

HONDA PCX125 YM2025

Press release date: 5 novembre 2024

Nuovo modello 2025: l'apprezzato e versatile PCX125 conferma il suo status di scooter ideale per il commuting urbano. Per il 2025 riceve **aggiornamenti stilistici** con **nuove carene**, nuove **luci a LED con DRL** e nuove accattivanti colorazioni.

Confermato l'efficientissimo **propulsore** con tecnologia eSP+ (enhanced Smart Power Plus) monoalbero a 4 valvole, raffreddato a liquido, con Start&Stop, rivisto nei **parametri** di funzionamento dell'**ECU** e che riceve un **nuovo sensore O₂** a valle del catalizzatore raggiungendo l'omologazione **Euro5+**. Inoltre, **migliora** nel reparto **freni** con l'adozione del **freno a disco posteriore** da 220 mm.

Da sempre apprezzatissimo dal pubblico di tutta Europa, Honda PCX125 vanta un **ampio vano sottosella**, presa di ricarica USB-C e **Smart-Key**. Il **controllo di trazione HSTC** (Honda Selectable Torque Control) è di serie e alle sospensioni di qualità si affiancano pneumatici di larga sezione.



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Accessori
5. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Il PCX125 è uno dei best-seller europei della gamma scooter Honda, con vendite di oltre 140.000 unità dal suo lancio nel 2010 a oggi. Il suo successo è ascrivibile a una formula adottata e perfezionata da Honda con il passare degli anni: il design deciso e moderno consente a questo scooter di immergersi con il massimo dinamismo nel giovane ambiente urbano, mentre le sue dimensioni compatte gli permettono di sfrecciare nel traffico più congestionato e di essere parcheggiato molto facilmente.

La posizione di guida rilassata, il vano sottosella in grado di ospitare un casco integrale più altri oggetti e un'eccellente qualità complessiva, forniscono il **Personal Comfort** di **livello "X"** che identifica la serie PCX. Senza dimenticare l'eccellente rapporto qualità/prezzo – sia all'acquisto che durante tutto il periodo di possesso – che ha contribuito a consolidare la popolarità del PCX.

Nel 2010, il PCX è stato il primo veicolo a due ruote dotato di tecnologia Start&Stop con sistema ACG. Due anni dopo è diventato il primo scooter Honda dotato dell'ultraefficiente motore Honda eSP (enhanced Smart Power) a basso attrito. Nel 2016 ha ottenuto la conformità Euro4 e nel 2018 è tornato con un design profondamente rivisto e corretto, un motore più potente, un nuovissimo telaio e una ciclistica ancor più rassicurante.

Sempre al passo con i tempi, nel 2021 il PCX125 si è nuovamente aggiornato con una nuova combinazione di motore e telaio, con comfort e dotazioni pratiche all'avanguardia e un coraggioso restyling ancora più proiettato al futuro.

Per il **2025** il PCX125 è stato aggiornato rimanendo fedele alla cifra stilistica dinamica, tesa e futuristica che lo ha sempre contraddistinto con importanti aggiornamenti alla ciclistica. Il suo obiettivo? Confermarsi leader della mobilità su due ruote in Europa.

2. Panoramica del modello

L'estetica attraente del PCX125 è da sempre uno dei fattori fondamentali del suo fascino, grazie anche al suo stile ancora più futuristico dopo il restyling 'fluidò' del 2021. Si rinnova ulteriormente per il 2025 con nuove linee dinamiche e tese. Definita dallo sguardo grintoso dei **fari con luci full LED e DRL**, la carenatura nasconde un **vano sottosella capiente**, ottimo spazio per le gambe e una presa di ricarica USB-C nel vano portaoggetti. Il quadro strumenti "widescreen" riporta tutte le informazioni fondamentali. La pratica **Smart-Key** lo rende sempre facile da usare.

Il motore con tecnologia eSP+ (enhanced Smart Power Plus) produce una potenza massima di 12,5 CV (9,2kW), un picco di coppia di 11,7 Nm con un'incredibile efficienza di 47,6 km/l (ciclo medio WMTC). È equipaggiato con il sistema Start&Stop e il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) per gestire l'aderenza della ruota posteriore. Per il modello **2025** sono stati **rivisti i parametri** di funzionamento dell'**ECU**, **riposizionato il catalizzatore** e aggiunto un **nuovo sensore O₂** a valle di quest'ultimo, raggiungendo l'omologazione **Euro5+**.

