



**S**ie haben viel gemeinsam: Zwei Zylinder in V-Anordnung, vier Ventile pro Brennraum, fünf Gangstufen, Kardanantrieb, Brückenrohrrahmen und 64 Pferdestärken auf dem Papier. Doch diese Gemeinsamkeiten täuschen. Auf den ersten Kilometern wird deutlich, daß es sich bei der Honda und Yamaha um recht

unterschiedliche Motorräder handelt.

Das beginnt beim Motor. Das längs eingebaute Triebwerk der CX, für die 650er-Version total überarbeitet, ist von seinem Prinzip her schon ein Klassiker. Die Zylinder liegen im Winkel von 80 Grad zueinander, die insgesamt acht Ven-

tile werden über eine kettengetriebene, zentrale Nockenwelle, Stößel und Kipphebel gesteuert.

82,5 Millimeter Bohrung und 63 Millimeter Kolbenhub ergeben den exakten Hubraum von 673 cm<sup>3</sup>. Ab 2000 Touren legt der Kurzhuber los, bietet Leistung aus dem Keller. Eine satte Lei-

stung erfreut den CX-Fahrer oberhalb dieser Schwelle. Das maximale Drehmoment liegt bei 6500 Touren und beträgt stattliche 61 Nm. Genau 1500 Umdrehungen später hat auch die Leistungskurve ihren Spitzenwert erreicht. 64 PS sind es laut Hersteller, MOTORRAD ermittelte für die getestete Maschine 59 Pferdestärken.

Vergleichstest Honda CX 650 E/Yamaha XZ 550 S

# Fern, schnell – gut?

Sportliche Tourer stellen sicher einen Kompromiß dar. Welche V2 der oberen Mittelklasse trifft ihn am besten – Yamaha XZ 550 S oder Honda CX 650 E?



Ein ideales Triebwerk zum Touren? Ganz sicher. Denn der wassergekühlte Zweizylinder läßt sich extrem schaltfaul fahren. Ohne sich zu verschlucken, nimmt das Aggregat bei jeder Drehzahl Gas an und verarbeitet es spontan zu Vortrieb.

Man würde diesem Motor si-

cher Unrecht antun, würde man nicht auch von seinen sportlichen Qualitäten sprechen. Das Triebwerk läßt sich nämlich auch jagen, obwohl Stößelstangen und Kipphebel eher einen drehzahlmüden Gesellen vermuten lassen. Ohne Anzeichen von Überlastung steckt der Motor Drehzahlen bis zu 10 000 Touren weg.

Dabei kommen Fahrleistungen heraus, die – vorweg gesagt – der Konkurrentin Yamaha XZ das Nachsehen geben. In fünf Sekunden erreicht die Maschine eine Geschwindigkeit von 100 km/h, unter sitzendem Fahrer macht die CX 650 178 Stundenkilometer möglich.

Das Triebwerk der Yamaha ist

ein gänzlich anderes. Viel aufwendiger und viel nervöser. Die beiden wassergekühlten Zylinder liegen im Winkel von 70 Grad zueinander. Über jedem Zylinder rotieren zwei Nockenwellen, eine Ausgleichswelle soll die Vibrationen bändigen, für das Frischgas sorgen zwei 34-Millimeter-Fallstromvergaser. ▷

## Vergleichstest Honda CX 650 E/ Yamaha XZ 550 S

Der Motor ist kurzhubiger ausgelegt als der der Honda. 55 Millimeter Hub multiplizieren sich im XZ-Triebwerk mit einer Bohrung von 80 Millimetern.

Hohe Drehzahlen sind das Element, in dem das Aggregat sich richtig wohl fühlt.

Das maximale Drehmoment von 50 Nm erreicht der V-Motor erst bei 8500 Kurbelwellenumdrehungen. Bei 9500 Touren soll dann die Höchstleistung von 64 Pferdestärken abgeben werden.

