

Pressestimmen XJ6

XJ6 erhält den Ritterschlag...



08/2013

Test XJ6 ABS – 35 kW (48 PS)

„Die XJ6 ist ein klassisches Motorrad im modernen Kleid. Motorisierung und vor allem das Fahrverhalten überzeugen. So gesehen ist die Yamaha mehr als nur eine 48-PS-Übergangslösung. Wer ein ausgewogenes Motorrad für genussvolles Landstraßenfahren sucht und dabei auf puristischen Zuschnitt steht, der sollte die XJ6 in ihrer einfachsten Ausführung zur Probe fahren.“



15/2013

„... hat die Yamaha beim Durchzug die windschildlose Nase vorn. Aufgrund der günstigeren Übersetzungsverhältnisse geht es von 60 auf 100 km/h in 5,3 statt 7,6 Sekunden, von 100 bis 140 steht es 8,6 zu 10,3 zugunsten der Yamaha. Auch beim Topspeed liegt die Stimmgabel mit 167 km/h vor dem Flügel, der sich zu maximal 160 km/h aufschwingt.“

„In den Fahreigenschaften ist die Yamaha ebenso das deutlich lebendigere Bike.“

„Die wendige Yamaha dagegen ist mehr Motorrad und sieht auch deutlich frecher aus als die doch sehr sachliche Honda.“

Report: Bestseller der zehn Top-Marken

So sehen Sieger aus – Yamaha XJ6

*„Sie belebt eine große Tradition, die XJ6. Das Typkürzel XJ zierte in den 80er- und 90er Jahren Yamahas zehntausendfach verkaufte Reihenvierzylinder von 550 bis 900 Kubik, mit Kette oder Kardan. Heute ist die XJ6 allein auf weiter Flur, lässt es mit 600 ccm, Kette und schnöder Stahlschwinge bewenden. Elegant verpackt, stilvoll, nicht effektheischend. Und das gleich in drei Versionen, ganz nackt (XJ6), halb oder voll verkleidet (Diversio und Diversio F). Sie sind durchdachte, gutmütige und bezahlbare Typen. **„Diese Maschine funktioniert ganz einfach – einfach gut nämlich.“** So sagt es Volker Ringelmann, Inhaber von Motorradsport Hilbk, einem großen Yamaha-Exklusivhändler aus Westfalen. Bei seinen Kunden sind alle drei Varianten ungefähr gleich beliebt. Konzeptionell ist die XJ6 direkte Konkurrenz zur Honda CBF 600/S. Wurde jedoch bis Ende August mit 1331 zugelassenen Exemplaren fast doppelt so oft gekauft wie Hondas 600er, die es auf 723 Verkäufe bringen. Was ist das Erfolgsrezept? Die XJ empfiehlt sich als problemloses und sehr handliches Vierzylinder-Motorrad für alle Tage. Sie macht von der Besorgungsfahrt in die Stadt über den Weg zur Arbeit bis hin zur großen Urlaubsfahrt alles mit. Mageres Drehmoment kompensiert der quirlige Motor durch knackig-kurze Übersetzung.“*

„Und die XJ kommt auch im Unterhalt günstig, weiß Volker Ringelmann: „Die sehen wir nur zu regulären Inspektionen in der Werkstatt.“ Der Dauertest in MOTORRAD 25/2010 belegt ebenso, was für ein problemloser Dauerläufer und toller Kumpel die 600er ist: Nach 50.000 Kilometern belegte sie Platz zwei unter 35 getesteten Motorrädern! So etwas freut die Kundschaft. Sie besteht oftmals aus Neu- und Wiedereinsteigern, viele Frauen ordern die kleine, leicht zu bedienende XJ. Laut Volker Ringelmann bleiben die (teil-)verkleideten Diversio-Modelle bis auf montierte Gepäcksysteme meist im Originalzustand. Dagegen erhielten nackte XJ gern geänderte Kennzeichenhalter, Blinker, Hebel und Spiegel. Kleine Ursache, große Wirkung – derart gepimpt sieht die XJ viel frecher aus.“



