



DER VERDOPPLER-EFFEKT

Die erste Ausfahrt mit Hondas überraschendem Crossover-Konzept beantwortet die lange Frage: Funktioniert die Verschmelzung von Motorrad und Scooter?

Scooter oder Motorrad? Honda macht es uns bei der Beantwortung dieser Frage nicht leicht. Steht man vor dem Integra, dann sagt man Roller zu ihm. Zu offensichtlich sind die typischen Attribute wie das große Beinschild, die Trittbretter, der prächtige Sattel. Aber blickt man unter die Haut, dann entdeckt man viel vom Motorrad: einen formtypischen Stahlrohrrahmen, ein Doppelkupplungsgetriebe, 17-Zoll-Reifen – die klassische Schuhgröße von Bikes, die bislang an keinem Scooter zu finden war.

Warum sich Honda zu dieser Melange entschieden hat, ist auf zwei Gründe zurückzuführen. Der erste ist recht profan: Dieses Konzept ermöglicht es, aus der neuen hauseigenen Mittelklasse-Modellgeneration ohne allzu großen Entwicklungsaufwand einen Scooter abzuzweigen. Der zweite Grund ist charmanter: Man wollte einen Roller bauen, wie es ihn bislang noch nicht gab.

Hoch an der Zeit, das schräge Konzept endlich auszuprobieren. Ein erster Rundgang auf dem Parkplatz zeigt einen stattlichen, freundlichen, sportlich zugeschnittenen Gesellen, der vor allem in der Bauhöhe ordentlich Eindruck macht. In der Breite ist

er hingegen recht schmal geraten, was uns noch zum Vorteil gereichen wird. Die Verarbeitung ist, wie man es von Honda kennt, über kleinliche Zweifel erhaben: schöne Passungen, gutes Material, saubere Oberflächen. Dieser adrette Auftritt lässt sich in vier hübschen Lackfarben mit Metallic-Effekten darstellen. Auch das große Informationsdisplay fügt sich ins Bild: Es ist unverschnörkelt, logisch aufgebaut, einfach ablesbar und bietet alle Daten, die man braucht. Erstes Aufsitzen: Auch die Ergonomie passt perfekt. Der Lenker schmeichelt

Man wollte einen Roller bauen, wie es ihn bis jetzt nicht gab

sich in die Handflächen, die Beine finden auf stabilen Trittbrettern Platz. Dort haben sie genügend Spielraum, um verschiedene Positionen einnehmen zu können: kommod nach vorne, sportlich nach hinten. Der voluminöse Sattel ist gut konturiert und ausreichend weich gepolstert. Unter dem Sattel finden wir bei unserer Inspektion ein kleines Staufach mit 15 Liter Fassungsvermögen und einer 12-Volt-Steckdose. Damit man hier

wie versprochen einen Jethelm unterbringt, sollte man sich jedoch für ein sehr schlankes Modell entscheiden; unser Arai mit Klappvisier wollte sich nicht annähernd verstauen lassen, ein typisches Manko von Großradrollern. Wegen des fehlenden Durchstiegs – ebenfalls typisch für sportliche Scooter – kann man natürlich auch praktische Taschenhaken im Beinbereich vergessen; Honda integriert immerhin ein kleines, aufklappbares Staufach in der linken Verkleidungsseite.

Ein Druck auf den Knopf, und der neue Zweizylindermotor erwacht. Die Eckdaten sind ja schon länger bekannt: 670 Kubikzentimeter, weit nach vorne geneigte Zylinder und ein Hubzapfenversatz von 270 Grad, der den Motorlauf eines V2 simulieren soll. Dazu wurde der Motor auf viel Kraft bei niedrigen Drehzahlen ausgelegt; das macht das Fahren angenehmer und spart außerdem Sprit. Deswegen liegt das maximale Drehmoment von 62 Newtonmeter schon bei 4750 Umdrehungen an; die Spitzenleistung von 38,2 kW (52 PS) wird bei 6250 Umdrehungen erreicht – kurz vor der sehr frühen Drehzahlgrenze bei 6600 Touren. >>



Stichwort Spritsparen: Diese Tugend stand weit oben in der Entwicklung des neuen Motors. Sie fand vor dem Hintergrund der zukünftigen, verschärften Emissionsgesetze statt. Der entsprechende EU-Entwurf ist zwar noch nicht endgültig beschlossen, aber viel wird sich an den angedachten EU4- (2014/15), EU5- (2017/18) und EU6-Normen (2020/21) wohl nicht mehr ändern. Hondas neuer Zweizylinder entspricht bereits der EU4-Norm und kann mit überschaubarem Aufwand auch der EU5-Norm angepasst werden.

