

SKAT

vi har fået ny bil!

Af Flemming Haslund

Foto: Christian Frost



DEN KRÆVER ET øje på hver finger, for det er vanskeligt, grænsende til umuligt, ikke bare at fyre den bil af hele tiden. Det gamle racerudtryk 'The Pedal to the Metal' bliver pludselig mere end et smart udtryk - her dækker vendingen ikke over noget, man siger, men noget, man gør.

Motoren under den skrånende hjelm i den nye Honda Integra Type-R tænder enhver, der måtte sætte sig bag rattet. Den bare lyder, så kun én motor snurrer smukke, nemlig den 40-ventilede V8'er i en Ferrari 355.

Og ikke bare hifi-lyden er god. Den motor roterer, så en bilfører må finde sig i at indøve et helt nyt gearskifte-mønster. Bare man kører forsigtigt om et hjørne, smutter motoren let op på 4.500 o/min.

Skal Honda'en for alvor bestille noget, skal den arbejde mellem 6. og 8.000 o/min, altså i et arbejdsområde, hvor alle de andre forlængst har fået omdrejnings-

begrænseren til at lukke for fornøjelsen. Bare ikke Integra Type-R, den vil have omdrejninger, og det er nødvendigt for at få bilen til at bestille noget for alvor. Ganske vist er den ikke sløv ved nogen som helst omdrejninger, men det er, som om verdens hurtigste mekaniker-team dukker op mellem 5.900 og 6.000 o/min og lægger en helt anden motor i. Så voldsomt er maskineriet fra 6.000 og op.

Motoren er af VTEC-typen, Hondas tekniske betegnelse for et sæt knastaksler, der kører med én løftehøjde ved omdrejningstal under 5.900 og en anden over 5.900. Ved de små omdrejninger er motoren moment-venlig, ved mange giver den bare masser af effekt - helt uden at tage hensyn til, om den kan trække eller ej.

Den 4-cylindrede motor i bilen er et avanceret stykke mekanik. For det første kører den i sagens natur med 16 ventilet topstykke, der altså er VTEC-styret. Dernæst er alle bevægelige dele udført i dyre letmetal-dele, ligesom kanaler med mere er håndslebne og afbalancerede. Så fint er det hele afstemt, at man skulle tro, at motoren havde været en tur rundt om tuningstrolchmand Poul Heichen-dorffs filebænk. Men det har den altså ikke; det er små Honda-hænder, der har æren.

En herlig detalje er indsugningskanalerne: På en standard-Integra har teknikerne omhyggeligt konstrueret en indsugning, der har én stilling ved få omdrejninger for at give et fint moment og en anden stilling ved mange for at give effekt. Her i Type-R-versionen er de korte rør, der giver moment, smidt væk - nu handler det udelukkende om power.

Har vi husket at sige, at en motor i Integra Type-R lyder godt? Nå, det har vi sikkert. Men der er endnu en egenskab ved motoren, vi nødvendigvis må berøre - selv om vi egentlig

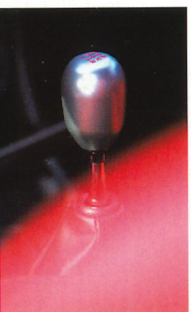


**'HAR VI HUSKET AT
FORTÆLLE, AT MOTOREN
I INTEGRA LYDER GODT?
NÅ, DET HAR VI...'**

‘PLUDSELIG KOMMER
VERDENS HURTIGSTE
MEKANIKERE OG LÆGGER
EN NY MOTOR I’



Flik-flak på keglebanen - vel er undervognen bygget til sport, men den er samtidig en af de sikreste, vi har prøvet



Er der overhovedet nogen gademotor, der lyder flottere end Integra-motoren? Den hviner let forbi 8.000 omdrejninger



Se omdrejningstælleren. Det røde felt begynder ved 8.500 omdrejninger - og så går det pludselig rigtig hurtigt

ikke har lyst. Rækkefireren lyder godt, men den lyder meget, rigtig meget endda. Faktisk er det vanskeligt at føre en samtale ved bare 140 km/t - og vi tør slet ikke tænke på, hvordan ørerne kommer til at hænge i laser, den dag vi skal til Nürburgring i den vestlige del af Tyskland med apparatet - for det skal vi! Der er kun ét at gøre: I med de ørepropper, vi plejer at bruge, når vi er til Formel 1. Vi aftaler bare på forhånd, at det ikke er fordi, vi er sure, at vi ikke taler sammen de næste par timer. Dermed har vi vel også løftet sløret for, at

Integra har et par praktiske hverdagsproblemer - ikke bare med hensyn til støjen? Bilen er ærlig talt heller ikke så let at hoppe ud og ind af på grund af de dybe racersæder. Der er ingen radio og heller ingen antenne. Bagklappen er temmelig stram, og læssekanterne så høje, at kun bleer eller kuverter til luftpost er lette at smide ind bag bagsædet. Dernæst rummer bagagerummet ikke alverden - men vi, der elsker denne bil, er parate til at købe vin i 6- i stedet for 12-styks kasser, bare for at få den. Og så har man i øvrigt også den perfekte undskyldning over for sig selv og familien for at tage en tur mere i den.

