INTEGRA 700CC

HONDA

Enviado por :

Publicado el : 13/6/2012 10:30:00

Parece que cuando está todo inventado en el mundo de las dos ruedas aparece algún mago nipón y se saca de la chistera una nueva creación que supera el ingenio de las anteriores.
El Honda Integra es un producto tan novedoso que cuesta describirlo. Es un híbrido mitad scooter mitad moto, aunque a decir verdad tiene más de lo segundo. Con la idea de aprovechar una misma parte ciclo el ingeniero Masanori Aoki fue capaz de desarrollar a partir de una misma base tres modelos diferentes: **NC700S, NC700X e Integra, dos motos y un scooter.**

Ingenioso diseño

Para ellos Honda trabajó en un compacto motor exclusivo para estos tres modelos de 670 cc, un bicilíndrico en parelelo avanzado hacia delante en 62º capaz colocar el centro de gravedad muy bajo y de dejar espacio para situar el resto de elementos estructurales de una manera única. Prueba de ello es el depósito de 14,1 litros situado bajo el asiento y un amplio vano sobre el motor para los

modelos NC. El resto de componentes son también propios de moto: chasis de doble viga, llantas de 17 pulgadas, la horquilla delantera de 41 mm y la transmisión secundaria por cadena.

Pues bien sobre esta base se diseñó el aspecto scooter de este híbrido y damos fe de que la solución final es sobresaliente. Buena postura de conducción, una protección aerodinámica propia de un GT, asiento cómodo para ambos pasajeros, guanteras y posibilidad de incorporar baúl y maletas laterales. Es cierto que el hueco bajo el asiento es escaso y hasta un casco jet tiene problemas para alojarse, pero por lo demás mantiene los niveles esperados en un scooter y se le suman las cualidades de la moto.

Nuevo motor y DTC

Honda analizó el comportamiento de los usuarios sobre dos ruedas y llegó a la conclusión de que el 90% del uso de la moto se hace por debajo de los 140 km/h y de que el 80% no se sobrepasa las 6.000 rpm. Con estos datos ideó un motor de máxima eficiencia que respondiese de manera correcta hasta esas cifras, para garantizar durabilidad, consumos reducidos y un mínimo impacto ambiental. De hecho el consumo medio no supera los 4 litros y sus emisiones aprueban la restrictiva normativa Euro5.

Si a esta eficiencia le añadimos la incorporación de la segunda generación del cambio automático DTC (Dual Clutch Transmission) la eficiencia se dispara. Si nos gustó el sofisticado sistema de embrague de la VFR1200F, el nuevo lo supera en suavidad y funcionalidad. Además de ser más ligero y compacto, funciona mejor. Siempre activándose desde el manillar, el usuario tiene a su disposición tres modos de manejo: Automático "D", Deportivo "S" o Manual.
Ahora cuando circulas en modo automático puedes cambiar de marcha voluntariamente, y al abrir gas de nuevo se vuelve a activar el modo automático "D" o "S". Antes se quedaba activado el modo manual y te obligaba a cambiar de nuevo al automático, por lo que resultaba algo lioso. Ahora, por ejemplo, puedes reducir un par de marchas al acercarte a una curva y salir de ella ya con el modo que llevábamos activado.
Al llevar una marcha engranada por defecto por arriba y por abajo el cambio se realiza a una velocidad pasmosa y de manera imperceptible. Honda habla de 70 milisegundos en hacer la transición de marcha, mucho más rápido que el accionamiento humano. No hace falta soltar el acelerador, cambia de manera limpia subiendo o bajando velocidades. A nuestro parecer la colocación de los mandos no es la perfecta y más intuitiva y, con guante de invierno no se activa con precisión, pero sin duda su funcionamiento suple este detalle.
El motor se ofrece con dos potencias al mismo precio: 35 Kw (48 CV) o 38 Kw (51 CV, la versión probada). A pesar de tratarse de un vehículo bastante pesado acelera con fuerza y se muestra contundente. Honda equipara su aceleración a la de la CBF600 pero reduciendo a más de la mitad el consumo, unas cifras para tener en cuenta en estos aciagos tiempos. El propulsor es suficiente y, si no buscas grandes prestaciones, no necesitarás más para tu uso diario o de fin de semana.
Seguridad "made in Honda"
Como era de esperar en un vehículo de la casa del Ala Dorada incorpora de serie todos los avances en materia de seguridad. Las siglas CBS y ABS son ya una constante en los scooter de la marca y el integra no iba a ser menos. Al accionar la maneta del freno trasera se activan las pinzas delanteras y traseras que muerden de manera progresiva ambos discos. Al frenar con el delantero solo se acciona éste, que muerde con fuerza a su único disco hasta hacer saltar el ABS. Una curiosidad que se ha empleado para abaratar costes es que del corte del disco delantero sale el trasero, por lo que de una mimas pieza surgen dos componentes para la moto.
¿Cómo se mueve?

Pues bien, si ya sabemos que el motor está a la altura e incluso supera en prestaciones a los grandes scooter del mercado nos falta por detallar cómo se comporta este híbrido scooter-moto. Como imagináis es extraño, ya que al adoptar una postura más erguida y propia de un scooter no esperas unas reacciones tan de "moto". A pesar de superar de largo los 200 kg, una vez en marcha -que no en parado- se muestra ágil y divertida, entra bien en las curvas y puedes llegar a inclinar bastante. Únicamente hay que tener en cuenta que el cambio automático puede engranar una marcha cuando menos te lo esperas, y en mitad de la trazada. Lo mejor en conducción más deportiva es manejar el cambio manual y así evitar sustos o situaciones comprometidas. En autopista y vías rápidas con el modo "D" tendrás suficiente y lograras unos consumos de "risa". Además su protección aerodinámica hará las largas distancias más llevaderas. Si quieres llevar la moto más alta de vueltas y tienes una conducción más agresiva el modo "S" te dará lo que buscas. En ciudad se mueve con soltura, pero hay que decir que si eres de poca talla, al tener un asiento ancho se hace difícil llegar bien con los dos pies al suelo, por lo que maniobrar no es su punto fuerte.

Caracteristicas

Honda Integra
Motor
Tipo: 2 cilindros paralelos, 4 tiempos, 8 válvulas SOHC
Refrigeración: líquida
Diámetro x Carrera mm: 73 x 80
Cilindrada cc: 670

Potencia CV: 51,7 / 47 (35 Kw) a 6.250 rpm

Par motor Kgm: 6,3 / 6,1 a 4.750 rpm
Alimentación: inyección electrónica PGM-FI
Arranque: eléctrico
Encendido: digital transistorizado con control computerizado y avance electrónico
Transmisión
Transmisión Final: cadena
Cambio: 6 velocidades con transmisión de doble embrague
Embrague: húmedo, multidisco hidráulico con doble embrague
Opciones de transmisión: modo Drive, modo Sport y manual
Parte Ciclo
Chasis: doble viga en aluminio tipo diamante
Suspensión delantera: horquilla telescópica de Ø 41 mm.
Recorrido suspensión delantera mm: 120
Suspensión trasera: amortiguador Monoshock
Recorrido suspensión trasera mm: 120
Frenos
Delantero: disco de Ø 320 mm. con ABS/CBS
Trasero: disco de Ø 240 mm. con ABS/CBS
Neumáticos
Delantero: 120/70 17"
Trasero: 160/60 17"
Dimensiones y pesos
Longitud máxima mm: 2.195

Anchura total mm: 790
Altura total mm: 1.440
Distancia entre ejes mm: 1.525
Altura del asiento mm: 790
Capacidad depósito l: 14,1
Peso kg: 238