

KLARER, SCHNÖRKELLOSER STIL. NOCH LEICHTER ZU FAHREN. NOCH MEHR FAHRSPASS.

Die neue ER-6n übernimmt die Grundkonzepte ihrer erfolgreichen Vorgängerin (jede Menge Fahrspaß, für Fahrer aller Erfahrungsstufen problemlos zu fahren, atemberaubendes Styling) und hebt sie auf neues Niveau.

Als die ER-6n vor drei Jahren zum ersten Mal vorgestellt wurde, hatte der Markt eine Maschine, bei der die Kombination aus Leistung und leichter Handhabung einfach einzigartig war und die außerdem atemberaubend gut aussah. Die neue, weiter gereifte ER-6n verfeinert diese perfekte Kombination, unter Beibehaltung des Grundcharakters ihrer Vorgängerin.



Klares, schnörkelloses Design

Die augenfälligste Änderung ist das klarere, aggressivere neue Styling. Die geschwungenen Linien der ersten ER-6n wurden durch kantigere Konturen ersetzt. Der Gesamteindruck der neuen ER-6n wirkt dynamischer: alle Linien weisen nach vorn und verleihen dem Motorrad ein geducktes Erscheinungsbild.

Der charakteristische Gitterrohrrahmen und das seitlich angeordnete hintere Federbein sind erhalten geblieben, aber der Rahmen wurde mit mehr Aufmerksamkeit für kleine Details komplett überarbeitet, um einen noch besseren Gesamteindruck des Motorrads zu realisieren.



Noch leichter zu fahren

Die bedienerfreundliche Erscheinung der ER-6n zeigt sich schon beim Aufsteigen. Die natürliche Sitzposition und Ergonomie wurden durch einen überarbeiteten Sitz nochmals verbessert. Detailänderungen am Motor ergeben eine seidenweiche Gasannahme, besonders im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Für den Fahrer wird das Motorrad durch das sanftere Ansprechverhalten leichter beherrschbar. Weitere Überarbeitungen an der

Steifigkeitsbalance und den Federungseinstellungen sowie die zusätzliche Gummilagerung des Motors an der hinten oberen Aufhängung führen zu leichterem Handling und reduzierten Vibrationen, wodurch die ER-6n gegenüber ihrer Vorgängerin fahrerfreundlichere



Handlingeigenschaften und mehr Komfort bietet.

Mehr Fahrspaß als jemals zuvor

Das leichtere Handling und die fahrerfreundliche Ergonomie der ER-6n sorgen außerdem für Fahrspaß pur. Die Drehmomentcharakteristik des flüssigkeitsgekühlten Parallel-Twins mit 649 cm³ ist für Fahrten in der Stadt wie auf der Landstraße ideal geeignet. Mehr Drehfreude des Motors sorgt für mehr Fahrspaß, und das verbesserte Ansprechverhalten sorgt für ein hohes Maß an Kontrollierbarkeit, das auch einen sportlichen Fahrstil mühelos zulässt. Mit der neuen ER-6n unterstreicht Kawasaki seine Intention, die Fahrspaß pur beim Motorradfahren einem größtmöglichen Publikum zugänglich zu machen.

MOTOR

KOMPAKTER, DREHFREUDIGER MOTOR

Bereits im ursprünglichen Modell der ER-6n war die Balance aus kompakten Abmessungen und guter Leistung der Schlüssel zum Erfolg. Um die Anforderung kompakter Abmessungen zu erfüllen, wären ein Reihenvierzylinder zu breit und ein V2 zu lang. Der einzige Motor, der sowohl gute Leistungscharakteristik als auch die erforderliche Kompaktheit bietet, ist der Paralleltwin. Während diese Ausgewogenheit erhalten blieb, wurde eine Reihe technischer Kniffe angewandt, die sanfteres Ansprechverhalten im unteren und mittleren Drehzahlbereich sowie größere Drehfreudigkeit bieten.





