

2018 HONDA PCX 125

5. April 2018

Der beliebte Honda PCX 125 erhält für 2018 ein umfassendes Styling-Upgrade, dessen natürliche neue Konturen sich harmonisch in das gewohnte PCX Design einfügen. Neu sind auch das Doppelschleifen-Chassis aus Stahlrohr, Aluminiumgussräder, modifizierte Hinterrad-Federelemente und ABS. Der Motor verfügt über verbesserte Spitzenleistung bei gleichbleibender Kraftstoff-Effizienz.

Inhalt:

1. Einleitung
2. Modellübersicht
3. Ausstattungsmerkmale
4. Honda Original Zubehör
5. Technische Daten

1. Einleitung

Der überaus erfolgreiche Roller von Honda verzeichnete seit der Markteinführung im Jahr 2010 über 140.000 verkaufte Einheiten in Europa. Moderne Mobilität und Lifestyle – über die Jahre feinfühlig perfektioniert. Praxisgerechte Motorisierung mit modernster Technik sowie ausdrucksstarkes Design sprechen viele Kunden an und erfüllen alle Ansprüche. Mit dem PCX schlängelt es sich elegant durch die Stadt und Parkplatz-Probleme werden vermieden. Der PCX ist zuverlässig, bequem und dank kompakter Abmessungen überaus agil.

Eine bequeme und gut geschützte Sitzposition, ausreichend Stauraum unter der Sitzbank für einen Integralhelm und beste Verarbeitung sind Qualitäten, die auch anspruchsvolle Besitzer begeistern und ganz der Bezeichnung des PCX entsprechen. PC steht für Personal Comfort und X-Level für maximale Qualität. Die Zuverlässigkeit von Honda sowie moderate Betriebskosten tragen ebenso zur Kundenzufriedenheit bei.

Der PCX war 2010 der erste Roller in Europa mit einer modernen, umweltfreundlichen Start-Stopp-Automatik. Zwei Jahre später wurde der PCX als erster Scooter in Europa mit Hondas besonders effizientem Smart Power (eSP) Motor ausgestattet. Im Jahr 2016 folgte die Euro 4 Konformität und im Jahr 2018 werten nun ein Design-Update, ein brandneues Chassis sowie die gesteigerte Motorleistung den PCX weiter auf.

2. Modellübersicht

Ein eleganter Look und individuelle Ausstrahlung kennzeichnen den PCX. Das jüngste Design-Update beinhaltet ein attraktives Bodywork und dezente Linienführung und verleiht dem optischen Auftritt noch mehr Ausdruck. Auch funktionell hat der PCX dazugewonnen: Mehr Bewegungsfreiheit für den Fahrer, mehr Stauraum unter dem Sitz, neue LCD-Instrumentierung sowie Scheinwerfer und Heckleuchten mit fortschrittlicher LED-Technik.

Ein neuer Doppelschleifen-Rahmen aus Stahlrohr trägt zu verbesserter Straßenlage und optimiertem Handling bei. Neu gestaltete Räder sparen Gewicht und sind mit größeren Reifen ausgestattet. Die Stoßdämpfer zeichnen sich durch neu abgestimmte Federn und mehr Komfort dank längerer Federwege aus.

Neben seiner Kraftstoffeffizienz wird dem Einzylinder des PCX dank neu gestalteter Airbox sowie Änderungen an Einlaß- und Auslaßsystem eine höhere Spitzenleistung entlockt, ohne Abstriche bei niedrigen Drehzahlen.

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Ausstattung & Styling

- ***Neuer Stil integriert natürliche Formen in das fließende PCX-Design***
- ***Beeindruckender optischer Auftritt dank LED-Lichttechnik***
- ***Neues, leicht ablesbares Cockpit mit LCD-Instrumenten***

Das Design des PCX war schon immer charaktervoll gelungen, mit einem glattflächigen Bodywork und harmonischer Linienführung.

Der neue PCX integriert eine neue, natürliche Formensprache, die eine starke visuelle Präsenz mit markanten Konturen ausstrahlt. Die in der Grundfarbe lackierten großformatigen Flächen wirken intensiver, da sie sich ohne visuelle Unterbrechung von vorne nach hinten durchziehen. Auch die untere Karosserie ist viel stärker in das Gesamtstyling integriert.

Motorabdeckung und Airbox-Einlaß wurden ebenso designtechnisch überarbeitet und wurden gemeinsam als integrierte Teile gestaltet. Die Motorabdeckung betont in Metallic-Silber die solide mechanische Zuverlässigkeit. Eine schwarze Abdeckung, die den Lufteinlass integriert, präsentiert sich elegant aus Linien und Kurven kombiniert.

