



*Beleuchtet und schluckfreudig: Die Sitzbank öffnet nach hinten und erlaubt den Zugang zum erstaunlich großen Staufach. Der breite Zahnriemen nimmt es locker mit der Leistung des Reihen-zweizylinders auf, ein hochwertiger Spannmechanismus unterstreicht die Wertigkeit des Maxis.*



*Die Insignien des Max: Tief liegende Analoguhren mit LC-Display und eine beeindruckende Lenkereinheit samt Feststellbremse, aber ohne Tempomat-Wippschalter (Blinddeckel). Trittbrettauflagen aus Alu finden sich bei allen TMAX-Versionen.*



das volle Fahrvergnügen des SX, zumal das große 15-l-Sprittfass immer noch für voll tourentaugliche Reichweiten von 340 Kilometer bürgt.

Ein Großteil der Fahrfreude geht aufs Konto der rollerunüblichen Kraftübertragung: Ans Hinterrad gelangt die Motorenpower nämlich über einen offen laufenden Zahnriemen aus Kohlefaser. Das sieht nicht nur gut aus, sondern hat auch handfeste Vorteile: Einerseits werden Gasgriffbefehle direkt in Vortrieb umgesetzt, andererseits erlaubt diese Konstruktion eine spürbar fahrdynamischere Fahrwerksauslegung: Der Motor sitzt nicht wie bei einer Triebwerkschwinge als dicker Brocken auf der Hinterachse, sondern mittig im Alu-Rahmen. Das

beschert eine ausgeglichene Gewichtsverteilung von 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse, was dem Fahrverhalten zugute kommt.

Dabei ist der Japaner alles andere als ein Handlingwunder, das liegt am tatsächlichen fahrfertigen Gewicht von 218 kg und der geradeauslauforientierten Geometrie. Er überzeugt vielmehr mit narrensicherer Stabilität sowohl auf der Autobahn als auch im kurvigen Schräglagenrevier. Hier punktet er mit ausgeprägter Neutralität und einer für Rollerhältnisse bestehenden Lenkpräzision. Dieses Vertrauen erweckende, jederzeit nachvollziehbare Fahrverhalten sorgt dafür, dass der Treiber seinen TMAX SX von schwungvollen lan-