



PDF -kopio



Maksiskootterit

- *Honda Silver Wing 600*
- *Piaggio X9 500*
- *Suzuki Burgmann 400*
- *Yamaha TMax 400*

ALAN BRIDGER ja KARI TOIVONEN
TONI TOIVONEN ja TERHO KESKEVAARI, tekninen avustus
JARI PITKÄJÄRVI, valomittaukset

Maksimaaliset

Kuluvana vuonna mielenkiintoa herättäneet 400–600 cm³:n nelitahtimoottorilla varustetut »maksiskootterit» tarjoavat helpon ajettavuuden lisäksi riittävät ajo-ominaisuudet ja vauhdit kiireiseenkin maantieajoon.

Ison nelitahtimoottorin vauhdittamat »maksiskootterit» ovat käytännössä johdannaista muutaman vuoden markkinoilla olleista 250 cm³:n nelitahtiskoottereista. Jos ihmisellä tapaa nälkä kasvaa syödessä, niin näin on käynyt myös skootterien kohdalla.

1990-luvun alussa ilmestyivät ensimmäiset nykyaikaiset skootte-
62 □ Tekniikan Maailma 15/2001

rimopot. Niitä seurasivat vastaavat 125 cm³:n kevariskootterit. Eikä aikaakaan, kun markkinoille tulivat 250-luokan nelitahtiskootterit. Näiden joukossa oli myös Suzuki Burgmann 250, joka ei kuitenkaan ollut erityinen myyntimenestys. Mutta jonkun ajan kuluttua esiteltä Suzuki Burgmann 400 antoi kyytiä markkinoille. Tuo lajissaan ensimmäinen reilusti yli 250 cm³:n moot-

torilla varustettu nykyskootteri asetti vastaavien ajokkien suorituskyvyille uudet lähtökohdat ja arvosteluperusteet.

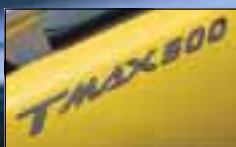
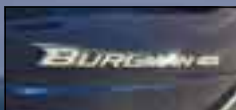
Suzuki Burgmann 400:n menestyksen myötä käynnistyivät toinen toistaan hurjempat huhut muiden valmistajien vastaavista, tuntuvasti isommalla moottorilla varustetuista skoottereista. Ensimmäinen myyntivalmis tällainen luomus oli reilu vuosi sitten esitelty Yamaha TMax 500. Teknisesti se on oikeastaan lähempänä moottoripyörää kuin perinteistä skootteria. Esimerkiksi TMax 500:n kaksisylinterinen moottori on ripustettu runkoon, kun perinteisesti skootterin voimanlähde ja -siirto on osa runkoon laakeroitua takahaarukkaa.

Ja tähän on tultu

Münchenin messuilla viime vuoden syyskuussa Yamaha TMax 500 sai seurakseen pari vastaavaa luomusta. Näistä korseampi oli Honda Silver Wing 600 ja perinteisempi Piaggio X9 500. Kaksisylinterisellä moottorilla varustettu Honda Silver Wing on rakenteellisesti perinteinen skootteri. Samoin Piaggio X9 500 on käytännössä aiemman Piaggio X9 250:n suurennettu versio.

Moottorien osalta vertailuneliko jakautuu kahteen ryhmään. Piaggio ja Suzuki uskovat yksisylinterisen massavoimaan. Honda ja Yamaha puolestaan luottavat kierrosherkän kaksisylinterisen kykyihin. Samoin polttoainejärjestelmis-

Tätä tulostetta ei saa käyttää mainos- ja myyinnedistämistarkoituksiin.



sä on valinnanvara.

Honda ja Piaggio käyttävät digitaaliohjattua polttoaineen suihkusta. Suzuki ja Yamaha sitä vastoin uskovat tavallisten kaasuttimien kykyihin. Polttoaineen kulutuksen osalta joukon janoisin oli Yamaha ja vastaavasti vähäruokaisin Piaggio.

Polttoaineen kulutuksessa on selkeä ero myös yksi- ja kaksisylinterisen välillä. Kaksisylinteriset Honda ja Yamaha kuluttivat selvästi enemmän kuin yksisylinteriset Piaggio ja Suzuki. Vastaavasti Honda ja Yamaha tarjosivat tuntuvasti paremman kiihtyvyyden ja suorituskyvyn.

Muissa paitsi Suzukissa moottorin käynti on ilmeettömän »ompe-lukonemaista» ilman mainittavia värinöitä. Suzuki täristää hieman joutokäynnillä, mutta käynti tasan-tuu liikkeelle lähden jälkeen.

Voimansiirron osalta Suzukin tek-ninen »ikä» ilmeni myös voimansiirron viiveenä. Muissa voimansiirto reagoi nopeammin käyntikierrosten muutoksiin.

Käytännössä kaikilla neljällä ri-peä lähtö liikennevaloista sujuu kuin tanssi – kaasukahva vain koka-naan auki-asentoon ja jo lähtee. Noin puolilitraisen nelitahtimoottorin vääntö alakierroksilla ja huip-pukierrosten teho yhdessä auto-maattisen voimansiirron kanssa tak-kaa tasaisen kiihtyvyyden myös moottoritienopeuksilla.

Hondan ja Yamahan moottorin vimma riittää ripeään ohitukseen moottoritielläkin, kun vain kääntää kaasukahvan hetkeksi täysin auki-asentoon. Piaggio ja Suzuki kiihty-vät myös moottoritiellä, mutta sel-västi hitaammin kuin Honda ja Ya-maha.

