

125

HONDA

125

HONDA

125



TRAIL

TRAIL

TRAIL

TRAIL

TRAIL

TRAIL

TRAIL

**125**

**HONDA**

**TRAIL**

50 **moto**

**125**

**HONDA**

**TRAIL**

**moto** 51

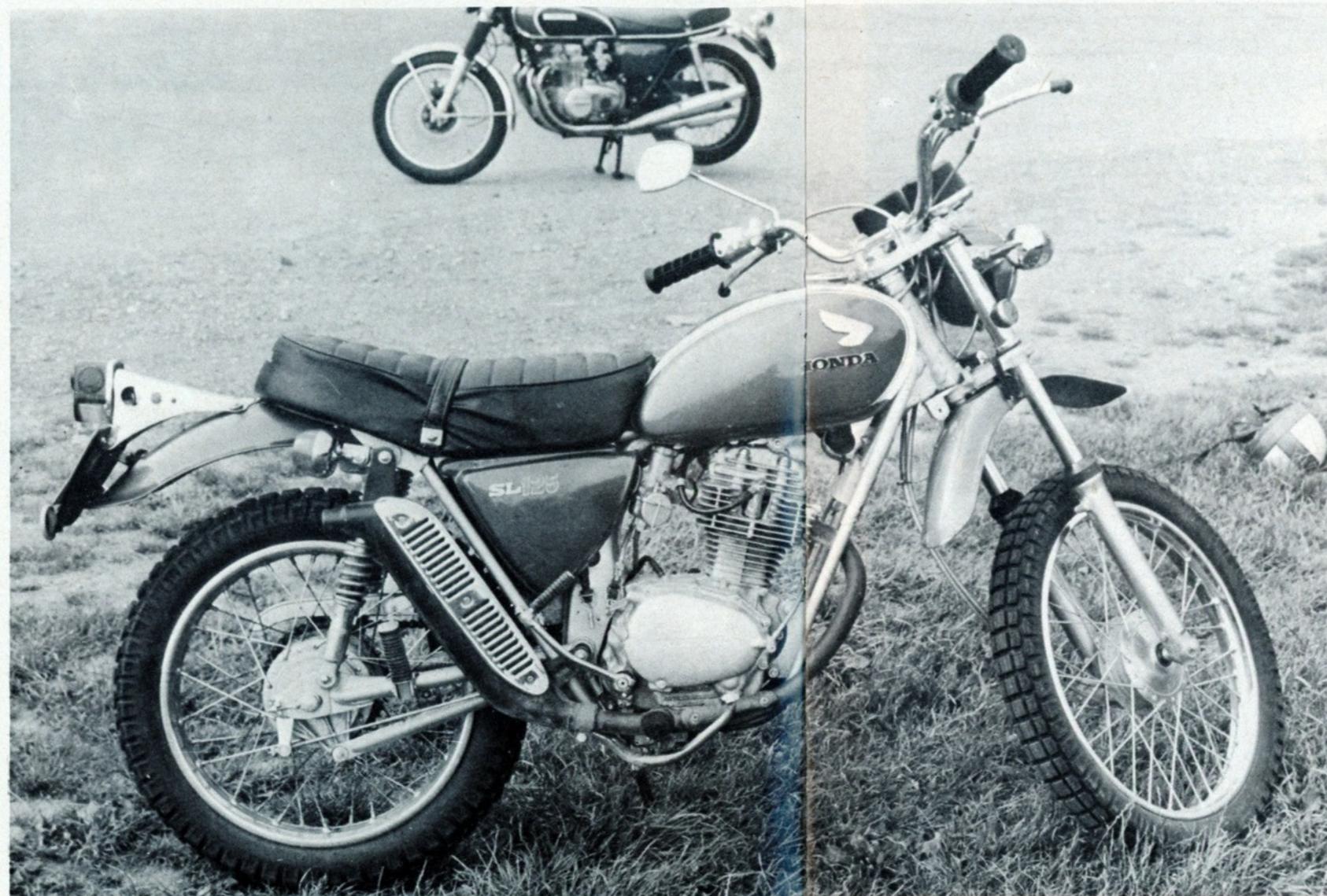
## ainsi naquit la 125 SL

Qui s'étonnera dorénavant de cet engin grêle aux formes éloignées de celles du racer de ces dernières années ? Le Trail-Bike est là, on ne peut l'ignorer. Bien sûr, je vois quelques puristes qui ricanent sur la gauche de l'hémicycle : des motos ? ces engins au guidon large, aux pneus à gros pavés, à l'échappement volage et à la puissance spécifique moyenne, que nenni, ma douce amie !

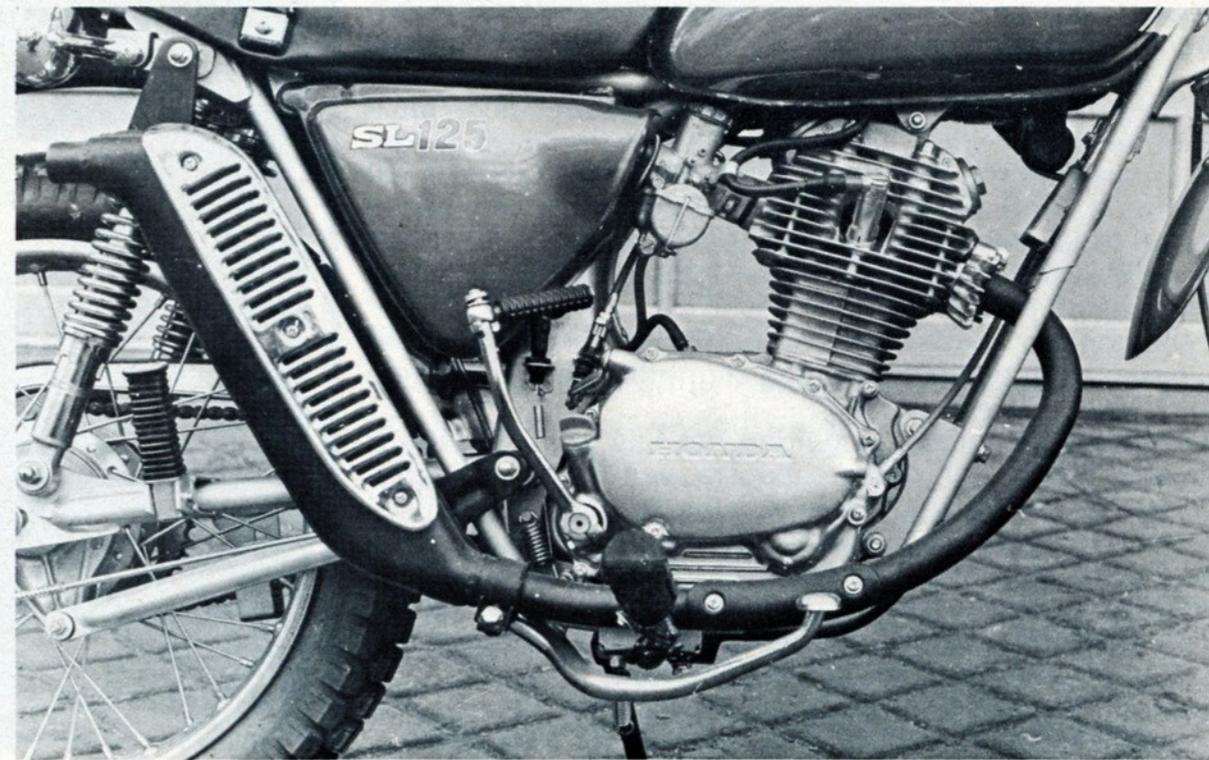
Et pourtant, il faut se rendre à l'évidence, le Trail-Bike existe et s'impose un peu plus chaque jour : la route offre de moins en moins de possibilités à l'amateur de vitesse sur deux roues, et cela le pousse tout doucement vers les joies du tout-terrain.

