

MOTORRAD

Starke
196
Seiten
mit MOTORRAD
ACTION TEAM-
Reiseprogramm
2018



EXKLUSIV



**UCATI
PANIGALE
V4 1100**

NEUHEIT 2018

KAWASAKI Z900 RS

**FAHRBERICHT
BMW G 310 GS**



NEU

**KONZEPT-VERGLEICH
ZWEIZYLINDER-TOURER**



BMW R 1200 RT *Benetton GT*

VERGLEICHSTEST



**Kawasaki Ninja 650
Yamaha Tracer 700**



P 04973 PVSt Deutsche Post
604973000901 / 2017021 / 2756
MSA Motor Sport
Accessoires GmbH
Herrn Gerald Federl
Am Forst 17 b
92637 Weiden

DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, 70138 Stuttgart



12 Klapp- Helme im Test

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,40 € Schweiz 7,70 sFr
BelLux 4,60 € Dänemark 43,00 dkr
Finnland 5,90 € Griechenland 5,70 € Italien 5,20 €
Slowenien 5,20 € Spanien 5,20 € Kanaren 5,40 €



Vergleichstest
Maxi-Scooter

KYMCO
AK 550i

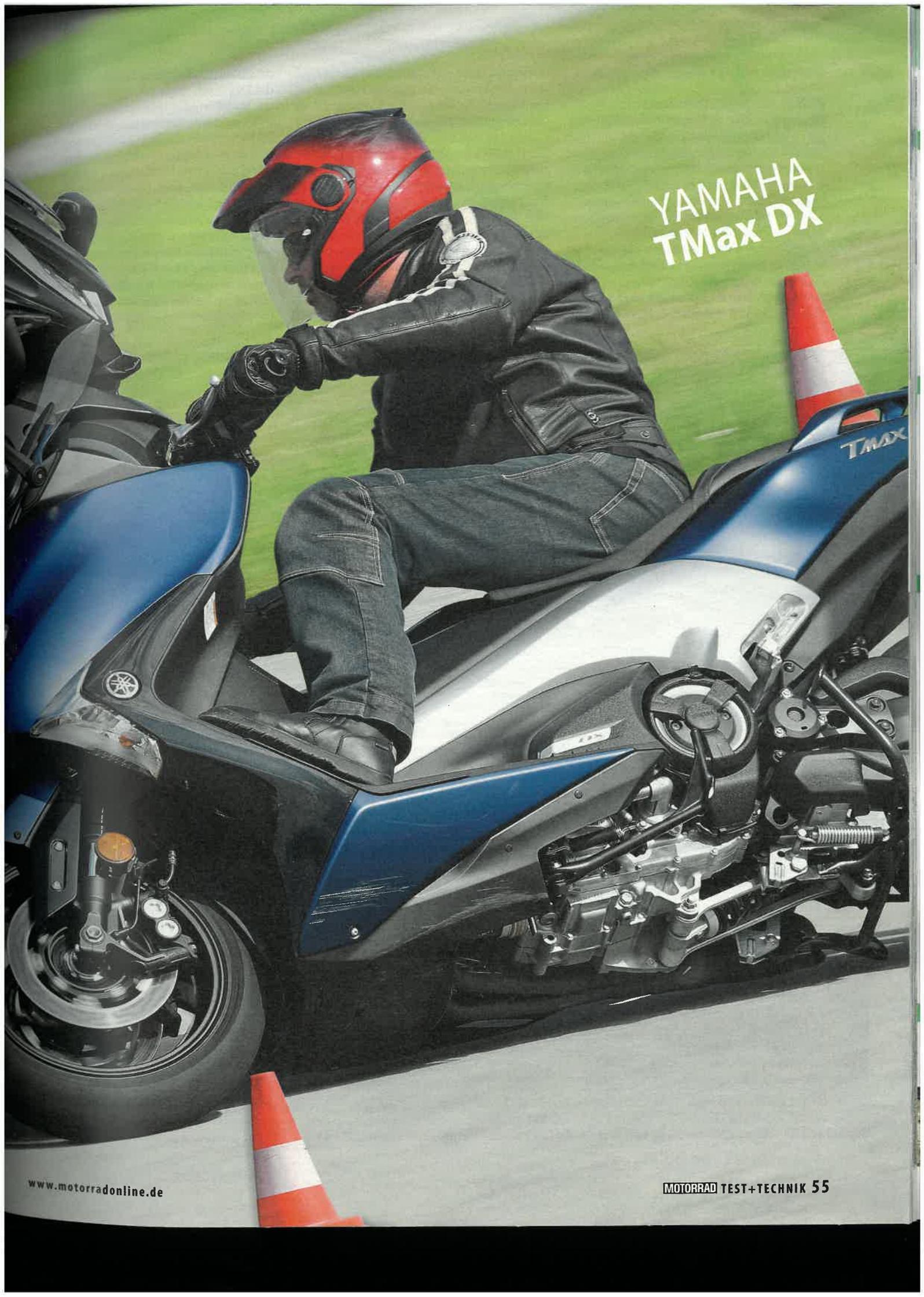


DAS GIBT'S DOCH GAR NICHT



Gibt's doch, bei Roll ... äh MOTORRAD. Nachdem die Oberliga der Roller die gemütliche Sofa-Schaukel-Ecke längst verlassen hat, war es an der Zeit, einmal zu schauen, was die dicken Dinger wirklich draufhaben.

Von Stefan Glück; Fotos: Markus Jahn

A rider wearing a red and black helmet, a black leather jacket, and blue jeans is seated on a blue and silver Yamaha TMax DX scooter. The scooter is positioned on a grey track surface, with a green grassy area in the background. Two orange and white traffic cones are visible: one in the foreground near the front wheel and another in the background near the rear of the scooter. The Yamaha logo is visible on the front fairing, and the 'TMAX' branding is on the rear seat area.

YAMAHA
TMax DX

Vergleichstest Maxi-Scooter

