



Burgman è sinonimo di scooter top di gamma, per chi chiede opulenza, comodità e dimensioni maxi. Si rivolge a una clientela "premium" costituita da professionisti che cercano una soluzione per il commuting casa-ufficio in grado di offrire comfort prima ancora che prestazioni o agilità. La versione 2013 è stata pensata e sviluppata principalmente per il mercato italiano, d'altronde Burgman nel nostro

Paese dal 2001 ha conquistato oltre 83.000 clienti, quasi il 50% dell'intera produzione. La filosofia di base non subisce variazioni ma il rinnovamento è tangibile: design più moderno e aggiornamenti per tenerlo al passo con i tempi sotto il profilo dei costi di esercizio, degli optional tecnologici e, non in ultimo, sotto l'aspetto delle performance dinamiche e della manovrabilità da fermo.

Già disponibile in tre colori- ▶



Primopiano

Suzuki Burgman 650

CITTADINO D'AFFARI

*Un **classico** che si rinnova: sulla strada dal 1998, il maxiscooter della Suzuki **gode** oggi di quelle miglurie che l'utente esigente si **aspetta***

di **Francesco Gulinelli**





Primopiano

Suzuki Burgman 650

zioni, bianco, grigio mist e nero, si rivela molto interessante il prezzo di lancio sino a maggio: 9.990 euro f.c. per Burgman e 10.490 f.c. per Burgman Executive. Quest'ultimo offre, oltre allo schienale passeggero, anche manopole e sella riscaldate.

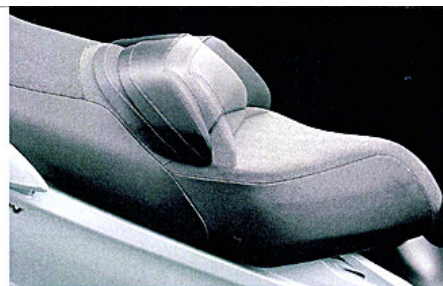
IN SELLA

SULLA POLTRONA DELL'AMMIRAGLIO

QUANDO si sale su una ammiraglia a quattro ruote prima di tutto si apprezza lo spazio per i piedi, si possono distendere le gambe a piacere oppure tenerle in posizione raccolta, un vantaggio non da poco sulle lunghe percorrenze. Sul Burg-

man avviene la stessa cosa: può essere guidato a gambe distese oppure raccolte, sfruttando anche le regolazioni dello schienale pilota per trovare la combinazione migliore. Da fermo poi non si può non apprezzare l'ampia sciancratura della pedana nella zona sottostante l'anca del pilota, che permette di toccare terra saldamente di modo che movimentare i tre quintali e mezzo del Burgman più passeggero diventa una impresa alla portata di tutti.

Una volta acceso, poi, il paragone con un'auto di lusso rimane ancora valido. Il bicilindrico suona basso ma regolarissimo, non a caso la fasatura è a 360°, il suono è molto ovattato ma comunque avvertibile, un ►



DA FERMO

Le morbide linee della seta

Lo sviluppo del nuovo Burgman ha preso spunto da due fonti distinte: i feedback dei clienti e l'analisi della concorrenza che viene sfidata cercando di eccellere proprio sotto gli aspetti che risultano critici per gli altri. Dal pubblico giungono essenzialmente due richieste: un nuovo look, ormai doveroso dopo 12 anni di permanenza sul mercato, e una migliore manovrabilità da fermo. L'analisi della concorrenza invece ha fornito idee per fare dei punti fermi del nuovo modello l'eccellenza in frenata, il comfort di marcia, l'abitabilità e lo spazio per i bagagli, le qualità percepite e la presenza di gadget tecnologici come ad esempio le prese 12V e USB per la carica dei dispositivi elettronici o la predisposizione per il sistema di navigazione.

