

PCX

PCX / PCX150

製品説明書



PCX

初代PCXの誕生と同時に、それまでの125ccスクーターの枠を超えて、さまざまな価値を生み出したPCXシリーズ。その後も常に125/150ccスクーターの理想を追求しながら進化を続けてきました。

初代から受け継がれるPCXシリーズの良さは、このクラスのスクーターとしての使いやすさ、取り回しのしやすさを備えながら、ゆったりとしたライディングポジションが可能なワンランク上の乗車感、クラスを超えた上質感、そして走る楽しさと低燃費の両立などがあります。

これらの特徴を備えたPCXシリーズは、ASEAN(アセアン)を初めとする地域では上級の通勤用として、また日本や欧州などでは従来の同クラススクーターを凌駕した商品として、世界各地の人々に高い支持をいただけてきました。

今回のPCXシリーズは、従来のPCXシリーズの良さを引き継ぎながら、さらに魅力を進化させるべく、初代PCXの開発テーマを継承し、以下のものとなりました。

Personal Comfort Saloon

「新しさ」「走行性能」「心地よさ」「使いやすさ」「経済性」を指標とし、従来モデルをすべて上回るレベルを目指し、細部にわたって性能や機能を追求しました。新しいスタイリングや装備、走行性能向上、快適性向上、低燃費化など、PCXシリーズならではの良さをさらに進化させました。



PCX



PCX150 (ABS)

従来のPCXシリーズの特徴的なフォルムのひとつに、フロントからリアまで主体色のパーツが途切れることなく滑らかにつながる造形があります。これが、“流麗で伸びやか”な印象を与えます。新しいPCXシリーズは、この“流麗で伸びやか”な印象を継承しつつ、スタイリングコンセプトを『美しさと力強さ』とし、主体色部を、ひとつの大きなフォルムと捉え、その中に、緊張感と柔軟さのあるスタイリングを目指しました。



■デザインスケッチ

●全体スタイリング

従来のPCXシリーズは、大きな主体色部にキャラクターラインを施すことにより「流麗で伸びやかな」印象を強調していました。

今回のPCXシリーズは、大きなフォルムの中に、緊張感と柔軟さのある造形を表現するため、主体色部分を有機的、つまり連続的に変化のある曲面によって構成しました。特徴的なボディカバーの有機的な曲面と、それに施されたカラーリングによって演出される光と影の表情豊かなコントラストにより、従来モデルからの特徴である、先進性とプレミアム感をさらに強調しています。この手法はフロントからリアまで、途切れることなく滑らかにつながる大きな主体色面積があったからこそできた造形です。

また、従来モデルよりも、ボディカバーとロアカバーのつながりを意識した造形とすることで、ボディ全体としての一体感を持たせ、塊感ある力強い造形表現としています。



■デザインスケッチ

●ヘッドライト

従来のPCXシリーズのアイデンティティの一つである存在感ある大型のコンビネーションライトを進化させました。ヘッドライトとシグネチャーランプ（ポジションランプ）の間に配した主体色のカバー※により、ヘッドライトとシグネチャーランプが、独立して切れ上がる造形とし、大型のコンビネーションライトの重厚感の中にシャープな印象を加えています。またヘッドライトの点灯に関し、斜めに切りあがったロービームと、中央に配置したハイビームの組み合わせにより、ロー/ハイビーム点灯時に、全く異なった表情を演出しています。さらに、ロービーム点灯部を囲むように伸びる上下に配置されたシグネチャーランプと、LEDならではの細長いウィンカーにより、重厚感がありながらも、精悍な印象を表現し、PCXシリーズのアイデンティティを引き継ぎながら、存在感のある新しいPCXシリーズの表情を造り上げています。

※特許出願中



■ヘッドライト(PCX)

●テールランプ

左右に伸びる上下二段に配したテール&ストップランプは、点灯部の上段と下段の幅を変えることで、リアボディをスリムに保ちつつ、従来モデルに対し大型化しました。大型化しながらも独特な発光形状により、重厚感の中にシャープな印象を加えています。また、それらを実現するため、ウィンカーもLEDならではの細長い形状としています。従来のPCXシリーズのアイデンティティの一つであるスリムなリアボディと、独特の発光状態を持つテールランプにより、後方からも新しいPCXシリーズならではの存在感を放ちます。



