadurch für noch schwerere Gelände-Kaliber. Eddy's Erfolge bei der Paris-Dakar-Rally sind jedoch eine eigene Geschichte. □