Il designer Yoshinori Kohinata si è ispirato alle morbide linee di un manto di seta per intervenire sulle superfici esterne, cercando di rendere il profilo più filante senza perdere in eleganza e in maestosità. Ecco quindi un frontale sicuramente ben riuscito che attraverso linee laterali rese più snelle dal nero opaco di molte plastiche, si chiude in un codino reso più stretto da piccoli interventi sui travi finali del telaio. Il vano sottosella non perde niente in capienza ma i volumi appaiono più ridotti. Le luci di posizione anteriori sono immancabilmente a led, mentre i gruppi ottici principali sia anteriore che posteriore presentano i trasparenti con trame opache che collaborano a rendere il fascio luminoso più omogeneo.

Esenti da critiche gli accoppiamenti delle plastiche, magari alcune superfici avrebbero reso meglio se si fosse adottata una vernice nera piuttosto che il semplice polipropilene, ma sono dettagli in una assieme comunque ben riuscito. Non cambiano i blocchetti elettrici, i ricolmi di pulsanti per gestire la regolazione elettrica del parabrezza e il cambio a variazione continua. Su questa nuova versione ci saremmo aspettati solo una migliore integrazione del comando per il riscaldamento delle manopole, magari affiancato all'interruttore sul retroscudo deputato a gestire le resistenze elettriche della sella.





LA STRUMENTAZIONE

Il lusso si vede da qui

Lussuoso come su un'ammiraglia a quattro ruote: il quadro strumenti non può essere altrimenti. I due ampi strumenti circolari non sfuggirebbero su un'auto di classe superiore e hanno il grande pregio della visibilità in tutte le condizioni, sia di notte grazie alla retroilluminazione bianca, sia di giorno per via di una corretta angolazione e l'assenza di riflessi. Ben visibili le spie, meno immediata la lettura delle informazioni sul display LCD, sul quale sarebbe apprezzabile fosse visualizzato lo stato del riscaldamento delle manopole e della sella. Mancanza scusabile la possibilità di variare la schermata dal manubrio, d'altronde i blocchetti elettrici sono già abbastanza affollati.

MI SIEDO E VOGLIO STARE COMODO

Nella pagina a fianco, dall'alto: il cuscino di sostegno sulla porzione di sella del pilota è regolabile; lo schienalino per il passeggero è caratteristica della versione Executive; gli indicatori di direzione sono integrati negli specchietti. Qui sotto, l'affollato blocchetto sinistro, con lo scaldamanopole





Primopiano

Suzuki Burgman 650

po' come su quei V8 da ammiraglia che sono super-insonorizzati ma lasciano capire che di sostanza sotto ce n'è in abbondanza. E difatti lo scooter si muove deciso ai comandi del gas, nessuna vibrazione grazie al doppio contralbero, ma la spinta non manca e seppur fatto per essere un cruiser da lunghe percorrenze negli start e stop accelera con brio, soprattutto in mappa Power con il motore che sale di giri fino in prossimità della zona rossa, e ripaga il pilota con un avvertibile freno motore in fase di rilascio, un bell'aiuto in fase di inserimento in curva.

