

BMW C650 Sport, Honda X-ADV und Yamaha TMAX DX: Die Maxiscooter von heute



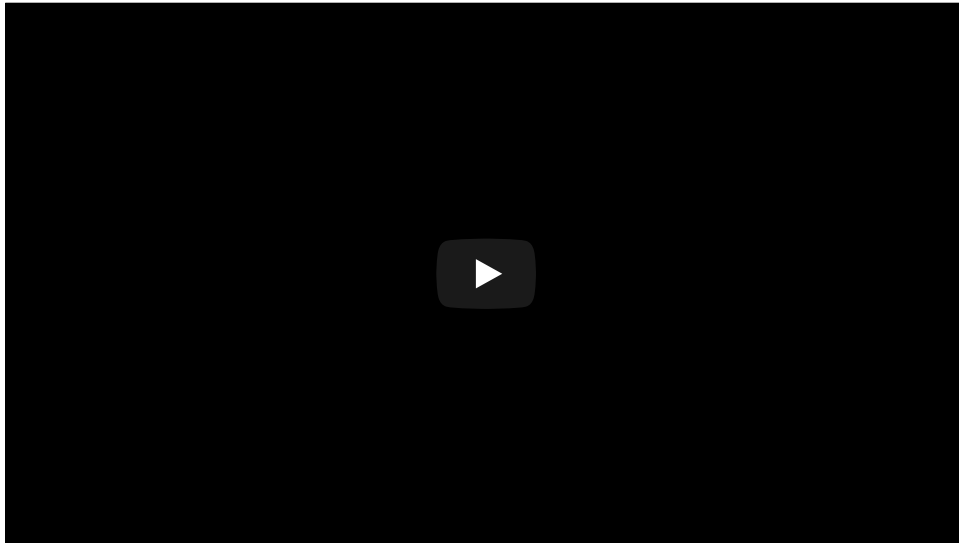
José Maria Marfil
4. Juli 2017

288 Kommentare



19 Stimmen

Unterbrechung oder Unterbrechung



Sie verbrachten sechzehn lange Jahre her , seit Yamaha mit großem Tamtam angekündigt , dass „When Two Worlds Collide“, so etwas wie **eine Kollision zwischen zwei Welten, Motorrad und Motorrollern, das Beste aus jedem zu bieten** . Und sie nannten es TMAX.

Yamaha entschied sich für eine neue Kategorie: die der sportlichen und luxuriösen Maxi. Ein Fahrzeug, das neben den begehrten Rollerfahrern auch die Fahrer mit hoher Kaufkraft anspricht, die nur mit dem Auto unterwegs sind, junge Leute, die ein Motorrad haben **und bei einem Fahrzeug gerne auf zwei Räder zurückkehren würden praktisch, leistungsstark und einfach zu fahren** . Ein stabiler Motorroller, der sich mit Würde durch die Stadt bewegen kann, das Sitzen an den Ampeln zu den am meisten bemalten, 180 km / h schnellen Punkten erlaubt, einen anständigen Zyklus, ein Design und Top-Level-Finish und vor allem Repräsentativität zu projizieren.



Fotos: Arnau Puig

Newsletter

Escribe tu e-mail

☐ Ich akzeptiere die [Nutzungsbedingungen](#) und [Datenschutzerklärung](#)

Abonnieren

[Siehe vorherige Bulletins](#)

BMW C 650 Sport zum besten Preis



BMW C 650 Sport
9.500 €
Alicante



BMW C 650 Sport
6.900 €
Málaga



BMW C 650 Sport
10.000 €
Barcelona



BMW C 650 Sport
10.700 €
Barcelona



BMW C 650 Sport
€ 8.100
Madrid

BMW C 650 Sport Neu



BMW C 650 Sport
12.000 €
Alicante



BMW C 650 Sport
12.000 €
Alicante



BMW C 650 Sport
0 €
Málaga



BMW C 650 Sport
12.000 €
Alicante



BMW C 650 Sport
12.000 €
Alicante

Motorrad Nachrichten von der Marke



Und sie lagen nicht falsch. TMAX **brauchte wenig Zeit, um ein voller Erfolg zu werden, sogar um den "Status quo" des Verdrängungsmarktes** in einigen europäischen Ländern **neu zu definieren** .

Wie erwartet warnte das TMAX-Phänomen den Wettbewerb. **Als er 2008 den damaligen Präsidenten von BMW Motorrad, Hendrik von Kuenheim, interviewte, gestand er mir, dass sie das Maxi-Roller-Phänomen genau studiert hatten** . Dieses Rom, Mailand, Barcelona, Madrid, Paris und sogar London, waren wichtige Plätze. Dass es zwei großartige Produkte mit großem Erfolg gab: der [Burgman](#) und der TMAX und dass BMW etwas deutlich Besseres herstellen konnte ... 2012 schickten die Deutschen ihre [Maxi](#) nach merkwürdiger Verzögerung durch technische Anpassungen in den Markt.

Honda öffnet einen neuen Pfad



Dass Honda nicht aus dem TMAX herauskam, war überraschend. Vielleicht hat er es schüchtern mit dem [Integra gemacht](#) , aber er kam nie ganz in den Kampf "Maxi Sport", wie sie BMW oder Aprilia / Gilera mit der stratosphärischen [800 gemacht haben](#) . Bis heute natürlich, mit diesem X-ADV.

Und er hat es im großen Stil gemacht. Das heißt, die Schaffung einer neuen Kategorie wie Yamaha im Jahr 2001. Und sein Vorschlag ist ein **Maxi auf halber Strecke zwischen sportlich, abenteuerlich, ruter und Bürger, dass heißt ein ganzes** . Ich brenne, um die Auswirkungen zu sehen, die dieser [X-ADV](#) verursachen wird. Wird es so störend sein wie der TMAX?

