

Najveći, najteži, najbrži, najskuplji, najkapacitetniji, najinovativniji, najopremljeniji, najprestizniji - to je osobna karta novog Burgmana 650. Ukratko, Suzuki je daleko prekoračio zamišljenu crtu prihvatljivih okvira skuterske klase, ako tu uopće i pripada

Najveći

Suzuki Burgman 650



Ručna komanda mjenjača omogućava ručno mjenjanje odnosa prijenosa i to je pravi ekskluzivitet Burgmana 650. Tipka Power postavlja agresivnije parametre mjenjača

Vratimo se samo nekoliko godina unazad i sjetimo se premijere do tada neprikosnovenog Burgmana 400. Pitali smo se kome to treba? Tko želi skuter koji jedva stane u garažu, koji je prekrupan i pretežak za bezbrižno guranje gradom? Ipak, bili smo u krivu. Ne samo da su skuteri maxi koncepcije danas hit, nego i svaka tvrtka koja iole drži do sebe ima na cjeniku barem jedan od primjeraka ove klase. Na zapadnoeuropskom tržištu oni kreiraju modu i već su nadmašili prodaju klasičnih skutera od 50 ccm.

Suzuki je opet otišao korak dalje i nastavio ulogu predvodnika i inovatora u ovoj maxi kategoriji. U ovom tekstu riječ "naj" ima svoju težinu, jer odakle god ga pogledate ili krenete, on je "naj". Krenimo, dakle, redom i upoznajmo taj objekt superlativa.

Da vidimo prvo koliko to nas košta? Punih 83.000 kuna je rekordna cijena kojoj konkurenti nisu niti blizu, mada ovaj skuter i nema neku osobitu konkurenciju. Najbliža usporedba bi bila s motociklima slične zapremine. No, i tu je Burgman superioran. Npr. Bandit 600 stoji 63.000 kn, SV 650 sa isto dvocilindričnim motorom od 650 ccm 65.000, pa čak je i Bandit 1.200 daleko jeftiniji, svega 70.000 kuna. Cijena je, dakle, astronomska, pa je i za očekivati da ovo vozilo dobije sve superlative. Ostale Kuće također nude ozbiljne motocikle za te novce, te je jasno da Suzuki već u startu probija granicu skuterske filozofije. Od jeftinog gradskog vozila nije ostalo ništa, a već su i mali grad-



ski automobili dvostruko veće zapremine znatno jeftiniji. No, profilirao se određeni krug korisnika koji ne žele pravi motocikl, već luksuzno nezahtjevno vozilo Grand Turismo karakteristika. Jasno nam je da Burgman 650 mora biti impresivan u sva-

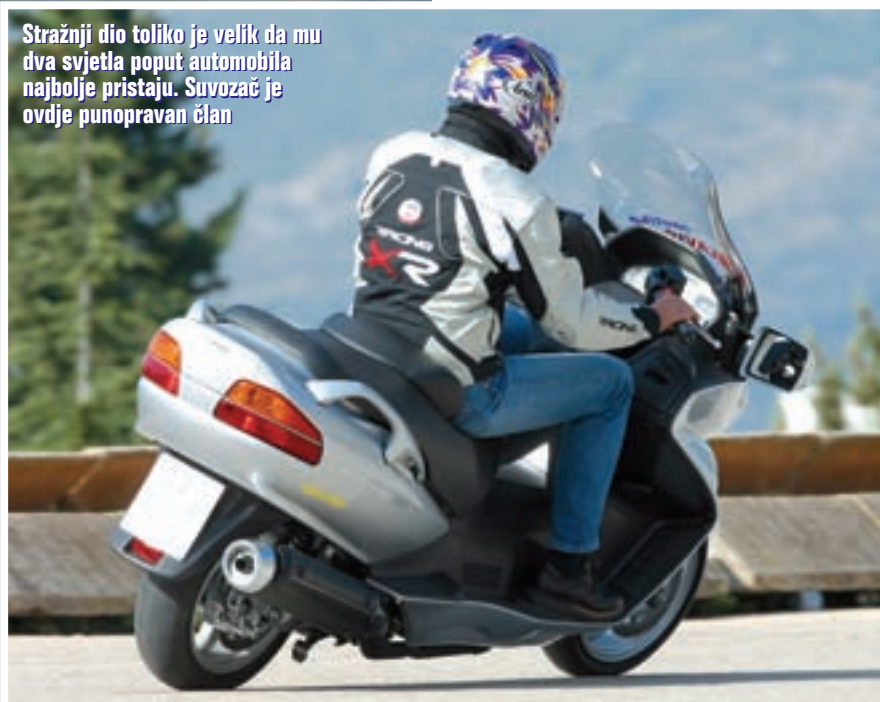
kom pogledu da opravda ovu cijenu. Pa da vidimo: Dimenzije su izrazito naglašene, i to u svim smjerovima. Mjesta za vozača i suputnika ima u izobilju, za noge, ruke, pomicanja, za sve radnje tijela koje si na skuteru možete zamisliti. Ima dovoljno

