

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

21 juin 2021

22YM HONDA MONKEY 125



**HONDA MONKEY 125
2022**

Après un retour remarqué au sein de la gamme Honda en 2018, le Monkey aborde l'année 2021 fort d'un nouveau moteur à 5 rapports refroidi par air et conforme aux normes Euro5. Des amortisseurs arrière progressifs font désormais partie de la dotation d'origine tandis qu'un porte-paquet est disponible en option.

Prix: CHF 4'890.- TTC.

Disponibilité: Août 2021

Couleurs: Pearl Glittering Blue (nouvelle)

Banana Yellow

Pearl Nebula Red

Sommaire :

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

1. Introduction

Le Honda Monkey est probablement l'un des 2 roues les plus emblématiques des années 70, mais sa carrière commence en fait dès le début des années 60. Initialement conçu en tant que mini-moto 50 cm³ pour les jeunes visiteurs du parc de loisirs Tama-Tech de Tokyo, le Monkey s'est avéré si populaire qu'une version homologuée pour la route a rapidement été développée. Caractérisé par son réservoir chromé, son guidon repliable et ses jantes de 5 pouces, le Monkey a été exporté vers l'Europe et les États-Unis dès 1963.

Sa popularité tenait à la fois de son dessin et de ses formes séduisantes, de ses dimensions compactes et de son poids contenu, autant de qualités qui se traduisaient par un plaisir de conduite immédiat. En 1969, le diamètre des jantes passe à 8 pouces tandis qu'à partir de 1970, sa popularité augmente encore avec l'adoption d'une fourche démontable qui permettait de le loger dans le coffre d'une voiture.

En 1978, date du début de sa consécration, le Monkey est redessiné pour répondre aux attentes du gigantesque marché américain et de ses légions d'utilisateurs de véhicules de loisirs (NDT : camping-cars, monospace...) à la recherche d'un moyen de transport pratique et efficace une fois arrivé à destination. C'est dans ces conditions que l'original Monkey va forger sa réputation et trouver sa place dans le cœur de millions de personnes ; avec sa boîte à 3 rapports et son embrayage centrifuge qui n'exigeait aucune maîtrise particulière, il permet à des milliers d'utilisateurs de faire leurs premiers tours de roues sur un 2 roues motorisé.

Parce qu'il était tellement facile et amusant à conduire, le Monkey a probablement fait plus que tout autre véhicule pour l'image et la reconnaissance de la moto dans l'esprit du grand public. Avec ces gros pneus « ballons », son guidon haut, son minuscule réservoir et sa selle épaisse et confortable, le Monkey offre un dessin à la fois moderne et intemporel, à l'image de l'affection que lui portent des milliers de fans.

2. Caractéristiques principales

En 2018, plus contemporain que jamais, le Monkey a fait son grand retour sur les routes d'Europe. Pour son millésime 2022, le Monkey se dote d'une toute nouvelle motorisation Euro5 avec transmission à 5 rapports, de suspensions plus polyvalentes, d'un nouveau

coloris et de multiples évolutions de détail.

De quoi accroître son pouvoir de séduction et sa facilité d'utilisation au quotidien.

3. Caractéristiques principales

3.1 Motorisation

- **Monocylindre de 125 cm³ refroidi par air délivrant 6,9 kW et 11 Nm**
- **Nouvelle boîte à 5 rapports**
- **Conformité aux normes antipollution Euro5**

Le Monkey 2022 dispose d'une toute nouvelle motorisation, issue du MSX Grom.

C'est donc un Monkey encore plus facile et amusant à utiliser qui nous revient en 2022 avec son monocylindre 4 temps simple arbre à cames de 125 cm³ refroidi par air et placé en position horizontale. Ce moteur affiche des valeurs fondamentales de 50 × 63,1 mm et un rapport volumétrique de 10 à 1. Alimenté par une injection électronique PGM-FI, il revendique une puissance de 6,9 kW à 6 750 tr/min et un couple de 11 Nm à 5 500 tr/min.

Une nouvelle architecture d'admission gère la trajectoire de l'air frais aspiré via une tubulure optimisée pour fluidifier le flux d'air. La forme de la boîte à air a également été revue pour apaiser le flux d'air et ainsi, privilégier le couple et la facilité de conduite. Bien qu'il soit plus compact qu'auparavant, le catalyseur est encore plus performant puisqu'il permet au Monkey de répondre aux dernières normes antipollution Euro5.

La longueur du collecteur d'échappement a été adaptée aux changements apportés à l'admission tandis que le silencieux adopte une architecture à chambre unique (contre trois auparavant) pour sonorité plus agréable et davantage de performances.

La nouvelle boîte à 5 rapports (4 sur la génération précédente) permet d'espacer les rapports afin d'améliorer les performances sur longs trajets et offrir une meilleure vitesse de croisière. Comme sur une moto « normale », l'embrayage est manuel.

Ce nouveau moteur s'avère également très économique avec une consommation d'environ 1,5 l aux 100 km en mode WMTC, une performance rendue possible par l'adoption de technologies à faibles frottements telles que le cylindre désaxé ou les culbuteurs à rouleaux pour la distribution. Un système d'alimentation par injection électronique PGM-FI garantit une combustion d'une grande efficacité.

