



MOTOR FAUTEUIL

Hier kommt eindeutig die bequemste Möglichkeit, sich mit kleinem Hubraum und kleinen Kosten von Ort zu Ort zu bewegen

Suzukis Burgman-Serie bringt seit den 1990er-Jahren immer wieder Roller hervor, die etwas ungewöhnlicher sind als der Durchschnitt. Überhaupt waren es der Burgman 250 und wenig später der 400er, die 1998 die Ära der großvolumigen Mega-Scooter einläuteten. Bis zu diesem Zeitpunkt waren 250er-Roller eher exotische Erscheinungen, ein halber Liter war überhaupt unvorstellbar. 2002 wurde dann mit dem 41 kW (56 PS) starken AN 650 der vorläufige Burgman-Gipfel erreicht.

Der 2007 präsentierte, in Spanien hergestellte UH 125 Burgman ist momentan in Österreich der erfolgreichste Suzuki-Roller, obwohl der Großradroller Sixteen 125 aus gleichem Haus noch um einiges günstiger zu haben ist. Auch der 125er ist wie seine Brüder aus der Burgman-Serie ein bisschen anders

als die versammelte Konkurrenz. Sein derzeitiger Straßenpreis von 3399 Euro ist budgetschonend, dennoch ist er aber eindeutig den Premium-Scootern zuzurechnen.

Man bestaune nur zum Beispiel die üppigst dimensionierte Zweipersonensitzbank: Ein echter Herrensitz mit unglaublichen Wohnlandschaftsqualitäten. Angenehm komfortabel unterfüttert und dabei

Die Burgman-Sitzbank schlägt jede Wohnlandschaft

mit gutem Halt, wir könnten uns ohne weiteres eine Tour bis nach Sizilien auf so einer Unterlage vorstellen. Unter dem Sattel geht das Staunen weiter und ist mindestens genauso groß: In den gigantischen

beleuchteten Gepäckraum passen nebeneinander zwei Integralhelme! Solches Fassungsvermögen ist bei weit hubraumgrößerem Fahrzeugen unerhört. Hängt man den Helm außen an oder hat ihn beim Fahren auf dem Kopf, lässt sich ohne weiteres ein A3-Aktenkoffer unterm Sitz deponieren. Der Suzuki ist fast wie eine kleine Spedition – drei weitere Stauräume findet man in der vorderen Verkleidung, davon zwei Handschuhfächer und ein größeres, versperres Hauptfach, in dem eine 12-Volt-Steckdose sitzt. Der Burgman ist einer der wenigen Roller in seiner Hubraumklasse, bei dem sich der Wunsch nach einem hecklastigen Topcase keinesfalls aufdrängt.

Mit 13-Zoll-Vorderrad und einem 12-Zöller hinten sowie steilem Lenkkopfwinkel empfiehlt sich der Burgman vor allem Käufern, denen

überdurchschnittliche Handlichkeit und Wendigkeit ein wichtiges Anliegen ist. Das stabilisierende Element in der Fahrzeuggeometrie ist der 1465-Millimeter-Radstand. Die Kombination ergibt ausgewogenes und ruhiges Fahr- und Schräglagenverhalten; von den Nachteilen kleinerer Bereifung bleibt eigentlich nur jener, dass Straßenunebenheiten und Löcher direkter beim Fahrer ankommen als bei Großradrollern.

Das Kombi-Bremssystem schafft großes Vertrauen

Wobei wir aber noch einmal auf die sensationelle Burgman-Sitzbank hinweisen wollen ...

Das Suzuki-Integralbremssystem mit großen 240-Millimeter-Scheiben vorne und hinten ist eine Besonderheit unter 125ern: Der linke Handbremshebel betätigt die hintere Einkolbenbremszange sowie einen Kolben der vorderen Dreikolbenzange; der rechte Hebel aktiviert die übrigen beiden vorderen Bremskolben. Im 2010-typisch verregneten „motomobil“-Test stellt sich heraus, dass man auch auf nasser Fahrbahn herzhaft zugrei-

fen darf und dass das Bremssystem großes Vertrauen in seine Dosierbarkeit erzeugt.

Das gute Bremssystem ist eine sinnvolle Investition, denn die relative Größe des Burgman manifestiert sich in einem fahrerfertigen Gewicht von 159 Kilo. Dabei genehmigt sich der Achttelliter im Einpersonenbetrieb 3,5 Liter auf 100 Kilometer, der großzügige 11-Liter-Tank ermöglicht respektable Reichweite. Und so geben sich die 9,1 kW (12,4 PS) des wassergekühlten Viertaktmotors dann natürlich nicht spektakulär, sondern der Leistungsklasse und dem Fahrzeuggewicht entsprechend. Für flotte Ampelstarts empfiehlt es sich, schon kurz vor der Grünphase die Leerlaufdrehzahl etwas „vorzuspannen“, damit dann die Post abgeht. Immerhin schwingt sich die Maschine anstandslos zu 106 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit auf (am Tacho stehen dabei 115 km/h), was entspannten Überlandeeinsatz ermöglicht. Übrigens gibt es die gleiche Burgman-Karosserie um 3999 Euro auch in einer 200-Kubik-Version mit 13,5 kW (18,4 PS).

Edelroller, enorme Ladekapazitäten, hoher Komfort und Nice Price? Die Beliebtheit des Burgman 125 kommt nicht von ungefähr. ☺



motomobil SUZUKI UH 125 BURGMAN roller-daten

MOTOR	..... 1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, SOHC, 4 Ventile, EFI
HUBRAUM	..... 125 ccm
LEISTUNG	..... 9,1 kW (12,4 PS) bei 9000/min
DREHMOMENT	..... 10,8 Nm bei 6500/min
GETRIEBE	..... autom. Kupplung, stufenlose Variomatik
FAHRWERK	..... Stahlrohrrahmen
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... Telegabel 33 mm, Stereofederbeine
RADSTAND	..... 1465 mm
FEDERWEG vo/hi	..... 92/83 mm
BEREIFUNG vo/hi	..... 110/90-13, 130/70-12
BREMSEN vo/hi	..... Scheibe 240 mm, Scheibe 240 mm
SITZHÖHE	..... 735 mm
TANKINHALT	..... 11 l
GEWICHT (vollgetankt)	..... 159 kg
SPITZE	..... 106 km/h
TESTVERBRAUCH	..... 3,5 l/100 km
EXTRAS	..... großes Windschild, div. Zierblenden, Topcase, GPS-Halterung, Sissybar, Alarmanlage, Abdeckplane
PREIS	..... € 3399,-
VERTRIEB/INFO	..... www.suzuki.at

- (1) Der Burgman ist einer der geräumigsten und komfortabelsten Achttelliter-Roller
- (2) Typisches Suzuki-Gesicht, wie man es auch von Motorrädern kennt
- (3) Durch kleine Radgröße und langen Radstand ist enorm viel Platz im Burgman-Kofferraum
- (4) Weitere drei Fächer gibt's im vorderen Verbau, das Hauptfach mit der 12-Volt-Steckdose ist abschließbar