

PROVA COMPARATIVA

Yamaha T-Max 500 2011 vs T-Max 530 2012

Yamaha T-Max 2011 e 2012. Differenze? Tante, ma il concetto rimane sempre quello (e ci mancherebbe che venisse stravolto un best seller!) una evoluzione profonda, sia fuori che dentro, che al primo sguardo può passare quasi inosservata

di **Francesco Paolillo**





Che il T-Max sia uno scooter dal successo straordinario è cosa risaputa, 180.000 i pezzi venduti dalla sua apparizione sul mercato nel 2001, dei quali ben 115.000 in Italia, sono numeri da acquolina in bocca per qualsiasi produttore. Prestazioni, look sportivo e ricercato hanno fatto breccia in un mercato, quello italiano, che bada più che nel resto d'Europa al design ma che vede anche nelle prestazioni dinamiche un must irrinunciabile, e per quel che concerne queste ultime, il T-Max non prende lezioni...e paga da nessun concorrente. Purtroppo queste qualità si fanno pagare, e anche questo modello 2012 non viene via per nulla, 10.790 € con l'ABS. Quando si parla di design, rinnovarsi è quasi imperativo, così come alzare l'asticella per quanto riguarda le prestazioni motoristiche e la guidabilità in genereale. Eccoci allora qui a confrontare il "vecchio", rappresentato dal T-Max 500 2011, e il "nuovo" cioè l'ultimo T-Max 530 2012. Differenze? Tante,

ma il concetto rimane sempre quello (e ci mancherebbe pure che venisse stravolto un best seller del genere...!) una evoluzione profonda, sia fuori che dentro, che al primo sguardo può passare quasi inosservata. Parcheggiati fianco a fianco i due T-Max si assomigliano parecchio, ma non c'è bisogno di un'aquila per notare le diversità tra i due. A proposito, ci teniamo a ringraziare Giuseppe Nardelli, che ci ha messo a disposizione, per la prova comparativa, il suo T-Max 2011 in condizioni davvero superbe, e anche il T-Max Club che ci ha consentito di trovare un esemplare totalmente originale (operazione non facile).

Estetica

Yamaha T-Max 530 ☺☺☺☺☺

Più al passo con i tempi, grazie a superfici e tagli più netti delle carenature, e meno scooteristico nei particolari, il 530 si avvicina



al design delle moto "vere". Vedere il faro posteriore preso in prestito dalla vecchia R1, il profilo dello scudo anteriore più compatto e meno slanciato (gruppi ottici compresi) ma soprattutto una trasmissione a cinghia in bella vista.

Yamaha T-Max 500 ☺☺☺☺☺

Sarà anche il modello vecchio, ma di rughe non c'è traccia. Le novità tecniche del MY 2012 giustificano in parte il cambio d'abito, ma chi possiede il "500" lo può ancora esibire senza patemi.

Finiture complessive

Yamaha T-Max 530 ☺☺☺☺☺

Sempre al top, sia la scelta dei materiali, che l'accoppiamento degli stessi. Belle anche le verniciature. Un mezzo punto in più il



"530" se lo meriterebbe alla voce praticità, solo per il fatto che non ha più quelle plastiche lucide che ricoprivano il tunnel centrale, davvero difficile non graffiarle con le scarpe nelle operazioni di salita/discesa dallo scooter, e poi adesso il portaoggetti sullo scudo è dotato di una pratica serratura ... P.S. Sono bastati tre giorni senza passaggio al motolavaggio perché il sale, presente quasi sulla totalità delle strade, intaccasse irrimediabilmente alcuni particolari metallici all'altezza dei freni e dei mozzi ruota. Il "500" del nostro lettore dopo 2 anni era messo decisamente meglio...

Yamaha T-Max 500 ☺☺☺☺☺

Era ben fatto prima, e lo è ancora oggi. Come per l'ultimo arrivato il voto riguardante le finiture è alto, mentre accoppiamenti, verniciature e quant'altro, sono davvero ben eseguiti. Poi ci sarebbero le plastiche lucide e la mancanza della serratura per il vano portaoggetti, e quel mezzo punto in meno ... ma di quello ho già scritto sopra!

