

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

05.avril 2018

Honda PCX125 2018



**HONDA PCX125
2018**

L'essentiel : Le scooter le plus populaire d'Europe fait peau neuve pour 2018, associant les formes nouvelles aux lignes caractéristiques qui constituent la signature de ce modèle. Le cadre, les roues, la monte pneumatique ainsi que la suspension arrière sont également nouveaux et complètent une motorisation plus puissante mais toujours aussi économique en carburant, sans oublier un freinage désormais équipé de l'ABS.

Sommaire :

1. Introduction
2. Caractéristiques principales
3. Caractéristiques détaillées
4. Accessoires et équipements
5. Caractéristiques techniques

1. Introduction

Avec plus de 140 000 unités vendues depuis son apparition en 2010, le PCX125 fait partie de ces modèles qui font une carrière commerciale à la fois exceptionnelle et discrète. Un succès à mettre à l'actif d'une recette longuement travaillée et perfectionnée par Honda au fil des ans.

Son dessin moderne et élégant lui permet de coller parfaitement au style de vie de la plupart des jeunes urbains d'aujourd'hui alors que ses dimensions compactes garantissent à la fois une réelle efficacité dans le trafic et une certaine discrétion au moment de se garer. Sa position de conduite, l'espace qui permet de ranger un casque intégral sous la selle et la qualité générale de sa fabrication sont quelques-unes des caractéristiques qui font du PCX une référence dans sa catégorie.

En 2010, le PCX a été le premier deux-roues motorisé à inaugurer en Europe la technologie de coupure automatique du moteur à l'arrêt "Idling Stop". Deux ans plus tard, il devient le premier scooter Honda à profiter de la nouvelle génération de moteur à frottements limités eSP (enhanced Smart Power) avant, en 2016, de revendiquer la conformité aux normes antipollution EURO 4.

Aujourd'hui, le PCX125 évolue en profondeur avec une partie-cycle revue en quasi-totalité et un moteur à la fois plus puissant et toujours aussi économique.

2. Caractéristiques générales

Une esthétique racée a toujours fait partie des atouts de séduction du PCX125. Pour 2018, les contours naturels de l'habillement ont été subtilement modifiés pour créer une présence visuelle encore plus forte. Le caractère fonctionnel du PCX profite également de l'évolution 2018 avec davantage de liberté de mouvement pour le pilote et de place dans le coffre aménagé sous la selle. Sans oublier une nouvelle instrumentation LCD associée à l'éclairage LED.

Un nouveau cadre "Duplex" en tubes d'acier permet au PCX de conserver ses qualités d'agilité tout en améliorant son comportement dynamique général. En parallèle, de nouvelles jantes permettent de gagner du poids en dépit de pneumatiques plus larges. Les

suspensions ont également été revues avec des débattements accrus et des ressorts progressifs à triple raideur.

Grâce à une boîte à air et à des conduits d'admission et d'échappement redessinés, la motorisation revendique une puissance maximale supérieure sans compromettre les bas régimes.

3. Caractéristiques détaillées

-

3.1 Style & équipement

- ***Nouveau style associant lignes caractéristiques et formes naturelles***
- ***Forte identité visuelle dégagée par la nouvelle optique et les feux de position avant à LED***
- ***Nouvelle instrumentation à cristaux liquides***

Le PCX125 a toujours été salué et apprécié pour les formes de son carénage, la fluidité de ses lignes et l'uniformité de ses coloris.

Le PCX 2018 perpétue cette tradition tout en offrant au regard de nouvelles lignes qui renforcent son aspect haut de gamme. Les éléments d'habillage partagent traditionnellement le même coloris alors que le sabot est désormais mieux intégré à l'ensemble.

Autres éléments retouchés par les designers pour une meilleure intégration, les carters moteur ainsi que l'admission de la boîte à air. Revêtus d'une peinture argent métallique, les carters moteurs dégagent une impression de robustesse tandis qu'une élégante pièce d'habillage noire dissimule la prise d'air.