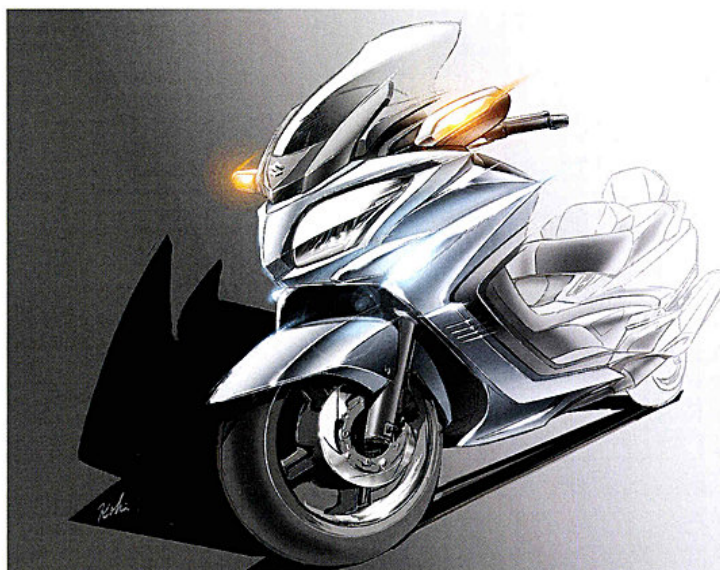
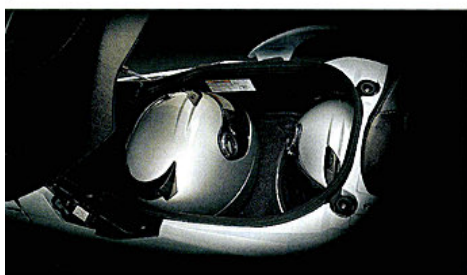
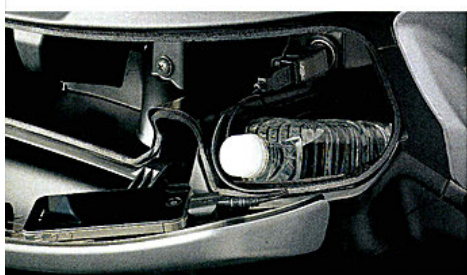
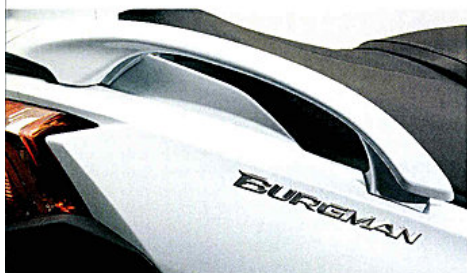
Sì, perché esistono anche le curve, nelle quali la massa non indifferente si lascia trasportare ▶

LA TECNICA

Meno attrito fa bene a tutto

A livello meccanico il Burgman costituisce un affinamento della versione precedente, ma i cambiamenti seppur di dettaglio non sono trascurabili. Il motore rimane lo stesso bicilindrico parallelo fasato a 360° con doppio contralbero, collegato ad un cambio a variazione continua con frizione ad azionamento automatico. Ma grazie a modifiche allo scarico e al catalizzatore, ora rispetta le normative antinquinamento Euro-3 ed è già pronto per le future Euro-4. Inoltre un certosino lavoro di affinamento degli attriti interni e nuovi iniettori per una migliore nebulizzazione, hanno consentito una consistente riduzione dei consumi: 15% in meno in modalità Drive a detta dei tecnici. Tanto lavoro è stato svolto anche sul materiale di attrito della frizione a dischi multipli per rendere più libera la ruota posteriore a motore spento in modo da ridurre lo sforzo per spostare lo scooter in manovra. Cambia anche la logica di funzionamento del variatore, difatti il movimento elettroattuato delle semipulegge coniche del variatore è stato rivisto sia per la modalità Drive che per la modalità Power in modo da diminuire l'effetto on off in apertura che era avvertibile sul precedente modello.

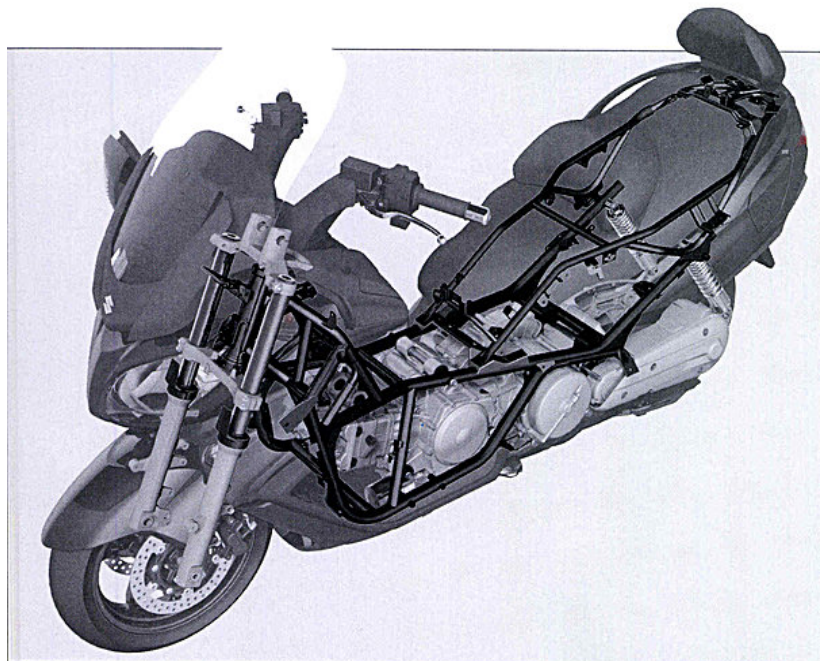
Piccole modifiche anche all'assetto, con interventi sulla forcella per gestire al meglio la massa imponente che grava sui piccoli cerchi, di 14" il posteriore e 15" l'anteriore. Interessanti affinamenti anche nel reparto freni: il nuovo modulo ABS assicura prestazioni superiori con una riduzione di peso del 55% e la già buona frenata è stata resa più efficace con l'introduzione di dischi semiflottanti meno sensibili agli stress termici.