Les Américains sont des gens curieux. Eux qui sont les plus gros clients des grandes firmes de motos, ils passent leur temps à promener les leurs en voiture. Ils les emmènent vers des endroits tranquilles pour caracoler en paix puis, le soir venu, les remettent dans leur voiture pour rentrer chez eux. C'est à ce besoin d'évasion que correspond cette nouvelle génération de deux roues : le « Trail ». Honda, bien sûr, ne pouvait rester indifférent devant ce marché qui devenait l'exclusivité des deux temps.

Après avoir « touterranisé » ses modèles de route, sans succès, le plus grand constructeur du monde se devait de créer une machine spécialement faite pour cet usage. Ainsi naquit la 125 SL...



Une bien belle petite machine.



La boîte de vitesses, cinq rapports. Toujours en prise.

Belle, agressive, jolie à n'en plus pouvoir ; c'est ainsi que nous apparut, dans sa robe orange, la 125 Trail Honda. Par souci d'élégance, cette demoiselle porte des filets blancs du plus gracieux effet. Les chromes, peu nombreux, lui confèrent une allure légère et l'ensemble a une gueule formidable.

La fourche, copie quasi conforme d'une Ceriani, remplit parfaitement son contrat. Sa course, très suffisante et bien amortie, permet d'envisager sans frisson les mauvais chemins. La rigidité, tant latérale que frontale, est parfaite. Le maintien de la roue avant de 19 pouces (jante en acier) se fait par broche.

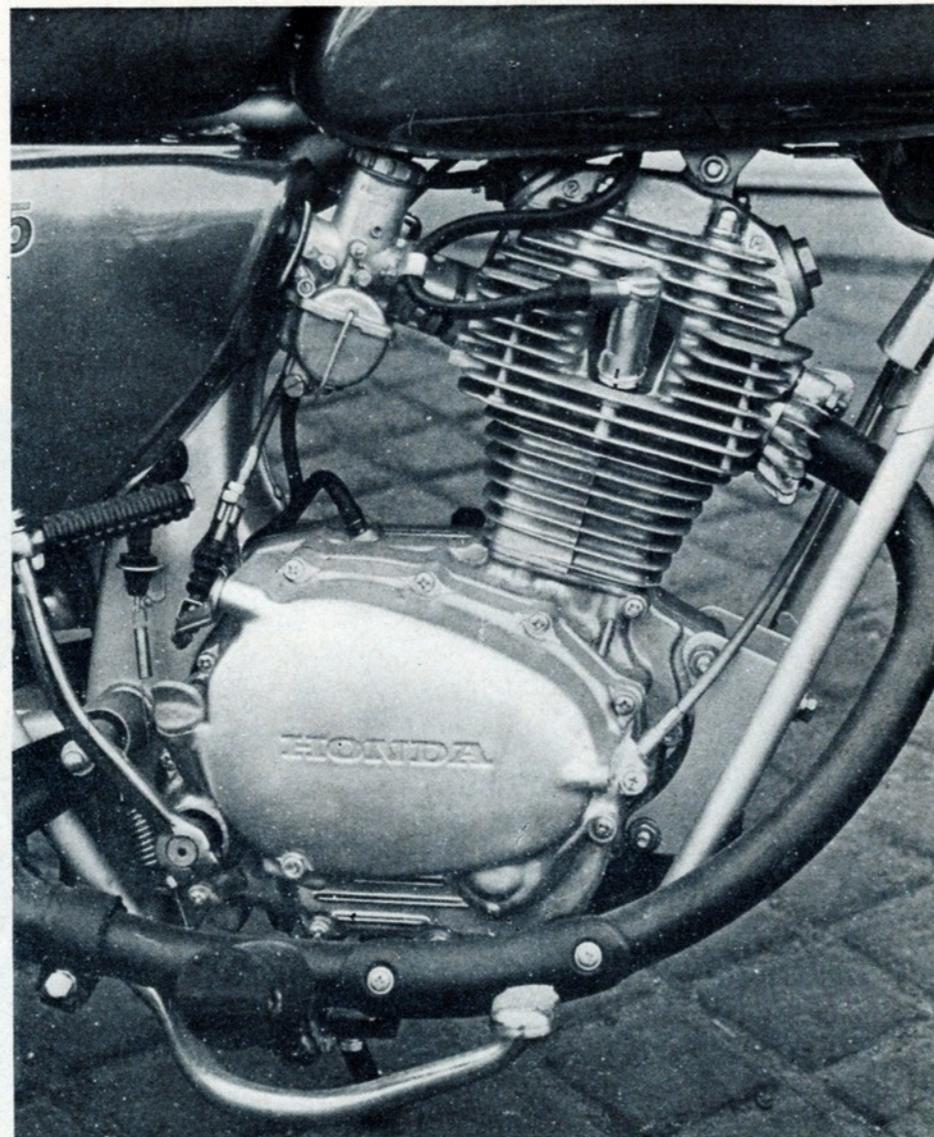
Le pneu, de genre Trial, devrait apparemment se comporter correctement. Quant au freinage c'est un petit moyeu de 110 mm à l'avant et à l'arrière.

En ce qui concerne la protection du pilote en cas de pluie ou de terrain boueux, elle est assurée par un petit garde-boue directement fixé sur le T inférieur de fourche. Il est assez joli, mais sera-t-il efficace ? Sa place et sa matière (acier) le rendent très vulnérable en cas de chute. Nous aurions préféré le même un peu plus grand et en plastique souple.

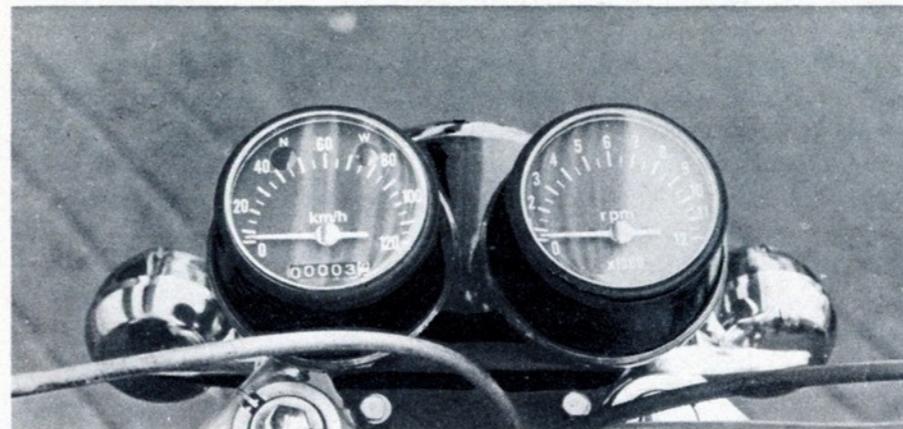
L'équipement routier est complet : le phare, de petite dimension, est encadré par les clignotants et les boîtiers compteurs-compte-tours.

