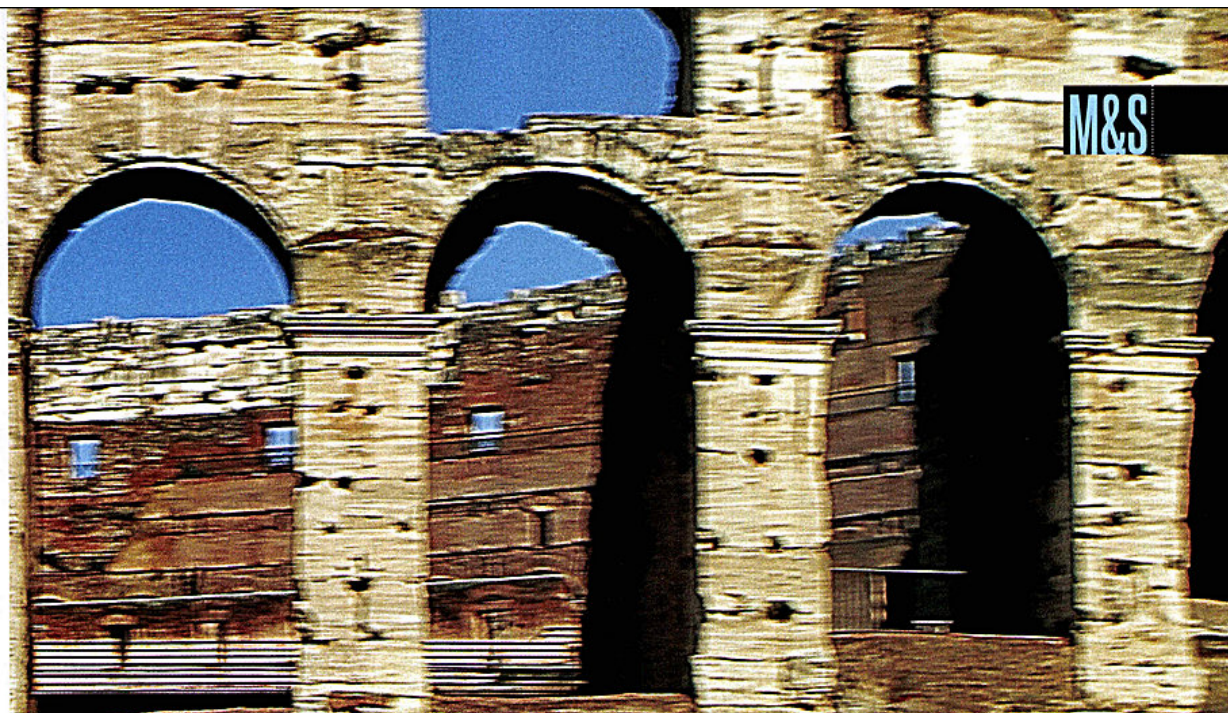




M&S

SUZUKI BURGMAN 650 EXECUTIVE

## COLOSSO DA PIEGA

NON UN SEMPLICE RESTYLING. MOTORE PRONTO, FLUIDO E PROGRESSIVO, EQUILIBRIO DINAMICO DA MOTO:  
IL BURGMAN 650 SI CONFERMA IL RIFERIMENTO TRA I GT AUTOMATICI

di Alfredo Verdicchio



**BURGMAN 650  
EXECUTIVE**

638 cc  
40,5 kW  
(55 CV)  
2 cilindri  
Euro3  
€ 10.690 c.i.m.

dueruote.it • 73



M&S

Nessuno resta sempre uguale, è impossibile. Gli anni passano, si cresce e a un certo punto la felpa col cappuccio lascia il posto al maglione carino, mentre la camicia pensiona la maglietta del gruppo metal preferito. Oltre alle rughe e a qualche cappello bianco, poi, si accumulano esperienze e con queste si cambia dentro, solitamente (si spera) in meglio. È una regola che vale per tutto, ancor di più per un prodotto di consumo come lo scooter. Dopo dieci anni di duro stoicismo anche il Suzuki Burgman 650 ha dovuto cedere: abito nuovo al passo coi tempi, 2 kg in meno e carattere leggermente smussato.