Im Vergleich zum Honda-Triebwerk wirkt der Yamaha-

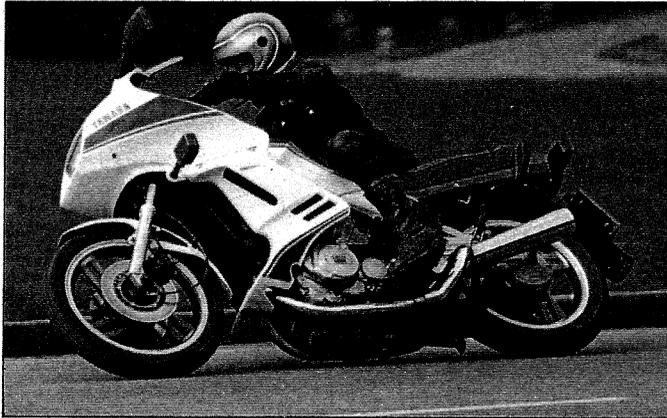
Zweizylinder durchzugschwach. Bis 4000 Touren quittiert das Triebwerk plötzliches Gasaufreißern mit Verschlucken – vermutlich eine Folge unglücklicher Vergaserabstimmung. Unter der 6000er-Marke auf dem Drehzahlmesser hält sich die Kraft

in Grenzen. Erst danach tritt die Maschine richtig an.

Dieser Zweizylinder ist ein Sportmotor, und so will er auch behandelt werden. Wer flott vorankommen will, muß einfach öfter schalten als mit der CX. Dafür spricht die komplette

Auslegung des Motors. Dabei darf man natürlich ein Handicap des XZ-Aggregats nicht vergessen: Ihm fehlen zum längs eingebauten V2 der Honda 120 cm<sup>3</sup>. Das macht sich bemerkbar. Sowohl im Durchzug als auch in der Beschleunigung.

Beim Vergleich der Meßwerte muß noch etwas berücksichtigt werden: Die Yamaha-Testmaschine stellte bei der MOTORRAD-Leistungsmessung nur 53 von den angegebenen 64 PS unter Beweis. Das ist eine Leistungsstreuung, wie sie eigentlich nicht sein dürfte. Bis zum Testabschluß ließ sich aber leider nicht klären, ob diese enorme Abweichung auf einen Fehler der Testmaschine zurückzuführen war. Immerhin schwang sich die XZ noch zu

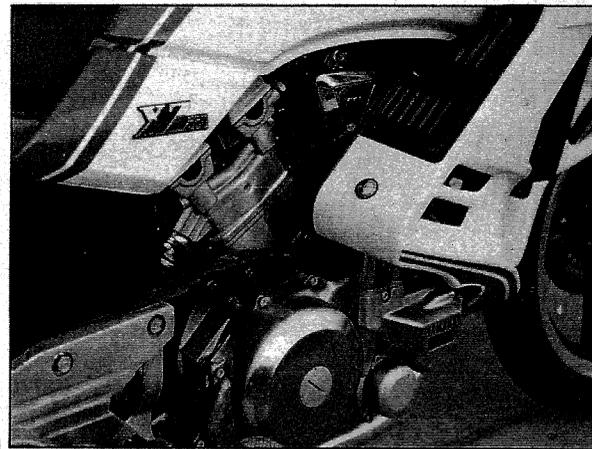


Fotos: Falk (5), Schwab (2)

### Technische Daten: Motor und Fahrwerk

	Honda CX 650 E	Yamaha XZ 550 S
Motor	Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, 80 Grad, längs eingebaut	Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, 70 Grad, quer eingebaut
Steuerung	ohv, je vier Ventile, Stoßstangen/Kipphebel	dohc, je vier Ventile
Kühlung	Flüssigkeit	Flüssigkeit
Bohrung x Hub	mm 82,5 x 63	80 x 55
Nutraum	cm <sup>3</sup> 673	553
Verdichtung	9,8	10,5
Nennleistung kW (PS)	47,5 (64)	47 (64)
Umdrehzahl 1/min	8000	9500
max. Drehm. Nm (mkp)	61	50
Umdrehzahl 1/min	6500	8500
Zündung	kontaktlos	kontaktlos
Vergaser, Ø	mm 34	34
Starter	E-Starter	E-Starter
Anzahl der Gänge	5	5
Sekundärtrieb	Kardan	Kardan
Rahmenbauart	Brückenrohrrahmen	Brückenrohrrahmen
Federung vorn	Telegabel mit Anti Dive	Telegabel
Federung hinten	Pro Link-Schwinge	Cantilever-Schwinge
Federweg v/h	mm 150/170	140/90
Landrohr-Ø	mm 37	35
Reifen vorn	100/90 H 18	90/90 H 18
Reifen hinten	120/180 H 18	4.25/85 H 18
Bremse vorn, Ø	mm Doppelscheibe, 276	Doppelscheibe, 267
Bremse hinten, Ø	mm Scheibe, 276	Trommel, 180
Radstand	mm 1500	1450
Lenkkopfwinkel	Grad 63	63,3
Nachlauf	mm 105	118
Fahrzeuglänge	mm 22250	2200
Sitzhöhe	mm 795	790
Gewicht vollget.	kg 235	228
Gewicht v/h	kg (%) 47,2 (52,8)	46,9 (53,1)
zul. Gesamtgew.	kg 420	410
Preis	Mark 7973	7315

