

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

4/2009 April

MOTORRAD NEWS

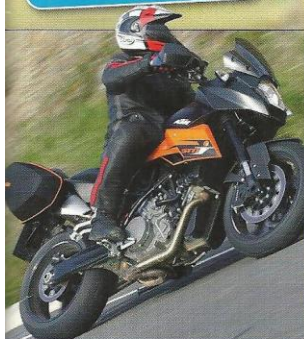
MOTORRAD NEWS

TEST • TECHNIK • TOUREN • SERVICE

■ HONDAS im BREMSENTEST
SUPERSPORT-ABS
nachgemessen

■ PRÜFSTAND: Der neue
**POWER
COMMANDER V**

Zwischen Sport
und Wahnsinn
**Special
ROAD-
RACING**



■ Fahrbericht
SUMO-TOURER
KTM 990 SM T

■ MAXITEST: Das kann die neue
YAMAHA XJ6



KAWA ZX-6R – HONDA CBR600



ABENTEUER Nordspanien, Harz



MEILENSTEIN 100 Jahre HARLEY-D

PLUS ■ Gebrauchtberatung HONDA CB 1300 ■ KAWASAKI Z1000 optimiert

TEST Maxitest Yamaha XJ6

GENERATION GOLF

Mit teuren Prestigebikes wie Vmax oder YZF-R1 kann ein Hersteller viel Aufmerksamkeit ernten. Das Breitengeschäft findet aber woanders statt – einfache Technik zum überschaubaren Preis liegt im Trend. Hat die neue Yamaha XJ6 das Zeug zum Kassenschlager?



www.yamaha-motor.de

TEST Maxitest Yamaha XJ6



Ein Hauch von Luxus: Das schicke FZ6-Cockpit schmückt das Blickfeld

ange beugte man bei Yamaha den Erfolg der Honda CBF600. Vordere Plätze bei den Zulassungcharts waren ein guter Grund für die Mitbewerber, an ähnlichen Konzepten zu feilen. Yamaha versuchte es zunächst mit einem simplen Ableger der FZ6-Baureihe, doch die Resonanz hielt sich in Grenzen. Relativ teuer und nicht überzeugend via Drosselklappenanschlag und Kennfeldänderung auf 78 PS gedrosselt, konnte dieses Motorrad die Erwartungen des Marketings nicht erfüllen.

Aber das Gute an Misserfolgen ist ja, dass man hervorragend aus ihnen lernen kann. Und genau das haben die Yamaha-Strategen getan. Mit

einem Startpreis von unter 6000 Euro (nackt und ohne ABS) bis zum Topliner mit Verkleidung und ABS zu 6895 Euro reicht die Preisspanne der neuen XJ6-Familie. Das ist wahrhaft krisenkompatibel.

Was auf den ersten Blick auffällt, ist das pfliffige, dynamische Design der XJ6. Nicht so sehr auf dem Spa-

Sauber gelöst: Die gemessenen 77 Prüfstands-PS reichen für sehr ansprechende Fahrleistungen

etrip wie eine Kawasaki ER-6n, aber eben doch deutlich spritziger als eine sehr konservativ auftretende Honda CBF600. Technisch bietet die neue Yamaha Bewährtes. Der Motor stammt in seinen Grundzügen vom FZ6-Aggregat ab, doch ein neuer Zylinderkopf mit engeren Ansaugkanälen und kleineren Drosselklappen verbessern den Gaswechsel bei niedrigen und

Fotos: Wolfgang Spankowski



Flotter Feger: Die komfortabel abgestimmte XJ6 federt zielgruppengerecht – bei zwei Passagieren mit Vorliebe für Frittiertes hört der Spaß aber auf

mittleren Touren. Obenrum geht dem gezähmten Sportler dann rasch die Puste aus, aber von den versprochenen und versicherungsgünstigen 78 PS erreicht die XJ6 auf unserem Prüfstand immerhin 77.

