

1,95€

● Belgien/Lux./Österreich 2,10 Euro ● Slowenien Euro SI 3,00 ● CHF 3,80  
● Ital./Span. 2,25 Euro ● Griech. 2,80 Euro ● HUF 790,-

www.motorrad.net

5/2009 Mai

MOTORRAD NEWS

# MOTORRAD NEWS

TEST • TECHNIK • TOUREN • SERVICE • SZENE

**16**  
seiten  
EXTRA  
**EINSTEIGER  
SPECIAL**

■ **IM DETAIL:**  
**FIREBLADE**  
optimiert

■ **MAXITEST:** Sumo-Tourer

**KTM 990 SM T**

■ **GEBRAUCHTBERATUNG:** Suzuki

**BANDIT 1250**

■ **BESTER GIXXER** aller Zeiten: **TEST 2009er Suzuki**

# GSX-R 1000

**REIFEN**  
IM TEST: NEUE  
**BRIDGESTONE**  
**DUNLOP & PIRELLI**



**Gladius – ER-6n – XJ6**

**MITTELKLASSE 2009**



vereinigt mit  
**motorrad**  
reisen & sport  
neue Subthemen: Themenreihe NEWS

**ABENTEUER** Ligurien, Russland



**CRUISER** XV5 950 – VN900 Classic

**PLUS** ■ Meilenstein BMW R 60/5 ■ **CAMPINGZUBEHÖR** ■ Fahrbericht **BONNEVILLE**

**TEST** Kawasaki ER-6n – Suzuki Gladius – Yamaha XJ6

Leicht, günstig und sicher – so wünschen sich nicht nur Einsteiger ihr erstes Motorrad. Auch Profis haben nichts dagegen, besonders easy und stressfrei unterwegs zu sein. Aber welches der neuen Modelle macht am meisten Laune?



# BROT & SPIELE

## TEST Kawasaki ER-6n – Suzuki Gladius – Yamaha XJ6

Testosteronschub: Zur Modellpflege erhielt die ER-6n eine Prise maskuliner Kanten



Fotos: Jürgen Meixner



**Sportlook:** Die Wave-Scheiben machen optisch viel her



**Futurama:** Kawasaki setzt auf ein eigenwilliges Spaceballs-Cockpit



**Stilprägend:** Kawa setzte früh aufs seitlich montierte Federbein



**Blockierschutz in Serie:** Das ABS der ER-6n funktioniert zufriedenstellend

**B**escheidenheit ist eine Zier, doch besser lebt es sich ohne ihr. Was so mit der Brechstange geremelt daherkommt, ist eine Binsenweisheit des Kaufverhaltens. Sparsamkeit ist okay, wenn sie nicht mit Verzicht behaftet ist. Und noch besser natürlich, wenn das neue Motorrad so erwachsen an-

tritt, dass die Nachbarn einen erst gar nicht für sparsam halten.

Diese Hürde nimmt im Testtrio wohl am ehesten die Yamaha XJ6. Sie wirkt wuchtiger und größer als Kawasaki ER-6n und Suzuki Gladius. Dazu passend drückt sie mit 213 Kilo das höchste Gewicht auf die Redaktionswaage. Gefolgt von der zierlichen Kawasaki ER-6n, die

es auf 205 Kilo bringt. Und die Suzuki geht als Leichtgewicht mit exakt 200 Kilo als Erste durchs Ziel.

Irgendwie schon, aber irgendwie auch nicht. Denn die Gladius tritt als Einzige ohne ABS zu diesem Vergleich an. Und das bringt einen vordergründigen Gewichtsvorteil von rund fünf Kilo. Die speziell im Anfängerssegment sehr wichtige Bremshilfe erwartet der Handel erst Anfang August. Da ist das Jahresgeschäft eigentlich gelaufen. Immerhin profitiert der Käufer bis dahin von einem günstigen Preis, der zur Jahresmitte wegen Kurschwankungen zum Yen steigen könnte.

### Klare Unterschiede bei den Motoren: Die Twins setzen auf Charakter, der Four auf seidenweichen Lauf

Auffällig an der Gladius ist das Zweifarbigdesign, wobei Puristen und Modemuffel auch monochromes Schwarz ordern können. Das an unserer Testsuzuki satt aufgetragene Pink wirkt dabei eher feminin, offensichtlich hat Suzuki auch die Ladys ins Visier genommen. Darüber hinaus wirkt die Gladius sehr weich geformt, bietet mehr Rundungen als Ecken und setzt ganz auf fließende Übergänge.

