

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

21 septembre 2020

Dossier De Presse Honda CB125F 2021



HONDA CB125F 2021

L'essentiel : la très populaire CB125F fait peau neuve pour 2021 avec 11 kg de moins sur la balance, un moteur ultra-économique grâce à la technologie anti-frottements eSP et l'adoption d'un alternateur-démarrateur. Les formes de l'habillement se rapprochent de celles des grosses CB tandis que l'équipement de série comprend un éclairage avant à diodes, une béquille centrale et une instrumentation digitale avec indicateur de consommation.

Sommaire :

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Accessoires
5. Caractéristiques techniques

1. Introduction

Parce qu'elle constitue souvent une porte d'entrée dans le monde de la moto, une 125 cm³ se doit d'être multiple. En effet, pour certains, elle représente la solution la plus économique pour se déplacer d'un point A vers un point B, à la fois en termes de coût d'achat et d'entretien. Pour eux, une moto doit être durable, simple, facile à vivre et sans soucis. Voilà leurs fondamentaux.

Pour d'autres, aussi nombreux, elle est leur première "vraie" moto et marque le début de leur aventure motocycliste. En plus des qualités déjà évoquées, elle doit également offrir tout ce que l'on attend d'une moto : excitation, liberté et plaisir instinctif... Sans oublier la faculté d'être facile à appréhender pour un novice et un style qui rende fier et crédible.

Pour tous les constructeurs, accueillir et accompagner de nouveaux pratiquants est une chose importante. La première expérience est en effet déterminante pour conditionner une relation durable, en particulier lorsque des facteurs comme la famille ou la carrière entrent en ligne de compte au fil du temps...

Apparue en 2015 en remplacement de la CBF125, la CB125F a apporté la preuve qu'elle remplissait parfaitement ce rôle avec ses qualités de fiabilité, son style moderne et son accessibilité immédiate, sans sacrifier aux performances.

Aujourd'hui, la CB125F profite d'une refonte complète qui la rend encore plus séduisante et plus économique au quotidien. Une moto parfaite pour aller simplement où l'on a besoin d'aller tout aussi bien que pour commencer l'aventure d'une vie.

M. Ken Tomiyasu – Responsable du développement (LPL) de la CB125F 2021

« Pour nous, les repères sont importants. Nous avons donc initié une sorte de révolution silencieuse avec cette nouvelle CB125F, en maintenant son niveau de performances en ville tout en diminuant considérablement sa consommation de carburant. Le moteur eSP adopte des technologies à faibles frottements, la partie-cycle affiche un comportement rassurant et maniable et je pense que le propriétaire peut être fier du style. Nous sommes très heureux de savoir que de nombreux motards vont débiter avec Honda sur une CB125F et nous savons qu'elle leur offrira beaucoup de plaisir ».

2. Caractéristiques principales

La nouvelle CB125F est une moto à part entière dont le développement a, notamment, entraîné le dépôt de 19 brevets, rien de moins ! Fabriquée sur le site Européen de Honda Atessa dans le sud-est de l'Italie, la CB125F 2021 se distingue par un net renforcement de son caractère économique, un progrès à mettre à l'actif de son moteur Smart Power (eSP) refroidi par air.

Ce millésime 2021 est également 11 kg plus léger, avec un nouveau cadre et un style proche de celui des grosses cylindrées. Ces évolutions sont complétées par un éclairage avant à diodes et un tableau de bord digital revu.

3 coloris sont proposés pour la CB125F 2021 :

-Rouge Splendor

-Blanc Pearl Cool

-Noir

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Motorisation

- ***Moteur eSP performant avec 27 % de consommation en moins***
- ***Technologie à faibles frottements avec cylindre désaxé, culbuteurs sur roulements à aiguilles, refroidissement du piston par jets d'huile...***
- ***Alternateur contribuant à la réduction du poids***
- ***Boîte 5 rapports et chaîne secondaire à joints toriques***

Le nouveau bloc-moteur « eSP » (enhanced Smart Power) qui équipe la CB125F 2021 est un monocylindre 4 temps, 2 soupapes et simple arbre à cames en tête de 124 cm³, refroidi par air et alimenté par injection électronique PGM-FI. Conforme aux dernières normes Euro5, ce moteur a été conçu dès l'origine pour afficher des performances de premier ordre pour cette cylindrée, tout en restant exceptionnellement frugal et conforme à la traditionnelle fiabilité Honda.