D'aspect assez cross, le guidon est fixé au T supérieur (alliage léger) par deux supports venus de fonderie. L'absence de barres transversales le rend particulièrement vulnérable aux chocs. Une goutte d'eau semble avoir servi de modèle au réservoir : il est suffisamment étroit pour permettre la « godille » en position debout et sa contenance de 9 l permet, vu la faible consommation, une autonomie de plus de 200 km.

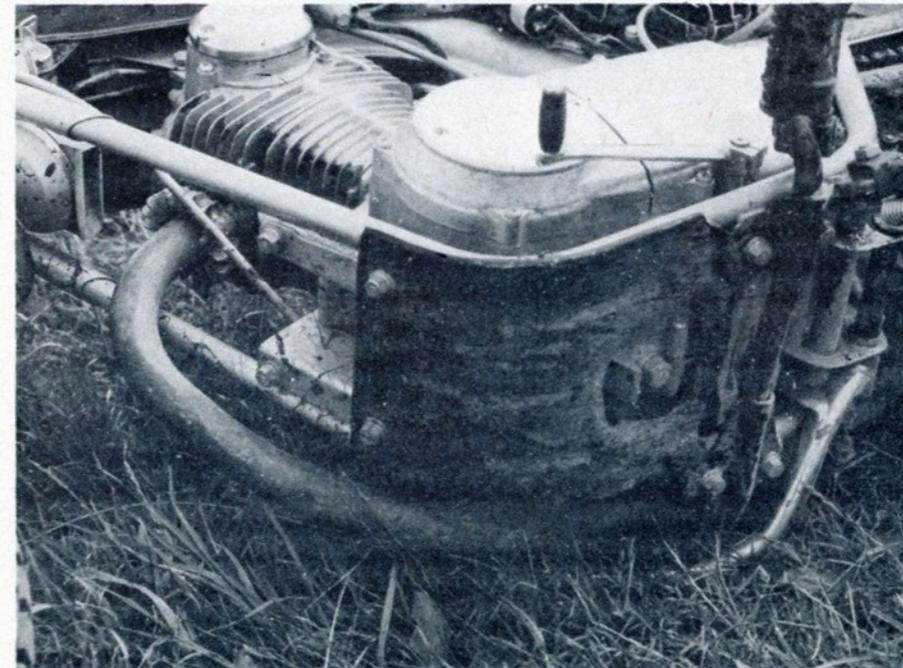
La selle, étroite de l'avant, mais confortable, ne nuit pas à la maniabilité. Un très beau feu rouge placé en position



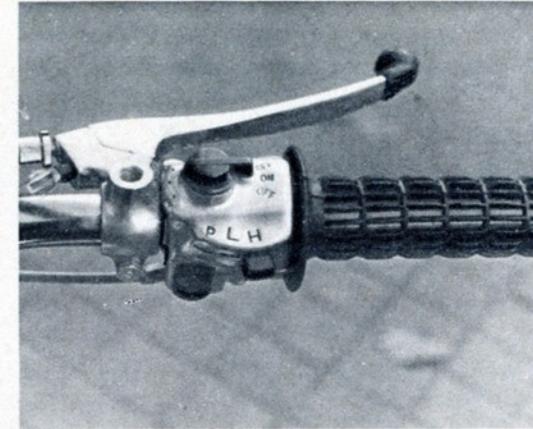
Le moteur quatre temps monocylindre.



L'ensemble compteur-compte-tours.



A remarquer le cadre, un double-berceau en acier.

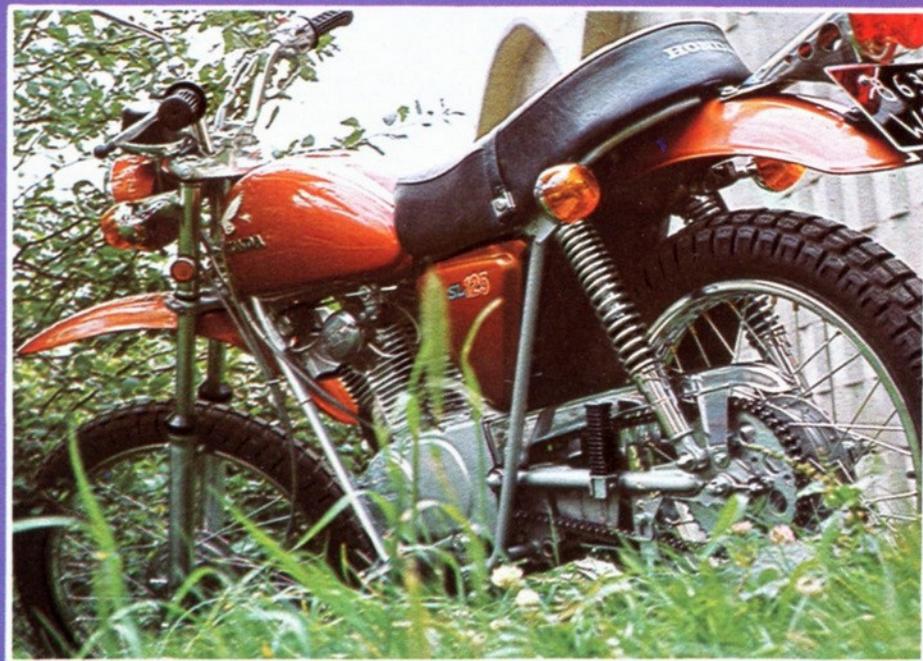
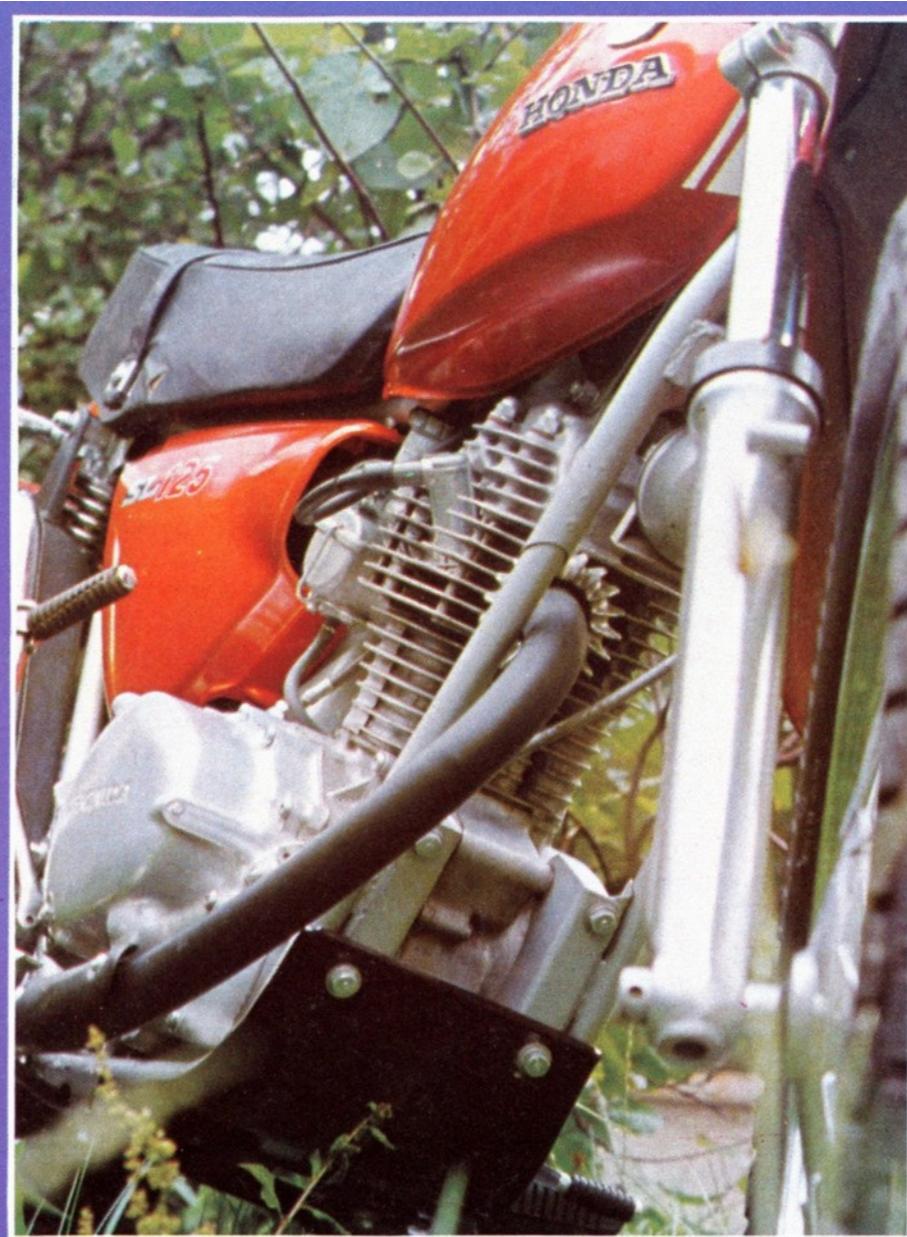


