

# Mit voller Absicht



Fotos: T. Kohlmeier, C. Güldenring

Ähnlichkeiten mit unseren Ninja-Supersportmodellen sind Absicht«, sagt Kawasaki zur frisch renovierten ER-6f. Hätten sie nun wirklich nicht sagen müssen, unabsichtlich wird wohl kaum die Verkleidung mit den charakteristisch schräg blinzelnden Scheinwerfern ihren Weg an die ER-Front gefunden haben.

Sieht von vorn auch auf den zweiten Blick nach ZX-irgendwas-R aus, und selbst aus anderen Perspektiven wirkt das Mittelklasse-Bike plötzlich wie ein Freund der Rennstrecke. Verschunden die unschuldigen Rundungen; zackig, kantig, aggressiv lautet die Devise für die Saison 2009. Mit schärfer gezeichnetem Heck samt LED-Leuchten, zusätzlichem Schmutzfänger über dem Hinterrad und knapper geschnittenem, aber nach hinten verlängertem Vorderradschutzblech.

Sieht gut aus, keine Frage, nur hat der bisherige ER-6f-

**Ninja-Optik soll die ER-6f attraktiver als bisher machen. Neben Blau ist sie auch in Schwarz und – natürlich – Grün zu haben.**

Interessant mit Racing wohl kaum etwas am Hut gehabt, und von all den Einsteigern, Jeden-Tag-Fahrern und Allrounder-Fans, an die sich die Kawa wendet, könnte der ein oder andere erstmal irritiert zurückprallen. Von der Fahrschule ab auf den Race-Track, oder was?

Ruhig bleiben, die Ninja-Ähnlichkeit beschränkt sich al-

## Ruhig bleiben, die Ninja-Ähnlichkeit beschränkt sich allein auf die Optik

lein auf die Optik. Auch hinter der zackigen Verkleidung wurde zwar ordentlich renoviert, aber davon merkt man beim Aufsitzen erstmal kaum etwas. Gut, beim Blick nach vorn kommt jetzt auch ein wenig Racing-Flair auf, denn statt der hausbackenen zwei Uhren verfügt die ER-6f nun über ein »vom MotoGP inspiriertes« Multifunktionsinstrument. Drehzahlen und Spritvorrat als Balkendiagramme, Tempo als Digitalanzeige, das bringt einen Hauch Dynamik. Ansonsten aber: Kein Buckeln nach tiefen Lenkerstummeln, keine

Vorübungen zur Schlangenschlangen-Akrobatik – im Sattel ist der Racing-Spirit verfliegen. 790 mm Sitzhöhe, hoher Lenker – das kennt man von der Vorgängerin. Genau wie den für größere Fahrer recht engen Kniewinkel, der aber nun mal sein muss, wenn man auch Ungeübten und der zierlichen Damenwelt eine moderate Sitzhöhe bei ordentlicher Schräglagenfreiheit bieten will. Damit's noch besser klappt mit dem sicheren Stand beim Anhalten, wurde der Übergang vom Tank zur Sitzbank zudem verschmälert, außerdem ist eine 30 mm tiefere, noch schmalere Sitzbank für 253,50 Euro im Programm.

Keine großen Überraschungen auch, wenn sich der 650er-Twin zu Wort meldet. Das Poltern aus dem Schalldämpfer hört sich an wie eh und je und erinnert an selige GPZ-500-Zeiten, die Leistungsentfaltung dagegen kaum. Neben dem Einbau von vergrößertem Kühler und effizienterem Katalysator hat man, wie schon bei der unverkleideten ER-6n, das Einspritz-Mapping überarbei-



