

HONDA INTEGRA 750 YM2017

Data del comunicato stampa: 7 novembre 2016

Aggiornamenti modello: nuovo colore "candy prominence red".

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) prevede la modalità S a 3 livelli e una gestione elettronica delle due frizioni raffinata, sia nelle modalità automatiche D (Drive) ed S (Sport) che in modalità manuale MT. Il super-efficiente motore bicilindrico parallelo da 750 cc è omologato Euro4 e dotato di terminale di scarico compatto dal sound cupo e profondo. Alle opzioni cromatiche standard sono affiancate le due dedicate alla versione 'Integra S' con grafiche sportive.



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 ha nel nome la sua essenza. Rappresenta infatti la perfetta integrazione tra le performance, il divertimento e la sicurezza delle moto, e 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.

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 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.



3. Caratteristiche principali

3.1 Stile ed equipaggiamento

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 poggiatepiedi 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 Cambio sequenziale a doppia frizione Honda Dual Clutch Transmission

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, il che rende possibile usare gli stessi carter motore senza alcuna modifica ad altri componenti del motore. Ciò vale per tutti i motori Honda con cambio DCT, dal bicilindrico 745cc della serie NC750, fino al 1.237 cc della serie V4 passando per il 998cc della CRF1000L Africa Twin. 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 della modalità MT. In questo caso il ritorno alla modalità automatica avviene al momento opportuno, per lasciare al pilota la libertà di affrontare una particolare situazione di guida, come un sorpasso o un tornante, nella marcia che preferisce, offrendogli al tempo stesso la comodità del ripristino automatico della modalità D o S con cui stava procedendo.

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

È presente un sensore di pendenza che, nelle modalità automatiche, permette al motore di sfruttare al meglio ogni singola marcia mantenendo inserito il rapporto più adeguato alla salita o alla discesa che si sta percorrendo.

3.3 Telaio

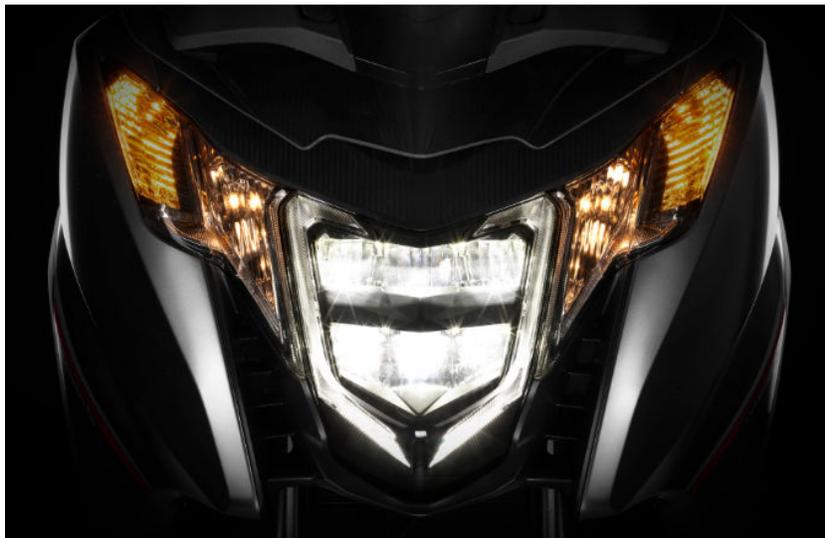
Il telaio di Integra è una rigida struttura in acciaio con struttura a diamante, che rende il comportamento dinamico rassicurante su qualsiasi tipo di fondo e in ogni condizione di traffico. Le misure geometriche fondamentali prevedono l'inclinazione del cannotto di sterzo impostata su 27°, un'avancorsa 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 forcella Showa con steli da 41 mm ha un'escursione di 120mm 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 le 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* agguangono un tocco di raffinatezza alle finiture.

Anche il monoammortizzatore ha un'escursione di 120mm 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 di serie, 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



3.4 Motore

L'apprezzatissimo motore di Integra 750, un bicilindrico parallelo a 'corsa lunga' efficientissimo nei consumi, è **Euro4** (emissioni di CO₂ pari a 81g/km), grazie anche al catalizzatore a doppio strato. I valori di potenza e coppia sono pari a 55CV a 6.250 giri/min e 68 Nm a 4.750 giri/min, che garantiscono accelerazioni brucianti, riprese vigorose e un'ottima velocità massima.

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 nuovo 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.

4. Colori e accessori

Integra 2017 è disponibile in cinque opzioni cromatiche:

Candy Prominence Red - **New 2017!**
Pearl Glare White
Matt Gunpowder Black Metallic
Matt Alpha Silver Metallic (Integra S)
Matt Majestic Silver Metallic (Integra S)



Gli accessori originali Honda disponibili per Integra 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 YM2016-2017

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
Trasmissione finale	Catena

TELAIO	
Configurazione	A diamante in tubi di acciaio
CICLISTICA	
(L×L×A) 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, 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.