

ESTILO DEFINIDO. MÁS SENCILLO. MÁS DIVERTIDO.

La nueva ER-6n conserva los conceptos clave de su predecesora y hace que la conducción sea toda una diversión. Ofrece una conducción sencilla a una amplia variedad de pilotos. Cuenta con un estilo de primera clase que proporciona una experiencia sin igual.

El lanzamiento de la ER-6n hace tres años supuso la oferta de una nueva combinación única de prestaciones, accesibilidad y diseño sin igual dentro del sector. Ahora, la nueva ER-6n mejora esta combinación a la vez que conserva el carácter de su predecesora.



Un estilo más marcado

El cambio más significativo es el nuevo diseño más marcado y agresivo. Las líneas curvas del diseño de la ER-6n se han sustituido por contornos angulares y desafiantes. La imagen global de la nueva ER-6n es más activa: todas las líneas se han desplazado hacia adelante para que parezca que la moto está inclinada hacia abajo.

Se ha usado el mismo bastidor de diamante y la suspensión con un amortiguador trasero lateral, pero el bastidor se ha rediseñado por completo, prestando más atención al detalle, con



lo que el acabado de la moto tiene ahora una calidad superior.

Más sencillo

La naturaleza afable de la nueva ER-6 se capta nada más subirse a la moto. La posición natural de conducción y la ergonomía se consiguen gracias al asiento modificado que facilita apoyar los pies en el suelo. El motor tiene una respuesta suave, especialmente a medio y bajo régimen. Los pilotos podrán disfrutar de una entrega de potencia más lineal que no intimida. Asimismo, las modificaciones en los ajustes de suspensión y el equilibrio de la rigidez, además de la inclusión de soportes de goma, reducen las vibraciones y facilitan la conducción.

Gracias a estas modificaciones, la nueva ER-6n proporciona una mayor comodidad y facilidad



de conducción respecto a su predecesora.

Diversión asegurada

Una conducción más fácil y una ergonomía más cómoda hacen que la ER-6n proporcione un entretenimiento urbano sin precedentes. El par del motor bicilíndrico es ideal para la conducción urbana y en carreteras reviradas. La respuesta lineal del acelerador ofrece una experiencia de conducción excitante, y su suavidad la hacen una moto muy fácil para empezar y en conducción deportiva.

Con la nueva ER-6n, Kawasaki renueva su compromiso de ofrecer la diversión en estado puro a los entusiastas del motociclismo.

MOTOR

MOTOR COMPACTO, RÁPIDA ACELERACIÓN

La clave del éxito de la ER-6n original fue la consecución del equilibrio entre el tamaño compacto y la gran potencia. Para su alojamiento un motor de cuatro tiempos en línea hubiera sido muy ancho y un motor bicilíndrico en V hubiera sido muy largo. El único diseño de motor que era compacto y tenía buenas características de potencia era el motor bicilíndrico paralelo. Además de mantener el equilibrio, el nuevo motor permite una serie de ajustes que generan una respuesta de nivel bajo a medio más suave y una aceleración más rápida.



Rendimiento del motor

- Motor cilíndrico paralelo de 649 cm³ con refrigeración líquida, 8 válvulas, DOHC e inyección de combustible que proporciona un rendimiento responsable y eficaz, en especial dentro de los rangos bajos y medios de revoluciones por minuto. El motor se ha personalizado para brindar características de potencia adecuadas a los pilotos experimentados e inspirar seguridad a los nuevos conductores.
- Las nuevas configuraciones de inyección de combustible generan una respuesta más suave (en especial, por debajo de las 4.000 rpm) y hacen que la nueva ER-6n ofrezca una respuesta de aceleración increíblemente más rápida.
- Las características de potencia de rango medio del motor hacen que la moto esté pensada para conducir a una velocidad media en ciudad. La respuesta continua es excepcional, lo cual ofrece un rendimiento sorprendentemente superior.
- Los pistones grandes de 38 mm de diámetro del acelerador tienen submariposas para obtener más potencia y una respuesta de aceleración suave y sensible.
- Radiador más grande (40 mm) que brinda una mejor eficiencia en la refrigeración (17,4 kW >> 19,4 kW).

