

# Motorky a skútry, integrujte se!

Honda je na tvorbu motocyklů nezapadajících do žádné škatulky hotový odborník, a letos speciálně byla v tvorbě těchto strojů úspěšná. Vedle crossoverů NC700X a Crosstourer přichází model Integra. Motorka, nebo skútr?



**Jan Rameš**  
honzis@cmn.cz

foto: David M. Bodlák

**I**ntegrovat znamená spojit a to přesně na Integru pasuje. Podle výrobce má v sobě spojit prvky motocyklu a skútru, konkrétně lehkost ovládání skútru a dynamiku motorky. Ač tak trochu vypadá, není to maxiskútr. A motorka už vůbec ne. Může tenhle „hybrid“ rozumně fungovat a má vůbec smysl pokoušet se tyto dvě kategorie propojit? V Hondě se domnívají, že ano, a já jim po testu dávám za pravdu.

## Zbrusu nová technika

Integra byla na podzim první velkou novinkou Hondy, představenou dokonce v předstihu před ostatními. Zřejmě proto, že je to skutečně přelomový model svou koncepcí, tak aby byl řádně vidět. A nešlo jen o to, že se jedná o motorku a skútr v jednom, zde se prezentují zbrusu nová technická řešení.

Prim hraje samozřejmě motor. Řadový a téměř ležatý dvouválec zde měl svou premiéru, až za několik týdnů Honda odtajnila sourozenecké duo encéček sdílející stejné jádro. Motor je silně dlouhozdvihový, je to spíš takový půlmotor z auta než motocyklový agregát. Lehce přes šest tisíc otáček strop, to u motocyklů jen tak nenajdete. Ale pokud nejste maniaci do vysokých frekvencí, může vám to být jedno. Předností motoru by naopak měla být jeho úspornost (Honda udává lehce přes 3,5 litru na sto!), dobrá ovladatelnost, použitelnost od nejnižších toček, nízké emise i nízké náklady na provoz, třeba svíčky měníte až po 48 tisících. Dvouválec je promyšlený tak, aby každá součástka měla pokud možno nejméně osm funkcí, třeba olejové čerpadlo je hnané vyvažovací hřídelí, vačka pohánění vodní pumpu atd.

Druhou věcí, kterou Integra premiérově ukázala světu, byla dvouspojková převodovka DCT druhé generace. Že Honda namontuje decétčko do dvanáctistovkového véefera za 400 tisíc, budíž, ale k malému motoru a do strojů prodáváných za půlku? No vidíte, jde to. A dvouspojku já rád, moc rád...

## Pohodlí skútru, výška motorky

Jako u většiny novátorských modelů, ani v případě Integry si v Hondě zřejmě nedělají iluze, že by se z ní stal bestseller. Než my motorkáři vezmeme něco mezi sebe, to chvíli trvá, z takového DN-01 taky šlágr nebyl, a jaká to byla zajímavá motorka. Integra je bezesporu designově méně kontroverzní než zmiňovaný naháčo-skútro-čopr, ale ani tak to není žádný líbivý Ital. Vzhled je, ééé, zajímavý, to bude to slovo. Eleganci mu neupřete, všechno perfektně lícuje a dává dojem kvality, ale za krasavici z pohádek u všech lidí určitě nebude.

Při stání na místě vypadá jako skútr na podezřelých kolech a s masivním středovým tunelem. Na nějaké prostrkování nohy pod řídítka zapomeňte, tady se nasadíte striktně jako na motorku, přehodit ctěnou haksnu přes sedlo. To naštěstí není moc vysoko, takže by to měl zvládnout i méně rozcvičený adept. Ovšem když se uvelebite, zjistíte, že na zem je to poněkud výš, než jste čekali, a víc než jako na skútru si připadáte jako na motorce. Sedlo je totiž celkem široké a mimochodem opravdu hodně pohodlné. Je dlouhé a pilot má pro sebe tolik místa, že najede hodně kilometrů, než všechny polohy vyzkouší.

Pozice řídítek je zase přísně skútrová, tedy pohodlná, a na nohy máte připraveny dlouhé plochy, takže si můžete vybrat, jestli budete mít končetiny pokrčené, nebo natažené. Středový tunel je ale hodně široký, takže místa pro nohy není na šířku zas tak moc, a hlavně plošiny se

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Honda Integra

|               |                     |
|---------------|---------------------|
| Objem         | 670 cm <sup>3</sup> |
| Výkon         | 38,1 kW/52 k@6250   |
| Točivý moment | 62 Nm@4750          |
| Hmotnost      | 238 kg (provozní)   |
| Cena          | 199 900 Kč          |

**Motor:** čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec s ojnicími čepy přesazenými o 270°, OHC/4, vrtání × zdvih 73 × 80 mm, kompresní poměr 10,7:1, vstřikování PGM-FI Ø 36 mm, elektrický startér, šestistupňová dvouspojková převodovka DCT s manuálním a automatickým režimem, sekundární převod řetězem

