

HONDA PCX125 - 2017

Sajtóközlemény kiadásának dátuma: 2016. május 18.

A modellfrissítés főbb elemei: Európa kedvenc robogója immáron az EURO4-es környezetvédelmi előírásoknak is megfelel, így a 2016-os évtől még kevésbé terheli környezetét. Hála az ultratakarékos motornak, az Alapjárat-leállító Rendszernek (start&stop), illetve a 2,1 l/100 km-es üzemanyag-fogyasztásnak, a stílusos, fénydiódás világítással felszerelt modell hatótávolsága eléri a 375 kilométert, nem csoda, hogy ily' kedvelt az öreg kontinensen.



Tartalom:

1. Bevezetés
2. Áttekintés
3. Főbb jellemzők
4. Kiegészítők
5. Műszaki adatok

1. Bevezetés

Fiatal kora ellenére a PCX125 elképesztő karriert futott be Európában, 2013 óta folyamatosan az értékesítési statisztikák élén áll. Sikere tulajdonképpen az összes korábbi Honda sikere, a japán vállalat ugyanis az elmúlt évtizedek minden motorépítési tapasztalatát belesűrítette a konstrukcióba. Jellegzetes, modern formavilága elegáns, stílusos megjelenést garantál a nyüzsgő városi utcákon, ugyanakkor kellőképpen karcsú és kompakt, hogy a legzsúfoltabb helyeken is gond nélkül elférjen.

A „körülölelős” üléspozíció, a nyereg alatti tárolórekesz, valamint a kimagasló összeszerelési és anyagminőség a személyes szabadság és kényelem legmagasabb szintjét biztosítja a tulajdonos számára, megfűszerezve a Hondákra jellemző vezetési élménnyel.

A 2010-ben piacra dobott PCX a világ első start&stop rendszerével felszerelt motorkerékpárjaként mutatkozott be, s ez volt az első modell, ami megkapta a Honda ultrahatékony eSP (ti. enhanced Smart Power, szabadfordításban: továbbfejlesztett okosmotor) erőforrását. A PCX vásárlói komoly értéket kapnak a pénzükért - ezért közkedvelt a PCX mindenhol, ahol forgalmazzák.

2. Áttekintés

Átgondolt felépítés, sportos külcsín és egyedülálló kényelem - e három alapvető tulajdonság határozza meg a PCX személyiségét. A modell 2014-ben jelentős fejlesztésen esett át, a korábbi lámpatesteket például fénydiódás (LED-es) egységek váltották, az idomzat pedig még markánsabb, áramvonalasabb lett. Mindemellett használati értékét is jelentősen fokozták a Honda mérnökei, tekintve, hogy 12 voltos elektromos aljzatot, vészvillogót és műszerfali órát kapott.

A nyolcliteres üzemanyagtartály és a Honda által fejlesztett eSP erőforrás 375 kilométeres hatótávolsággal járul hozzá a gondtalan mindennapos használathoz, s nem lehet panasz a károsanyag-kibocsátásra sem, hiszen a 2017-es modell már könnyedén teljesíti az EURO4 követelményeit.

A PCX125 mindig különleges szerepet töltött be a Honda kínálatában, kiemelkedő értéke, kortárs megjelenése és praktikus, mindenestek megszégyenítő felépítése a márka tudásának legjavát összegzi.



3. Főbb jellemzők

3.1 Stílus és felszereltség

A PCX125 lendületes megjelenése egyértelmű utalás az idomok alatt megbúvó fejlett műszaki megoldásokra, melyek még praktikusabbá és kényelmesebbé varázsolják a típust. Mindehhez kompakt méret és süppedős, „körülölelős” üléspozíció társul, így a legsúfoltabb utakon is könnyedén, komfortosan és biztonságosan juthat előre a pilóta. A sportos arculathoz a dupla, fénydiódás első fényszórók is hozzájárulnak, legfőbb erényük természetesen mégsem ez, hanem hogy a legmostohább időben is kiváló fényviszonyokat teremtenek. Az irányjelzőkben, a hátsó lámpában és a rendszámtábla-világítás burája alatt szintén LED-ek dolgoznak, így a világítási rendszer áramszükséglete igen alacsony, a motor hatásfoka pedig nagy. Egyedül a vészvillogó fényei kaptak hagyományos izzót, átmentve valamicskét a klasszikus megoldásokból.