Il telaio tubolare a doppia culla in acciaio è stato appositamente messo a punto per ottimizzare il comfort di marcia, grazie alla **lunga escursione degli ammortizzatori posteriori** e agli **pneumatici larghi** che assorbono in maniera ottimale tutte le asperità dell'asfalto. L'impianto frenante si evolve per il **2025** passando al **freno a disco posteriore da 220 mm** rispetto al precedente tamburo.

Per il **2025** il PCX125 è disponibile nelle seguenti colorazioni:

- ✓ 'Mat Galaxy Black Metallic'
- ✓ 'Mat Dim Gray Metallic'
- ✓ 'Pearl Snowflake White'
- ✓ 'Pearl Dark Ash Blue 2'

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- **Nuova carenatura ridisegnata**
- **Nuova elegante cover del manubrio**
- **Distintive luci a LED con DRL indicatori di direzione integrati**
- **Ampio vano sottosella da 30,4 L**
- **presa di ricarica USB-C nel vano portaoggetti**
- **Smart-Key per lo sblocco di tutte le serrature**

Il design è da sempre una delle cifre stilistiche del PCX125 grazie alla sua linea originale, alla verniciatura monocromatica dai toni profondi e all'andamento teso ed omogeneo su tutta la lunghezza del veicolo. Il modello 2021 propose un'ulteriore variazione sul tema puntando su una carenatura più definita e sfrontata, che accentua lo stile futuristico dello scooter, a cui deve buona parte del suo fascino. Il modello **2025** estende ulteriormente le caratteristiche chiave e i concetti di stile portati avanti da questo design, evolvendosi in maniera elegante tramite **nuove linee tese** che attraversano tutto lo scooter da fronte a retro.

La forte identità del PCX125 è evidente anche grazie ai distintivi gruppi ottici full-LED e alle **luci DRL**, che all'anteriore cambiano completamente aspetto grazie ad una luce di posizione **evoluta** in una **forma** a 'V'. La luce posteriore a 'X', invece, sfrutta una tecnologia multi-ottica per produrre un intenso effetto 3D.

Le linee e i contorni sono stati sapientemente ritoccati per ottenere un risultato estetico di grande impatto. Lo scudo anteriore, stretto al centro, si apre nella parte superiore, dove si inserisce un parabrezza oscurato leggermente più ampio che protegge dal vento senza ingombrare e limitare la visuale.

Per quanto riguarda il comfort la sella è sagomata pensando al pilota e al passeggero: l'altezza si mantiene a 763 mm, permettendo di toccare terra facilmente e in maniera confortevole grazie all'arco del cavallo di 540 mm. La maniglia posteriore per il passeggero è più sottile e leggera e assicura una presa più salda e comoda durante gli spostamenti.

Dietro queste linee slanciate ed avveniristiche si nasconde una capacità di carico superiore. **Il vano sottosella** raggiunge un volume complessivo di **30,4 litri**, perfetto per riporre un casco integrale e non solo. La **presa di ricarica** è **USB-C**, locata all'interno del vano portaoggetti, comodissima per caricare lo smartphone. Sempre in tema di praticità, il copri-tappo del serbatoio è provvisto di uno spazio per appoggiare il tappo durante il rifornimento.

Anche il PCX125 è dotato della pratica **Smart-Key** Honda, che attiva il commutatore di accensione, l'apertura e chiusura del vano sottosella e lo Smart-Top Box da 35 litri rimovibile (opzionale). Con la Smart-Key comodamente in tasca il bauletto si sblocca, per poi bloccarsi automaticamente quando il conducente si allontana dal veicolo.

Il quadro strumenti “widescreen” visualizza tutte le informazioni indispensabili in un formato di facile consultazione. Il pannello LCD a retroilluminazione “negativa” mostra tachimetro, contachilometri parziale, indicatore livello carburante, consumo medio e stato di attivazione dello Start&Stop.

Per il **2025** il **largo manubrio** è coperto da una elegante e stilosa **cover**, una novità che sembra già irrinunciabile ad un primo colpo d’occhio per lo stile del PCX. Montato su risers con nuovi tamponi in gomma di densità ottimizzata, offre un ottimo braccio di leva nel traffico intenso e rappresenta un discreto tocco di stile.

3.2 Telaio e ciclistica

- **Telaio in acciaio solido e resistente**
- **Doppi ammortizzatori posteriori ad ampia escursione, per il massimo comfort**
- **Nuovo freno a disco posteriore che sostituisce il precedente tamburo**
- **Eleganti cerchi con pneumatici maggiorati**

Il PCX125 si poggia sul collaudato telaio tubolare in acciaio a doppia culla estremamente solido che non compromette le caratteristiche di agilità, semplicità d’uso e comfort di guida che contraddistinguono da sempre il PCX.

