

## HONDA PCX125 – 2018

**Összegzés:** *Megújult, modern vonásokkal látványosabbá tett formavilággal folytatja pályafutását 2018-ban a világszerte népszerű PCX125. Ráadásként átdolgozott, dupla bölcös vázat, módosított hátsó futóművet, valamint új kerékgarnitúrát és abroncsokat kapott, nem mellesleg erősebb lett, megőrizte kimagasló üzemanyag hatékonyságát, és immáron a blokkolásgátló is az alapfelszereltség része.*

Tartalom:

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

### **1. Bevezetés**

A PCX125 minden idők egyik legsikeresebb Honda motorkerékpárja, 2010-es bemutatkozása óta több mint 140 ezer példányban kelt el Európában. Népszerűsége a Honda egyedülálló motorépítési tapasztalatára vezethető vissza, ebből fakad a tudás, ami életre hívta ezt az erős, modern és kompakt városi gépet. A PCX125 könnyedén siklik át a dugókon és szinte megigézi a stílusérzékeny szemlélőket.

Persze a megjelenés nem minden, a PCX-nek valójában a „beülős” üléspozíció, a zárt bukósisak befogadására alkalmas, nyereg alatti tárolórekesz és a kimagasló általános minőség adja meg azt a pluszt, amivel nevet szerzett magának a vásárlók körében. Szintén javára szól, hogy – a páratlan használati érték dacára – kifejezetten kedvező áron kínálják a kereskedések, nem csoda, hogy oly sokan választották az elmúlt években.

A 2010-es PCX az első sorozatgyártású motorkerékpár volt Európában, amihez start&stop rendszert kínáltak, a két évvel később bemutatott átirat pedig az első eSP erőforrással felszerelt európai kétkerekűként állt a nagyközönség elé. Folytatásként 2016-ban jött az ultrahatékony, immáron EURO4-es erőforrással kínált új nemzedék, míg az idei évben többek

között a vadonatúj váz, a nagyobb csúcsteljesítmény és a friss formavilág garantálja, hogy a PCX125 megőrizze előkelő pozícióját a szegmensben.

## **2. Áttekintés**

A szemet gyönyörködtető megjelenés mindig is hozzátartozott a PCX125 személyiségéhez, ezért a 2018-as átírat fejlesztésénél is nagy hangsúlyt fektettek a külcsínre. A „természetes” kontúrok és a mélyen barázdált vonalak még különlegesebbé teszik a modellre jellemző, lendületes idomzatot, egyszersmind jobban illenek a modern, továbbfejlesztett műszaki alapokhoz. Ha a gyakorlati szempontokat vesszük alapul, szintén csak elismerést érdemel az új PCX125, hiszen megnövelt szállítókapacitása, igényes, folyadékkristályos műszeregysége, valamint LED-es első és hátsó lámpája révén minden helyzetben eszményi társ.

Az új, acélcsövekből összeállított, dupla bölcös váz könnyebb kezelhetőséggel és stabilabb úttartással ajándékozza meg a vásárlókat, a nagyobb abroncsokkal felszerelt, ámde kisebb súlyú kerekek pedig a tömegcsökkentés okán jutottak szerephez. További csemege, hogy a hátsó rugóstagok előfeszítése három lépésben állítható és rugóútjaik is hosszabbak lettek, nem beszélve a teljesítménynövekedésről, amit módosított levegősűrőházzal, valamint hatékonyabb szívó - és kipufogóoldali kialakítással értek el a Honda mérnökei.

Az alacsony üzemanyag-fogyasztás és az alsó fordulatszám-tartományban jelentkező nagyobb nyomaték újabb érv a kis Honda mellett, minden adott hát a sikersztori folytatásához.

