

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

21 giugno 2021

HONDA SUPER CUB C125 YM2022



Data comunicato stampa: 21 giugno 2021

Aggiornamenti del modello: forte del gradimento ottenuto dal suo debutto sulle strade europee nel 2018 come Super Cub C125, il veicolo a motore più venduto al mondo riceve mirati aggiornamenti per il 2022: un nuovo motore raffreddato ad aria, Euro5, più potente ed efficiente, sella biposto, pedane passeggero e un nuovo set-up delle sospensioni che regalano maggiore comfort in sella.

Contenuti:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Curiosità sul Super Cub

5. Specifiche tecniche

-

1. Introduzione

Il primo Super Cub C100 fu lanciato nel 1958, in occasione del 10° anniversario di Honda. Progettato da Soichiro Honda e da Takeo Fujisawa, suo socio in affari di lunga data, aveva un semplice obiettivo: "la gioia di avere un ruolo utile nella vita delle persone".

Quasi 60 anni dopo, nel 2017, è stato realizzato il 100 milionesimo esemplare di Super Cub, che è così divenuto il veicolo a motore più venduto al mondo. E in tutto questo tempo, il Super Cub ha conservato i semplici attributi di stile, affidabilità, efficienza e pura praticità, ottenendo in questo modo esattamente ciò che volevano Soichiro e Takeo: promuovere e assicurare la mobilità delle persone.

Fino a fine 2018 il Super Cub era disponibile solamente in Giappone e in Asia Sudorientale, dove è stato a lungo popolare tra gli utenti professionali, come ad esempio i postini giapponesi, e dove è molto apprezzato come mezzo di trasporto privato. Consapevole del panorama demografico urbano europeo nel suo complesso, composto sia da giovani che da adulti alla ricerca di un veicolo retrò, ma allo stesso tempo affidabile e dallo stile accattivante, nel 2018, Honda presenta il nuovo inconfondibile Super Cub C125, ultima evoluzione del mitico Super Cub, scrivendo così un nuovo capitolo della sua lunga storia.

Per il modello 2022 il Super Cub C125 è ulteriormente migliorato, assecondando le esigenze del pubblico Europeo. Se da una parte il look senza tempo è rimasto immutato, dall'altra il nuovo motore EURO5 e gli aggiornamenti ricevuti contribuiscono a rendere il Super Cub iconico ma moderno, proprio come avrebbero voluto Soichiro e Takeo.

2. Panoramica del modello

Il nuovo motore monocilindrico ad iniezione elettronica raffreddato ad aria, unito al rivisitato sistema di aspirazione e scarico, permette al Super Cub C125 di ottenere l'omologazione EURO5. Inoltre, è più potente e ancora più efficiente, con consumi che si attestano sui 66,7 km/l (ciclo medio WMTTC). Anche l'alternatore è stato rivisitato per generare maggiore potenza.

L'aggiunta della sella biposto, delle pedane passeggero e il nuovo set-up delle sospensioni che rendono la guida ancora più fluida, regalano praticità e comfort, senza intaccare lo stile classico della famiglia Super Cub.

3. Caratteristiche principali

3.1 Motore

- ***Nuovo motore più potente, efficiente e fluido***
- ***Parametri centralina, scarico e aspirazione rivisitati, omologazione EURO5.***
- ***Alternatore riprogettato e più potente***

Solido ed efficiente, il nuovo motore da 124cc raffreddato ad aria del Super Cub C125 mixa alcuni dettagli del propulsore dell'attuale C110 (con carter opportunamente

ridisegnati), disponibile sul mercato giapponese, con la testata a due valvole monoalbero della MSX 125 Grom 2021.

Alesaggio e corsa misurano 50 x 63,1 mm, con un rapporto di compressione pari a 10:1. La potenza massima è ora di 9,8 CV (7,2 kW) a 7.500 giri/min, con una coppia massima di 10,4 Nm a 6.250 giri/min.

Il nuovo airbox è stato ridisegnato per adattarsi al meglio al nuovo motore. È più piccolo e, in combinazione con il nuovo condotto di aspirazione e con la nuova posizione dell'iniettore, contribuisce a migliorare il piacere di guida.

L'aspetto esteriore della marmitta – uno dei tanti elementi distintivi del mitico Super Cub – è rimasto lo stesso, mentre la parte interna è stata ottimizzata: al fine di migliorare l'efficienza della combustione ed ottenere l'omologazione EURO5, si è optato per un singolo e più efficiente catalizzatore (contro i precedenti due). I parametri della centralina aggiornati massimizzano performance e consumi, mentre la potenza dell'alternatore è aumentata.