L’interasse misura 1.315 mm e l’inclinazione del canotto di sterzo di 26,5° che proietta un’avancorsa di 80 mm. Il peso con il pieno si attesta a 133 kg. I cerchi – da 14” all’ant. e 13” al post. – hanno un *design* che si sposa perfettamente con le proporzioni delle carene. Gli pneumatici hanno misure di 110/70-14 M/C all’anteriore e 130/70-13 M/C al posteriore.

La forcella con steli da 31 mm con escursione ruota di 89 mm e gli ammortizzatori posteriori con 95 mm di corsa restano invariati e adottano molle sostenute per assorbire meglio i colpi sui fondi accidentati delle città.

L’impianto frenante è dotato di sistema antibloccaggio ABS sulla ruota anteriore, dove è presente un disco da 220 mm con pinza a 2 pistoncini. Per il **2025** il PCX guadagna il **freno a disco** anche al **posteriore**, da 220 mm, morso da pinza monopostoncino.

3.3 Motore

- **Potente motore monoalbero di 125 cc eSP+ a 4 valvole, raffreddato a liquido**
- **Controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control)**
- **Sistema Start&Stop**
- **Parametri di funzionamento dell’ECU aggiornati, catalizzatore riposizionato e con nuovo sensore O₂**

Il motore monoalbero *enhanced Smart Power Plus* (eSP+) a 4 valvole raffreddato a liquido del PCX125 eroga **12,5 CV** (9,2 kW) di potenza a 8.750 giri/min e una coppia massima di 11,7 Nm a 6.500 giri/min. I valori di alesaggio e corsa sono pari a 53,5 x 55,5 mm, con un rapporto di compressione di 11,5:1. La riduzione della corsa del pistone è fondamentale per predisporre le 4 valvole (due di aspirazione e due di scarico), ma anche per ridurre l’attrito provocato dallo scorrimento dello stesso.

Dotato di una straordinaria accelerazione sia nelle partenze da fermo che nelle riprese, il PCX125 viaggia comodamente ad una velocità di crociera di 90 km/h, spingendosi con facilità fino alla velocità massima prossima ai 100 km/h. Inoltre, i **consumi di 47,6 km/l nel ciclo medio WMTC**, uniti al serbatoio da 8,1 litri, offrono un’autonomia di ben 385 km con un pieno.

Uno dei 'plus' fondamentali, al suo esordio sulla serie PCX 2021, è il controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) che stabilizza l'aderenza della ruota posteriore aumentando sensibilmente la sicurezza in sella, sull'asciutto come sul bagnato. Quando l'HSTC interviene per ridurre attivamente lo slittamento, la spia "T" lampeggia sul cruscotto. Il sistema può essere completamente disattivato tramite pulsante posto sul manubrio.

Il motore Honda eSP+ è caratterizzato dall'applicazione estesa di tecnologie per la riduzione degli attriti che, insieme ad accorgimenti come la pompa dell'olio integrata nel basamento, contribuiscono a migliorare ulteriormente l'efficienza. La camera di combustione compatta e l'iniezione elettronica PGM-FI con corpo farfallato da 28 mm ottimizzano la velocità di combustione e il raffreddamento del sistema.

Il cilindro disassato riduce l'attrito causato nella fase di espansione dal contatto tra pistone e parete, trasmettendo efficacemente l'energia di combustione all'albero motore. La canna in ghisa, la cui superficie è dotata di piccoli aculei, contribuisce a prevenire eventuali distorsioni del diametro interno della canna stessa (una conformazione che riduce la tensione nelle fasce elastiche del pistone limitando ulteriormente l'attrito). Il nuovo tendicatena idraulico della distribuzione rende il motore ancora più efficiente riducendo le vibrazioni interne e contenendo i consumi.

I getti d'olio raffreddano uniformemente il pistone ottimizzando la fasatura di accensione ed evitando fenomeni di "battito in testa" e altre combustioni anomale. Il tendicatena della distribuzione idraulico tiene sotto controllo le vibrazioni della catena, i rumori e l'attrito.

Un radiatore compatto, integrato nella parte esterna destra del basamento, utilizza una ventola piccola e leggera ad altissima efficienza. La resistenza all'interno della trasmissione viene ridotta mediante l'uso di tre cuscinetti a basso attrito, progettati per gestire esattamente i carichi che ricevono individualmente. L'ottimale messa a punto della frizione e delle pulegge completa l'opera, migliorando le prestazioni complessive.