Motorleistung

- Der flüssigkeitsgekühlte DOHC-Parallel-Twin mit 8 Ventilen, 649 cm³ und Kraftstoffeinspritzung liefert gleichmäßige Leistung und gutes Ansprechverhalten, besonders im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Der Motor wurde auf eine fahrerfreundliche Leistungscharakteristik abgestimmt, die auch neuen Fahrern Vertrauen vermittelt.
- Überarbeitete Einstellungen der Kraftstoffeinspritzung bieten (besonders unter 4.000/min) ein gleichmäßigeres Ansprechverhalten und tragen zur größeren Drehfreude der neuen ER-6n bei.
- Die hervorragende Leistungscharakteristik des Motors im mittleren Drehzahlbereich macht gerade bei Fahrten im Stadtverkehr mit mittlerer Geschwindigkeit besonders viel Spaß. Das Durchzugsvermögen ist außergewöhnlich und bietet damit beeindruckende Leistung beim Überholen.
- Die großen Drosselklappengehäuse mit 38 mm Durchmesser verfügen über Sekundärdrosselklappen für mehr Leistung bei gleichmäßiger, seidenweicher Gasannahme.
- Ein um 40 mm breiterer Kühler verbessert die Effizienz der Kühlung (17,4 kW > 19,4 kW).

Kompakte Motorkonstruktion

- Das flüssigkeitsgekühlte 649-cm³-Triebwerk der ER-6n ist der kompaktste Motor seiner Klasse. Dieser Motor steckt voller innovativer Technologien, die seine kompakte Bauform ermöglichen:
 - o Die dreieckförmige Anordnung von Kurbelwelle und Getriebewellen ermöglicht sehr kurze Abmessungen in Längsrichtung.
 - o Die Getriebeeingangswelle, die Ausgangswelle und die Schaltwalze sind als ein Kassettengetriebe ausgelegt, was sowohl kompaktere Abmessungen ermöglicht als auch Wartungsarbeiten erleichtert.
 - o Die Semi-Trockensumpf-Konstruktion reduziert die Bauhöhe des Motors.
 - o Beschichtete Zylinder ohne Laufbuchsen bieten niedriges Gewicht, der geringe Zylinderabstand sorgt für eine schmale Baubreite des Motors.
 - o Der Schalldämpfer unter dem Motor verbessert die Massenzentralisierung und senkt den Schwerpunkt des Motorrads.

Erfüllt die Euro-III-Norm



- Die Kombination aus effizienter Kraftstoffeinspritzung und einem 3-Wege-Katalysator im Schalldämpfer sorgt für sehr geringe Emissionen gemäß Euro-III-Norm.
- Ein Katalysator mit 300 Zellen bietet gegenüber dem vorherigen Bauteil mit 200 Zellen eine kompaktere Größe und ein geringeres Gewicht. Die inneren Bauteile des Schalldämpfers wurden an den neuen Katalysator angepasst.

FAHRWERK

FAHRWERK MIT AGILEM, LOCKEREM HANDLING



Der Schlüssel zur kompakten Größe der ER-6n ist der unglaublich kompakte Paralleltwin, der die Verwendung eines schmalen und leichten Rahmens erlaubt. Das Ergebnis ist ein Motorrad mit den Abmessungen einer 400er und der Leistung einer 650er, das Anfänger zu unbeschwerten Ausflügen einlädt, aber auch versierteren Fahrern jede Menge Leistung zur Verfügung stellt. Änderungen an Rahmen, Schwinge und Federung führen zu verminderten Vibrationen und leichtgängigerem Handling, wodurch die neue ER-6n umgänglicher ist als jemals zuvor.

Kompaktes Paket

- Für den vollkommen neuen Rahmen wurden die wesentlichen Konstruktionsmerkmale seines Vorgängers übernommen. In Kombination mit dem kompakten Motor ermöglicht die elegante Konstruktion des neuen Rahmens ein Paket, das gleichermaßen schlank, niedrig, leicht und kompakt ist.

