

Introductie: Suzuki Burgman 650 Executive

Bron: <https://www.motorfreaks.nl/>

23 april 2013



Geen dure hermelijnen mantel voor deze Burgman, maar desondanks hoeft hij zich niet te schamen. Alle lijnen zijn strakker en scherper dan die van zijn voorganger, een ontwikkeling die in de autoindustrie al jaren geleden is ingezet. Voor het nieuwe design werd goed naar de autowereld gekeken, wat zich bijvoorbeeld vertaalde in twee achterlichten in plaats van één.



Na bijna zes jaar weer terug bij m'n ouwe honk en wat is mijn eerste opdracht? Geen Hypermotard, geen S1000RR. Nee, een Burgman 650. Executive, dat dan weer wel...



De vormgeving is weer helemaal bij de tijd. Het windscherm is elektrisch in hoogte in te stellen (en dat scheelt in topsnelheid) De neus is scherper, de uitlaat loopt mooi in lijn met de achterbody en er zijn twee led-dagrijlichten toegevoegd, om de link met de autolijn van Suzuki door te trekken.

Wat de Executive-uitvoering speciaal maakt is de waslijst aan accessoires die het leven aan boord nog relaxter maken: ABS, een elektrisch verstelbaar windscherm, elektrisch inklappende spiegels, een ruggesteuntje voor de passagier, je handen en billetjes worden lekker verwarmd en er zit wat extra chroomwerk op de uitlaat en stuuruiteinden. Is dit allemaal nog niet genoeg, dan heeft Suzuki ook nog een topkoffer, een chromen neus, zijspoilors (als extra wind-/regenbescherming bedoeld) en een bagagetas die past op de middenconsole.

Het grommende hart

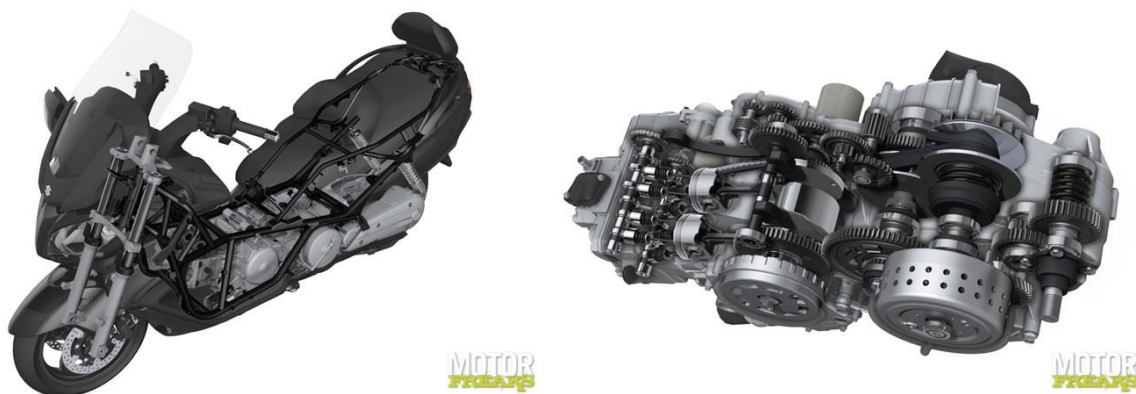


Tot zover de vernieuwingen aan de buitenkant. Intern lijkt er op het eerste oog niet al te veel veranderd. De longinhoud van het motorblok is door de jaren heen gelijk gebleven op 638 cc, waarmee de Soes zo'n 55 pk (40,5 kW) op 7.000 toeren voor de dag tovert. De trekkracht ligt rond de 62 Nm bij 6.400 tpm. Nieuws? Nee, niet echt. Of toch wel? Want Suzuki claimt een 15 procent lager benzineverbruik. De behaalde efficiencywinst komt grotendeels op het conto van lichtere klepveren, nieuwe zuigerveren met minder wrijvingsweerstand,



Het had ook erger kunnen zijn, de vorige keer moest ik beginnen met motoren wassen. Ik heb dus duidelijk progressie gemaakt verbeterde injectors (betere verstuiving van het benzinemengsel), aangepast motormanagement (ontsteking en injectiehoeveelheid) en andere lagere in de eindoverbrenging. Daarnaast heeft de nieuwe Burgman een ander type koppelingsplaten, wat de rolweerstand met zo'n 35 procent vermindert, wat ook weer bijdraagt aan een zuiniger verbruik.