Il cambio rimane a 4 rapporti (con il folle tra prima e quarta) e – in perfetta tradizione Super Cub – è gestito dalla classica frizione automatica centrifuga, quindi senza leva della frizione sul manubrio e con pedale a bilanciere.

Il motore del Super Cub C125 vanta consumi eccezionali, ben 66,7 km/l nel ciclo medio WMTC, per un'autonomia di circa 250 km grazie al serbatoio da 3,7 litri di capacità.

3.2 Stile e ciclistica

- ***Pedane passeggero e sella biposto di serie; stile iconico immutato***
- ***Nuove molle forcella e ammortizzatori posteriori rinnovati per una migliore stabilità di guida***
- ***Luci full-LED e Smart Key di serie.***

Il design evocativo del Super Cub C125 – evidenziato istantaneamente dallo scudo per le gambe e le parti meccaniche completamente coperte – è rimasto immutato e risponde ad un unico criterio: l'*universalità*. In altre parole, deve essere facile da usare per una grande varietà di persone. Una parte fondamentale di questa missione è svolta dal profilo a "S" allungata, che va dalla pedana al parafango posteriore, per rendere semplicissimo salire e scendere. In aggiunta, il modello 2022 ha di serie la sella biposto e le pedane per il passeggero.

Un altro elemento chiave nel design del Super Cub, sin dal primo modello, è il frontale "armonico", che unisce elementi in sé separati come forcella, manubrio e scudo per le gambe. Il manubrio del modello originale, sagomato come le ali di un uccello, riscosse un notevole successo tra i clienti; il nuovo Super Cub C125, dal manubrio rastremato, avvolto da una cover in resina stampata curvilinea che incorpora i blocchetti elettrici e la strumentazione, richiama questo inconfondibile motivo.

Le manopole offrono una presa naturale e si integrano alla perfezione con la posizione di guida eretta che offre una perfetta visibilità sulla strada e intorno allo scooter. La sella è confortevole, realizzata con una schiuma di poliuretano espanso ad alta densità. Inoltre, è sagomata lateralmente in modo che il pilota possa poggiare più facilmente i piedi a terra.

Le luci full-LED sono moderne e brillanti, mentre la strumentazione mette in risalto la profondità del design con due lenti separate da due anelli cromati; l'anello esterno alloggia il tachimetro analogico e le spie, quello interno, più discreto, il display digitale.

Il nuovo Super Cub C125 è dotato anche della comodissima Smart-Key collegata ad un immobilizer e dotata di funzione "answer-back" per il lampeggio delle frecce, in modo da facilitare l'individuazione dello scooter nei parcheggi affollati. Infine, ammiccando ai modelli del passato (a conferma dell'eredità Honda) lo storico logo 3D 'Old Wing' abbellisce il dispositivo Smart-Key.

Il divertimento e la manovrabilità sono sempre stati un punto di forza del Super Cub. In linea con la tradizione, ma con un adattamento alla motorizzazione di 125 cc, il Super Cub C125 possiede un telaio a "spina dorsale" in acciaio. Il bilanciamento della rigidità è stato ottenuto nelle zone del canotto di sterzo e dei supporti motore, per supportare le maggiori prestazioni del motore di maggiore cilindrata, mentre il manubrio e la sella sono fissati con supporti antivibrazioni in gomma. Anche le pedane del pilota presentano inserti in gomma.

L'inclinazione del canotto di sterzo e l'avancorsa sono impostati a 26,5°/71 mm con interasse di 1.245 mm. Il peso con il pieno è di 110 kg. La forcella telescopica presenta una corsa di 100 mm e nuove molle che migliorano la stabilità del veicolo; anche gli ammortizzatori posteriori in tinta con la carrozzeria sono dotati di nuove molle e materiali ad alto assorbimento per una guida più fluida anche sulle strade più accidentate, mentre gli eleganti cerchi in alluminio da 17 pollici (con cerchi e raggi lavorati) offrono grande stabilità e precisione della sterzata. Gli pneumatici sono tubeless, 70/90-17" all'anteriore e 80/90-17" al posteriore.

Il freno a disco anteriore di 220 mm e la pinza a pistoncino singolo (con ABS a 1 canale) sono abbinati al tamburo posteriore di 110 mm.

