

HONDA PCX 150

PREGI ● Rapporto qualità-prezzo

DIFETTI ● Mancanza orologio sulla strumentazione

PREZZO € 2.410

PROVA SCOOTER

Non chiamatelo entry level!

di Cristina Bacchetti | Così come il predecessore da 125 cc, il nuovo Honda PCX 150 si propone sul mercato ad un prezzo invitante: 2.410 Euro, senza rinunciare a qualità e prestazioni. Lo abbiamo provato a Roma



“ Richiesto a gran voce dal pubblico, **non deluderà** di sicuro **chi cerca un mezzo semplice** ed economico, **ma versatile** ”

Honda PCX 150, il giusto compromesso

Sin dal suo debutto sul mercato, nel 2010, PCX 125 ha raccolto pareri positivi tra gli utenti che vogliono muoversi in città con un mezzo low cost, sì, ma con tutte le carte in regola per portare il prestigioso logo alato sulle carene. Nel 2011 PCX 125 è il mezzo a due ruote più venduto in Europa. Inevitabile quindi la richiesta da parte del pubblico di una cilindrata più versatile, che possa percorrere le nostre autostrade e tangenziali. Ed eccolo qui: PCX 150 risponde alle esigenze degli scooteristi italiani, senza stravolgere la linea e i contenuti già apprezzati sul fratello minore, ma con un nuovo motore Honda da 153 cc, parsimonioso nei consumi, silenzioso e attento alle emissioni. Prodotto sino ad ora in Thailandia, perché pensato principalmente per il mercato del sud-est asiatico, da Ottobre PCX 150 vedrà la luce nello stabilimento Honda di Atessa, in Abruzzo, dove già prendono vita SH, Hornet, CBF 600 e 1000, CB 1000 R, CBR 600 F e Transalp.

Il nuovo motore Honda eSP

Il propulsore che equipaggia il PCX è un monocilindrico a 2 valvole, 4 tempi, da 153 cc. È raffreddato a liquido e sfrutta tecnologia a basso attrito per garantire alte prestazioni e bassi consumi.

Cosa significa tecnologia a basso attrito? Sono diversi i fattori che portano il motore a sfruttare tale tecnologia. Nel caso del nuovo propulsore Honda eSP si è puntato principalmente sul cilindro disassato: soluzione che già di per sé riduce l'attrito causato dal contatto tra il pistone (il cui peso è stato ridotto) e la parete del cilindro stesso.

Per ridurre l'attrito sul bilanciere dell'albero a camme è stato utilizzato un cuscinetto ad aghi a guscio. - 20% di attrito anche all'interno della trasmissione, grazie ai nuovi cuscinetti. Tutto questo si traduce in un motore silenzioso, performante e che raggiunge i 44,6 Km/l nell'utilizzo misto. I dati dichiarati da Honda sono misurati in base allo standard WMTC, ovvero su un reale percorso misto, e non sui consueti dati basati su un di tot di chilometri percorsi a velocità fissa. Con un pieno del serbatoio da 5,9 litri si percorrono quindi più di 260 km.

Start&Stop

Vi ricordate l'Honda @ 125 e 150? Nel 2000 era già dotato di Start&Stop. Come il 125 anche PCX 150 è dotato di questo sistema, disinseribile semplicemente con un pulsante posto sul lato destro del manubrio. Se attivato, il motore si spegne automaticamente dopo 3 secondi di sosta al minimo dei giri, e riparte non appena si ruota di nuovo la manopola del gas. Per far sì che lo S&S sia attivo bisogna assicurarsi che il suddetto pulsante al manubrio sia impostato su "Idling Stop", che il pilota sia in sella e che la temperatura del liquido di raffreddamento abbia raggiunto i 60°C. Quest'occhio di riguardo nei confronti dell'ambiente permette inoltre un risparmio di carburante che oscilla tra il 5 e il 7%. Durante il test abbiamo potuto apprezzare la bella sensazione, quasi surreale, data da una decina di scooter fermi al semaforo, completamente silenziosi.



