

In prova: **SUZUKI BURGMAN 650**

Viaggio in prima classe

Comfort di alto livello, grande stabilità e maneggevolezza insieme a una linea più moderna e accattivante, sono gli elementi di spicco del nuovo Suzuki Burgman 650. Facile da condurre nei trafficati percorsi cittadini ma con un motore e un'abitabilità che lo rendono adatto anche ai viaggi più lunghi, regala in ogni situazione tanto piacere di guida.

A cura di Marco Ghezzi

L'obiettivo di migliorare un mezzo divenuto una vera e propria icona nel mondo dei maxi-scooter, deve aver posto gli ingegneri della casa di Hamamatsu di fronte ad una sfida importante, forse rischiosa, ma in fondo necessaria. Apparso per la prima volta sul mercato nel 2002 il Burgman 650 è stato subito apprezzato per la facilità d'uso, il comfort offerto anche sulle lunghe percorrenze, l'ottima capacità di carico oltre che per una tecnologia all'avanguardia e in quegli anni esclusiva, come il motore bicilindrico e l'innovativo sistema di trasmissione CVT con rapporti selezionabili elettronicamente. Così il Burgman 650 ha collezionato anno dopo anno risultati commerciali di tutto rispetto, arrivando a contare fino a oggi oltre 83.000 unità

vendute nel mondo. Il tempo però scorre inesorabile anche per un mito e Mr. Burgman, con un design praticamente invariato da dieci anni, aveva bisogno un restyling oltre ad una serie di migliorie - alcune suggerite dalla stessa clientela, a cui Suzuki mostra sempre grande attenzione - che lo rendessero più moderno e soprattutto ancora più fruibile e piacevole nella guida.

Ecco allora arrivare il nuovo Burgman 650, dall'aspetto completamente rinnovato, con linee frontali più filanti, una sezione posteriore più snella, i fari anteriori più grandi, nuove luci posteriori, un nuovo terminale di scarico a sezione triangolare e delle eleganti colorazioni come il bianco perla, il grigio metallo e il nero. Un restyling completo ha riguardato anche la strumentazione che, abbandonata la veste digitale, presenta adesso due ampi

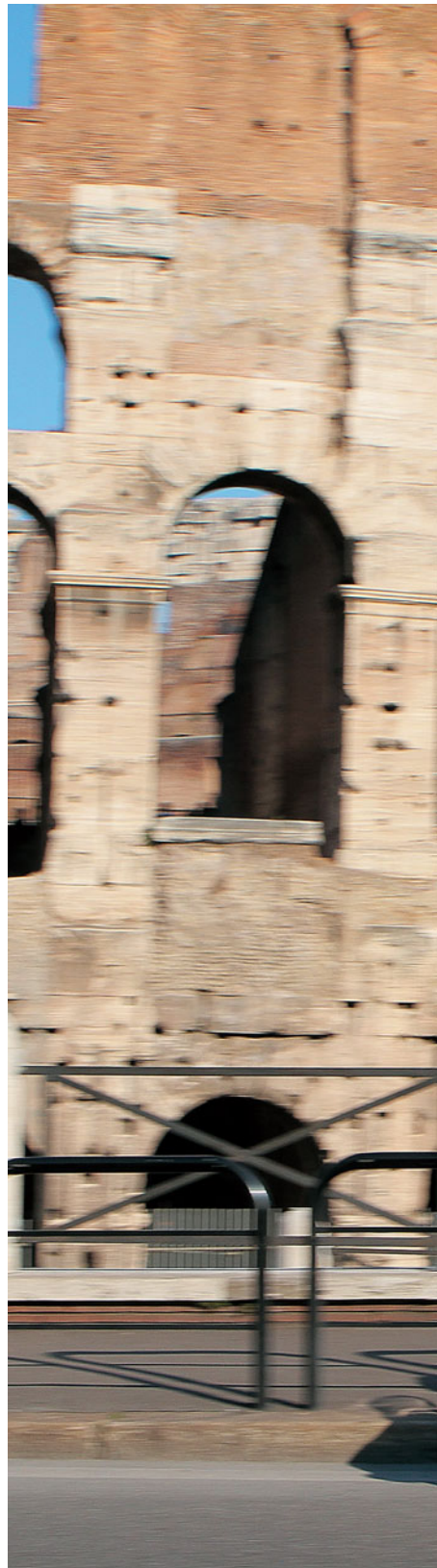
quadranti analogici per tachimetro e contagiri mentre al centro un display fornisce le informazioni di bordo principali come il doppio contachilometri parziale, il livello e il consumo di carburante, la temperatura del liquido di raffreddamento e quella esterna. Completano il quadro numerose spie di segnalazione fra cui spicca quella nuova dell'Eco Drive che informa quando si sta viaggiando in regime di basso consumo. Tutto il pannello strumenti, grazie a una migliore angolazione e alla retroilluminazione, permette ora un'ottima visibilità in qualsiasi condizione di luminosità esterna. Oltre all'estetica le migliorie hanno riguardato anche il motore e la trasmissione, dove gli ingegneri sono intervenuti per ridurre gli attriti interni, agendo sul carico delle molle valvole e migliorando il trascinamento