Huoleton, hajuton, meluton ja rento

Käytännössä maksiskootterien hy-viä puolia ovat vaivaton ajettavuus ja vähäinen päivittäishuoltojen tar-

kuljettaja saa jalat tukevasti maa-han pysähtyessään liikennevaloi-hin. Vastaavasti Piaggion ja Yama-han kuljettaja istuu reilusti kor-keammalla, istumakorkeus on täy-det 79 cm.

Käytännössä vertailunelikon ajo-tilojen mitoitus on sen verran väljä, että erikokoiset kuljettajat löytävät vaivatta sopivan istuma-asennon. Tosin Piaggion kohdalla yksi koe-ajaja huomautti satulan muodosta. Se ei hänen mielestään sallinut riit-tävästi liikkumatilaa. Ei sillä, että koeajuri olisi mitenkään Piaggion satulassa puutunut, mutta huo-mauttipa vain havainnostaan.

Käytännössä ainoa, jossa esimer-kiä istuimen ja jalkatilan väli oli kaikkien, ja etenkin 180 cm tai pi-dempien kuskien mielestä ahdas, oli Suzuki. Toisaalta sen ohjaustan-ko on muita korkeammalla ja ohja-ustangon ja jalkatilan välinen etäi-syys on 75 cm. Tämä estää ohjaus-tankoa kolhimasta kuljettajan pol-via tiukoissa käännoöksissä. Piaggi-ossa ja Yamahassa jalkatilan ja oh-jaustangon väli on 73 cm ja Hon-dassa 74 cm. Numeroerot eivät ehkä säväytä, mutta ovat käytän-nössä sangen tuntuvia. Samoin oh-jaustangon leveys ja muoto vaikut-tavat tuntuvasti käsittelytuntu-maan ja ajoasentoon.

Kaikissa on muodoltaan sangen samanlaiset, korkeahkot ohjaus-tangot. Ryhmän levein (69,5 cm) sarvikko on Yamahassa. Hondan ohjaustangon leveys on 68 cm ja Piaggio sekä Suzuki uskovat 67 cm leveän sarvikon riittävän.

Eroja on

Ajokäytöksen osalta ryhmässä oli osin selvää hajontaa ja osin hyvin-kin tasaväkistä menoa. Esimerkiksi Piaggion herkkä ohjaustuntuma oli toisten mieleen ja toisten ei. Vertailuryhmän lyhin akseliväli (1,48 metriä) kertoo omaa kieltään siitä, miksi meno on etenkin hitai-sa käännoöksissä – kaupunkiajossa – levottoman oloista. Tässä tulikin selkeästi esiin Piaggio X9 500:n su-kulaisuus pienemmän X9 250:n kanssa. Samalla tavalla vertailuokan skootteriin perustuva Suzuki Burg-mann 400 sitä vastoin oli ajossa paljon suoraviivaisempi. Yksi syy on sen 1,59 metrin akseliväli.

Piaggiosta ja Suzukista monelta osin poikkeavat Honda ja etenkin Yamaha eroavat niistä myös ajo-ominaisuuksiltaan.

Hondan yli 240 kilon elopaino tekee siitä muita tuntuvasti ras-kaamman liikuteltavan etenkin py-säköitässä ja hitaissa käännteissä. Toisaalta Honda oli maantiellä va-kaa suurillakin nopeuksilla. Kun ta-kajousituksen säätö sujui käytän-



YAMAHA TMaxin katteiden alta paljastuu moottoripyörämäinen kokonaisuus, esimerkiksi kaksisylinterinen moottori on kiinnitetty moottoripyörän tavoin suoraan teräsputkirunkoon ja vaakatasossa oleva takapään iskunvaimennin jää melkein kokonaan moottorin katveeseen.



SUZUKI Burgmann 400:n läpileikkaukuvasta näkyy, kuinka moottori ja voimansiirto ovat perinteisen tapan osa skootterin runkon laakeroitua takahaarukkaa, joten esimerkiksi vaakatasossa oleva takapään iskunvaimennin on selkeästi näkyvissä.

ve. Lisäksi kookkaan tuulilasina ja le-veähkön etuosan tuulisuoja on iso plussa. Toisaalta rakenteeltaan sangen umpinaisen kaksipyöräisen tuuliherkkyys yhdistettynä läpimi-taltaan suhteellisen pienien pyöri-en vähäisiin hyrrävoimiin, tekevät kulusta helposti huojuvaa etenkin voimakkaassa sivutulessa.

Ajoasennon avara mitoitus on käytännössä itsestäänselvyys ver-tailuryhmän kaltaisissa skoottereis-sa. Ryhmän niukimmat tilat ovat Suzukissa. Toisaalta Burgmann 400 on istumakorkeudeltaan joukon matalin (71 cm). Niinpä lyhytkin



SATULOIDEN muotoilussa vertailunelikko on käyttänyt lähes samaa muotia, silti istumäsennoissa ja mitoituksissa on tuntevia eroja, eikä vain matkustajan osalta.



PIAGGION etupaneelin alla olevassa tavaratilassa on myös polttoainesäiliön ja istuimen lukkosalvat.



