



# SCHNELLER GEHT IMMER



#### ZUM AUTOR

PETER SCHÖNLAUB ist einer profiliertesten Zweirad- und Automobiljournalisten Österreichs: Lehr- und Wanderjahre in der Autorevue; Gründung des Motorradmagazins; regelmäßige Veröffentlichungen u. a. in Sportmagazin, Seitenblicke Magazin, Profil, Kurier. Als selbstständiger Autor lebt und arbeitet er in Wien und in Kärnten



**Der charmante Verführer zum sportlichen Rollerleben kombiniert bewährte Elemente und schließt die Lücke zum teuren T-Max**

Die erfolgreichen Max-Sportroller von Yamaha hatten bislang eine Lücke aufzuweisen. Unten dienen die X-Max 125 und 250 als Einstiegsdrogen, oben regierte der famose T-Max 530 als Kaiser Max die Riege der Superscooter. Und dazwischen? Herrschte weithin Leere.

Logisch also, dass Yamaha mit dem neuen X-Max 400 nun ein Bindeglied einfügt und damit eine flotte Baureihe komplettiert. Aber wie so oft, wenn sich Überraschungen aus den Gesetzen der Logik heraus verbieten, steht man überrumpelt da und fragt sich: Warum erst jetzt? Warum nicht gleich?

Zumal der Blick auf die Preisliste ein sehr sympathisches Bild zeichnet: Der 400er kostet bloß einen Tausender mehr als der 250er und ist je nach Aktionslage nur halb so teuer wie der T-Max 530.

Nach dieser freundlichen Visitenkarte ist man ja schon positiv gestimmt, aber beim neuen Design fängt das Entzücken erst richtig Feuer; dass es sich zukünftig auch auf die kleineren Kubaturen ausdehnen wird, wurde schon bestätigt. Mit dem schärferen

Blick, den harten Kanten und der nun höher bauenden Frontpartie entsteht ein X-Max-Look der besonders hübschen Art. Das Yamaha-Logo wurde sauber in die Flanken integriert, dazu gibt's Feinheiten wie ein LED-Tagfahr-

**Das flotte Bindeglied zwischen 250er und 530er**

licht und zwei LED-Heckleuchten. Materialmäßig durften die Entwickler ebenfalls ins Regal mit den hochwertigen Teilen greifen: Feine Kunststoffe und ein aufwändig verarbeiteter Sattel sind Insignien aus dem Premiumland.

Unten drunter ist indes nicht alles neu. Der Rahmen – samt den entsprechenden Radgrößen von 13 und 15 Zoll – stammt beispielsweise von den kleineren X-Maxen ab und wurde nur geringfügig modifiziert, um den dickeren Motor aufzunehmen. Damit erhält man sich das kompakte Layout, das für den urbanen Gebrauch ohnehin nur Vorteile bietet. Gleichzeitig wurde auch eine der bekannten Stär-



1

bald behoben, versprechen die Produktmanager von Yamaha Europe. Wir werden's ja im Verlauf des Jahres bei einem weiteren Test in Österreich sehen.

Sonst herrscht eitel Rollerwonne. Zwei kleine Fächer – eines davon versperren – giert nach dem alltäglichen Kleinzeugs, das Cockpit im T-Max-Stil ist appetitlich angeordnet und wird mit ausreichend Infos (Tankuhr, Außentemperatur) gespeist. Gut gelungen ist auch die Sitzposition. Man entert sie über den

### Neues Variomatik-Set-up bringt mehr Antritt von unten

nicht allzu hohen Mittelstange und bringt sich sofort in kommode Position. Die Füße stellt man auf dem flachen Teil der Trittbretter ab, alternativ können sie auch choppertypisch vorgelagert werden. Viel Knieraum, gute Sicht in den Rückspiegeln und ein einladender Platz für den Sozius sind ebenfalls Teil der X-Max-Show. Unter dem Fahrer befindet sich ein weiterer Bekannter: Der Alu-DOHC-Einzylinder der italienischen Yamaha-Tochter Minarelli versah bislang im Majesty 400 Dienst. Für seinen neuen Aufgabenbereich wurden das Mapping der Einspritzung und die Keilriemenautomatik neu abgestimmt. Als Sportroller sollte der X-Max vor allem an der Ampel vehementer zur Sache gehen; dass dafür in der Spitzenleistung ein paar Pfer-

ken der X-Maxe übernommen: der herrliche Stauraum. Im 400er ist er sogar nochmals um zehn Prozent größer als beim 250er. 37 Liter Fassungsvermögen sind jederzeit ansatzlos dafür bereit, zwei Vollvisierhelme ohne Fisimatenten aufzunehmen.