Eins vorweg: Beim Thema Roller scheiden sich auch in der MOTORRAD-Redaktion die Geister, und in der Diskussion um deren Daseinsberechtigung wird nicht nur rein rational argumentiert. So gibt es zum Beispiel einen Kollegen, dessen Name dem Autor soeben entfallen ist, der Roller per se als „Vorstufe zur Hölle“ (Ausgabe 14/2017) bezeichnet, gleichzeitig aber mehrere BMWs, darunter auch ein RT-Modell, sein Eigen nennt. Vorsicht, Glashaus, lieber Klaus, kann man da nur sagen. Und wir reden jetzt nicht nur von der Menge

respektive Fläche des verbauten Kunststoffes. Die Pragmatiker hingegen sagen: Ein Roller ist optimal für die Stadt, ein Roller mit Leistung ist gut auch darüber hinaus.

Doch zurück zum Thema. Als der taiwanische Scooter-Grossist Kymco im Frühsommer sein komplett neu entwickeltes Top-Modell AK 550i vorstellte (ebenfalls dem Original der sportlich angehauchten Zweizylinder-Scooter, dem TMax, gegenüberstellen musste. Schließlich ist der, laut Yamaha seit seiner Markteinführung 2001 allein in Europa über 230 000-mal verkauft, nicht nur wirtschaftlich ein Erfolg, sondern

er war auch unübersehbar die Vorlage für die Taiwaner.

Vor allem das technische Layout zeigt etliche Gemeinsamkeiten: Beide Roller verfügen über einen fest im Alu-Rahmen montierten Reihen-Twin, die Kraftübertragung erfolgt via Variomatik und Zahnriemen aufs Hinterrad. Die Reifengrößen sind vorne wie hinten identisch. Beide führen ihre Vorderräder mittels Upside-down-Gabel mit radial angeschlagenen Bremsätteln, die des Kymco stammen übrigens von Brembo. Die äußeren Abmessungen ähneln sich ebenso wie die Ergonomie, aber so ist das wohl, wenn das Anforderungsprofil im Wesentlichen identisch ist.

