



■ Alle Angaben entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen und dienen nur der Vorabinformation. Änderungen von technischen Spezifikationen und des Ausstattungsumfanges vorbehalten.

2007

SH300i

PRESSEINFORMATION

Einleitung

Neue Maßstäbe im Rollerbau: Perfekte Mischung aus überragender Leistung, Agilität und Komfort

Mit der Premiere des aufregenden neuen SH300i setzt Honda neue Maßstäbe im Rollerbau. Der SH300i besitzt alle hervorragenden Eigenschaften des europäischen Erfolgsrollers SH125i wie z.B. 16-Zoll-Felgen für einfaches Handling, einen flachen, breiten Durchstieg, schlankes Design und bequeme Proportionen. Darüber hinaus verfügt der SH300i über einen eigens für diesen Roller entwickelten, starken Motor, der dem Fahrer außerhalb des Stadtverkehrs ein zügiges Vorankommen auf Landstraßen und Autobahnen ermöglicht. Mit dieser perfekten Mischung aus Leistung, Agilität, Komfort und praktischem Nutzen verbindet er alle Vorteile von Roller und Motorrad und ist damit das perfekte Mobilitätskonzept für Stadt und Umland.

Der SH300i ist mit einem vollkommen neuen Viertaktmotor mit vier Ventilen und Kraftstoffeinspritzung ausgestattet, der die beste Beschleunigung in seiner Klasse liefert. Eine hochsteife, neue Fahrwerkskonstruktion mit einem innovativen Floating-Link-System ermöglicht präzises Handling im dichten Stadtverkehr und auf Schnellstraßen.

Der neue SH300i ist schlank und kompakt für ultimativen Fahrkomfort, und dabei schnell, stark und sicher im Handling für weite Distanzen. Gleichzeitig bietet er jede Menge Transportkapazität.

Optional ist der SH300i mit Hondas modernstem Combined-ABS-System erhältlich, das für exzellente Bremskontrolle steht.

Mit seinem schlanken, kosmopolitischen Styling und der hochwertigen Verarbeitung bis ins kleinste Detail wird er sich zu einem der beliebtesten Roller entwickeln und neue Maßstäbe setzen.

Entwicklungskonzept

Mit dem erklärten Ziel, Europas „Best Commuting Partner“ zu schaffen, machte sich das Entwicklungsteam von Honda daran, die bewährten Eigenschaften des beliebten SH125i/SH150i mit zusätzlichen Vorteilen wie stärkerer Leistung und zuverlässigem Handling bei hohen Geschwindigkeiten zu ergänzen. Dabei standen von Anfang an vier Punkte im Vordergrund:

- Leichte Manövrierbarkeit
- Einfache und praktische Bedienung
- Komfort und Souveränität in Optik und Funktion
- Eine qualitativ höhere Anmutung im Vergleich mit allen anderen Rollern, die es bisher gab.

Die einzelnen Konstruktionsmerkmale waren:

- 1) Ein leistungstärkerer Motor mit der besten Beschleunigung und der geschmeidigsten Bedienung in dieser Hubraumklasse. Jedoch ohne das Gewicht und die Größe, die bei anderen Rollermotoren dieser Klasse üblich sind.
- 2) Eine schlanke und leichte Konfiguration mit dem kürzesten Radstand in dieser Klasse, für mehr Wendigkeit und bessere Manövrierbarkeit.
- 3) Die größeren 16-Zoll-Felgen, die mit der SH-Serie populär wurden, sorgen für geschmeidigeres und komfortableres Handling, besonders bei höheren Geschwindigkeiten, die dieser neue Roller mit mittlerem Hubraum erreichen kann.
- 4) Der großzügige flache Durchstieg ist ebenfalls ein Kennzeichen des SH-Konzepts. Er ermöglicht einfaches Auf- und Absteigen und gibt mehr Fuß- und Beinfreiheit - anders als bei den ansonsten in dieser Klasse üblichen Konstruktionen mit rahmenbedingtem Mitteltunnel.
- 5) Großzügige und sichere Transportkapazität.
- 6) Große hydraulische Scheibenbremsen mit kombinierten Bremssystem (CBS) auch bei der Standardversion erhältlich.
- 7) Geräusch- und vibrationsarm trotz der höheren Spitzengeschwindigkeit.

- 8) Geringer Kraftstoffverbrauch und extrem niedrige Schadstoffemissionen als Antwort auf das weltweit wachsende Umweltbewusstsein und zur Einhaltung der jüngsten, äußerst strengen EURO-3-Norm.

