

La nuova ER-6n: lo strumento di stile e di divertimento targato Kawasaki.

La nuova ER-6n riprende i concetti chiave del modello precedente, amato e apprezzato, migliorandoli ulteriormente. Design di prima classe unito a facilità e piacere di guida a misura di qualunque pilota.

Ai tempi del suo debutto, avvenuto tre anni fa, la ER-6n offriva al mercato una combinazione unica di prestazioni, facilità di guida ed estetica nuova e accattivante. La nuova ER-6n, è maturata, migliorando ulteriormente il mix di lancio mantenendo invariato carattere e stile.



Forme più allungate

Le modifiche più evidenti riguardano innegabilmente le forme: più allungate ed aggressive. Le curve sinuose che caratterizzavano il design unico della ER-6n originale cedono il posto a contorni più ancolati e spigolosi. Nel complesso, la nuova ER-6n – con lo spostamento in avanti delle linee che le regalano un aspetto più raccolto – dà di sé un'immagine più matura e virile.

Restano il caratteristico telaio a traliccio e l'ammortizzatore posteriore asimmetrico, ma il telaio è interamente riprogettato, con un'attenzione ancora maggiore ai dettagli volta a migliorare la qualità delle finiture.



Ancora più maneggevole

La facilità di guida della ER-6n appare evidente non appena si sale sulla moto. La sella ristudiata facilita l'appoggio dei piedi a terra, a tutto vantaggio dell'ergonomia e di una posizione di guida naturale. Le messe a punto del motore consentono una risposta più lineare, in particolare ai regimi medio-bassi, da cui deriva una fluidità più rassicurante per ogni pilota.

Inoltre, le revisioni apportate all'equilibrio della rigidità e alle regolazioni delle sospensioni, oltre all'aggiunta di attacchi elastici, riducono le vibrazioni e migliorano la maneggevolezza, consentendo alla ER-6n di migliorare le qualità di comfort e manovrabilità rispetto al modello



precedente.

Divertimento garantito

La migliorata maneggevolezza e l'ergonomia realmente a misura di pilota rendono la nuova ER-6n divertente da guidare senza paura di smentita. Le migliorate caratteristiche di coppia del motore bicilindrico parallelo da 649 cc, raffreddato a liquido, sono perfette per la guida in città o per le gite fuori porta. L'indole scattante e veloce della ER-6n rende la guida sempre eccitante, mentre la maggiore linearità del motore offre un livello di controllo sfruttabile anche nella guida sportiva.

Con la nuova ER-6n, Kawasaki porta un modello di successo ad un livello ancora più alto: stile italiano con un cuore tutto giapponese per un pubblico sempre più vasto e soddisfatto.

MOTORE

MOTORE COMPATTO E REATTIVO

La chiave del successo del modello ER-6n originario stava nell'equilibrio tra dimensione compatta e potenza elevata. Considerato il pacchetto delle finiture, un 4 cilindri in linea sarebbe stato troppo largo e un V-Twin troppo lungo. L'unica soluzione in grado di garantire una buona potenza e la compattezza necessaria era un bicilindrico parallelo. Mantenendo l'equilibrio originario, il nuovo motore si caratterizza per una serie di messe a punto che offrono una risposta più fluida a regimi medio-bassi nonché ottime prestazioni a regimi elevati.





Prestazioni del motore

- Il motore bicilindrico parallelo da 649 cm³, DOHC, 8 valvole, raffreddato a liquido a iniezione di carburante garantisce una performance fluida e agile, in particolare a regimi medio-bassi. Progettato per offrire il massimo a qualsiasi tipo di pilota, , trasmette una sensazione di sicurezza anche a quelli meno esperti.
- Le regolazioni riviste dell'iniezione di carburante consentono una risposta più fluida (specialmente al di sotto di 4.000 g/min) e contribuiscono al carattere veloce della nuova ER-6n.
- Le eccellenti performance del motore ai medi regimi consentono di divertirsi sulla moto alle velocità medie tipiche dei percorsi urbani. L'eccezionale risposta di apertura garantisce ottime prestazioni anche in fase di sorpasso.
- I corpi farfallati con ampi diffusori da 38 mm sono dotati di farfalle secondarie per un'elevata erogazione di potenza uniti a un'ottima fluidità e sensibilità all'apertura del gas.
- Il radiatore più largo (di 40 mm) garantisce un'efficienza di raffreddamento migliorata (17,4 kW >> 19,4 kW).