KYMCO AK 550i



Leider ist das umfassend informierende, aber etwas unübersichtliche digitale Cockpit bei Sonnenschein schlecht bis gar nicht ablesbar



Wie beim Yamaha öffnet das beleuchtete und mit Filz ausgeschlagene Helmloch nach hinten. Es fasst einen Integral- und einen Jethelm



Massive Alu-Schwinge mit direkt angelenktem, nicht verstellbarem Federbein. Der Riemen baut deutlich breiter als beim TMax

Um herauszufinden, wo genau die Unterschiede liegen und wie hoch das Niveau der Roller absolut gesehen ist, machen wir uns auf den Weg nach Neuhausen ob Eck, wo gerade auch eine Guzzi V7 III durch den Toptest-Parcours gescheucht wird.

Schon auf der Anfahrt über die Autobahn zeigen sich erste Unterschiede. Der Kymco, der mit 9799 Euro in der Preisliste steht, erfreut mit gutem Windschutz hinter der leider nur mit Werkzeug in zwei Positionen verstellbaren Scheibe. Die Windgeräusche übertönen bald den Zahnriemen, der unter Last immer ein wenig jammert. Kräftig schiebt der mittels zweier Ausgleichs-

wellen kultivierte Twin mit gekröpfter Kurbelwelle den 232 Kilogramm schweren Taiwaner an. Das Reisetempo pendelt sich, freie Fahrt vorausgesetzt, schnell bei Tacho 150 ein. Der Geradeauslauf ist tadellos, und das straff abgestimmte, wenngleich etwas ruppig ansprechende Fahrwerk macht das Tempo klaglos mit. Auch ein Beifahrer ist nachgerade fürstlich untergebracht, also herrscht eitel Sonnenschein. Zumindest solange, wie keiner vorhanden ist, denn dann lässt sich im voll digitalen Cockpit so gut wie gar nichts mehr erkennen. Das Problem sei aber bekannt, und man arbeite an einer Lösung, heißt es beim Importeur.

Platzwechsel. Auch auf dem TMax, der hier in der mit 13 195 Euro sündhaft teuren Edelson DX antritt, sitzt man zumindest vorne hervorragend, der Copilot stört sich an den ausladenden Kanten der Karosserie, die auf Dauer unangenehm in die Waden drücken. DX heißt, dass sich die Scheibe elektrisch verstellen lässt, ein Tempomat an Bord ist und sowohl Hände als auch Hinterteil bei Bedarf gewärmt werden. Das relativiert den enormen Preisunterschied dann doch ein wenig. Es gibt auch einen Standard-TMax ohne diese Features für 1700 Euro weniger. Auch der kommt sehr edel und wertig daher, einfach wirkende Details und Bauteile gibt es