Ciclistica e frenata

I 761 mm di altezza della sella da terra fanno felici proprio tutti: si tocca facilmente, l'abitabilità del mezzo non ne risente e ne giovano anche le manovre di parcheggio. Su PCX tutto questo è reso possibile anche dal telaio tubolare in acciaio con trave dorsale inferiore. Le ruote da 14" sono un giusto compromesso tra l'agilità di una ruota alta e l'affidabilità di uno scooter con la ruota più bassa. I cerchi in alluminio pressofuso a 5 razze calzano pneumatici da 90/90 all'anteriore e da 100/90 al posteriore. L'impianto di frenata combinata sta prendendo piede su tutti i tipi di

mezzi a due ruote. Non mette in crisi il neofita e aiuta il guidatore in caso di frenate d'emergenza. Per quanto riguarda il sistema Honda CBS che equipaggia il PCX 150, troviamo un disco anteriore da 220 mm con 3 pistoncini: quello centrale andrà a coadiuvare la frenata del tamburo posteriore da 130 mm, quando chiamato in causa.

La linea

Le linee sono quelle che conosciamo e che da un paio d'anni vestono il più piccolo 125. L'aria è quella "da grande", con l'ampio faro anteriore inconfondibilmente Honda, il parabrezza basso scuro e il codone che guarda in su. La sella è lunga e con un piccolo supporto lombare per il pilota. Forse un pochino sacrificata la porzione per il passeggero, che può però contare su pedane estraibili e sull'ampio maniglione di sicurezza integrato al codone. Per quanto riguarda le capacità di carico troviamo un sottosella spazioso (può contenere un casco integrale nella porzione anteriore ed altri oggetti più piccoli quali catena o tuta antipioggia nella parte posteriore), e un vano nel retroscudo dove riporre il cellulare o le chiavi di casa. Il bauletto da 26 litri è disponibile come optional.

Come va?

Senza soffermarci ulteriormente sulla parte tecnica ed estetica, caratteristiche **che di poco si scostano da quelle del 125**, passiamo alla prova dinamica del nuovo arrivato in casa Honda. La posizione di guida è ottimale, il manubrio (cromato!) è vicino, (forse anche troppo ma l'ergonomia in sella è soggettiva) e nonostante il tunnel centrale possa apparire un filino "invadente", lo spazio per i piedi non è reseggato, anzi ci si può "allungare" sino allo scudo e mettersi comodi, specialmente in caso di lunghe percorrenze. Certo, chi cerca la praticità della pedana piatta dovrà rivolgersi altrove... ad esempio al best seller di Honda: il ruota alta SH.

Il piccolo parabrezza pressoché inesistente, piacevolissimo visto il clima torrido che ha caratterizzato la giornata di test, può essere sostituito con uno più alto disponibile tra gli accessori, ma è sufficiente nell'utilizzo urbano, soprattutto nella stagione calda. Lo starter elettronico ACG fa sì che PCX si avvii senza alcun rumore. Una volta in moto anche il propulsore stupisce per

silenziosità e per prontezza di risposta del gas. I 13,6 CV (a 8.500 giri) muovono senza fatica i 129 kg (in ordine di marcia) del nostro piccolo e agile compagno di strada, anche su ripide salite o nei sorpassi. Nel traffico romano ci districiamo senza problemi: PCX è disinvolto e piacevolissimo da guidare; il raggio di sterzata di 1,98 m permette inversioni di marcia in spazi ridottissimi. Il manubrio "da naked", il peso piuma e il bel motore fanno venir voglia di azzardare una guida "allegria", dove possibile. E tra







1



2



3

1 Dotato di Start&Stop disinseribile con un pulsante posto sul lato destro del manubrio.

2 Disco anteriore da 220 mm con 3 pistoncini.

3 Troviamo un sottosella spazioso che può contenere un casco integrale nella porzione anteriore.

“ Un **mezzo low cost**, sì, ma con tutte **le carte in regola** per portare il prestigioso logo alato sulle carene ”

le curve che salgono al Gianicolo, la famosa Terrazza su Roma, scopriamo anche il lato divertente di PCX, che scende in piega con disinvoltura e ambizioni da sportivone. Anche la frenata fa il suo dovere. Il tamburo posteriore, che farà storcere il naso ai fan “del disco anche dietro”, lavora in sintonia col disco anteriore (grazie al sistema CBS di cui abbiamo già parlato poco sopra) e non lascia spazio a errori o difficoltà. Lo spazio di frenata è ridotto e la stabilità garantita. Il porfido di Roma non ha messo in crisi nemmeno il comparto sospensioni, dove troviamo una forcella telescopica da 31 mm e un doppio ammortizzatore a forcellone oscillante, che soffre un po' solo su pronunciatissimi avvallamenti del terreno.

