

SCHERPERE STYLING. EENVOUDIGER TE BESTUREN. NOG MEER PLEZIER.

De nieuwe ER-6n is gebaseerd op de belangrijkste concepten van zijn veelgeprezen voorganger (rijden met plezier; eenvoudig te rijden voor een brede groep rijders; geweldige styling) en brengt deze naar een hoger peil.

Toen de ER-6n drie jaar geleden zijn debuut maakte, werd de markt verrijkt met een unieke mix van prestaties, toegankelijkheid en een verbluffende uitstraling. De nieuwe ER-6n is volwassener en is nog verder verbeterd, met behoud van de belangrijkste karaktereigenschappen van zijn voorganger.



Scherpere styling

De meest in het oog springende wijziging is de scherpere en agressievere nieuwe styling. De gebogen lijnen van het unieke ontwerp van de originele ER-6n zijn vervangen door meer hoekige contouren met scherpe kantjes. De algemene uitstraling van de nieuwe ER-6n is actiever: alle lijnen bewegen naar voren en de motorfiets staat volledig in de starthouding. Het karakteristieke buizenframe en de liggende achterschokdemper zijn gebleven, maar het frame is geheel nieuw ontworpen met nog meer oog voor detail zodat de motorfiets een nog hoogwaardiger afwerking heeft gekregen.



Eenvoudiger te besturen

De vriendelijke aard van de ER-6n wordt duidelijk zodra de rijder op de motorfiets gaat zitten. De natuurlijke zithouding en ergonomie worden bevorderd door een verbeterd zadel waardoor de rijder nog makkelijker de voeten aan de grond zet. Slimme aanpassingen aan het

motorblok resulteren in een soepelere gasreactie, met name bij lage en middelhoge toerentallen. Rijders zullen de meer lineaire kwaliteit als prettig ervaren. Verder zorgen de aangepaste stijfheidsbalans en veringsinstellingen, evenals de nieuwe rubber steunen, voor minder vibratie en een lichter rijgedrag. Daarmee zijn het comfort en gebruiksvriendelijke rijgedrag van de ER-6n verbeterd ten opzichte van zijn voorganger.



Nog meer plezier

Het lichtere rijgedrag en de gebruiksvriendelijke ergonomie maken het ook een genot om met de ER-6n te rijden. De vloeistofgekoelde 649 cm³ Parallel Twin is ideaal voor ritten door de stad of over landweggetjes. Het hogere toerental draagt bij aan het rijgenot en het meer lineaire vermogen zorgt voor een controleniveau dat goed van pas komt bij het sportievere rijden.

Met de nieuwe ER-6n bevestigt Kawasaki zijn toewijding om het pure plezier van motorrijden voor een zo breed mogelijk publiek toegankelijk te maken.

Motor

COMPACTE MOTOR, HOOG TOERENTAL

De perfecte balans tussen compacte afmetingen en voldoende vermogen vormde de sleutel tot het succes van de originele ER-6n. Voor de beperkte ruimte zou een vier-in-lijn te breed zijn en een V-Twin te lang. Het enige motorontwerp dat zowel goede vermogenskarakteristieken als de vereiste compactheid bezat, was een parallel-twin. Het nieuwe motorblok behoudt de perfecte balans, maar beschikt dankzij enkele aanpassingen over een soepelere gasreactie in het middenbereik en over een hoger toerental.





Motorprestaties

- De vloeistofgekoelde, 649 cm³ Parallel Twin met brandstofinjectie, 8 kleppen en dubbele bovenliggende nokkenas levert soepele en betrouwbare prestaties, met name bij lage en middelhoge toerentallen. De motor is afgesteld voor gebruiksvriendelijke vermogenskarakteristieken en stimuleert het vertrouwen van onervaren rijders.
- De beter afgestelde brandstofinjectie resulteert in een soepelere gasreactie (met name onder de 4.000 tpm) en draagt bij aan het hogere toerental van de nieuwe ER-6n.
- De voortreffelijke vermogenskarakteristieken van de motor in het middenbereik maken het extra plezierig om met gemiddelde snelheid door de stad te rijden. De uitzonderlijke gasreactie zorgt voor een indrukwekkend inhaalvermogen.
- De 38 mm gasklephuizen met grote boring bevatten hulpsmoorkleppen voor een hoog uitgangsvermogen en een soepele, gevoelige gasrespons.
- De 40 mm bredere radiator biedt efficiëntere koeling (van 17,4 kW naar 19,4 kW).

