



PIŠE I SNIMA: **MARKO GUZINA**

Pred nama je iz korijena obnovljeni i u mnogočemu dorađeni model, koji kod nas i nije posebno popularan, ali to je svojevrsno prokletstvo klase, jer Hrvati radije za isti iznos kupuju motocikle. Ipak, ne treba mješati ono što nude skuteri s osobinama svojstvenim motociklima. Dok od skutera disciplinirano očekujemo samo ono što njihova sorta inače i nudi, T-Max

nam posve remeti koncepciju svojim vrhunskim voznim osobinama, ali o tome nešto kasnije. Prije seciranja njegove građe i sposobnosti, T-Max ćemo staviti pod naše povećalo za ocjenjivanje izgleda.

Pametan kroj

Očito je da su u Yamahi vrlo privrženi ovom modelu - čini se kao da je svaki njegov detalj pažljivo promišljen i tek nakon poprilično analiziranja usvojen kao odgovarajuće rješenje.

Vizualno je ovo vrlo dotjeran skuter, ne samo ugodan oku, već i bez ergonomskih kompromisa. Ako bismo njegov izgled željeli opisati modnim izrazom, vjerujemo da bi "sport-casual" bilo najprimjerenije. Dok s jedne strane zadržava prepoznatljiv izgled koji mu je u nasljeđe ostavio prethodni model, T-Max na tom dobrom temelju gradi sjajnu budućnost. Dinamične linije se protežu cijelim skuterom, a težište je vizualno i mehanički pomaknuto prema

naprijed, kako bi se stvorio što agresivniji dojam. Sukladno trendovima prednja svijetla i pokazivači pravca su sada izduženi te zrače dinamičnošću. Cijeli skuter sada počiva na novim trokrakim aluminijskim naplaticima, a vozač će vjerojatno uživati u novo oblikovanim instrumentima. U tri kruga su se smjestili redom, s lijeva na desno, pokazivač temperature rashladne tekućine, brzinomjer (u čijem donjem djelu se nalazi LCD) te na kraju pokazivač količine goriva.

U odnosu na prethodni model, koji je svjetlo dana ugledao sada već davne 2001., novi T-Max je zadržao prepoznatljiv izgled, ali je tome dodana "poštena" doza nove tehnologije. S obzirom na užitak vožnje koji pruža, ovaj skuter je prava rijetkost jer njegove karakteristike možemo opisivati uglavnom superlativima

Maksimalno iskoristiv maksi



CIJENA
68.800 KN



Kontrolni instrumenti su preglednog i ugodnog izgleda, kako danju tako i po noći

▲ Prekidači poput onih na motociklu prate uvriježenu formu pa su vrlo intuitivni



Spomenuti LCD sadrži skalarni prikaz broja okretaja i ispod njega sat, brojač ukupno prijeđenih kilometara te dva parcijalna brojača. Zanimljivo je da postoje još dva brojača, za koje vjerujemo da ih je moguće poništiti tek na servisu, a pokazuju koliko ste prešli od izmjene ulja, odnosno, koliko je kilometara prošao pogonski remen. Dok je sjedalo vrlo složenog oblika, pa doprinosi upadljivosti skutera, prostor ispod sjedala je dovoljan za jednu integralnu kacigu i hrpu

sitnica. Spomenuto sjedalo se otvara prema nazad i kao takvo je pomalo osebujno, a tu su i pneumatski cilindri koji će ga zadržati u podignutom položaju. Vizualne izmjene su zahvatile i ispušni sustav, koji je sada dinamičnog izgleda te doprinosi sportskom dojmu, dok je stražnji kraj sportski zašiljen i kao takav savršeno odgovara cjelini. Što se dizajna tiče, možemo još reći da osim prostora pod sjedalom T-Max nudi i dva pretinca za sitnice postavljena ispod

upravljača, ali njihovu praktičnost ograničava činjenica da ih nije moguće zaključati.

Nije se štedjelo

Kada za skuter valja izdvojiti koliko T-Max košta, onda je posve dobro da već tehničkim opisom opravdava cijenu. Naime, pred nama je skuter koji je doslovno "napakiran" raznoraznim tehnološkim poslasticama, od kojih smo neke počeli uzimati zdravo za gotovo, ali na sportskim motocikli-

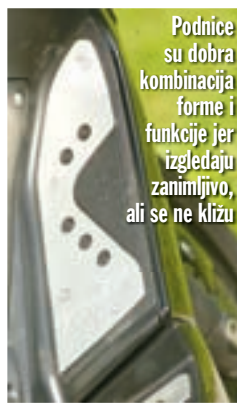
ma, nikako ne na skuteru. I dok agregat (na koji ćemo se uskoro koncentrirati) ostaje samo doraden, najveća izmjena za 2008. godinu svakako je posve novi aluminijski okvir. Ovaj složeni sklop je načinjen od lijevanih i ekstrudiranih aluminijskih komponenti, a njegov konačni oblik određen je tek nakon mukotrpnog testiranja i izmjena debljine stijenki. Iako bismo se mogli sjetiti pokojeg skutera s aluminijskim okvirom, T-Max svakako u potpunosti iskorištava ovu osobinu,