Was wir jetzt schon davon haben? Extrem brave Verbrauchswerte. Nach dem weltweit standardisierten Testzyklus für Motorräder (WMTC) verbraucht der Integra 3,6 Liter auf 100 Kilometer. Zum Vergleich: Der Silver Wing oder eine Deauville –

beides keine Säuer – verbrauchen im selben Zyklus 5,2 Liter. Eine anerkannt brave CBF600 konsumiert sogar 5,7 Liter je 100 Kilometer. Ein Schlüssel für diesen Durchbruch ist der Motor selbst; aber er sperrt erst so richtig mit seinem Kompag-

Äußerst moderate Verbrauchswerte dank des neuen DCT

non: dem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe DCT der zweiten Generation. Im Vergleich zu einer konventionellen Variomatik arbeitet das DCT ohne Schlupf und daher viel effizienter. Aber kann sie auch denselben Komfort bieten?

Ein Knopfdruck am rechten Lenkerende wechselt von der Stufe „N“ (Leerlauf) auf „D“. Ein vernehmliches

„Klonk“ verlaublich akustisch, was die Ganganzeige am Display bestätigt: dass der erste Gang in Position gedrückt wurde. Mit ein wenig Gefühl beim Gasgeben verläuft das Anfahren harmonisch, danach zoomt man butterweich durchs Drehzahlband.

„Die Fahrstufe ‚D‘ wurde mit extrem viel Aufwand entwickelt, um dem Komfortniveau einer Variomatik möglichst nah zu kommen“, erklärt uns Honda-Austria-Geschäftsführer Roland Berger, der auch für die europäische Produktpolitik von Honda verantwortlich ist. Tatsächlich spielt das DCT in diesem Fahrmodus seine Eigenschaften besonders gut aus: ruckfreie Schaltwechsel und ein schönes, direktes Fahrgefühl. Kleiner Nachteil: Das automatische Zurückschalten bei Vollgas wirkt etwas träge.

- (1)** Fahrwerk, Motor und Doppelkupplungsgetriebe des neuen Integra sorgen für freundliche Stimmung
- (2)** Das volldigitale Cockpit unterstreicht den Technikanspruch
- (3)** Stabiler Diamond-Stahlrahmen; klassische Stahlprofil-Zweiarmschwinge; tiefer Schwerpunkt durch liegenden Motor
- (4)** Das Combined-Antiblockiersystem ist eines der Highlights des Integra
- (5)** Basis-Kofferraum. Für größere Vorhaben sind Topcase oder Seitentaschen unerlässlich



Wer zwischenzeitlich eine sportliche Etappe einlegen will, aktiviert daher lieber den zweiten DCT-Modus: „S“ für Sport. Dann werden die Gänge später gewechselt, das Drehzahlniveau ist immer etwas höher. Auch die Schaltvorgänge selbst laufen quicker ab, nämlich in 70 Millisekunden. „Schneller als in der Formel 1“, sagt Honda. Zudem wird bei unvermitteltem Vollgasgeben, sofern möglich und sinnvoll, gleich um zwei Gänge zurückgeschaltet.

Diese beiden Modi decken eigentlich alle Bedürfnisse ab, sodass man auf die dritte Option des DCT im Alltag getrost vergessen kann: das manuelle Schalten („M“) per Tastendruck am linken Lenkerende. Nützlich ist allerdings, dass man die beiden anderen Modi auf diese Weise „overrulen“ kann. Steht beispielsweise ein Überholmanöver an, dann kann man mit den linken Tasten schon vorher in den richtigen, niedrigen Gang schalten und nach dem Überholvorgang wieder in einen der beiden Automatikmodi zurückkehren.

