

## HONDA INTEGRA 750 YM2016

Data del comunicato stampa: 16 novembre 2015

Aggiornamenti modello: il nuovo Integra 2016 è dotato di gruppi ottici a LED, forcella Showa con 'Dual Bending Valve' e strumentazione LCD a retroilluminazione negativa con opzioni cromatiche personalizzate. Il cambio a doppia frizione Honda DCT (Dual Clutch Transmission) prevede ora la modalità S a 3 livelli e una gestione elettronica delle due frizioni ancora più 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 nuovo terminale di scarico compatto dal sound più cupo e profondo. Alle opzioni cromatiche standard si aggiungono le due dedicate alla versione 'Integra S' con finitura metallizzata.



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.

Per il 2016 Integra 750 diventa ancora più affascinante e sofisticato, con una serie di aggiornamenti all'estetica, alle dotazioni e all'elettronica di bordo.

## **2. Panoramica del modello**

Al primo colpo d'occhio il nuovo Integra 2016 si riconosce per i bellissimi gruppi ottici a LED e il compatto sistema di scarico di nuovo disegno. Le luci a LED, raffinate e luminose, si sposano alla perfezione con le linee tese e slanciate di Integra, mentre una volta in sella si scopre la nuova strumentazione a retroilluminazione negativa, con colorazione dell'illuminazione variabile e personalizzabile. Per i più esigenti, poi, c'è la versione Integra S, con finitura metallizzata, che rappresenta il top anche in termini di sportività.

Il cambio a doppia frizione DCT è stato ulteriormente perfezionato con una risposta ancora più dolce delle frizioni nelle situazioni in cui è più frequente l'apri/chiedi, soprattutto alle basse velocità, in modo da rendere la guida ancora più fluida. Inoltre la modalità S (Sport) è articolata su tre livelli ed è dotata di memoria della selezione. In modalità MT (Manuale) è stata poi introdotta la possibilità di scalare a un regime di giri più alto, per assecondare anche chi ama un "freno motore" particolarmente aggressivo.

Aggiornate anche le sospensioni, con la nuova forcella Showa 'Dual Bending Valve' e un registro più agevole del precarico molla per il monoammortizzatore. Il compatto silenziatore, infine, è più leggero ed emette una personalissima nota di scarico.



### **3. Caratteristiche principali**

#### **3.1 Stile ed equipaggiamento**

La filosofia "*Sensual Performance*" è alla base dell'evoluzione di Integra 2016: 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 ora 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 YM2016 sono i nuovi inserti in acciaio sulle lunghe pedane poggiapiedi del pilota.

La nuovissima strumentazione è dotata di display LCD a retroilluminazione negativa e comprende come sempre anche il trip computer per i consumi oltre all'indicatore della marcia inserita e delle modalità del cambio DCT. Tra le novità 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 2016 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 nuovo tipo 'wave', più compatta e resistente.

Per le due opzioni cromatiche di Integra S, Honda ha utilizzato per la prima volta una nuova 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**

Con l'introduzione dei modelli 2016 la tecnologia Honda DCT (Dual Clutch Transmission) giunge al sesto anno di produzione e al terzo step di sviluppo. 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<sup>a</sup>, la 3<sup>a</sup> e la 5<sup>a</sup> marcia, l'altra per le marce pari, quindi la 2<sup>a</sup>, la 4<sup>a</sup> e la 6<sup>a</sup> 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 670cc della CTX700, al 745cc della serie NC750, fino al 1.237 cc della serie V4 passando per il nuovo 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. Per il 2016 la modalità **S** è stata ulteriormente perfezionata e offre oggi 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 e corrisponde alla modalità S (Sport) conosciuta fino ad oggi. 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 S (Sport) conosciuta fino ad oggi, 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.

Su Integra 2016 il cambio DCT guadagna l'*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. Inoltre, dopo l'avviamento, anche a motore freddo, è ora più veloce il tempo di operatività del tasto di inserimento marcia **N-D**.

