



VORSTANDSVORSITZ

2011 geht der mächtige Suzuki Burgman bereits ins zehnte Verkaufsjahr. Eine Standortbestimmung fürs neue Jahrzehnt



Als 1999 der unglaubliche Suzuki Burgman 400 präsentiert wird, gilt die seinerzeit dünn besiedelte 250er-Rollerklasse noch als dicke Kubatur. Dann geht's rasch: Yamaha T-Max und Honda Silver Wing reißen die Macht an sich – bis Suzuki im Herbst 2001 den 650er-Burgman vorstellt. Im Juni 2002 findet dann im italienischen Frascati kurz vor dem Verkaufsstart die offizielle Pressevorstellung statt. Mit 638 Kubik und 41 kW (56 PS) aus einem modernen DOHC-Achtventil-Zweizylinder sowie mit Fülle und Luxus sollen die Maxiscooter-Verhältnisse klargestellt werden.

In der Folge ist das Revier ziemlich klar aufgeteilt: der Yamaha T-Max für den eiligen Sportsfreund; der Honda Silver Wing für den genussorientierten Tourenfahrer; der Piaggio X9 500 als preisgünstiger europäischer Einzylinder-Beitrag; und schließlich der

Suzuki Burgman als dickster, stärkster, gleichzeitig mit dem Anspruch des Technologieführers. 2004/2005 kommt die Executive-Version mit ABS, elektrisch einklappbaren Rückspiegeln, Sitzbank-Heizung (für Fahrer und Beifahrer getrennt regu-

Einige Finessen des Burgman sind bis heute unerreicht

lierbar), mehrstufiger Lenkergriff-Heizung und elektrisch verstellbarer Windschutzscheibe.

Tatsächlich sind einige Finessen des Burgman bis zum heutigen Tag unerreicht, ganz besonders das immer noch innovative automatische Keilriemengetriebe: Beim diesem SECVT wird die Position der kegelförmigen Variomatikscheiben – und damit

das Übersetzungsverhältnis – nicht durch Fliehgewichte, sondern intelligent über diverse Parameter gesteuerte elektrische Stellmotoren bestimmt. Damit sind Abstimmung und Charakteristik nicht wie bei einer Oldschool-Variomatik „in Blei gegossen“, sondern auf die Übersetzung kann gezielt Eingriff genommen werden. Burgman-Resultat sind wahlweise der „normale“ Fahrmodus, ein Powermodus und eine über die linke Lenkerarmatur bedienbare Tiptronic, bei der fünf Schaltstufen simuliert werden.

Was ist der Benefit? Die „motomobil“-Redaktion hatte die Möglichkeit, das aktuelle Burgman-650-Modell über eine Distanz von 7000 Kilometer zu malträtieren, somit fast ein Langstreckentest: Während der nach dem Starten als Standard angebotene Ökomodus für unbeschwertes, zügiges Touren- und Kurvenvergnügen ge-



SUZUKI AN 650 BURGMAN

roller-daten

MOTOR	..... 2-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, DOHC, 8 Ventile, EFI
HUBRAUM	..... 638 ccm
LEISTUNG	..... 41 kW (56 PS) bei 7000/min
DREHMOMENT	..... 62 Nm bei 5000/min
GETRIEBE	..... automat. Kupplung, stufenlose Variomatik
FAHRWERK	..... Stahl-Unterflur-Gitterrohrrahmen
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... Telegabel 41 mm, Stereofederbeine
RADSTAND	..... 1595 mm
FEDERWEG vo/hi	..... 110/100 mm
BEREIFUNG vo/hi	..... Bridgestone Battlax 120/60-15, 160/60-14
BREMSEN vo/hi	..... 2 x Scheibe 260 mm, Scheibe 250 mm, ABS
SITZHÖHE	..... 750 mm
TANKINHALT	..... 15 l
GEWICHT FAHRFERTIG	..... 277 kg
SPITZE	..... 163 km/h
TESTVERBRAUCH	..... 4,6 bis 5,4 l/100 km
PREIS	..... € 11.499,-
VERTRIEB/INFO	..... www.suzuki.at

