

# Test Suzuki Burgman 200 Executive

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

31 mei 2012



Zodra we de drukke stad, die onder andere weersomstandigheden best de moeite van een bezoek waard zou kunnen zijn, achter ons kunnen laten lekt de ellende als water uit een vergiet. Bovendien lijkt het enigszins op te klaren, maar echt vrolijk worden we als om exact acht uur de Burgman aan de Rijnkade vlak voor het hotel kan worden geparkeerd. Ofwel, twee uur winst op het schema van de TomTom en een gemiddelde snelheid incl. Tankstop van bijna zeventig kilometer per uur. Met



die kennis in het achterhoofd wordt de terugweg volgens het oorspronkelijke plan uitgevoerd. Om de binnenstad van Bonn te vermijden wordt ons geadviseerd om Vanuit Sinzig richting Ahrweiler langs de Ahr te gaan rijden, wat ons dwars door het Eifelgebied brengt en de Burgman 200 zijn zoveelste uitdaging aan mag gaan. Dat de scooter beschikt over een flitsend stuurbedrag dat menig supersporter zal doen verbleken wisten we al, maar ook in dit heuvelachtig gebied weet de Burgman zijn mannetje te staan.

Natuurlijk, vergeleken met een normale motorfiets (laat staan een supersport) heeft het rijwielgedeelte bij snelle bochten of snelle bochtencombinaties meer flex dan een Yoga leraar na vijf uur noeste arbeid, maar a) blijft dit alles nog steeds erg controleerbaar en b) is de scooter dit dankzij z'n enorme wendbaarheid snel vergeven. Minder te spreken zijn we echter over het veergedrag, dat veel moeite heeft om snelle hobbels te verwerken en daardoor al snel als hard en oncomfortabel wordt ervaren. En dat hadden we graag andersom gezien, harder voor wat betreft de snelle bochten

om meer stabiliteit te creëren en zachter voor wat betreft het absorberen oneffenheden om meer comfort te creëren. Maar dat is ook een van de weinige punten die we op de Burgman 200 hebben

aan te merken. Sterker, ik betrap mezelf erop het steeds leuker te gaan vinden, en het allermooiste is nog dat ondanks dat we heerlijk aan het sturen zijn, de maximum snelheid maar mondjesmaat wordt overschreden.



Moeiteloos rollen de kilometers onder de Burgman door en lijkt ons ditmaal alles mee te zitten. Zo goed dat we ons zelfs nog een extra photoshoot kunnen permitteren. Zelfs de rit dwars



door Monchen Gladbach rijdt alsof er net een bommelding is geweest.



In combinatie met de achterrem is nog best hard te ankeren. ABS ontbreekt helaas. De blauwe verlichting is ook onderdeel van het Executive pakket



Zijn we bijna klaar? Er zit volgens mij weer een regenbui aan te komen De benzinemeter is inmiddels alweer in het rode gebied aanbeland, maar met de wetenschap de eerste keer nog enorm aan reserve te hebben gehad willen weditmaal meer risico te nemen en tot het uiterste wachten.

Als bij net geen driehonderd kilometer op de digitale tripmeter de Burgman wordt afgetankt blijkt dat we alsnog te vroeg zijn geweest. Meer dan 9,77 liter krijgen we er echt niet in, wat neerkomt op een verbruik van 1 op 30 en een actieradius van 330 km. Chapeau, en bovendien hebben we opnieuw enorm veel tijd goed gemaakt. Exact drie uur onderweg, en nog een goede honderd kilometer te gaan. Als rond Grave het gebied van de rivieren wordt bereikt vraag ik me af of deze missie zonder snelweg kan slagen (tenzij onnodig ver om te rijden), maar Tom heeft de opdracht goed begrepen en zonder ook maar een meter snelweg te hebben gereden wordt om exact half tien het thuishonk bereikt. Ofwel, slechts een half uur langer dan we op de heenweg met grotendeels snelweg hebben gedaan.





Dat Suzuki met de Burgman 200 een prima scooter in huis heeft om dagelijks naar je werk te knallen, daarvan waren we al overtuigd. Dat je met een dikke maxiscooter best een avontuurlijke reis kunt maken, dat hadden we [vijf jaar geleden in Parijs](#) al ontdekt. Maar dat je met een lichte maxiscooter probleemloos met je vrienden een weekend in de Eifel kunt gaan knallen hadden ook wij op voorhand als onmogelijk gedacht.

Dat de Burgman 200 zich hier uitstekend voor heeft geleend spreekt boekdelen. De stugge vering mag voor het sportieve werk op mindere wegen ietwat tekort schieten, maar dat wordt ruimschoots gecompenseerd door een rijgemak en ontspannen zithouding die maakt dat je het een behoorlijke tijd in het zadel vol zult kunnen houden. Mocht dat je vrienden nog niet hebben overtuigd, dan is het zeer zeker de 20 liter die voor deze trip toereikend bleken te zijn. Probeer dat maar eens met een Panigale te doen.



- verbruik, comfort, opbergruimte, multi purpose
- windscherm zou groter mogen, geen handrem, zou 10 km/u harder moeten lopen



**Merk/Model** Suzuki Burgman 200 Executive**Motor**

Type	eencilinder
Koelsysteem	Vloeistofgekoeld
Cilinderinhoud	200 cc
Boring x slag	69,0 x 53,4 mm
Compr. verh.	11,0:1
Klepaandrijving	SOHC
Ontsteking	Digitaal
Starter	Elektrisch
Benzinetoevoer	Injectie
Smering	wet sump'
Vermogen	18,36 Pk @ 8.000 tpm
Koppel	17 Nm @ 6.000 tpm

**Transmissie**

Aantal versnellingen	variomatic
Primaire reductie	n.b.
Finale reductie	V-riem
Koppeling	droog, centrifugaal, automatisch

**Chassis**

Frame	n.b.
Wielbasis	1465 mm
Balhoofdhoek	27°
Naloop	93 mm
Vering voor	Telescopische voorvork, schroefveren, oliegevulde schokdempers
Vering achter	Swingarm, schroefveren, gas/oliegevulde schokdempers
Veerweg voor	100 mm
Veerweg achter	100 mm
Voorrem	enkele schijf ø260mm
Achterrem	enkele schijf ø220mm, gecombineerd remsysteem
Voorband	110/90 13"
Achterband	130/70 12"

**Afmetingen**

Lengte	2055 mm
Breedte	740 mm
Hoogte	1240 mm
Zadelhoogte	735 mm
Drooggewicht	149 kg
Tankinhoud	11 liter
Reserve	n.b.

**Gegevens**

Klein rijbewijs	ja
Garantie	3 jaar
Adviesprijs NL	€ 3.999,00
Adviesprijs BE	niet leverbaar
Meerkosten ABS	n.v.t.