

HONDA



Integrapher.org



1965年、F-1メキシコ・グランプリ。

1500cc、V12気筒エンジンを搭載したまっ白なマシンが、
日本車としてはじめてのチェックカーフラッグを受けた。

HONDA RA272。その挑戦は、その技術は、その勝利は、世界の人々を驚かせたという。

あれから30年、ホンダは世界のサーキットに挑戦しつづけてきた。

つねに自らに試練を課し、独自の技術と情熱を磨きつづけてきた。

そして、そのレースシーンで培ったテクノロジーと燃えるスピリットを市販車の世界に注ぎ込み、
運動性能を限界にまで追求した“TYPE R”という存在を開発。

NSX TYPE-Rにつづき いまた、ライトウェイトのインテグラTYPE Rとして結晶させた。

TYPE R。それはどこまでも純粋な走りに刺激され、陶酔するためのクルマ。

スポーツマインドあふれるホットな走りを楽しんだあとは、そのままロードカーになる。

いわば、サーキットにいちばん近い、スポーツカー。

のために、エンジンの高出力化、思いきった軽量化など、メカニズムとしての性能はもちろん、
ドライバーのハートをかきたてる性能までも、専用部品の開発、

ハンドメイドの導入などとあわせ、テストコースをステージに徹底的にフルチューン。

インテグラという誰もがキーを持つことのできる素材を、

究極のパフォーマンスをもつ走りのかたちに進化させた。

インテグラTYPE R。

いま、TYPE Rを名乗る車にのみホンダが与えた真紅のエンブレムをつけ、
ゆっくりとスタートティンググリッドにつこうとしている。

**真紅の、スピリット。
インテグラ TYPE R 誕生**



integratyper.org





Integraphy.org

Photo:3ドアクーペ ボディカラーは、チャンピオンシップホワイト



4 Door Hardtop

Photo: 4ドアハードトップ ボディカラーは、ボーグシルバー・メタリック
ABS、ハイマウント・ストップランプはメーカーオプション

Integrapher.org



3 Door Coupe

Photo:3ドアクーペ ボディカラーは、チャンピオンシップホワイト

Integraphyper.org

私たちは、あるサーキットを想いうかべTYPE Rのエンジン開発のテーマとした。

大自然の森の中にレイアウトされたそれは、長いストレートに始まり、丘の上にいくつもの大きなコーナーをもち、ヘアピンへ。

さらに小さな連続するコーナーをぬけ、ゆるやかにカーブしながら、再び直線へとつなげている。アップダウンの多い、テクニカルコース。

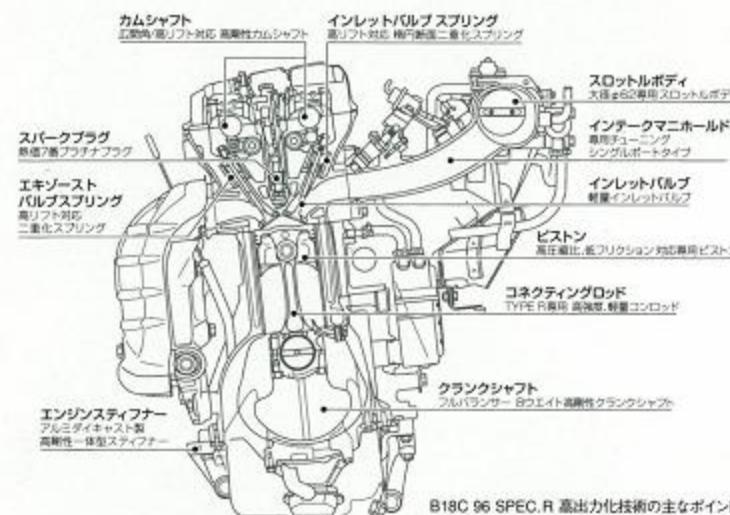
そのステージを、速く。より速く。誰よりも速く。アタックごとにコンマ単位で、しかし確実にタイムを削っていくこと。