■テールランプ(PCX)

●ハンドル回り

ハンドル回りは、クロムメッキ塗装のハンドルカバーの上に、新設したブラック塗装のハンドルアップパーカバーを配置しました。これらの塗装部品によるコントラストにより、プレミアムな中にもシックな印象を持たせました。また、クロムメッキのテーパー形状ハンドルウェイトを採用し、上質な印象を演出しています。



■ハンドル回り



■ハンドルウェイト

●エンジンカバー、エアクリナー

エンジンとエアクリナーを一体感のある部品としてデザインしました。シルバーメタリック色のエンジンカバーには内側の機構を表現するメカニカルな造形を、エアクリナーにはエンジンカバーと同じイメージの造形を施しました。また、エンジンカバーとエアクリナーの間に黒色のカバーを設置しました。これらにより、エンジン回りの塊感を演出し、上質でシャープな印象としています。



■エンジンカバー&エアクリナー

スタイリング (4)

PCX

●カラーリング

プレミアムな装いを表現した、4タイプのカラーリングを用意しました。

キャンディラスターレッド

PCXの優雅なボディ面の美しさを引き立てる、陰影のあるエレガントなレッドは内装色のブラックとのコンビネーションにより、プレミアムな装いを表現するカラーリングです。



パールジャスミンホワイト

ホワイトは、クリーンで上品な印象を与えます。パールの輝きが立体感を強調し、内装色のブラックが全体を引き締めるカラーリングです。

ポセイドンブラックメタリック

メタリックの輝きが深みのあるブラックを強調し、内装色のマットなブラックとのコンビネーションが精悍で落ち着きを表現するカラーリングです。



ブライトブロンズメタリック

熟成されたスタイリングをより感じることのできるブロンズは、大人の余裕を感じる上品さと落ち着きを表現するカラーリングです。

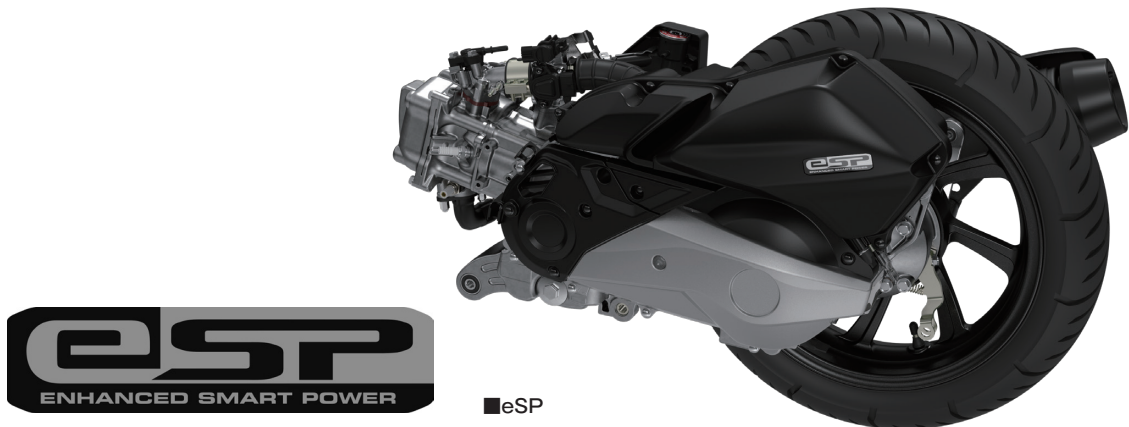
※写真は全て PCX

パワーユニット (1)