4. **Curiosità sul Super Cub**

In più di 60 anni di "carriera", il Super Cub ha legato il suo nome a tantissime storie e aneddoti, pari solo ai traguardi che questa leggenda delle due ruote ha raggiunto. Ecco 15 curiosità su questo modello unico:

- Il primo sketch del Super Cub non fu disegnato su carta, bensì su un modello in argilla sul quale lo stesso Soichiro Honda ebbe modo di dare un grande contributo utilizzando alcune idee derivanti da un suo viaggio di studio in Europa nel 1956.
- Alcune caratteristiche uniche del Super Cub, come il primo telaio dorsale del C100 del 1958, i larghi scudi per le gambe, la carrozzeria completamente "avvolgente", il manubrio che riprende la forma ad ali di gabbiano e la carenatura ispirata al blu del cielo, hanno contribuito a renderlo un'icona di stile e praticità, oltre ad essere il veicolo a motore più venduto al mondo.
- Le ruote da 17 pollici, grandi abbastanza da "sopportare" al meglio le sconnesse strade giapponesi, furono disegnate e create esclusivamente per il Super Cub.
- Fin dalla sua creazione nel 1958, ha sempre utilizzato motori a quattro tempi.
- La leva della frizione sul manubrio è stata volutamente eliminata per agevolare

la guida con una mano sola, facilitando i fattorini spesso impegnati a tenere in equilibrio una pila di scatole di noodle Soba sulla loro spalla.

- La fabbrica Honda di Suzuka fu appositamente costruita nel 1960 per soddisfare l'altissima richiesta del Super Cub.
- Il Super Cub è stato prodotto all'interno di 16 fabbriche dislocate in 15 differenti nazioni e venduto in 160 paesi in tutto il mondo.
- Il Super Cub arrivò sul mercato USA nel 1959 con un prezzo di listino di soli 295 Dollari, conquistando fin da subito i giovani surfisti della West Coast e spianando la strada ai grandi progetti di Honda in America.
- La prima linea di produzione del Super Cub in Europa apparì nella fabbrica di Honda in Belgio (il secondo stabilimento oltreoceano che si occupava della produzione di questo veicolo).
- Il Super Cub è apparso nella famosa campagna pubblicitaria "You meet the nicest people on a Honda" che ha cambiato la percezione degli americani in merito alle moto, slegandole dalla concezione diffusa che fossero veicoli utilizzati dalle gang di bikers.
- Nel 1964, i Beach Boys lo resero ancora più famoso grazie alla loro canzone "My Little Honda".
- Introdotto nel 1964 in Asia meridionale, il Super Cub divenne un prezioso mezzo di trasporto per le famiglie che dovevano riuscire a combattere efficacemente il traffico sempre più congestionato delle grandi città.
- Nel 2014, dopo averne riconosciuto l'iconico design e le inconfondibili linee, l'ufficio brevetti giapponese ha premiato il Super Cub registrandone il marchio in 3D e facendolo diventare il primo veicolo a raggiungere questo status.
- Inizialmente si pensava che le vendite del Super Cub si sarebbero attestate intorno alle 30.000 unità al mese: numeri sorprendenti, considerato che la produzione mensile totale in Giappone era di quasi 40.000 unità. Alla fine, però, questi dati risultarono una sottostima del successo del Super Cub.
- Il 29 ottobre 2017 si è tenuta una cerimonia commemorativa presso la fabbrica Honda di Kumamoto per festeggiare la produzione delle 100 milioni di unità a livello mondiale.

5. Caratteristiche tecniche Honda Super Cub C125 YM 2022

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico, 2 valvole, raffreddato ad aria, Euro5
Cilindrata	124cc
Alesaggio x corsa	50 x 63,1mm
Rapporto di compressione	10:1
Potenza max	9,8 CV (7,2 kW) @ 7.500 giri/min

Coppia max	10.4 Nm @ 6.250 giri/min
Capacità totale olio	1,1 litri
ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	3,7 litri
Consumi	66,7 km/l (ciclo medio WMTC)
IMPIANTO ELETTRICO	
Batteria	12V-3.5AH
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco in bagno d'olio, automatica centrifuga
Cambio	A 4 rapporti, comando a bilanciere
TELAIO	
Tipo	Monotrave dorsale in acciaio
CICLISTICA	
Dimensioni (L x L x A)	1.915 x 720 x 1.000mm
Interasse	1.245 mm
Inclinazione canotto	26.5°
Avancorsa	71 mm
Altezza sella	780 mm
Altezza da terra	125 mm
Peso con il pieno	110 kg
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella telescopica, steli di 26 mm
Posteriore	Doppio ammortizzatore
RUOTE E PNEUMATICI	

Ant./Post.	In lega leggera a 10 razze
Pneumatico ant.	70/90-17M/C 38P
Pneumatico post.	80/90-17M/C 50P
FRENI	
Anteriore	Disco singolo di 220 mm, ABS a 1 canale
Posteriore	Tamburo di 110mm
LUCI	
Ant./Post.	Full-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.