

M^{dé}HC Motor test

Auto-Maatjes

Suzuki Burgman 400 en 650

bruggeman
motoren
www.bruggemanmotoren.nl

TEKST: DAAN LAGERVELD
FOTO'S: TON DIJKSTRA



Het is dé oplossing voor het file-probleem. Je bent als eerste weg bij het verkeerslicht, je kunt vervolgens parkeren voor de deur en met een verbruik van 1 op 25 lach je iedereen uit! En dat alles met het sportieve comfort vergelijkbaar met die van een cabrio. Het kan met een motorscooter. Verwamde handvatten en zadel, maken ze het hele jaar door inzetbaar. Met een breed scherm zit je compleet uit de wind en op de luxe versie is deze zelfs elektrisch verstelbaar, zodat je in de zomer juist nog wat verkoelende wind vangt.

Maximale bescherming voor rijder en passagier tegen weer en wind en een royale bagageruimte onder het zadel maken de Burgman een uiterst praktisch vervoermiddel dat persoonlijke mobiliteit garandeert. Want zowel

op een motorscooter rijden, maar als automobilist juist wel, om de file te omzeilen! Ervaring met een motor werkt eerder nog in je nadeel, je hebt geen tank tussen je benen en je grijpt in eerste instantie nog vlak voor een bocht naar de koppeling, en dat is nu juist de rem geworden! Dát moet je dus even afeeren. ABS voorkomt dat je jezelf onderuit remt, en de hele scooter is zo afgesteld dat je er lekker 'lomp' mee om kunt gaan, fool-proof en veilig. Een motorrijbewijs is echt niet beslist nodig, maar wel verplicht. Op beide machines zit je echt heerlijk op een ruime zetel, met ruggesteuntje, de voeten voor je uit op de treeplanken en tuffen maar! Dankzij de volautomatische transmissie rijdt iedereen er lachend mee weg. De (rij)-techniek staat ver weg van het

motorrijden. De automaat neemt alles voor z'n rekening, je hoeft alleen nog maar gas te geven, te remmen en te sturen. De powerbutton (op de 650) geeft na indrukken een lichte siddering door de machine, om aan te geven dat ie wakker is! De toeren schieten iets verder omhoog en hij haalt ook net even wat langer door, hij wordt bijna sportief!

Stabiel

Het verschil in gewicht tussen beide scooters is duidelijk voelbaar. Pak je de 400 dan is deze lekker compact en makkelijk voor bijvoorbeeld een kort ritje in de binnenstad, de 650 legt echter wat meer gewicht in de schaal. Is de 400 wat meer speels inzetbaar, de 650 is wat serieuzer, noem het volwassen. Beide zijn ze opvallend stabiel, zowel tijdens het rijden als bij het remmen, al zijn ze wel gevoelig voor zijwind door hun relatief grote kuip. Ze zijn niet echt zwaar en laten zich makkelijk corrigeren. Het wegrijden is eerst nog wat wiebelig, maar al snel

neemt de funfactor het over van de onwennigheid. Rondjes draaien binnen 5 meter, geen probleem, hard remmen, geen probleem, gewoon beide handjes dichtknijpen en voor je uitkijken. Weg-speren bij het stoplicht? Knappe jongen in de auto die je bijhoudt. En het verbruik? Dat is nog wel de grootste grap, gemiddeld één op 25 is makkelijk haalbaar, op de snelweg en ook in de file . . . ja, welke file?

Verschil

In zijn geheel is de Burgman 650 gewoon een maatje groter dan de 400. Het grootste verschil tussen beide motorscooters is de cilinderinhoud met 34pk voor de 400 cc en een stevige 55pk voor de

650. Hij is groter, zwaarder, sterker en luxer. Het vermogen, maar ook de totale uitvoering is duidelijk meer luxe op de Burgman 650. Elektisch inklapbare spiegels, een elektrisch verstelbaar windscherm, een powerbutton die iets meer toeren en vermogen geeft en de mogelijkheid om zelf te schakelen via knoppen op het stuur, het zit er allemaal op. Het dashboard van de 650 is digitaal, compleet en duidelijk. Het dashboard van de 400 is met z'n klassieke klokken en chromen randje compleet anders. Het prijsverschil tussen beide machines is er ook naar, de 400 is nog leuk voor 'erbij', de 650 is met z'n luxe uitrusting al bijna een vervanger van de auto. Ik zou iedere motorrijdende automobilist willen aanraden, stap eens een dagje op zo'n motorscooter, je komt heerlijk fris en vrolijk te vroeg op je werk en het fileprobleem lost zich vanzelf op!

Nieuw voor 2008 is de komst van de "Z-Edition" winteruitvoering een uitvoering die dezelfde prestaties levert als de normale Burgman maar gevoerd wordt in een metallic zwarte kleur en standaard uitgerust is met grotere handkappen, instelbare handvat-verwarming en een steun voor de duopassagier.

- Ruime opbergmogelijkheden, o.a. onder het buddyseat (56 liter)
- Overdrive versnelling voor comfortabel cruisen met een zeer laag verbruik
- Elektrisch inklapbare spiegels
- Elektrisch verstelbare ruit
- Extra beveiligd contactslot
- Externe 12V aansluiting voor accessoires.

BURGMAN 650 ABS

MOTOR: vierkleps tweecilinder
TRANSMISSIE: automaat + zes versnellingen
MAX. VERMOGEN/KOPPEL: 55 pk / 62 Nm
GEWICHT: 243 kg
REMMEN: voor 2 schijven met ABS
TOPSNELHEID: 180 km/h
GEM. VERBRUIK: 1 : 22
ACTIERADIUS: ± 310 kilometer
KLEUREN: metallic grijs, blauw en zwart
PRIJS: 10.990,- euro



BURGMAN 400

MOTOR: vierkleps eencilinder
TRANSMISSIE: automatisch
MAX. VERMOGEN/KOPPEL: 34 pk / 36 Nm
GEWICHT: 197 kg
REMMEN: voor enkele schijf
TOPSNELHEID: 170 km/h
GEM. VERBRUIK: 1 : 25
ACTIERADIUS: ± 330 kilometer
KLEUREN: metallic grijs, rood en zwart
PRIJS: 6.490,- euro