Fahrbericht Yamaha X-Max 300 Tech Max: Einer für (fast) alles

Von Jens Riedel, cen

Mit dem T-Max hat Yamaha vor über 20 Jahren als erster Hersteller die Grenzen zwischen Motorrad und Motorroller verschwimmen lassen. Das Konzept hat nicht nur Yamaha mittlerweile nach unten durchgereicht. Den T-Max gibt es noch immer, die hausinterne Hitliste oberhalb der 125er-Klasse führt in Deutschland allerdings der X-Max 300 an. In diesen Tagen rollt die fünfte Generation der 2005 als 125er und 250er gestarteten Baureihe zum Händler.

Der X-Max hat mit der neuen Verkleidung deutlich an Kontur gewonnen und verleiht seinem Namen mit der x-förmigen Anordnung des Frontscheinwerfers und der Heckleuchten nun sichtbaren Ausdruck. Dazu fällt die stärker abgestufte Sitzbank mit Rückenstütze ins Auge. Die vorderen Blinker wanderten weit nach oben bis über den Lenker. Das sorgt zum einen für bessere Sichtbarkeit, da sie sich gewissermaßen in Augenhöhe von Autofahrern befinden, zum anderen dienen sie gleichzeitig als Windabweiser für die Hände. Ohnehin ist es um die Frontverkleidung gut bestellt. Die Beine bekommen nur wenig Fahrtwind ab und die (per Werkzeug) verstellbare Scheibe entlastet den Oberkörper ebenfalls sehr gut.

Und vor allem hält nun das Smartphone Einzug. So informiert das 4,3-Zoll-LCD-Display nun via hauseigener „My Ride“-App über eingehende Anrufe und Nachrichten. Beim Topmodell Tech Max, für das sich in der Vergangenheit über die Hälfte der Käufer entschieden haben, geht Yamaha noch weiter. Hier zeigt ein kleineres 3,2-Zoll-Display Geschwindigkeit, Tankinhalt und Gesamtkilometer an, während darunter ein 4,2 Zoll großes TFT-Farbdisplay als Infotainmentschirm dient, der über die Street-Cross-App von Garmin auch navigieren kann und sogar Geschwindigkeitsbegrenzungen anzeigt. Alternativ lassen sich die Drehzahl oder aktuelle Fahrdaten darstellen. Die Bedienung über die linksseitig am Lenker angebrachten Tasten geht gut von der Hand. Nervig ist der bei jedem Start im großen Display auftauchende Warnhinweis, worauf beim Fahren bitte zu achten ist. Das kennen wir bislang nur von amerikanischen Fahrzeugen. Immerhin verlangt der X-Max keine ausdrückliche Lesebestätigung, um zu starten, aber ein Tastendruck ist trotzdem nötig, um den Bildschirm wieder für wichtigere Dinge frei zu bekommen.

Der 292 Kubikzentimeter große Einzylinder bleibt unverändert. Auf Gasbefehle spricht der X-Max rasch und gut an, dem CVT-Getriebe ist der aus dem Automobilbau bekannte „Gummibandeffekt“ völlig fremd, es kennt so gut wie keinen Schlupf. Entsprechend flott und freudig geht es voran. Erst jenseits der 120 km/h und 6000 Umdrehungen in der Minute geht dem Motor etwas Schwung verloren. Die serienmäßig montierten Michelin City Grip 2 machen trotz ihrer Bezeichnung auch auf der Landstraße oder Autobahn bei diesem Roller einen tollen Job und genießen vollstes Vertrauen. Die beim X-Max 300 serienmäßige Traktionskontrolle scheint da wirklich nur für den aller äußersten Notfall mit an Bord zu sein.

Der Lenker wurde zum Generationswechsel etwas breiter ausgelegt, was das ohnehin spielerisch Handling nochmals verbessert. Auf der Landstraße begeistert der 300er durch seine Agilität, in der Stadt kommen ihm die kompakten Abmessungen zugute. Auf ganzer Linie überzeugen kann die Abstimmung des Combined-Bremssystems, während die Vorderradbremse allein für einen Sportroller gerne etwas bissiger hätte ausfallen dürfen.

Unter der für besseren Bodenkontakt vorne jetzt noch schmaler zulaufenden Sitzbank gibt es fast 44 Liter Stauraumvolumen. Das Versprechen, dass zwei Integralhelme ins Fach passen, hängt ein wenig vom jeweiligen Modell ab. Wir bekamen zumindest hinten einen üppigen Klapphelm unter, während vorne auf jeden Fall noch Platz für einen Jethelm war. Dazu gibt es zwei Handschuhfächer, von denen das linke mit dem USB-Anschluss fürs Smartphone abschließbar ist. Auf ein Schloss auf der rechten Seite will Yamaha bewusst

verzichtet haben, damit der Fahrer raschen Zugriff auf Kleingeld für die Maut (in anderen Ländern) hat oder an andere Dinge herankommt, die er schnell benötigt, ohne groß abstiegen zu müssen oder wollen. Zwar öffnet sich die Klappe nicht mehr ungewollt durch Knieberührungen wie noch beim Modell von 2019, aber bei heftigeren Fahrbahnstößen kann es durchaus schon einmal zu unbeabsichtigtem Entriegeln kommen. Apropos: Sitzbank und Tankdeckel werden elektronisch per Tastendruck entsperrt. Die noble Lederoptik der Tech-Max-Sitzbank setzt sich übrigens an den Klappen der beiden Frontfächer fort. Das gibt es so sonst nirgendwo.

Yamaha bewirbt den X-Max 300 als Stadtroller, mit dem sich auch der ein oder andere Kurztrip machen lässt. Das stapelt unseres Erachtens zu tief. Dieser Roller kann (fast) alles und eignet sich durchaus auch für die Langstrecke sowie als echte Alternative zum Zweitwagen. Mit 16 neuen Zubehörteilen sowie drei optionalen Ausstattungspaketen, darunter auch eines für den Winter, lässt sich der X-Max 300 den individuellen Ansprüchen noch weiter anpassen. (cen/jri)

Daten Yamaha X-Max 300 Tech Max

Antrieb: 1-Zyl., 292 ccm, flüssigkeitsgekühlt, Keilriemen, CVT
Leistung: 21 kW / 28 PS bei 7250 U/min
Max. Drehmoment: 29 Nm bei 5750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 138 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h: k. A.
Tankinhalt: 13,2 Liter
Sitzhöhe: 795 mm
Gewicht: 183 kg (fahrbereit)
Normverbrauch: 3,0 l/100 km
CO2-Emissionen: 70 g/km
Testverbrauch: 3,2–3,5 l/100 km
Bereifung: 120/70 R 15 (v.), 140/70 R 14 (h.)
Preis: 7449 Euro
Basispreis X-Max 300: 6749 Euro

Bilder zum Artikel

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300 Tech Max.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300 Tech Max.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300 Tech Max.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300 Tech Max.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300 Tech Max.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300 Tech Max.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300 Tech Max.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300 Tech Max: Drehzahlmesser (unten) kann auch mal so gehen.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300 Tech Max.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300 Tech Max.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300 Tech Max.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300 Tech Max: Nerviger Warnhinweis vor jedem Start.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300 Tech Max.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300 Tech Max.

Foto: Autoren-Union Mobilität

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha

Yamaha X-Max 300.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha