



Wiedergutmachung

Was lange währt, wird endlich gut. Sechs Jahre dokterte Yamaha an ihrem 600er-Vierzylinder herum, aber ein Nachfolger für die immer noch beliebte XJ 600 ist nie daraus geworden. Mit der XJ6 Diversion hat man nun endlich Nägel mit Köpfen gemacht.

Dreitausend Touren zeigt der Drehzahlmesser an. Unten brummt ein Triebwerk mit stoischer Ruhe vor sich hin. Unauffällig, leise, mit fast turbinenhaftem Klang. Viertausend, fünftausend, sechstausend Touren – gelassen und mit ungeheurer Gleichmäßigkeit dreht der Vierzylinder weiter, ändert kaum den Tonfall und gönnt sich nicht den Hauch einer Verschnaufpause. Bei Sechstausend beginnt es in den Fußrasten ordentlich zu vibrieren, bei Siebentausend klingt es wieder ab. An der gleichmäßigen Leistungszunahme ändert sich kaum etwas. Einen Hauch kräftiger wird man nun nach vorn gedrückt, ja, ein wenig impulsiver tönt der Motor aus dem Auspuffstummel unter der rechten Fußraste, sicher, aber dieses homogene Voranschieben bleibt beständig, bis der Zeiger des Drehzahlmessers eine 180-Grad-Kurve gemalt hat, die Zahlen darunter fünfstellig werden und der Tacho im letzten Gang schon 200 km/h anzeigt.

Langweilig? Der echte Kick fehlt? Vielleicht, aber nach dem hat jemand, der in einen Diversion-Sattel gestiegen ist, noch nie gesucht. Ein unkapri-

Unkompliziertes Kurvenswingen – mit der handlichen, extrem ausgewogenen Diversion ein Kinderspiel.

ziöses Motorrad, das gut ausschaut und ein dufter Kumpel im Alltag ist, ob beim Weg zur Arbeit oder der Vier-Wochen-Urlaubstour mit der Liebsten auf dem Sozius und dem halben Hausstand in den Koffern – das ist es, was seinerzeit den Erfolg einer XJ 600 ausmachte und ihr eine riesige Fangemeinde bescherte. Bis heute, denn getrennt haben sich nur wenige von dem unkomplizierten Alltagsmotorrad: Mehr als 28.000 sind allein in Deutschland noch zugelassen.

Nicht zuletzt deshalb, weil lange Zeit kein Nachfolger in Sicht war. Dass dem fein verrippten, luftgekühlten Vierzylinder irgendwann das letzte Stündlein geschlagen hat und die Augenweide nicht allzu lang ins dritte Jahrtausend mit seinen strengen Geräusch- und Emissionsvorschriften herübergerettet werden konnte, wird zwar viele der eher konservativen XJ-Freunde wurmen, ist Yamaha aber nun wirklich nicht anzulasten. Einen solchen Aufwand, um einen antiquierten Motor am Leben zu halten, kann sich höchstens Harley-Davidson leisten, deren Mythos auf ebendiesem Triebwerk basiert. Aber warum musste mit der FZ6 ausgerechnet ein Motorrad das XJ-

Erbe antreten, das einen nur halbherzig gedrosselten kurzhubigen Rennmotor im Rahmen trug? Untenherum nichts als laue Luft, dann plötzlich eine Drehzahlorgie – will man so zum Brötchenholen fahren?

Die XJ-Fans wollten nicht, und das aggressive FZ6-Styling wollten sie wohl ebenso wenig. Sechs lange Jahre hat Yamaha gebraucht, um das zu begreifen, doch jetzt endlich haben sie einen würdigen Nachfolger auf die Räder gestellt. Modern gestylt, ohne dabei in Racing-Hysterie zu verfallen. Mit wertigem, sehr erwachsenem Auftritt, obwohl