10/2012

XJ6 ABS Vergleichstest

„Ganz anders fährt sich Yamahas XJ6. Liegt so satt, sicher und souverän auf der Straße, wie es sich für ein „schweres Motorrad“ gehört. Was sie mit grad mal 211 Kilos aber gar nicht ist. Deshalb hat sie auch nichts gegen die ganz engen Ecken. Im Gegenteil– mit dem breiten Lenker legt man die Yamaha um wie eine 125er, stürzt sich genauso unkompliziert ins Kehrenreich wie in die langen, schnellen Biegungen. Schlechter Asphalt? Wen interessiert's? Den XJ-Piloten jedenfalls nicht. Komfortabel abgestimmt, nimmt die XJ auch Bodenwellen in voller Schräglage, ohne mit dem Lenker zu zucken.“



19/2012

Vergleich günstige Allrounder – Yamaha XJ Diversión F ABS

„Die Yamaha ist klassisch gestylt, hat einen sportlich–dynamischen Touch. Im Gegensatz zur Honda trägt sie eine Vollverkleidung, die in Sachen Windschutz deutlich bessere Arbeit leistet. Auch die XJ6 bietet ein Wohlfühlpaket an. Touristisch orientierter Kniewinkel, schmaler, 17,3 Liter fassender Tank und eine ausreichend gepolsterte Sitzbank treffen auf einen gekröpften, aber nicht zu tief hängenden Lenker. Das Ergebnis: eine langstreckentaugliche, leicht nach vorn geneigte Sitzposition. In Kombination mit dem 600–Kubik–Reihenvierzylinder kommt so im Vergleich zur Honda fast Racing–Stimmung auf.“

„Nicht gemächlich herumzuckeln, sondern runterschalten, Gas auf und gut vertonten Vierzylinder–Sound genießen, das ist ihre Devise. Um an der NC dranzubleiben, muss die Drehzahl auf hohem Niveau gehalten werden. Dann ist der Motor für das Sportlerherz eine wahre Freude. Die Leistung ist mit nominal 78 PS wirklich ausreichend und ermöglicht guten Vortrieb, verlangt vom Fahrer zudem keine im Fitnessstudio aufgepumpten Oberarme. Das trifft auch auf die Bremsen zu...“

„Nach einer ausgiebigen Testfahrt umkreist man die Motorräder erneut. So viel Motorrad für vergleichsweise so wenig Geld? Das ist wirklich toll und macht schon beim Durchrechnen Spaß.“



2012

Test XJ6

„Dieses Motorrad hat nicht mal hundert PS, keine Aluminiumrahmen, keine diversen Wahl-Mappings und keinen Liter Hubraum. Und doch zieht dich die YAMAHA XJ6 auf sympathische Art und Weise in ihren Bann. Und nicht nur dich – wie die Verkaufszahlen zeigen.“

„Es gibt sie – Wünsche, die durch den kollektiven Wahn der herstellenden Firmen in Vergessenheit geraten sind. Doch sie sind immer noch da: günstiger Anschaffungspreis, wirtschaftlicher Betrieb, alltagstaugliche Praxisnähe und ein ansprechendes Design ohne allzu großen optischen Kostendruck. All das ist in vielen Köpfen immer noch hochaktuell. Die XJ6 berücksichtigt all diese Gesichtspunkte.“

„Das fängt beim in seinen Grundzügen aus der FZ6 stammenden Motor an. In überarbeiteter Form hat er dort deutlich an Qualität gewonnen, wo sein Haupteinsatzbereich liegt: im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Drehen mag er trotzdem ganz gern, und die four-typischen Kribbelvibrationen werden dabei nur bei rund 7000 Touren kurzzeitig unangenehmer präsent. Mit 218,5 Kilogramm bei vollem Tank ist die XJ kein drahtiges Vollblut. Doch dank ihrer Fahrwerksgeometrie und ihrer Lenkeranordnung wie –breite ist sie schön flüssig und mit den aufgezogenen Dunlop Roadsmart-Reifen auch zielgenau und sportlich zu steuern.“

„Trotz der aufgrund des günstigen Einstandspreises teilweise einfachen Lösungen wird das Spardiktat nie zu offensichtlich, auch die Verarbeitung zeigt den Kostendruck nirgends offensiv. Dabei ist keineswegs nur der Einstandspreis wirtschaftlich. Die 78-PS-Klasse spart obendrein auch noch Versicherungskosten, und dann ist da noch der Verbrauch: Auf unseren Testfahrten reichten der XJ 5,3 Liter im Schnitt, im "Bescheidenheitsmodus" kommt sie gar mit 4,5 Litern hin. Damit ist dann eine stolze Reichweite von

