

HONDA PCX125 YM2018

Data del comunicato stampa: 5 aprile 2018

Aggiornamenti modello: il vendutissimo PCX125 si presenta per il 2018 con uno stile interamente rinnovato, fatto di linee decise ma al tempo stesso naturali e perfettamente combinate con le tradizionali superfici fluide che da sempre caratterizzano questo scooter. Tutto nuovo anche sotto la carrozzeria, con un telaio tubolare ora di tipo a doppia culla, e nella ciclistica, con ruote ridisegnate e più leggere, pneumatici più larghi e sospensioni posteriori migliorate. Completano l'aggiornamento tecnico il sistema ABS sull'asse anteriore e il motore eSP (enhanced Smart Power) ora più potente ma anche più efficiente nei consumi. Il vano sottosella è più grande di un litro mentre hanno un nuovo accattivante disegno le luci a LED e la strumentazione a retroilluminazione negativa.



Indice:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Accessori
5. Specifiche tecniche

1. Introduzione

Il PCX125 è uno dei best-seller europei della gamma scooter Honda, con vendite di oltre 140.000 unità dal suo lancio nel 2010 a oggi. Il suo successo è ascrivibile a una formula adottata e perfezionata da Honda con il passare degli anni: il design deciso e moderno consente a questo scooter di immergersi con il massimo dinamismo nel giovane ambiente urbano, mentre le sue dimensioni compatte gli permettono di sfrecciare nel traffico più congestionato e di essere parcheggiato molto facilmente.

La posizione di guida rilassata, il vano sottosella in grado di ospitare un casco integrale più altri oggetti e un'eccellente qualità complessiva, forniscono il *livello "X" di Personal Comfort* che identifica la serie PCX. Senza dimenticare l'eccellente rapporto qualità/prezzo - sia all'acquisto che durante tutto il periodo di possesso - che ha contribuito a consolidare la popolarità del PCX.

Nel 2010, il PCX è stato il primo veicolo a due ruote dotato di tecnologia Start&Stop con sistema ACG. Due anni dopo è diventato il primo scooter Honda dotato dell'ultra efficiente motore Honda eSP (enhanced Smart Power) a basso attrito. Nel 2016 ha ottenuto la conformità Euro4 e nel 2018, per mantenere la sua posizione di leadership in un mercato sempre più competitivo, il PCX125 presenta un design profondamente aggiornato, un motore più potente, un nuovissimo telaio e una ciclistica ancor più rassicurante.

2. Panoramica del modello

L'estetica attraente del PCX125 è da sempre uno dei fattori fondamentali del suo fascino. Il profondo ma discreto restyling 2018 ne accentua i contorni rafforzando l'esclusivo stile "fluid". Ma non è tutto. La maggiore libertà di movimento per il pilota, la capacità del vano sottosella e la nuova strumentazione con pannello LCD a retroilluminazione negativa, si abbinano alle brillanti luci a LED creando una percezione di qualità impossibile da riscontrare su qualsiasi scooter di pari segmento.

È tutto nuovo anche "sotto pelle", con un telaio tubolare in acciaio ora a doppia culla, che ne mantiene invariata la proverbiale agilità e ne migliora manovrabilità e stabilità. Nuove ruote alleggerite e pneumatici di larga sezione migliorano look e tenuta di strada. Infine, gli ammortizzatori posteriori, riposizionati nel punto di attacco, hanno molle progressive per una risposta efficace a qualsiasi andatura.

Il motore eroga una potenza massima superiore, grazie all'airbox, all'aspirazione e allo scarico riprogettati, senza sacrificare l'erogazione di coppia e in presenza di un'efficienza dei consumi perfino migliorata.



3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- ***Lo stile fonde le linee decise ma naturali con il design fluido del PCX***
- ***Nuove sofisticate luci a LED conferiscono un'identità visiva ben definita***
- ***Nuova leggibile strumentazione LCD a retroilluminazione "negativa"***

Il design è da sempre una delle firme stilistiche del PCX125, con la sua linea distintiva, la verniciatura monocromatica dai toni profondi e un andamento fluido su tutta la lunghezza del veicolo.

Il nuovo PCX125 amplia lo stesso tema con contorni nuovi e naturali che si sviluppano in curve che variano costantemente, accentuando l'impatto visivo con una sensazione di alta qualità. Anche in questo caso, le aree ampie e uniformi dalla profonda verniciatura monocromatica collegano la parte anteriore a quella posteriore senza soluzione di continuità, così come la parte bassa della carrozzeria è ancora più integrata nello stile complessivo.

