HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

14 mars 2022

Dossier De Presse Honda ST125 Dax 2023

HONDA ST125 DAX
2023

L'essentiel : *Après 41 ans d'absence en Europe, la véritable légende qu'est le Dax fait son grand retour au sein de la gamme Honda et rejoint le MSX125 Grom au rang des mini-motos ludiques et pratiques. Authentique, robuste et offrant un plaisir de conduite simple, le nouveau Dax remet au goût du jour le traditionnel cadre en tôle emboutie associé, pour 2023, à une fourche inversée de ø 31 mm, à des roues de 12 pouces et à un moteur 4*

temps simple arbre et 2 soupapes avec boîte 4 rapports et embrayage automatique centrifuge. Même si un éclairage à diodes et une poignée passager complètent l'équipement, c'est certainement le style intemporel et unique du Dax qui retiendra l'attention par-dessus tout.

Sommaire :

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

1. Introduction

Les mini-motos Honda ont toujours su toucher le cœur des jeunes comme des plus anciens. Ainsi, la réinterprétation moderne du Monkey faisait-elle appel aux souvenirs glorieux des années 70 tandis que le MSX125 Grom, plus contemporain, jouait la carte de la personnalisation chère à la *'Génération Y'* tout en s'avérant parfait pour se déplacer en ville comme dans les paddocks…

Aujourd'hui, une nouvelle machine rejoint le club des légendes. Le ST125 Dax 2023 revendique la même authenticité que la version originale de 1969 (voir l'historique ci-après) à laquelle il ajoute des performances propres au 21^{e} siècle par le biais de sa partie-cycle, de son moteur et de ses commandes…Si la version la plus récente du Dax remonte aux années 90 (une réédition produite de 1995 à 2003 pour le marché japonais), c'est assurément le succès Européen des Monkey et Grom qui a emporté la décision du retour de ce modèle à la fois facile, malicieux et tellement désirable…

Évidemment, la nostalgie va jouer un rôle non négligeable dans l'attraction que va susciter le Dax 2023 auprès de ceux qui sont désormais entre deux âges, les mêmes qui ont possédé un Dax étant plus jeunes et qui voient son retour avec un immense plaisir. À l'inverse, son côté « rétro » authentique et non forcé sera tout aussi déterminant pour les derniers arrivants…

Le style de certaines machines leur permet de sortir du lot et c'est précisément le cas du Dax, avec la forme en T iconique de son cadre. L'apparence même du Dax, courte sur patte et allongée du guidon au feu arrière, n'est d'ailleurs pas sans rappeler celle d'un teckel (Dachshund), un « chien-saucisse » comme le surnomment affectueusement les Anglais… Doit-on y voir un rapport avec son nom ou avec sa popularité universelle ?

Unique, facile, pratique et supérieurement amusant… C'est le nouveau Honda Dax… Un vieil ami est de retour…

2. **Caractéristiques principales**

Comme il se doit, le Dax est resté simple : un cadre en acier assure la rigidité et abrite le réservoir de carburant tandis qu'une fourche inversée de ø 31 mm, deux combinés-amortisseurs et des jantes de 12 pouces garantissent l'agilité et le confort. Mais la modernité n'est pas loin avec un freinage hydraulique -et antiblocage-, à l'avant comme à l'arrière.

Robuste et économique en carburant, le moteur simple arbre à cames et 2 soupapes délivre des performances linéaires, avec un couple progressif. Le fonctionnement de la boîte quatre rapports est confiée à un embrayage automatique centrifuge qui supprime le besoin d'un levier au guidon. Ce système concilie à la fois simplicité et plaisir puisque l'utilisateur garde la maîtrise du sélecteur au pied gauche.

Intégralité de l'éclairage est confiée à des diodes tandis qu'un compteur numérique affiche toutes les informations que le pilote a besoin de connaître. Enfin, l'équipement est complété par une poignée passager chromée.

Le Dax 2023 est disponible dans les coloris suivants :

- Rouge Pearl Nebula
- Gris Pearl Cadet

3. **Caractéristiques détaillées**

3.1 Style et partie-cycle

- ***Cadre intégral en tôle emboutie en T***
- ***Fourche inversée de ø 31 mm et combinés-amortisseurs***
- ***Disques hydrauliques avant et arrière avec ABS***
- ***Éclairage à diodes et instrumentation LCD***

Le style du Dax peut vraiment se limiter à son cadre : tous les composants y sont rattachés ou sont contenus par lui, créant une image indubitablement rétro que l'on retrouve jusque dans le dessin de la selle épaisse et basse (775 mm de hauteur seulement), du guidon chromé ou encore de l'échappement tout droit inspiré des scramblers des années 70 avec ses plaques anti-chaleur ajourées et chromées.

La partie médiane du cadre arbore un bandeau noir sur lequel s'affiche un marquage "Dax" réalisé à partir d'une police de caractères délicieusement vintage, tout comme l'est le logotype Honda historique, similaire à celui qui identifiait les premières motos de la marque… Enfin, un dernier clin d'œil à l'histoire se trouve sur le côté du cadre, sous la forme du dessin stylisé d'un teckel casqué !