Heute werden wir sehen, wie sich die besten Maxi Sports Scooter vor dem Angriff des "Big One" wehren. Aber bevor wir den dynamischen Test beginnen, werden wir sie im stationären vergleichen. Das wird uns erlauben, sie besser zu kennen. **Wenn Sie die Möglichkeit in Betracht ziehen, eines von ihnen zu erwerben, kann das, was jetzt kommt, nützlich sein** . Und das ist, wie José Antonio Marina, der Lehrer der Lehrer, „müssen wir verstehen lernen, und Sie müssen verstehen , gute Entscheidungen und handeln zu machen , “ er sagt. Wenn Sie nur wissen wollen, wie es geht, gehen Sie direkt zu der Box: "Por la City".

Motoren



derbi	ducati	gas gas	gilera	
harley davidson	honda	husaberg		
husqvarna	hyosung	indian	kawasaki	
keeway	ktm	kymco	lml	malaguti
montesa	moto guzzi	mv agusta	ossa	
peugeot	piaggio	quadro	quantiya	
rieju	royal enfield	sherco	suzuki	
sym	tgb	tm	triumph	scooter
victory	yamaha	zero		

Die drei sind zwei Zylinder und die drei fahren vier Ventile pro Zylinder. Von da an sind Zufälle knapp. Der Yamaha Cubic 530 ccm, der BMW 647 cc und der Honda 745 cc, sind Unterschiede, die sich in Performance ausdrücken. Der [T-MAX](#) erreicht eine **maximale Leistung von 45,98 PS, der Honda von 54,82 PS und der C650 von 59,85 PS** . Allerdings korrigiert das Yamaha dank seiner Leichtigkeit die Dinge ein wenig - es ist das einzige mit dem Aluminium-Chassis. Dies wird durch das Gewicht / Kraft-Verhältnis belegt, das in der Yamaha 4,83 kg / CV, in der Honda von 4,83 kg / CV und im BMW von 4,16 kg ist.

Wie für die Motorkonfiguration, folgt Yamaha japanische Konsensus (Burgman und [SW-T 600](#)) , eine Kurbelwelle Hubzapfen durchbrochenen 360 ° (die beiden Kolben nach oben und unten in der gleichen Zeit) zu übernehmen. **Eine Konfiguration, die sich durch ihre süße und regelmäßige Kraftübertragung auszeichnet** . Das Problem sind Vibrationen. Eine Sache, die Yamaha mit dem berühmten dritten Kolben / Kolben "Leerlauf" löst - dreht sich nur - und entgegengesetzter Bezeichnung gegenläufige Welle. Etwas Ähnliches wie das, was BMW in den Motoren der F800-Serie verwendet - ebenfalls 360 ° -, um das Gefühl und den Klang eines Boxers zu simulieren.



Paradoxerweise entschied sich **BMW trotz seiner Erfahrung mit der 360 ° -Twin-Technologie und dem japanischen Konsens für einen 270°-Tiefgang** . Das heißt, die Folge von Explosionen eines V-Doppelmotors bei 90° (Ducati, Suzuki V-Strom, Aprilia Shiver usw.) zu reproduzieren. Daher der aufregende synkopierte Klang seines Motors und der trockene Kick, um den BMW zu beschleunigen. Honda mit der NC-Basis hat auch eine 270° Kurbelwelle.

Ein weiterer **markanter Unterschied ist der kurze Hub (66 mm) der BMW Kolben** . Die Deutschen haben nach mehr Runden gesucht, Power Up. Im Gegensatz dazu bevorzugen sowohl der T-MAX (73 mm) als auch der X-ADV (77 mm) längere Läufe, um bei niedriger und mittlerer Geschwindigkeit mehr Drehmoment zu bieten.

In jedem Fall, **wenn Sie die technischen Datenblätter konsultieren, werden Sie sehen, dass der Motor des C650 mehr maximales Drehmoment, mehr Pferde und mehr Schöße hat. Hendrik von Kuenheim entsprach dem vorgegebenen Wort** : BMW ist dem Rest zumindest bei der reinen Motorleistung klar überlegen. Wir werden sehen, was mit dem Rest passiert.

Zyklus



Im Zyklus sind die Sterndaten meist das Gewicht und hier bringt das TMAX die Katze deutlich ans Wasser. **Laut Hersteller wiegt der Yamaha 222 kg, der Honda 238 kg und der BMW 249 kg** . Die Werte sind in laufender Reihenfolge.

Vergleicht man den Radstand - kürzer, überschaubarer - fällt die **Yamaha mit den 1.575 mm wieder auf. Die Honda und der BMW gehen auf 1590 mm / 1591 mm**

. Was den Richtungsvorschub anbelangt, ein Parameter, der die Agilität beim Eingeben der Kurve beeinflusst, aber nicht bestimmt, wählen der TMAX und der C650 denselben Wert: 92 mm. Honda erweitert es auf 104 mm, eine übliche Maß für Trail Bikes.

“ Die vordere 17-Zoll-Felge des X-ADV ist jeweils eine echte Revolution

Bei den Federungen **verwendet Honda relativ lange**

Läufe (über 150 mm auf jeder Achse), während die Konkurrenten über 120 mm fahren, die übliche Anzahl an Rennrädern. In der Honda gibt es die Möglichkeit, sie zu justieren (in der vorderen Verlängerung sowie in der Vorspannung und hinter nur Vorspannung). Auf der Yamaha gleich dahinter (Verlängerung und Vorspannung). Nur die Vorspannung der hinteren Feder kann im BMW eingestellt werden. Die Bremsen sind alle Scheiben (Doppelfront) und mit effizientem ABS.



Auf dem Papier hat der TMAX die besten dynamischen Eigenschaften. Es ist das Leichteste, das Kürzeste zwischen den Achsen und genießt einen inhaltlichen Vorsprung. Der X-ADV, die Struktur aus den abgeleiteten [750 X CN](#) (mit anderen Abmessungen und Maßnahmen) einen in der Nähe Enduros Typ (vorwärts, Radstand, etc.) Werte. Während der meisten bemerkenswert, die auffälligste Tatsache, sein Hauptunterscheidungsmerkmal **ist die 17 - Vorderrad Zoll, eine Lösung klar Motorrad** , eine wahre Revolution in der Welt der Maxi.

