



**T**est



SUZUKI

BURGMAN 650 |

# VIAGGIARE IN PRIMA



## IL MAXISCOOTER DI HAMAMATSU SI METTE AL PASSO COI TEMPI GRAZIE AD UNA SAPIENTE OPERA DI RINGIOVANIMENTO ESTETICO E SIGNIFICATIVI **MIGLIORAMENTI TECNICI**. ABITABILITÀ E CURA COSTRUTTIVA RESTANO DA PRIMATO; SI GUIDA MEGLIO E **CONSUMA MENO**

di Aldo Benardelli

**I**l Burgman 650, presentato nel 2002 e primo scooter di tale cilindrata, viene oggi ringiovanito da un salutare restyling e da un affinamento tecnico destinati a ribadire le qualità di eccellenza in tema di comfort, prestazioni e rispetto ambientale.

Un attento studio di marketing, condotto sui clienti di tutta Europa con particolare attenzione ad Italia e Francia, i due mercati dove il maxi scooter di Hamamatsu conta i più numerosi sostenitori, ha individuato le due principali criticità del Burgman 650: una linea un po' datata e la congenita difficoltà di manovra a motore spento per peso

e ingombro. Detto fatto: dall'inizio di aprile in tutti i concessionari Suzuki, che lo metteranno a disposizione anche per i test ride, sarà disponibile il rinnovato Burgman 650.

La prima occhiata non deve trarre in inganno, le modifiche ci sono e tante, pur rimanendo strutturalmente invariato. Le linee più tese della fiancata sono enfatizzate dall'impiego di parti in plastica nera che alleggeriscono l'insieme; l'attenzione maggiore è stata posta alla parte posteriore, totalmente ridisegnata e decisamente più snella della precedente. Il telaio sotto la sella è più stretto di 25 mm e nuovi sono i gruppi ottici meglio armonizzati al design dello scooter. Il coper-

chio del vano principale dietro allo scudo è ora in tinta con la carrozzeria.

Totalmente nuova è la strumentazione di tipo automobilistico, che rinuncia al grosso display a cristalli liquidi in luogo di strumenti analogici circolari per tachimetro e contagiri, completati al centro da un display "dicreto" quanto ricco di informazioni: contachilometri totale, due parziali, orologio, temperatura esterna, livello carburante, temperatura del liquido di raffreddamento, consumo carburante istantaneo e medio, cambio olio, livello olio e spie di modalità di guida (drive, power o numero di marcia inserita se in uso manuale sequenziale).

### IN PILLOLE

|                          |             |
|--------------------------|-------------|
| Cilindrata               | 638 cc      |
| Potenza massima          | 55 CV       |
| Peso ordine di marcia    | 275 kg      |
| Prezzo indicativo c.i.m. | 10.190 euro |

### DUE ALLESTIMENTI

STANDARD OPPURE EXECUTIVE: RISPETTO A QUELLA BASE, LA VERSIONE PIÙ RICCA (IN FOTO) OFFRE DI SERIE MANOPOLE E SELLA RISCALDABILI; C'E' ANCHE LO SCHIENALINO PER IL PASSEGGERO.

IL PREZZO SALE A 10.690 EURO.

# CLASSE





## Suzuki Burgman 650



Come sempre, alle belle parole devono seguire i fatti concreti e in questo senso il rinnovato Burgman 650 non tradisce le attese. Il migliorato scorrimento dell'insieme è tangibile fin dai primi spostamenti da fermo, sicuramente meno impegnativi di prima: merito anche della perfetta sagomatura della pedana, svasata nei punti giusti per mettere agevolmente i piedi a terra senza essere dei giganti: manovra facilitata anche dalla forma della sella, sapientemente sagomata nella parte anteriore. È facile trovare la giusta posizione in sella: il supporto lombare è scorrevole longitudinalmente per 5 cm ed è più alto di 1 cm; la pedana consente sufficienti spazi di movimento a piedi e gambe sia per la posizione allungata che seduta. Il parabrezza regolabile elettricamente e gli specchi retrovisori ripiegabili anch'essi elettricamente, sono di serie sulla versione Standard; la versione Executive è arricchita da manopole e sella riscaldabili e dallo schienale per il passeggero. Anticipiamo che la nuova strumentazione risulta chiaramente leggibile in ogni condizione di luce grazie all'attento studio di inclinazione della stessa e del plexiglas che la protegge.