od najvećih

mjesta čak i za eventualnu prtljagu, čime ovaj skuter postaje pravo GT vozilo. Osim pretinaca na ključ iza upravljača tu je još jedan pod nogama i ogromni prostor pod sjedalom za dvije integralne kacige, čemu je doprinijela konstrukcija motora, ali o tome kasnije. Sjedalo je posebno obilato tapacirano, ima podupirač za leđa, a širinom i dužinom konkurira automobilskoj fotelji. Udobnost je zaista vrhunska. Linije ne prednjače futurističkim oblinama, no ipak su dovoljno bucmaste za dopadljiv izgled i neosporan šarm. Uglavnom se radi o tradicionalnim čistim linijama. Sve je maxi dimenzionirano, od upravljača, svjetla, sjedala, centralnog grebena, pa do ispuha i vjetrobrana. Završna obrada detalja vrlo je njegovana, spojevi su besprijekorni, a lak na karoseriji je sjajan, dotjeran na svim rubovima plastika i otporan na habanje. Dostupne boje su srebrna i metalik plava.

Oprema Burgmana uključuje bočni i centralni oslonac, rukohvat suputnika i kuke za prtljagu, ali od svega odskaku instrumenti od tekućih kristala koji sadrže baš sve. Tu je i lijepi komandni blok sekvencijalnog mjenjača. Model sa ABS-om je skuplji za još 3.000 kn, ali nema integralni sustav kočenja koji koriste i daleko neugledniji proizvodi konkurenata.

Stražnji dio toliko je velik da mu dva svjetla poput automobila najbolje pristaju. Suvozač je ovdje punopravan član



U tehničkom smislu najveću pozornost konstruktori su posvetili motoru i mjenjaču. Dvocilindrični motor najveće zapremine do sada, od 638 ccm, razvija čak 55 KS pri

7.000 okretaja. I moment je "motociklistički": 6,2 kgm. Četverotaktni vodom hlađeni motor ima moderan razvod sa dvije bregaste osovine i četiri ventila po cilindru. Osta-



Burgman 650 je zaista maxi u svim smjerovima. Velik središnji tunel donekle ograničava rad nogu



Prednja kočnica, dvostruki disk, iako snažna nema ABS niti integralni sustav



Tko bi poželio više informacija?



Zaštita od vjetra je izvrsna, od nogu pa do ramena

la oprema je također sofisticirana: elektronski nadziran sustav ubrizgavanja, digitalno paljenje i katalizator na ispuhu. Poveći omjer kompresije 11,2:1 omogućava povećane performanse i bolji termodinamički učinak. Mali kut ventila ide u prilog kompaktnosti usisnih kanala koji su pravocrtiji. Cilindri su od monolitnog aluminijskog lijeva s košuljicama od lijevanog željeza. Klipovi se kreću simultano, a do izgaranja dolazi svakih 360 stupnjeva okreta radilice, što uzrokuje nešto veće vibracije, ali je i to otklonjeno dvjema protuvibracionim osovinama. Jedna se nalazi ispod, a druga iznad radilice. Suzuki koristi PAIR sustav koji ubacuje svježi zrak iza ispušnih ventila i time produžuje vrijeme izgaranja. Osim toga, sonda za detekciju kisika u ispušnom kanalu šalje podatke na temelju kojih elektronička centrala mijenja mapu ubrizgavanja i na taj način optimizira mješavinu goriva i zraka.