Der Praxisversuch zeigt allerdings ein erstes Hoppala: Beim Entriegeln am Lenkschloss springt die Sitzbank nicht auf; man benötigt also beide Hände, um die Bank zu öffnen: eine am Schlüssel, eine am Sattel. Das Problem sei bekannt und



2



3



4



5

- (1) Auch die Optik liegt zwischen 250er und T-Max
- (2) Zwei Jet- oder zwei Vollvisierhelme passen hinein
- (3) Im reichlich ausgestatteten Cockpit fehlt nichts
- (4) Das linke der beiden Handschuhfächer ist versperren
- (5) Neue Scheibenbremsanlage mit toller Wirkung und Bedienbarkeit

de abhanden gekommen sind, sollte nicht weiter stören. Mit 23,2 kW (31,5) PS Leistung und 34 Newtonmeter Drehmoment darf man sich jegliches Jammern ersparen, zumal der X-Max mit 211 Kilo fahrfertig um neun Kilo leichter ist als der Majesty.

Schon beim ersten Wegfahren zeigt sich der beherzte Wunsch zum strammen Antritt. Die Kupplung greift rasch und die ersten Meter überwindet der 400er so forsch, dass selbst der begleitende T-Max ein paar Längen vorgeben muss. Auch die offizielle Höchstgeschwindigkeit von 150 Stundenkilometer erscheint glaubhaft; laut Tacho haben wir's auf etwas mehr als 160 gebracht, wofür wir einem Scooter der mittleren Hubraum-

kategorie gern einen Lorbeerkranz winden.

Dass wir dabei keine schweißnassen Handschuhe bekommen, liegt

### Das Fahrwerk ist genügend straff abgestimmt

am sauber ausgelegten Fahrwerk, das tendenziell eher auf der straffen Seite liegt; für einen ausgewiesenen Sportroller kein Beinbruch. Die saftige Motorleistung führt aber dazu, dass man im Winkelwerk der Bergstraßen rasch übermütig wird – und dann doch bald an die Grenzen der Federelemente anknüpft. Vor allem die beiden vierfach in der Vorspan-

nung verstellbaren Federbeine am Heck zeigen sich im forcierten Ritt überfordert und neigen wahlweise zum Pendeln oder dem Austeilen harter Tritte ins Kreuz. Auch die Schräglagenfreiheit wird dann zum Thema: Immer wieder setzt der Hauptständer knirschend auf, vorzugsweise auf der linken Seite.

Um die Realität zurechtzurücken: All das geschieht bei Tempi, zu denen sich andere Roller dieser Klasse nur selten oder niemals empor-schwingen. Beim X-Max 400 ist der Angriffsmodus aber nicht nur wegen der gut nutzbaren Leistung und der ergonomisch korrekten Sitzhaltung, sondern auch wegen der superben Bremsanlage einladend. Die zwei

**Wir sind Spezialist für Motor- und Automatik-Optimierung bei Rollern aller Marken! 10 % bis 15 % Effizienz-Steigerung!**

- Kupplungs- und Variomatik-Abstimmung
- Dynojet Powercommander, GPR Powerjet
- Große Auswahl an Auspuffanlagen
- Eigener Leistungsprüfstand

**Hermann-Gebauer-Straße 26a, 1220 Wien, Tel.: 01/203 02 33, [www.motorrad-center.at](http://www.motorrad-center.at)**

**Aktion: Honda SH300i**  
**€ 4.490,-**  
 (ABS-Version € 5.390,-)

**inklusive**  
**35-Liter-Topcase!**

**www.sip-scootershop.com**

Katalog für Klassik Vespas und Modern Vespas bestellen oder downloaden. Mehr als 38.000 Artikel für alle Motorroller. Jetzt Gutscheincode „MOTOMOBIL13“ einlösen und 20 €\* sparen!

facebook.com/scootershop

youtube.com/scootershop

sip-scootershop.com/sustainability

Deutschland



schwimmend gelagerten Scheibenbremsen vorne und die dritte am Heck verrichten kompetente Arbeit und erzielen bei verträglichen Handkräften eine stolze und fein dosierbare Verzögerungsleistung. Dass sie dabei ohne ABS auskommen müssen,

### Antiblockiersystem kommt zu Beginn der Saison 2014

ist freilich ein Anachronismus, der spätestens Anfang 2014 aus der Welt geschaffen sein sollte. Der japanische Zulieferer ist mit dem neuen ABS nicht rechtzeitig zum Marktstart fertig geworden.

