Click Here

# Nuovo tmax 2025 prezzo

Ha alle spalle quasi 25 anni di storia ed è stato a lungo tra i veicoli a due ruote più venduti. Adesso abbiamo provato la sua nona generazione. E ci ha lasciato davvero a bocca aperta. Perché migliorarlo era davvero impossibile (e i giapponesi ci sono riusciti) Niente più voli pindarici: la filosofia Yamaha oggi si basa sulla realizzazione di moto intelligenti, concrete e affidabili. Quindi - nel cado del TMAX - perché cambiare ciò che va bene?  Il maxi sportico mantiene le stesse caratteristiche dell'ultima versione, andando ad aggiornarsi dove serve per rimanere al passo e affinarsi ancora di più. Il motore quindi è un bicilindrico 560 da 48 CV, a cui la nuova omologazione Euro5+ non ha tolto verve: la sua proverbiale coppia è sempre di 55 Nm. Ciò che Yamaha ha ritoccato è stata la frizione, più leggera e rapida nell'innesto. Il motore, come al solito, non è vincolato al movimento della ruota come avviene nella maggior parte degli scooter. Questa caratteristica ha concesso a Yamaha due importanti vantaggi: una gestione migliore delle masse in movimento, quindi manovrabilità, e la possibilità di montare una sospensione più importante rispetto ai classici due ammortizzatori un po' limitati. Dietro, infatti, si trova un monoammortizzatore, davanti una forcella a steli rovesciati, quindi quasi sospensioni da moto. L'impianto frenante è sempre composto da doppio disco anteriore da 267 mm e pinza ad attacco radiale, mentre dietro si trova un grosso disco singolo da 280 mm e pinza a singolo pistoncino. Un TMAX lo riconosci da lontano, sempre. E nel 2025 la situazione non cambia. TMAX mantiene la sua linea generale e rimane invariato nella parte posteriore (oggi meno appuntita di qualche anno fa). Cambia però davanti: il muso è stato ridisegnato, così come il gruppo ottico, ancora più deciso. Tra le altre novità, un po' più nascoste, c'è il nuovo impianto di aspirazione, che oltre a migliorare l'efficienza del motore, permette una gestione del sound più piacevole, sia in sella che fuori dallo scooter. Le saldature dello scarico cambiano, ora sono al tig, ed è previsto tra gli accessori uno scarico Akrapovic.  Il display è sempre il TFT da 7" ma cambia la grafica e la navigazione Garmin ora è gratuita (prima era su abbonamento). La scheda tecnica del TMAX è molto ricca, ma rimane comunque uno scooter, quindi è giusto valutare la praticità, sia a livello di spazio di carico, sia di comfort in sella. Nel primo caso è un po' carente: il tunnel centrale infatti ospita il serbatoio e alla fine rimane poco spazio per il sottosella. Yamaha lo ha però sagomato bene e un casco si riesce a inserirlo. Nel retroscudo si trova un vano portaoggetti con presa USB e spazio a sufficienza per alloggiare uno smartphone di medie dimensioni. Ciò che fa un po' strano è la triangolazione. In generale è piacevole, per lo più rilassata e con manubrio basso. La sella si trova a 800 mm da terra, teoricamente non altissima, ma a causa della larghezza della sella non è facilissimo poggiare i piedi per terra e nelle manovre bisogna fare i conti con il peso: 219 kg per la versione standard e 221 per la Tech Max, 1 kg in più rispetto alle versioni precedenti. Il limite di questa posizione si fa sentire quando si guida in maniera più allegra, un po' per la poca prontezza (ma è comunque uno scooter), un po' per il comfort. Con il manubrio basso e le pedane un po' alte, alla lunga ci si affatica in questa posizione. Ottima però la sella, soprattutto nella versione Tech Max, ergonomica e ben imbottita. Anche in questo caso, Yamaha è riuscita a mantenere lo spirito del suo iconico maxi scooter migliorandolo ulteriormente. Il portavoce del TMAX è sempre il motore: piacevole, con una taratura del CVT che permette un'accelerazione notevole e un allungo adatto ai lunghi tratti in autostrada. 48 CV non sono tecnicamente tanti, ma il vantaggio di questo tipo di trasmissione è che li può erogare tutti, praticamente in maniera costante. La frizione migliorata non si sente tantissimo: già prima era eccellente, nel complesso rimane tutto armonioso. Avendo il drive by wire, TMAX ha due mappe che agiscono sulla risposta del motore. La Sport è quella più reattiva, la Touring più pacata (tra l'altro, è stata aggiornata e ora è ancora più morbida nell'erogazione, adatta quando si viaggia nel traffico in città). E poi funziona tutto bene. Le sospensioni, migliori per la versione Tech Max, sono eccellenti. Non troppo morbide, quindi ottime quando si viaggia in maniera più allegra, ma nemmeno troppo rigide, perché sul pavè attutiscono bene. In particolare è stato fatto un ottimo lavoro sulla forcella. Anche l'impianto frenante lavora a dovere e il disco grande al posteriore garantisce un maggior controllo, soprattutto in curva. Necessario, data la poca presenza di freno motore con CVT. Ti trovi sempre a tuo agio con il TMAX. In città vai via tranquillo e il motore ti segue nelle continue ripartenze da fermo. Il peso, una volta partiti, si sente molto meno e diventa facile da gestire. In autostrada potresti impostare il cruise control a 150 km/h, e lui non farebbe una smorfia. E' piantato e stabile anche ad alte velocità e offre una protezione aerodinamica eccellente, sia per lo scudo sia per il plexi molto grande (regolabile elettricamente nella versione Tech Max). E riesci persino a usarlo tra le curve. Nonostante l'importante interasse, riesci ad utilizzarlo nel tecnico senza eccessive complicazioni. I cambi di curvi non sono rapidissimi, ma è molto lineare, basta dargliene tanto con il corpo. E qui apprezzi a pieno il motore, sempre pieno e rapido nel salire di velocità. Prima ho parlato della filosofia di Yamaha, che punta a realizzare prodotti sensati e utili. Ma il TMAX come si colloca in questo quadro? Si può definire strettamente "utile" e "sensato" uno scooter, bicilindrico da 48 CV, con dimensioni importanti e qualche limite nella praticità quotidiana? In teoria no. Ma per come funziona, tutto torna. Anche perché il concetto che sta alle spalle del TMAX è il concetto stesso di sport scooter. Lo puoi usare tutti i giorni, in pieno comfort, per uscirci la domenica o solo per farti qualche sparo o godertelo tra le curve, perché tanto lui fa tutto alla grande. Hanno realizzato il mezzo universale in un contesto odiato dai motociclisti, quello degli scooter. E forse ci sarà un motivo per questo odio? Magari sarà perché funziona troppo bene? Yamaha TMAX: il maxi scooter che fa impallidire le moto +VIDEO+