そしてドライバーの意志とクルマとで、ひとつの新しい速さをつくりあげること。走りとスポーツを徹底して楽しみ、次の速さをめざす。

そんなピュアなスピリットのためには、アクセルを開ければ、限りなくニアに加速しつづける、沸きあがるようなパワーを必要とした。

最高出力200馬力・リッター111馬力

スペックはピュアなほど、スポーツは熱くなる。



高回転域でのバルブ追従性の向上のため、バルブの慣性力を下げる細軸システム薄型バルブ、高リフト、

高回転によるバルブジャンプに対応した、梢円断面の二重化スプリングなどの採用。

さらに高出力タイプのシングルポート・インテークマニホールドや、吸入抵抗を抑えるテーパー加工のバルブシート、

ポート研磨などにより、吸気システムを大幅に高効率化した。加えて、排気系もエキゾーストパイプ集合部の改良、サイレンサーの流量アップ、

さらには、軽量・高剛性のオールステンレスエキゾーストシステムと専用化することで、吸排気系の全体を高効率化。

熱価7番のプラチナプラグの採用などと相まって、低回転から、許容限界回転まで、一切のストレスなく一気に吹け上がるレーシングフィールをもたらしている。

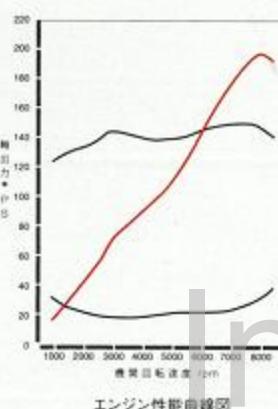
これら60カ所にもわたる専用パーツの採用は、各パーツの高精度化、完成度追求の手法とあわせ、まさにレーシングエンジンのそれもある。

事実、要求される精度の高さから、量産ラインでの製造は不可能で、加工、組み上げは専任エンジニアの手作業によるハンドメイドステップの導入もおこなわれている。

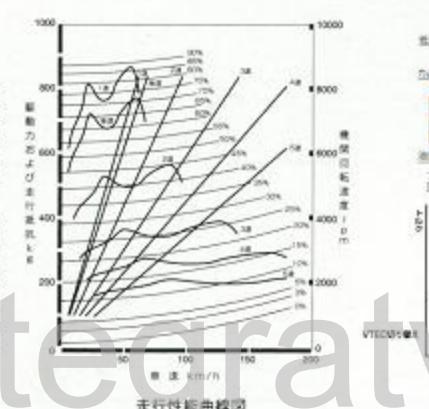
最高出力200PS/8,000rpm*、最大トルク18.5kgm/7,500rpm*、パワーウエイトレシオ5.3*(kg/PS)、リッター111馬力。

世界最高レベルの性能をもつエンジンのイグニションをオンにする。その時から誰も知ることのなかった、熱いステージの走りが始まる。

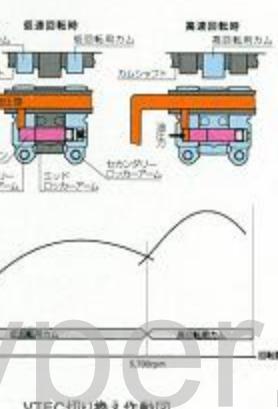
* 3Dアクーベ



エンジン性能曲線図

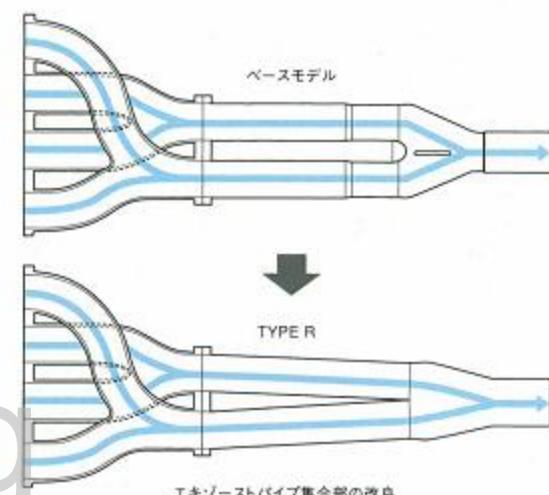


走行性駆動曲線図



VTEC切り換え作動図

- 低回転時：3つのロッカーアームは分離。2つのバルブは低回転用カムでそれそれ独立して駆動されます。
- 高回転時：油圧ピストンの移動によって3つのロッカーアームが連結。2本のリレーブは中央の高回転用カムで駆動されます。
- DOHCVTECでは、吸・排気とともにこの切り換えを行っています。



