

Die Evolution der Revolution

Acht Jahre ist es her, seit der erste TMAX vorgestellt wurde. Er wurde auf Anhieb zum Inbegriff des Sport-Rollers. Seine Leistungsentfaltung und sein Aussehen unterstreichen seine Bestimmung. Der TMAX bietet schnelles Fortkommen innerhalb der Stadt, spielt seine Stärken aber in besonderem Maße auch außerhalb der Stadt aus.

Der Motor des TMAX ist direkt mit dem Rahmen verbunden und nicht wie bei anderen Rollern über eine Triebsatzschwinge mit dem Hinterrad. Im Jahr 2004 bekam der TMAX eine elektronische Benzineinspritzung und eine Doppelscheibenbremse vorn sowie ein größeres Hinterrad. Aber Stillstand ist Rückschritt und nach diesem Prinzip wurde der TMAX für 2008 grundsätzlich überarbeitet. Man kann fast schon von einem neuen Modell sprechen. Die wichtigste Neuerung ist der Aluminiumrahmen, der noch mehr Festigkeit und Kontrolle bietet.

Für besseren Windschutz sowie geringere Empfindlichkeit auf Seitenwind hat der TMAX neu gestaltete Verkleidungs- sowie Seitenteile.

Die Fahrleistungen sind über jeden Zweifel erhaben. Dafür sorgt der 499 ccm 2-Zylinder 4-Taktmotor mit vier Ventilen pro Zylinder und Flüssigkeitskühlung. Unter engagierten Rollerfahrern genießt er einen ausgezeichneten Ruf.

Zu erwähnen sind außerdem das neu gestaltete Cockpit und die ebenfalls neue Sitzbank mit ihrem üppigen Platzangebot für Fahrer und Beifahrer.

Für ein angenehm kerniges Klangerlebnis bekam der TMAX einen neuen sportlichen Auspuff.

In der Summe seiner Modifikationen präsentiert sich der TMAX für 2008 als Meisterwerk in Technik und Design – als Evolution der Revolution











The Art of Engineering

Bei jedem Blick auf den TMAX spürt man die Leidenschaft für Perfektion.

Jedes einzelne Bauteil wurde nicht nur in seiner Funktion,

sondern auch in seiner Formgebung sorgfältig gestaltet.

Das spürt man beim Fahren, das nimmt man aber auch beim Betrachten des TMAX wahr.

Er strahlt Eleganz aus und überzeugt durch seine Fahrleistungen und seine Funktionalität.

Die neu gestalteten Linien in vorderen Bereich der Verkleidung unterstreichen den progressiven Style des TMAX.

Die überarbeitete Verkleidungsscheibe schützt noch wirkungsvoller vor Wind und Wetter.

Für 2008 bekommt der TMAX einen völlig neuen Aluminiumrahmen, der dank hoher

Verwindungsfestigkeit verbesserte Stabilitäts- und Handlingeigenschaften bietet.

Um einen möglichst niedrigen Fahrzeugschwerpunkt zu erreichen, wurde die Federung

des Hinterrades in horizontaler Lage unter dem Motor platziert.

Die Dimension des Vorderrades wurde vergrößert und beträgt jetzt 15 Zoll. Das bringt besseren Fahrbahnkontakt und höheren Fahrkomfort.

Das neu gestaltete dreiteilige Cockpit ist übersichtlich, leicht abzulesen und bietet alle wichtigen Informationen.

Es besteht aus einem analogen Tachometer, einer Benzinuhr, einer Temperaturanzeige und Digitaluhr.



Der TMAX bringt ein neues Lebensgefühl

Wer jemals einen TMAX auf einer kurvenreichen Straße gefahren hat, wird verstehen, was wir mit diesem besonderen Lebensgefühl meinen. Man spürt sein kraftvolles Beschleunigungsvermögen aus jeder Kurve, man genießt seine sportliche Attitüde. Locker und entspannt spult man Kilometer für Kilometer ab und kostet das Fahren in vollen Zügen aus.

Das neue Öffnungssystem der Sitzbank erleichtert den Zugriff auf den Stauraum. Die Sitzbank ist ergonomisch bequem und gewährleistet auch bei niedriger Geschwindigkeit eine gute Fahrzeugbeherrschung. Ebenfalls angenehm: Der Tankeinfüllstutzen liegt unter dem jetzt separat zu öffnenden Fahrersitz. Der Beifahrer genießt den hohen Komfort des Soziussitzes. Neu sind auch die Beifahrerhaltegriffe.

Man kann die Leistung des TMAX nicht nur spüren, dank dem angenehm, kerniger Sound aus der neuen Auspuffanlage kann man sie auch hören.

Die Kombination des neuen Aluminiumrahmens mit der von 41 auf 43 mm vergrößerten Telegabel sorgt für besseres Handling und erhöhte Stabilität. Der Massenschwerpunkt wurde weiter nach vorn verlagert. Der TMAX hat schon immer hervorragend verzögert, dennoch wurde die Bremsanlage beim Modell 2008 noch mal verbessert:

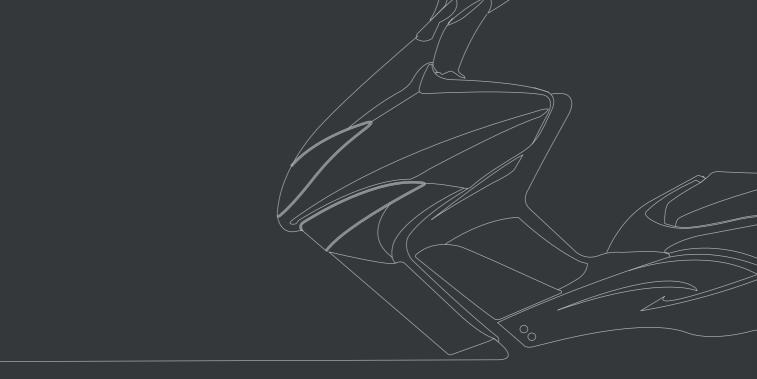
Vorn hat der TMAX jetzt eine einteilige Vierkolbenbremszange, die Griffweite der Bremshebel sind einstellbar.

