

Yamaha XJ 650: Verschleiß nach 25000 km

Zylinder

Einbaumaß 63,0 mm, Verschleißgrenze 63,1 mm	
1./2./3./4. in Fahrtrichtung oben	63,04/63,03/63,03/63,03 mm
1./2./3./4. in Fahrtrichtung unten	63,01/63,01/63,01/63,01 mm
1./2./3./4. quer zur Fahrtr. oben	63,00/63,01/63,00/63,00 mm
1./2./3./4. quer zur Fahrtr. unten	63,02/63,02/63,02/63,02 mm

Kolben

Einbaumaß 63,00 mm,	
1./2./3./4.	62,94/62,85/62,93/62,95 mm

Kolbenspiel

Einbauspiel 0,03-0,05 mm, Verschleißgrenze 0,1 mm	
1./2./3./4.	0,1/0,18/0,1/0,8 mm

Kolbenringe (Nutenspiel)

Einbauspiel 1. Ring 0,03-0,07 mm, 2. Ring 0,02-0,06 mm	
Verschleißgrenze 0,15 mm	
1. -1./2. Ring	0,08/0,05 mm
2. -1./2. Ring	0,13/fehlt mm
3. -1./2. Ring	0,08/0,05 mm
4. -1./2. Ring	0,08/0,05 mm

Kolbenringe (Stoßspiel)

Einbauspiel 1. und 2. Ring 0,15-0,35 mm,	
Verschleißgrenze 1,0 mm	
1. -1./2. Ring	0,2/0,4 mm
2. -1./2. Ring	0,3/fehlt mm
3. -1./2. Ring	0,15/0,4 mm
4. -1./2. Ring	0,10/0,35 mm

Nockenwellen (Höhe)

Einbaumaß Einlaß/Auslaß 36,8/35,8 mm, Verschleißgrenze	
Einlaß/Auslaß 36,65/35,65 mm	
1./2./3./4. Einlaß	36,7/36,55/36,58/36,7 mm
1./2./3./4. Auslaß	35,75/35,7/35,7/35,75 mm

Nockenwellenlager

Sollmaß Standard 0,020-0,054 mm, Maximum 0,16 mm	
Istmaß 0,03 mm	

Ventile (Schaftdurchmesser)

Einbaumaß Einlaß 6,975-6,990 mm, Auslaß 6,96-6,975 mm	
Einlaß/Auslaß	6,98/6,96 mm

Ventilführungen

Einbaumaß Einlaß/Auslaß 7,0-7,012 mm	
Einlaß/Auslaß	7,0/7,0 mm

Ventilspiel

Einbauspiel Einlaß 0,01-0,037 mm, Auslaß 0,025-0,052 mm,	
Verschleißgrenze Einlaß/Auslaß 0,10/0,12 mm	
Einlaß/Auslaß	0,02/0,04 mm

Ventilfedern

Einbaumaß innen/außen 35,9/39,9 mm	
innen/außen	35,5-35,8/39,6-39,9 mm

Ventilsitzbreite

Einbaumaß 1,1 mm, Verschleißgrenze 2,0 mm	
Einlaß/Auslaß	1,0/1,2-1,3 mm

Zylinderkopf

Sollwert plan unter 0,05 mm. Istwert 0,05 mm	
--	--

Kurbelwellenlager

Einbauspiel 0,04-0,064 mm	
1./2./3./4./5. Lager	0,025/0,038/0,025/0,03/0,025 mm

Pleuellager

Einbauspiel 0,03-0,09 mm	
1./2./3./4.	0,038/0,020/0,025/0,038 mm

Kupplungsreibeisbeiben

Einbaumaß 3,0 mm, Verschleißgrenze 2,8 mm, Istwert 3,0 mm	
---	--

Kupplungsstahlscheiben

Einbaumaß 1,6 mm, Verzug maximal 0,05 mm	
Scheibendicke 1,5 mm, Scheiben außen abfallend um 0,1 mm	