エキゾーストパイプ集合部の改良

*ネット値：「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。

**DOHC
VTEC B18C 96 SPEC. R**

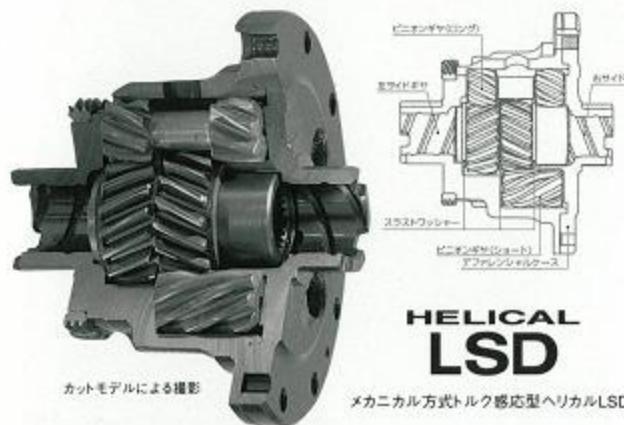
MAX POWER 200PS/8,000rpm MAX TORQUE 18.5kgm/7,500rpm

INTEGRA TYPE R
Integratyper.org

Photo:3ドアクーペ ボンネットフードを外した状態で撮影

うねるよう続くサーキットは、私たちに速さの質を問いかけてきた。それは、知的な速さ。無駄がなく、研ぎすまされたもの。力だけでは押し切れない速さ。だからこそ、足まわりをそのひとつの回答とした。単にコーナリングスピードの向上を狙うだけでなくコーナリング中、限界領域でのコントロールが積極的に楽しめる走り。パワーをフルにコースに伝え、まっすぐに一点をめざしてトレースしていく走り。そしてそのどんな一瞬も、速さが手の中になければならない。ドライバーの神経の一部と、見事にリンクしていかなければならぬ。速さは、見ることができる。コーナーで、ストレートで。眼には映らないが、全身で見ることができる。TYPE Rに求めたのは、野性の本能を、きわめて質の高い運動性能にすることのできる足まわりだ。

ダブルウイッシュボーン・サスペンション&ヘリカルLSD パワーを速さに変えるのがプロの足だ。



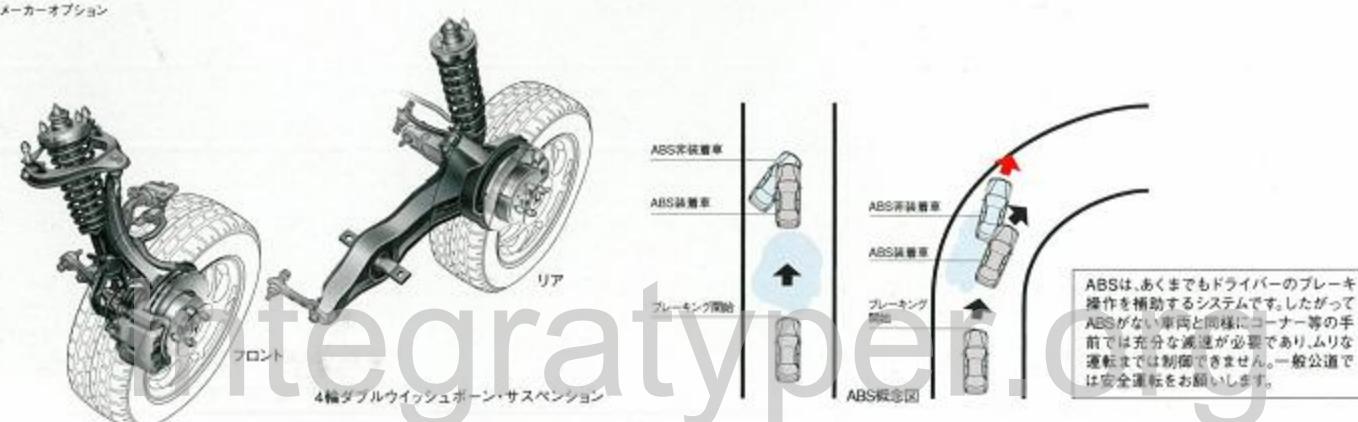
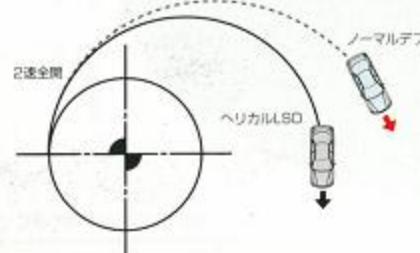
ストレートを速く。コーナーを速く。サーキットでの走りを理想とする高性能車に必要なのは、エンジンが生み出すパワーの路面への確実な伝達、さまざまな路面でのシャープな応答性、コーナリング時の高いスタビリティといった、ハイレベルな要求に応えられるポテンシャルをもつサスペンションだ。しかも、何よりドライバーにとって、より大胆にコントロールできるというポイントに主眼をおいたものでなければならない。そこでTYPE Rは、熟成の4輪ダブルウイッシュボーン・サスペンションを採用。FFスポーツとしてのコーナリング性能を高めるため、ロールを抑えながら、特にフロントの接地性を重視して、徹底してチューニング。スプリングレートを固めにセットするのをはじめ、ダンパー減衰力の向上、リアスタビライザー径のアップなどハード化。