Edelkomponenten braucht ein XJ-Fan nicht, stattdessen einen günstigen Preis

beileibe keine Edelkomponenten zu finden sind. Braucht ein XJ-Fan auch nicht, stattdessen einen günstigen Preis. Den kann Yamaha bieten: 6895 Euro inklusive ABS sind nicht nur ein faires Angebot, es ist momentan das günstigste ihrer Klasse. Suzukis halbverkleidete Bandit will mit 6990 Euro bezahlt werden, Honda ruft für die beliebte CBF 600 in der S-Version sogar 7340 Euro auf. Am wichtigsten aber: Endlich bietet Yamaha einen 600er-Vierzylinder an, dessen Charakter dem Ideal der XJ-

Yamaha

XJ6 Diversion

Beim Anblick der XJ6 beschleicht einen niemals das Gefühl, es hier mit einem Billigprodukt zu tun zu haben, bei dem an allen Ecken und Enden der Rotstift Regie führte



Von vorn bis hinten hinterlässt die XJ6 Diversion einen sehr wertigen und überaus erwachsenen Eindruck. Die Instrumente sind gut ablesbar und verzichten auf verspielten Firlefanz, selbst die Rückansicht der Yamaha bringt ein wenig Dynamik ins Spiel. Lang sind die Ausleger der Soziusrasten ausgefallen. Die Vibrationen im mittleren Drehzahlbereich bekommt der Kopilot mehr als der Fahrer zu spüren. Das siebenfach vorspannbare Federbein verzichtet auf eine Umlenkung und stützt sich direkt an der Stahlprofilschwinge ab. Für den Fahrkomfort ergibt sich kein Nachteil.



Technische Daten

Motor:

Leistung 57 kW (78 PS) bei 10.000/min, max. Drehmoment 60 Nm bei 8500/min (TF-Messung: 55,6 kW (76 PS) bei 10.000/min, 59,9 Nm bei 8200/min), flüssigkeitsgekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 600 cm³, Bohrung x Hub 65,5 x 44,5 mm, Verdichtung 12,2:1, je vier Ventile, über zwei oben liegende Nockenwellen und Tassenstößel betätigt, Nass-Sumpfschmierung, Saugrohrinspritzung, ϕ = 32 mm, geregelter Katalysator (Euro 3), E-Starter, Lichtmaschine 330 W, Batterie 12 V/10 Ah

Kraftübertragung:

mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Sechsganggetriebe, Sekundärtrieb über O-Ring-Kette

Fahrwerk:

Brückenrahmen aus Stahl, vorn Telegabel, ϕ = 41 mm, hinten Zweiarmschwinge aus Stahl mit direkt angelenktem Zentralfederbein, Federbasis einstellbar, Federweg v./h. 130/130 mm, LM-Gussräder, vorn 3.50 x 17, hinten 4.50 x 17, Bereifung Dunlop Sportmax Road Smart, Reifengröße vorn 120/70 ZR 17, hinten 160/60 ZR 17, vorn Doppel-

scheibenbremse mit Doppelkolben-Schwimmsäteln, ϕ = 298 mm, hinten Einscheibenbremse mit Einkolben-Schwimmsattel, ϕ = 245 mm

Maße und Gewichte:

Gewicht fahrfertig 217 kg, maximale Zuladung 183 kg, Tank 17,3 l

Messwerte:

Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h: 4,3 s
Durchzug 50 - 120 km/h solo: 8,8 s
zwei Personen: 12,3 s

Bremsweg aus 100 km/h: 42,99 m
mittl. Bremsverzögerung: 8,97 m/s²

Benzinverbrauch (Normal):
Landstraße: 5,2 l/100 km
Autobahn (130): 5,4 l/100 km

Reichweite (Landstr./BAB): 332/320 km

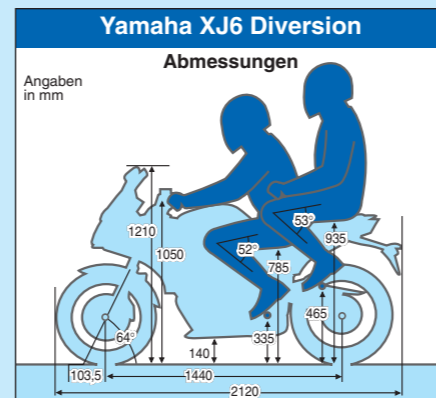
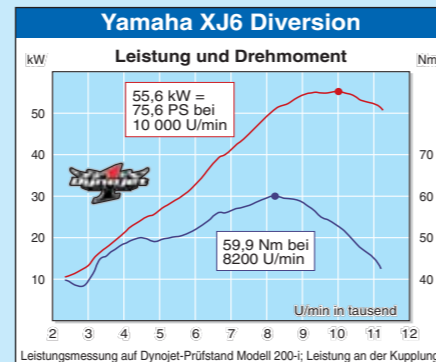
Kosten:

