

Moto revue

11 avril 1972 — N° 2075 — 250 F

LES TROIS CYLINDRES
SUZUKI
DANS LE DETAIL

de la
route
au
sentier

HONDA 125 SL





quand le vert est mis

HONDA
125
SL



En présentant voici maintenant plus d'un an la SL. Honda, peut-être sans le vouloir, a trouvé la meilleure concurrente qui soit à son modèle CB 125 S. La CB 125 S, tout le monde la connaît. C'est la moto de tous les jours par excellence. Elle est économique; à l'achat comme à l'entretien d'ailleurs, et, en outre, elle bénéficie d'une présentation luxueuse pour un véhicule de ce type. Du côté des performances, rien à dire, le mono qui l'équipe est puissant et nerveux.

Et puis la SL est arrivée. Reprenant la même mécanique, elle offre cependant quelque chose en plus: une esthétique dans le vent, tout-terrain, une finition encore plus soignée et un agrément de conduite accru. Et tout pour un supplément somme toute modique; voilà la concurrente toute désignée de la CB 125 S.

J'avoue avoir immédiatement été conquis par la Honda SL au point que pendant 15 jours j'en ai fait un usage prolongé. La SL c'est la moto sans problème telle que les Japonais et Honda en particulier savent en faire. La moto présente bien. Les couleurs vert et gris métallisé se marient bien entre eux; les chromes, tout en restant discrets, donnent un cachet luxueux. La finition, pourrait-on dire, est exemplaire pour un véhicule de cette catégorie et de ce prix.

Mais tout cela ne serait rien si, en plus de tout cela, elle n'offrait autre chose. En fait, une Honda SL est vraiment une moto bivalente. Sa faculté de s'adapter à la situation du moment est déconcertante. **Avec elle, vous passez de la route au tout terrain comme en vous jouant.** Contrairement à ce qu'on pourrait croire, il ne s'agit pas d'un vernis superficiel, comme des exemples précédents fâcheux pourraient nous le rappeler.

Au contraire, en prenant la SL dans chaque compartiment on s'aperçoit qu'elle peut soutenir la comparaison avec une machine conçue pour une utilisation bien précise. Sur route, une SL est égale, quant aux performances, à une CB 125 S et supérieure quant au confort et aux qualités routières.

En tout-terrain, les vertus du 4 temps sont grandes. La souplesse de marche fait que le néophyte peut se lancer à l'aventure sans aussi craindre de mauvaises surprises, comme nous le verrons tout à l'heure. La SL révèle en prime, pour le connaisseur, des aptitudes insoupçonnées en tout-terrain. De même que sur la CB, le cadre est de structure mixte: embouti et tubulaire. Cependant, sur la SL la partie tubulaire se révèle être un véritable double berceau. **Le moteur est robustement fixé** en quatre points au niveau du bloc et en un point au niveau de la culasse.

Il se dégage de cette 125 une impression de légèreté (cela ne veut pas dire pour autant de fragilité). La machine, en raison des suspensions à grand débattement, fait haut sur pattes mais cela n'est pas sans plaisir et possède l'avantage d'offrir une garde au sol intéressante.

La SL 125 est une moto séduisante car rien en elle n'est repoussant ou sale. Tous les organes mécaniques ou électriques sont protégés par de vastes carters en matière plastique. Cependant, on peut regretter que la chaîne ne soit plus, comme sur la CB, protégée par un carter étanche.

Donc, dans une structure rationnelle et efficace, vient prendre place le petit quatre temps à A.C.T., très nettement super carré avec 56 mm d'alésage pour 49,5 mm de course. Comprimé à 9,5 à 1, il développe la coquette puissance de 12 ch à 9.000 tr/mn. La distribution des soupapes se fait par chaîne sur le côté gauche du moteur. Ce bloc-moteur compact et très net renferme une boîte de vitesses à cinq rapports commandés par un court levier de sélecteur au pied gauche (normes allemandes). L'alimentation s'effectue au moyen d'un carburateur Keihin de 21 mm de diamètre et l'échappement se fait par l'intermédiaire d'un tube remontant le long de la machine sur le côté droit, prolongé par un silencieux recouvert d'une grille protectrice. Les suspensions sont assurées à l'avant par une fourche télescopique de bonne qualité, possédant des T et des fourreaux en alliage léger, et à l'arrière par un bras oscillant tubulaire équipé d'amortisseurs à ressorts apparents, réglables. Contrairement à la CB qui était équipée en roues de 18 pouces, la SL possède une roue de 19 pouces à l'avant (une 21" eut été souhaitable). Les roues sont chaussées de pneus trial nylon à l'avant comme à l'arrière. Ceux-ci possèdent l'avantage d'être bien adaptés à un usage mixte (route-tout-terrain). Noyés dans ces grandes roues, nous trouvons des mini-tambours qui procurent toutefois, compte tenu des performances de la machine, une décélération satisfaisante. Ils sont bien entendu simple came. Les garde-boue sont vastes mais insuffisamment enveloppants, surtout en ce qui concerne l'avant.