KÄYTÖNESTOJÄRJESTELMÄN ei tarvitse olla kovin monimutkainen. Suzuki käyttää muun muassa Burgmann-skoottereissa näppärää, magneettilukolla toimivaa virtalukon suojakantaa – tehokas ja toimiva oivallus.

nössä ilman työkaluja, oli alusta sovitettavissa nopeasti tilanteen mukaan. Samoin Suzukiin takavaimentimen näppärä etäsäätö sai kiitosta.

Maantiellä joukon kärkeästiin kuulunut Honda Silver Wing vaati kokonsa ja painonsa vuoksi taajamaruuhkassa ja jonoissa muita enemmän ennakkointia ja tilanteen tarkkaa »lukemista». Kokonaisuutena Honda Silver Wing sai kuitenkin kiitosta tasapainoisen olemuksensa ja jämähän ohjauksensa ansiosta, vaikka etujousitus oli etenkin matkustajan kanssa voimattoman oloinen. Tämä teki ohjauksesta aavistuksen levottoman tuntuisen kaksin ajettaessa.

Yamaha TMax pisti puolestaan monen koeajajan muuttamaan mielipiteitään skootterin, tai oikeammin skootterimaisen kaksipyöräisen, käytöksestä. Vaikka akseliväliä on 1,6 metriä, oli TMax mukavan ketterä myös hitaissa ja ahtaissakin käänöksissä.

Yksi helpon hallittavuuden tause-

TEKNIKKAA	Honda	Piaggio	Suzuki	Yamaha
MOOTTORI				
Tyyppi	2-syl. rivi, nestejäähd.	1-syl. nestejäähd.	1-syl. nestejäähd.	2-syl. rivi, nestejäähd.
Työtapa	4-taht. DOHC	4-taht. OHC	4-taht. OHC	4-taht. DOHC
Iskutilavuus (cm ³)	582	460	385	499
Sylinterimitat (mm)	72,0 x 71,5	92,0 x 69,0	83,0 x 71,2	66,0 x 73,0
Puristussuhde	10,2	10,5	10,2	10,1
Venttiilit (kpl)	8	4	4	8
Teho kW (hv)/r/min	36 (49)/7 500	29 (39)/7 250	23,5 (32)/8 000	29,4 (40)/7 000
Vääntömomentti Nm/r/min	50/6 000	40/5 500	32/6 000	46/5 500
Polttoainejärjestelmä	PGMFI-suihk.	38 mm Marelli suihk.	Keihin CVK 36 mm	2 X Mikuni BS 30 mm
Sytytysjärjestelmä	CDI	CDI	CDI	CDI
Laturin teho (W)	450	ei ilm.	ei ilm.	310
VOIMANSIIRTO				
Kytkin	autom.	autom.	autom.	autom.
Toisiovelo	hihna	hihna	hihna	hihna
RUNKO				
Materiaali	teräsputki	teräsputki	teräsputki	teräsputki
Tyyppi	alakehto	alakehto	alakehto	alakehto
ETUJOUSITUS				
Tyyppi	hydr. teleskooppi	hydr. teleskooppi	hydr. teleskooppi	hydr. teleskooppi
Säädettävyys	ei säätöä	ei säätöä	ei säätöä	ei säätöä
Joustoliike (cm)	12	10	10	12
Liukuputken läpimitta (mm)	42	35	41	41
TAKAJOUSITUS				
Tyyppi	kaksi vaimenninta	kaksi vaimenninta	yksi vaimennin	yksi vaimennin
Säädettävyys	viisi asetusta	neljä asetusta	34 asetusta	ei säätöä
Joustoliike (cm)	12	12	9	12
JARRUT				
Edessä	hydr. levyjarru	2 x hydr. levyjarru	hydr. levyjarru	hydr. levyjarru
Läpimitta (mm)	256	260	260	282
Takana	hydr. levyjarru	hydr. levyjarru	hydr. levyjarru	hydr. levyjarru
Läpimitta (mm)	234	230	210	267
RENKAAT				
Edessä	120/80 x 14	120/70 x 14	110/90 x 13	120/70 x 14
Takana	150/70 x 13	140/60 x 14	130/70 x 13	150/70 x 14
MITAT JA PAINOT				
Pituus (m)	2,275	2,100	2,260	2,235
Leveys (m)	0,895	0,860	0,920	0,930
Korkeus (m)	1,430	1,470	1,365	1,410
Akseliväli (m)	1,595	1,480	1,590	1,575
Istuinkorkeus kulj./matk. (cm)	75/89	79/92	71/92	79/86
Maavara (cm)	13	13	12	12
Polttoainesäiliö (l)	16	15	13	14
Paino ajokunnossa (kg)	244	220	204	224



HONDA, Piaggio ja Suzuki ovat oivaltaneet »integroida» etu- ja takajarrun toimimaan vasemmalla käsikahvalla – kuivalla asfaltilla toimiva, mutta sateisella kestopäällysteellä ja soralla arveluttava yhdistelmä. Yamaha TMax 500:n perinteinen, selkeästi etu- ja takajarrun erottava systeemi on turvallisempi käyttää.



TÄHÄN mennessä mitatuista kaksipyöräisten ajovaloista parhaimpiin kuuluu Honda Silver Wing 600:n sangen futuristisen näköinen valaisin.

tatekijä on 70 cm leveä ohjaustanko. Leveyden lisäksi TMaxin ohjaustangon muoto antaa hyvän tuntu-

VALOT

■ TM mittaa moottoripyöräiden ajovalot samalla tietokoneohjatulla mittausjärjestelmällä kuin autojenkin valot.

