

Extrait du Scooter Station

<http://www.scooter-station.com>

Yamaha TMAX 530 SX DX 2017

- Essais - Yamaha -

Date de mise en ligne : samedi 25 février 2017

Description :

Nous avons testé le nouveau TMax 2017 en deux niveaux d'équipement (SX, DX) en ville et sur un mode sportif, notre verdict est sans appel...

Scooter Station



Pour 2017, le TMAX aborde le chapitre Euro 4 avec 3 versions. Nous avons testé deux niveaux d'équipement (SX,DX) en ville et sur route sur un mode sportif, notre verdict est sans appel...

Certains modèles se montrent plus stratégiques que d'autres, soit parce qu'ils constituent une vitrine du savoir-faire d'un constructeur, soit parce qu'ils sont le garant potentiel d'un fort succès commercial... Le Yamaha TMAX est un peu tout cela à la fois ! Avec plus de 233 000 unités vendues en Europe depuis 2001, le maxi scooter est tout simplement devenu le modèle phare du constructeur Japonais. En France, il figure régulièrement dans le top 5 des ventes des plus de 50 cm³. Et quand arrive l'heure de renouveler le TMax, les responsables de la marque sont les premiers à mesurer l'enjeu : "Rater une année de TMAX, c'est tout simplement rater une année !" Voici donc venu aussi pour scooter-station.com l'un des moments forts de la saison : notre premier essai du Yamaha T MAX 2017, décliné désormais en trois versions : TMAX standard, TMAX SX pour les plus sportifs et TMAX DX pour les plus exigeants.

Le boomerang n'a rien !

Quelle que soit la version, la ligne générale du TMAX reste toujours aussi caractéristique. Vue de profil ou de trois quarts avant, on retrouve cette signature visuelle devenue si populaire dans les grandes agglomérations, et notamment cette fameuse pièce d'habillage latérale en forme de boomerang, allant même jusqu'à entretenir l'illusion d'une poutre en alliage sur certains millésimes en fonction des finitions adoptées. Pour 2017, celle-là se marie à diverses évolutions stylistiques et techniques, comme un éclairage "full leds" complètement redessiné, un silencieux d'échappement nettement plus court grâce au positionnement du dispositif catalytique bien en amont, l'ensemble répondant évidemment à la nouvelle norme euro4.

<!-- htmlA -->

TMAX 2017



TMAX 2016



<!-- htmlB -->

Plus gros, mais pas trop

En revanche, en détaillant davantage l'engin, on découvre une partie arrière plus massive. Et pour cause ; suite aux sondages menés auprès des utilisateurs du TMAX, Yamaha a dû tenir compte dans son cahier des charges de l'évolution des attentes, notamment plus d'autonomie (ce qui implique un réservoir plus volumineux) et davantage d'espace dans le coffre sous la selle. Soit deux critères impossibles à intégrer sans impacter la ligne du scooter. On imagine que les ingénieurs ont dû se creuser la tête avant d'opter pour des solutions raisonnables au niveau du style général du TMax 2017. L'une d'elles a donc consisté à repositionner le réservoir davantage au niveau du tunnel central afin de dégager plus d'espace sous la selle pour le coffre. En contrepartie, le fameux "boomerang" a pris du volume... et écarte désormais davantage les chevilles du pilote de part et d'autre, à la façon d'un BMW C 650 Sport par exemple. Pour autant, l'ergonomie du TMax 2017 n'en reste pas moins satisfaisante, même si l'accès aux petits gabarits n'est toujours pas son point fort. La selle reste haute (800 mm) et s'élargit, soit un bon point pour le confort,

plus en tout cas que pour l'intransigeante "arcade à l'entrejambe". De fait, pour les moins de 1,70 m, ce sera pointe des pieds des deux côtés, pas mieux. En revanche, la position du guidon, légèrement relevée, s'avère bénéfique pour les pilotes de grande taille, qui se cogneront moins les rotules dans les poignées lors des manoeuvres à basse vitesse.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

TMax 2017 euro4... Mais TMax avant tout !

