

MP:n ja skootterin parhaat puolet //

yhdessä

HONDA INTEGRA YLLÄTTÄÄ HETI KAASUKÄDEN LIIKAHTAESSA SUUNNATESSANI KOHTI ITALIALAISTA LEVANTON KAUPUNKIA. ULOSPÄIN INTEGRA SAATTAA NÄYTTÄÄ SKOOTTERILTA, MUTTA AJO-OMINAISUUDET OVAT KUIN MOOTTORIPYÖRÄSSÄ.

TEKSTI PETER AANSORGH | KUVAT PETER AANSORGH, HONDA

Ulkonäkö voi hämätä. Integra näyttää nykyaikaiselta skootterilta, lukuun ottamatta sporttiseen matka-ajoon suunnitellulta VFR1200F-mallilta lainattua muotoilua, V-kirjaimen muotoista etulamppua ja etupaneelien asettelua. Pyörän peräosa on lyhyt ja sporttinen, kuten myös moottoriin tuuletusilmaa ohjaava alakate.

Leveä ja miellyttävä istuin on skootterimainen. Istuinkorkeus on 790 millimetriä eli melko alhainen, ja jalkojen paikka on

satulan etupuolella perinteiseen skootterityyliin. Polvieni ja kojelaudan väliin jää vain pieni rako, mutta jalkani eivät kuitenkaan osu kojelautaan. Kompakti digitaalinen näyttötäulu kertoo kaiken oleellisen. Sen yläpuolelle ulottuva tuulilasi puolestaan tarjoaa suojaa luonnonvoimilta.

KONEHUONE MOOTTORIPYÖRIEN SUKUA

Kun starttaan moottorin käyntiin ja saan pyörän liikkeelle, vaikutelma muuttuu. Skoottereille

ominainen, äärimmäinen ketteryyden tuntu loistaa poissaololaan. Integra tuntuu enemmän moottoripyörältä, mihin viittavat myös sen paino ja skootteria korkeampi painopiste. Syy tähän on Integran runko, joka on enemmän sukua moottoripyörille. Runko koostuu kahdesta yläpuolisesta ja neljästä alapuolisesta putkesta. Moottori puolestaan on eteenpäin kallistettu, jolloin paino on saatu jaettua tasan etu- ja takaosan

välille. Tällöin takahaarukan ei tarvitse ottaa taakakseen liian suurta osaa raskaan moottorin painosta.

Suurten, 17-tuumaisten alumiinivanteiden aikaansaama hyrräefekti vaikuttaa sekin osaltaan siihen, että Integra tuntuu aidosti moottoripyörältä, ja vakaalta sellaiselta. Mutkat voi ajaa läpi pikemminkin rullamalla kuin heittelemällä pyörää sivulta toiselle. Pyörä tuntuu

Vaihteistoa ohjataan ohjaustangon napeilla.

Skootterimaiseen tyyliin Integrassa on kypärälle lukittava säilytystila.

Kuljettaja on hyvin suojassa sateelta ison tuulilasin takana.



Vannekoko on sama kuin moottoripyörissä, 17 tuumaa. Suuret hyrrävoimat saavat ajo-ominaisuudet tuntumaan moottoripyörämäisiltä.

Mittaristo on sama kuin sisarmalleissa NC700S ja NC700X.

Kolmella laukulla varustettuna Integra sopii vaikka pienimuotoiseen matkailuun.

Ajovalojen ja katteen muotoilu tuo mieleen VFR1200F-mallin.

Yhden pakoputken kautta ilmoille tuleva ääni on skootterille epätyypillisen urheilullinen.

Kaksisyylinteristä rivimoottoria ruokitaan yhden yhteisen ruiskurungon kautta. Polttoainetaloutta on parannettu pienentämällä moottorin sisäistä kitkaa mm. erikoismateriaaleilla.

luotettavalta, mutta silti nestejäähdytteinen moottori tarjoaa runsaasti hauskanpitoa ja tunnetta, koska alakierroksillakin on reippaasti vääntöä.

Moottori ei ole ainoastaan vahva alakierroksilla, vaan myös erittäin kompakti ja taloudellinen. Tämä on aikaansaatu lukuisilla kitkaa vähentävillä ratkaisuilla. Paras puoli on silti pyörän yksipuolisesta pakoputkesta kantautuva

addiktoiva jylinä. Integra kuulostaa enemmän V-twiniltä kuin rivotwiniltä. Tämä johtuu siitä, että kiertokanget on asennettu 90 astetta eri suuntaan kuin normaalisti. Männät eivät siis liiku samanaikaisesti, eivätkä iridiumsyttytystulpat syty 360 asteen välein, vaan epätasaisesti eli 270 ja 450 asteen kohdalla. Juuri tämä aikaansaa moottorin V-twin-tyylisen sykkeen.