- o Der kompakte Motor erlaubt den Einsatz eines schlanken, minimalistischen Rahmens, dessen Konstruktion im Bereich der Knie und Füße sehr schmal ist.
- o Der kompakte Motor erlaubt einen extrem kurzen Radstand, der dem Motorrad ein leichtgängiges und flinkes Handling verleiht.
- o Durch Verwendung einer langen Schwinge wurden die Wirksamkeit der hinteren Federung und das Handling verbessert.
- o Mit einem 3D-Analyseverfahren wurde die Steifigkeit des Rahmens optimiert, was zu den überragenden Handling-Eigenschaften beiträgt.
- o Der Rahmen ist aus hochfestem Stahl gefertigt, dessen geringes Gewicht durchaus mit dem von Aluminiumrahmen konkurriert.
- o Die Konstruktion des seitlich montierten Einzelfederbeins erlaubt die Montage der Batterie neben dem Stoßdämpfer anstatt darunter. Diese elegante Anordnung erlaubt eine niedrigere Sitzhöhe sowie ein schlankes Design.
- Genau diese Eigenschaften, die für Fahrspaß sorgen (agiles Handling und fahrerfreundliche Ergonomie), machen die ER-6n auch zur idealen Einsteigermaschine.
- Ein kurzer Radstand und ein kleiner Wendekreis tragen zur guten Manövrierbarkeit der ER-6n bei.

Verminderte Vibrationen

- Silentblöcke anstelle von festen Verbindungen für die obere, hintere Motoraufhängung reduzieren die Vibrationen, die über den Sitz an den Fahrer übertragen werden.
- Der Lenker ist in Gummi gelagert, um die über die Lenkergriffe und zu den Spiegeln übertragenen Vibrationen zu reduzieren.
- Die Fußrasten für Fahrer und Sozius sind mit Gummi ummantelt, um die Vibrationen weiter zu reduzieren.

Leichter Handling

- Änderungen am Rahmen für geringere Steifigkeit (neben verbessertem Aussehen) tragen zum leichteren Handling der ER-6n bei.
- Die neue Schwinge ist steifer ausgeführt, um die (hauptsächlich durch die Gummi-Motoraufhängungen verursachte) verminderte Steifigkeit des Rahmens auszugleichen. Insgesamt ist die Stabilität des Fahrwerks mit der des Vorgängermodells identisch.
- Die Einstellungen der vorderen und hinteren Federung wurden den Veränderungen an Rahmen und Schwinge entsprechend überarbeitet. Gemeinsam mit dem neuen Rahmen bieten diese ein leichteres, fahrerfreundliches Handling.
- An Modellen mit ABS wurden zur Optimierung der Bremsleistung an der Vorderradgabel etwas härtere Federn verbaut.





Fahrerfreundliche Ergonomie

- Die Sitzposition wurde darauf ausgelegt, dem Fahrer Vertrauen zu vermitteln. Eine ideale Anordnung von Lenker, Sitz und Fußrasten führt zu einer natürlichen und bequemen Sitzposition für unterschiedlichste Fahrer.
- Der geringe Breite von Rahmen und Motor bieten ein insgesamt schmales Paket und erlauben dem Fahrer, seine Knie und Füße nah beieinander zu halten.
- Dank der geringen Sitzhöhe und der insgesamt schlanken Form ist es leicht, im Stand beide Füße fest auf den Boden zu stellen, was für viele Fahrer ein wichtiges Argument ist.
- Die Verjüngung des Rahmens unmittelbar hinter dem Tank ermöglichte eine überarbeitete Sitzkonstruktion, mit der die Füße den Boden noch leichter erreichen können.
- Die Sozius-Handgriffe aus Aluminium (zuvor Kunststoff) sind niedriger angebracht und haben eine neue Form, an der sich Beifahrer noch einfacher festhalten können. Da sich der Sozius dank der verbesserten Griffe sicherer fühlt, ist das Fahren mit Sozius auch für den Fahrer einfacher.



