

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 840,-

www.motorrad.net

7/2009 Juli

MOTORRAD NEWS

MOTORRAD NEWS

TEST • TEST • TOUR • SZENE

**HELM-
SCHADSTOFFE
HERSTELLER
ANDERN
PRODUKTION**

■ Das bringen RAM-AIR & Co.

**HIGHTECH-TRICKS
AUF DEM PRÜFSTAND**

■ Low Budget

YAMAHA XT 600



■ Im Praxistest

**WASSERDICHTE
SOMMERHANDSCHUHE**

■ MITTELKLASSE-ALLROUNDER: CBF600 – ER-6f –

XJ6 DIVERSION



Ducati M1100 –

Triumph Speed Triple



ABENTEUER Bosnien, Italien



Maxitest Kawasaki VN1700 Voyage

PLUS ■ Fahrbericht Elektromotorrad Zero S ■ Gebrauchtbberatung Honda Gold Wing

TEST Honda CBF600 – Kawasaki ER-6f – Yamaha XJ6 Diversion

In der hart umkämpften unteren Mittelklasse ist keine Nische zu klein, um nicht mit Zähnen und Klauen verteidigt zu werden. Das sorgt für Auswahl und Vielfalt. Im Test drei attraktive Allrounder mit Windschild.



SCHILDBÜRGER

TEST Honda CBF600 – Kawasaki ER-6f – Yamaha XJ6 Diversion

Eingesparrt: Die verkleidete CBF600 trägt nicht mehr den Namenszusatz „S“

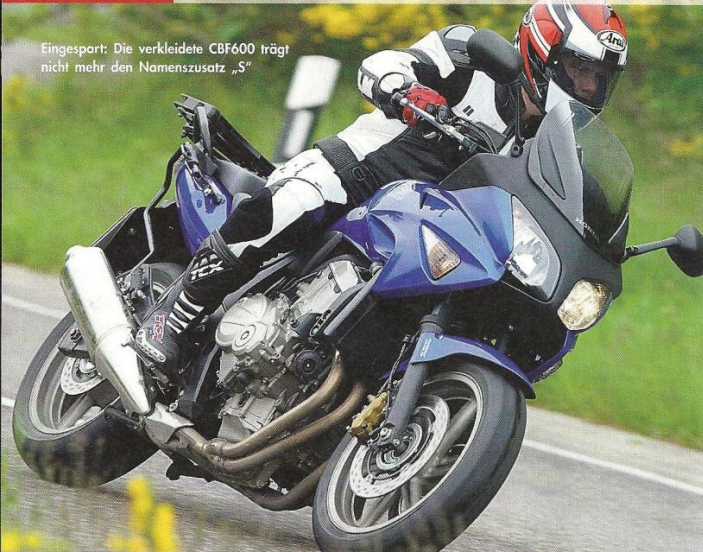


Foto: Jürgen Meixner

Früher waren japanische Motorräder einfacher zu handeln. Da produzierten die Söhne Nippons für jede Maschine einen neuen Motor, ein neues Fahrwerk – und eine neue, eindeutige Modellbezeichnung gehörte auch dazu. Heute ist aber Sparsamkeit angesagt. Immer häufiger müssen sich mehrere Motorräder einen Motor teilen, und auch einen neuen Rahmen bekommt nicht mehr jedes Modell, das auch einen neuen Namen hat.

Jetzt hat Honda sogar am Namen gespart. Bisher konnte man die verkleidete und die nackte CBF600 noch am Namenszusatz S oder N unterscheiden, das ist aber vorbei. Jetzt heißen beide Maschinen nur noch CBF600, konsequenterweise wird die Verkleidung in der Preisliste als aufpreispflichtiges „Zubehör“ ausgewiesen. Wir sehen: Die Familienverhältnisse sind komplizierter als im europäischen Hochadel. Aber das macht nix, denn dafür glänzen die Maschinen dieses Vergleichs mit unkomplizierter Geradlinigkeit.

Den Anfang machte Honda. Ihre Urversion setzte 2004 einen neuen Trend. Ziemlich unspektakulär stand sie beim Händler. Aber nicht lange, denn die Kunden rissen sich um das superpraktische Allzweckbike. Der betont defensive Auftritt half manchem (Wieder-) Einsteiger, Schwelgenängste zu überwinden. Und es gab (und gibt) ganz offensichtlich doch sehr viele Motorradfahrer, die ihre Nachbarn weder erschrecken

noch beeindrucken möchten. Außergewöhnlich hoch ist auch die Frauenquote in der CBF600-Kundschaft.