Die Frontansicht des PCX zeigt eine eindeutige Identität. LED-Scheinwerfer und schmale Tagfahrlichter sind schräg geneigt angeordnet. Dieses neue „Gesicht“ verändert sich subtil, je nachdem ob Abblendlicht und Fernlicht eingeschaltet ist. Die modern gestaltete LED-Rücklichteinheit, die auch die Blinker integriert, ist weiterhin zweistufig übereinander ausgeführt, wurde aber nochmals vergrößert, um die Sichtbarkeit weiter zu verbessern.

Wer einen Blick auf das Cockpit wirft, wird eine nochmals verbesserte, höhere Wertigkeit feststellen. Die Komposition von Schwarz und Chrom verleiht dem Bereich um den Lenker eine Premium-Anmutung. Dies trifft ebenso für die verchromten,

konischen Lenkerenden zu. Das linke Verkleidungsfach wurde vergrößert und mit einem verlängerten Deckel versehen, um den Zugriff zu erleichtern. Hier können eine Wasserflasche oder Getränkedose jetzt einfacher verstaut werden. Das Fach enthält auch eine 12 Volt Bordsteckdose.

Die Sitzhöhe wurde um 4 mm auf 764 mm erhöht, bleibt jedoch auch damit im praxisgerechten Bereich, um mit den Füßen den Boden zu erreichen. Durch die neu gestaltete Karosserie konnte der Bodenbereich nach vorne verlängert werden, was vergrößerte Beinfreiheit einräumt. Sowohl der Sitz als auch der Tankdeckel werden über einen One-Touch-Schalter entriegelt. Der Sitz mit einer Federvorrichtung bleibt nach dem Öffnen bedienungsfreundlich aufgeklappt, das Zündschloss ist mit einer zusätzlichen Abdeckung versehen, die sich seitlich verschieben lässt und mehr Sicherheit bietet.

Der Stauraum wurde um einen Liter auf 28 Liter Fassungsvermögen vergrößert und nimmt problemlos einen Integralhelm auf. Die Bedienungsanleitung und der Werkzeugsatz befinden sich auf der Unterseite des Sitzes.

Ein neues Cockpitdesign präsentiert vielerlei Informationen übersichtlich und leicht ablesbar. Ein invertiertes LCD-Display zeigt die Geschwindigkeit wie auch weitere Angaben (Kilometerzähler, Tageskilometerzähler, Durchschnittsverbrauch, Tankanzeige). Ebenso gibt es eine Anzeige für die Start-Stopp-Automatik.

Der PCX Modelljahr 2018 ist in drei Farben erhältlich:

Pearl Cool White

Matt Carbonium Grey Metallic

Pearl Splendor Red

3.2 Chassis

- ***Komplett neuer Doppelschleifen-Rahmen aus Stahl***

- **Weiter hinten angeordnete Stoßdämpfer, neue Federn, längerer Federweg**
- **Leichtere Aluminiumfelgen im 8 Speichen-Design (vorher 5 Speichen)**
- **Moderne, breitere Reifen sorgen für besseres Handling und niedrigen Benzinverbrauch**

Der PCX Modelljahr 2018 hat ein neues Chassis. Die Underbone-Konstruktion des Vorgängers ersetzt nun ein Doppelschleifen-Unterzugrahmen aus Stahlrohr. Damit konnten Handling und Fahrgefühl sowie die Manövrierfähigkeit weiter verbessert werden. Das neue Rahmenkonstrukt erlaubt zudem eine Gewichtseinsparung von 2,4 kg, wozu auch neue Bodywork-Halterungen aus Kunststoff beitragen, die vorher aus Stahl gefertigt waren (erstmals bei einem Honda Roller).

Der Radstand des neuen PCX ist mit 1.313 mm um 2 mm kürzer bemessen als beim Vormodell. Die Fahrwerk-Geometrie bleibt mit 27° Lenkkopfwinkel und 86 mm Nachlauf jedoch gleich. Das Gewicht fahrfertig vollgetankt beträgt 130 kg.

Die Felgen aus Aluminiumguss sind dank dünner Wandstärken leichter konstruiert und weisen nun 8 Speichen (vorher 5) in formschönen Design auf. Die Vorderradfelge (zusätzlich mit hohler Nabe) wiegt 7 % weniger (0,2 kg), die Hinterradfelge geriet 11 % leichter (0,5 kg). Aufgezogen sind neue, breitere Reifen der Dimension 100/80-14 vorne und 120/70-14 hinten (vorher 90/90-14 und 100/90-14), die zu verbessertem Handling wie auch verringertem Verbrauch beitragen. Auch Rollwiderstand und Verbrauch verringerten sich.