Valot suunnataan kymmenen metrin päähän sijoitetun taulun avulla. Lähivalon alenemaksi säädetään yksi prosentti, ja mikäli erilliselle kaukovalolle on omat säädöt, se pyritään suuntaamaan optimaalisesti.

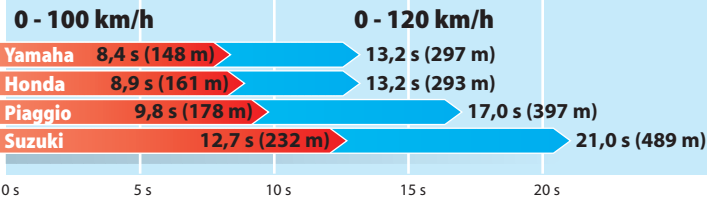
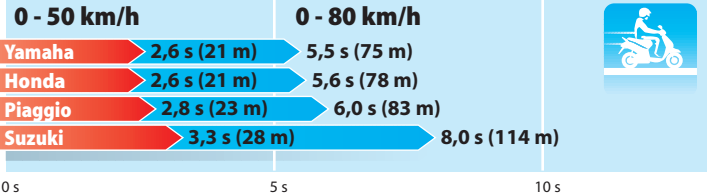
Lähi- ja kaukovalojen viiden luksin vertailukuviot tulostetaan tarkoitusta varten räätälöidyllä tietokoneohjelmalla. Laskennan parametreinä käytetään kääntökulman lisäksi 17 metrin päässä olevan luksimittarin kulloiseltakin korkeudelta mitattua valaistusvoimakkuutta.

Skootteriryhmän parhaat ajovalot ovat Hondan kaksi H7-valaisinta. Pääleikkäisistä heijastimista ylempi on lähivalo. Mittausten mukaan siitä lähtee vähintään viiden luksin valoa aluksi koko tien leveydelle, ja oikean reunan kantaman rinnalla monen autonkin lähivalot kalpelevat. Kaukovaloilla ajettaessa kumpikin valaisin palaa

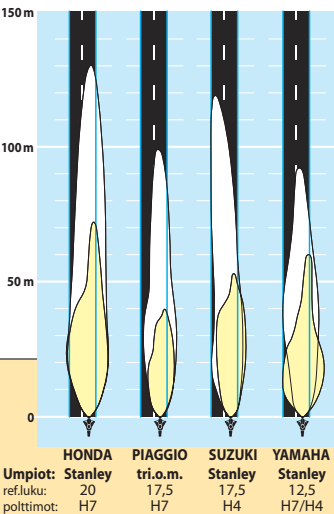
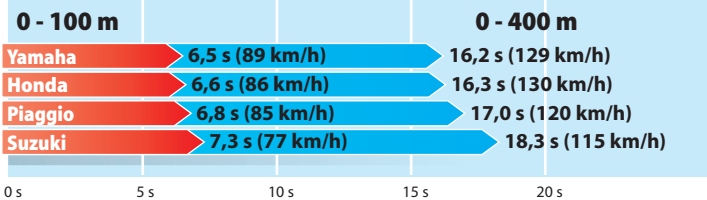
Tätä tulostetta ei saa käyttää mainos- ja myyninedistämistarkoituksiin.

MITTAUSTULOKSIA

KIIHTYVYYS



KIIHTYVYYS



ytä aikaa. Tuloksena on hyvin valaistu oma kaista.

Kaksoisvalonheittimet ovat myös Piaggioissa ja Yamahassa. Hondasta poiketen heijastimet ovat rinnakkain. Niistä oikeanpuoleinen on H7-lähivalo, joka Piaggioissa on teholtaan heikko. Lisäksi voimakkaimmat säteet suuntautuvat turhan lähelle, joten valoteho riittää korkeintaan valaistuille kaduille. Lähivalon rinnalle syttyvä H7-kaukovalokeila on aluksi melko leveä, mutta kauempaa näköhavaintoja voi tehdä vain oman kaistan osalta.

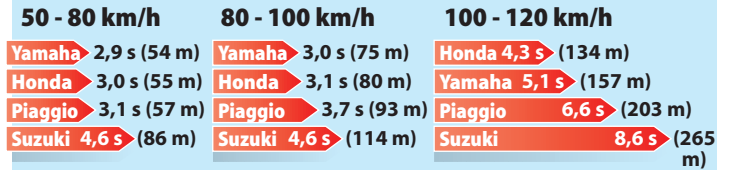
Suzukin ajovalo on toteutettu perinteisellä H4-tekniikalla. Vaikka lähivaloa ei riitä vasemmalle pientareelle, kuvio jatkuu pitkälle vastaan tulijan kaistalla. Varsinainen kantama on vaatimaton. Kulkusuuntaan nähden vasemmalle painottuva kaukovalo kan-