Design compatto del motore

- Il motore da 649 cm³ raffreddato a liquido della ER-6n è in assoluto il più compatto della sua categoria. Non lasciatevi ingannare dai termini "bicilindrico parallelo": questo è un motore altamente tecnologico dal design compatto.
 - o La disposizione triangolare dell'albero motore e degli alberi della trasmissione rende il motore longitudinalmente compatto.
 - o L'albero primario e secondario della trasmissione e il tamburo del cambio si trovano in un assemblaggio a "cassetta" che consente una disposizione compatta e operazioni di manutenzione della trasmissione più semplici.
 - o La lubrificazione a coppa semi-secca riduce l'altezza del motore.
 - o Il cilindro placcato e privo di canne riportate è leggero e il ridotto interasse dei cilindri riduce la larghezza complessiva del motore.
 - o La marmitta di scarico sotto al motore migliora la centralizzazione delle masse e abbassa il baricentro della moto.

A norma Euro 3



- La sinergia tra iniezione efficace e catalizzatore a 3 vie nell'impianto di scarico garantisce emissioni inquinanti bassissime, conformi alle severe normative Euro 3.
- Il catalizzatore a 300 celle offre dimensioni più compatte e maggiore leggerezza rispetto alla precedente unità a 200 celle. Gli interni dell'impianto di scarico sono stati rivisti e adattati al nuovo catalizzatore.

TELAIO

TELAIO MANEGGEVOLE



La chiave della compattezza della ER-6n è il motore bicilindrico parallelo, tanto compatto da permettere l'utilizzo di un telaio leggero e dalle dimensioni ridotte. Il risultato è una moto dalle dimensioni di una 400 e la potenza di una 650, che incoraggia i neofiti e garantisce ottime performance anche ai piloti più esperti. Le modifiche apportate a telaio, forcellone e sospensioni riducono le vibrazioni e migliorano la maneggevolezza, rendendo la nuova ER-6n più che mai alla portata di tutti.

Pacchetto compatto

- Il nuovissimo telaio conserva gli elementi di design principali del suo predecessore. Unità alla compattezza del motore, l'eleganza del nuovo telaio realizza un pacchetto slanciato, basso, leggero e altrettanto compatto.
 - Il motore compatto consente l'utilizzo di un telaio snello e minimalista da cui deriva la compattezza della moto in corrispondenza delle ginocchia e dei piedi.
 - Il motore compatto consente inoltre la realizzazione di un interasse molto corto, a tutto vantaggio della maneggevolezza.

- o L'utilizzo di un forcellone lungo migliora la maneggevolezza e l'azione della sospensione posteriore.
- o Per ottenere la migliore rigidità del telaio e garantire un'ottima maneggevolezza, è stata impiegata l'analisi tridimensionale.
- o Il telaio è realizzato in acciaio ad alta resistenza, talmente leggero da competere con quelli in alluminio.
- o La posizione del monoammortizzatore posteriore asimmetrico consente di posizionare la batteria accanto all'ammortizzatore anziché sotto. Questa elegante disposizione permette non solo di abbassare la sella ma anche di conferire alla moto un design snello.
- Le caratteristiche che rendono la ER-6n così divertente da guidare (un mix perfetto di ottima maneggevolezza ed ergonomia) sono le stesse che ne fanno la scelta ideale per i piloti meno esperti.
- L'interasse corto e lo stretto raggio di sterzata rendono la ER-6n una moto facilmente manovrabile.

Vibrazioni ridotte

- L'utilizzo di attacchi elastici anziché rigidi nella parte posteriore alta del motore riduce le vibrazioni trasmesse al pilota attraverso la sella.
- Il manubrio è montato su supporti elastici che riducono le vibrazioni trasmesse attraverso le manopole e gli specchietti.
- Le pedane per pilota e passeggero sono rivestite in gomma, per ridurre ulteriormente le vibrazioni.

