

Honda SH300i ABS

PREGI ● Motore e dotazione

DIFETTI ● Sospensione posteriore rigida

Prezzo 5.199 €

PROVA SCOOTER

HONDA SH300i ABS

Piccolo ma confortevole, brillante e maneggevole. Nella sua ultima versione il cavallo di battaglia della Casa alata dà il meglio di sé e trovargli un difetto è davvero un'impresa. Forse il prezzo? 5.199 Euro, giustificati però da una dotazione di tutto rispetto

di Cristina Bacchetti





Dici scooter a ruote alte e pensi all'SH. Da trent'anni sulle strade, conta oltre un milione di clienti in Europa e centomila in Italia. Ne è passato di tempo dal primo modello da 50 cc, presentato nel 1984 e seguito poi dalle cilindrate maggiori sino ad arrivare alla declinazione da 300 cc, presentata al pubblico nel 2007 - una storia lunga oltre trent'anni che abbiamo recentemente ripercorso con il nostro speciale. Questa terza generazione di SH300 si migliora dove possibile, e si avvale di un nuovo telaio più leggero (meno un chilo rispetto al precedente) e più rigido, grazie a due tubi aggiuntivi che dal canotto di sterzo arrivano fino alla pedana e che i tecnici di Atesa (stabilimento abruzzese dove l'SH viene prodotto) chiamano simpaticamente "mazze da golf" per la loro forma allungata.

Altra novità riguarda i consumi, che passano dai 30,6 chilometri percorribili con un litro del precedente modello ai 33,3 del nuovo model year 2016 (ciclo medio WMTC) che percorre quindi circa 300 km con il pieno del serbatoio da 9 litri. Particolare caro a tutti gli avventori della giungla urbana è il vano sottosella, che raggiunge ora i 19 litri di capacità e permette quindi di ospitare un casco integrale e qualche altro piccolo oggetto personale, riponibile altrimenti nelle due taschine con chiusura a pressione presenti nel retroscudo. A sottolineare l'intenzione del ruota alta giapponese di volersi confermare al top della sua categoria ci pensano poi le luci full LED (dal faro allo stop, comprese posizioni e luci targa), l'ABS a due canali e la Smart Key, di cui vedremo in seguito funzionamento e utilità. Se non vi basta tutto questo, mettiamoci pure che il nuovo SH è il primo scooter Euro 4 ready e non sarà quindi

necessario fare i conti con le nuove normative, in futuro.

La ciclistica

Il nuovo telaio a doppia culla in tubi d'acciaio ha un'impostazione più rigida e sportiva, con un occhio di riguardo alla stabilità grazie all'interasse che si allunga di 16 mm. Il motore è stato ruotato in avanti di 1° ed è come sempre presente il leveraggio Oleo-Link che inibisce il sollevamento del retrotreno. I cerchi da 16 calzano pneumatici di larga sezione che misurano 110/70 all'anteriore e 130/70 al posteriore. Di serie il sistema frenante con ABS a due canali, con dischi da 256 mm e pinze a due pistoncini all'anteriore e un solo pistoncino al posteriore. La forcella telescopica con steli da 35 mm e i doppi ammortizzatori, regolabili nel precarico delle molle, con il forcellone in alluminio completano la dotazione ciclistica.

Il motore

Il nuovo telaio racchiude il già conosciuto propulsore monoalbero a 4 valvole da 279,1 cc, ora omologato Euro 4 e forte di una potenza di 25,2 cavalli a 7.500 giri e di una coppia massima che raggiunge i 25,5 Nm a 5.000 giri.

Tornando ai consumi, il nuovo SH segna un +8,7% di percorrenza al litro rispetto al modello precedente.

Risultato reso possibile - ci spiegano gli ingegneri giapponesi - dalla riduzione di peso del veicolo, dalla rinnovata messa a punto dell'alimentazione a iniezione elettronica PGM-FI, dall'applicazione di cuscinetti a basso attrito e dai profili riprogettati dell'albero a camme, fino all'ottimizzazione della pressione interna dell'olio lubrificante e persino grazie all'adozione delle luci a LED, dal basso assorbimento.