Ausrüstung

In der Honda ist die Beleuchtung komplett **LED** , in der Yamaha auch außer den vorderen Blinkern. Im BMW finden wir sie nur im Rücklicht.

Honda und Yamaha haben einen Näherungsschlüssel, BMW-Nr. Deutsche Schließungen (Sitzplatz, Kaution, Adressblock) werden vom Kontakt verwaltet. Hier ist der BMW einen Schritt zurück.



Die Instrumentierung ist in allen dreien vollständig. Die Unterschiede sind grundsätzlich ästhetisch. **Die Yamaha-Uhren haben einen klaren Aszendenten.** Die der BMW präsentieren / präsentieren eine praktische Kombination zwischen dem Bildschirm, den Zeugen und der analogen Uhr, alles sehr kartesisch, sehr von BMW. Ich mochte besonders den Honda-Rahmen wegen der Originalität der Verteilung seiner Informationen. Es scheint von den Rallye-Bikes inspiriert zu sein.

Wenn wir uns die optionale Ausrüstung ansehen, sehen wir, dass die Honda-Liste nicht über die Schutzelemente für den Körper und die beheizten Griffe hinausgeht. BMW bietet wie immer ein komplettes Angebot an optionalen Paketen zur Verbesserung des Komforts. **Die Yamaha ist in dieser DX-Version serienmäßig mit allem ausgestattet, was man sich vorstellen kann** (servogesteuerte Windschutzscheibe, Fahrmodi, eine My TMAX connect App via GPS, Tempomat, Sitze und beheizbare Griffe etc.).).



Wenn wir die Qualität der Kunststoffe und der Oberflächen betrachten, sagen wir, dass alle auf einem guten Niveau sind. Vielleicht ist die Yamaha einen Schritt voraus. Ich sage das wegen der Qualität der Ananas - abgeleitet vom FJR 1300, dem Flaggschiff der Marke - oder wegen der Textur einiger Tapas.

Kurzum: Yamaha hat versucht, ein wirklich luxuriöses Produkt anzubieten. Es könnte nicht anders gefragt werden für **14.199 €**. **BMW fordert 11.550 €**, dass mit dem Highline-Paket (Manschetten, Sitze, Intermittenz, Reifendruckkontrolle, LED, etc.) steigt auf 12.610,05 €. Honda, für den **X-ADV, den Sie auf den Fotos sehen, fragt 11.500 €**. Ich sage nicht mehr. Die Zahlen werden alleine besprochen.

Anschaffungskosten

Da die drei Marken "flexible" Finanzierungssysteme anbieten, erschien es angemessen, sie zu vergleichen.

Das **vorteilhafteste Angebot ist eindeutig das von BMW**. Der jährliche Äquivalenzsatz (APR) beträgt laut BMW 5,57% und die Bedingungen lauten: Null-Eintritt (0 €), gefolgt von 35 monatlichen Raten von 160 € und einem Finale (wenn Sie es behalten, wie Sie können return it) von € 5.704,00. Laut Prospekt beträgt der Gesamtpreis € 11.456,52, billiger als Bargeld! Es ist, als ob BMW einen Teil der Anschaffungskosten "subventioniert", oder das

habe ich verstanden, als ich das Kleingedruckte der Operation gelesen habe. Die Finanzierung übernimmt die BMW Bank GmbH. SE



Der **Yamaha-Betrieb hat einen deklarierten APR von 8,72%** . Ihr Vorschlag zur Finanzierung eines Basis-TMAX (€ 12.299) lautet: € 2.376,17, Startgebühr € 297,68, 35 Raten von € 180 und eine abschließende € 5.591,01. Der Gesamtpreis in Raten beträgt 14.267,18 €. Um uns zu verstehen: Die Finanzierung kostet Sie 2265,86 Euro zuzüglich Formalisierungsgebühr. Die Transaktion wird mit Banco Cetelem SA unterzeichnet

Honda bietet die Honda Plus Optionen an. Ein Kredit, der die spanische Tochtergesellschaft der Honda Bank GmbH SE wie in BMW verwaltet, das Geld kommt und geht aus Deutschland, die Schulden bleiben hier. Nach den von **Honda España zur Verfügung gestellten Informationen beträgt der effektive Jahreszins der Operation 9,54%** und der Preis des X-ADV, der dieses System verwendet, ist 11.800 €. Der Eintritt beträgt 3.126,60 €. Die Formalisierungsgebühr, die im finanzierten Betrag enthalten ist, beträgt 257,50 Euro. Es folgen 36 monatliche Raten von 149 € und eine letzte Rate von 5.175 €. Der Gesamtpreis in Raten mit dieser Formel beläuft sich auf 13.755,60 €. Dieses Angebot beinhaltet 4 Jahre mechanische Garantie vom Hersteller sowie eine Versicherung für Dritte mit Pannenhilfe bei Mapfre.

Kraftstoffkosten und Wartung

Wenn ich die gleichen Abschnitte auf der Straße mit "Freude" fahre, werde ich nicht näher darauf eingehen, der Verbrauch betrug: **4,7 l / 100 in der Honda** , 5,2 l / 100 im BMW und 5,7 l / 100 in die Yamaha. In der Stadt betrug der Verbrauch: 5,1 l / 100 im Honda, 6,6 l / 100 im BMW und **7,1 l / 100 für die Yamaha** .



In Bezug auf die Wartungskosten haben wir direkt Kontakt mit den Referenzhändlern jeder Marke in Barcelona aufgenommen. Vielen Dank , dass die Behandlung und Einrichtungen David verzichtet von [BMW Premium Barcelona](#) von Santi Honda [Moto Aranda](#) und Jose Luis Yamaha [Motorräder Paar](#) .