A bal térdnél kialakított, hatalmas tárolórekesz jelentősen fokozza a használati értéket, hiszen a pilóta könnyedén elhelyezhet benne egy vizes- vagy üdítőspalackot, ami mindig kéznél van. Emellett egy 12 voltos elektromos aljzat is helyet kapott benne, így a telefon vagy a navigációs rendszer töltése is megoldott. Ráadásaként az ülés alatt nagyméretű, vízhatlan, zárható tárolórekeszt alakítottak ki, melyben egy teljes értékű zárt bukósisak is elfér. Használatát könnyíti, hogy a fedél rugós, tehát nyitva marad a pakolás időtartama alatt, nem kell fél kézzel tartani, mint a kevésbé fejlett modelleknél.

A jókora csomagter dacára az ülőlap mindössze 760 milliméterre esik a talajtól, és a lábtartó sincs messze: csupán 540 milliméter a távolság. A gondtalan hétköznapi használat jegyében az ülés alatti tárolórekesz és az üzemanyagbetöltő-nyílás fedele egyetlen gombnyomással nyitható, a gyújtáskapcsoló pedig plusz védőlemezt kapott, nehogy illetéktelenek kaparintsák meg a gépet.

Elsőrangú színvonalat képvisel a letisztult, rendezett műszeregység is. A sebességet megvilágított, analóg hatású mutató jelzi, míg a kilométerek számát (teljes és napi), az üzemanyagszintet, az aktuális üzemanyag-fogyasztást és a pontos időt folyadékkristályos kijelzőről olvashatja le a pilóta.

3.2 Színválaszték:

Pearl Cool White (gyöngyházfehér)

Pearl Nightstar Black (gyöngyházfekete)

Moondust Silver Metallic (ezüstmetál)

Pearl Siena Red (gyöngyházpiros)

Matt Carbonium Grey Metallic (mattszürke)

Pearl Havana Brown (gyöngyházbarna)

3.3 Erőforrás

A PCX125 dinamikus egyszersmind tartós mivoltáról rendkívül kis tömegű, kompakt, folyadékhűtésű, négyütemű erőforrás gondoskodik. Az SOHC-vezérlésű, kétszelepes, 125 köbcentis egység csendes és kifinomult, szén-dioxid-kibocsátása pedig páratlanul alacsony. Képességeiről sokat elárul, hogy a modell 5,4 másodperc alatt futja az 50 métert állórajttal, s üzemanyag-fogyasztása is elképesztően alacsony: az Alapjárat-leállító Rendszer nélkül is csak 2,1 l/100 km (WMTC szabvány szerint). Mindez a nyolcliteres üzemanyagtartállyal társítva 375 kilométer hatótávolságot jelent, ami bizony kiváló érték egy 125-ös robogótól.

A motor kizárólag modern, alacsony súrlódású összetevőkből épül fel, s egészen különleges konstrukciót képvisel, hiszen a dugattyút nem közvetlenül a főtengely felett helyezték el a szakemberek, hanem kissé eltolva. Ez számottevően mérsékeli a dugattyú és a hengerfal kopását, egyúttal hatékonyabbá teszi az erőátvitelt a főtengelyre. A kompakt égéstér és a PGM-FI üzemanyag-befecskendező rendszer révén az égés és a hűtés is hatékonyabb, mint egy hagyományos hajtómű esetében, nem mellesleg a motorerő pont abban a fordulatszám-tartományban jelentkezik, amit a robogósok leggyakrabban használnak.

