

Yamaha TMAX: Gutes noch besser gemacht

27. November 2019



Die Yamaha TMAX kommt nun bereits in siebter Generation auf den Markt. © Yamaha

Die Yamaha TMAX steht bei den Kunden von so genannten Sport-Scootern hoch im Kurs. Nun schicken die Japaner die siebte Generation ihres Bestsellers auf den Markt.

Mit ihrem Fahrverhalten ist die [Yamaha TMAX](#), die 2001 erstmals erschienen ist, Motorrädern nicht unähnlich ist. Mehr als 275.000 Einheiten wurden innerhalb der letzten 19 Jahre alleine in Europa abgesetzt; besonders viele davon in Italien, aber auch im Großraum Paris sieht man den TMAX häufig.

Hierzulande sind die Stückzahlen überschaubar, aber sein Freundeskreis ist treu: Einmal TMAX, immer TMAX. Sechs Generationen sind vollbracht, nun ist die siebente am Start, und zwar in gleich zwei Versionen.

Nun mit 48 PS unterwegs

Zwei Millimeter mehr Bohrung machen aus dem Zweizylinder des TMAX 530 die neue 560er Version. Größere Einlassventile lassen mehr zündfähiges Gemisch in die Brennräume, etwas mehr Leistung ist das Resultat. Jetzt zerren 48 Gäule am Zahnriemen, vier mehr als zuvor im 530er.

Doch dank neuer Einspritzdüsen sind die Abgase zugleich sauberer geworden, der Verbrauch ist geringfügig zurückgegangen. Zudem wurden zahlreiche Details verändert, vom Kühlsystem bis zur Auspuffanlage. Weil auch die Übersetzung der zweistufigen Variomatik modifiziert worden ist, sprintet der TMAX noch ein bisschen schneller – wer ihm die Zügel frei lässt, bleibt auf Land- und Bergstraßen an vielen Motorrädern dran, selbst wenn deren Motorleistung doppelt so hoch ist.

TMAX noch leichter fahrbar



Übersichtlich: das Cockpit der Yamaha TMAX. Foto: Yamaha

Das war schon früher so, und es hat sich nicht verändert – außer ins nochmals Positivere. Denn viele kleine Weiterentwicklungen haben den

Yamaha TMAX noch leichter fahrbar, noch leichter beherrschbar und zugleich komfortabler gemacht. Führt die Dame des Herzens mit, so steigt sie beim neuesten Modell etwas leichter auf, weil das Heck schlanker geworden ist. Auch finden ihre Füße besser Platz. Sie und der Fahrer genießen eine besser ansprechende Federung.

Alleine dem Wohlbefinden des Piloten dient dagegen das neue, monochrome TFT-Display zwischen den beiden Runduhren für Geschwindigkeit und Drehzahl, das fast alles anzeigt, was man wissen möchte: Uhrzeit, Verbrauch, Außentemperatur. Nur die Restreichweite nicht, leider. Und weil wir gerade beim Mäkeln sind: Weder eine USB-Steckdose noch ein automatisch rückstellender Blinker wären ein Luxus angesichts des Premium-Status, den der TMAX beansprucht und überwiegend auch erfüllt. In der mit elektrisch verstellbarer Scheibe, Sitz- und Griffheizung sowie Multimedia-Zugang aufgewerteten TechMAX-Version für stramme 13.699 Euro schon gleich gar nicht. Nur eine 12-V-Dose findet sich im Handschuhfach vorne rechts.

Keine Maschine für kleine Fahrer

Eine Einschränkung, der schon frühere Modellgenerationen unterlagen, gilt auch 2020 noch: Kleiner als 1,75 Meter sollte man nicht sein, um halbwegs sicher anhalten zu können. Aber auch mit 1,75 finden nicht mehr als die Zehenspitzen Halt am Boden. Zwar ist die Sitzhöhe nicht übertrieben hoch, jedoch ist der sehr bequeme Sitz von der breiteren Sorte.

