

DUE RUOTE/SUZUKI SV 650 X

Un **café** alla giapponese

Per entrare nel segmento delle special di serie Suzuki ha scelto come base la nota bicilindrica a V. Che con cupolino e manubrio basso diventa una sportiva vintage

Testo di **Valerio Boni**



Nelle tre foto sotto sono raggruppati i dettagli estetici che più caratterizzano la versione X. Sono il piccolo cupolino che avvolge il faro tondo, il manubrio sportivo in due pezzi, la sospensione anteriore regolabile e la sella trapuntata.



Da oggi anche Suzuki è ufficialmente schierata nel panorama delle special di serie, quelle moto prodotte da grandi costruttori con lo stile delle café racer assemblate in piccoli garage. Un mercato nel quale sono già presenti tra l'altro Ducati, BMW, Triumph e Yamaha con modelli nuovi al 100 per cento, ma ispirati alle due ruote degli

anni Cinquanta e Sessanta. Suzuki ha atteso un paio d'anni, e ora lancia la versione X della SV 650, uno tra i veicoli più versatili della gamma. Era già la più classica in listino, con il suo faro tondo e il motore bicilindrico a V, quindi l'operazione di trasformazione è stata relativamente semplice. I dettagli sono quelli che non devono mancare, primo tra tutti il cupolino

privo di spigoli, tondo come si usava un volta e grande quel tanto che serve per ridurre l'impatto quando si superano i 100 all'ora. Poi ci sono il manubrio sportivo in due pezzi, un codino reso più sottile e una sella più compatta, con la finitura trapuntata che fa tanto special. Il tutto è completato da un serbatoio un po' più capiente, sono 14 litri e mezzo, e da una colorazione



Le modifiche rispetto all'allestimento standard sono quasi esclusivamente estetiche, mentre il motore non ha subito aggiornamenti. Il bicilindrico a V da 75 cavalli è disponibile anche in configurazione depotenziata per i neopatentati.



dedicata alla SV 650 X, con un filetto rosso a dividere due tonalità di grigio.

C'ERA UNA VOLTA LA NAKED

Alle modifiche estetiche che non possono passare inosservate si somma quella più tecnica della sospensione anteriore, che ora prevede possibilità di regolazione non previste dalla SV "base", che resta comunque in listino

a 6.590 euro. Le dimensioni non cambiano, ma la sella meno imbottita e il manubrio più basso stravolgono completamente la posizione di guida. Se la moto dalla quale deriva è una naked, una nuda dall'impostazione tranquilla, la X ha un assetto tipicamente sportivo, con il busto più disteso sul serbatoio e un maggiore carico sulla ruota anteriore.

IN BREVE

MOTORE:	bicilindrico a V a quattro tempi. 645 cc, 76 Cv
DIMENSIONI:	lung. 2.140 mm, alt. sella 790 mm, peso 198 kg
CAMBIO:	meccanico a 6 marce
PREZZO:	7.240 EURO

Il risultato è esattamente quello che ci si può aspettare, una guida più professionale, con la sensazione di avere un'agilità limitata, soprattutto se ci si muove nel traffico. Tuttavia, rimanendo in città, le differenze che derivano dalla posizione di guida caricata sugli avambracci si fanno apprezzare già alla prima rotonda, con una precisione che va ben oltre le attese.

DOPPIA PERSONALITÀ

Qualche limite, sul pavé urbano, può essere causato dalla sella assottigliata per rispondere alle esigenze dello stile, che risulta un po' rigida. Il pezzo forte di questa Suzuki resta il motore, un bicilindrico a V con una potenza di 76 cavalli, che a richiesta possono essere ridotti a 47,6 per rientrare nei limiti imposti per le patenti A2. L'impostazione della SV diventa più grintosa, ma il motore rimane giustamente immutato, per non alterare quell'equilibrio che è in grado di offrire.

Questo 650 ha una doppia personalità, con rendimenti che variano sensibilmente in funzione del regime di erogazione. Permette quindi di sfruttare tutta la fluidità di erogazione quando ci si muove ad andatura tranquilla, anche con marce alte inserite, ma se si sceglie di "tirare" le marce il risultato è entusiasmante. Cambia tutto, a cominciare dal suono che diventa più intenso, e la progressione si adegua alle richieste di chi è in sella. Quando si cercano le prestazioni c'è il contrasto, piacevole, tra comandi morbidi da azionare, con un cambio docile e preciso, e l'assetto sportivo che permette di sfruttare in modo ancora più completo il telaio della SV. Senza tuttavia risultare impegnativa come una supersportiva, o troppo vintage nelle risposte di freni e sospensioni, perché le tecnologie utilizzate sono tutte attuali. A cominciare dall'ABS di serie. ■