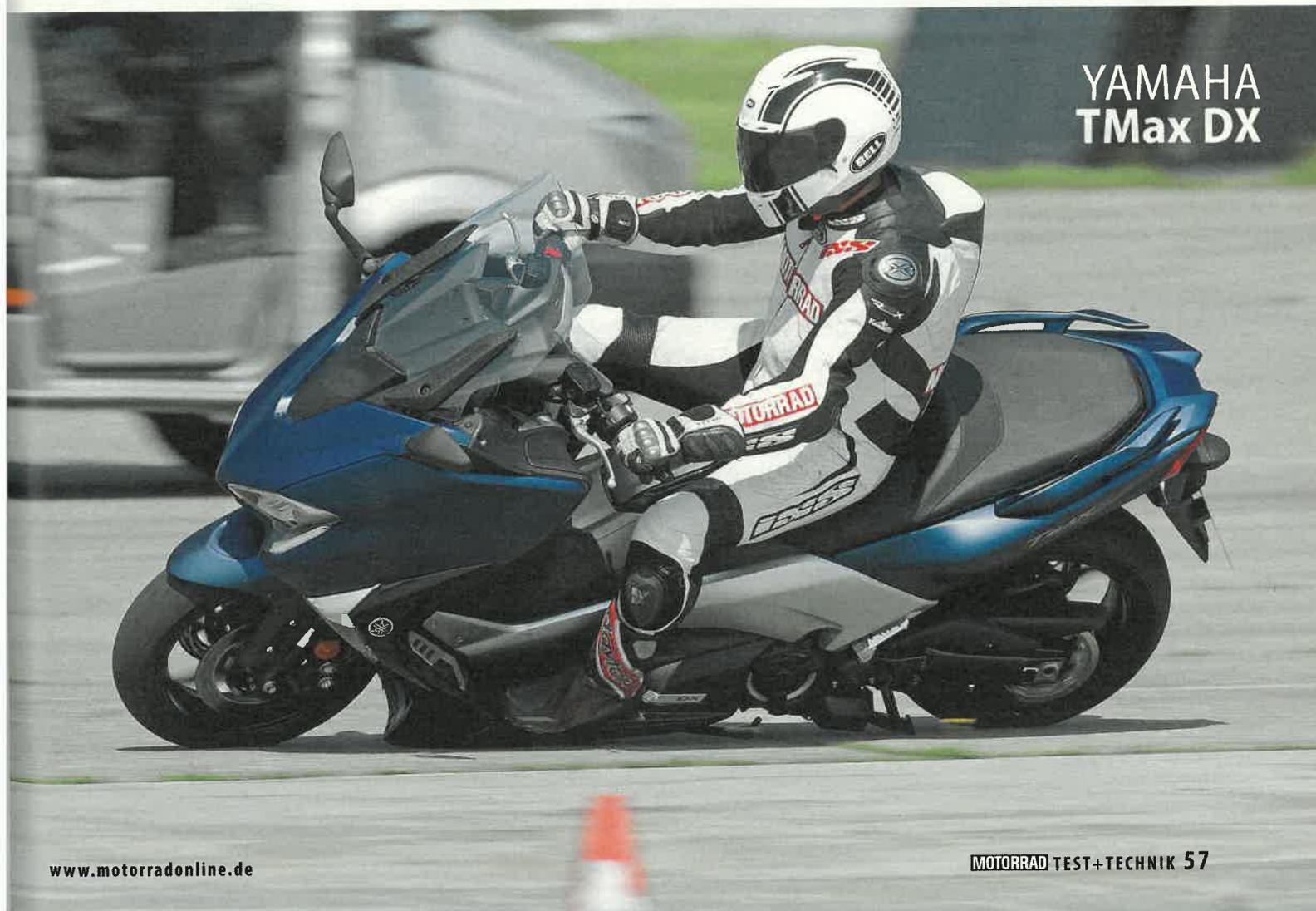
Nicht dass man das Cockpit verstecken müsste, aber der Fotograf war vom Lenker so begeistert, dass der unbedingt aufs Bild musste



Beim TMax öffnete die Bank erstmals nach hinten. Auch hier findet sich genügend Platz für mindestens je einen Integral- und Jethut



Ebenfalls eine fette Alu-Schwinge. Das über ein Hebelsystem angelenkte Federbein liegt unsichtbar unter dem Motor



**YAMAHA
TMax DX**

Daten

	Kymco AK 550i	Yamaha TMax DX
Motor		
Bauart	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor	Zweizylinder-Viertakt-Reihenmotor
Einspritzung	2 x Ø 34 mm	2 x Ø 38 mm
Kupplung	Fliehkraftkupplung	Fliehkraftkupplung
Bohrung x Hub	69,0 x 73,6 mm	68,0 x 73,0 mm
Hubraum	550 cm ³	530 cm ³
Verdichtung	11,0:1	10,9:1
Leistung	37,5 kW (51 PS) bei 7500/min	33,8 kW (46 PS) bei 6750/min
Drehmoment	52 Nm bei 5750/min	52 Nm bei 5250/min
Fahrwerk		
Rahmen	Brückenrahmen aus Aluminium	Rohrrahmen aus Aluminium
Gabel	Upside-down-Gabel, Ø 41 mm	Upside-down-Gabel, Ø 43 mm
Bremsen vorne/hinten	Ø 270/260 mm	Ø 267/282 mm
Assistenz-Systeme	ABS	ABS, Traktionskontrolle
Räder	3.00 x 15; 4.50 x 15	3.50 x 15; 5.00 x 15
Reifen	120/70-15; 160/60-15	120/70-15; 160/60-15
Bereifung	Metzeler Feel Free	Dunlop Sportmax Roadsmart III
Maße + Gewichte		
Radstand	1580 mm	1575 mm
Lenkkopfwinkel	k. A.	62,0 Grad
Nachlauf	k. A.	95 mm
Federweg vorne/hinten	120/120 mm	120/117 mm
Sitzhöhe ¹	785 mm	800 mm
Gewicht vollgetankt ¹	232 kg	210 kg
Zuladung ¹	163 kg	205 kg
Tankinhalt/Reserve	14,5 Liter	15,0 Liter
Service-Intervalle	10000 km	10000 km
Preis	9799 Euro	13195 Euro
Nebenkosten	inkl.	275 Euro

