

HONDA MONKEY 125

Data del comunicato stampa: 23 aprile 2018

Nuovo modello: *l'iconica mini-bike Honda è stata riprogettata e aggiornata, con uno stile del tutto simile all'originale nelle versioni degli anni Settanta ma oggi integrata da elementi moderni che la rendono un modello premium, come la forcella a steli rovesciati, i doppi ammortizzatori posteriori, la strumentazione LCD, l'ABS sulla ruota anteriore con piattaforma inerziale IMU e le luci full-LED. Il motore raffreddato ad aria da 125 cc eroga una potenza di 9,4 CV e vanta un'efficienza dei consumi sensazionale, ben 67 km/l nel ciclo medio. Il peso con il pieno di benzina è di appena 107 kg.*



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Le pietre miliari del Monkey
4. Specifiche tecniche

1. Introduzione

Sebbene sia nata nel 1961, la Honda Monkey ha avuto il suo periodo di maggior successo, diventando un'icona alla moda, negli anni Settanta. Sviluppata originariamente come moto giocattolo da 49 cc per un parco divertimenti di Tokyo (Tama Tech), diventò talmente popolare che ne fu realizzata una versione da strada, esportata inizialmente in America e in Europa nel 1963. Il modello era dotato di un esclusivo serbatoio cromato, manubrio pieghevole e ruote da 5" senza sospensioni.

La sua popolarità derivava da un design accattivante che la rendeva immediatamente simpatica, dalle dimensioni ridotte e dal peso ultra leggero, che permettevano davvero a chiunque di guidarla facilmente e trasformavano qualsiasi percorso cittadino in puro divertimento. Nel 1969 il diametro delle ruote fu portato a 8" e nel 1970 la sua compatta struttura fu ulteriormente sviluppata aggiungendo la forcella a sgancio rapido, che consentiva di riporre la moto nel bagagliaio di un'auto, anche di piccole dimensioni.

Il 1978 vide un autentico punto di svolta per la Monkey. Lo stile della moto fu modificato realizzando un nuovo serbatoio a goccia che fece letteralmente impazzire i numerosissimi possessori di *Recreational Vehicle*, costantemente alla ricerca di un comodo mezzo di trasporto da utilizzare una volta parcheggiato il proprio veicolo. E fu da questo momento che l'impertinente Monkey divenne davvero la beniamina di milioni di persone. Grazie al cambio a 3 marce e alla frizione centrifuga, che la rendevano facile da guidare anche per chi non possedeva abilità da motociclista, migliaia di persone di ogni età furono in grado per la prima volta nella loro vita di ruotare la manopola dell'acceleratore su un veicolo a due ruote.

Era talmente divertente e facile da guidare, che contribuì a promuovere l'idea di possedere una motocicletta presso un pubblico più vasto di quanto non avesse mai fatto qualsiasi altra moto. Con i suoi grossi pneumatici, il manubrio incurvato a cui sembrava di stare appesi, il suo minuscolo serbatoio e la grande e soffice sella, la Monkey aveva un look inconfondibile, e per questo senza tempo, come l'affetto incondizionato degli appassionati.



2. Panoramica del modello

- Stile, verniciatura e parti cromate ampiamente ispirate al design originale
- Motore raffreddato ad aria da 125 cc capace di 9,4 CV e 11 Nm di coppia
- Straordinaria efficienza dei consumi, pari a ben 67 km/litro nel ciclo medio
- Telaio in acciaio, forcella a steli rovesciati, doppi ammortizzatori posteriori
- Cerchi in lega da 12" con pneumatici di larga sezione
- Peso con il pieno di soli 107 kg, interasse ultracompatto di 1.155 mm
- Sella ad appena 776 mm da terra
- Sofisticato impianto luci full-LED

Dopo il lancio della MSX125, la funambolica 'Mini Street X-treme', si è fatto strada sempre più evidente il desiderio di una moto urbana di piccola cilindrata non convenzionale, pratica e compatta. Era quindi giunto il momento ideale per la rinascita della Monkey, riprogettata e pronta per le città del 21° secolo.

Naturalmente, il classico stile Monkey doveva essere l'ispirazione per il nuovo modello. La silhouette trapezoidale ne sottolinea infatti la straordinaria compattezza, aggiungendo al contempo profondità e sostanza al suo assetto complessivo. Le semplici superfici curve sono disegnate in modo indipendente l'una dall'altra e caratterizzano in questo modo l'intero look.

Il lucido serbatoio carburante da 5,6 litri, verniciato bicolore e cromaticamente abbinato al telaio, al forcellone e alle sospensioni, porta con orgoglio uno storico logo 3D dell'Ala Honda. L'omaggio alla Monkey originale è completato dai parafanghi alti in acciaio cromato, dalla protezione dello scarico stampata e suggestivamente cromata, dagli specchi retrovisori circolari e dal manubrio alto e anch'esso cromato.

L'evocativo look classico è accompagnato dalle tecnologie più moderne: la strumentazione digitale LCD ammicca lampeggiando simpaticamente quanto si gira la chiave su ON, e prevede tachimetro, contachilometri con due parziali e l'indicatore del livello del carburante a sei segmenti. Tutte le luci sono a LED. La chiave di contatto è del solido tipo 'wave' e presenta lo stesso storico logo presente sul serbatoio, inoltre è dotata di un tasto che fa lampeggiare le luci per facilitarne l'individuazione nei parcheggi affollati. Il sistema ABS a un canale (sulla ruota anteriore) è basato su piattaforma inerziale IMU per prevenire il sollevamento del posteriore in caso di frenate brusche.