Enfin, le moment est venu de démarrer le TMax 2017, et de donner l'occasion au bicylindre parallèle de donner de la voix. Comme sa ligne générale, l'intonation du moteur est immédiatement reconnaissable, avec certes quelques décibels en moins, comme le veulent la réglementation et la tendance générale. Les plus addicts auront toujours la possibilité d'opter pour le silencieux Akrapovic figurant dans le catalogue d'accessoires officiel (ceux-là représentent quand même 17% si l'on considère par exemple [le maxitest du TMax Black Max / Bronze Max](#)), même si ses chicanes inamovibles ne devraient guère martyriser les tympans).

[\[/ttesimages/pub/encart_scorpion_tmax.jpg\]](#)

Une fois passés ces premiers moments de découverte, l'envie de jouer avec le nouvel accélérateur électronique devient quasi obsessionnel. On se pose même la question : comment Yamaha a-t-il géré la relation nouvelle entre le "ride by wire" et la transmission par variateur ? Le TMAX 2017 est en effet le premier scooter du constructeur à coupler ces deux technologies. Mais les premières accélérations lèvent très vite le doute... Ouf ! Ca détale ! Les addicts seront rassurés, même estampillé 2017, le TMAX reste le TMAX, avec cette ouverture des gaz toujours aussi instantanée, voire bondissante dès les plus bas régimes ! Les récalcitrants à l'électronique apprécieront : la connexion si particulière entre la poignée d'accélérateur et le pneu arrière du TMax est sauve ! En outre, à l'usage en ville, on constate rapidement, et toujours avec bonheur, que ce ride by wire est parfaitement mis au point : pas de ratés, pas d'à-coups, il fonctionne même mieux que sur certaines motos ! Ce premier essai du nouveau TMAX 2017 nous offre ainsi une brillante démonstration : aucune perte d'identité mécanique et d'agrément à déclarer, Euro 4 n'y a rien changé et c'est tant mieux !

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Mode T... comme Tortue ?

Cet accélérateur électronique n'arrive pas seul sur le TMax 2017. Avec cette technologie, c'est aussi l'intégration de nouvelles assistances qui devient possible, comme le contrôle de traction (antipatinage), en série aussi sur les trois versions et déconnectable. En revanche, le Yamaha D-Mode, soit la possibilité de choisir entre plusieurs cartographies moteur, comme sur les motos de la marque, reste réservé aux TMAX SX et DX (le TMax d'entrée de gamme en est dépourvu). Dès lors, les utilisateurs auront la possibilité d'adapter le comportement du TMax à l'envie ou les besoins du moment, en basculant par exemple de la cartographie Touring à la cartographie Sport, d'un appui bref du pouce au commodo droit. Inédit à nouveau sur un scooter Yamaha, mais très sensible à la conduite : le mode Sport offre une réponse naturelle, vive et dynamique, finalement conforme à ce que l'on connaît depuis toujours du TMAX. En revanche, le mode Touring rassurera les moins téméraires sous la pluie tant il modère la réponse de l'accélérateur à la relance. Le TMAX devient plus timoré, lent à prendre du régime, à tel point qu'on a l'impression d'être redescendu à la catégorie inférieure des 400 cm³...

Plus tard, des tests de reprises couplés entre deux TMax avec un confrère de même gabarit, l'un en mode T et l'autre en mode S, confirmeront nos premières impressions. Le mode S est incontestablement plus performant, alors que cette technologie intervient exclusivement sur la réactivité de l'accélérateur, les deux modes délivrant la même puissance (46 ch). Selon les ingénieurs Yamaha, le mode T ne permettrait pas réellement de limiter la consommation. En revanche, soulignons le choix pertinent de Yamaha d'opter pour des cartographies et donc des sensations vraiment différentes alors que ce n'est pas toujours le cas chez les motos dotées de technologies proches. A noter aussi, les deux cartographies proposées sur le TMax 2017 ne souffrent pas d'un comportement approximatif, leur fonctionnement est parfaitement fluide et linéaire dans les deux cas. Bien vu.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Amis pilotes, bienvenue sur le TMax 2017 !