Die Erreichung dieser und anderer Ziele stellte sich jedoch auf dem Papier wesentlich einfacher dar als in der Praxis. Ein vollkommen neuer Motor musste entwickelt und konstruiert werden, der die gewünschte Spitzenleistung bei kompakten Ausmaßen liefert. Eine neue Rahmenkonstruktion musste erdacht werden, um höchste Steifigkeit für einwandfreies Fahrverhalten und Handling zu gewährleisten und gleichzeitig die Haupteigenschaften beizubehalten, die die SH-Serie so beliebt machen, wie schlanke Proportionen und der flache Durchstieg.

Allein die Beibehaltung des charakteristischen, flachen Durchstiegs des SH - der einzige seiner Art in der gesamten Mittelklasse - stellte sich als größere Herausforderung dar. Es bedurfte innovativer Konstruktionslösungen, damit der Rahmen der zusätzlichen Leistung und den Torsionskräften, die auf eine hubraumstärkere Version der SH bei Autobahngeschwindigkeiten wirken, standhält.

Außerordentlicher Komfort und optimale Kontrolle waren ebenfalls Prioritäten bei der Konstruktion dieses neuen Rollers. Beeindruckende Innovationen wie eine schwimmend gelagerte Schwinge („Floating Link Unit“) gewährleisten die geschmeidigste, leiseste und komfortabelste Fahrweise, die man bei Rollern jeder Klasse finden kann, gepaart mit dem gut ansprechenden Handling bei hohen Geschwindigkeiten, das längere Strecken angenehmer macht und bisher nur bei „echten“ Motorrädern für möglich gehalten wurde.

Gemäß dem erklärten Ziel, Europas „Best Commuting Partner“ zu werden, wurde der neue SH300i von Anfang an mit Hondas modernstem kombinierten Bremssystem CBS in Verbindung mit ABS für mühelose Bremskontrolle ausgestattet, die der Leistung und dem geschmeidigen Handling des neuen Modells entspricht und in dieser Klasse einzigartig ist.

Schlankes, kompaktes und elegantes Styling; überzeugende Motorleistung und Beschleunigung; präzises und zuverlässiges Handling im Stadtverkehr und auf der Autobahn; luxuriöser Komfort und durchdachter Benutzerfreundlichkeit. Der neue Honda SH300i verkörpert die nächste Generation Mobilität auf zwei Rädern.

Styling

Der neue SH300i verfügt über eine „solide und elegante“ Optik mit schlanken Linien und Proportionen und einer sehr hochwertigen Anmutung. Er verdankt viele seiner Konstruktionsmerkmale dem beliebten Großrad-Roller SH125i/SH150i, der Europa seit seinem Debüt im Sturm erobert hat, und überträgt dessen Konzept auf eine neue Generation des Fahrspaßes für Pendler.

Schlanke und kompakte Konfiguration

Da der SH300i schlanker und wendiger werden sollte als die große Mehrheit der Roller im mittleren Hubraumsegment, ist er nur 3% länger als der SH125i/SH150i. Als eines der leichtesten, schmalsten und kompaktesten Modelle in seiner Klasse schlägt der SH300i eine neue Richtung in Form und Funktion ein. Er bietet eine außerordentlich komfortable Fahrweise bei beeindruckend starker Leistungsabgabe und einem sportlicheren Handling.

Wie bei den erfolgreichen kleineren Modellen sind die wichtigsten Konstruktionsmerkmale des SH300i:

- a) **Schlanke Proportionen**, insbesondere im Vergleich mit anderen Rollern in dieser Hubraumklasse,
- b) **Flacher Durchstieg** für leichtes Auf- und Absteigen und mehr Fuß- und Beinfreiheit unterwegs und
- c) **Große 16-Zoll-Felgen wie beim Motorrad** mit breiten Niederquerschnittreifen für eine stabile und zuverlässige Fahrweise, die eher an ein echtes Motorrad erinnern als die sehr viel kleineren Reifen vieler anderer Roller.
- d) **785 mm Sitzhöhe für leichtes Aufsteigen**

Gut sichtbare Beleuchtung

Das elegant geschwungene Styling des SH300i wird betont von einem großen Klarglas-Multirefektor-Scheinwerfer für maximale Beleuchtung auch bei Nachtfahrten. Die schlanke Frontpartie umfasst auch gut sichtbare, bernsteinfarbene Blinklichter mit konstant leuchtenden Positionsleuchten hinter Klarkunststoff, die zusammen mit dem Scheinwerfer die Sichtbarkeit verbessern, so dass andere Verkehrsteilnehmer die

Entfernung und Geschwindigkeit besser einschätzen können. Hinten befindet sich eine voll integrierte Rücklichteinheit mit Fahrtrichtungsanzeigern.

