

HONDA CB125R

Data del comunicato stampa: 6 novembre 2017

Nuovo modello: *Honda presenta la CB125R, una nuova naked sportiva per la patente A1, leggera e dallo styling 'Neo Sports Café' come la sorella da 1000cc. Il motore è un grintoso monocilindrico 4T raffreddato a liquido e con cambio a 6 rapporti. Il telaio è una struttura tutta nuova in acciaio, la forcella è a steli rovesciati da 41 mm e l'impianto frenante con ABS e centralina IMU vanta disco flottante anteriore con pinza a 4 pistoncini ad attacco radiale. L'equipaggiamento di serie prevede luci Full-LED e strumentazione digitale LCD.*



Indice:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Quando si riporta la moto alla sua essenza, spesso, "meno" equivale a "meglio": un aspetto certamente positivo per chi sta considerando l'acquisto della sua prima moto. Tutto ciò di cui si ha bisogno è un mezzo facile da guidare, con grintose prestazioni del motore e una grande maneggevolezza. Se a questi fattori essenziali si aggiunge uno stile personale e un equipaggiamento premium, il risultato è una moto eccezionale per cominciare la propria carriera su due ruote.

Honda conosce bene questa formula e per il 2018 ha creato la CB125R, che fa parte della famiglia 'Neo Sports Café' delle nuove naked sportive, che comprende anche le nuove CB300R e CB1000R, attraenti perché uniche nello stile e molto performanti.

Divertente da guidare, rende orgogliosi possederla, e traccia una nuova e audace direzione nello sviluppo delle moto entry-level di Honda perché offre molte delle caratteristiche premium presenti sui modelli di cilindrata superiore. Dedicata ai 16enni o a chi ha la sola patente B, non passa certo inosservata, nemmeno vicino alle migliori maximoto!

2. Panoramica del modello

La nuova CB125R pesa solo 125,8 kg con il pieno di benzina, assicura quindi un'eccezionale maneggevolezza su strada e manovrabilità da fermo. Il suo grintoso motore monocilindrico raffreddato a liquido offre prontissime accelerazioni e ottime doti di ripresa, e con la sua inedita linea da 'maximoto' è pronta a entusiasmare e ispirare i giovani piloti.

Il telaio è una struttura in acciaio tubolare con fazzoletti pressati e sagomati di irrigidimento. Garantisce un bilanciamento ottimale tra leggerezza e resistenza, offrendo una risposta intuitiva agli input del pilota. La forcella a steli rovesciati da 41 mm è efficace dal punto di vista dinamico e perfettamente rifinita esteticamente, e lavora in sintonia con il forcellone scatolato e il monoammortizzatore. Il potente impianto frenante, con disco flottante e pinza radiale a 4 pistoncini, è dotato di ABS con centralina IMU (Inertial Measurement Unit). Ottima anche la tenuta di strada, grazie ai pneumatici di larga sezione.

Altri componenti che si riscontrano normalmente su moto di maggior cubatura, sono il bel manubrio in acciaio a sezione differenziata, le luci Full-LED e la strumentazione digitale LCD. Possedere una CB125R è davvero "roba da grandi"!



3. Caratteristiche principali

3.1 Telaio e styling

- ***Styling minimalista 'Neo Sports Café' dal forte impatto visivo***
- ***Nuovo leggero e resistente telaio in acciaio***
- ***Forcella usd da 41 mm e forcellone asimmetrico in acciaio sciolato***
- ***Pinza freno anteriore a 4 pistoncini ad attacco radiale e disco flottante da 296 mm, ABS con centralina IMU***
- ***Luci Full-LED e strumentazione digitale LCD***

Compatta e al tempo stesso slanciata, sicuramente essenziale, la nuova CB125R esalta per il perfetto mix tra meccanica ed estetica, *leit motiv* di tutta la gamma "Neo Sports Café" di cui la versione da 1000cc è la maggiore esponente. Dura e pura, ha carattere da vendere, come i giovani che la scelgono come prima moto per entrare nel mondo a due ruote. Il codino è corto ma senza sbalzo eccessivo tra sella di pilota e passeggero, creando così una linea affusolata che integra gli appigli per le mani di chi siede dietro. Un design emozionante per una piccola-grande moto, con dettagli curati come i supporti delle pedane anteriori e posteriori in alluminio.

Progettato ex-novo per la CB125R, il telaio è una struttura in acciaio con elementi misti, tubolari e pressati in forma di fazzoletti di rinforzo nei punti potenzialmente sollecitati. Il forcellone con bracci differenziati è in acciaio sciolato e, come il telaio, ha una rigidità longitudinale e torsionale in grado di sostenere potenze ben superiori a quelle di un motore 125cc.

Le misure geometriche sono improntate all'agilità ma senza eccessi, per regalare sempre una rassicurante sensazione di stabilità: l'interasse pari a 1.345 mm è compatto, l'inclinazione del canotto di sterzo e l'avancorsa sono impostate a 24,2°/90,2 mm. La forcella rovesciata con steli da 41 mm, che non sfignerebbe su moto di maggiore cilindrata, prevede un set-up adeguato sia ad assecondare la guida più dinamica che ad offrire un efficace assorbimento sui fondi irregolari.

