



Burgman 650A Executive

Merci à Pierre Herrernt pour ses photos
<http://www.mototest.be/essais/suzuki>



Lors d'une rencontre informelle d'ingénieurs, quelques-uns de ceux-ci m'avaient demandé comment améliorer leurs déplacements quotidiens dans les innombrables files du réseau routier. Une des réponses proposées concernait les deux-roues. Pour faire plus ample connaissance avec ce monde, Suzuki Belgium nous a confié, pendant quelques jours, un Burgman 650A, le plus gros des scooters actuels sur le marché. Question de se faire une opinion sur les avantages et les inconvénients de ce type de véhicules. Une quinzaine d'intrigués ont ainsi parcouru quelques kilomètres en tant que passagers, appréhendant les joies de rouler sous les averse et le soleil de ce mois d'août à la météo capricieuse, saisissant les contraintes de s'équiper, avant chaque vadrouille, du pantalon pluie, des bottes, de la veste, de l'écharpe, du casque et des gants, garants incontournables de la sécurité.

Bien qu'il soit plus cher que la majorité des petites citadines aptes à transporter quatre personnes, le Burgman émerge, aussi, par les technologies résolument modernes qu'il englobe. Des tubes d'acier constituent son cadre, support de deux amortisseurs arrière et d'une solide fourche télescopique, d'un double disque à l'avant commandé par la poignée de droite et d'un ralentisseur simple disque à l'arrière, dirigé par la manette de gauche. Cette solution séparée permet, associée à l'ABS, les dosages idoines sous la pluie par exemple. Des pneus radiaux, de quinze pouces à l'avant et quatorze à l'arrière, assurent les liaisons au sol avec une rigueur de guidage et un gommage des petites irrégularités de la chaussée. Ces choix de base ont pour effet de garantir un freinage puissant et progressif nécessaire à un ensemble de plus de cinq cents kilogrammes quand le Burgman transporte deux adultes équipés et l'immanquable attaché-case.

Le moteur, un silencieux bi-cylindres en ligne, à huit soupapes et quatre arbres à cames en tête, refroidi par eau, voit ses deux pistons monter et descendre en symbiose. Deux axes d'équilibrage contrent les vibrations. La gestion électronique et un catalyseur viennent compléter le tableau, réduisant à la fois les consommations et les rejets toxiques dans le

milieu. Ses cinquante-cinq chevaux le placent sans appel dans le clan des motos, la boîte de vitesse automatique en prime. Parce que le Burgman 650 A, en plus d'être un citoyen d'exception, se montre à la hauteur des prestations exigées sur les autoroutes. Stable, puissant, sécurisant... que des qualités ! Ses deux rétroviseurs sont situés à la même hauteur que ceux des voitures rencontrées. Qu'à cela ne tienne, une pichenaude de l'index gauche aux commodos et il se referme illico pour limiter la corpulence du scooter et ouvrir les passages dans la circulation.

Une cascade de pignons baignant dans l'huile, dissociée du bloc moteur qui est indépendant du bras oscillant, transfère le couple à la roue propulsive. La courroie de transmission primaire, renforcée, relie deux poulies. L'effet boîte de vitesse est donné par l'écartement des flasques de celles-ci, ce qui adapte les rapports de démultiplication. Le mode Drive tire long pour favoriser les conduites coulées. Le mode Power modifie la position des flasques en même temps que la cartographie d'allumage pour délivrer plus de puissance. Le pilote est dégagé du passage des vitesses et peut consacrer sa totale attention aux autres usagers. Une troisième procédure séquentielle, commandée par le pouce de la main gauche, autorise d'approcher la zone rouge. De tous ceux qui m'ont dit avoir essayé le Burgman, pas un n'a approfondi sa science des commandes manuelles tant les deux modes automatiques sont souverains et pratiques.

Ils confèrent une tranquillité de conduite sans pareille d'autant que la réflexion poussée des concepteurs l'ont amenée à une maturité exemplaire. Contrairement aux autres scooters, lorsqu'on coupe les gaz, le rapport inférieur est appelé offrant ainsi un frein moteur efficace qui s'associe aux manipulations des poignées du guidon pour ralentir ou arrêter le mastodonte. Patapouf sur le papier peut-être, mais quand il est en mouvement, c'est la légèreté qui prévaut. Un véhicule pareil dans les files d'aujourd'hui... Rendez-m'en un. Je suis intéressé !



Scooter citadin et routier

Prix du modèle testé :	10.500 euro
Autonomie :	15 litres = 250 km
Émission de CO ₂ :	135 gr/km
Couple maxi :	62 Nm à 5.000 tr/min
Puissance maxi à :	7.000 tr/min
Pds : 276 kg	P/Pds : 144,93 kW/T