

PCX
PCX160
PCX e:HEV

PCX / PCX160 / PCX e:HEV

製品説明書



PCXは、「高級感のあるスタイリング」、「快適で上質な走り」、「優れた環境性能」を持つスクーターとして2009年に“Personal Comfort Saloon”を開発キーワードに誕生。日本では2010年に販売を開始し、それ以来、従来の125ccスクーターの枠を超えたワンランク上の上質感と快適で余裕ある走りが広く受け入れられ、現在ではグローバルなプロダクトブランドとしてHondaコンピューターの一翼を担っています。

当初は125ccモデルのみで誕生しましたが、2012年には多くの低フリクション技術を採用し燃費性能を向上したエンジン“eSP”を搭載するとともに、速度レンジの高い郊外や高速道路での走行を視野に入れた150ccモデルを追加。2014年には全灯火器をLED化することで、燃費性能とスタイリッシュさと高級感をさらに高めました。2018年には、フレーム形態をアンダーボーン構造からダブルクレードル構造に変更することで、より上質な乗り味を実現。また、“走る喜び”を体感できるHYBRIDモデル、“EV体験を広げる”ELECTRICモデルを加えるなどシリーズの拡充を図り、進化を続けてきました。

今回、走行性能をさらに向上するとともに、先進の装備を充実させることで、PCXならではの進化を実現し、魅力を高めました。

■PCX



■PCX160〈アクセサリ装着車〉

開発のねらいは、

Personal Comfort Saloonとしての更なる進化

PCXは“Personal Comfort Saloon”の開発キーワードで表現される、「高級感のあるスタイリング」、「快適で上質な走り」、「優れた環境性能」を高い次元で具現化した商品を目指して開発してきました。新しいPCXの開発は、その持ち味をさらに進化させることを目指し、新しいエンジンの開発と、時代にあった先進装備を充実させることで快適性、利便性それぞれの向上を図りました。日々の市街地の走行から高速道路を経由した*通勤や週末の郊外へのツーリングまで、幅広い走行シチュエーションで余裕と充実の走りを提供するため、PCXはさらなる進化を遂げました。

※PCX160のみ対応

●開発の目標と技術手段概要

・ワンランク上の上質さを感じさせる外観,走行性能の実現

- ・余裕を感じさせる伸びやかでエレガントな造形
- ・光の立体感を演出した灯火器のアップデート
- ・様々なシーンにマッチする豊富なカラーバリエーション
- ・タイヤサイズのワイド化による力強い外観表現と安心感を与える高い走行性能の両立

・全域で力強い動力性能の実現

- ・低フリクション技術、先進技術を適用したエンジン「eSP+(イーエスピープラス)」の採用
- ・スロットルボディ径(φ26⇒28)の拡大による吸気効率の向上

・日々の快適性と利便性、安心感を高める先進の魅力装備の採用

- ・大容量ラゲッジボックス(30L)の採用(e:HEVタイプ=24L)
- ・USB Type-Cソケットの採用
- ・Honda セレクトダブルトルクコントロール(HSTC)の採用
- ・スマートキーシステムタイプのトップボックスの採用(オプション設定)
- ・[Honda SMART Keyシステムの採用]*
- ・[1チャンネルABSの採用]*
- ・[アイドリングストップ+ACGスターターシステムの採用]*
- ・[e:HEVシステムの採用]*

※[]の技術は2018年発売モデル(以下、従来モデルと表記)より継続採用。

スタイリング (1)

PCX

歴代PCXのコア・コンセプトである“Personal Comfort Saloon”を基軸として、“よりハイクラスを表現した進化”を新しいスタイリングに求めました。

水上を悠々と疾走するパワークルザーのような水平基調で伸びやかなプロポーションと、シンプルでエレガントなサーフェースの表情、ダイナミックな流れを感じさせるエッジラインを合わせることで、PCXが醸し出すワンクラス上の上質さを直感できるスタイリングデザインとしました。

■イメージイラスト(CGイメージ)



■PCX(デザインスケッチ)



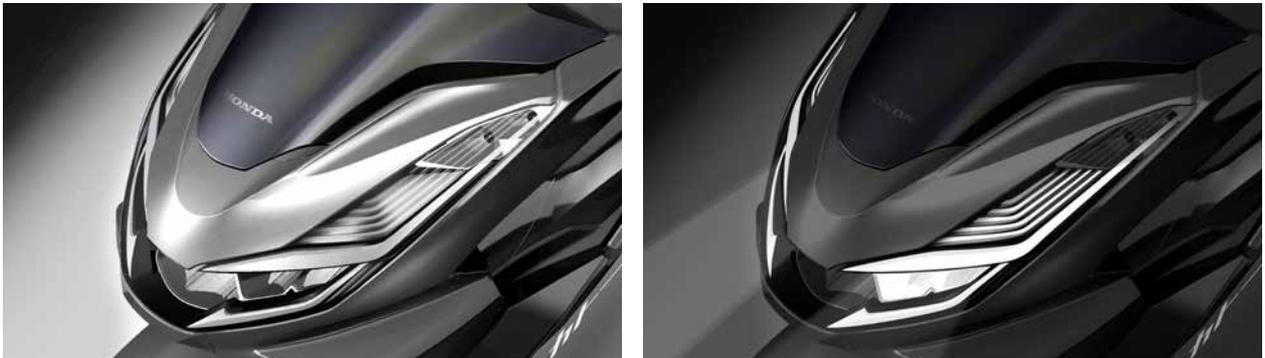
●フロントまわり

灯火器はその光り方によって車両の印象に大きな影響を与えます。今回私たちが目指したのは、“PCXらしさ”と“さらなる進化”を光で表現することでした。

ヘッドライト部分のデザインはロービーム・ハイビーム共に“PCXらしさ”の表現として横一列に配置。そこから車体後方に大きなフローを感じさせるシグネチャーランプのラインをつくり、車体のデザインとマッチさせました。

また、シグネチャーラインをフォローするように細い5本の光のラインを並行して配置。このような新しい発光技術を取り入れることによって、お客様に“さらなる進化”を感じていただけると考えています。

■フロントまわり(CGイメージ)



●リアまわり

従来モデルのリアビューは“X”に近い形状の赤い光が印象的でしたが、今回のテールランプのデザインはそれに更なる磨きをかけ、立体的な光り方を目指しました。車体後方から前方に伸びるレンズに沿ったテールランプの赤い光は“X”の一部を構成するとともに、今までのPCXには無かった“光の立体感”を表現しています。

上下に割れたテールランプの“X”をつなぐようにストップランプを発光させています。これは2本の細いラインが強い光を放つ“マルチオプティクス”技術を応用したものであり、新しいPCXの先進性を強調する部分です。

■リアまわり(CGイメージ)



●メーターまわり

従来のPCXのイメージを継承しつつ、“進化の表現”と“視認性の向上”を目指してデザインを行いました。LCD中央部の横バー型のゲージデザインと、左右に続くウインカーやベゼルのデザイン的な関連性をより強化することで、一層ワイドに、かつ車体の水平基調の伸びやかなイメージにも合うようにしました。ベゼルのデザインは、左右にワイドに伸びた立体形状が内側に戻り、ウインカーへ続くように折り返すことで、メーターが非点灯時でもデザインコンセプトが感じられる造形としています。

■メーター(デザインスケッチ)



●ハンドルまわり

初代PCXから継承し続けているクローム・バーハンドルは、もはやPCXのアイコン的な部分です。シンプルな構成のハンドルはそのままに、クランプ周りのカバーを一新。車体のデザインに合わせて角形状の造形としています。