Il présente des valeurs d'alésage x course de 50 x 63,1 mm qui déterminent un rapport volumétrique de 10 à 1. La puissance maximale de 8 kW est délivrée à 7 500 tr/min, le couple de 10,9 Nm étant disponible dès 6 000 tr/min (contre 7,8 kW à 7 750 tr/min et 10,2 Nm à 6 250 tr/min pour la génération précédente). Ces caractéristiques se traduisent par des mesures d'accélération de 12,4 s aux 200 m départ arrêté.

Mais le plus important reste l'efficacité énergétique -la consommation- de ce nouveau moteur, en nette progression puisqu'elle passe de 1,96 l/100 km à 1,54 l/100 km, ce qui confère à la CB125F 2021 une autonomie d'environ 700 km (600 km auparavant) grâce aux 11 l contenus dans le réservoir.

Ces 5 dernières années, Honda a appliqué le concept eSP -et les technologies qui en découlent- sur

une large gamme de scooters 125 cm³. L'objectif de l'eSP (enhanced Smart Power) est d'intégrer, en partant d'une feuille blanche, des technologies à faibles frottements à chaque étape de la conception d'une motorisation. Aujourd'hui, ce sont donc de 8 ans de développement et d'expérience qui bénéficient au moteur de la CB125F 2021...

Dans le cas présent, cette valeur ajoutée commence par le poids. Le nouveau moteur de la CB125F est 7 kg plus léger que celui qu'il remplace. Son cylindre est légèrement décentré, ce qui permet de réduire les frottements entre la chemise et la jupe du piston. Le ciel du piston est lui-même refroidi par des jets d'huile alors que et les culbuteurs qui entraînent les soupapes sont montés sur roulements à aiguilles, toujours pour limiter les frottements.

Un alterno-démarrreur fait également partie de la liste des technologies eSP. En plus d'être extrêmement silencieux en fonctionnement, ce composant combine la production de courant électrique avec la fonction de démarrreur, permettant de gagner du poids tout en simplifiant la conception générale. La puissance nécessaire pour lancer le moteur est réduite par la présence d'un décompresseur qui annule la résistance de la compression tandis qu'après chaque arrêt, un dispositif anti-retour replace automatiquement le vilebrequin dans une position optimale avant la phase d'admission.

La boîte de vitesses comporte 5 rapports et la chaîne de transmission finale est du type à joints toriques.

-

3.1 Style, partie-cycle & équipements

- ***Nouveau cadre tubulaire plus léger de 1,7 kg***
- ***Double amortisseur arrière réglables en précharge***
- ***Style proche celui des CB de grosse cylindrée***
- ***Éclairage avant à diodes et instrumentation digitale***
- ***Poids total de 117 kg, en baisse de 8,6 % par rapport au modèle 2019***

Le nouveau cadre simple berceau fait appel à un acier haute résistance tout en pesant 1,7 kg de moins que son prédécesseur. Il est constitué d'une épine dorsale qui soutient le moteur et présente une géométrie qui offre le meilleur équilibre entre confort de conduite et stabilité, avec un accent porté sur la douceur de la direction et la précision des sensations, en particulier sur l'angle. La chasse et la traînée sont respectivement de 26° et 92,4 mm, avec un empattement de 1 280 mm. Le poids en ordre de marche est de 117 kg, en baisse de 11 kg.

Les deux combinés ressort-amortisseur qui assurent la suspension arrière disposent de 5 possibilités de réglage en précharge et viennent en complément d'une fourche télescopique hydraulique de \varnothing 31 mm. Les jantes de 18 pouces en alliage participent à la stabilité et à la rigueur du comportement routier sur mauvais revêtements. Elles supportent des pneumatiques de 80/100 pour l'avant et de 90/90 pour l'arrière. Enfin, au chapitre du freinage, on trouve un disque de \varnothing 240 mm coiffé par un étrier double piston à l'avant, secondé par un tambour à commande mécanique de \varnothing 130 mm à l'arrière. Le système CBS (Combined Brake System) qui associe les deux dispositifs s'avère à la fois efficace et rassurant puisqu'il permet de générer une force de freinage à l'avant même si le frein arrière est actionné seul.