Das reicht aus für ansprechende

Fahrleistungen, was die XJ6 nicht nur für Einsteiger und Vernunftapostel qualifiziert. Aus dem Stand auf 100 km/h in 4,1 Sekunden sind in dieser Klasse ein super Wert. Die 600er Supersportler von Honda und Kawasaki (Vergleichen Sie Seite 28)



Dritte Zähne: Griffige Schwimmsättel mit schneller regelndem ABS



Schau dich schlau: Sparfüchse erkennt man bald am markanten XJ6-Gesicht

Wartungsarbeiten



Schnell weg mit Plaste und Elaste: Ein Fünfer-Inbusschlüssel genügt, um die XJ6 in zwei Minuten zu strippen



Unten schauen, oben kippen: Die XJ6 hat zwei Stöpsel zur Kontrolle des Ölstands

Da freut sich der Starthelfer: Die Pole der Batterie sind bestens erreichbar



Meinungen vom Motorradtreff

Cosmas

(35) Honda CBR 900 RR

„Mehr Motorrad braucht kein Mensch, um Spaß zu haben. Versicherungsfreundliche 78 PS sind für die Landstraße völlig ausreichend und gerade das optional erhältliche ABS ist ein phantastisches Sicherheitsplus. Das Design finde ich äußerst gelungen.“



Hans Peter

(37) Honda CB1300

„Mit diesem Bike könnte ich mich sofort anfreunden. Die Sitzposition ist für meine Größe von 1,73 Meter wie geschaffen, zudem scheint es perfekt ausbalanciert. Von einem Biedermann kann nicht die Rede sein, dazu ist die Yamaha viel zu edel und solide.“



Michael

(39) Suzuki GSX-R 1000

„Das Ding hat ja fast 100 PS weniger als meine Suzuki! Und trotzdem hat sie eine gewisse Da-seinsberechtigung. Für Wiedereinsteiger und Frauen wird es das richtige Fortbewegungsmittel sein; Sitzposition, Optik und Komfort sind da ausschlaggebend.“



Manfred

(48) Suzuki Bandit 1200

„Das Heck dieser kurzhubigen Drehorgel ist eine Katastrophe, auch der auf „spacig“ getrimmte Hauptscheinwerfer ist nicht mein Geschmack. Ganz zu schweigen vom Farbmischmasch aus cremeweiß, anthrazit und schwarz so wie dem schönen Plastik.“



Jan

(37) Kawasaki ZX7

„Die XJ6 wird mit ihrem modernen Design und den poppigen Farben mit Sicherheit auf breite Zustimmung stoßen. Aber dieser riesige Auspuffkanister wirkt wie gewollt, aber nicht gekonnt. Einziger Vorteil gegenüber einem konventionellen Schallkämpfer: Beim Sturz wird dieses Teil nicht beschädigt.“



Tim

(21) Suzuki GSX-R 750 W

„Da ich aus der Streetfighter-Ecke komme, ist für mich der Nummernschildhalter aus dem R6-Regal das absolute „no go“. Der Rest geht halbwegs in Ordnung. Die neue XJ6 wird mit Sicherheit eine Bereicherung des „Brot und Butter“-Segments sein.“



Johannes

(26) Honda NTV 650

„An sich ist die XJ6 ein nahezu perfektes Motorrad. Alles ist stimmig. Nur diese Auspuffgestaltung ist unsäglich – niedriger Schwerpunkt hin oder her. Und auch die Farben sind nicht der Weisheit letzter Schluss, zu viele Nuancen verwirren den positiven Gesamteindruck.“



Günter

(52) Triumph Speed Triple

„Tolle Sitzposition, guter Kniewinkel und perfekt geformter Lenker – so stellt ich mir das ideale Einsteigermotorrad vor. Sieht man vom schönen Plastik und der Heckplatte ab, wird die XJ6 vor allem bei Frauen Zuspruch finden. Bei dem Preis-Leistungsverhältnis bleibt noch Spielraum fürs ABS.“



TEST Maxitest Yamaha XJ6



Schneller Striptease: Wenn man doch an alle Bikes so gut herankäme

auf. Wo die FZ edlen Alu-Druckguss auffährt, gibt es bei der XJ konservatives Stahlrohr. Das klingt im ersten Moment ziemlich pöfelig, überzeugt beim gründlichen Hinsehen aber vollkommen. Die Rohre sind sauber gebogen und erstklassig verschweißt, sogar die Pulverbeschichtung genügt höchsten Ansprüchen. Dieser Rahmen mag eine preisgünstige Lösung sein, billig sieht er keinesfalls aus.