Un'altra caratteristica unica di questo sensazionale motore Honda è il **motorino di avviamento ACG a controllo elettronico senza spazzole**, che funziona quindi anche da generatore. Si tratta di un componente integrato montato direttamente sull'estremità dell'albero motore, che serve sia per l'avviamento che come alternatore. Agisce direttamente sull'imbiellaggio, eliminando i rumori derivanti dai normali ingranaggi e rendendo così possibile la presenza dell'efficiente e silenzioso sistema **Start&Stop**.

Quando attivato (un interruttore sul manubrio ne permette l'esclusione) il sistema Start&Stop spegne automaticamente il motore dopo un periodo di funzionamento al minimo di 3 secondi e a veicolo fermo, per riavviarlo non appena viene ruotata la manopola dell'acceleratore. Il riavvio è istantaneo, grazie a un sistema di rotazione inversa che fa tornare l'albero motore e il pistone al punto morto inferiore e a un meccanismo di decompressione che riduce la resistenza alla messa in moto. Infine, per evitare la remota possibilità che la batteria si scarichi, la centralina è in grado di rilevarne lo stato di carica e, se necessario, disattivare momentaneamente il sistema.

Per il **2025** l'obiettivo di raggiungere gli standard omologativi **Euro5+** è stato raggiunto **modificando i parametri** di funzionamento dell'**ECU**, **riprogettando il sistema di scarico**, **riposizionando il catalizzatore** e aggiungendo un **nuovo sensore O₂** a valle di quest'ultimo.

4. Accessori

Una gamma di Accessori Originali Honda è disponibile per il PCX125.

Winter Pack

Pensato per migliorare il comfort di guida durante le giornate più fredde.

- Parabrezza maggiorato
- Manopole riscaldabili

Disponibili singolarmente ulteriori accessori come:

- Telo coprimoto
- Smart Top Box da 35 L
- Top Box da 35 L
- Antifurto con allarme



5. Caratteristiche tecniche Honda PCX125 YM2025

MOTORE	
Tipo	Monocilindrico eSP+ raffreddato a liquido SOHC 4 valvole, Euro5+
Cilindrata	125 cc
Alesaggio x Corsa	53,5 mm x 55,5 mm
Rapporto di compressione	11,5:1
Potenza massima	12,5 CV (9,2 kW) a 8.750 giri/min
Coppia massima	11,7 Nm a 6.500 giri/min
Emissioni acustiche	84 dB
Velocità massima	98 km/h
Capacità olio motore	0,9 L
Avviamento	Elettrico
SISTEMA DI ALIMENTAZIONE	
Carburazione	Iniezione elettronica Honda PGM-FI
Capacità serbatoio	8,1 L
Emissioni CO ₂ (ciclo medio WMTC)	49 g/km
Consumi	47,6 km/l (con sistema Start&Stop disattivato)
IMPIANTO ELETTRICO	
Tipo batteria	AGM
Capacità batteria	12 V 7 Ah
TRASMISSIONE	
Frizione	Automatica, centrifuga, a secco
Cambio	CVT V-Matic
Trasmissione finale	A cinghia V-Belt
TELAIO	
Tipo	Tubolare a doppia culla in acciaio
CICLISTICA	
Dimensioni (LxLxA)	1.935 mm x 740 mm x 1.125 mm
Interasse	1.315 mm
Inclinazione canotto di sterzo	26,5°
Avancorsa	80 mm
Altezza sella	763 mm
Luce a terra	135 mm
Peso con il pieno	133 kg
SOSPENSIONI	
Sospensione ant.	Forcella telescopica da 31 mm, escursione ruota 89 mm
Sospensione post.	Forcellone in alluminio con doppio ammortizzatore, escursione ruota 95 mm
RUOTE	
Cerchio ant.	14M/C x MT2,75, in alluminio a 5 razze sdoppiate
Cerchio post.	13M/C x MT3,50, in alluminio a 5 razze sdoppiate

Pneumatico ant.	110/70-14M/C 50P
Pneumatico pst.	130/70-13M/C 63P
FRENI	
ABS	A canale singolo
Freno ant.	Disco singolo da 220 mm con pinza a due pistoncini
Freno post.	Disco singolo da 220 mm con pinza monopistoncino
STRUMENTAZIONE ED ELETTRONICA	
Cruscotto	LCD con indicatore del carburante, odometro, tracciamento doppio itinerario, consumo medio totale, consumo parziale, orologio, indicatore del cambio olio motore
Faro	LED
Illuminazione posteriore	LED
Connettività	No
Presenza di ricarica	USB-C

Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.

Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla normativa WMTC. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con un solo pilota e senza accessori opzionali aggiuntivi. I consumi di carburante effettivi possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici, dell'installazione di accessori, del carico, del peso di conducente e passeggero e di altri fattori.