Il cambio automatico elettronico Suzuki Electronically-controlled Continuously Variable Transmission (SECVT) consente ben tre diverse opzioni: in modalità Drive l'erogazione è fluida, lineare, per una guida volta al massimo comfort: rispetto alla versione



**LA NUOVA STRUMENTAZIONE DI TIPO AUTOMOBILISTICO È CHIARAMENTE LEGGIBILE IN OGNI CONDIZIONE DI LUCE GRAZIE AL PLEXIGLAS ANTIRIFLESSO CHE LA PROTEGGE**



**PONTE DI COMANDO COMPLETO** RICCO DI PULSANTI IL BLOCCHETTO SINISTRO, COMPRESA L'APPENDICE CHE COMANDA LE MANOPOLE RISCALDATE (VERSIONE EXECUTIVE). SU QUELLO DESTRO: IL CURSORE PER IL PARABREZZA ELETTRICO. IL BLOCCHETTO D'ACCENSIONE È PROTETTO DA UNA PARATIA A SCOMPARSA; ACCANTO, IL PULSANTE PER RISCALDARE LA SELLA DEL PILOTA (F) E ANCHE DEL PASSEGGERO (F+R), DI SERIE SULL'EXECUTIVE.





## Suzuki Burgman 650

precedente si è lavorato con profitto per stemperare il fastidioso on/off che affliggeva il comando del gas. Se si desidera più grinta per un sorpasso o per un percorso misto più impegnativo, sfruttando quindi un maggior freno motore e più prontezza all'acceleratore, si può selezionare la modalità Power che aumenta proporzionalmente il regime di rotazione (passando a Power da Drive a 3.000 giri di strumento il regime sale di circa 1.200 giri). Se poi ci si vuole divertire con un cambio sequenziale a sei rapporti basta selezionare l'opzione Manuale e agire sui tasti Up e Down, anch'essi inseriti nell'affollato blocchetto sul lato sinistro del manubrio.

Il Burgman 650 fila dritto come un treno di ultima generazione: sono assenti le vibrazioni, il parabrezza devia efficacemente l'aria sopra il casco ma lascia abbastanza esposte le spalle, la rumorosità meccanica è ridotta a livelli poco più che insignificanti. È un vero stimolo alla voglia di macinare chilometri e durante il test di oltre 200 km tra percorso urbano, extraurbano e autostradale abbiamo percorso una media di 18 km/litro a riprova dell'ottimo lavoro sviluppato dagli ingegneri Suzuki. In città abbiamo apprezzato una migliorata maneggevolezza, tenendo conto che il peso dichiarato di 277 kg è il medesimo della

### YOSHINORI KOHINATA - STYLING DESIGNER

## ESTETICA MIGLIORATA, MA NON STRAVOLTA

Kohinata è entrato in Suzuki nel 2004; nel 2008 si è occupato del design della Hayabusa 1300 R ed ora è responsabile del rinnovato Burgman 650.

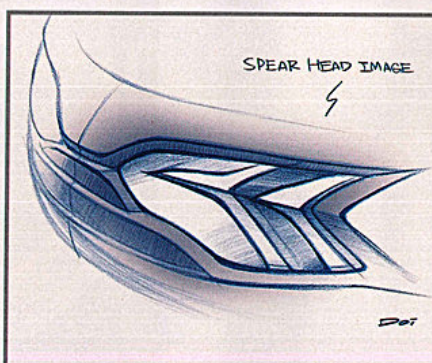
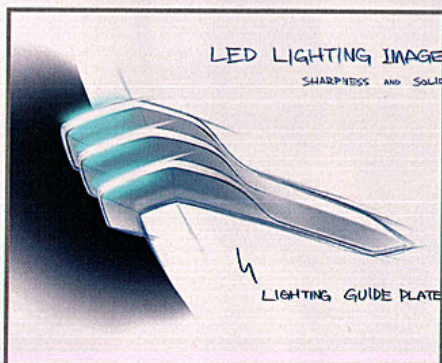
**Il restyling non è sconvolgente: la linea del maxi scooter sembra un po' datata...**

