

HONDA INTEGRA 750 YM2018

Data del comunicato stampa: 6 novembre 2017

Aggiornamenti modello: controllo di trazione HSTC, nuovo colore “candy chromosphere red”, versione 35 kW reversibile per patente A2.

*Integra è dotato di gruppi ottici a LED, forcella Showa ‘Dual Bending Valve’ e strumentazione LCD a retroilluminazione negativa con opzioni cromatiche personalizzate. Il cambio a doppia frizione Honda DCT (Dual Clutch Transmission) vanta una gestione elettronica delle due frizioni raffinata, sia nelle modalità automatiche D (Drive) e S (Sport, a 3 livelli), che in modalità manuale MT. Il super-efficiente motore bicilindrico parallelo da 750 cc mantiene inalterate le caratteristiche di potenza e coppia ma dal 2018 con **limitatore** di giri spostato più in alto. È ora presente il **controllo di trazione HSTC** (Honda Selectable Torque Control). Quattro le opzioni cromatiche, due standard e due in versione ‘Integra S’ con grafiche sportive. La possibilità di ottenerlo in **versione 35 kW** ne amplia il bacino di utenza ai possessori di patente A2.*



Sommario:

1. Introduzione
2. Panoramica del modello
3. Caratteristiche principali
4. Colori e accessori
5. Caratteristiche tecniche

1. Introduzione

Lanciato nel 2012 con cilindrata di 700cc ed evoluto nel 2014 con l'aumento a 750cc ed un'ergonomia perfezionata, Honda Integra è stato poi evoluto ulteriormente nel 2016, con l'introduzione della nuova forcella Showa *Dual Bending Valve*, della modalità automatica S (Sport) a 3 livelli, delle luci Full-LED e della nuova strumentazione LCD con opzioni di colore.

Honda Integra ha nel nome la sua essenza. Rappresenta infatti la perfetta integrazione delle performance, del divertimento e della sicurezza delle moto, con il comfort, la protettività e la praticità dei maxiscooter.

Dotato di serie del cambio a doppia frizione Honda DCT (Dual Clutch Transmission) a 6 rapporti – lo stato dell'arte per le trasmissioni motociclistiche – il motore bicilindrico parallelo frontemarcia a corsa lunga di Integra 750 vanta una generosissima erogazione di coppia e potenza fin dai regimi più bassi, caratteristica che contribuisce a renderlo anche un campione di efficienza dei consumi.

Per il **2018**, Integra si presenta esteticamente invariato ma con due importanti aggiornamenti: l'adozione del controllo di trazione HSTC (Honda Selectable Torque Control) e lo spostamento del limitatore di giri più in alto.

2. Panoramica del modello

Al primo colpo d'occhio Integra si riconosce per i bellissimi gruppi ottici a LED e il compatto sistema di scarico. Le luci a LED, raffinate e luminose, si sposano alla perfezione con le linee tese e slanciate, mentre una volta in sella si scopre la strumentazione a retroilluminazione negativa, con colorazione dell'illuminazione variabile e personalizzabile. Per i più esigenti, poi, c'è la versione Integra S, con grafiche sportive, che rappresenta il top anche in termini di sportività.

Il motore è la sua forza, in tutti i sensi: un bicilindrico parallelo da 745 cc con un'erogazione di coppia straordinaria fin dai bassi regimi e una potenza tale da regalare accelerazioni istantanee e velocità di trasferimento notevoli. I consumi, poi, sono eccezionalmente bassi, appena 28,6 km/l nel ciclo medio WMTC.

Il cambio a doppia frizione DCT vanta una risposta dolce delle frizioni nelle situazioni in cui è più frequente l'apri/chiudi, soprattutto alle basse velocità, in modo da rendere la guida fluida. Inoltre la modalità S (Sport) è articolata su tre livelli ed è dotata di memoria della selezione.