Grund genug für die anderen Hersteller, in diesem Segment nachzulegen. Kawasaki kam 2006 mit der ER-6n. Klar auf Lifestyle abgestellt, nichts für Raser und Fernreisende, aber ein ideales Citybike im abgefahrenen Manga-Design. Als letzter ist dieses Jahr Yamaha auf den Zug gesprungen. Die XJ6 darf dabei als stilistischer Geniestreich gelten, denn dieses Design erfährt breite Zustimmung aus ganz unterschiedlichen Zielgruppen. Von allem etwas, aber von nichts zu viel.

Mit Verkleidung wirken alle drei Kandidaten etwas dynamischer als die nackten Basismaschinen, wobei der Windschutz eher in Richtung Tour und weniger auf Sport ausgerichtet ist. Immerhin wurden bei der Metamorphose vom Naked Bike zum Schildbürger die bequemen Rohrlenker beibehalten. Die Sitzposition ist auf allen Maschinen aufrecht, mit nur minimal angewinkelten Armen und geradem Rücken. Das ist vom Start weg bequem und vermittelt gute Maschinenkontrolle.

Kleine und leichte Fahrer werden von der Kawasaki ER-6f geradezu magnetisch angezogen. Die leichteste Maschine hat dank des Zweizylinders auch die schmalste Taille, weshalb auch die 79 Zentimeter Sitzhöhe keine Herausforderung dar-

stellen. Etwas mächtiger kommt die Yamaha XJ6 Diversion daher. Nicht dass man hier besonders breite Schultern bräuchte, aber eine Mindestgröße von 1,70 Meter ist schon hilfreich.

Die kräftigste Statur bringt die Honda mit, die mit 225 Kilo auch das meiste Motorrad fürs Geld bietet. Zudem wölbt sich der ungewöhnlich große 20-Liter-Tank in alle Richtungen, was den subjektiven Eindruck verstärkt, es mit einem großen Motortrad zu tun zu haben. Sehr entgegenkommend für kleinere Leute ist die um 30 Millimeter verstellbare Sitzhöhe. Honda und Yamaha setzen auf Vierzylinder

mit supersportlichem Stammbaum. Diese Motoren haben bei niedrigen Drehzahlen weniger Schmalz als der knurrige Zweizylinder der Kawasaki, doch beim lustvollen Angasen kurz vorm roten Bereich können sie mächtig auftrumpfen. Da erinnern sie sich an ihre supersportlichen Gene und vermitteln sogar einen Hauch Race-Feeling. Der Kawa-Twin wurde dagegen von Anfang an als moderates Straßentriebwerk entwickelt, weshalb er etwas gutmütiger auf Schaltfehler reagiert und am Fülligsten in der Mitte des Drehzahlspektrums aufspielt.

Gute Arbeit darf den Getriebeentwicklern aller drei Hersteller bescheinigt werden. Die Zahnräder finden geschmeidig zueinander, auch die Handkräfte an der Kupplung

Obwohl eher Tour als Sport ansteht, wirken alle drei Motorräder mit Verkleidung dynamischer als nackt



Solide Sache: Schlanker Edelstahlschalldämpfer



Extra klassisch: Zwei große Runduhren im Honda-Instrumentarium



Schrittmacher: Honda setzte als erster Japaner auf ABS



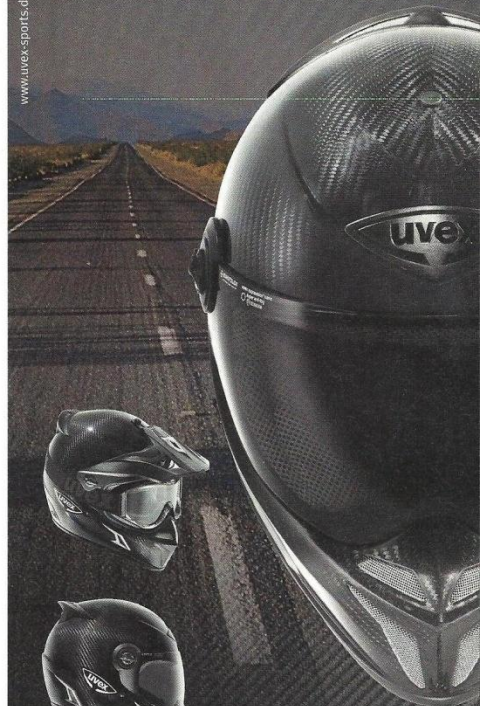
Alter Bekannter I: Ehemaliger Sportmotor aus der CBR600RR



