



R for Racing

Integra Type-R er ikke bare store spoilere og bøtteseter. Dette er en bil for dem som har racingplanene spikret.



1,8-literen er fyrig og yter 190 hk ved 8.000 o/min.

Da jeg i vinter kjørte Integra Type-R var det langt fra optimale forhold. Førret var stort sett is og snødekke og med temperaturer rundt og like over null. De gangene dekkene hadde kontakt med bar asfalt, var ikke det noen stor opplevelse. Vinterdekk er av åpenbare grunner ikke egnet til sportslig kjøring på bar vei.

Skal en først kjøre på vinterføre, er dette en bil som fortjener piggdekk. 190 hk er ikke til å spøke med, og det som reddet meg i vinter var motorens vilje til å dra også fra lave turtall. Egentlig hadde denne motoren passet utmerket i en vanlig Accord. Dreiemomentet kan ikke hamle opp med det vi finner i for eksempel en Audi A4 1.8 T, men 170 Nm allerede ved 3.000 gjør at den forholdsvis lette Integraen er smidig også når 1,8-literen jobber på lave turtall.

Det er likevel først når turtallnåla passerer 6.000-merket at motoren virkelig viser hva den er

god for. Det skyver fra så en nesten mister pusten. Ser vi på de tørre tall, støtter de det du opplever fullt ut. Maks dreiemoment, om det nå er så viktig når dreiemomentkurven er så jevnt høy som denne, oppnås ved 7.300 o/min. 700 o/min høyere er effekten – 190 hk! – på topp, og du rekker ikke å kjenne at motoren dabber av før turtelleren står på rødmerket ved 8.500 o/min.

Dette er to motorer i en. Ved turtall under 5.700 o/min har innsugningsventilene normalt eller litt mindre løft enn tilsvarende vanlige 16-ventilmotorer. Dette for å gi et gunstig dreiemoment ved lave turtall. Fra 5.700 o/min økes løftet og motorens pustekapasitet. Dermed økes også effekten. Systemet er genialt enkelt og Honda har brukt det på motorsykkelmotorer. Rekkefirere med 250 ccm og fire ventiler pr sylinder er småsaker sammenlignet med 1,8-literen i Integra. Likevel – Hondas VTEC holder.

190 hk har ingen nytteverdi

hvis bilen ikke har et chassis som matcher. Integra Type-R har det. De bilene som kommer til Norge er fri for utstyr. Importøren regner med at de fleste Type-R Integraene vil bli brukt til rally eller asfaltracing. Det vil kreve modifikasjoner, men allerede i standardtrim er dette en bil som tåler banekjøring.

195/55WR15 er ingen ekstrem dekkdimensjon, men Honda har truffet perfekt. Differensialbremsen får jobbe en del i de laveste gearene, men dekkene har feste i massevis. Yokohama-dekkene som satt på den bilen jeg kjørte, var overbevisende også på vått føre.

Styringen er presis og kontant. Veifølelsen er god og på svingete vei er det følelsen av kontroll som dominerer. Lite krenning og Recaro-seter med ekstrem side støtte sørger for at du sitter som limt. Bortsett fra de kraftige setene, er interiøret svært så nøkternt. Kollisjonsputer hører for eksempel med til ekstrautstyret.

Komforten er ikke all verden, men det er først og fremst støynivået som drar ned inntrykket. Motor og transmisjon lever et utilslørt samliv. Her er det spart på støydemperingen. Fjæringskomforten er overraskende god og støyen fra hjulopphengene godt dempet, men stein- og sølesprut fra hjulene høres godt.

Mens importøren i vinter andydet en pris opp mot 420.000 kroner, ser prisen nå ut til å havne på 338.000 kroner. Da er det spart på marginene i alle ledd, og du får en bil med en ekstrem motor, nydelige kjøreegenskaper og med produktionsnummeret på midtkonsollen. Integra Type-R er garantert å bli en sjelden bil på norske veier.

Kjell Magne Aalbergsjø

HONDA INTEGRA Type-R

Motor: 4-sylindret rekkemotor med to overliggende kamaksler, fire ventiler pr sylinder, variabel ventilstyring. Kompresjon: 11,1:1. 1.797 ccm. 140 kW (190 hk) v/7.900 o/min. 178 Nm v/7.300 o/min. **Transmisjon:** Forhjulsdriфт. Femtrinns manuell gearkasse. Differensialbrems, 25%. **Bremser:** Ventilerte skiver foran og bak. ABS. **Dekk:** 195/55VR15. **Mål:** Lengde: 440,0 cm. Bredd: 169,5 cm. Høyde: 132,0 cm. Akselavstand: 257,0 cm. Sporvidde f/b: 148,2/148,0 cm. **Vekter:** Egenvekt m/fører: 1200 kg. Tillatt totalvekt: 1500 kg. Nyttelast: 300 kg. **Volum:** Bagasjerom: 345 liter. Tankvolum: 50 liter. **Aks. 0 - 100:** 6,7 sek **Toppfart:** 233 km/t **Forbruk bykjøring:** 1,21 l/mil **Forbruk landevei:** 0,69 l/mil **Forbruk snitt:** 0,88 l/mil **Pris:** kr. 338.000,- **Forbruk i følge 93/116/EU.**