

BEI

## WIND &amp; WETTER

IST HONDAS INTEGRA NUN MEHR ROLLER ODER DOCH EHER MOTORRAD? DIESE FRAGE IST NICHT IM HANDUMDREHEN GEKLÄRT, DAFÜR BRAUCHT ES EINE INTENSIVE UNTERSUCHUNG: 3500 TEILWEISE STRESSIGE KILOMETER LANG HABEN WIR UNS DEM PHÄNOMEN DES JAPANISCHEN WELTENVERBINDERS GEWIDMET UND GEHECKT, WAS ER ALLES DRAUF HAT





Quadratur des (Sitz-)Kreises:  
Fahraktive Unterbringung und  
bequeme Bettung müssen kein  
Widerspruch sein, wie der  
Integra nachhaltig beweist.

**A**m Anfang steht das Wort – in diesem Fall der Artikel, der nach deutscher Auslegung das Geschlecht bestimmt: Heißt es nun die Integra oder der Integra? Dahinter verbirgt sich nichts Geringeres als die Einordnung in die entsprechende Kategorie: Motorräder sind grundsätzlich weiblich, während Roller gemeinhin als maskulin gelten. Hondas Marketingfachleute haben sich festgelegt und den Integra in der Roller-ecke positioniert. Gehört das Ding denn überhaupt dahin? Um das zu ergründen, nahmen wir den Honda-Neuling außergewöhnlich lang unter die Lupe – exakt 3500 Testkilometer sollten Aufschluss geben. Um keinerlei Vorverurteilung zu unterliegen, ging es für den Integra nach Frankreich – bekanntlich werden hier die Artikel bei einem nachfolgenden Vokal abgekürzt, Franzosen nennen das Zweirad einfach l'Integra.

Um eins vorweg zu nehmen: Die mit der Fahrt in den Süden insgeheim verbundene Hoffnung auf schönes Wetter war im Wortsinne ein Schlag ins Wasser. Doch erst einmal ging es bei durchaus passablen Bedingungen über verwinkelte Eifelstraßen vorbei am Nürburgring in Richtung Luxemburg. In diesem Kurvenrevier kann das Motorradfahrwerk mit 17-Zoll-Rädern, Stahl-Brückenrahmen und ausgewogener Gewichtsverteilung dank der mittigen Motorlage punkten: Schon in den ersten Kurven schafft der Integra unheimlich viel Vertrauen durch sein sehr neutrales und schräglagenstabiles Fahrverhal-



Viel Zeit zum Anschauen und Ausruhen bleibt dem Tester nicht, schon vor dem Morgengrauen wird das Reisegepäck im praktischen 35-l-Topcase verstaut.





Schnittige Linie: Das futuristische Design passt gut zum Charakter des Integra, im Gegensatz zu vielen anderen Modellen fügt sich das Topcase harmonisch in das große Ganze.

Nach der Warnung vor heftigem Regen in Zentralfrankreich erfreut eine kleine Pause am Wegesrand, bevor man am Abend ermattet in die Kojе fällt.



ten, gepaart mit ausgezeichneter Lenkpräzision - hier erreicht der Honda ein für Roller bislang unerreichtes Niveau. Sauber hält er die angepeilte Linie bei und pflügt ums Eck, dass es eine wahre Freude ist. Zur herzerfrischenden Fahrdynamik tragen die aufgezogenen Reifen vom Typ Metzeler Roadtec Z8 ihren Senf bei, die sehr neutral abrollen und einen mächtigen Grip aufbauen. Okay, überhandlich wieselt der 700er nicht durch die Eifel - er ist halt kein 125er auf Dreizehnzöllern - doch reagiert er verlässlich und exakt auf eingeleitete Lenkimpulse. In Wechselkurven verlangt das 238 Kilo schwere Zweirad nach deutlich spürbarem Engagement, doch mit anderen Maxi-Scootern und den meisten Motorrädern kann er sich infolge der tiefen Schwerpunktage jedoch mehr als messen.