Die Preise, die Sie **hier** sehen, **sind streng auf die Werke in den Wartungsbüchern beschränkt** . Die Verbrauchsmaterialien sind zu verstehen: die Bauteile des Typs "prüfen und ersetzen falls erforderlich" (Leuchten, Reifen, Bremsbeläge, etc.) sind nicht enthalten. Wir haben es getan, um den Faktor "Art der Nutzung" zu eliminieren, da sein Leben vom gefahrenen Fahren abhängt. Wir hoffen, dass der Vergleich dadurch objektiver

wird. Allerdings haben wir **das Getriebe-Kit des X-ADV alle 24.000 km mitgenommen - eine angemessene Kilometerleistung**. Und wir haben es getan, um die obligatorischen Riemenwechsel des Variators in den Rollern zu kompensieren.

Nach der ersten Revision der 1.000 km müssen Sie mit der Honda alle 12.000 km und alle 10.000 km mit dem BMW und der Yamaha zur Werkstatt fahren. Wir gehen mit den Preisen.



In BMW Premium Barcelona kostet die Revision der 1.000 km 160 Euro. Das von den 10.000 km für 220 €. Die von 20.000 für 700 €. Der eine der 30.000 km für 220 € und der eine der 40.000 km für 1.400 €. Von hier wiederholt sich der Zyklus.

In der Honda kostet die Überarbeitung der 1.000 km 150 €. Der eine der 12.000 km für 210 €. Der eine der 24.000 km für 350 €, zu denen wir das Getriebe-Kit hinzufügen würden (325 € montiert). Der eine der 36.000 km fährt für 210 € und der eine der 48.000 km mit einem anderen Getriebe-Kit für 675 € ab.

Auf der Yamaha kommt die erste Revision heraus: 124 €. Das von den 10.000 km für 255 €. Der eine der 20.000 km für 596 Euro. Die von 30.000 km für 255 € und die von 40.000, die den Zyklus schließt und neu startet, für 721 €

Nach 48.000 km mit der Honda und 50.000 km mit den Motorrollern und unter Berücksichtigung der Ausnahmen der oben genannten Verbrauchsmaterialien, sind die Gesamtkosten: **Honda 1.920 €; BMW 2.920 € und Yamaha 2.205 €**. Beachten Sie, dass das TMAX-Programm nicht beabsichtigt, den Endantriebsriemen zu ändern. Beim Händler sagten sie uns, dass es Bänder mit mehr als 80.000 km innerhalb der Toleranzen gibt. Das koaxiale Angriffsritzel - im Gegensatz zum Schwingarm - reduziert die Belastung stark. Wenn Sie es für das Fahren mit falscher Spannung oder anderen unvorhergesehenen Umständen ändern mussten, ist der TMax-Gurt ohne Arbeitskraft 358 € wert.

Nun, ich denke, es ist Zeit, sie auszuprobieren.

Für die Stadt



Im Stehen, ist die anspruchsvollere der X-ADV. Sein Sitz ist nicht nur der höchste (820 mm vom Boden um 800 mm vom Rest), sondern auch etwas breit in den Flanken. Das wölbt die Beine und macht es so schwierig für die Füße den Boden zu erreichen. Wer unter 1,70 ist, wird einen Job haben. Der Sitz des C650 ist nicht sehr breit, aber die Abmessungen der Plattformen neigen auch dazu, sie zu wölben. Sie sollten auf die Schlitze des Burgman schauen. Natürlich sind sie nicht ästhetisch, aber sie helfen sehr, das Fahrrad still zu stehen, zusätzlich zum Vermeiden des Kontakts der Hosen mit der Plattform. Am zugänglichsten für jede Größe haben wir den TMax zu sein scheinen.

Manövrieren, der X-ADV, mit dem besten Wenderadius (der schlechteste ist der TMax und bei weitem) und der Lenker, der über den Spiegeln der Autos platziert ist, bewegt nichts zwischen den Staus. **Der C-650 Sport dreht sich besser als der T-MAX, ist fast so schmal, hat die besten Rückspiegel und sein Schwerpunkt ist sehr niedrig, aber er wiegt .** Und es zeigt.



Die Fahrposition des X-ADV ist komfortabel, obwohl die der Mitbewerber etwas mehr ist. **Beim X-ADV sind die Beine durch die Höhe der Plattformen etwas gebeugt .** Es gibt auch weniger Platz, so dass der Kontakt der Knie mit dem Armaturenbrett häufig ist.

In der Stadt bietet der T-MAX-Motor das samtigste und geschmeidigste Gefühl als der C650 Sport. Was wir vor **der Reaktion des Twin auf 360 °** gesagt haben, **zu der wir die gute Programmierung des "Ride-by-Wire" hinzufügen müssen - die einzige, die es montiert - und den reibungslosen Betrieb seiner Multi- Disc-Kupplung** im Badezimmer.

Der Motor des BMW ist männlicher, obwohl die Progressivität seiner Kupplung durch Backen ihn dem T-MAX sehr nahe lässt. Bei BMW haben sie gute Arbeit geleistet. Aber wenn Sie sich entscheiden, aggressiv zu beginnen, ist es besser, sich an die Männchen zu halten. Die Antwort des C650 Sport ist so trocken und direkt, dass er den Überschuss überspringt. **Zum Glück ist die Traktionskontrolle. Dann, mit halber Geschwindigkeit, ist das Ding ruhig .** Im Gegensatz zu dem, was mit dem TMAX passiert.



In der Stadt ist **das X-ADV Doppelkupplungs-Sechsganggetriebe in Effizienz und Laufruhe einen Schritt voraus.** Vor allem, wenn Sie sich im ersten Level des Sport-Modus bewegen. Für meinen Geschmack ist es diejenige, die sich am besten an die Idiosynkrasie des Stadtverkehrs, zumindest des Barcelonas, anpasst. Mit

dem D-Modus, einem Programm, das darüber nachdenkt, Kraftstoff zu sparen, führt das System mehr Änderungen aus als die, die relevant sind.