Men, når det praktiske i hverdagen - eller rettere netop ikke det praktiske i hverdagen - spiller ind, er der ofte flere meninger om en bil i husholdningen. Her til højre får du derfor et par testkører-koners vurdering...

DET KAN DEN OGSÅ BRUGES TIL

Bil Magasinet vinder racerskolen med Integra Type-R

SÅ TÆT ER ingen anden gadebil kommet på en regulær racerbil! Sådan har vi tænkt og sagt siden første rendez-vous med den nye Honda. Så da Flemming 'Flash' Haslund skulle på racerskole den uge, vi havde Honda'en inde til test, var der ikke noget at snakke om: Der skulle bestås baneprov i en Type-R.

Racerskolen på KTI ved Tune nær Roskilde blev i den grad en manifestation af bilens kunnen: På skolen var i alt 15 deltagere, inklusive vores Honda. Feltet var delt op i en række helt almindelige biler som Golf, 205 og Polo, men dertil kom en række oldtimer-racere og to Citroën Saxo Cup-racere - den ene kørt af Sten Heide, tidligere 2.-kører i rally, den anden af kartkører (og CD-aktuelle, tidligere Back To Back-musiker) Morten Remar. Det kunne da ligne et par modstandere?

Men ikke for Honda Integra Type-R. Tænk på alle de måder, der findes at overhale på: Det gjorde Honda'en. Især var det interessant at studere bilens balance på et køreteknisk institut, der til tider var en hel del mere vådt, end da vi i maj kørte Handling Day 1998 på Jyllands-Ringen. Her fik Integra store smæk på grund af elendigt grip, sølle balance og enerverende understyring. Den gang sad der Bridgestone Potenza på bilen (selv om der stod Dunlop på stickerne!). Men på racerskolen var de nye Bridgestone S-02 Pole Position monteret - og så kørte bilen som den racerbil, vi fra Day One udråbte den til at være.

Dette kan nok give ét og andet at tænke på for de Honda-ansvarlige, der i sin tid besluttede, at de første Integra'er (inklusive vores Handling Day-bil) skulle køre på 'forkerte' dæk - det kostede en Top Tre-placering i Handling Day 98; måske endda sejren? Skulle det ikke også give et og andet at tænke på for dig, næste gang du skal ud at købe dæk?



Du kender udtrykket 'at stramme ballerne'. Det er bogstaveligst forstand nødvendigt i Integra-sæderne

SPECIFIKATIONER	
Motor	R4, 1.797 cm ³ , 16V
Ydelse	190 hk ved 8.000 o/min, 178 Nm ved 7.300 o/min
Præstationer	0-100 km/t: 6,7 sek., topfart: 233 km/t
Pris	320.000 kr.
Importør	Honda Auto Import, tlf. 7550 2322

Susanne skal giftes med Thomas Jensen (måske)

HVIS JEG GJORDE alvor af at købe en Integra R på nuværende tidspunkt, kunne jeg lige så godt aflæse mit forestående bryllup. Der er ingen grund til at vente på et nej ved alteret.

Honda'en er en bil for ungekarle eller for Brian. Det er ordene fra min kæreste, mens hun kaster et hånligt blik på den overdimensionerede spoiler. 'Jeg kan heller ikke li' farven,' siger hun dernæst.

'Der er lige det problem, at bilen kun kan leveres i hvid. Men udseende er jo ikke alt, honey,' siger jeg fortrøstningsfuldt og giver Susanne bilnøglerne. Måske vil en prøvetur ændre på situationen? Og ganske rigtigt er der opmuntring at hente her - for en kort stund. Der falder et par rosende ord om de røde Recarosæder, men situationen vender hurtigt, efter vi har kørt nogle få hundrede meter.

'Skal den larme sådan,' spørger hun og skifter gear ved 4.000 o/min. Hun skulle bare vide, hvordan den lyder ved 9.000 o/min. Jeg har været begejstret for Integra'en, siden jeg første gang plantede mig i de røde Recarosæder, og under normale omstændigheder ville jeg forsvarer bilen på alle mulige måder.

Men der er jo dét med brylluppet...

Hanne er gift med Flemming Haslund

DET VAR DOG en herlig tøsebil, skat!

Det sagde hun sgu, min kære Hanne, da jeg kom hjem med Integra'en, parkerede kækt og hoppede ud med et - 'Hvad siger du til vores nye bil?' Frederik på 14 kom spændende, og selv om der normalt skal en bombe i Porsche-klassen til for at vække knægtens interesse, tændte denne ham på sekundet. 'Wauwww, mand, den er cool!'

Og inden jeg så mig om, var tændingsnøglen vrikket ud af min hånd, bag rattet sad Hanne, ud af højre vindue hang Frederik. 'Der er vist ikke rigtigt plads til dig på bagsædet, vi ses!'

De stak af med hjulspin i perlegruset - jeg kunne bare vinke farvel med min nye Honda-kasket.

Men med udtrykket 'tøsebil' er bilen sat på plads - til trods for den umiddelbare begejstring over karrossens design, de røde sæder og en lak, der kaldes 'Championship White'. Integra Type-R holder ikke en meter i vores familie som bil nummer 1: Jeg mener, hvor skal Hanne sidde, når vi er på langtur? Og var vi så fire, var den jo helt gal.

Jeg er måske Danmarks største Integra-R-fan. Alligevel må jeg vel nøjes med at drømme om at få én, når pensionen skal ud?



HERLIG TØSEBIL

Kirsten er gift med Mikkel Thomsager

JEG BEHØVEDE OVERHOVEDET ikke at spørge. Under andre omstændigheder ville hun måske nøjes med at kigge ligegyldigt på Honda'en. Men som tingene stod, var bilen dødsdømt, endnu inden den nåede matriklen. Og det dræbende skud faldt få sekunder efter, at hun i larmende tavshed havde fået klemt sin gravide popo ned i det alt for skålførmede racersæde.

Hun havde netop taget læbestiften op af tasken, da hun slog solskærmen ned og stirrede på den sorte, spejlløse bagside et sekund eller to.

- Hva' fa... er det for noget? Er der heller ikke noget spejl i din side? Spørgsmålet lød ret fjollet. Jeg mener: Hvis der ikke er makeup-spejl i passagersiden, så er der jo slet ikke i førersiden.

- Sikke en møgbil, råbte hun ekstra højt som for at understrege, at 6.000 o/min var mere end rigeligt til hendes ører.

- Vil du slet ikke prøve at køre, fiskede jeg.

- Nej, jeg vil ej. Jeg kan jo slet ikke være bag rattet, fnøs hun og klappede sin højgravide mave.

- Vindueskarmen er heller ikke ret bred, konstaterede hun lakonisk. Og så vidste jeg, at Honda'en var havnet på bunden af Kirstens karakterskala, hvor alle biler måles i bredden på fordørenes vindueskarm. Jo bredere karm, des sikrere bil. Af og til tror jeg, livet ville være lettere, hvis man var kvinde.



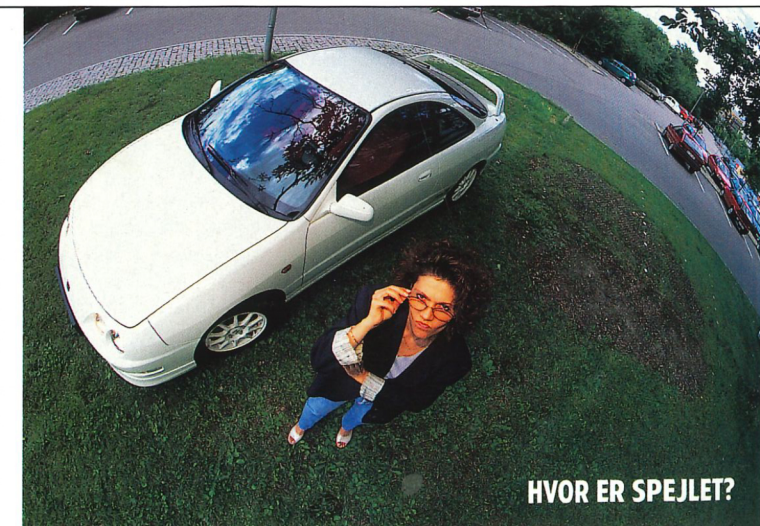
FOR SMAL KARM

Katrine bor sammen med Christian Frost

JEG VAR FORTRØSTNINGSFULD, da det var min tur til at præsentere Honda Integra Type-R for hende, der må adlydes. Jeg er nemlig ikke den eneste i familien med hang til hurtige biler. Katrine har samme last, vil gladeligt cruise af sted med 200 km/t på Autobahn'en og har meget kontante præferencer inden for biler. Hun nikker anerkendende til Lexus og Ferrari, har kun medlidenhed til overs for Porsche og BMW og vil gerne have en Audi A4 2,8 Quattro Avant. Jeg har opdraget hende godt. Katrine var heller ikke ligeglad med den sprøde VTEC's hvinen, de 190 heste og topfarten på 233 km/t. Hun var også parat til at leve uden sædevarme og stereoanlæg, med Recarosæder, man ikke kan komme anstændigt opad iført nederdel, ligesom kopholderen talte på plus-siden. Men den store hækvinge var ikke populær, akkurat som de hvide fælg i Katrines lidet diplomatisk formulering fik Integra'en til at 'se plat ud'. På den anden side: Hvis det virkelig var det, jeg gerne ville have, så herregud...

Men så opdagede hun ligesom fru Thomsager, at Honda havde lavet en utilgivelig fejl: Der er intet makeup-spejl. Det er basalt den væsentligste hindring for, at en Integra Type-R nogensinde skulle blive en del af husholdningen i et normalt, dansk parforhold.

Nu håber jeg bare, at Audi har rigtig lang leveringstid på en A4 2,8 Quattro Avant. Sådan en fem-syv år, helst...



HVOR ER SPEJLET?