Diseño compacto del motor

- El motor de 649 cm³ de la nueva ER-6n, es el motor más compacto de su categoría. No se deje engañar por las palabras "bicilíndrico en paralelo". Este motor cuenta con tecnología innovadora y un diseño compacto:
 - La disposición triangular del árbol del cigüeñal y de los ejes de transmisión hace que la moto sea muy corta.
 - El eje de entrada de la transmisión, el eje de salida y el tambor de cambio se suministran en un paquete tipo "casete" que permite un diseño compacto y facilita las tareas de mantenimiento de la transmisión.
 - El diseño del cárter semiseco reduce la altura del motor.
 - El cilindro sin revestimiento es ligero y el estrecho paso del cilindro reduce el ancho del motor.
 - El silenciador debajo del motor mejora la centralización de la masa y desciende el centro de gravedad de la moto.

Cumple con la norma Euro-III



- La combinación de una inyección eficiente y un catalizador de 3 vías dentro del silenciador produce emisiones muy bajas que cumplen la norma Euro-III.
- El catalizador de 300 celdas brinda un tamaño más compacto en comparación con los catalizadores anteriores de 200 celdas. Se ha modificado el interior de los silenciadores para adaptarse al nuevo catalizador.

CHASIS

CHASIS LIGERO, PILOTAJE FÁCIL



La clave del diseño compacto de la ER-6n es el motor "bicilíndrico paralelo" increíblemente compacto, que permite el uso de un bastidor estrecho y ligero. El resultado es una moto con las dimensiones de una de 400 y el poder de una de 650 que da la bienvenida a los principiantes con un: "¡Vamos a dar una vuelta!" y ofrece unas altas prestaciones a los pilotos más experimentados. Los cambios en el bastidor, el eje del basculante y la suspensión reducen las vibraciones y ofrecen un manejo más liviano, haciendo que la nueva ER-6n sea más manejable que nunca.

Compacta

- El nuevo bastidor conserva los elementos clave del diseño de su predecesora. Además del motor compacto, el nuevo diseño del bastidor hace posible un conjunto delgado, bajo, ligero y compacto.
 - o El motor compacto también permite usar un bastidor delgado y minimalista, que hace posible un diseño más estrecho a la altura de las rodillas y pies.
 - o Asimismo, el motor compacto permite reducir la distancia entre los ejes, brindando una conducción liviana y ágil.
 - o La utilización de un eje del basculante largo mejora la acción de la suspensión trasera y el manejo en general.
 - o Se ha utilizado un análisis en 3D para lograr el equilibrio rígido ideal para el bastidor, lo cual también potencia las magníficas características de manejo.
 - o El bastidor está construido con acero de alta resistencia, lo que proporciona ligereza y permite competir con los bastidores de aluminio.
 - o La disposición de la suspensión trasera del amortiguador permite colocar la batería detrás del amortiguador, en lugar bajo. Esta disposición permite bajar la altura del asiento trasero y obtener un diseño más delgado.
- Las mismas características que hacen que la ER-6n proporcione una conducción divertida (manejo sensible y ergonomía fácil para el piloto), también hacen que sea ideal para los pilotos principiantes.
- La corta distancia entre los ejes y el radio ajustado para las curvas confieren a esta moto un alto nivel de maniobrabilidad.

Reducción de las vibraciones

- Los soportes de goma, a diferencia de los soportes rígidos utilizados para las cuñas del motor traseras superiores, reducen las vibraciones transmitidas al asiento del piloto.

- El manillar también tiene soportes de goma que reducen las vibraciones transmitidas a las empuñaduras y a los retrovisores.
- Los apoyapiés del piloto y del pasajero tienen un recubrimiento de goma para reducir aún más las vibraciones.

Manejo más liviano

- Los cambios en el bastidor para reducir la rigidez y mejorar la apariencia también aportan ligereza al manejo de la nueva ER-6n.
- El nuevo eje del basculante tiene una rigidez mayor para equilibrar la rigidez reducida del bastidor (debido principalmente a los soportes de goma del motor). En general, la rigidez del chasis es la misma que en modelos anteriores.
- Las configuraciones de suspensión delantera y trasera se han modificado para que se correspondan con los cambios realizados en el bastidor y el eje del basculante. Junto con el nuevo bastidor, permiten un manejo más suave y sencillo para el piloto.
- En los modelos con ABS, los mulles de la horquilla delantera son un poco más rígidos para mejorar el rendimiento durante la frenada.