380 Kilometern drin. Mit der nackten XJ6, der XJ6 Diversion mit Halbschale und der XJ6 F mit Vollverkleidung bietet Yamaha volle drei Modellvarianten die den Zielkreis der Kunden möglichst weit dehnen sollen.“

„Es ist kein bisschen überraschend, dass die XJ6 Im Segment der preiswerten Mittelklassemotorräder auf große Gegenliebe trifft. Man arrangiert sich mit ihr auf Anhieb, die Grenze zur Zuneigung ist von Anfang an nahe.“



02/2012

Der X-Faktor

„Es grenzt ans Übersinnliche, was die XJ6 alles kann. Die potente 600er ist gutmütig wie ein junges Reh und dabei durchzugstark wie ein erfahrener Bock.“

„In der 600er-Klasse hat sie sich längst einen Namen gemacht. Die XJ6 von Yamaha, 2009 ins Rennen geschickt, um die Suzuki Bandit und Honda CBF500 das Fürchten zu lehren, bringt alles mit, was ein Motorrad zu einem Allrounder macht. Die Liste der Pluspunkte dieses Motorrads ist so ansehnlich wie das Bike selbst, im dem das Vorgängermodell FZ6 weiterlebt. Deren Motor werkelt nämlich nun viel ausgewogener im Aluminium-Doppelschleifenrahmen der fidelen XJ6. Wie ein schlankes Reh lässt sich die handliche XJ6 über die Landstraße treiben, glänzt dabei mit neutralem, gutmütigem Fahrverhalten. Das Fahrwerk ist angenehm soft abgestimmt, so soft wie die Sitzbank, die Fahrer wie Beifahrer gleichsam schmeichelt. Auch die Sitzposition ist gelungen, der Knieschluss perfekt. Dank schlanker Taille wirkt die niedrige Sitzhöhe sogar noch einen Deut niedriger – das gefällt im Besonderen kleinen Fahrern. Diese, wie andere, freuen sich auch über den einstellbaren Lenker.“

Kurzurteil

- Kerniger Vierzylinder
- Handlich und spurtreu
- Komfortable Sitzposition
- Gutmütige Fahreigenschaften

- Relativ günstig
 - Geringer Verbrauch
 - Für kleine Fahrer geeignet
-

MOTORRAD

Europas größte Motorradzeitschrift

02/2012

Ersatzteil-Report

"Die XJ6 scheint auch mit Blick auf die Folgekosten ein echtes Bike für Einsteiger zu sein. Selbst Allerweltsteile wie Bremsbeläge sind besonders günstig in Originalqualität zu bekommen."



07/2011

INTENSIV-TEST Yamaha XJ6 Diversion

„In einem Intensiv-Test über 13.000 km musste die Mittelklasse-Yamaha ihre Steher-Qualitäten beweisen. Es wurden 13.000 kurzweilige, vergnügliche, nette Kilometer mit der XJ.“

„Vor allem ihr Vierzylinder-Triebwerk zeigt sich als echter Freudenspender. Vom Supersportler R6 stammend, zeigt es sich weitaus homogener gedrosselt, als das noch bei der Fazer 6 der Fall war. Ab 4000 Touren liegt das Drehmoment immer über 50 Nm, Schwabrüstigkeit sieht anders aus. Gleichzeitig jagt der Motor leichtfüßig und unangestrengt die Drehzahlleiter hinauf, begleitet von nur ganz geringen Vibrationen und einer verschlucklosen Gasannahme. Erfreulicherweise bedeutet diese Drehzahlgier keinen erhöhten Spritkonsum, 5,8 Liter laufen im Schnitt durch die Drosselklappen, bei zurückhaltendem Umgang mit der Gashand reichen 4,5 Liter, der Minusrekord liegt bei 4,2 . . .“

„So ist es kein Wunder, dass die XJ6 innerredaktionell gern zu Reisen hergenommen wird und ihr Arbeitspensum flott hinter sich bringt. Am Ende der 13.000 Kilometer präsentiert sie sich technisch und optisch in einem sehr guten Zustand.“

„Kleine Inspektionen sind nur alle 10.000 Kilometer fällig, große alle 20.000, eine Ventilspielkontrolle gar nur alle 40.000. Und mit einem Verkaufspreis von 7095 Euro offeriert die XJ6 Diversion ein vernünftiges Verhältnis von Preis und Leistung. In dem Licht betrachtet, erscheint die XJ als nett in des Wortes bester Bedeutung: sympathisch, freundlich, offen und überhaupt nicht langweilig.“