Daneben wirkt die Kawasaki ER-6n als durchaus stimmige Partnerin. Ihr Design scheint von den japanischen Manga-Comics beeinflusst zu sein, wobei zur letzten Modellpflege eine deutliche Prise an maskulinen Ecken dazu kam.

Einen gekonnten Spagat vollbringen die Yamaha-Designer. Die XJ6 wirkt dynamisch und modern, ohne die konservative Kundschaft mit besonders gewagten Stilblüten zu verschrecken. Ein Motorrad also, das (fast) allen gefällt, wohingegen Gladius und ER-6n am Motorradtreff durchaus polarisieren.

Die breitere Statur und das Mehrgewicht der Yamaha sind nicht zuletzt eine Folge des einzigen Vierzylinder-Motors im Feld. Abgeleitet von einer früheren Variante des Supersportlers R6 zeigt dieser Antrieb immer noch reichlich Temperament. Auch wenn er

natürlich auf versicherungsgünstige 78 PS eingebremst wurde. Die Zweizylinder der Mitbewerber sind mit 72 PS ausgewiesen, aber in Sachen Fahrdynamik herrscht annähernd Gleichstand. Mit etwas Anlauf schwingen sich alle drei zu runden 200 km/h auf. Bei der Beschleunigung kann die Yamaha ein paar Zehntelsekunden gutmachen, die sie im Durchzug nur zum Teil wieder abgeben muss.

Interessanter sind da die Trinksitzen. Der neu abgestimmte Suzuki-Motor kommt auf unserem Verbrauchszyklus mit sehr erfreulichen 4,4 Liter auf 100 Kilometer zurande. Die Yamaha braucht einen halben Liter mehr, die Kawa liegt mit 4,6



**Kraft und Charakter:** Der halbierte ZX-12R-Motor ist als Gegenläufer ausgelegt



## Deine 1050er mit Sack und Pack!

Beim Kauf eines unserer 1050er Modelle TRIUMPH Speed Triple, Tiger oder Sprint ST erhältst du eines von 4 Sparpaketen im Wert von 1050 € gratis! Kontaktiere jetzt deinen Händler und hol's dir: [www.triumphmotorcycles.de](http://www.triumphmotorcycles.de)

**SORGLLOS-PAKET**

- 4 Jahre Garantie
- Service-Gutschein
- 1,9 % Finanzierung

**FREIZEIT-PAKET**

- Bekleidung/Zubehör
- Tridays Weekend für 2
- Fahrsicherheitstraining

**SICHERHEITS-PAKET**

- Fahrsicherheitstraining
- 1 Satz Reifen & Montage
- Service-Gutschein

**FINANZ-PAKET**

- 1,9 % Finanzierung
- Inzahlungnahmegrenze
- Service-Gutschein

co-operation partners

**T-RENT**  
Car Garantie

**TOP**  
garantie

**MOTOREX**  
oil & services

\*Aktionszeitraum: 01.04. – 31.05.2009  
Nur bei teilnehmenden Händlern und solange der Vorrat reicht.

## GO YOUR OWN WAY

**TEST** Kawasaki ER-6n – Suzuki Gladius – Yamaha XJ6

Kerniger Motor, auf den Alltag ausgelegtes Fahrwerk: Die Gladius ist der neueste Ableger der beliebten SV 650-Modelle



Wiedersehen macht Freude: Der tolle SV 650-Motor feiert sein Comeback



Mit Ganganzeige: Die Suzuki-Uhren sind hübsch und informativ



Schmuckstück: Ein kleiner Popo-Schmeichler peppt die Sitzbank auf



Zahmbelag: Die sanft abgestimmten Gladius-Bremsen lassen sich butterweich dosieren

litern knapp in der Mitte. Geschickterweise hat das durstigste Motorrad aber auch den größten Tank, die Yamaha muss erst nach 353 Kilometer geschoben werden, die Zweizylinder etwa 20 Kilometer früher.

Beim V-Twin der Suzuki handelt es sich um einen alten Bekannten, der vor zehn Jahren in der SV 650 debütierte. Mittlerweile in mehreren Evolutionsstufen weiterentwickelt und den veränderten Umwelt-Gesetzen angepasst, erfreut der Twin auf ganzer Linie. Kräftiger Durchzug und zurückhaltende Vibrationen gehen mit annehmbarer Spritzigkeit einher. Eine sehr gelungene Kombination aus Charakter und Vortrieb.



