

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

10 novembre 2020

21YM HONDA CB125R



La petite représentante de la gamme Neo Sports Café aborde 2021 en fanfare avec plus de puissance et de couple grâce à un tout nouveau moteur monocylindre à 4 soupapes et double arbre à cames en tête. Les suspensions franchissent également un cap majeur avec l'adoption, pour la première fois sur une 125 cm³, d'une fourche inversée Showa « Separate Function Big Piston » (SFF-BP) de ø 41 mm.

Prix : CHF 5'650.- TTC.

Disponibilité : Fin janvier 2021

Sommaire :

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

1. Introduction

-

Lorsque vous êtes à la recherche de votre toute première moto, tout ce dont vous avez besoin est une machine facile à prendre en main et à piloter, dotée d'un moteur capable de répondre à toutes les situations, le tout avec un comportement agile et rassurant. Réunissez tous ces paramètres, choisissez un style contemporain, ajoutez une liste exhaustive d'équipements et vous obtenez une machine parfaite pour commencer une carrière dans le monde de la moto.

C'est en pensant à ces nouveaux motards qu'Honda a imaginé, en 2017, la CB125R. Lancée en parallèle des CB1000R et CB300R issues de la famille des *Neo Sports Café*, la CB125R représentait une alternative idéale et qualitative pour débiter.

Aujourd'hui, la CB125R 2021 profite d'un tout nouveau moteur et d'une évolution majeure de sa suspension avant... De quoi la maintenir au tout premier rang de la liste de souhaits des jeunes permis... et des autres.

2. Caractéristiques principales

Si le style de la CB125R ne change pas pour 2021, ce n'est pas le cas de sa motorisation. La petite *Neo Sports Café* inaugure en effet un tout nouveau moteur monocylindre double arbre à cames en tête et 4 soupapes qui revendique 11 kW de puissance et 11,6 Nm de couple, soit 1,2 kW et 1,2 Nm en plus par rapport à l'ancienne motorisation.

Parallèlement, pour la première fois au monde sur une 125 cm³, une fourche inversée Showa de ø 41 mm Separate Function Big Piston (SFF-BP)* réglable en précharge et en amortissement - du même type que l'on retrouve sur les toutes dernières CBR650R et CB650R -, fait partie de l'équipement d'origine.

La CB125R 2021 est disponible en 4 coloris :

- Gris Pearl Smoky
- Noir métallique Mat Gunpowder
- Rouge Candy Chromosphere
- Bleu métallique Mat Jeans

*nom complet : Showa Separate Function Fork Big Piston (SFF-BP)

3. Caractéristiques détaillées

3.2 Motorisation

- ***Nouveau moteur monocylindre à double ACT et 4 soupapes***
- ***Puissance de 11 kW et couple de 11,6 Nm***
- ***Conformité Euro5***

Dérivé de celui de la CBR125R, le monocylindre simple ACT 2 soupapes de la CB125R 2018 était un moteur efficace, conçu pour être réactif et efficace dans les conditions de circulation actuelles.

Pour 2021, la CB125R bénéficie de sa propre motorisation, un tout nouveau monocylindre double arbre à cames en tête 4 soupapes qui annonce une puissance maximale de 11 kW (+ 1,2 kW) à 10 000 tr/min et un couple de 11,6 Nm à 8 000 tr/min (+1,2 Nm). Grâce à cette puissance, vitesse de pointe et accélérations sont en progrès sensible.

La transmission reste assurée par une boîte 6 vitesses dont les rapports ont été calibrés pour privilégier les accélérations à bas et moyens régimes. La CB125R est ainsi capable de couvrir le 200 départ arrêté en 11,3 s.

Les valeurs d'alésage x course sont de 57,3 x 48,4 mm, avec un rapport volumétrique de 11,3 à 1. L'alimentation est assurée par un système d'injection électronique PGM-FI alimenté par une ligne d'admission dont certains composants tels que le conduit de la boîte à air et le résonateur ont été redessinés. Enfin, comme auparavant, l'échappement passe sous le moteur et débouche dans un silencieux à double chambre.

3.2 Partie-cycle et style

-

- ***Fourche inversée ø 41 mm Showa Separate Function Big Piston (SFF-BP)***
- ***Frein avant à étrier radial 4 pistons et disque flottant ø 296 mm***
- ***Système ABS à commande électronique***

Inchangé pour 2021, le cadre de la nouvelle CB125R - qui participe à son style minimaliste - est construit à partir de tubes d'acier associés à des éléments emboutis. Légèrement incurvé, le bras oscillant est également réalisé en feuilles d'acier. Ces 2 éléments ont été conçus de façon à offrir une rigidité longitudinale élevée et une torsion contrôlée sans rajouter de poids ou de rigidité excessive.

La résistance du cadre est principalement assurée par les platines embouties qui assurent l'ancrage du bras oscillant mais aussi par le bras lui-même. Le treillis tubulaire intervient plutôt dans la définition d'un comportement agile, stable et capable de renvoyer les bonnes informations au pilote.

L'angle de chasse et la traînée sont respectivement de 24,2° et de 90,2 mm, l'empattement est compact à 1 345 mm tandis que le poids en ordre de marche culmine à 129,8 kg. La répartition des masses AV/AR est de 51,6 % / 48,4 %, synonyme de maniabilité mais aussi de bon retour de sensations en provenance du train avant.