PCX

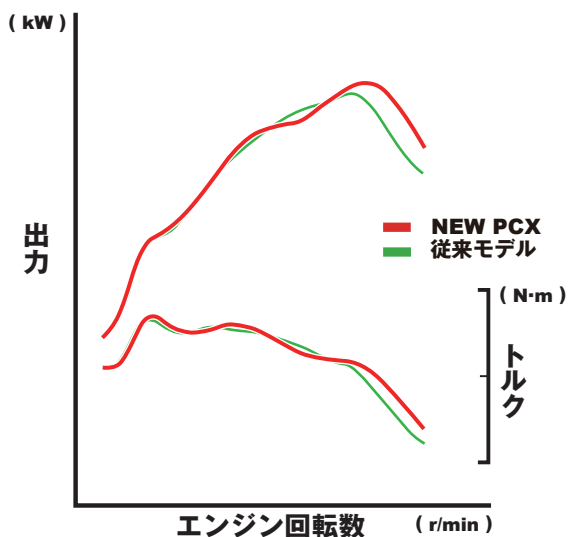
パワーユニットは、従来モデルの扱いやすい出力特性、高い環境性能と静粛性による上質感を兼ね備えた水冷エンジン「eSP[®]」を進化させています。また、停車後、自動的にエンジン停止し、発進時はスロットル操作だけでスムーズに再始動するアイドリングストップ・システムも継続採用しています。

※enhanced(強化された) Smart(洗練された、精密で高感度な) Power(動力、エンジン) の略で、低燃費技術やACGスターターなどの先進技術を採用し、環境性能と動力性能を高めたスクーター用エンジンの総称です。

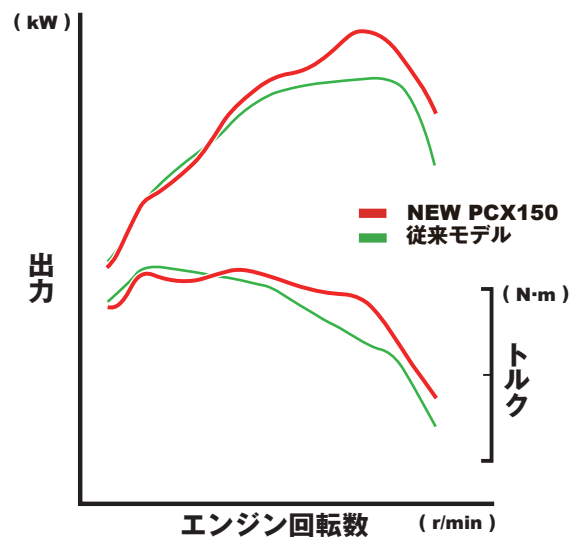


新しいPCXシリーズのパワーユニット「eSP」は、さらなる快適な走行を目指し、従来の「eSP」に対して吸排気系の変更を行い、低回転時の出力を従来モデル同等に保ちつつ、高回転時における出力の向上を実現しました。

■125cc出力特性図



■150cc出力特性図



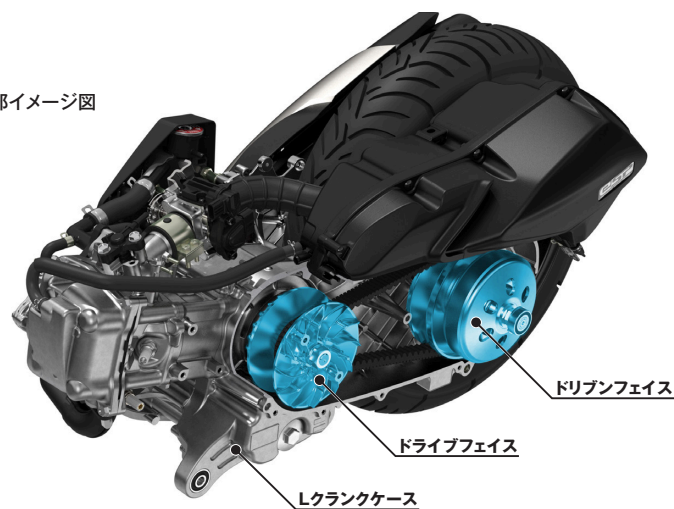
また、駆動系の変更や、フリクションの低減などによって、従来モデル同等の低速域の加速力を保ちつつ、中・高速域での伸びのある走りを実現しました。かつ、「eSP」の特徴である、優れた燃費性能は従来モデル同等としています。

●Lクランクケース、ドライブフェイス/ドリブンフェイス

さらなる快適な走行を目指し、Lクランクケース、ドライブ/ドリブンフェイスを新設計しました。ドライブ/ドリブンフェイスの形状を変更し大型化することで、変速比の幅を拡大し、かつ、従来モデルに対しドライブベルトの屈曲を緩やかとすることで、フリクションを低減させました。

