

HONDA MONKEY - 2018

Vadonatúj modell: A Honda ikonikus minimotorja megőrizte felmenői eredeti stílusát, ám a jellegzetes külsőn kívül szinte minden porcikája modernebb lett. Az új nemzedék fordított teleszkópvillával, kettős hátsó rugótaggal, LCD-kijelzővel, IMU-alapú blokkolásgátlóval, LED-es lámpatestekkel és mindössze 107 kg-s tömeggel száll harcba a vevők kegyeiért. Vonzerejét fokozza, hogy 125 köbcentis, léghűtéses, egyhengeres erőforrása 9,4 LE-s csúcsteljesítménnyel és 1,5 l/100 km-es átlagfogyasztással büszkélkedhet.



Tartalom:

1. Bevezetés
2. Áttekintés
3. Mérföldkövek
4. Műszaki adatok

1. Bevezetés

Noha a hetvenes évek ikonikus járműveként tartják számon, az első Honda Monkey 1961-ben látott napvilágot. Eredetileg 49 köbcentis gyerekmotor volt, amit a Tama Tech vidámpark részére gyártott a Honda, ám olyan népszerűsége tett szert, hogy a japán gyártó mérnökei csakhamar hozzáláttak a közúti változat fejlesztéséhez is. Végül 1963-ban kezdődött meg a Monkey hivatalos árusítása, a csupán 5"-os, tömör kerekeken futó csöppség jellegzetes, krómozott üzemanyagtartállyal és lehajtható kormányval érkezett az európai, valamint a tengerentúli kereskedésekbe.

Közkedveltsége főként abból fakadt, hogy a szerethető megjelenés, a karcsú felépítés, no meg a szerény tömeg garancia volt a könnyed és élményteli városi közlekedésre. Később, egészen pontosan 1969-ben nagyobb, 8"-os abroncsok váltották a korábbi tömörgumikat, 1970-ben pedig megjelent az egy mozdulattal eltávolítható első villa, ami azért volt valódi mérföldkő a Monkey történetében, mert – az ötletes megoldásnak köszönhetően – kényelmesen elfért egy átlagos kocsis csomagtartójában.

MC_PR0518

Újabb nyolc év elteltével leleplezték a típus erősebb, egyszersmind látványosabb megjelenésű változatát, mely cseppalakú tankjával főként az amerikai piacon lett sikeres. A lakóautó-vásárlók szívesen áldoztak a kisméretű, mégis fürge Hondára, hiszen ezzel könnyedén bejárhatták a nagyvárosokat, miután leparkoltak méretes járgányaikkal. Mivel a Monkey erőforrásához röpsúlyos tengelykapcsoló és könnyen kezelhető, háromfokozatú váltó csatlakozott, pillanatok alatt megbarátkozhattak vele a vásárlók, közöttük azok is, akik korábban egyáltalán nem motoroztak. A simulékony jellem több ezer főt csábított nyeregbe, s persze újfent bizonyította, hogy a Hondákat kimagasló használati érték jellemzi.

Végtelenül szórakoztató és egyszerűen kezelhető - ez a két tulajdonság elég volt hozzá, hogy a Monkey szélesebb tömegeket szólítson meg, mint bármelyik gép azelőtt. Duci abroncsaival, cseppnyi tankjával, sajátos kormányával és pufi nyergével új, időtlen stílust teremtett, s ennek köszönhetően a mai napig vonzó jelenség.

2. Áttekintés

- Ős-Monkeyt idéző fényezés és megjelenés sok-sok krómozott kiegészítővel
- Csupán 1,5 l/100 km-es átlagfogyasztással büszkélkedő, 9,4 LE-s, 11 Nm-es, 125 köbcéntis erőforrás
- Acélvázhoz csatlakozó fordított teleszkópok, hatékony hátsó rugóstagok és 12"-os kerekek felelnek a prima úttartásért
- A mindössze 107 kg-os menetkész tömeghez 1155 mm-es tengelytáv és szerény, 77,5 cm-es ülésmagasság társul
- Az összes lámpatestben prémiumkategóriás LED-izzó található

A feltűnő MSX125 sikere egyértelmű bizonyíték volt rá, hogy igenis szükség van stílusos, vagány ingázómotorokra, így elérkezett az idő, hogy a Monkey is újjászülessen, és ismét meghódítsa a nagyvárosokat.

