

SVERIGES MEST KÖPTA MC HAR FÅTT NY DESIGN OCH BLIVIT ÄNNU ROLIGARE ATT KÖRA.

2009 års Kawasaki ER-6n är en vidareutveckling av sin hyllade föregångare med samma namn. ER-6 är en härlig allroundhoj. En inspirerande och körglad maskin som passar många olika typer av mc-åkare. Inte konstigt att ER6 blev Sveriges mest köpta mc både 2006 och 2007!

När ER-6n lanserades för tre år sedan, erbjöds marknaden en unik kombination av prestanda, enkelhet och snygg design. 2009 års lite mognare ER-6n har förstärkt denna kombination, samtidigt som de ursprungliga egenskaperna från föregångaren finns kvar.



Vassare design

Den mest uppenbara förändringen är den vassare och aggressivare nya designen. De mjuka linjerna hos den ursprungliga ER-6n är ersatta av lite mer vinklade och kantiga former. Helhetsintrycket av nya ER-6n är aggressivare än förut - alla linjer pekar framåt, vilket ger cykeln en mer sportig karaktär. Den karakteristiska fackverksramen och den förskjutna lutande bakre stötdämparen finns kvar, men ramen är helt nykonstruerad med mer fokus på detaljer som ger cykeln högre kvalitetsfinish.



Ännu enklare att köra

Den inbjudande känslan som ER-6n utstrålar blir uppenbar så fort man sätter sig på motorcykeln. Den nydesignade sadeln bidrar till att göra körställningen mer bekväm och ergonomisk, samtidigt som den gör att det blir lättare att sätta ner fötterna. Motorn är

finjusterad för att ge ännu mer respons, speciellt vid låga och medelhöga varv. Det ger föraren en sportigare känsla, utan att det känns avskräckande. Förbättringar när det gäller styvhetsbalans och fjädringsinställningar i kombination med de extra gummifästena har resulterat i minskade vibrationer och enklare hantering. Nya ER-6n är både bekvämare och ännu smidigare att köra än sin föregångare.



Roligare än någonsin

De fina köregenskaperna och den förarvänliga ergonomin gör det till ett rent nöje att köra ER-6n. Den vätskekylda parallelltwinmotorn på 649 kubik har en vridmomentkurva som passar utmärkt både på stadens gator och på slingrande landsvägar. Kvickare respons från motorn förstärker körupplevelsen och den förbättrade effektkurvan inspirerar till sportig körning. Med nya ER-6n lever Kawasaki upp till sin ambition att erbjuda alla sorters mc-åkare maximal körglädje.

MOTOR

KOMPAKT, VARVVILLIG MOTOR

En av framgångsfaktorerna bakom den ursprungliga ER-6n var den perfekta balansen mellan kompakt storlek och bra effekt hos motorn. En 4-cylindrig radmotor skulle ha varit för bred och en v-twin för lång för att passa in på ett bra sätt. Den enda motorkonstruktion som erbjöd både bra effekt och kompakta ytermått var en parallelltwin. Samtidigt som den rätta balansen bevarats, har den nya motorn genomgått ett antal förbättringar, som resulterat i ökad varvvillighet och smidigare respons vid låga och medelhöga varv.





Motorprestanda

- Vätskekyld, 8-ventilers 649 kubiks parallelltwinmotor med dubbla överliggande kamaxlar och bränsleinsprutning ger smidighet och respons, särskilt vid låga och medelhöga varv. Motorn har trimmats in för att få körvänliga egenskaper som även får nya mc-förare att känna sig trygga.
- Uppdaterad bränsleinsprutning ger jämnare respons (särskilt under 4 000 rpm) och bidrar till att göra ER-6n mer varvvillig.
- Motors utmärkta effektegenskaper vid medelhöga varv gör ER-6n särskilt rolig att köra i stan. Responsen vid omkörningsfarter är utomordentlig och ger imponerande omkörningsprestanda.
- Stora 38 mm trottellhus med sekundärspjäll betyder hög effekt med jämnt, mjukt svar vid gaspådrag.
- Bredare kylare (40 mm ökning) ger bättre kylning (17,4 kW >> 19,4 kW).