また、従来モデルに対し、フロント/リアタイヤのワイド化による剛性向上により、タイヤのたわみによるエネルギーロス低減させました。これらにより、従来モデル同等の燃費、低速域の加速力に加え、中・高速域での伸びのある走りを実現しました。

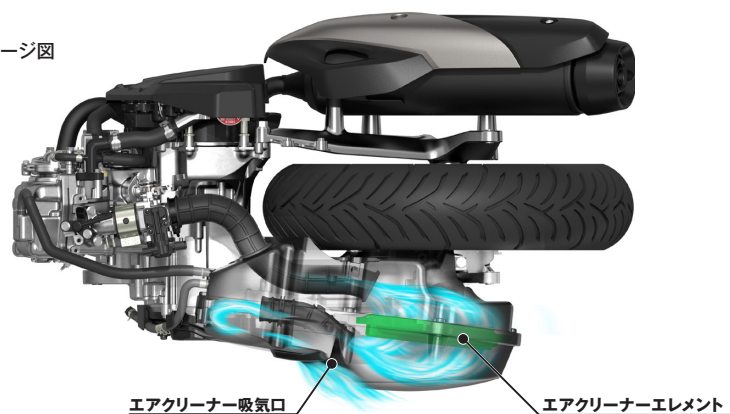
■Lクランクケース内部イメージ図



●エアクリナー

エアクリナーは、リアクッションを車体後方へ移動することで、従来モデルに対し容量を1L拡大しました。またエアクリナーの吸気口は、車体全体の空気の流れを考慮し、車体の側面に設置しました。さらにエアクリナー内部の空気が、よりスムーズに流れるように構成部品の位置、形状を見直しました。これらはエンジンへの吸気効率の向上に寄与しています。

■吸気経路イメージ図



●スロットルボディ

スロットルボディは、ボア径を従来モデルのφ24mmからφ26mmに拡大*。これによりエンジンに、より多くの空気を供給できる設定としました。

※PCX150のスロットルボディのボア径は、従来モデルφ26mmと同じです。

●エキゾーストマフラー

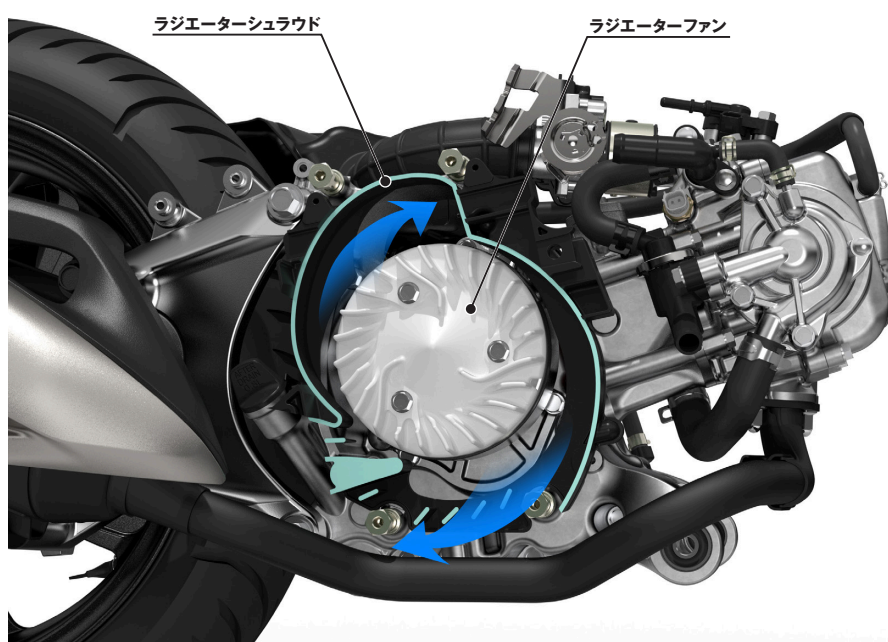
エキゾーストマフラーは、マフラー内部の排気がよりスムーズに流れるように構成部品の位置、形状を見直し、かつ三元触媒を大型化させました。これらにより動力性能向上と最新の排ガス規制*の適合を両立させました。

