



DER WELTROLLER

Schaut so der Zeitgeist aus? So soll er herzlich willkommen sein

Hondas rollende Antwort auf wirtschaftliche Rahmenbedingungen und ökologische Anforderungen ließ nicht lange auf sich warten. Ein mehr als gefälliger, dynamisch aussehender Scooter mit besten Fahreigenschaften und untadeliger Verarbeitung um 2490 Euro; Verbrauch? 2,1 Liter auf 100 Kilometer. Das sitzt, das passt, das trifft ins Schwarze.

Oder von mir aus ins Grüne. Weil ein Green Vehicle soll doch keineswegs automatisch ein elektrisches sein. Neben dem seit wenigen Wochen sich im Umlauf befindlichen PCX 125 (Honda sagt nur kurz „PCX“ dazu) schauen die meisten der aktuellen Elektroroller so aus, als ob sie einem Überraschungsei entschlüpft oder gerade aus einem Kaugummiautomat gepurzelt sind. Die Wirtschaftlichkeit des PCX und fast 300 Kilometer Reichweite aus einem kleinen 6,2-Liter-Tank legen die Latte hoch. Beim Punkt Zuverlässigkeit und Haltbarkeit verdient der PCX jenen Vertrauensvorschuss, den sich die Marke in den vergangenen Jahrzehnten erarbeitet hat.

Als sprit- und emissionsparende Detailmaßnahme bringt Honda eine automatische Leerlaufabschaltung, bei der sich der Motor im Leerlauf – bei stehendem Fahrzeug – nach drei Sekunden abschaltet und beim kleinsten Dreh am Gasgriff blitzartig wieder anspringt. In der Praxis funktioniert das sensationell gut: Ohne Zeitverzögerung und ohne jegliches Startergeräusch packt die automatische Fliehkraftkupplung zu und der 125er prescht los. „Lospreschen“ mag auf einem Achtelliter mit gerade 8,6 kW (11,7 PS) Leistung ein wenig süffisant klingen. Beim PCX stimmt's – denn der Eindruck ist so, als ob er die

gesetzliche Höchstgrenze von 11 kW (15 PS) voll ausnutzen würde. Verantwortlich dafür sind das kleine Fahrzeuggewicht von vollgetankt 124,4 Kilo und die Honda-Entwicklung V-Matik, die eine verfeinerte Version der üblichen Keilriemenautomatik ist.

Das fehlende Startergeräusch erklärt sich, weil ein herkömmlicher Startermotor entfällt. Stattdessen dient der Rotor der Lichtmaschine in Umkehrfunktion als E-Starter. Dieses System eines „Dynastarters“ ist seit den 1950ern bei Zweitaktern (zum Beispiel Puch SGA) wohlbekannt, bei Viertaktern war es bislang wegen des ungleich höheren inneren Widerstands nicht sehr praktikabel

Ein Green Vehicle muss keineswegs elektrisch sein

– Honda hat die Technologie jetzt im Griff. Der PCX-Motor läuft in jener Zehntelsekunde, in der der Gasgriff bewegt wird und nimmt sofort Drehzahl auf. Interessant ist, dass in fast allen Zeitungsberichten und Internetplattformen wiedergekaut wird, der PCX sei der erste Honda-Roller mit Start-Stopp-Automatik. Ein schlampiger Irrtum. Bereits 2000 gab es den luxuriösen und technisch extrem hochstehenden Honda Jazz 250 mit „Idle-Stop“ (ebenfalls mit Sitzbank-Sensor wie beim PCX), und schon damals funktionierte das System klaglos. Beim PCX gibt Honda die Treibstoffersparnis im Stadtverkehr durch die zeitweise Motorruhe mit fünf Prozent an. Angesichts des ohnehin geizigen PCX-Verbrauchs mag das wie eine Pipettenfüllung klingen, aber immerhin. >>

(1) Das Design des PCX ist nicht nur frisch, sondern sogar ziemlich unverwechselbar

(2) Aus keinem Blickwinkel könnte man den günstigen Preis der neuen Honda-Mobilitätsoffensive erraten





Welcher Trick ermöglicht den verlockenden Preis von 2490 Euro? Der PCX wird seit November 2009 von der 1965 gegründeten Thai Honda Manufacturing Co., Ltd. erzeugt, die pro Jahr als Produktionskapazität die Kleinigkeit von 1,5 Millionen Zweirädern hat. Die Wirtschaftlichkeit des PCX soll durch seine Globalität kommen: Er wird in nahezu identischer Ausführung in asiatische Länder, nach Europa und nach Japan exportiert, allein in Nordamerika gibt es eine Version ohne Leerlaufabschaltung.