Kompakt motordesign

- ER-6n:s 649 kubiks vätskekylda motor är den mest kompakta motorn i sin klass, så låt dig inte luras av ordet "parallelltwin". Den här motorn är full av innovativ teknik som har möjliggjort den kompakta designen:
 - o Triangelformad layout på vevaxel och växellådsaxlar gör motorn mycket kort.
 - o Växellådens in- och utgående axel samt växeltrumman är placerade i en "kassett", som både ger ett kompakt utförande och underlättar underhållsarbete.
 - o En halvtorr oljesump minskar motorns höjd.
 - o Pläterade foderlösa cylindrar ger låg vikt och smala cylinderlopp minskar motorns bredd.
 - o Ljuddämparens placering under motorn ger jämn viktfördelning och låg tyngdpunkt.

Uppfyller Euro III:s tuffa avgaskrav



- Kombinationen effektiv bränsleinsprutning och trevägskatalysator i ljuddämparen betyder mycket låga utsläpp som klarar de stränga Euro-III-bestämmelserna.
- 300-cellskatalysator ger en kompaktare storlek och lägre vikt jämfört med den tidigare 200-cellsenheten. Ljuddämparinsatserna är anpassade för den nya katalysatorn.

CHASSI

LÄTTMANÖVRERAT CHASSI



Nyckeln till ER-6n:s smidiga format är den otroligt kompakta parallelltwinmotorn, som gör det möjligt att använda en smal och lätt ram. Resultatet är en hoj med dimensioner som en 400-kubikare och effekt som en 650-kubikare. ER-6n är snäll och lättkörd för nybörjaren, samtidigt som den erbjuder massor av prestanda åt den mer erfarna mc-åkaren. Förbättringar i ramen, svingarmen och fjädringen har lett till minskade vibrationer och lättare manövrering. Det betyder att nya ER-6n blivit mer inbjudande än någonsin.

Ett kompakt mc-ekipage

- Den helt nya ramen har kvar de viktigaste konstruktions-detaljerna från sin föregångare. Tillsammans med den kompakta motorn gör den nya ramens eleganta utformning att motorcykeln blir slank, låg, lätt och kompakt.
 - o Tack vare den kompakta motorn kan en slank, nedbantad ram användas, vilket gör att knän och fötter kan hållas ihop bättre.
 - o Den kompakta motorn möjliggör också en extremt kort hjulbas, vilket ger lätt och rapp manövrering.
 - o Eftersom en lång svingarm kan användas förbättras både bakfjädringens funktion och köregenskaperna.
 - o 3D-analys har använts för att hitta ramens optimala styvhetsbalans, vilket i sin tur bidrar till de suveräna köregenskaperna.
 - o Ramen är tillverkad av höghållfast stål, vilket gör att den viktmässigt kan konkurrera med en aluminiumram.
 - o Tack vare den enkla bakre stötdämparens placering och upphängning kan batteriet placeras bredvid stötdämparen i stället för under den. Denna eleganta lösning ger både lägre sadelhöjd och slankare design.
- Samma förarvänliga egenskaper och genomtänkta ergonomi som gör ER-6n så kul att köra, gör den också idealisk som nybörjarhoj.
- Kort hjulbas och snäv svängradie bidrar till ER-6n:s smidiga manövrerbarhet.

Minskade vibrationer

- Gummifästen i stället för styva fästen som övre/bakre motorfästen minskar de vibrationer som överförs till föraren via sadeln.
- Styret är gummiupphängt för att minska de vibrationer som överförs till styrhandtagen och speglarna.
- Både förarens och passagerarens fotpinnar är gummiöverdragna för att minska vibrationerna ytterligare.

