

HONDA

Press Information

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE

10 novembre 2020

21YM HONDA PCX125



Le populaire PCX125 s'offre une robe plus contemporaine, un coffre plus volumineux, une prise USB-C et un système de démarrage sans clef Smart Key. Les performances sont en hausse grâce à un nouveau moteur monocylindre 4 soupapes Smart Power Plus (eSP+) conforme aux normes Euro 5 et équipé du système de contrôle de couple HSTC. Redessiné, le cadre profite de débattements de suspension arrière augmentés et de pneumatiques plus larges.

Prix : CHF 4'040.- TTC.

Disponibilité : Fin février 2021

Sommaire :

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

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 disposer, en Europe, de 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.

Enfin, en 2018, 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.

On le constate, le PCX125 a toujours su évoluer avec son temps. Le millésime 2021 ne déroge pas à cette règle et aborde le marché avec une nouvelle motorisation, une partie-cycle retravaillée, plus de facilité et de confort, sans oublier une évolution de style qui le conforte dans sa place de référence de sa catégorie en Europe.

2. Caractéristiques générales

-

Toujours aussi racée, l'esthétique du PCX125 est visiblement devenue plus audacieuse et plus mature pour 2021. L'habillage redessiné abrite un nouvel éclairage à diodes, un coffre plus grand sous la selle, une prise USB-C dans la boîte à gants et davantage d'espace pour les jambes. Un nouvel écran d'instrumentation affiche les informations essentielles tandis que le système de démarrage sans clef Smart Key facilite grandement l'utilisation de l'allumage et de la selle.

Autre évolution majeure pour 2021, un moteur Smart Power Plus (eSP+) à 4 soupapes qui offre plus de puissance et de couple et qui profite de la présence du système de contrôle de couple HSTC (Honda Selectable Torque Control).

Ce bloc est intégré dans un cadre tubulaire en acier redessiné et associé à une suspension arrière dont les débattements ont été augmentés. Enfin, de nouveaux pneumatiques plus larges complètent la liste des évolutions 2021.

Le PCX125 2021 est disponible en 4 coloris :

- Gris métallique Matt Dim
- Blanc Pearl Jasmine
- Rouge Candy Luster
- Noir métallique Matt Galaxy

3. Caractéristiques détaillées

-

3.1 Style & équipement

-

- ***Habillage redessiné avec plus de modernisme***
- ***Nouvel éclairage avant à diodes avec feux de jour***
- ***Coffre plus volumineux, prise USB dans la boîte à gants***
- ***Système de démarrage sans clef Smart Key qui agit sur l'allumage et l'ouverture du coffre***

La signature visuelle a toujours fait partie des points forts du PCX125. Une signature symbolisée par un coloris unique et par des lignes massives qui courent de l'avant à l'arrière. Cette recette est reconduite pour 2021 mais avec encore plus d'audace et de force.

Toutes les lignes et les courbes de l'habillage ont été redessinées avec subtilité alors que l'éclairage -entièrement confié à des diodes- se caractérise à l'avant par 5 petites barres lumineuses disposées parallèlement et à l'arrière par un feu en X qui fait appel à la technologie multi-optique qui lui confère un effet 3D assez saisissant.

La selle a été travaillée dans le sens d'un confort optimal pour le passager et le pilote, mais aussi pour permettre à ce dernier de pouvoir poser facilement les pieds au sol. Le plancher a également été redessiné, permettant de gagner 30 mm d'espace vers l'avant et sur les côtés. La hauteur de selle reste fixée à 764 mm mais reste particulièrement pratique avec une hauteur de 540 mm par rapport au plancher.

Les flancs de l'habillage dissimulent un coffre plus volumineux que sur l'ancien modèle (+ 2,4 l, soit 30,4 l au total), parfait pour abriter un casque intégral et plus encore. Il y a également une prise de charge USB-C disposée dans la boîte à gants, en remplacement de la prise 12V précédente. Même la trappe d'accès au réservoir de carburant a été modifiée puisque l'on peut désormais y poser le bouchon lors des ravitaillements.