Beibehalten wurde die Vorderradgabel mit soliden 31 mm-Standrohren und 89 mm Federweg. Am Heck versetzten die Honda Entwickler die Stereo-Stoßdämpfer an der Schwinge weiter nach hinten. Neue und verlängerte Federn (mit drei statt zwei Federraten) tragen dazu bei, den Fahrkomfort sowohl in der Stadt als auch auf der Landstraße zu erhöhen.

Für eine optimale und wohl dosierte Bremskraft sorgt eine 220 mm Scheibenbremse mit Zweikolben-Bremszange vorne und eine 130 mm Trommelbremse hinten. Am

Vorderrad verhindert ein ABS-Einkanal-System unfreiwilliges Blockieren bei übermäßig harten Bremsmanövern allein mit dem Vorderradbremshel.

3.3 Motor

- ***Gesteigerte Spitzenleistung ohne Einbußen bei der Durchzugskraft***
- ***Einlaß- und Auslaßbereiche modifiziert***
- ***Sparsamer Verbrauch, über 400 KM Aktionsradius***

Der flüssigkeitsgekühlte SOHC-Einzylinder-Viertakt eSP Motor (enhanced Smart Power) verbindet exzellente Laufeigenschaften mit zuverlässiger Funktion, ist leistungs- und durchzugsstark und weist reduzierte CO₂ Emissionen auf.

Der PCX bietet eine erhöhte Spitzenleistung ohne Einbußen beim Durchzug aus niedrigen Drehzahlen. Die Leistungsabgabe konnte um 0,3 kW (0,4 PS) auf nunmehr 9 kW (12 PS) bei 8.500 Umdrehungen pro Minute und ein maximales Drehmoment von 11,8 Nm bei 5.000 Touren gesteigert werden.

Das Fassungsvermögen der Airbox wurde um einen Liter Volumen erweitert. Dies war erst möglich, nachdem die Stoßdämpfer weiter hinten an der Schwinge angelenkt wurden, um den notwendigen Raum für das voluminösere Bauteil zu erhalten. Der Airbox-Einlaß ist linksseitig positioniert, dazu sind sämtliche Airbox Innenteile auf möglichst optimale Durchströmung der Ansaugluft optimiert.

Das Drosselklappengehäuse der PGM-FI-Einspritzung wurde mit Blick auf erhöhten Luftdurchsatz um 2 mm auf 26 mm Durchmesser vergrößert. Auch die Dämpfer der Abgasanlage wurden weiterentwickelt, um die Durchströmung zu optimieren. Gleichzeitig wurde dazu ein größerer Dreiweg-Katalysator zur Reinigung der Abgase installiert.

Der kompakte Wasserkühler, längs in Fahrtrichtung auf der rechten Motorseite integriert, wird per Lüfterrad mit Kühlluft versorgt. Die Kühlerabdeckung ist an beiden

Auslaßöffnungen modifiziert und neu designt, um der gesteigerten Motorleistung gerecht zu werden, den Durchsatz heißer Luft zu optimieren und die Kühlung insgesamt zu verbessern. Dieses konstruktive Detail erlaubte es, das mit anderen Rotorblättern modifizierte Lüfterrad um 7 mm auf 125 mm Durchmesser zu verkleinern, ohne dafür zum Ausgleich die Kühlerfläche zu vergrößern.

Ebenfalls überarbeitet wurde die Kraftübertragung, die auf der linken Seite des Motors bedienungsfreundlich über die automatische Fliehkraftkupplung und einen elastischen V-Belt-Antriebsriemen erfolgt. Das Übersetzungsverhältnis wurde angepasst, um die gesteigerte Spitzenleistung ausnutzen zu können und gleichzeitig das gewohnt kraftvolle Durchzugsverhalten (des Vorgängers) beizubehalten bzw. weiter zu verbessern. Gleichzeitig konnte das Reibungsverhalten des V-Belt-Antriebsriemen weiter reduziert werden, was zu einer hervorragenden Kraftstoffeffizienz mit einem WMTC-Verbrauch von 47,6 km pro Liter Kraftstoff (ohne Start-Stopp-Automatik) führt. Der Aktionsradius mit einer Tankfüllung Benzin (8 Liter) beträgt daher mehr als 400 KM.

Die Start-Stopp-Automatik schaltet den Motor nach drei Sekunden Stand im Leerlauf vorübergehend ab. Danach genügt ein kurzer Dreh am Gasgriff, um den Motor wieder zum Laufen zu erwecken, ohne dazu den Elektrostarter zu betätigen.

Die Stromversorgung der elektrischen Anlage ist durch eine wartungsfreie Batterie (Typ YTZ8V) sichergestellt. Eine spezielle Funktion überwacht den Ladezustand und deaktiviert die Start-Stopp-Automatik, falls der Strompegel bei starker Beanspruchung im unteren Bereich und eine dauerhafte Aufladung durch die Lichtmaschine sinnvoll ist.