■ハンドルまわり



●エンジンカバー、エアクリナー

従来モデルから“FUNCTION LINE”をモチーフとしたデザインを踏襲し、機能性と意匠性を併せ持ったエンジンカバー形状としました。

エアクリナーの形状はソリッドな形状かつシャープな面構成とし、メカニカルで一体感のある意匠としました。締結ボルトも新形状とし、メカニカルな演出に寄与しています。

■エンジンまわり(デザインスケッチ)



●マフラーまわり

外筒形状を楕円形状とすることで車幅方向への張り出しを抑えると共に、マフラーエンドを高い位置に配置することで機能的でシャープなイメージを演出。マフラーエンドカバーをシルバーにすることで軽快感をさらに強調しています。

■マフラー(デザインスケッチ)



●カラーリングのねらい

高級サルーンを思わせるようなPCXのボディーはひとつの“塊”で構成され、それに施されるカラーリングは車両のイメージを強く印象付けるものです。今回PCXのイメージリーダーカラーとして、“Metal Touch”というコンセプトのもとに、先進性を表現する金属感、本物感、力強さをアピールするグリーン系の色相を持ったマットディムグレーメタリックを新たに採用しました。

歴代のPCXでお客様に大きなご支持をいただいているパールジャスミンホワイトとキャンディラスターレッドはPCXらしさの象徴として採用しています。

※写真は全て PCX



■マットディムグレーメタリック(PCX / PCX160)

車体全体を高い金属感を持つグレーでコーディネートすることで、カラーリングコンセプトである“Metal Touch”を表現し、力強い印象を与えます。



■パールジャスミンホワイト(PCX / PCX160)

クリーンで上品な印象を与えるパールホワイト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。



■キャンディラスターレッド(PCX / PCX160)

エレガントなイメージのキャンディレッドは、ブラックの内装色の組み合わせにより引き締まった印象を与えます。



■ポセイドンブラックメタリック(PCX / PCX160)

艶やかなブラックは映り込みによってボディーの造形を強調すると共に、上品でかつスポーティーなイメージも演出します。



■マットコスモシルバーメタリック(PCX)

淡いブルー系の金属的なシルバーはフレッシュで若々しい印象を与えます。ボディラインを際立たせる新しいカラーです。



■パールジャスミンホワイト(PCX e:HEV)

先進的なイメージをホワイトとブルーのコンビネーションで表現しました。ブルーの指し色はエンブレムや灯火器・シートレザーにもあしらわれており、PCX e:HEVの存在感を強調しています。

パワーユニットのねらいは、

時代をリードする先進技術の採用による高出力、環境性能の両立

パワーユニットは新設計のエンジン“eSP+”[※]を採用し、4バルブ機構などによる出力の向上と、フリクション低減につながる技術を適応することで従来エンジンを上回る出力特性と優れた環境性能を達成しています。また、停車後自動的にエンジンを停止し、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ルリングストップ・システムを継続採用することで、高い環境性能と停車時の騒音低減を実現しています。

※ 環境対応型コンピューター用エンジン“eSP”に付加価値技術を採用することで、高い環境性能だけでなく、出力の向上と、フリクションの低減を実現し、高出力と優れた環境性能を併せ持つ新世代環境対応型コンピューター用エンジンの総称です。eSP: 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)の略です。



■eSP+エンジン(CGイメージ)



新しいPCXのeSP+に採用した技術内容は以下となります。

●出力向上技術

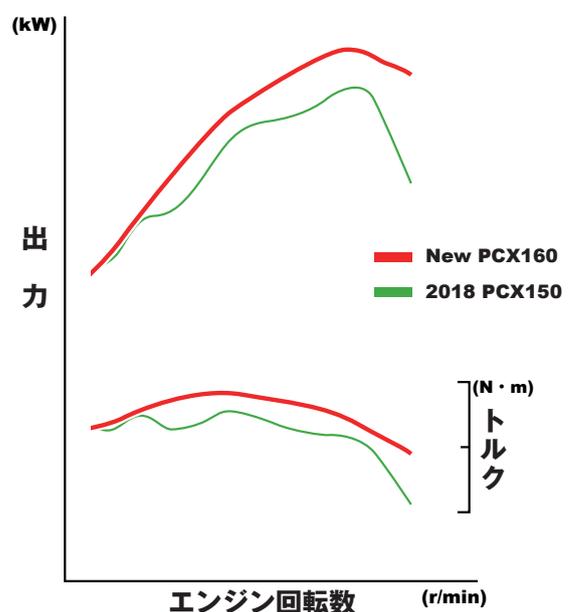
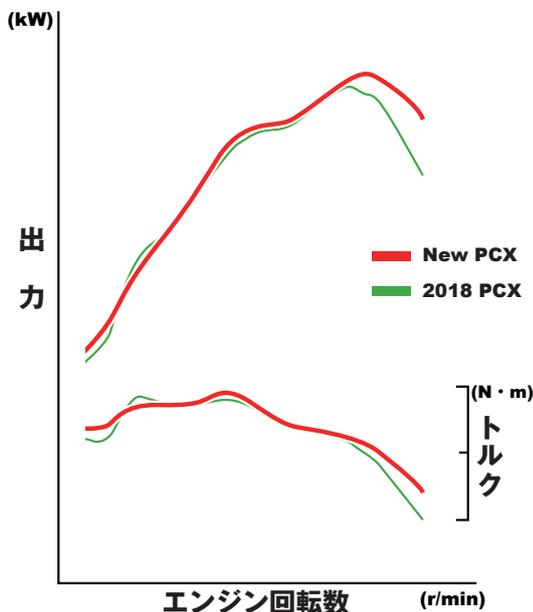
- ・4バルブ機構の採用
- ・ボア×ストロークの変更、および高圧縮比化
- ・クランクまわり高剛性化
- ・ピストンオイルジェット機構の採用

●フリクション低減技術

- ・油圧式カムチェーンテンショナーリフターの採用
- ・〔ローラーロッカーアーム〕[※]
- ・〔オフセットシリンダー〕[※]
- ・〔スパイニーシリンダスリーブ〕[※]
- ・〔ダブルコグベルトの採用〕[※]

■出力特性イメージ(左:PCX / 右:PCX160)

※〔〕技術は従来モデルより継続採用。



●出力向上技術(1)

・4バルブ機構の採用

バルブ総面積の拡大により、混合気の吸気効率と燃焼ガスの排気効率を高めることで、高出力化を達成しました。

■4バルブ・シリンダーヘッド(CGイメージ)



・ボア×ストロークの変更

ボア径を拡大することでバルブ面積を拡大し、ショートストローク化することにより摺動抵抗を低減すると共に、圧縮比を高めています。これらにより出力向上に寄与しています。

PCX:ボア径 ϕ 52.4⇒53.5mm ストローク量57.9⇒55.5mm 圧縮比11.0⇒11.5

PCX160:ボア径 ϕ 57.3⇒60.0mm ストローク量57.9⇒55.5mm 圧縮比10.6⇒12.0

●出力向上技術(2)

・クランクまわりの高剛性化

クランクシャフトは新設計とし、剛性を向上。クランク右側ベアリングにはローラーベアリングを採用しています。これらにより高回転時の慣性力と燃焼エネルギーにより発生するクランクシャフトのたわみを抑え、目標出力の達成と、騒音や振動の低減に寄与しています。

