



Yamaha MT-125

- Fahrbericht aus MOTORRAD 15/2014 -

Yamaha legt nach im umkämpften Segment der Leichtkrafträder. Auf Basis der jüngst überarbeiteten YZF-R 125 erscheint nun die Yamaha MT-125 als insgesamt fünftes Modell der „Masters of Torque“-Baureihe. Hat sie das Zeug, vom Erfolg der MT-09 und MT-07 zu profitieren?

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 Schwesterchen zur Seite stellt - die Yamaha MT-125.

Optisch jedenfalls ist die MT-Identität der neuen 125er auf den ersten Blick ersichtlich. Die Front ist geprägt von dem markanten, spitz nach unten zulaufenden Scheinwerfer mit LED-Positionsleuchten und den seitlichen Lufteinlässen. Leichte Streetfighter-Anleihen finden sich im steil ansteigenden Heck mit seinem niedrig positionierten LED-Rücklicht. Und die Technik? Die teilt sich die Yamaha MT-125 mit der YZF-R 125, denn beide Bikes wurden parallel entwickelt. Das bedeutet: Die MT-125 besitzt einen stabilen Stahlbrückenrahmen, einen modernen, wassergekühlten 15-PS-Motor mit Benzineinspritzung und als Highlight eine üppig dimensionierte Upside-down-Telegabel nebst radial verschraubtem Vierkolbensattel vorne. Allerbeste Voraussetzungen also, um im Reigen der sportlichen 125er kräftig mitzumischen.

Typische MT-Ergonomie gefällt

Beim Aufsitzen gefällt die Yamaha MT-125 mit typischer MT-Ergonomie. Dank der neuen Tank-Sitzbank-Kombination sitzt man im Vergleich zur R 125 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. Lediglich der aufgrund der hoch montierten Fußrasten relativ spitze Kniewinkel dürfte großgewachsene Piloten auf die Dauer zwicken.

Anders als bei der Racer-Verwandtschaft gerät das urbane Stop-and-go bei der Präsentation in Barcelona mit der Yamaha MT-125 nicht zur Nervenprobe. Spielend leicht lassen sich die 138 Kilogramm (vollgetankt, Werksangabe) um die kriechenden Blechhaufen zirkeln und so die Pole an der Ampel erobern. Der Vierventiler gehört zwar zu den durchzugsstärksten Vertretern seiner Gattung, unter die 7000er-Marke sollte der Drehzahlmesser für einen flotten Start dann allerdings nicht fallen.

Yamaha MT-125 ist ein kleines Handlingwunder

Endlich im kurvigen Hinterland der katalonischen Hauptstadt angekommen, präsentiert sich die Yamaha MT-125 genau wie die YZF-R 125 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. Und wenn es dann doch mal etwas zu viel des Guten wird, darf vorne wie hinten auf höchstem Niveau, allerdings ABS-los, verzögert werden.

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/100 km) ebenso freuen wie über das klar gegliederte, informative Cockpit. Darüber hinaus finden sich im Zubehörkatalog neben Teilen zum optischen Tuning auch Handprotektoren, ein Tankrucksack und ein großes 39-Liter-Topcase zur Montage auf dem im Übrigen eher unbequemen Soziusplatz. Preislich liegt die Yamaha MT-125 für 4095 Euro auf Augenhöhe mit der Konkurrenz, kann also nicht ganz den Schnäppchenstatus der größeren Schwestern für sich beanspruchen. Eine echte MT ist sie trotzdem geworden.

Technische Daten

Motor:
Einzyylinder-Viertakt-Motor, eine Ausgleichswelle, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile, Kipphebel, Einspritzung, Ø 28 mm, geregelter Katalysator, Lichtmaschine 235 W, Batterie 12 V/6 Ah, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadekupplung, Sechsganggetriebe, Kette, Sekundärübersetzung 3,429. Bohrung x Hub: 52,0 x 58,6 mm Hubraum: 124 cm ³ Verdichtungsverhältnis: 11,2:1 Nennleistung: 11,0 kW (15 PS) bei 9000/min Max. Drehmoment: 12,4 Nm bei 8000/min
Fahrwerk:
Brückenrahmen aus Stahl, Upside-down-Gabel, Ø 41 mm, Zweiarmschwinge aus Aluminium, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Scheibenbremse vorn, Ø 292 mm, Doppelkolben-Schwimmsattel, Scheibenbremse hinten, Ø 230 mm, Einzelkolben-Schwimmsattel. Alu-Gussräder: 2.75 x 17; 3.75 x 17 Reifen: 100/80 R 17; 130/70 17
Maße + Gewicht:
Radstand 1355 mm, Lenkkopfwinkel 65,0 Grad, Nachlauf 89 mm, Federweg v/h 130/114 mm, Sitzhöhe 810 mm, Gewicht vollgetankt 138 kg, zulässiges Gesamtgewicht 323 kg, Tankinhalt/Reserve 11,5/1,2 Liter.
Preis:
Garantie: zwei Jahre Farben: Rot, Grau, Blau Preis: 4095 Euro Nebenkosten: 150 Euro