▲ Kada već voznim osobinama podsjeća na sportski motor, zašto takav ne bi bio i ispušni sustav ▼ Završni prijenos je sakriven u vilici dok se agregat nalazi daleko ispred



Iako prepoznatljiv, T-Max sada ima moderno izdužena prednja svjetla i pokazivače smjera



Podnice su dobra kombinacija forme i funkcije jer izgledaju zanimljivo, ali se ne klizu



Sklopivi oslonci za noge suvozača donose potrebnu razinu udobnosti

tim više što su komponente ovjesa ugođene kako bi savršeno funkcionirale s ovom novom "kralježnicom". Prednja vilica se udebljala, pa sada promjer njezinih štapova iznosi 43 mm, a dotjerivanje nije zaobišlo niti

međuosovinski razmak, koji je povećan za 5 mm i sada mjeri 1.580 mm. Još jedna izmjena koju ne treba zanemariti svakako je rast promjera prednjeg kotača sa 14 na 15 inča, tako da su sada gume dimenzija 120/70-15,

odnosno 160/60-15. U svrhu poboljšavanja voznih osobina koje ćemo kasnije nahvaliti, ovaj skuter koristi i vrlo uvjerljive kočnice. Dok tri kočiona diska promjera 267 mm na papiru možda i nisu impresivna, ono što

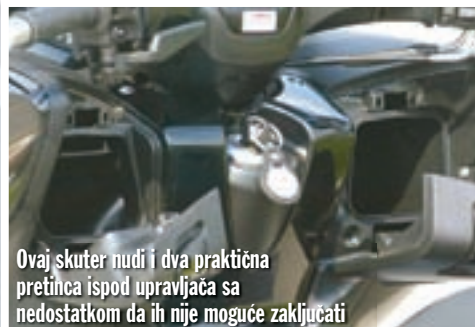
Voznja zavojima na T-Maxu je pravi užitek



obara s nogu nesumnjivo su prednja četveroklipna "Monoblock" kočiona kliješta. Stražnja kočiona kliješta su specifična po tome što su izvedena tako da ih se može aktivirati i pomoću sajle, pa je T-Max opremljen i praktičnom parkirnom kočnicom. Za pohvalu je i 5 kilograma koliko je ovogodišnji model mršaviji u odnosu na prethodnika, a to znači da će jezica vage pokazati 203 kg, odnosno 207 kg u slučaju inačice opremljene ABS sustavom. Sam agregat ne donosi toliko novosti - i dalje se radi o stroju s dva paralelno postavljena cilindra nagnuta prema naprijed, provrta i hoda 66 x 73 mm te zapremine od 499 ccm. U glavi se nalaze dvije bregaste osovine, a svaki cilindar diše kroz četiri ventila uz omjer kompresije od 11:1, dok vibracije umiruje osovina za uravnoteženje. Stručnjaci Yamaha načinili su brojne izmjene kako bi agregat bio još upotrebljiviji, pa su se posvetili podešavanju mapa sustava elektronskog ubrivanja, doradama komore izgaranja i dotjerivanju usisa zraka te ispuha. Zahvaljujući novom okviru, filtar zraka je sada bliže agregatu, čime je usis postao znatno efikasniji, a to uz povećani kapacitet katalizatora znači da T-Max s lakoćom zadovoljava Euro3 norme. Kako se i očekuje od jednog skutera, prijenos je riješen pomoću automatske spojke te konstantno varijabilnog mjenjača s remenom. Na kraju tehničkog dijela spomenimo da T-Max raspolaže sa 43,5 KS pri 7.500 okr/min te 46,4 Nm pri 6.500 okr/min. Iako ove brojke na papiru vjerojatno neće izazvati zavist, u primjeni je slika drugačija.

Sjedi, pet!