■クランクシャフト・ローラーベアリング(CGイメージ)



・ピストンオイルジェットの採用

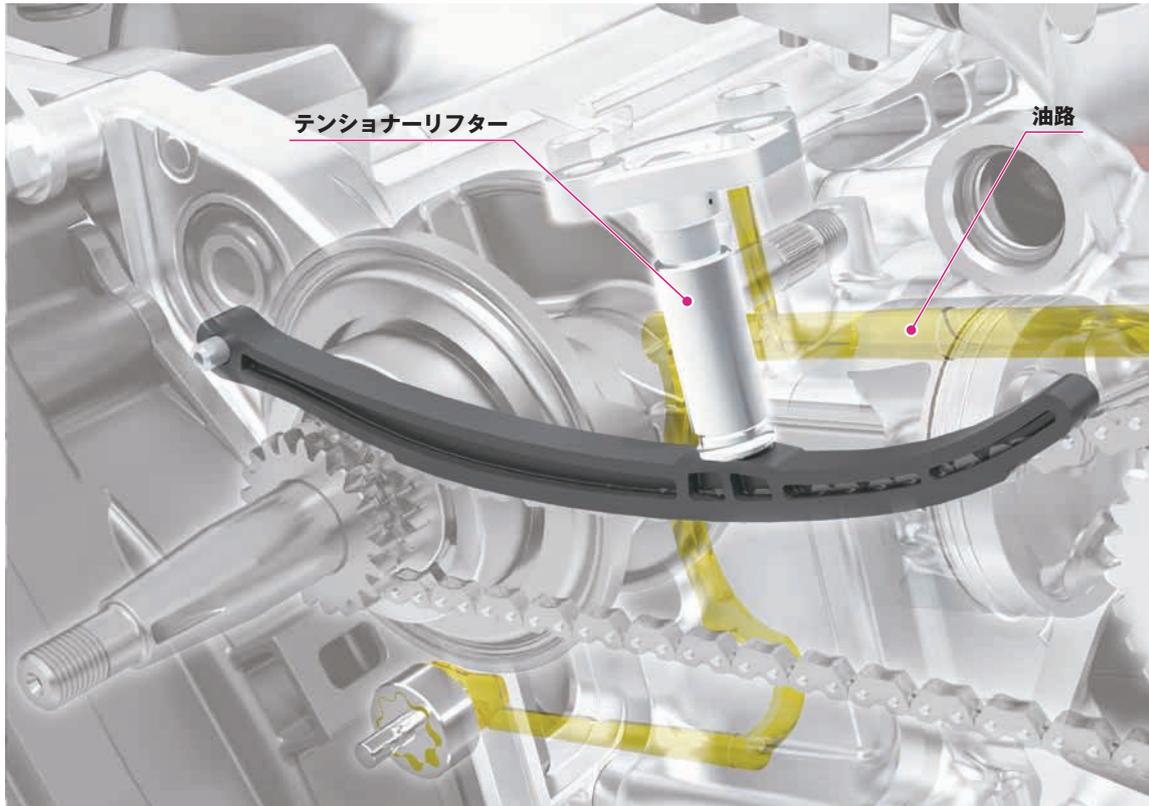
CRF450R等にも取り入れられている高出力化技術であるピストンオイルジェットを採用しました。ピストンの裏側にエンジンオイルを噴射することで効率的に冷却を行い、ノッキングなどの異常燃焼の発生を抑えながら点火時期の進角を可能とし、出力向上に寄与しています。

●フリクションの低減

・油圧式カムチェーンテンショナーリフターの採用

油圧で発生する減衰力によりチェーンの振れを抑制し、メインスプリングの張力でテンショナーを速やかにチェーンに追従させることで、フリクション低減と、騒音、振動の抑制を高いレベルで両立。燃費性能の向上に寄与するとともに、静粛性が長期間にわたって持続する高いタフネス性を実現しました。

■油圧式カムチェーンテンショナーリフター構造イメージ



● 駆動系

・プーリーサイズの変更

出力が向上した新しいエンジンの特性に合わせて、ドライブ／ドリブンフェイス径の拡大と形状を最適化。さらにミッションレシオの見直しを行ったことで動力性能を向上しつつ、フリクション低減と静粛性向上を実現しました。

・クラッチおよびミッションシャフトの変更

クラッチの形状変更およびミッションシャフトのサイズアップにより、クラッチの接続特性と振動特性を向上、よりなめらかな走り出しに寄与しています。

■ 駆動系イメージ図 (CGイメージ)



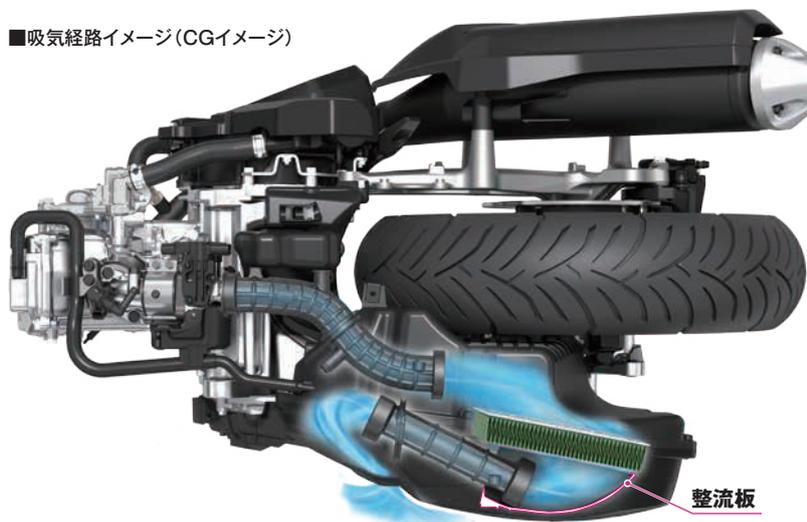
● 吸気系

新設計として、エアクリーナーからインレットパイプまでを構成する各 부품の吸気経路を拡大。スムーズに繋ぐとともに、スロットルボディ径(φ26⇒28)を拡大することで吸気効率の向上を図っています。

スロットル低開度から力強いドライバビリティーを実現するため、新たに整流板*を採用しています。

※特許出願中。

■ 吸気経路イメージ (CGイメージ)



●排気系

新設計として、マフラー内部の膨張室をつなぐパイプをストレート構造にすることで、排気抵抗の低減を図るとともに、キャタライザーの配置を最適化し、排気ガスの浄化性能を高めています。これにより力強い走りと高い環境性能を達成しています。

国内3次規制値をクリアしています。

■PCX 排気系イメージ図 (CGイメージ)



■PCX160 排気系イメージ図 (CGイメージ)