Vu de face, le PCX125 2018 revendique une forte identité visuelle qui évolue d'ailleurs selon que l'on est en feux de route ou de croisement. L'optique à LED et les feux de position effilés remontent le long de l'habillage tandis que les clignotants - également LED - s'étirent discrètement vers le haut. À l'arrière, le bloc optique conserve sa forme "étagée" mais offre des dimensions supérieures afin d'augmenter la visibilité.

La vision du tableau de bord par le pilote a aussi été soignée avec un contraste valorisant entre le noir et le chrome autour et aux extrémités du guidon. Le large vide-poches aménagé dans la partie gauche du tablier peut aisément contenir une bouteille d'eau et se distingue par un couvercle plus grand qui permet d'accéder plus facilement au contenu. Ce vide-poches intègre également une prise 12V.

La hauteur de selle a été rehaussée de 4 mm par rapport au sol (764 mm) mais reste particulièrement pratique avec une hauteur de 540 mm par rapport au plancher. Le nouvel habillage permet au plancher de se prolonger vers l'avant et d'offrir ainsi plus d'espace pour les jambes. L'ouverture de la selle (équipée d'un ressort) et de la boîte à gants s'effectue grâce à une commande unique tandis que le contacteur est équipé d'un volet de protection.

La capacité du coffre aménagé sous la selle et capable de recevoir un casque intégral passe à 28 l (+1 l), sans modification de la largeur de l'habillage. Toujours au chapitre des aspects pratiques, le manuel du propriétaire ainsi que la trousse à outils trouvent désormais leur place dans le support de selle.

Une nouvelle instrumentation présente les informations indispensables de manière concise et lisible. L'écran à cristaux liquides affiche ainsi la vitesse mais aussi le kilométrage (total plus partiel), le niveau de carburant, la consommation moyenne ainsi que l'état du système d'arrêt automatique Idling Stop.

Le PCX 125 2018 sera disponible en quatre coloris :

- Blanc Pearl Cool
- Noir Pearl Nightstar
- Gris métallique Matt Carbonium
- Rouge Pearl Splendor

3.2 Partie Cycle

- ***Tout nouveau cadre en acier de type "Duplex"***
- ***Combinés amortisseurs reculés ; ressorts optimisés et débattement augmentés***
- ***Nouvelles jantes allégées à 8 bâtons***
- ***Pneumatiques plus larges pour un comportement routier amélioré***

Le PCX125 2018 dispose d'un nouveau châssis ; le précédent cadre en tube d'acier de type "underbone" qui équipait l'ancienne génération a été remplacé par un nouveau cadre de type "Duplex" également en acier.

Cette évolution se traduit par une amélioration des sensations et du comportement routier, sans porter préjudice ni au confort de la position de conduite, ni à l'extrême maniabilité qui a toujours fait partie des qualités appréciées du PCX. Par ailleurs, et pour la première fois sur un scooter Honda, la structure de support du carénage en acier a été remplacée par une structure en plastique. Ajouté à la nouvelle conception du cadre, ceci permet un gain de poids de l'ordre de 2,4 kg, au bénéfice de la maniabilité.

L'empattement de 1 313 mm est 2 mm plus court qu'auparavant alors que les caractéristiques géométriques de la direction restent identiques avec une chasse de 27° et une traînée de 86 mm. Le poids total est de 130 kg.

Les roues avant et arrière font appel à de nouvelles jantes à 8 bâtons -contre 5 auparavant-, tout en étant plus légères. Ainsi, la jante avant reçoit un moyeu creux qui permet de gagner 7 % (0,2 kg) sur le poids du composant tandis que le gain, à l'arrière,

est de 11 % (0,5 kg). Les pneumatiques sont également plus larges avec des dimensions de 100/80-14 à l'avant et 120/70-14 à l'arrière contre 90/90-14 et 100/90-14 précédemment. Combinés avec les nouvelles jantes, ces pneumatiques garantissent un comportement routier plus naturel tout en contribuant à la faible consommation de carburant

La suspension avant reste inchangée, composée d'une fourche de \varnothing 31 mm affichant un débattement de 89 mm. En revanche, à l'arrière, les amortisseurs ont été reculés et font désormais appel à des ressorts progressifs à triple raideur (double raideur auparavant). Le confort général se trouve amélioré, tant en usage urbain que sur les grands axes.