Kompressionsdruck

Sollwert 11 bar, zulässige Druckdifferenz 1 bar	
bei 1 227 km	9,6/9,4/9,4/10,2 bar
bei 25 009 km	9,8/8,6/9,1/ 9,7 bar

feststellen", meint MOTORRAD-Leser Manfred Zoberbier, Blaustein, in seinem Erfahrungsbericht. „Lediglich beim Beschleunigen mit hohen Drehzahlen wird die hintere Federung steif." Und Leser Jürgen Pauls, Leichlingen, schreibt, den Kardantrieb könne man vergessen, so unauffällig verrichte er seinen Dienst. Für viele XJ 650-Besitzer war dies das erste Motorrad mit Kardan — und keiner weint der Kette eine Träne nach.

Nicht ganz ohne Störungen arbeitete das Triebwerk der XJ 650 in der MOTORRAD-Langstreckenmaschine. Daß schon nach kaum 1700 Kilometern ein Kerzenstecker seinen Geist aufgab, ist kein Einzelfall. Zahlreiche Leser melden von ihrer Maschine den gleichen Defekt, oft sogar mehrmals.

Später dann begannen bei MOTORRAD die Startschwierigkeiten. „Springt immer schlecht an", schrieb MOTORRAD-Redakteur Reinhard Gutzeit bissig ins Fahrtenbuch, nachdem ein Kollege gemeint hatte, das hänge mit Kälte und Nässe zusammen. Richtig, denn erstmals waren die Startprobleme bei Kilometerstand 9800 aufgetreten — und das im heißesten Hochsommer.

Verschärft wurde das Startproblem durch ein unbotmäßiges Verhalten des Anlassers. „Anlasser dreht bei kalter Maschine oft leer durch", stellte Michael Funke bei einer winterlichen Fahrt nach Hamburg fest. Da wünscht man sich jenen Kickstarter, auf den Yamaha aus Gewichtsgründen verzichtet hat, und den auch mancher Leser vermißt.

Irgendwann, vermutlich auf den letzten 2000 Kilometern, trat an der MOTORRAD-Langstreckenmaschine ein Schaden auf, der erst bei der Demontage offenbar

wurde: Am zweiten Kolben war ein Ring gebrochen, und der Zylinder wies entsprechende Laufspuren auf. Dieser Schaden erklärt auch den auffälligen Kompressionsdruck-Abfall im zweiten Zylinder, der auf dem Diagramm ins Auge sticht. Meßbare Abweichungen von der Norm gab es auch beim Nutenspiel der intakten Kolbenringe sowie an den Einlaßnocken des zweiten und dritten Zylinders.

Ungeachtet dessen hat die Yamaha XJ 650 bei MOTORRAD einen ausgezeichneten Eindruck hinterlassen. Dafür spricht schon, daß die Maschine — allerdings ausschließlich solo — mit Vorliebe für große Fernfahrten benutzt wurde. Im Fahrtenbuch finden sich Ortsnamen zwischen Bayonne und Hamburg, zwischen der Insel Elba und dem Nürburgring zuhause. 15 Fahrer haben sie über die Distanz gebracht, aber keiner fand, über das hier Berichtete hinaus, Ansatzpunkte für ernsthafte Kritik.

Die Yamaha XJ 650 verursachte mit nur 516,60 Mark die geringsten Werkstatt-Arbeitskosten aller vergleichbaren Langstreckenmotorräder. Sie war sparsam im Ölverbrauch und hatte auch keinen übergroßen Benzin-Durst. Dennoch kommt sie in der Endabrechnung der Kosten nicht so besonders weg: Mit 16,0 Pfennig pro Kilometer landet sie nur auf Platz sechs in der MOTORRAD-Langstrecken-Statistik. Schuld daran sind der um 20 Prozent gestiegene Benzinpreis und hoher Reifenverschleiß.

Nahezu die Hälfte aller Leser-Erfahrungsberichte gipfeln in dem Satz: „Ich würde mir diese Maschine sofort wieder kaufen." Eine bemerkenswerte Sympathie-Kundgebung.

Robert Poensgen