« coup de botte » prend place sur le garde-boue arrière. La vie de cet instrument paraît fortement menacée par les toujours possibles séances de une roue.

Le garde-boue, bien que très résistant, risque fort, lui aussi, de subir le même sort.

Pourquoi une roue de 16 pouces à l'arrière ? Si celle de devant est assez petite, celle-ci, au contraire, est vraiment peu adaptée à la rocaille.

En ce qui concerne le cadre, c'est un double berceau constitué de tubes de petit diamètre. La réalisation en est soignée et les soudures (ce qui n'est pas évident chez les Japonais) sont très correctes. La rigidité de l'ensemble paraît excellente. A l'intérieur de ce cadre, prend place le moteur bien connu de la CB 125 S. Ce petit mono super-carré regorge de qualités : robuste, simple, il accepte tous les travaux sans manifester la moindre mauvaise humeur. Le plus extraordinaire est sans doute que ce moteur soit le même sur les machines route et tout-terrain. Il semble pourtant à l'utilisation qu'il ait un peu perdu en puissance ce qu'il a gagné en souplesse.



La seule différence apparente vient du système d'échappement : beaucoup plus discret à l'oreille, il est également de forme différente. Les rapports de boîte ont, eux aussi, été revus : quatre rapports courts et une cinquième plus longue pour la route.

L'embrayage (multidisque travaillant dans l'huile) est celui de la 125 S et ne mérite que des éloges.

Une mention toute particulière à l'équipement électrique : sa fiabilité est certaine, sa réalisation remarquable. Nous avons pu notamment remarquer le peu d'effet qu'a sur lui un milieu humide. En particulier l'emplacement des rupteurs, en bout d'ACT, le met à l'abri des baignades forcées.

Contre les chocs, la protection du moteur est assurée par une plaque en tôle boulonnée sous le cadre. Les petits Japonais, toujours prévoyants, n'ont pas oublié le trou pour la vidange.

Les repose-pieds pliants sont fort bien disposés même pour une utilisation Trial. La pédale de frein, par contre, traîne un peu trop sur le côté et risque d'accrocher tous les obstacles environnants.

Le sélecteur est lui aussi trop saillant. En outre, il faudrait le relever pour une utilisation Trial.

Le passager éventuel dispose lui aussi de repose-pieds placés au milieu du bras oscillant arrière. La béquille enfin, latérale et résistante, confère à la machine une grande stabilité.