Farben

- **Velvet Red Metallic**
- **Quasar Silver Metallic**
- **Pearl Montana Blue**
- **Pearl Night Star Black**
- **Pearl Harvest Green**

Motor

Der neue SH300i wird von einem neuen, flüssigkeitsgekühlten Motor mit Kraftstoffeinspritzung angetrieben, der die höchste Leistung und beste Beschleunigung in seiner Klasse hat. Das moderne Aggregat des SH300i ist nicht eine hubraumstärkere Version eines bestehenden Modells, sondern er wurde eigens entwickelt, um spezifischen Ansprüchen gerecht zu werden. Es steckt voller Merkmale und Technologien, die ihren Ursprung im Rennsport haben und bei der Entwicklung des Rollers mit einfließen.

Modernste Honda Racing Technologie für den kleinsten Motor seiner Klasse

Der neu entwickelte 279-ccm-SOHC-Motor des SH300i mit vier Ventilen verdankt viel seiner modernen Technologie den berühmten CRF-Motocrossern, die mit kompakten, leichten und wettbewerbstauglichen Motoren ausgestattet sind. Insbesondere die innovative Konfiguration mit geschlossenem Kurbelgehäuse, die direkt von Hondas leistungsstarken CRF-Motoren stammt, ermöglicht sehr viel kompaktere Abmessungen als bei den anderen Einzylinder-Rollermotoren in dieser Klasse. Diese Konstruktion ermöglicht nicht nur den kompaktesten Rollermotor, der jemals in dieser Hubraumklasse entwickelt wurde, sondern maximiert auch die Leistungsabgabe durch Minimierung der Reibungsverluste.

Minimierung der Reibungsverluste für mehr Leistung

Anders als bei den meisten Motoren mit Nasssumpfschmierung kommt die Kurbelwelle des SH nie direkt in Kontakt mit dem Ölsumpf des Motors. Dadurch werden die kraftraubenden Panschverluste eliminiert, die dadurch zustande kommen, dass die Kurbelwelle die Oberfläche des Ölsumpfs berührt und zu einem dichten Schaum verwirbelt. Stattdessen bleibt das Motoröl des SH300i in einer separaten Kammer im Motor, und das Schmieröl für die Kurbelwellenschmierung wird mit jeder Drehung schnell durch ein Einweg-Membranventil aus dem Kurbelwellenraum herausgeleitet. Die Eliminierung dieses inneren Widerstands führt zu einer erheblichen Verbesserung der Leistung sowie besserer Beschleunigung und leistet einen wesentlichen Beitrag zum sparsamen Kraftstoffverbrauch des SH300i.

Aufgrund des geschlossenen Kurbelgehäuses kann der Ölvorrat optimal positioniert werden. So ergeben sich die kompaktesten Abmessungen, und sogar die Ölwanne wurde angehoben für mehr Bodenfreiheit bei einem niedrigen Motorschwerpunkt.

Reduzierte Pumpverluste im Kurbelgehäuse

Der neue Motor des SH300i wurde auch so konstruiert, dass Leistungsverluste im Zusammenhang mit dem in dem kompakten Kurbelgehäuse entstehenden Luftdruck minimiert werden. Bei den Abwärtsbewegungen der Kolben komprimiert die Luft im unteren Kurbelgehäuse, wodurch es zu Luftwiderstands- oder Pumpverlusten kommt, die dämpfend auf die Leistungsabgabe wirken. Anstelle der Verwendung eines Überdruckventils, das den überschüssigen Luftdruck nach außen abgibt, verwendet der Motor des SH300i das oben genannte Einweg-Membranventil, wodurch sich die Pumpverluste weiter verringern.

Gleitgelagerte Kurbelwelle

Einen weiteren Beitrag zur Reduzierung der Reibungsverluste zugunsten eines geschmeidigeren Betriebs sind Gleitlager für die Kurbelwelle anstelle von Rollenlagern, die normalerweise in dieser Rollerklasse verwendet werden. Gleitlager sorgen nicht nur für einen geschmeidigeren, sondern auch leiseren Betrieb und optimieren zusätzlich die Leistungscharakteristik des SH300i.

Die Vorteile reduzierter Reibungsverluste

Das Endergebnis dieser Bemühungen zur Minimierung der Reibungsverluste zeigt sich unmittelbar an der knackigeren und stärkeren Beschleunigung des SH300i im unteren bis mittleren Drehzahlbereich, die in Kombination mit der schlanken, leichten Form für erstaunlich kraftvolles Anfahren und eine beeindruckende Performance eines so „kleinen“ Rollers sorgt. In der Tat verfügt der SH300i über die stärkste und beste Beschleunigung dieser Klasse im unteren bis mittleren Drehzahlbereich und die Spitzengeschwindigkeit eignet sich auch gut für lange Fahrten auf der Landstrasse und Autobahn. Also kein zähes Anfahren mehr - der SH300i liefert die Leistung, die man von einem Motorrad erwartet, mit dem Komfort und der Eleganz eines idealen Pendlerfahrzeugs.