Basispreis: 6895 Euro (zzgl. Nk.)
Steuer: 44,16 Euro (für ein Jahr)

Wartungsintervalle / Garantie:

Erstinspektion bei 1000 km, dann alle 10.000 km. Richtzeiten noch nicht kalkuliert.

Garantie: 2 Jahre



Fans entsprechen dürfte. Mit solider Leistung und Drehmoment, die sich übers ganze Drehzahlband verteilen – ohne Spitzen, ohne Tiefen und mit versprochenen 78 PS.

Das hätte mit Leichtigkeit schon viel früher passieren können. Denn der XJ-Motor ist keine komplette Neuentwicklung, sondern basiert noch immer auf dem FZ6-Aggregat, an dem so lange herumgedoktort wurde. Diesmal allerdings hat man die Kurve gekriegt, und die Liste der Modifikationen ist so lang, dass außer dem Bohrung-Hub-Verhältnis von 65,5 zu 44,5 mm kaum noch etwas an die FZ6 erinnert. Im Zylinderkopf wurden bei gleich bleibenden Ventildurchmessern die Ein- und Auslasskanäle verschlankt und Nockenwellen mit geringerem Hub und weniger Ventilüberschneidung eingesetzt. Das steigert nicht nur das Drehmoment des hochverdichteten Vierzylinders durch verbessertes Strömungsverhalten der Gase, es reduziert auch Verbrauch und Emissionen. Im gleichen Atemzug wurden die

Durchmesser der Drosselklappen von 36 auf 32 Millimeter reduziert und die Kennfelder der Einspritzung entsprechend optimiert. Ein voluminöser Schalldämpfer der Vier-in-eins-Anlage, dessen wenig attraktive Bauchigkeit geschickt

Stahl- statt Alu-Rahmen – eine kostengünstige, aber nicht unattraktive Lösung

unterhalb des Motors versteckt wurde, tut sein Übriges, dem Reihenvierer mehr Drehmoment zu verpassen, ein geregelter Katalysator ist selbstredend ebenfalls an Bord.

Platz fand der Motor nicht zwischen mächtigen Aluminiumprofilen, sondern in einem filigran gezeichneten Stahlrohr-Brückenrahmen, der das Aggregat an vier Punkten als tragendes Element integriert. Eine kostengünstigere, aber keineswegs optisch unattraktivere Lösung, denn die schmalen Rohre ohne Schweißnähte im Sichtbereich verleihen der

XJ6 Diversion eine gewisse Leichtigkeit. Eine Schwinge aus Stahlprofil, ein Federbein, das auf Umlenkhebeln verzichtet, 41-mm- statt 43-mm-Gabel – gegenüber der FZ6 mussten auch sämtliche anderen Fahrwerkskomponenten

Federn lassen, um den Kampfpfeis zu realisieren, trotzdem beschleicht einen beim bloßen Anblick der Diversion niemals das Gefühl, es hier mit einem Billigprodukt zu tun zu haben, an dem an allen Ecken und Enden der Rotstift Regie führte.

Erst recht nicht beim Aufsteigen. Die Sitzposition dürfte bei 785 mm Sattelhöhe, moderatem Knewinkel und nur leicht gebeugtem Rücken, um den Lenker zu erreichen, dem Gros der Bevölkerung auf den Leib geschneidert sein. Zudem lässt sich der Lenker durch Verdrehen der Böckchen um 180 Grad zwei Zentimeter nach vorn versetzen. Wohin mit dem Gepäck? Mit dieser Frage lässt ei-

nen Yamaha bislang noch weitestgehend allein. Zwar ist ein Topcase im Angebot, Kofferträger allerdings nicht. Selbst Gepäckhaken unter der Sitzbank sucht man vergebens. Die Zubehörindustrie dürfte nicht lange fackeln, um ein Trägersystem anzubieten, wir haben der Diversion erst mal Satteltaschen übergeworfen, was angesichts des Under-Engine-Auspuffs völlig unproblematisch und keineswegs nur ein Notbehelf ist. 183 Kilo Zuladung sind erlaubt – alles andere als üppig. Hier hinkt man der Konkurrenz deutlich hinterher und sollte schleunigst nachlegen. Zum Alltag eines XJ-Fans gehört die Urlaubsreise zu zweit garantiert dazu.