## Technische Daten

**Motor:**  
Leistung 53 kW (72 PS) bei 8500/min, maximales Drehmoment 66 Nm bei 7000/min, flüssigkeitsgekühlter Reihenweizylinder, Hubraum 649 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 83 x 60 mm, Verdichtung 11,3: 1, je vier Ventile, über zwei oben liegende Nockenwellen und Tassenstößel betätigt (dohc), Nasssumpfschmierung, Einspritzung, ø = 38 mm, E-Starter, Lichtmaschine 336 W, Batterie 12 V/ 14 Ah, Euro 3, geregelter Katalysator

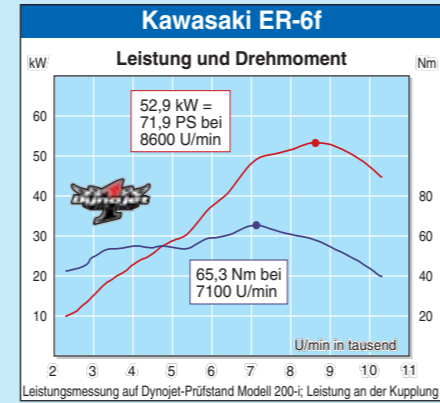
**Kraftübertragung:**  
mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsgang-Getriebe, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette

**Fahrwerk:**  
Gitterrohrrahmen aus Stahl, vorn Telegabel, ø = 41 mm, nicht einstellbar, hinten Zweiarmschwinge aus Stahl mit direkt angelenktem Federbein, Federbasis sechsfach einstellbar, Federweg v./h. 120/125 mm, Alu-Gussräder, vorn 3.50 x 17,

hinten 4.50 x 17, Reifen Bridgestone BT 021, vorn 120/70 ZR-17, hinten 160/60-ZR 17 J, vorn Doppelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsätteln, ø = 300 mm, hinten Einzelscheibe mit Einkolbensattel, ø = 220 mm, ABS

**Maße und Gewichte:**  
Gesamtlänge/-breite 2100/ 875 mm, Lenkerbreite/-höhe 655/ 1045 mm, Sitzhöhe 790 mm, Fußrastenhöhe 355 mm, Radstand 1410 mm, Nachlauf 106 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Leergewicht vollgetankt 204 kg, max. Zuladung 184 kg, Tank 15,5 l

**Messwerte:**  
Höchstgeschwindigkeit solo: 208 km/h  
Durchzug 50-120 km/h im letzten Gang: 9,1 s  
Beschleunigung 0-100 km/h: 4,1 s  
Verbrauch (Normal):  
Landstraße: 5,3 l/100 km  
Autobahn (130): 5,1 l/100 km  
Reichweite Landstraße: 292 km  
Reichweite Autobahn: 303 km



**Kosten:**

Basispreis:	7095 Euro
Nebenkosten:	ca. 180 Euro
Steuer:	47,84 Euro pro Jahr

**Wartungsintervalle / Garantie:**

Inspektion:	bei 1000 km
dann alle:	6000 km
Garantie:	zwei Jahre ohne km-Begrenzung

tet, um besseres Ansprechverhalten und gestiegene Drehfreude unter 4000/min zu erhalten. Subjektiv wie messtechnisch ist das kaum zu spüren, muss es aber auch nicht. Der Reihenweizylinder stand und

steht schließlich gut im Futter, ist schon im unteren Drehzahlbereich sehr präsent und auch für Ungeübte homogen fahrbar, um dann jenseits der 5000/min ordentlich aufzudrehen und erst im fünfstelligen Bereich

abzuwinken. Bei einem Fahrzeuggewicht von nur 204 Kilo überzeugen Fahrleistungen wie geringer Verbrauch, auch die – eh moderaten – Vibrationen wurden weiter eliminiert: Gummi-Silentblöcke dienen nun als hintere obere Motoraufhängung, auch der Lenker wurde gummigelagert, zudem sind die Fußrasten mit dem Vibrationskiller überzogen.