Ipak, najzanimljiviji dio ovog Suzukija je njegov prijenos. Po prvi puta se na nekom vozilu na dva kotača koristi kombinirani sustav automatskog i ručnog mjenjača. Naime, skuter možemo uobičajeno lagano šetati upotrebom klasičnog varijatora, ali zahvaljujući jednoj tipki koja se nalazi na upravljaču moguće je postaviti agresivnije parametre, režim nazvan Power, čime se režim rada podiže i mjenjač reagira spremnije, a i sam motor učinkovitije koči. Već i ta mogućnost mogla bi zadovoljiti zahtjevnije vozače, no, Suzuki je otišao i korak dalje. Ako vozač želi, ili mu je dosadno statički pratiti tijek vožnje, može ručno manualno mijenjati jedan od pet omjera prijenosa. Pritom je prijelaz s automatskog na ručno upravljanje jednostavan, pomoću dvije tipke. Slobodu akcije nadzire elektronska centrala koja intervenira

samo po potrebi kako bi se motor zaštitio od nedopuštenih radnji. Primjerice, iz pete brzine u prvu moguće je prebaciti samo ako se brzina adekvatno smanji, u suprotnom pod punim gasom računalo ne dopušta takve egzibicije. Promjena na niže nije moguća ako "mozak" skutera misli da je prijenos prekratak. Isto tako, ako se koči sve do zaustavljanja skutera iz bilo koje brzine, prije ponovnog kretanja računalo automatski ubacuje u prvi stupanj.

Dakle, sustav koristi klasične remenice, ali bez centrifugalnih masa. Variranje stupnja prijenosa direktno, korak po korak, nadzire elektronička centrala. Remen se sastoji od gumenih i metalnih dijelova kako bi mu se produžio vijek trajanja. Završni prijenos je preko reda zupčanika ravnih zuba. Spojka je pak automatska s višestrukim diskovima u uljnoj kupki.

Pod oplatom ništa revolucionarno: klasična rešetkasta košara okvira, veliki kotači od 15 i 14 cola, katalizator i horizontalno postavljen dvocilindrični motor



Vrlo udobno i obilno riješenje



Najveći prtljag koji smo vidjeli



Zgodni pretinci za rukavice, cigarete, ključeve...



Ciklistika ne nudi iznenađenja. Rešetkasta čelična košara oslanja se na dva amortizera, kojima je moguće podešavati krutost opruge i teleskopsku hidrauličnu vilicu promjera 41 mm. Veliki kotači različitog su promjera: prednji 120/70-15, dok je stražnji standardno nešto manji, ali vrlo širok za jedan skuter: 160/60-14. Kočnice su također impresivne, dvostruki disk sprijeda od 260 mm i jedan od 250 mm straga.

Obilne dimenzije odmah daju naslutiti da je položaj u sjedalu prostran, a vjetrobranska zaštita izvrsna, što su osnovni sinonimi za udobnost u vožnji. Vozač sjedi široko: ruke su raširene zbog velikog upravljača, a raširene su i noge, kojima je ograničeno kretanje zbog vrlo širokog središnjeg grebena. Suvozač je tu najviše profitirao. Udobnost vozača se još može mjeriti s onom kod ostalih maxi skutera, ali

mjesto suvozača je kraljevsko. Zbog dužine sjedala nemoguće je prsima dotaknuti vozača, a širina sjedala omogućava lako pomicanje i namještanje lijevo-desno. Ono što je zanimljivo je da suvozač vrlo malo destabilizira skuter u vožnji, za razliku od manjih maxi skutera, tako da vozač djevojku gotovo i neće primijetiti. Vibracije u vožnji su neprimjetne, čak i pri skoro punom gasu.