Ein weiterer Vorteil ist der geringe Kraftstoffverbrauch des SH300i. Trotz des größeren Hubraums und der Einhaltung der EURO-3-Norm ist der Verbrauch geringer als bei den meisten vergleichbaren 250-ccm-Einzyylinder-Roller motoren.

Elektronische Kraftstoffeinspritzung (PGM-FI)

Der moderne Motor des neuen SH300i ist auch mit Hondas fortschrittlichstem programmierten Kraftstoffeinspritzsystem für Roller ausgestattet. Ein bemerkenswert geschmeidiger und effizienter Lauf und eine starke, gut ansprechende Leistung sind das

Ergebnis. In das 34-mm-Drosselklappengehäuse integriert sind die elektronische Steuereinheit (ECU) im Miniaturformat, die Lufttemperatur- und Druckmesser und selbst die leistungsstarke Digitalzündung. Dieses kompakte System gewährleistet nicht nur zuverlässiges Starten und eine starke Leistung unter allen Fahrbedingungen, sondern trägt auch maßgeblich zum sparsamen Kraftstoffverbrauch des SH300i bei. Erstaunliche 250 km sind mit einer Tankfüllung möglich. In Zeiten steigender Benzinpreise ist ein schneller, komfortabler und wirtschaftlicher Roller wie der SH300i wirklich eine Trumpfkarte.

Extrem geringe Schadstoffemissionen erfüllen EURO-3-Norm

Das moderne PGM-FI-Kraftstoffeinspritzsystem des SH300i sorgt nicht nur für optimale Leistung unter praktisch allen Fahrbedingungen, es spielt auch eine wichtige Rolle für den niedrigen Kraftstoffverbrauch und die geringen Schadstoffemissionen des Motors. Das HECS3-Katalysatorsystem verfügt über ein hocheffizientes, in das Auspuffsystem eingebautes 300-Zellen-Katalysatorelement, sowie einer Lambda - Sonde zur Minimierung schädlicher Abgase und Einhaltung der aktuell gültigen, strengen EURO-3-Abgasnorm.

Stufenloser V-Matic-Antrieb

Wie die meisten Roller von Honda bringt der SH300i seine Leistung über einen robusten V-Matic-Riemenantrieb auf die Straße, der jeden Dreh am Gasgriff mit einer starken, geschmeidigen Beschleunigung beantwortet. Hochpräzise Variomatik-Scheiben ergänzen das große Übersetzungsverhältnis, um das starke Drehmoment des Motors im unteren und mittleren Drehzahlbereich optimal zu nutzen und - selbst im Sozusbetrieb - spritzig zu beschleunigen. Die Motorleistung ist geschmeidig, zuverlässig und linear.

Chassis

Der SH300i ist nicht nur auf komfortables Fahren im Stadtverkehr ausgelegt, sondern bietet auch ein exzellentes Handling und zuverlässige Kontrolle bei höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn. Dabei hielt man an dem eigentlichen Entwicklungskonzept des „Simple and Slim Design“ fest und gab dem SH300i einen speziell konstruierten Rahmen mit einer einzigartigen „Floating Link Unit“-Schwinge. Die Spezialkonstruktion des Chassis verfügt auch über den kürzesten Radstand in dieser Rollerklasse für außerordentlich leichtes Handling und leichte Manövrierbarkeit auch im dichten Verkehr.