Bei der flotten Kurvenhatz gefällt auch der 670 Kubikzentimeter große Zweizylinder-Reihenmotor, der mit einem innovativen Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe versehen ist und die 52 PS über eine ungewohnte Kette ans Hinterrad transferiert. Anders als bei einer klassischen Variomatik geschieht der Kraftschluss direkt und nicht fliehkraftgesteuert, der fehlende Schlupf sorgt für ein direktes Ansprechverhalten und weniger Verlustleistung im Antriebsstrang. Zum Losfahren muss erst bei gezogener Bremse per Daumendruck der rechten Hand der erste Gang eingelegt werden, dann stehen dem Fahrer drei Möglichkeiten offen: Der normale Automatikmodus (D), eine sportlich abgestimmte Automatik (S) oder manuelles Schalten mittels zweier Tasten am linken Lenkerende.

Dieses macht anfangs einen Heidenspaß - wann kann man als Automatikfahrer schon mal die Gänge selber aussuchen? - doch im Laufe des Tests erlahmt diese Faszination und die Piloten bedienen sich der praktischen Automatik. Die computergesteuerten Gangwechsel erfolgen im D-Modus besonders harmonisch, hier erreicht die Abstimmung fast die sahnige Geschmeidigkeit einer Variomatik; in S geschehen die Wechsel spürbar forciert und bei höheren Drehzahlen, mit Schaltvorgängen in 70 Millisekunden - schneller als ein Formel-1-Bolide. Hier schaltet das DCT bei Bremsvorgängen vor der Kurve selbsttätig zurück, so dass ein Motorbremsmoment die Fahrt verringert. Wer das DCT besonders virtuos bedienen kann, schaltet dazu manuell herunter und erntet eine Bremswirkung auf Wunsch wie beim richtigen Motorrad. Umgekehrt beherrscht das DCT auch eine Art Kickdown, bei dem die Automatik bei plötzlich voll geöffneten Drosselklappen gleich zwei Gänge zurückschaltet. Dann spürt man das Pulsieren wie beim Vau-Motor, das der 270-Grad-Hubzapfenversatz hervorruft, und die ansonsten brave Geräuschkulisse bekommt eine aggressiv-heisere Note.

Die will jedoch so gar nicht zum freundlichen Charakter des Motors passen, der bis auf einen Bereich um 3000 U/min seidenweich läuft. Schon bei niedrigen Drehzahlen läuft der Triebbling rund, unaufgeregt münzt



Unter der Sitzbank liegt der Tankneinfüllstutzen und ein kleines Staufach (rechts), das kaum einen Helm fasst. Das funktionsreiche Tastenarrangement am linken und rechten Lenkerende für das DCT verlangt einiges an Koordination und Eingewöhnungszeit und ist mit dicken Handschuhen nur schwer zu bedienen.





Klar gegliedert und bis auf die oben laufende Drehzahlleiste gut ablesbar präsentiert sich das aufgeräumte LCD-Instrument, das über eine hilfreiche Ganganzeige verfügt. Hilfreiche Stopporgane sind die Handbremse (oben links) im rechten Bug und die Dreikolbenzange der Einzelscheibe im Vorderrad.

## + PLUS

- ausgezeichnetes Fahrverhalten
- sehr effektive ABS-Bremsen
- ordentlicher Windschutz
- sehr gute Fahrleistungen
- attraktiver Preis
- sehr gute Verarbeitung

## - MINUS

- kleines Staufach
- harter und knapper Soziussitz
- wenig Fuß-Freiraum

der Twin Gasbefehle in Vortrieb um. Zwischen 2500 und 5000 Touren, dem Bereich des größten Drehmoments, wirkt er lebendig bei gleichförmiger, sehr harmonischer Leistungsabgabe. Darüber hinaus drehen lohnt nicht. Im Fahrbetrieb setzt dann bei 130 km/h eine gewisse Vortriebssättigung ein, danach wird's ziemlich zäh. So fungiert der lang ausgelegte sechste Gang fast als spritsparender Overdrive, wer Dynamik sucht, sollte diese Stufe meiden.

Durch die strenge Vorgabe einer ökonomischen Triebwerkskonzeption macht der Integra trotz des vergleichsweise kleinen 14-l-

## APE & LTV-Händler in Ihrer Nähe:

Anzeigen

### PLZ 20000



**Zweiräder & Stedie**  
Einshorn Str. 172  
25421 Pinneberg  
Tel.: 0 41 01 / 72 72 0  
Fax: 0 41 01 / 78 10 12  
www.zweiraeder-stedie.de  
stedie-pinneberg@t-online.de