Le freinage est assuré par un disque avant de \varnothing 220 mm à étrier double piston et par un tambour arrière de \varnothing 130 mm. Un système antiblocage ABS qui agit sur la roue avant complète le dispositif.

-

3.3 Motorisation

- ***Puissance maximale en hausse sans perte de couple***
- ***Nouvelle conception admission/échappement favorisant la puissance à hauts régimes***
- ***Consommation de 2,1 l/100 km, autonomie d'environ 400 km***

Issu de la dernière génération des motorisations "enhancedSmart Power" (eSP), le monocylindre simple arbre à cames en tête 2 soupapes et refroidissement liquide qui équipe le PCX125 2018 se caractérise par sa compacité, sa fiabilité, mais aussi ses excellentes performances en termes de bruit, de douceur de fonctionnement et de réduction des émissions de CO₂.

L'un des objectifs du développement du PCX 2018 était d'obtenir un surcroît de puissance à hauts régimes sans compromettre les valeurs de couple à bas régime. Le résultat est une puissance en hausse de 0,3 kW pour atteindre désormais 9 kW à 8 500 tr/min, le couple étant fixé à 11,8 Nm à 5 000 tr/min.

Pour atteindre ses valeurs, le volume de la boîte à air a été augmenté d'un litre, notamment grâce au léger déplacement vers l'arrière des combinés amortisseurs. L'admission est positionnée côté gauchet tandis que l'emplacement et la forme des composants internes ont été revus afin d'assurer l'écoulement d'air le plus fluide possible. En hausse de 2 mm, le diamètre du corps d'admission de 26 mm permet logiquement de laisser passer plus d'air alors que les différentes pièces de l'échappement ont été accordées en conséquence tout en recevant un nouveau catalyseur trois voies.

Très compact, le radiateur de refroidissement est toujours intégré dans la partie droite du carter moteur mais présente une nouvelle conception avec, notamment, un volume supérieur au niveau des bouches d'évacuation afin de favoriser la dissipation de la chaleur. Cette optimisation se traduit par l'adoption d'un ventilateur plus petit

(- 7 mm de diamètre pour un total de 125 mm) et équipé d'une hélice dont la forme des pales a été revue pour plus d'efficacité de refroidissement. Ce nouvel ensemble évite le recours à un radiateur plus grand qui aurait été normalement indispensable pour gérer la

quantité de chaleur supplémentaire générée par la puissance supplémentaire.

Le carter moteur gauche a également été redessiné, tout comme les flasques du système de transmission à variation continue V-Matic. Ces flasques sont désormais plus grandes et voient leur profil modifié afin d'accroître la plage de régime disponible. Ces changements permettent de conserver les qualités d'accélération du PCX à faible allure tout en offrant des accélérations plus vives à moyenne et haute vitesses.

Les frottements de la courroie de transmission sont également réduits, ce qui participe à la faible consommation de carburant qui s'affiche à 2,1 l/100 km (mode WMTC, sans recours au système Idling Stop). Grâce aux 8 l contenus dans le réservoir, l'autonomie approche donc les 400 km.

Le système d'arrêt automatique "IdlingStop" est actionné via une commande à main droite. Lorsqu'il est actif, ce système stoppe automatiquement le moteur après 3 secondes au ralenti avant de le relancer instantanément à la moindre action sur la poignée des gaz. La douceur de fonctionnement est assurée par un système qui repositionne le vilebrequin dans la position optimale *avant* la phase d'admission et par un mécanisme de décompresseur qui annule la résistance due à la compression.

Le "IdlingStop" du PCX125 dispose de la particularité de pouvoir "lire" l'état de charge de la batterie longue durée (type YTZ8V) et de se désactiver si nécessaire afin d'éviter une décharge excessive.

Contrôlé par électronique, l'alternateur sans balais constitue un ensemble complet intégré à l'extrémité du vilebrequin. Ce montage permet d'entraîner le moteur directement, éliminant les bruits d'engrènement que l'on rencontre traditionnellement.