Dès la prise en mains, les sensations de pilotage connues sur le roi des maxiscooters refont surface sur ce modèle 2017. Le TMAX 530 était déjà très équilibré à sa sortie et Yamaha avait su conserver ce côté très maniable au fil de ses différentes évolutions, caractéristique que les pilotes urbains, entre autres, apprécient tant sur le TMAX. Pour 2017, l'arrivée d'un nouveau cadre en aluminium (coulé sous pression) ainsi que le travail réalisé sur l'allègement de la transmission par courroie notamment (plus étroite), ont entraîné une perte de poids de l'ordre de 9 kg, portant le TMAX DX à 216 kg tous pleins faits malgré son arsenal d'équipements. Une belle performance technique, pourtant plus impressionnante sur le papier que guidon en mains. Et cela s'explique logiquement : le [TMAX 2016](#) était déjà très maniable à faible allure et agile dans le sinueux, dès lors le nouveau modèle 2017 n'offre pas la sensation de creuser un écart vraiment significatif, tout du moins en l'absence d'un comparatif direct pour pouvoir plus finement en juger. Côté comportement, on reste donc sur du très, très haut niveau dans la catégorie. Le Yamaha TMAX 2017 se pilote plus qu'il se conduit, et c'est depuis 2001 sa marque de fabrique et sans aucun doute la raison première de son succès, aussi, auprès de nombreux motards reconvertis ! Notamment, la rigidité du nouveau châssis semble encore améliorer le ratio agilité / stabilité. Les parcours sinueux restent la chasse gardée du TMAX 2017, un environnement où il reste rigoureux et ne remue pas de l'arrière train à la moindre accélération sur l'angle ou la moindre bosse. Ses suspensions comptent toujours parmi les meilleures de la catégorie, et la nouvelle cinématique arrière (nouvelle biellette) démontre toute son efficacité sur les routes dégradées. Même si le débattement peut révéler ses limites, le travail de la suspension reste bluffant de progressivité à ce niveau. Conjointement à la perte de poids annoncée, Yamaha évoque une amélioration du freinage. Là encore, difficile de trancher, la génération précédente du 530 dotée d'une fourche inversée et d'étriers 4 pistons freinait déjà très bien.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Plus routier, plus sécurisé, toujours urbain

Au fil de ce premier test du TMax 2017, nous avons pu alterner les deux versions SX et DX (la version standard n'était pas conviée). Si la version SX se distingue par la présence du D-Mode et de coloris plus sportifs, elle n'apporte pas vraiment plus d'intérêt que la version standard. En revanche, la version DX fait le plein d'équipements : selle et poignées chauffantes, régulateur de vitesse et pare-brise réglable électriquement. Vous avez bien lu, un pare brise à réglage électrique sur le TMAX, et il aura fallu attendre seize ans pour pouvoir en bénéficier ! Mais cette attente en valait la peine (quoique !) tant l'efficacité de ce nouvel équipement est remarquable. Avec 135 mm de course en hauteur, la protection est désormais proposée "à la carte", les pilotes de tailles moyennes constateront un effet "rempart" indéniable. Les mains restent évidemment très exposées au vent, mais les turbulences, quelle que soit la hauteur de la bulle choisie, sont très atténuées et le confort global de haut vol. Une pleine réussite !

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Bye bye voleurs ?

Ainsi équipé, le TMAX DX devient un commuter très redoutable. De quoi séduire les motards de la catégorie GT, pourvu que leur domaine de vol reste majoritairement urbain et en proche banlieue. Autre innovation à noter, et pas des moindres non plus : le TMAX 2017 est bien mieux armé face aux voleurs, véritable fléau pour ce modèle si convoité (en tout cas en France). Yamaha a en effet choisi de le doter d'un système de verrouillage de la béquille centrale. Une fois stationné, il devient alors plus compliqué de bouger et déplacer le TMax, on s'en doute. Et pour compliquer encore la tâche des malfrats, Yamaha a développé une application spécifique avec un opérateur téléphonique pour assurer la traçabilité du scooter via un capteur GPS. Une suite logique en terme de lutte contre le vol du TMax après l'arrêt de la collaboration avec la société Traqueur il y a deux ans.

