

Honda Forza 125

PREGI ● Finiture e dotazioni

DIFETTI ● Prezzo

Prezzo 4.590 €

PROVA SCOOTER

HONDA FORZA 125

Uno scooter tutto nuovo, un 125 dall'indole sportiva nelle vesti di un comodo GT. Con il nuovo Forza Honda si rivolge a chi da uno scooter, anche se di piccola cilindrata, vuole davvero tutto. Costa tanto, 4.590 euro, ma è piacevole, ben fatto e con ABS di serie

di Cristina Bacchetti

Foto Zep Gori, Francesc Montero e Ula Serra



In Italia storceremo il naso in tanti, ma in mercati come quello spagnolo e ancor di più francese, il nuovo Forza 125 di Honda è destinato a ben altra sorte. I clienti dei Paesi di cui sopra, infatti, seppur così vicini hanno gusti indiscutibilmente diversi dai nostri per quanto riguarda le due ruote. Basta guardarsi intorno in quel della Costa Azzurra, location della nostra prova, per notare che qui – come in tutta la Francia – la fanno da padroni scooter di piccola cilindrata ma dalle dimensioni non proprio contenute, a favore del comfort, della capacità di carico, della protezione aerodinamica. Ed è proprio questo il segmento in cui va agevolmente a piazzarsi il nuovo Forza, con dalla sua il plus di una bella linea sportiva e un motore che, seppur di piccola

cubatura, non si tira indietro nel dire la sua. Piccino sì quindi, ma con prestazioni da grande e dotazioni da vero GT, caratteristiche che ne fanno inevitabilmente crescere il prezzo, e lo piazzano dritto dritto tra i più costosi della categoria. Ma vediamo nel dettaglio cosa propone il nuovo Forza, e soprattutto come va.

Design e dotazioni

Al primo colpo d'occhio non direste mai che si tratta di un 125: Forza è massiccio, con delle belle linee tese e il tunnel centrale che ne sottolineano il caratterino sportivo, insieme alle colorazioni opache con gli originali dettagli cromatici a contrasto. L'impianto luci, ad esclusione solo delle frecce, è full LED, altro aspetto che va a sottolineare l'attenzione riservata ai particolari e

all'esclusività in fase di progettazione. Attenzione al particolare che ben si fa notare anche per quanto riguarda la scelta dei materiali, gli accoppiamenti delle plastiche, la perfezione delle finiture: non c'è proprio niente che non va, sul Forza tutto è curato e piacevole alla vista. La sella è spaziosa e dall'aspetto più che accogliente e racchiude un vano da 48 litri di capacità, che può contenere due caschi. Il vano portaoggetti posto sul lato sinistro del retroscudo ospita una presa da 12 V, ormai indispensabile per la ricarica dei vari devices elettronici quali telefonini, navigatori o lettori MP3. La strumentazione, bella da vedere e sempre ben leggibile con qualsiasi condizione di luce, mostra il tachimetro, il contagiri, l'indicatore del livello di carburante e quello della temperatura del liquido di raffreddamento. E poi contachilometri con due parziali, trip computer consumi, orologio e spia cambio olio. Non doves-

se essere sufficiente la dotazione di bordo, che comprende anche il parabrezza regolabile in altezza, Honda mette a disposizione dei clienti una serie di accessori come portapacchi posteriore, bauletto da 35 litri in tinta, kit manopole riscaldabili, elementi decorativi in tinta, borsa interna per il bauletto, allarme, copertura per esterni e lucchetto antifurto a U.

Ciclistica e motore

Il telaio, tutto nuovo, è composto da una struttura in acciaio, rigida e resistente. La forcella telescopica con steli da 33 mm lavora in sintonia con il forcellone in alluminio con doppi ammortizzatori, regolabili nel precarico su 7 posizioni. L'interasse misura 1.490 mm, mentre l'inclinazione del canotto di sterzo è fissata a 26,5°, con un'avancorsa di 89 mm. I cerchi in lega leggera - a 6 razze sdoppiate - misurano 15 pollici





all'anteriore, che calza pneumatici da 120/70-15, e 14 pollici al posteriore, con pneumatici 140/70-14. A fermare il Forza 125 ci pensano un disco anteriore da 256 mm con pinza a 2 pistoncini e uno posteriore da 240 mm, con pinza a singolo pistoncino. Il tutto coadiuvato dal sistema antibloccaggio ABS a due canali, che già ben conosciamo e apprezziamo su molti modelli della gamma e che troviamo di serie anche sul nuovo nato. Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, il propulsore non è lo stesso che equipaggia i vari SH o PCX ma un'evoluzione dello stesso, non più a 2 ma a 4 valvole. La potenza erogata è di 11 kW, ovvero 15 CV a 8.750 giri, e la coppia massima è di 12,5 Nm a 8.250 giri. Alesaggio e corsa sono configurati a 52,4 x 57,9 mm con un rapporto di compressione di 11,5:1. Come i

propulsori Honda eSP (enhanced Smart Power) da cui deriva, è caratterizzato dal cilindro disassato e altre applicazioni tecnologiche atte alla riduzione gli attriti. Unico nella sua categoria - insieme all'SH e al PCX - il nuovo Forza è dotato del sistema Start&Stop che spegne automaticamente il motore dopo tre secondi di funzionamento al minimo e con freni azionati, e lo riavvia non appena si ruota la manopola del gas.