Lättare manövrering

- Justeringar på ramen minskar styvheten och förbättrar körkänslan, vilket bidrar till att nya ER-6n är så lätt att hantera.
- En ny uppstyvad svingarm kompenserar för ramens minskade styvhet (som framför allt beror på motorfästena i gummi). Totalt sett är chassits styvhet samma som på tidigare modeller.
- Inställningarna för fram- och bakfjädring har setts över, för att de skulle svara mot ändringarna i ramen och svingarmen. Tillsammans med den nya ramen resulterar allt i enklare, förarvänligare manövrering.
- På ABS-modellerna är fjädringen i framgaffeln något styvare för att optimera bromsarnas prestanda.



Förarvänlig ergonomi

- Körställningen har designats med fokus på att föraren ska känna sig trygg. Ett idealiskt förhållande mellan styrhandtagen, sadeln och fotpinnarna gör att körställningen blir bekväm och naturlig och passar de flesta förare.
- Den smala ramen och kompakta motorn gör ER-6n till ett mycket smidigt mc-ekipage, vilket gör att föraren kan hålla ihop knäna och fötterna ordentligt.
- Tack vare den låga sitthöjden och slanka övergripande designen är det lätt att hålla båda fötterna stadigt på vägen när man stannat - något som är viktigt för många förare.

- Tack vare att ramen smalnar av precis bakom tanken har sadelns utformning kunnat förfinas, så att det blir ännu lättare att nå ner med fötterna till vägen.
- Passagerarhandtagen i aluminium (tidigare plast) är placerade lägre ner och har en ny form, så att de är lättare att ta tag i när ni är två på motorcykeln. Den förbättrade sittkomforten för passageraren (tack vare det nya handtaget) gör det också lättare för föraren att köra med passagerare.



FJÄDRING / BROMSAR

Bromsar



- Dubbla 300 mm vågformade bromsskivor fram och 220 mm bladformade bromsskivor bak ger massor med bromskraft – och ser dessutom snyggt ut.
- Utöver de högeffektiva bromsarna kan kunder som vill ha ännu tryggare bromsegenskaper välja modeller med ABS fram och bak.
- Frambromshandtaget är ledat (i stället för ett utförande i ett stycke) och har ändrad placering för att huvudbromscylinderns kolv ska fungera jämnare.
- Både standard- och ABS-modellerna använder en främre huvudbromscylinder med 14 mm kolv, och dubbelkolvsok med 27 mm kolvar fram.
- Bromsprestanda och känsla hos standardmodellerna är samma som tidigare. Men hos ABS-modellerna ger de nya huvudbromscylinder-kolvorna och de större

bromsokskolvorna märkbart bättre prestanda och känsla i reglaget. Vid inbromsning kommer responsen snabbt (minimalt spel i spaken) och säkert, och ett nytt, uppgraderat ABS-program garanterar mycket konsekventa bromsprestanda. Allt resulterar i en fantastisk väghållning, speciellt på vägar som inte håller samma klass som tävlingsbanan.

DESIGN

[skriva](#)

VASSARE, AGGRESSIVARE LINJER

Samtidigt som ER-6n har kvar sin ursprungliga personlighet, har 2009 års modell fått tuffare, mer "muskulösa" kåpor, som ger hojen en sportigare framtoning. Den tidigare mjuka designen har blivit vassare och alla linjer pekar nu i färdriktningen, så att cykeln får en framåtlutande look. Nya ER-6n har, precis som föregångaren, en enkel design utan överflödiga utsmyckningar. Den nya, större bränsletanken, de bakåtdragna kåporna och den nya bakkåpan gör att hojen ser ut att vara mer kompakt i längdled. Inget har lämnats åt slumpen på nya ER-6n, vilket tydligt märks på alla nya fina detaljer och den perfekta finishen.





