

PRESSESTIMMEN ÜBER DIE 125CCM MOTORRÄDER VON YAMAHA

MOTORRAD NEWS 02/2015

Vergleichstest YZF-R125

„Als wir vor den taufrischen Mini-Sportlern für unsere Mini-Playback-Superbike-Show stehen, werden wir uns trotzdem schlagartig einig. jedenfalls was das Design angeht. Denn die Teile machen optisch echt was her. Yamahas Bestseller, 2008 auf den Markt geschickt, um die kleinen Rossis und Lorenzos dieser Welt anzufixen, sieht auf Anhub noch schnittiger aus als das Spätwerk aus Österreich. Auch der YZF-Einzylinder hat zwar nur den Inhalt einer Dreh-und-Trink-Pulle, wirkt in "Race Blu" aber richtig erwachsen. Wer wie die meisten unserer Kommilitonen keine Ahnung von Motorrädern hat, könnte unter dem blickdichten Plastikleid eine seltsam dünn klingende Sechshunderter vermuten. Für Sechzehnjährige ist das der Ritterschlag.“

„Die Mini-R6 dagegen gibt sich von vornherein merklich sportlicher. Sie paart spitzeren Kniewinkel, kräftig gekröpfte Lenkerenden und eine geduckte Haltung mit einem bequemen Sitzknödel. Das alles wirkt bei diesem Gernegroß keineswegs aufgesetzt. Wer später von der 125er auf eine große R6 umsteigt, dürfte sich gleich wie zu Hause fühlen.“

„Yamahas OHC-Eintopf fühlt sich bei mittleren Touren minimal kräftiger an, was auch die Messwerte belegen: Bei 6000 Touren hat die YZF zehn Prozent mehr Drehmoment.“

„Bei der Bremse geht der Punkt wieder an die Yamaha. Sie lässt sich etwas feiner dosieren und ist bissiger als die stumpfer zupackende Kati, deren ABS es im Gegenzug leichter macht, sich an die maximale Wirkung heranzubremsen. Beide Stopper vernichten unerwünschten Vortrieb unterm Strich sehr zuverlässig.“

„Bezahlbar ist es dazu auch noch: Bei der Yamaha stehen heute knapp 2,5 Liter je hundert Kilometer auf der Tankrechnung. die KTM schluckt etwa einen Liter mehr.“

Vergleichstest Yamaha YZF-R125 gegen KTM RC125

Testsieger: Yamaha YZF-R125

"Souveräner Auftritt, Titel verteidigt. Die Blaue gewinnt dank knackigem Fahrwerk, erstklassigen Bremsen und dem kräftigen und sparsamen Motor."

„... das sieht die blaue Ecke gelassen, durchlief die YZF-R 125 doch Anfang des Jahres ein strammes Training in Form einer gründlichen Modellpflege. Seitdem trägt die Yamaha ebenfalls eine USD-Gabel und Radialsattel, erhielt dazu ein digitales Cockpit und Modifikationen an Motor und Einspritzmapping. Geblieben ist die knackige Verkleidung im Stil der R6.“

„Kurzum: Die YZF-R125 fährt so scharf, wie sie aussieht.“

„Runde drei: Bremsen. Wieder startet der Champion offensiv. Fantastisch, mit welchem glasklaren Druckpunkt, hervorragender Dosierbarkeit und heftigem Biss die Stopper der kleinen Yamaha vorn wie hinten ihren Job erledigen. Wer's draufhat, bremst sich mit der Yamaha haargenau an die Blockiergrenze.“

„Letzte Runde, Kosten. Richtig billig sind beide natürlich nicht, aber für um 4500 Euro bekommt man einiges geboten. Besonders die Verarbeitung und das Finish der von MBK in Frankreich gebauten Yamaha gefallen.“

„Schon die KTM erfreut mit 2,7 Liter Durchschnittsverbrauch, aber die 2,2 Liter der R12S sind schlicht sensationell. Das ergibt eine theoretische Reichweite von über 500 Kilometern und schont den jungen Geldbeutel nachhaltig. Somit ist nach Ende der fünften Runde das Urteil der Ringrichter eindeutig: Punktsieg Yamaha!“