Ladekapazität und Details

In allen drei ist die Kinematik der Staffelei sehr gut gelöst. Das Heben oder Senken unter Berücksichtigung ihres Gewichts ist keine besondere Schwierigkeit.

Das große unvollendete Geschäft der Japaner ist ihre **Fähigkeit, unter den Sitz zu laden**. In beiden Fällen passt nur ein Integralhelm oder höchstens ein Integral und ein Jet-Typ im Fall der Yamaha. Im BMW können Sie dank **der Erfindung des "Flex Case"** problemlos zwei Integralhelme verstauen. Eine Lösung, die Sie berücksichtigen sollten, wenn Sie häufig in die Stadt wechseln.



In allen dreien spürt man die Hitze des Motors, aber in keinem wird es nervig. Am besten löst das BMW das Thema Thermik. In der Honda könnten die Abdeckungen, die den Motor umhüllen, etwas besser isoliert sein, und im TMax überrascht uns die hohe Frequenz, mit der der elektrische Ventilator aktiviert wird.

Auf Schlaglöchern, Abwasserkanälen und anderen Unregelmäßigkeiten ist **der Komfort des X-ADV deutlich überlegen. Seine langen Suspensionen schlucken alles**. Es folgt der TMax und ein wenig hinten ist der BMW, der, wenn es unbequem ist, nicht an der Yamaha liegt, vor allem hinten.

Das TMax ist am freundlichsten mit dem Beifahrer.

Seine Formen sind diejenigen, die am besten zu Ihrer Anatomie passen. Im X-ADV ist die Position Motorrad, komfortables Motorrad. In keinem Fall wird der Begleiter eine Beschwerde haben.



Das 17-Zoll-Vorderrad des X-ADV stellt eine echte Revolution dar.

Sowohl der X-ADV als auch der TMAX verfügen

übrigens über einen Lenker, um die Handbremse im

Honda diskreter und eleganter zu aktivieren. **Im BMW ist die Bremse automatisch und wird nur durch**

Ausfahren des Ständers aktiviert. Ein sehr praktisches und sicheres System nur, wenn Sie das Fahrzeug auf einer Rampe anhalten müssen, die seine Erweiterung behindert - typische Situation, die nach der Kontrolle der Garage in Ihrer Tasche sucht - Sie passieren einige merkwürdige Ereignisse.



Kurz gesagt, der Komfort, die Sanftheit, die Verwaltbarkeit und die Fahrgastbehandlung haben uns den TMAX als das beste in der städtischen Umgebung erscheinen lassen.

Halten Sie an, damit Kurven kommen

Wenn Sie auf Bergstraßen kurven möchten, geben Sie keine Runden mehr, der X-ADV ist Ihr Maxi. **Sein Verhalten ist so nah an einem Motorrad, dass es wie ein Motorrad aussieht**. Die anderen zwei, obwohl sie Doppelmotoren haben, Hinterachsen, die den Motor davon abhalten zu kippen, gute Chassis, gute Bremsen, gute Aufhängungen und alles andere, sie sind immer noch Roller. Und das zeigt.



Wenn Sie Kurven haben möchten, geben Sie keine Runden mehr, der X-ADV ist Ihr Maxi

Die Aufhängungen des X-ADV, sowohl vorne als auch hinten, sind klar in der Ruhe- und Absorptionsfähigkeit überlegen. Bei den Bremsen passiert das selbe, seine Kraft ist spürbar größer und der Takt und die Vorhersehbarkeit. Darüber hinaus ermöglicht der X-ADV die Einhaltung höherer Neigungswinkel. Es ist wahr, dass die seltsame Mischung zwischen dem vorderen Rand 17' und dem hinteren 15' ein etwas merkwürdiges Gefühl

überträgt, ähnlich der Überdrehung, aber es braucht zwei Kurven, um sich daran zu gewöhnen. Oh! und dann gibt es das Problem der Übertragung.

DTC eine fantastische technische Lösung



Die Paraphrasierung der alten TV-Werbung des Citroën GS würde bedeuten, dass die Übertragung dieses X-ADV beginnt, wo die anderen enden.

Wahrlich, du kannst nicht viel mehr verlangen. Ich denke, dass der Rest der Hersteller ein solches technisches Niveau erreichen wird.

Das System zeichnet sich durch zwei Managementmöglichkeiten aus: die manuelle Option, die Sie von den linken Ananas-Nocken bedienen, und die automatische mit zwei Programmen: das D (normal, das den Verbrauch optimiert) und das Sport (mit drei Stufen). **Wenn Sie zu einem bestimmten Zeitpunkt mit der Entscheidung des Systems nicht einverstanden sind, können Sie eingreifen, indem Sie Märsche nach Belieben anheben oder absenken. Die Interaktion ist total** . Und alles ist mit einer mechanischen Glätte und Geschwindigkeit ausgeführt, die Erwähnung verdient. Das System hat sich in der dritten Generation deutlich verbessert.

Der Algorithmus, der entscheidet, wann er gewechselt werden soll, wird von unendlichen Werten genährt (Gasdrehung, Drehzahl, Getriebeübersetzung, km / h, Neigungswinkel des Geländes, usw.) und genau wie Sie, ändert er sich nicht immer gleichzeitig oder zu dem gleichen Regime. **Reine künstliche Intelligenz, die ich in einigen Momenten erkennen muss, dass sie effektiver war als ich** .



Darüber hinaus erleichtert das DCT das Fahren erheblich. Bremsen, "picken" den Knopf und so viele Märsche, wie man es für angemessen hält - jetzt ermöglicht der Sportmodus einen Anstieg bis auf das Maximum der maximalen Leistung. Beschleunigend treten die Märsche mit absoluter Kontinuität ein, um kein Gas zu schneiden ... und in diesem Motor, mit dem Zündungsschnitt nicht weit von den 6.500 U / min, ermöglicht das Wechseln am optimalen Punkt, dass Sie jeden letzten Tropfen auf seine fast 55 PS bringen. **Mit der manuellen Option wechselnd, kollidierte ich einige Male mit dem unbequemen Stromausfall** . Hier war einer der Punkte, wo mich die Maschine klar gewonnen hat. Es gibt ein wenig Wut.

