

HONDA

Press Information

PER DIVULGAZIONE IMMEDIATA

02 novembre 2022

HONDA PCX 125 - 2023



Aggiornamenti del modello 2023: *confermate le due colorazioni 'Mat Galaxy Black Metallic' e 'Pearl Jasmine White', che per il 2023 presentano però logo, forcellone e maniglione di colore nero. Tutto nuovo invece il 'Pearl Jupiter Gray'.*

Aggiornamenti del modello 2021: *da sempre apprezzatissimo dal pubblico di tutta Europa, Honda PCX125 si evolve grazie ad una nuova freschezza stilistica che ne esalta le linee futuristiche e a nuove pratiche dotazioni quali **vano sottosella più ampio**, presa di ricarica USB di tipo C e **Smart-Key**. Il nuovissimo motore eSP+ (enhanced Smart Power Plus) **monoalbero a quattro valvole** raffreddato a liquido, più potente e più pulito, sempre con **Start&Stop**, si abbina al **controllo di trazione HSTC** (Honda Selectable Torque Control). Riprogettato anche il **telaio a doppia culla**, con sospensioni dalla maggiore escursione al posteriore e pneumatici maggiorati. Il nuovo PCX 125 è omologato **Euro5**.*

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'ultraefficiente motore Honda eSP (enhanced Smart Power) a basso attrito. Nel 2016 ha ottenuto la conformità Euro4 e nel 2018 è tornato con un design profondamente rivisto e corretto, un motore più potente, un nuovissimo telaio e una ciclistica ancor più rassicurante.

Sempre al passo con i tempi, il PCX125 2021 non smentisce la sua natura, grazie alla nuova combinazione di motore e telaio, comfort e dotazioni pratiche all'avanguardia e un coraggioso restyling ancora più proiettato al futuro. Il suo obiettivo? Confermarsi il leader della mobilità su due ruote in Europa.

2. Panoramica del modello

L'estetica attraente del PCX125 è da sempre uno dei fattori fondamentali del suo fascino. E per il 2021 acquista uno stile ancora più futuristico, grazie al restyling "fluid" delle sue linee. Definita dallo sguardo grintoso dei **fari full-LED**, la nuova carenatura nasconde un **vano sottosella più capiente**, maggiore spazio per le gambe e una presa USB di tipo C nel vano portaoggetti. Il nuovo quadro strumenti "widescreen" riporta tutte le informazioni fondamentali e, da oggi, la chiave fisica viene sostituita dalla pratica **Smart-Key**.

Ulteriore novità è il motore eSP+ (enhanced Smart Power Plus) **a quattro valvole** raffreddato a liquido, che coniuga maggiore potenza e coppia ai vantaggi del **controllo di trazione HSTC** (Honda Selectable Torque Control). Anche il telaio tubolare in acciaio riprogettato è stato appositamente messo a punto per ottimizzare il comfort di marcia, grazie alla **maggiore escursione degli ammortizzatori posteriori** e agli **pneumatici più larghi** che assorbono in maniera ottimale tutte le asperità dell'asfalto.

Il PCX125 2023 è disponibile sul mercato italiano nei seguenti colori:

- Pearl Jupiter Gray, **NEW!**

- Pearl Jasmine White
- Matt Galaxy Black Metallic

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- **Carenatura disegnata in chiave futuristica**
- **distintivi fari a LED**
- **Ampio spazio sotto la sella e presa di ricarica USB nel vano portaoggetti**
- **Comoda e pratica Smart Key**

Il design è da sempre una delle cifre stilistiche del PCX125 grazie alla sua linea originale, alla verniciatura monocromatica dai toni profondi e all'andamento teso ed omogeneo su tutta la lunghezza del veicolo. Il modello 2021 propone un'ulteriore variazione sul tema puntando su una carenatura più definita e sfrontata, che accentua lo stile futuristico dello scooter, a cui deve buona parte del suo fascino.

La forte identità del PCX125 è evidente anche grazie ai distintivi gruppi ottici full-LED, che all'anteriore cambiano completamente aspetto grazie ad una luce di posizione formata da 5 sottili linee parallele; il faro posteriore a X, invece, sfrutta una tecnologia multi-ottica per produrre un intenso effetto 3D.

Le linee e i contorni sono stati sapientemente ritoccati per ottenere un risultato estetico di grande impatto. Lo scudo anteriore, stretto al centro, si apre nella parte superiore, dove si inserisce un parabrezza oscurato leggermente più ampio che protegge dal vento senza ingombrare e limitare la visuale.

Per quanto riguarda il comfort in sella, lo spazio per i piedi aumenta di 30 mm davanti e lateralmente, mentre la sella è sagomata pensando al pilota e al passeggero: l'altezza si mantiene a 764 mm, permettendo di toccare terra facilmente e in maniera confortevole grazie all'arco del cavallo di 540 mm.