### PLZ 40000



**Piaggio-Shop Ratingen**  
Hans-Böckler-Str. 24  
40878 Ratingen  
Tel.: 0 21 02 / 2 33 10  
Fax: 0 21 02 / 2 14 35  
www.piaggio-shop.de  
piaggio-shop-ratingen@t-online.de



**Emma's große Rollerwelt**  
Herner Str. 67a  
44662 Heme-Wanne  
Tel.: 0 23 25 / 95 85 0  
Fax: 0 23 25 / 95 85 00  
www.mino.de  
info@mino.de



**MOTOR GEBÄUDE**  
Erichhecke 36  
47809 Krefeld  
Tel.: 0 21 51 / 52 11 34  
Fax: 0 21 51 / 15 72 05  
ER100@vxb.de



### PLZ 50000



**Piaggio-Dealer Lodomez**  
Inh. Jörg Yalder  
Friedrichstraße 4 + 12  
50676 Köln  
Tel.: 02 21 / 92 15 34 0  
Fax: 02 21 / 92 15 34 31  
www.lodomez.de  
Info@lodomez.de

### PIAGGIO CENTER

**Piaggio-Dealer Roller-Paradies**  
Pohl-Engeler-Str. 140-148  
51105 Köln-Poll  
Tel.: 02 21 / 83 71 90  
Fax: 02 21 / 83 71 950  
www.roller-paradies.de  
Info@roller-paradies.de

### PLZ 60000



**Auto Sanfilippo**  
Grafstraße 4  
68823 Lampertheim  
Tel.: 0 62 06 / 52 35 9  
Fax: 0 62 06 / 23 60  
www.autohaus-sanfilippo.de  
auto-sanfilippo@gmx.de

### PLZ 80000



**Apemank-Direkt & Ersatzteile**  
Apfelfanger Str. 196  
87600 Kaufbeuren  
Tel.: 0 83 41 / 13 23 8  
www.apemank.de  
Info@apemank.de



**Casa-Moto**  
Winkler 2  
86308 Bergringstr.  
Tel.: 0 75 27 / 91 50 6-0  
Fax: 075 27 / 9 150 6-1  
Info@casa-moto.com  
www.casa-moto.com

### PLZ 90000



**Piaggio-Dealer R. Bielestehner & Co.**  
Plocherstr. 103  
90409 Nürnberg  
Tel.: 09 11 / 55 59 90  
Fax: 09 11 / 55 29 87  
piaggio-center-bielestehner@t-online.de

## PIAGGIO'S APE & LTV FAHRZEUGE

Sehr engagierte und fleißige Rollertransporter aus Italien

Der Kleintransporter und dreirädriges Rollermodell APE bleibt anno 2011 noch immer ein beliebtes Fahrzeug des italienischen Herstellers Piaggio. Das gilt auch für die unterirdischen LTV-Modelle. Die ausführlichen Testberichte von APE- und LTV-Fahrzeuge finden Sie übrigens in PDF-Shop auf [www.weltweit.de](http://www.weltweit.de)

Tanks bei der Reichweite ein Fass auf: Bei reiner Autobahnorientierung fließen lediglich 4,3 Liter durch die Einspritzdüsen, bei der genussvollen Eifelfahrt sind es gerade mal 3,4 Liter. Als Durchschnitt für den üblichen Fahrmix ergeben sich 3,9 Liter auf hundert Kilometer. Und weil das Tankvolumen fast komplett ausgenutzt werden kann - 13,7 Litern sind verfügbar - reicht das für echte 351 Ki-

lometer, bevor der Integra stehenbleibt. Et was ärgerlich ist nur, dass die Tankuhr bereits nach elf verbrauchten Litern mit hektischem Blinken zum Tanken mahnt, obwohl man locker noch mehr als sechzig Kilometer hätte absolvieren können.

Ein paar Stunden später würde die aber keiner mehr auf dem Integra sitzen wollen, denn in Frankreich hatte es ausgiebig und in-

tensiv zu regnen begonnen. Aus der fröhlichen Landpartie war ein stressiges Kilometerfressen unter erschwerten Bedingungen geworden. Doch zum Glück ist der Integra ein Hightech-Gerät mit bester Sicherheitsausstattung, was sich im Stop-and-go-Verkehr durch Lyon adrenalinvermindernd auswirkt: Des öfteren muss kräftig an beiden Bremshebeln gezogen werden, um Feindkontakt zu vermeiden. Bisweilen stellt das serienmäßige Integral-ABS unter feinem Pulsieren eine trotz der Nässe sichere und stattliche Verzögerung bereit. Dazu trägt die lastabhängige Bremskraftverteilung des Honda-Verbundbremssystems einiges bei - wird die Hinterbremse betätigt, agiert der mittlere Kolben der Dreikolbenzange an der Einzelscheibe vorn mit und sorgt so für eine gute Bremsstabilität und -wirkung. Doch auch die nässeunempfindlichen Metzeler-Pneus tragen viel zur Beruhigung des Fahrers bei.

