

Extrait du Scooter Station

<http://www.scooter-station.com>

Essai Suzuki Burgman 400

- Essais - Suzuki -

Date de mise en ligne : lundi 25 septembre 2017

Description :

Depuis 1998, Suzuki propose un Burgman en cylindrée 400 cm³. 2017 marque une nouvelle évolution de ce milieu de gamme. Nous l'avons essayé.

Scooter Station



Depuis 1998, Suzuki propose un modèle Burgman en cylindrée 400 cm³. 2017 marque une nouvelle évolution de ce modèle qui mise sur l'efficacité. Nous en avons pris les commandes !

Moins "spectaculaire" sans doute que les stars du moment (TMax et autre Forza 125), le Suzuki Burgman 400 a toujours misé sur le meilleur compromis qui soit, entre praticité, performances... et prix. L'automne 2017 marque l'arrivée d'une nouvelle évolution de ce milieu de gamme. Mais respecte-t-il toujours ses fondamentaux, efficacité avant tout plus que surenchère ? Notre essai du Suzuki Burgman 400 2017 lève le voile...

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Classique, presque austère

Pour ce nouveau modèle, Suzuki a travaillé sur le fond avec en premier lieu l'adaptation du bloc moteur à la norme Euro 4. Puis il s'est penché sur la partie-cycle, plus rigide notamment, mais la forme avec un style plus sportif souligné par les jantes rouges sur le modèle noir mat. Pour autant, on ne peut pas dire que la silhouette du nouveau Burgman 400 focalisera toutes les attentions. On a déjà vu bien plus aguicheurs que cette évo 2017 du scooter milieu de gamme nippon, assez fade, voire un rien austère dans son coloris gris. Au moins, la qualité de fabrication se montre correcte, soulignée par l'éclairage 100% leds. Les ajustements de l'habillement sont rigoureux, au standard d'une production 100% japonaise, mais l'aspect de certains plastiques reste passable.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

C'est certain, le nouveau [Yamaha XMAX 400](#) fait plus riche dans sa présentation. On le sait, les utilisateurs de scooter apprécient tout particulièrement leurs aspects pratiques. Chez Suzuki, les scooters GT disposent toujours d'un vaste espace de rangement et il nous tardait de vérifier celui du nouveau 400. Hélas, l'ouverture de la selle déçoit : sur son Burgman 400 2017, Suzuki a fait le choix du style, y compris au niveau de sa partie arrière affinée et le volume du coffre en pâtit. Annoncé pour contenir un casque intégral et un jet, l'espace de rangement s'avère assez limité et son accès malaisé sur le Burgman 400. Suzuki avait déjà rogné la soute de la dernière [évolution du Burgman 650](#). Cette récidive sur le 400 nous semble donc discutable, même si la finesse a parfois du bon...

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

L'avantage et le désavantage d'être un gros

125

Revers de la médaille, positif celui-là, l'encombrement du Burgman 400 2017 apparaît vraiment contenu. Longueur, mais surtout largeur ou encore volume raisonnable de l'échappement, le maxiscooter Suzuki passerait presque pour un "gros 125". Certes, on y perd en "valorisation de sa personne" ce que l'on gagne quand il s'agit de se faufiler au quotidien. La hauteur de selle, avec seulement 755 mm, enfonce le clou. Le nouveau Burgman 400 s'avère vraiment bas et la forme découpée de l'habillage dans sa partie basse facilite encore la tâche des petits gabarits (1m70) qui peuvent sans problème poser au moins un pied à plat au sol. Là, le Burgman marque des points face à la concurrence, alors que la profondeur de son tablier reste très satisfaisante et que le dossier pilote ajustable en profondeur (sur 30 mm) peut offrir un surplus d'espace pour les plus grands. La position de conduite est donc réussie pour la majorité des conducteurs tout en conservant une assise basse. Félicitations au département ergonomie !

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

7 kilos en moins !

Le monocylindre chauffe tranquillement. Sa sonorité est feutrée et agréable par sa régularité. Les vibrations qui émanent de cette base mécanique éprouvée restent plus envahissantes que chez certains concurrents. S'il n'est donc pas le plus discret de sa catégorie, ce moteur fait rapidement preuve d'un très bon agrément, avec, en premier lieu, une grande douceur au niveau de l'accélérateur. Ce dernier répond très bien, se dose aisément, sans se montrer mou pour autant.

La prise en mains s'effectue dans les rues de Versailles, une commune peu encombrée le jour du test, mais déjà le Burgman 400 y dévoile d'autres qualités fondamentales : son aisance à basse vitesse, sa maniabilité, son excellent rayon de braquage. Il était déjà très efficace sur les boulevards encombrés, il le devient d'autant plus sur cette évo 2017 grâce au travail effectué sur le poids (215 kg à sec, soit 7 de moins !) et la géométrie. A ce moment, on mesure l'avantage de piloter un 400 cm³ qui se rapproche d'un "gros 125 cm³"... Et il ne fait aucun doute que cette aisance sera très appréciable toute l'année. Côté confort, l'amortissement sur les pavés apparaît correct, voire dans la bonne moyenne des scooters dotés d'une construction conventionnelle. Toutefois, pour juger pleinement, nous effectuerons un autre essai avec un kilométrage plus élevé.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Les performances ? Suffisantes...