車高を低く設定して、ロールセンターを下げ、ロール剛性の配分をフロント側により柔軟なものとして旋回性能を高め。タイトコーナーでもフロントの接地性の高い、よりコントロール性に優れたセッティングとするなど、高性能化。クイックレシオ化^{※1}したステアリングなどとあわせ、タイトコーナーでも切れ味の良いフットワークをみせてくれる。さらに旋回性能を向上させるため、メカニカル方式のトルク感応型ヘリカルLSD(リミテッドスリップデフ)を採用した。これは、内蔵されたギヤとギヤの間、ギヤとハウジングの間の摩擦力をを利用して差動制限力を発生。高横Gのかかる高速コーナーの出口で、外輪へのトルクを増加、パワーにあふれた鋭い立ち上がり加速性能を達成している。加えて、ABSの設定^{※2}により、ウェット路面などすべりやすい路面での急制動時にポンピングブレーキを素早く精密に行ない車輪のロックを防止。操舵による回避能力を確保することで、走りのクオリティをより高いものとしている。同時に、これらの逞しい走りに見合うよう、冷却性能に優れた前輪ベンチレーテッドディスクブレーキ。高回転型エンジンにあわせ、伸びのある加速フィールやコーナリング時のアクセルレスポンスを高められるようギヤ比を設定した、クロスレシオ5速マニュアルトランスマッision。さらには高い旋回性能をもつハイグリップタイヤPOTENZA RE010を採用するなど、きめ細かくひとつひとつチューンしていくことで、攻めの走りが積極的に楽しめる、かつてない足まわりをもつ存在とした。

^{※1} 車両専用&助手専用SRSエアバッグシステム非装着車。 ^{※2} メーカーオプション

旋回性能比較図

ヘリカルLSDでは加速時の限界性能向上によりアンダーステアの少ないコーナリングが可能となる。





Integrapher.org

テストコースにおける撮影

私たちが、サーキットから学んだもののひとつがシャシーのあり方だ。

サーキットは、連続するアップダウンと重なりあうコーナー、一直線のストレートでクルマに迫ってくる。

コーナーに攻め込むたび、大きくかかる荷重でトラクションを弱め、コントロールのシャープネスを鈍らせようとする。

しかしそれは、連続するコーナーであり、ワインディングであり、ドライバーのテクニックが試される舞台でもあるのだ。

つまり、サーキットがドライバーにとって嬉しいものであればあるほど逆に、クルマにとっては過酷なものになると言える。

だからこそ、シャシーは強靭でなければならない。軽量でなければならない。そして持てるパワーを十分に生かしきるものでなければならない。

それは相反する命題もある。が、これを超えることではじめてTYPE Rは、スポーツの名を持つ存在になれるのだ。

ウエイト-40kg & 高剛性

軽量化こそが、動力性能の質を向上させる。

エンジンよりも速いシャシーを。第一級の運動性能をめざすTYPE Rは、サーキットでの走り込みのテストにより、徹底したボディの高剛性化を求めた。

そのため、アルミ製ストラットタワーバー、フロント、センター、リアにレイアウトされたパフォーマンスロッド、などを採用して全身を鍛え、質の高いボディの高剛性化を実現。

エンジンの高出力をしっかりと受けとめ、速さというベクトルに変えることのできるシャシーとした。しかし、ボディチューニングの最大の課題は軽量化にある。いかに高出力エンジンを搭載しようとも、ボディが重ければシャープさは得られない。そこで、レーシングマシンなみの、いわばグラム単位で追い込む、ギリギリの軽量化を行った。

たとえば、遮音用メルシート、ダッシュボードインシュレーターなど、軽量化のために快適性部品を廃止するのをはじめ、軽量バッテリー、アルミラジエーター、

オールステンレスエキゾーストシステムの採用など、ウエイトの重いものを脱ぎさるのとあわせて、より軽量化が図れるパーツを積極的に採用。

オーディオや、エアコン、リアシェルフ^{*1}もあらかじめオプションとするなど全身で27項目、各部強化のための重量増加がありながらも40kgものライトウェイト化^{*2}を実現した。

もちろん、バネ下重量を軽減して運動性能を向上させる、より軽量タイプの専用アルミホイールも採用し、この結果、ドライバーの意志にぴったりとフィットする、きわめて敏捷な、