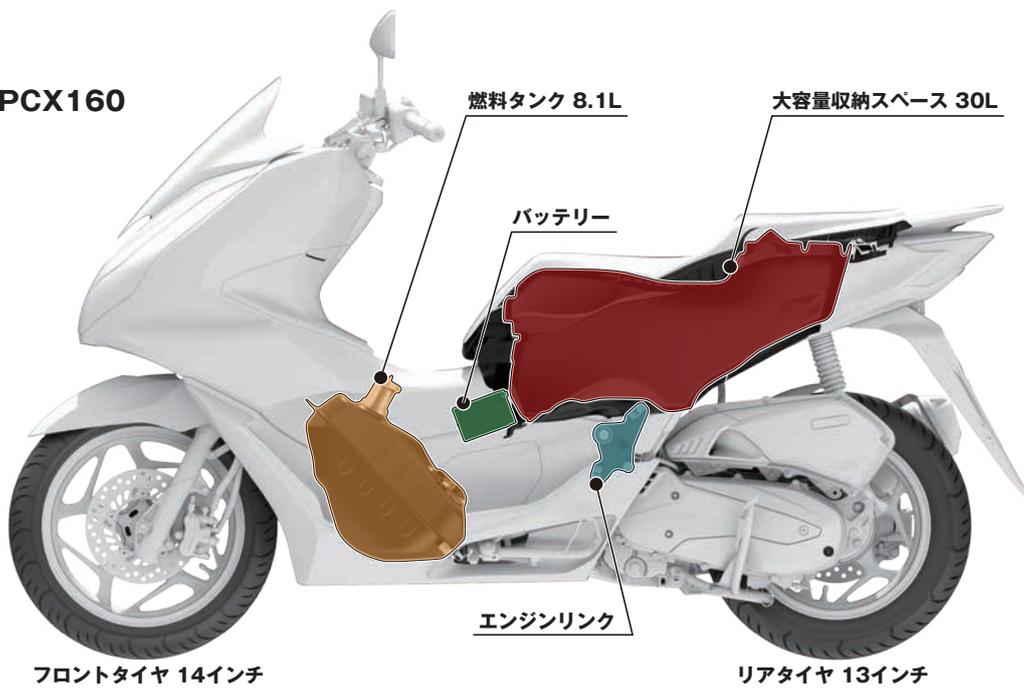
●車体パッケージング

街中における軽快性と、全ての速度域で安定感のある走行を両立し、日常の使い勝手をさらに進化させた車体パッケージを実現する為、フレームを完全新設計。ボディカバーの幅を従来モデル同等に保ちながら、フレーム骨格をシンプルにするとともにエンジン搭載形式を変更しました。これらにより、ラゲッジボックス容量を従来モデルの28Lから30L*に拡大しています。

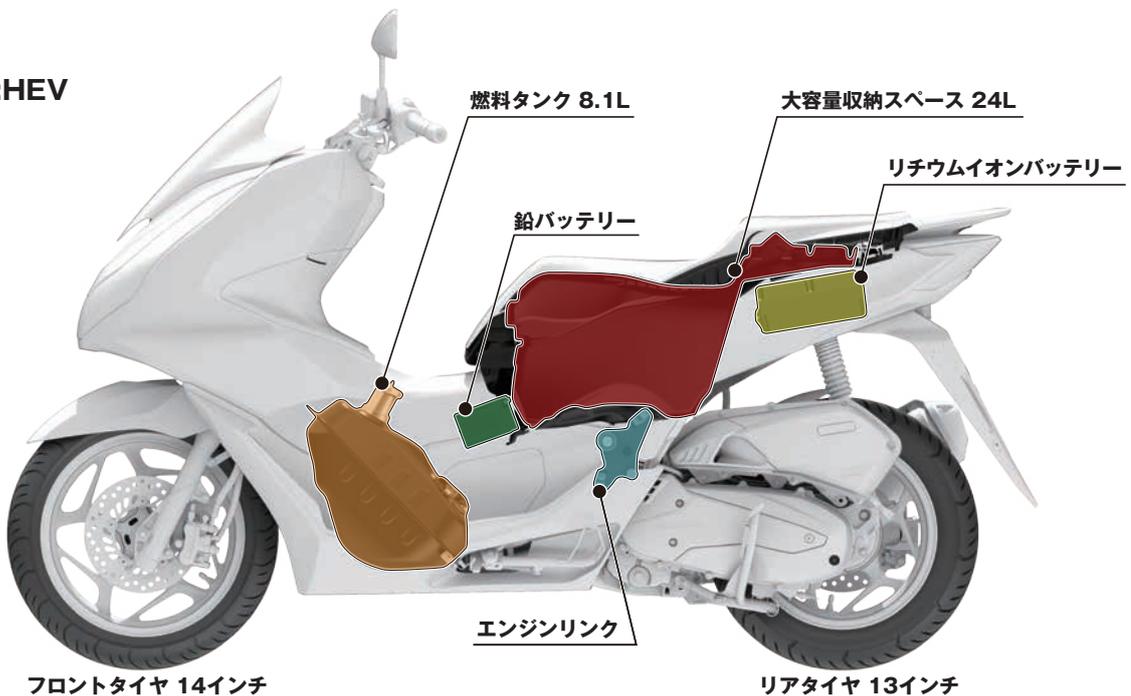
* e: HEVタイプは23Lから24L。

■車体パッケージングイメージ図(CGイメージ)