KÄYTTÖKULUT markkaa/euro

	Honda Silver Wing 600	Piaggio X9 500	Suzuki Burgmann 400	Yamaha TMax 500
1 000 km huolto/1-huolto mk/euro	490,00/82,41	300,00/50,46	610,00/102,59	330,00/55,50
Öljyvaihtohuolto mk/euro	12 000 km 229,00/38,51	6 000 km 320,00/53,82	6 000 km 610,00/102,59	5 000 km 430,00/72,32
Perushuolto mk/euro	24 000 km 1 500,00/252,28	12 000 km 1 200,00/201,83	12 000 km 1 200,00/201,83	10 000 km 1 150,00/193,42
Alkuperäisosat mk/euro				
Öljysuodin	64,00/10,76	80,00/13,45	47,00/7,90	103,00/17,32
Jarruplat eteen	285,00/47,93	180,00/30,27	289,00/48,60	298,00/50,12
Jarruplat taakse	265,00/44,57	180,00/30,27	484,00/81,40	311,00/52,31
Vetohihna	585,00/98,39	320,00/53,82	1 244,00/209,23	1 431/240,68
Ajovalon polttimo	90,00/15,14	60,00/10,09	184,00/30,95	505,00/84,93 305,00/51,30
Takavalopolttimo	33,00/5,55	9,50/1,60	50,00/8,41	2 kpl 53,70/9,03
Suuntavalopolttimo	39,00/6,56	12,00/2,02	34,00/5,72	16,00/2,69
Sytytystulpat (kpl)	84,00/14,13	69,00/11,60	54,00/9,08	95,00/15,98
Akku	783,00/131,69	490,00/82,41	580,00/97,55	1 345/226,21
Jarrukahva	151,00/25,40	100,00/16,82	164,00/27,58 179,00/30,11	156,00/26,24
Vilkkulasi	285,00/47,93	64,00/10,76	428,00/71,98	299,00/50,29
Vilkkurunko etu/taka	285,00/47,93 935,00/157,25	145,00/24,39		299,00/50,29 150,00/25,23
Äänenvaimennin	2 750,00/462,51		4 514/759,20	4 734,00/796,20
Alkuperäinen eturengas	785,00/132,03	450,00/75,68	622,00/104,61	1 291,00/217,13
Alkuperäinen takarengas	1 030,00/173,23	490,00/82,41	695,00/116,89	1 781,00/299,54
Kaasuvaajeri	190,00/31,96	100,00/16,82	262,00/44,07	282,00/47,43 225,00/37,84
Kaasukahva	199,00/33,47		488,00/82,08	123,00/20,69
Ajovalon umpio	2 400,00/403,65		1 269,00/213,43	2 767,00/465,38
Peili	357,00/60,04	240,00/40,37	695,00/116,89	548,00/92,17
Alkuperäinen ohjaustanko	511,00/85,94		590,00/99,23	488,00/82,08
Tuulilasi	2 150,00/361,60		1 928,00/324,27	2 989,00/502,71
Yläkate	2 580,00/433,92	1 100,00/185,01	2 147,00/361,10	2 229,00/374,89
Sivukate	1 280,00/215,28	730,00/122,78	1 086,00/182,65	473,00/79,55 1 038,00/174,58 1 268,00/213,26
Alakate	445,00/74,84	450,00/75,68	1 940,00/326,28	920,00/154,73

taa lähes yhtä pitkälle kuin Hondassa. Vaikka kuvioiden muodoissa onkin samankaltaisuuksia, on Yamahan lähivalo Hondaa heikompi. Yksinään, il-

OHITUSKIIHTYVYYS



KULUTUS 100 km:llä



POLTTOAINEENKULUTUS vaihtelevassa ajossa koeajon aikana.

Nopeusmittarin näyttö/todellinen nopeus (km/h)	50	60	80	100	120
Honda	48	57	77	94	112
Piaggio	44	57	75	95	116
Suzuki	47	56	74	92	109
Yamaha	47	56	75	94	111

Melutaso (ohiajokiihdytys 10 m/50 km/h) dB(A)

Suzuki	74
Honda	76
Piaggio	77
Yamaha	78

Laskennallinen toimintasäde/tankkaus (km/l)

Piaggio	385/15
Honda	320/16
Suzuki	310/13
Yamaha	280/14

man etupyörän liikkeisiin. Kun vielä ohjausgeometria on mitoitettu sopivan napakaksi, on tulos kaikin puolin toimiva.

Kaupunkiajon lisäksi TMax oli mukavan nopea mutkaisella maantiellä. Ainoa seikka, johon toivoisi tuntuva muutosta, on takajousituksen säätö. Nykyisen, täysin vailla säätöjä olevan takavaimentimen kyvyt eivät välttämättä riitä nopeassa ajossa mutkaisella maantiellä. Samoin matkustajan lisäpaino aiheutti Yamahan takajouston tuntuvan »pehmenemisen».

Matkustajan kantilta katsottuna parhaat tilat löytyvät Hondasta ja ehkä hieman yllättäen Yamahasta. Suzukissa kyytiläisen tilat ovat muuten hyvät, mutta kapea jalkatila verotti mukavuutta. Etenkin isokenkäisen matkustajan oli hankala pitää jalkojaan rennosti kapeilla astinlaudoilla.

Piaggion matkustajan jalkatila oli suorastaan epämuikava. Jos kyytiläinen mieli pitää jalat kapeilla astinlaudoilla, jalkateriä joutui vääntämään väkisin sisäänpäin. Jalkojen jatkuva jännittäminen on epämuikavaa. Samoin satulan osalta Piaggion matkustajan tilat olivat niukat. Kun vielä selkänöjä loisti poissaolollaan, ei kyydittävä juuri viihtynyt Piaggion kyydissä.

