

Von Thilo Kozik

Fahrbericht Yamaha TMax 500 ABS: Mehr und mehr



Der Vorzeige-Roller TMax ABS von Yamaha steht mit tief greifenden Modifikationen für knapp 9 300 Euro bei den Händlern. Foto: Kozik/mid

Der Vorzeige-Roller TMax ABS von Yamaha steht in stark modifizierter Neuauflage für knapp 9 300 Euro bei den Händlern. Dabei verzichten die Japaner zwar auf eine modische Hubraumerweiterung, die optischen Änderungen sind jedoch schon von weitem zu erkennen. Seine neuen aggressiven Linien samt sportlichem Doppelscheinwerfer beschenken ihm ein ungeahntes Überholprestige, bei dem Kleinwagen und Mittelklasseautos bereitwillig den Fahrstreifen auf der Autobahn freimachen. Selbst bei 160 km/h fühlt sich der Fahrer keineswegs gestresst, im Gegenteil: Hinter der schräg aufragenden Verkleidungsscheibe herrscht mehr Ruhe als bei einem 125er-Touren-Bike.



Der neue TMax 500 ABS ist ein gelungener Gran Turismo-Roller mit großem Einsatzspektrum - schnell, bequem, sportlich und elegant. Diesen herausragenden Qualitäten steht der für Roller astronomische Preis von 9 295 Euro in nichts nach. Foto: Kozik/mid

Dazu haben die Beine freie Platzwahl und eine kleine Lehne bietet dem unteren Rücken Halt. Bei reichlich Bewegungsspielraum passt das Ambiente für zurückgelehntes Cruisen sowie für eine ambitionierte Kurvenhatz gleichermaßen; insgesamt sitzt man einen Tick weiter vorn als bei anderen Maxi-Rollern.

In 80 Zentimeter Sitzhöhe erlebt der TMax-Fahrer eine schöne neue Rollerwelt, in der nichts an billige Plastikteile oder fummelige Verschlüsse erinnert. Beim TMax wirkt alles hochwertig mit passgenauen, soliden Kunststoffabdeckungen und tadelloser Lackierung.



Beim TMax wirkt alles hochwertig mit passgenauen, soliden Kunststoffabdeckungen und tadelloser Lackierung. Foto: Kozik/mid

Einziges Manko bei den Instrumenten ist der LCD-Balken für die Drehzahl, er lässt sich nicht gut ablesen. Ansonsten sind die Instrumente übersichtlich und informativ, zwei stabile verschließbare Seitenfächer und eine massive Schlosseinheit untermauern den positiven Eindruck. Das Fach unter der nach hinten aufklappbaren Sitzbank ist tief und fasst einen Integralhelm, fällt aber nicht allzu üppig aus.

Unter der edlen Hülle zeigt sich der Hightech-Antrieb mit 499 ccm Hubraum konstruktiv unverändert mit Einspritzanlage, geregelterm [Katalysator](#) und Ausgleichssystem.



mid Düsseldorf - So mobilisiert der Parallel-Twin knapp 47 Nm Drehmoment und 32 kW/44 PS Leistung, die über einen doppelten Kettentrieb mit automatischem Längenspielausgleich ans 15-Zoll-Hinterrad geliefert werden. Foto: Kozik/mid

Zahlreiche innere Modifikationen münden nicht in höherer Leistung, sondern dienen der Haltbarkeit, sauberem Abgasen und schnellerem Ansprechen. So mobilisiert der Parallel-Twin knapp 47 Nm Drehmoment und 32 kW/44 PS Leistung, die über einen doppelten Kettentrieb mit automatischem Längenspielausgleich ans 15-Zoll-Hinterrad geliefert werden. Das macht Ampelduelle zu einseitigen Angelegenheiten, über Land sind mehr als zügige Überholmanöver gewährleistet. Den tadellosen Laufmanieren mit toller Endgeschwindigkeit von 161 km/h steht allerdings ein recht hoher Spritkonsum von 5,6 Litern Benzin gegenüber, den der im Vergleich zum Vorgänger um einen Liter vergrößerte Tank kaum kompensieren kann.

Das kann schon eher das freudvolle Fahrverhalten, das der 2008er TMax einem komplett neuen Chassis verdankt. Wichtigste Neuerung ist der Aluminiumrahmen, der zusammen mit leichten Verkleidungsteilen stolze fünf Kilogramm Gewicht gegenüber dem letztjährigen Modell einspart. Eine stabile Gabel, das große 15-Zoll-Vorderrad und der längere Radstand sorgen auf der Autobahn schon für eine satte Straßenlage, doch im kurvigen Geläuf macht der

TMax erst richtig Spaß: Hier mutiert der Yamaha-Maxi zum flotten Feger und ernstzunehmenden Gegner für manche Motorräder. Durch den tiefen Schwerpunkt und die frontlastige Gewichtsverteilung biegt er leichtfüßig um die Ecken, ohne an nervöser Überhandlichkeit zu leiden. Natürliche Schikanen durchheilt er dank des direkten Fahrverhaltens im Handumdrehen und äußerst präzise. Auf allen Untergründen bleibt der Fahrkomfort erfreulich hoch, seine sportlichen Tugenden erkaufte er sich nicht mit übertriebener Härte.

Dieser frischen Dynamik gebieten vorn einteilige Vier-Kolben-Festsattel-Bremsen Einhalt, wie sie bei den Yamaha-Motorrädern zum Einsatz kommen. Ihre Verzögerungsleistung fällt gewaltig aus, sie sind aber sehr gut dosierbar und per ABS abgesichert. Das Sicherheitssystem greift speziell an der Vorderhand erst recht spät regelnd ein, was sich durch deutliches Pulsieren des Bremshebels bemerkbar macht. Die an beiden Bremshebeln einstellbare Griffweite rundet die Überarbeitung sinnvoll ab und erhöht das Bremsgefühl.

Der neue TMax 500 ABS ist ein äußerst gelungener Gran Turismo-Roller mit großem Einsatzspektrum - schnell, bequem, sportlich und elegant. Diesen herausragenden Qualitäten steht der für Roller astronomische Preis von 9 295 Euro in nichts nach. Dass der deutlich verbesserte 2008er TMax nur 100 Euro mehr kostet als der Vorgänger, ist verblüffend. Thilo Kozik/mid

Teststeno Yamaha TMax 500 ABS:

Maxiroller mit flüssigkeitsgekühltem Reihenzweizylinder-Viertakt-Motor, vier Ventile je Zylinder, Hubraum 499 ccm, max. Leistung 32 kW/44 PS bei 7 500 U/min, max. Drehmoment 46 Nm bei 6 500 U/min, elektronische Kraftstoffeinspritzung, geregelter [Katalysator](#), CVT-Automatikgetriebe, Leichtmetall-Rahmen, Telegabel, Aluminium-Zweiarmschwinge mit liegendem Federbein, Sitzhöhe 80 cm, Tankinhalt 15 Liter, Leergewicht 225 kg, zul. Gesamtgewicht 415 kg; Preis 9 295 Euro.

Gefunden auf dieser Page:

http://www.monstersandcritics.de/artikel/200819/article_79532.php/Fahrbericht-Yamaha-TMax-500-ABS-Mehr-und-mehr?page=1