**Podvozek:** ocelový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice Ø 41 mm, zdvih 120 mm, vzadu ocelová kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 120 mm, nastavitelné předpětí, brzdys C-ABS vpředu kotouč Ø 320 mm, třípístkový třmen, vzadu kotouč Ø 240 mm, jednopístkový třmen, pneu Metzeler Roadtec Z8 Interact vpředu 120/70ZR17, vzadu 160/60ZR17, ráfky 3,50"/4,50"

**Parametry:** délka 2195 mm, šířka 790 mm, výška 1440 mm, sedlo 790 mm, rozvor 1525 mm, úhel řízení 27°, stopa 110 mm, světlá výška 135 mm, nádrž 14,1 l, udávaná spotřeba 3,58 l/100 km, užitečná hmotnost 195 kg

směrem dozadu zužují, to kvůli tomu, že se naopak rozšiřuje motor, a na pravé straně potom už narazíte na kryt spojky. Pokud si chcete dát nohy pod sebe (tzv. záchodový posaz známý z městských skútrů), musíte si sednout až úplně dopředu, a to zase jste nalepení málem hlavou na plexi a i menší piloti začnou narážet koleno do předních plastů. Mně osobně není dlouhodobě příjemná poloha natažených nohou, a tak jsem si musel najít sem tam nějaký plastový výstupek a o ten se opřít.

## Pod sedlo jen sváči

Pracoviště jezdce vypadá velice příjemně a hodnotně, sdružený digitální displej je identický jako na NC, ale tady je hezky zasazený do plastů. Moc toho sice nenabízí (kromě rychlosti, ujetých kilometrů a hodin vlastně jen stav paliva a zařazení kvalt), ale vypadá dobře. Vlevo před kolenem máte malou otevírací schránku třeba na mobil, vpravo potom ráčnovou ruční brzdu. U stroje, který nemůžete při stání v kopci zaaretovat zařazenou rychlostí, je to věc k nezaplacení.

Že nesedíte na tak úplně obyčejném skútru, to poznáte podle ovladačů na řídítkách, kde sídlí čudlíky ovládání převodovky. Vpravo přepínáte režimy (ma-



Sedíte jako na skútru, jedete jako na motorce

**Kvalita jízdy je s běžnými skútry neporovnatelná. Žádné kroucení v zatáčkách, žádné zakopávání o hrboly...**

nuál nebo automat, a pro automat Drive nebo Sport), vlevo si řadíte, vše je intuitivní a po ruce, snad až zase na ty prohozené blinkry a klakson.

Druhou věcí, která vás vyvede ze skútrového dojmu, je podsedlový prostor. Tady nemohu zakrýt své zklamání z toho, že na takhle velkém stroji pod sedlo dáte maximálně otevřenou helmu. Chápu, proč to tak je (pod ním se nachází motor), ale přijde mi trapné, že do NC, což jsou 100% motocykly, dáte integrálu a do Integry, o níž se uvažuje jako o poloskútru, přinejlepším svačinu. Anebo tři lahvičky, dvě půllitrové plechovky a lékárničku a manuál a doklady a já nevím, co jsem to tam ještě nacpal...

## Pevným krokem

Jízda samotná je na Integře velice zajímavá. Sedíte jako na skútru, jedete jako na motorce. Kvalita jízdy je s běžnými skútry neporovnatelná, sedmnáctipalcová kola a motorkový podvozek, vzadu se zavěšením Pro-Link, dávají jinde neznámou jistotu. Žádné kroucení v zatáčkách, žádné zakopávání o hrboly, Integra si vykračuje světem velice pevným krokem. Zpočátku tomu nevěří-

te, ale po chvíli se osmělíte a posíláte to do vinglů jako na běžné motorce. Mně to nejvíc připomínalo cestovní enduro, sedíte pohodlně vzpřímeně a krájíte zatáčky jednu za druhou.

Také brzdy, byť ovládané skútrově páčkami na řídítkách, jsou jednoznačně z motorkové branže. Na předním kole sice najdete jen jeden kotouč, ale soustava je klasicky hondovsky propojená a doplněná ABS, a řeknu vám, tohle brzdí fest. Cítíte, že zpomalujete čtvrttunku doplněnou o vaši maličkost, ale Integra se zažehlí do asfaltu a kotví tak, že máte pocit, jako by vás za zadek chytil do lasa remorkér a zapnul zpětný chod. Díky těhle vlastnosti a skvělému podvozku tak dokážete pěkně prazit i na rozbitých okreskách, takhle svižně byste rozhodně na jiném skútru nejeli. A na spoustě normálních motorek taky ne.

## Skvělé DCT

Tou největší zvláštností je ale samozřejmě motor, resp. přenos síly na zadní kolo. Kde u normálního skútru vidíte jen obrovský kryt variátoru, tam má Integra běžnou motorkovou kyvku a pětsetdvacítku řetěz. Dvouvá-

lec po nastartování jen tlumeneš brumlá, což ještě nic neznamená, ale pak zmáčknete tlačítko D a od té chvíle se už nic skútru nepodobá. Konvenční motorce ale vlastně taky ne.