in **P**ROVA Suzuki Burgman 650

della frizione, e sull'alimentazione, con nuovi iniettori e una diversa mappatura dell'iniezione. Tutto questo con lo scopo di ridurre i consumi del 15% - 21 Km/l la percorrenza media ora dichiarata - e aumentare la manovrabilità del mezzo da fermo. A questo proposito diciamo subito che effettivamente il nuovo Burgman 650 si sposta più agevolmente a motore fermo - era una delle critiche evidenziate dai clienti sul modello precedente - mentre nel corso della prova in cui abbiamo viaggiato su diversi tipi di percorsi, spesso in modalità Power (la più scattante) e senza risparmiare l'acceleratore, la percorrenza si è attestata sul buon valore di 19 Km/l. Il cuore del Burgman 650 è il propulsore bicilindrico da 638cc raffreddato a liquido, in grado di erogare 55CV a 7.000 giri/min. e 62 Nm a 6.400 giri/min., dotato di cambio automatico elettronico, il Suzuki Electronically-controlled Continuously Variable Transmission (SECVT). Si può pertanto scegliere sempre, in modo istantaneo e anche in movimento, fra tre modalità di trasmissione: Drive, per una guida fluida e lineare, Power per avere prestazioni più brillanti e infine Manual, che lascia al pilota la possibilità di cambiare rapporto, tramite dei pulsanti al manubrio. A proposito di comandi al manubrio, occorre dire che il blocchetto di sinistra risulta piuttosto affollato e può inizialmente disorientare, anche se i vari pulsanti presentano diversi colori a seconda delle

funzioni. Altre migliorie hanno riguardato il telaio, più stretto e leggero nella parte posteriore, e la ciclistica con l'adozione di dischi freno semi flottanti al posto dei precedenti fissi. Infine sono state adottate alcune soluzioni intelligenti per aumentare la praticità d'uso del Burgman 650, come gli specchietti retrovisori ripiegabili elettricamente - particolarmente comodi per facilitare i passaggi a filo nel traffico - la leva del freno a mano ora in posizione molto pratica e intuitiva a lato della sella, nuovi vani portaoggetti nel retroscudo (per un totale di 6 litri di capienza) e lo schienalino per il pilota regolabile su cinque posizioni. Rimane invariato l'ampio vano sottosella: del resto, con una capienza di 50 litri e una forma molto regolare, in grado di ospitare due caschi integrali, come si poteva chiedere di più? Come ultime chicche troviamo le manopole e la sella riscaldabili, un vero lusso per chi viaggia anche d'inverno, e un confortevole schienale per il passeggero, tutti forniti in optional oppure di serie con la versione Executive. Fra gli accessori spiccatamente turistici sono previsti un bauletto posteriore in tinta da 50 litri, la borsa da posizionare sul tunnel centrale e dei deflettori antiventivo per lo scudo. Il nuovo Suzuki Burgman 650 è in vendita da aprile al prezzo promozionale di € 9.990 f.c. per la versione base e € 10.490 f.c. per quella Executive. Da giugno però il prezzo salirà di € 400 per entrambe le versioni.





Su strada con il nostro tester

Devo ammettere che gli ingombri generosi e gli oltre 270 Kg di peso del Burgman 650 mi hanno lasciato inizialmente perplesso all'idea di infilarmi nelle trafficate vie di Roma. Sono bastati però pochi metri e qualche slalom per rendermi conto di come questo maxiscoter sia tutt'altro che impacciato nel traffico, ed anzi, inaspettatamente agile. È stato un vero piacere riuscire a sgusciare con disinvoltura fra le auto, quasi fossi alla guida di uno scooterino, aiutato anche dalla prontezza del motore e della trasmissione che mi hanno permesso fra l'altro scatti fulminei a ogni semaforo. In sostanza, peso e dimensioni non sono assolutamente un problema e ho potuto muovermi in modo disinvolto, merito anche di una ciclistica equilibrata e di una buona distribuzione dei pesi. Una volta fermo poi, il nuovo profilo della pedana facilita molto l'appoggio dei piedi a terra, cosa che sarà particolarmente gradita da chi non ha dei trampoli al posto delle gambe. Lasciata la città un veloce percorso extraurbano mi ha fatto apprezzare l'ottimo riparo aerodinamico fornito dallo scudo e dal parabrezza anche a velocità elevate. Viaggiando intorno ai 130-140 km/h l'aria non infastidisce assolutamente, ben deviata ai lati delle spalle e sopra la testa. Il riparo è già buono con il parabrezza abbassato ma può essere ulteriormente migliorato, grazie alla possibilità di regolare