Nach einer erschöpften Tiefschlaf-Nacht macht prasselnder Regen bei Croissant und Milchkaffee nicht allzu viel Lust auf einen baldigen Aufbruch. Doch da sich nichts an der



Ungewohnte Arbeiten: Beim Integra gehört Kettenpflege in Form von Schmierens und Spannen zum Programm, der simple Kettenspannmechanismus ist allerdings keine Augenweide. Praktisch und gut erreichbar präsentiert sich der Ölpeilstab neben dem rechten Trittbrett, der Füllstand wird aufgelegt gemessen.



Stopp-Power: Beim Betätigen der Hinterbremse wird ein Teil der Bremskraft auf den mittleren Kolben der vorderen Dreikolbenzange verteilt.



Kilometerweit: Auf seinem Weg durch Europa kam der Integra am Nürburgring vorbei und bis in den Süden Frankreichs - alles in allem ohne jedwede Probleme.

Wetterlage zu ändern scheint, geht's ab auf die l'Autoroute du Soleil, dem Mittelmeer entgegen. Immerhin bietet die gewölbte Karosserie und das Windschild einen durchaus zufriedenstellenden Schutz vor den Unbilden der Natur, und das nach Rollermaßstäben! Die nicht verstellbare, hohe aber schmale Scheibe schützt Helm und Oberkörper wacker gegen den Wind, auch die Beine ruhen gut geschützt hinter dem Plastik. Nur

an den Oberarmen und am Nacken zieht es leicht. Das ändert sich, sobald ein nur kleiner Lieferwagen voraus fährt; dann schütteln kräftige Turbulenzen die Besatzung und ein Spurwechsel ist angesagt. Krach im Helm herrscht so oder so spätestens ab 110 km/h, auf solch langen Strecken sind Ohrenstöpsel ohnehin ein Muss.

Kurz vor dem Mittelmeer geht's rechts ab ins kurvenreiche Department Gard mit den

Cevennen, bei unverändert bescheidenen Witterungsbedingungen. Zum Abend hin beruhigt sich die Regenfront ein wenig, und spätestens nach dem zweiten Tag im Sattel spüren selbst unsensible Naturen ihr Hinterteil. Dabei sitzt es sich auf dem Integra durchaus entspannt, die Ergonomie erweist sich selbst für Rollerfahrer als sehr gelungen. Der straffe Sattel besitzt eine gute Kontur, der Lenker schmiegt sich angenehm in die

# EMCO NOVUM

## Elektromobilität mit Zukunft

PLZ 20000



**Elektro- nielandt**  
Hamburger Str. 120 · 131  
22083 Hamburg-Barmbek  
Tel: 0 40 / 20 97 10 11  
www.elektromobilitaet-hamburg.de  
www.fahrer-nielandt.de  
info@fahrernielandt.de

PLZ 30000



**Elektro- BERLAGE**  
Bachstr. 12  
33178 Borcheln  
Tel: 0 52 51 / 38 56 2  
Fax: 0 52 51 / 38 30 5  
www.berlage.de  
berlage@online.de



**Kraft-Red**  
Boitzheimer Str. 113  
63679 Eschloren  
Tel: 0 22 51 / 27 58  
Fax: 0 22 51 / 76 94 3  
www.zusim-haft.de  
info@zusim-haft.de

PLZ 70000



**Kaiser**  
Lutherstr. 78  
73614 Schwanlof  
Tel: 0 71 81 / 98 52 90  
Fax: 0 71 81 / 98 52 92 9  
www.fahrer-kaiser.de  
info@fahrerkaiser.de

PLZ 90000



**Müller**  
Bortenschner Straße 2  
91154 Roth  
Tel: 0 91 71 / 97 87 0  
Fax: 0 91 71 / 97 87 22  
www.2-mueller.de  
info@2-mueller.de