nügend Leistung anbietet, bekommt der Powermodus besonders dann einen hohen Stellenwert, wenn die Entscheidung für Überholvorgänge schnell fallen muss. Die Variomatik arbeitet hier auf einem zirka 1000 Umdrehungen höheren Drehzahl-niveau, Antritt und Beschleunigung sind spürbar spontaner. Perfekt wäre das Suzuki-System, wenn man den Umschaltknopf an der sehr dicht belegten linken Lenkerarmatur ohne hinzusehen noch zielsicherer treffen würde. Der Tiptronic-Modus, also die manuelle „Gangwahl“, kommt am wenigsten zum Einsatz: Erstens vergibt man sich einen der schönsten Roller-Vorteile (nämlich die Automatik), und zweitens erfordert die Bedienung zuviel Aufmerksamkeit, um die gegenüber dem Powermodus nur geringfügig bessere Performance zu lukrieren.

- (1) Gemütliches Fototempo im schnellen Sweeper
- (2) ABS auf sehr hohem Niveau und mit gutem Druckpunkt
- (3) Geräumigere Platzverhältnisse als in einem Erst-Klasse-Abteil
- (4) Durch die opulente Ausstattung sind die Armaturen dicht belegt

Eine angenehme Überraschung war (nach manch negativem Beitrag in diversen Burgman-Internetforen) der Treibstoffverbrauch: je nach Fahrweise zwischen 4,6 und 5,4 Liter auf 100 Kilometer – angesichts des Kampfgewichts von vollgetankt

MODELLVERGLEICH	HUBRAUM/LEISTUNG	GEWICHT	PREIS
SUZUKI BURGMAN 650	638 ccm/41 kW (56 PS)	277 kg*	€ 11.499,-
HONDA SW-T600	582 ccm/37,7 kW (51 PS)	250 kg*	€ 9290,-
YAMAHA T-MAX 500	499 ccm/32,0 kW (43,5 PS)	225 kg*	€ 11.999,-

*] vollgetankt

277 Kilo äußerst erträglich. Sobald man die Tankuhr als Märchenerzählerin durchschaut hat, passt auch die Reichweite: Nach dem ersten Blinken des Zapfsäulensymbols kommt man noch gut 100 Kilometer weit. Wind und Regenschutz sind hervorragend, lediglich die Hände werden durch die tiefe Position der Rückspiegel nicht vor Nässe geschützt. Bei völlig hochgefahrenem Windschild muss man sich mit etwas mehr Sog und geringfügig höherem Geräuschpegel abfinden.

Bei reichlich Schräglagenfreiheit ist das Fahrwerk weder straff noch sportlich, trotzdem sind Geradeauslauf (Höchstgeschwindigkeit 164 Stundenkilometer bei Tacho 178) und Schräglagenstabilität gut, wenn auch nicht die unerreichte Qualität eines Yamaha T-Max erzielt wird. Seitenwind und wiederholte Wellen in Schräglage mag das Burgman-Fahrwerk nicht so gern. Für artistische Fahrmanöver im Stadtverkehr ist der große 650er klarerweise nicht prädestiniert, auf kurvenreichen Straßen ist das Handling jedoch völlig mühelos und macht große Freude. Noch immer auf der Höhe der Zeit ist die präzise Bremsanlage mit ABS. Die tolle Reisetauglichkeit wird durch üppigen Gepäckraum unterstrichen: Unter die Sitzbank passen zwei Integralhelme, auch die drei Ablagen im Vorderbau sind riesig. Dass der große Burgman ins zehnte Jahr geht, merkt man eigentlich nur an zwei Nebenschauplätzen: Das Cockpit-Design ist nicht mehr ganz so frisch, und für das 12-Volt-Outlet im vorderen Gepäckfach würde man sich einen Kabeldurchlass wünschen, damit eine Zweiradnavigation gespeist werden kann. Das war damals noch nicht so aktuell. Als luxuriöser, hochwertiger Reiseroller mit fast bombastischer Ausstattung ist der Burgman 650 Executive noch immer erste Wahl. ©