T-Max se vozi vrhunski! Eto! Što? Trebamo vam to obrazložiti? Dobro, neće nam biti teško. Možemo početi s vrhunskim sjedalom koje se nalazi na 800 mm od podloge i vozaču pruža odličan oslonac uz obilje udobnosti. Želite li lakše doseći nogama podlogu, valja se pomaknuti malo prema naprijed, a pomaknete li se unatrag, maleni naslon će upotpuniti dojam udobnosti. Materijal kojim je sjedalo presvučeno ne klize se, a tvrdoća je optimalno podešena, što znači da ne bi trebalo biti neugode niti na duljim putovanjima. Dvije podnice su izvedene stepenasto, pa je noge moguće



Ovaj skuter nudi i dva praktična pretinca ispod upravljača sa nedostatkom da ih nije moguće zaključati

postaviti u kompaktniji položaj ili ih ispružiti, a da su ipak stalno zaštićene od vjetra i padalina. Upravljač i instrumenti su ergonomski odlični, pa je njihova uporaba intuitivna i nezahitjevna, a tek poluga ručne kočnice zahtijeva pomalo nespretan pokret u fazi aktiviranja. Ova kočnica znači da ćete T-Max moći sigurno parkirati u gotovo svim uvjetima, a možete birati između bočnog i centralnog nogara. Ugladeni agregat lako je pokrenuti, s tim da ukoliko je posve hladan, možda jedva zamjetno štućne prilikom prvog kretanja. Razvijanje snage je linearno i vrlo ugodno, ali se za razliku od Gilere GP 800 na T-Maxu ipak osjeći kada su na njemu vozač i suvozač. Svejedno, ubrzanja i međuubrzanja su u svakom slučaju impresivna, iako ne nasilna. Prije nego krenemo dalje, dodajmo ostalim pohvalama i činjenicu da je mjesto namijenjeno suvozaču jednako udobno, a nožni oslonci i rukohvati pružaju osjećaj sigurnosti. I tako, krenuli smo i vozimo se, a samo nam jedno nije jasno: Jesmo li zaista na skuteru? Tek nakon kratke analize situacije i konstatacije da sjedimo s nogama ispred sebe, kao na dvosjedu pred televizorom, možemo sami sebi potvrditi da zaista upravljamo skuterom. Naime, T-Max je toliko upravljiv i precizan, da našem oduševljenju nema kraja. Svako spuštanje u zavoj je lako, brzo i precizno, a ono najvažnije je da je sigurno. Pored savršeno usklađenog ovjesa te naglašeno niskog težišta, sigurnosti i ugodni u vožnji nedvojbeno doprinose i vrhunske kočnice, koje pružaju gotovo beskonačnu mogućnost doživanja uz odličan osjećaj. Uz vrhunske ciklistiku svakako su se dobro snašle i Dunlop Sportmax gume, kojima očito nitko nije rekao da su promjera tek 15 inča, jer se ponašaju poput onih od 17". Da ne bi bilo sve ružičasto brine se vjetrobran, koji pri brzinama preko 100 km/h prema kacigi vozača usmjerava vrlo nemirnu struju zraka. Ovisno o modelu kacige i visini vozača, ove turbulencije mogu biti i jako izražene, ali to je cijena ravnoteže između dobre zaštite prsa i krajnje brzine. Viši vjetrobran bi kompromitirao krajnju brzinu, a manji, sportski vjetrobran nalazi se na popisu originalne dodatne opreme te ga je zahvaljujući nekim izmjenama na ovom modelu vrlo lako izmijeniti. Nakon



◀ T-Max nudi odličnu kočionu grupu od tri diska promjera 267 mm. Sprijeda diskove stišću impresivna četveroklipna monoblock klijesta, a straga posebna klijesta sa sustavom za parkirnu kočnicu. Ručica parkirne kočnice je kraj lijeve ručke upravljača i pridonosi praktičnosti

što smo naveli ovaj nedostatak, pravo je vrijeme da pohvalimo izvanrednu stabilnost ovog skutera pri visokim brzinama. Naime, gotovo je nevjerovatno koliko T-Max sigurno grabi autocestom, bez i najmanje natruhe

nestabilnosti. Ovo nas je čak i izazvalo, pa smo sami pokušali uznemiriti skuter, ali uzalud! Vrijedni japanski stručnjaci iznimno dobro su obavili svoj posao. Što se krajnje brzine tiče, na ravnom je T-Max spreman

kazaljkom brzinomjera pokazati nešto preko 160 km/h, dok će lagana nizbrdica kazaljku gurnuti čak do 180 km/h. Uzmemo li u obzir i da brzinomjer "laže" kojih 10%, radi se o vrlo dobrom rezultatu. Jedino što

Lijep i dinamičan izgled naglašava sportski duh, ponajprije zato jer je vizualno težište skutera pomaknuto prema naprijed



Prostor pod sjedalom lako će primiti integralnu kacigu, a ostatak će poprilično mjesto za ostale sitnice