Avec 31,2 chevaux (l'ancien en annonçait 33) et 3,6 daN.m de couple, le bloc fournit ce que l'on connaissait de l'ancienne version (ou presque) tout en satisfaisant cette fois à la norme Euro 4. En bref, le volume de la boîte à air a augmenté, l'échappement et la cartographie sont revus. S'il n'est donc pas le plus performant de la catégorie, le Burgman 400 offre des accélérations et reprises suffisamment convaincantes pour permettre de dépasser en toute sécurité. En vitesse de pointe, il atteint 145 km/h (compteur) à 8 500 tr/min en entrée de zone rouge. Le bloc Suzuki présente par ailleurs un léger creux "en bas" (régime), mais dans 95% des situations, il assure sa mission, sur le plat comme en cote. Encore en rodage au moment de l'essai, ce moteur devrait gagner en coffre après quelques centaines de kilomètres. Son caractère linéaire et sa transmission sans patinage excessif sont un gage de facilité et d'efficacité. Sur route, son allure de confort se situe à environ 110-120 km/h, il fournit des reprises appréciables et ne donne pas le sentiment d'être trop sollicité.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

La tenue de cap en net progrès !

Nous sillonnons la vallée de Chevreuse, puis quelques voies rapides franciliennes sinueuses. Et c'est là que l'on constate une autre évolution bénéfique de ce modèle avec une tenue de cap en très net progrès ! Auparavant, le Burgman 400 pouvait tanguer à vive allure, avec une précision passable. Le travail effectué sur le cadre, la greffe de la jante avant de 15 pouces ont réellement porté leurs fruits. Le nouveau Burgman 400 2017 s'est refait une conduite ! Il ne bouge plus au-delà de 110 km/h, montre une rigueur en grande courbe vraiment sécurisante. En outre, il possède une belle garde au sol alors que son rival de chez Yamaha racle rapidement sa béquille sur le bitume. De même, la rigidité globale du Burgman 400 nous a semblé autrement mieux réfléchi que celle du [Kymco XCiting 400i](#) qui présente un arrière train raide et un comportement plus rétif dans les petits virages. On connaît les talents des metteurs au point Suzuki pour concevoir des machines très neutres et le Burgman 400 nouveau modèle l'illustre une nouvelle fois.

Côté freinage, l'ensemble s'avère suffisant. Avec une telle rigueur, les trajets suburbains seront réalisés dans la sérénité, y compris les plus sinueux. En revanche, nous avons remarqué une protection seulement moyenne au niveau du buste alors que le bord extérieur des pieds dépasse du tablier. Voilà qui pourrait s'avérer regrettable les jours de pluie. A vérifier lors d'un prochain essai avec une météo moins clémente ; c'est aussi ça, la vraie vie !

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Bilan : Pas d'esbrouffe, de l'efficace

Ce premier essai du Suzuki Burgman 400 2017 (court) nous a tout de même permis d'en apprendre l'essentiel. Si sa technologie n'a rien de révolutionnaire (dérivée du modèle antérieur), l'engin ne démerite pas sur le terrain. En outre, il conserve les qualités fondamentales d'un bon scooter polyvalent de la catégorie intermédiaire : il reste très compétent en milieu urbain tout en améliorant sa rigueur sur route avec des performances suffisantes. Sa fabrication au Japon et l'utilisation d'une mécanique éprouvée sont, sans doute, la garantie d'un usage sans souci. Pour autant, le Burgman 400 nouvelle génération souffre de quelques lacunes : passe encore pour la protection moyenne, une finition un rien austère mais acceptable, laquelle devient plus problématique quand on compare son prix à la concurrence. Le prix du Suzuki Burgman 400 2017 est fixé à 7 999 Euros contre 1 000 Euros de moins pour le Yamaha X-MAX 400 et 2 000 Euros de moins pour le Kymco XCiting 400i (au 25/09/17). Il va falloir négocier ferme...

Par Christophe Le Mao, photos Suzuki

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

[Plus]	[Moins]

- Gabarit compact
- Hauteur de selle
- Maniabilité
- Moteur agréable
- Présentation
- Prix
- Léger manque d'allonge moteur
- Coffre trop exigu

Suzuki Burgman 400 : Pratique

Prix : 7 999 Euros (au 25/09/17)

Coloris : gris, blanc, noir mat

Garantie : 2 ans, pièces et main d'oeuvre, kilométrage illimité

Homologation : Euro 4, permis A2 et A

Lieu de fabrication : Japon