

Information Presse

HONDA MSX125 2013



L'essentiel : Un modèle compact, pratique et facile à utiliser, destiné aux nouvelles générations. Une motorisation performante et économique, une boîte manuelle à 4 rapports et une esthétique unique et originale.

Sommaire :

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

1. Introduction

1963. Le Honda Monkey, premier deux roues motorisé exclusivement dédié aux loisirs, est lancé sur le marché. Facile, amusant et pratique, l'engin rencontre un succès instantané et va rapidement devenir une icône qui sera reconduite de génération en génération sous la forme des cultissimes ST et autres Dax.

Cette formule reste toujours aussi populaire aujourd'hui, notamment auprès de ceux que l'on qualifie de "Génération Y" en Amérique du Nord et en Europe, de "Dek Neaw" en Asie ou encore de "Street-Kei" au Japon. Autrement dit cette génération qui a grandi dans le monde sans frontière d'internet, cette génération dont la culture, l'esprit et la mode défient les conventions.

D'instinct, ils savent que leur premier deux roues devra être excitant mais pas exigeant ; Ils savent aussi que son dessin devra les faire sourire, faire tourner les têtes et surtout les rendre un peu différents des autres. Enfin, puisqu'ils sont soumis aux mêmes contraintes financières que tous ceux qui débutent dans la vie, leur deux roues idéal devra être aussi économique que possible.

Pour Honda, la prise de conscience des valeurs de la marque, de son image et de la qualité de ses produits est une notion importante : l'acheteur d'une petite cylindrée aujourd'hui à toutes les chances de devenir l'utilisateur d'une plus grosse cylindrée demain et de rester fidèle à la marque qui aura su le séduire étant jeune.

Pour répondre précisément aux exigences de cette nouvelle génération, Honda a imaginé le MSX125 (**Mini Street X-treme 125**). Une machine qui possède tout ce que l'on attend d'une Honda en termes de performances, de qualité de fabrication et de facilité d'utilisation. Mais qui se distingue aussi par un style et une présence unique. Une machine dont on sait d'ores et déjà qu'elle va faire souffler un vent de fraîcheur et d'anticonformisme sur le marché !

2. Caractéristiques principales

Fabriqué en Thaïlande, le MSX125 s'avère remarquablement compact, au point d'être accessible au plus grand nombre. Pour autant, cette compacité ne l'empêche pas d'offrir le même comportement que celui des motos de taille conventionnelle avec lesquelles il partage d'ailleurs un certain nombre d'éléments. En fait, s'il fallait le définir, le MSX125 serait à mi-chemin entre une mini-moto pour la taille et une moto classique pour les performances et le comportement dynamique. Le tout avec un style tout à la fois urbain et drôle.

Déjà connu et apprécié sur d'autres modèles pour son efficacité, le monocylindre 125 cm³ à injection et boîte 4 rapports qui équipe le MSX125 a cependant été revu pour être encore plus économique et plus agréable à utiliser. De son côté, la partie cycle se compose d'un solide cadre en tubes d'acier, d'une fourche inversée, d'une suspension arrière mono amortisseur, de freins à disques et de jantes en alliage d'aluminium chaussées par de larges pneumatiques au profil sportif.

Preuve de l'intérêt que Honda porte à cette nouvelle machine, 4 brevets ont été déposés par les ingénieurs à l'occasion de son développement, principalement autour de la structure du couvre-réservoir et du cadre. Le MSX125 a beau être

compact, il fera certainement forte impression en termes de ventes mondiales, d'image de marque et de satisfaction apportée à ses utilisateurs.

3. Caractéristiques détaillées

3.1 Partie-cycle

La partie cycle du MSX125 devait répondre à 3 objectifs principaux. D'abord constituer l'ossature d'une machine pratique, que tout un chacun pourrait utiliser et garer facilement dans un environnement urbain. Ensuite, elle devait se montrer aussi efficace et amusante en ville qu'en dehors. Enfin, elle devait pouvoir accueillir un passager.

Un cadre à simple épine dorsale en acier a donc été retenu. De section carrée, les tubes associent directement la colonne de direction aux platines qui supportent l'axe de bras oscillant. Tous les autres éléments se rattachent à cette structure simple, contribuant à l'image minimaliste projetée par le MSX125. Calculée avec précision, la rigidité horizontale et verticale des supports moteurs et des platines d'axe de bras oscillant permet d'obtenir un équilibre optimal entre confort et rigueur du comportement.

Parallèlement, l'architecture du cadre a permis de dégager suffisamment d'espace pour loger à l'intérieur du couvre-réservoir les éléments du système d'alimentation par injection électronique PGM-FI ainsi que les autres composants électriques. La capacité de carburant -et donc l'autonomie- n'en sont pas pénalisées pour autant puisque le réservoir accueille 5,5 litres, garants d'une autonomie importante.

Les dimensions déterminées par le cadre mono poutre sont de 1 200 mm pour l'empattement avec un angle de chasse de 25° et une traînée de 81 mm. Le poids à sec est fixé à 101,7 kg tandis que la hauteur de selle est limitée à 765 mm, ce qui rend le MSX125 tout aussi facile à prendre en main qu'à charger, à décharger ou à garer, une caractéristique que les propriétaires de camping-car apprécieront à sa juste valeur...

Une autre priorité du MSX125 était de pouvoir disposer de suspensions de qualité « supérieure ». La fourche inversée de 31 mm de diamètre -une première sur une 125 Honda- réduit le poids non suspendu tandis que la surface supérieure des pistons (par rapport à une fourche télescopique classique) permet d'améliorer le ressenti sur toute la longueur du débattement. Les tés inférieurs et supérieurs sont surdimensionnés afin d'optimiser les sensations et le comportement dynamique tandis qu'à l'arrière, le mono amortisseur est associé à un bras oscillant réalisé en tube d'acier de 50 x 25 mm de section.