**Roller-Store Hamburg**  
Branfeker Chaussee 303  
22177 Hamburg  
Tel: 0 40 / 66 16 55 55  
Fax: 0 40 / 64 42 33 57  
www.roller-store.de  
info@roller-store.de

PLZ 60000



**Eley's Roll**  
Hamburger Str. 18  
50666 Köln  
Tel: 0 22 1 / 91 23 40 8  
Fax: 0 22 1 / 91 23 40 9  
www.eleypoll.de  
info@eleypoll.de

PLZ 60000

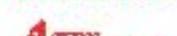


**LAUTLOS**  
**Eugel Elektrovehle**  
Gleietz 3  
63303 Dreieich  
Tel: 0 61 05 / 38 60 44 9  
Fax: 0 61 05 / 38 60 45 2  
www.haube-haube-thiermann.de  
info@haube-haube-thiermann.de



**REST**  
**Auto + Zweirad**  
Schilstraße 2  
77815 Bühl  
Tel: 0 72 23 / 9 15 05 60  
www.rest-ve.de  
Vertrieb@zustim.de

ÖSTERREICH



**FROHN**  
**Zweirad Frohn**  
Liner Brunnenstr. 37  
A-5023 Salzburg  
Tel: 00 43 / 662 / 64 06 99  
Fax: 00 43 / 662 / 64 06 99  
www.zustim.frohn.com  
zustim.frohn.com@sonnet



**Stadler**  
**Zweirad-Store**  
Einkehmer Str. 172  
25421 Pinneberg  
Tel: 0 41 01 / 72 72 0  
Fax: 0 41 01 / 78 10 12  
www.zweirad-store.de  
store@pinneberg@online.de



**REST**  
**Auto + Zweirad**  
Oberchamer Str. 77 und 100  
77855 Achern  
Tel: 0 78 41 / 28 25 0  
Fax: 0 78 41 / 60 35 55  
www.rest-ve.de  
Vertrieb@zustim.de



Elektronischer Treiber Zukunft! Mit dem emco Novum kann man günstig, sauber und leise mit dem Roller fahren. Die Fahrtkosten betragen circa 0,50 Euro auf 100 Kilometer. Lediglich geht einbein jeder 230 Volt Steckdose. Das Motoretta Test Team hat dem neuen emco Novum getestet. Die ausführlichen Resultate finden Sie übrigens im PDF-Shop auf [www.motoretta.de](http://www.motoretta.de)

Hände, nur der breite Mitteltunnel stört gewaltig. Dieser engt zudem die Fußablage ein, bei lockeren Kniewinkeln. Insgesamt sitzt man bequem, aber sehr vorgegeben - Bewegungsmöglichkeiten gibt es praktisch keine. Auf dem hinteren Plätzchen sitzt es sich nicht ganz so kommod, die ausklappbaren Rasten sind recht hoch angebracht und die Oberschenkel wandern weit nach oben.

Im Gegensatz zur Anfahrt gibt es hier im Gard viel mehr Anlaufpunkte, es wird deutlich häufiger angehalten, um sich etwas anzuschauen. Dabei geht das Aufbocken auf den serienmäßigen Hauptständer ziemlich leicht von der Hand, nur das Auf- und Absitzen verlangt gewisse turnerische Fähigkeiten - das Bein muss in Motorradmanier über die sehr hohe Sitzbank geschwungen werden.

Nach dem letzten Absitzen ist Schluss für den Tag und der Integra wird für die Nacht auf einem abgeschlossenen Parkplatz untergebracht. Jetzt stehen die täglichen Pflegearbeit an: Die Ölkontrolle geschieht sauber und einfach per Peilstab am rechten Motordeckel, die Antriebskette muss geschmiert und gegebenenfalls nachgespannt werden - das ist bei einem Roller nicht nötig. Schloss und Kettenspray logieren zusammen mit ein paar Ersatz-Handschuhen im kleinen 15-l-

Staufach unter dem Sitz, das für einen eher kleinen Jethelm geschaffen wurde und die 12V-Bordsteckdose beheimatet. Dass dieses Fach über ein separates Schloss an der Seite geöffnet werden muss, erscheint angesichts der durchdachten Integra-Konstruktion unschicklich. Ebenfalls serienmäßig ist ein sehr kleines Klappfach an der linken Seite der vorderen Verkleidung, das leider nicht unwetterdicht schließt.