PCX / PCX160



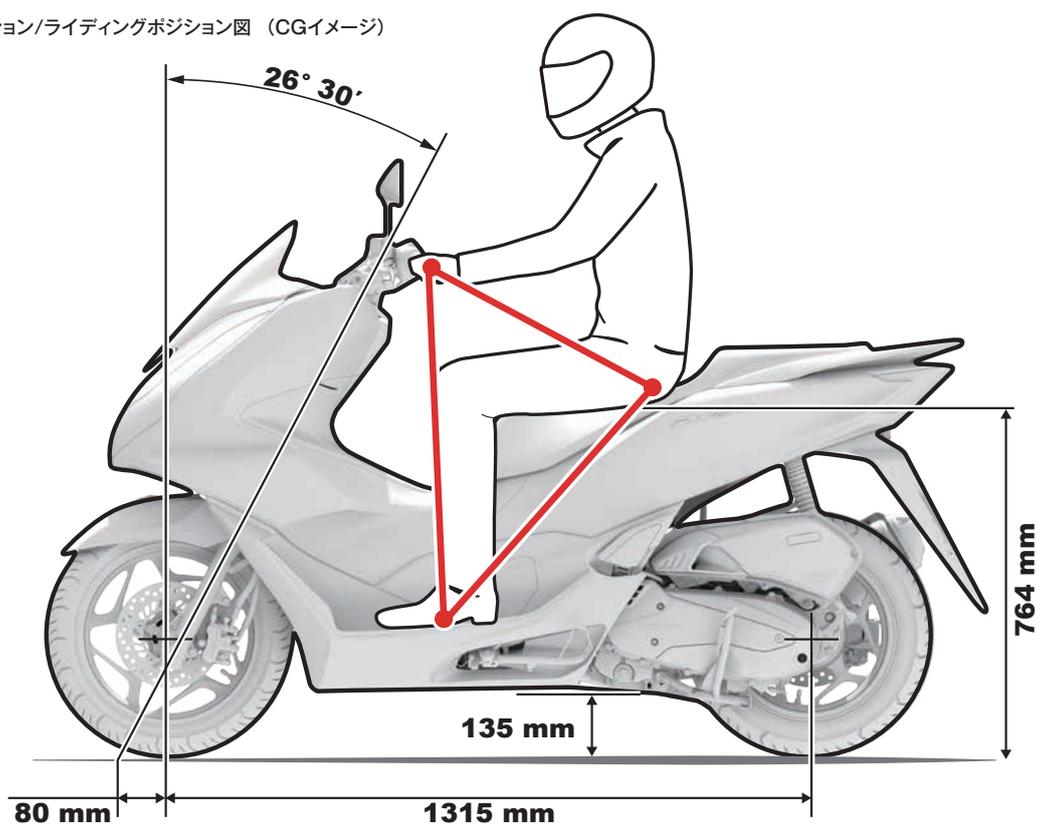
PCX e:HEV



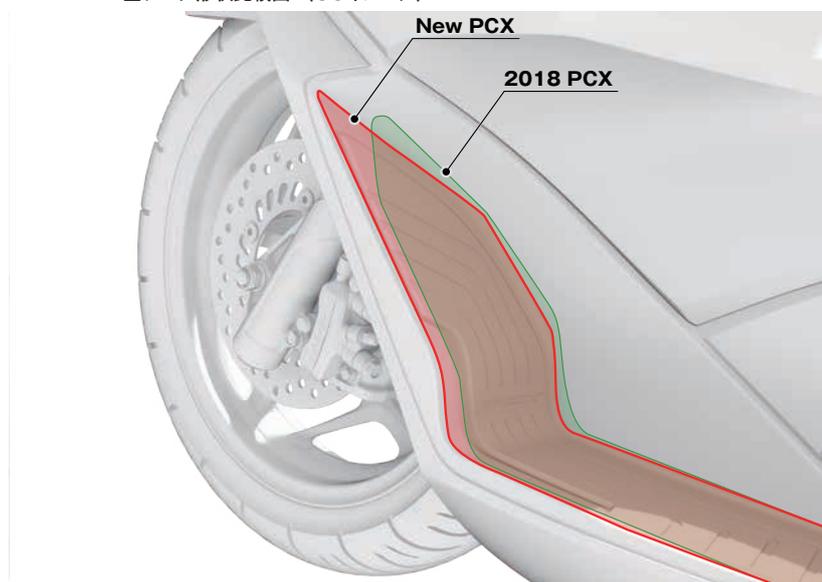
●完成車諸元、ライディングポジション

初代から受け継がれる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”の更なる向上を目指し、従来モデルに対しフットスペース平面部を車体前方と外方向へそれぞれ30mm拡大したフロアステップと、従来モデル同等の着座位置の自由度が高いシートとの相乗効果により、様々な体格のお客様に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。

■ディメンション/ライディングポジション図 (CGイメージ)



■フロア形状比較図 (CGイメージ)



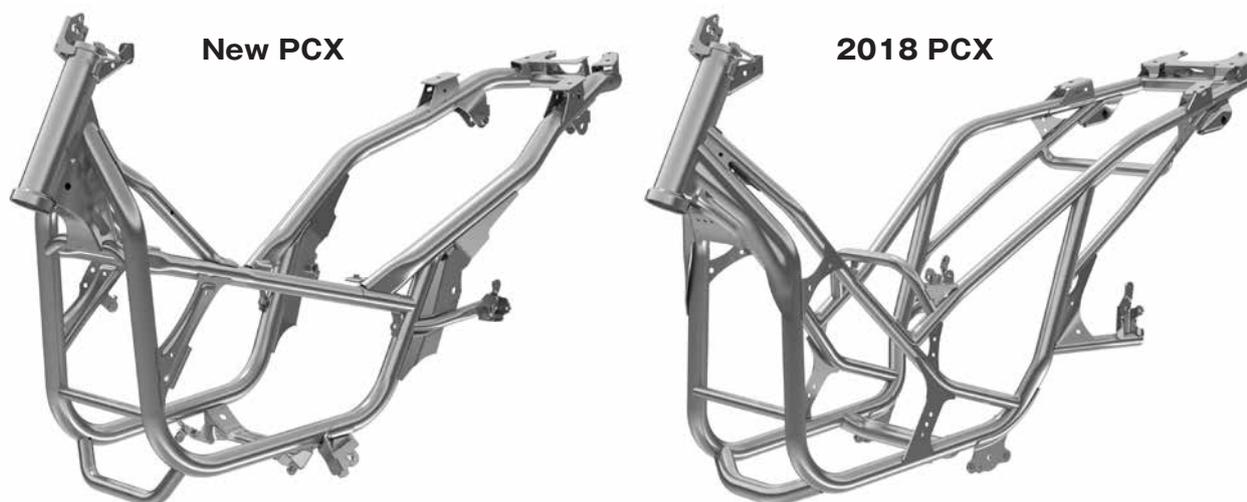
●フレームボディー

軽量化と剛性の最適バランスによる“快適で上質な走り”を実現するためフレームを完全新設計。フロントまわりはヘッドパイプの角度変化を抑えるために、ねじれ中心を考慮することでスムーズな旋回性能を実現しました。

リアまわりはヘルメット等の収納性に配慮し、シンプルな1本のパイプでの構成としながらも、リアクッションの固定形態をブラケットタイプとすることで、リアクッションの作動性向上に寄与しています。

CAE解析により、各部を構成するパイプ径や肉厚、材質の選定や、これらの接合位置を最適化することで、フレームボディー単体で-760gの軽量化を達成し、従来モデルと同等以上の軽快なハンドリング、取り回しやすさを実現しています。

■フレームボディー (CGイメージ)



●ラバーマウント構造ハンドルホルダーの採用

新たにラバーマウント構造ハンドルホルダーを採用しました。ラバーサイズ、硬度の最適化と新規エンジン懸架方式により車体からライダーの手へ伝わる不快な振動を軽減した心地よいライディングを実現します。

■ラバーマウント構造図 (CGイメージ)



車体、足まわり (4)

PCX

●フロント・インナーボックス、USB Type-Cソケット

フロント左側には、乗車姿勢でも使いやすいインナーボックスを継続採用。インナーボックス内には、スマートフォンを充電可能なUSB Type-Cソケット※を配置。従来モデルのアクセサリースOCKETからUSBソケットに変更し小型化することで、ペットボトルなどを収めるのに十分なスペース(1.7L)を確保。収納容量を増やすとともに、荷物をより出し入れやすくしました。

※ 5V ,3A以下。

■フロント・インナーボックス、USB Type-Cソケット



●シート下ラゲッジボックス

ラゲッジボックスの容量は28L→30L※¹と拡大し、日常の使い勝手における多様な荷物の積載が可能です。また、フルフェイスヘルメット1個※²の収納を可能としています。

※1. e-HEVタイプは23L→24L。

※2. ヘルメットのサイズや形状によっては収納できない場合があります。

■シート下ラゲッジボックス(PCX / PCX160)



■シート下ラゲッジボックス(PCX e-HEV)



●フューエルタンクリッド

燃料給油時に燃料タンクキャップを固定できるスペースを燃料タンクリッドに設定※しました。

※特許出願中

■給油時フューエルタンクリッド内キャップ固定イメージ (CGイメージ)



■フューエルタンクリッド (CGイメージ)

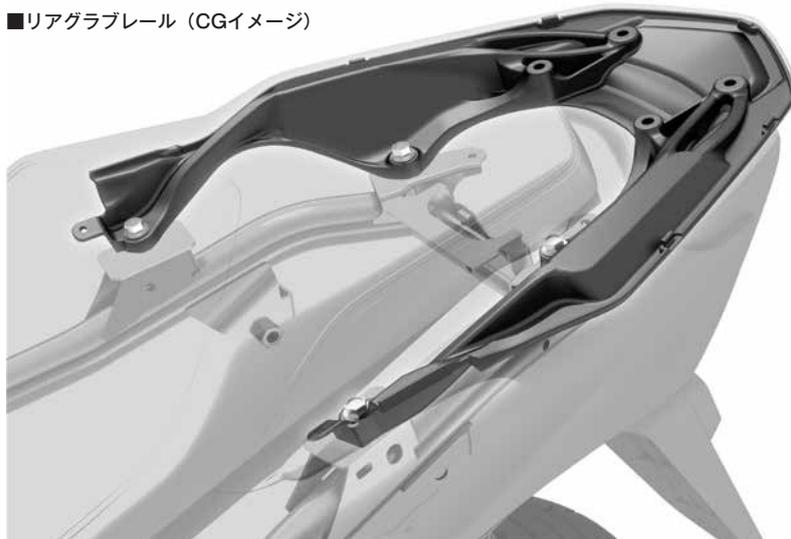


●リアグラブレール

形状、肉厚を最適化することで-310gの軽量化を実現。完成車重心から遠い部位を軽量化し、マスの集中に寄与することで、軽快なハンドリング、取り回しやすさに寄与しています。