Rispettano il nuovo design anche il carter trasmissione e l'airbox, caratterizzati da uno stile omogeneo e integrato. Il carter, con finitura in argento metallizzato, enfatizza la solidità visiva della meccanica. Sopra di esso, la cover dell'airbox con presa d'aria, ha una forma elegante fatta di linee inferiori decise e superiori più arrotondate.

La forte identità del PCX125 è evidente anche nella vista frontale. I fari a LED e le luci di posizione sottili, sono inclinati verso l'alto in modo indipendente, con gli indicatori di direzione discretamente celati nelle estremità esterne superiori. Questo nuovo "sguardo" cambia leggermente a seconda che siano accesi i soli anabbaglianti o anche gli abbaglianti. Anche il gruppo ottico posteriore a LED, dalla caratteristica forma a X, offre luminosità superiore e dimensioni maggiori per una migliore visibilità.

Migliorata anche la vista sul cruscotto. L'uso del nero di contorno a contrasto con la cromatura della zona manubrio aggiunge un tocco di classe, così come i contrappesi manubrio cromati. L'ampio vano portaoggetti nel retroscudo, sulla sinistra, è in grado di ospitare una bottiglietta d'acqua o una lattina ed è dotato di un coperchio di dimensioni maggiori per facilitarne l'accesso. Include inoltre una presa 12V per alimentare i propri dispositivi portatili.

L'altezza della sella è ora di 764 mm (+4 mm), ma sempre molto confortevole grazie all'arco del cavallo di 540 mm. Grazie alle nuove sovrastrutture c'è più spazio per i piedi e per le gambe. Sia la sella sia il coperchio di accesso al tappo del carburante si aprono con la semplice pressione di un pulsante vicino al blocchetto della chiave di contatto e ora la sella è dotata di cerniera a molla che la mantiene in posizione sollevata mentre è aperta. Come sempre la chiave di contatto è protetta da un dispositivo meccanico di bloccaggio che fa da efficace deterrente per i malintenzionati.

La capacità di carico del vano sottosella è stata aumentata di 1 litro, ed è ora pari a 28 litri, senza però incidere sulla larghezza complessiva del veicolo, e può ospitare agevolmente un casco integrale più altri oggetti. Il manuale dell'utente e il kit attrezzi sono ora collocati sotto la sella.



Il nuovo design della strumentazione presenta tutte le informazioni in modo chiaro e conciso, in un formato perfettamente leggibile. Un pannello LCD a retroilluminazione "negativa" visualizza il tachimetro numerico, il contachilometri totale e parziale, l'indicatore livello carburante e il trip computer per i consumi. La serie di spie fornisce, oltre alle consuete indicazioni, lo stato di attivazione del sistema Start&Stop e di operatività dell'ABS.

Il nuovo PCX125 è disponibile in quattro colori:

- ✓ Pearl Splendor Red
- ✓ Pearl Cool White
- ✓ Pearl Nightstar Black
- ✓ Matt Carbonium Gray Metallic

3.2 Telaio e ciclistica

- ***Nuovo telaio tubolare in acciaio a doppia culla***
- ***Ammortizzatori posteriori riposizionati e con nuove molle progressive***
- ***Nuovi cerchi a 8 razze più leggeri e con canale largo***
- ***Pneumatici più larghi che migliorano tenuta di strada e stabilità***

Il nuovo PCX125 è dotato di un telaio completamente riprogettato. La precedente struttura tubolare in acciaio con trave dorsale inferiore lascia il posto a un nuovo resistente design a doppia culla, sempre tubolare in acciaio.

Migliorano così il controllo e la stabilità dello scooter senza compromettere le caratteristiche di manovrabilità in città, facilità d'uso e comfort di guida che contraddistinguono da sempre il PCX. Per la prima volta su uno scooter Honda, è presente un supporto per la carenatura in materiale plastico extraresistente, che sostituisce la struttura in acciaio precedente. Insieme al nuovo telaio, questa soluzione ha consentito di ridurre il peso complessivo di 2,4 kg, con benefici sul rapporto potenza/peso, e quindi in accelerazione, ripresa e velocità massima.