RADAUFHÄNGUNG / BREMSEN

Bremsen



- Doppelscheibenbremsen im Petal-Design mit 300 mm Durchmesser vorn und eine Einzelscheibe im Petal-Design mit 220 mm hinten sehen großartig aus und liefern jede Menge Bremskraft.
- Zusätzlich zu den sehr effizienten Bremsscheiben im Petal-Design können Kunden, die sich zusätzliche Sicherheit des Bremssystems wünschen, auch zwischen Modellen mit ABS vorn und hinten wählen (in bestimmten Ländern erhältlich; in Deutschland ausschließlich Modelle mit ABS).
- Der vordere Bremshebel verfügt über ein neues Kugelgelenk (anstelle eines einteiligen Bauteils), dessen Drehpunkt für eine gleichmäßigere Betätigung des Hauptbremszylinder-Kolbens leicht versetzt wurde.
- Jetzt verfügen die Standardmodelle und die Modelle mit ABS beide über einen vorderen Hauptbremszylinder mit 14-mm-Kolben und Doppelkolben-Bremssättel vorn mit 27-mm-Kolben.
- Während Bremsleistung und Druckpunkt an der Bremse bei den Standardmodellen unverändert beibehalten wurden, sind beide Kriterien an den ABS-Modellen mit den neuen Hauptbremszylinder-Kolben und den größeren Bremssattelkolben deutlich verbessert. Wenn der Hebel betätigt wird, greift die Bremse sofort (minimales Hebelspiel), und ein neues ABS-Programm trägt mit seiner Abstimmung unterschiedlichsten Fahrsituationen Rechnung, um eine gleichbleibende Bremsleistung zu garantieren. Die neuen Fahrwerkseinstellungen tragen besonders auf Strecken, die nicht so topfeben wie eine Rennstrecke sind, zum satten Fahrbahnkontakt – auch beim harten Bremsen – bei.

Styling

SCHNÖRKELLOSES, MASKULINES DESIGN

Während der einzigartige Charakter ihrer Vorgängerin beibehalten wurde, erhielt die neue ER-6n eine kantigeres, muskulöseres Erscheinungsbild, das ihr ein “aktiveres”, aggressives Image verleiht. Geschwungene Linien wurden durch Kanten ersetzt, und alle Linien weisen nach vorn, was dem Motorrad ein geducktes Aussehen verleiht. Die ER-6n besticht durch ein klares, schnörkelloses Design und verzichtet auf überflüssige Gimmicks; die Linien verlaufen so lang wie möglich. Der neue, größere Kraftstofftank, nach hinten gezogene Abdeckungen und die kantige Heckschale verleihen dem Motorrad über die gesamte Länge ein kompakteres

Aussehen. Die Beachtung selbst kleinster Details unterstreicht den hochwertigen Gesamteindruck des Motorrads.



Anbauteile

- Die übereinander angeordneten Doppelscheinwerfer sind kantiger – von vorn wie von der Seite – und verfügen über zwei Standlichteinheiten. Die neue Scheinwerferabdeckung trägt außerdem zum maskulineren Aussehen der ER-6n bei.
- Der Kraftstofftank ist größer, was von der Seite her gesehen besonders auffällt und zur geduckten Erscheinung des Motorrads beiträgt. Ein scharfkantiges Linienmotiv sorgt für einen Look, der sich deutlich von dem des vorigen Modells unterscheidet. Der bündig sitzende Tankdeckel trägt zur geschmeidigen Linienführung bei.
- Von hinten oder von der Seite betrachtet ist das scharfkantigere Design der Heckschale und des Sitzes unübersehbar. Schmale neue LED-Rück- und Blinkerleuchten verstärken diesen Eindruck.
- Die neu entworfenen Kühlerabdeckungen sind kantiger und tragen zum maskulinen Design und der nach vorn weisenden Linienführung der ER-6n bei. Die Abdeckungen

sind etwas breiter, so dass sie Platz für den neuen Kühler bieten und von vorn betrachtet zum muskulösen, athletischen Aussehen beitragen.

- Die überarbeiteten vorderen Blinker sind in die Kühlerabdeckungen integriert, was zum in sich geschlossenen Design dieses Motorrads beiträgt.
- Farblose Blinkergläser mit orangefarbenen Glühbirnen unterstreichen das hochwertige Aussehen des Motorrads.
- Das von vorn nach hinten sehr kompakte Aussehen der neuen ER-6n resultiert aus der kürzeren Frontverkleidung (dank dem kompakteren Design des Scheinwerfers), der kürzeren Heckschale (dank der neuen LED-Rückleuchte) sowie aus den Verkleidungsteilen, die hinter die Linie der Vorderradgabel zurückversetzt wurden.
- Ein längerer vorderer Schmutzfänger bietet verbesserten Spritzschutz. Das zweifarbige Design trägt zum leichten, kompakten Erscheinungsbild bei.
- Ein zusätzlicher, innen liegender Schmutzfänger hinten hält die Unterseite der Heckschale sauber und trägt zum sportlichen Aussehen der ER-6n bei.
- Ein neues Gehäuse der Kennzeichenbeleuchtung und ein schlankerer hinterer Schmutzfänger tragen zum klaren, schnörkellosen Aussehen des Hecks bei.