パッセンジャーのグリップポイントの細部形状を最適化することで、握りやすさを向上しています。

■リアグラブレール (CGイメージ)



●ホイール

高い安心感と、快適で軽快な走りを両立するアルミ製ホイールは新設計とし、フロント14インチ(MT2.75)、リア13インチ(MT3.50)を採用。5本のY字スポークデザインは高級感と軽快な走りを演出し、剛性バランスの最適化を図っています。

●タイヤ

従来のフロント100/80-14、リア120/70-14から、フロント110/70-14、リア130/70-13のワイドなサイズでの新設計とし、タフなルックスを表現するとともに、太いトレッド幅と豊富なエアボリュームにより、リニアなハンドリング性能と快適な乗り心地に寄与しています。

●ブレーキシステム

ブレーキシステム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)を全タイプに設定しています。

フロントは ϕ 220のディスクブレーキを継続採用、リアブレーキには新たに ϕ 220のディスクブレーキを設定しました。

※ ABSはライダーのブレーキ操作を補助するシステムです。ABSを装備していない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、無理な運転までは対応できません。ABS作動時は、キックバック(揺り戻し)によってシステム作動を知らせます。

■リアタイヤ/ホイール(PCX)



■フロントタイヤ/ホイール(PCX)

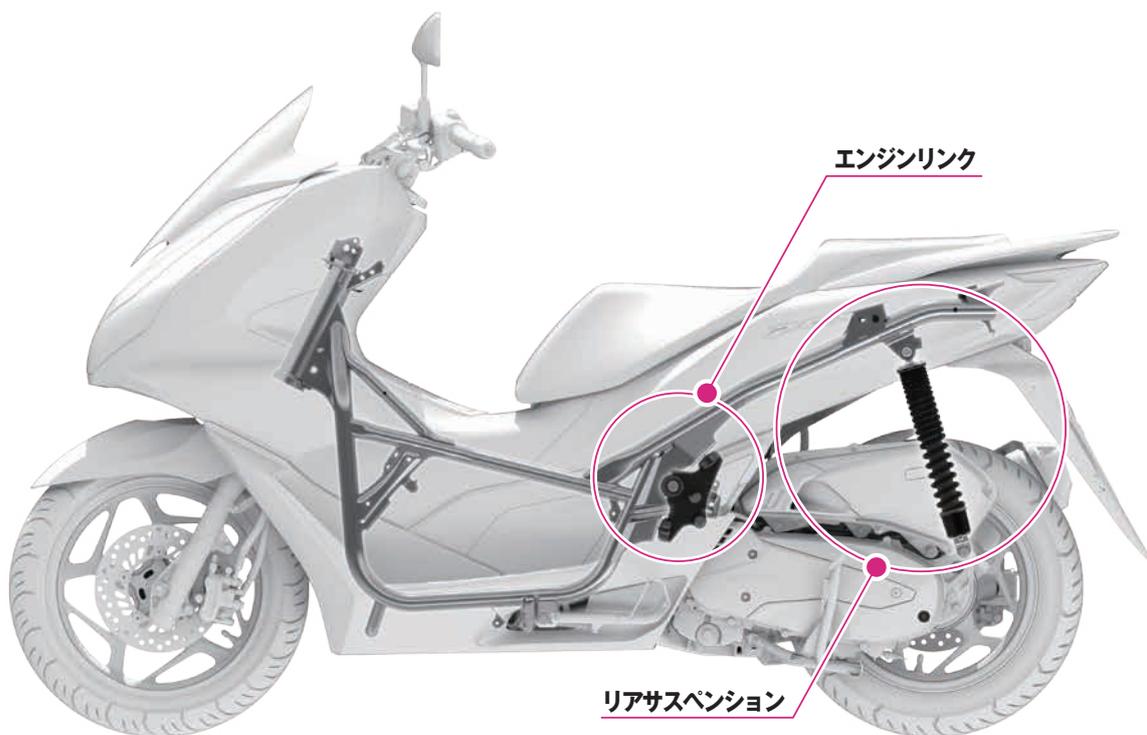


●リアサスペンション

乗り心地の向上を目指し、アクスラトラベルの伸長を図りました。サスペンションがストロークする時のベンディング応力の発生を低減するために、エンジンリンクとサスペンションの取付け角度を最適化。リアサスペンションレシオを変更することで、アクスラストロークを従来モデルに対して10mm増加させ、95mmとしています。これによりスムーズなストロークで路面凹凸からの突き上げをしなやかに吸収することを可能とし、エアボリュームを増加したリアタイヤの衝撃吸収性との相乗効果により、優れた乗り心地を發揮します。

また、スプリングの線径をアップし、スプリングの内側に樹脂ケースを採用することで防塵性を向上するとともに、リアまわりの外観に力強さを付加することに寄与しています。

■リアサスペンション構成図 (CGイメージ)



●灯火器

フルLED灯火器を採用。ヘッドライト、テールランプ共に新設計とし、“PCXらしさ”と“さらなる進化”を光で表現しています。スタイリッシュな雰囲気を演出するLED灯火器は、軽量コンパクト化や省電力化などにより各性能の向上にも寄与しています。

■フロントヘッドライトまわり(PCX)



■リアテールランプまわり(PCX)



