

XP500 TMAX

Alternativa

Analizira: **Matjaž Gustinčič**
Foto: **naš arhiv**

Lahko bi tale uvod začel s tem, kako nevzdržen je postal promet v naših mestih in da po toplejših evropskih mestih vozijo skuterje, mi pa raje v gneči čepimo v svojih avtih in delamo selfije ... ampak ne smem, ker pišem o Yamahi TMAX. Čeprav je skuter, to ni nek brezvezen sesalec, ki ga imaš za v mestno gnečo namesto avta.

TMAX-a se tudi ne kupuje zato, ker bi imel velik prtljažni prostor. Prav tako ne zato, da bi se peljal z njim na sestanek v dragi poslovni obleki, kravati in elegantnih čevlji tako kot so k temu svoj čas nagovarjali prodajni prospekti velikih skuterjev. Res nisem še videl kravatarja na skuterju, si ga pa lahko

predstavljam kako bi izgledal, če bi se na kakšnem rondoju prevrnil oblečen zgolj v »rekelc«. TMAX se kupi zaradi njegovih pregovorno dobrih voznih lastnosti, ki so že zelo blizu klasičnemu motociklu. Kljub temu vas »pravi motoristi« na cesti ne bodo pozdravljali, vsaj tako pravijo lastniki velikih skuterjev.

Mimogrede, ste opazili, kako tisti motoristi, ki so nekoč vozili velike motorje, zdaj pa imajo veliki skuter, branijo in argumentirajo svoje spreobrnjenje kot da so postavljeni pred vojaško sodišče? Enotni so si, češ da so živeli v zmoti, ker so na skuterje gledali s predsodki in da je maks

ter odlična alternativa motociklu. No, in prav v tem je TMAX sigurno eden najboljših.

»IN V ČEM JE FINTA TMAX-A?«

Ko je Yamaha leta 2001 postavila na trg prvega TMAX-a, so se postavila tudi nova merila v razredu velikih skuterjev. Najprej motor. To, da ima 500 kubikov in dva valja, je bila sicer novost med skuterji, bolj pomembno je bilo kam in kako so ga postavili. Ta ni bil postavljen na klasično mesto skupaj z nihajno roko, ampak je bil vpet fiksno daleč spredaj med močan okvir. S tem so dosegli drugačno razporeditev teže

kot pri drugih skuterjih, bolj podobno klasičnemu motociklu. V praksi je to pomenilo, da je bil to prvi skuter, ki je bil zabaven tudi na zaviti cesti, kjer se pusti dinamično zapoditi med ovinke. Danes se ga še vedno drži sloves enega najbolj voznih in vodljivih skuterjev. Če vprašate lastnike, bodo to potrdili - da gre do »štendra«, do roba gum, do oklepa, po oklepu ... ni, da ni. Hkrati pa ima vse dobre lastnosti klasičnega skuterja; udoben in razkošno velik sedež s prtljažnim prostorom pod njim, ter dobro vetrno zaščito. Ta skuter dejansko zmora skoraj vse, tako zabavo med ovinki kot udob-

no avtocestno potovanje, kjer doseže najvišjo hitrost 160 km/h. Odlično pa se znajde tudi v mestni gneči, saj ni preritast, da bi voznika skrbelo, da se bo zataknil med blatnike avtomobilov pri sekanju kolone. Zato ni čudno, da je bil TMAX od samega začetka prodajna uspešnica, z naskokom najbolje pa se je prodajal pri naših sosedih Italijanih. Glede na to, da bi si za ceno novega lahko Italijan kupil kar solidnega Fiata, predvidevam, da je ta skuter marsikdo kupil namesto avtomobila. Kot vsakodnevno prevozno sredstvo in kot uživaško orodje za konec tedna.

Zgodovina modela:

- 2001:** Začetek prodaje XP500 TMAX
- 2004:** Prva prenova; uplinjače zamenja vbrizg goriva, povišana kompresija motorja, 2 zavorna koluta spredaj, močnejše vilice, nova platišča, zadaj večje, 15-palčno platišče, večje pnevmatike, parkirna zavora, nova armaturna plošča z merilnikom vrtljajev, elektronska zaščita proti kraji
- 2005:** ABS zavore za doplačilo
- 2008:** Nov model, nova oblika, nova armaturna plošča, nov aluminijasti okvir, nova platišča, spredaj 15-palčno platišče namesto 14, vilice premera 43 mm, zmogljivejše zavore, večja posoda za gorivo
- 2011:** Predstavitev naslednika, TMAX 530

M.A.J.
KLUB
MOTOR SPORT EQUIPMENT SERVIS ASSISTANCE



Zračni filtri

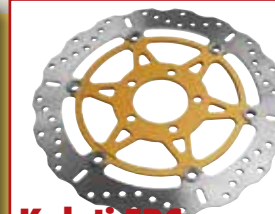


Opletene zavorne cevi

Taborska 6, 1230 Domžale
tel.: +386 1 724 80 63
fax: +386 1 724 80 64
gsm: 041 631 702
e-mail: maj.klub@siol.net



Zavorne ploščice EBC



Koluti EBC

IMAMO INTERNETNO TRGOVINO!
www.majklub-shop.si

MAJKLUB-Shop



Letnik 2008



Letnik 2006



Tmax je bil prvi skuter, ki je med prenovo za leto 2008 dobil resen okvir odlit iz aluminija. Ker je motor vpjet v okvir v sredini skuterja, je teža bolj logično razporejena med kolesi in so zato vozne lastnosti naravnost odlične.