Ähnlich gelungen spielt der Reihen-Twin der Kawasaki auf, der vielleicht eine Spur mehr vibriert und einen Hauch mehr Drehfreude mitbringt.

Von völlig anderem Kaliber ist der Vierzylinder der Yamaha. Seidig weich mit einer ausgeprägten Tendenz zum Elektromotor schnurrt er vor sich hin. Relativ kurz übersetzt hängt er ähnlich spontan am Gasgriff wie die Zweizylinder. Freilich verhindert die kurze Übersetzung auch, dass der XJ6-Motor seine gute Spitzenleistung in hohen Topspeed umsetzt. Das stört aber eigentlich nicht, wer will unverkleidet schon über 200 km/h fahren?

Das Sitzgefühl auf Kawasaki und

Suzuki ist sehr ähnlich, vor allem kleine Fahrer fühlen sich hier besonders wohl. Die schmalen Twins erlauben guten Bodenkontakt, weil die Beine relativ gerade zum Boden durchgestreckt werden können. Das stört große Fahrer naturgemäß wenig, aber die engen Kniewinkel können ab 1,85 Meter Körperlänge auf Dauer unbequem sein. Das Platzangebot auf den Sitzbänken der Zweizylinder ist eher knapp, was kleinen und leichten Fahrerpersönlichkeiten aber besonders entgegenkommt.

Dummerweise gibt es die Gladius ja noch nicht mit ABS, die Bremsenwertung tragen deshalb ER-6n und XJ6 unter sich aus. Rein messtechnisch erzeugen beide Anlagen ähnliche Bremswege, wobei die Yamaha weichere Regelsprünge produziert, sich also subjektiv besser anfühlt. Allgemein sind alle drei Maschinen mit ähnlicher Brems-Hardware bestückt

Hardware bestückt: Kostengünstige Schwimmsattelbremsen, vorne als Doppelscheibe ausgeführt. Gemeinsam an Gewicht und Fahrleistungen



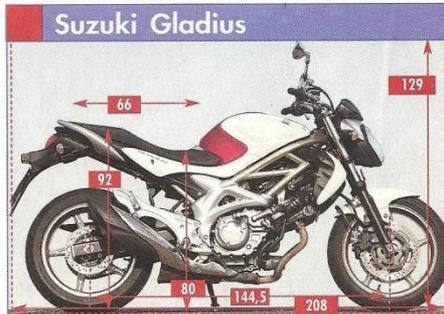
Ich war mal ein Supersportler: Mit einem neuen Zylinderkopf kaschiert Yamaha die Drehmomentdelle der FZ6-Baureihe im mittleren Bereich

TEST Kawasaki ER-6n – Suzuki Gladius – Yamaha XJ6



Alles dran, alles drum: Nach dem Facelifting macht die smarte ER-6n auf Everybody's Darling

- Motor, Kraftübertragung:\***
  - Bauart: Zweizylinder-Viertakt-Reihe
  - Hubraum: 649 cm<sup>3</sup>
  - Bohrung x Hub: 83 x 66 mm
  - Ventile pro Zylinder: 4
  - Gemischauflbereitung: Einspritzanlage
  - Leistung: 53 kW (72 PS) bei 8500 min<sup>-1</sup>
  - max. Drehmoment: 66 Nm bei 7000 min<sup>-1</sup>
  - Abgasreinigung: 6-Kat / Euro-III
  - Kraftstoff: Normalbenzin
  - Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette
- Füllmengen, Preis:\***
  - Tankinhalt: 15,5 l
  - Preis zzgl. Nk.: 6695 Euro
  - (ABS serienmäßig)
  - \*Herstellerrangaben
- MOTORRAD NEWS-Messwerte**
  - Gewicht: 205 kg
  - Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 193 kg
  - max. Zuladung: 177 kg
  - Verbrauch: 4,6 l/100 km
  - Reichweite: 337 km
  - v<sub>max</sub>/Tacho (km/h): 198 / 215
- Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:\***
  - Rahmen: Gitterrohrahmen aus Stahl
  - Nachlauf: 102 mm
  - Lenkkopfwinkel: 26,5°
  - Radstand: 1405 mm
  - Federung vorn: Telegabel, 120 mm Federweg
  - Federung hinten: Stahl-Ovalschwinge mit seitlichen Federbein, 125 mm Federweg
  - Bereifung vorn: 120/70 ZR 17
  - Bereifung hinten: 160/60 ZR 17
  - Bremse vorn: 300-mm-Doppelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsätteln
  - Bremse hinten: 220-mm-Scheibe mit Einzelkolben-Schwimmsattel
- Beschleunigung:**
  - 0 – 100 km/h: 4,4 sek
  - 0 – 140 km/h: 8,4 sek
  - 400 m bei stehendem Start: 13,1 sek
- Durchzug im 6. Gang:**
  - 60 – 100 km/h: 5,0 sek
  - 100 – 140 km/h: 6,1 sek
- ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken):** 44,1 m