Ergonomía sencilla

- La ubicación del piloto se ha diseñado especialmente para brindarle seguridad. La relación ideal entre el manillar, el asiento y los apoyapiés brindan una posición cómoda y natural adecuada para una amplia variedad de pilotos.
- El bastidor y el motor forman un conjunto estrecho, permitiendo que el piloto mantenga las rodillas y los pies juntos.
- Gracias a la altura baja del asiento y al diseño delgado, es fácil mantener los pies firmes en el suelo cuando se detiene la moto, aspecto fundamental para muchos pilotos.
- La reducción del bastidor detrás del depósito de combustible ha permitido modificar la construcción del asiento y facilitar el apoyo de los pies en el suelo.
- Las asas de aluminio para el pasajero (anteriormente de plástico) se han colocado más abajo y tienen una nueva forma, permitiendo que los pasajeros se puedan agarrar con

mayor facilidad. El aumento de la estabilidad del pasajero gracias a los nuevos sistemas de agarre facilita la conducción con un acompañante.



SUSPENSIÓN

Frenos



- Los frenos delanteros de disco lobulado dobles de 300 mm y el disco único lobulado trasero de 220 mm son excelentes y brindan una frenada potente.
- Además de los frenos de disco lobulado tan efectivos, los clientes que quieren una garantía de frenado total también pueden elegir los modelos con ABS delantero y trasero (disponibles en algunos mercados).
- La palanca de freno delantero utiliza una junta esférica (en lugar de una pieza unificada) y tiene una nueva ubicación pivote para que el pistón del cilindro primario tenga un rendimiento más suave.
- Ahora, los modelos estándar y con ABS utilizan una bomba de freno delantera con un pistón de 14 mm y galgas de freno delantero de dos pistones con pistones de 27 mm.

- A pesar de que se conservan las prestaciones y los detalles de los modelos estándar, los modelos equipados con ABS proporcionan una mejora considerable del rendimiento durante la frenada y el movimiento de la palanca, gracias a la nueva bomba de freno y a los pistones más grandes de la galga de freno. Cuando se acciona la palanca, el agarre es inmediato (mínimo juego de la palanca) y firme. Asimismo, el nuevo programa ABS, con una amplia variedad de condiciones, asegura un rendimiento muy consistente durante la frenada. Los nuevos ajustes potencian el rendimiento excelente en carretera, especialmente en carreteras mucho más abruptas que los circuitos.

Styling

ESTILO MASCULINO

Aunque mantiene las características de su predecesora, la nueva ER-6n tiene una carrocería más definida y robusta, lo que le proporciona una imagen más "activa" y agresiva. Las líneas curvas se han sustituido por líneas más marcadas y se han orientado hacia adelante, lo que confiere a la moto una apariencia inclinada. Con un diseño simple, la nueva ER-6n evita las expresiones superfluas del diseño y las líneas se extienden todo lo posible. El nuevo depósito de combustible más alto, las tapas laterales y el marcado colín hacen que la moto tenga una apariencia más compacta desde la parte delantera a la trasera. La atención prestada al mínimo detalle contribuye al nuevo acabo de primerísima calidad.