Bármennyire is újszerű, egyértelműen felfedezhetők a neves elődök legfontosabb stílusjegyei. A megszokott, trapézalakú sziluett még jellegzetesebbé teszi sajátos, kompakt felépítését, nem mellesleg zömök, masszív megjelenést kölcsönöz a modellnek, amiben az is közrejátszik, hogy letisztult, gömbölyded részletei jól elkülönülnek, mégis remekül harmonizálnak egymással.

A csillogó, 5,6 literes üzemanyagtartály ugyanolyan fényezést kapott, mint a váz, a lengőkar és a két rugóstag, mindezt a tank éke, a háromdimenziós, Old Wing stílusú Honda embléma koronázza meg. Csúcsminőségű, krómozott első és hátsó sárvédője, jellegzetesen kanyargó kipufogója, a típus védjegyeként is említhető kormánya és kerek visszapillantója mind-mind tisztelgés a legendás ősmoделl előtt.

Bármerre tekintünk, egyszerre klasszikus és jövőbe mutató alkatrészek sorakoznak, élen a folyadékkristályos, mégis régies megjelenésű műszeregységgel, melyről nem hiányzik az indításkor játékosan feltűnő sebességmérő, miként a két távolságmérő, illetve a hat szegmensből álló üzemanyagszint-jelző sem. Szembeötlő újdonság a – szintén Old Wing emblémás – kulcs, ezt megnyomva felvillannak a Monkey lámpái, így zsúfolt parkolóházban is könnyen megtalálható a motor. Valódi műszaki csemegeként említhető az egycsatornás, IMU-alapú blokkolásgátló, ami meggátolja, hogy a hátsó kerék vészfékezés közben elemelkedjen a talajról.

MC_PR0518

Ami az erőforrást illeti, a Monkey fekvőhengeres, SOHC-vezérlésű 125-öse igazán kiforrott konstrukció, sajátos hangolásának köszönhetően egyszerűen zseniális a városi forgalomban. Kereken hétezeres percnkénti főtengelyfordulatnál adja le 6,9 kW-os, azaz 9,4 LE-s csúcsteljesítményét, míg 11 Nm-es forgatónyomatéka már 5250-nél kiaknázható. A léghűtéses egyhengeres furata 52,4, lökete 57,9 mm, sűrítési viszonya 9,3:1. Üzemanyag-ellátásáról PGM-FI elelektronikus üzemanyag-befecskendező gondoskodik, az erő pedig négyfokozatú váltón keresztül jut el a hátsó kerékre. Takarékoságára sem lehet panasz, elvégre a fürge Monkey – WMTC-szabvány szerint mérve* – másfél liter benzinnel beéri száz kilométerenként.

Acélváza tökéletes átmenet a szükséges merevség és az elvárt rugalmasság között, azaz ideális a Monkey fő vadászterületére, a változó minőségű városi utakra. Ehhez csatlakozik az – ovális keresztmetszetű – lengővilla, melynek formája remekül illik a motor számtalan pontján visszaköszönő, íves, gömbölyded vonalakhoz.

A csupán 107 kg-s menetkész tömegű modellt elképesztően kis fordulókör jellemzi, a 1155 mm-es tengelytávjának, a 25 fokos villaszögnek és a 82 mm-es utánfutásnak köszönhetően akár 1,9 méteres sugarú körben is megfordulhatunk vele. Nem lehet panasz az utazási komfortra sem, tekintve, hogy a Monkey rendkívül kényelmes, nagy sűrűségű poliuretánnal töltött, plüssbevonatú nyeret kapott, melynek ülőlapja 775 mm-re esik a talajtól.

Elöl speciális felületkezelésű fordított villa, míg hátul 104 mm-es rugóúttal büszkélkedő, kétoldali rugóstag nyeli el az úthibákat, s az sem jelent akadályt, ha magas padka állja a Monkey útját, ugyanis szabad hasmagassága kereken 160 mm. További előnye, hogy elöl 220, hátul pedig 190 mm-es átmérőjű féktárcsa segít felemészteni a mozgási energiát, s mivel a féknyergek működését IMU-alapú blokkolásgátló felügyeli, borítékolható a biztonságos lassítás. A ballonos, nagy mintáarkokkal tarkított abroncsok is hozzájárulnak a felhőtlen utazáshoz, méretük 120/80-12 65J, illetve 130/80-12 69J.

A 2018-as Monkey az alábbi három színben elérhető*:

Banana Yellow/Ross White (sárga és fehér)

Pearl Nebula Red/Ross White (gyöngyház piros és fehér)

Pearl Shining Black/Ross White (gyöngyház fekete és fehér)

*A rendelkezésre állás országonként eltérhet.