Ergonomia e comfort

Yamaha T-Max 530 ☺☺☺☺☺

Le dimensioni abbondanti aiutano parecchio l'abitabilità del T-Max, che però perde rispetto al predecessore qualche mm nei punti "sensibili". Il manubrio è ora leggermente più basso, e

permette al guidatore di caricare maggiormente l'anteriore, ma questa particolarità alla lunga può stancare, perché porta più facilmente a guidare con la schiena piegata (postura gobbo di Notre Dame ...). La pedana, o meglio le pedane, visto il voluminoso tunnel che le separa, perdono qualche cosa in larghezza, ma soprattutto hanno una conformazione tale che rende meno piacevole la guida con i piedi che poggiano sulla parte orizzontale delle stesse. La posizione a "piede avanzato" si addice maggiormente. La sella è perfetta per conformazione, un po' meno nell'imbottitura, pittosto rigida, mentre lo schienalino meriterebbe una posizione più avanzata, così montato si adatta solo a chi supera abbondantemente il metro e ottanta (o a chi guida "sciallato" con gambe e braccia completamente distesi). Non particolarmente agevole poggiare i piedi a terra, a causa sia della larghezza della sella che delle sovrastrutture della carenatura. I nuovi specchi retrovisori, a parer mio sono più belli esteticamente, ma si dimostrano anche meno funzionali di quelli montati sul precedente modello, troppo lontani e troppo bassi (in città si è sempre a rischio contatto con quelli delle autovetture).

Yamaha T-Max 500 ☺☺☺☺☺

Il punto in più il "vecchio" lo strappa soprattutto per la posizione di guida, meno sportiva, ma alla lunga più confortevole, anche in



virtù del maggiore spazio per i piedi e della migliore sfruttabilità della pedana, anzi delle pedane, sia che si guidi con i piedi modello Easy Rider, oppure Cadrega Style (la cadrega sarebbe la sedia ...). Copia/incolla con il "530" per quel che riguarda la facilità con cui si possono poggiare i piedi a terra. Uno alla volta è meglio, a meno di non essere di gamba lunga, e poi la distribuzione dei pesi e la massa complessiva sono di discreto aiuto per evitare situazioni spiacevoli.

E in due?

Yamaha T-Max 530 ☺☺☺☺☺
Passeggero no problem con il

T-Max 2012, certo è richiesto un minimo di capacità ginnica per salire a bordo, ma una volta sistemato, il secondo ha poco da lamentarsi.

☺☺☺☺☺

Yamaha T-Max 500

Da questo punto di vista non c'è stato alcun cambiamento, le condizioni del passeggero erano e rimangono più che buone, anche nei confronti del nuovo arrivato.

Strumentazione ☺☺☺☺☺

Yamaha T-Max 530

Il Batman Style, o meglio la strumentazione in stile Stealth guadagna un contagiri analogico di grandi dimensioni e dalla leggibilità ottima, particolarità quest'ultima, messa in secondo piano per quanto riguarda il display centrale. Questo è sì ricco di informazioni, ma è anche di difficile consultazione, soprattutto durante la guida, a causa dei suoi caratteri lillipuziani.

Yamaha T-Max 500 ☺☺☺☺☺

Strumentazione analogico/digitale, con il contagiri (full digital) legato a un ruolo secondario a causa della scarsa leggibilità, mentre tutto il resto è a portata di ... sguardo.

Motore

Yamaha T-Max 530 ☺☺☺☺☺

30 cc in più non fanno certo la differenza, e i 3 CV in più (ora sono 46,5 a 6.750 giri/min.) con una coppia che tocca i 52,3 Nm a 5.250 giri/min. (46,4 a 6.500 per il 2011), non bastano a spiegare le prestazioni più brillanti. Il vero asso nella manica del "530" è la trasmissione a cinghia, che prende il posto di quella a doppia catena in bagno d'olio. Togli 750 gr di lubrificante, fai dimagrire di oltre 3 kg tutto il retrotreno, ed ecco che tornano i conti. La maggior leggerezza della trasmissione a cinghia, rende molto più reattivo alle aperture di gas il bicilindrico Yamaha, mentre il peso complessivo diminuito, permette un migliore funzionamento della sospensione posteriore.