Sul modello 2018, esteticamente invariato, è presente il **controllo di trazione** HSTC (Honda Selectable Torque Control), disattivabile tramite un pratico comando al manubrio. Inoltre, guidando in modalità manuale MT (Manual Transmission), il **limitatore di giri** è stato spostato più in alto, rendendo così più naturale la guida brillante quando si guida sfruttando le palette al manubrio.

Infine, è disponibile la **versione 35 kW** per i possessori di patente A2. La trasformazione è reversibile per riportare il veicolo a potenza piena.

3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

- ***Design 'sensual performance' che valorizza le percezioni del pilota***
- ***Strumentazione LCD con opzioni di colore***
- ***Luci Full-LED***
- ***Chiave 'wave' con Sistema HISS (Honda Ignition Security System)***
- ***Spazio sottosella per un casco jet***
- ***Presca 12V***
- ***Top box da 45 litri per due caschi integrali, di serie***

La filosofia "*Sensual Performance*" è alla base di Integra: valorizzare ciò che il pilota percepisce, vede e ascolta. Il compatto gruppo ottico anteriore a LED, con la sua luminosissima luce bianca e la personale 'cornice' delle luci di posizione, crea un forte impatto estetico. La luce posteriore, anch'essa a LED, è montata all'estremità dello slanciato codino e crea una vista posteriore estremamente dinamica, grazie anche al compatto silenziatore di scarico, molto vicino alla sagoma del mezzo. Un altro tocco che trasuda la qualità estrema di Integra sono gli inserti in acciaio sulle lunghe pedane poggiapiedi del pilota.

La strumentazione è dotata di display LCD a retroilluminazione negativa e comprende il trip computer per i consumi oltre all'indicatore della marcia inserita e delle modalità del cambio DCT. Tra le caratteristiche più intriganti troviamo sicuramente la possibilità di scegliere la colorazione delle barre del contagiri, a scelta tra 9 tonalità in totale. Ed è inoltre possibile cambiare l'illuminazione in base alla marcia inserita, al regime di giri o alla modalità del cambio attiva.

Quando l'impostazione della colorazione del display LCD è basata sulla modalità del cambio DCT, sono disponibili altre due opzioni, denominate ECO e SHIFT. Con la colorazione impostata su **ECO** il colore del display cambia in azzurro se si guida con buona efficienza dei consumi, e in verde se si guida in modo ancora più efficiente. Se invece si imposta la colorazione su **SHIFT** il colore del display cambia in arancione quando i giri motore superano un livello preimpostato dal pilota.

Su Integra la chiave di contatto, dotata come sempre di sistema HISS (Honda Ignition Security System, che impedisce l'avvio del motore se l'identificativo inserito nel chip della chiave e quello della centralina non corrispondono), è del tipo 'wave', compatta e resistente.

Per le due opzioni cromatiche di Integra S, Honda utilizza una finitura metallizzata. Questa speciale vernice presenta sfumature brillanti allineate in parallelo e si differenzia dalla vernice metallizzata standard in quanto crea una superficie uniforme con un elevato contrasto dai riflessi diversi a seconda dell'angolazione da cui si guarda. Inoltre Integra S presenta grafiche sportive, stickers sui cerchi ruota e una finitura superficiale più raffinata per la carenatura del motore.

3.2 Motore

- **Potenza e coppia, 55 CV (40,3 kW) e 68 Nm**
- **Consumi di 28,6 km/l (ciclo medio WMTC) e serbatoio da 14,1 litri**
- **Controllo di trazione HSTC, escludibile**
- **Limitatore spostato a 7.500 giri/min (+900 giri/min)**
- **Versione 35 kW per patente A2, reversibile a potenza piena**

L'apprezzatissimo motore di Integra 750, un bicilindrico parallelo a 'corsa lunga' efficientissimo nei consumi, vanta emissioni contenute (CO₂ pari a 81g/km), grazie anche al catalizzatore a doppio strato. I valori di potenza e coppia sono pari a 55 CV a 6.250 giri/min e 68 Nm a 4.750 giri/min, che garantiscono accelerazioni brucianti, riprese vigorose e un'ottima velocità massima. Il modello 2018 ha il limitatore di giri spostato **900 giri/min più in alto, a 7.500 giri/min**, per consentire un utilizzo più naturale del motore quando si guida in modalità manuale MT (Manual Transmission).