DUAL CLUTCH -TUPLAKYTKINTEKNIikkaAA

Koska kyseessä ei ole 180 asteen moottori, tarvitaan tasapainoakselia. Honda on päättynyt yhteen tasapainoakseliin, eli käytännössä hyväksynyt tietynasteisen tärinän, mikä antaa pyörälle lisää luonnetta. Ratkaisu on onnistunut, koska moottori kuulostaa hyvältä ja tuntuu eloisalta.

Konehuoneen pirteys tulee esille varsinkin kiihdytyksissä, jotka lähtevät tasaisesti aina alakierroksilta asti. Tällöin puoliautomaattista Dual Clutch -kaksoiskytkintekniikkaa hyödynnetään täysin siemauksin. Vaihteistossa on automaattiset Sport- ja Drive-toimintatilat sekä manuaalimoodi.

Drive- eli D-moodi mukautuu automaattisesti kuljettajan ajotyyliin, mutta jos kuljettaja ohittaa automaattimoodit vaihtamalla isommalle tai pienemmälle vaihteelle manuaalisesti, Integran ohjelmointi aikanaan palauttaa vaihteiston automaattimoodiin. Täytyy sanoa, että kaksoiskytkin toimii melko hyvin. D-moodissa vaihteet kytkeytyvät päälle melko alhaisilla kierroksilla, säästäten mahdollisimman paljon polttoainetta.

Sporttimoodissa vaihtaminen tapahtuu myöhemmin, jolloin kiihdytyksissä päästään hyödyntämään moottorin vääntöä tehokkaasti. Tämä moodi saa myös ajamaan sporttisemmin, mikä ei ole ongelma pyörän alustalle. Jousitus on aluksi pehmeä, mutta jäykkenee jokseenkin progressiivisesti, mikä



TEKNISET TIEDOT



Honda Integra 700

MOOTTORI

moottori	kaksi sylinteriä rivissä, kampaakselikulma 180 °, nestejäähdytys, yksi yläpuolinen nokka-akseli
kuutiotilavuus	670 cm ³
sylinterimitat	73 x 80 mm
puristussuhde	10.7:1
teho	51.1 hv / 6250 kierr./min
vääntö	62 Nm / 4750 kierr./min
polttoaineensyöttö	elektroninen PGM-FI-ruiusutusjärjestelmä
pakoputkisto	1-in-1-järjestelmä katalysaattorilla
voitelu	märkäsumppu

VOIMANSIIRTO

vaihdelaatikko	6-vaihteinen
toisiovalo	ketju
kytkin	Dual Clutch -kaksoiskytkin, hydraulinen märkä monilevy

RUNKO

tyyppi	teräsputkirunko
akseliväli	1525 mm
ohjauskulma	27 °
etujättö	110 mm
kuivapaino	238 kg
istuin korkeus	790 mm
tankin tilavuus	14.1 l

JOUSITUS

etujousitus	41 mm teleskooppihaarukka, jousto 120 mm, ei säädettävissä
takajousitus	Pro-link-monojousi, jousto 120 mm, ei säädettävissä

JARRUT JA RENKAAT


etujarru	320 mm wave-levy, kolmimäntäinen satula, CBS ja ABS
takajarru	240 mm wave-levy, yksimäntäinen satula, CBS ja ABS
eturengas	120/70-17
takarengas	160/60-17

värit	punainen, valkoinen, sininen, musta
hinta	11 990 €
maahantuaja	

pitää pyörän miellyttävänä ja vaakaana myös jarrutuksissa. Integra myös pysähtyy hyvin yhdistetyn jarrujärjestelmän ansiosta. Jarrutehoa on ehkä jopa liikaa kokemattomille kuljettajille. Onneksi ABS-järjestelmä säästää heidätkin harmilta.

SKOOTTERI VAI MOOTTORIPYÖRÄ?

Onko kyseessä siis enemmän moottoripyörä vai skootteri?

Vastaus ilmenee jo nimestä, sillä Integra integroi itseensä molempien ajoneuvotyyppien parhaat puolet. Toimiva moottori ja kaksoiskytkintekniikka tarjoavat sekä nautinnollisen että käytännöllisen ajokokemuksen. Lisäksi pyörä on varsin taloudellinen, sillä litralla menovettä ajellee 27,9 kilometrin matkan. Suurin kysymys onkin lähinnä se, mitä Integra tulee maksamaan mp-kauppaan asti ehdittyään? 

Paleletko? Turhaan.



TULETUTUSTUMAAN
TUOTTEISIIN OSASTOLLEMME
6d55
MP 12-MESSUILLE!

Woolpower LITE

Uusi, 80% merinovillainen aluskerrasto. Iholla pehmeä, helppohoitoinen, itse puhdistuva ja tuoksuja eliminoiva materiaali. Pesu 60 asteessa.



Woolpower[®]
ÖSTERSUND

Maahantuonti ja markkinointi, Berner Oy/Sport
sport@berner.fi, 0207 91 4000