※平成28年度排出ガス規制

●ラジエーターファン、ラジエーターシュラウド

エンジンのラジエーターファンおよびラジエーターシュラウドを新設計しました。ラジエーターファンは、従来モデルに対しファンブレード形状を見直し、ラジエーターシュラウドは2箇所の排出口付近のエアボリュームを増加させました。これらにより、ラジエーターを通過し熱を持った空気の排出効率を向上させています。また、この排出効率向上により、ラジエーターファンの直径を、従来モデルのφ132mmに対しφ125mmへの小型化を可能としました。これらにより、エンジンの出力向上にともなうエンジンの発熱量の対応として、ラジエーターを大型化することなく、高効率の冷却性能を実現しました。

■ラジエーターファン 作動イメージ図



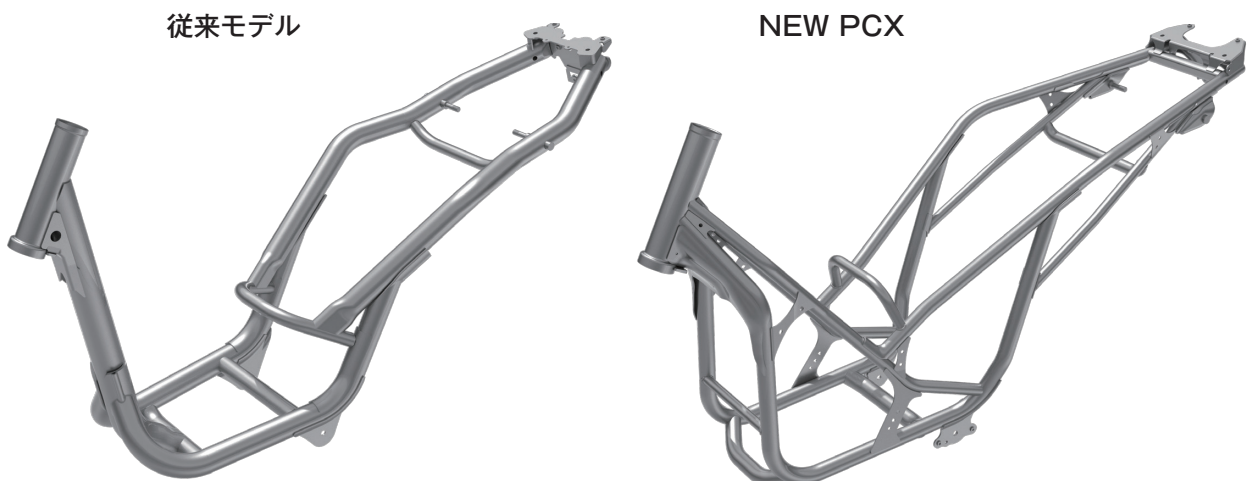
従来のPCXシリーズの魅力である、125/150ccスクーターとしての使いやすさ/取り回しのしやすさと、ゆったりとしたライディングポジションという相反する要素を両立したパッケージを保ちつつ、街中はもちろんのこと、郊外のツーリングでのよりよい乗り味を目指しました。

●フレーム、フロントカバーステー

よりよい乗り味を目指し、フレームを新設計しました。フレーム構造を従来モデルのアンダーボーン構造から、ダブルクレードル構造へ変更することで、フレームの剛性を高め、向上させた動力性能を余すことなく引き出せる操縦性を実現しました。かつシート前のまたぎやすさは従来モデルと同レベルを保っています。

また、フロントカバーステーは従来モデルの鉄製から、Hondaスクーターとして初の樹脂製を採用しています。このフロントカバーステーの樹脂化とフレームの構造変更で、両部品合わせて2.4kgの軽量化を実現しました。これらの軽量化は、軽快感ある、よりニュートラルなハンドリング特性に寄与しています。

■新・旧フレーム形状比較イメージ図



■新・旧フロントカバーステー比較イメージ図



●ライディングポジション

初代PCXから受け継がれるPCXシリーズの魅力である、ゆったりとしたライディングポジションによるワンランク上の乗車感を目指し、フレームを構造変更、フロント/リアタイヤをワイド化しながら、従来モデルと同等のライディングポジションを保ちました。