07/08 2014

Die MT-125 - ein echter Cityfighter

„Yamahas MT-Modellwelt reüssiert gegenwärtig mit der 09 und der 07 auf den Märkten. Für 4.095 Euro plus Nebenkosten für die MT-125 gibt es nun also das Einstiegsbike in die MT-Welt. Das

Naked-Bike ist konzipiert als Street- oder besser Cityfighter. Handlich im Umgang, gebaut für den urbanen Alltag mit gutem Grip und dynamischen Fahreigenschaften. Die neue MT-125 ist schon auf den ersten Blick als Mitglied der MT-Modellfamilie zu erkennen und hat eine ähnlich charismatische Ausstrahlung wie ihre großen Geschwister. Dank der Bigbike-Optik und der modernen Technik vermittelt sie jedenfalls eine selbstbewusste Präsenz auf der Straße. Jedes Detail des neuen Fighters - vom markanten Scheinwerfer bis hin zum ansteigenden Heck - entspricht dem typischen MT-Styling und lässt die 125er durch und durch erwachsen wirken. Die Maschine basiert auf der gleichen Plattform wie die aktuelle 2014er YZF-R125. Das unverkleidete Fahrwerk betont ihre physische Präsenz, die Kombination aus Fighterlook und Supersport-Technologie verschafft der MT-125 eine besondere Stellung in ihrer Klasse. Wie die großvolumigen MT-Modelle bietet auch die MT-125 eine gemäßigt sportliche, weil relativ aufrechte Sitzposition. Im Vergleich zur supersportlichen YZF-R125 genießen Fahrer und Beifahrer auf der MT-125 einen entspannten Sitzkomfort, der sowohl im Stadtverkehr als auch auf der Landstraße passt. Wir Tester vergeben den Stempel "alltagstauglich"!"

Der ultimative 125er Supersportler

„Die YZF-R 125 zählt zu den erfolgreichsten Modellen auf dem europäischen Markt. Unmittelbar nach der Markteinführung im Jahr 2008 etablierte sie sich an der Spitze der 125erSupersportler. Mit der Kombination aus R-Serien-DNA, einer hochwertigen Ausstattung und dem Design der hubraumstärkeren Schwestermodelle avancierte die Yamaha zum Objekt der Begierde einer zumeist männlichen, jungen Kundschaft. Die herausstechenden Merkmale der neuen YZF-R 125 sind zahlreich. Der ultimative 125er-Supersportler holt seine Kraft aus der legendären R-Serien-DNA direkt von der Rennstrecke. Die Verkleidung mit Doppelscheinwerfer ist von der R6 abgeleitet. Zwischen den Scheinwerfern findet sich der rennsporterprobte Lufteinlass. Die Upside-Down-Telegabel ist sehr verwindungssteif und sorgt für eine hervorragende Straßenlage. Das multifunktionale, futuristisch verpackte LCD-Cockpit liefert dem Fahrer alle relevanten Informationen, die er braucht. Das effiziente Einspritzsystem senkt den Spritverbrauch. Die Maschine verzögert dank Hightech-Bremssattel vorn mit radialer Verschraubung und schwimmend gelagerter Bremsscheibe hervorragend. Für 4.350 Euro bekommt der Einsteiger wirklich einen rassigen Supersportler.“

Fazit:

„Die neue YZF-R125 legt die Messlatte in der Supersport-Klasse 2014 erneut ein Stück höher. Sie bietet jungen Fahrern die Chance, schon sehr früh von der Supersport-Technologie zu

profitieren und das besondere Fahrerlebnis zu genießen. Und die MT125 spricht durch ihr Big-Bike Design Jugendliche an, die mehr Wert auf ein alltagstaugliches und cooles Fortbewegungsmittel in der City legen. Beide Bikes sprechen durch ihr dynamisches Design Jugendliche mit A1-Führerschein an. Der Markt wird es zeigen. Das beste Verkaufsargument ist und bleibt die Probefahrt. Sitzt man einmal auf einer der beiden Modelle, will man so schnell nicht mehr runter. Guten Job gemacht, Yamaha Europe!"