3.2 Style et partie-cycle

- Cadre en acier, fourche inversée, double amortisseur arrière et jantes de 12 pouces
- Combinés ressorts/amortisseurs progressifs
- Poids de 104 kg en ordre de marche, empattement de 1 145 mm et hauteur de selle de 775 mm
- Style indémodable
- Porte-paquet arrière tubulaire optionnel

La structure monopoutre en acier du Monkey 125 a été conçue pour offrir un équilibre subtil entre rigidité et souplesse, formant une combinaison idéale pour la variété d'utilisation à laquelle la machine est promise. Réalisé en tubes de section ovale, le bras oscillant fait écho à la thématique « ronde » qui prévaut partout sur le Monkey.

L'empattement est fixé à 1 145 mm avec une chasse et une traînée de respectivement 25° et 82 mm. Le rayon de braquage est tout juste inférieur à 2 m (1,9 m), le poids en ordre de marche est de 104 kg tandis que la hauteur de selle -fabriquée en mousse haute densité pour plus de confort- plafonne à 775 mm.

La fourche inversée (course de 100 mm) est recouverte d'un traitement alumite et associée à une paire de combinés-amortisseurs progressifs offrant 102 mm de débattement. La garde au sol est de 175 mm.

Le freinage est confié, à l'avant, à un disque de \varnothing 220 mm contrôlé par un système antiblocage ABS géré par une centrale inertielle IMU. À l'arrière, on trouve un disque de \varnothing 190 mm.

Enfin, des pneumatiques à profil mixte (120/80-12 65J à l'avant et 130/80-12 69J à l'arrière) participent au confort de roulage.

Le style classique du Monkey (miniguïdon, garde-boue chromés, échappement relevé, avec pare-chaleur embouti, pneumatiques larges, selle rembourrée, réservoir goutte d'eau...) rend un hommage appuyé au modèle original tout en proposant aux jeunes comme aux plus âgés tout le nécessaire pour les séduire.

Les anciens retrouveront en effet une certaine irrévérence qui leur rappellera les années 70 tandis que la nouvelle génération y ajoutera ce côté indéniablement « funky » qui les distinguera de leurs amis. Quoi qu'il en soit, tous apprécieront ce facteur « sourire » qui caractérise le Monkey, où qu'il se trouve.

Orné du logo historique Honda en 3 dimensions, le réservoir de 5,6 litres adopte le même coloris que le cadre, le bras oscillant et les ressorts d'amortisseurs. Enfin, le Monkey 2022 peut être équipé en option d'un porte-paquet tubulaire qui peut accueillir une charge de 3 kg.

Le Monkey 125 2022 est décliné en 3 variations de couleur :

- Bleu Pearl Glittering
- Jaune Banana
- Rouge Pearl Nebula

3.3 Électronique

- ***Instrumentation circulaire à diodes***

- **Éclairage à diodes intégral**
- **Contrôle du délestage de la roue arrière par la centrale électronique IMU**
- **Système d'identification sonore de la machine**

La technologie moderne est omniprésente en dépit du dessin classique avec, notamment, une instrumentation digitale ronde avec compteur de vitesse (qui clignote agréablement lorsque le contact est mis), compteur kilométrique avec deux totalisateurs journaliers et indicateur de niveau de carburant à six segments...

L'éclairage est assuré par des diodes tandis que la clef de type automobile est équipée d'un système qui permet, d'une simple pression, de faire clignoter les feux afin de faciliter le repérage dans les parkings bondés ;

Enfin, le système de freinage antiblocage ABS travaille de concert avec la centrale électronique pour atténuer les effets d'un délestage de la roue arrière en cas de freinage violent.

MONKEY 125

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. 6,9 kW à 6 750 tr/min (95/1/EC)

Couple maxi. 11 Nm à 5 500 tr/min (95/1/EC)

Capacité d'huile 1,1 litre

Alimentation

Type Injection électronique PGM-FI

Capacité de carburant 5,6 litres

Consommation (WMTC) * 1,5 l/100 km

Système électrique

Allumage Transistorisé avec avance électronique

Démarrage	Électrique
Batterie	12V / 3,5Ah
Alternateur	NC

Transmission

Embrayage	Multidisque humide
Commande	Mécanique par câble
Boîte	5 rapports
Transmission finale	Chaîne à joints toriques

Cadre

Type	Monopoutre en acier
------	---------------------

Partie cycle

Dimensions (L x l x H)	1 710 x 755 x 1 030 mm
Empattement	1 145 mm
Angle de chasse	25°
Chasse	82 mm
Hauteur de selle	775 mm
Garde au sol	175 mm
Poids en ordre de marche	104 kg
Rayon de braquage	1,9 m

Suspensions

Type	Avant	Fourche télescopique inversée, débattement 100 mm
	Arrière	2 combinés amortisseurs,
		débattement 102 mm
Roues		
Type		En aluminium coulé
Jantes	Avant	A bâtons
	Arrière	A bâtons
Pneumatiques	Avant	120/80 – 12M/C 65J

	Arrière	130/80 – 12M/C 69J
Freins		
Type	Avant	Simple disque hydraulique flottant
	ø 220 mm, antiblocage ABS	
	Arrière	Simple disque hydraulique ø 190 mm

Instrumentation & éclairage

Instrumentation		A cristaux liquides
Sécurité		Freinage antiblocage ABS
Éclairage	Avant	Diodes
	Arrière	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.*