



**Udo Geisel fährt XS 650, kauft viele Verschleißteile im Industriehandel und bedroht massiv kleine Hunde**

Ich kaufte meine XS 650 gebraucht mit Kilometerstand 38 000 für 1450 Mark. Bis Kilometerstand 82 000 wurden die Zylinder auf das zweite Übermaß geschliffen und die Steuerkette, der Sumpffilter und zweimal die Kupplungsbeläge erneuert. Außerdem brähen die Ruckdämpfer-Federn im Kupplungskorb, und der Lichtmaschinen-Rotor mußte neu gewickelt werden. Demnächst wird die Kurbelwelle neu gelagert und der Zylinderblock auf das dritte Übermaß gebracht. Bei diesen Schwächen kann viel Geld gespart werden: Die schnell verschleißende Steuerkette kann durch Meterware aus dem Industriehandel ersetzt werden. Ein Sumpffilterkäfig erweist sich als wirkungsvoller Schutz gegen das dauernde Einreißen des Filters. Die laufend brechenden Ruckdämpferfedern kann man durch Aufbohren der drei Niete im Kupplungskorb selbst wechseln. Die Schraubenfedern sind preisgünstig im Industriehandel zu beziehen; die Niete werden durch Schrauben M8 x 20 ersetzt, an denen die Köpfe etwas abgeschliffen werden. Dadurch können pro Überholung rund 120 Mark gespart werden. Alternativ bietet die Firma HM für 180 Mark den Tausch der Federn gegen solche aus Vierkantstahl an, die angeblich nicht mehr brechen. Der Lichtmaschinen-Rotor kann mit 50 Meter Kupferlackdraht der Stärke 0,7 Millimeter selbst gewickelt werden (Überholen des Rotors kostet sonst satte 250 Mark). Die XS 650 bietet die schönste Art, einen Japaner zu fahren. Daher sind die rapide steigenden Gebrauchtpreise auch nicht verwunderlich.

**Udo Geisel, 3553 Cölbe**

**P.S.: Bekomme ich für meine Schraubertips keine Belohnung, erschieße ich meinen Hund.**



**(Bitte der Redaktion: Lassen Sie Gnade walten, vielleicht klappt's ein andermal.)**

Zwischen 1986 und 1990 habe ich vier XS 650 gefahren. Neue Ersatzteile waren beim Yamaha-Händler entweder nicht zu bekommen oder unmöglich teuer. Nach 40 000 bis 60 000 Kilometern war der Motor meist völlig platt. Er klappert und scheppert bereits von Haus aus. Schäden an der Kurbelwelle machen sich besonders unter Last durch metallisches Klappern bemerkbar. Bei all meinen Yamaha war der Anlasser kaputt, außerdem schüttelt der Bock alles ab, was nicht ordentlich fest und gesichert ist. Mein Fazit: Die XS 650 ist ein sehr schönes Motorrad zum Angucken und Putzen, zum Touren taugt sie nicht. Ich würde mir dieses Motorrad nicht noch einmal kaufen.

**Axel Schmitt, 1000 Berlin**

Mir empfahl ein begnadeter XS-Kenner: „Wenn du mit diesem Motorrad glücklich werden willst, mußt du dich an der Ampel auch schon einmal von einer Achtziger abziehen lassen.“ Eine XS 650 sollte eben behutsam gefahren werden.

Obwohl die meisten XS über einen E-Starter verfügen, sollte dieser nur im Notfall benutzt werden, da diese Fehlkonstruktion des öfteren die schrecklichsten Geräusche von sich gibt. Möchte man mit der Kupplung

länger Freude haben, empfiehlt es sich, verstärkte Kupplungsfedern anzubringen. Es genügt, nur drei der insgesamt sechs Federn auszutauschen, da man sonst bald über einen Arnold-Schwarzenegger-Arm verfügt.

Für all die Leute, die mehr über die XS 650 erfahren möchten oder Ersatzteile benötigen, kann ich den XS-Laden in Stuttgart-Degerloch empfehlen.  
**Dirk Teske, 7000 Stuttgart**

Momentan überwintert meine Yamaha XS 650, Baujahr 1978, im Wohnzimmer. Den Twin habe ich vor sechs Jahren in einem ziemlich jämmerlichen Zustand erworben.

Die XS vibriert wie der Teufel (faszinierend), dennoch habe ich lockere Schrauben selten erlebt. Probleme machte der regelmäßig eingerissene Sumpffilter. Diese Sache habe ich mit einem gelochten, ein Millimeter dicken Winkelblech behoben. Direkt vor den Sumpffilter montiert, wird jetzt der Ölstrom auf eine größere Fläche verteilt. Jeden Winter kontrolliere ich diese Geschichte – einwandfrei.

Den rasselnden E-Starter habe ich sofort weit weggeschmissen, dieser Twin muß einfach angetreten werden. Ein Schwachpunkt ist die Kupplung (umständliche Betätigung über Druckstangen; Korb und Federn sind zu schwach ausgelegt). Ich habe da einiges ohne Erfolg ausprobiert. Viele Originalteile habe ich neu gekauft, diese sind noch problemlos zu bekommen. Außerdem paßt einiges von der SR 500.

Diese Maschine ist nichts für Mammut-Touren, aber meine bisherigen 40 000 Kilometer waren bis auf einen Elektrik-Totalausfall die reine Freude. Die XS 650 ist ein uriger Twin mit phantastischer Musik.

**Jürgen Schillo, 6648 Wadern**



**Die hat's gut: Jürgen Schillos XS 650 darf im Warmen stehen**