In Deutschland gibt es den TMAX ausschließlich und serienmäßig mit ABS.









Viele Veränderungen im Detail

Auf den ersten Blick ist erkennbar, dass beim TMAX viele Detailänderungen vorgenommen wurden. Die mit dem Projekt betrauten Ingenieure und Designer haben hart gearbeitet, um dieses technische Gesamtkunstwerk auf die Räder zu stellen. Styling und Funktion harmonieren perfekt miteinander. Wohin man auch schaut, sieht man qualitativ hochwertige Materialien und ein exzellentes Finish in der Fertigung.

Die Lufteinlässe vorn leiten den kühlen Fahrtwind über den Luftfilter weiter Richtung Einspritzanlage. Der Abstand zwischen Luftfilter und Drosselklappengehäuse wurde im Vergleich zum Vorgängermodell um 30 mm verkürzt. Das Ergebnis ist mehr Drehmoment im unteren bis mittleren Drehzahlbereich und damit ein besseres Beschleunigungsvermögen. Der TMAX hat außerdem einen neu gestalteten Schalldämpfer und erfüllt mit seinem geregelten Katalysator die EU3 Norm.

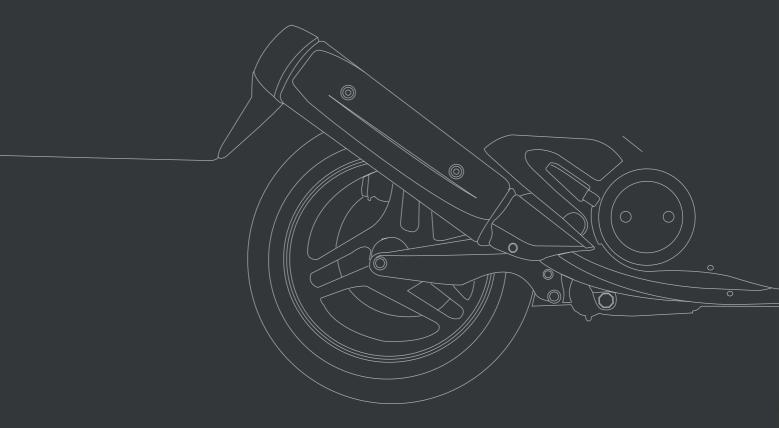












Das Herz des TMAX

Der Motor ist Herzstück des TMAX. Es handelt sich um einen flüssigkeitsgekühlten 2-Zylinder 4-Takt DOHC-Motor mit vier Ventilen pro Zylinder und 499 ccm Hubraum. Ein Ausgleichssystem sorgt dabei für hohe Laufruhe und Komfort. Besonderes Augenmerk wurde auf die Abstimmung der Kraftstoffeinspritzung, den Lufteinlass, die Brennräume und das Auspuffsystem gerichtet. Das Resultat ist ein harmonischer, ausgewogener Motor, der spritziges Ansprechverhalten und sportliche Fahreigenschaften verbindet, die perfekt zum Fahrwerks-Charakter und dem vollautomatischen Getriebe passen.

Im TMAX schlagen zwei Herzen: Das eine steht für sportliche Fahrleistungen und Dynamik, das andere für luxuriösen Komfort und Funktionalität, wie sie in diesem Rollersegment keine Selbstverständlichkeit sind

So bietet dieser TMAX nicht nur rundum Komfort für den Fahrer und Beifahrer, er bietet auch exquisite Ausstattungsmerkmale, die so manchem Tourenmotorrad gut zu Gesicht stehen würden.













MOTOR



Bauart	flüssigkeitsgekühlter 2-Zylinder- 4-Takt-DOHC-Motor, geregelter 3-Wege-Katalysator, 8 Ventile
Hubraum	499 ccm
Bohrung x Hub	66.0 x 73.0 mm
Verdichtung	11.0 : 1
Nennleistung	32 kW (44 PS) bei 7.500/min
Drehmoment max.	46,4 Nm bei 6.500/min
Schmierung	Trockensumpf
Gemischaufbereitung	elektronische Benzineinspritzung
Zündung	Transistor
Starter	Elektro
Tankinhalt	15,0 Liter
Getriebe	stufenlose Automatik
FALIDIA/FDI/	









FAHRWFRK

Federung vorn	Telegabel 43 mm Ø
Federweg vorn	120 mm
Federung hinten	Federbein
Federweg hinten	116 mm
Bremse vorn	2 Scheiben Ø 267 mm
Bremse hinten	1 Scheibe Ø 267 mm
Reifen vorn	120/70-15
Reifen hinten	160/60-15

ABMESSUNGEN

Länge x Breite x Höhe	2195 x 775 x 1445 mm
Sitzhöhe	800 mm
Trockengewicht	207 kg
Radstand	1580 mm
Bodenfreiheit	125 mm

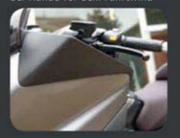




Konsolentasche, gepolstert zum griffbereiten Verstauen von Kleinigkeiten



Windabweiser zum Schutz der Hände vor dem Fahrtwind



Getönte Sportscheibe