Pod sedežem je dovolj velik prtljažnik.



Opazili smo med oglasi

Yamaha TMAX 500, letnik 2002, rumene barve, 64.000 prevoženih kilometrov, nepoškodovan, nove gume. Cena: 2000 EUR, trgovec.

Yamaha TMAX 500, letnik 2005, srebrne barve, 19.000 prevoženih kilometrov, ABS zavore, 2. lastnik, nepoškodovan, nove gume. Cena: 3.500 EUR, zasebna prodaja.

Yamaha TMAX 500, letnik 2009, bele barve, 31.000 prevoženih kilometrov, 1. lastnik, nepoškodovan, nosilec kovčka, menjano motorno olje. Cena: 4.490 EUR, trgovec.

»PRED PRENOVO, PO PRENOVI ...«

Kljub visoki ceni je šel lep v promet in ga zato kakšne dve leti niso nič spreminjali, ker pa se je konkurenca hitro odzvala, so prvo prenavo pripravili že z letnikom 2004. Prenova je prinesla vbrizg goriva namesto uplinjačev, kar je skupaj z nekaj dodelavami na motorju dvignilo moč iz 40 na 44 konjskih moči, obenem pa so uspeli nekoliko zmanjšati tudi porabo goriva. Spredaj je dobil dodatni zavorni kolut in močnejše vilice, zadaj pa so 14-palčno kolo zamenjali z za palec večjim. Oba konca pa sta dobila nekoliko zajetnejše pnevmatike. Da se parkiran skuter

ne bi odpeljal, je bila dodana še parkirna zavora, kar je bila uporabna novost. ABS zavore so bile na voljo za doplačilo leto pozneje. Popolna prenova je sledila leta 2008, ko je TMAX dobil povsem novi videz, novo armaturno ploščo in precej tehničnih izboljšav. Vozne lastnosti so uspeli še izboljšati, predvsem z zamenjavo jeklenega cevnega okvirja z novim aluminijastim, z novimi močnejšimi prednjimi vilicami premera 43 mm, sprememb pa je bilo deležno tudi zadnje vzmetenje. Z vsemi dodelavami vzmetenja, z nekoliko daljšo medosno

razdaljo in z zamenjavo prednjega 14-palčnega kolesa za 15-palčno, je novi T-Max dodatno pridobil na stabilnosti, zlasti pri višjih hitrostih. Kljub temu, da ima zadaj »pravo« nihajno roko in ne sklopa s pogonskim agregatom, čez udarne luknje in grbine na cesti še vedno ne gre povsem tako kot klasičen motocikel, je pa zelo blizu temu - predvsem pa to opravlja bistveno bolje kot podobni skuterji tega razreda.

»ČE KAJ CRKNE?«

Z leti se je tehnika Yamahe T-Max izkazala kot zanesljiva in neproblematična, res pa tudi

YUASA AKUMULATOR
Akumulator – od 71,90 € z ddv

PHILIPS OSRAM ŽARNICE
H4 Philips City vision moto - 9,90 €

NGK DENSO SVEČKE
Vžigalna svečka - 9,25 € z ddv / kos

MOTUL OLJE
Motorno olje - 1l Scooter Expert 4t 10w40 - 11,90 €
Zavorno olje - Dot4 - 6,10 €

LIQUI MOLY

MANN FILTER FILTRI
Oljni filter – 9,90€ z ddv

HIFLOFILTRO

SERVIS AMORTIZERJEV ZA MOTOCIKLE
od 110 € z ddv

ne prav poceni za vzdrževanje. Prvi letniki so sicer imeli nekaj porodnih težav, vendar zgolj malenkosti, ki so bile večinoma odpravljene v garancijskem roku. Od letnika 2004 naprej pa so bile kakšne sitnosti prej izjema kot pravilo. Edina okvara, ki se je očitno bolj množično pojavljala na teh skuterjih so bile bencinske črpalke, ki so največkrat crkavale na modelih, narejenih med letoma 2007 in 2009, pa tudi na kakšni starejši T-Max zna odpovedati. Prvi simptomi so po navadi težko vžiganje, ko je motor močno segret, sčasoma pa težko vžiga četudi je hladen. Yamaha je sicer na nekaterih