Rahmen/Hintere Federung



- Der Rahmen wurde zwar komplett neu entwickelt, sein Design ist aber weiterhin ein wesentliches Erkennungsmerkmal der ER-6n. Wie bei ihrer Vorgängerin heben die Anbauteile der neuen ER-6n den Rahmen hervor statt ihn zu verdecken.
- Das Design des Rahmens, der hinteren Federung und der Schwinge bilden eine ununterbrochene Linie vom Lenkkopf bis zur hinteren Radnabe.

- Ein Gitterrohrrahmen aus hochfestem Stahl verleiht dem Motorrad ein leichtgewichtiges Aussehen. Um die gewünschte Stabilität und entsprechende Belastungswerte zu erreichen, wurde ein 3D-Analyseverfahren eingesetzt.
- Das seitlich angeordnete hintere Federbein bildet einen fließenden Übergang vom Rahmen zur Schwinge.
- Die verstärkte Stahlschwinge folgt der Linienführung des Rahmens und des hinteren Federbeins, ihre dreieckige Konstruktion trägt zum innovativen Design der Maschine bei.
- Die Schwinge hat nun einen D-förmigen Querschnitt (anstelle eines Ovalprofils). Die Form und die damit einhergehende verbesserte Stabilität der neuen Schwinge tragen mit zum hochwertigen Gesamteindruck der ER-6n bei.
- Das elegante Design der einteiligen Fußrastenhalterung für Fahrer und Sozius komplettiert das hochwertige Aussehen im hinteren Bereich des Fahrwerks.
- Die Oberflächenbearbeitung an den Rahmenverbindungen ist deutlich sauberer ausgeführt und trägt zur insgesamt höheren Qualität des Motorrads bei.

Instrumente



- Die neu gestaltete Instrumenteneinheit ist klarer gegliedert. Der analoge Tachometer mit einer Hintergrundbeleuchtung aus weißen LEDs ist bei Nacht hervorragend ablesbar. Die Hintergrundbeleuchtung der LCD-Multifunktionsanzeige ist bernsteinfarben. Zum Funktionsumfang gehören eine neue Kraftstoffanzeige, ein digitaler Drehzahlmesser mit Balkenanzeige, eine Uhr, ein Kilometerzähler und zwei Tageskilometerzähler.
- Eine neue Abdeckung im Inneren der Frontverkleidung sorgt für ein aufgeräumteres Aussehen in diesem Bereich.

Spiegel



- Das neue Design der Spiegel ähnelt dem der sportlichen Naked Bike-Modelle Z1000 und Z750. Von der Mittelachse um 20 mm weiter nach außen verlegt, bieten sie außerdem eine verbesserte Sicht nach hinten.

Motor



- Die elegant geschwungenen Auspuffrohre und die Anordnung des Schalldämpfers unter dem Motor tragen zum attraktiven Design der ER-6n bei.

Bremsen/Räder/Reifen

- Drei Scheibenbremsen im Petal-Design unterstreichen die sportlichen Züge des Motorrads.
- Attraktive 6-Speichen-Räder verleihen dem Motorrad ein leichtgewichtiges Aussehen und tragen zur Reduzierung der ungefederten Massen bei.



Kleine Details



- Eine neu entworfene Lenkerbrücke trägt zum verbesserten Aussehen bei.

- Der überarbeitete Hauptbremszylinder-Vorratsbehälter hat eine neue, ansprechendere Form.
- Der neue Kupplungshebel hat eine abgerundete Form, die den Bereich der Bedienungselemente ästhetisch aufwertet.
- Die unteren Enden der Gabel (um die Achse) sind neu gestaltet, was ebenfalls zum hochwertigeren Aussehen des Motorrads beiträgt.
- Das überarbeitete Design des Ketteneinstellers trägt zur verbesserten Optik in diesem Bereich bei.