08/2014

Fahrbericht MT-125

"KEINE ANGST VOR DER DUNKELHEIT" – „so steht es in Anlehnung an den "Dark Side of Japan"-Werbeslogan der MT-09 über der Pressemitteilung zur neuen MT-125. dem jüngsten und kleinsten Mitglied der MT-Bande. Und Angst braucht die jugendliche Zielgruppe trotz der durchgängig matt-düsteren Farbgestaltung und leichter Streetfighter- Anleihen wirklich keine zu haben, denn die MT-125 ist ein Spaßgerät erster Güte geworden. Die kaum verhüllte Technik teilt sich die kleine Nackte mit der der jüngst überarbeiteten YZF-R 125."

„Sehen lassen kann sich auch die weitere Ausstattung des Einzylinder-Flitzers: LED-Tagfahr- und Rücklicht sind ebenso an Bord wie ein übersichtlich gegliedertes Cockpit. In dem findet sich neben den Anzeigen für Tageskilometer, Momentan- und Durchschnittsverbrauch, Wassertemperatur und Serviceintervalle sogar ein Schaltblitz."



08/2014

Fahrbericht MT-125

„So zeigt die 125er die typischen MT-Stylingmerkmale vom dominanten Scheinwerfer über die markanten seitlichen Lufthutzen bis hin zum ansteigenden, knappen Heck mit LED-Rücklicht. Gussfelgen im Schmiederad-Look und ein untenliegender Auspuff geben der Yamaha zusätzliche Würze für

einen selbstbewussten Auftritt.“

„Sehr sicher und nachvollziehbar umkurvt die I25er Radian aller Couleur, federt und dämpft die Bosheiten spanischen Asphalts weitgehend weg für einen angenehmen Fahrkomfort.“

„Nichts destotrotz rangiert die ab August erhältliche MT-125 mit 4095 Euro in der Premiumklasse, das jedoch zurecht: Mit ihrer fahraktiven Art wird die durch und durch erwachsene Yamaha das 125er-Segment nicht nur auf der iberischen Halbinsel, sondern besonders hierzulande weiter befeuern.“



08/2014

Fahrbericht YZF-R125 / MT-125

„Es wundert mich kein bisschen, dass Du schon in der Vergangenheit oft nach der YZF-R125 geschielt hast. Da wärst Du nämlich nur ein weiterer neben 45.000 anderen in Europa, die seit 2008 ihr Erspartes mit Begeisterung für so ein Ding über den Händlertresen geschoben haben. Sie wirkt wie ein Derivat der Sportikone R6 und was ist schon aufregender als Supersport? Bei dieser 125er passt einfach vieles gut zusammen. Sie umgibt eine Rennaura, hinter der die zahlreichen Wettbewerbserfolge der Marke mit den Stimmgabeln stehen. Das fühlt sich keinesfalls aufgesetzt an, sondern »echt« und mit einer Geschichte drumherum. Im japanischen Iwata sah man den Erfolg der hubraumschmalsten YZF-R verständlicherweise mit größter Freude. Nachwuchsgewinnung zählt zu den wichtigsten Themen. Junge Menschen wie Du und Deine Kumpels profitieren jetzt von dieser glücklichen Entwicklung. Denn Yamaha will diesen Erfolg nicht abreißen lassen und hat, um weiterhin so attraktiv zu bleiben, ein paar Kohlen nachgelegt. Ab Anfang August steht eine satt überarbeitete YZF-R125 bei den Händlern.“

„Und jetzt pass auf: Daneben steht zusätzlich noch eine nackte Schwester! Sie heißt MT-125 und ergänzt damit die Modellpalette der Spaßbrenner - Masters of Torque.“

„Dann liegt es jetzt an Dir. Wenn es eine der neuen Yams werden soll, quäle Dich nicht ewig herum. Entscheide guten Gewissens nach der Optik und nimm die in Deinen Augen Schöneren! Egal, wie die Wahl ausgeht - bereuen würdest Du sie wohl kaum. Viele Grüße Dein Cousin“

Fahrbericht MT-125

„Bereits beim ersten Aufsitzen wirkt die neue MT wie ein ausgewachsenes Motorrad. Wer nicht weiß, womit er es zu tun hat, wird wohl eher eine 500er statt einer 125er vermuten. Optisch orientiert sich der Single an den beiden großen Schwestern und tritt designtechnisch als Mischung aus MT-07 und 09 an. Aber nicht wesentlich kleiner: Der markante Look und die typischen Linien blieben erhalten, besonders das Heck zitiert die großen Schwestern. Vorne führt eine 41-Millimeter dicke Upside-Down-Gabel das neue Gussrad, ergänzt von einer martialischen Vierkolben-Bremszange. Mit kurzem Druck auf den Starter macht sich der überarbeitete Einzylinder an die Arbeit. Über 70 Teile veränderten die Entwickler gegenüber der Basis aus der YZF-R 125.“