## **3. Főbb jellemzők**

### **3.1 Stílus és felszereltség**

1. Az új, természetes hatású vonások belesimulnak a PCX dinamikus formavilágába
2. A LED-es első és hátsó lámpatestek még jellegzetesebb megjelenéssel ruházzák fel a modellt
3. Új, nagytudású, könnyen leolvasható, inverz LCD-kijelző

A PCX125 kifejezetten harmonikus formavilággal hódít, amit karakteres vonalvezetés és kéttónusú fényezés tesz még látványosabbá. Az új modellváltozaton számos új, természetes



vonás fedezhető fel, amely anélkül varázsolja még szebbé és frissebbé az idomzatot, hogy megzavarná az összhatást. Az orr- és a farrész között letisztult, nagy felületek húzódnak, az alsó elemek pedig teljesen belesimulnak a formatervbe, még szebbé téve a PCX köntösét.

Változott a motorburkolat és a légszűrőház beömlője is – a két alkatrészt azonos stílusban tervezték meg a Honda szakemberei, és gondosan integrálták a formatervbe. Az igényes, ezüstmetál motorburkolat még megbízhatóbb szerkezetnek láttatja a PCX125-öt, csak úgy, mint a felette elhelyezett, feketére festett, lágy ívekkel határolt takaróelem, ami a légbeömlőt is magában foglalja.

Előlről szemlélve különösképp egyedi hatást kelt a PCX125. A LED-es fényszórók és a szintén fénydiódás, magasra húzott, vékony helyzetjelzők összetéveszthetetlen arculattal ruházzák fel, míg a szolidan megbúvó LED-es irányjelzők inkább a letisztultságot szolgálják. Az új kialakítás külön lámpaegységet biztosít a tompított és a távolsági fényszórónak, miként a megnövelt méretű, LED-es hátsó lámpát is két részre osztották a szakemberek.

Nem maradt régi a vezetői környezet sem, ugyanis a korábbi krómozott kormányt még jobb minőségű, fekete, elvékonyodó kivitel váltotta, ami csak a végeire kapott a csillogó bevonatból. A teljes kényelem érdekében méretes, italos palackok tárolására is alkalmas tárolórekeszt alakítottak ki a bal térd előtt, ami nemcsak 12 voltos elektromos aljzatot kapott, hanem a kifutó modellénél nagyobb fedelet is, így a pilóta még könnyebben hozzáférhet a behelyezett tárgyakhoz.

Az ülés magasság 4 mm-rel gyarapodott (764 mm), de még így is rendkívül könnyen kezelhető a modell, hiszen 2018-ra jelentősen nőtt a padló mérete és a lábtér. A nyereg alatti csomagtartó és az üzemanyagbetöltő-nyílás fedele egyaránt a gyújtáskapcsolóval nyitható (előbbi rugós, így nyitva mindig fent marad), a kulcsnyílást pedig fémlap védi, hogy még magasabb szintű legyen a lopásvédelem.

Bár a motor külső méretei nem változtak, a zárt bukósisak befogadására alkalmas tárolórekesz űrtartalma 28 literre nőtt (+1 liter). A használati utasítást és a szerszámkészletet az ülés aljára helyezték.

Az új műszeregység logikusan felépített, érthető formában jeleníti meg az adatokat, s mivel inverz kijelzőt kapott, szikrázó napsütésben is könnyen leolvasható. Fejlettségéről árulkodik, hogy a sebesség mellett a megtett kilométerek számát (teljes és napi), valamint az aktuális és átlagfogyasztást is megjeleníti, sőt az Alapjárat-leállító Rendszer (start&stop) állapotáról is tájékoztat.

A 2018-as PCX125 az alábbi négy színben lesz elérhető\*:

Pearl Cool White

Pearl Nightstar Black

Matt Carbonium Grey Metallic

Pearl Splendor Red

(\* Országonként eltérhet.)

### **3.2 Váz és futómű**

1. Vadonatúj, acélból készülő, dupla bölcöső váz
2. A központi hátsó rugóstag hátrébb került, új rugót kapott és hosszabb rugóúttal vérezték fel
3. A korábbi, ötküllős kerekek helyett könnyebb, nyolccolos felniken gördül a modell
4. A nagyobb abroncsok fokozzák a kezelhetőséget és csökkentik az üzemanyag-fogyasztást

A 2018-as PCX125 vadonatúj konstrukcióra épül. Alapját immáron nem alul elvezetett, központi cső adja, hanem dupla bölcöső váz, az egyetlen közös vonás, hogy az új szerkezet is acélból készül.