További érdekesség, hogy az átgondolt gyújtástérképnek és a fejlett hűtőrendszernek köszönhetően sikerült teljesen kiküszöbölni a kopogásos égés kockázatát, a károsanyag-kibocsátást pedig négyszázcéllás katalizátor csökkenti. A hengerfejen elhelyezett, öntöttvas persely külső falán apró kitüremkedéseket alakítottak ki a mérnökök, jelentősen redukálva ezáltal a persely deformációjának, valamint túlmelegedésének esélyét. Azzal, hogy a persely alakváltozását sikerült kiküszöbölni, a dugattyúgyűrűkre ható nyomás is kisebb lett, magával vonva a belső súrlódás mérséklődését. Ez utóbbit szolgálják a tűgörgős csapágyakkal felszerelt szelephimbák, valamint a kicsi és könnyű görgők is, melyek kialakítása a vezérműtengely bütykeihez és a szeleprugó-előfeszítéshez igazodik.



Komoly tervezőmunka eredménye a kisméretű, ugyanakkor kiemelkedő kapacitású hűtőradiátor, ami a forgattyúház jobb oldalán kapott helyett. Munkáját kompakt, kis tömegű ventilátor segíti, csökkentve a súrlódásból eredő veszteségeket és a légellenállást. A hatékonyabb működés érdekében a váltó gördülési ellenállását is visszafogták a Honda mérnökei, méghozzá három alacsony súrlódású, eltérő terhelhetőségű csapágy beépítésével.

Erre tesz rá egy lapáttal a szénkefék nélküli, közvetlenül a főtengelyhez kapcsolt, generátorként is működő önindítómotor. Ez közvetlenül hajtja a motort, búcsút inthetünk hát az indításkor jelentkező, fogaskerekektől származó zörejeknek.

Amennyiben a pilóta aktiválja az Alapjárat-leállító Rendszert, az erőforrás három másodperc állás után automatikusan lekapcsolja a motort, s csak akkor indítja újra, ha a vezető elfordítja a gázmarkolatot. A művelet villámgyors és kifinomult, s nemcsak a fejlett önindító/generátor, valamint az automatikus dekompresszor miatt, hanem mert egy speciális lendítőrendszert integráltak a motorba, ami leállításkor közvetlenül a szívóütem elé pozicionálja a dugattyút. A Honda fejlesztőinek lelkiismeretességéről árulkodik, hogy akkumulátorfeszültség-figyelőt is beépítettek a PCX-be. Ha a telep töltöttsége nem ér el egy bizonyos szintet, az Alapjárat-leállító Rendszer önműködően kikapcsol, nehogy az indítózásoktól lemerüljön az áramforrás. Maga az akkumulátor kifejezetten tartós, nagy teljesítményű darab, típuskódja YTZ8V.

A V-Matic névre keresztelt, folyamatosan változó áttételű automatikus váltóban csendes, hosszú élettartamú, nagy rugalmasságú gumiszíj dolgozik, ez minden körülmények között biztos erőátvitelt tesz lehetővé.

3.4 Váz és futómű

A PCX125 vonzereje könnyű kezelhetőségében rejlik - ez a modell egyedül és utassal, dugóban és nyílt utakon egyaránt pofon egyszerűen teregethető. Acélcsövekből összeállított, központi csöves váza, rövid, 1315 milliméteres tengelytávja és kormánygeometriája (villaszög: 27 fok, utánfutás 86 mm) elképesztő fordulékonyssággal ruhazza fel, nem beszélve a mindössze 130 kilogrammos menetkész tömegről, ami a gondtalan manőverezhetőség legfőbb záloga.

A fordulókör sugara csupán két méter, így a legszűkebb helyeken is elboldogulhat a pilóta, az ötküllős, 14 colos alumíniumkerekek pedig rossz minőségű úton is stabilá és



biztonságossá varázsolják az utazást. A 2017-es modell Michelin City Grip abroncsokkal érkezik a márkakereskedésekbe, az első gumi mérete 90/90 R14, míg hátul 100/90 R14 olvasható le a köpenyről.