„Zum Stadt-Gewusel passt auch die Sitzposition: Der Pilot thront aufrecht, sodass er das 138-Kilo-NakedBike nicht nur locker im Griff hat, sondern auch das Verkehrsgeschehen im Blick behält. Die Yamaha folgt der Linie direkt und lässt sich ohne großen Kraftaufwand durch engste Gassen dirigieren.“

„Das Sahnestück sind die Bremsen: Schon der hintere Einkolben-Sattel bringt den 130er-Reifen auf Wunsch jederzeit zum Quietschen. Vorne reicht Yamaha vollwertige Sportmotorrad-Kost: Mit exaktem Druckpunkt beißt die Vierkolbenzange in die 292-Millimeter-Scheibe. Einmal voll reingelangt, bleibt einem wortwörtlich die Spucke weg.“

„Sensationell könnte der Verbrauch ausfallen: Obwohl bei unserer Testfahrt oft „volles Rohr“ auf dem Programm stand, verkündete eine Anzeige einen Durchschnitt von rund 2,4 Litern. Da der Single wohl die meiste Zeit im Bereich um den Drehzahl-Begrenzer verbringen wird, spendierten die Ingenieure der MT-125 einen Schaltblitz.“

„Ab August wartet die MT-125 bei den Yamaha-Händlern. Ihr Preis von 4100 Euro könnte vor allem jüngere Piloten ein starker Anreiz sein, sich auf die dunkle Seite zu schlagen.“

Fahrbericht MT-125

„Moment mal: MT - Masters of Torque, das bedeutet doch eigentlich Meister des Drehmoments? Davon kann bei einer 125er, möge sie noch so gut im Futter stehen, wohl kaum die Rede sein. Aber wollen wir mal nicht so kleinlich sein, schließlich ist es nur logisch, dass Yamaha die jüngste Erfolgsgeschichte der MT-Familie um ein Achtelliter-Kapitel zu erweitern sucht und dem Kassenschlager YZF-R 125 ein nacktes Schwesterehen zur Seite stellt. Optisch jedenfalls ist die MT-Identität der neuen 125er auf den ersten Blick ersichtlich.“

„Beim Aufsitzen gefällt der Baby-Fighter mit typischer MT-Ergonomie. Dank der neuen Tank-Sitzbank-Kombination sitzt man im Vergleich zur R125 etwas niedriger und deutlich besser integriert, mehr im als auf dem Motorrad. Der hohe, breite Lenker kommt dem Fahrer ein Stück weit entgegen und ermöglicht eine aufrechte, bequeme, leicht zum Vorderrad orientierte Sitzposition.“

„Spielend leicht lassen sich die 138 Kilogramm (vollgetankt, Werksangabe) um die kriechenden Blechhaufen zirkeln und so die Pole an der Ampel erobern.“

„Endlich im kurvigen Hinterland der katalonischen Hauptstadt angekommen, präsentiert sich die MT-125 genau wie die YZF-R125 als kleines Handlingwunder. Mit toller Leichtfüßigkeit folgt sie der Linienwahl des Piloten, bleibt dabei stets stabil und dämpft Fahrbahnunebenheiten ordentlich weg. Unweigerlich lässt man das Gas immer länger stehen, surft Kurven in immer größerer Schräglage ab.“

„Im Alltag schlägt der MT-Sprössling sich ebenfalls tapfer und könnte damit neben der jugendlichen Zielgruppe auch für Pendler attraktiv sein. Beide werden sich über den niedrigen Verbrauch (2,5 Liter/1 00 km) ebenso freuen wie über das klar gegliederte, informative Cockpit.“

MOTORRAD

Europas größte Motorradzeitschrift **06/2014**

Vorstellung: Modell 2014 Yamaha YZF-R 125

„Wie eine große und sehr erfolgreich: Yamahas 125er-Supersportlerin ist seit Jahren der Maßstab in diesem Segment. Jetzt kommt sie noch aggressiver daher.“