また、従来モデルに対しフットスペース平面部を車体前方向へ拡大したフロアステップと、従来モデル同等のライダーの着座位置の自由度が高いシートによる相乗効果は、より自由度の高いライディングポジションを実現しています。

●ラゲッジボックス、ACCソケット付きインナーボックス

ラゲッジボックスの容量を28L^{*1}へ拡大させました。ボディカバーの幅を従来モデル同等に保ちながら、シートレールを、従来モデルに対し細いパイプを採用することで車体外側へ広げ、かつリアクッションの位置を車体後方へ変更しました。また、オーナーズマニュアルと車載ツールの設置を、従来モデルのラゲッジボックス後部からシート裏側へ移動^{*2}しました。これらにより、ラゲッジボックス内のスペースをより効率よく使用していただけます。

ACCソケット付きインナーボックスは、従来モデルに対しインナーボックスリッドの上端部を延長し、インナーボックス内の荷物を、より確認しやすくしました。また容量は、従来モデル同等としています。

※1. Honda調べ ※2. 特許出願中



■ラゲッジボックス(PCX)



■ACCソケット付きインナーボックス(PCX)

●タイヤ、ホイール

よりよい乗り味を目指し、従来モデルに対して、タイヤのワイド化を図りました。従来モデルのフロント90/90-14、リア100/90-14から、フロント100/80-14、リア120/70-14の、よりワイドなサイズとし、また、タイヤの扁平率低減により、タイヤの剛性を高め、タイヤのたわみによるエネルギーロスを低減させています。

ホイールはフロント、リアとも新設計し軽量化しました。スポーク本数を、従来モデルの5本から8本に増加させ、リムにかかる円周方向の応力をさげることでリムを薄肉化。またフロントはハブに中空部を設け、リアはハブを薄肉化しました。これらにより、従来モデルに対しフロントホイールは約7% (-0.2kg)、リアホイールは約11% (-0.5kg)の軽量化を図っています。これらのタイヤとホイールにより、優れた燃費性能はそのままに、より軽快な操縦性を実現しました。



■フロントタイヤ/ホイール(PCX150〈ABS〉)



■リアタイヤ/ホイール(PCX150〈ABS〉)

●リアサスペンション

よりよい乗り味を目指し、アクスルトラベルの拡大を図りました。リアクッションのエンジン側の取り付け部を、従来モデルに対し後方かつ下方へ移動し、リアクッションのストロークを従来モデルに対し15mm増加させることで、アクスルトラベルを5mm増加させました。また、リアクッションには従来モデルの2段階にバネレートが異なるスプリングに対し、3段階のスプリングを採用しています。

これらのリアタイヤの可動域の拡大と、リアタイヤへの入力に対し、よりプログレッシブな特性を加えたリアサスペンションにより、街乗りなどでの段差の乗り越えや、郊外などでのツーリングの走行など、様々なシーンにおいて、より快適な走行を可能としました。



■リアサスペンション(PCX)

●ブレーキシステム

ブレーキシステムは、Honda独自のコンビブレーキ(前・後輪連動ブレーキ)を引き続き装備しました。フロントはφ220mmのディスクに3ポットキャリパー、リアはドラムブレーキを採用しました。

PCX150には、フロントのみが作動する1チャンネルABS(アンチロック・ブレーキ・システム)をタイプ設定*しました。ABSタイプのフロントはφ220mmのディスクに2ポットキャリパー、リアはドラムブレーキを採用しています。