Le dessin de la selle est particulièrement réussi. En outre, ce qui n'est pas négligeable pour cet accessoire destiné à recevoir la partie charnue de notre individu, il est très confortable et permet le transport d'un passager dans des conditions décentes mais uniquement sur de courtes distances. Le réservoir style goutte d'eau — le terme goutte d'essence serait plus approprié — est d'une capacité réduite, mais permet tout de même, compte tenu de l'appétit d'oiseau de cette 125 cc, une autonomie convenable. Le bouchon de réservoir à ouverture conventionnelle est bien réalisé car parfaitement étanche.

Le plastique occupe une large place dans la fabrication puisqu'on trouve plusieurs éléments de ce matériau tels que les carter latéraux abritant la batterie, etc. Ces mêmes carter insonores, de fixation très simples, abritent la majorité des accessoires. Sur le côté gauche nous trouvons l'appareillage électrique et l'orifice de la boîte à outils, tandis qu'à droite nous découvrons le système de tranquillisation de l'admission et la vaste cartouche filtrante.

L'ensemble des commandes est bien réalisé et toute la partie manuelle, dans un but de standardisation, est identique à celle des autres modèles de la gamme haute. Les blocs poignées sont en alliage léger et comprennent, à droite, la poignée de gaz à tirage rectiligne, la commande d'éclairage et l'inverseur code-phare ; à gauche, la commande de clignotants et l'avertisseur sonore. Le guidon à grand cintre monté sur le T supérieur est aisément réglable en profondeur. Le réglage des câbles s'effectue aisément grâce à des tendeurs au guidon. Les repose-pieds sont garnis de caoutchouc. On regrettera par contre que ceux du pas-

sager soient montés sur le bras oscillant et par conséquent non suspendus.

L'éclairage — et c'est là l'avantage d'une batterie — est puissant même aux basses allures. Le gros feu arrière est équipé d'un stop très visible. Enfin, en circulation urbaine, ce à quoi est également destinée la SL, les clignotants permettent de circuler parmi les automobilistes en toute sécurité.

La finition de la Honda SL 125 est exemplaire. Sans parler des témoins et des voyants habituels, nous trouvons un **antivol par blocage de direction** et un autre pour le casque sous la selle. La béquille latérale légèrement spatulée permet de se garer aisément même dans les terrains meubles.

Démarrer avec la SL ne pose vraiment aucune difficulté : ouverture du robinet trois positions, starter grâce à une longue tirette chromée. Les démarrages, contrairement à ce que j'avais constaté sur la CB, se font parfaitement à froid comme à chaud. Le matin, avant de mettre le contact à l'aide de la clé prévue à cet effet, il est bon cependant de « kicker » à vide pour dégommer le moteur.

La sonorité de ce petit quatre temps est très plaisante et surtout discrète. **Sa bonne volonté de monter en régime est évidente** et ce dès les premiers kilomètres d'utilisation. Il tourne en outre sur le ralenti comme une horloge, sans cogner. Réellement, ce moteur est une réussite. **Il est bon à tout bien faire** et s'exprime aussi bien en ville que sur route ou en tout-terrain : **il est difficile de souhaiter mieux.** Sur route l'étagement de la boîte de vitesses, plus étalée que sur la CB, n'est pas un inconvénient insurmontable car la plage de puissance s'étend sur 4.000 tr/mn environ. L'avantage de la SL sur les autres « trails » de cette cylindrée est d'être dotée d'un **rapport final qui permet de bonnes moyennes sur longs parcours** sans trop faire souffrir le moteur. 9.000 tr/mn est le régime normal pour la SL et il vous emmène à plus de 90 km/h. En flirtant avec la zone rouge il est possible de grignoter quelques km/h, mais cela n'est pas très recommandable. 100 km/h et des poussières en position assise c'est beaucoup plus qu'il n'en faut pour rallier les proches sous-bois de sa région.

Bien que puissant, ce petit moteur consent à délivrer ses chevaux dès les bas régimes. Cela est un atout essentiel en tout-terrain. C'est, à mon sens, plus qu'un deux temps, le véhicule idéal pour faire ses premières armes dans cette discipline. Une rampe se présente-t-elle ? Il suffit d'accélérer pour la gravir sur le couple sans brutalité. Pour évoluer en descente un quatre temps est l'idéal. Grâce au frein moteur, il n'y a pas de crainte à avoir d'être emporté par son élan. **Mais un moteur de bonne volonté n'est pas tout** pour la réussite d'une machine.