Meinung Jürgen Schons, Redakteur Motorradfahrer:

„Während des Intensiv-Tests hat die XJ Diversion viele Sympathiepunkte eingefahren, und das zu Recht. Zickfrei im Gebaren, zuverlässig unterwegs, ein treuer Kumpel im Alltag und Freizeit, der dazu auch noch auf die Geldbörse achtet – mehr will sie gar nicht sein. Mehr sollte man von ihr auch nicht erwarten.“



25/2010

XJ6 Diversion – Dauertest Abschlussbilanz

„Mehr als tausend Worte kann manchmal ein einziger Blick sagen, und zwar der in die Zulassungsstatistik. Die dokumentiert die Erfolgsgeschichte der Yamaha XJ6-Baureihe in den beiden vergangenen Jahren ganz unpathetisch nüchtern, aber umso eindrucksvoller...“

„...der inoffizielle Titel des beliebtesten 600er-Motorrads – die Yamaha Produktplaner haben den Nerv der hiesigen Biker offensichtlich genau getroffen. Den der MOTORRAD-Redaktion auch. Denn die im Mai 2009 in den Dauertest-Fuhrpark aufgenommene XJ6 Diversion glänzte seitdem vor allem durch eines, durch Abwesenheit. Nur 16 Monate dauerte es, bis die kleine Rote 50.000 Kilometer abgespult hatte. Ein gutes Zeichen. Schließlich überzeugte die Yamaha bei Feierabend-Spritztouren, auf Urlaubsreisen, ja sie holte beim MOTORRAD-Alpenmasters 2009 sogar den Gruppensieg in der Allrounder Wertung.“

„Schadlos – dieses Adjektiv beschreibt treffend den Zustand der XJ6 nach 50.000 Kilometern. Sämtliche Motorinnereien präsentierten sich nach der Demontage im erstklassigen Zustand.“

„Eine beeindruckende Bilanz, die auch für das Fahrwerk gilt.“

„Ein Resultat, das man vor dem Hintergrund des messerscharf kalkulierten Tarifs nicht zwangsläufig erwartet hätte. Denn mit 7095 Euro Listenpreis inklusive serienmäßigem ABS trifft die Diversion auch finanziell den Nerv der Kundschaft. Die sich ohnehin zwischen drei Ausgaben der XJ entscheiden kann.“

„Dass sich die kleine Yamaha nun auch als Langstreckenläuferin so hervorragend schlägt, verleiht der XJ6 den Ritterschlag – objektiv dokumentiert vom sensationellen zweiten Platz in der Gesamtwertung aller Dauertestmaschinen von MOTORRAD.“



11/2010

„Dieses Motorrad hat nicht einmal hundert PS, keinen Aluminiumrahmen, keine diversen Wahl-Mappings und keinen Liter Hubraum. Und doch zieht es dich auf EINE SYMPATHISCHE Art und Weise in seinen Bann. Und nicht nur dich – woran die Verkaufszahlen keinen Zweifel lassen.“

„Und schon nach den ersten paar Metern zur Tankstelle stimmt das erreichte Ergebnis durchweg positiv. Solch ein Motor überzeugt auf der Probefahrt – auch wenn sie nur kurz ist. Das fängt bei der Gasannahme an, die immer weich und vorhersehbar vonstatten geht. Ein Vergnügen, selbst bei niedrigsten Drehzahlen im eigentlich zu hohen Gang ans Gas zu gehen. Nicht mal unter 1500/min wird ein verpennter Schaltvorgang in der Stadt zur Ruckelpartie. Sehr duldsam und geschmeidig, das Ganze. In Richtung hoher Drehzahl bei kleinen Gängen – die Drehmomentcharakteristik macht dieses Szenario unter reinen Gebrauchsanforderungen völlig überflüssig – wird die Gasannahme zackiger, bleibt aber berechenbar. Ab 3000/min nimmt der XJ6-Antrieb dann das Hinterrad unter Dampf, greift sich oberhalb der 5000er Marke die nächst größere Kohlenschaufel. Im unteren und mittleren

Drehzahlbereich fühlt er sich nach mehr an als nach 600 ccm, doch auch sein Drehwille ist immer noch da."

„Durch Drehen der Lenkerböcke lässt sich der Abstand zum Lenker um zwei Zentimeter variieren. Kein Murren auch vom Passagiersitz: ausreichendes Platzangebot, human platzierte Fußrasten, gut positionierter Haltegriff."