uvex

PROTECTING PEOPLE

www.uvexsports.de



Drei in Einem!
uvex ENDURO CARBON

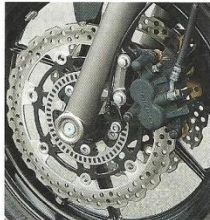
PROTECTING PEOPLE

TEST Honda CBF600 – Kawasaki ER-6f – Yamaha XJ6 Diversion

Kompakt-Klasse: Auf der ER-6f fühlt sich der Fahrer am wohlsten



Großes Kino: Breiter Digitalbalken der ER-6f mit mäßigem Infogehalt



Wellenreiter: Kawasaki bietet ABS auf Wave-Scheiben serienmäßig

fallen niedrig aus. Beim Benzinverbrauch geben sich Kawasaki und Yamaha sehr bescheiden, die Honda verkostet auf unserer Verbrauchsstrecke etwa einen halben Liter mehr auf 100 Kilometer. Freilich hat die CBF600 den größten Tank, weshalb sie die höchste Reichweite schafft.

Da ist der Windschutz schon willkommen. Aber eins muss klar sein: Für die eiligen Freuden der Schwarzwald-Nebenstrecken sind sogar eher die unverkleideten Basismaschinen geeignet, weil das Handling ohne Plastikschale in Steuerkopfnähe einfach besser ist.

Klarer Champ auf langen Autobahnstrecken ist die Honda CBF600. Sie hat die bequemste Sitzbank, den besten Windschutz und den größten Tank. Honda bietet sogar ein Gepäcksystem an. Die vom italienischen Hersteller GIVI zugelieferten Kofferchen tragen zwar kaum auf, überzeugen aber weder im Volumen noch bei der Klappmechanik. Hier sollte sich im Zubehör eindeutig funktionaler Ersatz finden lassen. Ein eher undurchsichtiges Kapitel

ist der Gepäcktransport auf der XJ6 Diversion. Auf der Yamaha-Homepage findet sich dazu noch nichts, die ersten Zulieferer stehen aber bereits in den Startlöchern. So hat etwa SW-Motech sein beliebtes Quick-Lock-System bereits auf die XJ6 angepasst.

Eins muss klar sein: Für die eiligen Freuden der Landstraße sind nackte Bikes leichter zu handeln

SW-Motech erlaubt den Gepäcktransport aber nur im Solo-Betrieb, also ohne Beifahrer. Da bestehen offenbar Bedenken zur Tragfähigkeit des Heckrahmens. So sind die Seelenqualen vorprogrammiert, wenn man sich zum Urlaubsstart zwischen Gepäck und Freundin entscheiden muss.

Solche Schiedsprüche bleiben ER-6f-Piloten zwar erspart, dem Heckrahmen traut man offenbar mehr zu. Doch im direkten Vergleich ist der Sitzkomfort des Kawa-Hintersassens nicht wirklich gut. Für eine entspannte Sonntagnachmittags-Tour mit zwei schlanken Passagieren reicht es natürlich, aber es ist halt schon enger als auf der Honda.

Doch echte Allroundler gehören ja nicht nur auf die Rhonetal-Autobahn Richtung Côte d'Azur, auch der Weg zur Uni, ins Schwimmbad und ins



Ja wo ist er denn? Die Grünen verbergen ihren Zweizylinder hinter Plaste



Unübersichtbar: Rechtsseitiges, gut zugängliches Federbein



Kurz & knackig: Rabiater Auspuffstummel unterm Motor



INTERACT
mit
METZELER

MIT METZELER AUF TOUR

Besuchen Sie unser großes neues Reiseportal und gewinnen Sie attraktive Preise!

www.metzelmoto.de

&

www.ridexperience.de

Der top-aktuelle Allround-Reifen mit der neuen INTERACT™-Technologie

ROADTEC Z6 INTERACT™

Stahlgürtelwindungen mit variabler Spannung:

- straff in der Mitte für höhere Laufleistung und Geradeauslaufstabilität
- geringer gespannt in den Reifen-schultern für mehr Grip in Schräglage



MOTORRAD BEST BRAND 2008 MOTORRAD BEST BRAND 2009 METZELER ALWAYS TWO WHEELS AHEAD



Oldie, but Goldie: Mit der CBF600 prägte Honda 2004 ein neues Genre – und auch noch heute macht der Vorreiter Spaß

■ **Motor, Kraftübertragung:**
 Bauart: Vierzylinder-Viertakt-Reihe
 Hubraum: 599 cm³
 Bohrung x Hub: 67 x 42,5 mm
 Ventile pro Zylinder: 4
 Gemischauferbereitung: Einspritzanlage
 Leistung: 57 kW (78 PS) bei 10 500 min⁻¹
 max. Drehmoment: 59 Nm bei 8250 min⁻¹
 Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III
 Kraftstoff: Normalbenzin
 Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette

■ **Füllmengen, Preis:**
 Tankinhalt: 20 l
 Preis zzgl. Nk.: 6744 Euro
 (ABS zzgl. 600 Euro)
 *Herstellangaben

■ **MOTORRAD NEWS-Messwerte**
 Gewicht: 225 kg
 Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 210 kg
 max. Zuladung: 192 kg
 Verbrauch: 5,2 l / 100 km
 Reichweite: 385 km

■ **Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:**
 Rahmen: Zentralrohrahmen aus Aluminium
 Nachlauf: 110 mm
 Lenkkopfwinkel: 26°
 Radstand: 1490 mm
 Federung vorn: Telegabel, 120 mm Federweg
 Federung hinten: Stahl-Kastenschwinge mit Zentralfederbein, 125 mm Federweg
 Bereifung vorn: 120/70 ZR 17
 Bereifung hinten: 160/60 ZR 17
 Bremse vorn: 296-mm-Doppelscheibe mit Dreikolben-Schwimmersattel
 Bremse hinten: 240-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmersattel

v_{max}/Tacho (km/h): 205 / 220
 Beschleunigung: 0 – 100 km/h: 4,5 sek
 0 – 140 km/h: 7,9 sek
 400 m bei stehendem Start: 12,9 sek
 Durchzug im 6. Gang: 60 – 100 km/h: 6,3 sek
 100 – 140 km/h: 6,8 sek
 ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken): 45,3 m



Vergnüglicher Motor, gutes Fahrwerk, tolles ABS: Bei der Bremsmessung beeindruckt die Kawasaki mit knackiger Verzögerung

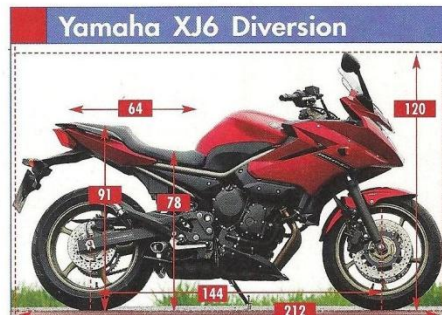
■ **Motor, Kraftübertragung:**
 Bauart: Zweizylinder-Viertakt-Reihe
 Hubraum: 649 cm³
 Bohrung x Hub: 83 x 66 mm
 Ventile pro Zylinder: 4
 Gemischauferbereitung: Einspritzanlage
 Leistung: 53 kW (72 PS) bei 8500 min⁻¹
 max. Drehmoment: 66 Nm bei 7000 min⁻¹
 Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III
 Kraftstoff: Normalbenzin
 Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette

■ **Füllmengen, Preis:**
 Tankinhalt: 15,5 l
 Preis zzgl. Nk.: 7095 Euro
 (ABS serienmäßig)
 *Herstellangaben

■ **MOTORRAD NEWS-Messwerte**
 Gewicht: 208 kg
 Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 196 kg
 max. Zuladung: 176 kg
 Verbrauch: 4,7 l / 100 km
 Reichweite: 330 km