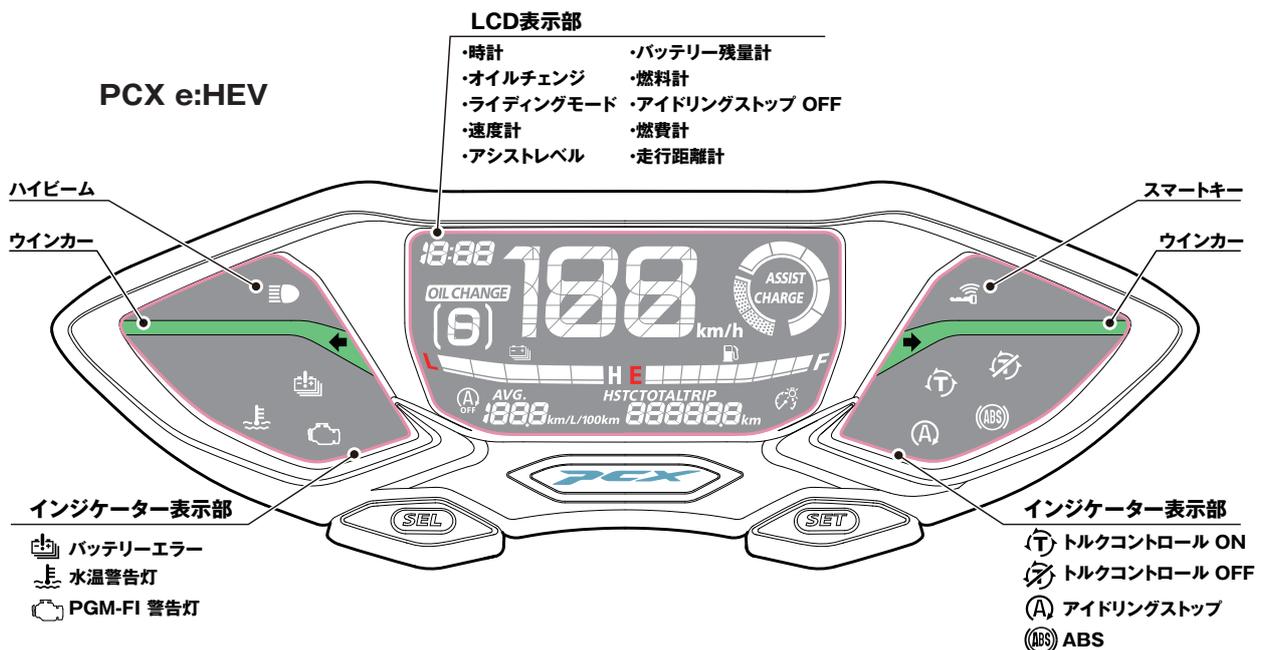
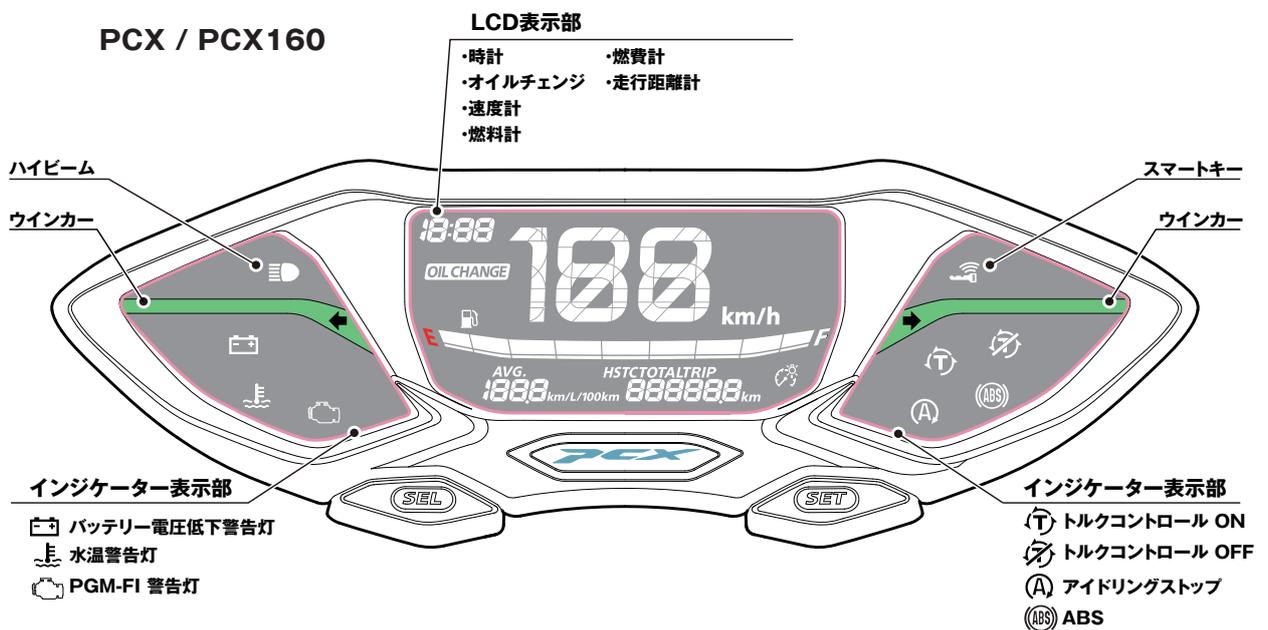
●スピードメーター

新設計のメーターは大型で視認性の高い大型液晶を中央に配置し、各種インジケータをバランスよく配置し、豊富な情報量を分かりやすく表示しています。

今回新たにバッテリー電圧低下警告灯*を設定しました。バッテリー電圧低下警告灯は、エンジン始動時に規定のバッテリー電圧を下回った場合に点灯し、バッテリー上がりを未然に認識することができます。

※ e:HEVタイプはエラー警告灯。

■メーター配置図



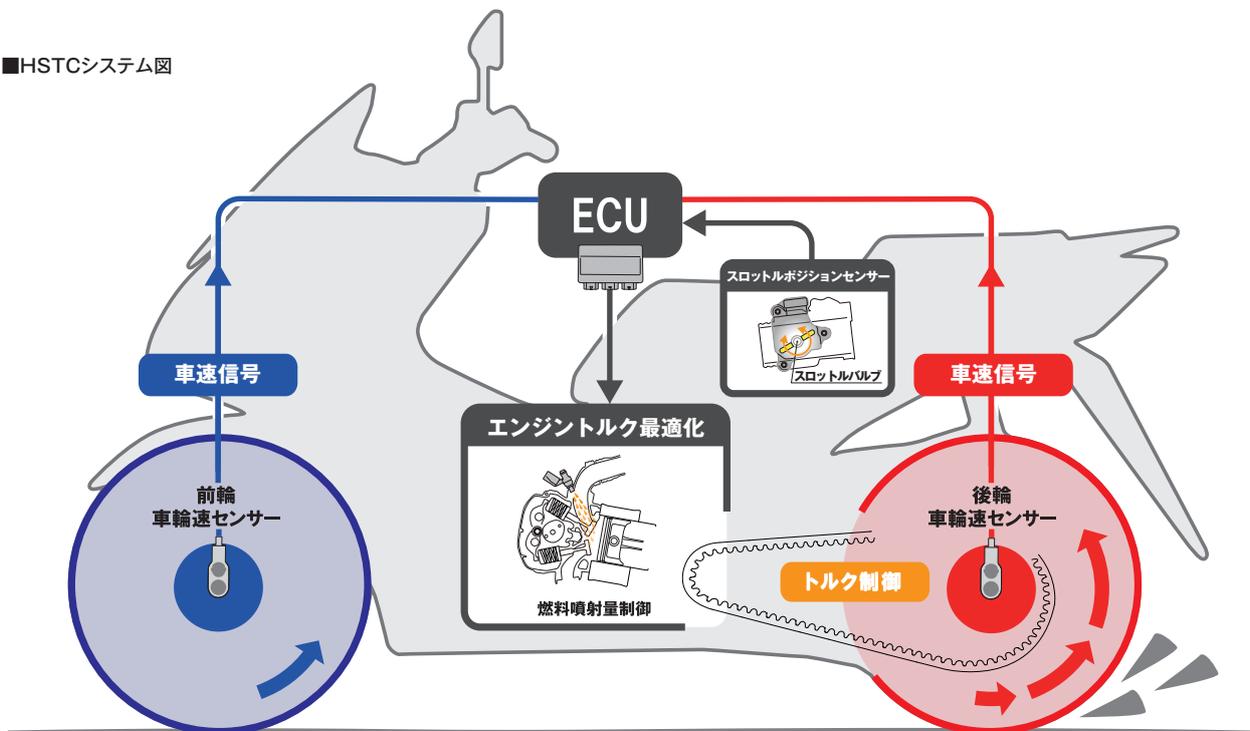
●Honda セレクタブル トルク コントロール(HSTC)*

スリップしやすい路面での安心感を提供するHSTCを新たに採用しました。

HSTCは、前後輪の車輪速センサーにより、後輪のスリップ率を算出します。そして、算出されたスリップ率とスロットルポジションセンサーにより検出したスロットルバルブ開度に応じて、燃料噴射量制御を行うことでエンジントルクを制御し、後輪のスリップを抑制します。メーター内にはHSTCインジケータを装備し、インジケータの点滅によりシステムの作動をライダーに知らせます。路面の状況に応じてスピードメーターのマルチファンクションスイッチでON/OFFの選択が可能です。