La conception du moteur fait appel à de nombreuses technologies visant à limiter les frottements et, par conséquent, la consommation de carburant. Un cylindre désaxé limite les frottements entre le piston et la chemise, permettant une transmission encore plus efficace de l'énergie de la combustion vers le vilebrequin. Une chambre de combustion compacte et un calage d'allumage très précis s'ajoutent à l'efficacité du refroidissement de la culasse pour limiter les phénomènes de détonation.

Les valeurs d'alésage et de course sont de 52,4 x 57,9 mm avec un rapport volumétrique de 11 de à 1.

La chemise en fonte du cylindre se distingue par sa surface extérieure revêtue de multiples picots qui favorisent le refroidissement et préviennent les phénomènes de déformation, synonymes de frottements et donc de tensions sur les segments du piston. Au niveau de la culasse, un roulement à aiguille est utilisé pour l'axe des culbuteurs à rouleaux, les dimensions et le poids de ces derniers étant précisément adapté au profil des cames et à la force des ressorts de soupapes.

4. Accessoires et équipements

Le PCX125 2018 peut être équipé d'une large gamme d'accessoires et d'équipements développés par Honda Genuine Accessories :

- Bulle haute
- Top-case 35 litres
- Support de top-case
- Poignées chauffantes
- Antivol en U
- Housse de protection extérieure
- ...

5. Caractéristiques techniques

Moteur

Type Monocylindre 4 temps, simple arbre à cames et 2 soupapes à refroidissement liquide

Cylindrée 124,9 cm³

Alésage x course 52,4 x 57,9 mm

Rapport volumétrique 11 à 1

Puissance maxi. 9 kW à 8 500 tr/min (95/1/EC)

Couple maxi. 11,8 Nm à 5 000 tr/min (95/1/EC)

Capacité d'huile 0,9 litre

Alimentation

Carburateur Injection électronique PGM-FI

Capacité de carburant 8 litres

Consommation 2,1 l/100 km (sans système d'arrêt automatique activé), en mode WMTC

Système électrique

Allumage Numérique avec avance électronique

Démarrage Électrique

Batterie 12 V/7 Ah sans entretien

Alternateur 255 W

Éclairage avant LED

Éclairage arrière LED

Transmission

Type d'embrayage Automatique centrifuge

Transmission V-Matic

Réduction finale 10,65

Cadre

Type Type ouvert en tubes d'acier type "Duplex"

Partie cycle

Dimensions (LxlxH) 1 923 x 745 x 1 107 mm

Empattement 1 313 mm

Angle de chasse 27°0'

Traînée 86 mm

Hauteur de selle 764 mm

Garde au sol 137 mm

Poids tous pleins faits 130 kg

Suspensions

Type Avant Fourche télescopique ø 31 mm, débattement 89 mm

Arrière Double amortisseur avec bras oscillant aluminium, débattement 84 mm

Roues

Type En aluminium coulé à 8 branches

Jantes Avant 14M/C x MT2,15

Arrière 14M/C x MT3,50

Pneumatiques Avant 100/80 – 14M/C 48P

Arrière 120/70 – 14M/C 61P

Freins

Type Avant Simple disque hydraulique ø 220 mm avec étrier à 2 pistons, antiblocage ABS

Arrière Tambour ø 130 mm

Instrumentation et équipements

Instruments Compteur de vitesse, compteurs kilométriques, jauge de carburant, montre de bord.

Sécurité Contacteur à clef avec blocage de direction et volet de protection

Éclairage Avant A diodes

Arrière A diodes

Toutes ces caractéristiques sont indicatives et susceptibles d'évoluer sans préavis.

** Données résultant de tests effectués par Honda dans le strict respect des normes WMTC. Ces tests ont été menés par un pilote seul, sur route ouverte et avec un modèle standard sans équipement optionnel. La consommation de carburant peut varier selon le style de pilotage, l'entretien apporté au véhicule, les conditions météorologiques, l'état des routes, la pression des pneumatiques, la présence éventuelle d'accessoires, la charge, le poids de l'équipage et de nombreux autres paramètres.*