Carrocería

- El faro doble es más angular, tanto en la parte delantera como en los laterales, y cuenta con dos faros de posición. La nueva cubierta del faro también contribuye a una imagen más masculina de la ER-6n.
- El depósito de combustible es más alto, lo que se puede apreciar particularmente desde una perspectiva lateral. Esta nueva posición confiere a la moto una apariencia inclinada. Las líneas de los bordes le dan una apariencia muy distinta a la de su predecesora. El tapón de combustible a ras de la superficie contribuye a la elegancia de los nuevos acabados.
- Si se observa desde atrás o desde un lado, se puede percibir claramente el diseño más marcado del colín y del asiento. El nuevo piloto trasero de diodos luminosos y los intermitentes traseros también refuerzan esta imagen.
- Asimismo, el nuevo diseño de las aletas laterales es más definido y confiere a la ER-6n un nuevo estilo masculino y una inclinación hacia adelante. Las aletas son un poco más anchas para alojar el nuevo radiador, lo que añade un aire atlético y de fortaleza a la moto cuando se la observa desde la parte delantera.
- Los intermitentes delanteros se integran en las aletas laterales, lo que potencia el diseño compacto de la moto.
- Los intermitentes fácilmente visibles con bombillas naranjas, aumentan aún más la apariencia de alta calidad de la moto.
- La nueva apariencia compacta de la ER-6n se debe a que la careta frontal y el colín son más cortos (gracias al diseño más compacto de los faros y al nuevo piloto trasero con diodos luminosos, respectivamente) y a que las aletas laterales se pueden colocar detrás de la línea de la horquilla frontal.
- El guardabarros frontal más largo reduce las salpicaduras de barro. El diseño con dos tonalidades brinda una apariencia más liviana y compacta.
- La inclusión de un guardabarros interno ayuda a mantener limpia la parte inferior del colín y proporciona a la nueva ER-6n una nueva imagen más deportiva.
- El nuevo alojamiento de la bombilla de la matrícula y el alerón trasero antibarro más delgado aumenta la imagen marcada de la parte trasera.





Bastidor/Suspensión trasera



- Aunque el bastidor es completamente nuevo, su diseño sigue siendo un componente clave de la identidad de la ER-6n. Al igual que su predecesora, la nueva ER-6n resalta el bastidor en lugar de esconderlo.
- El diseño del bastidor, la suspensión trasera y el eje del basculante crean una línea integrada desde el eje de la dirección hasta el buje trasero.
- El bastidor en forma de diamante de acero de alta resistencia confiere a la moto una apariencia ligera. Para alcanzar la rigidez precisa y los valores de tensión, se utilizó un análisis en 3D.
- La suspensión con un solo amortiguador trasero fluye desde el bastidor hasta el eje del basculante.
- El eje del basculante de acero reforzado sigue las líneas del bastidor y del amortiguador trasero. El diseño triangular también brinda un estilo innovador a la máquina.
- El eje del basculante ahora tiene un corte transversal en forma de D (en lugar de un tubo cuadrado). El diseño con tubos del nuevo eje del basculante y el estabilizador modificado otorgan a la ER-6n una apariencia de calidad insuperable.
- El elegante diseño de los apoyapiés de una sola pieza para el piloto o el acompañante complementa al nuevo eje del basculante y al estabilizador.
- El acabado de las uniones del bastidor es mucho más liso y aumenta el aspecto global de calidad de la nueva ER-6n

Instrumentos



- El nuevo panel de instrumentos integrado tiene unas formas más marcadas y un nuevo diseño. El velocímetro de estilo analógico utiliza luces de fondo de diodos luminosos blancos para ofrecer una visibilidad nocturna excelente. La pantalla LCD multifunción cuenta con una luz de fondo de color ámbar. Dispone de nuevas características como un nuevo indicador del consumo de combustible, un tacómetro digital con barras indicadoras, reloj, odómetro y doble parcial.
- La cubierta interna añadida al interior del carenado delantero proporciona una vista homogénea.

Espejos



- El nuevo diseño de los espejos es similar al de los modelos deportivos Z1000 y Z750. Se han colocado 20 milímetros más lejos de la línea central y proporcionan una vista trasera mejorada.

Motor



- Los atractivos tubos de escape curvos y la disposición del silenciador debajo del motor confieren a la ER-6n un estilo atractivo.

Frenos/Ruedas/Neumáticos

- Los frenos de disco lobulado triples le dan a la moto una imagen deportiva.
- Las atractivas ruedas de 6 radios otorgan una apariencia ligera y reducen el peso no suspendido.



Pequeños detalles



- El nuevo diseño del soporte del manillar también brinda una apariencia mejorada.
- La bomba de freno delantera se ha rediseñado con una nueva forma curva.
- La nueva palanca de embrague tiene una forma redondeada, lo que aporta una apariencia mejorada.
- Los extremos inferiores de la horquilla tienen una nueva forma (alrededor del cuerpo del eje), lo cual también confiere una imagen de primera calidad.
- El nuevo diseño del tensor de la cadena mejora la apariencia de esta área.

