

HONDA

Press Information

ZUR SOFORTIGEN VERÖFFENTLICHUNG

10 November 2020

2021 HONDA PCX 125



Der beliebte Honda PCX 125 entwickelt sein Design mit schärferen Konturen weiter. Er erhält mehr Stauraum unter dem Sitz, einen USB-Ladeanschluss und das SMART Key System. Seine Leistung bezieht er aus dem neuen eSP+ (enhanced Smart Power Plus) Viertakt-Einzylinder Motor, der die EURO5 Norm erfüllt. Neu sind auch Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle), ein umgestalteter Rahmen mit mehr Federweg hinten und breitere Reifen.

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.

Der PCX war schon immer ein zeitgemäßer Roller. Im Modelljahr 2021 macht er einen großen Schritt nach vorne und überzeugt mit einem neuen Motor, neu gestaltetem Rahmen, mehr Komfort und Alltagstauglichkeit und der Evolution seines fortschrittlichen Stils. So soll der PCX weiterhin einen wichtigen Platz im Herzen der europäischen Zweiradfahrer einnehmen.

2. **Modellübersicht**

Der neue PCX125 behält die einzigartige Präsenz, sein Design wird jedoch ausgereifter und zugleich frecher und markanter. Seine individuelle Ausstrahlung wird durch die neu

designierte LED-Beleuchtung betont. Die Karosserie verbirgt außerdem zusätzlichen Stauraum unter dem Sitz, mehr Platz im Beinbereich und einen USB-Ladeanschluss im Ablagefach. Ein neues „Widescreen“ Instrumenten-Display zeigt alle wichtigen Informationen an und das Honda SMART Key System steuert nun Zündung und Sitzöffnung.

Neu ist auch der **eSP+ (enhanced Smart Power Plus) Viertakt-Einzylinder Motor**, der mehr Leistung und Drehmoment bietet, sowie der umgestaltete Stahlrohr-Rahmen. Der Fahrer profitiert ebenso von der Honda Selectable Torque Control (HSTC Traktionskontrolle). Für verbesserten Fahrkomfort bieten die hinteren Stoßdämpfer zusätzlichen Federweg und sowohl die Vorder- als auch die Hinterreifengröße sind gewachsen.

Der PCX125 Modelljahr 2021 wird in folgenden Farbvarianten erhältlich sein:

Matt Dim Gray Metallic ****Neu****

Pearl Jasmine White

Candy Luster Red

Matt Galaxy Black Metallic

3. Ausstattungsmerkmale

3.1 Ausstattung & Styling

- **Neues Bodywork, Evolution in futuristischem Look**
- **Neuer LED-Scheinwerfer mit charakteristischem Tagfahrlicht**
- **Mehr Platz unter dem Sitz; USB-Ladeanschluss im Ablagefach**
- **SMART Key System für Zündung und Öffnen des Sitzes**

Das Design des PCX war schon immer charaktervoll gelungen, mit einem glattflächigen Bodywork und harmonischer Linienführung. Die in der Grundfarbe lackierten großformatigen Flächen wirken intensiver, da sie sich ohne visuelle Unterbrechung von vorne nach hinten durchziehen. Im Modelljahr 2021 wird das Stil-Motiv fortgeführt, der PCX wird frecher und markanter, mit mehr Betonung auf einen futuristischen Stil welcher diesen Roller schon immer kennzeichnete.

Volle Premium LED-Beleuchtung hebt den PCX125 weiter von der Masse ab. Der neue

Scheinwerfer bekommt ein charakteristisches Tagfahrlicht mit 5 parallel angeordneten Leuchtlinien. Die Heckleuchte in X-Form erzeugt mit Multi-Optik-Technologie einen intensiven 3D-Effekt.

Alle Linien wurden subtil umgestaltet und erzeugen einen dramatischen Effekt. Die Front-Verkleidung ist im oberen Bereich ausgestellt, während sie an der Taille elegant zusammenläuft. Eine etwas größere abgedunkelte Scheibe sorgt für besseren Windschutz.

Der Sitz ist konturiert und bietet Fahrer und Sozius mehr Komfort sowie einfache Bodenerreichbarkeit. 30 mm extra Platz werden im Fußraum vorne und an den Seiten angeboten. Die Sitzhöhe bleibt bei 764 mm und ist mit einer Spreizhöhe von 540 mm einfach zu beherrschen.

Das neue Design bringt auch mehr Stauraum unter dem Sitz mit sich. Mit 2,4 Litern extra bietet der PCX nun 30,4 Liter Stauraum, so bringt man problemlos einen Integralhelm und mehr unter. Ein USB-Ladeanschluss im Ablagefach ersetzt den 12V-Ladestecker des Vorgängermodells und steht zum direkten Anschluss eines Smartphones bereit. Sogar die Tankdeckelabdeckung wurde überarbeitet und bietet Platz zum Aufbewahren des Tankdeckels während des Betankens.