Kurkistus tulevaan

Syys-lokakuun vaihteessa Pariisin moottoripyörämessuilla nähdään varmasti uusia ja uusittuja »maksiskoottereita». Esimerkiksi Aprilia julkistaa jo pitkään odotetun Atlantis 500 -luomuksensa. Ajokki rakentuu Piaggio X9 500:n moottorivoimansiirtopakettin ympärille ja tietävästi sen vakiovarusteena on

VARUSTELUETTELO	Honda	Piaggio	Suzuki	Yamaha
Nopeus/matkamittari	X	X	X	X
Osamatkamittari	2 kpl	2 kpl	2 kpl	X
Kierroslukumittari	X	X	-	-
Käyntilämpötilamittari	X	X	X	X
Käyntilämpötilan varoitusvalo	X	-	-	-
Polttoainemittari	X	X	X	X
Polttoainemäärän varoitusvalo	-	X	-	-
Öljynpaineen merkkivalo	X	X	-	X
Kello	X	X	X	X
Katalyysaattori	X	X	-	-
ABS-jarrujärjestelmä	-	-	-	-
Jarrupaineen tasausjärjestelmä	-	-	-	-
Integroidut jarrut *)	X	X	X	-
Käsijarru	X	-	X	-
Tavarateline	X	-	-	-
Matkustajan käsikahvat	X	X	X	X
Käytönestöjärjestelmä	X	X	X	-
Säädettävä tuulilasi	-	X	-	-
Keskiseisontatuki	X	X	X	X
Sivuseisontatuki	X	X	X	X
Tavaratilat:				
- satulan alla tila kokokypärälle	2:lle	1:lle	2:lle	1:lle
- etuseinässä	2 kpl	2 + 1 kpl	2 kpl	1 kpl

x = Vakiovaruste - = Ei ole
*) Vasen jarrukahva vaikuttaa etu- ja takajarruun

LOPPUARVOSTELU

ARVOSANAT	Painoarvo %	HONDA	PIAGGIO	SUZUKI	YAMAHA
Käsiteltävyys					
- kaupunkiajo	10	8	8	9	9
- maantie	10	9	8	8	9
- moottoritie	10	8	8	8	8
Ajomukavuus	10	9	8	7	9
Kiihtyvyys	10	9	8	7	9
Jarrut	15	7	7	7	9
Polttoaineen kulutus	15	6	9	8	6
Ajovalot	10	9	6	7	7
Varustelu	5	9	9	9	8
Matkustajan tilat	5	9	7	8	9
Yleisarvosana	100	8,0	7,8	7,7	8,2

muun muassa GPS-laitteisto.

Lisäksi Suzuki julkistaa uuden Burgmann-sarjalaisen. Voimanlähteenä voi olettaa olevan ylikokoonporatun ja vesijäähdytteiseksi muutetun kaksisyylinterisen GS 500 -moottorin ympärillä nykyisen Burgmann 400:n voimansiirtoon.

Samoin kuin vertailun yhteydessä jäi toiveena itämään, voisi noin yleisestikin toivoa ABS-jarrujen korvaavan nykyiset »integroidut» etu- ja takajarrut. Järjestely on toimiva kuivalla kelillä, mutta sateen liukastamalla kadulla tai maantiellä sangen arvaamaton.

Yhtä kaikki maksiskootterit ovat oivallisia taajama- ja maantieajossa, ominaisuuksia riittää kiireiseenkin kulkueen. Lisäksi ajamisen helpoitus tekee niistä sopivia etenkin heille, jotka innostuvat varttuneemmalla iällä tarttumaan motorisoidun kaksipyöräisen ohjaimiin.

7/2001

■ AJOKOKEET, mittaukset ja testaa- jien mielipiteet on kiteytetty arvosa- noiksi, jotka kuvastavat ominaisuuksia eri arvostelukohteissa. Arvostelu toimi vain tämän ryhmän sisällä. Täysi kymppi on annettu silloin, jos kyseisen arvostelukohdan ominaisuus ei anna mitään huomauttamisen aiheita.

Kunkin arvostelukohteen vaikutus lopputulokseen on merkitty prosentteilla, jotka kuvaavat testiryhmän käsitystä eri ominaisuuksien keskinäisestä tärkeydestä. Lopputuloksena ilmoitettu paremmuusjärjestys on näin arvosa- noihin perustuva testiryhmän kannanotto.

Arvostelun painotuksia muuttamalla saattaa myös paremmuusjärjestys muuttua. Mikäli lukija haluaa soveltaa arvostelussa omia painotuksiaan, tau- lukko antaa siihen mahdollisuuden.



Yamaha TMax 500

Maahantuoja: Oy Arwidson Ab, Espoo, puh. (09) 88 711

Hinta: 86 927 mk (14 620 €)

■ URHEILULLINEN olemus ja erittäin tarkka ohjaus olivat monen koeajajan mielestä Yamaha TMax 500:n suurimmat valitit. Samoin tavanomainen jarru- järjestely, jossa oikeanpuoleinen käsikahva vaikuttaa eteen ja vasen taakse, sai kiitosta.

Kehuja sai myös iso jalkatila. Se sallii jalkojen pitämisen perinteiseen tapan lattialla tai haluttaessa jalat voi nostaa eteen etuseinää vasten.

Toiset matkustajat vieroksuivat aluksi Yamahaa selkänöjan puutteen vuoksi. Samoin hieman niukan oloinen istumtila ei houkuttellut kyytiläisiä. Ajossa matkustajat viihtyivät kuitenkin loppujen lopuksi hyvin pidemmänkin matkan. Ainoa häiritsevä seikka toisten mielestä oli jalkojen alapuolta osin painavat, hieman ylipulleat kyljet.