A biztos kanyarodást és egyenesfutást szem előtt tartva 31 milliméteres csúszószár-átmérőjű, 100 milliméteres rugóúttal felvértezett első teleszkópok mellett döntöttek a gyáriak, míg hátul kétoldali, 75 milliméteres tartománnyal büszkélkedő rugóstagok teljesítenek szolgálatot. A képet a Honda által fejlesztett kombinált fékrendszer teszi teljessé. A 220 milliméter átmérőjű első tárcsára, háromdugattyús első féknyeregére és 130 mm-es hátsó dobra épülő rendszer minden helyzetben biztos megállást tesz lehetővé, és a fékerő hatékony elosztásában is segíti a pilótát, tudniillik az első fék karjának behúzásakor a hátsó kerék is lassulni kezd.

4. Kiegészítők

A PCX125-höz megannyi kiegészítőt kínál a Honda. Az extraként megvásárolható felszerelések listáján egyebek mellett riasztórendszert, szélvédőt, csomagtartókonzolt, 26 literes túradobozt, U-lakatot, takaróponyvát, kipufogótakaró-lemezt és felnicsikot is találni.

5. Műszaki adatok

ERŐFORRÁS	
Típus	Egyhengeres, folyadékűtésű, SOHC-vezérlésű, négyütemű, kétszelepes
Összlökettérfogat	125 cm ³
Furat x löket	52,4 x 57,9 mm
Sűrítési viszony	11:01
Csúcsteljesítmény	8,6 kW (11,7 LE)/8500 f./perc
Legnagyobb forgatónyomaték	12,0 Nm/5000 f./perc
Motorolaj mennyisége	0,9 liter
ÜZEMANYAG-RENDSZER	
Befecskendezés	PGM-FI elektronikus üzemanyag-befecskendező
Üzemanyagtartály kapacitása	8,0 liter
Üzemanyag-fogyasztás	2,11 l/100 km (Alapjárat-leállító Rendszer nélkül, WMTC szabvány szerint)
ELEKTROMOS RENDSZER	
Önindító	Elektromos
Akkumulátor kapacitása	12 V/6 Ah (10 H)
Generátor csúcsteljesítménye	329 W

ERŐÁTVITEL	
Tengelykapcsoló típusa	Automatikus, centrifugális, száraz
Váltó típusa	V-Matic
Szekunder hajtás áttétele	11,27
VÁZ	
Típus	Központi acél csőváz
MÉRTEK ÉS FUTÓMŰ	
Méreték (hosszúság x szélesség x magasság)	1930 x 740 x 1100 mm
Tengelytáv	1315 mm
Villaszög	27°
Utánfutás	86 mm
Ülésmagasság	760 mm
Szabad hasmagasság	135 mm
Menetkész tömeg	130 kg
FELFÜGGESZTÉS	
Elöl	31 milliméter csúszószar-átmérőjű teleszkópok, 100 milliméteres rugóúttal
Hátul	Kétoldali hátsó rugóstag, 75 milliméteres rugóúttal
KEREKEK	
Elöl	Ötágú, öntött, alumínium
Hátul	Ötágú, öntött, alumínium
Felniméret elöl	14 M/C x MT1,85
Felniméret hátul	14 M/C x MT2,15
Gumiabroncs elöl	90/90-14M/C (46P)
Gumiabroncs hátul	100/90-14M/C (57P)
FÉKRENDSZER	
Elöl	220 milliméter átmérőjű tárcsa háromdugattyús féknyereggel
Hátul	130 mm átmérőjű dobfék (kombinált fékrendszer)
MŰSZEREGYSÉG ÉS ELEKTRONIKA	
Fényszóró	12 V, 5,4 W x 1 (tompított)/9,6 W x 1 (távolsági)
Hátsó lámpa	12 V, 2,2 W x 1

A műszaki információk tájékoztató jellegűek, a változás jogát fenntartjuk.

** 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.