力感あふれる運動性能を発揮している。その上で、ボディ全体を空力的にシェイプアップ。独自のエアロダイナミクスで磨かれたボディに、フロントアンダースポイラーとウイングタイプリアスポイラーとを装備。

それぞれに、風洞実験と走行テストをくりかえし、全体として空気抵抗係数(Cd値)を増大させることなく揚力係数(Cl値)を減少させ、

さらに前後の接地圧を理想的な配分にバランスさせ高速安定性を追求。

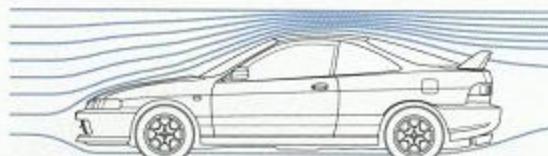
さまざまなシミュレーションで導き出された、走りを左右する重要なパーツとしている。

ドライビングプレジャーの真の意味が、クルマと一緒に、走りに酔いしれるものだとするとなら、

TYPE Rはその最先端にいるマシンのひとつである。

*1 3ドアクーペ *2 3ドアクーペSiR-Gとの比較

空力イメージ



上記のイラストおよび写真は3ドアクーペ





●主な軽量化項目^{※2}

フライホイール軽量化
エンジン、排気系軽量化
ラジエーターアルミ化
バッテリーの小型化
軽量アルミホイールの採用
左側フロントストップーブラケットアルミ化
MOMO社製革巻ステアリングホイールの採用など

●ボディ強化の主なポイント

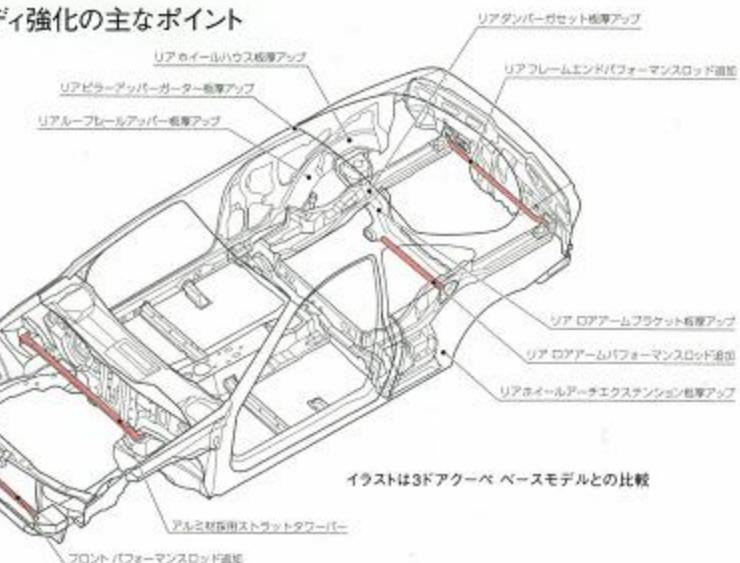


Photo:3ドアクーペ ボディカラーは、チャンピオンシップホワイト

Integraph.org

サーキットを走るクルマの室内環境はどうあるべきか。私たちはコクピットとドライバーの関係をチューンすることから始めた。走りへの、集中。そのための機能の洗練。ドライビング中の、眼と、手と、足と、からだがストレスなく最適な速さで反応できる。コーナーで、ストレートで瞬時に操作できる。そして、そのすべてで速さをつきつめていけることが必要だと考えた。しかし、もうひとつ重要なのがハートだ。走ることへの熱い想いをかきたてる、純粋な空気感がこのコクピットには不可欠だ。その2つの要素がひとつになってこそ、走りはドライバーのものになる。走りは名前をもつものになる。TYPE R。コクピットは走りの一部なのだ。