Kuljettajan näkökulmasta TMax toimi mukavan ilmeettömästi. Tarkka ohjaus ja yksin ajettaessa napakka jousitus olivat monen mieleen. Tosille oli jopa yllätys, miten ripeästi Yamaha TMax eteni mutkaisia maantietä.

Menohenkisestä olemuksesta huolimatta monen koeajajan toivelistalla oli lähes ensimmäisenä jousituksen säädettävyys. Etenkin nopeassa maantieajossa takajousituksen kyvyt alkoivat monessa tilanteessa olla jo selvästi ääriarjoillaan.

Alkuvuodesta markkinoille tullutta Yamaha TMax 500:aa on jo ehditty ruotia useaan otteeseen eri yhteyksissä ja todeta se erittäin käyttökelpoiseksi kaupungissa ja maantiellä. Silti Yamaha TMax 500, tai muut maksiskootterit eivät toimi moottoripyörän korvikkeina.

Oikea moottoripyörä eroaa luonteeltaan skootterista siinä määrin, että ainakaan toistaiseksi näitä kahta ei voi sekoittaa keskenään. Toistaiseksi moot-

toripyörä on siis moottoripyörä ja skootteri on skootteri! Ja hyvä näin.

HYVÄÄ	HUONOAA
• Jarrut	• Polttoainetalous
• Moottorin luonne	• Ei jousituksen säätöä
• Tilava ajoasento	• Taustapeilin reunakatve

Yleisarvosana 8,2 ★★★★★



YAMAHA TMaxin mittaristo on perinteinen; kookkaat mekaaniset näytöt ovat selkeä- lukuiset, oikeastaan ainoa huomauttamisen aihe on taustapeilin ulkoreunan »Nissan Micran» kokoinen reilu katvealue.



Honda Silver Wing 600

Maahantuojat: Oy Brandt Ab, Vantaa, puh. (09) 895 501

Hinta: 87 900 mk (14 784 €)

■ VERTAILUN kookkain vaihtoehto, Honda Silver Wing 600 heilautti ajokunnossa täydellä tankilla alkajaisiksi puntarin näytön yli 240 kilon lukeman. Tosin isot ulkomitat tarjoavat myös reilusti luksusmais- ta mukavuutta kuljettajalle ja matkustajalle.

Tilava, sopivasti muotoiltu istuin ja iso tuulilasi tekevät menosta leppoisaa ja suojaisaa. Tosin puuskit-

tainen sivutuuli riepottelee sivupinta-alaltaan koo- kasta Hondaa tuntuvasti etenkin moottoritienope- uksilla.

Elektronisen polttoainejärjestelmän ruokkima, kaksisyylinterisen, kierrosherkän nelitahtimoottorin joustava voimantunne kasvaa tasaisesti käyntikier- rosten mukaan. Suorituskyvyn osalta koeajokin al- hainen kilometrimäärä aiheutti jonkinlaista »tahme- utta». Muutaman tuhannen kilometrin ajon jälkeen moottorin ja voimansiirron toiminta norjistuu. Sa- malla suorituskyky paranee nykyisestä ainakin pari piirua.

Eipä silti, että uudenkarheakaan Honda Silver Wing olisi jotenkin hidas, päinvastoin. Esimerkiksi kiihtyvyydessä se oli, kuten odottaa sopii, jous- kärkeä. Sama pätee matkustusmukavuuteen.

Avaran tilava mitoitus ja ilmava ergometria teke- vät Hondasta mukavan ajokin yhtä lailla maantiellä kuin taajamassakin. Kaupunkiajossa tosin leveys ja iso elopaino ovat hieman häiritseviä etenkin, kun pujottelee seisovan ruuhkajonon keuilille tai pysä- köitäessä.

Yksi asia, joka jäi ihmetyttämään Hondan muuten hyvin asiallisessa varustelussa, oli etu- ja takajarrun kytkeminen vasempaan käsi-kaavaan. Järjestely on toimiva kuivalla säällä, mutta sateen liukastamalla

kadulla tai maantiellä sängen arvaamaton. Mieleen jäi toive, että seuraavassa Silver Wing 600 -mallissa voisi olla kunnolliset ABS-jarrut.

HYVÄÄ

- Suojaava tuulilasi
- Tilava ajoasento
- Kevyt nostaa keskituulelle
- Moottorin voimaa ja vääntö

HUONOA

- Jarrujärjestely
- Polttoainetalous
- Etujousitus matkustajan kuormalla

Yleisarvosana 8,0 ★★

HONDAN mittaristo edustaa nykyaikaa, pienehkö käyntinopeusmittari, iso ja selkeä nopeusmitari sekä moninäyttöinen nestekidepaneeli – selkeää ja helppolukuista.



Piaggio X9 500

Maahantuojat: Sportstyle Oy, Vantaa, puh. (09) 895 5055

Hinta: 65 900 mk (11 084 €)

■ ALKAJAIKSIKI Piaggio X9 vaikutti syystäkin hieman tutulta. Samoin kuin Suzuki Burgmann 400, perustuu Piaggio X9 500 aikaisempaan, vastaavaan 250-luokan skootteriin. Yhtäläisyydet ovat tietenkin ulkoisia. Moottoriltaan X9 500 on täysin omanlaisensa.