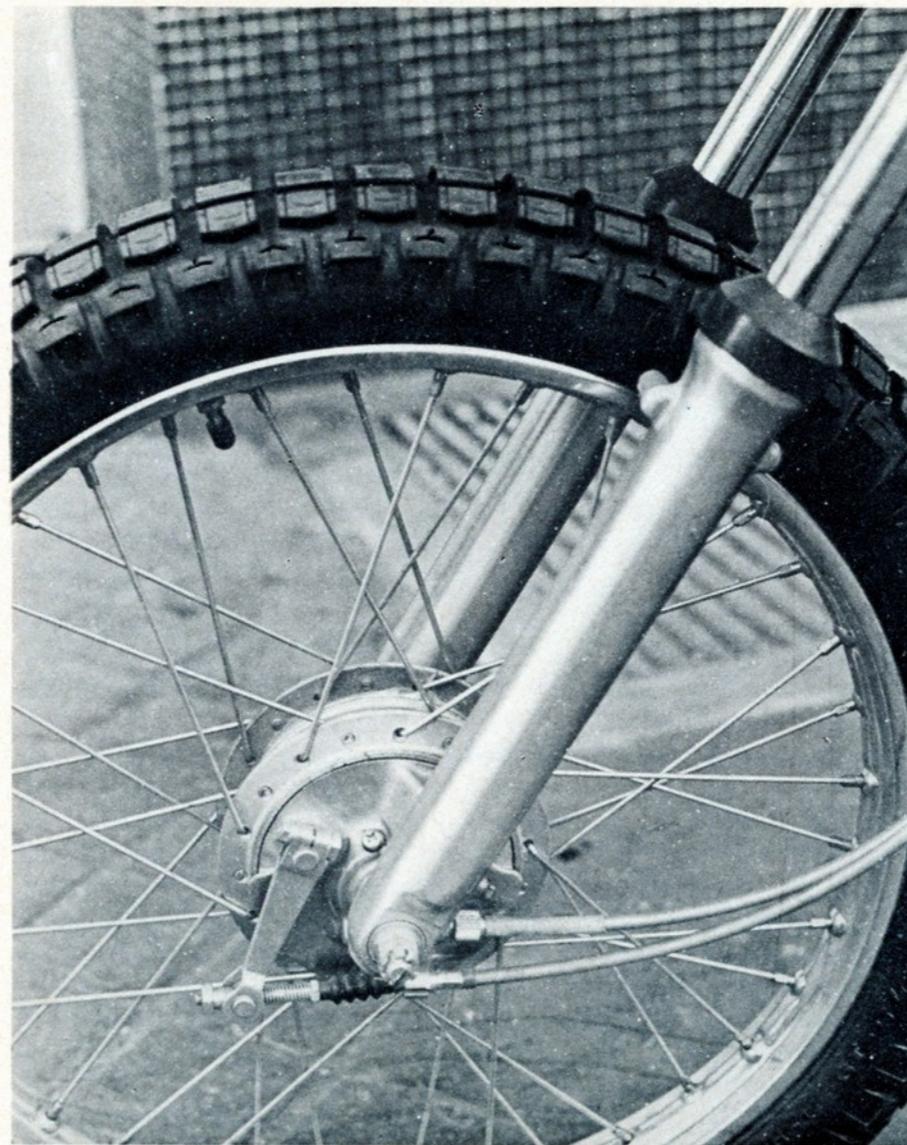
### L'ESSAI

La première prise de contact est assez agréable : on est bien assis, assez bas, les pieds bien à plat sur le sol. Le guidon tombe tout naturellement dans les mains : les commandes habituelles sont assez bien disposées pour qu'on puisse les trouver sans tâtonnements inutiles. Petit gadget qui devient courant chez Honda : un

coupe-circuit sous le pouce droit permet de couper le moteur très facilement. Si l'utilité n'en est pas évidente sur les machines de route, il me semble par contre qu'il n'a rien de superflu sur une machine de Trial : je déteste voir une machine tomber par terre et un moteur qui s'emballe. Les premiers tours de roues se sont faits à Paris : prise en main rapide d'ailleurs, car on se sent très vite à l'aise sur cette petite moto. Notons en passant les regards envieux de tous les pauvres piétons.

La première vraie épreuve pour la 125 SL commença avant même d'arriver sur le champ de manœuvre. Celui-ci est situé à 150 bornes de Paris. J'ai l'habitude d'y essayer ce genre de moto car il possède les terrains appropriés à tous les aspects de ce que l'on peut attendre d'une Trail. « Malheureusement » ce jour-là, il faisait très beau et ma petite camarade préférée voulait absolument, elle aussi, profiter des joies de la nature. Bien que tout à fait d'accord sur le principe, j'avoue avoir envisagé sans joie excessive la perspective de faire 150 km, à deux sur une Trail Bike à peine rodée. Bien vite convaincu par des arguments déloyaux, je me suis retrouvé, en duo, sous le tunnel de l'autoroute de l'Ouest. Très sage au début, j'ai finalement flirté de plus en plus avec la zone rouge du compte-tours. Et là je dois dire que cette petite Honda m'a agréablement surpris. Je m'attendais à la voir s'époumonner plaintivement dans la moindre côte, à sentir les renforcements manifestes d'un moteur qui n'est pas fait pour ça. Ce n'est évidemment pas un dragster, mais les 150 kilomètres ont été couverts en un peu plus de deux heures, arrêt café compris. Ce n'est quand même pas mal lorsqu'on considère l'utilisation normale de cette moto. Notons au passage que la consommation est restée des plus honnêtes : pas tout à fait 4 l au 100 km.

Sur place, je suis très vite parti tout seul pour voir si



Le frein avant simple came.

effectivement cette moto aimait le tout-terrain. Les grandes lignes rocailleuses peuvent se prendre assez vite. Il ne faut quand même pas exagérer, ce n'est pas une Sherpa : la chasse est faible et la machine maniable. En contrepartie, la stabilité sur mauvais chemin n'a rien d'extraordinaire à grande vitesse. La roue arrière de 16 pouces est un peu trop petite pour ce genre d'usage. L'amortissement, par contre, fait suffisamment bien son boulot pour limiter les pertes d'adhérence.

Le premier test consistait à rouler vite dans un sous-bois aux pentes souvent impressionnantes. Ici un bon point pour la maniabilité : ça passe à peu près partout, ça tourne avec une facilité très reposante pour le pilote. Par contre (et pour cela voir plus haut), il faut quand même éviter de se laisser emporter par son optimisme : une ornière profonde ou un obstacle trop saillant pouvant très vite vous le faire perdre. Tout cela m'amena dans une région boueuse à souhait. Je dois être un peu cochon car j'aime infiniment m'y vautrer sur deux roues. Je pris toutefois la précaution de dégonfler légèrement la roue arrière. Les premières mares furent avalées sans difficulté, à tel point que j'aie commencé très vite à loucher sur les trois ou quatre bonnes grosses que je connais un peu plus loin. Manifestement, « petite Honda » aime, elle aussi, jouer les goretts. Il n'y a pas besoin pour cela de se battre avec l'embrayage. En première, même au ralenti (1000 tours) à la limite du sur place, elle se sort sans effort de la gadoue. Avouez que pour un petit moteur qui vient de tourner près de deux heures à 8000 et quelques tours c'est vraiment la preuve d'une bonne volonté assez rare.

Bien que maculée de boue la SL, tourne toujours comme une horloge. On s'apercevra à l'autopsie que le frein avant n'a peut-être pas une étanchéité exceptionnelle ; c'est toutefois là un reproche assez minime.

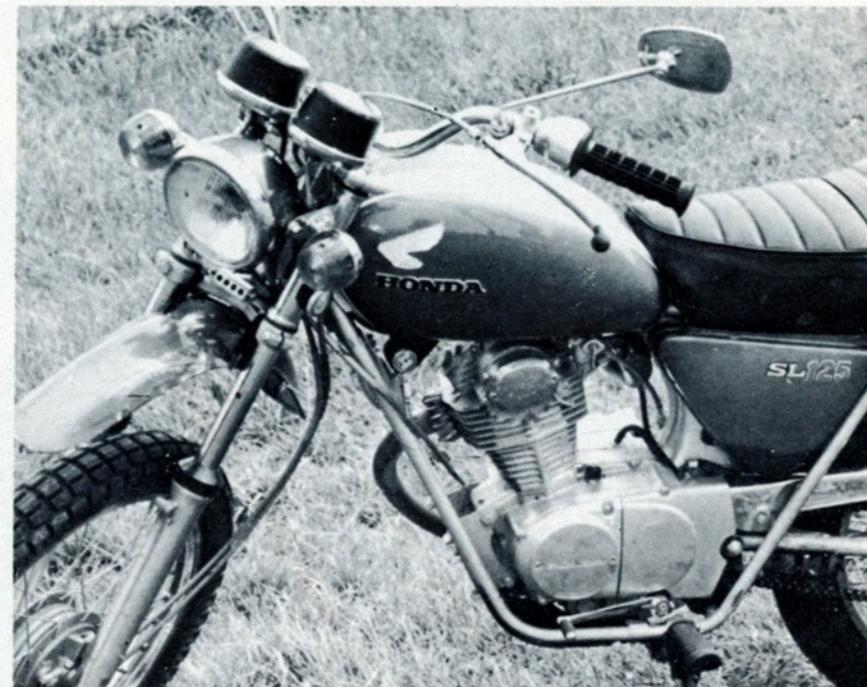
Deuxième test, une longue pente qui présente quelques bonnes « vacheries » : il y a des souches un peu partout, pas toujours visibles, quelques bons trous et un pourcentage final des plus honnêtes. Là aussi, la SL a fait bonne figure. Bien sûr, elle ne saute pas comme une Sherpa mais avec un peu d'habitude, on arrive facilement à bout des principales difficultés qu'on peut trouver en tout-terrain.