Kako smo i pretpostavili, vožnja gradom pokazuje da se kod probijanja kroz gužve tako teško vozilo ne može baš nositi s mnogo lakšim suparnicima. Tu nije ništa lakši od motocikla, jer ogleдалa su fiksna i toliko široka, da je grananje malo naporno, osim toga, stražnji kraj je neuobičajeno krupan. Velika masa od 238 kg doduše nema istu specifičnu težinu kao kod motocikla, jer je težište znatno niže, kao i sjedalo a i kotači su nešto manjeg promjera, pa daju manji žiroskopski efekt.

Izvan gradske gužve stvari se postavljaju na svoje mjesto. Tu je Burgman na svom terenu. I dalje treba imati na umu da je riječ o skuteru i tako ga treba i voziti. Više "okruglo" nego oštrije napadanje zavoja. Naša tura po Jadranu, od Pule do Makarske, pokazala je točno koje su granice ovog skutera. Moramo napomenuti da je ovaj malo drugačiji od ostalih skutera, odnosno hodovi vilice (105 mm) i amortizera (100 mm) su nešto kraći. Većina ostalih je prihvatila 120 mm kao optimalno. Ovakva postava omogućava, uz tvrde podešenje, sportskiji način vožnje, a nagibi u zavoju su izvrsni za jedan skuter. Suzuki se minimalno ljulja i širi putanju kroz zavoje, dok na neravnine odgovara malo tuplje nego smo očekivali. Tek na brzinama preko 100 km/h pokazuje svoju superiornost u odnosu na ostale maxi skutere. Moramo priznati da se jedan BMW Luxury Cruiser, kojeg smo također tada imali na testu, po dinamici vožnje nije mogao nositi s Burgmanom 650. Jednostavno, Burgman nešto bolje ubrzava, a i krajnja brzina je veća, na satu oko 180 km/h, što je oko 160 km/h stvarne brzine. Osim toga, igranje s tipkama UP-DOWN je pravo zadovoljstvo. Promjene su glatke, gotovo bez trzaja.

Kočnice zadovoljavaju ovakav tip vozila, iako bismo poželjeli integralni sustav koji je prihvatljiviji za neiskusnije korisnike. Ni ti ABS ne bi bio loš za ove novce. U sva-



kom slučaju, skuter minimalno "propada" na jačim kočenjima, dok u svakodnevnoj upotrebi reagira vrlo brzo i ugodno.

Suzuki je još jednom poveo u ovoj klasi, a budućnost razvoja maxi skutera još se ne nazire. Burgman 650 je iznenadio mnoge, ali to zasigurno još nije kraj. Jedini je nedostatak što se inovacije skupo plaćaju. ✓

Boris Pušćenik

PREDNOSTI

- komfor ● sekvencijalni mjenjač
- ubrzanje ● stabilnost ● oprema
- završna obrada ● prestiž

NEDOSTACI

- cijena ● okretnost ● potrošnja
- nedostatak integralnog sustava kočnica

TEHNIČKI PODACI

Motor: dvocilindrični, četverotaktni, promjer x hod: 75.5 x 71.3 mm, obujam 638 ccm, odnos kompresije 11.2:1, razvod: dvije bregaste osovine u glavi s 4 ventila, hlađenje tekućinom, elektronsko paljenje, napajanje: elektronsko ubrzanje. **Okvir:** konstrukcija od čeličnih cijevi. **Ovjes:** sprijeda klasična vilica s cijevima promjera 41 mm, hod 100 mm; straga oscilirajuća vilica sa dvostrukim amortizerima, hod 100 mm. **Gume:** prednja 120/70-15, stražnja 160/60-14. **Kočnice:** naprijed dvostruki disk od 260 mm, straga disk od 210 mm. **Spremnik goriva:** 15 l. **Dimenzije** (u mm) i težina: duljina 2.260, širina 810, visina sjedala 750, osovinski razmak 1.595, težina: 238 kg. **Deklarirano:** snaga - 55 ks (40,5 kW) pri 7.000okr./min., max. okr. moment - 6,3 kgm (62Nm) pri 5.000 okr./min