Das für den PCX neue SMART Key System steuert neben der Zündung und der Verriegelung der Sitzbank und des Ablagefachs auch die optionale 35 Liter SMART Box. Mit dem SMART Key in der Tasche verriegelt sich die SMART Box automatisch, wenn sich der Fahrer vom Fahrzeug entfernt. Sie kann aber auch manuell per Knopfdruck am Schlüssel verriegelt werden.

Ein neue zentrale Instrumenten-Konsole im Widescreen-Format präsentiert alle wichtigen Informationen schön aufbereitet 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 hintere Haltegriff wurde neu gestaltet. Die neue Form ist dünner, spart 310 g gegenüber dem vorherigen Design und bietet dem Sozius unterwegs eine komfortable Unterstützung.

3.2 Motor

- **Neuer, stärkerer, flüssigkeitsgekühlter eSP+ Viertakt SOHC Motor**
- **Honda Selectable Torque Control (HSTC) im Modelljahr 2021 serienmäßig**
- **Start-/Stopp-Automatik und EURO5-konform**

Der flüssigkeitsgekühlte SOHC Viertakt-Einzyylinder Motor des PCX125 mit eSP+ (enhanced Smart Power Plus) Technologie liefert 12,5 PS (9,2 kW) bei 8.750 U/min und ein Spitzendrehmoment von 11,8 Nm bei 6.500 U/min. Bohrung und Hub betragen 53,5 mm x 55,5 mm und das Verdichtungsverhältnis 11,5:1 (beim Vorgängermodell waren es 52,4 mm x 57,9 mm und 11:1). Der kürzere Hub bietet nicht nur Raum für zwei extra Ventile, sondern reduziert auch die Gleitreibung.

Die Beschleunigung aus dem Stand oder während des Anrollens wurde verbessert und der PCX gleitet gemütlich bis zu 90 km/h, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 98 km/h. Äußerst spritsparend, mit 2,1 l / 100 km (WMTC), und mit einem 8,1 Liter Tank ausgestattet, beträgt die mögliche Reichweite zwischen zwei Tankstopps 385 km.

Ein weiteres neues Feature für den PCX stärkt das Fahrer Vertrauen bei Nässe. Die Honda Selectable Torque Control (HSTC) arbeitet im Hintergrund und regelt die Traktion des Hinterrades. Greift die Traktionskontrolle während der Fahrt ein, wird dies dem Fahrer zusätzlich über eine gelbe Warnlampe im Cockpit angezeigt. Die HSTC kann vom Fahrer auch deaktiviert werden.

Hondas eSP+-Technologien tragen zur Reibungsminimierung im Motor bei. Die clevere platzsparende Anordnung der einzelnen Komponenten, wie zum Beispiel der Ölpumpe, die in das Kurbelgehäuse integriert ist, erhöhen den Wirkungsgrad. Die kompakte Brennkammer mit PGM-FI-Kraftstoffeinspritzung – mit einem Einlasskanal von 28 mm Durchmesser, 2 mm mehr – optimiert die Verbrennungsgeschwindigkeit und die Kühlleistung.

Offset-Zylinder und eine moderne Konstruktion des eSP+-Motors reduzieren innere Reibung. Die Außenseite der Zylinderlaufbuchse ist nicht glatt, sondern stachelig ausgeführt. Dank der vergrößerten Oberfläche wird die Wärmeableitung zur Kühlflüssigkeit verbessert. Dies reduziert auf lange Sicht die innere Reibung und den Verschleiß sowie möglichen Ölverbrauch beim Verbrennungsprozess, was der Lebensdauer zuträglich ist.

Um die Kolbenkühlung zu verbessern, sprüht ein Ölstrahl, wie er bei der CRF450R verwendet wird, Öl direkt auf den Kolbenboden, wodurch der Zündzeitpunkt vorverlegt und die Verbrennungsleistung verbessert werden kann. Durch die Einführung eines

hydraulischen Kettenspanners werden die innere Reibung und Vibrationen reduziert und dies trägt zu einer ruhigen, angenehmen Fahrt bei.

Ein hocheffizienter Kühler – integriert in die Außenseite des rechten Kurbelgehäuses – arbeitet mit einem kleinen, leichten Gebläse, welches Reibungsverluste verringert und den Widerstand reduziert. Der Rollwiderstand innerhalb der Getriebeeinheit wird durch den Einsatz von drei reibungsarmen Hauptlagern reduziert, die genau auf die Belastungen ausgelegt sind, die sie jeweils aufnehmen müssen. Eine optimierte Kupplung – und Riemenscheiben – ergänzen die Leistungssteigerung.

Die Lichtmaschine, die auf der Kurbelwelle sitzt und elektronisch angesteuert wird, dient gleichzeitig als Elektrostarter. Dies ist möglich, weil der Rotor (der verschleißfrei bürstenlos ausgeführt ist) doppelt gewickelt ist. Dies bietet ungewöhnliche Geschwindigkeit beim Startvorgang, weil die üblichen Geräusche beim Eingreifen des E-Starters über Zahnräder entfallen.