Okay, was Bremspedal, Schalthebel und Seitenständer angeht, kann man dann schon den Kostendruck der Ingenieure erahnen. Ein besonderes Detail ist auch der fette

Auspuff-Ballon unterm Federbein. Die dicke Blechblase kombiniert viel Volumen mit optischer Unauffälligkeit. Hoffentlich hält der schwarze Lack den Rost viele Jahre im Zaum, denn dieser Topf wird als Ersatzteil nicht günstig zu haben sein. Und wo wir gerade am Meckern sind: Die XJ6 bietet weder einen Hauptständer noch Gewindebuchsen an der Schwinge, um Halterungen für einen Montageständer aufzunehmen.

Die Federelemente sind vom vie-



Vorsicht: Längere Wheelies tillen den ABS-Computer – aber ein Neustart hilft

hinten eher komfortabel abgestimmt, was zum Solobetrieb durchaus passt. Leider findet sich als einzige Einstellmöglichkeit die Vorspannbuchse des direkt angelenkten hinteren Federbeins. Das ist etwas wenig, um die XJ6 fit zu machen für flotte Ausflüge zu zweit oder etwa mit Gepäck.

Sehr gut gefiel uns das neu programmierte ABS. Zwar sind deutliche Regelsprünge zu spüren, aber auf trockener Piste mischt sich dieses ABS erst recht spät ein und stört

deshalb bei flotterer Fahrt kaum bis gar nicht.

Sitzhaltung und Maschinenkontrolle sind vorbildlich, die Maschine baut recht schmal und ermöglicht soliden Stand mit den Füßen. Auch längere Zeitgenossen finden genug Platz, das Höhenverhältnis von Sitzbank zu Lenkerenden ist kommod, aber einen Hauch sportlicher als bei vielen Mitbewerbern in dieser Klasse. Diese Maschine hat man vom Start weg perfekt im Griff.

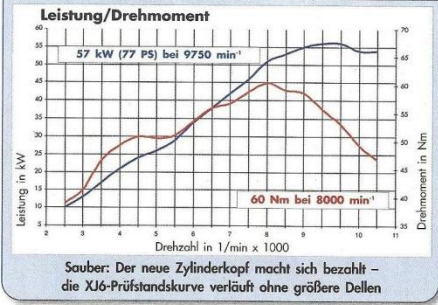
Das werden nicht nur Einsteiger gerne hören. Denn Routiniers können dieses spaßfördernde Potenzial

TEST Maxitest Yamaha XJ6



One size fits all: Auch ohne Ergonomiekonzept passt der Allrounder für die gängigen Durchschnittsgrößen

■ Motor, Kraftübertragung: Bauart: Vierzylinder-Viertakt-Reihe Hubraum: 600 cm ³ Bohrung x Hub: 65,5 x 44,5 mm Ventile pro Zylinder: 4 Gemischzubereitung: Einspritzanlage Leistung: 57 kW (77 PS) bei 10 000 min ⁻¹ max. Drehmoment: 60 Nm bei 8 000 min ⁻¹ 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	
■ Fahrwerk, Rahmen, Bremsen: Rahmen: Brückenrahmen aus Stahl Nachlauf: 104 mm Lenkkopfwinkel: 26° Radstand: 1440 mm Federung vorn: Telegabel, 130 mm Federweg Federung hinten: Stahl-Kostenfingerringe mit Zentralfederbein, 130 mm Federweg Bereifung vorn: 120/70 ZR 17 Bereifung hinten: 160/60 ZR 17 Bremse vorn: 298-mm-Doppelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmsattel Bremse hinten: 245-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmsattel		■ MOTORRAD NEWS-Messwerte Gewicht fahrfertig vollgetankt: 213 kg Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 200 kg max. Zuladung: 187 kg Verbrauch: 4,9 l/100 km Reichweite: 353 km v _{max} /Tacho (km/h): 201 / 214	
		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	