Troisième et dernier test, l'eau. Il y a par là-bas une ancienne balastière à demi-asséchée. C'est un coin idéal pour voir ce que donne une machine dans les sables et dans l'eau. En ce qui concerne le sable pas de gros problèmes si l'on exclut ceux que pose la puissance modeste du moteur. N'oublions quand même pas que ce n'est qu'une 125. De toutes façons, si l'on passe assez vite, ça va.

Dans l'eau, j'avoue avoir eu quelques appréhensions. Piano, piano, au début, je me contentais de profondeurs moyennes que la SL acceptait d'ailleurs très bien. Et puis, ayant repéré un passage peu profond et apparemment sain, je me suis d'un seul coup retrouvé sur un fond vaseux. La machine s'est tout doucement enfoncée jusqu'à la hauteur du garde-boue. Je suis descendu, de l'eau à mi-cuisses, pour contempler, rêveur, « petite Honda » ou plus exactement ce qu'il en restait. La pauvre était plus qu'à moitié sous l'eau puisque immergée jusqu'au ras de la bougie. Et tenez-vous bien, elle tournait toujours. Le ralenti n'avait pas bougé d'un iota. Si vous n'appelez pas ça de la bonne volonté!

Mis en confiance par cet incident, j'ai passé un bon après-midi. La SL s'est promenée partout, plus souvent sous l'eau et dans la boue que dans les chemins paisibles. Jamais elle n'a manifesté la moindre mauvaise humeur.

À l'issue de la journée, les freins seuls avaient souffert.



Un réservoir en goutte d'eau.

Quand vous saurez qu'après un bon coup de jet, elle est rentrée à Paris dans les mêmes conditions et, qu'à l'arrivée, je n'ai pas constaté le moindre suintement, la moindre goutte d'huile, le moindre boulon perdu, vous comprendrez pourquoi j'estime que « petite Honda » est de bonne composition. Elle correspond, à mon avis, parfaitement à ce que l'on demande à ce genre de machine : s'amuser n'importe où et subsidiairement pouvoir faire les 100 ou 200 km qui nous séparent souvent de nos terrains de jeu favoris.

Quand vous saurez que ce merveilleux petit gadget vaut à peine plus de 3 000 F, vous comprendrez qu'au bout du compte, il y a bien peu de choses à lui reprocher.

### PLANCHE 1

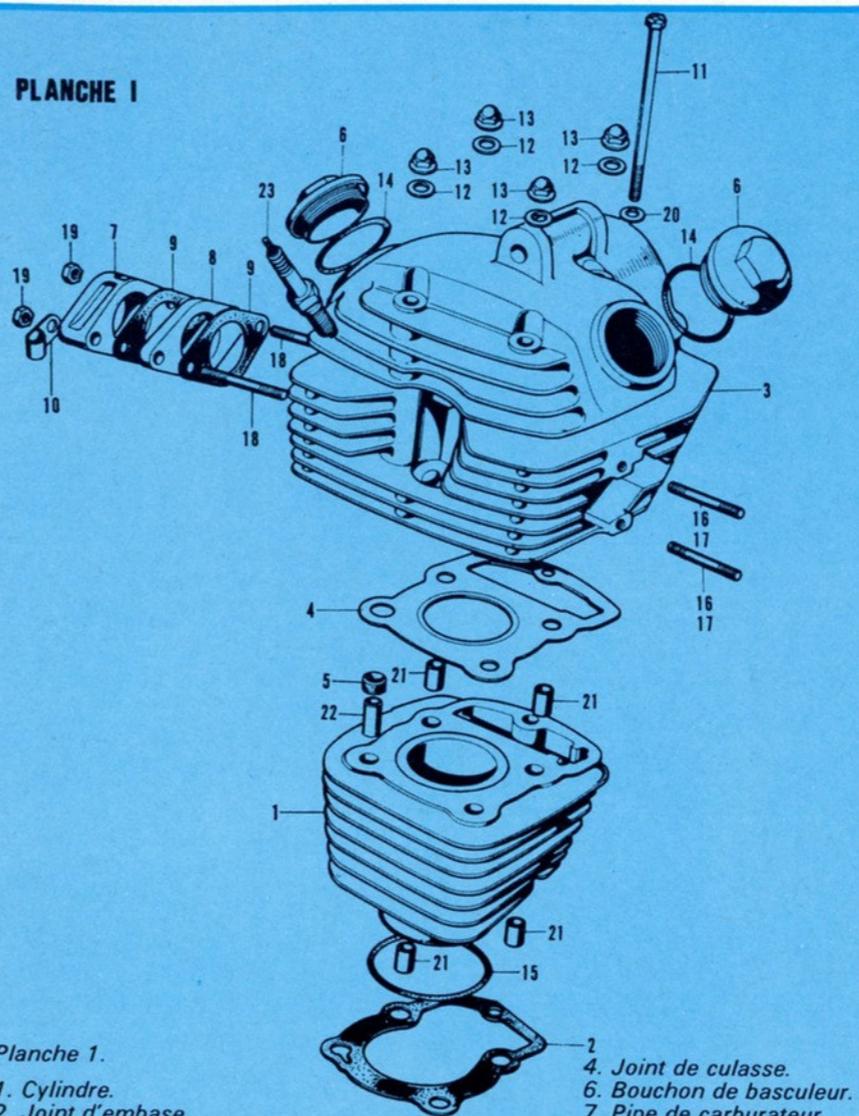


Planche 1.

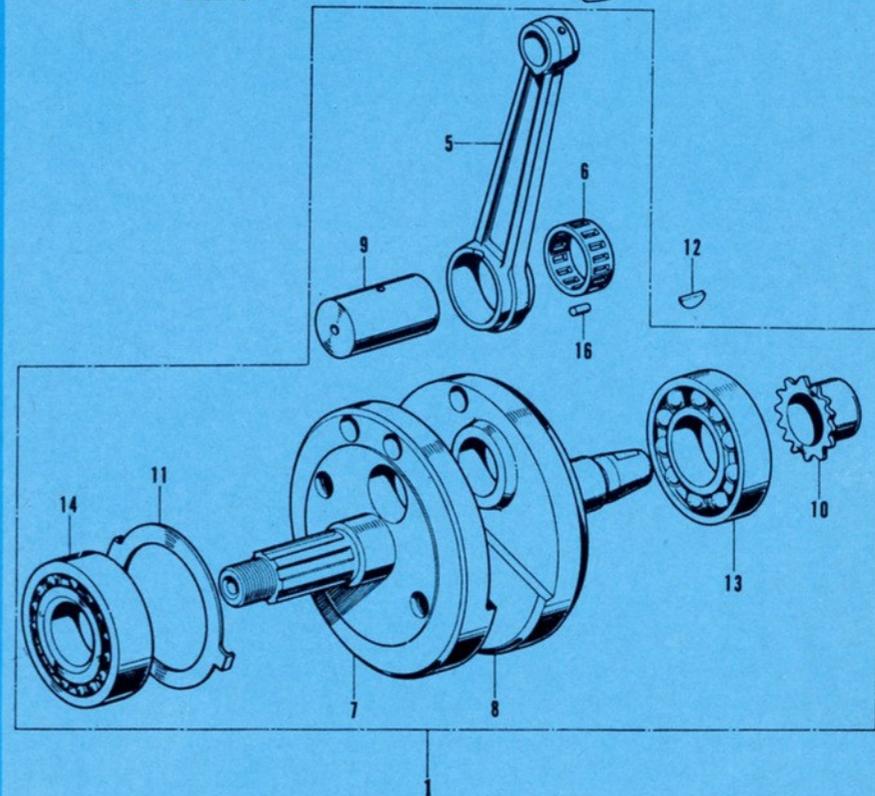
1. Cylindre.  
2. Joint d'embase.  
3. Culasse.