Promosso a pieni voti

Eh sì, ci è proprio piaciuto questo nuovo PCX. Richiesto a gran voce dal pubblico, non deluderà di sicuro chi cerca un mezzo semplice ed economico, ma versatile. Le finiture sono buone e se proprio vogliamo trovargli un difetto, tra l'altro già notato dal collega Paolillo nella prova della versione da 125 cc, lo segnaliamo nella mancanza del sempre gradito orologio sulla strumentazione. Honda PCX 150 è già nelle concessionarie a 2.410 Euro f.c.. Le colorazioni disponibili sono 4: bianco, nero, argento e il nuovo rosso.



↑ **Spettacolo!!!**
È stupendo, non consuma niente (evviva!!) e costa come un 50ino!!!! Questo è un vero scooter!!!!!! Ma cosa si vuole di più???

FORNO8978 - 19/07/2012

↑ **Ottimo**
Costa poco consuma poco ha una bella linea, direi che non si può avere di più!.

cla..moroso - 24/07/2012

■ Leggi e partecipa ai commenti »



SCHEDA TECNICA

HONDA
PCX 150
€ 2.410

Tempi: 4
Cilindri: 1
Cilindrata: 153 cc
Disposizione cilindri: Orizzontale
Raffreddamento: a liquido
Avviamento: E
Potenza: 13,6 cv (10 kW) / 8500 giri
Coppia: nM / 5250 giri
Marce: AV
Freni: D-T
Misure freni: 220-130 mm
Misure cerchi (ant./post.): 14" / 14"
Normativa antinquinamento: Euro 3
Peso: 129 kg
Lunghezza: 1915 mm
Larghezza: 740 mm
Altezza: 760 mm
Capacità serbatoio: 5,9 l
Segmento: Scooter Ruote basse



Honda PCX 150, la parola ai concessionari

Il nuovo scooter Honda offre la qualità Honda ad un prezzo assolutamente concorrenziale 2.410 Euro. Lo abbiamo provato a Roma, ma prima ecco l'opinione dei concessionari

Nel 2010 ha debuttato l'Honda PCX 125 raccogliendo subito pareri positivi tra gli utenti che vogliono muoversi in città con un mezzo low-cost, sì, ma con tutte le carte in regola per portare il prestigioso logo alato sulle carene. Ora anche il fratello maggiore punta a ripetere il successo del 125 sempre puntando su

un allettante rapporto qualità-prezzo.

Ecco le domande che abbiamo posto ai concessionari:

1. Quali secondo lei i punti di forza del PCX sui prodotti simili della concorrenza?
2. Che tipo di clientela ha? Porta alla Honda clienti provenienti da altre marche e più attenti al prezzo di acquisto?

3. Come vanno le vendite? E' un modello che mantiene il valore nel tempo?

4. Che vendite vi aspettate dal PCX 150? E' un modello di cui sentite la mancanza attualmente?

5. Come giudicate l'attuale gamma scooter della Honda? E' completa o potrebbe essere migliorata anche sulla base delle richieste dai clienti?

Malberti Motors, Desio. Risponde Marzio Malberti

1. Sicuramente il rapporto qualità-prezzo. E' un Honda con un prezzo "coreano".
2. Capterà i clienti orientati sui marchi meno costosi, quelli che non vogliono spendere i soldi di un SH ma che però con questo prezzo cercano la qualità Honda.
3. Stando all'esperienza dell'SH direi proprio di sì. Si torna sempre al discorso della qualità Honda.
4. Credo che conquisteremo quote della concorrenza, è un prodotto che potrebbe essere molto interessante in questo periodo non felice per l'economia.
5. Con i nuovi modelli che pur mantenendo una elevata qualità vengono proposti a prezzi contenuti, Honda è stata brava a interpretare il periodo.

Motomarche, Senigallia. Risponde Franco Latini

1. E' un modello nuovo e sicuramente piacerà.
2. Credo che lo sceglieranno soprattutto i giovani, anche grazie al prezzo contenuto.
3. Il valore dipende dalle mode, ma penso che lo manterrà.
4. Le vendite per ora sono andate bene.
5. Mancherebbe uno scooter con le caratteristiche del PCX ma di cilindrata superiore, un 250.