Maneggevolezza migliorata

- Le modifiche apportate al telaio per ridurre la rigidità e migliorarne l'aspetto contribuiscono anche a migliorare la maneggevolezza della nuova ER-6n.
- Una maggiore rigidità del forcellone va a bilanciare la rigidità ridotta del telaio (dovuta principalmente agli attacchi elastici del motore). La rigidità complessiva resta, quindi, la stessa dei modelli precedenti.
- Le regolazioni delle sospensioni anteriori e posteriori sono state riviste e adattate alle modifiche del telaio e del forcellone. Combinate con il nuovo telaio, offrono una maggiore maneggevolezza a misura di pilota.
- Sui modelli ABS, un leggero aumento della rigidità della forcella anteriore consente di ottimizzare le prestazioni di frenata.





Ergonomia a misura di pilota

- La posizione di guida è stata ideata per infondere sicurezza al pilota. Il rapporto ideale tra manubrio, sella e pedane garantisce una posizione comoda e naturale, adatta a diversi tipi di pilota.
- Il telaio e il motore compatto rendono tutta la struttura della moto molto raccolta, consentendo al pilota di tenere vicini piedi e ginocchia.
- Grazie alla sella abbassata e alla linea snella della moto, è facile poggiare saldamente i piedi a terra a moto ferma, caratteristica di grande importanza per molti piloti.
- Il restringersi del telaio proprio dietro al serbatoio del carburante ha permesso di rivedere la progettazione della sella, facilitando ulteriormente l'appoggio dei piedi per terra.
- Le maniglie passeggero in alluminio, non più in plastica, sono posizionate più in basso con una forma completamente nuova per garantire una migliore presa. Se ne ottiene una maggiore sicurezza del passeggero ottenuta che in questo modo ne facilita il trasporto.



SOSPENSIONI / FRENI

Freni



- I freni a doppio disco a margherita 300 mm anteriori e 220 mm posteriore hanno un design che si fa notare e assicurano un'elevata forza frenante.
- I freni a disco a margherita sono molto efficaci ma chi cerca una sicurezza ancora maggiore in frenata può scegliere anche il modello con ABS anteriore e posteriore (disponibile solo in alcuni mercati).
- La leva del freno anteriore utilizza un nuovo giunto sferico (anziché un pezzo unico) con ubicazione del perno rivista, per assicurare un azionamento più fluido del pistone della pompa.
- I modelli standard e ABS utilizzano entrambi un freno anteriore dotato di pompa con pistone da 14 mm e pinze a doppio pistoncino (due da 27 mm).
- Prestazioni di frenata e tocco della leva restano invariati sui modelli standard, ma migliorano notevolmente sui modelli ABS, grazie ai nuovi pistoni della pompa e ai pistoncini più larghi delle pinze. Azionando la leva si ottiene una presa stabile e immediata, con un gioco davvero minimo, mentre il nuovo ABS con una gamma di condizioni ampliata assicura prestazioni di frenata estremamente costanti. Le nuove regolazioni contribuiscono ad un'eccellente tenuta di strada, in particolare sulle strade non perfettamente levigate.

Styling

FORME VIRILI E ALLUNGATE

Pur mantenendo il carattere distintivo e di successo del modello precedente, la nuova ER-6n si distingue per la ricchezza dei particolari e la nuova scocca più allungata e vigorosa, che le dona un'immagine più virile e aggressiva. Le linee sinuose della versione '06 cedono, quindi, il passo a tratti più spigolosi, le linee si spostano in avanti, e donano alla moto un aspetto nel complesso più raccolto.

Semplice nel design, la nuova ER-6n rinuncia agli elementi superflui, con linee che sembrano scorrere verso l'infinito. Il serbatoio più alto, le coperture arretrate e il codino slanciato rendono la moto più compatta e l'attenzione riposta fin nei minimi dettagli regala alla ER-6n '09 finiture di alta qualità.