Mit dem CVT (Transmission Continuous Variator) des TMAX und des C650 ändert sich das Ding. Sie sind **mechanische Systeme, die durch die Zentrifugalkraft bewegt werden, deren vorbestimmte Reaktionen unbeweglich sind. Und was sind die Konsequenzen? Nun, manchmal sind Ihre Wünsche nach Beschleunigung durch Öffnen des Gases erfüllt und manchmal nicht** . Letzteres tritt häufiger auf kurvenreichen Straßen auf. Es gibt auch keine Motorbremse in der Eile, wichtig bei Fahrzeugen mit so vielen Trägheiten. Für kleine Verdränger mit "on / off" -Gas ist das CVT sehr komfortabel, fast unüberwindbar. Auf der Straße ändern sich die Dinge.



Sagen Sie, dass die Reaktionsmuster der BMW und Yamaha CVTs unterschiedlich sind. Die von Yamaha gewählte Einstellung, nachdem einige Meter mit etwas ruhigerem als dem BMW zurückgelegt worden waren,

brachte den Motor schnell an die Stelle des maximalen Drehmoments, um die Entwicklung mit wenig Verlust von Runden zu verlieren. **Der TMAX scheint mehr und vor dem BMW zu glänzen. Es schaltet auch vorher ab.** BMW's Variator, nach einem starken anfänglichen Schlag aus dem Stand - was wir vorher gesagt haben - wirft etwas Wasser in den Wein, um mehr Entwicklung ins Spiel zu bringen. Das ist das Gefühl, das du hast, wenn du beschleunigst. Ich würde es auch nicht wagen zu sagen, dass sich der C650 Sport bei durchschnittlichen Geschwindigkeiten schlechter erholt. Das hätte eine Schaltung und ein Zeitfahren erfordert. Überschreiten Sie jedoch 6.000 U / min, halten Sie an, wenn der BMW zu einem echten Schuss wird. Und hier brauchst du den Chrono nicht. Bei hoher Geschwindigkeit ist der BMW der Yamaha deutlich überlegen.

Dynamisch ist die Entscheidung für den einen oder anderen Roller nicht so einfach. Die Yamaha hat einige Vorteile wie zum Beispiel: ein bisschen Bremse, etwas präzisere und direktere, progressivere Suspensionen und direktere Reaktionen auf offenes Gas, das aus den Rattenlöchern kommt. **Sein größter Vorteil ist jedoch die Leichtigkeit, eine Qualität, die Ihnen bei den Richtungswechseln sehr hilft.** Es fehlt mir jedoch das Gefühl von Gelassenheit und Ausgeglichenheit, nachdem ich es in die Kurve gebracht habe, die mir so sehr am C650 Sport gefallen hat. Ja, der BMW ist ein bisschen unbeholfener, aber er hat einen Kobold. Dann ist da noch der Motor. Seine starke Punch und das "Ducatón" Brüllen aus dem Auspuff des C650 lassen Ihre Haare zu Berge stehen.

Reisen?



Mit allen drei können Sie sich jeder Reise stellen. Sie sind gute Fahrer. **Der komfortabelste Pass ist der TMAX DX dank der überraschenden aerodynamischen Stille, die seine Windschutzscheibe bietet.** Im BMW gibt es mehr Geräusche, allerdings ist es noch diskreter als der X-ADV. Übrigens ist der Mechanismus, der die Position des X-ADV-Bildschirms antreibt, deutlich verbessert. Der aerodynamische Schutz in allen dreien ist mehr als genug. Der schlechteste Schutz für Beine und Füße ist jedoch der TMAX.

Mit welchem bleibe ich?

Nun, wir haben sie in- und auswendig analysiert, wir haben uns mit der Frage des Geldes beschäftigt und wir haben sie pro Stadt und Straße ausprobiert. **Wir hoffen, dass all diese Informationen Ihnen helfen werden, die Maxi zu wählen, die Ihren persönlichen Vorlieben und Bedürfnissen am besten entspricht.**

In meinem Fall verstehe ich das Motorrad als ein Freizeitfahrzeug, mit dem man Spaß auf der Straße haben kann, aber dann mache ich einige Städte und sporadisch Reisen zu einem Duo, ich würde ohne zu zögern mit dem X-ADV bleiben. Sein Verhalten ist praktisch Motorrad. Und das, für meinen Fahrstil und die Art, ein Zweiradfahrzeug zu konzipieren, scheint definitiv. Wenn der X-ADV nicht da wäre, würde ich die Yamaha behalten. Ich fand es ausgewogener und leichter zu tragen. Etwas anderes wäre ein C650 Sport mit fünfundzwanzig Kilo weniger gewesen.

Expertenmeinung

BMW C 650 Sport

HONDA X-ADV



Es hat uns gefallen

- Starker Motor
- Laderaum unter dem Sitz
- Ästhetik
- Traktionskontrollserie



Es hat uns gefallen

- Dynamisches Verhalten
- Sequenzielle DCT-Übertragung
- Bahnbrechendes Design und Ergonomie
- Verbrauch und Kosten



Uns hat es nicht gefallen

- Hohes Gewicht
- Breite Plattformen
- Mechanische Laufwerksverschlüsse



Uns hat es nicht gefallen

- Windschutzscheibenantriebsknopf
- Sitzhöhe
- Nur ein Helm passt

YAMAHA T-Max 530 ABS DX



Es hat uns gefallen

- Aluminium-Chassis
- Laufruhe
- Schweigen des Marsches
- Ausrüstung



Uns hat es nicht gefallen

- Wenderadius und Preis
- Wenig intuitive Menüführung
- Elektrofahrrad
- Passen Sie nicht 2 Integralhelme