„Für die YZF-R 125 bedeutet das in erster Linie einen noch schärferen Auftritt durch eine Verkleidung im R6-Stil mit zentralem Lufteinlass zwischen den aggressiv geschnittenen

Scheinwerfern. Weit mehr jedoch tat sich in technischer Hinsicht.“



Mit der Wahl "Motorrad des Jahres 2013" wurde die größte Leserbefragung der Motorrad-Medienbranche zum 15. Mal in Folge durchgeführt und zwar zeitgleich und nach identischer Methode in neun Ländern. Initiator ist die Motor Presse Stuttgart mit MOTORRAD, Europas größter Motorradzeitschrift.

67.961 Teilnehmer, davon allein 30.245 aus Deutschland, wählten unter 200 kategorisierten Modellen ihren Favoriten.

Pro Kategorie konnte eine Stimme abgegeben werden. Daraus resultieren nicht nur die Klassensieger, sondern auch die einzelnen Markenwertungen.

Die YZF-R125 konnte den 3. Platz in der Kategorie 125er belegen. In der Markenbewertung belegt Yamaha den Platz 2.

MOTORRAD
Europas größte Motorradzeitschrift **19/2011**

Vergleichstest 125-er Sportler

1. Platz YZF-R125

Fazit:

Klasse Motor, tolle Bremsen und ein ausgezeichnetes Fahrwerk. Eine schwer zu schlagende Kombination. Das scharfe Design setzt dem die Krone auf.

„Yamaha hat mit der YZF-R125 vorgemacht, wie fetzig so ein Achtelliter-Bike aussehen kann. Denn gerade bei der angepeilten jugendlichen Kundschaft fährt das Auge mit.“

„Die Messlatte hatte 2008 Yamahas Bonsai-R6 gelegt und im damaligen Vergleichstest die versammelte Konkurrenz überrumpelt. Ihre Trümpfe, die ihr damals den Sieg bescherten, stechen auch heute noch. Da ist zum einen der äußerst gelungene Motor. Im Gegensatz zu den beiden anderen ist er sehr langhubig ausgelegt. Das beschert ihm eine fette Drehmomentkurve und das niedrigste Drehzahlniveau. Lässiges Mitschwimmen im Stadtverkehr ist mit 5-6000/min problemlos möglich. Souverän zieht er auch an längeren Steigungen durch und verzeiht schon mal, wenn ihm nicht rechtzeitig der nächsttiefere Gang präsentiert wird. Gemessen am rattenscharfen Sportler-Outfit überrascht das breite nutzbare Drehzahlband im positiven Sinne. Werden die Gänge engagiert durchgerissen, ist nach 14,8 Sekunden die 100-km/h Marke gestürmt. Da muss die Konkurrenz abreißen lassen. Und im Durchzug sowieso.“

„Das straff abgestimmte und sehr stabile Fahrwerk jedenfalls verkraftet das Tempo locker. Abgeklärt und souverän zieht sie ihre Bögen. Wenngleich die Federelemente in puncto Ansprechen nicht zu den Samtpfoten zählen. Und wenn es brenzlich wird, kann der Fahrer auf eine bombastisch zupackende und gut dosierbare Bremse im Vorderrad vertrauen.“

„Ob griffige Alu-Rasten, filigrane Sozius-Ausleger, die bananenförmig gebogene Aluguss-Schwinge oder die saubere Verarbeitung insgesamt: Die Yamaha macht nicht nur von der Statur her den erwachsensten Eindruck.“

FAZ 07.07.2011

Ritterschlag und Reifeprüfung

„Yamaha weiß es schon länger. Das war der erste Hersteller, der begriffen hat, was heute jene Jugendlichen, die noch fürs motorisierte Zweirad zu interessieren sind, haben wollen: was Wahres. Keinen schmalbrüstigen Abklatsch, keinen billigen Blender, keine kreischende Peinlichkeit. 2008 brachten die Japaner die seinerzeit sensationelle YZF-R125 heraus, die den

600- und 1000-Kubik-Supersportler des Hauses auf erstaunliche Weise ähnelte, viele Konkurrentinnen alt aussehen ließ, Platz eins der 125er-Verkaufsstatistik erstürmte und dauerhaft besetzte.“