Yamaha T-Max 500 ☺☺☺☺☺

Alle performance dell'ultimo arrivato, il T-Max 2011 non riesce a tener testa, a meno che non vogliate fere pasticci con scarichi e variatori ad alte prestazioni, ma con ricadute sull'affidabilità, ciò non toglie che il motore del "500" è ancora da considerarsi estremamente prestazionale e piacevole da usare, mentre la trasmissione in bagno d'olio, ruberà qualche cosa in termini di peso e atrito, ma si comporta molto bene.

Come va

Yamaha T-Max 530 ☺☺☺☺☺

Che il T-Max sia un modello da prendere ad esempio è cosa nota, che le prestazioni dinamiche siano sempre state al top della categoria, pure, e questo "530" 2012 continua a portare avanti questa tradizione. Il cliente tipo del T-Max non si aspetta certo di guidare uno scooter comodo e funzionale, ce ne sono di più confortevoli e magari con il vano sottosella più ampio (qui ci stanno due semintegrali o un integrale più tutta antipioggia e oggetti vari) ma sulla dinamica di guida non si discute. Le modifiche alla ciclistica, che non hanno però riguardato le sospensioni





(forcella con doppia piastra da 43 mm di diametro e mono posteriore) che hanno anche le medesime escursioni, rispettivamente 120 mm e 116 mm, davanti e dietro, rendono il "530" leggermente più agile, e incisivo in ingresso curva, senza che tale caratteristica venga a inficiare le doti di stabilità del bicilindrico di Iwata. Le sospensioni appaio "sostenute", per non dire rigide, in particolare il mono, seppur migliorato nelle doti incassatorie, fatica a filtrare a dovere le sconnesioni stradali, che di conseguenza si ripercuotono sulla colonna vertebrale del guidatore (e dell'eventuale passeggero). Salto di qualità invece per la trasmissione. Il nuovo T-Max stacca decisamente il vecchio modello, sia per quanto riguarda la fluidità di attacco nelle partenze da fermo, sia per la reattività alle aperture di gas. Il "530" lascia al palo in ogni tipo di prova, il "500". Partenza da fermo, prove di ripresa, sono perse in partenza, e non di poco aggiungerei, e questo non è riconducibile al solo aumento di potenza.

Yamaha T-Max 500 ☺☺☺☺☺

Si sarebbe meritato le cinque stelle, se solo non ci fosse stato il fratellino a succhiargli la coda. Sempre piacevole da usare e prestazionale quando gli si chiede qualche cosa in più, il "500" è ancora uno scooter attuale e molto piacevole da usare. Comfort e praticità sono praticamente sullo stesso livello del "530", mentre la brillantezza del bicilindrico, che fino allo scorso anno era da prendere come riferimento, ne esce decisamente "appannata".

Consumi

Yamaha T-Max 530 ☺☺☺☺☺

Chi cerca un mezzo parco nei consumi si deve rivolgere da tutt'altra parte. Il T-Max non è mai stato particolarmente risparmioso, e anche questo modello 2012 si dimostra amico della pompa di benzina. Solo stando particolarmente attenti e maneggiando con cura la manopola del gas, si passano i 20 km/l, altrimenti in media si percorrono 17/19 km/l in media, mentre se si gode a sentire il rumore cupo allo scarico e l'allungo del bicilindrico, allora i 15 litri di serbatoio durano poco, e le percorrenze scendono anche sotto i 15 km/l.

Yamaha T-Max 500 ☺☺☺☺☺

Fino a pochi mesi fa si sarebbe meritato un punto in più, ma se consideriamo che quell'ubriacone del "530" beve un 10% in meno, allora le cose cambiano. E poi adesso la benzina è diventato realmente un bene di lusso e la voce "consumi" richiede maggiore attenzione, anche da parte dei costruttori ...