De uitgaande Burgman loopt in de praktijk ongeveer 1:17, waar de nieuwe rond de 1:20 à 1:22 moet halen, aldus Suzuki. Tijdens onze 210 kilometer durende testrit door de heuvels van het Odenwald in Zuidwest Duitsland lijkt de Burgman de 1:20 inderdaad te halen. Met een tankvolume van 15 liter zou je dus zo'n 300 kilometer op een tank moeten kunnen halen. De donker grommende viertakt paralleltwin is voorzien van een balansas om hinderlijke trillingen tegen te gaan en daarnaast is het blok in rubbers opgehangen,



Zo ziet het er onderhuids allemaal uit

De inwendig vernieuwde krachtbron moet volgens Suzuki een flink stuk zuiniger zijn wat het rijden tot een ontspannen bezigheid maakt. Een berg elektronica moet het rijgedrag nóg aangener maken en ons als consument een gelijke rijervaring bieden onder alle omstandigheden.

Transmissie

Het aangepaste motormanagement heeft ook zijn weerslag op het functioneren van de transmissie, die soepeler en meer lineair werkt dan zijn voorganger. De overbrenging (onder de naam Suzuki Electronically-controlled Continuously Variable Transmission, oftewel SECTV) biedt zes versnellingen en twee rijmodi: standaard en een Power Mode. De Power Mode gebruik je als je een

beetje sportief wilt knallen, de standaardstand als je met je woon-werkverkeer bezig bent en zo zuinig mogelijk wilt omspringen met benzine. Daarnaast is een handmatig instelbare rijmodus (semi-automaat), waarin je via twee schakelknoppen aan de linkerstuurhelft zelf bepaalt wanneer de transmissie overschakelt op een hogere of lagere versnelling. Hetzelfde als op een gewone motor dus, alleen hoeft je bij de Burgman 650 niet te bekommeren om de koppeling. Leuke gimmick, maar van weinig toegevoegde waarde gezien de goede bruikbaarheid van de twee automatische settings. De rijmodi zijn tijdens het rijden simpel in te stellen via de stuurbediening aan de linkerkant.

Suzuki is trots op het SECTV-systeem, dat geavanceerder werkt dan een conventionele CVT-overbrenging. Een normale CVT gebruikt een rubberen riem om de overbrenging te variëren, de SECVT varieert de aandrijvingspoelies niet door een rubberen riem, maar door een elektromotortje. De ECU berekent aan de hand van hoe hard je rijdt het optimale motortoerental en past hier de CVT-ratio op aan.



Verdomme, het lijkt erop dat ik het nog leuk begin te vinden ook...



Nou is al die technische blabla misschien wel interessant om een avondje te vullen aan de stamtafel van je lokale mc, maar hoe rijdt dat nou eigenlijk, zo'n scootering? Laat ik eerst even een paar dingen verduidelijken voordat ik mijn rijervaringen openbaar: ik ben geen scooterman. Nooit geweest ook. Ik ben een doorgewinterde motorrijder die alles rijdt, van supersport tot klassieker. Ik heb geen ervaring op motorscooters (onlangs heb ik wél een Piaggio Zip 4t 50 cc scootertje gekocht, maar dat was overmacht (lees: vriendin)). Ervaring op een motorscooter heb ik dus niet. Is dat erg? Neen, mijnheer. Ik kan mezelf zo prima inleven in de motorrijder die zich wel eens aarzelend afvraagt of hij zijn gewone motor niet beter kan inruilen voor een tweewieler mét comfort, ruime zitplekken, een goede windbescherming et cetera. En dit alles dan zonder het "echte motorgevoel" te verliezen. Of dat kan? Welnu: het antwoord volgt hieronder!

Cabrio mist 2 wielen

We stappen op de scooter in het Duitse Bensheim, de thuisbasis van Suzuki Europe. Voeten vooruit, aan weerszijden van een soort middenconsole waaronder de elektronica en het motorblok zich bevinden. Je kunt je benen desgewenst ook in een hoek van 90 graden zetten, zodat je onderweg de zithouding een beetje kunt aanpassen. Het zadel is dik en redelijk stevig, en een verstelbare lendesteun maakt de zetel compleet. Na twee uur in het zadel begint het achterwerk enigszins te protesteren, maar na een pauze van een halfuurtje kan het weer prima.



