

## 25000km- Langstreckentest Yamaha XJ 650

RAD gab es noch einige Kleinigkeiten zu bemängeln. Der starke Lampenschleiß, vor allem in der Instrumentenbeleuchtung und bei den Kontrolllampen, mußte sicher nicht sein, zumal Motorvibrationen nur in ei-

**Sehr sauber verlegte Elektrik, einzige Störung: Hupe abvibriert**

**Vorzügliche Fahreigenschaften und ausgezeichnetes H4-Licht!**  
V



nem engen Bereich um 5000/min auffällig werden.

Die Kontrolle des Ölstands stößt auf Probleme, weil „bei einem Tankstop das Schauglas durch das ablaufende Öl undurchsichtig bleibt“ (MOTORRAD-Mitarbeiter Michael Funke).

Allerdings scheint bei der XJ 650 die Ölstand-Kontrolle nur Formsache zu sein, denn kaum ein Motorrad im Langstreckentest, ausgenommen die CX 500, war so genüg-

sam im Schmiermittelkonsum. Außerhalb der Ölwechselintervalle mußten auf fast 25000 Kilometer Strecke nur insgesamt vier Liter nachgefüllt werden; Ölverbrauch demnach nur 0,161/1000 Kilometer.

Die gleiche Beobachtung machten auch die MOTORRAD-Leser. „Ein zur Reserve auf die Urlaubsfahrt nach Griechenland mitgenommener Liter Öl kam unangebrochen wieder mit nach Hause“, schrieb Erwin Schäfer, Schweinfurt. In 16 der 30 Leserberichte wird „Ölverbrauch Null“ gemeldet.

Auch der Benzinkonsum der XJ 650 hielt sich auf erfreulich niedrigem Niveau. Im Durchschnitt 6,92 Liter Superkraftstoff verbrauchte sie über rund 25 000 Kilometer. Das bedeutet zwar nur Platz sechs unter den 14 Motorrädern bis 500 und bis 750 cm<sup>3</sup>, die bei MOTORRAD den Langstreckentest absolviert haben, aber mit 71 PS ist die Yamaha XJ 650 den meisten Maschinen auch leistungsmäßig überlegen. MOTORRAD-Leser kamen mit etwas weniger Kraftstoff, im Durchschnitt mit nur 6,5 Liter/100 Kilometer, aus, wie die Tabelle zeigt.

Yamaha schreibt für das Motorrad die Verwendung von Superkraftstoff vor, und an diese Empfehlung hat sich MOTORRAD auch gehalten. Eine Reihe von Lesern berichtet allerdings, sie seien auch mit Normalbenzin gut über die Runden gekommen. Doch MOTORRAD-Redakteur Reinhard Gutzeit hält das für gefährlich: „Es kommt letztlich nicht allein darauf an, ob ein Motor durch niedrig-oktaniges Benzin beim Beschleunigen klingelt. Für Kolben und Lager viel schädlicher ist das sogenannte Hochgeschwindigkeits-Klopfen bei voller Drehzahl. Und das hört man nicht, wenn der Motor heult und einem der Fahrtwind um die Ohren pfeift.“