Die beginnt meist auf der Autobahn, und die kann man auf der Diversion unbekümmert in Angriff nehmen. Die zackige Halbschale bietet ordentlichen Windschutz, ohne dass man am Zündschlüssel lutschen müsste, der Geradeauslauf lässt sich auch nicht durch Bodenwellen der Trennfugen erschüttern, und genügend Leistung hat der

Reihenvierer mit gemessenen 75,6 PS eh, auch wenn die Werksangabe leicht verfehlt wird. 205 km/h Toppspeed dürften reichen, um das Reiseziel in angemessener Zeit zu erreichen. Obwohl die Diversion durchzugsfreundlich kurz übersetzt ist und selbst im letzten Gang ausdreht, werden Tankrechnungen kein allzu großes Loch in die Urlaubskasse reißen. Wer die Tachonadel beständig zwischen 160 und 180 km/h sieht, muss sich auf rund 6,5 Liter Verbrauch und eine Reichweite von 266 Kilometern einstellen – damit kann man sehr gut leben. Einzig Autobahn-Richtgeschwindigkeit wird eine Besetzung mit kitschigen Fußsohlen nicht lange fahren wollen. Jedenfalls nicht im letzten Gang, denn ausgerechnet um die 130-km/h-Marke lassen die deutlichen Vibrationen zwischen 6000 und 7000 Touren die Rasten vibrieren. Hinten noch mehr als vorn, was angesichts der ellenlangen Rastenträger wenig wundert. Hinterbänkler seien also dicke Sohlen empfohlen.

Liegt der Autobahn-Marathon hinter einem, trumpft die Diversion erst recht auf. Selbst wenn man die relativ spitze Leistungscharakteristik einer



Kurvenkratzen muss man hier nicht wörtlich nehmen. Die Schräglagenfreiheit der XJ6 ist hoch.

FZ6 nicht kennt, ist es erstaunlich, wie souverän diese Sechshunderter bewegt werden kann. Kurvigem Terrain mit längeren Geraden dazwischen oder das Überholen einer Kolonne von Wohnmobilisten

sind noch lange kein Grund, durch das leichtgängige Getriebe zu steppen. Gas auf, und selbst im unteren Drehzahlritzel geht es zügig voran. Nicht nur für Neulinge auf zwei Rädern ein Segen. Wer schneller

unterwegs sein möchte: bitte schön. Eine leichtgängige mechanische Kupplung und das praxisgerecht kurz gestufte Getriebe machen auch dauerhaftes Fahren im Leistungszenit zum Vergnügen. Darüber hin-



Achtung: Straßen-Glätte!

Tourenfahrer gehören zu den anspruchsvollsten Motorrad-Kunden der Welt. Warum sollten sie bei der Optimierung ihres Fahrzeugs weniger anspruchsvoll sein? Mit ÖHLINS-Federbeinen glätten sich Straßen und Reisewege auf ungeahnte Weise! Testen Sie uns!

ÖHLINS wurde bei der **MOTORRAD-Leserwahl 2009** erneut „brand of the year“

ÖHLINS DTC (Distribution & Test Center)
Gottlieb-Daimler-Straße 25 · 53520 Meuspath (Nürburgring)
Fon +49-(0)2691-937 780 · Fax +49-(0)2691-937 78 90
info.odtc@ohlins.se

ÖHLINS
ADVANCED SUSPENSION TECHNOLOGY
www.ohlins.eu



Ein Name mit Geschichte



Gelbe Gefahr? Sicher nicht, die erste XJ 600 S Diversion war ein kreuzbraver Allrounder.