Côté style, la CB125F 2021 affiche un style "musculeux" qui fait écho aux plus grosses cylindrées de la gamme CB. Le réservoir et les écopés latérales tirent leur inspiration de la famille « Neo Sports Café » alors que la CB500F a guidé le dessin de la pointe avant qui supporte le nouveau phare avant à diodes et l'instrumentation. Cette dernière est entièrement digitale avec, notamment, un indicateur de rapport engagé, un indicateur de consommation moyenne et instantanée, un compteur de distance restante et un témoin « ECO » qui aide le pilote à adopter la conduite la plus économique possible.

Evolution du modèle précédent, le bouton de démarreur fait également office de coupe-contact, tout comme la commande de feu de route qui permet aussi d'agir sur l'appel de phare.

Le moteur, le coude d'échappement, le silencieux, les fourreaux de fourche et les jantes sont noirs, contrastant avec les teintes de l'habillage. Parallèlement, de subtiles touches de rouge apparaissent sur les ressorts d'amortisseur et le capuchon de bougie.

Comme sur toute machine destinée à une utilisation quotidienne ou à l'apprentissage, la position de conduite est droite, relaxante et sécurisante, avec des repose-pieds idéalement placés et un guidon large pour favoriser la maniabilité.

La hauteur de selle est de 790 mm (+ 15 mm) et peut confortablement recevoir 2 adultes. La poignée passager et la béquille centrale font partie de la dotation de série.

CB125F 2021

MOTEUR

Type Monocylindre, 4 temps, simple ACT et 2 soupapes, refroidi par air

Cylindrée 124 cm³

Alésage x Course 50 x 63,1 mm

Rapport volumétrique 10 à 1

Puissance maxi. 8 kW à 7 500 tr/min (95/1/EC)

Couple maxi. 10,9 Nm à 6 000 tr/min (95/1/EC)

Capacité d'huile 1 litre

ALIMENTATION

Type Injection électronique PGM-FI

Capacité de carburant 11 litres

Consommation (WMTC) 1,5 l/100*

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Allumage Digital avec avance électronique

Démarrage Électrique

Batterie 12V/5AH

Alternateur 390 W

Phare A diodes

TRANSMISSION

Embrayage Multidisque en bain d'huile

Commande Mécanique

Boite 5 rapports

Transmission finale Chaîne

CADRE

Type Simple berceau en acier

PARTIE CYCLE

Dimensions (LxlxH) 2 015 x 750 x 1 100 mm

Empattement 1 280 mm

Angle de chasse 26°

Chasse 92,4 mm

Rayon de braquage 2,04 m

Hauteur de selle 790 mm

Garde au sol 160 mm

Poids tous pleins faits 117 kg

SUSPENSIONS

Type Avant Fourche hydraulique ø 31 mm,

débattement NC

Arrière Combinés amortisseur, réglables en précharge

(5 positions)

ROUES

Type En aluminium coulé, 5 branches

Jantes Avant 18 pouces

Arrière 18 pouces

Pneumatiques Avant 80/100-18M/C

Arrière 90/90-18M/C

FREINS

Type Avant Simple disque hydraulique ø 240 mm avec étrier double piston, CBS

Arrière Tambour mécanique ø 130 mm, CBS

INSTRUMENTATION & ÉQUIPEMENT

Compteur de vitesse, compte-tours, totalisateur kilométrique, jauge de carburant, indicateur de rapport engagé, éclairage à diodes...

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.

** Données résultant de tests effectués par Honda dans le strict respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel. La consommation de carburant peut varier selon le style de pilotage, l'entretien apporté au véhicule, les conditions météorologiques, l'état des routes, la pression des pneumatiques, la présence éventuelle d'accessoires, la charge, le poids de l'équipage et de nombreux autres paramètres.*