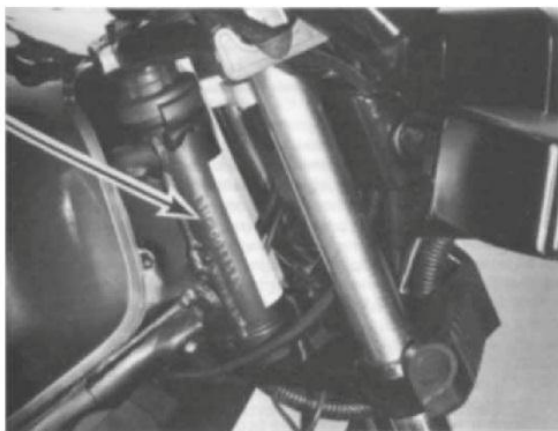


# Unterschiede zwischen der 50PS und 64PS XZ Version

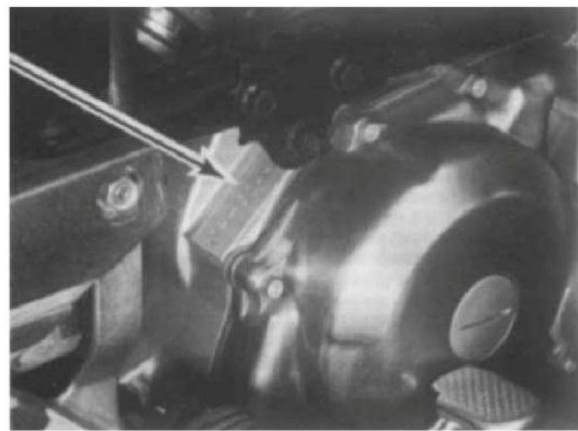
Anscheinend wurde nur für Deutschland die 50PS-Variante auf den Markt gebracht. Der Grund hierfür war die Versicherungseinteilung in Deutschland. So waren damals Motorräder bis 50PS erheblich günstiger als ihre leistungsstärkeren Pendanten.

## Woran erkennt man eine originale Yamaha XZ mit 50PS?

An der Rahmen- und der Motornummer, können die beiden Versionen auseinander gehalten werden.



Rahmennummer



Motornummer

	64PS	50PS
Anfangsseriennummer	11U-000101	11U-050101
Werkskennnummer	11U	11V

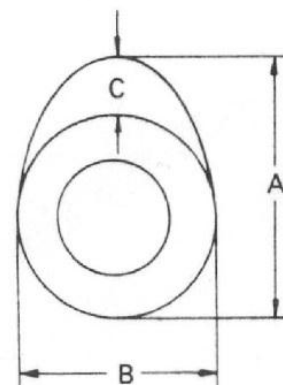
Bei Yamaha sind Rahmen- und Motornummer immer übereinstimmend, d.h. wenn die Nummern nicht übereinstimmen ist mal ein anderer Motor eingebaut worden.

Natürlich gab es auch die Möglichkeit die 64PS Variante im Nachhinein zu drosseln. Die bekanntesten Methoden waren das Einsetzen von Reduzierhülsen in die Krümmer oder der Einbau von Drosselblenden bzw. anderer Ansaugstutzen.

Unterschiede bei der Originaldrosselung im Detail:

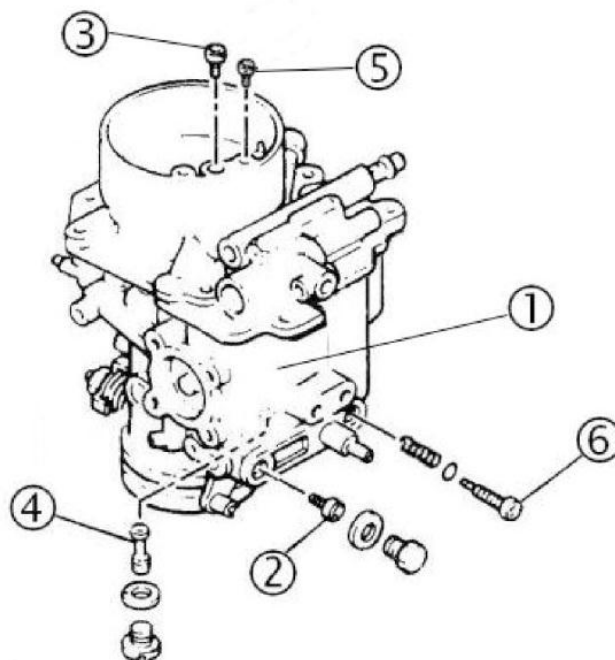
## Nockenwellen

	64PS	50PS
<b>Maße Einlaß</b>		
A	36,80 ± 0,05 mm	35,399 ± 0,05 mm
B	28,341 ± 0,05 mm	28,276 ± 0,05 mm
C	8,80 mm	7,399 mm
<b>Maße Auslaß</b>		
A	36,30 ± 0,05 mm	35,399 ± 0,05 mm
B	28,319 ± 0,05 mm	28,319 ± 0,05 mm
C	8,3 mm	7,399 mm