„An der etablierten Yamaha, als Probeexemplar in frischem Weiß anwesend müssen sich die Neuen messen lassen. Die YZF-R125 sieht nicht nur sportlich aus, sie fühlt sich auch so an: stabiles, vertrauenerweckendes Fahrwerk, direktes Einlenkverhalten, wirkungsvolle, bestens dosierbares Getriebe mit nicht zu wabbeligem Gefühl am Kupplungshebel und nicht zuletzt eine zum Vorderrad orientierte Racing-Sitzposition mit Last auf den Handgelenken, engem Hüft- und Kniewinkel.“

„Die Yamaha punktet mit edler wirkenden Armaturen, Fußrasten, Brems- und Schalthebeln, Schwinge, Auspuff, Sitzpolster machen mehr her.“

„Unter den vier Sparsamen stets unter drei Liter für 100 Kilometer, einmal bloß 2,4.“

MOTORRAD

Europas größte Motorradzeitschrift **21/2010**

Vergleichstest 125-er Supermotos Platz 1 YAMAHA WR125X

„Ein Sieg der Vernunft? Die gut verarbeitete Yamaha bietet die besten Bremsen und die beste Ausstattung. Die handliche WR macht aber auch mächtig Spaß.“

„Am souveränsten startet die Yamaha. Dank Einspritzung muss hie weder ein Choke bemüht noch sonst irgendwie gearbeitet werden: Ein Knopfdruck, und der aus der YZF-R125 bestens bekannte Motor läuft sofort rund und nimmt sauber Gas an.“

„Die WR125X gibt hier den Musterknaben, sowohl beim Sound als auch in Sachen Laufkultur.“

„SIEG DER VERNUNFT: Mit tadellosen Bremsen, guter Sicht in den Spiegeln und ordentlichem Licht zeigt die Japanerin, wie es geht.“

„KLARE SACHE: Die beste Verarbeitung, den geringsten Verbrauch, das alles zum günstigsten Preis – die WR125X ist die Kostenkönigin.“

„SIEGER PREIS LEISTUNG: Die Yamaha ist das erwachsenste Motorrad in diesem 125-er Vergleich. Sie bietet in fast jeder Kategorie Leistungen auf hohem Niveau zum günstigsten Preis.“

MOTORRAD

Europas größte Motorradzeitschrift **10/2010**

Dauertest - Abschlussbilanz

FAZIT:

„Nach diesem Dauertest ist völlig klar, warum die YZF-R125 bei den 125ern die Zulassungsstatistik anführt und bei Yamaha der Topseller ist. Mit knapp 4000 Euro ist sie kein Sonderangebot. Doch dafür bekommt man auch ordentlich was geboten. Fahrwerk, Bremsen und Motor überzeugen mit dynamischen Qualitäten und Standfestigkeit. Problemlos im Umgang ist sie obendrein. So lockt man nicht nur 16-jährige hinter dem Ofen hervor.“

"Wer hätte gedacht, dass das Leben am unteren Ende der Hubraum-Skala so vergnüglich sein kann) Auf 25.000 Kilometern hat die YZF-R 125 viel Stehvermögen bewiesen und noch mehr Freude gemacht."

„Normalerweise erregt eine 125er bei den leistungs- und hubraumverwöhnten MOTORRAD-Testern wenig Aufsehen. Und bislang verirrte sich mit der Hysong GT125 auch nur ein einziger Vertreter dieser Hubraum-Klasse in den Dauertest-Fuhrpark. Aber diesmal lag die Sache ein klein wenig anders. Vom ersten Tag an hatte kleine Ypse in der Redaktion einen Stein im Brett. Mit ihrer großen optischen Nähe zu den Supersportlern R6 und R1 sorgte sich nicht nur überall für anerkennendes Kopfnicken. Sie wurde weder gemieden noch geschont sondern mit offenen Armen empfangen und recht zügig in 21 Monaten durch ihr Testprogramm gescheucht. Dabei kam ihr nicht nur ihr ziemlich erwachsenes Auftreten zugute. Vielmehr waren es handfeste Qualitäten, die sie zur gern genommenen Begleitung auch für längere Ausfahrten machte. Vor allem der spritzige Motor heimste jede Menge Lob ein. Bereits 5500/min genügten, um locker im Stadtverkehr mitzuschwimmen oder an Ampeln verträumte Autofahrer stehen zu lassen.“