Au rang des nouveaux équipements pratiques proposés par le PCX125, on trouve le système Smart Key qui permet au pilote de conserver la clé d'activation du scooter dans sa poche et de se libérer de la contrainte d'une clé physique. Une fois la Smart Key détectée, une pression sur le contacteur principal permet de mettre le contact, de débloquer la direction, d'accéder à l'espace de rangement sous la selle ou encore d'ouvrir la trappe à essence. Le boîtier Smart Key agit également sur l'ouverture du top-case optionnel Smart Box de 35 l.

Une large console d'instrumentation centralise les informations essentielles, en particulier dans sur écran LCD qui affiche la vitesse, les kilométrages (total + partiels), le niveau de carburant, la consommation moyenne et le témoin du système d'arrêt automatique du moteur au ralenti.

Le grand guidon chromé - qui fait également partie des particularités du PCX - reçoit des rétroviseurs dont la densité du caoutchouc des supports a été modifiée pour plus d'efficacité. La poignée de maintien passager est également nouvelle avec une forme plus fine qui permet de gagner 310 gr sans remettre en question le confort ou la facilité de prise

en main.

3.2 Motorisation

- ***Nouveau moteur monocylindre à double ACT, 4 soupapes et refroidissement liquide***
- ***Système de contrôle de couple HSTC***
- ***Système de coupure automatique au ralenti Idling Stop***
- ***Conformité Euro5***

Le nouveau monocylindre eSP+ (enhanced Smart Power) 4 temps, 4 soupapes, simple arbre et refroidissement liquide du PCX125 revendique une puissance de 9,2 kW à 8 750 tr/min et une valeur de couple de 11,8 Nm à 6500 tr/min. Les cotes d'alésage x course sont de 53,5 x 55,5 mm avec un rapport volumétrique de 11,5 : 1 (comparé aux côtés de 52,4 x 57,9 mm et 11:1 de l'ancienne motorisation). Dans les faits, l'augmentation de l'alésage a notamment permis de loger 4 soupapes alors que la course réduite est synonyme de frottements limités.

Les valeurs d'accélération sont donc en progression, tout comme la vitesse maximale et la vitesse de croisière qui est dorénavant d'environ 90 km/h. Le caractère économique de cette nouvelle motorisation est également incontestable avec une consommation de 2,1 l/100 km (en mode WMTC), ce qui représente une autonomie d'environ 385 km grâce aux 8,1 l contenus dans le réservoir.

Autre nouveauté revendiquée par le PCX125 2021, l'adoption d'un système de contrôle de couple HSTC, une technologie rassurante qui intervient sur l'adhérence de la roue arrière lorsque le sol est glissant. L'entrée en fonction du dispositif se manifeste, au tableau de bord, par l'allumage d'un témoin lumineux « T ». Le HSTC peut être déconnecté.

Les solutions antifrictions eSP+ sont omniprésentes dans ce nouveau moteur, à l'image de la localisation intelligente de la pompe à huile intégrée dans le carter afin d'améliorer l'efficacité générale. La chambre de combustion compacte et l'alimentation à injection électronique PGM-FI -dont le corps d'injection gagne 2 mm de diamètre à) 28 mm- participent à l'optimisation de la combustion et aux performances en termes de refroidissement.

Le cylindre est désaxé pour réduire les frottements générés par le contact entre le piston et la chemise, permettant ainsi de transférer plus efficacement la puissance de la combustion vers la bielle et le vilebrequin. La chemise est garnie de multiples « picots » sur sa surface externe de façon à améliorer le refroidissement et limiter les tensions au niveau de l'axe du piston et donc les frottements. Dans le même ordre d'idée, un nouveau tendeur hydraulique de chaîne de distribution optimise l'efficacité en réduisant les frottements et les vibrations internes tout en limitant les bruits de fonctionnement.

Pour optimiser le refroidissement du piston, un ajustage permet d'envoyer un jet d'huile sur son ciel, à l'image de ce qui a déjà été adopté par les CRF de motocross. Cette solution permet de contrôler plus efficacement l'allumage et de prévenir les ratés d'allumage et le « cliquetis ».