Grâce à une partie cycle bien pensée, la SL marque encore des points. La première moto qui souffre de la comparaison est la CB de tourisme. En effet la maniabilité, le confort, la tenue de route même avec les pneus trial sont bons et on se surprend même parfois à prendre des angles coquets, ceci sans danger puisque rien ne vient toucher. **Sur mauvais revêtement aucun problème** non plus ; les suspensions à grand débattement et bien amorties absorbant tous les chocs et les inégalités qu'on a coutume de rencontrer.



Les prestations que peut offrir la SL « off road » sont bonnes pour un véhicule de cette catégorie. Il n'est pas question de la comparer à une véritable moto de tout-terrain ; elle n'a d'ailleurs aucune prétention. La SL 125, et c'est déjà beaucoup, se contente d'être un **véhicule amusant et agréable d'emploi.** Circuler dans les sous-bois, rouler vite dans les chemins défoncés, franchir des obstacles, sauter des talus sont autant de choses que tout le monde se prend à faire avec une SL.

Elle permet tout ou presque et en cela se révèle comme un « outil » d'initiation parfait. Elle convient aussi bien au néophyte qu'à l'amateur averti. La SL pour cette raison est une machine intéressante. En outre, on retrouve à son guidon le même sentiment de plaisir, de satisfaction qu'à celui de toutes les machines de la marque. Les commandes sont parfaitement disposées sur un poste de pilotage soigné, et tout est prévu pour faciliter la conduite comme en témoignent le large rétroviseur, les clignotants, à l'avant et à l'arrière commandés d'un coup de pouce gauche, l'avertisseur dont la surprenante puissance n'a d'égale que la tonalité séduisante. La poignée des gaz à tirage rapide n'est pas rappelée mais cette solution se justifie sur un engin de faible puissance.

Même après avoir été durement sollicité, le petit moteur conserve un ralenti impeccable. La légèreté, l'empattement court de la SL lui confèrent une maniabilité difficilement égalable et les freins à tambour, bien que de petit diamètre, procurent un freinage des plus satisfaisants. **Que peut-on demander de mieux ?**

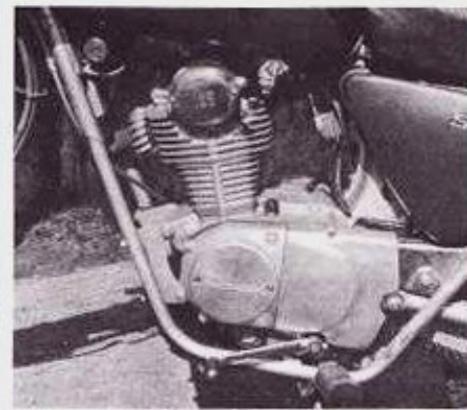
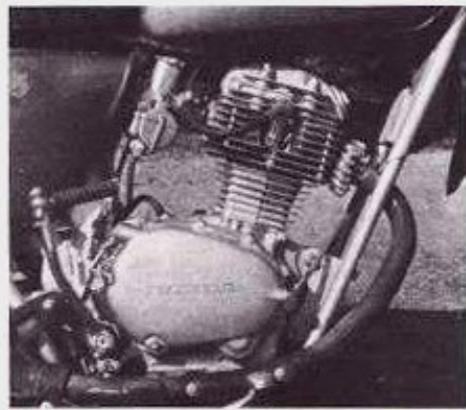
Avant de quitter la SL 125 Honda, je me suis demandé pourquoi le numéro un japonais n'avait pas monté certains des accessoires de la « trail » sur la CB 125 S. Le prix de revient est certes une chose et une machine tout-terrain ne peut pas forcément plaire à tout le monde. Personnellement et je ne m'en cache pas, j'avoue avoir été séduit par cette petite moto qui sait à la fois vous charmer et vous être d'une grande utilité. Ce n'est pas tous les jours que cela vous arrive.