■ **Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:**
 Rahmen: Gitterrohrahmen aus Stahl
 Nachlauf: 102 mm
 Lenkkopfwinkel: 26,5°
 Radstand: 1410 mm
 Federung vorn: Telegabel, 120 mm Federweg
 Federung hinten: Stahl-Ovorschwinge mit einem seitlichen Federbein, 125 mm Federweg
 Bereifung vorn: 120/70 ZR 17
 Bereifung hinten: 160/60 ZR 17
 Bremse vorn: 300-mm-Doppelscheibe mit Doppelkolben-Schwimmersattel
 Bremse hinten: 220-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmersattel

v_{max}/Tacho (km/h): 202 / 208
 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: 5,1 sek
 100 – 140 km/h: 6,1 sek
 ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken): 41,9 m



Preisbrecher: Auch wenn man das optionale ABS dazuzüfft, ist die XJ6 Diversion mit 6895 Euro ein sicheres Schnäppchen

■ **Motor, Kraftübertragung:**
 Bauart: Vierzylinder-Viertakt-Reihe
 Hubraum: 600 cm³
 Bohrung x Hub: 65,5 x 44,5 mm
 Ventile pro Zylinder: 4
 Gemischauferbereitung: Einspritzanlage
 Leistung: 57 kW (78 PS) bei 10 000 min⁻¹
 max. Drehmoment: 60 Nm bei 8500 min⁻¹
 Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III
 Kraftstoff: Normalbenzin
 Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette

■ **Füllmengen, Preis:**
 Tankinhalt: 17,3 l
 Preis zzgl. Nk.: 6350 Euro
 (ABS zzgl. 545 Euro)
 *Herstellangaben

■ **MOTORRAD NEWS-Messwerte**
 Gewicht: 220 kg
 Gewicht fahrfertig o. Kraftstoff: 207 kg
 max. Zuladung: 180 kg
 Verbrauch: 4,8 l / 100 km
 Reichweite: 360 km

■ **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-Schwimmersattel
 Bremse hinten: 245-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmersattel

v_{max}/Tacho (km/h): 205 / 219
 Beschleunigung: 0 – 100 km/h: 4,4 sek
 0 – 140 km/h: 8,0 sek
 400 m bei stehendem Start: 13,0 sek
 Durchzug im 6. Gang: 60 – 100 km/h: 5,5 sek
 100 – 140 km/h: 6,1 sek
 ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken): 44,0 m



Geduckt: Die XJ6 Diversion gibt sich dynamisch

Büro wollen bewältigt werden. Im dichten Verkehrstrübel des Kölner Großstadtdschungels würde man vielleicht sogar wieder gerne auf die Verkleidung verzichten, aber dennoch sind alle drei Bikes gute Cityflitzer. Vor allem die Kawa kann hier wieder ihr geringes Gewicht und die schlanke Linie ins Feld führen, besonders günstig ist das natürlich im Kolonnenverkehr.

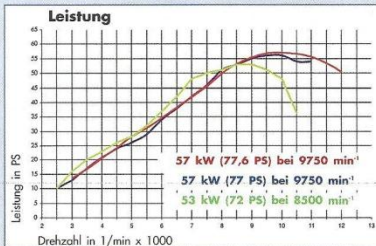
Die Ausstattung ist solide, aber nicht luxuriös. In dieser Klasse wird mit ganz spitzem Bleistift kalkuliert

Die Ausstattung der Kandidaten ist solide, aber nicht luxuriös. Es zeigt sich schon, dass in dieser Klasse mit ganz spitzem Bleistift kalkuliert wird. Einen Hauptständer hat keine der drei Maschinen serienmäßig. Etwas kurios erscheint das System Honda, zum ABS-Aufpreis von 600 Euro auch eben einen Hauptständer mitzumontieren. Bedingt durch den tiefen Zentralauspuff lässt sich an der Kawa kein Hauptständer

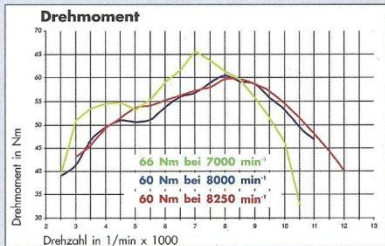
bringen, bei der Yamaha kann nachgerüstet werden.

Einstellmöglichkeiten an den Fahrwerken sind dünn gesät, immerhin lassen sich überall die hinteren Federbeine stärker Vorspannen, empfehlenswert für Fahrten mit Sozium. Im Cockpitbereich herrscht dagegen muntere Vielfalt. Die bessere Honda serviert – sagen wir mal: klassische – Rundrunden alter Schule. Funktionell absolut einwandfrei und gut ablesbar, aber vom Design her eine Antiquität.