Ab 1994 parallel im Programm. XJ 600 N Diversion mit klassischem Rundscheinwerfer statt Halbverkleidung.

Im Herbst 1991 taucht der Name »Diversion« das erste Mal auf. Er ziert den verkleideten Nachfolger der bereits in den Achtzigern erfolgreichen, schlicht XJ 600 getauften Mittelklassemaschine, die nun neu konzipiert wurde, dabei aber auf einige Merkmale des Vorgängers verzichten musste. Eine zweite Bremsscheibe suchte man genauso vergeblich wie die Hebelumlenkung des Federbeins, mit maximal 61 PS wurde auch die Leistung etwas beschnitten. Doch 8600 Mark waren eine Ansage, die XJ 600 S Diversion traf den Nerv der Kunden genau wie die zwei Jahre später ebenfalls angebotene unverkleidete XJ 600 N. Dass der Allrounder mit dem recht schwammigen Fahrwerk nicht zu den fahrtabilsten

gehörte, schien die Fangemeinde nicht zu stören. Diversion-Fahrer suchten Fahrspaß nicht auf der schnellen Feierabendrunde, sondern im rauen Alltag. Dafür war der unkomplizierte Allrounder wie geschaffen. Ständige Modellpflege hielt die Fans bei der Stange. 1996 bekam die Diversion Ölkühler und Vergaserheizung, 1998 eine dickere Gabel und eine zweite Bremsscheibe. Nach zwölf Jahren kam 2003 das Aus für die kleine Diversion. Ein Jahr länger blieb die 1994 vorgestellte XJ 900 S Diversion im Programm. Mit 90 PS starkem Vierzylinder und Kardanantrieb aber ein gänzlich anderes Motorrad, das sich vor allem bei Tourenfahrern bis heute großer Beliebtheit erfreut.



Eine andere Liga: Auch der Tourer XJ 900 S wurde Diversion getauft.

aus verzichtet der Vierzylinder mit der schmalen 520er-Antriebskette weitestgehend auf Lastwechselreaktionen, womit selbst spitzkehrengespickte Pässe souverän gestürmt werden können.

Die Durchzugsstärke ist nicht nur subjektiv, die Messwerte untermauern es

Dass Yamaha bei der Abstimmung endlich ein goldenes Händchen hatte, ist nicht nur ein subjektiver Eindruck, die Messwerte untermauern es deutlich. Mit 8,8 Sekunden beim Durchmarsch von 50 auf 120 km/h im letzten Gang zeigt die Diversion selbst den direkten Konkurrenten Suzuki Bandit (9,2 s) und Honda CBF 600 (9,4 s) das Rücklicht, von

einer FZ6 (9,9 s) mal ganz zu schweigen. Das Salz in der Suppe für unbeschwerten Fahrspaß ist bei allem Lob natürlicherweise das Zusammenspiel mit Fahrwerk und Bremsen, und das funktioniert bei der Diversion prächtig. Zwar finden sich an den Federelementen bis auf die siebenfache Vorspannmöglichkeit des Stoßdämpfers keine Verstellmöglichkeiten, aber die werden auch nicht weiter vermisst. Relativ komfortabel wurde das Fahrwerk abgestimmt, ohne dabei zum Schaukelstuhl zu werden, wenn es mal zügiger vorangehen soll. Damit dürfte das Gros der XJ6-Interessenten bestens bedient sein, denn die Yamaha lässt sich bei hoher Be-

quemlichkeit im Sattel auch von groben Nachlässigkeiten der Straßenbauer nicht so schnell aus der Ruhe bringen und pariert selbst üble Schlaglochstrecken mit großer Stabilität und sehr guter Lenkpräzision. Dazu gesellt sich ein überraschend einfaches Handling und sehr neutrales Kurvenverhalten des 217-Kilo-Bikes, das selbst Fahranfängern schnelle Erfolgserlebnisse und viel Fahrspaß garantieren dürfte. Auch ums Bremsen muss man sich keine großen Gedanken machen, allerdings hinkt die XJ6 hier der Konkurrenz ein wenig hinterher. Der Druckpunkt am einstellbaren Handhebel könnte deutlicher, der Bremsweg beim vollen Hineinlangen kürzer ausfallen. In Deutschland dürfte die Diversion hauptsächlich mit ABS geordert werden, das man

