

# FIRST FOURSTROKE

TEXT: DIRK MANGARTZ,  
FOTOS: ARCHIV, GRNA, ROST

Die XS 650 hat den Viertakt für Yamaha salonfähig gemacht. Zum Dank wird sie noch heute heiß begehrt



Die maskierte Starrrahmen-XS stammt von MB Cycles aus Heidelberg (links). Ein echter Survivor ist Dietmars Privatumbau aus den Achtzigern (oben)

**Y**amaha, das war gleichzusetzen mit Zweitakt-Motorrädern. Zwischen 1964 und 1980 hatte die Marke aus Hamamatsu sensationelle 24 Fahrertitel in der Weltmeisterschaft geholt – mit vergleichsweise sim-

pel aufgebauten, aber mächtig schnellen Twostrokes. Und auch die DS7 und RD 250 aus den Schaufenstern der Händler verkauften sich ordentlich. Doch schon bald ließen sich die Rennerfolge nicht eins zu eins in Profit beim Verkauf von Serienmotorrädern

umwandeln. Ab Ende der Sechzigerjahre verlangten die Motorradfahrer nach Viertakt-Maschinen, am besten mit mehr als 400 ccm und mit obenliegender Nockenwelle. Also konstruierten die Yamaha-Entwickler 1969 mit der XS-1 ihr erstes Viertakt-Motorrad –

den direkten Urahn der XS 650. Anders als oft behauptet sollte die XS zwar gegen die erfolgreichen Paralleltwins aus England angetreten, eine übermäßig auffällige technische Verwandtschaft gab es jedoch nicht. Vierfach gelagerte Kurbelwelle, ohc-Ventiltrieb,

horizontal geteilter Motorblock, »unenglisches« Schaltschema auf der linken Seite und auch die leicht kurzhubige Auslegung der Konstruktion ließen starke Ähnlichkeiten mit den altmodischen Britbikes jener Ära vermissen. Da es sich aber wie bei Triumph,

Norton oder BSA um einen Gleichläufer handelt, bei dem sich die parallel auf- und abgehenden Kolben im gleichen Arbeitstakt befinden, hat der Twin einen Massenausgleich wie ein Einzylinder – nämlich keinen. Markige Vibrations sind die Folge.

**YAMAHA 650 STREET XS1** It's a better machine

**SPECIFICATION**

**PERFORMANCE**

Max. speed: 130 km/h  
 Max. torque: 18.5 kg-m  
 Max. torque rpm: 4000  
 Max. power: 40.5 kW (55.5 hp)  
 Max. power rpm: 5500  
 Max. torque: 18.5 kg-m  
 Max. torque rpm: 4000  
 Max. power: 40.5 kW (55.5 hp)  
 Max. power rpm: 5500

**WEIGHT**

Wet weight: 175 kg  
 Dry weight: 155 kg  
 Fuel capacity: 18.5 l  
 Oil capacity: 1.5 l  
 Tank: 18.5 l  
 Fuel: 18.5 l  
 Oil: 1.5 l

It's a better machine

**YAMAHA 650 STREET XS2**

Distinctively styled to put more pleasure in quality performance.

**XS650C**

Max. speed: 130 km/h  
 Max. torque: 18.5 kg-m  
 Max. torque rpm: 4000  
 Max. power: 40.5 kW (55.5 hp)  
 Max. power rpm: 5500

**XS650**

YAMAHA Modell 1976

Vor allem bei der Konstruktion stabiler Fahrwerke hatten die japanischen Marken zu dieser Zeit noch erheblichen Nachholbedarf. Auch der Doppelschleifenrahmen der XS-1 und ihrer Nachfolgerin XS-2 erwies sich als verbesserungswürdig. So blieben die Verkäufe in Deutschland gering, der Import wurde 1972 eingestellt. Doch schon zum Modelljahr 1974/75 kam der Paralleltwin als XS 650 – mit von Triumph-Ingenieur Percy Tait modifiziertem Rahmen, Doppelscheibenbremse, E-Starter und größerem Tank – zurück auf den deutschen Markt. Ab 1977 folgten die XS-Chopper-Modelle mit Tropfentank, 130er-Hinterreifen und

## ERST JAHRE SPÄTER ERKANNTEN FREUNDE KLASSISCHER MOTOR- RÄDER UND UMBAUER DAS POTENTIAL DER XS 650

Alugussrädern. Beide Versionen und deren Derivate verkauften sich bis zur Produktionseinstellung 1983 gut. Aber erst einige Jahre später erkannten Freunde klassischer Motorräder und Umbauer ihr wahres Potential, die XS 650 wurde zum Kultmotorrad.

Eine Yamaha XS 650 hatte von jeher viele Gesichter. Sie eignete sich als ernsthaftes Sportgerät genauso wie zum entspannten Cruisen. Kenny Roberts sr. wurde 1973 und 1974 Dirt-Track-Weltmeister auf Yamaha XS, Ton van Heugten holte 1975 die europäische Cross-Gepann-Meisterschaft. Mit Rahmen von AME oder Fiedler wurde die XS zum Chopper, mit Höckersitz und Clip-ons zum »Battle of the Twins«-Racer. Leistungsfreaks bringen den tuningfreundlichen Zweizylinder auf 750, 850 oder mit größeren Eingriffen gar auf 1000 ccm. Und der Zubehörhandel stellt unzählige Verbesserungen bereit, von der Elektronikzündung bis zum Edelstahluspuff. Von Ikon-Federbeinen bis zur vorverlegten Fußrastenanlage.

Renegade Motorbike mit 160er vorne und 200er hinten: Auch der pummelige Look steht der XS bestens



Angeheizt durch japanische Bratstyler und US-amerikanische Nachwuchs-Customizer entwickelt sich momentan eine ernstzunehmende Szene rund um die erste Viertakt-Yamaha. War es bislang ein preiswerter Spaß, sich eine XS auf die Werkbank zu schieben, so steigen die Kurse daher unaufhaltsam. Die preisliche Differenz zu den Twins aus Großbritannien schrumpft langsam dahin, unter 3000 Euro ist nicht viel zu holen. Am trotzdem anhaltenden Interesse zeigt sich ganz deutlich, dass eine XS nicht wegen ihres günstigen Einstands umgebaut wird, sondern weil sie schlicht das ideale Basisbike darstellt.