Il motore della nuova Monkey, fedele all'originale, è un monocilindrico orizzontale monoalbero a 2 valvole da 125 cc, raffreddato ad aria, semplice, robusto, affidabilissimo e ottimizzato per la guida in città. Alesaggio e corsa misurano 52,4 x 57,9 mm e il rapporto di compressione è pari a 9,3:1, con alimentazione a iniezione elettronica Honda PGM-FI che gli permette di erogare 9,4 CV a 7.000 giri/min e 11 Nm a 5.250 giri/min. Il cambio a 4 marce è spaziato per consentire al motore di esprimersi sempre in modo brillante e al tempo stesso garantire la straordinaria efficienza dei consumi, pari a 67 km/l nel ciclo medio WMTC.

Il telaio monotrave superiore in acciaio è robusto e bilanciato, rigido nei punti più sollecitati e flessibile dove occorre, ideale per un'ampia varietà di condizioni di guida. Anche il forcellone, realizzato in tubi di sezione ovale, richiama il design tondeggiante che caratterizza l'intera linea della moto.

L'interasse è compattissimo, solo 1.155 mm, con inclinazione del canotto di sterzo di 25° e avancorsa di 82 mm, per un raggio di sterzata di appena 1,9 m. Il peso con il pieno è di appena 107 kg, e la sella è a soli 775 mm da terra. Elegantissima, è realizzata in uretano ad alta densità (un materiale duro simile alla gomma che rimane flessibile addirittura fino a -60°C) per il massimo comfort, con bordino bianco e un raffinato rivestimento.

La forcella rovesciata presenta una preziosa finitura in *Alumite* ed è abbinata ai doppi ammortizzatori posteriori dalla generosa escursione. L'altezza da terra è di 160 mm. Il disco anteriore da 220 mm, con pinza a 2 pistoncini, e quello posteriore da 190 mm, con pinza a un pistoncino, forniscono sempre un'adeguata potenza frenante che, sull'asse anteriore, può contare sull'ABS con piattaforma inerziale IMU che impedisce il sollevamento della ruota posteriore. Sui bei cerchi in lega a razze sdoppiate da 12", sono montati pneumatici di larga sezione, 120/80-12 65J all'anteriore e 130/80-12 69J al posteriore.

La nuova Honda Monkey 125 è disponibile in Italia in due varianti cromatiche:

- Banana Yellow/Ross White
- Pearl Nebula Red/Ross White



3. Le pietre miliari della Honda Monkey

1961



Il primo modello, realizzato per un parco divertimenti giapponese, con ruote da 5 pollici senza sospensioni, manubrio ripiegabile e motore da 49 cc da 4,2 CV (3,1 kW).

1963



Primo modello omologato per la circolazione su strada, esportato negli Stati Uniti e in Europa.

1967



Primo modello venduto in Giappone, con sella ribaltabile.

1970



Il famoso modello con la forcella staccabile, che rendeva la Monkey trasportabile nel bagagliaio di un'auto, anche utilitaria.

1978



Il primo modello con il tipico serbatoio a goccia.

1984



Modello in edizione limitata 'Gold'

1987



Versione 'R' con telaio doppio trave e freno a disco anteriore idraulico.

1991



Versione in stile offroad 'Baja' con faro anteriore sdoppiato

2004 Special



Versione special con colorazione ispirata alla CB750F vittoriosa alla Daytona 100 con Freddie Spencer.

2009 Monkey Ltd.



Primo modello con alimentazione a iniezione elettronica, distribuzione con bilanciere a rullo e cilindro disassato.

2017



Versione celebrativa del 50° anniversario dall'inizio delle vendite in Giappone

3. Caratteristiche tecniche Honda Monkey 125

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico 4T, monoalbero a 2 valvole, raffreddato ad aria
Cilindrata	124,9 cc
Alesaggio x corsa	52,4 x 57,9 mm
Rapporto di compressione	9,3 : 1
Potenza massima	9,4 CV (6,9 kW) @ 7.000 giri/min
Coppia massima	11 Nm @ 5.250 giri/min
Capacità totale olio	0,9 litri
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	5,6 litri
Consumi	67 km/l (ciclo medio WMTC)
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Batteria	YTZ5S
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	Meccanico, manuale, a 4 rapporti
TELAIO	
Tipo	Monotrave superiore in acciaio
CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	1.712 x 754 x 1.029 mm
Interasse	1.152 mm
Inclinazione canotto	25°
Avancorsa	82 mm
Altezza sella	775 mm
Altezza da terra	160 mm

Raggio di sterzo	1,9 m
Peso con il pieno di benzina	107 kg
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella rovesciata, escursione ruota 100 mm
Posteriore	Doppio ammortizzatore, escursione ruota 104 mm
RUOTE	
Anteriore	In lega leggera a 10 razze
Posteriore	In lega leggera a 10 razze
Pneumatico anteriore	120/80-12 65J
Pneumatico posteriore	130/80-12 69J
FRENI	
Anteriore	Disco da 220 mm, pinza a 2 pistoncini, ABS con piattaforma inerziale IMU
Posteriore	Disco da 190 mm, pinza a un pistoncino
LUCI	
Ant./ post / ind. di direzione	Full-LED

Le caratteristiche tecniche sono provvisorie e possono variare senza preavviso.

Ricordiamo che i valori indicati sono stati ottenuti da Honda durante numerose prove, tutte realizzate con gli standard previsti dalla normativa WMTC. I test hanno riguardato unicamente le versioni «base» della moto (e prive di optional), con un singolo pilota a bordo. Infatti, il consumo di carburante può variare anche significativamente a causa delle diverse condizioni, capacità o tipi di guida, ma anche in base alla presenza o meno del passeggero a bordo (come di eventuali bagagli), alla manutenzione effettuata sulla moto, alle condizioni meteo, alla pressione delle gomme e/o a mille altri fattori.