Schräglagen bis zur Reifenhafthgrenze läßt die Yamaha XZ 550 S zu. Das Triebwerk: ein aufwendiger Sportmotor mit vier Nockenwellen und der YICS-Ansaugunterstützung. Kanäle in der Verkleidung leiten die warme Abluft des Kühlers zum Fahrerkrnie



### Lob und Tadel Yamaha XZ 550 S

#### Motor

- + Niedriger Verbrauch
- Vergaserabstimmung nicht geglückt

#### Fahrwerk

- + Sehr handlich
- + Stabiler Geradeauslauf

#### Ausstattung

- + Verkleidung bietet guten Windschutz, bei mäßigem Wetterschutz
- Schwache Anzeigeluchten

#### Charakter

Tourenmotorrad mit ausgeprägt sportlichen Qualitäten

175 Stundenkilometern bei sitzendem Fahrer auf. In den Fahrzeugpapieren sind 184 km/h vermerkt.

Sind die Vergleichskandidaten im Punkt Motor auch verschieden, so stehen sie sich in Sachen Kraftübertragung kaum nach. Gangabstufungen und Bedienbarkeit der Fünfganggetriebe von Honda und Yamaha überzeugen. Genau so die spielfreie Sekundärübertragung per Kardan. Mit einem Makel ist das CX-Getriebe allerdings behaftet. In einigen Fällen schaltete es selbsttätig vom fünften in den vierten Gang zurück. Dafür geht der Kraftfluß an der Yamaha etwas geräuschvoll vonstatten. Das Motorgeräusch wird perma- ▷

## Vergleichstest Honda CX 650 E/ Yamaha XZ 550 S

nent vom Singen des Primär-  
antriebs begleitet, und auch  
das Hinterachsgetriebe summt  
im Schiebebetrieb.

Die Motor/Antriebs-Einheiten  
nehmen bei XZ und CX noch  
weitere Aufgaben wahr: Sie  
sind als tragende Elemente in  
den Brückenrohrrahmen inte-  
griert. Doch damit genug der

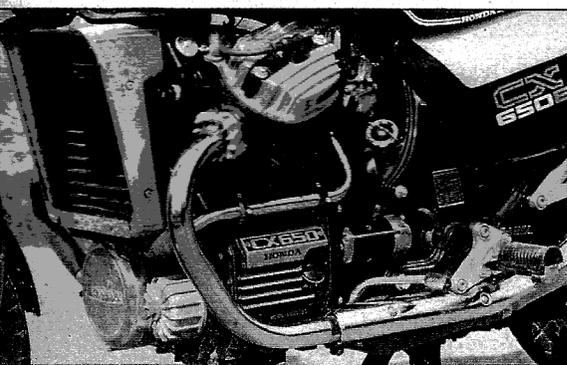
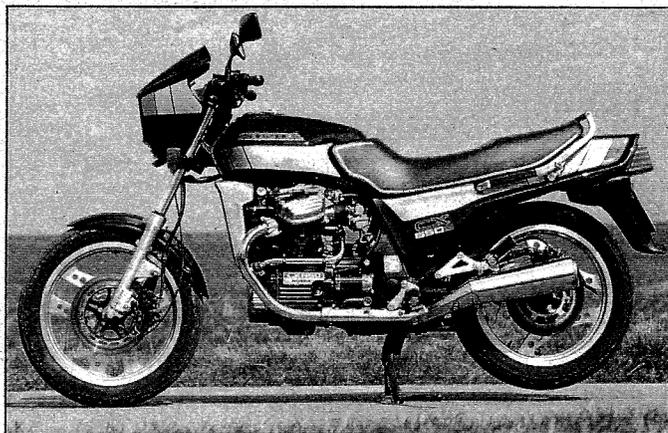
wechsel lassen schnell Unru-  
hen aufkommen. Zudem wirkt  
die CX in engen Kurven sehr  
zäh und unhandlich. Selbst  
hubraumverstärkte Maschinen  
machen der CX da einiges vor.  
Die Eigenart, die schon an der  
CX 500 E kritisiert wurde, blieb  
trotz Fahrwerkretuschen für die  
große Version bestehen: Das  
Motorrad wirkt im Lenkkopf-  
bereich sehr schwer. Vorsicht ist  
bei den Reifenluftdrücken ge-  
boten: Falsche Werte verstär-  
ken die aufkommende Instabi-  
lität im Hochgeschwindigkeits-