Compact motorontwerp

- Het vloeistofgekoelde 649 cm³ motorblok van de ER-6n is het meest compacte in zijn klasse. Laat je niet voor de gek houden door de woorden Parallel Twin. Deze motor zit vol met innovatieve technologie die het compacte ontwerp mogelijk maakt:
 - De driehoeksconstructie van de krukas en transmissieassen maken het motorblok zeer kort in de lengte.
 - De ingaande as, uitgaande as en schakelwals bevinden zich in een soort 'cassette'. Hiervoor blijft de indeling compact en wordt het onderhoud aan de versnellingsbak eenvoudiger.
 - Het oliecarter is van het type semi-dry sump zodat de hoogte van het motorblok beperkt blijft.
 - De gecoate cilinder zonder voering is licht en de korte cilinderafstand houdt het motorblok smal.
 - De onder de motor geplaatste demper zorgt voor een betere gewichtsverdeling en brengt het zwaartepunt van de motorfiets omlaag.

Voldoet aan emissienorm Euro-III



- De combinatie van efficiënte brandstofinjectie en een driewegkatalysator in de demper zorgt voor zeer lage emissiewaarden die voldoen aan de strenge eisen voor de Euro-III norm.
- De katalysator met 300 cellen zorgt voor compactere afmetingen en een lichter gewicht in vergelijking met de vorige versie met 200 cellen. De interne onderdelen van de demper zijn verbeterd en aangepast aan de nieuwe katalysator.

Frame

LICHT CHASSIS



De sleutel tot het compacte uiterlijk van de ER-6n is het verbazingwekkend compacte Parallel Twin motorblok, dat een smal en lichtgewicht frame mogelijk maakt. Het resultaat is een motorfiets met de afmetingen van een 400 cm³ en het vermogen van een 650 cm³ die met zijn uitstraling beginners aanmoedigt om lekker een ritje te maken. Tegelijkertijd heeft hij voldoende vermogen in huis voor de meer ervaren rijders. Aanpassingen aan het frame, de achterbrug en de vering resulteren in minder vibratie en een lichter rijgedrag, waardoor de nieuwe ER-6n nog toegankelijker wordt.

Compact geheel

- In het volledig vernieuwde frame zijn de belangrijkste ontwerpelementen van zijn voorganger behouden gebleven. Samen met het smalle motorblok zorgt het elegante nieuwe frameontwerp voor een slank, laag, lichtgewicht en compact geheel.
 - Door het compacte motorblok kan een slank en minimalistisch frame worden gebruikt, met als gevolg een ontwerp dat smal is bij de knieën en voeten.

- o Daarnaast maakt het compacte motorblok een uitermate korte wielbasis mogelijk, wat voor licht en nauwkeurig stuurgedrag zorgt.
- o Met de lange achterbrug worden zowel de achtervering als de wegligging verbeterd.
- o Met behulp van driedimensionale analyse is de ideale stijfheidsbalans voor het frame bereikt, wat meehelpt aan de superieure rijeigenschappen.
- o Het frame is gemaakt van hoogwaardig staal, waardoor het kan concurreren met aluminium frames.
- o Door de positie van de enkele achterschokdemper is er plek voor de accu naast de schokdemper in plaats van eronder. Deze elegante opstelling maakt een lagere zithoogte en een compact ontwerp mogelijk.
- Dezelfde eigenschappen die het een genot maken om met de ER-6n te rijden (soepele rijeigenschappen en gebruiksvriendelijke ergonomie) maken hem ook ideaal voor onervaren rijders.
- Dankzij de korte wielbasis en minimale draaicirkel is het manoeuvreren met de ER-6n zeer eenvoudig.

Minder vibratie

- Voor de bovenste motorsteunen achter zijn rubberen steunen gebruikt in plaats van harde steunen. Hierdoor wordt minder vibratie via het zadel overgebracht op de rijder.
- Het stuur heeft rubberen steunen waardoor minder vibratie wordt overgebracht via de handgrepen en naar de spiegels.
- De rijder- en passagiersvoetsteunen hebben een rubberen laag voor nog minder vibratie.