Kaross

- De två strålkastarna är placerade ovanför varandra och har fått en mer vinklad utformning med dubbla positionsljus. En ny strålkastar-kåpa bidrar till det nya, fräcka utseendet.
- Bränsletanken är lite högre vilket understryker det kompakta utseendet. Att tanklocket nu ligger i nivå med tanken bidrar till de nya linjerna.
- Bakifrån och från sidan syns det tydligt att bakkåpan och sadeln har ny design. Bakljuset med lysdioder och bakre blinkers har fått en ny, mer slimmad utformning.
- Kåporna har ny form och är kantigare, vilket bidrar till ett modernare utseende med framåtlutande linjer. Kåporna har blivit något bredare för att kunna rymma den nya kylaren.
- De främre körriktningsvisarna har fått ny design och är integrerade med kylarkåporna
- Blinkers med vitt glas och orangefärgade lampor bidrar ytterligare till kvalitetsintrycket.
- Att nya ER-6n ser så kompakt ut i längdled beror på de kortare front- och bakkåporna och de kåpor som är dragna bakom framgaffellinjen.
- Längre framskärm ger mindre smutssprut. Tvåfärgad design bidrar till att mc:n ser lätt och kompakt ut.
- En ny innerskärm har tillkommit, vilket bidrar både till att hålla undersidan av bakkåpan ren och till det sportiga utseendet.
- Bakpartiets tuffa look förstärks av en ny kåpa för nummerplåtsbelysningen och en smalare bakre stänkskärm.





Ram och bakre fjädring



- Även om ramen är helt nydesignad, känner man igen den från föregångaren. Och precis som tidigare framhäver kåporna ramen, i stället för att dölja den.
- Utformningen av ram, bakre fjädring och svingarm skapar en enhetlig linje som löper från styret till det bakre navet.
- En fackverksram av höghållfast stål gör att hojen ser lätt ut. 3D-analys har använts för att de vi skulle kunna uppnå optimala styvhets- och belastningsvärden.
- Den förskjutna, enkla bakre stötdämparupphängningen rör sig mjukt från ramen till svingarmen.
- Den förstärkta svingarmen av stål följer ramens och den bakre stötdämparens linjer, triangelformen som bildas bidrar till maskinens innovativa styling.
- Svingarmen har nu D-form (i stället för fyrkantströr). Den rörliknande utformningen av den nya svingarmen och den omarbetade krängningshämmaren bidrar ytterligare till kvalitetsintrycket.
- Den eleganta designen av förarens och passagerarens fotpinne (utformad i ett stycke) harmonierar med den nya svingarmen och krängningshämmaren.
- Finishen vid ramskarvarna är mycket hög, vilket ökar cykelns detaljkvalitet ytterligare.

Instrument



- Instrumentpanelen har modernare design och instrumenten är placerade på ett nytt sätt. Hastighetsmätaren har analog visning och vita lysdioder som bakgrundsbelysning - så att den blir lättavläst även i mörker. Multifunktionsskärmen har bärnstensfärgad bakgrundsbelysning med bl a ny bränslemätare, digital varvräknare, klocka, vägmätare och dubbla trippmätare.
- En inre avskärmning i panelen ger ett stilrenare intryck.

Speglar



- Backspeglarnas nya design liknar den på våra sportmodeller Z1000 och Z750. Spegelarna sitter nu 20 mm längre ut från centrumlinjen och ger därför bättre sikt bakåt.

Motor



- De snyggt böjda avgasrören och ljuddämpararrangemanget under motorn bidrar till ER-6n:s moderna styling.

Bromsar, hjul och däck

- Tre vågformade skivbromsar bidrar till hojens sportiga utseende.

Snygga 6-ekrade fälgar gör att nya ER-6n ser lätt ut, samtidigt som den ofjädrade vikten hålls nere.



