



SPAREFROH, TEIL 1

Wer früher mit einem Hunderter und heute mit dem Zehner tankt, vermeidet die Wut an der Tankstelle. Erlebnisbericht aus der Roller-Praxis



Schon die seit 2010 verkaufte erste Generation des PCX hatte die bestens funktionierende Start-Stopp-Automatik und war ein kleines Verbrauchswunder. Seit Mitte 2012 gibt es den PCX mit dem reibungsarmen eSP-Motor (enhanced Smart Power), das neue Modell ist lediglich an den Buchstaben an der Hinterradschwinge erkennbar. Im Innenleben von Motor und Variomatik wurde kräftig umgerührt (alle technischen Details in „motomobil“-Folge 006 und auf www.motomobil.at). Honda haut mit den Verbrauchswerten kräftig auf den Tisch: Nur 1,85

Je tiefer die Stadt, umso niedriger der Verbrauch

Liter pro 100 Kilometer ohne Motorabschaltung und 1,81 Liter mit Abschaltung. Ein Blick in diverse Internet-Rollerforen identifiziert die Zwei-Liter-Marke als untersten Sparwert, Vollgasfahrer liegen bei drei Liter auf 100 Kilometer. Beachtliche Werte. Für die Probe aufs Exempel nehmen wir das alte und das neue PCX-Modell (die sich beide im privaten Fundus der Redaktionsmitarbeiter befinden) und scheuchen zwei

in Gewicht und Größe vergleichbare Fahrer kreuz und quer durch Stadt und Land. Dabei ist anzumerken, dass der 8,6 kW (11,7 PS) starke eSP-Einzylinder erst nach der Einfahrzeit bei etwa 500 Kilometer in den richtigen Herzrhythmus kommt. Sensible Chauffeure bemerken das leicht geänderte Auspuffgeräusch und den marginal ruhigeren Motorlauf.

Gegensätzlich zu größeren Fahrzeugen gilt für den PCX: je tiefer die Stadt, umso niedriger der Verbrauch. Sobald man die Peripherie mit höheren Fahrgeschwindigkeiten oder die Stadtautobahn ins Visier nimmt, geht der Verbrauch durch den erhöhten Vollgasanteil nach oben. In allen Bereichen ist der eSP-Roller um 0,1 bis 0,3 Liter knausriger als der ohnehin schon äußerst sparsame „alte“ PCX. Freilich geht es auch in der Stadt darum, sinnlose Vollgas-Beschleunigungsperioden nach Tunlichkeit hintanzuhalten, was gewaltige Selbstdisziplin fordert. Wer sich vom nachfolgenden Verkehr nicht beeindrucken lässt und die gewählte Geschwindigkeit stoisch einhält, wird erheblich weniger verbrauchen. Mit extremer Zurückhaltung schaffen wir einmal sogar die magische

1,8-Liter-Marke. Ist man in der Stadt freudiger unterwegs, genehmigt sich der PCX 2,4 bis 2,7 Liter; an der Stadtperipherie mit über achtzigprozentigem Vollgasanteil wird man nicht mehr als 3,2 Liter verbrauchen. Die Marschrichtung der neuesten Achtelliter-Generation stimmt jedenfalls. ☺

(1) Neue Achtelliter-Motorgeneration: flüssig gekühlt aus Japan ...
(2) ... und luftgekühlt und dreiventilig aus Italien



HONDA PCX eSP

Motor: 1-Zyl.-4-Takt, flüssig gekühlt, SOHC, 2V, EFI, 125 ccm; **Leistung:** 8,6 kW (11,7 PS) bei 8000/min; **Drehmoment:** 12 Nm bei 6000/min; **Bereifung vo/hi:** 90/90-14, 100/90-14; **Bremsen vo/hi:** Scheibe 220 mm/Trommel 130 mm, CBS; **Radstand:** 1315 mm; **Sitzhöhe:** 760 mm; **Tankinhalt:** 5,9 l; **Gewicht vollgetankt:** ca. 128 kg; **Höchstgeschwindigkeit:** ca. 95 km/h; **Preis:** € 2699,-