専用スポーツシート&チタン製シフトノブ 意志と速さとは、ここで一体となる。



MOMO社製革巻ステアリングホイール



メーターパネル 撮影用に点灯

ドアを開く、その時からもう走りは始まっている。TYPE Rの、シート、ステアリング、シフトノブ、メーターなど、人と走りを直結するパーツは、メカニカルな性能はもとより、サーキットでの走り込みの中でのテストドライバーのフィールなど、操舵の感覚的なデータも加味して開発し、採用されている。なかでも、ドライビングに大きく影響を与えるシートは、サーキット走行をくりかえし、最適モデルとして、腰にはタイト感を、上半身は、操舵性向上のために、解放感をもたらしたレカロ社製SR-IIをベースとして選定。そのシート地は、スウェード調ファブリックを基調とした。しかも、3ドアクーペでは、フロントのみレッドまたはブラックのシート地をセレクトすることも可能だ。そして、走ることと直接会話するために、MOMO社製ステアリングホイール[®]を採用した。センターのホーンパッドに赤いホンダ・エンブレムを配した、直径350mmの小径の、クイック感あるステアリングはグリップ性向上のために本革仕様としており、スポーツ部分は、ホールド性を考慮に入れたグリップデザインを施している。そしてその奥には、コクピットを包んでカーボンのテクスチャーを再現したパネルがめぐらされ、中心に専用デザインのメーターがレイアウトされている。走行中ドライバーは各種メーターからの、刻々と変化する情報を読みとりながら、ドライビングしている。そこで、メーター指針をイエロー、バックライトをアンバーとし、視認性を向上。集中力を高めることのできるメーター群としている。また、走りをさらにホットにするのが、チタン削り出でつくられたフィット感あるシフトノブ。硬質にカチリと決まるシフトフィールとあわせ、F-1のイメージを彷彿させている。このほか、レーシングイメージを際だたせるため、チタンティストのオリジナルデザイン専用キー、チタンティストのサイドブレーキノブを採用するなど、感覚的な演出も行っている。TYPE Rにとっての快適さが、この空間に満ちていると言っていい。それは、静けさとか、やわらかさとか言うものと対極にあるものだ。心をかきたてる官能的なエンジンサウンド。路面のダイレクトなインフォメーション。体の一部と思えるほど明快な車の挙動。それらが、紙一枚はさむことなくまっすぐに伝わること。これこそが、TYPE Rの快適さなのだ。ゆっくりドアを閉め、ステアリングに手をのばす。シフトノブを確かめる。キーを回すと、高出力エンジンならではの高めのアイドリングがはじまる。そしてクラッチをミートさせればいい。コクピットという空間で、TYPE Rの世界とひとつになればいい。

*運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム非装着車。



チタン製シフトノブ



TYPE R専用キー

RECARO
レカロ社製バケットシート



Integrapacer.org



Integrapher.org

Photo:3ドアクーペ ラジオリッドはディーラーオプション

3 Door Coupe



ボディカラーは、チャンピオンシップホワイト

4 Door Hardtop



ボディカラーは、ボーグ・シルバー・メタリック ABS、ハイマウント・ストップランプはメーカーオプション



ラジオリッドはディーラーオプション



シートカラー
●3ドアクーペのレカロ社製バケットシート(フロント)の
シートカラーは、レッドまたはブラックをお選びいただけます。
(4ドアハードトップのシートカラーはブラックのみの設定です。)



Integryner.org



Equipment 主要装備

■エクステリア

- フロントアンダースポイラー
- ウイングタイプレアスピューラー
- TYPE R専用 ホンダ・エンブレム(赤)
- TYPE R専用 デカール(サイド/リア)
- 大流量サイレンサー
- プロジェクター採用超薄型ヘッドライト
(フォグライト内蔵) ブラックアウトタイプ
- 専用エンジンヘッドカバー(赤)
- ボディ同色サイドシル
- 闇欠ミスト機構付フロントワイパー
- ボディ同色電動ドアミラー
- 全面グリーンガラス

■インストルメントパネル

- パワーステアリング(チルト機構付)
- 黄色指針4連メーター
- カーボン調メーターパネル
- MOMO社製革巻ステアリングホイール*
- ライト消し忘れ警告ブザー

*運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム非装着車。

Safety 安全項目

- 運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム
- ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)
- ハイマウント・ストップランプ
- 高剛性モノコックボディ
- ドアピーム
- フロント/リア3点式ELRシートベルト
(4ドアのリア中央座席は2点式マニュアル)

○はメーカーオプションです。
タイプによりセット装着など設定が異なりますので、詳しくは販売店にお問い合わせください。

■走行関連装備

- メカニカル方式トルク感知型ヘッドアップディスプレイ
- フロントベンチレーテッドディスクブレーキ
- リヤディスクブレーキ
- 4輪ダブルウッシュボーン・サスペンション
- 大径バーチャルマニホールド
- アルミ製ストラットタワーバー
- アルミ製ラジエーター
- 軽量バッテリー

■インテリア

- チタン製シフトノブ
- TYPE R専用キー
- フットレスト(運転席側)
- パワーウィンドウ
- パワードアロック
- 昼夜切り換式ルームミラー
- カップホルダー