Zurück in der Stadt zeigt der X-Max 400 erneut, dass er einen idealen Spagat zwischen den großen Luxus-scootern und den Urbaniern schlägt: Er ist schlank, schlängelt sich mit den vergleichsweise kleinen Rädern munter durch die verstopften Gassen und lässt sich dank niedrigen Schwerpunkts einfach manövrieren. Über

eine reale Konsumation wird der erste Test in Österreich Auskunft geben, der von Yamaha genannte Normverbrauch spricht von vier Litern; damit sollte sich in Verbindung mit dem 14-Liter-Tank eine mehr als brauchbare Reichweite von über 300 Kilometer ergeben.

Parallel zum Launch des neuen Rollers – der übrigens in Mailand entwickelt wurde und bei MBK in Frankreich gebaut wird – zog Yamaha ein ganzes Arsenal an Zubehörteilen aus dem Hut. Sie machen auf schlaue Weise aus einem Roller gleich drei. So lässt sich der serienmäßig sehr ausgewogene X-Max entweder in einen brachialen Sportscooter oder in ein kommoderes Tourengerät verwandeln. Für den Sportler stehen unter anderem ein knappes, getöntes Windschild, Alu-Applikationen, ein Akrapovic-Auspuff und ein minimalistischer Kennzeichentafel-Ausleger zur Verfügung. Das Tourengerät baut man sich mit Hilfe des Gepäckträgers, des Topcases, der Komfortsitzbank



und einer mächtigen Scheibe, die fortan unter Insekten aller Herren Länder gefürchtet ist. Unabhängig von allen Leidenschaften bietet Yamaha zudem einen intelligenten Smartphone-Halter für den Lenkkopf, eine 12-Volt-Steckdose und eine ausnehmend hübsche Helmlinie an. Sie wurde gemeinsam mit dem Kooperationspartner Momo geschaffen und bemüht sich nach Kräften, den Fahrer ähnlich hübsch zu machen wie den Roller. ©

- (1) Bereits das Serien-Windschild ist genügend tourentauglich
- (2) Die markante Sport-Scheibe erzeugt ein grimmiges G'schau
- (3) Und hier die volle Reiseausstattung

### YAMAHA X-MAX 400 roller-daten

MOTOR	..... 1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, DOHC, 4 Ventile, EFI
HUBRAUM	..... 395 ccm
LEISTUNG	..... 23,2 kW (31,5 PS) bei 7500/min
DREHMOMENT	..... 33,9 Nm bei 6000/min
GETRIEBE	..... autom. Kupplung, stufenlose Variomatik
FAHRWERK	..... Stahlrahmen, Triebwerkschwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... Telegabel/Stereofederbeine
RADSTAND	..... 1565 mm
FEDERWEG vo/hi	..... 110/110 mm
BEREIFUNG vo/hi	..... 120/70-15, 150/70-13
BREMSEN vo/hi	..... Scheibe 267 mm/Scheibe 267 mm
SITZHÖHE	..... 785 mm
TANKINHALT	..... 14,0 l
GEWICHT (vollgetankt)	..... 211 kg
SPITZE	..... ca. 150 km/h
VERBRAUCH	..... n. a.
EXTRAS	..... u. a. Topcase 50 l, Sport-Windschutzscheibe, Rückenstütze, Beinschilder, Akrapovic-Schalldämpfer
PREIS	..... € 5999,-
VERTRIEB/INFO	..... <a href="http://www.yamaha-motor.at">www.yamaha-motor.at</a>



Beverly



## Jetzt neu! Komfort und Sportlichkeit.

Der neue Beverly 125 ie verbindet höchste Ansprüche an Komfort mit Sportlichkeit. Das ausgereifte Fahrwerk sorgt für höchsten Fahrgenuss durch eine Top-Straßenlage und Wendigkeit für sportliche Ansprüche. Komfort, Sicherheit und äußerst großzügiger Stauraum sind seine Stärken.

Beverly 125 ie

1 Zylinder, 4-Takt-, 4-Ventil-Einspritzmotor,  
124ccm, 15 PS (11 kW)

Einführungspreis

€ 3.599,-



Händler und Infos: [piaggio.at](http://piaggio.at)