Scocca

- Il doppio faro sovrapposto dalla forma più angolata – sia frontalmente che lateralmente – ha due indicatori di posizione. il rinnovato proiettore contribuisce a regalare alla ER-6n una immagine senza ombra di dubbio più maschia.
- Il serbatoio più alto – lo si nota facilmente in una visione laterale– contribuisce ad aumentare l'aspetto raccolto della moto. Il design dalle linee taglienti lo distingue nettamente da quello del modello precedente e il tappo del carburante a filo rafforza ulteriormente la nuova immagine.
- Da una visione posteriore o laterale, il design più allungato del codino e della sella risulta estremamente evidente. Il nuovo fanale posteriore a LED più stretto e gli indicatori di direzione vanno ulteriormente verso questa direzione.
- Le fiancatine ridisegnate con uno stile più allungato e audace, partecipano al nuovo stile – soprattutto anteriore - più vigoroso e atletico della ER-6n.
- I nuovi indicatori di direzione anteriori sono integrati nelle coperture del radiatore, accentuando lo stile compatto della moto.
- I vetri bianchi e le lampade arancioni sottolineano l'alta qualità della moto.

- La compattezza della nuova ER-6n si evidenzia ulteriormente nelle dimensioni ridotte della carena anteriore (grazie a un design più compatto del faro) e della carena posteriore (grazie al nuovo fanale a LED), nonché nei fianchetti arretrati rispetto alla linea della forcella anteriore.
- Il parafango anteriore più lungo riduce gli schizzi di fango. Il design a due toni contribuisce, invece, ad ottenere un aspetto più leggero e al contempo unito.
- L'aggiunta di un parafango interno aiuta a mantenere pulita la parte inferiore del codino e rende il look della nuova ER-6n più sportivo.
- Il nuovo alloggiamento della luce della targa e il parafango posteriore più sottile regalano alla coda un'immagine più allungata e attraente.





Telaio/Sospensione posteriore



- Il design del telaio, completamente rinnovato, continua ad essere una componente chiave dell'identità della ER-6n. Come accadeva sul modello precedente, la scocca della nuova ER-6n evidenzia il telaio, anziché nascondere.
- Il design del telaio, della sospensione posteriore e del forcellone crea una linea unica che va dal canotto dello sterzo fino al mozzo posteriore.

- Il telaio a traliccio in acciaio ad alta resistenza conferisce alla moto un aspetto molto leggero. Inoltre, per ottenere i valori di rigidità e tensione desiderati, è stata impiegata l'analisi 3D.
- La sospensione con il monoammortizzatore posteriore asimmetrico scorre fluidamente dal telaio al forcellone.
- Il forcellone in acciaio rinforzato segue le linee del telaio e dell'ammortizzatore posteriore, mentre il design triangolato punta ad uno stile innovativo e inedito.
- Il forcellone possiede ora una sezione trasversale a D (anziché a tubo quadrato). La forma del nuovo forcellone e del rivisto stabilizzatore, contribuisce all'immagine di alta qualità della ER-6n.
- Il design elegante delle staffe per passeggero e pilota, va a completare il design rinnovato di forcellone e stabilizzatore.
- La finitura più pulita dei giunti del telaio migliora la qualità complessiva della moto.

Strumentazione



- Design più allungato e disposizione rivista per la nuova strumentazione. Il tachimetro analogico è dotato di retroilluminazione a LED bianca, per permettere un'eccellente visibilità notturna. Il display LCD multifunzione è, invece, retroilluminato con una tonalità ambrata. La dotazione include: indicatore del carburante, contagiri digitale a barra, orologio, contachilometri totalizzatore e doppio contachilometri parziale.
- La copertura aggiunta all'interno della carena anteriore rende l'aspetto molto pulito e lineare.

Specchietti



- Il nuovo design degli specchietti si ispira ai modelli sportivi Z1000 e Z750. Posizionati più esternamente di 20 mm dall'asse della moto, offrono una migliore visuale posteriore.

Motore



- Gli accattivanti tubi di scarico curvati e la disposizione della marmitta sotto al motore contribuiscono a rendere ancora più attraente la nuova ER-6n.

Freni/Ruote/Pneumatici

- I freni a triplo disco a margherita rendono lo stile della ER-6n molto sportivo.
- I bei cerchi a 6 razze conferiscono alla moto un look leggero, riducendo al contempo il peso delle masse non sospese.



Piccoli dettagli



- Il supporto del manubrio completamente ridisegnato contribuisce a migliorare l'aspetto della moto.
- Il serbatoio della pompa del freno anteriore riprogettato ha una nuova forma curvata.

