

DI NUOVO

YAMAHA XP 500 TMAX



NUOVO MODELLO

DUE CILINDRI, 500 CC, 40 CAVALLI QUALCUNO PUÒ OFFRIRE DI PIÙ?

È il nuovo traguardo (da 16.000.000) per chi ama gli scooter ad alte prestazioni.

PREGI E DIFETTI PRIMA PRESA DI CONTATTO

Prestazioni da moto, stabilità e sicurezza di guida. A ciò si aggiungono la posizione e il comfort in sella che non temono i terreni sconnessi (pavé o altro). Del Tmax, se si è scooteristi, non ci si può che innamorare.

Altro punto di forza è rappresentato dal comfort riservato al passeggero.

Il rovescio della medaglia per un mezzo così solido e massiccio, è la **lievitazione del peso** (200 kg a secco). Valore questo nettamente superiore a quello dei maxi scooter tradizionali. Proprio il peso penalizza la maneggevolezza del Tmax nelle manovre da fermo e sui percorsi molto stretti.

Non si fermano più, sono inarrestabili. Ma... dove vogliono arrivare? Intanto, hanno raggiunto i 160 km/h. Inoltre non si capisce più bene cosa siano: se scooter, maxi-scooter, scooter-moto o moto-scooter. Di certo c'è che col passare degli anni gli scooteristi si sono sempre più avvicinati alle prestazioni e alle caratteristiche costruttive dei motocicli; diventando, per fortuna, anche più sicuri.

È tempo di Tmax: mega scooter sportivo 500 firmato Yamaha. Un passo, anzi due o tre, avanti rispetto alla concorrenza.

Dopo averlo ammirato staticamente è giunto, atteso come pochi altri, sulle nostre strade per farsi ammirare e apprezzare come il nuovo punto di riferimento dei big scooter. Siamo andati a Fuggi per pro-

varlo e fotografarlo come un divo: È infatti il più massiccio, veloce, potente, frenato, sicuro... Il "più di tutto" scooter del momento. Un taglio netto con quanto si è visto sino a ora, a partire dal telaio: al posto dell'universale tubolare a "U", c'è una struttura a diamante, più indicata alle prestazioni più da moto che da scooter del Tmax. La sospensione posteriore ha l'inedito sistema Monocross, con monoammortizzatore centrale montato sotto il motore. Ciò permette l'abbassamento del baricentro e del vano sottosella più grande (32 litri). Lo stesso mono è collegato al carter motore e, dietro, al forcellone a doppio braccio fuso in alluminio. Il motore, dunque, è montato rigidamente al telaio, anziché essere oscillante come sugli altri scooter. All'avantreno, una forcella "vera" da 38 mm ►



Sembra, ma non è uno scooter qualsiasi. È il Tmax, nuovo riferimento tra i "maxi", grazie al motore e alla ciclistica di stampo motociclistico. Stabilità, velocità e accelerazione segnano i nuovi record di categoria.



LA SCHEDA TECNICA

- **MOTORE:** bicilindrico in linea, 4 tempi, raffr. a liquido, DOHC 8 valvole, 499 cc
- **CAMBIO:** variatore automatico
- **POTENZA:** 40 cv 7000 giri/min; Coppia max 45,8 Nm a 5500 giri/min.
- **TELAIO:** struttura tubolare a diamante.
- **SOSPENSIONI:** ant. forcella teleidr. da 38 mm, esc. 120 mm. Post. sist. Monocross, con monoamm. centrale e forcellone oscillante, esc. 120 mm
- **FRENI:** anteriore/posteriore a disco da 282 e 267 mm.
- **PNEUMATICI:** anteriore 120/70-14; posteriore 150/70-14.
- **DIMENSIONI:** interasse 1575 mm, lunghezza 2235 mm; larghezza 775 mm; altezza sella 795 mm; serb. carbur. 14 litri. peso a secco 197 kg.
- **PREZZO:** 15.990.000 lire f.c.
- **ARRIVERÀ:** è già in vendita.

con doppia piastra di sterzo.