Ez a megoldás a kezelhetőséget és a visszajelzéseket illetően is komoly előrelépést jelent, ugyanakkor megmaradt a felhasználóbarát habitus és a pihentető üléspozíció is. Érdekesség, hogy a fő idomtartó konzol – Honda robogón most először – nem műanyagból, hanem fémből készül, ami az új vázszerkezettel együtt 2,4 kg-os tömegcsökkenést eredményezett.

A tengelytáv 2 mm-rel rövidebb lett (1313 mm), a villaszög ellenben maradt 27 fok, és a 86 mm-es utánfutás sem változott. Hála a mérnökök innovatív gondolkodásának, az új PCX125

hihetetlenül könnyű lett, menetkészsége csupán 130 kg. Ebben az új kerékgarnitúra is komoly szerepet játszik, tudniillik, a korábbi, ötágú felnik helyett könnyebb és vékonyabb, nyolcágú darabok kerültek a modellre. Az első 0,7 (-0,2 kg), a hátsó 11 százalékkal (-0,5 kg) könnyebb, mint az elődmodell, ráadásul az első tengely üreges, így még kisebb a rugózatlan tömeg.

A könnyebb kezelhetőséget és a takarékosabb működést szem előtt tartva az abroncsok méretén és felépítésén is változtattak a Honda mérnökei. Míg a kifutó generáció gumijain 90/90 R14, illetve 100/90 R14 felirat díszelgett, a 2018-as változatról már 100/80 R14-es és 120/70 R14-es értéket olvashat le a szemlélő, nem mellesleg kevésbé terül a köpeny a terhelésváltásoknál, így még hatékonyabb a PCX125.

A 31 mm-es csúszószár-átmérőjű, 89 mm-es rugóutakkal felvértezett első teleszkópok kiváló teljesítményt nyújtanak, nem is módosították őket, a korábbi hátsó rugóstagok helyére azonban továbbfejlesztett, még jobb menetkomfortot garantáló egységek kerültek, melyek előfeszítése kettő helyett három lépcsőben állítható.

Mindegy, hogy rossz minőségű városi utcákon vagy tükörsima országúton halad, a PCX125 roppant higgadtan és kifinomultan viselkedik, a lassításoknál a Honda egycsatornás ABS-szel kiegészített fékrendszere siet a pilóta segítségére. Elöl 220 mm-es, háromdugattyús nyereggel társított tárcsa, hátul 130 mm-es dobfék emészti fel a mozgási energiát.

### **3.3 Erőforrás**

1. Nagyobb csúcsteljesítmény anélkül, hogy csökkent volna a nyomaték az alsó fordulatszám-tartományban
2. Az új szívóoldali kialakítás és az áttervezett kipufogórendszer révén magasabb fordulatszámra pörgethető az erőforrás
3. Az üzemanyag-fogyasztás 2,1 l/100 km, a hatótávolság több mint 400 kilométer

Az egyhengeres, kétszelepes, folyadékhűtésű, SOHC-vezérlésű, 125 köbcentis, eSP (enhanced Smart Power) névre keresztelt erőforrás kompakt, csendes és megbízható, s a módosítások eredményeként nemcsak kevesebb szén-dioxidot bocsát ki, hanem a modell végsebessége is nőtt.

Az átgondolt fejlesztői munka további hozadéka, hogy a motor még magasabb fordulatszámra pörgethető, ráadásul ezt anélkül sikerült elérnie a mérnököknek, hogy az alsó fordulatszám-tartományban visszaesett volna a nyomaték. A csúcsteljesítmény 12,24 LE (8500 f./perc), a legnagyobb forgatónyomaték pedig 11,8 Nm (5000 f./perc).

Mivel a hátsó rugóstagok távolabb kerültek a motor középpontjától, nagyobb hely maradt a légszűrőháznak. Ezt kihasználva 1 literrel megnövelték méretét, a szívócsövet pedig balra helyezték, s úgy formálták át, hogy a levegő még egyszerűbb, egyenesebb úton juthasson el az erőforráshoz. Mindemellett két milliméterrel megtoldották a fojtószelep házának átmérőjét (26 mm), és optimalizálták a – nagyobb, hármass hatású katalizátorral felszerelt – kipufogórendszert is, hogy könnyebben áramolhasson az égéstermék.