bereich und die Längsrillen-  
Empfindlichkeit. Auch auf die  
Einstellungen der Federele-  
mente reagiert die CX recht  
sensibel.

Mit all dem wird sich der Tou-  
renfahrer arrangieren können.  
Ein böses Erwachen bereitet  
die CX aber dem, der unver-  
hofft in Schräglage bremsen  
muß: Schlagartig hat der Fah-  
rer mit einem starken Aufstell-  
moment der Maschine zu  
kämpfen. Ein Kampf, den der  
Fahrer verliert.

Solche Unarten sind der XZ  
550 weitgehend fremd. Das  
Fahrwerk ist mehr für sportli-  
ches Fahren ausgelegt. An der  
Gabel gibt es keine Verstell-  
möglichkeiten, das Zentraffe-  
derbein der Cantilever-  
Schwinge ist in seiner Feder-  
vorspannung fünffach variier-  
bar. Die Yamaha kann nicht mit  
den Federwegen der Honda  
dienen, dafür aber mit einem  
straffen, sportlichen Fahrwerk.

Lastwechselreaktionen sind  
kaum spürbar, das Motorrad



**Bieder sieht die  
CX 650 Euro aus.  
Fahrer mit ruhi-  
gem Naturell wer-  
den sich am ehe-  
sten für sie erwär-  
men. Der Motor  
ist ein echter Kraft-  
meier, der trotz  
konventioneller  
Bauart hohe  
Drehzahlen ver-  
krafte**

Gemeinsamkeiten. Die Fahr-  
werke und ihre Qualitäten sind  
grundverschieden.

An der CX arbeiten eine luftun-  
terstützte Telegabel mit 150  
Millimetern Federweg vorn und  
eine Pro Link-Schwinge mit 90  
Millimetern Federweg hinten,  
deren zentrales Federbein  
ebenfalls per Luftdruck zu ver-  
stellen ist. Auf Komfort ist die  
Abstimmung der Feder- und  
Dämpferelemente ausgelegt.  
Doch wer ein wenig sportlich  
mit der CX umgehen möchte,  
erkennt schnell die Schattensei-  
ten dieses komfortablen, also  
weichen Fahrwerks. Last-