Opbergvakjes genoeg bij de Burgman 650 Executive



De lendesteun is in verschillende standen in te stellen. Klap je het zadel omhoog, dan is daar 50 liter opslagruimte, genoeg voor in ieder geval twee integraalhelmen en nog wat prullaria. Aan de onderkant zit een hendeltje, waarmee je de lendesteun voor de rijder over 50 mm naar voren of achteren kunt schuiven. Voor mijn 1.82 meter moet de lendesteun volledig naar achteren geplaatst worden om met mijn knieën niet tegen het dashboard aan te komen.

Onder de stuurhelften zitten twee niet afsluitbare vakjes die elk 1,3 liter inhoud hebben. Daaronder is een groter vak van ruim 5 liter dat wél afsluitbaar is. Daarin zit ook een 12V-aansluiting verstopt. Het zadeld deel voor de passagier heeft meer weg van een fauteuil dan van een scooterzadel, zo groot en breed als deze is. Dan heeft de passagier ook nog een rugsteun tot zijn beschikking en twee royale handgrepen, voor als het écht spannend wordt. Mijn eerste gevoel is alsof ik in een cabrio plaatsneem, in plaats van op een motorfiets. Dat gevoel wordt nog verder versterkt door de aanwezigheid van een heuse handrem, links onder het zadel. Het stuur staat op een comfortabele afstand, maar vereist eerst de nodige studie, zo veel knoppen als er aan zitten. Vooral de linkerkant is imposant, met knoppen in 4 verschillende kleuren voor onder andere de bediening van de transmissie, het selecteren van de rijmodus, wisselen tussen groot licht en stadslicht, de claxon, de knipperlichten én natuurlijk de handvat- en zadelfverwarming. Aan de rechterkant de gebruikelijke startknop plus killswitch en een knop om de gevaarlichten aan of uit te zetten. De knoppenwinkel ziet er imposanter uit dan hij is, want al na enkele kilometers kun je de knoppen al blindelings bedienen.

De koning te rijk



Het stuur is goed gepositioneerd, zodat je ontspannen rechtop te kunnen zitten en tussen de stuurhelften door zie je de cockpit. Die is compleet nieuw. Waar de voorganger nog voorzien was van futuristisch aandoende digitale tellerij, daar kiest Suzuki nu voor overzichtelijkheid, met links een analoge snelheidsmeter,



Geen futuristische toeters en bellen, maar een gedegen conventioneel display



De knoppenwinkel lijkt indrukwekkend, maar je bent er verbluffend snel aan gewend rechts een analoge toerenteller en in het midden een lcd-scherm met informatie over benzineverbruik, buitentemperatuur, een klokje, de gekozen rijmodus en versnelling, koelvloeistoftemperatuur en de keuze voor verschillende tripmeters. Boven het scherm zijn waarschuwingslampjes (groter dan voorheen) die waarschuwen voor problemen met de injectie, olieniveau, ABS, startonderbreker en voor als de buitentemperatuur het vriespunt nadert.

Nieuw is de Eco Drive Indicator, die aangeeft wanneer je ecologisch verantwoord omgaat met je gashand. In de praktijk betekent dit eigenlijk dat dit lampje gaat branden wanneer je op constante snelheid rijdt, het gas loslaat, of kleine gascorrecties geeft. Op het lcd-scherm krijg je ook te zien wanneer de Burgman een oliewissel of beurt nodig heeft. Kortom: een buitengewoon complete cockpit, maar wel enigszins saai vormgegeven, dat dan weer wel. Bij het afstappen even met een druk op de knop de spiegels naar binnen laten klappen. Het lijkt potdomme écht een cabrio!



Zo istie open, zo istie dicht. En ja, ook dit scheelt in topsnelheid



Tijd om de scooter de sporen te geven. De twin komt tot leven en broemt zachtjes uit zijn uit de kluiten gewassen uitlaat. Een draai aan het gas en de scooter spurt vooruit. Het eerste wat me opvalt, is dat de transmissie vlekkeloos op- en afschakelt. Geen rare overgangen tussen deversnellingen, maar in één lineaire streep naar het rode gebied, dat begint bij 8.000 toeren op de teller. Fluwelen gasreactie, dat is de beste omschrijving. Er is een kleine vertraging in de gasrespons, inherent aan een automaat, maar daar wen je snel aan.