Un radiateur à haute efficacité, logé dans la partie droite du carter moteur, fait appel à un ventilateur léger et compact pour réduire les frottements mais aussi la traînée du véhicule. La résistance interne de la transmission est réduite grâce au recours à 3 roulements spécifiques, chacun conçus afin de mieux répondre à ses propres contraintes. Optimisés, les autres composants du système V-Matic, en particulier les poulies, participent à l'augmentation des performances.

Géré par la centrale électronique, un ensemble alerno-démarrreur sans balais a été installé en bout de vilebrequin. Ce système entraînant directement le moteur, il supprime les bruits et les résistances que l'on rencontre sur un entraînement classique par cascade de pignons.

Le système d'arrêt automatique « Idling Stop » adopté par le PCX125 coupe automatiquement le moteur après 3 secondes au ralenti et le relance aussitôt que la poignée des gaz est actionnée. Son fonctionnement est totalement transparent pour l'utilisateur grâce à la présence de l'altern-démarrreur évoqué plus haut ainsi qu'à celles d'un système qui repositionne le vilebrequin dans la position optimale *avant* la phase d'admission et d'un mécanisme de décompresseur qui annule la résistance due à la compression. Ce dispositif possède également la particularité de pouvoir « lire » l'état de la batterie et, le cas échéant, de suspendre son intervention si nécessaire afin de ne pas entraîner une décharge excessive.

La liste des évolutions 2021 touche aussi la forme des carters qui s'accordent à celles de l'habillage. Au niveau de l'échappement, la révision de la structure interne du silencieux et le repositionnement du catalyseur se traduisent par une meilleure efficacité dans la filtration des gaz et par une conformité aux dernières normes Euro5.

3.3 Partie-cycle

- ***Cadre en acier synonyme de robustesse et d'agilité***
- ***Combinés amortisseurs arrière avec débattements augmentés***
- ***Nouvelles jantes et pneumatiques plus larges***
- ***Pneumatiques plus larges pour un comportement routier amélioré***

Le nouveau PCX125 2021 dispose d'un châssis de type "Duplex" en acier, dessiné pour affronter la rigueur d'une utilisation urbaine 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.

L'empattement de 1 315 mm, la chasse de 26,30' et la traînée de 80 mm. Le poids en ordre de marche est de 130 kg.

Les roues avant et arrière font appel à de nouvelles jantes accordées au dessin de l'habillage. Le diamètre de la jante arrière est désormais de 13 pouces contre 14 auparavant. À l'inverse, les pneumatiques sont plus larges avec un 110/70-14 à l'avant et un 130/70-13 à l'arrière (par opposition aux 100/80-14 et 120/70-14 de l'ancien PCX).

La suspension avant est assurée par une fourche de \varnothing 31 mm affichant un débattement de 89 mm. À l'arrière, les amortisseurs gagnent 10 mm de débattement à 95 mm et font appel à des ressorts plus lourds afin d'améliorer le confort général en usage urbain.

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

-

-

4. Accessoires et équipements

Le PCX125 2021 peut être équipé d'une large gamme d'accessoires et d'équipements

dont un top-case Smart Box de 35 litres

Caractéristiques techniques

-

PCX125

2021

Moteur

Type	Monocylindre 4 temps, simple arbre à cames et 4 soupapes à refroidissement liquide
Cylindrée	125 cm ³
Alésage x course	53,5 x 55,5 mm
Rapport volumétrique	11,5 à 1
Puissance maxi.	9,2 kW à 8 750 tr/min
Couple maxi.	11,8 Nm à 6 500 tr/min
Capacité d'huile	0,9 litre

Alimentation

Carburateur	Injection électronique PGM-FI
Capacité de carburant	8,1 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)	1 935 x 740 x 1 105 mm
Empattement		1 315 mm
Angle de chasse		26°30'
Traînée		80 mm
Hauteur de selle		764 mm
Garde au sol		135 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	95 mm	

Roues

Type		En aluminium coulé à 5 branches
Jantes	Avant	14M/C x MT2,75
	Arrière	13M/C x MT3,50
Pneumatiques	Avant	110/70 – 14M/C
	Arrière	130/70 – 13M/C

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 Système de démarrage sans clef Smart Key, système de contrôle de couple HSTC

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.*