#### RITOCCHI MIRATI

Il fisico è rimasto robusto, come sempre, ma su quello si può far poco, ha le ossa grosse per gestire al meglio quel popò di struttura che si ritrova. Però, adesso, al posto dei bicipiti ipertrofici come andavano di moda dieci anni fa, ha guadagnato muscoli più elastici e agili grazie a mirati lavoretti su telaio, ciclistica e motore. Il primo ha un disegno più stretto nella zona posteriore, mentre la seconda ha ricevuto inediti dischi freno semiflottanti, ABS di ultima generazione più leggero, forcella con maggiore escursione e molle più rigide, insieme a quote ciclistiche leggermente variate: -10 mm di interasse, +4 mm di avanzorsa. Per accrescere la maneggevolezza nelle manovre da fermo e ridurre l'on-off nella cambiata manuale (difetti delle precedenti versioni

Qualità delle finiture e dotazione di serie giustificano il prezzo del nuovo Burgman 650 Executive, inferiore a quello di BMW C 650 GT e Yamaha TMax ABS

del Burgman 650), i tecnici Suzuki hanno lavorato sugli attriti interni del twin. Quindi, molle valvola dal minore carico, segmenti dei pistoni rivisti, modifiche alla mappatura dell'iniezione, iniettori più piccoli (e dalla nebulizzazione più efficace), dischi frizione dal minore attrito e cuscinetti della trasmissione finale dalla maggiore scorrevolezza. A guadagnarne non sono state le prestazioni, quanto la fluidità di erogazione, l'effettiva maggiore facilità nel maneggiare lo scooter in manovra e l'ulteriore riduzione delle vibrazioni in modalità Power.

#### FEELING ESAGERATO

Tra le tre modalità di cambiata è questa quella che più piace: la rapportatura corta (il motore gira almeno 1300 giri più in alto che in Drive) regala a "big B." un bel po' di verve in più ai bassi e medi regimi, donandogli una maggiore prontezza nel rispondere alle aperture di gas. Scelta ottimale per l'uso extraurbano e sui tratti movimentati dal ritmo medio veloce, dove gli spazi più ampi permettono di dare sfogo al motore e sfruttare appieno una ciclistica che passa dal buono di prima all'ottimo di oggi.

Sulle curve della Tofa e intorno al lago di Bracciano (in provincia di Roma) abbiamo appurato con mano come i piccoli ritocchi elencati abbiano regalato al Burgman 650 un equilibrio dinamico e un feeling di guida esagerati, pari (se non superiori) allo Yamaha TMax, soprattutto tenendo conto dei chili in gioco. In inserimento di curva scende in piega da solo, con una tale neutralità nei movimenti da rimanerne per forza di cose colpiti. La confidenza che trasmette l'avantreno ci ricorda tanto quella apprezzata sulla naked di casa, la GSR750. Le linee impostate vengono disegnate con precisione millimetrica, mentre sospensioni e telaio pensano a digerire anche improvvise buche e avvallamenti in traiettoria, che passano via sotto le ruote quasi senza accorgersi. In Suzuki sono riusciti a renderlo meno affatican-

continua a p.78 >



#### ABBIGLIAMENTO UTILIZZATO

Casco Shark RSJ Fast Line ST, giacca Spidi Netrycom, guanti Spidi H2Out Class, jeans Spidi J&K Pro, scarpe TCX X-Street Waterproof.



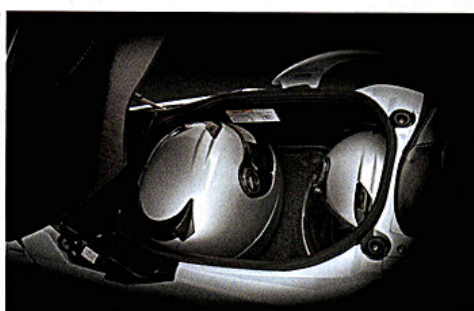


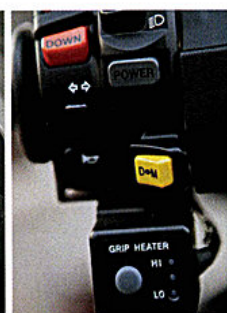
## M&S

Buone finiture,  
perfetta leggibilità  
degli strumenti, vani  
dietro lo scudo pratici  
e sottosella gigante,  
anche se passa da 56  
lt a 50. Effetto  
"aftermarket",  
invece, per il tasto  
delle manopole  
riscaldate