Lichter rijgedrag

- De aanpassingen aan het frame voor een verminderde torsiestijfheid en een fraaier uiterlijk dragen ook bij aan het lichtere rijgedrag van de nieuwe ER-6n.
- De nieuwe achterbrug heeft een grotere torsiestijfheid ter compensatie van de verminderde stijfheid van het frame (die voornamelijk wordt veroorzaakt door de rubberen motorsteunen). De algehele torsiestijfheid van het chassis is gelijk aan die van de vorige modellen.
- De instellingen voor voor- en achtervering zijn aangepast aan de wijzigingen in het frame en de achterbrug. Samen met het nieuwe frame zorgt dit voor lichtere, gebruiksvriendelijke rijeigenschappen.
- Bij ABS-modellen zijn de veringsinstellingen van de voorvork enigszins stugger voor optimale remprestaties.





Gebruiksvriendelijke ergonomie

- De zithouding is speciaal ontworpen om het vertrouwen van de rijder te stimuleren. De ideale verhouding tussen stuur, zadel en voetsteunen biedt een comfortabele en natuurlijke positie die geschikt is voor een brede groep rijders.
- Het slanke frame en het smalle motorblok zorgen voor een compact geheel, zodat de rijder de knieën en voeten dicht bij elkaar kan houden.
- Dankzij de lage zithoogte en het slanke ontwerp is het eenvoudig om beide voeten stevig op de grond te zetten in stilstand, wat voor veel rijders een belangrijke voorwaarde is.
- Net achter de brandstoftank wordt het frame iets smaller om plaats te maken voor het nieuwe zadelontwerp, waardoor de rijder nog makkelijker de voeten aan de grond zet.
- De aluminium (voorheen kunststof) handgrepen voor de passagier zijn lager geplaatst en hebben een nieuwe vorm, waardoor ze gemakkelijk zijn vast te grijpen. De grotere zekerheid voor passagiers, dankzij de verbeterde handgreep, maakt het ook prettiger voor rijders om iemand achterop te hebben.



Vering/Remmen

Remmen



- De dubbele 300 mm wave-type remschijven voor en de 220 mm wave-type remschijven achter zien er geweldig uit en bieden meer dan voldoende remkracht.
- In aanvulling op de zeer doeltreffende wave-type remschijven kunnen klanten met extra zekerheidseisen aan remprestaties ook modellen kiezen met ABS voor en achter (verkrijgbaar in bepaalde landen).
- De voorremhendel heeft een nieuw kogelgewricht (in plaats van één geheel) en de plaats van de as is gewijzigd waardoor de hoofdcilinderzuiger soepeler beweegt.
- Zowel de standaardmodellen als de modellen met ABS hebben nu aan de voorzijde een hoofdcilinder met een 14 mm zuiger en remklauwen met dubbele 27 mm zuigers.
- Terwijl op standaardmodellen de remprestaties en het remgevoel behouden zijn gebleven, zijn deze op ABS modellen merkbaar verbeterd door de nieuwe hoofdcilinderzuigers en grotere remklauwzuigers. Wanneer de hendel wordt bediend, is er direct stevige grip (minimale vrije slag). Daarnaast zorgt een nieuw ABS-programma met een breder spectrum voor zeer consistente remprestaties. De nieuwe instellingen dragen bij aan een uitstekende wegligging, met name op wegen die niet zo glad zijn als het circuit.

Styling

SCHERPERE, MANNELIJKE STYLING

Terwijl het kenmerkende karakter van zijn voorganger behouden is gebleven, heeft de nieuwe ER-6n een scherper en gespierder kuipwerk gekregen, waardoor hij er ‘actiever’ en agressiever uitziet. De gebogen lijnen zijn vervangen door meer hoekige contouren en alle lijnen bewegen naar voren zodat de motorfiets altijd in de starthouding staat. Het eenvoudige ontwerp van de nieuwe ER-6n vermijdt alle overbodige tierelantijntjes. De lijnen lopen zo ver mogelijk door. De nieuwe, grotere brandstoftank, de teruggetrokken kuipdelen en de strakke achterkap geven de motorfiets van voren naar achteren een compacter aanzien. De nieuwe motorfiets is fraai afgewerkt tot in de kleinste details.



