

Yamaha TMAX 2015

PREGI ● Qualità costruttiva e ciclistica

DIFETTI ● Controllo di trazione assente

Prezzo 10.790 €



PROVA MAXI SCOOTER

YAMAHA TMAX 2015

Il TMAX compie 14 anni e arriva alla quinta generazione. Non viene stravolto, ma ulteriormente migliorato con i fari a LED, la forcella rovesciata e la Smartkey. Invariato il prezzo, sempre eccellenti le prestazioni del telaio e del motore. Con il controllo di trazione avrebbe raggiunto la lode

di Andrea Perfetti

Foto Alessio Barbanti e Matteo Cavadini



I TMAX 530 prosegue la sua corsa nel segmento dei maxi scooter, che lo vede anche nel 2014 leader con 3.585 immatricolazioni in Italia. Quest'anno il bicilindrico di Iwata giunge alla quinta generazione e rivede, ma non stravolge, il progetto del 2012 che in effetti evidenzia nella nostra prova qualità notevoli. Il primo Yamaha TMAX ha visto i natali nel 2001; da allora ha conquistato la bellezza di 220.000 clienti nel mondo. Di questi moltissimi sono gli italiani; d'altra parte non è mai stato un mistero che Yamaha pensò il primo TMAX con lo sguardo rivolto all'Italia – sono 133.000 le unità vendute delle precedenti versioni nel nostro Paese. Il TMAX tra l'altro vanta autentici primati che ne testimoniano il gradimento: il 45% dei clienti resta fedele allo scooter nipponico quando arriva il momento

di sostituirlo. E pensate che ogni anno, dal 2001, è costante il numero di compravendite nell'uso con oltre 24.000 scambi ogni anno. Si tratta di un numero elevato, che non ha risentito della crisi degli ultimi anni e che dimostra anche l'ottima tenuta di valore dei TMAX di seconda mano. La quinta generazione che vi presentiamo ora non differisce molto dalla versione che già conosciamo, piuttosto ne arricchisce i contenuti e la dotazione, senza appesantire il prezzo di listino, che resta invariato. Il TMAX costa ancora 10.790 euro (11.290 con ABS), un prezzo sicuramente elevato che rispecchia però ancora oggi lo stato dell'arte nel campo dei maxi scooter sportivi. Tre i colori disponibili (bianco, nero e grigio chiaro), a cui si aggiunge l'edizione limitata IRON MAX, che ha una colorazione dedicata (definita Liquid Darkness). La sua forcella ha i foderi anodizzati





in color oro, la sella two tone con cuciture a vista, le pedane in alluminio e loghi specifici sulla strumentazione e sul codone. Nella gamma accessori Yamaha infine è disponibile lo scarico Akrapovic con il terminale in titanio nero opaco, disponibile anche per la versione standard. L'IRON MAX ha un prezzo di 11.290 euro (11.790 euro per la versione ABS).

Yamaha ha pensato anche agli accessori per personalizzare in chiave touring o sport il suo TMAX con pacchetti dedicati. Il nuovo Yamaha TMAX è in vendita già dalla fine del 2014.

Le novità del 2015

Il nuovo Yamaha TMAX concentra le principali novità nella zona frontale e... nella tasca del pilota (tra poco capirete meglio). Davanti troviamo infatti il nuovo faro full LED, posizionato leggermente più in alto. Sono inediti anche gli specchietti retrovisori, che hanno steli più alti e più lunghi, che consentono allo scooter di meglio passare tra le auto in colonna (prima erano

all'altezza degli specchi di molti SUV). Tecnicamente c'è poi la bella forcella rovesciata da 41 mm (prima era a steli convenzionali da 43 mm), che ospita le nuove pinze dei freni ad attacco radiale con quattro pistoncini (le medesime della Yamaha MT-09). I due dischi anteriori misurano 267 mm di diametro. I designer hanno adeguato il parafango anteriore, più sportivo e affilato. Il proprietario del nuovo Yamaha TMAX ha nelle sue tasche l'altra novità, la Smartkey che prende il posto della classica chiave. Il pilota può avviare lo scooter con un pulsante, bloccare lo sterzo e aprire la sella. Si tratta di un'anteprima nel segmento dei maxi scooter (era già presente sull'Honda Forza 250 dal 2005, ndr). Completa la nuova dotazione la presa 12 V di serie. Il parabrezza è ancora regolabile su due posizioni, ma per farlo occorrono gli attrezzi.

La strumentazione è più sportiva

Sotto gli occhi del pilota c'è la nuova strumentazione che ospita due quadranti analogici rotondi

con sfondo rosso. Buona la leggibilità, complete le informazioni fornite (c'è anche la sempre utile temperatura esterna). I blocchetti elettrici hanno una foggia classica e sono intuitivi nell'utilizzo. A sinistra si trova la leva che aziona il freno di stazionamento. Il motore bicilindrico ha la trasmissione a cinghia Per il motore e la ciclistica si conferma ovviamente quanto vi abbiamo raccontato in occasione della nostra prova precedente. Vale comunque la pena fare un ripasso, perché di qualità sotto pelle il TMAX ne ha davvero tanta. Il motore bicilindrico fronte marcia è dotato di distribuzione bialbero, 4 valvole per cilindro, alimentazione a iniezione elettronica e lubrificazione a carter secco. Sviluppa 46,5 cavalli a 6.750 giri, mentre la coppia è di 52,3 Nm a 5.250 giri. La trasmissione finale a cinghia ha rimpiazzato la doppia catena in bagno d'olio nel

2012. La cinghia va ispezionata ogni 10.000 km, in occasione dei tagliandi, e sostituita ai 40.000 km solo in presenza di danni esteriori. L'impatto estetico è ottimo, merito, oltre che della cinghia, del forcellone in alluminio pressofuso.