Für einen halbwegs akzeptablen Stauraum kommt man also um ein optionales Topcase in Fahrzeugfarbe wahlweise mit 35 oder 40 Liter Volumen (368 Euro, unlackiert / 562 Euro, Deckel in Fahrzeugfarbe) nicht herum. Schnell und einfach abschließ- und vom eingebauten Gepäckträger abnehmbar, lässt es sich am praktischen Bügel transportieren, nimmt die benötigten Utensilien für eine Person auf oder bietet einem Integralhelm Platz. Den Orden Pour le Mérite verdiente es sich einerseits durch die harmonische Einpassung in die Fahrzeuglinie - viele andere Heckbehälter stören die Silhouette nachhaltig, beim Integra betont es die futuristische Gestaltung sogar. Andererseits überzeugte seine Resistenz gegen heftigste französische Regenattacken - das Innenleben blieb zur Freude der Besitzer stets trocken. Als Stau-

raum-Alternative führt Honda sogar Seitenkoffer im Programm - ein Novum bei Rollern -, die jedoch die Baubreite erhöhen und mit je 29 Liter nur ein begrenztes Zusatzvolumen anbieten.

Angesichts des erstaunlich günstigen Basispreises von 7990 Euro - die Maxiroller-Konkurrenz von Suzuki, Yamaha und BMW kostet allesamt fünfstelligen Summen - erfreut das hohe Qualitätsniveau von Verarbeitung wie Komponenten. Zugeständnisse an den Preis sind teilweise simple Lösungen wie der Kettenspannmechanismus, fehlende Einstellmöglichkeiten der Handbremshebel und das recht ärmlich bestückte Cockpit, dem mindestens eine Temperaturanzeige für Kühlmittel und Umgebungsluft fehlt.

Als letzten Beweis für das gelungene Konzept des Integra mag der Nonstop-Rücksturz aus dem Gard ins Rheinland gelten, der keine Schwielen am Hintern hinterließ und nach dem der Fahrer nicht vom Bock gehievt werden musste. Somit kann es einem herzlich egal sein, ob es die oder der heißt, ob l'Integra als fahraktiver Scooter oder als bequemes Automatikmotorrad zu gelten hat - so lange die Qualitäten für das vergleichsweise kleine Geld von 7990 Euro ein solches Niveau aufweisen.

**Thilo Kozik**

## Technische Daten

### MOTOR

**Bauart:** Reihen-Zweizylinder, Viertakt  
**Gassteuerung:** vier Ventile, ohc  
**Gemischauflbereitung:** Einspritzung,  $\varnothing$  36 mm  
**Hubraum:** 670 cm<sup>3</sup>  
**Bohrung x Hub:** 73,0 x 80,0 mm  
**Kühlung:** Flüssigkeit  
**Leistung:** 52 PS (38 kW) bei 6250/min  
**Max. Drehmoment:** 62 Nm bei 4750/min  
**Abgasreinigung:** G-Kat (Euro 3)  
**Kraftübertragung:** 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, automatisch oder manuell, O-Ring-Kette

### FAHRWERK

**Rahmenbauart:** Stahl-Brückenrahmen  
**Federung vorn:** Teleskopgabel,  $\varnothing$  41 mm,  
**Federung hinten:** Zweiarml-Stahlkastenschwinge mit in der Federbasis verstellbarem Zentralfederbein  
**Federweg vorn/hinten:** 120 mm / 120 mm  
**Bremse v/h:** je eine Scheibe,  $\varnothing$  320 / 240 mm, C-ABS  
**Bereifung v/h:** 120/70ZR17 / 160/60ZR17  
**Räder:** Zwölfspeichen-Leichtmetallguss

### ABMESSUNGEN

**Länge/Höhe/Breite:** 2195/1440/790 mm  
**Radstand:** 1525 mm  
**Sitzhöhe:** 790 mm  
**Tankinhalt:** 14,1 l  
**Leergewicht/zul. Gesamtgewicht:** 238 / 195 kg  
**Farben:** Weiß, Schwarz, Rot

### MESSWERTE

**Höchstgeschwindigkeit:** 165 km/h  
**Verbrauch:** 3,9 l/100 km  
**Theoretische Reichweite:** 361 km

### PREISE

**Listenpreis:** 7990,- Euro zzgl. NK



Immer schön sauber bleiben: Hondas Integra macht ohne und sogar mit Topcase eine gute Figur.