"Molti clienti, nel corso degli anni, hanno ricomprato per due volte e spesso anche tre un Burgman 650 che, lo ricordo, è particolarmente apprezzato in Italia e in Francia. Alla luce di questi dati, prima di pensare ad un modello completamente nuovo, ci siamo convinti che lo stile del Burgman 650 possa conservarsi per diversi anni, con la volontà di mantenere nel tempo anche un alto valore dell'usato. Con l'aggiornamento stilistico attuale siamo stati molto attenti a non contrariare la platea degli affezionati utilizzatori del Burgman 650,

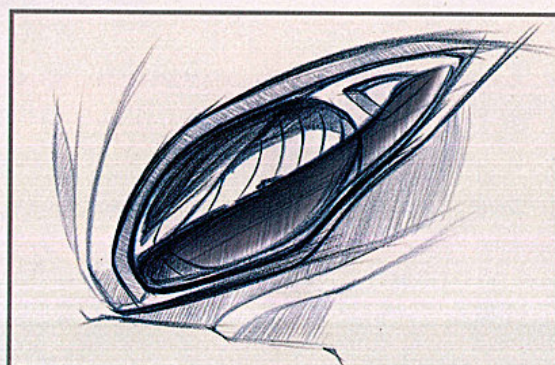
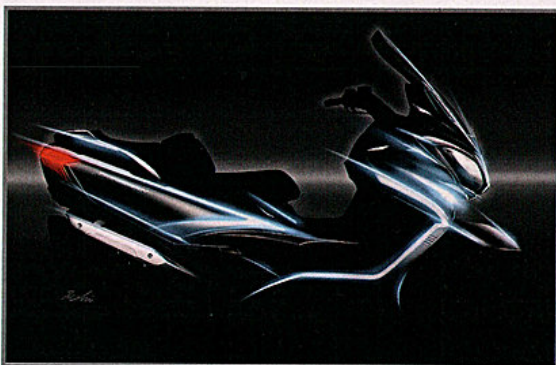
cercando di rimarcare i caratteri distintivi che lo contraddistinguono: fiera, mascolinità e stile lussuoso, protezione aerodinamica e prestazioni al vertice su autostrade e strade ad alte percorrenze, nonché mobilità e leggerezza nei trasferimenti urbani".

**Come avete sottolineato queste caratteristiche?**

"Lo abbiamo alleggerito con linee tese e superfici con tagli netti, anche l'inclinazione della marmitta è studiata per l'equilibrio dell'insieme; la parte posteriore è meno voluminosa e più leggera per aumentare la maneggevolezza nel traffico. Dimensioni e peso sono stati indicati infatti come unico neo da un'indagine di mercato effettuata sul cliente tipo: motociclista esperto, quarantenne, attento allo stile e al prodotto di alta classe con le maggiori percorrenze nel tragitto casa-lavoro".



**HA NUOVI "OCCHI"**  
IL FRONTALE È DECISAMENTE PIÙ AGGRESSIVO E FILANTE, MERITO ANCHE DEI GRUPPI OTTICI MULTIRIFLESSO, CON LUCI DI POSIZIONE A LED LATERALI. GRANDE ATTENZIONE STILISTICA È STATA POSTA ANCHE AL POSTERIORE, ORA VISIVAMENTE PIÙ LEGGERO.

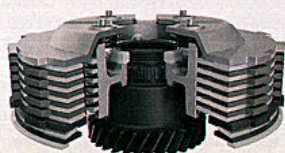




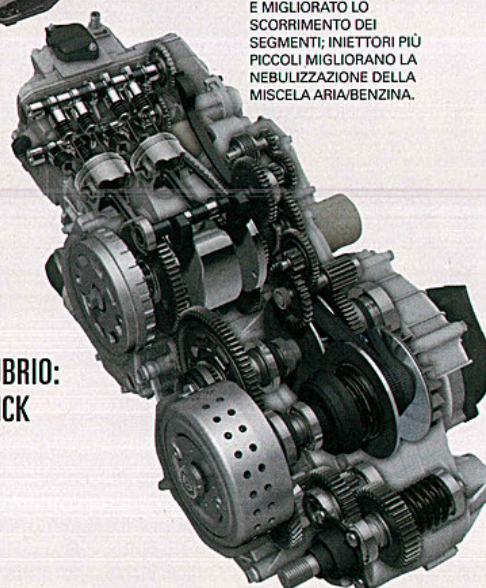
**INQUINA POCO: GIÀ PRONTO PER L'EURO 4**  
SUL FRONTE EMISSIONI IL BURGMAN 650 SODDISFA LA NORMATIVA EURO 3, MA DI FATTO È GIÀ ADEGUATO ALLA FUTURA EURO 4, MERITO ANCHE DEL NUOVO IMPIANTO DI SCARICO DI MINORE DIAMETRO INTERNO E CATALIZZATORE DI MAGGIORE LUNGHEZZA.

