

MOGELPAACKUNG



Text: Martin Vielhaber, Fotos: Paul Barshon, Friedemann Kirn, Wout Meppelink

Wenn die 180 PS der R1 nicht mehr beeindrucken können oder die hervorragende Literleistung von weit mehr als 200 PS der R6 kaltlässt, sollte sich wirklich einmal mit dem anderen Ende der Modellpalette befassen. Denn mit Yamahas kleinstem Supersport-Modell, der YZF-R125, ist die richtige Linienwahl und der schonende Umgang mit dem Bremshebel oberstes Gebot. „Wer bremst, verliert!“ bekommt eine neue, wirklich berechnete Bedeutung, mit dem kleinsten R-Modell wird jedenfalls jeder Fahrfehler schonungslos aufgedeckt. Umso mehr Spaß macht es, mit der R125 flott unterwegs

zu sein, denn im Kreise der 125er zählt sie zu den sportlichsten Modellen, die mit dem B-Schein bewegt werden können.

Das moderne Einzylinder-Motörchen mit Ventilttechnik und Einspritzanlage schnurrt sofort nach dem Kaltstart wie ein Kätzchen und reizt mit seinen 15 PS das gesetzliche Limit voll aus. Im Vergleich zu den großen Schwestern ist der Antritt natürlich bescheiden, wer aber fleißig die ultraleichtgängige Kupplung betätigt und das Drehzahlband ausnützt, kommt trotzdem ziemlich

zügig voran. Jedenfalls dreht die R125 schon von unten heraus angemessen hoch, wahre Leistungsschübe darf man sich natürlich nicht erhoffen, und die kleine Supersportlerin rattert fast schon zu unauffällig in den Begrenzer bei rund 10.500 Touren. Außerdem will man es ja meist nicht wahrhaben, wenn bei einem Motorrad knapp über 100 km/h Schluss ist, und sucht in dieser Klasse meist vergeblich nach dem sechsten Gang – bei der kleinen Supersportlerin wurde aber auch beim Getriebe nicht gespart und so erfreut man sich im sechsten an beachtlichen 126 km/h am Tacho. Für die

YAMAHA YZF-R125
NEIN, DAS IST NICHT ETWA EINE ÜBERARBEITETE YZF-R6, SONDERN DIE YZF-R125 MIT VOLLER LEISTUNG, DELTABOX-RAHMEN UND SOGAR „BREITREIFEN“

muss man sich aber ordentlich hinter der Verkleidung verschansen und den Windschatten des Vordermannes bestmöglich nutzen.

Dafür sind die Platzverhältnisse auf der YZF-R125 fast schon auf dem Niveau der großen Schwestern, immerhin betonen die Entwickler nicht ohne Stolz, dass die kleine Maschine von Europäern für Europäer konzipiert wurde. Und wahrlich, der verhältnismäßig lange Radstand von 1355 Millimetern verfehlt seine Wirkung nicht, auch Großgewachsene sitzen herrlich bequem, nichts zwickt, alles ist dort, wo es hingehört. Einzig die relativ stark vornübergebeugte Sitzhaltung könnte Komfort-Freaks ein wenig stören, wer aber später einmal in die R6- oder R1-Liga aufsteigen möchte, sollte sich schon rechtzeitig an die gebückte Haltung gewöhnen. Jedenfalls animiert sie zu einer sportlichen Fahrweise, was mit der R125 auch wirklich eine Freude ist.

Denn der hübsche Deltabox-Rahmen sieht nicht nur gut aus, er ist auch zusammen mit der Aluminium-Gussschwinge extrem verwindungssteif und würde wohl ohne Probleme einen 250er-Motor mit doppelt so vielen Pferdestärken vertragen. Das Resultat ist ein sehr hohes Vertrauen in das Fahrwerk, dessen Monofederbein hinten und die Frontgabel mit 33 Millimeter Durchmesser angemessen straff abgestimmt sind, ohne unangenehme Schläge in den Rücken weiterzuleiten. Und hat man sich durch dieses stabile Fahrverhalten erst einmal darauf eingelassen, den vollen Schwung auch in



DATENBANK


YAMAHA YZF-R125

MOTOR	1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, EFI
HUBRAUM	125 ccm
LEISTUNG	11 kW (15 PS) bei 9000/min
DREHMOMENT	12,2 Nm bei 8000/min
GETRIEBE	Sechsgang
RADSTAND	1355 mm
LENKKOPFWINKEL	65,8°
SITZHÖHE	818 mm
TANKINHALT	13,8 l
TROCKENGEWICHT	126,5 kg
SPITZE	ca. 120 km/h
PREIS	€ 3995,-

etwas engere Kurven mitzunehmen, kommt schließlich die hervorragende Bremsanlage als letzter Rettungsanker sehr willkommen. Die vordere Einzelscheibe misst ganze 292 Millimeter und die Doppelkolbenzange packt so gut zu, dass es fast schon giftig anmutet, aber dennoch bestens dosierbar und im Vergleich zu einer R6 natürlich lammfromm.

Mit der Zeit funktioniert das flotte Kurvenfahren aber immer besser und man kann so manchen Trödler auch auf stärkeren Motorrädern erschrecken, denn auf den ersten Blick kann niemand erkennen, dass da „nur“ die R125 daherkommt, so sehr sieht sie ihren großen Schwestern ähnlich. Die grimmige Front mit den geschlitzten Scheinwerfern, die hochwertige Lackierung und sogar der kleine Stummelauspuff lassen sie nicht nur für den Laien als et-

was viel Größeres durchgehen. Sogar der Hinterreifen im Format 130/70-17 stellt im Reich der 125er einen Superlativ dar und sorgt für einen gelungenen Auftritt.

Die Liebe zum Detail, mit der die Entwickler an die YZF-R125 herangingen, zeigt sich schließlich auch an den Armaturen, die für die kleine 125er-Maschine mit gerade mal 15 PS fast schon so viele Informationen bereithalten wie ein echter Supersportler. All das schlägt sich aber natürlich auch im Preis nieder, Sonderangebot ist die kleine R125 gewiss nicht. Wer aber im Glanze von Yamahas R-Serie und kaum unterscheidbar von den wahren Helden R6 und R1 daherkommen möchte, ist mit knapp 4000 Euro für das erwachsene 125erl eigentlich bestens bedient. 



(1) Die richtige Linienwahl ist bei nur 15 PS ausschlaggebend für flottes Vorankommen und obwohl die vordere Bremse hervorragend funktioniert, sollte man sie daher nur selten einsetzen (2) Unglaublich scharfe Optik für eine 125er-Maschine, die Sitzposition ist sehr geräumig, schließlich wurde die R125 von Europäern für Europäer entwickelt

KLASSENVERGLEICH

MODELL	PREIS	HUBRAUM	LEISTUNG	GEWICHT	SPITZE
YAMAHA YZF-R125	€ 3995,-	125 ccm	11 kW (15 PS)	126,5 kg	120 km/h
APRILIA RS 125 RACING	€ 4895,-	125 ccm	11 kW (15 PS)	114 kg	128 km/h
CAGIVA MITO 125	€ 5370,-	125 ccm	11 kW (15 PS)	129 kg	125 km/h
HONDA CBR 125 R	€ 2990,-	124 ccm	10 kW (13,6 PS)	115 kg	110 km/h
HYOSUNG GT.125R	€ 4195,-	124 ccm	11 kW (15 PS)	166 kg	115 km/h