

der erfolgreichste Hersteller in Deutschland im gleichen Zeitraum überhaupt absetzen konnte. Das liegt natürlich an den Qualitäten des Geburtstagskindes, das als Sondermodell White Max unübersehbar durch den Verkehr pflügt. Die extrem auffällige Farbgebung und Hingucker in Form edler Felgen und funkelnder Eloxalteile ziehen die Blicke von Passanten und PKW-Führern magisch an. Sogar Motorradfahrer lensen aus ihrem Helm verstoßen dem weiß-schwarzen Raumgleiter hinterher. Mit der optischen Aufwertung des Jubiläumsmodells hat die Yamaha-Geburtstagsgruppe voll ins Schwarze getroffen.

Und mit der ohnehin vorhandenen Ausstattung erst recht. Zwar können mittlerweile ein paar jüngere Modelle mit mehr Hubraum protzen als der bekannte Reihenzweizylinder mit seinen 499 cm<sup>3</sup>, doch die Konstruktion und Funktion des Hightech-Antriebs ist immer noch allererste Sahne: Mit effizienter Einspritzanlage und geregelter Katalysator stehen knapp 47 bärige Newtonmeter Drehmoment und 44 PS zur Verfügung, die via doppeltem Kettentrieb mit automatischem Längenspielausgleich ans 15-Zoll-Hinterrad geliefert werden. Imposanter als die reinen Daten ist jedoch deren Verabreichung. Aus dem Stand spricht der TMax äußerst spontan auf Gasgriffbefehle an und katapultiert seine 225 Kilo plus Besatzung gleichmäßig und vehement voran. Ampelduelle gibt's prak-



Variable Ergonomie: Entspannt mit langen Beinen im Bug oder aktiv mit den Stiefeln auf dem Trittbrett

tisch keine mehr, die Konkurrenz fehlt einfach, und Überholmanöver sind mit einem Handgelenksdreh erledigt. Gleichzeitig reagiert der Motor sauber und feinfühlig auf kleine Gasgrifföffnungen, so dass selbst enge Lücken im Verkehr oder verwinkelte Altstadtgassen meisterhaft und souverän durchschlängelt werden können. Eine Ausgleichswelle hält typische Twin-Vibs im Zaum

und sorgt für seidenweichen Lauf selbst bei größter Anstrengung - das schaffen modernere Aggregate kaum. Für seine guten Manieren und die tollen Fahrleistungen genehmigt sich der große Japaner einen kräftigen Schluck aus der Pulle; seine 5,4 Liter Durchschnittskonsum sind gerade noch akzeptabel.

Ganz im Gegensatz zum genialen Fahrspaß, den dieser

agile Maxi bereitet. Die starre Fixierung der Antriebseinheit im Aluminiumrahmen aus gegossenen und gepressten Leichtmetallprofilen macht den TMax stabil und dennoch handlich. Mit seiner dicken 43er Telegabel und der massiven Schwinge gibt sich der 500er auf der Autobahn selbst beim Höchsttempo von 161 km/h keine Blöße, er rennt stur geradeaus und lässt sich auch von



Edel-Insignien: In Titanoptik polierte bronzefarbene Naben, die zweifarbige Sitzbank, spezielle Geburtstagsgraphics und eloxierte Metalloberflächen lassen keinen Zweifel am besonderen Charakter des Jubiläumsmodells aufkommen. State-of-the-art sind der Reihenzweizylinder wie auch das steife Alu-Chassis mit knackigen ABS-Stopperrn nach wie vor, schön gemachte Praxis wie das Drei-Uhren-Cockpit gehört dazu