**TANTE MODIFICHE**  
NONOSTANTE POTENZA E COPPIA DICHIARATI SIANO I MEDESIMI DEL PRECEDENTE MODELLO, IL BICILINDRICO 638 CC HA SUBITO NUMEROSE MODIFICHE. È STATO RIDOTTO IL CARICO DELLE MOLLE VALVOLE E MIGLIORATO LO SCORRIMENTO DEI SEGMENTI; INIETTORI PIÙ PICCOLI MIGLIORANO LA NEBULIZZAZIONE DELLA MISCELA ARIA/BENZINA.

**DUE MODALITÀ AUTOMATICHE (DRIVE O POWER)  
OPPURE CAMBIO MANUALE CON DUE TASTI A MANUBRIO:  
DALLA CITTÀ ALLA GUIDA SPORTIVA CON UN SEMPLICE CLICK**



**MENO ATTRITI: MINORI CONSUMI**  
LA TRASMISSIONE IMPIEGA CUSCINETTI AD ALTO SCORRIMENTO; IL TRASCINAMENTO DELLA FRIZIONE (A LATO) È RIDOTTO DEL 35% GRAZIE AL NUOVO MATERIALE DEI DISCHI. IL TUTTO SI TRADUCE IN UN RISPARMIO DI CARBURANTE VALUTABILE INTORNO AL 15% NELLA MODALITÀ DRIVE.



**AKIHIRO SUDO - CHIEF ENGINEER**

## IL TRACTION CONTROL? FORSE IN FUTURO

L'ing. Sudo è responsabile dello sviluppo dei modelli Suzuki e del controllo di tutti i dipartimenti ingegneristici. Tra le altre, ha supervisionato lo sviluppo della V-Strom 650 e del concept V-Strom 1000 esposto allo scorso Salone del Motociclo di Milano.

**Avete preso in considerazione un cambio automatico a doppia frizione come quello della Honda?**

"Il nostro CVT a comando elettronico è un primato tecnico

- il Burgman è stato il primo scooter ad impiegarlo - che continua a regalarci enormi soddisfazioni per il suo eccellente funzionamento e per la soddisfazione dei clienti: sarebbe stato inutilmente costoso e impegnativo dal punto di vista tecnico passare ad un cambio totalmente diverso".

**I concorrenti hanno dispositivi come il controllo di trazione, molto utile per questi scooter grossi e pesanti. Perché non l'avete introdotto in abbinamento all'ABS?**

"Suzuki è da sempre molto attenta alla sicurezza su due ruote e seguiamo con attenzione lo sviluppo e l'applicazione del controllo di trazione: è probabile che in uno step successivo e qualora



ci fosse una richiesta importante da parte del mercato adotteremo anche noi questo dispositivo".

**Perché mantenete la trasmissione finale ad ingranaggi che assorbe notevole potenza e ha un costo superiore di quella a cinghia dentata o a catena?**

"Come per il design, anche dal punto di vista tecnico abbiamo sondato i pareri dei nostri clienti: poiché il contenimento delle dimensioni è sempre un desiderio comune, la nostra trasmissione ad ingranaggi rappresenta la soluzione migliore in questo senso, mentre cinghia o catena ci avrebbero costretto a rendere più voluminoso il comparto della trasmissione".

**Come avete lavorato per la riduzione dei consumi e delle emissioni e siete già pronti per soddisfare i prossimi requisiti della Euro 4?**

"Grazie alla nuova frizione ed alla riduzione degli attriti degli organi meccanici abbiamo ridotto i consumi nell'ordine del 15%. Il Burgman 650 è omologato Euro 3 ma è già pronto per l'Euro 4: il particolare disegno della marmitta è infatti studiato per soddisfare le prossime richieste di omologazione in tema di emissioni".