Autre élément fondamental dans la forme mais aussi la fonction, les larges jantes en alliage d'aluminium de 12 pouces de diamètre et 2,5 pouces de largeur dont les branches « en Y », au-delà du simple intérêt esthétique, permettent de limiter le poids. Enfin, les pneumatiques avant de 120/70 et arrière de 130/70 participent aussi au dynamisme de l'ensemble, tant en terme de performances que d'image. Au chapitre du freinage, l'avant est confié à un disque de 220 mm de diamètre avec étrier double piston tandis que l'arrière profite d'un disque de 190 mm pincé par un étrier simple piston.

Le MSX125 fait appel à une optique à multi réflecteur qui lui confère une forte identité tout en offrant un éclairage de premier ordre grâce à une ampoule HS1 35W/35W à double filament qui remplace avantageusement deux ampoules

spécifiques. La subtile lumière bleue qui baigne l'optique ajoute encore à la personnalité de la machine tandis que le bloc arrière à diodes s'intègre parfaitement aux lignes de l'ensemble.

Facile à lire en dépit de sa compacité, l'instrumentation digitale délivre toutes les informations nécessaires : vitesse, double totalisateur, niveau de carburant et heure. La remise à zéro des compteurs journaliers, le réglage de l'heure ou la permutation entre les différents compteurs s'effectuent grâce aux boutons qui se trouvent de part et d'autre de l'écran.

3.2 Motorisation

Le monocylindre 125 cm³ à 2 soupapes et refroidissement par air qui propulse le MSX125 est extrapolé de l'un des moteurs les plus éprouvés de la gamme Honda puisque cette motorisation a été construite à plus de 930 000 unités depuis sa première apparition en 2003 et reçu de multiples éloges depuis pour sa vigueur, sa robustesse et son caractère économique.

Les améliorations apportées à cette base déjà performante ont permis d'en accroître encore l'efficacité énergétique, en particulier grâce à des technologies à faibles frottements telles que le cylindre décentré ou les linguets à rouleau pour l'entraînement des soupapes. La réduction de l'inertie du vilebrequin se traduit également par une meilleure sensation à la poignée des gaz et une puissance plus progressive.

L'esprit « moto » qui baigne le MSX125 est aussi à mettre à l'actif de sa boîte à 4 rapports commandée par un embrayage manuel. La démultiplication (15 x 34) ainsi que les roues de 12 pouces permettent au MSX125 de se déplacer avec facilité dans le trafic aussi bien que sur les voies rapides.

L'efficacité de la combustion est garantie par la présence d'une alimentation par injection électronique PGM-FI de dernière génération tandis que le conduit d'admission est divisé en deux de façon à optimiser le couple à bas et moyens régimes. D'une capacité de 3 litres pour une alimentation stable, la boîte à air abrite un filtre papier dont la durée de vie est de 16 000 km.

Côté échappement, le collecteur de 28,6 mm de diamètre se termine par un silencieux de 3 litres qui favorise la puissance dans les moyens et hauts régimes. Le silencieux lui-même fait appel à une double couche de protection, composée d'une protection calorifique métallique interne et d'une enveloppe externe en résine. L'efficacité de la cartouche catalytique a été optimisée en la plaçant directement dans le collecteur d'échappement, là où la température élevée associée à la forme spéciale du tube permet d'activer plus rapidement les réactions chimiques.

Au final, la motorisation du MSX125 offre un mélange parfait entre performances, disponibilité et dynamisme excitant, sans oublier un caractère particulièrement économique dû aux efforts portés à la réduction des frottements et à l'augmentation de l'efficacité de l'admission et de l'échappement.

4. Coloris

3 coloris sont disponibles sur le marché Français pour le MSX125 :

- Blanc Pearl Himalayans
- Jaune Pearl Queen Bee
- Rouge Pearl Valentine
- Noir métallique Astéroid (*non disponible en France*)

Caractéristiques MSX125 (Type ED)

MOTEUR

Type	Monocylindre, 4 temps, simple ACT et 2 soupapes, refroidi par air
Cylindrée	124,9 cm ³
Alésage x Course	52,4 x 57,9 mm
Rapport volumétrique	9,3 à 1
Puissance maxi.	7,2 kW à 7 000 tr/min (95/1/EC)
Couple maxi.	10,9 Nm à 5 500 tr/min (95/1/EC)
Capacité d'huile	1,1 litre

ALIMENTATION

Type	Injection électronique PGM-FI
Capacité de carburant	5,5 litres
Consommation (WMTC)	

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Allumage	Digital avec avance électronique
Démarrage	Électrique
Batterie	12 V - 3,5 Ah
Alternateur	160 W à 5 000 tr/min
Phare	12V - 35/35 W

TRANSMISSION

Embrayage	Multidisque humide
Commande	Mécanique
Boîte	4 rapports
Transmission finale	Chaîne à joints toriques

CADRE

Type	Tubulaire en acier
------	--------------------

PARTIE CYCLE

Dimensions (LxlxH)	1 760 x 755 x 1 010 mm
Empattement	1 200 mm
Angle de chasse	25°
Chasse	81 mm
Rayon de braquage	1,9 m
Hauteur de selle	765 mm
Garde au sol	160 mm
Poids tous pleins faits	101,7 kg

SUSPENSIONS

Type	Avant	Fourche inversée ø 31 mm
	Arrière	Mono amortisseur

ROUES

Type		En aluminium coulé
Jantes	Avant	12M/C x MT2,50
	Arrière	12M/C x MT2,50
Pneumatiques	Avant	120/70 ZR12M/C
	Arrière	130/70 ZR12M/C

FREINS

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

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