Il telaio è in alluminio

Al pari del forcellone, anche il telaio è realizzato in lega leggera. Il TMAX pesa 200 kg a secco, che diventano 217 in ordine di marcia (con 15 litri nel serbatoio e l'olio nel motore). I cerchi sono ora a 5 razze, mentre non cambia la misura degli pneumatici che è 120/70-15 all'avantreno e 160/60-15 al retrotreno. Confermata la coppia di dischi da 267 mm di diametro serviti da pinze a 4 pistoncini, davanti, mentre dietro c'è un disco da ben 282 mm su cui lavorano due pinze diverse di cui una dedicata all'utilissimo freno di





stazionamento. Per chiudere il quadro della dotazione del nostro maxi scooter, va detto che sono di serie sia il cavalletto centrale in acciaio che la stampella laterale in alluminio forgiato.

La nostra prova su strada

Salire in sella al TMAX 530 è un po' come accomodarsi sul divano di casa dopo una giornata in ufficio. Sei a tuo agio, comodo, rilassato e con tutto a portata di mano. Certo qui non ci sono telecomando, birretta e un bel film a farti compagnia. Al loro posto troviamo un'ergonomia esemplare, comandi precisi, zero vibrazioni e un comportamento dinamico che è vera libidine anche se siete motociclisti duri e puri. Le finiture generali delle parti di metallo così come di quelle plastiche sono assolutamente esenti da critiche (e ci mancherebbe, il TMAX si fa pagare caro).

In tal senso va fatto un plauso alla Casa di Iwata, che di recente ci ha positivamente colpito con uno standard qualitativo molto alto. Pensiamo anche alla Super Ténéré 1200, alle MT-09 e 07 che mettono in bella mostra la classica cura (un po' maniacale) per il dettaglio tipica della filosofia giapponese. La nuova chiave elettronica è molto pratica, oltre che scenosa (fa tanto berlina tedesca) e consente di accedere anche ai vani dello scooter. Sotto la sella ci sta tranquillamente un casco integrale (o due jet) e avanza ancora dello spazio. Sono abbastanza profondi anche gli spazi ricavati nel retroscudo. Il motore bicilindrico non sa cosa siano le vibrazioni e ha sempre tanta potenza. Il rivale BMW Sport C 600 ha un'accelerazione ancora più brillante, ma non eguaglia la dolcezza di funzionamento dell'accoppiata propulsore/trasmissione dello



scooter giapponese. Nella gestione della potenza con la mano destra il TMAX conquista ancora il pilota con una risposta meravigliosa. Da fermo lo spunto è in principio vellutato, ma basta dare gas per sentire lo scooter giapponese prendere velocità con una progressione incredibile. Dai 4 ai 6.000 giri il TMAX reagisce come una fionda a ogni richiamo dell'acceleratore e sa divertire di brutto anche nei percorsi extraurbani ricchi di curve. Il merito va ovviamente anche al solido telaio in alluminio, che ospita la nuova forcella a steli rovesciati. Questa unità lavora molto bene sia nella guida sportiva, dove sopporta le peggiori pinzate dei freni senza disturbare l'assetto, sia nel disastroso asfalto cittadino (e Palermo è stato un ottimo banco di prova, il povero TMAX non poteva finire su buche peggiori). L'assorbimento delle asperità premia anche l'ammortizzatore

posteriore che, a differenza di gran parte dei rivali di cilindrata anche maggiore, protegge alla grande la schiena dai peggiori colpi. La frenata si conferma eccellente, potente e perfettamente modulabile com'era anche nella quarta generazione. Inalterato - e quindi ottimo - resta il comportamento dinamico del TMAX. In città è molto maneggevole e, grazie anche alla risposta mai aggressiva del motore, facilita enormemente gli slalom tra i veicoli incolonnati. Nell'extraurbano emerge ancora il DNA motociclistico dello scooter, le cui reazioni sono per molti versi assimilabili a quelle di una (bella) moto. L'inserimento in curva è infatti preciso e la traiettoria impostata viene mantenuta con grande rigore. La stabilità resta eccellente anche alla massima velocità (basta un breve lancio per arrivare a 170 km/h indicati, che corrispondono a 160 effettivi). Durante







il nostro test non abbiamo rilevato i consumi, ma vi ricordiamo che nel corso della nostra prova del TMAX 530 del 2012 abbiamo registrato un dato medio pari a 18 km/l. Parlare di quinta generazione può sembrare eccessivo. Il nuovo Yamaha TMAX non ha infatti stravolto il modello precedente (non ce ne sarebbe stato motivo), ma ne ha migliorato l'aspetto e la dotazione tecnica. Il tutto senza incidere sul prezzo. Per raggiungere la lode avremmo desiderato il controllo di trazione (se non di serie, almeno optional). Va comunque sottolineato come l'erogazione spettacolare del bicilindrico metta al riparo da indesiderate perdite di aderenza. **M**



SCHEDA TECNICA

Yamaha T-Max 530 10.790 euro
Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 530 cc
Disposizione cilindri: in linea, trasversale
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 34.2 kW / 6750 giri
Coppia: 52.3 Nm / 5250 giri
Marce: cambio automatico con variatore
Freni: DD/D
Misure freni: 267/282 mm
Misure cerchi (ant./post.): 15" / 15"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Lunghezza: 2200 mm
Larghezza: 775 mm
Altezza sella: 1420 mm
Capacità serbatoio: 15 l
Segmento: Scooter Ruote basse

ABBIGLIAMENTO

Casco: Airoh
Giubbotto: Dainese
Jeans: Dainese
Guanti: Dainese
Paraschiama: Dainese
Scarpe: TCX Boots