WEITERE MERKMALE

Motor

- Durch eine gut austarierte Position des Schalthebels ist dieser leichter zu betätigen.
- Die automatische Leerlaufanhebung in der Warmlaufphase vereinfacht das Starten und stellt sicher, dass der Katalysator schnell seine optimale Temperatur erreicht.
- Das vereinfachte Kühlsystem leitet die Kühlflüssigkeit durch den Motorblock zu den Zylindern und Zylinderköpfen und macht so externe Rohrleitungen weitgehend überflüssig.
- Die 180°-Kurbelwelle treibt eine Ausgleichswelle an, um seidenweichen Motorlauf sicherzustellen. Die Wasserpumpe wird von der rechten Seite der Ausgleichswelle angetrieben.
- Zur zusätzlichen Kühlung führen Öldüsen in den Pleuelfüßen Öl zur Pleuellenseite.
- Die Zündspulen sind platzsparend in die Kerzenstecker integriert und liefern einen kräftigen Zündfunken.
- Die neu entwickelte Kraftstoffpumpe ist im Innern des Kraftstofftanks montiert.

Fahrwerk



- Die Scheinwerfer werden nun hinter der Scheinwerferabdeckung eingestellt. (Beim Vorgängermodell wurde die gesamte Scheinwerferbaugruppe eingestellt.)
- Trotz des zusätzlich eingebauten Kraftstoffstandsensors (der die Anzeige des Kraftstoffstands ermöglicht) blieb das Fassungsvermögen des Tanks unverändert.
- Vier Befestigungshaken ermöglichen die Sicherung von Gepäck oder einem zweiten Helm am Sitz.
- Im Stauraum unter dem Sitz ist ausreichend Platz für ein Bügelschloss oder ähnliche Utensilien.

- Die Blinkerleuchten haben eine zusätzliche Warnblinkfunktion.

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Motortyp	Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Reihen zweizylinder
Hubraum	649 cm ³
Bohrung x Hub	83 x 60 mm
Verdichtungsverhältnis	11,3:1
Ventil-/Einlasssystem	DOHC, 8 Ventile
Gemischaufbereitung	Kraftstoffeinspritzung: Ø 38 mm x 2 (Keihin) mit Sekundär-Drosselklappen
Zündung	Digital
Starter	Elektrisch

ANTRIEB

Getriebe	Sechsganggetriebe
Endantrieb	Dichtringkette
Primärübersetzung	2,095 (88/42)
Übersetzungsverhältnisse: 1. Gang	2,438 (39/16)
Übersetzungsverhältnisse: 2. Gang	1,714 (36/21)
Übersetzungsverhältnisse: 3. Gang	1,333 (32/24)
Übersetzungsverhältnisse: 4. Gang	1,111 (30/27)
Übersetzungsverhältnisse: 5. Gang	0,966 (28/29)
Übersetzungsverhältnisse: 6. Gang	0,852 (23/27)
Endübersetzung	3,067 (46/15)
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, mechanisch betätigt

CHASSIS/RAHMEN

Rahmentyp	Diamond-Rahmen aus hochfestem Stahl
Radfederweg, vorn	120 mm
Radfederweg, hinten	125 mm
Reifen, vorn	120/70ZR17M/C (58W)
Reifen, hinten	160/60ZR17M/C (69W)
Lenkkopfwinkel/Nachlauf	24.5° / 102 mm
Lenkwinkel, links / rechts	35° / 35°

FEDERELEMENTE

Radaufhängung, vorn	41-mm-Teleskopgabel
Radaufhängung, hinten	rechtsseitig montiertes Monofederbein mit stufenlos einstellbarer Federbasis

BREMSEN

Bremse, vorn	Doppelscheibenbremse, Ø 300 mm, semischwimmend, Petal-Design
	Doppelkolben-Schwimmsattel
Bremse, hinten	Scheibe, Ø 220 mm, Petal-Design
	Einkolben-Schwimmsattel

MASSE UND GEWICHTE

Abmessungen (L x B x H)	2.100 mm x 760 mm x 1.100 mm
Radstand	1.405 mm

Bodenfreiheit	140 mm
Sitzhöhe	785 mm
Gewicht fahrfertig	204 kg
Tankinhalt	15,5 Liter

LEISTUNG

Maximale Leistung 53 kW (72,1 PS) bei 8.500/min

Maximales Drehmoment 66 Nm bei 7.000/min