„Wirtschaftlich ist nicht nur der Einstandspreis – die nackte XJ6 ohne ABS kostet verblüffend günstige 6395 Euro – sondern auch der Unterhalt. Die 78-PS-Klasse spart Versicherungskosten, und dann ist da noch der Verbrauch: Auf unseren Testfahrten reichten der XJ 5,3 Liter im Schnitt, im Bescheidenheitsmodus kommt sie gar mit 4,5 Litern hin. Damit ist dann eine stolze Reichweite von 380 Kilometern drin."

„Die ABS-Bremse – beim F-Modell ist sie Serie, bei den beiden anderen Typen kostet sie 400 Euro Aufpreis – passt ins gelungene Bild. Trotz der zusätzlich nötigen Bremsleitungen packt sich der Druckpunkt am Hebel klar und nicht so verwaschen, wie man es von anderen Bremsen kennt. Das System arbeitet zudem zwar mit klar spürbaren Regelintervallen, greift aber erst so spät ein, dass im Verein mit dem guten Druckpunkt auch sportliches Anbremsen von Kurven ohne Vergnügensdefizit möglich ist."

"FAZIT: Die XJ6 trifft nicht von ungefähr auf Gegenliebe. Aus einfachen Zutaten zusammengestellt, wurde sie von Yamaha zu einem empfehlenswerten Menü vereint."

MOTORETTA 128

„Neu am hier vorgestellten Modell ist das F, das für die Vollverkleidung steht. Ansonsten basiert das 2010er Modell auf der bekannten XJ6. Obwohl so eine Vollverkleidung schwierig an ein existierendes Naked Bike anzupassen ist, zeigt die Neue einige appetitliche Ansichten: Die XJ6 Diversion F wirkt mit ihrem modernen Scheinwerfer und der zackig geschnittenen Hülle durchaus sportlich, und der schick unter dem Motor hervor lugende Schalldämpfer wirkt einfallsreich."

„Lästige Verwirbelungen und damit verbundene hohe Fahrgeräusche bleiben Fehlanzeige. Auf den erwähnten längeren Touren macht sich die XJ mit einem ausgewogenen Federungskomfort lieb Kind. Selbst auf den aktuellen Schlaglochpisten kann das Fahrwerk mit ausgewogenem Fahrverhalten überzeugen."

„Zudem bietet die 222 Kilo leichte Fuhre ein leichtfüßiges Handling, das eine mühelose und freudvolle Kurvenfahrt auch Ungeübten ermöglicht.“

„Was bleibt, ist ein durch und durch tauglicher Alltagsspross mit der etwas sperrigen Bezeichnung XJ6 Diversion F ABS, der mit moderater Leistung von versicherungsgünstigen 78 PS und einem durchaus erschwinglichen Preis von 7496 Euro ein prima Mittelklasse-Motorrad abgibt.“

MOTORRAD NEWS 04/2010
TEST • TECHNIK • FAHRER • SERVICE • STYLING

Vergleichstest: XJ6 Diversion F Sieger nach Punkten

„Die XJ6 Diversion F gehört klar zu den wenigen Motorrädern, bei der das Zusammenwirken unspektakulärer Komponenten auf geheimnisvolle Art und Weise ein exzellent funktionierendes Gesamtpaket ergibt.“

„...unbeschwerter als auf der XJ6 kann Vierzylinderfahren kaum sein. Punkte sammelt unser Textexemplar obendrein mit den geschmeidigsten Gangwechseln im Vergleich.“

MOTORRAD 02/2010
Europas größte Motorradzeitschrift

Vergleichstest Mittelklasse Bikes

„Winter – Kälte, Regen, Nebel und vielleicht auch noch Schnee. Optimale Bedingungen also, um den vollverkleideten Mittelklassenmotorrädern mal so richtig auf den Zahn zu fühlen, oder?“

„Der knackig kurz übersetzte Yamaha-Vierzylinder gefällt mit seidenweichem Ansprechverhalten, präziser, leichtgängiger Kupplung und Schaltung sowie bester Laufruhe.“

FAST WIE EIN SPIELZEUG:

„Die Yamaha fährt sich so locker, leicht und beschwing wie keine andere. Sie glänzt mit hervorragender Rückmeldung, dem besten Komfort....“