HONDA

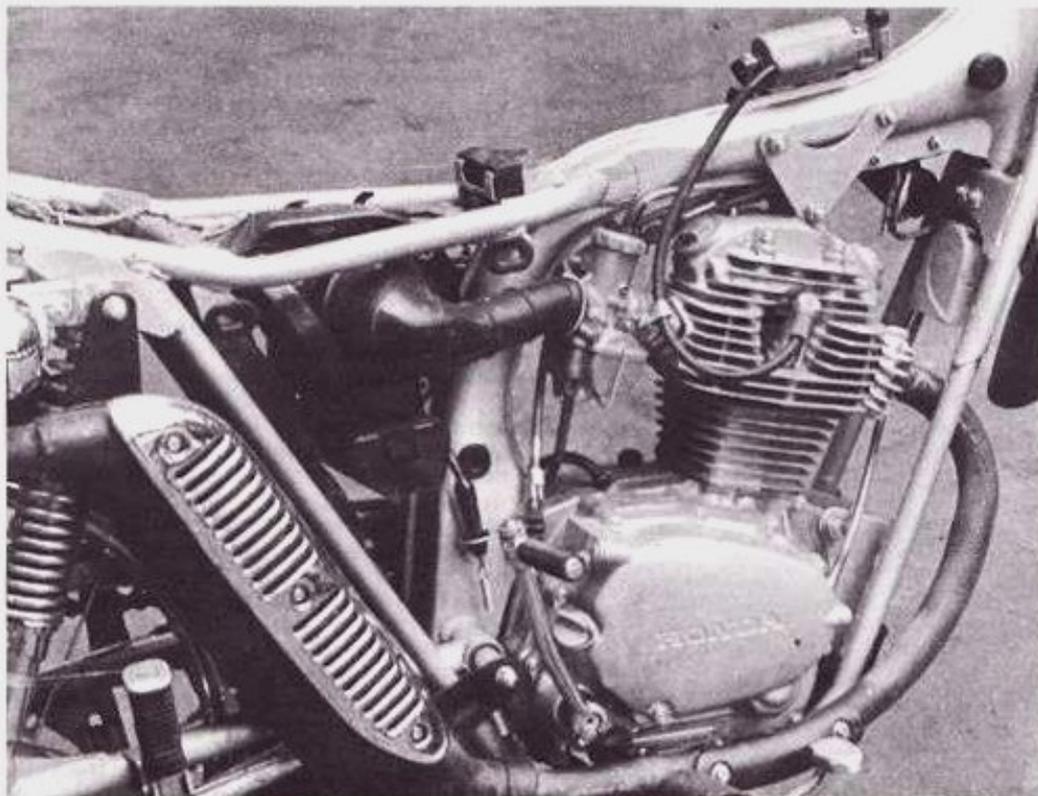
125 **essai**

SL

On peut être tout-terrain et aussi être élégante. Rien a priori ne distingue cette trail d'une machine de route. Une ligne agréable tout en restant fonctionnelle. La Honda SL 125, grâce à ses qualités multiples, répond parfaitement à un usage polyvalent. Chez Honda on a bien compris quels pouvaient être les impératifs du tout-terrain. Le meilleur exemple. Cette plaque d'immatriculation est en caoutchouc souple faisant également office de bavette.



HONDA 125 SL



Moteur :

Type : monocylindre 4 temps refroidi par air

Alésage : 56 mm

Course : 49,5 mm

Cylindrée : 122 cc

Puissance : 12 ch à 9.000 tr/mn

Couple : 1 mkg à 8.000 tr/mn

Taux de compression : 9,5 à 1

Carburateur : 1 Mikuni

Allumage : batterie, bobine

Mise en route : kick starter

Transmissions :

Nombre de rapports : 5

1^{er} : 2,768

4^e : 1,000

2^e : 1,722

5^e : 0,852

3^e : 1,272

Transmission secondaire : chaîne

Embrayage : multidisques en bain d'huile

Partie cycle :

Cadre : structure mixte embouti tubulaire

Pneu AV : 2,75 x 19"

Pneu AR : 3,25 x 17"

Frein AV : 150 mm simple came

Frein AR : 150 mm simple came

Suspension AV : fourche télescopique

Suspension AR : amortisseurs hydrauliques réglables

Longueur HT : 1.985 mm

Largeur HT : 735 mm

Hauteur HT : 1.030 mm

Empattement : 1.275 mm

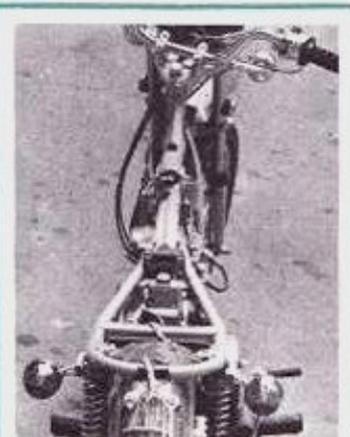
Garde au sol : 155 mm

Poids : 126 kg

Réservoir : 9 litres

Performances :

Vitesse maxi assis : 101 km/h



Quand le tube et l'embouti se marient. Cette solution bâtarde donne cependant de bons résultats. Le garde-boue dans le plus pur style cross est très dégagé de la roue.

Les clignotants, heureusement pour eux,

sont montés souple ; en tout-terrain on ne sait jamais !

Les différents accessoires craignant l'humidité sont bien protégés, à preuve la bobine haute tension.

Le petit 125 cc 4 temps à ACT plein de nerf convient parfaitement à la SL 125. Contact, essence, starter, tout se trouve regroupé sur le côté gauche de la machine. Comme une authentique tout-terrain, la SL est dotée d'un vaste sabot de protection.