

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

27 settembre 2022

HONDA MONKEY 125 YM2023



Data comunicato stampa: 27 settembre 2022

Aggiornamenti modello 2023: il simpaticissimo e brillante Monkey affronta il 2023 con colorazioni aggiornate e ancora più cool per essere sempre più icona del divertimento assoluto su due ruote. Sul mercato italiano sono disponibili due colorazioni, il 'Pearl Nebula Red' e il 'Banana Yellow', entrambi con un nuovo rivestimento a scacchi della sella telaio/forcellone in tinta con la carrozzeria.

Aggiornamenti modello 2022: reintrodotta con successo nel 2018, l'iconico Honda Monkey riceve per il 2022 un nuovo, efficiente motore raffreddato ad aria EURO5 e un nuovo cambio a 5 rapporti. Il doppio ammortizzatore posteriore è dotato di nuove molle a doppio stadio che assicurano massimo comfort anche sulle strade sconnesse.

Sommario:

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

1. Introduzione

Sebbene sia nato nel 1961, l'Honda Monkey ha avuto il suo periodo di maggior successo, diventando un'icona alla moda, negli anni Settanta. Sviluppato 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 lo rendeva immediatamente simpatico, dalle dimensioni ridotte e dal peso ultraleggero, che permettevano davvero a chiunque di guidarlo 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 il 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 il beniamino 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, il Monkey aveva un look inconfondibile, e per questo senza tempo, come l'affetto incondizionato degli appassionati.

2. Panoramica del modello

Il 2018 è stato l'anno giusto per la rinascita di una inconfondibile icona di divertimento. Ispirato al modello originale ma riprogettato per le strade del 21° secolo, un nuovo Monkey sbarcò in Europa mantenendo intatto il fascino e l'irriverenza tipica di questa piccola fun-bike. Il modello 2022 riceve un motore tutto nuovo conforme alla normativa antinquinamento EURO5, un nuovo cambio a 5 rapporti e sospensioni rivisitate più efficaci.

Il simpaticissimo e brillante Monkey affronta il **2023** con colorazioni aggiornate e ancora più

cool per essere sempre più icona del divertimento assoluto su due ruote. Sul mercato italiano sono disponibili due colorazioni, il 'Pearl Nebula Red' e il 'Banana Yellow', entrambi con un nuovo rivestimento a scacchi della sella telaio/forcellone in tinta con la carrozzeria.

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

- **Motore completamente nuovo a 2 valvole raffreddato ad aria da 125 cc**
- **Cambio a cinque rapporti per una migliore velocità di crociera extraurbana**
- **Omologazione EURO5**

Il Monkey 2022 monta un nuovo motore a due valvole di 125 cc raffreddato ad aria, derivato direttamente dal propulsore della MSX 125 Grom 2021. Alesaggio e corsa misurano ora 50 x 63,1 mm, con un rapporto di compressione pari a 10:1. La potenza massima è di 9,4 CV (6,9 kW) a 6.750 giri/min, con una coppia massima di 11 Nm a 5.500 giri/min.

Il nuovo Monkey è ancora più divertente da guidare: un nuovo deviatore di flusso, unito al condotto d'aspirazione e al tubo di raccordo rivisitati, lavorano insieme all'airbox migliorando il flusso d'aria fresca in entrata e restituendo maggiore coppia su tutto l'arco di giri. Il nuovo catalizzatore, sebbene più piccolo, ottimizza i gas di scarico migliorando le prestazioni complessive e rispettando al contempo gli stringenti parametri EURO5. La lunghezza dello scarico è stata rivisitata seguendo le modifiche del sistema di aspirazione, mentre il silenziatore passa da tre camere a un design a camera singola, regalando un sound caratteristico.

Il nuovo cambio a 5 rapporti permette accelerazioni più vivaci e una velocità di crociera più rilassata durante i trasferimenti, raggiungendo la velocità massima effettiva di 91 km/h. Le operazioni di cambio marcia donano un feeling da vera moto mentre i cerchi da 12 pollici, uniti all'interasse compatto e alla sella bassa (solo 775 mm da terra) regalano grande agilità e reattività, permettendo di dribblare velocemente anche il traffico più congestionato.

Il Monkey ha consumi eccezionali, pari a **66,7 km/l** (nel ciclo WMTC) grazie all'utilizzo di tecnologie a basso attrito, come il cilindro disassato e un bilanciante a rullo per l'azionamento delle valvole. La sofisticata alimentazione a iniezione elettronica Honda PGM-FI garantisce una combustione altamente efficiente e lavora in sinergia con il sistema di aspirazione e scarico per garantire un'esperienza di guida sempre piacevole.

3.2 Stile e ciclistica

- **Telaio in acciaio, forcella Upside Down (USD) e cerchi da 12 pollici**
- **Doppio ammortizzatore con molle a doppio stadio**
- **Peso con il pieno di benzina di soli 104 kg, interasse di 1.145 mm e altezza sella di 775 mm**
- **Stile iconico e divertente, in continuità con il modello originale**

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.

La forcella rovesciata con escursione di 100 mm presenta una preziosa finitura in Alumite ed è abbinata al doppio ammortizzatore posteriore che presenta ora molle a doppio stadio e nuovi tamponi in gomma, per un maggiore comfort anche su strade sconnesse.

La pinza anteriore a due pistoncini e posteriore a un pistoncino agiscono su dischi, rispettivamente, di 220 all'anteriore e 190 mm al posteriore. Il sistema antibloccaggio in frenata ABS agisce tramite IMU sulla ruota anteriore. La piattaforma inerziale impedisce l'eccessivo sollevamento della ruota posteriore durante le frenate più intense.