Das Leichtgewicht: 200 fahrfertige Kilogramm wiegt die Gladius – allerdings ohne Blockierschutz, der kommt erst im Sommer

- Motor, Kraftübertragung:\***
  - Bauart: Zweizylinder-Viertakt-V
  - Hubraum: 645 cm<sup>3</sup>
  - Bohrung x Hub: 81,0 x 62,6 mm
  - Ventile pro Zylinder: 4
  - Gemischauflbereitung: Einspritzanlage
  - Leistung: 53 kW (72 PS) bei 8400 min<sup>-1</sup>
  - max. Drehmoment: 64 Nm bei 6400 min<sup>-1</sup>
  - Abgasreinigung: 6-Kat / Euro-III
  - Kraftstoff: Normalbenzin
  - Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette
- Füllmengen, Preis:\***
  - Tankinhalt: 14,5 l
  - Preis zzgl. Nk.: 6290 Euro (ohne ABS)
  - \*Herstellerrangaben
- MOTORRAD NEWS-Messwerte**
  - Gewicht: 200 kg
  - Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 189 kg
  - max. Zuladung: 220 kg
  - Verbrauch: 4,4 l/100 km
  - Reichweite: 330 km
  - v<sub>max</sub>/Tacho (km/h): 203 / 220
- Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:\***
  - Rahmen: Gitterrohrahmen aus Stahl
  - Nachlauf: 104 mm
  - Lenkkopfwinkel: 25°
  - Radstand: 1445 mm
  - Federung vorn: Telegabel, 125 mm Federweg
  - Federung hinten: Stahl-Ovalschwinge mit Zentralfederbein, 130 mm Federweg
  - Bereifung vorn: 120/70 ZR 17
  - Bereifung hinten: 160/60 ZR 17
  - Bremse vorn: 290-mm-Doppelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsätteln
  - Bremse hinten: 240-mm-Scheibe mit Einzelkolben-Schwimmsattel
- Beschleunigung:**
  - 0 – 100 km/h: 4,2 sek
  - 0 – 140 km/h: 8,1 sek
  - 400 m bei stehendem Start: 12,9 sek
- Durchzug im 6. Gang:**
  - 60 – 100 km/h: 5,8 sek
  - 100 – 140 km/h: 5,3 sek



Schwer, aber oho: 213 Kilo packt die XJ6 auf die Redaktionswaage – dank geschmeidigem Vierzylinder und ABS

- Motor, Kraftübertragung:\***
  - Bauart: Vierzylinder-Viertakt-Reihe
  - Hubraum: 600 cm<sup>3</sup>
  - Bohrung x Hub: 65,5 x 44,5 mm
  - Ventile pro Zylinder: 4
  - Gemischauflbereitung: Einspritzanlage
  - Leistung: 57 kW (78 PS) bei 10000 min<sup>-1</sup>
  - max. Drehmoment: 60 Nm bei 8500 min<sup>-1</sup>
  - Abgasreinigung: 6-Kat / Euro-III
  - Kraftstoff: Normal
  - Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette
- Füllmengen, Preis:\***
  - Tankinhalt: 17,3 l
  - Preis zzgl. Nk.: 6495 Euro
  - (ohne ABS 5950 Euro)
  - \*Herstellerrangaben
- MOTORRAD NEWS-Messwerte**
  - Gewicht: 213 kg
  - Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 200 kg
  - max. Zuladung: 187 kg
  - Verbrauch: 4,9 l/100 km
  - Reichweite: 353 km
  - v<sub>max</sub>/Tacho (km/h): 201 / 214
- Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:\***
  - Rahmen: Brückenrahmen aus Stahl
  - Nachlauf: 104 mm
  - Lenkkopfwinkel: 26°
  - Radstand: 1440 mm
  - Federung vorn: Telegabel, 130 mm Federweg
  - Federung hinten: Stahl-Kastenschwinge mit Zentralfederbein, 130 mm Federweg
  - Bereifung vorn: 120/70 ZR 17
  - Bereifung hinten: 160/60 ZR 17
  - Bremse vorn: 298-mm-Doppelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsätteln
  - Bremse hinten: 245-mm-Scheibe mit Einzelkolben-Schwimmsattel
- Beschleunigung:**
  - 0 – 100 km/h: 4,1 sek
  - 0 – 140 km/h: 7,6 sek
  - 0 – 180 km/h: 16,3 sek
  - 400 m bei stehendem Start: 12,7 sek
- Durchzug im 6. Gang:**
  - 60 – 100 km/h: 5,1 sek
  - 100 – 140 km/h: 5,5 sek
  - 140 – 180 km/h: 5,0 sek
- ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken):** 43,8 m