Comportamento in città

Yamaha T-Max 530 ☺☺☺☺☺

Anche se la maggior parte dei T-Max circola prevalentemente nelle

nostre città, lo scooter di Iwata non si può certo considerare un mezzo perfetto per la mobilità urbana. Le dimensioni generose non aiutano in mezzo al traffico, mentre le sospensioni rigide mal sopportano ciottolati privi di manutenzione e buche mai riparate. Da parte sua ci mette però un motore che gira volentieri ai bassi regimi e che è sempre pronto allo scatto e alle riprese. Come ho già fatto notare, l'ultimo arrivato ha due specchi retrovisori che nei passaggi stretti tra le macchine incolonnate sono a rischio troppo bassi e larghi.

Yamaha T-Max 500 ☺☺☺☺☺

In questo frangente le differenze tra il 2011 e il 2012 sono davvero da cercare con il lanternino, ma alla fine dei conti se sorvoliamo sugli specchi retrovisori (decisamente più funzionali) e sulla posizione di guida leggermente più rialzata, la differenza la fa solo la trasmissione più pronta e fluida.

Comportamento extraurbano

Yamaha T-Max 530 ☺☺☺☺☺

Questo è il terreno su cui si destreggia meglio il T-Max 530, quando gli spazi si allungano e le curve si allargano, viene fuori la vera natura di questo scooter (vorrei capire perché la Yamaha sul suo sito



YAMAHA
T-Max 500
€ 10.190

SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 499 cc
Disposizione cilindri: paralleli, inclinati in avanti
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 32 kW / 7500 giri
Coppia: 4.69 kgm / 6500 giri
Marce: AV
Freni: DD-D
Misure freni: 267-267 mm
Misure cerchi (ant./post.): 15" / 15"
Normativa antquininamento: Euro 3
Peso: 203 kg
Lunghezza: 2195 mm
Larghezza: 775 mm
Altezza: 800 mm
Capacità serbatoio: 15 l
Segmento: Scooter Ruote basse



YAMAHA
T-Max 530
€ 10.290

SCHEDA TECNICA

Tempi: 4
Cilindri: 2
Cilindrata: 530 cc
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 34.2 kW / 6750 giri
Coppia: nM / 5250 giri
Marce: AV
Freni: DD-D
Misure freni: 267-282 mm
Misure cerchi (ant./post.): 15" / 15"
Normativa antquininamento: Euro 3
Peso: 217 kg
Lunghezza: 2200 mm
Larghezza: 775 mm
Altezza: 800 mm
Capacità serbatoio: 15 l
Segmento: Scooter Ruote basse

ufficiale si ostina a metterlo tra le moto!). Preciso come un rasoio, con un motore che spinge quanto basta, anzi anche troppo, e un impianto frenante all'altezza di ogni situazione (meglio ancora se monta l'ABS) con il nuovo disco posteriore passato da 267 mm di diametro (come la coppia anteriore) a 282 mm non può che giovarne. La buona protezione offerta dal parabrezza regolabile (scomodamente con una chiave a brugola) permette di effettuare anche lunghi trasferimenti senza particolari patemi, mentre le vibrazioni sono poche e poco fastidiose.

Yamaha T-Max 500 ☺☺☺☺☺

Preferibile per la posizione di guida più comoda e il maggiore spazio per i piedi, il 2011 paga pegno per le maggiori vibrazioni, ma gode anch'esso di una buona protezione aerodinamica. Le doti di precisione e stabilità sono paragonabili a quelle del "530", ma le prestazioni meritano un punto in meno a causa della maggior pigrizia, o meglio della minore capacità di ripresa del suo bicilindrico.

Prezzo – Accessori

Yamaha T-Max 530 ☺☺☺☺☺

Ben dotato e ricco "tecnicamente", il T-Max 530 si fa pagare caro, come del resto in precedenza hanno fatto i modelli passati. Perde le pedane in alluminio, ma sottopelle guadagna punti con una meccanica rinfrescata, e per gli incontentabili ci sono una serie di accessori per personalizzarlo al meglio.

Schiinalino per il passeggero, bauletto, copertina, parabrezza fumè, e anche le pedane in alluminio.

Ah e non scordate l'antifurto ... obbligatorio insieme al catenone da 15 kg per evitare che "involontariamente" il vostro T-Max cambi proprietario.