Tra le nuove caratteristiche, la presenza di 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**

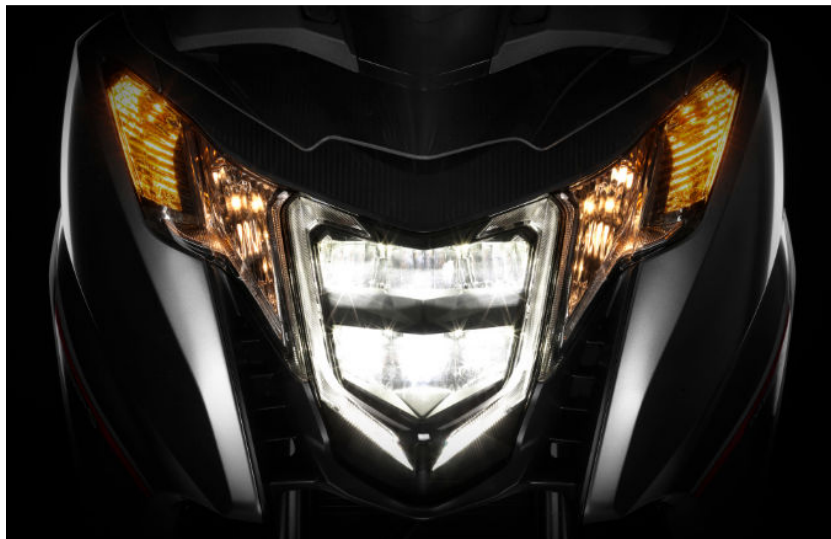
Il telaio di Integra è una rigida struttura in acciaio con struttura a diamante, che rende il comportamento dinamico rassicurante su qualsiasi tipo di fondo e in ogni condizione di traffico. Le misure geometriche fondamentali prevedono l'inclinazione del canotto di sterzo impostata su 27°, un'avancorsa 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 forcella Showa con steli da 41 mm ha un'escursione di 120mm e sul nuovo Integra 2016 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 aggiungono un tocco di raffinatezza alle finiture.

Anche il monoammortizzatore ha un'escursione di 120mm ed è ora 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 come in precedenza dischi a margherita, l'anteriore da 320 mm con nuova 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. Un'altra piccola ma utile novità sono le valvole dalla forma a "L" per facilitare la regolazione della pressione di gonfiaggio



### **3.4 Motore**

L'apprezzatissimo motore di Integra 750, un bicilindrico parallelo a 'corsa lunga' efficientissimo nei consumi, non cambia architettura ma guadagna l'omologazione **Euro4** (emissioni di CO<sub>2</sub> pari a 81g/km), ottenuta anche con l'adozione di un nuovo catalizzatore a doppio strato. Immutati i valori di potenza e coppia, 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 2016 sarà disponibile in cinque opzioni cromatiche:

Pearl Glare White  
Matt Bullet Silver  
Matt Gunpowder Metallic  
Matt Alpha Silver Metallic (Integra S)  
Matt Majestic Silver Metallic (Integra S)



Gli accessori originali Honda disponibili per Integra 2016 prevedono il portapacchi posteriore con top box da 45 litri (ove non previsto di serie), le valigie laterali da 29 litri, 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**

<b>PROPULSORE</b>	
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
<b>ALIMENTAZIONE</b>	
Tipo	Iniezione elettronica PGM-FI
Capacità serbatoio carburante	14,1 litri
Consumi	28,6 km/l (ciclo medio WMTC)
<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	
Avviamento	Elettrico
Capacità batteria	12 V / 11.2 Ah
Potenza alternatore	448 W / 5000 giri/min
<b>TRASMISSIONE</b>	
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

<b>TELAIO</b>	
Configurazione	A diamante in tubi di acciaio
<b>CICLISTICA</b>	
(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)
<b>SOSPENSIONI</b>	
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
<b>RUOTE</b>	
Anteriore	in alluminio pressofuso a 10 razze
Posteriore	in alluminio pressofuso a 10 razze
<b>CERCHI</b>	
Anteriore	17M/C x MT3.50
Posteriore	17M/C x MT4.50



<b>PNEUMATICI</b>	
Anteriore	120/70ZR17M/C (58W)
Posteriore	160/60ZR17M/C (69W)
<b>FRENI</b>	
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
<b>STRUMENTAZIONE E LUCI</b>	
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.