gegenüber der FZ6 ein wenig optimiert hat. Den relativ groben Regelintervallen des Blockierverhinderers ist man mit neuer Software zu Leibe gerückt, was Früchte getragen hat. Nichtsdestotrotz meldet sich das ABS aber spürbar zu Wort, die Regelintervalle sind recht lang, und mit 42,99 Metern ist der Bremsweg aus 100 km/h nicht der kürzeste, immerhin aber Durchschnitt. Unterm Strich ist die Diversion also ein Volltreffer geworden. Ob die XJ-Fangemeinde deshalb ihre alten Schätzchen abmeldet und zur neuen XJ6 greift, bleibt abzuwarten. Zumindest aber könnten sie es guten Gewissens tun. *Christoph Driesen*

Da hab ich Bock drauf. Die XJ6 gefällt in allen Lebenslagen, auch auf der großen Reise.



EIGNUNGSTEST

Yamaha XJ6 Diversion

MOTOR

67%

Kultiviert agierender Reihenvierzylinder mit harmonischer Kraftentfaltung und überzeugender Leistung. Vibrationen nur in der Drehzahlmitte spürbar, sehr sparsam fahrbar. Leichtgängige Kupplung und exakt schaltbares Sechsganggetriebe mit praxisnaher Übersetzung.

FAHRWERK

72%

Sehr ausgewogenes Fahrwerk, das vom ersten Meter an Vertrauen schafft. Die Stabilität ist hoch, das Lenkverhalten neutral und das Handling einfach. Die Federelemente verfügen über fast keine Einstellmöglichkeiten, warten aber mit guter Grundabstimmung und ordentlichem Komfort auf.

SICHERHEIT

62%

In Bremswirkung und Dosierung sind die XJ6-Stopper nicht mehr als guter Durchschnitt – aber auch nicht weniger. Die Regelintervalle des ABS fallen noch immer relativ grob aus, bei einer Vollbremsung bleibt die Diversion aber stabil. Sehr gutes Licht macht Nachtfahrten unproblematisch.

ERGONOMIE / KOMFORT

58%

Schmalere Kniekehlen, niedrige Sitzhöhe, moderater Kniewinkel – die vordere Sitzposition passt großen wie kleinen Fahrern, eine Verstellmöglichkeit des Lenkers schafft noch mehr Raum. Trotz relativ dünner Polsterung guter Komfort, was nicht zuletzt am gut gedämpften Fahrwerk liegt.

SOZIOBETRIEB

42%

Passagiere sitzen deutlich höher als der Fahrer, was den Kontakt erschwert. Ansonsten bequeme Sitzposition. Spürbare Vibrationen in den Soziasrasten bei mittleren Drehzahlen. Zu geringe Zuladung fürs Reisen zu zweit.

REISETAUGLICHKEIT

53%

Vom Konzept her absolut reisetauglich, bisher aber noch kein Gepäcksystem lieferbar. Aufgrund des Under-Engine-Auspuffs viel Platz am Heck für Satteltaschen oder große Koffer. Stabilität auch beladen gut, die Zuladung fällt zu gering aus.

AUSSTATTUNG

63%

ABS und Hauptständer sind serienmäßig an Bord, das Cockpit ist vollständig ohne überflüssige Anzeigen. Auf Einstellmöglichkeiten der Federelemente muss man weitgehend verzichten. Vermisst werden auch Gepäckhaken am Heck.

UMWELT

80%

Unaufdringlich und leise tönt die Diversion aus dem Schalldämpfer, der mit G-Kat versehen ist. Der Verbrauch ist sehr niedrig, auf der Landstraße ist die XJ6 auch unter fünf Litern fahrbar, ohne allzu sehr zu bummeln.

PREIS / LEISTUNG

82%

Mit 6895 Euro ist die Diversion die günstigste ihrer Klasse, dabei toppt sie die Konkurrenz in vielen Belangen. Die Verarbeitungsqualität ist gut, die Einsatzmöglichkeiten vielfältig. Für Einsteiger wie Ambitionierte ein tolles Angebot.