

Yamaha X-Max 400

- Fahrbericht aus MOTORRAD 15/2013 -

Mit seinen Mäxen schreibt Yamaha eine echte Erfolgsgeschichte. Kein anderer Großroller verkauft sich so gut wie der sportliche Luxusliner TMax 530, obwohl er mehr als 11000 Euro kostet. Ebenfalls oben in den europäischen Zulassungsstatistiken rangieren der 125er und der 250er aus der X-Max-Baureihe. Kein Wunder, dass Yamaha weiter in diese Richtung mobilmacht: Der Yamaha X-Max 400 löst jetzt den in die Jahre gekommenen Majesty ab.

Gedacht ist der Neue vor allem für Leute, die sich zwar einen dicken Roller wünschen, vor dem Preis des Flaggschiffs aber zurückschrecken. Der 400er kostet knapp 6000 Euro und liegt damit auf der Linie vergleichbarer Konkurrenzmodelle. Das gilt auch für die 32 PS seines Vierventilmotors, der bei der italienischen Yamaha-Tochter Minarelli gebaut wird und bereits im Majesty werkelt. Für den neuen Einsatzzweck wurden Einspritzung und Riemen-Variomatik überarbeitet. Das verbessert den Antritt, wie der Yamaha X-Max 400 bei der internationalen Pressevorstellung in Mailand bewies: Beim Ampelstart im Verkehrsgewühl der norditalienischen Großstadt zählt jeder Zentimeter, und der Roller setzt den Befehl vom Gasgriff so prompt um, dass er seinem Fahrer entscheidende Vorteile verschafft; Yamaha gibt die Beschleunigung von null auf 40 km/h mit 2,2 Sekunden an. Der hechelnden Automeute so hurtig davonzuziehen beruhigt die Nerven ungemein.

Weil das Fahrwerk weitgehend von den kleineren Modellen stammt, gibt sich der Yamaha X-Max 400 trotz seiner mächtigen Optik wendig und tänzelt lässig zwischen stehenden Kolonnen hindurch. Das 15-Zoll-Rad vorn und der 13-Zöller hinten erlauben dabei auch abrupte Richtungswechsel. Höchst willkommen auf der Shoppingtour ist der enorme Stauraum unter der Sitzbank, der sich im Vergleich zum 250er um zehn Prozent erhöht hat und nun bei 37 Litern liegt. Dazu kommen zwei Handschuhfächer in der Verkleidung, eines davon abschließbar, für Handy, Geldbeutel und weiteren Krimskrams.

Aber das soll es noch nicht gewesen sein. Weil der Yamaha X-Max 400 immerhin 150 km/h Spitze schafft, darf er sich auch auf der Landstraße vor den Toren Mailands tummeln und zum Ausflug an den mondänen Comer See starten - ein deutscher Baggersee tut's aber auch. Die aufrechte Sitzposition ermöglicht eine gute Kontrolle und vermittelt ebenso viel Sicherheit wie die großen, breiten Reifen. Beim Überholen gibt sich der Motor wiederum spritzig, die Yamaha-Angabe von 4,8 Sekunden beim Durchzug von 50 auf 90 km/h erscheint glaubhaft. Die Bremsanlage mit zwei großzügig dimensionierten Scheiben vorn und einer hinten lässt sich gut dosieren und verzögert hervorragend. Auf ABS muss man derzeit allerdings noch verzichten, erst die 2014er-Modelle werden damit ausgeliefert; dann erhöht sich der Preis um zirka 500 Euro.

Verschärft man das Tempo im Kurvengeschlängel, zeigen sich aber doch deutliche Unterschiede zum sportlichen TMax, von dessen zusätzlichen 16 PS mal ganz abgesehen. Besonders die beiden Federbeine des Yamaha X-Max 400 werden bei zügiger Fahrweise mit unebenem Asphalt nicht sonderlich gut fertig und bringen Unruhe ins Fahrwerk, zudem setzt der Hauptständer in Schräglage früh auf.

Dennoch ist der Yamaha X-Max 400 gelungen, denn er schließt die Lücke zwischen dem 250er und dem Flaggschiff besser als der Majesty. Die Verarbeitungsqualität liegt auf hohem Niveau, und selbst auf eine persönliche Note muss der Roller nicht verzichten: Yamaha hat glatte 21 Zubehörteile im Programm, vom scharfen Akrapovic-Auspuff für Sportfahrer über Heizgriffe und Smartphone-Halter bis hin zum Topcase für die Wochenendtour.

Technische Daten

Motor
Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile, Nassumpfschmierung, Einspritzung, Ø 38 mm, geregelter Katalysator, stufenlose Riemen-Variomatik. Bohrung x Hub 83,0 x 73,0 mm Hubraum 395 cm ³ Nennleistung 23,2 kW (32 PS) bei 7500/min Max. Drehmoment 34 Nm bei 6000/min
Fahrwerk
Rohrrahmen aus Stahl, Telegabel, Ø 35 mm, zwei Federbeine hinten, vierfach verstellbare Federvorspannung, Triebsatzschwinge, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 267 mm, Zweikolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 267 mm, Zweikolben-Schwimmsattel. Alu-Gussräder 3.50 x 15; 4.00 x 13 Reifen 120/70-15; 150/70-13
Maße und Gewicht
Radstand 1565 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 100 mm, Federweg v/h 110/110 mm, Sitzhöhe 785 mm, Gewicht vollgetankt 211 kg, Tankinhalt 14 Liter.
Garantie:
zwei Jahre
Farbe:
Grau, Schwarz, Weiß
Preis:
5795 Euro Nebenkosten 295 Euro