elettricamente l'altezza del plexiglass con il semplice tocco di un pulsante sul manubrio. Un lusso che troviamo solo sulle migliori granturismo. Ad aumentare il comfort generale contribuisce in gran parte anche la sella, ampia e confortevole, con un'imbottitura non cedevole e al tempo stesso non troppo rigida, che permette di rimanere seduti a lungo senza accusare indolenzimenti. Infine la lunga pedana, ben sfruttabile, consente diverse posizioni per le gambe e anche le mie, che sono piuttosto "extra long", hanno trovato una buona abitabilità, senza andare mai a interferire, per esempio, con lo scudo anteriore. L'unica nota negativa riguarda la sospensione posteriore, probabilmente tarata un po' troppo rigida, che trasmette ogni asperità del fondo stradale alla schiena del pilota, al contrario di quanto accade all'avantreno, dove la forcella filtra bene senza essere cedevole. Se il comfort rappresenta un punto di forza del nuovo Burgman 650, gli altri sono senza dubbio la stabilità e la maneggevolezza. Devo riconoscere che questo maxiscooter riesce a sfoderare un carattere decisamente motociclistico, soprattutto sui percorsi molto guidati e ricchi di curve dove diventa particolarmente divertente e sicuro. Così, lungo il tortuoso tracciato che attraversa i Monti della Tolfa, ho apprezzato curva dopo curva la fluidità con cui il Burgman scende in piega per poi mantenere, preciso, la traiettoria impostata. Anche forzando il ritmo è rimasto rigoroso, offrendo un appoggio sempre solido che infonde quella rassicurante sensazione di essere incollati all'asfalto.

Fra l'altro il reparto freni, dotato di ABS, contribuisce ad aumentare il livello di sicurezza; la frenata anteriore è potente e modulabile mentre usando in modo deciso il freno posteriore si ha un intervento fin troppo anticipato e incisivo del sistema antibloccaggio. Il motore contribuisce al piacere di guida perché ha un'erogazione fluida e corposa, soprattutto nella modalità Drive, quella che alla fine si utilizza di più. Passando alla modalità Power, infatti, il motore lavora ad un regime di giri costantemente più elevato, ma diventa anche più nervoso. L'ho trovata utile solo per avere uno sprint più deciso, specialmente nei sorpassi, o un maggiore freno motore, ma per andare in giro tranquilli godendosi il paesaggio si può stare tranquillamente in Drive. In ogni caso basta il tocco di un pulsante, anche in movimento, per passare immediatamente da una modalità all'altra oppure al Manual. Come ormai avrete capito il nuovo Suzuki Burgman 650 è un mezzo che si fa apprezzare in ogni situazione: confortevole, pratico nell'uso quotidiano e pronto a portarvi anche verso le mete più lontane. Un viaggio con lui è sempre in prima classe. Siete pronti a partire?

A partire dal mese di aprile il Suzuki Burgman 650 (insieme ad altri modelli della gamma Suzuki) sarà disponibile in prova, nell'ambito del Suzuki DemoRide Tour riservato al pubblico. Sono previste sessanta tappe in tutta Italia. Per tutte le info consultare il sito www.suzukitour.it



A



B



C



D

A Panoramica completa della rinnovata plancia di comando, con i numerosi controlli al manubrio e il cruscotto misto, con strumentazione analogica e pannello digitale.

B Lo schienalino è regolabile su cinque posizioni differenti.

C Il blocchetto di sinistra risulta affollato di controlli. L'utilizzo di colori diversi aiuta nel differenziare le varie funzioni.

D Il vano sottosella è rimasto invariato, capace di ospitare due caschi integrali.

E Il bauletto posteriore in tinta da 50 litri è uno degli accessori spiccatamente turistici previsti da Suzuki.

E



SUZUKI BURGMAN 650

Motore

2 cilindri, 4 tempi, raffreddamento a liquido, doppio albero a camme in testa

Cilindrata

638 cc

Potenza max

40,5 kW (55CV) a 7.000 giri/min.

Coppia max

62 Nm a 6.400 giri/min.

Trasmissione

SECVT

Sospensione ant.

Forcella telescopica con molla elicoidale e ammortizzatore idraulico

Sospensione post.

Forcella oscillante con molla elicoidale e ammortizzatore idraulico

Freno ant.

Doppio disco 260 mm

Freno post.

Disco singolo 250 mm

Pneumatici

Ant. 120/70R15M/C 56H senza camera d'aria

Post. 160/50R14M/C 65H, senza camera d'aria

2.270 mm x 810 mm x 1.430 mm (LxLxA)

750 mm (755 mm modello Executive)

275 Kg

Euro3

15 litri

€ 9.990 f.c. (€ 10.490 f.c. per il modello Executive)

Dimensioni

Altezza sella

Peso in ordine di marcia

Normativa di riferimento

Serbatoio carburante

Prezzo