Deutlicher als das Motor-Update machen sich die Fahrwerksmodifikationen bemerkbar, wobei man besser von einem komplett neuen Fahrwerk spricht. Der Gitterrohrrahmen wurde nämlich neu konstruiert und weniger steif ausgeführt,

um das Handling zu verbessern. Damit die Stabilität nicht flötengeht, kommt im Gegenzug eine steifere Schwinge zum Einsatz, die statt des bisherigen Ovalprofils nun einen D-förmigen Querschnitt aufweist. Federbein und 41er-Telegabel wurden neu abgestimmt, die Gabel zudem mit härteren Federn bestückt, damit man fröhlich in die ABS-Bremse langen kann, ohne den Fahrstuhl in den Keller zu nehmen.

Resultat ist eine deutlich erhöhte Stabilität bei engagierter Fahrweise, zu welcher der quirlige Motor schnell verleitet. Eine teigige Gabel oder ein pumpendes Heck sind nicht zu be-



Cockpit im MotoGP-Look. Passt zum neuen Styling, aber die Ablesbarkeit hat dadurch nicht gewonnen.



Alu statt Kunststoff für die Sozius-Haltegriffe. Sieht nicht nur gut aus, sie sind jetzt auch niedriger angebracht und lassen sich besser greifen.



Schwinge nun im D-Profil statt ovalem Querschnitt. Die Kettenspanner sind ansehnlicher geworden, die Rastenausleger ebenfalls.

fürchten, über die Straßenbeschaffenheit bleibt man dank der straffen Federelemente nun niemals im Unklaren. Da nimmt man gern in Kauf, dass der Komfort ein wenig gelitten hat – auch auf übler Piste wird die Kawa jedenfalls nicht zum bockigen Rodeo-Gaul.

Zum Handling-Wunder wird sie aber auch nicht. Die »f« fällt nicht von allein in die Kurve, sondern benötigt einen klaren Lenkbefehl, um dann präzise dem eingeschlagenen Kurs zu folgen. Auch bei Topp speed – immerhin 208 km/h – darf man auf stoischen Geradeauslauf vertrauen und ihn dank der neuen Verkleidungsscheibe windgeschützt genießen. Ohne allzu sehr zu buckeln, wird man an Rumpf und Schultern vom Winddruck befreit, dank Hinterströmung der Scheibe bleibt der Helm dabei turbulenzfrei.

Auch bei den Bremsen hat man ein wenig aufgerüstet. Hauptbremszylinder und die Kolben der vorderen Sättel wurden vergrößert, das Programm des ABS entsprechend angepasst. Gute Dosierbarkeit, mäßige Handkraft und ein nicht zu übergreifendes ABS – auch auf der Bremse beherrscht die Kawa den Spagat zwischen Einsteigerfreundlichkeit und genügend Reserven für Piloten, die wenig abbrennen lassen.

Erfreulich, dass dafür kaum tiefer in die Tasche gelangt werden muss als bisher. Mit 7095 Euro ist die ER-6f grad mal hundert Euro teurer, aber deutlich besser geworden – für Einsteiger wie für Routiniers. War bestimmt Absicht – auch wenn Kawasaki das nur zur neuen Optik gesagt hat.

Christoph Driesen



Zackige Front – von vorn kaum von einer Ninja zu unterscheiden.

Träumen ist schön.  
Probe fahren  
ist schöner.



Jetzt die neue XJ6/ABS testen.

Liebe auf den ersten Blick? Dann lassen Sie Ihrem Herzen freien Lauf und vertiefen Sie Ihre Gefühle auf einer Probefahrt beim autorisierten YAMAHA Vertragshändler Ihres Vertrauens. Dort stehen auch viele andere Modelle des Modellprogramms 2009 für Sie zum Probe fahren bereit. Er berät Sie auch gern in allen Fragen der Finanzierung und errechnet Ihnen gern ein maßgeschneidertes Angebot.

Alle Details zu den XJ6-Modellen finden Sie unter [www.xj-series.com](http://www.xj-series.com)

YAMAHA empfiehlt