À l'avant, le garde-boue enveloppant se trouve à l'aplomb de l'optique à diodes et de son cerclage chromé, tous deux encadrés de clignotants circulaires. Légèrement en arrière, on trouve une instrumentation LCD affichant la vitesse, le kilométrage et le niveau de carburant, en plus des habituels témoins lumineux. À l'arrière, le feu et les clignotants reprennent les mêmes codes : forme ronde et abondance de chrome, tout comme sur la poignée de maintien passager placée derrière une selle qui, bien que le Dax soit un

véhicule compact, offre suffisamment d'espace pour des déplacements à 2 en tout confort.

À ce titre, un porte-paquet et des poignées chauffantes sont également disponibles au rang des accessoires…

L'iconique cadre en tôles d'acier embouties bénéficie d'une réinterprétation actuelle, tant en termes de conception que de technologie. Ceci lui permet de conserver à la fois son aspect authentique et d'abriter le réservoir de carburant. La chasse et la traînée sont fixées à 24,9° et 84 mm, avec un empattement de 1 020 mm. Le poids en ordre de marche est de tout juste 107 kg.

La fourche inversée de ø 31 mm fonctionne avec souplesse et assure, conjointement avec le large guidon surélevé, une direction agile. Les deux combinés-amortisseurs arrière sont également réglés souples, notamment avec un passager. Empruntées au MSX125 Grom, les jantes noires de 12 pouces chaussent de larges pneumatiques à sculptures mixtes (120 mm à l'avant et 130 mm à l'arrière) qui participent à l'agilité du Dax.

Un système antiblocage ABS à simple canal gère le freinage assuré par deux disques à commande hydraulique de respectivement 220 (AV) et 190 mm de diamètre (AR).

3.2 Motorisation

- ***Monocylindre 4 temps de 124 cm^3 délivrant 6,9 kW et 10,8 Nm***
- ***Embrayage automatique centrifuge et boîte 4 rapports***
- ***Consommation de 1,57 l/100 km (mode WMTC)***

Issu du nouveau Super Cub C125, le moteur simple arbre à cames, 2 soupapes et refroidissement par air de 124 cm^3 qui propulse le Dax est à la fois souple, efficace et fiable. Avec des valeurs d'alésage/course de 50 x 63,1 mm, il s'agit d'un moteur "longue course" -synonyme de couple plus élevé-, caractérisé par un rapport volumétrique plutôt élevé de 10 à 1. La puissance est de 6,9 kW à 7 000 tr/min avec un couple de 10,8 Nm à 5 000 tr/min.

Les performances qui en découlent signifient qu'une vitesse de 90 km/h est atteignable en duo tandis que les accélérations et les reprises restent vives, juste ce dont on a besoin en ville.

Placé sur le côté gauche du Dax, le boîtier ovale chromé qui abrite le filtre à air permet d'alimenter le moteur en air frais, au bénéfice de la réactivité et de la facilité de conduite.

Le silencieux d'échappement en position haute et ses larges tôles de protection font référence à l'âge d'or des années 70. Le système comprend un catalyseur simple qui, associé à des réglages précis de l'allumage et de l'injection électronique, permet au Dax de revendiquer la conformité aux normes Euro5.

En phase avec l'esprit décontracté qui prévaut sur le Dax, la boîte de vitesses à 4 rapports (avec point mort en bas) est associée à un embrayage automatique centrifuge qui justifie l'absence de levier au guidon. Cette solution permet à l'utilisateur d'enclencher le rapport choisit en agissant simplement sur le sélecteur au pied gauche, à l'arrêt comme en

roulant, pour monter comme pour descendre les rapports.

Le recours à différentes technologies à faibles frottements telles que le désaxage du cylindre ou les linguets de distribution montés sur roulements permet au Dax de revendiquer une consommation de l'ordre de 1,57 l/100 km en mode WMTC, ce qui lui confère une autonomie d'environ 240 km grâce aux 3,8 l contenus dans le réservoir.

4. **Historique**

En 1967, le Monkey Z50M est présenté, en réponse à la demande des marchés américains et européens pour un véhicule tourné vers les loisirs. Le succès sera au rendez-vous, tant auprès des enfants qui apprécient sa hauteur de selle réglable qu'auprès des adultes qui louent ses aspects pratiques, en particulier son guidon repliable qui autorise le rangement dans le coffre d'une voiture. En 1969, cette reconnaissance pousse le distributeur American Honda à réclamer un modèle plus grand, mais dans le même esprit que le Monkey.

Après s'être rendus aux USA pour bien cerner le besoin et les attentes, les ingénieurs vont développer le Dax en s'inspirant notamment de la forme en T du cadre du CS90, un modèle alors très populaire au Japon. Plus ramassé et plus allongé que le Monkey, le Dax permet ainsi aux adultes d'adopter une position de conduite plus détendue mais aussi d'être utilisé en duo. Le réservoir de carburant, les câblages et autres composants sont logés dans ou le long du cadre pour créer une forme simple, devenue iconique au fil du temps.