L'alimentazione a iniezione elettronica è del tipo Honda PGM-FI e contribuisce all'eccezionale efficienza dei consumi (28,6 km/l nel ciclo medio WMTC) che, con il serbatoio sottosella da 14,1 litri, determina un'autonomia totale superiore ai 400 km.

Il motore da 745cc di Integra è caratterizzato dal manovellismo dell'albero motore a 270°, che crea un piacevolissimo sound 'zoppicante' enfatizzato dal silenziatore di scarico compatto. Per ridurre al minimo le vibrazioni è dotato di due contralberi di bilanciamento, che rendono la guida sempre piacevole e confortevole. È un motore intelligente anche nel layout, studiato per ridurre al minimo il numero dei componenti, infatti, ad esempio, l'albero a camme muove anche la pompa dell'acqua e uno dei contralberi aziona la pompa dell'olio.

Sul nuovo modello migliora la sicurezza attiva di guida, grazie all'adozione del controllo di trazione **HSTC (Honda Selectable Torque Control)**, escludibile in caso di necessità tramite un pratico comando al manubrio.

Per i possessori di patente A2, Integra 2018 è disponibile anche in **versione 35 kW**, che si ottiene con apposito kit e che prevede la possibilità successiva di riportarlo a potenza piena. In termini di prestazioni, la differenza è quasi inavvertibile nella maggior parte delle situazioni di guida, tanto che nello scatto 0-100 metri il tempo è identico.

3.3 Cambio sequenziale a doppia frizione Honda Dual Clutch Transmission

- **Due modalità automatiche e una completamente manuale**
- **Comandi al manubrio intuitivi**
- **Modalità S (sport) a tre livelli con memoria**
- **Sistema 'Adaptive Clutch Capability Control' di gestione delle frizioni**

La popolarità e il successo di mercato conquistati in maniera crescente anno dopo anno dimostrano che gli appassionati amano le potenzialità e il grande divertimento offerti dall'unico cambio a doppia frizione motociclistico, un'esclusiva che solo Honda è in grado di offrire.

Il cambio Honda DCT utilizza due frizioni coassiali: una per le partenze e le marce dispari, quindi per la 1^a, la 3^a e la 5^a marcia, l'altra per le marce pari, quindi la 2^a, la 4^a e la 6^a marcia. I due alberi sono concentrici, quindi l'ingombro è esattamente identico a quello di un cambio tradizionale. Affidabilità e precisione degli innesti sono assicurati dalla gestione elettronica e dal fatto che ciascuna frizione è comandata separatamente tramite il proprio circuito elettroidraulico.

Il sistema DCT è dotato di due modalità automatiche **AT** e della modalità **MT** per cambi marcia manuali, con palette al manubrio. La modalità **D** (Drive) automatica è la più adatta per la guida rilassata, in autostrada e per la massima efficienza dei consumi. La modalità **S** (Sport) prevede passaggi alle marce superiori e inferiori a un regime più elevato rispetto alla modalità **D**, per garantire un feeling di guida più sportivo. La modalità **S** offre impostazioni su 3 livelli, indicate da un numero crescente di barre visualizzate insieme all'indicazione "S" sul display. Il livello "S2" (due barre) è intermedio. Il livello "S3" (tre barre) è ancora più sportivo e fa 'girare alto' il motore a qualsiasi andatura, è il più indicato per quelle situazioni in cui si desidera la massima reattività di risposta del motore. Il livello "S1" (una barra), si pone a metà tra la modalità D (Drive) e la modalità S2, quindi è l'ideale per chi anche ad andature tranquille preferisce una risposta in ripresa tendenzialmente più reattiva.