3. Mérföldkövek

1961

Az első változat vidámparkokban tűnik fel, s apró, 5"-os kerekével, merev felfüggesztésével, lehajtható kormányával, no meg 3,1 kW-os, azaz 4,2 LE-s, 49 köbcentis erőforrással azonnal belopja magát a gyerkőcök szívébe.



1963

Napvilágot lát az európai és tengerentúli piacokra készített, közúton is használható változat.



1967

Japánban is megkezdik a típus forgalmazását. A szigetországban értékesített Monkey-k különlegessége a sajátos, állítható magasságú nyereg.



1970

A kivehető első futómű nagyban megkönnyíti a motor szállítását – a Monkey így már könnyedén elfér egy átlagos autó csomagtartójában.



1978

Custom stílusú, cseppalakú üzemanyagtartály fokozza az egyébként is szemrevaló modell vonzerejét.



1984

Leleplezik a korlátozott darabszámban készülő Gold kivitelt.



MC_PR0518

1987

Első tárcsafék és modern perimeter váz teszi igazán különlegessé az R változatot.



1991

Megkezdődik az *Off-Road* stílusú, dupla első fényszóróval megspékelt Baja forgalmazása.



2004 Special

A gyár dolgozói különleges, kék-fehér fényezéssel tisztelegnek a Daytona 100-on diadalmaskodó Freddie Spencer előtt



MC_PR0518

2009 Monkey Ltd.

Megjelenik az első elektronikus üzemanyag-befecskendezővel felszerelt Monkey. Az Ltd. további különlegessége a csapágyazott szelephimba, valamint a főtengely középvezetékkel eltolható dugattyú



2017

Japánban piacra dobják a típus megjelenésének ötvenedik évfordulójára időzített jubileumi modellt



MC_PR0518

4. Műszaki adatok*

ERŐFORRÁS	
Motorkonstrukció	Légűtésű, négyütemű, SOHC-vezérlésű kétszelepes, egyhengeres
Hengerűrtartalom	125 cm ³
Furat x löket	52,4 x 57,9mm
Sűrítési viszony	9.3:1
Maximális teljesítmény	6,9 kW/7000 f./perc
Maximális forgatónyomaték	11 Nm/5250 f./perc
Motorolaj mennyisége	0,9 – 1,1 liter
ÜZEMANYAG-ELLÁTÓ RENDSZER	
Befecskendező	PGM-FI PGM-FI elektronikus befecskendezés
Üzemanyagtartály kapacitása	5,6 liter
Üzemanyag-fogyasztás	kb. 1,5 l/100 km (WMTC)*
ELEKTROMOS RENDSZER	
Indítás	Önindító
Akkumulátor típusa	YTZ5S
ERŐÁTVITEL	
Tengelykapcsoló	Többtárcsás, olajban futó
Erőátvitel fajtája	Négyfokozatú
VÁZ	
Konstrukció	Acél gerincváz

MC_PR0518

MÉRETEK	
Méreték (HxSzxM)	1710 x 755 x 1029 mm
Tengelytáv	1155 mm
Villaszög	25°
Utánfutás	82 mm
Ülésmagasság	776 mm
Szabad hasmagasság	160 mm
Menetkész tömeg	107 kg
Fordulókör sugara	1,9 m
FELFÜGGESZTÉS	
Elöl	Teleszkópvilla 100 mm-es
Hátul	Kétoldali rugóstag 104 mm-es rugóúttal
KEREKEK	
Elöl	Tízkeüllős öntött alumíniumfelni
Hátul	Tízkeüllős öntött alumíniumfelni
Gumiabroncs mérete elöl	120/80-12 65J
Gumiabroncs mérete hátul	130/80-12 69J
FÉKRENDSZER	
Elöl	220 mm-es átmérőjű tárcsa IMU-alapú ABS-szel
Hátul	190 mm-es átmérőjű tárcsa

MC_PR0518

VILÁGÍTÁS	
Elöl	LED
Hátul	LED

*A műszaki adatok csupán tájékoztató jellegűek, a gyártónak jogában áll bejelentés nélkül megváltoztatni azokat.

*Kérjük, vegye figyelembe, hogy a megadott értékeket a WMTC szabványban meghatározott körülmények között mértük! A tesztet próbapadon hajtottuk végre vezetővel, utas és kiegészítők nélkül. Az aktuális üzemanyag-fogyasztást a vezetési stílus, a motor állapota, az időjárási és útviszonyok, a guminyomás, a felszereltség, a csomagok és az utasok súlya, illetve mérete, valamint egyéb tényezők befolyásolhatják.