Dietro queste linee slanciate ed avveniristiche si nasconde una capacità di carico superiore. **Il vano sottosella guadagna 2,4 litri**, raggiungendo un volume complessivo di 30,4 litri, perfetto per riporre un casco integrale e non solo. Il caricatore ACC dei modelli precedenti è sostituito da una **presa USB di tipo C** all'interno del vano portaoggetti, comodissima per caricare lo smartphone. Sempre in tema di praticità, il nuovo copri-tappo del serbatoio è provvisto di uno spazio per appoggiare il tappo durante il rifornimento.

Anche il PCX125 è dotato della pratica **Smart Key** Honda, che attiva il commutatore di accensione, l'apertura e chiusura del vano sottosella e lo Smart-Top Box da 35 litri rimovibile (opzionale). Con la Smart Key comodamente in tasca il bauletto si sblocca, per poi bloccarsi automaticamente quando il conducente si allontana dal veicolo.

Il quadro strumenti "widescreen" sulla consolle centrale visualizza tutte le informazioni indispensabili in un formato di facile consultazione. Il pannello LCD a retroilluminazione "negativa" visualizza tachimetro, contachilometri parziale, indicatore livello carburante, consumo medio e stato di attivazione dello Start&Stop.

Il largo manubrio cromato è irrinunciabile per lo stile del PCX. Montato su risers con nuovi tamponi in gomma di densità ottimizzata, offre un ottimo braccio di leva nel traffico intenso e rappresenta un discreto tocco retrò.

La maniglia posteriore per il passeggero è più sottile e leggera (-310 g rispetto al modello precedente) e assicura una presa più salda e comoda durante gli spostamenti.

3.2 Motore

- **Potente motore monoalbero eSP+ a 4 valvole, raffreddato a liquido**
- **Controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control)**
- **Sistema Start&Stop**

L'inedito motore monoalbero *enhanced Smart Power* (eSP+) a 4 valvole raffreddato a liquido del PCX125 è più potente del suo predecessore ed eroga **12,5 CV** (9,2 kW) di potenza a 8.750 giri/min e una coppia massima di 11,8 Nm a 6.500 giri/min. I valori di alesaggio e corsa sono pari a 53,5 x 55,5 mm, con un rapporto di compressione di 11:5:1 (rispetto ai 52,4 x 57,9 mm e al rapporto 11:1 del modello uscente). La riduzione della corsa del pistone è fondamentale non solo per aggiungere altre due valvole (ora 4, contro le precedenti 2), ma anche per ridurre l'attrito provocato dallo scorrimento dello stesso.

Dotato di una straordinaria accelerazione sia nelle partenze da fermo che nelle riprese, il PCX125 viaggia comodamente ad una velocità di crociera di 90 km/h, spingendosi con facilità fino alla velocità massima prossima ai 100 km/h. Inoltre, i **consumi di 47,6 km/l nel ciclo medio WMTC**, uniti al serbatoio da 8,1 litri, offrono un'autonomia di ben 385 km con un pieno di benzina.

Uno dei "plus" fondamentali del modello 2021, al suo esordio sulla serie PCX, è il **controllo di trazione HSTC** (Honda Selectable Torque Control) che mantiene costante l'aderenza della ruota posteriore aumentando sensibilmente la sicurezza in sella, sull'asciutto come sul bagnato. Quando l'HSTC interviene per ridurre attivamente lo slittamento, la spia "T" lampeggia sul cruscotto. Il sistema può essere completamente disattivato tramite pulsante posto sul manubrio.

Il motore Honda eSP+ è caratterizzato dall'applicazione estesa di tecnologie per la riduzione degli attriti che, insieme ad accorgimenti come la pompa dell'olio integrata nel basamento, contribuiscono a migliorare ulteriormente l'efficienza. La camera di combustione compatta e l'iniezione elettronica PGM-FI con **corpo farfallato da 28 mm (+2 mm)** ottimizzano la velocità di combustione e il raffreddamento del sistema.

Il cilindro disassato riduce l'attrito causato nella fase di espansione dal contatto tra pistone e parete, trasmettendo efficacemente l'energia di combustione all'albero motore. La canna in ghisa, la cui superficie è dotata di piccoli aculei, contribuisce a prevenire eventuali distorsioni del diametro interno della canna stessa (una conformazione che riduce la tensione nelle fasce elastiche del pistone limitando ulteriormente l'attrito). Il nuovo tendicatena idraulico della distribuzione rende il motore ancora più efficiente riducendo le vibrazioni interne e contenendo i consumi.

I getti d'olio, uguali a quelli montati sulla CRF450R, raffreddano uniformemente il pistone ottimizzando la fasatura di accensione ed evitando fenomeni di "battito in testa" e altre

combustioni anomale. Il tendicatena della distribuzione idraulico tiene sotto controllo le vibrazioni della catena, i rumori e l'attrito.

Un radiatore compatto, integrato nella parte esterna destra del basamento, utilizza una ventola piccola e leggera ad altissima efficienza. La resistenza all'interno della trasmissione viene ridotta mediante l'uso di tre cuscinetti a basso attrito, progettati per gestire esattamente i carichi che ricevono individualmente. L'ottimale messa a punto della frizione e delle pulegge completa l'opera, migliorando le prestazioni complessive.