Piaggio X9 500 oli polttoainetalouden osalta vertailun ehdoton ykkönen. Elektronisesti ohjatun polttoainesuihkun ruokkima yksisyylinterinen nelitahtimoottori ottaa siis taiten talteen polttoaineen energian.

Hyvä polttoainetalous yhdistettynä tilavaan polttoainesäiliöön tuotti myös vertailun parhaan toimintasäteen yhdellä tankkauksella. Vertailun isoruo- kaisimman laskennallinen toimintasäde yhdellä tankkauksella oli isomman kulutuksen ja säiliön hie- man pienemmän tilavuuden vuoksi reilut sata kilo- metriä lyhyempi kuin Piaggiossa!

Kuljettajan tilojen osalta Piaggio X9 oli käytän- nössä kaikille mieluinen. Etenkin selkeästi muovatu- satulan selkätuki oli koekuljettajan mielestä todella mukava. Samoin jalkatila oli asiallinen.

Ajossa Piaggio X9 oli olemukseltaan muita her- kempi. Tämän vuoksi myös ohjaustuntuma oli tois- ten mielestä jopa jossain määrin levottoman oloi- nen. Käytännössä Piaggio X9 oli kuitenkin helposti hallittava ja käsiteltävä kaikissa tilanteissa.

Varustelun osalta Piaggio X9 antoi viitteitä tule- vaisuudesta. Vakiovarusteena on muun muassa ky- pääräpuhelin ja radio/kasetti/CD-soitinvalmius. Lisä- si keskituulelle nosto sujuu kätevästi ohjaustangossa

olevan napin painalluksella. Keskituulta lasku tapah- tuu kuitenkin (vielä toistaiseksi) perinteiseen tapaan työntämällä. Vaan pitäähän sitä olla jotain »hihassa» seuraavaa vuosimallia varten, vai mitä?

HYVÄÄ

- Polttoainetalous
- Sähköinen keskituulelle nosto
- Tuulilasin säätö

HUONOA

- Jarrujärjestely
- Matkustajan tila
- Peilikatve

Yleisarvosana 7,8 ★★

PIAGGION moniosaisen mittariston etualalla on audio- järjestelmän toimintojen nestekide- paneeli, ohjaustan- gon keskel- lä merkki- valosikermä ja iso nestekidenäyttö sekä taka- alalla perinteinen mittaristo.



Suzuki Burgmann 400

Maahantuojat: Suzuki Deutschland GmbH, Suomen sivuliike, Espoo, puh. (09) 439 3730

Hinta: 62 900 mk (10 579 €)

■ SAMOIN kuin Piaggio X9, on Suzuki Burgmann 400 kovin tutun oloinen. Ei ihme, onhan taustalla vastaava 250-luokan skootteri. Sukulaisuus varttilit- raiseen tuntuu ehkä eniten kuljettajan tilojen mitoi- tukessa.

Totta onkin, että Suzukissa on esimerkiksi vertai- lun matalin satulakorkeus. Kun ohjaustanko on kor-

kea ja istuimen ja jalkatilan lattian välinen etäisyys lyhyt, on ajoasento etenkin pitkäjalkaiselle ahtaan oloinen. Käytännössä satulassa on sängen vähän liikkumavaraa isolle kuljettajalle. Polvikulma oli myös jyrkkä etenkin noin 175 cm ja pidemmälle kul- jettajille.

Matkustajilta Burgmann 400 sitä vastoin sai suit- sutusta. Selkänaja on todella hyvä ja satulassa on ti- laa vaihtaa asentoa puutumisen välttämiseksi pi- demmällä matkalla. Mutta kyytiläisen jalkatila on jäänyt turhan niukaksi. Jalkojen pitäminen kapeilla astinlaudoilla aiheutti ongelmia etenkin isokenkäi- sille matkustajille.

Polttoainetaloudeltaan teknisesti pelkistetty ja vertailun muihin voimantehisiin verrattuna Suzu- kin hieman »alamittainen» sekä teknisesti »iäkäs» yksisyylinterinen nelitahtimoottori puolusti hyvin paikkaansa. Esimerkiksi bensiinin kulutuksessa ta- vallisella kaasuttimella toimiva voimantehde oli vain reilut pari desilitraa janoisempi kuin elektronisen järjestelmän ruokkima Piaggion voimantehde.

Yhden tankkauksen laskennallinen toimintasäde jäi polttoainesäiliön tilavuuden vuoksi hieman lyhy- eksi. Tämä puolestaan laski hieman Burgmannin käyttökelpoisuutta.

Kokonaisuutena Suzuki Burgmann 400 on asiali-

nen vaihtoehto, jos haluaa perinteisen ja sopivasti »maksimaalisen» skootterin. Burgmann 400 asettaa myös seuraavalle sukupolvelle melkoisia odotuksia. Lähtökohta on monelta osin hyvin onnistunut.

HYVÄÄ

- Polttoainetalous
- Matkustajan tilat
- Takajousten säätö

HUONOA

- Jarrujärjestely
- Jyrkkä polvikulma

Yleisarvosana 7,7 ★★

SUZUKIN mittaristo on selkeä – polttoaineen määrä, nopeusmitari, moottorinkäynti- lämpötila ja pari

nestekidepaneelia sekä merkivalot – mittaris- ton yläreunassa olevat suuntavilkkujen merkki- valot jäävät helposti tuulilasin alareunan katveeseen.