Hochsteifer Rahmen zum bequemen Aufsitzen

Die Großrad-Konfiguration des SH300i verfügt über einen bequemen niedrigen und ebenen Durchstieg, der in dieser Hubraumklasse einzigartig ist und sich inzwischen zu einem Markenzeichen der beliebten SH-Roller-Serie von Honda entwickelt hat. Damit diese Konstruktion auch steif genug ist für den leistungsfähigeren Motor und präzises, gut ansprechendes Handling auch bei hohen Geschwindigkeiten ermöglicht, wurde der Rahmen aus verstärkten Stahlrohren mit großem Durchmesser gefertigt. Der neue Rahmen des SH300i basiert grundsätzlich auf der ähnlichen Konstruktion des SH150i/SH125i mit flachem Durchstieg, verfügt allerdings über ein umgedrehtes ‚Y‘-Segment, das vom oberen Teil der Lenkung bis zu den beiden unteren Trägern an der unteren Vorderseite der Bodenplatte reicht. Dieses zusätzliche Rahmenelement, das mit den beiden Hauptrahmenrohren zusammentrifft, die entlang den unteren Trägern nach hinten verlaufen, schafft eine Dreiecksstruktur, die für eine sehr viel stärkere und steifere Rahmenstruktur sorgt. Die hochsteife Konstruktion spielt auch eine wichtige Rolle für die exzellenten Handlingeigenschaften und die Stabilität des SH300i. Diese innovative Konstruktion gibt dem Fahrer reichlich Beinfreiheit. Im Sinne leichter Manövrierbarkeit auch im dichten Stadtverkehr wurde der SH300i mit dem kürzesten Radstand (1.420 mm) in dieser Hubraumklasse gebaut. Sein kürzerer Radstand trägt auch zum wendigen, sicheren Handling des SH300i bei und ermöglicht dennoch ein problemloses Fahren auch auf der Autobahngeschwindigkeiten. Für zuverlässige Kontrolle und sicheres Handling bei hohen Geschwindigkeiten wurde der SH300i auch mit einer innovativen, schwimmend gelagerten Schwinge ausgestattet, die die Hinterradbewegung geschmeidig und präzise kontrolliert, um ihren Einfluss auf das Handling zu minimieren und dadurch selbst bei dem relativ kurzen Radstand des SH300i ein leichtes Handling bei hohen Geschwindigkeiten zu ermöglichen.

„Floating Link Unit“-Schwinge

Ein weiteres Highlight der innovativen Chassisconstruction des SH300i ist die hochmoderne Schwingenkonfiguration. Dieses System isoliert den Hauptrahmen und den Fahrer von Straßen- und Motorvibrationen mittels einer innovativen, dreiteiligen Anlenkung. Diese bewahrt auch eine optimale Seiten- und Verwindungssteifigkeit für präzises Handling, insbesondere bei den höheren Geschwindigkeiten, die der SH300i spielend erreichen kann.

Bei den meisten modernen Rollern ist der Motor in die Struktur der Hinterradschwinge als komplett montierte Einheit eingebaut. Diese Einheit aus Motor und Schwinge wird üblicherweise über eine Schwingenaufnahme mit dem Hauptrahmen verbunden und hinten von einem oder zwei Federbeinen gestützt, die einen Großteil der Straßenunebenheiten absorbieren.

Diese direkte Verbindung von der Schwinge zum Rahmen neigt jedoch dazu, einen Teil der Stöße auf das Hinterrad und der Motorenvibration über die Schwingenaufnahme auf den Rahmen und den Fahrer zu übertragen.

Man könnte meinen, dass diese Stöße und Vibrationen einfach durch eine weichere Dämpfung der Aufhängung oder zusätzliches Dämpfungsmaterial an der Verbindung von Schwinge und Rahmen reduziert werden können. Während jedoch das daraus resultierende weichere Fahrgefühl eine Seite des Fahrkomforts effektiv verbessern würde, könnte es einen eher negativen Einfluss auf das Handling haben, insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten.

Mit dem Ziel einer geschmeidigeren Fahrweise bei gleichbleibend hoher Verwindungssteifigkeit, wie sie für ein gut ansprechendes Handling und zuverlässige Kontrolle bei hohen Geschwindigkeiten erforderlich ist, kam das Entwicklungsteam der SH300i auf eine höchst innovative Idee - eine „schwimmend gelagerte“ Schwingenanlenkung mit mehreren Gelenken, die den Rahmen effektiv von den meisten auf das Hinterrad wirkenden Stößen und den Motorvibrationen isoliert.

Struktur des schwimmend gelagerten Systems

Das dreiteilige, schwimmend gelagerte System des SH300i hängt an einem einzigen Drehpunkt unter dem unteren Rahmen. Ein großer Jochbereich reicht direkt nach hinten von dem ersten Drehpunkt und umgibt die Schwingenanlenkung am Motorblock. Von hier nach oben geht ein kurzer Stab, der über große vibrationsdämpfende Gummihülsen direkt mit der Motorseite verbunden ist.

Die Kombination dieser drei miteinander verbundenen Gelenke ermöglicht ein gewisses Maß an freiem Spiel für Motor und Schwinge, wodurch die Übertragung von

Stößen auf das Hinterrad und Vibrationen auf den Rahmen minimiert wird. Sie isoliert auch einen Großteil der Primärvibration des Motors, die auf der gleichen Längsachse entsteht.

Die oben genannten Gummihülsen gestatten ebenfalls eine geringfügige Bewegung von Motor und Schwingenaufnahme, die zusätzlich die Vibration in dieser Achse dämpft.