※Honda セレクタブル トルク コントロールはスリップをなくすためのシステムではありません。あくまでもライダーのアクセル操作を補助するシステムです。したがって、Hondaセレクタブルトルクコントロールを装備していない車両と同様に無理な運転までは対応できません。

■HSTCシステム図



●Honda SMART Keyシステム

利便性の高いスマートキーシステムを継続採用しています。

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、キー操作なしのスマートなエンジン始動を可能にしています。

また、盗難抑止機構として、メインスイッチノブは内蔵されたクラッチ機構により空回りすることで、無理な力でのハンドルロック解除を防ぎます。また、メインスイッチノブ横のシーソー式スイッチによって、シートとフューエルリッドの開錠操作が可能です。

スマートキーには、オーナーが車両のそばにいる時に、他の人によるメインスイッチノブの操作を無効とするHonda SMART KeyシステムのON/OFFスイッチと、車両のウインカーを点滅させて自車の位置を知らせるアンサーバックスイッチ、そして車両に装備された防犯のためのアラーム (別売) をスマートキーから設定するためのアラーム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 (PCX)



■メインスイッチノブ、シーソー式スイッチ (PCX e:HEV)



■スマートキー (PCX e:HEV)



従来より好評のラインナップに加え、新たにナックルバイザーや、ボックスの開錠動作をボタンスイッチの操作のみで可能とし、ボックス専用のメカニカルキーを携行する必要がない、スマートな使い勝手を実現したスマートキーシステム対応のトップボックスを採用しました。

各アクセサリはPCX開発チームによる同時開発にて、機能性はもとより、車体との高いマッチングを図っています。



トップボックス 35L スマートキーシステムタイプ

Honda SMART Keyシステムと連動し、トップボックス取付ベース下のスイッチ操作でボックスの解錠が可能です。フルフェイスヘルメットを1個収納が可能です。(ヘルメットの形状によっては収納できません)
●サイズ:約486(長さ)×約475(幅)×約317(高さ)mm
●容量:約35L ●許容積載量:3.0kg ●カラー:ブラック
※取り付けには別売のリッドオープナーとトップボックス取付ベースが必要です。 ※車体から取り外した場合にも、BOXの施錠が可能なキーシリンダーを内蔵。 ※貴重品等を入れたままにしないでください。 ※完全防水ではありません。



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。(ヘルメットの形状によっては収納できません)
●サイズ:約472(長さ)×約480(幅)×約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、トップボックス開閉・脱着用キーで行います。(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。 ※貴重品等を入れたままにしないでください。 ※完全防水ではありません。



ボディマウントシールド

高い風防効果により、走行中の衣服への雨の付着を軽減。歪みのないクリアな材質を使用し、視界も確保します。
●サイズ:約583(高さ)×約467(幅)×約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
※ナックルバイザーとの同時装着不可。



リッドオープナー

※トップボックス 35L スマートキーシステム用。

トップボックス取付ベース

※トップボックス 35L スマートキーシステム用。



トップボックス取付ベース

※トップボックス 35L用。



ナックルバイザー

走行中の拳への風当たりを和らげ、雨の付着を軽減します。

●材質:ポリカーボネイト ●カラー:スモーク。

※ボディマウントシールドとの同時装着不可。



スポーツ・グリップヒーター

握りやすい標準グリップと同等の太さ。スイッチのON/OFFや5段階の温度調節を左グリップに内蔵したグリップ一体型コントロールボタン&インジケーターのみで行う構造とすることで高い操作性と一体感のあるスタイリングを実現。バッテリー電圧監視機能を内蔵し、電圧異常時は出力をOFFにして点滅でお知らせします。

※取付には別売のスポーツ・グリップヒーター取付アタッチメントが必要です。

※走行時の天候や気温状況により、温度差が出る場合があります。 ※使用の際は必ず手袋を着用してください。



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。スマートキーにてON/OFF操作が可能です。

※別売のインジケーターランプを接続すると効果的です。



Honda 二輪ETC2.0車載器キット
(アンテナ別体タイプ) [PCX160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)

※取り付けには別売のサブハーネスが必要です。

※取付費用とセットアップ費用が必要となります。

※決済用のETCカードが必要です。

※Honda二輪車ETC車載器セットアップ店のみでの取り扱いとなります。

※PCXには装着できません。

主要諸元



PCX/PCX160 主要諸元		PCX	PCX160
車名・型式		ホンダ・2BJ-JK05	ホンダ・2BK-KF47
全長/全幅/全高(mm)		1,935/740/1,105	
軸距(mm)		1,315	
最低地上高(mm)★		135	
シート高(mm)★		764	
車両重量(kg)		132	
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)	55.0 (60) <2名乗車時>	53.5 (60) <2名乗車時>
	WMTCモード値★(クラス)*3	47.4 (クラス1) <1名乗車時>	45.2 (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		JK05E・水冷4ストロークOHC単気筒	KF47E・水冷4ストロークOHC単気筒
総排気量 (cm ³)		124	156
内径×行程(mm)		53.5×55.5	60.0×55.5
圧縮比★		11.5	12.0
最高出力(kW[PS]/rpm)		9.2 [12.5]/8,750	12 [15.8]/8,500
最大トルク(N・m[kgf・m]/rpm)		12 [1.2]/6,500	15 [1.5]/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)		8.1	
変速機形式		無段変速式(Vマチック)	
タイヤ	前	110/70-14M/C 50P	
	後	130/70-13M/C 63P	
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク	
	後	油圧式ディスク	
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		アンダーボーン	

■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(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。

PCX e:HEV 主要諸元

PCX e:HEV 主要諸元		PCX e:HEV
車名・型式		ホンダ・2AJ-JK06
全長/全幅/全高(mm)		1,935/740/1,105
軸距(mm)		1,315
最低地上高(mm)★		135
シート高(mm)★		764
車両重量(kg)		136
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)	55.4 (60)〈2名乗車時〉
	WMTCモード値★(クラス)*3	51.2 (クラス 1)〈1名乗車時〉
最小回転半径(m)		1.9
原動機	エンジン型式・種類	JK06E-K1N・水冷4ストロークOHC単気筒
	電動機種類	交流同期電動機
総排気量 (cm ³)		124
内径×行程(mm)		53.5×55.5
圧縮比★		11.5
最高出力 (kW[PS]/rpm)	エンジン	9.2 [12.5]/8,750
	電動機(モーター)	1.4 [1.9]/3,000
最大トルク (N・m[kgf・m]/rpm)	エンジン	12 [1.2]/6,500
	電動機(モーター)	4.3 [0.44]/3,000
電動機(モーター) 定格出力(kW)		0.36
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)		8.1
主電池種類		リチウムイオン電池
変速機形式		無段変速式(Vマチック)
タイヤ	前	110/70-14M/C 50P
	後	130/70-13M/C 63P
ブレーキ形式	前	油圧式ディスク
	後	油圧式ディスク
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		アンダーボーン

■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 System、PGM-FIは本田技研工業株式会社の登録商標です。