### DATI TECNICI DICHIARATI

**Motore** 2 cilindri, Euro3  
**Raffreddamento** a liquido  
**Alesaggio x Corsa** (mm) 75,5x71,3  
**Cilindrata** (cc) 638,0  
**Rapporto di compressione** 11,2:1  
**Distribuzione** 4 valvole per cilindro, bialbero a camme in testa  
**Alimentazione** iniezione elettronica, 2 corpi farfallati da 32 mm  
**Controlli elettronici** tre mappature della trasmissione: drive, power, manuale  
**Lubrificazione** a carter umido  
**Serbatoio (litri/riserva)** 15/nd  
**Cambio** variatore automatico; a sei marce in manuale  
**Frizione** automatica multidisco in bagno d'olio  
**Trasmissione finale** ingranaggi  
**Telaio** a traliccio in tubi di acciaio, inclinazione canotto di sterzo 26°10', avancorsa 106 mm  
**Sospensione ant/regolazioni** forcella tradizionale con doppia piastra di sterzo/nessuna  
**Sospensione post/regolazioni** forcellone in alluminio con due ammortizzatori/precarico molla  
**Escursione ruota ant/post (mm)** 110/100  
**Pneumatico ant/post** 120/70-15; 160/60-14  
**Freno anteriore** doppio disco in acciaio da 260 mm, pinze a 2 pistoncini  
**Freno posteriore** disco in acciaio da 250 mm, pinza a doppio pistoncino; freno di stazionamento  
**ABS** sì  
**Lunghezza** 2270 mm  
**Larghezza** 810 mm  
**Altezza sella** 755 mm  
**Interasse** 1590 mm  
**Peso in ordine di marcia** 275 kg  
**Potenza max/giri** 40,5 kW (55,0 CV)/7.000  
**Coppia max/giri** 62,0 Nm (6,3 kgm)/5.000







➤ segue da p.74

te anche nei cambi di direzione, dove pur non essendo velocissimo, fa apprezzare una volta ancora di più l'invidiabile equilibrio generale. Gran parte del merito va attribuito alla ciclistica: a differenza delle versioni precedenti, qui i trasferimenti di carico sono minimi in tutte le tre fasi della piega, soprattutto in staccata, dove la forcella lavora con buona progressione e scorrevolezza. A non metterla in crisi ci si mette anche un impianto frenante molto modulabile, ma che non fa della cattiveria la sua arma vincente. Soluzione che sulle prime lascia un pochino perplessi, ma che una volta prese le misure si dimostra una scelta azzeccata: l'ABS, infatti, entra in funzione solo quando serve e quasi sempre al posteriore. Un appunto sul comfort: nonostante la mole, il GT giapponese offre una protezione solo discreta, soprattutto per la parte esterna delle gambe. Minime, invece, le vibrazioni sulle pedane e ottima l'ergonomia di seduta.

#### LA PROVA DEL NOVE

Per chiudere in bellezza la presentazione, nulla di meglio del traffico di Roma. Sappiamo che è difficile crederlo, in fondo il Burgman è maxi anche nelle dimensioni, eppure tra le auto si è mosso con una disinvoltura da scooter di media grandezza. La maneggevolezza è davvero tanta e in più, il motore dà una grande mano. Nel traffico consigliamo di utilizzare la mappatura Drive, molto più dolce e fluida della Power e, soprattutto, con un freno motore presente ma tanto meno invadente. Un colpetto di gas e lo scooterone si alleggerisce quel che basta da riuscire a danzare tra le auto e, se lo spazio è risicato, basta chiudere gli specchietti (pulsante blu sul blocchetto sinistro) per portarsi indenni in pole position. In Drive scatta al verde con meno verve rispetto alla Power, anche perché il sistema sciorina velocemente i 6 rapporti, portandosi subito sulla marcia più alta, così da viaggiare il più possibile in "overdrive". Un modo intelligente per tenere bassi i consumi (alla fine del test abbiamo calcolato un 21 km/l), giusto per aggiungere un ulteriore tassello positivo.

E se avete qualche dubbio su quello che vi abbiamo scritto, vi lanciamo una sfida: andate a provarlo e poi fateci sapere. 🍀

78 • [dueruote.it](http://dueruote.it)

**LA CICLISTICA NEUTRA E COMUNICATIVA REGALA  
UN FEELING PARI, SE NON A VOLTE ADDIRITTURA  
SUPERIORE, AL TMAX. SE NON FOSSE PER QUEI 58 KG IN PIÙ...**



#### PREGI

Guida  
Motore  
Finiture  
Praticità

#### DIFETTI

Frenata  
Protezione  
Troppi pulsanti