### Lob und Tadel Honda CX 650 E

#### Motor

- Bullige Leistungsentfaltung
- Kultivierter Lauf

#### Fahrwerk

- In engen Kurven unhandlich
- Sehr weiche Abstimmung

#### Ausstattung

- Sehr umfangreich

#### Charakter

Ausgereiftes Motorrad für  
komfortables Fahren

### Fahrleistungen und Meßwerte

		Honda CX 650 E	Yamaha XZ 550 S
<b>Beschleunigung</b>			
0–100 km/h	s	5,0 (6,3)	5,3 (6,3)
0–140 km/h	s	10,0 (13,5)	10,5 (13,6)
0–160 km/h	s	15,9 (24,7)	16,7 (23,5)
0–400 m	s	13,6 (14,5)	13,7 (14,7)
0–1000 m	s	26,3 (28,4)	26,8 (28,5)
<b>Durchzugsvermögen im 5. Gang</b>			
60–80 km/h	s	2,9 (3,9)	3,3 (4,2)
80–100 km/h	s	3,3 (4,9)	3,4 (4,4)
100–120 km/h	s	3,6 (5,6)	4,1 (5,5)
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>			
Zwei Personen	km/h	170	166
bei Drehzahl	1/min	7680	8700
solo sitzend	km/h	178	175
bei Drehzahl	1/min	8040	9170
solo liegend	km/h	190	180
bei Drehzahl	1/min	8580	9430
<small>(Werte für zwei Personen in Klammern, Temperatur 4 Grad, kein Wind)</small>			
<b>Bremsverzögerung</b>			
100–0 km/h	m (m/s <sup>2</sup> )	46,8 (8,24)	47,3 (8,16)
130–0 km/h	m (m/s <sup>2</sup> )	81,6 (7,99)	78,6 (8,30)
<b>Tachometerabweichung</b>			
Anzeige 50/80	km/h	46/75	49/77
Anzeige 100/130	km/h	93/122	96/124
Anzeige V <sub>max</sub> sitzend		185	181
effektiv	km/h	178	175
<b>Drehzahlmesserabweichung</b>			
Anzeige 3000	1/min	2950	3000
Anzeige 5000	1/min	5000	4900
Anzeige 7000	1/min	6950	6850
<b>Kupplungshandkraft</b>			
Kraft	Newton	50	55
<b>Nahfeldgeräuschmessung</b>			
Lautstärke	dB(A)	94	92
bei Drehzahl	1/min	4000	4750
<small>(0,5 m Abstand ab Auspuffende und 45 Grad zum Fahrzeug bei 1/2 Nenndrehzahl)</small>			
<b>Verbrauch/Benzin</b>			
		Normal	Normal
Testverbrauch	Liter/100 km	6,5	6,1
Tankinhalt/Reserve	Liter	19/2,5	17,0/3,0
Aktionsradius	km	292	278

## Vergleichstest Honda CX 650 E/ Yamaha XZ 550 S

läuft in allen Fahrzuständen sauber geradeaus, sieht man von der Neigung zum Lenkerflattern bei niedrigen Geschwindigkeiten ab. Yamahas Techniker haben sich angestrengt. Denn dieses muster-gültige Verhalten war bei den ersten unverkleideten Maschinen dieser Serie keineswegs selbstverständlich. Im Hochgeschwindigkeitsbereich trägt die Verkleidung ganz sicher einiges zum guten Geradeauslauf bei. Denn offenbar erhöht das

rahmenfeste Kunststoffteil die Last auf der Gabel und macht so die ganze Fuhre stabiler.

Die Handlichkeit des Yamaha-Fahrwerks macht die Fahrfreude perfekt. Die XZ verleitet zur Hatz über kurvige Landstraßen. Dazu trägt der niedrige Schwerpunkt der Maschine bei.

Die Honda CX kann hier nur schwer mithalten. Sie wirkt ihrer Konkurrentin gegenüber schwerfällig und hochbeinig, die Sitzposition ist höher als die der XZ.

Der Sieg beim Fahrwerk-Ver-

schwindigkeit noch exzellent sitzen. Der Druck des Fahrtwinds bleibt dem Fahrer gänzlich erspart. Yamahas Techniker haben mit diesem Kompromiß aus Sport- und Tourenverkleidung einen guten Griff getan. Doch darf man sich von ihr keinen Wetterschutz erhoffen. Bei Regen wird der Fahrer hinter ihr patschnaß.

Die Verkleidung bringt der XZ noch ein zusätzliches Plus: Sie sieht jetzt einfach besser aus. Nicht zuletzt wegen ihres sehr gewöhnungsbedürftigen Designs war die unverkleidete XZ schließlich nicht der große Verkaufserfolg geworden.

ten des Blinkers ist Fummelei. Wer nicht höllisch aufpaßt, hat den Kippschalter wieder in die gegenüberliegende Position durchgeschaltet, dann blinkt's auf der anderen Seite.

Über Vor- und Nachteile des Einschlüssel-Systems, bei dem der Zündschlüssel gleichzeitig das Lenkschloß verriegelt, kann man geteilter Meinung sein. Denn mit dem gleichen Schlüssel wird auch der Tankdeckel aufgeschlossen. Wer tanken will, muß stets zuerst das Motorrad abschließen, um den Schlüssel abziehen zu können.

Der Yamaha-Besitzer muß sich dafür mit etwas anderem abfinden: Die Kontrolleuchten, in der oberen Gabelbrücke eingelassen, sind am Tag nur schlecht zu erkennen. Zudem kommt er nicht in den Genuß einer Benzinuhr.