Auf der Lauer: XJ6, ER-6n und Gladius sind bereit für die Zulassungscharts

ist diese schlichte Auslegung der Systeme absolut angemessen.

Interessanterweise gibt Suzuki eine maximale Zuladung von 220 Kilo an. Ein Riesenswert, auf den manch erheblich größere Maschine stolz sein könnte. Wobei man der zierlichen Gladius den Betrieb mit zwei vollschlanken Passagieren kaum zumuten möchte. Zumal die Feder Elemente eher dem Komfort verpflichtet sind und bei voller Last zum Pumpen neigen.

Hier zeigt sich einer der Sparrwänge, mit denen man sich in dieser Klasse arrangieren muss: Vorne wie hinten gibt es keine Einstellknöpfe für die Dämpfung, lediglich die hintere Federvorspannung lässt sich variieren, bei der der Suzuki auch die Federvorspannung der Gabel.

Eine penible Anpassung an Ladung, Fahrbahn und Gangart ist so kaum möglich. Vielmehr ist die serienmäßige Abstimmung als Kompromiss für alle Lebenslagen zu se-

hen. Und dieser Kompromiss passt am besten auf entspannte Solofahrt mit gemäßig sportlicher Ambition.

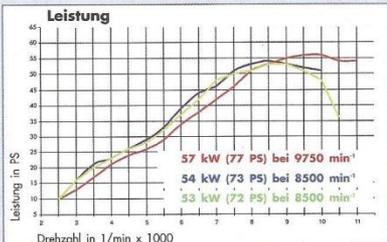
Wenig Erhellendes zeigt die sonstige Ausstattung der Kandidaten. Die Rahmen bestehen aus solidem, preisgünstigem Stahl. Suzuki und Kawasaki verschmerzen sich mit nur mittelmaßig schönen Schweißnähten und recht lieblos aufgetragener Kunststoffbeschichtung einige Sympathien.

**Sparrwänge auch beim Fahrer: Statt Einstellknöpfen gibt es einen Kompromiss für gemäßig sportliche Solofahrer**

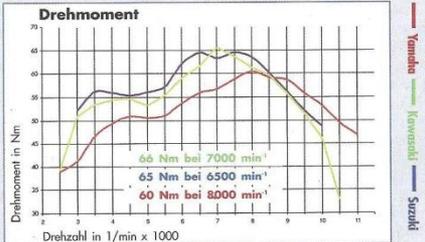
Yamaha zeigt an der XJ6, wie es besser geht. Saubere nähte und perfekt aufgetragene Pulverbeschichtung sind auch aus der Nähe ein Fest für die Augen. Einen Hauch von Luxus gönnt sich die Suzuki mit dem voll ausgestatteten Cockpit, sogar an eine Ganganzeige wurde gedacht. Yamaha kann es kaum schlechter, aber das kleinformartige Kawa-Cockpit fällt dagegen ab. Der Drehzahlmesser ist nicht gut ablesbar, der Tacho informiert erst auf den zweiten Blick.

Einen Sieger zu küren, fällt in diesem Vergleich schwer. Es zählen zu viele Faktoren, die sich einer objektiven Beurteilung entziehen. Etwas die uralte Frage, ob es ein kerniger Zweizylinder oder ein geschmeidiger Vierzylinder sein soll – am Ende reine Geschmackssache. Das Prädikat „gut“ verdienen alle drei Motoren im Test.