CARACTERÍSTICAS ADICIONALES

Motor

- La posición de la palanca de ajuste preciso es fácil de accionar.
- El sistema automático de marcha lenta simplifica el arranque y asegura que el catalizador alcance la temperatura óptima en poco tiempo.
- El sistema de refrigeración simplificado dirige el refrigerante a través del alojamiento del motor hasta el cilindro y el cabezal para reducir las tuberías externas.
- El árbol del cigüeñal de 180° mantiene el eje de equilibrio para un funcionamiento suave del motor. La bomba de agua sale por el extremo derecho del eje del equilibrador.
- Las válvulas de aceite ubicadas en los extremos grandes de las varillas envían el aceite a la parte inferior de los pistones para obtener una mayor refrigeración.
- Las bobinas de encendido livianas montadas en bujía proporcionan una chispa caliente y ahorran espacio.
- La nueva bomba de combustible ligera se ha colocado dentro del depósito de combustible.

Chasis



- Los faros se han colocado detrás de la cubierta. (Anteriormente, todo el ensamblaje del faro estaba ajustado).
- A pesar de la inclusión de un nuevo sensor del nivel de combustible (para permitir la función del indicador de combustible), la capacidad sigue siendo la misma.
- Los cuatro ganchos de amarre permiten transportar con seguridad un casco o equipaje en el asiento.
- El espacio de almacenamiento debajo del asiento puede albergar una traba antirrobo o un dispositivo similar.
- Los indicadores de dirección también funcionan como luces de emergencia.

ESPECIFICACIONES

MOTOR

Tipo de motor	Refrigeración por agua, 4 tiempos, 2 cilindros paralelo
Cilindrada	649 cm ³
Diámetro x Carrera	83 x 60 mm

Relación de compresión 11.3:1
 Sistema de válvulas DOHC, 8 válvulas
 Sistema de Alimentación Inyección de combustible: Ø 36 mm x 2 (Keihin)
 Encendido Digital
 Arranque Eléctrico
 Lubricación Lubricación forzada, cárter semiseco
TREN DE TRANSMISIÓN
 Transmisión 6 velocidades
 Transmisión final Cadena sellada
 Transmisión primaria 2.095 (88/42)
 Velocidades: 1st 2.438 (39/16)
 Velocidades: 2nd 1.714 (36/21)
 Velocidades: 3rd 1.333 (32/24)
 Velocidades: 4th 1.111 (30/27)
 Velocidades: 5th 0.966 (28/29)
 Velocidades: 6th 0.852 (23/27)
 Relación de reducción final 3.067 (46/15)
 Embrague Multidisco húmedo manual
CHASIS
 Tipo de chasis Diamante, acero de alta resistencia
 Recorrido de las ruedas, delanteros 120 mm
 Recorrido de las ruedas, traseros 125 mm
 Neumáticos, delantero 120/70ZR17M/C (58W)
 Neumáticos, trasero 160/60ZR17M/C (69W)
 Ancho de vía 24.5° / 102 mm
 Ángulo de dirección, (izquierda / derecha) 35° / 35°
SUSPENSIÓN
 Suspensión, delantera Horquilla de 41 mm
 Suspensión, trasera Amortiguador lateral con ajuste de precarga de muelle
FRENOS
 Frenos, delantero Doble disco lobulado semiflotante de 300 mm
 Doble pistón
 Frenos, trasero Un solo disco lobulado de 220 mm
 Un solo pistón
DIMENSIONES
 Dimensiones (L x A x A) 2,100 mm x 760 mm x 1,100 mm
 Distancia entre ejes 1,405 mm
 Distancia al suelo 140 mm
 Altura asiento 785 mm
 Peso en orden de marcha 200 kg / 204 kg (ABS)
 Capacidad depósito 15,5 litros
RENDIMIENTO
 Potencia máxima 53Kw (72,1 CV) / 8.500 rpm (EUR/USA/CAN/AUS)
 Par motor máximo 66 N·m {6.7 kgf·m} / 7,000 rpm