De Power Mode dan. Deze verschilt op twee wezenlijke punten van de standaardmodus. Ten eerste zorgt het motormanagement dat de toeren boven de 4.000 blijven, zodat je bij elk plukje aan het gashendel meteen het maximale koppelmoment nadert. Het tweede punt is, dat als je het gas loslaat je ineens een vrij sterke motorrem hebt, daar waar de scooter in de standaardmodus rustig nog een tijdje doorrolt. In de Duitse heuvels zien we nauwelijks een recht stuk weg en de Power Mode is hier een goede vriend om sportief bochten aan te vallen. Wanneer we door dorpjes rijden zet ik de Burgman weer op standaard, en zakt meteen het toerental tot onder de 2.500, om zo rustig cruisend door de smalle straatjes te glijden. Hier zie ik regelmatig de Eco Drive Indicator oplichten. Braaf.

Lange unit

Het tempo gaat wat omhoog en ik verleg mijn aandacht naar het rijwielgedeelte, dat toch wel even wennen is. Omdat het blok onder en achter je ligt, voelt de stuurdynamiek wat anders dan bij een conventionele motor. De lange wielbasis en de kleine wielletjes versterken dit effect nog eens. De voorkant voelt in eerste instantie wat vaag aan en ik voel niet goed waar de hellingslimiet ligt. Het is even zoeken en proberen voordat ik ontdek dat je deze Burgman 650 Executive in krappe bochten eigenlijk het beste kunt rijden als Casey Stoner zijn Desmosedici: aan de buitenkant van de bocht blijven hangen, laat insturen, bij de apex de scooter oprichten en vol gas uitaccelereren.





Zal niet lang duren voordat Arrow daar een alternatief voor heeft gemaakt



De handrem zit netjes onder het zadel. Van een hoge bochtensnelheid moet je het hier niet hebben en ondanks dat de bodemspeling ruim voldoende is (ik hoorde slechts 2 keer een schrapend geluid tijdens de rit) voelt deze machine zich beter thuis op minder scherpe hellingshoeken. Dat komt natuurlijk vooral door de 'luie' geometrie, maar ook het flinke gewicht en de ontspannen zitpositie helpen niet direct mee om op zijn 'supersports' door bochten heen te vegen. Deze goedmoedige lobbies is zijn best op zijn gemak bij het rijden van langere doordraaiers.

Eenmaal gewend aan het wat lobbige stuurkarakter, kun je toch behoorlijk tempo maken met de Burgman. Met het rijwielgedeelte is niets mis. Het is wel basic dus verwacht geen technische innovaties en ingenieuze bouwsels. Gewoon simpele, bewezen constructies, die ook bijdragen aan het beperkt houden van de productiekosten. Zo heeft de scooter twee conventionele achterschokbrekers, een conventionele voorvork (hoewel, tegenwoordig is conventioneel eerder een upside down-voorvork...) en een stalen chassis. De kracht zit 'm in de combinatie van deze delen. Samen vormen ze een homogeen, comfortabel pakket. De scooter voelt zeer stabiel aan en het zware gewicht (bijna 280 kilogram rijklaar) wordt eigenlijk grotendeels weggepoetst door de slimme gewichtsverdeling. Ook op lage snelheid kun je prima manoeuvreren met de scooter, ook geholpen door een verbeterde gasrespons in de laagste toerenregionen.

Het ABS is vernieuwd (de ABS-unit is 55 procent lichter en ongeveer half zo zwaar als de oude) een welkome aanvulling, hoewel het naar mijn smaak wel wat aan de vroege kant ingrijpt. Het elektrisch verstelbare windscherm doet zijn werk goed, maar is voor mijn lengte eigenlijk net vijf centimeter te laag om volledig windstil te zitten.

Jatten af!



Zo'n lekker speeltje is natuurlijk ook aantrekkelijk voor tweewielerdieven, die helaas nog steeds in groten getale hun smerige slag slaan onder argeloze motor(scooter)rijders. Om het dit gespuis net wat moeilijker te maken ervandoor te gaan met je prijzige tweewieler, heeft Suzuki maar weer eens een leuke afkorting verzonnen: SAIS, oftewel Suzuki Advanced Immobiliser System. Van dit soort startonderbrekers zijn er meerdere varianten op de markt. Die van Suzuki omvat een transponder in de sleutel en een speciale sleutel in het kunststof deel,



waarmee het contactslot kan worden afgedekt. Zonder deze sleutel zal de afdekking van het contactslot niet open gaan en kun je -vanwege de transponder- de scooter niet starten. Tot zover het verhaal uit de brochure. In de praktijk moet je het klepje handmatig met de achterkant van je contactsleutel open en dicht doen. Het klepje kon ook opengemaakt worden met contactsleutels van de andere Burgmans uit de testvloot...