L'interasse è leggermente più corto (-2 mm), pari ora a 1.313 mm, e la geometria dello sterzo rimane sostanzialmente invariata, con un'inclinazione del canotto di sterzo di 27° e avancorsa appena maggiore, pari a 86 mm. Il peso con il pieno di benzina è invariato, pari a 130 kg. Nuovi anche i cerchi, più leggeri e sempre in lega ma ora a 8 razze invece di 5.

La ruota anteriore è dotata di mozzo cavo, per un peso inferiore del 7% (-0,2 kg) mentre la ruota posteriore ha un peso inferiore dell'11% (-0,5 kg). Gli pneumatici Michelin City Grip hanno dimensioni maggiori, con l'anteriore 100/80-14 e il posteriore 120/70-14 (rispetto ai precedenti 90/90-14 e 100/90-14) e, insieme alle nuove ruote, non solo rendono lo scooter leggero e manovrabile, ma contribuiscono anche a ridurre il consumo di carburante grazie a una minore resistenza all'avanzamento.

La forcella con steli da 31 è invariata, con un'escursione ruota di 89 mm, mentre gli ammortizzatori posteriori hanno attacchi arretrati. Sono ora dotati di molle a costante elastica tripla che garantiscono un migliore assorbimento delle asperità a qualsiasi andatura. Il forcellone è in alluminio e l'escursione della ruota è pari a 84 mm.

L'impianto frenante riceve un importante aggiornamento, con l'introduzione del sistema antibloccaggio ABS sulla ruota anteriore, dove è presente un disco da 220 mm con pinza a 2 pistoncini. Al posteriore la frenata è affidata invece a un efficace sistema a tamburo da 130 mm.

3.3 Motore

- **Potenza massima superiore ed erogazione di coppia consistente**
- **Sistema di aspirazione e scarico riprogettati per una erogazione più brillante agli alti regimi**
- **Consumi migliorati, ora pari a 47,6 km/l**

Il motore monoalbero (SOHC) a 2 valvole da 125 cc, raffreddato a liquido, è la versione più aggiornata del noto progetto Honda eSP (enhanced Smart Power), il propulsore adottato in diverse configurazioni e cilindrate su tutta la gamma degli scooter Honda di piccola cilindrata. Offre eccellente affidabilità e ottime prestazioni, un funzionamento fluido e silenzioso, eccellenti consumi ed emissioni ridotte.

Ottenere più potenza a regimi elevati senza perdita di coppia ai bassi regimi era l'obiettivo per il miglioramento delle prestazioni alle velocità più sostenute. La potenza massima è stata incrementata di 0,3 kW, fino agli attuali 12,2 CV (9 kW) a 8.500 giri/min, con una coppia massima di 11,8 Nm a 5.000 giri/min.

Per raggiungere questo risultato, l'airbox ha ora un volume maggiore (+1 litro), ottenuto grazie all'arretramento degli ammortizzatori posteriori. L'aspirazione ha una presa d'aria ridisegnata, mentre la posizione e il profilo delle parti interne sono stati rivisitati per rendere il percorso del flusso dell'aria il più fluido possibile.

Modificato anche il corpo farfallato, ora da 26 mm (+2 mm), mentre l'impianto di scarico ha passaggi interni che velocizzano i flussi e catalizzatore a tre vie più grande.

Il radiatore compatto, integrato nella parte esterna del basamento sul lato destro, utilizza un nuovo design del convogliatore con un volume maggiore di aria verso il lato scarico per una migliore estrazione dell'aria calda. Ciò ha permesso di utilizzare una ventola da 125 mm di diametro (-7 mm), con la forma delle pale rivisitata per un raffreddamento efficace senza la necessità di un radiatore più grande, che sarebbe stato altrimenti necessario a gestire il calore extra generato dalla maggiore potenza.

Sono stati riprogettati anche il lato sinistro del basamento e le pulegge della trasmissione a variazione continua V-Matic, che sono ora di dimensioni maggiori e dotate di profili rivisitati per ampliare i rapporti di marcia. Questa modifica ha consentito di mantenere invariata la già ottima accelerazione ai bassi regimi, migliorando l'accelerazione ai regimi medi e alti. Anche l'attrito sulla cinghia è stato ridotto, con conseguenti miglioramenti in termini di efficienza nei consumi, ora pari a 47,6 km/l nel ciclo medio WMTC e con sistema Start&Stop disattivato. Ciò comporta un'autonomia di oltre 350 km grazie al serbatoio da 8 litri.