Außer der hinteren Trommelbremse und dem kleinen Handschuhfach im Vorderbau, das nicht versperbar ist, entdecken wir keine offensichtlichen Rotstiftaktionen. Ganz im Gegenteil: Die Lackierung unseres Testrollers in Perlmutter-Metallic („Pearl Himalaya White“, es gibt auch noch Silber und Asteroid-Grau) ist höchst gediegen und qualitativ; die große Scheinwerferereinheit ist eine echte Lichtkanone; Schalter und Anbauteile wie etwa die klappbaren Soziusfußrasten hätten auch in teureren Fahrzeugen ihre Berechtigung. Der schöne Chromlenker und die Drehplatte, in der die Kabel und Seilzüge verschwinden, sind eine nette Abwechslung zur üblichen Rollersitte, den Lenker mit

Leerlaufabschaltung, Kombibremse, erstaunlicher Preis

mehr oder weniger schönen Plastikverschaltungen zu ummanteln. Trotz der 14-Zoll-Räder passt ein ausgewachsener Vollvisierhelm in den Stauraum unter der Sitzbank und es bleibt immer noch Platz für weitere Utensilien – eine nicht allzu dicke Jacke oder eine Regenkombi lässt sich problemlos zusätzlich unterbringen. In dieser Klasse ist das alles andere als selbstverständlich.

Auch für Fahrer über Einsatztzig ist der Beinraum reichlich bemessen. Lediglich die Sitzbank-Wulst am Ende des Fahrersitzes kann weniger gut gefallen, sie zwingt in eine vorgegebene Sitzposition und lässt keinen Spielraum nach hinten zu. Hat man sich



damit abgefunden, ist die Gesamtgenomomie gut, auch Zweipersonenbetrieb ist ohne Einengung möglich.

Bereits nach den ersten zwei, drei Becken ist man auf dem PCX äußerst angenehm überrascht: Sofort stellt sich das Gefühl ein, als ob man mit dem Roller schon seit Ewigkeiten vertraut ist, der Umgang mit dem Federgewicht ist kinderleicht und spielerisch. Der Stahlrohrrahmen in Tunnelbauweise ist steif und die Kombination aus stabilisierenden 14-Zoll-Rädern, mittelkurzem Radstand sowie vergleichsweise steilem Lenkkopfwinkel ist sehr harmonisch ausgefallen: null Kippelei, trotzdem superschnelles Einlenken und zielgenaues, vorhersehbares Schräglagenverhalten. Kurvenreiche Straßensektoren machen mit dem PCX einen Riesenspaß, auch das kann man nicht von jedem Roller sagen. Eine Fröhlichkeit, die vom eifrigen, zu keiner Zeit gequält wirkenden Motor gut unterstützt wird. Das positive Bild wird von der Bremsanlage ergänzt: Honda spendiert eine Kombi-Bremse, bei der die Hinterradbremse automatisch von der vorderen Bremscheibe unterstützt wird; der rechte Bremshebel wirkt nur auf die Vorderradbremse. Im Vergleich zu den aufwändigen CBS und Dual-CBS der großen Honda-Roller und -Motorräder ist dieses

PCX-System natürlich viel einfacher, aber effektiv. Auf trockenem Asphalt hat es sogar fast ABS-Qualitäten – es sind kräftige Verzögerungen möglich, ohne plötzlich in den Blockierbereich zu kommen. Die Federelemente sprechen fein an, wobei aber die Federwege – aus Stabilitätsgründen – nicht allzu lang ausgefallen sind.



Schickes Styling, unbestreitbare Qualitäten, Innovationen und eine unmissverständliche Preisansage: Die Prognose ist nicht allzu riskant, dass Honda mit dem PCX 125 zum richtigen Zeitpunkt einen designierten Verkaufsschlager auf die Straßen bringt. Alles andere wäre eine komplette Fehleinschätzung. ©



moto
mobil

HONDA PCX 125

roller-daten

MOTOR	1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, SOHC, 2 Ventile, EFI
HUBRAUM	124,9 ccm
LEISTUNG	8,6 kW (11,7 PS) bei 8500/min
DREHMOMENT	12 Nm bei 6000/min
GETRIEBE	autom. Kupplung, Honda V-Matik
FAHRWERK	Stahlrohrrahmen
AUFHÄNGUNG vo/hi	Telegabel 31 mm, Stereofederbeine
RADSTAND	1305 mm
FEDERWEG vo/hi	100/75 mm
BEREIFUNG vo/hi	IRC 90/90-14, 100/90-14
BREMSEN vo/hi	Verbundsystem Scheibe 220 mm/Trommel
SITZHÖHE	761 mm
TANKINHALT	6,2 l
GEWICHT (vollgetankt)	124,4 kg
SPITZE	104 km/h
VERBRAUCH (Werksangabe)	ca. 2,1 l/100 km
EXTRAS	Windschild, Topcaseträger, Topcase
PREIS	€ 2490,-
VERTRIEB/INFO	www.honda.at

- (1) Kurvenfreude und Stabilität vertragen sich
 (2) Können wir ihn uns auch als 250er wünschen?
 (3) Hier lässt sich die Start-Stopp-Automatik einschalten und auch deaktivieren
 (4) Alle Infos, die notwendig sind; schöner Chromlenker
 (5) Integralhelm plus Regengewand passen problemlos hinein
 (6) Solide klappbare Beifahrerfußrasten
 (7) Der PCX ist derzeit in drei Schattierungen erhältlich

READY TO» RACE

KTW