Entre diverses liaisons routières, nous traversons encore quelques communes encombrées, l'occasion à chaque fois de vérifier les aptitudes du TMAX dans les zones saturées. Finalement, Yamaha a très certainement raison : rien ne sert de grimper à 600 ou 650 cm³ si c'est pour perdre en agrément sur le terrain de prédilection du TMax : la ville.

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

Bilan : Une référence... toujours premium

Faire évoluer un best-seller, aussi abouti soit-il, n'est jamais chose facile : il ne faut pas décevoir les fans tout en offrant suffisamment de nouveauté pour élargir la clientèle. Ce qui explique que pour concevoir cette nouvelle génération de son TMAX 2017, Yamaha ait pris en compte l'évolution des attentes des utilisateurs tout en s'attachant à conserver l'essentiel de cet ADN si particulier. Et après ce premier essai, il nous apparaît évident que ce renouvellement est une réussite. Le TMax 2017 marque un progrès sensible par ses nouvelles assistances, un travail sur l'allègement et la centralisation des masses, un léger gain de place sous la selle (pour deux jets ou un intégral), et une déclinaison sur trois niveaux d'équipement. A ce titre, selon Yamaha c'est le TMax DX qui devrait séduire le gros des acheteurs (70%) grâce à son équipement fourni.

Il y a ainsi fort à parier que l'année 2017 devrait rester "une année à TMAX" même si cette fois la concurrence avance des alternatives, qui si on en croit les statistiques de lecture sur scooter-station.com, qui font plus que retenir votre attention : [le nouveau maxi scooter Honda X-ADV que nous venons d'essayer](#), véritable OVNI de la catégorie, et [le Kymco AK 550](#), plus frontal dans son positionnement face au leader Yamaha, que nous essaierons en avril.

Face à ceux-là, le TMax 2017 possède déjà de sérieux atouts dynamiques comme on vient de le voir en essai. Reste maintenant à en préciser le prix : comptez 11 499 Euros pour le TMAX standard (soit le même prix que le précédent

[TMax Iron Max](#)), 12 299 Euros pour le TMAX SX qui séduira surtout les sportifs, et 13 299 Euros pour le TMAX DX "full équipé" de série mais qui établit un nouveau record en la matière, notamment face au [BMW C650 GT \(selon options\)](#). Certes, aujourd'hui, il ne faut plus simplement apprécier un prix de vente catalogue, mais plutôt le montant d'une mensualité, et c'est particulièrement le cas pour les maxiscooters qui bénéficient de plus en plus de plan de financement en concessions (offre LOA notamment). Ainsi faut-il dès lors considérer le nouveau TMax 2017 comme une chère référence... ou une référence chère ? On attend vos commentaires.

Par Christophe Le Mao, photos staff Yamaha

[Nouveau TMax : Essayez-le près de chez vous !](#)

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

[Plus]	[Moins]

- Fabrication / finition
- Electronique performante
- Coffre plus accueillant
- Agrément ET performances
- Equipement (DX)
- Suspensions efficaces
- Mode T + antipatinage ?
- Selle haute, arcade élargie
- Sonorité trop feutrée
- Prix en hausse (SX et DX)

Yamaha TMAX 2017, pratique :

Prix : 11 499 Euros, 12 299 Euros (SX), 13 299 Euros (DX), au 25/02/17

Coloris : noir, gris mat (SX), bleu mat (DX), noir mat et brillant (SX et DX)

Garantie : 2 ans, pièces et main d'oeuvre, kilométrage illimité

Disponibilité : avril 2017

Homologation : Euro 4, ABS et traction control, permis A

A venir : La technique

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

<!-- htmlA -->



<!-- htmlB -->

[Nouveau TMax : Essayez-le près de chez vous !](#)