1969 Honda ST50/70 Dax

Conçu pour les marchés exports Europe et USA, le premier Dax est pratique, agile et facile à utiliser, de quoi séduire les habitués tout autant que les utilisateurs occasionnels. Un modèle qui aura largement contribué à démocratiser les déplacements et les loisirs à 2 roues. Coté technique, le moteur est extrapolé de celui du très populaire Super Cub mais avec quelques évolutions au niveau de l'échappement et de l'admission afin d'obtenir davantage de couple à mi-régimes.

Disponible en versions 50 ou 70 cm^3, le Dax dispose d'une boîte 3 rapports avec embrayage automatique centrifuge, d'une fourche télescopique, d'amortisseurs hydrauliques et de pneus larges avec sculptures mixtes pour affronter tous les types de revêtements.

1972 ST90 Mighty Dax

Le ST90 Mighty Dax se caractérise par un cadre plus rigide, une position de conduite plus droite grâce à un guidon « custom » repliable, un garde-boue avant en position haute et un moteur de plus forte cylindrée au profit de la vitesse et des accélérations. Les nouvelles roues étaient chaussées de pneus mixtes offrant performances et stabilité, même dans les chemins.

1973 CY50 Nauty Dax

Le nom et le concept subsistent mais la présentation change. Surtout destiné au marché des loisirs, le Nauty Dax a été développé pour offrir encore plus de performances et de stabilité sur terrain accidenté. Les évolutions apportées à la distribution permettent d'accroître le couple à bas et moyens régimes tandis que la boîte compte désormais 4 rapports, entraînant un changement de la démultiplication finale. Le cadre, l'échappement, le réservoir, le phare et les caches latéraux sont nouveaux, tout comme la selle et les coloris « funky ». Idéal sur un terrain de camping !

1995 ST50 Dax

Après 14 ans d'absence, le Dax fait son retour sur le marché japonais. Tous les traits de caractère iconiques sont reconduits : cadre embouti, fourche télescopique, guidon repliable, garde-boue chromés et pneumatiques ballon. Le moteur de 50 cm^3 dispose d'un tendeur automatique de chaîne de distribution et d'un système d'allumage haute tension qui facilite les démarrages. La production du ST50 Dax cessera finalement en 2003.

2023 ST125 Dax

Directement décliné en 125 cm^3 avec boîte 4 rapports et embrayage automatique centrifuge, le Dax fait un retour remarqué au cœur de la gamme des modèles de loisirs Honda, rejoignant ainsi le Monkey et le MSX125 Grom.

Caractéristiques techniques
Honda ST125 Dax 2023

MOTEUR

Type	Monocylindre, 4 temps, simple ACT et 2 soupapes, refroidi par air
Cylindrée	125 cm^3
Alésage x Course	50 x 63,1 mm
Rapport volumétrique	10 à 1
Puissance maxi.	6,9 kW à 7 000 tr/min

Couple maxi.	10,8 Nm à 5 000 tr/min
Capacité d'huile	1 litre

ALIMENTATION

Type	Injection électronique PGM-FI
Capacité de carburant	3,8 litres
Consommation (WMTC)	1,57 l /100 km

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Allumage	Digital avec avance électronique
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V - 3,5 Ah
Alternateur	NC

TRANSMISSION

Embrayage	Automatique centrifuge de type multidisque humide
Commande	/
Boite	4 rapports
Transmission finale	Chaîne à joints toriques

CADRE

Type	En tôles d'acier embouties

PARTIE CYCLE

Dimensions (LxlxH)	1 760 x 760 x 1 020 mm
Empattement	1 020 mm
Angle de chasse	24,9°
Chasse	84 mm
Rayon de braquage	2 m
Hauteur de selle	775 mm
Garde au sol	180 mm

Poids en ordre de marche		107 kg

SUSPENSIONS

Type	Avant	Fourche inversée ø 31 mm, débattement 100 mm
	Arrière	2 combinés amortisseurs, débattement 120 mm

ROUES

Type		En aluminium coulé à 5 branches
Jantes	Avant	12 pouces
	Arrière	12 pouces
Pneumatiques	Avant	120/70-12 M/C 51L
	Arrière	130/70-12 M/C 56L

FREINS

Type	Avant	Simple disque hydraulique ø 220 mm avec étrier double piston, antiblocage ABS
Arrière		Simple disque hydraulique ø 190 mm avec étrier simple piston, antiblocage ABS

INSTRUMENTATION ET ÉCLAIRAGE

Instruments		A cristaux liquides avec compteur de vitesse, compteur kilométrique, jauge de carburant.
Sécurité		Contacteur à clef avec blocage de direction
Éclairage	Avant	A diodes
	Arrière	A 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.