## Suzuki Burgman 650



versione precedente. Anche il comparto sospensioni si comporta al meglio: durante la prova abbiamo richiesto un maggiore precarico degli ammortizzatori posteriori per evitare sonore grattate del cavalletto nelle curve più "cattive" e negli avvallamenti dell'asfalto. Se fila sicuro sul dritto, il Burgman 650 è altrettanto efficace nella guida sportiva: si pennellano traiettorie precise grazie ad un telaio impeccabile e

ad un avantreno che appoggia sicuro trasmettendo sicurezza la pilota. Potente e modulabile la frenata all'anteriore: eccessiva tendenza al bloccaggio invece al posteriore con frequente intervento del sistema ABS. Ultima nota: la leva dell'utilissimo freno di stazionamento è ora posta in posizione più comoda sul lato sinistro, sotto la porzione anteriore della sella. 

### DATI TECNICI

#### MOTORE

a 4 tempi, 2 cilindri in linea, raffreddato ad acqua. Distribuzione a 4 valvole per cilindro con doppio albero a camme in testa. Alesaggio per corsa 75,5x71,3 mm, cilindrata 638 cc, rapporto di compressione 11,2:1, potenza max 55 CV (40,5 kW) a 7000.

#### ALIMENTAZIONE

serbatoio benzina da 15 litri. Iniezione elettronica, diametro corpi farfallati n.d.

#### TRASMISSIONE

primaria ad ingranaggi a denti dritti, finale ad ingranaggi

#### FRIZIONE

automatica centrifuga a secco

#### CAMBIO

automatico CVT

#### TELAIO

a traliccio in tubi di acciaio; inclinazione canotto di sterzo di 26°, avancorsa 106 mm, interasse 1.590 mm

#### SOSPENSIONI

forcella tradizionale non regolabile; diametro steli n.d., escursione 105 mm; forcellone in alluminio con due ammortizzatori regolabili nel precarico, escursione 100 mm

#### FRENI

due dischi flottanti anteriori da 260 mm con pinze flottanti a 2 pistoncini, singolo disco posteriore da 250 mm con pinza a pistoncino singolo; ABS di serie

#### RUOTE

ant. da 15", post. da 14", pneumatico ant. 120/70, post. 160/60

#### DIMENSIONI E PESO

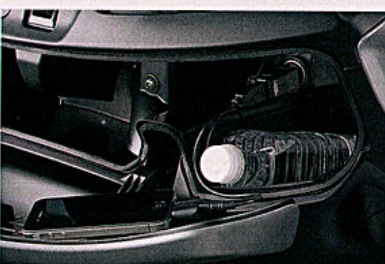
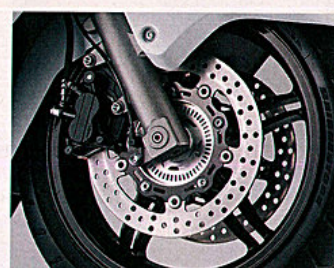
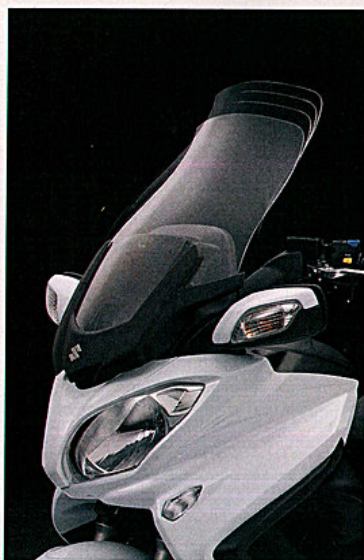
lunghezza 2.270, larghezza 810, altezza 1.430, altezza sella 720, peso in ordine di marcia 275 kg

#### GAMMA COLORI

nero, bianco, grigio

#### PREZZO

10.190 euro (10.690 la versione Executive) indicativo chiavi in mano



### FRENATA POTENTE

SOPRA: I DISCHI ANTERIORI SONO SEMIFLOTTANTI IN LUOGO DI QUELLI FISSI E IL MODULO DELL'ABS, PIÙ LEGGERO DEL 55%, È ORA INSERITO NEL FODERO DELLA FORCELLA PER FACILITARE LO SMONTAGGIO DELLA RUOTA ANTERIORE. A LATO, PLEXI E SCHIENALINO PILOTA SONO REGOLABILI. IL VANO SOTTOSELLA ILLUMINATO PUÒ OSPITARE DUE INTEGRALI; CI SONO ANCH TRE VANI DIETRO LO SCUDO CON PRESA DI CORRENTE 12V E PREDISPOSIZIONE PER IMPIANTO SATELLITARE.