Kuipwerk

- De dubbele koplamp is hoekiger – zowel het voor- als het zijaanzicht – en bevat twee boven elkaar geplaatste verstelbare lampen. De vernieuwde koplampkap draagt ook bij aan het meer mannelijke beeld van de nieuwe ER-6n.
- De brandstoftank is groter (met name vanaf de zijkant) waardoor de starthouding van de motorfiets wordt benadrukt. Het strakke lijnmotief zorgt voor een geheel andere uitstraling dan die van zijn voorganger. De gladde tankdop draagt bij aan de stroomlijn.
- Het achter- en zijaanzicht tonen duidelijk het strakkere ontwerp van de achterkap en het zadel. Het dunne nieuwe LED-achterlicht en de richtingaanwijzers achter bevestigen dit beeld.
- De nieuw ontworpen kuipdelen zijn strakker en dragen bij aan de mannelijke styling van de ER-6n en de naar voren gerichte lijnen. De kuipdelen zijn enigszins breder om plaats te bieden aan de nieuwe radiator en geven vanaf de zijkant een gespierde en atletische indruk.

- De verbeterde richtingaanwijzers vóór maken deel uit van de radiatorkappen, waarmee de geïntegreerde styling van de motorfiets wordt uitgebreid.
- Heldere richtingaanwijzerlenzen met oranje lampjes vervolmaken het hoogwaardige voorkomen van de machine.
- Het compacte uiterlijk van de nieuwe ER-6n kan worden toegeschreven aan de kortere voorkuip (dankzij het compactere koplampontwerp), de kortere achterkap (dankzij het nieuwe LED-achterlicht) en de kuipdelen, die zijn teruggetrokken achter de lijn van de voorvork.
- Langer voorspatbord voor minder modderspatten. Het tweekleurenontwerp sluit aan bij het lichte, compacte uiterlijk.
- Het toegevoegde binnenspatbord helpt de onderzijde van de achterkap schoon te houden en draagt bij aan de sportieve look van de nieuwe ER-6n.
- De nieuwe behuizing van de kentekenverlichting en de smallere spatlap aan de achterzijde zorgen voor een scherpe uitstraling.





Frame/achtervering



- Hoewel het frame volledig nieuw is, blijft het ontwerp ervan een belangrijk onderdeel uitmaken van de identiteit van de ER-6n. Net als bij zijn voorganger wordt het frame niet verborgen, maar juist geaccentueerd door het kuipwerk van de nieuwe ER-6n.
- Het ontwerp van het frame, de achtervering en de achterbrug vormen een geïntegreerde lijn die loopt van het balhoofd tot de achternaaf.

- Een buizenframe van hoogwaardig staal geeft de motorfiets een lichte uitstraling. Met behulp van een driedimensionale analyse zijn de gewenste stijfheids- en belastingswaarden bereikt.
- De enkele liggende achterschokdemper loopt vloeiend van het frame naar de achterbrug.
- De achterbrug van gehard staal volgt de lijnen van het frame en de achterschokdemper, terwijl het driehoeksontwerp aansluit bij de innovatieve styling van de machine.
- De achterbrug heeft nu een D-vormige dwarsdoorsnede (in plaats van een vierkante buis). Het pijpvormige ontwerp van de nieuwe achterbrug en de verbeterde stabilisator dragen verder bij aan het hoogwaardige uiterlijk van de ER-6n.
- De elegante voetsteunen-uit-één-stuk voor rijder/passagier completeren de nieuwe achterbrug en stabilisator.
- De afwerking bij frameverbindingen is veel beter, wat de algehele kwaliteit van de motorfiets ten goede komt.

Instrumenten



- Het instrumentenpaneel heeft een strakker ontwerp en verbeterde indeling. De analoge snelheidsmeter heeft witte LED-achtergrondverlichting zodat deze ook 's nachts perfect zichtbaar is. Het multifunctionele LCD-scherm heeft amberkleurige achtergrondverlichting. De functies omvatten onder andere een nieuwe brandstofmeter, digitale toerenteller met staafgrafiek, klok, kilometerteller en dubbele rittellers.
- In de voorkuip is een binnenkap toegevoegd voor een mooiere afwerking.

Spiegels



- Het nieuwe spiegelontwerp is gelijk aan dat van onze sportmodellen Z1000 en Z750. De spiegels staan 20 mm meer naar buiten toe en bieden zo een beter zicht naar achteren.

Motor



- De fraai gebogen uitlaatpijpen en de onder de motor geplaatste demper dragen bij aan de aantrekkelijke styling van de ER-6n.

Remmen/wielen/banden

- Drievoudige wave-type remschijven bevorderen de sportieve look van de ER-6n.
- Aantrekkelijke zesspaakwielen geven de motorfiets een licht uiterlijk en verlagen het onafgeveerde gewicht.



Kleine details



- De nieuw ontworpen stuurhouder sluit perfect aan bij het verbeterde uiterlijk.
- Het nieuw ontworpen reservoir van de hoofdremcilinder heeft nu een rondere vorm.