Le gros guidon pivote sur 40°, ce qui se traduit par un rayon de braquage de 2,3 m et par une circulation facile dans la circulation urbaine. La hauteur de selle est de 816 mm.

La qualité du comportement dynamique de la CB125R est également à mettre à l'actif de ses suspensions, en particulier sa fourche qui subit une évolution majeure pour 2021 avec l'adoption, pour la toute première fois sur une 125 cm³, d'une unité inversée Showa Separate Function Big Piston (SFF-BP) de ø 41 mm.

Un dispositif hydraulique est disposé dans l'un des bras de la fourche tandis que l'autre reçoit les ressorts d'amortissement, une configuration qui permet d'assurer un haut niveau de performances tout en limitant le poids. En outre, le recours à des pistons de grand diamètre permet d'améliorer l'absorption des chocs, le retour de sensations et, en

définitive, le contrôle. À l'arrière, le mono-amortisseur dispose de réglages en précontrainte.

Le reste des composants de la partie-cycle ne change pas. Le disque avant flottant de \varnothing 296 mm est pincé par un étrier Nissin 4 pistons à montage radial, le disque arrière de \varnothing 220 mm recevant un étrier simple piston. L'avant et l'arrière sont épaulés par un système antiblocage ABS très sophistiqué qui fonctionne grâce à une centrale inertielle IMU (Inertial Measurement Unit). Selon les conditions, celle-ci détermine la répartition précise de la force de freinage appliquée entre l'avant et l'arrière pour éviter le patinage.

Les jantes à bâtons fins sont chaussées de pneumatiques radiaux de 150/60R-17 à l'arrière et de 110/70R-17 à l'avant.

3.3 Style & équipement

- ***Style minimaliste***
- ***Éclairage à diodes***
- ***Réservoir de 10,1 l conditionnant 470 km d'autonomie***

Unique dans la catégorie -et reconduit pour 2021-, le style de la CB125R répond au même courant *Neo Sports Café* que celui de la CB1000R : minimaliste et efficace tout en étant raffiné et soigné comme l'illustre la partie arrière réduite à sa plus simple expression, avec sa selle passager, son support de plaque et ses repose-pieds en aluminium.

L'instrumentation multifonction à cristaux liquide est à la fois compacte (23,5 mm d'épaisseur) et légère (230 g). Elle contribue à la centralisation des masses et affiche la vitesse, le régime moteur, le niveau de carburant, le rapport engagé ainsi que le témoin des feux de détresse. Les deux rangées de diodes de l'optique avant constituent une signature lumineuse originale, le haut étant réservé au feu de croisement, le bas au feu de route. À l'arrière, l'optique est la plus fine jamais montée sur une Honda.

Abrité derrière un habillage anguleux, le réservoir de 10,1 l est équipé d'un bouchon de remplissage type aviation. Avec une consommation de l'ordre de 45.5km/l (mode WMTC mode), la CB125R peut couvrir près de 459 km avec un plein.

Caractéristiques CB125R

Moteur

Type refroidi par eau	Monocylindre 4 temps, double ACT et 4 soupapes,
Cylindrée	124,9 cm ³
Alésage x Course	57,3 x 48,4 mm
Rapport volumétrique	11,3 à 1
Puissance maxi.	11 kW à 10 000 tr/min
Couple maxi.	11,6 Nm à 8 000 tr/min
Capacité d'huile	1,5 litre

Alimentation

Type	Injection électronique PGM-FI
Capacité de carburant	10,1 litres
Consommation (WMTC) *	45.5km/l (WMTC Mode)

Système électrique

Allumage	Transistorisé avec avance électronique
Démarrage	Électrique
Batterie	12V / 5Ah
Alternateur	180 W à 5 000 tr/min

Transmission

Embrayage	Multidisque humide
Commande	Mécanique par câble
Boîte	6 rapports
Transmission finale	Chaîne à joints toriques

Cadre

Type	Mixte treillis/embouti, en acier
------	----------------------------------

Partie cycle

Dimensions (L x l x H)	2015mm x 820mm x 1055mm
Empattement	1 345 mm
Angle de chasse	24,2°
Chasse	90,2 mm
Hauteur de selle	816 mm
Garde au sol	140 mm
Poids en ordre de marche	130 kg
Rayon de braquage	2,3 m

Suspensions

Type	Avant	Fourche télescopique inversée SFF-BP ø 41 mm, débattement NC
	Arrière	Monoamortisseur réglable en précharge, débattement NC

Roues

Type		En aluminium coulé
Jantes	Avant	17xMT3.00
	Arrière	17xMT4.00
Pneumatiques	Avant	110/70R – 17M/C 54H
	Arrière	150/60R – 17M/C 66H

Freins

Type	Avant	Simple disque hydraulique flottant ø 296 mm avec étrier radial 4 pistons et plaquettes résine, antiblocage ABS
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 220 mm avec étrier simple piston et plaquettes résine, antiblocage ABS

Instrumentation & éclairage

Instrumentation		A cristaux liquides
Sécurité		Freinage antiblocage ABS
Éclairage	Avant	Diodes

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

** Données résultant de tests effectués par Honda dans le respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel supplémentaire. 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.*