A forgattyúház jobb oldalába integrált, kompakt hűtőradiátor új, nagyobb levegőzónnyílásokkal ellátott borítást kapott, így gyorsult a hőleadás és kedvezőbbé vált a motor hőháztartása. Ezek a módosítások – a nagyobb csúcsteljesítmény dacára – a korábbinál 7 mm-rel kisebb, 125 milliméter átmérőjű hűtőventilátor alkalmazását tették lehetővé, igaz, a nagyobb hatásfokú hűtéshez az áttervezett ventilátorlapátok is hozzájárulnak.

Az új PCX125 további fontos ismérve, hogy a kúpgörgős erőátvitel szíja megnövelt, módosított profilú görgőkön fekszik fel, így nagyobb tartományban változhat az áttétel és a teljes fordulatszám-tartományban dinamikusabban gyorsul a modell. A szíj súrlódásának mérséklése az üzemanyag-fogyasztásra is kedvező hatása van, ezt bizonyítja, hogy a PCX125 az Alapjárat-leállító Rendszer aktiválása nélkül is beérheti 2,1 liter benzinnel 100 km-n (WMTC szabvány szerint). Annak tükrében, hogy az üzemanyagtartály befogadóképessége eléri a nyolc litert, kijelenthetjük, hogy a Honda újdonsága akár 400 kilométert is megtehet egy tankkal – ez bizony kiváló érték egy robogótól.

Ha a vezető három másodpercnél tovább várakozik járó motorral álló helyzetben, a kikapcsolható Alapjárat-leállító Rendszer (Start&Stop) automatikusan leállítja az erőforrást, majd a gázmarkolat elfordításakor egy szempillantás alatt újraindítja. Az – önműködő dekompresszorral kiegészített – rendszer hihetetlenül kifinomultan működik, leállításkor ugyanis mindig a szívási ütem előtti pozícióban áll meg a dugattyú.

Hogy az akkumulátor le ne merüljön, az Alapjárat-leállító Rendszer folyamatosan figyeli a töltöttségi szintet, és kritikus helyzetben automatikusan kikapcsol. A generátorként is működő önindítónak (ACG) nagy, hosszú életű akkumulátor (típuskódja: YTZ8V) biztosítja az energiát, így mindig magabiztosan kelti életre a PCX125 motorját. Mivel a főtengely végén kapott helyet és közvetlenül hajtja azt, a hagyományos mechanika keltette zaj elmarad az indításoknál.

A nagy teljesítmény, valamint az alacsony üzemanyag-fogyasztás és károsanyag-kibocsátás záloga a lehető legkisebb belső súrlódás. Ezt szem előtt tartva kissé eltolva helyezték el a hengert a főtengely hosszanti középsíkjához mérten, jelentősen mérsékelve a dugattyú és a hengerfal közötti súrlódást, egyszersmind elősegítve a mozgási energia átadását a főtengelyre. A kompakt égéstér, az optimalizált gyújtástérkép és a hatékonyabb hűtés a kopogásos égéssel szemben is ellenállóvá teszi az erőforrást. A furat és a löket 52,4, illetve 57,9 mm, a sűrítési viszony pedig 11,0:1.

Az apró, külső tüskékkel ellátott, öntöttvas persely nem deformálódik, ezáltal kevésbé feszül a dugattyúgyűrű és persze kisebb a belső súrlódás. Ráadásként a szelephimba tengelye tűgörgős, csészés csapágyazást kapott, valamint kisebb, könnyebb görgőket alkalmaztak és módosítottak a szeleprugók erősségén.

#### 4. Kiegészítők

A PCX125 vásárlói Eredeti Honda Kiegészítők széles választékából szemezgethetnek, többek között túraplexi, 35 literes túradoboz, fűthető markolat, U-lakat és takaróponyva is rendelhető a modellhez.