Martino Moto, Reggio Calabria. Nino Martino

1. La tecnologia è il suo punto forte. Ha tante caratteristiche che altri prodotti non hanno e soprattutto il rapporto qualità-prezzo.
2. Sì, porterà clienti anche da altre marche, si vanno a prendere i clienti che cercano la qualità Honda ma con prezzi decisamente più bassi.
3. Abbiamo già fatto delle consegne, c'è molto interesse. Tutti i prodotti Honda mantengono valore nel tempo.
4. Lo abbiamo già e lo stiamo già vendendo.
5. La gamma è completa, mancherebbe uno scooter sportivo 250-300 di cilindrata.

Firenze Motor, Firenze. Risponde Alessandro Michelozzi

1. Il costo in rapporto alla qualità è molto vantaggioso. A quella cifra è un prodotto decisamente superiore alla concorrenza.
2. Signori, ragazzi, tutti quelli che cercano un prezzo basso e chi preferisce una guida più comoda, meno sportiva rispetto all'SH.
3. Non è molto oneroso quindi le percentuali di perdita manterranno un buonissimo rapporto.
4. Ne venderemo certo, ma non ci aspettiamo numeri altissimi. Nella gamma non era un modello indispensabile.
5. Manca uno scooter intorno ai 300 non troppo costoso. **M**

Iscrizione a Moto.it Magazine

Registrati a Moto.it e riceverai nella tua casella di posta elettronica la pubblicazione "Moto.it Magazine"

Moto.it Magazine è il sistema più comodo per leggere sempre il meglio di Moto.it. Un magazine settimanale, gratuito, in formato pdf, con i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnato puntualmente nella vostra casella email. Potrai recedere dal servizio quando vorrai, semplicemente entrando nella tua area riservata My Moto. Per accedere al servizio registrati gratuitamente [cliccando qui](#) e configura i parametri dalla tua area My Moto. Come utente registrato potrai anche disporre di moltissimi altri utili servizi.

Milano, 05/10/2011



Moto.it Magazine, i contenuti più interessanti del mondo delle moto selezionati per voi e consegnati puntualmente nella vostra casella email.

[Leggi subito il numero 33 \(PDF\) »](#)

Numero 33
69 Pagine

Ducati Streetfighter 848
da Pag. 2 a Pag. 13

CARLOS CHECA
World Superbike Champion 2011

All'Interno NEWS: N. Cereghini "Spesso nei miei sogni c'è la moto. Anche per voi" | Bayliss sfiora il record con la Ducati 1199 Norme europee più dure per la sicurezza | MX: Desalle a riposo dopo l'operazione | Tyler Vilppoto Re dello Scrub



Editore:

CRM S.r.l., Via Melzo 9 - 20129 Milano
P. Iva 11921100159

Responsabile editoriale

Ippolito Fassati

Capo Redattore

Andrea Perfetti

Redazione

Maurizio Tanca
Cristina Bacchetti
Marco Berti
Francesco Paolillo
Aimone dal Pozzo

Grafica

Thomas Bressani

Collaboratori

Nico Cereghini
Giovanni Zamagni
Carlo Baldi
Massimo Zanzani
Lorenzo Boldrini
Enrico De Vita
Ottorino Piccinato
Antonio Privitera
Antonio Gola
Alfonso Rago

COPYRIGHT

Tutto il materiale contenuto in Moto.it Magazine è oggetto di diritti esclusivi di CRM S.r.l. con sede in Milano, Via Melzo 9. Ne è vietata quindi ogni riproduzione, anche parziale, senza l'autorizzazione scritta di CRM S.r.l.

Moto.it

Via Melzo 9- 20129 Milano
Reg. trib. Mi Num. 680 del 26/11/2003
Capitale Sociale Euro 10.000 i.v.
Email: staffmoto@moto.it

Hai in testa una moto ma non sai quale prendere?



Il primo sito di annunci di moto e scooter in Italia, con oltre 65.000 inserzioni disponibili.

Moto usate, nuove, d'epoca e accessori di tutte le marche di concessionari e privati con fotografie.