

加速性

キビキビ走れることも、コンピューターに求められる快適性の重要な要素です。PCX では PGM-FI による最適な燃料噴射セッティングで、スロットル操作に対するレスポンスのよさを追求し、ストレスフリーに走行できる加速性能を実現しました。

燃費 / 環境性能

125 ccクラスで初のアイドリングストップ機構を標準装備し、アイドリング時に消費される燃料をカットしました。

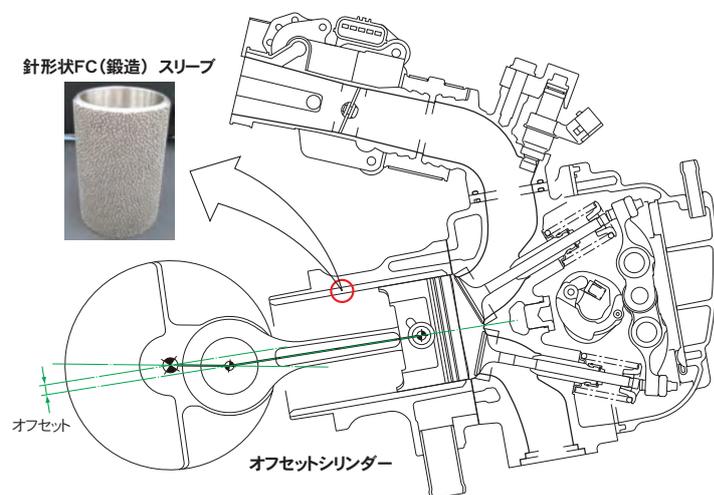
アイドリングストップは停車3秒後、自動的にエンジンを停止します。発進時はスロットルを操作するだけで、エンジンを再始動させスムーズに発進します。また、アイドリングストップは右ハンドルバーに取付けられたスイッチによって任意で ON/OFF することができます。前述のエンジンの低回転化によるクラストップの 53km/ℓ(60km/h 定地走行燃費) の燃費に加え、停車時の無駄な燃料消費も抑えました。また、排気ガスクリーン技術ではマフラー内に配置されたキャタライザー (三元触媒) により最新の国内排出ガス規制に適合させています。

さらに、燃費向上を狙いとして、各部に低フリクション化技術を投入しています。

- ・オフセットシリンダーによるシリンダー内のピストン摺動時のフリクション低減。
- ・ピストン、コンロッドなどの往復運動部の軽量化によるフリクションと振動の低減。
- ・バルブ軽量化、バルブスプリング荷重の低減、ローラーロッカーアームの採用など動弁系の低フリクション化。
- ・エンジン冷間時 / 熱間時の温度変化に伴う、シリンダーやクランクケースの膨張量変化や膨張時の内径歪み低減による低フリクション化を狙い、シリンダーとスリーブとの合わせ面の表面積を増やすため針形状 F C (鍛造) スリーブを採用しました。これにより 30% の冷却効率改善と高い静粛性を実現しています。

これらの技術により、PCX は全域でゆとりの動力性能と経済性を併せ持ち、ライダーの快適性のみならず、その高い環境性能により、今まで以上に社会との共生に配慮しました。

●シリンダーヘッド断面構造図



●オフセットシリンダー概念図