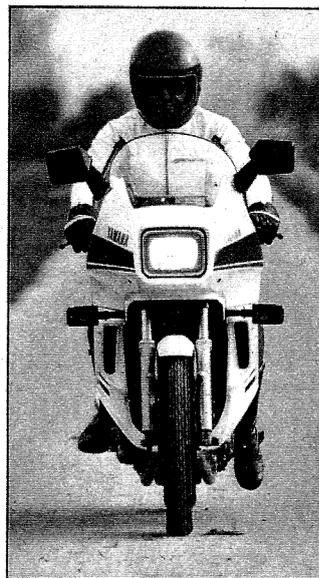
Obwohl er öfter als der Honda CX 650 E-Fahrer zur Zapfsäule muß. Bei einem ermittelten Verbrauch von 6,1 Litern auf 100 Kilometer reicht eine Tankfüllung für 278 Kilometer. Die CX gibt sich etwas durstiger.

6,5 Liter fließen bei zügiger Fahrweise durch die beiden Unterdruckvergaser. 19 Liter faßt der Tank der Honda CX 650 E, das ergibt eine Reichweite von genau 292 Kilometern. Beide Maschinen kommen mit Normalbenzin aus.

Unterschiedliche Anforderungen stellen die beiden Motorräder an den Geldbeutel des potentiellen Käufers. Die 650 CX ist mit knapp 8000 Mark rund 650 Mark teurer als die Yamaha.

Doch dieses Kriterium spielt sicher nur eine untergeordnete Rolle bei der Kaufentscheidung. Der quirlige Fahrer, der mehr Wert auf Sportlichkeit legt, wird mit der XZ sicher richtig liegen. Derjenige, der auf Kurvenhatz gern verzichtet und die CX wählt, wird belohnt mit einem bärenstarken und unkomplizierten Triebwerk.

Thomas B. Herwig



### Die weiche Abstimmung der CX zeigt sportlichen Fahrern schnell die Grenzen. Attraktiv: Yamaha-Frontsilhouette

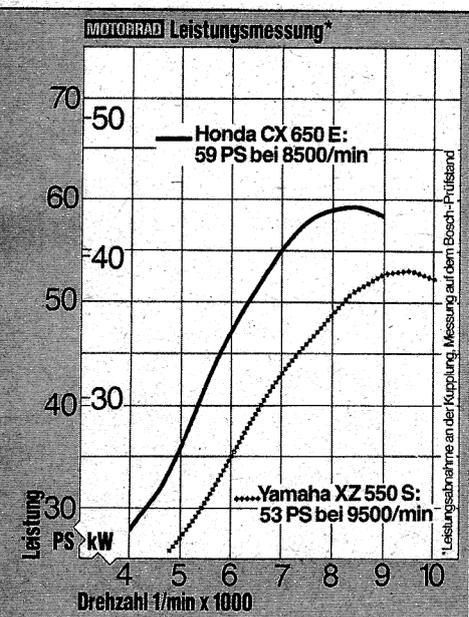
gleich geht somit an die Yamaha. Die Tatsache, daß die Bremsen der Honda besser dosierbar sind als die der Yamaha, deren Doppelscheibenbremse vorn und Trommelbremse hinten einen exakten Druckpunkt vermissen lassen, ändert daran nichts. Die Yamaha ist die sportlichere Maschine. Der schnelle Fahrer wird mit dem CX-Fahrwerk nie so richtig glücklich werden.

Daß die Yamaha sich auch für ausgedehnte Touren eignet, daran hat die neue Vollverkleidung, Kennzeichen der S-Version, erheblichen Anteil. Denn hinter der Kunststoffschale läßt sich selbst bei Höchstge-

Dem entspannten Sitzen hinter der Verkleidung macht allerdings die harte Sitzbank einen Strich durch die Rechnung. Zumindest auf längeren Touren kann sich das dünne Sitzpolster ganz schön unangenehm bemerkbar machen.

Nicht so Hondas CX. Die Sitzbank ist weich, passend zum Fahrwerk.

Zur Ausstattung. Die CX 650 E erfreut mit einem aufgeräumten und somit übersichtlichen Cockpit, das weitgehend aus der Turbo übernommen wurde. Inklusive einer Benzinuhr. Nicht ganz befriedigend sind die Armaturen. Das Ausschal-



Setzt früher ein: Kraft des Honda-Motors