Inoltre, sia in modalità D che nelle tre modalità S, è sempre possibile un immediato intervento manuale se ritenuto necessario dal pilota: è sufficiente agire sulle palette al manubrio, così il pilota ha la libertà di affrontare una particolare situazione di guida, come un sorpasso o un tornante, nella marcia che preferisce. In questo caso il successivo ritorno alla modalità automatica avviene al momento opportuno, con il ripristino della modalità D o S con cui stava procedendo.

Il cambio DCT è dotato di *Adaptive Clutch Capability Control*, un sistema di gestione delle due frizioni che, negli apri-chiudi, riduce la quantità di coppia trasmessa alla ruota per rendere più fluida la guida, soprattutto a bassa velocità.

Nelle modalità automatiche, la centralina di controllo del cambio riconosce le pendenze, in modo da permettere al motore di sfruttare al meglio ogni singola marcia mantenendo inserito il rapporto più adeguato alla salita o alla discesa che si sta percorrendo.

3.4 Telaio e ciclistica

- **Resistente telaio in acciaio con struttura a diamante**
- **Baricentro basso**
- **Forcella Showa Dual Bending Valve da 41 mm**
- **Forcellone in alluminio con ammortizzatore regolabile nel precarico e leveraggio Pro-Link**
- **Dischi a Margherita, ant 320 mm, post 240 mm**

Il telaio di Integra è una rigida struttura in acciaio con struttura a diamante, che rende il comportamento dinamico rassicurante su qualsiasi tipo di fondo e in ogni condizione di traffico. Le misure geometriche fondamentali prevedono l'inclinazione del canotto di sterzo impostata su 27°, un'avancorsa di 110 mm e un interasse di 1.525 mm, con una equilibratissima distribuzione dei pesi (238 kg con il pieno di benzina) anteriore/posteriore del 50/50%. La sella è ad una altezza di 790 mm, in modo da rendere facile posare i piedi a terra.

La forcella Showa con steli da 41 mm ha un'escursione di 120 mm ed è dotata del sistema 'Dual Bending Valve', con caratteristiche di compressione ed estensione ottimizzate. Ciò permette la generazione di una forza ammortizzante proporzionale alla velocità del pistone interno, fin dalle basse velocità di escursione, migliorando la qualità di guida e il comfort. Un aumentato freno idraulico in compressione assicura una risposta progressivamente più decisa della forcella contribuendo a ridurre l'affondamento in caso di frenate brusche. I tappi superiori con finitura in *Grey Alumite* aggiungono un tocco di raffinatezza alle finiture.

Anche il monoammortizzatore ha un'escursione di 120 mm ed è dotato di una regolazione facilitata del precarico molla. Il bellissimo forcellone in alluminio è come sempre dotato di leveraggio Pro-Link, per offrire uno smorzamento iniziale morbido, assorbire dolcemente le asperità della strada e assicurare un controllo eccellente sulle sollecitazioni più dure.

Il potente e modulabile impianto frenante con ABS, prevede dischi a margherita, l'anteriore da 320 mm con pinza a due pistoncini e il posteriore da 240 mm con pinza a singolo pistoncino. Entrambe le leve al manubrio sono regolabili su 6 posizioni nella distanza dalle manopole per adattarsi perfettamente ad ogni preferenza del pilota.