■シート

- レカロ社製パケットシート(フロント)
5:5分割可倒式JR-A・シートバック(3ドアクーペ)

■タイヤ・ホイール

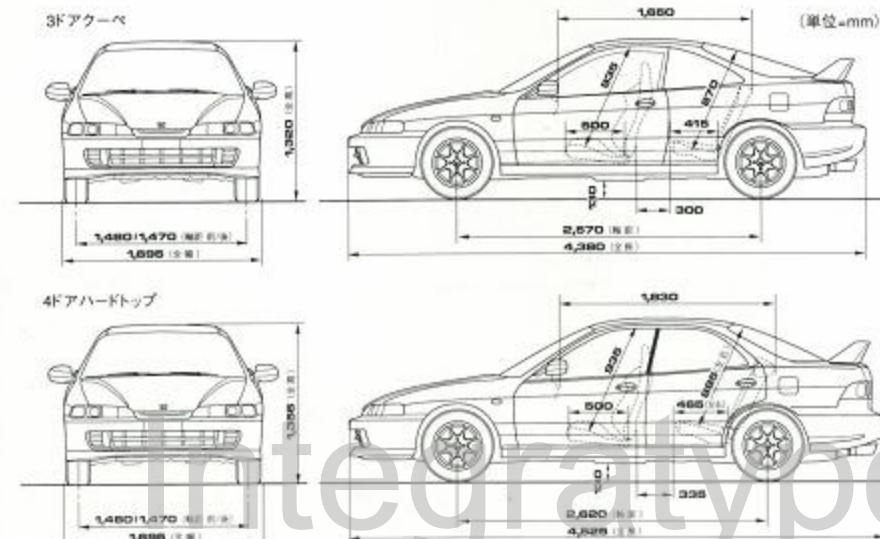
- ハイグリップタイヤ[POTENZA RE010]
(195/55R15 84V)
- アルミホイール(15×6JJ)



SRS=Supplemental Restraint System シートベルトを補助する乗員保護装置

SRSエアバッグシステムは、横方向や後方向からの衝撃には作動しません。前方向からの設定値以上の衝撃を感じたときのみ作動します。SRSエアバッグシステムは、あくまでもシートベルトを着用することを前提として開発されたシステムです。くれぐれもシートベルトの正しい着用をお願いします。

Dimensions 2面図



ABS、ハイマウント・ストップランプはメーカーオプション
ラジオリッドはディーラーオプション

Specifications 主要諸元

3ドアクーペ	4ドアハードトップ
1.8L DOHC VTEC+PGM-FI	1.8L DOHC VTEC+PGM-FI
ホンダ E-DO2	ホンダ E-D8B
B18C	B18C
5速マニュアル	5速マニュアル
全長/全幅/全高 (m)	4.380×1.695×1.320 4.525×1.695×1.355
ホイールベース (m)	2.570 2.620
トレッド (m)	前 1.480 後 1.470
最低地上高 (m)	0.130
車両重量 (kg)	1,060 1,100 ABS装着車 1,070 1,120 両席SRS装着車 1,070 1,120 ABS+両席SRS装着車 1,080 1,130
乗車定員 (名)	4 5
客室内寸法 長さ×幅×高さ (m)	1.650×1.385×1.090 1.830×1.380×1.120
●エンジン	
エンジン種類、シリンダー数および配置	水冷直列4気筒横置(無鉛プレミアムガソリン仕様)
燃焼室形式	ペントルーフ形
排氣構造	DOHC ベルト駆動 吸気2 排気2
総排気量 (cm ³)	1,797
内径×行程 (mm)	81.0×87.2
圧縮比	11.1
燃料供給装置形式	電子燃料噴射式(ホンダPGM-FI)
燃料ポンプ形式	電動式
燃料タンク容量 (l)	50
潤滑油容量 (l)	4.8
潤滑方式	圧送式
点火装置形式	フルトランジスタ式(バッテリー点火)
●性能	
最高出力 (PS/rpm)*	200/8,000
最大トルク (kgm/rpm)*	18.5/7,500
燃費消費率 (km/l)	10-15モード走行(燃費等級) 60km/h定地走行(燃費等級)
	13.4
最小回転半径 (m)	20.4 19.9 5.3 5.4
●動力伝達・走行装置	
クラッチ形式	乾式单板ディヤフラム
変速機形式	常時啮合式
変速比	1速 3.230 2速 2.105 3速 1.458 4速 1.107 5速 0.848 後退 3.000
減速比	4.400
ステアリング装置形式	ラック/ピニオン式
タイヤ	195/55R15 84V
主ブレーキの種類・形式	前 油圧式ベンチレーテッドディスク 後 油圧式ディスク
サスペンション方式	ダブルウッシュボーン式(前/後)
スタビライザー形式	トーションバー式(前/後)