SIEGER PREIS–LEISTUNG: YAMAHA XJ6 Diversion F

„Anfängerfreundlich zu fahren, bewährt auch unter Extrembedingungen: Die XJ6 macht fast alle glücklich....“

MOTORRAD
Europas größte Motorradzeitschrift

24/2009

Herbstausfahrt mit Dauertest–Motorrädern

„Ein Schweizer Messer auf zwei Rädern.“

„Die Diversion ist kein auffälliges Motorrad für die Eisdieler, aber mit ihr ist man immer richtig angezogen. Sie ist sofort problemlos und leicht zu fahren und vermittelt gerade deshalb viel Fahrspaß. Bei Bedarf kommt man mit dem drehfreudigen Motor, dem stabilen Fahrwerk und dem ABS durchaus sehr flott voran. Trotzdem sind auch schlechte Strassen und selbst Schotterpässe recht komfortabel zu bewältigen. Auf Autobahnetappen freut man sich über die Verkleidung..“

motorBike 04/2009

„Pures Roadster–Feeling: Mit frischem Wind um die Nase und unkompliziertem Fahrverhalten macht die XJ6 auf Anhieb einen Riesenspaß.“

„...die neuen XJ6en bieten problemlosen Fahrspaß zu einem absolut erschwinglichen Preis.“

MOTORRAD
Europas größte Motorradzeitschrift

16/2009

Alpenmasters 2009 – Allrounder

YAMAHA XJ6 Diversion ABS – 1. Platz mit 306 Punkten

Suzuki Bandit 650 ABS – 2. Platz mit 297 Punkten

Aprilia SL750 Shiver GT ABS – 3. Platz mit 283 Punkten

Triumph Bonneville SE – 4. Platz mit 235 Punkten

Niedrigster Benzinverbrauch: YAMAHA XJ6 Diversion ABS – 4,2 Liter/100km

Höchste theoretische Reichweite Pässe: YAMAHA XJ6 Diversion ABS – 408 km

„So gebührt den Fahreigenschaften der Allrounder der größere Anteil an Ihrer Alpentauglichkeit, und diese Wertung gewinnt die XJ6 um Längen.“

„Die XJ6 stellt sich völlig in den Dienst einer nachhaltigen, tief innerlichen Freude am Fahren. Einer Freude, die noch nach dem zehnten Pass und 500 Tageskilometer anhält und sich nicht schon an der zehnten Kehre in kaum zu bändigender Supersportlichkeit aufgerieben hat.“

MOTORRAD NEWS

07/2009

Vergleichstest: Die XJ6 Diversion ABS wurde Sieger nach Punkten

„Die XJ6 darf dabei als stilistischer Geniestreich gelten, denn dieses Design erfährt breite Zustimmung aus ganz unterschiedlichen Zielgruppen.“

„Beim Benzinverbrauch geben sich Kawasaki und Yamaha sehr bescheiden, die Honda verkostet auf unserer Verbrauchsstrecke etwa einen halben Liter mehr auf 100 Kilometer.“

„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.“

MOTORRAD
Europas größte Motorradzeitschrift

11/2009

„Es ist an der Zeit, ein Motorrad zu feiern, das nichts anderes sein will – statt um jeden Preis aufzufallen.“

„Du siehst diese 600er zum ersten Mal, denkst: Die kenn' ich. Du spannst dich relaxed zwischen Lenker und Rasten, fühlst: Hier war ich schon. Du drehst den Schlüssel um, sperrst das Gas auf und weißt, dass Du zu hause bist. Angekommen, endlich – bei einem Motorrad, das genau so funktioniert, wie sich das der liebe Gott einmal ausgedacht hat: ohne Risiken, ohne Nebenwirkungen. Gute Laune bei Einnahme der ersten Kurven garantiert.“

„Nach der Nackversion, die wir bereits im Top-Test (Motorrad 6/2009) besungen haben, nun also das Hohelied auf die gecoverte XJ6 Diversion. Mit tuffengleichen technischen Vorzeichen.....“

„.....der aufwendig rückwärtsgetunte R6-Rennerlemotor. Legt energiegeladen los, läuft super geschmeidig, zieht - völlig wurscht in welchem Gang - vom tiefschwarzen bis in den roten Bereich, wo er kurz vor 13000 Umdrehungen vom Begrenzer gestoppt wird.“