Una delle caratteristiche principali che confermano la natura motociclistica dell'Integra sono i bei cerchi da 17 pollici a razze sdoppiate, dotati di performanti pneumatici sport-touring nelle misure 120/70 ZR17 e 160/60 ZR17. Le valvole dalla forma a "L" facilitano la regolazione della pressione di gonfiaggio

4. Colori e accessori

Per il 2018, sul mercato italiano, Integra sarà disponibile nelle colorazioni:

- Candy Chromosphere Red – **New 2018!**
- Mat Gunpowder Black Metallic
- Mat Majestic Silver Metallic, con grafiche rosse (Integra S)
- Mat Alpha silver Metallic, con grafiche blu (Integra S)

Gli accessori originali Honda disponibili per Integra comprendono le valigie laterali da 29 litri (il bauletto da 45 litri è di serie), le relative borse interne, i deflettori aerodinamici per i fianchi dello scudo e le manopole riscaldabili su 5 livelli.

5. Caratteristiche tecniche Honda Integra 750 YM2018

PROPULSORE	
Tipo	Bicilindrico parallelo, 8 valvole SOHC, raffreddato a liquido, Euro4
Cilindrata	745 cc
Alesaggio x corsa	77 x 80 mm
Rapporto di compressione	10.7 : 1
Potenza massima	40.3 kW (55 CV) / 6.250 giri/min
Coppia massima	68 Nm a 4.750 giri/min
Capacità olio	4,1 litri
ALIMENTAZIONE	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio carburante	14,1 litri
Consumi	28,6 km/l (ciclo medio WMTC)
IMPIANTO ELETTRICO	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V / 11.2 Ah
Potenza alternatore	448 W / 5000 giri/min
TRASMISSIONE	
Frizione	Multidisco, doppia, in bagno d'olio
Tipo di cambio	DCT a 6 marce, con modalità automatica AT (D, S1, S2, S3) e modalità manuale MT. Controllo di trazione HSTC (disattivabile)
Trasmissione finale	Catena

TELAIO	
Configurazione	A diamante in tubi di acciaio
CICLISTICA	
(LxLxA) Dimensioni	2.215 x 810 x 1.440mm
Interasse	1.525 mm
Inclinazione canotto di sterzo	27°
Avancorsa	110 mm
Altezza della sella	790 mm
Altezza da terra	135 mm
Peso in ordine di marcia	238 kg (con pieno di benzina)
SOSPENSIONI	
Anteriore	Forcella telescopica da 41 mm con 'Dual Bend Valve', escursione 120 mm
Posteriore	Monoammortizzatore con Pro-Link, escursione 120 mm, regolabile nel precarico molla
RUOTE	
Anteriore	in alluminio pressofuso a 10 razze
Posteriore	in alluminio pressofuso a 10 razze
CERCHI	
Anteriore	17M/C x MT3.50
Posteriore	17M/C x MT4.50
PNEUMATICI	
Anteriore	120/70ZR17M/C (58W)
Posteriore	160/60ZR17M/C (69W)

FRENI	
Tipo	ABS a 2 canali
Anteriore	Disco wave da 320 mm, pinza a 2 pistoncini, pastiglie in metallo sinterizzato
Posteriore	Disco wave da 240 mm, pinza a pistoncino singolo, pastiglie in resina stampata
STRUMENTAZIONE E LUCI	
Strumentazione	LCD a retroilluminazione negativa e con opzioni di colore, tachimetro numerico, contagiri digitale a barre, orologio, Indicatore livello carburante, contachilometri con 2 parziali, indicatore marcia inserita, indicatore modalità cambio DCT, indicatore HSTC, trip computer, spia temperatura liquido di raffreddamento
Sistema di sicurezza	HISS
Faro anteriore	A LED
Faro posteriore	A LED

Dati ottenuti da Honda nelle condizioni di test standard prescritte dalla metodologia WMTC. I risultati possono variare a seconda dello stile di guida, dello stato di manutenzione del veicolo, delle condizioni meteo e della strada, della pressione degli pneumatici e del carico. I test sono stati condotti utilizzando una versione base del veicolo, con il solo pilota a bordo e senza accessori opzionali aggiuntivi.

Tutte le specifiche sono provvisorie e soggette a modifica senza preavviso.