Onderhoud

Burgmanrijders die zich verenigen op internet hebben over het algemeen zeer weinig te klagen over het uitgaande model. Een punt wat wél regelmatig genoemd wordt zijn de relatief korte onderhoudsintervallen: elke 6.000 kilometer een kleine beurt en op 12.000 km een grote beurt. De Brugman 650 ligt daarmee in lijn met andere Burgman modellen. De nieuwe Burgman 650 Executive heeft ongewijzigde onderhoudsintervallen. Dus een eerste beurtje bij 1.000 kilometer, en vervolgens elke 6.000 kilometer. Een hardnekkige fabel is dat elke 24.000 kilometer de aandrijfriem moet worden vervangen, maar volgens Suzuki gaat die een leven lang mee.



De Burgman 650 Executive is wat mij betreft een cabrio op twee wielen. Door alle luxe aan boord en het zware blok en chassis is het gewicht aan de hoge kant, en in combinatie met de 'luie'

geometrie vertaalt dit zich in een wat looiig stuurkarakter. Het is duidelijk dat deze scooter voornamelijk ontworpen is om comfortabel (lange) ritten te maken en wat minder uitblinkt in sportieve prestaties, hoewel het blok echt een juweeltje is dat sportief gebruik zeker niet uitsluit.



De prijs van 11.999 (excl. 349 euro voor het rijklaar maken) is stevig, maar daarvoor krijg je een mooi uitgebalanceerd pakket met veel luxe, gebruiksgemak en tóch ook het o zo belangrijke gevoel op een motor onderweg te zijn. Het is wat mij betreft te vroeg om de Burgman 650 Executive uit te roepen tot de nieuwe koning in dit segment, want een directe vergelijking met de Honda en BMW ontbreekt. Dat deze machine uitermate geschikt is als groottoerist echter, dat staat buiten kijf!

Plus. Soepel motorblok, naadloze transmissie, Power Mode welkome toevoeging, Opbergmogelijkheden, Comfortabele vering, Stabiel chassis, Luxe opties

MIN. Niet al te flitsend stuurgedrag, bolt-on handvatverwarming ziet er goedkoop uit, windscherm net te laag voor rijders boven de 1.80 m



Merk/Model**Suzuki Burgman 650 Executive****Motor**

Type	twecilinder paralleltwin
Koelsysteem	vloeistofkoeling
Cilinderinhoud	638 cc
Boring x slag	75,5 x 71,3 mm
Compr. verh.	11,2:1
Klepaandrijving	DOHC, 4 kleppen per cilinder
Ontsteking	Digitaal
Starter	Elektrisch
Benzinetoevoer	benzine-injectie
Smering	wet sump
Vermogen	55 pk @ 7.000 tpm
Koppel	62 Nm @ 5.000 tpm

Transmissie

Aantal versnellingen	CVT (automaat + 6 versnellingen SECVT)
Finale reductie	duwschakelband
Koppeling	CVT

Chassis

Frame	buizenframe
Wielbasis	1.585 mm
Balhoofdhoek	25,25°
Naloop	103 mm
Vering voor	telescoop, niet instelbaar
Vering achter	swingarm met schroefveren, veervoorspanning instelbaar
Veerweg voor	110 mm
Veerweg achter	100 mm
Voorrem	dubbele schijf 260 mm, ABS
Achterrem	enkele schijf 250 mm, ABS
Voorband	120/70 R 15"
Achterband	160/60 R 14"

Afmetingen

Lengte	2.265 mm
Breedte	810 mm
Hoogte	1.420 mm
Zadelhoogte	760 mm
Gewicht	275 kg rijklaar
Tankinhoud	15 liter
Reserve	n.b.

Gegevens

Klein rijbewijs	nope
Garantie	3 jaar
Adviesprijs NL	€ 11.999,00
Adviesprijs BE	n.b.
Meerkosten ABS	n.v.t.
Importeur NL	B.V. Nimag