

**S**ie prahlt weder mit ausgefallener Technik, noch mit überflüssigen Gags. Aber die konsequente Verwendung von Bewährtem, geschickt aufeinander abgestimmt, ergibt ein rundum geglücktes Motorrad: die Yamaha XJ 650.

Auffällig schmal baut der mattschwarz lackierte Vierzylinder-Motor. Die Yamaha-Techniker erreichten dies durch die Verlegung der 260 Watt starken Lichtmaschine. Sie liegt nun nicht mehr an einem Kurbelwellenende, sondern hinter den Zylindern und wird per Zahnkette angetrieben.

Der Aufbau des Motors entspricht dem letzten Stand der Technik. Zwei obenliegende Nockenwellen steuern über Tassenstößel zwei Ventile pro Brennraum. Der Doppelkugelbrennraum gewährleistet einen guten Verbrennungsablauf mit geringer Klingelneigung bei schlechtem Benzin oder hohen Drehzahlen.

## Winkeltrieb zwischen Getriebeabtriebs- und Kardanwelle

Vier Hitachi-Gleichdruckvergaser versorgen den Motor. Der Primärtrieb verläuft über Zahnräder; die Ölpumpe dagegen wird von einer Kette angetrieben.

Das Fünfganggetriebe hat auf der Abtriebswelle einen Dämpfer, der Belastungsspitzen abbaut und so zur Materialschonung beiträgt.

Die im Ölbad laufende Kupplung besteht aus sieben Reibscheiben und wird über eine Zahnstange betätigt. Unterschiedlich starke Federn in der Kupplung verhindern ein Rupfen.

Die Kraftübertragung zum Hinterrad übernimmt bei der XJ 650 eine Kardanwel-

le. Zwangsläufig benötigt dadurch der quer zur Fahrtrichtung liegende Vierzylinder einen Winkeltrieb vom Getriebe zur Kardanwelle. Dadurch verschlechtert sich der Wirkungsgrad des Antriebs. Dazu meint Tom van Breen, PR-Manager von Ya-

ma, „Wir versteifen diesen Bereich sehr wirksam.“

Auffallend ist der Doppelschleifen-Rohrrahmen wegen seiner stark abgestützten Steuerkopfpattie. Eingeschweißte Knotenbleche

150 Millimetern. Die Federbeine hinten haben 96 Millimeter Bewegungsfreiheit.

Einen soliden und steifen Eindruck macht die Schwinge. Auf der linken Seite umgibt ein stabiles Rohr die Kardanwelle, der rechte Schwingenarm wurde aus einem Rechteckprofil gefertigt.

Zwei schwimmend gelagerte Bremsättel verzögern die vorderen zwei Bremscheiben. Flüssigkeitsreservoir am Hauptbremszylinder ist ein rechteckiges Alugußteil mit verschraubtem Deckel. Den Pegel kann man nur sehr schlecht an einem winzigen Schauglas ablesen.

## Yamaha strebt Freigabe europäischer Reifen an

Am Hinterrad tut eine Trommelbremse Dienst, was sicher sinnvoll ist, solange das schlechte Naßbremsverhalten von Scheibenbremsen nicht verbessert ist.

Grazil muten die geschwungenen Speichen der Gußräder an, wobei diese Form auch die Elastizität der Räder erhöht.

Am Vorderrad läuft ein Reifen der Größe 3.25H19, am Hinterrad ein Niederquerschnittreifen mit den Maßen 120/90H18, beide vom japanischen Hersteller Bridgestone. Yamaha strebt jedoch auch die Freigabe anderer Reifenmarken an.

Auf kurviger Landstraße soll nun die XJ 650 ihre Qualitäten kundtun: Der Benzinhahn braucht nicht geöffnet zu werden, das besorgt eine Unterdruckmembrane bei laufendem Motor. Geschickt angebracht liegt der Choke-Zug unter der linken Griffarmatur. Es bedarf fast keiner Erwähnung mehr, daß die Anordnung >



Fotos: Schwab

Ungewöhnlich schmale Stirnfläche des Vierzylinder-Motors

maha Europa: „Wir versteifen diesen Bereich sehr wirksam.“ Der Motor selbst wird an sechs Punkten vom Rahmen sicher gehalten. Großdimensionierte Kegelrollenlager führen Schwinge und Telegabel. Die konventionell gebaute Gabel verfügt über einen Federweg von

Völlig wartungsfrei ist die Zündanlage. Kontaktlos und mit elektronischer Zündvor-