*は「ネット値」です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とはほぼ同一条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合「ネット」は、「グロス」よりも約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。■本車両は5速マニュアル車のみの設定です。■モード走行における燃料消費率の表示「10-15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車両で測定した場合「10モード」より平均的には小型・普通乗用車で約10%程度高い値(自工会調べ)となります。■燃料消費率は、定められた試験条件のもとの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■本仕様ならびに装備は予告なく変更する場合があります。あらかじめご了承下さい。

■本カタログの写真は印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。

■タイプ・カラー・オプション等により納期が異なりますので詳しくは販売店にお問い合わせください。

■PGM-FI、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。

■製造事業者: 本田技研工業株式会社

Color ボディカラー/シートカラー組み合わせ表

ボディカラー	チャンピオンシップホワイト	グラナダブラックパール	ミラノレッド	ポーグシルバーメタリック
3ドアクーペ フロントリア	レッド/ブラック	レッド/ブラック	レッド/ブラック	-
4ドアハードトップ	ブラック/ブラック	ブラック/ブラック	ブラック/ブラック	-

人と、地球に「夢・発見・ドラマ」を。

スピードはひかえめに、シートベルトをしめて安全運転。

- 交通法規を守り、心に余裕をもって安全運転を心がけてください。
- 乗車中は必ずシートベルトを正しく着用しましょう。
- SRSエアバッグシステムを装着した車に乗る際も必ずシートベルトを着用してください。
SRSエアバッグシステムは、シートベルトを正しく着用することで本来の効果を發揮します。

安全で快適なカーライフのために。

- 保証期間は、新車登録日から3年間、ただし、その期間内でも走行60,000kmまでです。
また、ホンダが特に指定した部品は5年間、ただし、その期間内でも走行100,000kmまでです
なお、保証内容は保証書、またはホンダ販売店にてお確かめください。
- 安心できるカーライフのために、自賠責保険だけでなく、任意保険への加入をおすすめします。

キャッシュバック&チャリティ ホンダCカード誕生

毎日のお買いものはもちろん、2つの「C」でうれしいカードです。



- C ① 毎日のお買いものがポイントになって、最高25万円までキャッシュバックされます。*
- C ② カードのご利用が、チャリティ活動に役立てられます。**
*1[ホンダ四輪新車ご購入時] **2[寄付先は、日本赤十字社、(財)日本ユニセフ協会]

会員募集中

充実のカーライフをサポートする、
ホンダのネットワーク。

快適でしかも個性的なカーライフを満喫していただきたい。
そんな願いから、ホンダベルノ店では、
お客様に満足していただけるサービスを、様々な分野から
提供させていただくために、
そのネットワークの翼を、日々、広げています。

HONDA DRIVING SCHOOL



HONDA CREDIT

●ホンダベルノ店では、快適なカーライフのお手伝いとして、「ホンダ・クレジット」をご用意しております。

あとはクルマを楽しむプラン
ホンダ・クレジット
クレジットはあなたの債務です。
ご利用は計画的に。



HONDA CAR LEASE

●ホンダリースは、個人・法人にかかわらず、資金の有効な活用はもちろん、経費処理も可能な注目のカーリース・システムです。



HONDA CAR ACCESSORIES

●カーライフを個性的に演出していただけるよう、ホンダアクセサリでは、ホンダ車との同時一体開発によるベストフィットデザインと高い機能性をもつカーアクセサリーをお届けしております。



FASHION & GOODS

●インディカーグッズなどのホンダスピリットが息づく「ホンダコレクション」やスポーツカジュアルファッション「Gスポーツホンダ」は、ホンダダイレクトマーケティングがお届けしております。



詳しくはホンダベルノ店にお問い合わせください。



お問い合わせ、ご相談はお近くのホンダベルノ店または下記お問い合わせセンターまで
本田技研工業株式会社 お客様相談センター 全国共通・フリーダイヤル 0120-112010 受付時間:9時~17時
本カタログの内容は1995年9月現在のものです。

(取り扱い車種 NSX/セイバー/プレリュード/ラフガガ/インテグラ/CR-Xデルソル/オデッセイ/クロスロード)



このカタログは、
リサイクルペーパーを
使用しております。

HONDA
本田技研工業株式会社
〒107 東京都港区南青山2丁目1番1号
951TR-K-509