Auf der horizontalen Achse hingegen sorgt die Kombination des schwimmend gelagerten Systems aus drei miteinander verbundenen, parallelen Drehpunkten mit Nadellagern und Gummihülsen für einen soliden Schutz vor der Seitenbewegung der Schwinge. Das Ergebnis ist eine exzellente Seiten- und Verwindungssteifigkeit, die eine bemerkenswert präzise und zuverlässige Kontrolle gewährleistet, obwohl eine gewisse Vor- und Zurückbewegung erfolgt.

Dieses neue, schwimmend gelagerte System hat darüber hinaus den Vorteil einer niedrigeren Schwingenanlenkung im Vergleich mit konventionellen Rollerschwingenkonstruktionen, so dass die Doppeldämpfer-Aufhängung einen Großteil der vertikalen Schwingenbewegung effektiv absorbiert anstatt sie über eine höher gelagerte Drehpunktgeometrie auf den Rahmen zu übertragen. Ein geschmeidigeres und stabileres Handling ist die Folge.

Radaufhängung

Ein weiterer Faktor, der zum präzisen und gut ansprechenden Handling des SH300i beiträgt, sind die Federungssysteme. Vorne sorgt eine robuste 35-mm-Teleskopgabel, wie sie auch bei Motorrädern verwendet wird, für eine wirksame Stoßabsorption, während ein Paar konventioneller Federbeine hinten die neue schwimmend gelagerte Schwinge mit 95 mm progressiver Dämpfung zugunsten einer angenehm weichen und kontrollierten Fahrweise ergänzen, wobei auch das bemerkenswert sportliche Kurvenverhalten nicht zu kurz kommt. Mit fünffach verstellbarer Federvorspannung verbessern diese Dämpfer das Fahrgefühl und das Handling bei hohen Geschwindigkeiten, insbesondere auch im Soziusbetrieb mit Gepäck.

Wie der SH125i rollt auch der SH300i auf großen, leichten 16-Zoll-Aluminumfelgen mit einem charakteristischen 6-Speichen-Design. Ergänzt wird das Bild durch breite, schlauchlose Niederquerschnittreifen (110/70 vorne und 130/70-16 hinten).

Leicht zu bedienendes CBS-System

Wie viele andere Modelle in Hondas umfangreichem Motorrad- und Rollerangebot, ist der SH300i mit Hondas exklusivem kombinierten Bremssystem (CBS) ausgestattet, das die Scheibenbremsen vorne und hinten verbindet und mit ausgewogener Bremsleistung die Fahrsicherheit deutlich verbessert. Dieses bewährte System verfügt über eine Combined-Dreikolben-Bremszange, die mit gesinterten Metallbremsbelägen auf eine 256 mm große Bremsscheibe zugreift. Hinten stoppt eine kompakte Einkolben-Bremszange ebenfalls eine 256-mm-Bremsscheibe.

Wie bei den meisten konventionellen Motorradbremssystemen wirkt der rechte Bremshebel auf die beiden äußeren Kolben der Dreikolben-Bremszange, die eine hohe Bremswirkung garantiert. Der linke Bremshebel kontrolliert jedoch nicht nur die Hinterradbremse, sondern leitet auch ein sorgfältig geregeltes Maß an Bremskraft auf den mittleren Kolben der Dreikolbenbremszange vorne mittels eines Verzögerungsventils. Dieses System gewährleistet somit ein effizienteres und geschmeidig gesteuertes Gleichgewicht der Bremskraft vorne und hinten, wenn nur der linke Bremshebel betätigt wird. Dabei wird zuerst die hintere Bremszange, und mit kleiner Verzögerung auch die vordere Bremszange aktiviert. Bei gleichzeitiger Betätigung beider Bremshebel zeigt der SH300i ein wohlthuend ausgeglichenes Bremsverhalten und kommt ebenso rasch wie ruhig zum Stehen.

Combined-ABS-Version ebenfalls erhältlich

Als willkommene Ergänzung zum standardmäßigen kombinierten Bremssystem (CBS) wird der neue SH300i auch in einer ABS-Version mit Hondas leichtem und effizienten Antiblockiersystem erhältlich sein. Wie das ABS bei zahlreichen anderen Honda-Motorrädern bietet dieses hochmoderne System außerordentlich zuverlässige Bremskontrolle unter den extremsten Bremsbedingungen, wenn Fahrer aller Könnensstufen es am meisten brauchen.

Das Herzstück dieses Systems ist ein ultrakompakter hydraulischer Modulator, der die Funktion der Vorder- und Hinterradbremse kontrolliert und von einer elektronischen Steuereinheit (ECU) überwacht wird. Die ECU überwacht ständig ein Paar kleiner Halleffektsensoren, welches die Drehgeschwindigkeiten der Räder misst und vergleicht.