Un'altra caratteristica unica di questo sensazionale motore Honda è il **motorino di avviamento ACG a controllo elettronico senza spazzole**, che funziona quindi anche da generatore. Si tratta di un componente integrato montato direttamente sull'estremità dell'albero motore, che serve sia per l'avviamento che come alternatore. Agisce direttamente sull'imbiellaggio, eliminando i rumori derivanti dai normali ingranaggi e rendendo così possibile la presenza dell'efficiente e silenzioso sistema **Start&Stop**.

Quando attivato (un interruttore sul manubrio ne permette esclusione) il sistema Start&Stop spegne automaticamente il motore dopo un periodo di funzionamento al minimo di 3 secondi e a veicolo fermo, per riavviarlo non appena viene ruotata la manopola dell'acceleratore. Il riavvio è istantaneo, grazie a un sistema di rotazione inversa che fa tornare l'albero motore e il pistone al punto morto inferiore e a un meccanismo di decompressione che riduce la resistenza alla messa in moto. Infine, per evitare la remota possibilità che la batteria si scarichi, la centralina è in grado di rilevarne lo stato di carica e, se necessario, disattivare momentaneamente il sistema.

La cover motore e il forcellone sono stati ridisegnati per integrarsi perfettamente alla nuova carenatura. L'aggiornata configurazione della struttura interna del silenziatore e lo spostamento del catalizzatore favoriscono il filtraggio delle emissioni, garantendo la conformità alla stringente normativa antinquinamento **Euro5**.

3.3 Telaio e ciclistica

- ***Telaio in acciaio solido e resistente***
- ***Doppi ammortizzatori posteriori con molle ad ampia escursione, per il massimo comfort in sella***
- ***Eleganti cerchi con pneumatici maggiorati***

Il restyling del PCX125 2021 non ha trascurato il collaudato telaio tubolare in acciaio a doppia culla, che migliora in termini di solidità senza compromettere le caratteristiche di agilità, semplicità d'uso e comfort di guida che contraddistinguono da sempre il PCX.

L'interasse è leggermente più lungo (+ 2 mm) e misura 1.315 mm mentre varia la geometria dello sterzo con l'inclinazione del cannotto ora di 26° 30' e avancorsa di 86 mm. Il **peso con il pieno di benzina** resta invariato, pari a **130 kg**. I nuovi cerchi completano il restyling elegante e futuristico del PCX, abbinandosi perfettamente alla carenatura ridisegnata. Il diametro del cerchio posteriore si riduce (13", 1 in meno), mentre le misure degli pneumatici sono invece più importanti: **110/70-14** all'anteriore e **130/70-13** al posteriore, contro i precedenti 100/80-14 e 120/70-14.

La forcella con steli da 31 mm con escursione ruota di 89 mm resta invariata, mentre gli ammortizzatori posteriori acquistano 10 mm in più di corsa (per un totale di 95 mm) e

adottano molle più dure per assorbire meglio i colpi sui fondi accidentati delle città.

L'impianto frenante è dotato di 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 performante freno a tamburo da 130 mm.

4. Accessori

Per il PCX125 è disponibile il parabrezza e lo Smart Top Box da 35 litri.

5. Caratteristiche tecniche Honda PCX 125 YM2023

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico eSP+ raffreddato a liquido SOHC 4 valvole, Euro5
Cilindrata	125 cc
Alesaggio x Corsa	53,5 x 55,5 mm
Rapporto di Compressione	11.5:1
Potenza Massima	12,5 CV (9.2kW) @ 8.750 giri/min
Coppia Massima	11,8 Nm @ 6.500 giri/min
Capacità Olio	0,9 litri
ALIMENTAZIONE	
Alimentazione	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità Serbatoio	8,1 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	255 W
TRASMISSIONE	
Frizione	Automatica, centrifuga, a secco

Tipo	V-Matic
Trasmissione finale	10.65
TELAIO	
Tipo	Tubolare in acciaio a doppia culla
CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	1.935 x 740 x 1.105 mm
Interasse	1.315 mm
Inclinazione canotto di sterzo	26° 30'
Avancorsa	86 mm
Altezza Sella	764 mm
Altezza da terra	135 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 95 mm
RUOTE	
Anteriore	In alluminio a 5 razze sdoppiate
Posteriore	In alluminio a 5 razze sdoppiate
Dimensione cerchio Anteriore	14M/C x MT2.75
Dimensione cerchio Posteriore	13M/C x MT3.50
Pneumatico Anteriore	110/70-14M/C
Pneumatico Posteriore	130/70-13M/C
FRENI	
Anteriore	Disco idraulico da 220 mm con pinza a 2 pistoncini, ABS a 1 canale

Posteriore	A tamburo da 130 mm
LUCI	
Anteriore	A LED
Posteriore	A LED

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

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