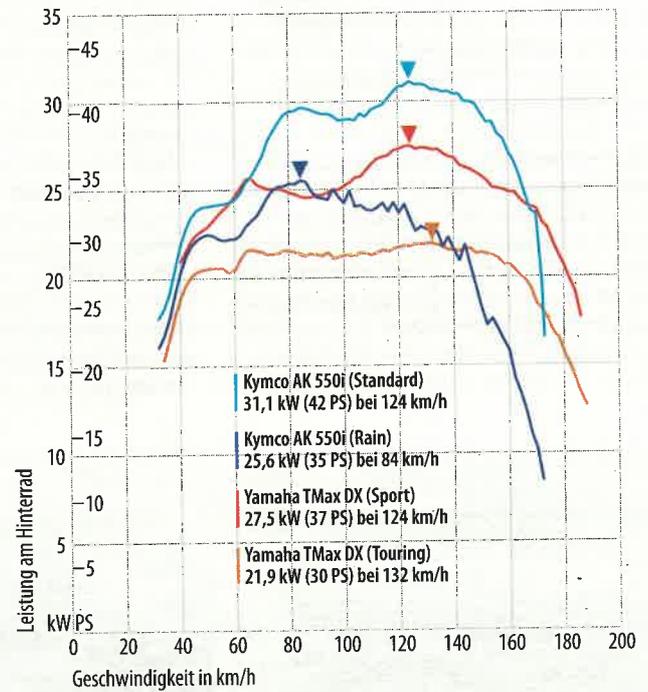
Herstellangaben; ¹MOTORRAD-Messungen

Messwerte

Höchstgeschwindigkeit*	160 km/h	161 km/h
Beschleunigung		
0–100 km/h	7,2 sek	7,0 sek
0–140 km/h	14,2 sek	14,3 sek
Durchzug		
60–100 km/h	3,7 sek	3,7 sek
100–140 km/h	7,0 sek	7,4 sek
Handlingparcours		
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m	42,3 m
schneller Slalom	23,1 sek/99,3 km/h	23,5 sek/98,8 km/h
langsamer Slalom	30,1 sek/52,1 km/h	31,3 sek/48,9 km/h
Verbrauch		
Landstraße/100 km	4,2 Liter	4,4 Liter
Reichweite Landstraße	298 km	341 km

MOTORRAD-Messungen; *Herstellangaben

Leistungsmessung



Prinzipbedingt lässt sich bei Variomatik-Scootern

nicht die Leistung an der Kurbelwelle über die Drehzahl messen, sondern nur die in der Praxis relevante Hinterrad-Leistung über die Geschwindigkeit. Im Volle-Power-Modus liefert der Kymco bis zu 5 PS mehr ans Hinterrad, wobei seine Nennleistung auch um denselben Betrag höher ist. Sowohl Kym-

co als auch Yamaha bieten zeitgeistgerecht mehrere Fahrmodi an. Im Regenmodus wirkt der AK so viel träger, wie die beiden Kurven auseinanderliegen. Beim TMax lassen sich abseits des Prüfstands kaum Unterschiede zwischen den beiden Modi herauslesen. Beide Antriebe laufen kultiviert und drehen im Regelbereich der Variomatik rund 6500 Touren.

Leistung an der Kurbelwelle. Messungen auf dem Dynojet-Rollenprüfstand 250, korrigiert nach 95/1/EG, maximal mögliche Abweichung ± 5 %



Vergleichstest Maxi-Scooter

bei ihm nicht. Punkt. Vor allem die Feder-elemente sprechen deutlich feiner an, ohne es an Stabilität missen zu lassen. Auch bleibt er beim Bremsen in Schräglage neutral, der Kymco hingegen entwickelt ein deutliches Aufstellmoment. Dafür läuft dessen Twin noch einen Tick kultivierter. Und obwohl der Yamaha 5 PS weniger hat, die ihn Führerschein A2-tauglich machen, kann er am Kymco dranbleiben.