Su strada, una riconferma

Ve l'abbiamo detto nella nostra prova del 2012 e ci ritroviamo a doverlo ripetere: l'SH300 andava un gran bene, e adesso va ancora meglio. Saltiamo infatti in sella pensando a come potrebbe essere migliorato il comportamento di uno scooter pressoché perfetto... e invece i punti su cui incentrare il discorso sono diversi, a partire da accelerazione e spunto ancora più brillanti, che si traducono in divertimento assicurato fuori città, sicurezza nei sorpassi e grinta nel traffico. E poi le vibrazioni: rimaniamo piacevolmente sorpresi nello scoprirne la totale assenza sia al manubrio che sulla pedana, anche dopo un bel pezzo di autostrada fissi sui 130 km/h. Ma facciamo un passo indietro, perché anche l'occhio vuole la sua parte e il belloccio a ruota alta non poteva certo presentarsi senza un ritocchino al look: si

tendono dunque le linee, pur mantenendo il forte family feeling Honda, la coda punta ancora più verso l'alto a rimarcare le intenzioni sportive senza però rinunciare alla sua rinomata eleganza, compensata da un musetto semplice e pulito. Ottime le finiture, le plastiche e gli accoppiamenti delle stesse, tutto è come ce lo si aspetta su un top di gamma della Casa giapponese, che ci ha sempre ben abituati su tutti i suoi modelli, dall'entry-level in su. Semplice anche la strumentazione, mista analogico/digitale; senza pensieri l'avvio grazie all'introduzione della Smart Key: è sufficiente avere con sé il trasponder per mettere in moto lo scooter agendo soltanto sul commutatore ben retroilluminato di blu e posto là dove di norma troviamo il blocchetto di accensione. Quando ci si allontana dal mezzo, oltre i 2 metri, tutti i comandi si disattivano. C'è anche la

comoda funzione "trova scooter" che tramite un pulsante sul trasponder fa sì che il vostro SH si faccia vedere, magari in un affollato parcheggio, facendo lampeggiare le quattro frecce. La seduta, posta a poco più di 80 cm da terra, accontenta guidatori di tutte le stature, i meno alti potrebbero avere qualche problema in fase di manovra per via della sella parecchio larga anche nella parte anteriore, ma il peso piuma (169 kg col pieno di benzina) e le dimensioni contenute aiutano un bel po'. Dimensioni che anche in marcia regalano mille punti alla maneggevolezza: sembra di guidare un 125 con la potenza di un 300, e vi assicuriamo che con questo SH potrebbe divertirsi anche il biker più incallito, visto che la nuova ciclistica permette belle ed inaspettate pieghe senza nemmeno dover forzare la mano. Il manubrio è stretto e molto vicino al busto, ma nel retroscudo c'è tutto lo spazio per le ginocchia,







anche dei più alti. Abitabilità ok quindi sia per il guidatore che per il passeggero, con la sella che risulta rigida al primo approccio, ma che si rivela invece comoda anche dopo diverse ore a spasso. Durante il nostro test abbiamo affrontato con gran disinvoltura e agilità il traffico di Roma, ci siamo goduti qualche bella curva sui colli e non ci siamo risparmiati qualche chilometro su strade a scorrimento veloce, dove il nostro SH non ha lasciato trapelare incertezze, ondeggiamenti o sbacchettamenti nemmeno a velocità sostenute. Il nuovo telaio ha portato dunque punti a favore della guida più sportiva, andando inevitabilmente - ma lievemente - a inficiare il comfort della sospensione posteriore, già punto debole della stragrande maggioranza degli scooter. Impeccabile invece la risposta della forcella e molto buono il comportamento dell'impianto frenante, un po' lento al posteriore ma bello deciso sul davanti e coadiuvato dall'intervento sempre pronto del "santo ABS" e dall'efficace gommatura Metzeler.

Prezzi, colori e accessori

Il nuovo Honda SH300i ABS 2016 è disponibile in sei colori: Pearl Cool White, Pearl Nightstar Black, Matt Cynos Grey Metallic, Moondust Silver Metallic, Pearl Siena Red e Pearl Pacific Blue, che preferiamo chiamare nell'ordine: bianco, nero, grigio opaco, grigio, rosso e blu. In Italia è commercializzato a 5.199 euro con bauletto da 35 litri in tinta, parabrezza in policarbonato e paramani di serie. Tra gli accessori proposti troviamo le manopole riscaldabili, l'allarme e l'antifurto meccanico a U. **M**



SCHEDA TECNICA

Honda SH 300 i ABS 5.199 euro

Cilindrata 279,1 cc

Tempi 4

Cilindri 2

Raffreddamento a liquido

Avviamento elettrico

Alimentazione iniezione

Frizione automatica

Potenza 25 cv - 19 kw - 7.500 rpm

Coppia 3 kgm - 25 nm - 6.000 rpm

Emissioni Euro 4

Capacità serbatoio carburante 9 lt

ABS Sì

Pneumatico anteriore 110/70-16 52S

Pneumatico posteriore 130/70-16 61S

Peso in ordine di marcia 170 Kg

ABBIGLIAMENTO

Casco Suomy

Giacca Spidi

Guanti Spidi

Jeans Spidi Furious

Scarpe TCX X-Street