an „Easy Going“ durchaus in flotte Fahrmanöver ummünzen. Zu dieser gefühlten Leichtigkeit passt der überarbeitete Motor sehr gut. Denn von der berüchtigten Durchzugsschwäche der bekannten FZ6-Motoren ist nun nichts mehr zu spüren.

Klar, auch bei idealer Abstimmung kann ein 600er Vierzylinder im Drehzahlkeller keine Bäume ausreifen, aber die alpentalreifen Drehmomentellen des Vorgängers sind geglättet. Wunderbar linear hängt der Kleinkaliber am Gas, Lastwechsel und Verzögerungen sind kaum der Rede wert.

Zudem können sich die Trinkstills sehen lassen. Knappe fünf Liter im NEWS-Mix gehen in Ordnung. Der Tank ist mit 17,3 Litern zwar nicht übermäßig groß, komplett leer gefahren kommt man aber rund 350 Kilometer weit. Mit Sicherheitsreserve sind es dann eher 250 bis 300 Kilometer – also absolut tourentauglich.

In eine ähnliche Kerbe schlägt die weit nach hinten ragende Kennzeicheneinheit. Zusammen mit dem niedrigen Auspuff beste Voraussetzungen zur Anbringung eines Gepäcksystems. Der Platz des Hinterrads ist annehmbar, bei zwei vollschlanken Passagieren wird es natürlich schon eng. Aber da wären

wohl auch die Federelemente bereits in der Defensive.

Das großzügig ausgestattete Cockpit aus den Beständen der FZ6 offeriert einen feinen Hauch Luxus. Und das Schöne daran: Man sieht es ständig. Klingt jetzt banal, aber das ist ein schönes Beispiel dafür, wie man mit geringem Aufwand den Wohlgefühlfaktor anheben kann.

Hat Yamaha also einen echten Kracher gelandet? Auf jeden Fall. Die XJ6 bietet sehr viel Motorrad fürs Geld. Und das, ohne dabei billig, langweilig oder realsozialistisch auszusehen. Rein praktisch betrachtet überzeugt sie mit einem gelungen abgestimmten Motor und einem fein ausbalancierten Fahrwerk. Das vielleicht etwas mehr Federungsreserven für die sportliche Gangart und hohe Zuladung mitbringen könnte.

Für den Solisten auf der Landstraße passt es freilich ab Werk sehr gut. Sogar das ABS hat im Vergleich mit den anderen Yamahas an Qualität zugelegt. Genuss ohne Reue also? Ja. Es sei denn, man ist viel auf der Autobahn unterwegs. Dann könnte die verkleidete Variante mit dem ehrwürdigen Beinamen „Diversions“ den Punkt machen.

Wulf Weis

Herz...

Einfach schön, dieses Motorrad. Mit einfachen Mitteln etwas Feines zusammenstellen – gute Köche beherrschen diese Kunst. Und gute Ingenieure auch. Das merkt man beim Fahren. Alles passt und fühlt sich wertig an. Dem Einsteiger gibt das Sicherheit – und der Profi genießt die Leichtigkeit. Da kommt Freude auf.



Die XJ6 kommt zur rechten Zeit. Und passt deutlich besser zur Finanzkrise als Vmax und Konsorten. Yamaha hat gerade im Kernsegerland der Brot & Butter-Klasse in letzter Zeit viele Federn gelassen. Das soll nun besser werden. Und die XJ6 hat das Zeug dazu – sogar ein gutes ABS. Da kann fast nichts mehr schiefgehen.

...und Verstand