PRAZNA STRANICA



Građom i izgledom T-Max je pravi, lijepi skuter, ali nakon nekoliko zavoja smo pomislili da je u pitanju motocikl

pri takvim brzinama pokazivač goriva na očigled pada u depresiju, što znači da je to režim u kojem će inače razumno štedljivi dvocilindraš pokazati koliko može progutati. Putna brzina od oko 140 km/h djeluje kao dobro rješenje: tada se potrošnja čini umjerenom, a kretanje kroz prostor će vam biti dovoljno brzo da se ne osjetite manje vrijednima. Kako se redi o skuteru, bitno je i kako funkcionira u urbanom okruženju, za što T-Max opet zaslužuje pohvale. Iako nemalih dimenzija, ovaj okretni skuter je lako

"progurati" kroz poslovične iglene uši, a niti široki i vrlo pregledni retrovizori većinu vremena ne smetaju u tome. Ipak, moramo ponoviti da se radi o skuteru koji se iznimno dobro snalazi po zavojima, bilo to u gradu ili na otvorenoj cesti.

Dobra mjera svega

Kako rezimirati test ovakvog skutera? Počnimo s tim da njegova cijena nikako nije ono što će privući kupce, ali isto tako vjerujemo da tehnologijom i voznim osobinama opravdava

toliki iznos. Tim više što je za prethodni model valjalo izdvojiti gotovo identičan iznos, a uvjereni smo da T-Max za 2008. donosi znatan broj poboljšanja ionako dobre osnove. Što se usporedbe sa konkurencijom tiče, zapravo jedina prava konkurencija ovom skuteru je Gilera GP80,0 koja ga nadilazi zapreminom i snagom koju razvija, ali nikako ne i voznim osobinama. Dok naša testna Yamaha košta 68.800 kn, već za 69.500 kn je moguće kupiti Gileru, ali radi se o osjetno različitim skuterima koji imaju različite primjene. Dok je Yamaha vrhunski uravnotežen proizvod koji nudi savršen omjer sportskog i turističkog te stabilnosti i okretnosti, Gilera postoji jedino s ciljem da svom korisniku pruži uzbuđenje. T-Max snagom od 43,5 konjskih snaga ne može konkurirati Gileri po performansama, jer GP 800 "jede malu djecu" na ubrzanjima, dok po kvaliteti vožnje ne može konkurirati do savršenstva doradenoj Yamahi. S druge strane medalje nalaze se jednocilindrični skuteri zapremine do 500 ccm, koji uglavnom zaostaju za T-Maxom kojih desetak konjskih snaga, ali i po pitanju voznih svojstava koja su pored poslovične japanske završne obrade najjači adut ovog skutera. Naravno, jednocilindrični "petstotaci" renomiranih proizvođača koštaju približno između 20 i 25 tisuća kuna manje, ali opet se postavlja pitanje što zapravo želite, jer za cijenu T-Maxa moguće je kupiti razne motocikle veće zapremine, ali niti jedan ne nudi



Stražnji kraj jednako je promišljen i dorečen kao i ostatak skutera. Malo nas je čudila gola osovina sa desne strane kotača

jednaku kombinaciju osobina. Pred nama je skuter koji nudi gotovo savršenu kombinaciju praktičnosti i snalažljivosti u gradu koja je svojstvena toj porodici vozila, ali ujedno donosi zavidnu udobnost te rijetko dobre vozne osobine. Istinski zaljubljenici u vožnju na dva kotača lako će prepoznati o čemu govorimo, pa ako im u životu treba prometalo za savladavanje gradski gužvi, povremeni put u dvoje i redovito uživanje na zavojitim cestama, ne trebaju previše razmišljati, jer tu je T-Max. ■

TMAX	
TEHNIČKI PODACI	
Motor:	dvocilindrični, četverotaktni
Razvod:	dvije bregaste osovine u glavi, četiri ventila po cilindru
Obujam:	499 ccm
Hlađenje:	tekućinom
Paljenje:	elektronsko
Napajanje:	elektronsko ubrizgavanje
Spojka:	automatska centrifugalna
Mjenjač:	CVT
Okvir:	aluminijски
Ovjes:	teleskopska vilica hoda 120 mm sprijeda; straga oscilirajuća vilica sa prijenosom hoda 116 mm
Gume:	prednja 120/70-15, stražnja 160/60-15
Kočnice:	naprijed dva diska promjera 267 mm, straga disk promjera 267 mm
Dimenzije (u mm) i težina:	duljina 2.195, širina 775, visina sjedala 800, osovinski razmak 1.580, težina 203 kg
Deklarirano:	43,5 ks pri 7.500 okr/min, 46,4 Nm pri 6.500 okr/min
Spremnik goriva:	15 l
+	vozne osobine, kočnice, kvaliteta, udobnost, završna obrada
-	cijena, zaštita od vjeta, potrošnja na autoputu



▲ Otvor za uljevanje goriva nalazi se ispod poklopca ispred sjedala



Voziti T-Max prava je uživanja, a divno je nakon dana provedenog na poslu malo se provedeliti zavojitim cestama