Die Start-Stopp-Automatik des PCX125 schaltet nach drei Sekunden Stand im Leerlauf den Motor vorübergehend ab. Danach genügt ein kurzer Dreh am Gasgriff, um ihn wieder zu aktivieren, ohne den Elektrostarter zu betätigen. Ein automatischer Dekompressions-Mechanismus trägt zu bestem Startverhalten bei. Eine elektronische Steuerung überwacht den Ladezustand und deaktiviert vorsorglich die Start-Stopp-Automatik, falls der Strompegel der Batterie sich bei übermäßiger Beanspruchung im unteren Bereich bewegt und eine dauerhafte Aufladung durch die Lichtmaschine sinnvoll ist.

Mit dem Modelljahr 2021 wurden die Motorabdeckung und die Schwinge neu gestaltet. Der Motor erfüllt jetzt auch die Vorgaben der EURO5 Norm. Dies wurde vor allem durch die Änderung der internen Struktur des Schalldämpfers und die Verlegung des Katalysators erreicht, was die Abgasreinigung unterstützt.

3.3 Chassis

- ***Neuer Stahlrahmen für lange Haltbarkeit und agiles Handling***
- ***Twin Stoßdämpfer hinten zeichnen sich durch größeren Federdurchmesser und längeren Hub aus und verbessern so den Komfort***
- ***Stilvolle neue Räder ergänzen das Design; größere Reifendimensionen verbessern die Straßenlage***

Der neue PCX 125 verfügt über einen neu gestalteten Duplex Stahl-Untertzugrahmen, der

die für die Anforderungen des urbanen Verkehrs erforderliche Haltbarkeit bietet, ohne die Manövrierfähigkeit in der Stadt zu verlieren, für die der PCX seit jeher bekannt ist. Alltagstauglichkeit, Benutzerfreundlichkeit und eine entspannte Fahrposition bleiben ebenso erhalten.

Der Radstand beträgt 1.315 mm und der Lenkkopfwinkel 26° 30' mit 80 mm Nachlauf. Das Gewicht fahrfertig vollgetankt beträgt 130 kg. Beide Räder haben ein neues, stilvolles Design und ergänzen damit das Bodywork. Das hintere Rad misst jetzt 13 Zoll, also um ein Zoll weniger als zuvor. Die Reifendimensionen sind größer, vorne 110/70-14 und hinten 130/70-13 (statt wie bisher 100/80-14 und 120/70-14).

Die 31 mm Vorderradgabel verfügt weiterhin über 89 mm Federweg. Die hinteren Stoßdämpfer haben 10 mm extra Hub mit einem Federweg von 95 mm. Sie verwenden schwerere Sprungfedern für eine komfortablere Fahrt auf unebenen Stadtstraßen.

Die Bremsleistung wird von Zweikolben-Bremszangen und einer 220 mm Einscheibenbremse vorne und von einer 130 mm Trommelbremse hinten übertragen. Ein-Kanal ABS unterstützt die Vorderradbremse.

4. Honda Original Zubehör

Das Honda Original Zubehör für den PCX125 Modelljahr 2021 umfasst u.a. einen Windschild, eine 35 Liter SMART Box und Heizgriffe

5. Technische Daten

MOTOR	
Typ	Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Einzylinder, SOHC mit eSP+ Technologie, 4 Ventile
Hubraum	125 cm ³
Bohrung x Hub	53,5 x 55,5 mm
Verdichtung	11,5:1
Max. Leistung	12,5 PS (9,2 kW) bei 8.750/min

Max. Drehmoment	11,8 Nm bei 6.500/min
Motorölmenge	0,9 Liter
KRAFTSTOFFSYSTEM	
Gemischaufbereitung	PGM-FI Kraftstoffeinspritzung
Tankinhalt	8,1 Liter
Benzinverbrauch	2,1 l / 100 km (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)	1.935 x 740 x 1.105 mm
Radstand	1.315 mm
Lenkkopfwinkel	26° 30'
Nachlauf	80 mm
Sitzhöhe	764 mm
Bodenfreiheit	135 mm
Gewicht vollgetankt	130 kg
RADAUFHÄNGUNG	

Vorne	31 mm Durchmesser Telegabel, 89 mm Federweg
Hinten	Zwei Stoßdämpfer, Aluminiumschwinge, 95 mm Federweg
RÄDER	
Felgen	Gussaluminium mit 5 Speichen in Y-Form
Felgenreöße vorne	14 M/C x MT 2.75
Felgenreöße hinten	13 M/C MT 3.50
Reifen vorne	110/70-14M/C
Reifen hinten	130/70-13M/C
BREMSEN	
Vorne	220 mm Einscheibenbremse, Zweikolben-Bremszange hydraulisch betätigt, 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.