Yamaha T-Max 500 ☺☺☺☺☺

Era caro da nuovo, ma fortunatamente tiene bene sul mercato dell'usato.

E poi ha le pedane in alluminio... ■

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Moto.it Magazine | Periodico elettronico di informazione motociclistica |
| PROVE NEWS MOTOGP SUPERBIKE MOTOCORSE SPORT | 2011 01 33 |
| Numero 33 05 Ottobre 2011 69 Pagine | |
| MotoGP Giappone Pedrosa torna alla vittoria Rossi che occasione! Le pagelle del GP | SBK Francia Cerca vinci le due gare del campionato del mondo Melandri e Laikey in BMW |
| | Mercato Ducati Melandri annuncia cambiano grafiche e colori per il 2012 |
| <p>Ducati Streetfighter 848 da Pag. 2 a Pag. 13</p> <p>CARLOS CHECA World Superbike Champion 2011</p> | |
| <p>All'Interno NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi?" Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199 Norme europee più dure per la sicurezza MX: Desalle a riposo dopo l'operazione Tyler Villopoto Re dello Scrub</p> | |

Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Massimo Clarke
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini

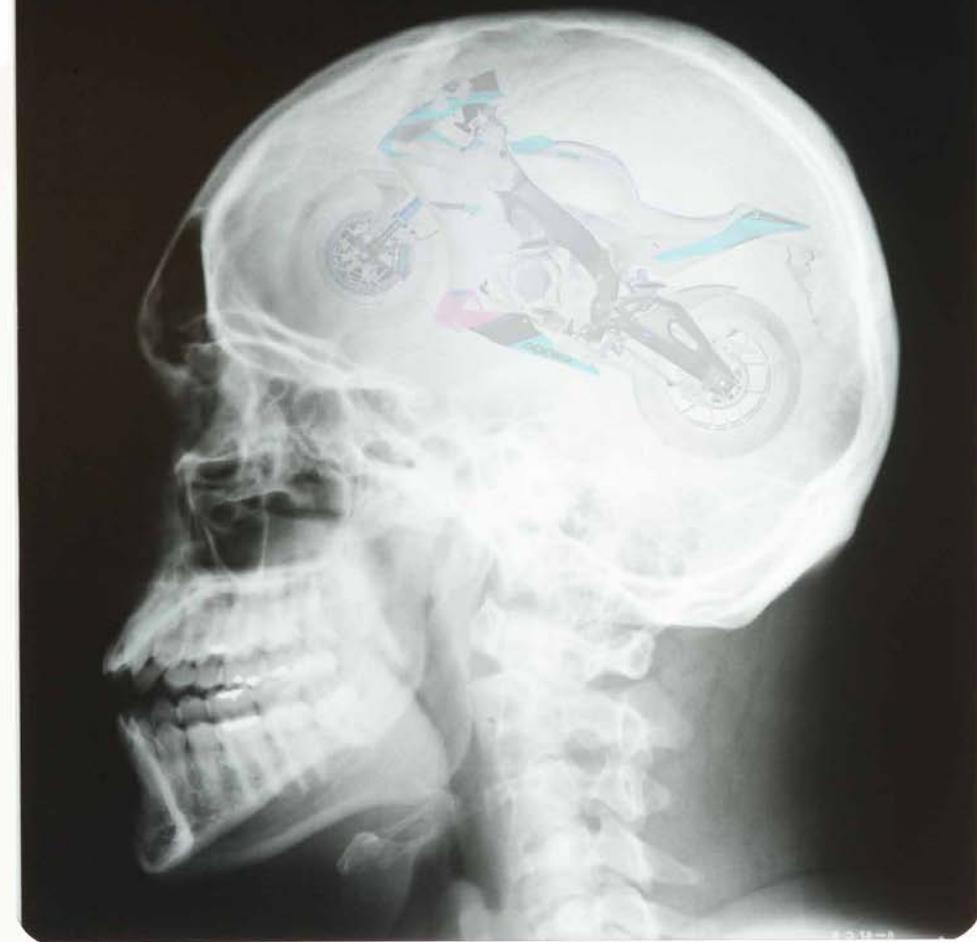
COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.