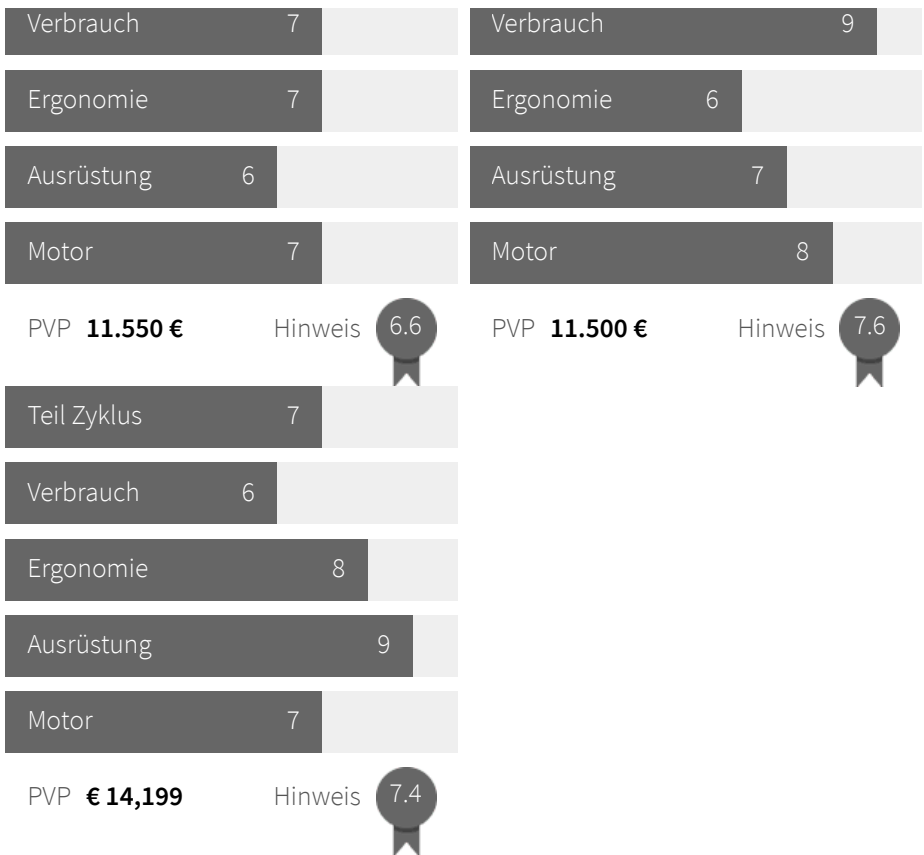
Bewertung und Preis

Teil Zyklus

6

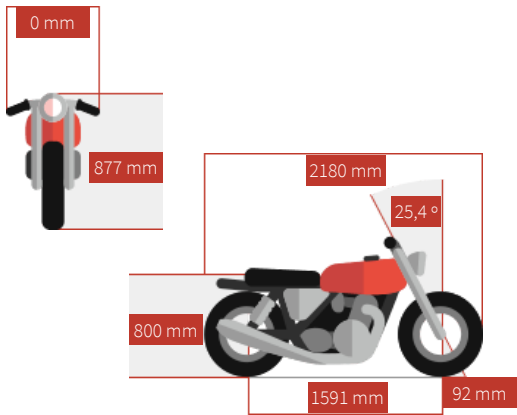
Teil Zyklus

8



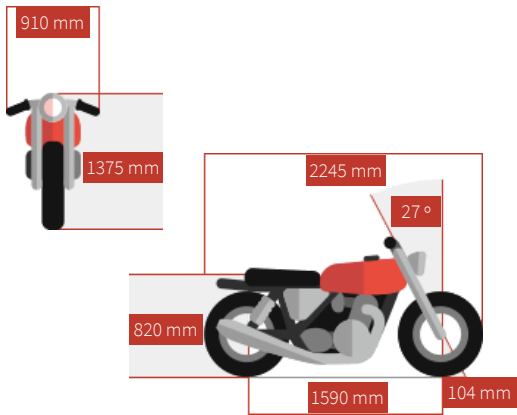
Technische Daten

Version:
BMW C 650 Sport
Gewicht: 233,5 kg
Leistung: 60 PS
Verdrängung: 647 cc
Sitzhöhe: 800 mm



+ [Siehe vollständige technische Daten](#)

Version:
HONDA X-ADV
Gewicht: 224,9 kg
Leistung: 54,82 PS
Verschiebung: 745 cc
Sitzhöhe: 820 mm



+ [Siehe vollständige technische Daten](#)

Version:

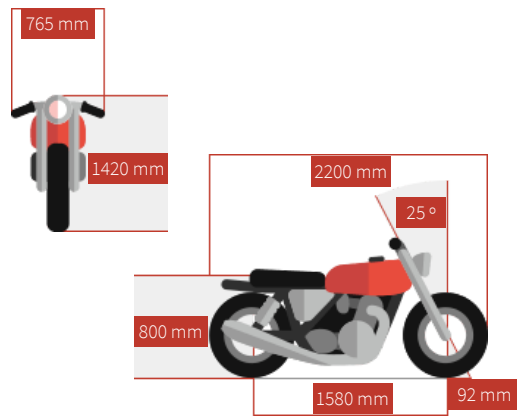
YAMAHA T-Max 530 ABS DX

Gewicht: 207 kg

Leistung: 45,98 PS

Verschiebung: 530 cc

Sitzhöhe: 800 mm



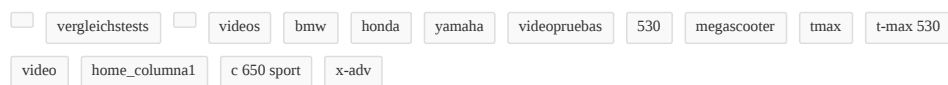
+ [Siehe vollständige technische Daten](#)