Al posteriore, un monoammortizzatore collegato superiormente alle piastre del pivot isola la parte anteriore del telaio con benefici su agilità e tenuta di strada. La distribuzione dei pesi è bilanciata su valori di 51,6% all'avantreno e 48,4% sul retrotreno, determinando entusiasmanti doti di agilità e una notevole padronanza della moto. **Il peso con il pieno di benzina è di appena 125,8 kg.**

La manovrabilità è uno dei punti di forza della nuova CB125R. Il raffinato manubrio in acciaio è fissato a risers che creano una posizione di guida naturale e attiva. L'angolo di sterzo è di 40° sia a destra che a sinistra e il raggio di sterzata di 2,3 metri assicura guizzanti manovre anche nel traffico più congestionato. La sella, a 816 mm da terra, permette a piloti di qualsiasi statura di toccare facilmente con i piedi, grazie ad un 'arco del cavallo' particolarmente favorevole.

Assolutamente accattivante, ma soprattutto efficace, l'impianto frenante: all'anteriore c'è un disco flottante (senza flangia) da 296 mm con pinza a 4 pistoncini ad attacco radiale, al posteriore un disco da 220 mm con pinza a pistoncino singolo. L'ABS a due canali è di serie ed è basato su una centralina IMU (Inertial Measurement Unit) che assicura un livello superiore di sicurezza attiva in quanto distribuisce in maniera ottimale la forza frenante sui due assi. Di intonazione sportiva anche gli pneumatici, entrambi ribassati, da 110/70 R17 all'anteriore e 150/60 R17 al posteriore.

Tutta nuova, leggerissima (solo 230 grammi) e sottile (appena 23,5 mm), la strumentazione digitale LCD offre con un rapido colpo d'occhio le informazioni al pilota: velocità, contagiri, livello carburante e marcia inserita, con tutte le spie di servizio collocate nella parte superiore. Le luci sono Full-LED, compresi gli indicatori di direzione, un ulteriore tocco di eleganza e leggerezza. Il gruppo ottico anteriore proietta un fascio luminoso a due barre, quella superiore per gli anabbaglianti e quella inferiore per gli abbaglianti, mentre la luce posteriore è la più sottile mai montata su una moto Honda.

Il serbatoio da 10,1 litri, incastonato tra i convogliatori superiori e le superfici sfaccettate delle sovrastrutture, è dotato di tappo di rifornimento incernierato di tipo aeronautico. Grazie agli eccellenti consumi di 48,2 km/l (ciclo medio WMTC), la CB125R può percorrere 480 km con un pieno.

3.2 Motore

- ***Grintoso monocilindrico monoalbero a 2 valvole, raffreddato a liquido***
- ***Potenza massima di 13,3 CV (9,8 kW) e coppia massima di 10 Nm***
- ***Alimentazione a iniezione elettronica Honda PGM-FI***
- ***Scarico basso per la massima centralizzazione delle masse***
- ***Cambio a 6 rapporti***

Il brillante e super affidabile motore 4T monocilindrico da 124,7 cc monoalbero a 2 valvole, raffreddato a liquido, della CB125R, è concepito per offrire una spinta consistente fin dai bassi regimi, assecondando così la guida reale, ma anche un grintoso allungo sui percorsi più scorrevoli. La potenza massima è di 13,3 CV (9,8 kW) a 10.000 giri/min e la coppia massima è di 10 Nm a 8.000 giri/min.

I valori di alesaggio e corsa sono pari a 58 x 47,2 mm, con un rapporto di compressione di 11:1. L'alimentazione a iniezione elettronica Honda PGM-FI garantisce una risposta precisa al comando del gas a qualsiasi regime. Il compatto scarico basso, con terminale a due camere, produce un bel sound profondo e contribuisce all'abbassamento del baricentro.

Il cambio a 6 rapporti permette di sfruttare al meglio la potenza e la coppia del motore, regalando scatti prontissimi al semaforo e una notevole facilità di guida. La nuova CB125R accelera da zero a 100 metri in 7,3 secondi.

4. Caratteristiche tecniche CB125R

Motore	Monocilindrico 4T, raffreddato a liquido, monoalbero a 2 valvole
Cilindrata	124,7 cc
Alesaggio x corsa	58 x 47,2 mm
Rapporto di compressione	11 : 1
Potenza massima	13,3 CV (9,8 kW) a 10.000 giri/min
Coppia massima	10 Nm a 8.000 giri/min
Alimentazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	10,1 litri
Capacità totale olio	1,3 litri
Consumi	48,2 km/l (ciclo medio WMTC)
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	YTZ6V 12V 5Ah MF
Generatore	250W / 5.000 giri/min
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	A 6 rapporti
Trasmissione finale	A catena con O-ring
Telaio	In acciaio con elementi misti, tubolari e pressati
Dimensioni (LxLxA)	2.015 x 820 x 1.055 mm
Interasse	1.345 mm
Inclinazione canotto di sterzo	24,2°
Avancorsa	90,2 mm
Altezza sella	816 mm
Altezza da terra	140 mm

Peso in o.d.m. con il pieno	125,8 kg
Peso in o.d.m. senza benzina	119,4 kg
Sospensione anteriore	Forcella rovesciata da 41 mm
Sospensione posteriore	Ammortizzatore Showa
Cerchi	In alluminio pressofuso a razze sdoppiate
Pneumatico anteriore	110/70 R17
Pneumatico posteriore	150/60 R17
Tipo ABS	A due canali, con centralina IMU
Freno anteriore	Disco flottante da 296 mm con pinza ad attacco radiale a 4 pistoncini
Freno posteriore	Disco da 220 mm con pinza 1 pistoncino
Strumentazione	Digitale Full-LCD
Luci ant.	Full-LED, anabbaglianti 13W, abbaglianti 8,8W
Luci post.	Full-LED, posizione 0,4W, Stop 2,5W

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.