Honda Forza 125, la nostra prova su strada

Eccoci finalmente alla parte dinamica del nostro test. Primo step: il comfort, andiamo quindi a verificare se l'idea di comodità - di cui parlavamo poco fa - data dalle dimensioni della sella corrisponde a verità. Ebbene sì, guidatore e

passaggero sono accolti su una sorta di trono "comodoso" e accogliente; la posizione di guida è raccolta e l'ergonomia in sella ottimale per guidatori di tutte le taglie. La seduta dista da terra soltanto 780 mm ma, vista l'importante larghezza della sella, non sarà agevole per i più piccini poggiare saldamente i piedi a terra. Problema abbastanza irrilevante se non durante le manovre di parcheggio, comunque facilitate dal peso: la lancetta della bilancia si ferma a soli 159 kg col pieno di carburante. Mettiamo in marcia il (silenziosissimo) propulsore e scorrazziamo un po' per le belle strade che costeggiano il mare della Costa Azzurra. Oltre alla vista, l'Hondino si dimostra piacevole anche alla guida e tira fuori una grinta inaspettata da un ottavo di litro, merito del nuovo motore a 4 valvole e dei 15 cavalli che ben

rispondono alla richiesta del gas. A tutti i regimi la ripresa è pronta e la guida divertente. Disegnando la costa sul lungomare arriviamo fino a Montecarlo, dove ci regaliamo un giretto tra i cordoli che ospitano il famoso Gran Premio di Formula 1, un'emozione anche in sella ad un 125! E proprio qui a Montecarlo mettiamo alla prova il nostro Forza nel traffico cittadino. E' vero, le dimensioni non sono quelle sottili che siamo abituati a vedere su scooter di questa cubatura, e l'agilità non è il suo primo punto forte, ma se la cava comunque gran bene in quanto a slalom tra le auto, raggio di sterzata e maneggevolezza. L'impianto frenante pecca un poco in termini di decisione, è blando anche se ben regolabile e in caso di frenata di emergenza, si può sempre contare sull'assistenza dell'ABS. Il rientro da Montecarlo verso Nizza



ci porta su, tra le colline dell'entroterra a picco sul mare, che regalano non solo panorami mozzafiato ma anche strade a dir poco spettacolari per chi ama le due ruote. Un paio di tornanti ed ecco aprirsi davanti a noi un'infinità di curve veloci che si susseguono senza sosta. Che dite, ci si può divertire anche in scooter? Sì, a conferma che non sempre servono 200 cavalli per godersi una bella strada, il Forza si destreggia tra le curve forte del motore brillante e di un buon telaio, oltre ad un sistema di sospensioni ben calibrato, rigido quanto serve per divertirsi in sicurezza, ma mai fastidioso in condizioni urbane se non in caso di buche particolarmente secche, che si fanno inevitabilmente sentire sul posteriore. L'ultimo tratto della nostra prova si svolge, seppur per pochi chilometri, in autostrada (eh sì, ormai quasi solo in Italia le autostrade non

sono percorribili con i 125 cc). Tiriamo su tutto il nostro parabrezza (il meccanismo manuale è semplice e regolabile su 6 posizioni) e via a tutto gas. Ok, tutto gas per quel che si può: la velocità di punta non supera i 120 km/h (segnalati dal tachimetro e quindi nemmeno effettivi), non male però per un 125, vista anche la rapidità con cui vengono raggiunti. La protezione dall'aria è ottimale sia per quanto riguarda le gambe grazie alla forma avvolgente delle carene laterali, sia per il busto e la testa, protetti da quei 12 cm in più dati dal parabrezza regolabile. Anche la stabilità non risente della velocità un po' più sostenuta. A questo punto possiamo dire di aver strapazzato per bene il nostro Forza, tra città, lungomare, collina e autostrada. Risultato? Sempre al di sopra delle aspettative. E poi, ricordiamolo, anche l'occhio vuole la sua parte e qui è decisamente appagato,







soprattutto per la già sottolineata cura del dettaglio e per le ottime finiture generali. Il prezzo sì, lo ribadiamo, è un po' altino ma nell'insieme giustificato. Di ritorno il nuovo Forza promette un bel risparmio in termini di carburante: i dati WMTC parlano di 43,5 km percorribili con un litro, quindi 500 km di autonomia con il pieno del serbatoio da 11,5 litri. Nell'uso quotidiano contiamo di poter far visita al benzinaio ad intervalli di almeno 400 km. Niente male. Forza 125 sarà nelle concessionarie da fine aprile 2015 al prezzo di 4.590 Euro, nelle colorazioni Matt Pearl Cool White con finiture Matt Pearl Pacific Blue; Matt Cynos Grey Metallic con finiture Black e Matt Pearl Cool White con finiture Black. **M**



ABBIGLIAMENTO

Casco Suomy
 Giacca Spidi
 Guanti Spidi
 Jeans Spidi Furious
 Scarpe TCX X-Street

SCHEDA TECNICA

Honda Forza 125 ABS 4.590 euro
 Cilindrata 125 cc
 Tipo motore termico
 Tempi 4
 Cilindri 1
 Raffreddamento a liquido
 Avviamento elettrico
 Alimentazione carburatore
 Potenza 14 cv - 11 kw - 8.750 rpm
 Coppia 1 kgm - 12 nm - 8.250 rpm
 Emissioni Euro 3
 Capacità serbatoio carburante 11,6 lt
 Pneumatico anteriore 120/70-15
 Pneumatico posteriore 140/70-14
 Peso a secco 175,4 Kg