Das Design der Maschinen kann naturgemäß auch nicht jeden begeistern, aber die Geschmäcker sind halt verschieden. Vom allgemeinen Charakter her sind sich Kawasaki ER-6n und Suzuki Gladius schon sehr ähnlich. Kompakte Abmessung,



Dicht an dicht: Dem etwas fülligeren Antritt von ER-6n und Gladius setzt die XJ6 ein Plus an Drehfreude entgegen

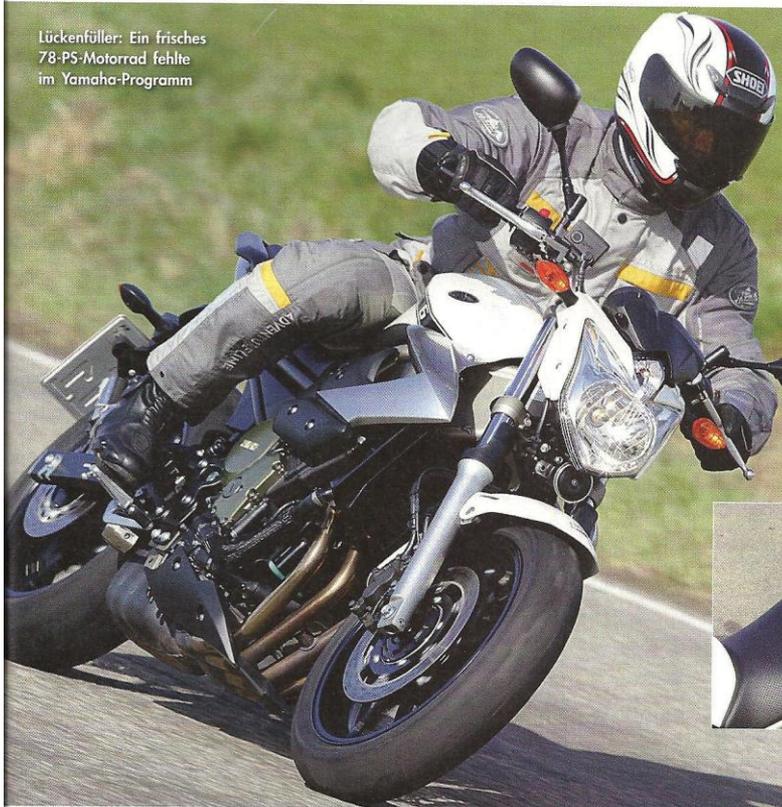


Vorsprung für die : bei der Drehmomentkurve können die Twins den Vierzylinder etwas übertrumpfen



Auf Augenhöhe: Kawasaki, Suzuki und Yamaha setzen auf gebremstes Glubsch- und Zyklopenstyling

Lückenfüller: Ein frisches  
78-PS-Motorrad fehlte  
im Yamaha-Programm



einfachstes Handling und geringes Gewicht garniert mit Zweizylinder-Charme. Bloß wer die Entscheidung zugunsten von ABS fällt, der muss als Suzuki-Fan den halben Sommer abwarten.

Die Yamaha XJ6 wirkt größer, breiter und erwachsener als die Konkurrenten. Großgewachsene Fahrer sitzen hier am besten, auch der Sozius hat es besser als auf den Zweizylindern. Der ehemalige Supersportmotor vermittelt viel Lebenslust und Fahrspaß – wenn man Vierzylinder mag. Den etwas höheren Benzinverbrauch kann man der XJ6 kaum übelnehmen, zumal der Tank recht groß ist. Wer viel Autobahn fährt und Verkleidung mag, kann auch zu Kawasaki ER-6f oder Yamaha XJ6 Diversion greifen. Dazu gibt es bald mehr.

Wulf Weis



Hinten – und gut drauf: Auch die Sozia findet ein feines Plätzchen



Yamaha hat dazugelernt: FZ6-ABS mit kurzen Regelintervallen



Modern und übersichtlich: Schickes Cockpit an der FZ6

### Kurz-Check

	KAWASAKI	SUZUKI	YAMAHA
Motor	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Fahrleistungen	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Verbrauch	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Fahrwerk	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Bremsen	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Komfort	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Verarbeitung	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Ausstattung	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Preis	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■
Fun-Faktor	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■



NEWS-Testchef  
Wulf Weis

Vorbei der geradezu sozialistische Muff vergangener Jahre, als Brot-und-Butter-Maschinen noch grau und langweilig zu sein hatten. Pfliffiges Design, spritzige Motoren und voller Nutzwert für Alltags- und Genussstouren sind für Kawasaki ER-6n, Suzuki Gladius und Yamaha XJ6 absolut selbstverständlich. Und ABS kann man inzwischen auch erwarten. Bei Suzuki leider mit etwas Verzögerung.