



Hinter dem Dynamik-Look des neuen X-Max steckt ein feiner Reisebegleiter, der das angenehme Leben liebt

GENUSS-SPORTLER

Eleganter, hochwertiger Mix aus Design, Komfort und Sportlichkeit, ein hervorragend für kleine Reisen und für Zweipersonenbetrieb geeigneter Roller der gehobenen Klasse. So könnte man den 2005 vorgestellten Yamaha-Erfolgsroller mit knappen Worten charakterisieren. Für die Saison wurde der X-Max 250 kräftig überarbeitet – Grund genug für eine eingehende Betrachtung.

Während der Antriebsstrang weitgehend gleich bleibt, ist der neue Stahlrohrrahmen in Tunnelbauweise jetzt noch verwindungssteifer; das neue Bodywork mit einteiliger Frontverkleidung und klassisch-analogen Rundinstrumenten (plus zentralem, sehr informativem Digitaldisplay) verheißt Frische und Dynamik. Yamaha sagt „Sport-Styling“ dazu und lenkt damit ein bisschen von den wichtigsten Eigenschaften ab: Der X-Max ist in seinen Dimensionen eindeutig für stressfreies, menschenwürdiges

Vorwärtskommen konzipiert und schafft diese Aufgabe souverän. 1545 Millimeter Radstand sowie 15 Zoll vorne und 14 Zoll hinten sind eine klare Entscheidung für sicheren Geradeauslauf und stabiles Kurvenverhalten. Sicher auch die richtige Entscheidung, denn wir haben die Spitze des X-Max im Durchschnitt aus beiden Richtungen mit echten 126 Stundenkilometern ermittelt – das ist für eine angegebene Leistung von 15 kW (20,4 PS) mehr als bemerkenswert. Außerdem ist das

Satte Spitze bei erstaunlich geringem Spritverbrauch

bereits knapp am Autobahn-Richttempo, und hier braucht man alles andere als einen Roller, der nervös oder seitenwindempfindlich ist. Die ungewöhnliche Kombination aus 15- und 14-Zoll-Rädern finden

wir in dieser Hubraumklasse nur beim Derbi Rambla 300 und beim Aprilia Sportcity Cube 300. Diese Vertreter haben jedoch ebene Trittbretter mit vollem Durchstieg sowie deutlich kürzere Radstände zwischen 1,3 und 1,4 Meter und sind daher mit dem X-Max nur schwer vergleichbar. An dieser Stelle gleich ein Spartipp: Wer mit dem B-111-Führerschein fährt oder wer mit 125 Kubik und 10,4 kW (14 PS) zufrieden ist, der kann momentan den X-Max 125 mit gleicher Karosserie um sensationelle 3499 Euro mit nach Hause nehmen. Noch viel günstiger wird's in dieser Qualität und mit dieser Ausstattung wohl kaum werden.

Reiseambitionen und Zweipersonenbetrieb wollen aber den Viertelliter Hubraum. Ansprechende Höchstgeschwindigkeit und muskulösere Beschleunigung sind die willkommenen Vorteile, wobei wir hier noch einen weiteren höchst bemerkenswerten Meßwert parat



moto
mobil

YAMAHA X-MAX 250
roller-daten

MOTOR 1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, SOHC, 4 Ventile, EFI
HUBRAUM 249,8 ccm
LEISTUNG 15 kW (20,4 PS) bei 7500/min
DREHMOMENT 20,7 Nm bei 6000/min
GETRIEBE autom. Kupplung, stufenlose Variomatik
FAHRWERK Stahlrahmen, Alu-Antriebsschwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi Telegabel 35 mm, Stereofederbeine
RADSTAND 1545 mm
FEDERWEG vo/hi 110/95 mm
BEREIFUNG vo/hi Michelin Gold Std. 120/70-15, 140/70-14
BREMSEN vo/hi Scheibe 267 mm, Scheibe 240 mm
SITZHÖHE 792 mm
TANKINHALT 11,8 l
GEWICHT (vollgetankt) 180 kg
SPITZE 126 km/h
TESTVERBRAUCH 2,9 l/100 km
EXTRAS Topcase 44 l, Windschutzscheibe hoch,
Sportscheibe, Gepäckträger, Handprotektoren, Sissybar
PREIS € 4999,-
VERTRIEB/INFO www.yamaha-motor.at

| MODELLVERGLEICH | HUBRAUM/LEISTUNG | GEWICHT | PREIS |
|--------------------|-----------------------------|---------|----------|
| YAMAHA X-MAX 250 | 249,8 ccm/15 kW (20,4 PS) | 180 kg* | € 4999,- |
| KYMCO XCITING 300i | 270,6 ccm/17,1 kW (23,3 PS) | 185 kg | € 4890,- |
| SYM CITYCOM 300i | 264 ccm/16,9 kW (23 PS) | 182 kg* | € 4055,- |

*) vollgetankt

haben: Der „motomobil“-Testverbrauch (allerdings nur mit Fahrer) betrug im Schnitt magere 2,9 Liter auf 100 Kilometer – auch hier wird's wohl kaum noch günstiger werden. Unter die breite, lange und wohlgeformte Sitzbank passen zwei Helme und weiteres Kleinzeug. Wobei uns einfällt, dass Yamaha seit dem ersten Majesty 250 immer schon großen Wert auf üppige Kofferräume gelegt hat – in besagtem Majesty konnte man fast sogar kleine Personen transportieren oder ihn für Schmuggelvorhaben einsetzen. Das verschließbare Fach in der Vorderverkleidung ist im Klassenvergleich hingegen eher zurückhaltend.

Bereits der Original-Windschirm reicht für guten Wetter- und Windschutz, im Zubehörprogramm findet man trotzdem außer einer Sportscheibe noch eine extrahohe Tourenscheibe. Die Details, Schalter und Anbauteile des X-Max strahlen eine satte und

zufriedene Qualität aus, wie man sie nur bei einem japanischen Top-Roller finden kann. Die Fertigung der Beifahrerfußrasten, die gummiummantelten Ausleger der Rückspiegel – besser kann man es sich nicht wünschen.

Lässt sich überhaupt keine Kritik am X-Max 250 anbringen, wenigstens an Nebenschauplätzen? Hmm. Dass er mit 180 Kilo (vollgetankt) kein Federgewichtler ist, das kann man ihm angesichts der Statur und des damit verbundenen Komforts und Tourentauglichkeit keinesfalls übel nehmen. Dass Yamaha in der Gesamtheit ein rundes Konzept abliefern, zeigt auch die Bremsanlage, die mit ihrer großen vorderen 267-Millimeter-Scheibe makellose Verzögerung ermöglicht. Der Listenpreis von 4999 Euro? Es gibt teurere Roller in der 250er-/300er-Hubraumklasse. Das Fazit ist einfach und unkompliziert: Der neue X-Max 250 ist ein Roller, der genauso passt, wie er ist. ©



- (1) Könnte von der Statur her auch ein 400er sein. Die relative Größe bringt jedenfalls Komfort und Stabilität
(2) Das klassenübliche Zentralfach ist natürlich versperrbar
(3) Hier gibt's wirklich viel Platz, das ist langjährige Tradition bei den Maxi-Scootern von Yamaha
(4) Feiner Mix aus analog und digital. Mehr Informationen kann man in ein Roller-Cockpit nicht hineinpacken