※ABSタイプにコンビブレーキは装備していません。

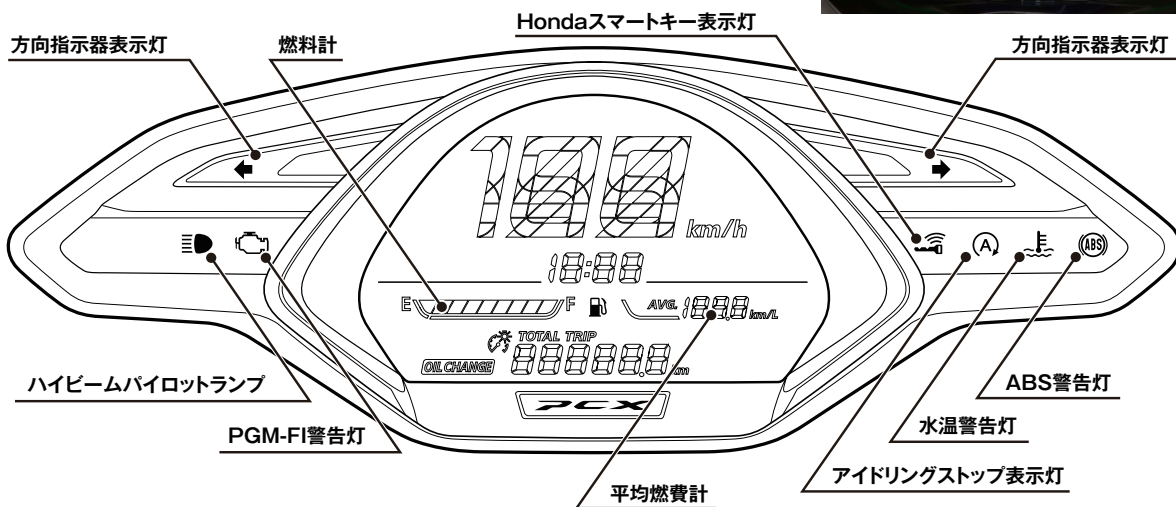


■PCX150 1チャンネルABS(アンチロック・ブレーキ・システム)

●スピードメーター

スピードメーターは、反転液晶表示のデジタルメーターを採用し、精悍なイメージのメーター表示デザインとしました。さらにスピードメーター、時計、平均燃費計、燃料計を表示する大型のセンターディスプレイを配置し、少ない視線移動で情報が把握できる見やすさとデザイン性を両立しました。

■メーター、インジケーター配置図



●Honda SMART Keyシステム

Honda SMART Keyシステムを採用しました。このシステムにより、スマートキーを携帯して車両に近づき、メインスイッチノブを回すことでキー操作なしのエンジン始動が可能となり、衣服のポケットなどからスマートキー自体を取り出す必要がなく、より便利に、よりスマートにエンジン始動ができます。

また、盗難抑止機構として、メインスイッチノブにクラッチ機構を装備し、無理な力でのハンドルロック解除を防ぎ、さらに盗難抑止効果の高いイモビライザー機能も装備しました。さらに、シーソー式スイッチは、シートとフューエルリッドの解錠操作が行えます。

スマートキーには、他の人によるメインスイッチノブの操作を防ぐHonda SMART KeyシステムのON/OFFスイッチと、車両のウィンカーが点滅して自車の位置を知らせるアンサーバックスイッチを装備しています。



■メインスイッチノブ、シーソー式スイッチ (PCX)



■スマートキー

街乗りやツーリングなどでの利便性を高める純正アクセサリを用意しました。



グリップヒーター

発熱体に合金ステンレス鋼(SUS)を採用した、Honda独自の左右セット半周タイプグリップヒーターです。バッテリー電圧監視システムを内蔵し、電圧が低下した際には「グリップヒーター」への電源供給を自動的に中止することで愛車を保護します。

- ヒーター：半周タイプ(ヒーター部)



ボディマウントシールド

走行時のライダーに対するウインドプロテクション効果を向上させます。

- サイズ：655(高さ)×466(幅)×4.0(厚さ)mm
- 材質：ポリカーボネイト ●シールドカラー：クリアー



Uロック：ワイドタイプ

幅広のショートタイプ。

- サイズ：【外寸】245(長さ)×235(幅)mm
【内寸】200(長さ)×147(幅)mm
 - 材質：スチール ●カラー：ブラック
- ※手持ちキー3本同梱(キーの補修はありません。)



Honda 二輪ETC車載器キット
(アンテナ別体タイプ) [PCX150専用]

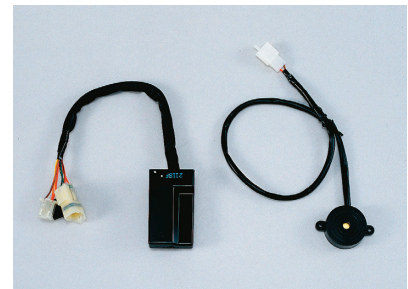
- 取付アタッチメント同梱(車載器本体、アンテナ、表示器)
- ※PCXには装着できません。
- ※取付には別売のサブハーネスが必要です。