Alles andere am TMAX funktioniert kinderleicht: Die beiden Bremshebel am Lenker lassen sich auf die Handgröße einstellen und verzögern mittels der drei Bremsscheiben bestens, das Aufbocken verlangt ebenfalls kein grobes Hinlangen. Auch die restliche Bedienung ist sinnvoll gestaltet: Die Anzeigen spiegeln nicht, der Tempomat (nur an der TechMAX-Version) hält sauber das Tempo, die dreistufige Griffheizung weist eine gute Differenzierung auf. Was man vom Fahrmodus nicht sagen kann: Ob man T oder S einlegt, macht nicht wirklich einen Unterschied.

Fantastische Gasannahme

Das ist andererseits gut: Denn die Gasannahme des Zweizylindermotors ist, egal bei welcher Drehzahl, nachgerade fantastisch. Nie, wirklich niemals, war während des 220 Kilometer langen Tagestests auch nur das geringste Ruckeln spürbar. Diese prächtige Eigenschaft hilft nicht zuletzt beim Manövrieren auf der Küstenstraße zwischen Cascais und Lissabon, wo im Berufsverkehr zweispuriger Dauerstau herrscht und es oft genug des letzten Zentimeters bedarf, um zwischen den Außenspiegeln der Autos einen Weg zu finden. Weil der TMAX bestens austariert ist und eben so fein ans Gas geht, machen selbst solche Manöver noch halbwegs Spaß. Mehr jedenfalls, als sich im Regen hintenanzustellen.

Apropos Niederschlag: Der Wetterschutz des TMAX ist insbesondere bei der TechMAX-Version ausgezeichnet, weil das feinfühlig einstellbare Windschild beispielsweise hinter übel gischtenden Lkw auf Schrankwand-Format hochgezogen werden kann. Auch auf der Autobahn ist die höchste Stufe vorteilhaft; der Lärmpegel sinkt erheblich. Turbulenzen am Helm konnten wir nicht feststellen. Zwar verlangt Yamaha für die Vollausrüstung ein Plus von 1700 Euro, jedoch erscheint uns die Zusatzausgabe zumindest für Vielfahrer und solche, die auch bei kühlen Temperaturen unterwegs sind, nicht schlecht angelegt. Dass der TMAX – Basispreis 11.999 Euro – kein Sonderangebot darstellt, war übrigens schon 2001, im ersten Jahr am Markt, der Fall: 16.000 D-Mark kostete der erste aller Mäxe damals, auch kein Pappenstiel.

Fein abgestimmte Federung



Die Yamaha TMAX fährt sich wie ein Motorrad. Foto. Yamaha

So, wie schon damals, ist er auch heute sein Geld wert. Unerschütterlich flitzt er mit bis zu 50 Grad Schräglage um jede Kurve, federt fein und dämpft absolut zufriedenstellend. Dass er nie zu teuer war, zeigt die extrem hohe Ausrüstungsquote mit dem nun wirklich nicht billigen Akrapovic-Auspuff.

Allerdings scheint der TMAX nun seinen Maximalzustand erreicht zu haben: Mehr als 48 PS sind für Inhaber der A2-Lizenz nicht drin, und diese Grenze darf er nicht überspringen, um nicht wichtige Kunden zu verlieren. Athletisch genug für ein Leistungsplus wäre er, hält er doch seit Anbeginn strengste Diät: Aus den 217 Kilogramm des Erstlings sind innerhalb von 20 Jahren gerade mal 218 geworden, trotz gewaltiger technischer Aufrüstung. Zugleich ist er aber nicht nur stärker und schneller, sondern auch sparsamer geworden; alleine gegenüber dem 2017er Modell ist der Durchschnittsverbrauch um einen halben Liter auf nun 4,8 Liter gesunken. Nicht nur auf dem Papier, sondern auch auf der Bordcomputer-Anzeige des Testfahrzeugs. (SP-X)