Rozdíl poznáte už při rozjezdu. Zatímco u skútru se nejdříve motor vytočí a přes variátor aktivuje rozjezdovou spojku, tady je odštvácí okamžitý a následovaný velice chytře, a pokud jedete už od volnoběhu. Tohle prostě žádný variátor nikdy umět nebude, tam pokaždé cítíte, jak koně mizí v nenávratnu.

Razení je příjemné a zcela neporovnatelné s DCT první generace, co bylo ve VFR1200F. Funguje krásně jemně a kolikrát ani nepostřehnete, že se změnil kvalt. Elektronika je naprogramovaná velice chytře, a pokud jedete trochu, nemáte důvod jakkoli do řazení zasahovat, to bylo u VFR nemyslitelné. Režim S alias Sport se u Integry může zdát zbytečný, ale opak je pravdou, protože jak už bylo řečeno, podvozek i brzdy jsou svižnějšímu zatáčkování nakloněny, a pro tyto kratochvíle je i esko parádně uzpůsobené. Zkrátka ta tlačítka plus a minus, umožňující manuální řazení, jen tak neomačkáte.

## Dynamika vs. spotřeba

Trochu mě zarazilo, že ač má Integra o čtyři koně a dva newtonmetry lepší parametry než obě v Česku nabízená NC, pocitově mi přišla dynamicky slabší. NC700X, na kterém jsem jezdil před pár týdny, bylo o pouhých 10 kilo lehčí, ovšem u něj jsem byl naopak překvapený, jak hezky takhle papírově slabý motor dokáže utíkat,



Královna krásy to není, ale eleganci Integře upřít nemůžete



Něco za něco – velká kola znamenají málo místa pod sedlem





Přístrojovka sice nehýří funkcemi, ale vypadá k světu a je dobře čitelná



Čudlíky řazení jsou po ruce, ale stejně většinu času jedete na automat

Kde mu to ale Honda jednoznačně vrátí, je spotřeba. Mám ověřeno, že u těchto motorů nejsou udávané parametry nijak dramaticky nadsazené, a když pojedete jako lidi a ne jako redaktoři, jste na těch avizovaných 3,6 litrech. Redaktoři potom jezdí za čtyři (rychlostní limity, braňte se!), a o tom se Tmaxu může jen zdát. A ta trocha dynamiky mi za ušetřené kačky jednoznačně stojí.

Dokáže překvapit

V modelu Integra se Honda pokusila skloubit dohromady skútr s motorkou a otevřela tak další zapečetěné dveře, do kterých před časem nakoukla modelem DN-01. Integra je ale mnohem praktičtější. Má kromě jiného i skvělou ochranu proti větru, měřím 174 cm a takhle dobré plexi už jsem dlouho neviděl, nenapadá mě moc jiných skútrů a vlastně ani motorek, kde vydržíte jet 150 km/h bez toho, že by vás obtěžoval okolní uragán či jiné rozmary počasí.

Když jsem ji poprvé viděl, přišla mi divná. Když jsem poprvé zvedl sedlo a chtěl uložit helmu, byl jsem znechucený. Když jsem

| VERDIKT       |      |
|---------------|------|
| Honda Integra |      |
| Motor         | 7/10 |
| Podvozek      | 8/10 |
| Brzdy         | 8/10 |
| Ovladatelnost | 6/10 |
| Město         | 7/10 |
| Cestování     | 7/10 |
| Sport         | 6/10 |
| Praktičnost   | 5/10 |
| Výkon/Cena    | 7/10 |

se poprvé svezl a jel jen lážo-plážo, zdála se mi utahaná. Když jsem ale poprvé podřadil, dal plný plyn a poslal to do táhlé zatáčky plné nerovností, málem mi vypadly oči z důlků – tak přátelé, tohle se skútreem nemá nic společného! Pohodlná cestovní motorka s dobrou ochranou, která vás neobtěžuje řazením a sedíte na ní jako na skútru? Jo, to by asi byla ta správná charakteristika. Pro lidi, které láká „easy“ přístup skútru, ale irituje je charakteristika variátoru i slabší chování v zatáčkách. Integra je vskutku zajímavý kompromis.

Motocykl a skútr v jednom do testu zapůjčila firma Honda ČR.

zatímco Integra je taková rozvážnější. Když jste drželi plný knedlík, tak ne, to fičela 180, tedy ani ne o 10 km/h pomaleji než NC, ale zatímco u něj jsem si nikdy neřekl, že by to byl vysloveně lenochod, u Integry jsem občas zapochyboval. Škoda, do takhle povedeného podvozku by se silnější motor hodil. A řekl bych, že konkurence, třeba takový Tmax od Yamahy, Integru na motor smázne.

inzerce