- De nieuwe koppelingshendel is rond gevormd en draagt bij aan de verbeterde uitvoering van het stuur.
- De onderzijde van de voorvork heeft een nieuwe vorm (rond de vooras) die volledig aansluit bij de hoogwaardige look van de motorfiets.
- Het nieuwe ontwerp van de kettingspanner draagt bij aan het verbeterde uiterlijk.

Aanvullende Kenmerken

Motor

- De koppelingshendel is gemakkelijker te bedienen door de nauwkeurige afstelling.
- Door het Auto Fast Idle System wordt het starten eenvoudiger en bereikt de katalysator snel de ideale temperatuur.
- In het vereenvoudigde koelsysteem wordt de koelvloeistof door de motorbehuizing naar de cilinder en cilinderkop geleid zodat minder leidingwerk aan de buitenkant nodig is.
- De krukas drijft onder een hoek van 180° een balansas aan waardoor de motor uitermate soepel draait. De waterpomp wordt aangedreven door de rechterzijde van de balansas.
- Oliesproeiers in de drijfstangkoppen leiden olie naar de onderzijde van de zuigers voor extra koeling.
- Lichtgewicht ontstekingsspoelen op de bougies leveren een hete vonk en besparen ruimte.
- In de brandstoftank is een nieuw ontworpen, lichtgewicht brandstofpomp gemonteerd.

Chassis



- De koplampen worden nu afgesteld achter de koplampkap. (Voorheen kon alleen de gehele koplampunit worden afgesteld.)
- Er is een sensor voor het brandstofniveau toegevoegd (om de brandstofmeterfunctie mogelijk te maken), maar de tankinhoud blijft dezelfde.
- Met de vier bindhaken kan bagage of een reservehelm aan het zadel worden bevestigd.
- In de opslagruimte onder het zadel kan bijvoorbeeld een U-slot worden opgeborgen.
- De richtingaanwijzers fungeren tevens als alarmlichten.

Specificaties

MOTOR

Type motor	Watergekoelde 4-kleps parallel-twin
Cilinderinhoud cm ³	649 cm ³
Boring x slag	83 x 60 mm
Compressieverhouding	11.3:1
Kleppensysteem	DOHC, 8 kleppen
Brandstofsysteem	Injectie: Ø 36 mm x 2 (Keihin)
Ontsteking	Digitaal
Startmotor	Elektrisch
Smering	Gedwongen smering, semi-dry sump

AANDRIJFLIJN

Versnellingen	6 versnellingen
Eindaandrijving	O-ring ketting
Primaire overbrengingsverhouding	2.095 (88/42)
Overbrengingsverhoudingen 1e	2.438 (39/16)
Overbrengingsverhoudingen 2e	1.714 (36/21)
Overbrengingsverhoudingen 3e	1.333 (32/24)
Overbrengingsverhoudingen 4e	1.111 (30/27)
Overbrengingsverhoudingen 5e	0.966 (28/29)
Overbrengingsverhoudingen 6e	0.852 (23/27)
Eindreductie	3.067 (46/15)
Koppeling	{Wet multi-disc, manual}

FRAME

Frame type	Diamant, extra gehard staal
Veeruitslag, voor	120 mm
Veeruitslag, achter	125 mm
Banden, voor	120/70ZR17M/C (58W)
Banden, achter	160/60ZR17M/C (69W)
Balhoofdhoek/Naloop	24.5° / 102 mm
Stuurhoek links / rechts	35° / 35°

VERING

Vering, voor	Voorvork van 41 mm
Vering, achter	Lateraal bevestigde monoshock met verstelbare veervoorspanning

REMMEN

Remmen, voor	Dubbele remschijven van 300 mm, semi-zwevend
	Dubbele zuiger
Remmen, achter	Enkele remschijf van 220 mm
	Eenzuiger

AFMETINGEN

Afmetingen (L x B x H)	2.100 mm x 760 mm x 1.100 mm
Wielbasis	1.405 mm
Grondspeling	140 mm
Zithoogte	785 mm
Rijklaar gewicht	200 kg / 204 kg (ABS)
Brandstofcapaciteit	15.5 litros

PRESTATIES

Maximaal vermogen	53Kw (72,1 CV) / 8.500 rpm
-------------------	----------------------------

Maximaal koppel 66 N·m (6,7 Kgf·m) / 7.000 rpm