„Biegt auch von alleine im richtigen Winkel ab, findet automatisch ihre Linie und bleibt selbst auf übelstem Parkett im Takt. Handling und Abstimmung des akribisch ausbalancierten Fahrwerks passen zu jedem Anlass, die Bremsen werfen keinerlei Fragen auf. Drum kannst Du so viel Himmel, Wiesen und sonst was gucken. Stundenlang: Sitzposition und Mobiliar sprechen so wenig dagegen wie die Reichweite. Bei christlicher Überlandfahrt leuchtet nach etwas 290 Kilometern die „Vergiss-nicht-zu-tanken-Lampe“ auf, wirklich ernst wird's 60, 70 Kilometer später.“

„....6350. Das ist keine unverbindliche Preisempfehlung, sondern eine knallharte Kampfansage and die Undercover-Konkurrenz.“



06/2009

Editorial von Till Kohlmey

„Juchhu - Yamaha hat die Diversion wieder neu aufgelegt und dabei an alte Traditionen angeknüpft. Ein schlichtes, schnörkelloses Motorrad für den Alltag und für die große Tour gleichermaßen. Und, wie unser aktueller Touren-Test ab Seite 28 beweist, ein rundum gelungenes Motorrad mit wenigen Macken und vielen erstaunlich stimmigen Attributen. Das Ganze zum Preis von 6350 Euro - nicht zu viel, wie wir meinen.“

Tourentest

„Von vorn bis hinten hinterlässt die XJ6 Diversion einen sehr wertigen und überaus erwachsenen Eindruck. Die Instrumente sind gut ablesbar und verzichten auf verspielten Firlefanz, selbst die Rückansicht der Yamaha bringt ein wenig Dynamik ins Spiel.“

„Zum Alltag eines XJ-Fans gehört die Urlaubsreise zu zweit garantiert dazu. Die beginnt meist auf der Autobahn, und die kann man auf der Diversion unbekümmert in Angriff nehmen. Die zackige Halbschale bietet ordentlichen Windschutz, ohne dass man am Zündschlüssel lutschen müsste, der Geradeauslauf lässt sich auch nicht durch Bodenwellen der Trennfugen erschüttern, und genügend Leistung hat der Reihenvierer mit gemessenen 75,6 PS eh, auch wenn die Werksangabe leicht verfehlt wird. 205 km/h Topspeed dürften reichen,, um das Reiseziel in angemessener Zeit zu erreichen. Obwohl die Diversion durchzugsfreundlich kurz übersetzt ist und selbst im letzten Gang ausdreht, werden Tankrechnungen kein allzu großes Loch in die Urlaubskasse reißen. Wer die Tachonadel beständig zwischen 160 und 180 km/h sieht, muss sich auf rund 6,5 Liter Verbrauch und eine Reichweite von 266 Kilometern einstellen – damit kann man sehr gut leben.“

„Liegt der Autobahn-Marathon hinter einem, trumpft die Diversion erst recht auf.“

„Gas auf, und selbst im unteren Drehzahldrittel geht es zügig voran. Nicht nur für Neulinge auf zwei Rädern ein Segen. Wer schneller unterwegs sein möchte: bitte schön. Eine leichtgängige mechanische Kupplung und das praxisgerecht kurz gestufte Getriebe machen auch dauerhaftes Fahren am Leistungszenit zum Vergnügen.“

„Unterm Strich ist die Diversion also ein Volltreffer geworden.“

MOTORRAD NEWS 05/2009

Vergleichstest: Die XJ6 ABS wurde Sieger nach Punkten

„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.“

„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.“

„Die Yamaha XJ6 wirkt größer, breiter und erwachsener als die Konkurrenten. Groß gewachsene 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.“

MOTORRAD NEWS

04/2009

„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.“

„Ein Allrounder mit Sportambition: Routiniers können das Potenzial der XJ6 in flotte Fahrmanöver ummünzen.“

„Zudem können sich die Trinksitten sehen lassen. Knappe fünf Liter im NEWS-Mix gehen in Ordnung.“

„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.“

„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.“

MOTORRAD
Europas größte Motorradzeitschrift

06/2009

„Der Kaufpreis von 6495 Euro für die XJ6 ABS ist äußerst verlockend und liegt noch unter dem ihrer stärksten Widersacher Honda CBF600, Kawasaki ER-6n und Suzuki Bandit 650.“