Die kleinsten Anzeichen von Reifenschlupf, die als winzige Schwankungen der relativen Geschwindigkeit von Vorder- und Hinterrad registriert werden - und normalerweise viel zu gering sind um vom Fahrer bemerkt zu werden - führen dazu, dass die ECU den Modulator aktiviert, der den Bremsdruck in blitzschnellen Intervallen reduziert, hält und wieder aufbaut. Damit wird genau soviel Bremsdruck ausgeübt, um

ein sauberes und wirksames Abstoppen zu ermöglichen, ohne dass das Vorder- oder Hinterrad blockiert, rutscht und außer Kontrolle gerät. All dies geschieht so schnell, dass das System den Reifenschlupf effektiv kontrolliert, bevor er sich wirksam manifestiert.

Das Combined-ABS-System des SH300i beweist Hondas Engagement für fortschrittliche Bremssysteme und ist eines der einfachsten und effektivsten Systeme für Motorräder, denn es gewährleistet ein zuverlässiges Fahrverhalten und optimale Kontrolle. Auf Untergründen mit unterschiedlicher Traktion, wie z.B. nassen Kreuzungen, Kopfsteinpflaster oder Metallplatten kann diese zusätzliche Bremskontrolle den Unterschied ausmachen und besonders weniger erfahrenen Fahrern mehr Vertrauen vermitteln.

Wie bei allen anderen Honda-Modellen, die mit diesem Antiblockiersystem ausgestattet sind, verfügt die ECU über ein Selbstdiagnoseprogramm, das ständig alle wichtigen elektronischen und hydraulischen Systemkomponenten überwacht. Wird eine Fehlfunktion entdeckt, schaltet sich das System automatisch ab und kehrt zum standardmäßigen Combined-Bremssystem des SH zurück, während eine rote LED-Warnleuchte auf der Instrumentenkonsolle gut sichtbar anzeigt, dass das System ausgefallen ist und bald überprüft werden sollte.

Ausstattung

Attraktives Cockpit

Das große Cockpit des SH300i ist sauber und elegant in den oberen Lenkkopf integriert. Auslegung und Ausführung beweisen, wie sehr Honda auch auf die kleinsten Details achtet. Der große, gut lesbare Tachometer in der Mitte wird umgeben von der Kühlmitteltemperaturanzeige und der Tankuhr. Die Blinkeranzeige, eine große LCD-Digitaluhr und ein Kilometerzähler mit Tageskilometerzähler befinden sich gut sichtbar oberhalb des Lenkers.

Honda Ignition Security System (HISS)

Wie die meisten neueren Honda-Motorräder und höherklassigen Honda-Roller verfügt der SH300i über das äußerst effektive HISS-Diebstahlsicherungssystem zur Abschreckung von Dieben. Es bewirkt, dass der Motor nur mit einem der beiden Originalschlüssel gestartet werden kann. Da HISS den Motor direkt an der Zündung abschaltet, kann es weder durch Kurzschließen der Zündung noch durch Austausch des Zündschaltermoduls umgangen werden, so dass eine der üblichsten Varianten des Fahrzeugdiebstahls, das Wegfahren, unmöglich gemacht wird.

Stauraum unter dem Sitz

Wie der SH150i/SH125i verfügt auch der SH300i über kompakten Stauraum unter dem abschließbaren, hochklappbaren Sitz, der mit dem Zündschlüssel geöffnet werden kann und praktische Transportmöglichkeiten sowie einen sicheren Platz für den Helm bietet. Der Platz reicht aus für einen Jethelm oder andere Gegenstände oder einen kleineren Einkauf.

Vorne bietet ein schlankes Handschuhfach Raum für kleinere Gegenstände des täglichen Bedarfs, wie Handschuhe, Papiere und andere Artikel. Hier gibt es sogar eine Steckdose, z.B. zum Aufladen des Handys o.ä. Einkaufstaschen und andere sperrige Gegenstände mit Tragegriffen können problemlos und sicher vorne zwischen den Beinen des Fahrers verstaut werden. Dafür gibt es einen praktischen Haken.

Kompakter Gepäckträger

Hinter dem geräumigen Sitz des SH300i befindet sich ein kompakter Gepäckträger aus Kunststoff, der auch als komfortabler Haltegriff für den Sozius dient.

Wie bei seinem kleineren Bruder, dem SH150i/SH125i, verfügt dieser Gepäckträger über speziell konstruierte Befestigungspunkte für die schnelle und einfache Montage eines farblich abgestimmten 35-l-Topcase (als Zubehör erhältlich), das mit wenigen Handgriffen am Träger befestigt wird und mit einem Schlüssel gesichert werden kann.