„Und ab 8000/min legte der kleine Single noch mal ein paar Brikett nach, womit sich sogar Überholmanöver auf der Landstraße recht zügig meistern ließen.“

„Das wirklich Erstaunliche aber: Obwohl Dauervollgas praktisch ständiger Begleiter war, sog sich die kleine Yamaha im Mittel nur bescheidene 2,9 Liter Super auf 100 Kilometer durch die Einspritzdüse. Sie ging so sparsam mit dem teuren Raffinat um, dass sich mancher Fahrer schon fragte, ob wohl die Tankuhr kaputt sei. Mangels nennenswerten Ölverbrauchs war das Nachfüllen von Schmiermitteln über die Testdistanz nur einmal nötig. Und selbst nach Frostnächten hatte die Yamaha keine Probleme, umgehend dem Weckruf des Anlassers zu folgen.“

„Wo war das Ding, als ich 16 war?“ Bringt Kollege Gerhard Eirich seine mit Wehmut durchmischte Begeisterung auf den Punkt.

2Räder 05/2010

Test WR125R

"Die WR125R hat keinen Dreck am Stecken. Höchstens zwischen den Stollen, nach einem lustvollen Offroad-Abstecher. Sie hat auch nichts zu verbergen, außer der Tatsache, dass sie sich den Motor (ebenso wie ihre Supemoto-Schwester WR125X) vom beliebten und bewährten Sportler YZF-R125 geklaut, pardon, geliehen hat. Ist ja auch völlig legitim, wenn Yamaha schon ein solch kräftiges, drehfreudiges Motörchen in Regal hat. Der Vierventiler läuft dank Ausgleichswelle nicht nur angenehm vibrationsarm, er geht auch noch äußerst knausrig mit dem Sprit um. Selten laufen mehr als drei Liter/100 km durch die Einspritzung. Bei flottem Alltagsbetrieb, versteht sich."

"Die langen Federwege bieten viel Reserven auf Buckelpisten oder bei kleineren Sprüngen, die schmale, karg gepolsterte Sitzbank erlaubt dem Fahrer, weit nach vorn über den Tank zu rutschen. Gut für die Kontrolle im Gelände, gut aber auch für flottes Landstraßenheizen im Supermoto-Stil. Beides macht die WR mit ihren ordentlich haftenden Stollenreifen klaglos mit, auf die gut dosierbaren, kräftig zupackenden Bremsen ist stets Verlass."

2Räder 12/2009

Wertanlagen bis 5000 Euro

Kurzurteil

- **Kräftiger Einzylindermotor**
- **Gute Fahrleistungen**
- **Sehr geringer Spritverbrauch**
- **Super handlich, sehr stabil**
- **Gute Verarbeitung**
- **Outfit wie große Schwester R1**

„Zugegeben: Es wird noch etwas dauern, bis die kleine Yamaha echten Sammler- und Kultstatus erreicht. Aber in einigen Jahren, wenn die konsequent pfiffig gemachte, der großen Supersport-Schwester R1 nachempfundene 125er nicht mehr als Neumaschine im Programm ist, könnten gute Exemplare mit wenig Kilometern Liebhaberstatus. erreichen“

„Was zeichnet die kleine Yamaha aus? Ihr rassiges Erscheinungsbild, das sie auf den ersten Blick kaum von der großen R1 unterscheiden lässt, ihre rundum gute Verarbeitung und ein tolles Fahrwerk. Das Herzstück, der ÄUSSERST KRÄFTIGE VIERTAKTMOTOR, sorgt mit echten 15 PS für richtig gute Fahrleistungen und ist zudem sehr sparsam. Die kräftigen Bremsen haben mit dem Verzögern der leichten 125er samt Besatzung keinerlei Mühe, die Sitzhaltung ist sportlich, aber auch im Alltag durchaus zu ertragen. Ein Tipp für Nostalgiker, die sich mit 40 an ihre wilde Jugend erinnern wollen.“