LINEE EFFICACI

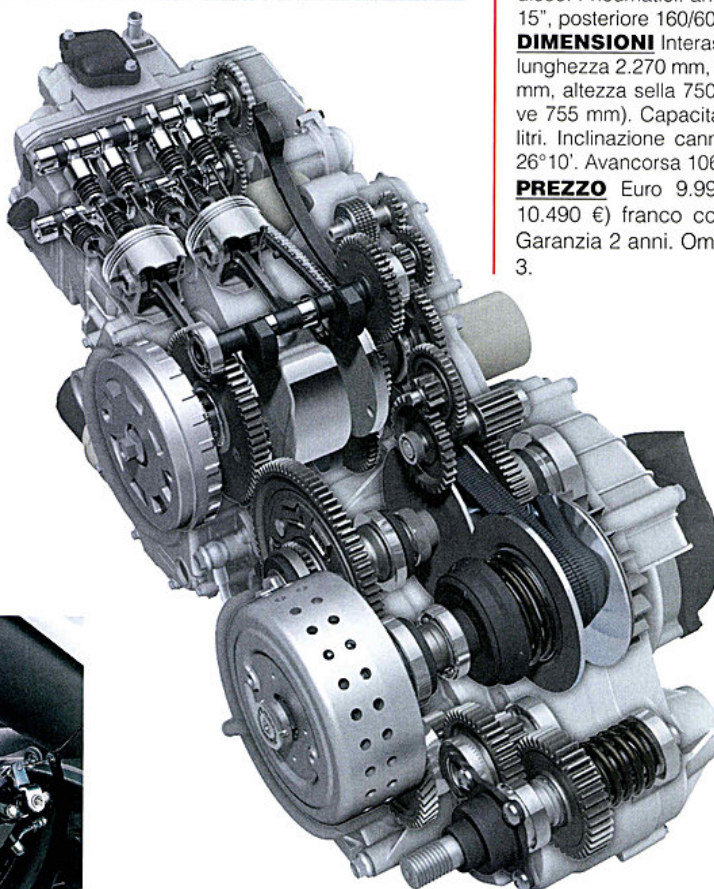
Qui sopra, un bello sketch del Burgman, a cura del designer Kohinata. A sinistra dall'alto: la maniglia per il passeggero, il capiente vano sul retroscudo e l'ampio sottosella. A destra, il freno anteriore a doppio disco con ABS





COSA C'È ALL'INTERNO

Sopra, il disegno in trasparenza mostra il telaio in tubi che abbraccia il motore bicilindrico in linea (nello spaccato qui a fianco). Le modifiche alla ciclistica hanno portato a un risparmio di peso, grazie anche all'eliminazione del telaio posteriore. Le modifiche al motore gli fanno dichiarare consumi ridotti del 15% rispetto al modello precedente, in modalità Drive. Sotto, il freno a disco posteriore



LA SCHEDA

Suzuki Burgman 650

MOTORE Bicilindrico in linea, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 75,5 x 71,3 mm. Cilindrata 638 cm³. Rapporto di compressione 11,2:1. Distribuzione doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Lubrificazione a carter umido. Iniezione elettronica. Accensione elettronica digitale. Avviamento elettrico. Trasmissione primaria e finale a ingranaggi. Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio automatico con variatore e sequenziale a cinque rapporti.