Szenenwēchsel. Das Testgelände ist erreicht, jetzt gilt es! Tester Georg wirft sich ins Leder und scheucht die Probanden durch den langsamen und schnellen Slalom und vollbremsst von 100 km/h auf null. Die Mittelwerte aus fünf gezeiteten Durchgängen ergeben folgendes Bild: Der Kymco durchheilt den schnellen Slalom in 23,1 sek, am Messpunkt ist er 99,3 km/h schnell, im langsamen Slalom lauten die Werte 30,1 sek und 52,1 km/h, der Yamaha braucht hierfür 31,3 sek und schafft nur 48,9 km/h. Hier kommt dem Kymco die straffe Fahrwerksabstimmung zugute, ebenso die enorme Schräglagenfreiheit, die ihn auch zu zweit niemals aufsetzen lässt. Beim TMax setzt zumindest im Soziusbetrieb recht oft der Hauptständer auf. Um die Werte besser einsortieren zu können, folgen die Werte der in Sachen Leistung und Gewicht durchaus vergleichbaren Moto Guzzi V7 III: schneller (langsamer) Slalom 22,1 sek/99,3 km/h (31,0/48,5 km/h). Seit ABS Pflicht ist und serienmäßig zum Einsatz kommt, hat die noch ausstehende Bremsmessung von 100 km/h zum Stillstand viel von ihrem Schrecken verloren.



LED-Beleuchtung ist heute Standard. So verlieren Nachtfahrten ihren Schrecken

Als Erstes macht sich diesmal der Yamaha auf den Weg. Im Mittel kommt er nach 42,3 Metern zum Stillstand, was einer durchschnittlichen Verzögerung von $9,13 \text{ m/s}^2$ entspricht. Da ginge noch deutlich mehr, zumal der TMax wie das sprichwörtliche Brett liegt, doch das ABS verschenkt mit langen Intervallen wertvollen Bremsweg. Nun ist der Kymco dran. Er steht im Schnitt nach 38,9 Metern, entsprechend $9,91 \text{ m/s}^2$. Das sind sehr gute Werte, allerdings wird der AK dann sehr unruhig und neigt zum Ausbrechen mit dem Heck, was bei weniger Geübten sicherlich für zusätzlichen Stress sorgen dürfte, aber im Grunde harmlos ist. Auch hier zum Vergleich die Werte der Guzzi: $40,2 \text{ m}/9,6 \text{ m/s}^2$.

Nachdem die Testorgie gezeigt hat, dass moderne Scooter fahrdynamisch definitiv auf Augenhöhe mit vergleich-

baren Motorrädern liegen, macht sich die Crew auf den Heimweg via Landstraße. Auf beiden sitzt es sich recht cruisermäßig. Geruhsam bewegt kommt der Kymco mit 4,2 Litern 100 Kilometer weit, der TMax braucht nur 0,2 Liter mehr.

Was bleibt am Ende? Der Kymco steht erst am Anfang einer Entwicklung, die Sache mit dem Cockpit und dem Ansprechverhalten der Federung sowie die teils billige Wertanmutung bekommen die Taiwaner garantiert in den Griff. Aber schon jetzt ist er ein ernsthafter Herausforderer für den TMax. Besonders das ABS und den Preis sollten die Japaner überarbeiten, der Rest kann ruhig so bleiben, wie er ist. Dann sieht man vielleicht auch Klaus mal auf einem Roller. Von wegen, gibt's doch gar nicht ... ■



MOTORRAD-Testergebnis

- 1 Kymco AK 550i**
Volltreffer! Dieselbe Fahrdynamik, bessere Bremsen, geringer Verbrauch, etwas weniger Ausstattung, aber 3400 Euro günstiger. Da erscheinen die wenigen Mängel des Kymco vor allem als wenig und klein.
- 2 Yamaha TMax DX**
Wohl ist der TMax in Sachen Wertanmutung, Verarbeitung, Funktionalität, Image und in diesem Fall auch Ausstattung nach wie vor die Benchmark. Das muss man aber auch bezahlen wollen. Und können.