- La nuova leva della frizione, dalla forma arrotondata, migliora l'aspetto nell'area della manopola.
- La forma rinnovata delle estremità inferiori della forcella (attorno al perno ruota) dona alla moto un look curato nei minimi dettagli.
- Il design rivisto del registro della catena contribuisce a migliorare l'aspetto in quest'area.

ULTERIORI CARATTERISTICHE

Motore

- La leva del cambio, regolata alla perfezione, è più facile da azionare.
- Il sistema del minimo automatico semplifica l'avviamento e assicura che il catalizzatore raggiunga rapidamente la temperatura ottimale.
- Il sistema di raffreddamento semplificato convoglia il refrigerante attraverso i carter motore verso il cilindro e la testata, riducendo la tubazione esterna.
- L'albero motore a 180° è dotato di un contralbero di equilibratura, per un funzionamento fluido e uniforme del motore. La pompa dell'acqua fuoriesce dal lato destro del contralbero.
- Gli ugelli dell'olio ubicati nelle teste di biella dirigono l'olio verso il lato inferiore dei pistoni, per un maggiore raffreddamento.
- Le bobine d'accensione della candela, leggere, consentono un'accensione a scintilla calda con una notevole riduzione dell'ingombro.
- La pompa del carburante, leggera e ridisegnata, è montata all'interno del serbatoio.

Telaio



- I fari vengono ora regolati dietro la rispettiva copertura, mentre in precedenza occorreva regolare l'intero gruppo del faro.
- Mentre la capacità del serbatoio resta invariata, viene aggiunto un sensore di livello del carburante in grado di attivare l'indicatore carburante.
- Quattro ganci consentono di assicurare alla sella un bagaglio o un casco di riserva.
- Il vano sotto la sella può contenere un antifurto a U o un dispositivo simile.
- Gli indicatori di direzione fungono anche da luci di emergenza.

SPECIFICHE

MOTORE

Tipologia motore	Bicilindrico in linea a 4 tempi, raffreddato a liquido
Cilindrata	649 cm ³
Alesaggio e corsa	83 x 60 mm
Rapporto di compressione	11.3:1
Distribuzione/aspirazione	DOHC, 8 valvole
Sistema di iniezione	Iniezione elettronica: Ø38 mm x 2 (Keihin)
Iniezione	Digitale
Avviamento	Elettrico
Lubrificazione	Lubrificazione forzata a carter semi-umido

TRASMISSIONE

Trasmissione	6 rapporti
Trasmissione finale	Catena sigillata
Rapporto di trasmissione	2.095 (88/42)
Rapporti: 1a	2.438 (39/16)
Rapporti: 2a	1.714 (36/21)
Rapporti: 3a	1.333 (32/24)
Rapporti: 4a	1.111 (30/27)
Rapporti: 5a	0.966 (28/29)
Rapporti: 6a	0.852 (23/27)
Rapporto di trasmissione finale	3.067 (46/15)
Frizione	Dischi multipli in bagno d'olio, manuale

TELAIO

Tipo di telaio	A diamante in alta resistenza
Corsa ruota anteriore	120 mm
Corsa ruota posteriore	125 mm
Pneumatico anteriore	120/70ZR17M/C (58W)
Pneumatico posteriore	160/60ZR17M/C (69W)
Angolo di inclinazione del canotto di sterzo/avancorsa	24.5° / 102 mm
Angolazione dello sterzo sinistra/destra	35° / 35°

SOSPENSIONI

Sospensione anteriore	Forcella telescopica da 41 mm
Sospensione posteriore	Ammortizzatore singolo regolabile in pre carico

FRENI

Freno anteriore	Doppio disco a margherita semiflottante da 300 mm A doppio pistoncino
Freno posteriore	Singolo disco a margherita da 220 mm A doppio pistoncino

DIMENSIONI

Dimensioni (L x L x A)	2.100 mm x 760 mm x 1.100 mm
Interasse	1.405 mm
Altezza da terra	140 mm
Altezza della sella	785 mm
Peso	200 kg / 204 kg (ABS)

Capacità serbatoio 15.5 litri

PRESTAZIONI

Massima potenza 53kW {72.1 PS} /8.500 g/min.

Coppia massima 66 N•m {6.7 kgf•m} / 7.000 g/min.