4. Joint de culasse.  
6. Bouchon de basculeur.  
7. Pipe de carburateur.  
23. Bougie.

### Planche 3.

2. Segments.  
3. Piston.  
4. Axe de piston.  
5. Bielle.  
6. Roulement de tête de bielle.  
7/8. Embiellage.  
10. Pignon de chaîne d'arbre à cames.  
13/14. Roulements d'embiellage. 15

### PLANCHE 3



## FICHE TECHNIQUE

**Moteur**

Type : monocylindre 4 temps culbuté. Moteur incliné de 15° vers l'avant.

Alésage-course : 56 x 49,5.

Cylindrée exacte : 122 cc.

Puissance : 12 ch DIN à 9 000 tr/mn.

Couple maxi : 1 mkg à 8 000 tr/mn.

Taux de compression : 9,5 à 1.

Mise en route : par kick.

Carburateur : 1 Keihin 22 mm de diamètre.

Équipement électrique : 6 V, batterie Yuasa.

Graissage : sous pression; huile dans le carter.

Capacité réservoir essence : 9 l.

**Transmissions**

Primaire : engrenages à taille oblique.

Démultiplication : 4 055.

Embrayage multidisques dans l'huile.

Boîte de vitesses : 5 rapports. Toujours en prise. Sélecteur au pied gauche.

1re 34,44 30 %

2e 21,42 49 %

3e 15,82 66 %

4e 12,44 85 %

5e 10,59 100 %

Secondaire : par chaîne. Démultiplication 3,067.

Vitesse maxi théorique sur la 5e à 10 000 tr/mn :

96,300 km/h.

**Partie cycle**

Cadre : double-berceau en acier.

Tubes manchonnés et soudés.

Suspensions AV - AR : télescopique. Éléments séparés.

Roues AV - AR : 2,75 x 19 - 3,25 x 17.

Freins AV - AR : 110 mm simple came.

Empattement : 1,260 m.

Longueur hors tout : 1,960 m.

Largeur aux repose-pieds : 0,55 m.

Garde au sol : 0,190 m.

Poids en ordre de marche : 95 kg.

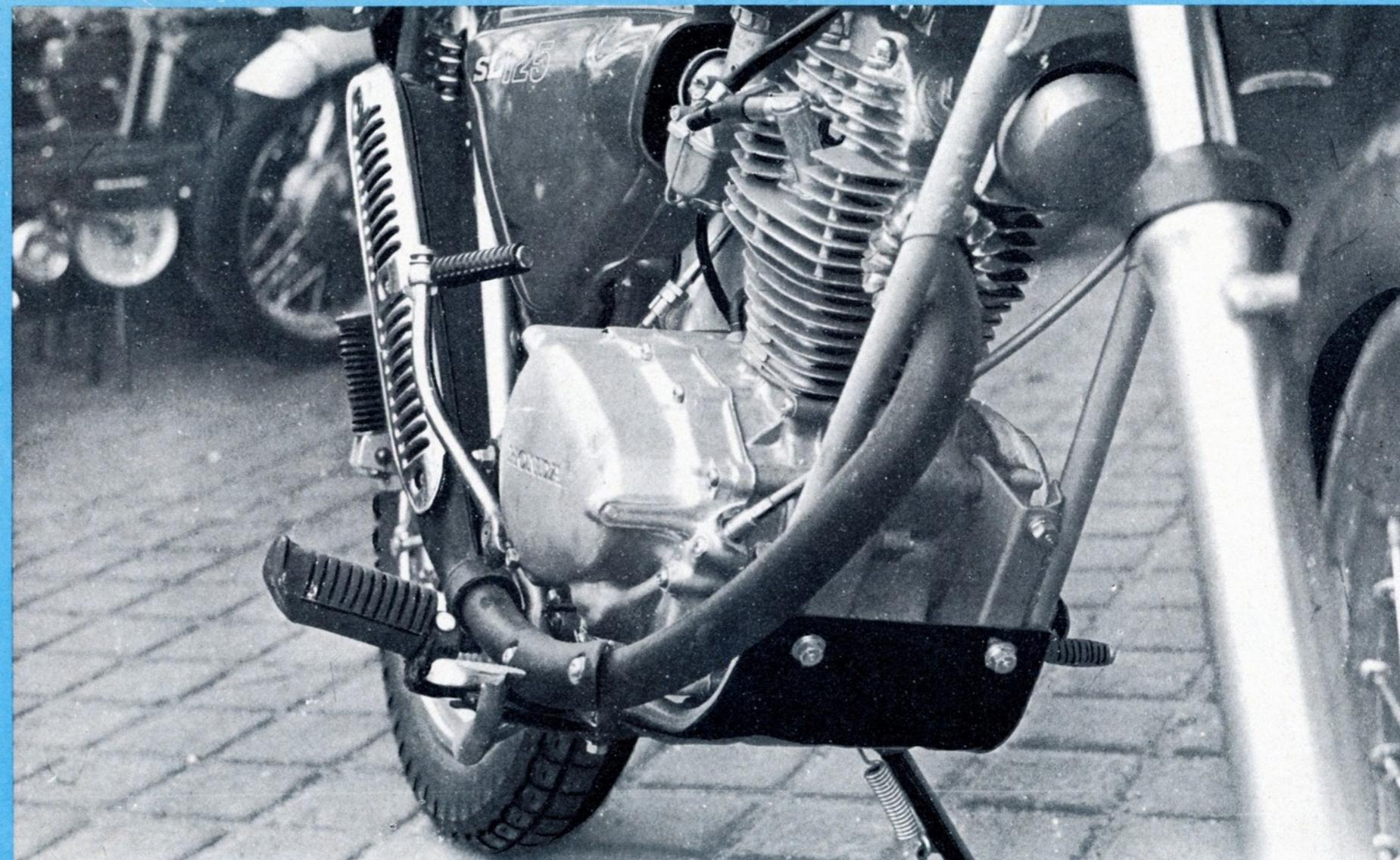
Répartition AV-AR : 41-54 kg.