トップボックス 35L

フルフェイスヘルメットを1個収納可能です。

- サイズ：472(長さ)×480(幅)×300(高さ)mm
- 容量：約35L ●許容積載量：3.0kg ●カラー：ブラック
- ※トップボックスの開閉は、専用キーで行います。(スマートキー非対応)
- ※取り付けには別売のキーシリンダーセットとトップボックス取付ベースが必要です。



アラーム

センサーが振動を検知すると警告音が鳴る盗難抑止機構です。

- ※別売のインジケータータランプを接続すると効果的です。
- ※取り付けには別売の両面テープが必要です。

主要諸元



PCX/PCX150 主要諸元		PCX	PCX150/PCX150 (ABS)
車名・型式		ホンダ・2BJ-JF81	ホンダ・2BK-KF30
全長/全幅/全高 (mm)		1,925/745/1,105	
軸距 (mm)		1,315	
最低地上高 (mm)★		137	
シート高 (mm)★		764	
車両重量 (kg)		130	131
乗車定員 (人)		2	
燃料消費率*1 (km/L)	国土交通省届出値:定地燃費値*2 (km/h)	54.6 (60) <2名乗車時>	52.9 (60) <2名乗車時>
	WMTCモード値★(クラス)*3	50.7(クラス1) <1名乗車時>	46.0(クラス2-1) <1名乗車時>
最小回転半径 (m)		1.9	
エンジン型式・種類		JF81E・水冷4ストロークOHC単気筒	KF30E・水冷4ストロークOHC単気筒
総排気量 (cm ³)		124	149
内径×行程 (mm)		52.4×57.9	57.3×57.9
圧縮比★		11.0	10.6
最高出力 (kW [PS]/rpm)		9.0 [12]/8,500	11 [15]/8,500
最大トルク (N・m [kgf・m]/rpm)		12 [1.2]/5,000	14 [1.4]/6,500
始動方式★		セルフ式	
燃料供給装置形式		電子式<電子制御燃料噴射装置 (PGM-FI)>	
点火装置形式★		フルトランジスタ式バッテリー点火	
燃料タンク容量 (L)		8.0	
変速機形式		無段変速式 (Vマチック)	
タイヤ	前	100/80-14M/C 48P	
	後	120/70-14M/C 55P	
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク	
	後	機械式リーディング・トレーリング	
懸架方式	前	テレスコピック式	
	後	ユニットスイング式	
フレーム形式		ダブルクレードル	

■道路運送車両法による型式認定申請書数値 (★の項目はHonda公表諸元) ■製造事業者/Honda Vietnam Co., Ltd.
 ■製造国/ベトナム ■輸入事業者/本田技研工業株式会社

- * 1. 燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。お客様の使用環境 (気象、渋滞等) や運転方法、車両状態 (装備、仕様) や整備状態などの諸条件により異なります。
 * 2. 定地燃費値は、車速一定で走行した実測にもとづいた燃料消費率です。
 * 3. WMTCモード値は、発進、加速、停止などを含んだ国際基準となっている走行モードで測定された排出ガス試験結果にもとづいた計算値です。走行モードのクラスは排気量と最高速度によって分類されます。

燃料消費率の表示について

WMTCモード測定法で排出ガス試験を行い型式申請した機種は従来の「定地燃費値」に加え、「WMTCモード値」を記載しています。エンジンや排出ガス浄化システムなどが同じシリーズ機種においては、定地燃費値が異なってもWMTCモード値が同一の場合があります。これは、型式申請時の排出ガス試験においては、排出ガス中の規制物質の排出量が多量な機種により試験を行い届け出をしており、この試験結果にもとづきWMTCモード値を計算し、シリーズ機種それぞれのWMTCモード値としているためです。

WMTCモード値については、日本自動車工業会ホームページ (<http://www.jama.or.jp/motorcycle/>) もご参照ください。

※本仕様は予告なく変更する場合があります。※写真は印刷のため、実際の色と多少異なる場合があります。
 ※PCX、Honda SMART Key、PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。