

# Presseinformation

24. Oktober 2011

**Der neue Honda Integra**

**Motorrad-Performance mit Scooter-Komfort**



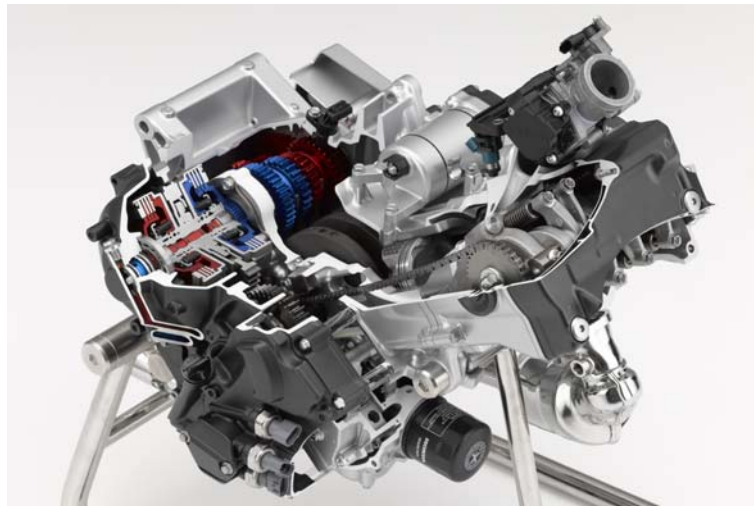
Erstes Modell mit der neuen Motorengeneration

Offenbach – Der Honda Integra verbindet die nutzerfreundlichen Vorzüge eines Großrollers mit den fahrdynamischen Vorteilen eines Motorrads. Aufrechte Sitzposition und bequeme Beinhaltung, großzügige Motorisierung, überzeugendes Handling, Schutz vor Wind und Wetter, reichlich Stauraummöglichkeiten und nicht zuletzt ein fortschrittliches Doppelkupplungsgetriebe. So verknüpft der Integra in der Mittelklasse bestes Fahrverhalten und einfache Bedienung punktgenau mit Fahrspaß und Praxistauglichkeit. Dank modernster Technik überzeugt die neue Honda-Kreation dazu mit besonders sparsamem Verbrauch sowie höchster Umweltfreundlichkeit.

Herzstück des innovativen Fahrzeugkonzepts ist eine neu entwickelte Antriebseinheit. Der flüssigkeitsgekühlte Zweizylindermotor mit 670 cm<sup>3</sup>

# Presseinformation

Hubraum wurde betont kompakt und leichtgewichtig konstruiert. Geringe Einbaumaße und günstige Schwerpunktlage wirken sich vorteilhaft auf Handling und Raumangebot aus. Das Triebwerk produziert bei unteren und mittleren Drehzahlen viel Durchzugskraft – also genau in jenen Bereichen, die von Fahrern und Fahrerinnen in der Praxis am meisten in Anspruch genommen werden. Im Einklang mit nutzerfreundlicher Kraftentfaltung wurden sparsamer Kraftstoffverbrauch und niedrige Emissionen angestrebt und erfolgreich umgesetzt. Parallel wurde ein Doppelkupplungsgetriebe der zweiten Generation entwickelt. Diese Technik erlaubt kupplungsloses Anfahren sowie automatisiertes Schalten, wahlweise voll automatisch oder gezielt per Tastendruck am Lenker. Dabei gehen die Schaltmanöver weich und ohne Kraftschlussunterbrechung vonstatten. Weitere Vorteile gegenüber konventioneller Riemenautomatik-Kraftübertragung liegen im Motorrad-ähnlichem Feeling sowie optimierter Bedienungsfreundlichkeit: Nahtlose Kraftübertragung ohne Kraftverlust.



Neuer 670 cm<sup>3</sup> -Motor mit DCT

# Presseinformation

Bei der Umsetzung des Integra-Konzepts dienten Designern und Ingenieuren zur Orientierung Schlüsselworte wie „Fun“, „Easy“, „Komfort“ und „Sicherheit“. Neben dem neuen Antrieb und der Weiterentwicklung der von der VFR1200F bekannten Doppelkupplungstechnologie wurde neben dem Fahrzeug-Design auch der Fahrwerktechnik gebührende Aufmerksamkeit zugewendet. Leichte Fahrbarkeit, bestes Handling, sicheres Fahrverhalten und einladend unkomplizierte Bedienbarkeit standen ganz oben im Lastenheft.

## **Hauptmerkmale**

### **1. Dynamische Performance**

#### **1.1 Motorrad-Fahrgefühl**

Ein Brückenrahmen aus Stahl nimmt den neuen Motor mitsamt dem Doppelkupplungsgetriebe auf. Die stabile Konstruktion gewährleistet, dass dynamische Fahrleistungen, Handling und Fahrstabilität absolut vergleichbar mit dem eines Motorrads sind. Hochwertige Radführungs-Komponenten, große 17 Zoll-Felgen und moderne Niederquerschnittreifen (vorne 120/70, hinten 160/60) tragen zu präzisiertem Fahrverhalten bei. Ein Combined-ABS-Bremssystem sorgt für einfache Bedienung und Sicherheit bei Bremsmanövern.

#### **1.2 Kompletter neuer Motor**

#### **Kompakte, benzinsparende Antriebseinheit**

Ein von Grund auf neu entwickelter Parallel-Twin mit 670 cm<sup>3</sup> Hubraum überzeugt mit kraftvoller Leistungsentfaltung bereits bei mittleren und unteren Drehzahlen. Der vorbildlich niedrige Benzinverbrauch von im Schnitt nur 3,7 Liter auf 100 km sorgt in dieser Hubraumkategorie für neue Maßstäbe und setzt leichtfüßigem Fahrspaß und Alltagstauglichkeit die Krone auf.

# Presseinformation

## 1.3 Moderne Getriebetechnik

### **Doppelkupplungsgetriebe der zweiten Generation**

Die "Double Clutch Transmission", kurz DCT, ist eine fortschrittliche Getriebetechnik, die besonders weiche Gangwechsel ermöglicht. Zwei Kupplungspakete, deren abwechselnder Eingriff gezielt gesteuert wird, erlauben Schaltmanöver ohne Unterbrechung der Zugkraft. Das Doppelkupplungsgetriebe, das in der zweiten Generation noch kompakter ausfällt, erledigt ebenfalls das Ein- und das Auskuppeln automatisch. Anfahr- als auch Anhalte-Manöver sind damit so einfach wie ein Kinderspiel. Integra-Fahrerinnen und Fahrer können zwischen den Betriebs-Modi wählen. Im manuellen Modus (MT) werden die Gänge händisch über Drucktasten am Lenker gewechselt. Im Automatik-Modus (AT) wechselt das Doppelkupplungsgetriebe selbsttätig die Gänge und schaltet automatisch herauf und herunter. Dabei können zwei Betriebsarten vorgewählt werden: S für sportliche Fahrweise und D für normale Gangart.

## 1.4 Stilvoll und praxisgerecht

### **Innovatives Styling, bester Wetterschutz**

Der optische Auftritt des Integra präsentiert sich faszinierend modern. Das Design verbindet gefällige Formensprache mit perfekter Oberflächenqualität sowie stilvoller Linienführung. Praxisgerechter Wind- und Wetterschutz und komfortable Sitzposition ergänzen einander perfekt.

# Presseinformation

## 2. Modelldetails

### 2.1 Styling

#### **Innovatives Styling**

Der Integra basiert auf einem neuen Fahrzeugkonzept, das bestechende Funktionalität mit stilvollem Auftritt verbindet. Auf der Motorshow in Mailand 2010 hatte Honda erstmals das Konzept-Fahrzeug „New Mid Concept“ vorgestellt. Dabei wurde eine typisch bequeme Roller-Sitzposition mit der Linienführung einer Sportmotorrades kombiniert. Beim Integra wurde dieses Gedankengut aufgenommen und perfektioniert, wobei stets eine Kombination aus Fahrspaß und praxisgerechter Mobilität im Vordergrund stand.



Integra – ein völlig neues Fahrzeugkonzept

#### **Form und Funktion**

Ein leuchtstarker Multireflectorscheinwerfer sowie seitlich in V-Form angeordnete Blinker prägen die charakteristische Frontpartie des Integra. Eine breite, hohe und aerodynamisch hinterlüftete Frontscheibe, die sich nach oben

# Presseinformation

anschließt, rundet den bereits von der Karosserie bewirkten Wind- und Wetterschutz effizient ab.

Das Design setzt optisch und funktionell neue Maßstäbe. Moderner Look und Praxistauglichkeit wurden zu einer überzeugenden Symbiose vereint. Die rahmenfest montierte und aerodynamisch optimierte Verkleidung stellt den gewünschten Wind- und Wetterschutz sicher. Die Öffnungen in Front- und Seitenbereichen sowie in nicht sichtbaren Bereichen des Fahrzeugs bewirken eine optimale Durchströmung des Wasserkühlers, damit auch im Stadtverkehr eine effiziente Kühlung gewährleistet ist, während gleichzeitig die Fahrerbesetzung von heißer Abluft verschont bleibt. Seitliche Abdeckungen von Motor und Getriebe bewirken einen "mechanischen" Look der über die ganze Länge organisch verkleideten Maschine. Die elegante Linienführung mündet schließlich in einem knackigen Heck, das die möglichen dynamischen Qualitäten signalisiert.



Aerodynamisch, modern – das Design des Integra

# Presseinformation

## **Angenehm praktisch und qualitativ überzeugend**

Trotz grundsätzlicher schlanker Proportionen konnte der Integra mit 15 Litern Stauraum ausgestattet werden. Unter der abschließbaren Doppelsitzbank ist Platz für einen Helm und weitere Utensilien. Gut zugänglich findet sich hier auch der Einfüllstutzen für den Benzintank. Der Klappmechanismus der Sitzbank ist sanft gedämpft, die Anmutung von Präzision und sorgfältiger Verarbeitung wird durch die Verriegelung unterstützt, die präzise einrastet und schließt.

Ein Handschuhfach befindet sich vor dem Fahrer in der Verkleidung, ideal für Handy, Geldbörse oder andere Kleinigkeiten. Eine Bordsteckdose ist serienmäßig vorhanden, um bei Bedarf ein Navigations- oder ein Handy-Ladegerät zu betreiben. Der Tank bietet ein Fassungsvermögen von 14,1 Litern. Dank des außerordentlich sparsamen Benzinverbrauchs verfügt der Integra über einen Aktionsradius von bis zu 400 Kilometern.

## **Komfortable Sitzposition, reichlich Bewegungsfreiheit**

Der Integra fasziniert rollertypisch mit höchster Bedienungsfreundlichkeit. Der Fahrer sitzt bequem und aufrecht. Auf- und Absteigen ist kinderleicht. Es gibt genug Bewegungsfreiheit für die nach vorne gerichteten Beine. Das Fahrzeug lässt sich verblüffend einfach beherrschen; auch von Zweirad-Einsteigern. Die niedrige Sitzhöhe von 790 mm und der breite Lenker tragen dazu bei, dass der Integra sich auch im Stopp-and-Go-Verkehr sicher beherrschen lässt. Die speziell konturierte Sitzbank trägt dazu bei, bei Bedarf mit den Füßen sicheren Bodenkontakt zu erhalten. Berücksichtigt wurde selbstverständlich auch der Soziuskomfort: Der Beifahrer sitzt auf der gestuften Sitzbank etwas höher und genießt so einen guten Überblick. Die ausklappbaren Beifahrer-Fußrasten sind ideal für ein gutes Balancegefühl positioniert. Dazu sind für sicheren Halt rechts und links stabile Haltegriffe angebracht.

# Presseinformation

## **Cockpit mit fortschrittlichem Multifunktions-Display**

Das Cockpit liegt günstig im Blickfeld und erlaubt dank sorgfältiger Gestaltung müheloses Ablesen auf einen Blick. Das Multifunktionsdisplay umfasst einen digitalen Tachometer, einen Drehzahlmesser mit digitaler Balkenanzeige, eine Zeituhr, eine Benzinstandanzeige, eine Kilometeranzeige und zwei Tageskilometerzähler sowie einige Kontroll-Lampen.



Das exklusive Multifunktionsdisplay des Integra

## **2.2 Chassis**

### **Leichtes Handling, sicheres Fahrverhalten**

Der Integra ist mit großen Laufrädern im Motorradformat ausgestattet. Mit dem Brückenrahmen aus Stahl, einer perfekten Chassisgeometrie sowie hochwertigen Radführungselementen wird ein vorbildlich sicheres Fahrverhalten bewirkt. Ihren Teil dazu bei trägt die ausgewogene Gewichtsverteilung. Der kompakte Twin mit um 62 Grad vorgeneigter Zylinderbank ist schwerpunktmäßig in günstiger Lage im Rahmen positioniert. Die sorgfältig abgestimmte Konstruktion bewirkt ein leichtes, ausgewogenes Handling und sichere Kurvenlage bei jeder Gangart, in der City wie bei Überlandfahrt.

---

# Presseinformation

## **Kompakte Rahmen-Ausmaße, Zentralisierung der Massen**

Konventionelle Rahmen sind meist mit Doppelrohrschleifen versehen, die Motor und Kraftübertragung aufnehmen und den Steuerkopf mit der Schwingenlagerung verbinden. Um die kompakte Bauweise des neu entwickelten Viertakt-Twins vorteilhaft zu nutzen, hat Honda für den Integra einen neuen Brückenrahmen entwickelt. Dieses raumsparende, leichte und stabile Konstrukt erlaubt eine vorteilhafte Schwerpunktlage und optimiert gleichzeitig die Zentralisierung der Massen, mit positiven Auswirkungen für das Handling.

## **Hochwertige Federungselemente**

Eine verwindungssteife und perfekt abgestimmte Teleskopgabel mit 41 mm Standrohrdurchmesser führt das Vorderrad, der Federweg beträgt 120 mm. Die Hinterradaufhängung wird über einen Monostoßdämpfer und Hondas Pro-Link-Hebelsystem bewerkstelligt, das beim Einfedern für progressives Ansprechen der Feder-/Dämpfer-Einheit sorgt. Die 570 mm lange Stahlrohr-Hinterradschwinge wirkt sich vorteilhaft auf gute Traktion aus. Diese ist in stabiler Kastenbauweise ausgeführt, die Schwingenholme messen jeweils stattliche 75 mm x 35 mm. Die kompakte Bauweise der Pro-Link-Konstruktion trägt dazu bei, dass genügend Platz für den Stauraum unter der Sitzbank als auch für das Tankvolumen übrig bleibt.

# Presseinformation



## Gussräder im 17 Zoll-Format

Die verbauten Radgrößen unterstreichen die Konsequenz, mit der ein motorradtypisch sicheres Fahrverhalten für das neue Fahrzeugkonzept angestrebt wurde. Der Integra ist mit 17 Zoll großen Felgen ausgestattet. Die Aluminiumgussräder mit Y-förmig gestylten Speichen sind mit modernen Radialreifen bestückt, vorne in der Dimension 120/70-17, hinten in der Größe 160/60-17. Die Antriebskraft wird über eine verschleißarme 520er O-Ring-Rollenkette vom Getriebeausgang zum Hinterrad übertragen. Der Kettenantrieb trägt dazu bei, die ungefederten Massen der Radaufhängung gering zu halten, was zur Optimierung der Straßenlage beiträgt. Die Ausstattung mit 17 Zoll-

# Presseinformation

Rädern verhilft dem Integra zu beeindruckend sicherer Fahrtstabilität, speziell auch in Schräglage oder bei Bremsmanövern.



Scooter-Performance mit Stil

## **Bremssicherheit dank Combined-ABS-System**

Der Integra ist mit dem bewährten Combined-ABS-System ausgerüstet. Diese Kombibremse ist in der Praxis bewährt und hilft sowohl Einsteigern als auch routinierten Fahrern, Bremsmanöver mit großer Sicherheit auszuführen. Der rechte Bremshebel wirkt auf das Vorderrad, und zwar auf zwei Kolben der dort montierten Dreikolben-Bremszange. Damit kann bereits eine starke Verzögerung bewirkt werden. Der linke Bremshebel kontrolliert nicht nur die Hinterradbremse, sondern leitet über ein Regelventil auch ein bestimmtes Maß an Bremskraft auf den mittleren Kolben der vorderen Bremszange. Auch mit dieser Kombibremsfunktion kann effizient verzögert werden. Bei gleichzeitiger Betätigung beider Hebel zeigt der Integra ein optimales, ausgeglichenes Bremsverhalten und kommt bei Bedarf vehement und sicher zum Stehen.

Der ABS-Antiblockierschutz erhöht die Sicherheit speziell bei Bremsmanövern im Grenzbereich, auf regennasser Fahrbahn oder bei Schreckbremsungen. Die

# Presseinformation

ECU-Steuereinheit erfasst über Sensoren mögliche Anzeichen von Schlupf an den Rädern und regelt den Bremsdruck entsprechend ein, so dass Blockieren ausgeschlossen ist. Positiver Effekt der ABS-Technik sind kurze Bremswege bei Vollbremsungen und maximale Sicherheit für Fahrer und Beifahrer.



## 2.3 Motor

### **Praxisgerechtes Konzept**

Vor der Entwicklung des Integra führte Honda intensive Marktforschung bei den anvisierten Mittelklasse-Zielgruppen durch. Dabei trat zu Tage, dass 90 Prozent der Gesamtfahrleistung in der Regel mittlere Reisegeschwindigkeiten nur selten übersteigt. Weiterhin kristallisierte sich heraus, dass allgemein großer Wert auf harmonische und praxisfreundliche Drehmomententfaltung gelegt wird, ebenso auf problemlose Bedienung sowie Wartungsarmut. Möglichst geringer Benzinverbrauch war eine weitere Priorität. So setzte sich das Entwicklerteam ambitionierte Ziele, u.a. den Benzinverbrauch im Vergleich zu gängigen Triebwerken gleichen Hubraums um 50 Prozent zu verbessern.

# Presseinformation

## **Moderne, zukunftssträchtige Motorkonstruktion**

Der flüssigkeitsgekühlte Zweizylindermotor des Integra mit 670 cm<sup>3</sup> Hubraum wurde komplett neu konstruiert und präsentiert sich als moderne, zukunftssträchtige Konstruktion, die allen Anforderungen des 21. Jahrhunderts gewachsen sein sollte. Dank sorgsam ausgewähltem Bohrungs-Hub-Verhältnis (73 zu 80 mm), pfiffigem SOHC-Zylinderkopf, reibungsarmer Konstruktion und sorgfältig optimiertem Verbrennungsprozess wird eine drehmomentstarke und im Alltag angenehme Leistungscharakteristik erzeugt. Mit Anteil daran hat die Konstruktion der Kurbelwelle mit vergleichsweise hoher Schwungmasse.

Das Integral-Triebwerk entwickelt seine nominelle Höchstleistung von 38,1 kW (52 PS) bei 6.250 Umdrehungen pro Minute. Das maximale Drehmoment beträgt stolze 62 NM bereits bei 4750 Touren.

## **Moderner Parallel-Twin mit pulsierender Laufcharakteristik**

Der Zweizylinder sorgt dank seiner pulsierenden Laufkultur für besonderes Fahrvergnügen. Verantwortlich dafür sind die Kurbelwelle mit 270 Grad-Kröpfung sowie eine versetzte Zündfolge. Diese konstruktiven Kniffe sorgen dafür, dass der Parallel-Twin mit nebeneinander platzierten Zylindern letztlich doch wie ein V-Motor funktioniert und eine entsprechende Charakteristik an den Tag legt. Für diese um 270 Grad gekröpften Kurbelwelle griff Honda auf eine spezielle Produktionstechnik zurück, die erfolgreich bereits bei V6-Automotoren angewendet wurde. Die Welle, die zunächst wie eine herkömmliche 180°-Welle produziert wird, erhält auf einer Seite in einem finalen Bearbeitungsschritt schließlich eine weitere Drehung um 90 Grad.

Um die primären Vibrationen eines Motors mit einer 270°-Kurbelwelle auszugleichen, wäre ein Ausgleichssystem mit zwei Balanceachsen ideal. Damit sollte sich theoretisch die Laufruhe ähnlich einer sechszylindrigen Honda Gold Wind erreichen lassen. Gleichwohl statteten die Honda-Ingenieure den

# Presseinformation

Integra-Twin mit nur einer Ausgleichswelle aus, um gezielt ein angenehm pulsierendes Laufverhalten zu erzielen. Die Laufkultur wird durch einen gemeinsamen Ansaugtrakt für beide Zylinder nochmals optimiert. Die Gasschwingungen zwischen den beiden Einlasskanälen – zusammen mit den angepassten Ventilsteuerzeiten sowie den versetzten Zündzeitpunkten – unterstützen die gewünschte Charakteristik in positiver Weise.

## **Besonders genügsamer Kraftstoffverbrauch**

Bei der Entwicklung des Integra-Triebwerks wurde intensiv auf Kenntnisse der Stöchiometrie (Chemisches Rechnen) zurückgegriffen, die die Lehre von der mengenmäßigen Zusammensetzung chemischer Verbindungen sowie der Mengenverhältnisse der beteiligten Stoffe bei chemischen Reaktionen ist. Mit der Analyse der Verbrennungsabläufe konnten exakt jene Luft- und Benzinanteile bestimmt werden, die für maximal effiziente Verbrennung bei niedrigen wie hohen Drehzahlen sowie unter allen Witterungs- und Umweltbedingungen notwendig sind. Dank erheblicher Anstrengungen konnten die Honda-Entwickler die gesetzten Verbrauchsziele schließlich sogar noch übertreffen. Der Benzinverbrauch des Integra von durchschnittlich 3,7 Liter auf 100 km setzt neue Maßstäbe – vergleichbare Modelle konsumieren bis zu 40 Prozent mehr.

Die Benzinsparqualitäten des Integra sind auch die Folge konstruktiver Maßnahmen. Der Triebwerk wurde gezielt auf reibungsarme Funktion optimiert und die Zahl der bewegten Teile so gering wie möglich gehalten. So wird zum Beispiel die Ölpumpe nicht über eine separate Nebenwelle angetrieben, sondern mit über die Balancerwelle. Der Antrieb der Wasserpumpe erfolgt mit über die Nockenwelle. Die Kolben sind mit einer reibungsmindernden Beschichtung versehen. Im Übrigen zeichnet konsequenter Leichtbau die Aluminium-Konstruktion aus. Auch die Ventilkipphebel sind auf der Kontaktfläche zur Nockenwelle reibungsreduzierend rollengelagert.

---

# Presseinformation

## **Kompaktes Motordesign gestattet optimale Chassiskonstruktion**

Mit Blick auf das innovative Konzept des Integra wurde der Antrieb bereits während der Konstruktion integriert. Die raumsparende Bauweise mit der nach vorne geneigten Zylinderbank eignet sich ideal, um alle Anforderungen bei der Chassiskonstruktion nach Fußraum, Staukapazität und einer entspannt aufrechten Sitzposition erfüllen zu können. Vor diesem Hintergrund erklärt sich auch die Verwendung weiterer raumsparender Bauteile. Etwa der kompakten Auspuffanlage mit nur einem Schalldämpfer. Oder der neuartigen Anordnung der Einspritzdüsen, die direkt in den Ansaugkanälen des wassergekühlten Zylinderkopfes platziert sind. So präsentiert sich der Integra hochmodern und in allen Belangen durchkonstruiert als ein Scooter der Extraklasse.

## **Saubere Emissionen**

Die Berücksichtigung stöchiometrischer Erkenntnisse und des daraus resultierenden geringen Benzinverbrauchs wirkt sich auch bei der Reduzierung von Abgasemissionen aus. In Verbindung mit der elektronischen PGM-FI-Kraftstoff-Einspritzung werden die Emissionen ungefähr auf die Hälfte der Euro 3-Abgasnorm reduziert. Höchste Umweltfreundlichkeit sowie extrem sparsamer Benzinverbrauch stellen das Integra-Triebwerk an die Spitze des Machbaren – ohne Kompromisse hinsichtlich kraftvoller Leistungsentfaltung oder angenehmer Laufkultur. Der Katalysator ist im Abgassystem nahe am Auslass positioniert, um schnelle Erwärmung zu gewährleisten, was die effiziente Abgasreinigung zusätzlich rasch in Gang setzen hilft.

# Presseinformation



## **Doppelkupplungsgetriebe der zweiten Generation**

Das Doppelkupplungsgetriebe von Honda wurde zunächst für die VFR1200 entwickelt. Für den Integra-Twin mit knapp 700 Kubikzentimetern wurde diese im Motorradsektor neuartige Technik mit einer vereinfachten Hydrauliksteuerung und Detailverbesserungen optimiert. Die innovative Schaltbox präsentiert sich somit kompakter und leichter. Der Elektronik wurde zudem eine „Lernfunktion“ hinzugefügt, die in allen Fahrmodi den Fahrstil des Nutzers erkennt und die Schaltvorgänge entsprechend adaptiert. Damit ist allzeit eine perfekte Funktion sicher gestellt, im Stadtverkehr wie bei einer Fahrt über einen Alpenpass.

Neben dem kupplungslosen Anfahren erlaubt ein Doppelkupplungsgetriebe, die Gangwahl entweder im manuellen Modus (MT) über Drucktasten am Lenker zu bewerkstelligen oder im Automatik-Modus (AT) selbsttätig wechseln zu lassen. Dann werden die Gangstufen automatisiert herauf und herunter geschaltet. Dafür können zwei Betriebsarten vorgewählt werden: S für sportliche Fahrweise und D für normale Gangart. Egal, wie die Gangwahl letztlich erfolgt, die Schaltmanöver gehen weich und ohne Kraftschlussunterbrechung vonstatten, was speziell im Sozusbetrieb als angenehm empfunden wird.

---

# Presseinformation

Weiterer Vorteil: Der Verbrauch bewegt sich dank höchster Effizienz auf gleichem oder niedrigerem Niveau wie mit einem Schaltgetriebe.

Das Doppelkupplungsgetriebe überzeugt gegenüber einer herkömmlichen Schaltbox mit gesteigertem Bedienungskomfort. Dem Fahrer werden die sonst üblichen Bedienungsvorgänge mit Kupplungs- und Fußschalthebel erspart, so dass die Aufmerksamkeit voll und ganz dem Straßenverlauf und den übrigen Verkehrsteilnehmern gewidmet werden kann. Ob das Doppelkupplungsgetriebe manuell oder automatisiert geschaltet wird, spielt keine Rolle, die motorradtypische Dynamik beim Gangwechsel bleibt auf jeden Fall voll erhalten.

## **Lange Wartungsintervalle**

Modernste Technik und fortschrittliche Fertigungsmethoden tragen dazu bei, dass der neue Integra seine künftigen Besitzer nicht nur mit begeisternden Fahrleistungen und niedrigen Betriebskosten entzückt, sondern auch punkto Wartungsintervallen zu überzeugen vermag.

Lediglich alle 12000 Kilometer stehen Inspektionen in einer autorisierten Honda-Fachwerkstatt auf dem Wartungsplan. Bei den besonders hochwertigen Iridium-Zündkerzen wird ein Wechsel sogar erst nach 48000 Kilometern empfohlen. Fahren und sparen ist mit dem neuen Honda Integra also in der Tat keine Hexerei.

# Presseinformation

## 3. Farben



Der Honda Integra wird in drei Farben angeboten:

Pearl Sunbeam White

Candy Graceful Red

Pearl Cosmic Black

## 4. Optionales Zubehör

Die vielfältigen Einsatzmöglichkeiten der Integra werden durch ein breites Original Honda Zubehörangebot ergänzt:

### **Koffer Satz 29L**

Die Koffer aus widerstandsfähigem Kunststoff zeichnen sich durch eine schmale Bauweise aus, damit sich der Integra unverändert wieselflink durch dichten Stadtverkehr steuern lässt. Das Fassungsvermögen beträgt dennoch stolze 29 Liter.

### **Koffer Verkleidungssatz**

Dank farbiger Deckel lassen sich die Integra-Koffer passend zur Fahrzeugfarbe individualisieren.

---

# Presseinformation

**Koffer Innenpacktaschen**

Praktische, passgenaue Innentaschen, die Laden und Entladen leicht von der Hand gehen lassen.

**Top Case 40L**

Extra großer Gepäckraum, im Alltag vielfältig nützlich. Fassungsvermögen 40 Liter.

**Top Case 35L**

Praktischer Gepäckschlucker. Fassungsvermögen 35 Liter.

**Top Case Innenpacktasche**

Passgenau und superpraktisch. Damit ist das Be- und Entladen auf Reisen wie im Alltag im Handumdrehen erledigt.

**Beinschutz**

Zusätzliche Deflektoren, die an der Karosserie angebracht werden; verbessern nochmals den Windschutz und den Komfort für den Fahrer.

**Alarmanlage**

Wirksamer Diebstahlschutz, wird an den serienmäßigen Kabelbaum angeschlossen.

**Heizgriffe**

Der Integra, der vorbildlich praxisgerechte Mobilität ermöglicht, kann auch mit heizbaren Griffen ausgestattet werden, die dem Fahrer bei kühler Witterung zu wohliger Handwärme verhelfen.

---

# Presseinformation

**U-Schloss**

Extrem stabiler, zusätzlicher Diebstahlschutz, der im Fahrbetrieb unter der Sitzbank verstaut werden kann.

**Faltgarage für Außen**

Atmungsaktive Outdoor-Abdeckung, die den Lack vor schlechtem Wetter, Kratzern und UV-Strahlung schützt. Ideal, wenn das Fahrzeug länger auf der Straße abgestellt wird.

# Presseinformation

## 5. Technische Daten – Integra (ED-Typ)

### **MOTOR**

|                 |                                                                             |
|-----------------|-----------------------------------------------------------------------------|
| Typ             | Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Zweizylinder<br>Reihenmotor, SOHC, 8 Ventile |
| Hubraum         | 670 cm <sup>3</sup>                                                         |
| Bohrung x Hub   | 73 mm x 80 mm                                                               |
| Verdichtung     | 10,7 : 1                                                                    |
| Max. Leistung   | 38,1 kW (52 PS) / 6.250min-1 (95/1/EC) /                                    |
| Max. Drehmoment | 62 Nm / 4.750min-1 (95/1/EC) /                                              |

### **KRAFTSTOFFSYSTEM**

|                     |                                             |
|---------------------|---------------------------------------------|
| Gemischaufbereitung | PGM-FI elektronische Kraftstoffeinspritzung |
| Drosselklappen-Ø    | 36 mm                                       |
| Tankinhalt          | 14,1 Liter                                  |

### **ELEKTRIK**

|                               |                                                |
|-------------------------------|------------------------------------------------|
| Zündung                       | Computergesteuerte, digitale Transistorzündung |
| Zündkerze                     | IFR6G-11K                                      |
| Starter                       | E-Starter                                      |
| Batterie-Kapazität            | 12 V / 11 Ah                                   |
| Scheinwerfer<br>(abgeblendet) | 12 V; 60W × 1 (aufgeblendet) / 55 W × 1        |

# Presseinformation

## KRAFTÜBERTRAGUNG

|                   |                                                 |              |
|-------------------|-------------------------------------------------|--------------|
| Getriebe          | 6-Gang Doppelkupplungsgetriebe                  |              |
| Betätigungs-Modi  | automatisch (D oder S), manual über Drucktasten |              |
| Kupplung          | Mehrscheiben im Ölbad, zwei Kupplungspakete     |              |
| Primärübersetzung | <b>1.921</b>                                    |              |
| Gangstufen        | <b>1</b>                                        | <b>2.666</b> |
|                   | <b>2</b>                                        | <b>1.904</b> |
|                   | <b>3</b>                                        | <b>1.454</b> |
|                   | <b>4</b>                                        | <b>1.200</b> |
|                   | <b>5</b>                                        | <b>1.033</b> |
|                   | <b>6</b>                                        | <b>0.837</b> |
| Endübersetzung    | 2.437                                           |              |
| Endantrieb        | Kette                                           |              |

## RAHMEN

|     |                         |
|-----|-------------------------|
| Typ | Brückenrahmen aus Stahl |
|-----|-------------------------|

## CHASSIS

|                      |                              |
|----------------------|------------------------------|
| Abmessungen (LxBxH)  | 2.195 mm x 790 mm x 1.440 mm |
| Radstand             | 1.525 mm                     |
| Lenkkopfwinkel       | 27°                          |
| Nachlauf             | 110 mm                       |
| Sitzhöhe             | 790 mm                       |
| Bodenfreiheit        | 135 mm                       |
| Gewicht voll getankt | 238 kg                       |

# Presseinformation

Max. Zuladung 195 kg

Zul. Gesamtgewicht 433 kg

## **RADAUFHÄNGUNG**

Typ Vorne Teleskopgabel mit 41mm Ø, 120 mm Federweg

Hinten Mono-Stoßdämpfer mit Pro-Link-Umlenkung, 120 mm Federweg

## **RÄDER**

Typ Vorne Aluminiumgussfelgen  
Hinten Aluminiumgussfelgen

Felgengröße Vorne 17M/C x MT3.50  
Hinten 17M/C x MT4.50

Reifengröße Vorne 120/70-ZR17M/C (58W)  
Hinten 160/60-ZR17M/C (69W)

Reifendruck Vorne 2,5 bar  
Hinten 2,9 bar

## **BREMSEN**

Typ Vorne 320 mm Einscheibenbremse,  
Dreikolbenzange, Sintermetallbeläge, Combined-Bremssystem mit ABS

Hinten 240 mm Einscheibenbremse,  
Einkolbenzange, Sintermetallbeläge, Combined-Bremssystem mit ABS

Alle Angaben ohne Gewähr. Änderungen von technischen Daten und des Ausstattungsumfangs vorbehalten.