Die elektronisch angesteuerte ACG-Lichtmaschine, die an einem Ende der Kurbelwelle sitzt, dient gleichzeitig als Elektrostarter, weil der bürstenlose Rotor doppelt gewickelt ist. Dies sorgt für ungewöhnliche Geschmeidigkeit beim Anstarten, da die sonst üblichen Geräusche beim Eingreifen des E-Starters über Zahnräder entfallen. Ein automatischer Dekompressions-Mechanismus trägt zu vorbildlichem Startverhalten bei.

Der flüssigkeitsgekühlte SOHC-Einzyylinder-Viertakter ist besonders reibungsarm konstruiert. Ein trickreiche Offset-Zylinderanordnung minimiert das Reibungsverhalten zwischen Kolben und Zylinderlaufbahn. Für eine angenehme Charakteristik mit kraftvollem Durchzug wurde die Verbrennung durch moderne Brennraumform und strömungsgünstigen Ansaugtrakt optimiert. Die gewählten Ventilsteuerzeiten tragen zur harmonischen Leistungsabgabe bei. Der langhubig ausgelegte Zweiventil-Motor verfügt über 52,4 mm Bohrung und 57,9 mm Hub, die Verdichtung beträgt 11:1.

Beim eSP Motor liegt der Fokus auf Motorleichtlauf und sparsamem Benzinverbrauch. Beim Ventiltrieb kommen nadelgelagerte Kipphebel zum Einsatz, die dazu reibungsmindernd mit Rollen über die Nockenwelle gleiten. Leichte Ventile reduzieren die bewegten Massen, was wiederum erlaubt, die Ventiltfederkräfte in Verbindung mit angepassten Nockenprofilen gering zu halten.

4. Honda Original Zubehör

Das Honda Originalzubehör für den PCX Modelljahr 2018 umfasst u.a. ein Windschild, ein 35-Liter Topcase, U-Schloss, Heizgriffe und eine Outdoor-Faltgarage.

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Einzyylinder, SOHC, 2 Ventile
Hubraum	125 cm ³
Bohrung x Hub	52,4 x 57,9 mm
Verdichtung	11:1
Max. Leistung	12 PS (9 kW) bei 8.500/min

Max. Drehmoment	11,8 Nm bei 5.000/min
Motorölmenge	0,9 Liter
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	8 Liter
Benzinverbrauch	47,6 km pro Liter Kraftstoff (ohne Leerlauf-Abschaltung) im WMTC-Messmodus
ELEKTRIK	
Starter	E-Starter
Batterie	12V-7Ah
Lichtmaschinenleistung	255 Watt
KRAFTÜBERTRAGUNG	
Kupplung	Automatische Fliehkraftkupplung
Getriebe	V-Matic
Endantrieb	10.65
RAHMEN	
Typ	Stahlrohr-Doppelschleife
CHASSIS	
Abmessungen (LxBxH)	1.923 x 745 x 1.107 mm
Radstand	1.313 mm

Lenkkopfwinkel	27°
Nachlauf	86 mm
Sitzhöhe	764 mm
Bodenfreiheit	137 mm
Gewicht vollgetankt	130 kg
RADAUFHÄNGUNG	
Vorne	31 mm Durchmesser Telegabel, 89 mm Federweg
Hinten	Zwei Stoßdämpfer, Aluminiumschwinge, 84 mm Federweg
RÄDER	
Felgen	Gussaluminium mit 8 Speichen
Felgengröße vorne	14 M/C x MT 2.15
Felgengröße hinten	14 M/C MT 3.50
Reifen vorne	100/80-14M/C (48P)
Reifen hinten	120/70-14M/C (61P)
BREMSEN	
Vorne	220 mm Scheibenbremse, Zweikolben-Bremszange hydraulisch betätigt, Combined-Verbundsystem mit ABS
Hinten	Trommelbremse, 130 mm

INSTRUMENTE & ELEKTRIK	
Scheinwerfer	LED
Rücklicht	LED

Alle Angaben unverbindlich, Änderungen vorbehalten.

** Diese Zahlen entsprechen den Honda Testergebnissen unter standardisierten Bedingungen gemäß WMTC. Die Tests wurden auf Freilandstraßen mit einer Standardversion des Fahrzeugs durchgeführt, mit einem Fahrer und ohne zusätzliches Equipment. Der aktuelle Verbrauch kann variieren, abhängig von Fahrweise, Fahrzeugerhaltung, Wetter, Straßenbedingungen, Reifenzustand, Zubehör, Gewicht des Fahrers und Beifahrers und anderen Faktoren.