L'interasse è compattissimo, solo 1.145 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 104 kg (3 kg in meno della versione precedente), 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).

In linea con lo stile classico del Monkey originale ma strizzando l'occhio al presente, il modello 2022 è rifinito da eleganti parafanghi alti in acciaio cromato, dalla protezione dello scarico stampata e suggestivamente cromata, dagli specchi retrovisori circolari, dal manubrio alto (anch'esso cromato).

Grazie al suo stile eccentrico e alla sua irriverenza, il nuovo Monkey è semplicemente il *trait d'union* di più generazioni: in sella a questa fun-bike i più grandi ricorderanno il senso di libertà, indipendenza e ribellione che caratterizzava gli Anni Settanta e la loro giovinezza; i più giovani vedranno un mezzo vintage, "funky", perfetto per attirare l'attenzione su di loro e distinguersi dall'ordinario. Anche con i loro amici!

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.

Il bellissimo Honda Monkey 125 YM2023 è disponibile in Italia in due varianti cromatiche, entrambe con sella a scacchi e telaio/forcellone in tinta con la carrozzeria:

- Banana Yellow
- Pearl Nebula Red

3.3 Dotazioni e tecnologia

- ***Strumentazione LCD dalla forma circolare***
- ***Luci full Led***
- ***Impianto frenante con piattaforma inerziale IMU che previene il sollevamento della ruota posteriore***
- ***Telecomando con tasto "answer back" per una semplice individuazione***

L'evocativo look classico è accompagnato dalle tecnologie più moderne: la strumentazione digitale LCD ammicca lampeggiando simpaticamente quando 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 "answer back" 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.

4. Le pietre miliari del Monkey

1961, Z100

Il primo modello, realizzato per un parco divertimenti giapponese, con ruote da 5 pollici senza sospensioni, manubrio ripiegabile e motore Super Cub C50 da 49 cc da 4,2 CV (3,1 kW). Telaio a 'spina dorsale', serbatoio triangolare.

1963, CZ100

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

1967, Z50M

Primo modello venduto in Giappone, con sella ribaltabile. Manubrio e pedane pensate per farlo entrare nel bagagliaio di un'auto (con tappo del serbatoio sigillato per evitare perdite di carburante quando adagiato su un fianco). Frizione centrifuga.

1969, Z50A

Forcella telescopica, ruote da 8", scarico basso e per la prima volta indicatori di direzione.

1970, Z50Z

Il famoso modello con la forcella staccabile, che rendeva il Monkey ancora più facile da trasportare nel bagagliaio di un'auto, anche utilitaria. Il cavalletto centrale permetteva di mantenerlo dritto durante lo smontaggio.

1974, Z50J

Appaiono le sospensioni posteriori e il forcellone indipendente. Il primo serbatoio trapezoidale e gli pneumatici adatti al fuoristrada

1978, (Z50J-I)

Il primo modello con il tipico serbatoio a goccia dalla capacità portata a 5L

1979, (Z50J-I)

Edizione cromata

1984, (Z50J-I)

Modello in edizione limitata 'Gold'

1985, A-Z50J

Fa la sua prima apparizione la tradizionale (per l'Europa) leva della frizione al manubrio

1987, A-AB22

Versione 'R' con telaio doppio trave, forcellone scatolato con monoammortizzatore, freno a disco anteriore idraulico, ruote Comstar da 10"

1988, A-Z50J Appaiono per la prima volta gli specchietti retrovisori

1991 A-Z50J Versione in stile offroad 'Baja' con faro anteriore sdoppiato_

2000

Il modello del nuovo millenni

2004 Freddie Spencer Special Versione special con colorazione ispirata alla

CB750F vittoriosa alla Daytona 100 con Freddie Spencer.

2006Modello per il 40° anniversario del Monkey

2009 Monkey Limited Edition, JBH-AB27Primo modello con alimentazione a iniezione elettronica, distribuzione con bilanciere a rullo e cilindro disassato.

2017, modello per il 50° anniversario del MonkeyVersione celebrativa del 50° anniversario dall'inizio delle vendite in Giappone.

2018, Monkey 125

Un Monkey 125 tutto nuovo, pensato per le strade e le città del 21° secol

2022, Nuovo Monkey 125Tutto nuovo e omologato Euro5

5. Caratteristiche tecniche Honda Monkey 125 YM2023

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico 4T, monoalbero a 2 valvole, raffreddato ad aria
Cilindrata	124 cc
Alesaggio x corsa	50 x 63,1mm
Rapporto di compressione	10.0:1
Potenza massima	9,4 CV (6,9 Kw) @ 6.750 giri/min
Coppia massima	11 Nm @ 5.500 giri/min
Capacità totale olio	1,1 litri
Livelli rumorosità	Lwot – 75; Lurban – 74
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	5,6 litri

Consumi	66,7 km/l (ciclo medio WMTC)
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Batteria	12V 3,5 Ah
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio
Cambio	A 5 rapporti
TELAIO	
Tipo	Monotrave superiore in acciaio
CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	1.710 x 755 x 1.030 mm
Interasse	1.145mm
Inclinazione canotto	25°
Avancorsa	82 mm
Altezza sella	775 mm
Altezza da terra	175 mm
Raggio di sterzo	1,9 m
Peso con il pieno di benzina	104 kg
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella rovesciata, escursione ruota 100 mm
Posteriore	Doppio ammortizzatore, escursione ruota 102 mm
RUOTE	
Anteriore	In lega leggera a 10 razze
Posteriore	In lega leggera a 10 razze

Pneumatico anteriore	120/80-12M/C 65J
Pneumatico posteriore	130/80-12M/C 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	
Anteriore	A LED
Posteriore	A 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.