Detaljer som bidrar till ER-6n:s snygga utseende



- Den nya utformningen av styrfästet.
- Huvudbromscylinderns behållare har fått en ny, kurvig form.
- Kopplingsreglaget är nytt och har en mjukare design.
- Gaffelns nedre ändar har ny form (kring axeln).
- Ny utformning av kedjusteringen.

YTTERLIGARE FUNKTIONER

Motor

- Finavstämt växelspaksläge ger smidigare växlingar.
- Automatisk tomgångsförhöjning gör det lättare att starta och säkerställer att katalysatorn snabbt når optimal temperatur.
- Förenklat kylsystem leder kylvätskan genom vevhuset till cylindrar och topplock, utan att yttre ledningar behöver användas.
- En 180° vevaxel driver en balansaxel som ger motorn mjuk gång. Vattenpumpen drivs från höger sida av balansaxeln.
- Oljemunstycken i vevstakens ändar riktar olja mot kolvarnas undersida, vilket gör kylningen effektivare.
- Lätta tändstiftsmonterade tändspolar ger intensiva gnistor och tar mindre plats.
- Nykonstruerad lättvikts bränslepump är monterad i bränsletanken.

Ram



- Strålkastarna justeras nu bakom strålkastarkåpan. (Tidigare justerades hela strålkastarenheten.)
- Trots att en bränslenivåsensor tillkommit är tankvolymen fortfarande densamma.
- Tack vare fyra fästkrokar kan bagage eller en extra hjälm fästas på sadeln.

- I förvaringsutrymmet under sadeln får ett U-lås eller liknande plats.
- Körriktningsvisarna fungerar också som varningsblinkers.

SPECIFIKATIONER

MOTOR

Motor, typ / antal cylindrar	Vätskekyld, 4-takts parallelltwin
Cylindervolym cm ³	649 cm ³
Borrning x slag	83 x 60 mm
Kompressionsförhållande	11.3:1
Ventilsystem	DOHC, 8 ventiler
Bränslesystem	Bränsleinsprutning: ø38 mm x 2 (Keihin)
Tändsystem	Digitalt
Startsystem	Elektrisk
Smörjning	Tvångsmord, semi-våt sump

KRAFTÖVERFÖRING

Kraftöverföring	6-växlad, retur
Slutväxel	Sluten kedja
Primärväxel	2.095 (88/42)
Växlar: 1:an	2.438 (39/16)
Växlar: 2:an	1.714 (36/21)
Växlar: 3:an	1.333 (32/24)
Växlar: 4:an	1.111 (30/27)
Växlar: 5:an	0.966 (28/29)
Växlar: 6:an	0.852 (23/27)
Slutväxel	3.067 (46/15)
Koppling	Våt flerskivig, manuell

RAM

Ram	Rörram i höghållfast stål
Fjädringsväg fram	120 mm
Fjädringsväg bak	125 mm
Däck fram	120/70ZR17M/C (58W)
Däck bak	160/60ZR17M/C (69W)
Gaffellutning/försprång	24.5° / 102 mm
Styrutslag, vänster/höger	35° / 35°

FJÄDRING

Fjädring fram	41 mm teleskopgaffel
Fjädring bak	Liggande enkelstötdämpare med justerbar returdämpning

BROMSAR

Bromsar, fram	Dubbla halvflytande 300 mm vågformade bromsskivor
	Tvåkolvsok
Bromsar, bak	220 mm vågformad bromsskiva
	Enklovsok

MÅTT

Emballagestorlek (L x B x H)	2 100 mm x 760 mm x 1 100 mm
Axelavstånd	1 405 mm
Markfrigång	140 mm

Sitthöjd	785 mm
Tjänstevikt	200 kg / 204 kg (ABS)
Bränsletank	15.5 litres
PRESTANDA	
Effekt kW	53 kW {72.1 PS} / 8,500 rpm
Vridmoment Nm	66 N·m {6.7 kgf·m} / 7,000 rpm