Was auf den ersten Blick ein wenig kompliziert klingt, erweist sich beim

Bequeme Automatik trifft auf sportliche Eigenschaften

Fahren schon nach wenigen Metern als intuitiv und plausibel. Der Mehraufwand an Aktivitäten gegenüber einer Variomatik hält sich in Grenzen, dafür eröffnet sich ein Plus an Möglichkeiten, vor allem beim sportlichen Gasgeben – und dafür eignet sich der Integra wie kaum ein anderer Roller am Markt.

Grund dafür ist weniger die Motorleistung, die völlig ausreichend, aber keineswegs überschäumend ist – sondern das Fahrwerk. Der solide Diamant-Stahlrahmen bringt Stabilität, dazu kommen kompetente Federelemente und die 17-Zoll-Reifen, denen jede Kippeligkeit fremd ist. Zu guter Letzt wird dieses Paket von einer phänomenalen CBS-ABS-Bremsanlage unterstützt. Mit diesen Leihgaben aus der Motorradwelt

Helmets for LIFE

Core/Groove
NEXX X70
ab € 199,00

Neueit 2012

VisionSV
NEXX X60
ab € 99,00

Batik
NEXX X60
€ 149,00

Erhältlich in ganz Österreich

Wir freuen uns über Ihren Kontakt:
LOITZ Großhandel
A-6923 Lauterach
Tel +43 5574 75747
info@belo.at / www.belo.at



wagt man sich rasch in erstaunliche Schräglagen und setzt die Bremspunkte auf der Hausstrecke immer später an. Ein leichtes Pulsieren im Bremshebel markiert die Grenzen der Physik und meldet, wenn die Zauberkraft des ABS zu wirken beginnt. Wir wagen also zu behaupten: Wer's auf der kurvigen Strecke zum Eigenheim oder zum Landsitz lustig haben will, ist derzeit mit keinem Scooter besser bedient als mit dem Integra.

Auch auf der Autobahn ist den Honda-Ingenieuren eine gute Abstimmung geglückt: Das gar nicht so große (und nicht verstellbare) Windschild ist überaus effektiv und befreit den Kopf bis weit über das erlaubte Tempo von Turbulenzen. (Der Topspeed soll übrigens bei 180 km/h liegen, das wollen wir bei einem nächsten Test gerne klären.) Einzig das schmal geschnittene Beinschild lässt den Fahrtwind bei höheren Geschwindigkeiten über die Wadeln streichen. Wer öfter auch in der kalten Jahreszeit unterwegs ist, wird daher zu den Deflektoren aus dem Zubehörprogramm greifen; sie verbreitern die Karosserie um jeweils fünf Zentimeter.

Das der Integra serienmäßig so schmal geschnitten ist, sei jedenfalls beabsichtigt, erklärt nochmals Roland Berger. Diese schlanke Form hätte sich bei intensiven Testfahrten in den Metropolen Europas, vor allem in Paris, ergeben. Zum Beweis führt er uns daher auf einen dieser Kampfplätze: mitten ins turbulente Rom.

Beim dortigen Höllenverkehr zeigen sich ein paar weitere erstaunliche Fähigkeiten des Integra: Dank der tiefen Motorlage (geneigte Zylinder!) und des generell moderaten Gewichts (238 Kilo vollgetankt) lässt er sich bei niedrigen Geschwindigkeiten einfach und präzise bewegen. Beim Stop-and-go macht sich dann allerdings doch ein akustischer Nachteil des DCT gegenüber der Variomatik bemerkbar: Oftmaliges Hin- und Herschalten zwischen erstem und zweitem Gang wird von sehr präsenten mechanischen Geräuschen begleitet. Funktionell gibt's indes nichts zu beklagen. Die gute Balance des Integra ermutigt, verwegend zwischen den Kolonnen zu wechseln, dabei auch ein paar extreme Richtungswechsel

und spektakulärere Fahrmanöver einzubauen. Klar, die affenartige Beweglichkeit eines Rollers mit 12- oder 13-Zoll-Bereifung ist nicht zu erreichen, aber im Segment der Maxiscooter mischt der Integra ganz vorne mit.