trgih izdala servisno obvestilo in so črpalke zamenjali pod garancijo, nisem pa nikjer zasledil, da bi bil izdan tudi uraden vpoklic. Sčasoma so lastniki pogruntali, kako lahko sam ugotoviš ali ima skuter sporno črpalke. Ta se nahaja pod sedežem, pod gumijastim pokrovom in je dostop do nje precej preprost. Nekaj več sitnosti in razkopavanja pa je z zamenjavo, saj je potrebno podreti precejšen del skuterja. Torej, slabe črpalke naj bi bile tiste z oznako »POM«, največkrat odtisnjeno v modri ali rjavi/oranžni barvi. Izboljšana črpalka pa ima oznako »59C« in s to načeloma ni

težav. Če prodajalec dovoli, se splača preveriti, mimogrede si privarčujete kakšnega stotaka. Potrebno je biti pozoren tudi na to, kako je bil skuter vzdrževan in kaj se je na skuterju menjalo. Dražji poseg sledi na vsakih 20-tisoč prevoženih kilometrov, ko je potrebno zamenjati jermen variatorja, kar pa ni malo dela. Zato vas tak poseg skupaj z rednim servisom lahko olajša za par sto evrov. Če se je na skuterju menjalo zgolj motorno olje, pa je lahko ta številka še višja. Tak, recimo temu »obnovitveni« servis, obsega menjavo vseh filtrov, olja v motorju in olja v menjalniku, menjavo

TEHNIČNI PODATKI YAMAHA XP500 T-MAX (2008)

- **Barve:** črna, srebrna, rumena, modra ...
- **Moč:** 32 kW (43,5 KM) pri 7.500/min
- **Navor:** 46,4 Nm pri 6.500/min
- **Motor:** 2-valjni – vodno hlajeni – 4 ventili na valj
- **Vrtina x gib:** 66 x 73 mm
- **Prostornina:** 499 ccm
- **Kompresija:** 11 : 1
- **Dovod goriva:** el. vbrizg
- **Sklopka:** veččlanelna suha
- **Menjalnik:** 6-stopenjski, veriga
- **Okvir:** brezstopenjski CVT, jermen
- **Vzmetenje, spredaj:** teleskopske vilice, premer 43 mm, gib 120 mm; **zadaj:** vilice s sredinskim blažilnikom, gib 116 mm
- **Gume:** 120/70-15 in 160/60-15
- **Zavore, kolutne, spredaj:** 2 x 267 mm, 4-batne čeljusti; **zadaj:** 1 x 267 mm, 1-batna čeljust
- **Medosna razdalja:** 1.580 mm
- **Višina sedeža:** 800 mm
- **Posoda za gorivo:** 15 l
- **Teža:** 203 kg suha



Nekaj let je Yamaha dobro živela ravno od prodaje tega skuterja. Bila je prva in dovolj inovativna, da so mediteranski kupci to sprejeli in niso stekali zaradi visoke cene.

Dvovaljni vrstni motor je trpežen in zelo zmogljiv. Če je komu konjev premalo, obstajajo kiti za povečanje moči. Zaradi odlične ciklistike je ta skuter v veselje tudi konvertiranim motoristom.



hladilne in zavorne tekočine, svečk, preveri se stanje valjčkov variatorja ... Pri pregledu skuterja je pametno preveriti še stanje hladilnika hladilne tekočine, ki je s svojo nizko lego takoj za prednjim kolesom precej izpostavljen poškodbam. Če se v motorju sliši rožljanje, je to lahko znak utrujenega napenjalca verige odmičnih gredi, kar sicer ni pravilo na teh motorjih, se pa dogaja največkrat na prvih modelih. Škripanje ali cviljenje pri pospeševanju še ni nujno razlog za paniko, saj je lahko za to kriv zgolj prah, ki se nabere okrog variatorja – ta prah naj bi se čistil vsak drugi

servisni interval. No, v najslabšem primeru je lahko kriv tudi utrujen jermen variatorja.

»KOLIKO JE ZADNJA CENA?«

Novi TMAX stane dobrih 10 jurjev. Torej rabljeni, tisti prvi so stari že 15 let in če pogledamo ostale maxi skuterje iz tistega časa, so na pogled že nekoliko arhaični, toda prvi TMAX-i pa sploh ne izgledajo slabo. Verjetno je rabljen najbolj zanimiv model tretje generacije, torej od letnika 2008 naprej, po možnosti z ABS-jem. Taki se pri nas začnejo s ceno okrog petih tisočakov, za nekaj sto evrov manj bo

brez ABS-ja. Tisti prve generacije se dobijo že za slaba dva tisočaka, iz druge generacije od letnika 2004 do 2008 pa so nekje vmes. Veliko jih je pripeljanih iz Italije, kar pomeni, da so lahko prevoženi kilometri vprašljivi, ni pa nujno, da je z njimi manipuliral naš trgovec. Na italijanskih klubskih straneh in forumih sem večkrat opazil, da so tudi tam skeptični okrog resničnega stanja prevoženih kilometrov. Največja smola bi bila če naletite na skuter, ki so mu kilometre prevrteli prvič (po možnosti tudi drugič) že v Italiji in potem še enkrat v Sloveniji. ■