MOTORRAD
Europas größte Motorradzeitschrift

24/2009

Herbstausfahrt mit Dauertest-Motorrädern

„Das Quietscherle sieht aus wie eine Große.“

„Die Fahrt zum Gardasee mit der YZF-R125 erinnert mich an meine erste Moped-Tour vor fast 22 Jahren. Damals ein echtes Abenteuer, mit 16 auf der Honda MTX80 bei den ersten warmen Sonnenstrahlen ab in den Süden zu brausen. Die YZF-R125 sieht nicht nur wirklich wie eine Große aus, sie macht auch richtig Laune. Für diese Klasse sind die Bremsen und das stabile komfortable Fahrwerk top. Auf Landstraßen bleibt das Quietscherle immer tapfer dan am Rest der Truppe. Einfach Spitze ist der Verbrauch, mit gerade mal 2,9 Litern auf 100 Kilometern reichen 20 Euro locker für die Fahrt von Stuttgart bis Italien.“

„Tanken? Das verlernt man auf der 125er fast.“

Test WR125X

„Cool, peppig, fetzig, himmlisch - es gibt viele Attribute, die auf die kleine Supermoto von Yamaha zutreffen.....“

„Die neue WR125X beispielsweise ist ab Werk ein ausgewachsenes Motorrad mit 905mm Sitzhöhe, langen Federwegen und riesigen Abständen zwischen Rädern und Schutzblechen - für Fans ein echter Augenschmaus.....“

„Gleich beim ersten Druck aufs Knöpfchen springt der kleine Einzylinder-Viertaktmotor an, läuft sofort rund und nimmt Gas an. Der nominell 15 PS starke Motor feierte in der YZF-R125 sein Debüt und treibt außerdem die Enduroversion WR125R an. 14 PS bei 9.000/min attestiert ihm der Prüfstand. Gang rein und los. Die Kupplung arbeitet weich und präzise, lässt sich sogar mit zwei Fingern bedienen. Ruck zuck sind die sechs Gänge durchgestept. Der Motor hängt super am Gas, läuft durch eine Ausgleichswelle sehr vibrationsarm und dreht euphorisch als gäbe es kein morgen mehr....“

„Die Endübersetzung ist gegenüber der Straßenversion YZF-R125 kürzer gewählt. Dadurch fühlt sich die X agiler an. Auch sind die Durchzugswerte besser, was sich vor allem beim Fahren zu zweit positiv auswirkt. Kurz gesagt: Die Supermoto zieht selbst dann die Wurst vom Teller, wenn die Bordbesatzung Übergewicht hat. Bergab erreicht die ungedrosselte WR 120km/h.....“

„Den größten fahrspaß vermittelt sie jedoch auf engen, verwinkelten Landstraßen. Ratz fatz lässt sich die nur 139 Kilogramm schwere Supermoto über den Lenker abwinkeln und um kleinste Radien scheuchen.....“

„Zwei Finger reichen, damit sich der Doppelkolben-Schwingsattel in die 298er Scheibe verbeißt und die Front zum starken Abtauchen zwingt.....“

„Alles in allem glänzt die WR nicht nur durch ihr stabiles, agiles Fahrverhalten und den kräftigen, drehfreudigen sowie sparsamen Motor (nur 2,8 Liter auf 100 Kilometer) sondern auch durch wertige Verarbeitung.“



08/2009

125er im Test WR125R/X

„So darf sich der Pilot im Großstadtdschungel selbstbewusst vorne an der Ampel-Startlinie anstellen, ohne Gefahr zu laufen, von der nachfolgenden Blechlawine überrollt zu werden. Die Souveränität des Auftritts lässt auch beim Einsatz auf Landstraßen kaum Federn. Werden die Gänge des gut abgestuften Sechsganggetriebes ausgedreht, ist das Tempolimit außerorts schnell erreicht.“

„Das Fahrwerk zeigt sich der Motorleistung dabei in allen Lebenslagen gewachsen.“

„...durchgängig gute Verarbeitung, einen geringen Verbrauch und überschaubare Inspektionskosten dank der 6000-Kilometer-Intervalle.“

„...WR125R unbedingt näher ansehen. Ihr kräftiger und sparsamer Motor begeistert. Top-Fahrverhalten auf der Straße paart sich mit ausbaufähigen Offroad-Eigenschaften.“