CICLISTICA Telaio tubolare in acciaio. Sospensioni: anteriore forcella teleidraulica; posteriore forcellone oscillante e monoammortizzatore idraulico. Freni con sistema ABS: anteriore a doppio disco con pinze a doppio pistoncino; posteriore a disco. Pneumatici: anteriore 120/70-15", posteriore 160/60-14".

DIMENSIONI Interasse 1.590 mm, lunghezza 2.270 mm, larghezza 810 mm, altezza sella 750 mm (Executive 755 mm). Capacità serbatoio 15 litri. Inclinazione canotto di sterzo 26°10'. Avancorsa 106 mm.

PREZZO Euro 9.990 (Executive 10.490 €) franco concessionario. Garanzia 2 anni. Omologato Euro-3.



Primopiano

Suzuki Burgman 650

senza patemi, anzi la parola giusta è "armonia". Il Burgman non sarà mai un animale da piega né tantomeno un'anguilla nello slalom in mezzo al traffico, ma è sincero nelle reazioni e talmente omogeneo sia a scendere in piega sia a risalire, e difficilmente potrà mettere in difficoltà anche il pilota meno smaltito. L'esame dei percorsi collinari quindi è ampiamente superato anche considerando di poter contare su un ottimo impianto frenante che oltre all'ABS offre anche un rendimento costante che mai soffre di affaticamento da superlavoro.

Quando si affrontano le curve viene naturalmente voglia di provare tutte le opzioni concesse dall'elettronica di controllo del variatore. E ►





Primopiano

Suzuki Burgman 650



se, come detto, la modalità Sport è molto apprezzabile, il motore gira alto in prossimità del regime di coppia massima e offre una buona coppia retrograda in fase di rilascio, diciamo che la modalità manuale è più che altro uno sfizio. Le "marce" sono ben spaziate e le cambiate precise, ma i pulsanti sono scomodi da azionare soprattutto con i guanti invernali e poi... le modalità automatiche sono così efficaci che proprio non si sente la necessità di complicarsi la vita!

Le sospensioni sono a punto, migliora la forcella che adesso rende un maggior feeling, e al posteriore la coppia di ammortizzatori ►





SPAZIO DONNA: DA PASSEGGERA A PILOTA

È grosso, ma non morde!

Da sempre lo scooter è "amico" del pubblico femminile: da passeggera ci si sente più rassicurate che su una potente supersportiva, da guidatrici rappresenta un simbolo di autonomia e diventa oggetto del desiderio già a sedici anni. Ma cosa succede se ha un motore di 650 cm³? E se il peso in ordine di marcia supera i 270 chili?

Nel caso del Burgman 650 le statistiche di vendita parlano di un 5% di utenza femminile: è evidente che il mix dimensioni-peso-prestazioni spaventa il pubblico in rosa. Ma è un timore giustificato? Vediamo.

Lo proviamo prima da passeggera: comode come in poltrona, apprezziamo l'erogazione fluida e rassicurante del bicilindrico, con i suoi 55 cavalli. Sui tratti extraurbani, la velocità cresce senza vibrazioni, solo il parabrezza non ripara completamente dalle turbolenze. Le sospensioni fanno il loro dovere anche sui sampietrini di Via Nazionale, strada che gode del fondo più irregolare di tutta Roma.

Ora tocca a noi provarlo! A motore spento i movimenti risultano fluidi e per niente faticosi, confermando la bontà del lavoro svolto

nel restyling: proprio per agevolare le manovre da fermo, i tecnici hanno cambiato il materiale d'attrito dei dischi della frizione e ora il trascinamento si è ridotto del 35%.

La sella bassa e la zona delle pedane rastremata consentono di toccare terra con entrambi i piedi. Proviamo a sbilanciarci per saggiare il peso, che è ben distribuito, con il baricentro basso. Dal cockpit non si ha l'impressione di guidare un incrociatore: anzi, il cruscotto fornisce tutte le informazioni per guidare in sicurezza e il manubrio largo trasmette la sensazione di padronanza del mezzo.