Yamaha kontert mit einem durchdachten Digital-Analog-Mix, das XJ6-Cockpit hat sich bereits in den Fazer-Modellen bewährt und sieht ebenso modern wie hochwertig aus. Auf voll-digitales Breitwandkino vertraut Kawasaki. Wobei der ER-6f-Bildschirm vor allem durch Größe glänzt. Der Infogehalt des Kawa-Cockpits ist



Dicht an dicht: Die Mittelklasse-Maschinen treffen mit den Leistungskurven punktgenau die Werksangaben



Vorneweg: Der Gutelaune-Zweizylinder der Kawasaki übertrumpft mit knackiger Drehmomentkurve die drehfreudigeren Vierzylinder



Gut & günstig: Zierliche Stahlschwinge und einfache Kettenspanner



Alter Bekannter II: Ehemaliger Supersportmotor aus der YZF-R6

Auf Kurvensuche: Die Diversion ist fast zu schade für die Autobahn



Alles klar: Gut gemachter Digital-Analogmix aus Fazer-Beständen



Typisch Yamaha: ABS mit verdecktem Impulsring



Nasenbär: Mit Verkleidung sieht die XJ6 gleich ganz anders aus

nur durchschnittlich, der Balken-Drehzahlmesser nicht perfekt ablesbar. Da der Kawa-Twin aber über ein sehr breites Leistungsband verfügt, ist der Drehzahlmesser weniger wichtig als bei den Vierzylindern.

Alle drei Testmaschinen treten mit ABS an, an der Kawa serienmäßig, Honda und Yamaha verlangen Aufpreis. Aber auch die preiswerten ABS-Anlagen funktionieren inzwischen recht gut und regeln fein. In unserer Messanordnung funktioniert die Kawa-Bremse am besten, Honda und Yamaha folgen mit leichtem Abstand. Empfehlenswert sind alle drei Anlagen, besonders Anfänger und noch etwas unsichere Piloten können hier deutlich an Sicherheitsgefühl zulegen.

Welche Maschine es nun sein soll, ist wohl zunächst eine Frage des Geschmacks. Wer es betont konservativ mag, wird sich für die CBF600 entscheiden. Und macht damit einen guten Fang. Denn Honda wäre nicht Honda, hätten sie der Maschine nicht in endlosen Versuchsreihen ein mustergültig neutrales Fahrverhalten anezogen. Und der Motor hat es trotz zurückhaltender Geräuschentwicklung faustdick zwischen den Zylindern. Wer es drauf anlegt, kann mit der CBF600 ein flottes Tänzen hinlegen. Und auch zu zweit bequem urlauben.

Etwas sportlicher und dynamischer positioniert Yamaha die XJ6 Diversion. Nicht ganz so komfortabel wie die Honda, etwas schlanker und fetziger gestylt, wird eine etwas jüngere Kundschaft angepeilt. Dafür ist die Sitzbank nicht ganz so bequem und der Wetterschutz hinter der Scheibe fällt etwas bescheidener aus. Aber wer nicht ständig lange Autobahnetappen fährt, wird das kaum bemerken.

Zum Schluss die ER-6f. Der sportlich-schlanken Zweizylinder ist eher auf Spaß, City und kleine Nebenstraßen programmiert als auf ellenlange Ausritte. Fahrten in den Urlaub meistert man auf ihr besser ohne Beifahrer. Denn auf der flotten Kawasaki ist vor allem Leichtigkeit ist angesagt.

Wulf Weis

Kurz-Check

	HONDA	KAWASAKI	YAMAHA
Motor	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Fahrleistungen	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Verbrauch	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Fahrwerk	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Bremsen	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
ABS	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Komfort	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Verarbeitung	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Ausstattung	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Alltag	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Preis	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Fun-Faktor	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □



NEWS-Testchef
Wulf Weis

Die Yamaha Diversion macht Spaß, ist praktisch und sieht gut aus. Zudem ist sie die günstigste Möglichkeit, in dieser Klasse mit ABS unterwegs zu sein. Die Honda setzt auf klassisches Design und hohen Nutzwert, dabei sollte man das Spaß-Potenzial des quirligen Vierzylinders nicht übersehen. Und die flotte Kawasaki ER-6f macht es ihrem Fahrer so leicht wie möglich. Und entspannte Fahrer sind gute Fahrer.