Ziehen wir ein glattes Resümee: Mit dem Integra gelingt Honda ein eindrucksvoller Spagat, der viele

Bis jetzt der beste Crossover zwischen Roller und Motorrad

typischen Eigenschaften von Roller und Motorräder zusammenführt. Unterm Strich entstand so ein High-tech-Gerät, das in der Stadt, auf der Autobahn und sogar auf Bergstraßen eine gute Figur und ordentlich Spaß macht. Den vielen Facetten eines Universalgenies lässt sich sogar noch eine weitere hinzufügen: Wer mit dem Integra auf Reisen gehen will, bekommt – nicht alltäglich bei einem Roller – einen wirklich langstreckentauglichen Stauraum: Ausgerüstet mit Topcase



(1) In Wechselkurven fühlt sich der Integra pudelwohl. Dank der schlanken Silhouette auch im Stadtverkehr

(2) Hier die volle Ausrüstung. Macht große Lust auf die große Reise

(wahlweise 35 oder 40 Liter) und zwei Seitenkoffern (je 29 Liter) sowie Heizgriffen und einem Navi-Befestigungskit steht der nächsten Fernreise keine Verzichtserklärung im Weg.

Und der Preis? Geringe Betriebskosten dank des niedrigen Verbrauchs korrespondieren mit Anschaffungskosten, die nur auf den ersten Blick happig sind. Im Vergleich zum Listenpreis des neuen Yamaha T-Max oder den Kosten für das neue BMW-Roller-Duo wirken deutlich unter 10.000 Euro wie eine Einladung zum Winterschlussverkauf. ©

Viele weitere Infos zur Entwicklungsgeschichte und zur Technik des Honda Integra 700 gibt es auf der „motomobil“-Webseite:

www.motomobil.at/test-technik/roller/305-honda-integra-700

motomobil HONDA INTEGRA 700 roller-daten

MOTOR	..... 2-Zyl.-4-Takt R, flüssig gekühlt, SOHC, 8 Ventile, EFI
HUBRAUM	..... 670 ccm
LEISTUNG	..... 38,2 kW [52 PS] bei 6250/min
DREHMOMENT	..... 62 Nm bei 4750/min
GETRIEBE	..... Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe
FAHRWERK	..... Diamond-Stahlrahmen, Pro-Link-Schwinge
AUFHÄNGUNG vo/hi	..... Telegabel 41 mm, Zentralfederbein
RADSTAND	..... 1525 mm
FEDERWEG vo/hi	..... 120/120 mm
BEREIFUNG vo/hi	..... 120/70-17, 160/60-17
BREMSEN vo/hi	..... Scheibe 320 mm/Scheibe 240 mm (C-ABS)
SITZHÖHE	..... 790 mm
TANKINHALT	..... 14,1 l
GEWICHT VOLLGETANKT	..... 238 kg
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	..... ca. 180 km/h
VERBRAUCH (Werksangabe)	..... 3,6 l/100 km
EXTRAS	..... Seitenkoffer à 29 l; Topcase 35 l o. 40 l; Innentaschen; Bein-Deflektoren; Alarmanlage; Heizgriffe; Abdeckhaube
PREIS	..... € 9690,-
VERTRIEB/INFO	..... www.honda.at

WWW.MTHELMETS.COM

XS	S	M	L	XL	XXL
53/54cm	55/56cm	57/58cm	59/60cm	61/62cm	63/64cm

IMOLA DRAGON

kratzfestes Visier
Innenfutter f. Allergiker
geeignet (waschbar)
5 Lüftungsclappen
einfaches Verschlusssystem

XS	S	M	L	XL	XXL
53/54cm	55/56cm	57/58cm	59/60cm	61/62cm	63/64cm

MX-1 TECHNICAL

AFS AIR FLOW SYSTEM
einfaches Verschlusssystem
Innenfutter f. Allergiker
geeignet (waschbar)
justierbares Helmschild

XS	S	M	L	XL
53/54cm	55/56cm	57/58cm	59/60cm	61/62cm

VENTUS

passt in das Helmfach von:
Vespa GTS
Peugeot Vivacity
Kymco Agility
Yamaha Cygnus

IM FACHHANDEL ERHÄLTlich!

Generalimporteur Österreich

Scooter Tech Scooter Tech HandelsGmbH
Zweibrüderstraße-Großhandel
A-4950 Lambach, Lambacher Feld 4
Tel: +43 (0) 7245/21020
Fax: +43 (0) 7245/21020-20
Email: info@scootertech.at
www.scootertech.at