Fin dai primi metri il feeling è immediato. Il Burgman 650 è docilissimo, agile e veloce nei cambi di direzione, scende in piega fin troppo facilmente, tanto che ci ritroviamo a "grattare" l'asfalto con il cavalletto.

E se ora provassimo ad andare in due? Il peso aumenterà ancora, vediamo. Ci voltiamo a guardare il nostro passeggero: com'è in alto! Ci sbilancerà? Nemmeno per sogno. Il poderoso motore ci cava subito d'impaccio: una volta in movimento è quasi come andare da sole. La risposta del motore è veloce e flu-

ida, la coppia è ben distribuita, l'inserimento in curva rapido, la ripresa non delude.

In modalità "power" la risposta del motore è più sportiva, in "manuale" dobbiamo impegnarci un po' di più con il cambio sequenziale a 6 marce, ma per una guida senza pensieri le modalità automatiche sono più che soddisfacenti.

La frenata è sempre adeguata, e il rassicurante ABS entra puntualmente in azione con forza la leva sinistra. Bene anche le sospensioni, nonostante l'asfalto a volte sconnesso: il doppio ammortizzatore regolabile consente di trovare subito il settaggio giusto per la guida in due. Al primo calo di temperatura attiviamo con beneficio le manopole e la sella riscaldabili.

A destinazione, anche le meno esperte non avranno problemi: il freno di stazionamento, ora a portata di mano sul lato sinistro sotto la sella, assicura stabilità anche in caso di pendenza della strada e il cavalletto laterale si aziona comodamente rimanendo sedute.

Nessun timore reverenziale, ladies: il Burgman 650 è grande e grosso, ma non morde!

Fiammetta La Guidara

IL PILOTA VUOLE LUSO E PROTEZIONE

Il parabrezza è regolabile: a fianco è nella posizione di massima estensione. Più a sinistra, uno sguardo in soggettiva: oltre alla strumentazione "automobilistica" e ai blocchetti elettrici ricchissimi di pulsanti, si nota il pulsante per scaldare la sella e il blocchetto di accensione con antifurto





Primopiano

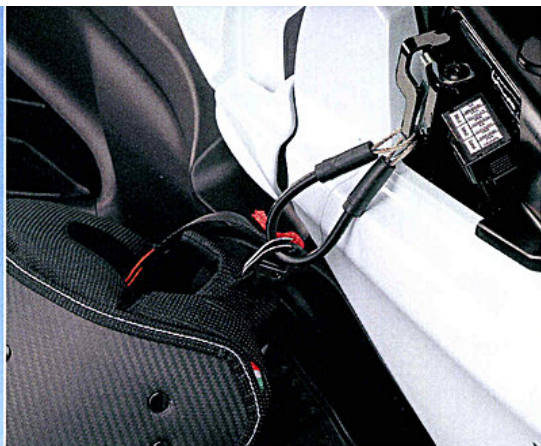
Suzuki Burgman 650

richiede solo un poco più di precario soprattutto nella guida in coppia, pena la precoce usura dei piedini del cavalletto centrale ad ogni curva presa con un po' di brio. La protezione aerodinamica non è male, più che buona per spalle e busto, per i più alti consigliamo i deviatori di flusso optional per proteggere maggiormente le ginocchia che sono a filo con lo scudo anteriore. Nella guida con passeggero poi non si notano particolari sbilanciamenti, del resto il

passo lungo da questo punto di vista aiuta non poco. Anche all'aumentare della velocità non ci sono sorprese: i quaranta e passa cavalli alla ruota permettono medie autostradali ben superiori a quelle permesse dal codice senza patema di scompensi di

assetto da parte di sconnessioni, buche o tagliaponti. Un mezzo quindi che si propone agli automobilisti come comoda alternativa alle quattro ruote e che permette allo scooterista più incallito di rinunciare all'auto anche sui percorsi più lunghi. ■





ACCESSORI E PRATICITÀ

Sopra, il bauletto in tinta, che fa parte degli optional, insieme alla mascherina cromata per i fanali, la borsa touring per il tunnel centrale e i deviatori laterali.

A sinistra, l'utile gancio reggiasco