Optionale Ausstattung

Breite Windscheibe

Eine formschöne Windscheibe aus transparentem Kunststoff bietet komfortablen Schutz vor Wind, Staub und Insekten. Dank der leichten und doch robusten Polycarbonatkonstruktion ist sie besonders widerstandsfähig gegen Steinschlag und Kratzer. Das Set umfasst zudem Handprotektoren für gutes Handling und angenehmes Fahren auch an kühleren Tagen.

Speziell konstruiertes Topcase

Das elegante 35-l-Topcase wurde speziell für die einfache Montage auf dem Gepäckträger des SH300i konstruiert. Zur einfachen Arretierung und Abnahme wird das farblich abgestimmte Topcase lediglich an einem einzigen Punkt verriegelt.

Beheizte Lenkergriffe

Beheizte Lenkergriffe mit Temperatureinstellung und Honda-eigenem Batterie-Entladeschutz, der dafür sorgt, dass die Lenkerheizung nicht auf Kosten der Batterie geht.

Specifications SH300i ED-Typ

Motor

| | |
|------------------|--|
| Typ | Liquid-cooled 4-stroke 4-valve SOHC single |
| Hubraum | 279,1 cm ³ |
| Bohrung x Hub | 72 x 68,5 mm |
| Verdichtung | 10,5 : 1 |
| Max. Leistung | 20 kW / 8.250 min ⁻¹ (95/1/EC) |
| Max. Drehmoment | 26 Nm / 6.000 min ⁻¹ (95/1/EC) |
| Leerlaufdrehzahl | 1.500 min ⁻¹ |
| Ölvolumen | 1,7 Liter |

Kraftstoffsystem

| | |
|---------------------------|----------------------------------|
| Gemischaufbereitung | PGM-FI electronic fuel injection |
| Drosselklappendurchmesser | 34 mm |
| Luftfilter | Dry, cartridge-type paper filter |
| Tankinhalt | 9 Liter |

Elektrik

| | |
|------------------------|--|
| Zündsystem | Digital transistorised with electronic advance |
| Zündzeitpunkt | 10° BTDC (idle) ~ 28° BTDC (8,250min-1) |
| Zündkerze | LMAR8A-9 (NGK) |
| Starter | Elektrisch |
| Batterie | 12 V / 11 AH |
| Lichtmaschinenleistung | 368 W |
| Scheinwerfer | 12 V, 55 W x 1 (abgeblendet) / 60 W x 1 (aufgeblendet) |

Antrieb

| | |
|------------------------|------------------------|
| Kupplung | Automatic; centrifugal |
| Getriebe | V-Matic |
| Endübersetzung | 8,571 |
| Endantrieb | V-belt |
| Übersetzungsverhältnis | 2,350 ~ 0,800 |

Rahmen

| | |
|-----|-----------------------|
| Typ | Underbone; steel tube |
|-----|-----------------------|

Chassis

| | | |
|--------------------|---------|--|
| Abmessungen | (LxBxH) | 2.100 x 730 x 1.220 mm |
| Radstand | | 1.420 mm |
| Lenkkopfwinkel | | 27° 30' |
| Nachlauf | | 98 mm |
| Sitzhöhe | | 785 mm |
| Bodenfreiheit | | 136 mm |
| Trockengewicht | | 161,8 kg (*164,7 kg) |
| Leergewicht | | 169,1 kg (V: 65,3 kg; H: 103,8 kg), *172 kg (V: 68 kg; H: 104 kg) |
| Max. Zuladung | | 180 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | | 319 kg (V: 101 kg; H: 218 kg), *322 kg (V: 103 kg; H: 219 kg) |

Radaufhängung

| | |
|-----|---|
| Typ | 35mm telescopic fork, 102mm axle travel |
| Typ | Dual-damper unit swingarm, 95mm axle travel |

Räder

| | | |
|-------------|--------|----------------------------------|
| Typ | Vorn | U-section 6-spoke cast aluminium |
| | Hinten | U-section 6-spoke cast aluminium |
| Felgenreöße | Vorn | 16 x MT2,75 |
| | Hinten | 16 x MT3,50 |
| Reifengröße | Vorn | 110/70 16[4] (52P) |
| | Hinten | 130/70 16[4] (61P) |
| Reifendruck | Vorn | 200 bar |
| | Hinten | 225 bar |

Bremsen

| | |
|-----|---|
| Typ | 256mm x 4.5mm hydraulic disc with triple-piston calliper, drilled rotor (*ABS) and sintered metal pads |
| Typ | 256mm x 5mm hydraulic disc with single-piston calliper, drilled rotor (*ABS) and sintered metal pads * ABS Version |

Alle Angaben entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorliegenden Informationen. Änderungen von technischen Daten und des Ausstattungsumfanges vorbehalten.