Il Tmax 500 viaggia su ruote da 14" con gomme da moto... visto il 150/70 posteriore. Ed eccoci al motore: bicilindrico parallelo, 4 tempi, raffreddato a liquido, con contralbero di equilibratura, distribuzione bialbero e 4 valvole per cilindro. Come trasmissione finale una doppia catena silenziosa in bagno d'olio, alloggiata all'interno del forcellone: così è ridotta al massimo la manutenzione.

Linea moderna, dichiaratamente sportiva per il Tmax: un po' forse "sbilanciata" sul massiccio scudo rispetto alla più esile coda, ma complessivamente accattivante. Avremmo preferito specchi meno esposti: tipo retrovisori/paramani integrati, per intenderci. Ciò eviterebbe di acquistare tali protezioni in optional. Avremmo gradito il

freno di stazionamento (secondo noi indispensabile con la trasmissione automatica) e il kick starter oltre all'avviamento elettrico per le emergenze. Finiture di qualità medio alta e comandi ben disposti e razionali si abbinano a un cruscotto ricco quanto basta, ma con grafica non modernissima. La posizione di guida è fra le migliori viste a oggi sugli scooter. Consente di arretrare bene ai piloti alti per distendere anche le gambe più lunghe. Per non parlare del passeggero, ottima porzione di sella, poco rialzata rispetto a chi guida, pedane estraibili e maniglione di appiglio.

Accendiamo: il rumore è molto educato, non certo esuberante. Lo scooter è sul cavalletto laterale e per raddrizzarlo serve una discreta forza, come del resto per innalzarlo sul centrale. Due quintali a secco,



Elementi salienti del Tmax: splendido il forcellone di tipo motociclistico. Il bicilindrico in linea frontemarcia racchiuso nel telaio tubolare a diamante. Il posto del passeggero è fra i migliori. La trasmissione finale a doppia catena in bagno d'olio è racchiusa nel forcellone.



ci sono e si sentono. Il piano sella è piuttosto vicino a terra (795 mm). Non maneggevolissimo nelle manovre e nelle curve molto strette, il Tmax si esprime come un drago non appena trovano spazio (e sfogo) i suoi 40 cavalli e la superba ciclistica. Sì, superba, perché davvero, non si è mai visto uno scooter così stabile, sicuro, e con tale tenuta di strada; una moto. I Dunlop di primo equipaggiamento forniscono strabilianti prestazioni anche sul bagnato. La frenata è impeccabile, per potenza e modulabilità mentre la protezione alle intemperie è più che discreta, tuttavia, in caso di brutto tempo, occorrono gli accessori del caso (parabrezza alto e paramani). Il motore, pur essendo in assoluto il più potente mai provato, non si esprime mai con cattiveria e anche quando la spinta è molto consi-

stente (cioè quasi sempre), non gioca mai scherzi, ben coadiuvato dalla trasmissione sempre adeguata. Tra le cose apprezzate, il comfort: il Tmax è capace di unire un assetto sportivo sul veloce alla capacità di assorbire le asperità. In più, le vibrazioni sono contenute grazie al contralbero. Prestazioni-spettacolo: 160 indicati in pianura, che diventano 180 (centottanta!!!) lanciati in discesa. Incredibile? Mica tanto, visti i suoi dati; è in grado di accelerare da 0 a 100 km/h in 7,5 secondi. Consumi: tirando parecchio, nonostante il maltempo, in giro per le colline laziali abbiamo percorso 16 km/l, che con un serbatoio di 14 litri, significano 220 km di autonomia. Grazie alla luce a terra di ben 140 mm, infine, con Tmax si può piegare fino a 50°.

Alberto Cecotti

10	LA PAGELLA DELLO
9,0	YAMAHA TMAX 500
8,0	MOTORE
7,0	Ci ha colpito la sua capacità di unire la potenza alla regolarità di erogazione
6,0	VOTO: 9
5,0	ESTETICA
4,0	Un "big Majesty", dal taglio più sportivo; forse solo un po' troppo massiccio davanti.
3,0	VOTO: 8
2,0	PRESTAZIONI
1,0	Da record: si dichiarano 160 km/h e 0-100 orari in 7,5 secondi. Vi bastano?
0	VOTO: 9
	PREZZO
	Alto, e parecchio. 16 milioni f.c. sono 4 in più del più costoso degli scooter monocilindrici.
	VOTO: 6