



Bereits der Integra in der ersten Generation besticht mit technischer Brillanz und fast schon ernüchternder Effizienz, auch beim Benzinverbrauch. Eine zufriedene Zurückschau

WEGWEISER

Ein paar Jahre hat es gedauert, bis von den Schlachtgesängen der Nostalgiker nur mehr Vogelgezwitscher übrig war. „Wir wollen Knüppel und Pedal!“ haben sie gerufen, bis sich herumsprach, dass die Doppelkupplung besser beschleunigt und im Verkehrsgewühl den Komfort eines Automatikgetriebes bietet. Auch um „diese Hondas ohne Kupplungshebel“ ist man am Anfang argwöhnisch herumgeschlichen. Eine Variomatik kann man sich ja gerade noch vorstellen – aber eine Doppelkupplung, und dann noch auf einem

173-PS-Flieger wie der VFR1200F? Ob einem da nicht der Himmel auf den Kopf fallen könnte? Wie bei den Blechdosen wurden auch bei den Motorrad-Doppelkupplungen Mate-

Gegen die Doppelkupplung gibt's kein echtes Argument

rialqualität, Rechenleistung und Abstimmung immer weiter verbessert. Und funktionieren jetzt auf einem Niveau, das manuelle Schaltgetriebe

(1) Ein ausgewachsener Hi-tech-Motor, den man fast mit der sprichwörtlichen Pipette betanken kann

TEXT ANDREAS AMOSER
FOTOS MICHAEL BERNLEITNER

alsbald in die Archäologie des 20. Jahrhunderts verbannen könnte. Technisch angehauchte Gemüter erfüllt es mit tiefer Genugtuung, wenn man sich nicht mehr mit verschleißintensiven Variomatik-Riemern und Schlupfverlusten auseinandersetzen muss. Und die mit den zitterigen Händen freuen sich über das Ende verunglückter Anfahr- und Schaltvorgänge. Die immer näher am technischen und fahrdynamischen Optimum liegenden Kupplungs- und Schaltvorgänge sorgen nicht nur für Bedienungskomfort und verringerten Materialverschleiß – das Doppelkupplungsgetriebe realisiert ganz einfach verbesserte Fahrleistungen bei geringerem Verbrauch.

Vom Gewohnten entfernte sich Honda auch beim Motorkonzept des Integra: Viel Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen und der Begrenzer schon bei 6500 Touren erinnern eher an einen Auto-Turbodiesel als an einen Zweirad Antrieb. Wie das eben so ist mit Erinnerungen. Sie sind von gestern, während Honda seit 2012 mit dem 670-Kubik-Zweizylinder des ersten Integra den Trend der Zukunft vorgibt. Am Stammtisch der Besserwisser mag es frevelhaft anmuten, den halbierten Motor eines Honda Jazz in ein Zweirad einzubauen ... Technisch und funktionell gibt es nicht viel zu diskutieren: Konfiguration, Material- und Beschichtungstechnologie sowie Motormanagement liegen durch den erheblich höheren Entwicklungsaufwand im Automotorbau nahe am technisch und rechnerisch Machbaren. Was man nicht von vielen Zweiradmotoren behaupten kann. Wie zu erwarten war, überzeugt der Paralleltwin in Sachen Ansprechverhalten, Fahrbarkeit und Fahrleistungen: Mit gefühlvoller Gashand lässt sich die Fuhre ohne Lastwechselrucken und der bei der Variomatik notwendigen Drehzahlpause präzise durch Blech und Kurven navigieren.

Abseits von der Fahrdynamik geht es aber auch um die Frage, ob und in welchem Rahmen die Antriebstechnologie des Integra den Treibstoffverbrauch verbessern kann. Wobei



natürlich klar sein muss, dass sich Einsparungen beim Spritverbrauch nur in sehr geringem Ausmaß auf die Gesamtjahreskosten des Fahrzeuges auswirken. Das Dilemma vieler Grün-tech-Phantasten: Hauptsache, die Steckdose hat eine grüne Farbe – auch wenn sich keiner mehr den Strom leisten kann.

Bei einer durchschnittlichen Jahreskilometerleistung von 5000 Kilometern nehmen wir den Aufwand für das Integra-Vergnügen im EU-Raum über den Daumen mit 1300 Euro Wertverlust und 1000 Euro für Service, Erhaltung und Versicherung an. Bei einem Durchschnittsverbrauch von fünf Litern auf hundert Kilometer lohnt man 350 Euro für den Treibstoff. Bei vier Litern pro hundert Kilometer verringern sich die Treibstoffkosten auf heiße 280 Euro. Ohne Anschaffungskosten eine Einsparung von 70 Euro – die aber angesichts der Fixkosten von 2300 Euro nur sehr wachsamen Hunden hinter dem Ofen hervorlocken wird.

Betrachtet man jedoch die Entwicklung der Dinge über einen größeren Zeitraum, werden die Unterschiede greifbarer. Noch vor zehn Jahren bedurfte es keiner großen Anstrengungen, um einen viel schwächer motorisierten 500-Kubik-Roller

auf knappe acht Liter Verbrauch zu treiben. Dreht man heute ebenso ergrimmt am Gasgriff des Integra, erweist sich die Fünf-Liter-Markierung als ernstzunehmende Hürde. Und das bei erheblich besseren Fahrleistungen und um Lichtjahre besserem Fahrwerk. Eilige Fahrweise ohne

Klare Sache: Der Weg ist eindeutig der richtige

sture Vollgasetappen auf der Autobahn beantwortet der Integra mit einer niedrigen Vier. Und praktisch alles, was nicht zu lange über Tacho 130 hinausgeht, liegt im Bereich der Werksangabe von 3,5 bis 3,7 Liter pro hundert Kilometer. Noch besser wird es bei unaufgeregtem Dahingleiten ohne verbissene Beschleunigungseinlagen: Verbrauchswerte ganz knapp über drei Liter sind in der Praxis möglich, ohne von der nachfolgenden Blechwelle erfasst zu werden.

Im Vergleich mit der Konkurrenz realisieren Doppelkupplung und Niedrigdrehzahl-Motor des Integra Verbrauchsvorteile von bis zu über 25 Prozent. Wie erwähnt, kein entscheidender Kostenfaktor, noch nicht. Dafür aber ein unüberhörbares technisches Statement. ©