Galerie von Bildern



[Siehe die ganze Fotogalerie](#) (129 Fotos)

Kategorien der Nachrichten



19 Stimmen



288 comentarios de nuestros usuarios

Actualizar

[1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [5](#) [6](#) [7](#) [8](#) [9](#) [10](#)

#320 arak

24/01/2018 a las 15:55

[#312](#) Para gustos los colores. Yo he tenido hondas deportivas cbr 600 etc.. Bmw como la r 1150r y la gs 1200 ademas de 5 tmax y esteticamente la tmax le da mil vueltas aunque yo prefiero la mia la 530 del 2016 . Mecanicamente la Tmax estara por debajo de la Honda pero va de lujo y de sobra. Esteticamente la Honda no me mola nada y no es postureo

 [Responder](#)

#319 Statusdoblezero

09/12/2017 a las 20:44 

Después de probar X Adv e Integra, el DTC a mi no me ha convencido del todo, mejora la experiencia en el X-ADV pero la he encontrado muy pesada para la ciudad...el motor me ha gustado, el diseño tb, el consumo es bueno pero no me ha conseguido ilusionar y su peso me resultó incómodo por ciudad. Ahora voy a probar T- Max y veré las diferencias. Yo quiero una moto para el día a día y que me permita salir fuera siempre con holgura y buena protección y carga, que sea ligera en mi día a día y la X adv me ha parecido una moto más para hacer carretera y no ciudad.

 [Responder](#)

#318 [mrsimon](#)

17/10/2017 a las 13:50 

Tengo el ADV X y he conducido varias veces los TMAX y CSport. La gran diferencia es la sensación de moto sobre el ADV X. No noto sensación scooter en ningún momento. Y poder cambiar de marchas lo lleva a otro nivel. He hecho bastantes pistas forestales y va perfecto (nada de fuera de pista). Un poco por mi edad y situación actual lo tengo como moto para todo, aunque aún conservo mi Silverwing 400. ¿Qué cambiaría? 1) más capacidad de carga. Cabe un casco pero no entra un portátil por la forma de la bodega. Podrían haber hecho un esfuerzo allí. y por favor añadan una guantera. 2) Ancho plataforma. Demasiado estrecho para los pies. 3) Posición/ altura asiento con forma de la plataforma. Soy alto pero la posición de las piernas en parado no es cómodo. Si quieres scooter/ moto en uno ya lo tienes!

 [Responder](#)

#317 [usr_612178](#)

26/09/2017 a las 20:05 

[#306](#) vaya opinión completamente acomplexada y sesgada

 [Responder](#)

#316 Redaccion

22/09/2017 a las 10:27 



[#314](#) Efectivamente el BMW lleva regulación de la precarga del muelle trasero, como se ve en las imágenes de detalles. Error corregido, gracias!

 [Responder](#)

#314 Anónimo

17/08/2017 a las 11:37 ⌚

Sigue sin corregirse el error de la comparativa en cuanto a la no posibilidad de regulación en la suspensión de la BMW.

 [Responder](#)**#313** salgorio

29/07/2017 a las 19:19 ⌚

[#307](#) No se trata del conjunto cambio/transmisión final, se está hablando de ventajas/desventajas solo de la transmisión final. El cambio DCT hoy por hoy es insuperable, pero eso ni tiene que ver, ni quiere decir que la transmisión de cadena convencional de la X-ADV sea la mejor opción y te pongo un ejemplo. Imaginemos que el tema de la transmisión final en las maxi-scooters fuera una opción y que el comprador pudiese elegir entre distintas opciones. Centrándonos en los modelos de esta comparativa y suponiendo que para cada uno de ellos se pudiese elegir entre las tres posibilidades de transmisión final que montan cadena convencional (Honda), correa dentada (Yamaha) y cadena encapsulada en baño de aceite (BMW). Después de vender X unidad de cada uno de los tres modelos, ¿cual sería la opción de transmisión final menos elgida por los compradores?.., pues la fácil y previsible respuesta a la cuestión planteada despejará cualquier duda al respecto y de paso evitará el trabajo de tener que discurrir argumentos insostenibles (ácidas ironías incluidas).

 [Responder](#)**#312** EX-Tmax

28/07/2017 a las 20:20 ⌚

Tengo una Tmax del 2008 y me quería cambiar a la Tmax 2017 sx, estuve a punto de reservarla pero...por suerte me fui a ver y probar la XADV, solo diré una cosa...ya he dado la reserva para la Honda. Para mi es indiscutible la supremacia de la XADV tanto en prestaciones, motor, polivalencia, estética, precio y mantenimiento. Yamaha tiene que ponerse al día y dar un paso de gigante con la Tmax, siento decir que se a quedado muy atrás, quien se compre la Tmax hoy en día solo tiene un nombre...postureo

 [Responder](#)**#311** Anónimo

26/07/2017 a las 18:06 ⌚

[#306](#) jajajaja), hacía tiempo que no leía en esta web un comentario tan bueno.

 [Responder](#)**#310** Anónimo

26/07/2017 a las 13:24 ⌚

[#309](#) ¡es evidente!) y es de agradecer la ironía fina. Cada vez se ve menos y vamos más a la brocha gorda. Una tragedia.

 [Responder](#)

Queremos saber tu opinión [Alta/acceso usuarios](#)

Nombre

Comentarios

Enviar



Brauchst du Hilfe?

[Technische Blätter](#)

[Webkarte](#)

[Kontaktiere Motos](#)

[Sicherheitsleitfaden](#)

[Nutzungsbedingungen](#)

[Cookie-Richtlinien](#)

[Häufig gestellte Fragen](#)

Auf deinem Handy und Tablet



Disponible en
App Store



Disponible en
Google play



Motos.net entspricht dem Gesetz 15/1999 vom 13. Dezember über den Schutz personenbezogener Daten
© 2018 Schibsted Classified Media Spanien SL