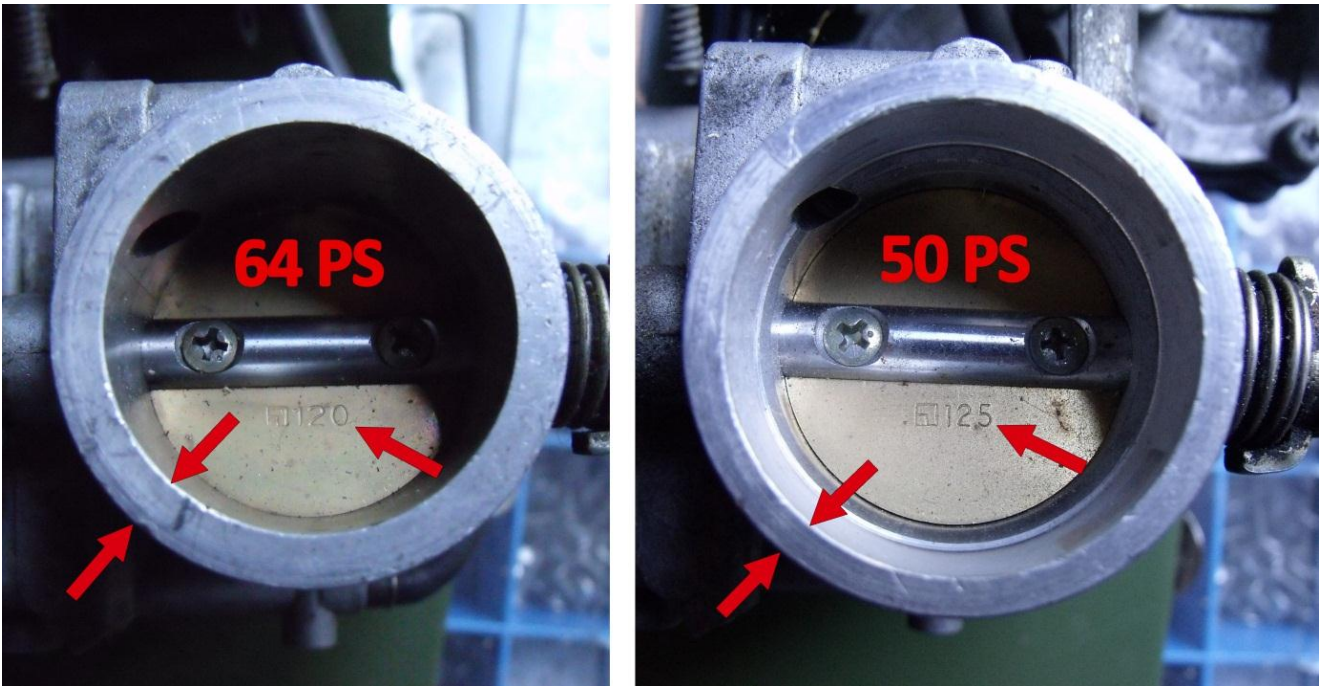


## Vergaser

	64 PS	50 PS
<b>Bauart - Hersteller - Anzahl</b>	BD34 - MIKUNI - 2	
<b>Identifikationsmarkierung ①</b>	11J-01	11V-01
<b>Hauptdüse ②</b>	Vorne: 122,5 Hinten: 127,5	Vorne : 130 Hinten : 135
<b>Hauptluftdüse ③</b>	Ø 1,8	
<b>Drosselventil (Drosselklappe)</b>	#120	#125
<b>Leerlaufdüse ④</b>	#60	
<b>Leerlaufluftdüse ⑤</b>	#120	# 130
<b>Luftregulierschraube ⑥</b>	2 ± 1 / 2	
<b>Ventilsitzgröße</b>	Ø 1,8	
<b>Starterdüse</b>	#55	
<b>Starterdüse</b>	Ø 0,8	
<b>Kraftstoffstand</b>	21 ± 1 mm	
<b>Motor-Leerlaufdrehzahl</b>	1,100 ± 50 U/min	



## Unterschiede am Vergaser erkennen



Der 64PS Vergaser hat einen kleineren Durchlass, eine dickere Wandung und die 120er Drosselklappen. Der 50PS Vergaser hat einen größeren Durchlass, eine dünne Wandung und die 125er Drosselklappen.

Eine XZ mit verkehrten Vergasern wird, selbst bei "richtiger" Bedüsung, nie richtig laufen. Man müsste die Düsen extra anpassen um einen einwandfreien Motorlauf zu erzielen.