„XJ600-Anhänger können ihr „Altes Eisen“ getrost in den Ruhestand schicken. Yamaha ist es gelungen einen vollwertigen Ersatz für den lange erfolgreichen Allrounder zu finden. Die XJ6 bringt alles mit, was ein modernes Motorrad ausmacht. Einen sparsamen, durchzugskräftigen und vitalen Motor, ein homogen abgestimmtes, gutmütiges Fahrwerk, das auch höheren Ansprüchen genügt.“



03/2009

„Schon nach den ersten Metern ist klar: Die neue XJ6 überzeugt mit einem fast schon an pure Leichtigkeit grenzenden Maß an Unkompliziertheit. Aufsitzen, einkuppeln und fahren, fahren, fahren. In Kurven kennt sie dank moderatem 160er Reifen keinerlei mit der Brechstange zu bändigende Hinterlist. Es macht unendlichen Spaß mit diesem handlichen Motorrad durch Kurven zu schlängeln.“

„Ausgewogenheit ist die Stärke dieser Yamaha. Sie ist nicht zu hart abgestimmt und verwöhnt mit Komfort. Bodenwellen oder schlechter Fahrbahnbelag bringt das Motorrad nicht aus der Ruhe. Auf üblichen Landstraßen kennt dieses Fahrwerk praktisch keine Grenze und vermittelt dank der angenehm integrierenden Sitzposition ein großes Sicherheitsgefühl.“



03/2009

„Mit XJ6 und XJ6 Diversion bedient Yamaha endlich wieder alle, die einfach nur Motorrad fahren wollen.“

„Der XJ-Auftrag ist klar: Mehr Spaß im Alltag durch mehr Schmalz bei niedrigen und mittleren Drehzahlen.“

„Auf der XJ6 sinken die fahrerischen Herausforderungen klar unter die Entspannungsmarke.“

„Was kann man in der Mittelklasse mehr verlangen als ein hübsch gemachtes, kinderleicht zu fahrendes Vierzylindermotorrad zu einem knallhart kalkulierten Preis?“



03/2009

„Mit minimalem Kraftaufwand und guter Übersicht über das Verkehrsgeschehen gleiten wir stressfrei durch das Gewühl. Das gilt für die nackte und verkleidete XJ. Ihr geringes Mehrgewicht von sechs Kilo macht sich nicht spürbar bemerkbar. Positiv nehmen wir das gute Ansprechverhalten und die kräftige Leistungsentfaltung des Vierzylinders im mittleren Drehzahlbereich zur Kenntnis.“

„Auch nach längerer Zeit auf der dünn und trotzdem komfortabel gepolsterten Sitzbank kommen kaum Ermüdungserscheinungen auf. In Verbindung mit dem über 17 Liter fassenden Tank steht großen Ausflügen nichts im Wege.“



04/2009

„Die neue XJ besitzt flotten, aber nicht hektischen Charme, wozu auch das harmonische Zusammenspiel von Fahrwerk und Motor beiträgt. Fein ausbalanciert und mit einem übersichtlichen Reifenformat (120/70 und 160/60) gesegnet, geht sie Radien jedweder Art nicht übermütig, sondern gelassen an und schreckt auch vor größeren Schräglagen nicht zurück.“

„Unter dem Strich ist Yamaha letztlich genau das gelungen, was schon bei der XJ vergangener Tage überzeugte. Ein erschwingliches, unkompliziertes doch keineswegs langweiliges Bike für alle Tage, das zudem als flotte Nackte im urbanen Umfeld eine gute Figur macht und als Diversion mit ordentlichem Windschutz auch für längere Etappen taugt. So gesehen sollte dem Erfolg vergangener Tage nichts im Wege stehen. Wir rufen freudig: Hello again, XJ.“

FAZ, 31. Januar 2009

„Der flüssigkeitsgekühlte 600-Kubikzentimeter-Reihenvierzylinder geht sanft zu Werke, bei angenehm direkter Gasannahme und mildem Druck in der Drehzahlmitte. Die Sitzhöhe von nur 785 Millimeter schafft Kleingewachsenen und Unerfahrenen Vertrauen, das Polster ist vorn schmal geschnitten, so dass man auch mit kuren Beinen den Boden erreichen kann.“

„Weitere vertrauensbildende Maßnahmen: schmaler Rahmen im Bereich der Knie, aufrechte Sitzhaltung, leichtgängige Kupplung, klar einrastende Gänge, unkomplizierte Leerlaufsuche, gut dosierbare, wirkungsvolle Bremsanlage, sicher abzulesendes Cockpit, gute Sicht nach hinten in den Rückspiegeln.“