#### 5. Műszaki adatok

| <b>ERŐFORRÁS</b>  |   |
|-------------------|---|
| Konstrukció       | Egyhengeres, folyadékhűtésű, SOHC-vezérlésű, négyütemű, kétszelepes |
| Összlökettérfogat | 125 cm <sup>3</sup>   |
| Furat x löket     | 52,4 x 57,9 mm  |
| Sűrítési viszony  | 11:01   |

|  |  |
|--|--|
| Csúcsteljesítmény                          | 9,0 kW (12,24 LE)/8500 f./perc   |
| Legnagyobb forgatónyomaték                 | 11,8 Nm/5000 f./perc   |
| Olajmennyiség                              | 0,9 liter  |
| <b>ÜZEMANYAG-BEFECSKENDEZŐ RENDSZER</b>    |  |
| Porlasztás                                 | PGM-FI elektronikus üzemanyag-befecskendező                              |
| Üzemanyagtartály befogadóképessége         | 8,0 liter  |
| Üzemanyag-fogyasztás                       | 2,1 l/100 km (Alapjárat-leállító Rendszer nélkül, WMTC szabvány szerint) |
| <b>ELEKTRONIKAI RENDSZER</b>               |  |
| Indítás                                    | Önindító   |
| Akkumulátor típusa és kapacitása           | 12 V/7 Ah (10H)  |
| Generátor legnagyobb teljesítménye         | 255 W  |
| <b>ERŐÁTVITEL</b>                          |  |
| Tengelykapcsoló felépítése                 | Automatikus, röpsúlyos, száraz   |
| Váltó felépítése                           | V-szíjas   |
| Végáttétel                                 | 10,65  |
| <b>VÁZ</b>                                 |  |
| Konstrukció                                | Dupla bölcös, acél csőváz  |
| <b>VÁZ ÉS FUTÓMŰ</b>                       |  |
| Méreték (hosszúság x szélesség x magasság) | 1923 x 745 x 1107 mm   |
| Tengelytáv                                 | 1313 mm  |
| Villaszög                                  | 27°  |
| Utánfutás                                  | 86 mm  |
| Ülésmagasság                               | 764 mm   |
| Szabad hasmagasság                         | 137 mm   |



|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Menetkész tömeg                | 130 kg  |
| <b>FELFÜGGESZTÉS</b>           |   |
| Elöl                           | 31 mm-es csúszószár-átmérőjű teleszkópvilla, 89 mm-es rugóúttal               |
| Hátul                          | Alumínium lengővilla, kétoldali rugóstag 84 mm-es rugóúttal                   |
| <b>KEREKEK</b>                 |   |
| Elöl                           | Nyolcágú, öntött, alumínium   |
| Hátul                          | Nyolcágú, öntött, alumínium   |
| Felniméret elöl                | 14M/C X MT2,15  |
| Felniméret hátul               | 14M/C X MT3,50  |
| Abroncs elöl                   | 100/80 R14M/C (48P)   |
| Abroncs hátul                  | 120/70 R14M/C (61P)   |
| <b>FÉKRENDSZER</b>             |   |
| Elöl                           | Két 220 mm átmérőjű tárcsa, radiálisan rögzített, 2 dugattyús féknyergek, ABS |
| Hátul                          | 130 mm átmérőjű dobfék  |
| <b>MŰSZEREK ÉS ELEKTRONIKA</b> |   |
| Fényszóró                      | LED-es  |
| Hátsó lámpa                    | LED-es  |

A műszaki információk tájékoztató jellegűek, a változás jogát fenntartjuk.

\*\* Kérjük, vegye figyelembe, hogy az üzemanyag-fogyasztásra vonatkozó adatokat a Honda rögzítette a WMTC-szabványnak megfelelően. A teszteket görgőpadon, a jármű szériaváltozatával, csak vezetővel, utas és kiegészítő felszerelések nélkül végeztük. A jármű tényleges üzemanyag-fogyasztása a vezetési stílustól, a karbantartástól, az időjárástól, az útviszonyoktól, a gumiabroncs nyomásától, a felszerelt tartozékoktól, a rakománytól, a vezető és az utas súlyától, valamint más tényezőktől függ.