**Performances**

100 m D.A. : 7"9. 200 m D.A. : 12"2. 300 m D.A. : 16"8.

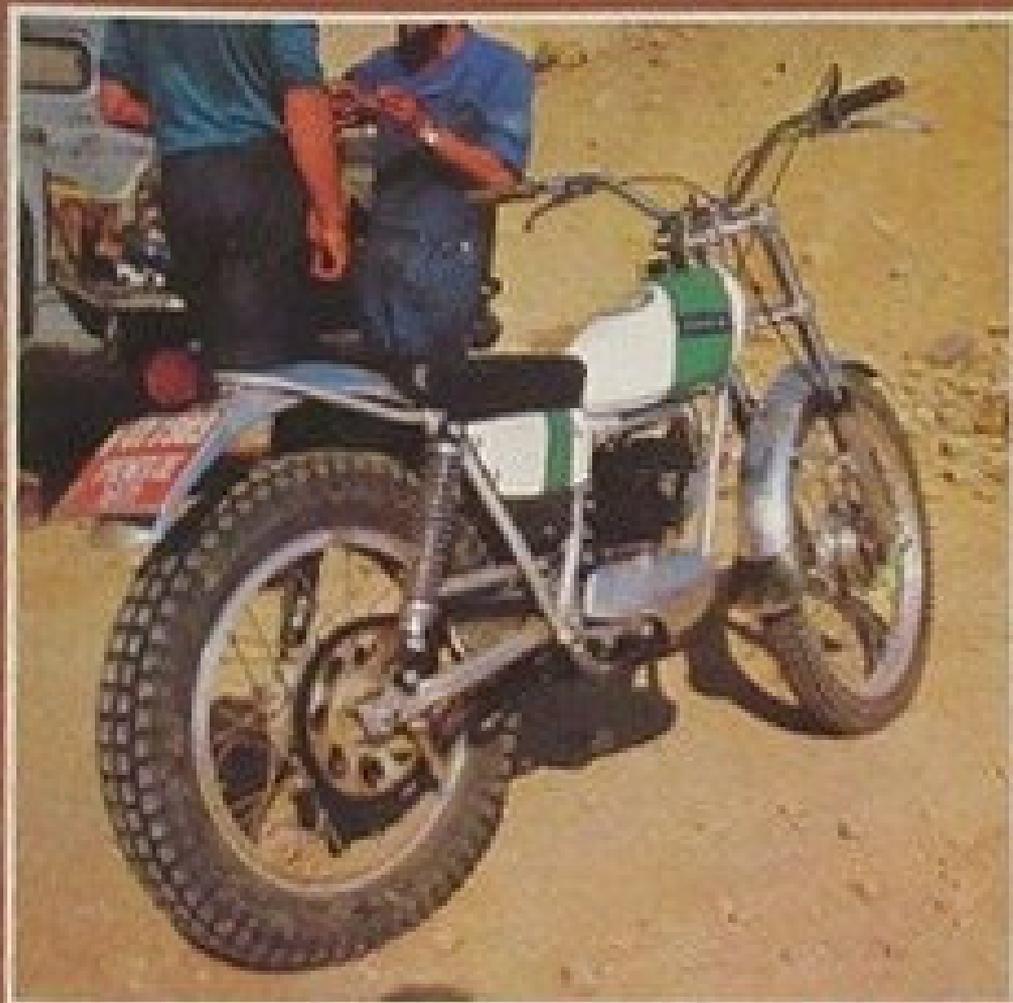
400 m D.A. : 21"2.

Maxi assis : 91,950 km/h (95 compteur).

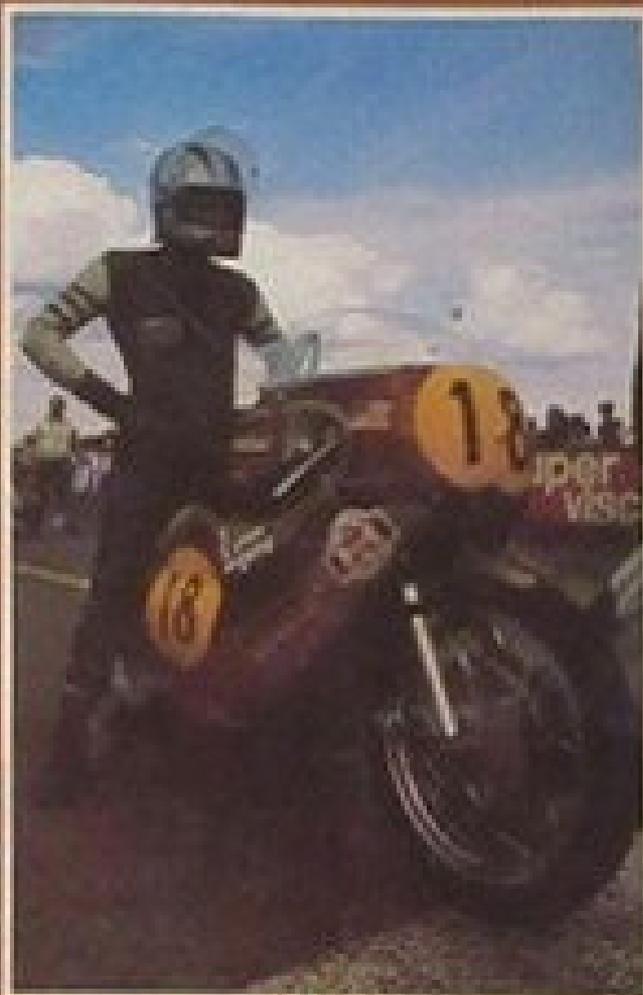


**125 honda trail**

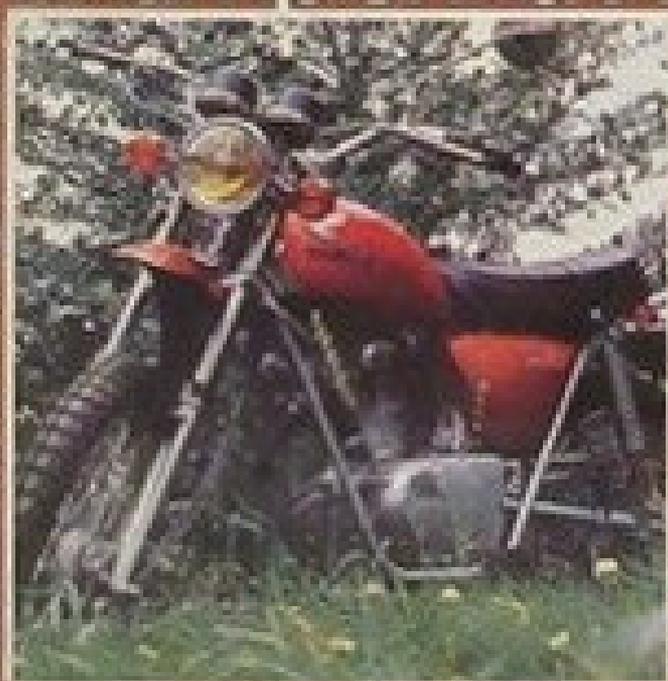
# moto



race of the south



championnats de france \* essai



125 honda trail