Il sistema Start & Stop, di cui il PCX di Honda è stato precursore, spegne automaticamente il motore dopo 3 secondi al minimo con scooter fermo e lo riavvia automaticamente alla semplice riapertura della manopola dell'acceleratore. Il suo funzionamento è esemplare, oltre che silenzioso, grazie al generatore ACG e al sistema di decompressione con rotazione inversa che fa tornare l'albero motore in posizione di punto morto inferiore, per ridurre la resistenza alla messa in moto causata dalla compressione.

Il sistema Start&Stop è in grado di "leggere" la carica della batteria e di disattivarsi automaticamente per evitarne lo scaricamento. La batteria è un'unità YTZ8V che garantisce ottimo spunto e grande durata. Il sistema Start&Stop è disattivabile tramite un pratico comando sulla destra del manubrio.

Il motorino di avviamento ACG a controllo elettronico e senza spazzole è un componente integrato, montato direttamente sull'estremità dell'albero motore, che funge da motorino di avviamento e alternatore. Fa girare direttamente il motore, eliminando i rumori derivanti dai tradizionali sistemi a spazzole e ingranaggi.

L'architettura di base del motore sfrutta una serie di tecnologie a basso attrito che interagiscono per fornire una maggiore efficienza in termini di risparmio di carburante e di prestazioni. Il cilindro disassato riduce l'attrito causato dal contatto tra pistone e canna del cilindro nella fase di espansione. La camera di combustione compatta e la fasatura di accensione ottimizzata, associata al sistema di raffreddamento efficiente, evitano fenomeni di "battito in testa". I valori di alesaggio e corsa sono pari a 52,4 x 57,9 mm, con un rapporto di compressione di 11:1.

Il cilindro disassato con canna in ghisa riduce, in fase di espansione, l'attrito causato dal contatto tra il pistone e la parete del cilindro. Il peso del pistone è molto basso grazie alla progettazione con l'ausilio dell'analisi CAE (Computer Aided Engineering). La canna con superficie esterna ad aculei riduce il consumo di olio e garantisce un miglior raffreddamento. Il bilanciere dell'albero a camme sfrutta un cuscinetto ad aghi di tipo a guscio e leggeri rullini funzionano in sinergia con un profilo camma e un carico delle molle valvola ottimizzati in funzione delle prestazioni del motore.

3.4 Accessori

Per il nuovo PCX125 è disponibile una gamma di accessori dedicati che includono: parabrezza, bauletto da 35 litri, manopole riscaldabili, antifurto meccanico a U e telo parascoccher per esterni.



5. Specifiche tecniche PCX125 YM2018

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico 4T raffreddato a liquido, monoalbero a 2 valvole
Cilindrata	125 cc
Alesaggio x corsa	52,4 x 57,9 mm
Rapporto di compressione	11:1
Potenza max	9 kW (12,2 CV) @ 8.500 giri/min
Coppia massima	11,8 Nm @ 5.000 giri/min
Capacità olio	0,9 litri
ALIMENTAZIONE	
Alimentazione	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio	8,0 litri
Consumi	47,6 km/l (ciclo medio WMTC, con sistema Start&Stop disattivato)
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12V/7Ah (10H)
Capacità alternatore	255W
TRASMISSIONE	
Frizione	Automatica, centrifuga, a secco
Tipo	V-Matic
Riduzione finale	10,65
TELAIO	
Tipo	Tubolare in acciaio a doppia culla
CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	1.923 x 745 x 1.107 mm
Interasse	1.313 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27°
Avancorsa	86 mm
Altezza sella	764 mm
Altezza da terra	137 mm
Peso in o.d.m. e con il pieno	130 kg
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella telescopica da 31 mm, escursione ruota 89 mm
Posteriore	Forcellone in alluminio con doppio ammortizzatore, escursione ruota 84 mm
RUOTE	
Anteriore	Alluminio a 8 razze
Posteriore	Alluminio a 8 razze
Dimensione cerchio anteriore	14M/C x MT2,15
Dimensione cerchio posteriore	14M/C x MT3,50
Pneumatico anteriore	100/80-14M/C (48P)
Pneumatico posteriore	120/70-14M/C (61P)



FRENI	
Anteriore	Disco idraulico da 220 mm con pinza a 2 pistoncini, con ABS a 1 canale
Posteriore	a tamburo da 130 mm
LUCI ANT/POST	A LED

*Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla normativa WMTC. I risultati possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici e del carico. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con un solo pilota e senza accessori opzionali aggiuntivi.

Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.