

identisch ist. Als pulsierender Nukleus sorgt bei allen Varianten der hochmoderne flüssigkeitsgekühlte Reihen zweizylinder mit 530 cm³ Hubraum für Dynamik, die sich bei den Maximalwerten von 46 PS und 53 Newtonmeter Drehmoment mehr als sehen lassen kann.

Die kann darüber hinaus vom Fahrer nicht nur über die Gashand, sondern per Elektronik grundsätzlich beeinflusst werden: Über den Modus-Schalter an der rechten Lenkerarmatur bietet der TMAX zwei Fahrmodi. Im T-Kennfeld wie Town (=Stadt) agiert der Twin recht sanft, die Leistungsentfaltung geschieht zurückhaltend und empfiehlt sich beispielsweise für den Sozusbetrieb. In dieser Stellung bleibt das nervige Helm-Billard aus, bei dem die Köpfe aneinander stoßen. Motivierte Solofahrer legen den Hebel aber auf S wie Sport um und geben dem Antrieb damit seine ureigene Spritzigkeit zurück: Hier

zeigt der Motor die leichtfüßige Drehfreude und den bürigen Durchzug, die dem TMAX-Piloten an jeder Ampel die Pole Position und auf der Landstraße ein gewaltiges Überholpotenzial sichert.

Die zu diesem fahrdynamischen Spektakel passende akustische Untermalung hat der SX serienmäßig an Bord: Aus dem beeindruckenden Kohlefaser-Endschalldämpfer der slowenischen Auspuffschmiede Akrapovič tönt es angenehm bassigkräftig, subjektiv sogar nicht zu laut. Aber das mag durchaus im Ohr des Zuhörers liegen...

Ob's dieser das rechte Handgelenk befeuernde Ohrwurm oder doch die etwas schlechtere Aerodynamik der niedrigen Scheibe ist, ist nicht eindeutig auszumachen. Tatsache ist aber, dass der SX im Schnitt 0,1 Liter mehr Sprit auf 100 Kilometer konsumiert als der Luxus TMAX DX. Doch 4,4 Liter scheinen durchaus angemessen für



Knapp geschnitten: Dunkel getönte Sportscheibe und ausklappbare Sozusrasten. Trotz Sportappeal bleibt das Sitzplätzchen lässig-locker.

