

HONDA

INTEGRA
TYPE R

TYPE

Integrapher.org

TYPE R。それは、レーシングカーのテイストと 圧倒的なドライビングプレジャーの獲得をめざすマシン。

まずは、確固とした安全に対する意識を持ち、

ドライビングを人生最大の欲びの一つに数える人々が前提となる。

長年、世界の頂点のレースに挑み続けてきたわれわれは、フィールドをサーキットと規定するなら

彼らを心底圧倒するマシンをつくる力を持っている。そう、完全なるレーシングカーのことだ。

当然ながら、レーシングカーは一般道を走るクルマとはなり得ない。それはおわかりいただけよう。

しかし、レースフィールドで培った技術と情熱を、世に問うクルマに注ぎ込むことはできる。

ホンダならではのレーシングカー開発の手法を用い、サーキットや険しいテストコースで鍛錬を重ね、

全てを一からつくり上げるメーカーの手によるファインチューニングを実践し、熱きマシンが生み出せる。

運動性能を徹底的に研ぎ澄まし、レーシングカーのテイストと圧倒的なドライビングプレジャーの獲得をめざすことで、ドライビングをこよなく愛する人々を高揚と陶酔に満ちた濃密な世界へといざなうマシン。

そして、ホンダ・レーシングスピリットの証として、1965年に日本車として初めて優勝させたF-1

通称“日の丸ホンダ”的チャンピオンシップホワイトを専用色とし、赤いエンブレムを冠したマシン。

——それがホンダのTYPE Rである。



Integraphy.org



——Rは、レーシング・スピリットのR。

INTEGRA TYPE R 98 spec



Integratyper.org

さらに研ぎ澄まされた加速性能とストッピングパワーを持ち、 高限界域で安定した旋回性能を発揮するINTEGRA TYPE Rの開発。

TYPE Rは、サーキットによる限界走行のフィーリングを土台とし、ベースとなるクルマにレーシングカー開発の手法を用いて細部にわたるチューニングを施すことで生まれる。しかし、それはいたずらに物々しさを追求するチューニングではなく、メーカーたるわれわれが“レーシングカーに近づく”という目標のために設定した、確固とした指標のもとに行われるものである。その指標とは——速さを得るための動力性能(パフォーマンス)、マシンを操る歓びのための操作性能(コントローラビリティ)、人とマシンを一体化しドライバーの精神状態を高めていく感覚性能(エキサイトメント)——の3つの要素によって構成される。それらを高次元でバランスさせることを最優先させた、ゆったりとした静かな乗り心地をめざすクルマとは一線を画すホンダならではのハードなチューニングである。われわれはこのたび、INTEGRA TYPE R 96 spec.Rをもとに、98 spec.Rの開発を行った。さらなるエンジントルクの増大とギアレシオの洗練。耐フェード性を高めた大容量ブレーキの採用。タイヤ&ホイールのインチアップを足がかりとしコーナリング限界を高め、限界時の操作性を向上させた。また、優れた走りとともに安全性を高めるべく両席SRSエアバッグシステムとABS(4輪アンチロックブレーキシステム)を標準装備[※]とした。さらに研ぎ澄まされたINTEGRA TYPE Rの、走る歓びに満ちた領域へのドアを、ぜひ開けていただきたい。

*レスオプションも設定しております。



Integrapher.org

身近なライトウェイトクラスにおける、TYPE Rの実現。

INTEGRA TYPE Rの開発項目

速さを得るための…動力性能
パフォーマンス

マシンを操る遊びのための…操作性能
コントローラビリティ

心の高揚をもたらす…感覚性能
エキサイトメント

技術の方向性

クラス最高峰の加速フィールと
ダイナミックレスポンス

ドライバーの意志に即応するピックアップの良さ、
高回転域の痛快な伸びを実現する

優れた安定性と制動力、
限界の高いコーナリング性能

低重心・ロール剛性アップを図りながら、
インテグラの素質を活かし、優れた旋回性能と
安定性、制動力を確保

スバルタンなテイストと感覚

高性能化に併せ、リアルスポーツ感覚を高める
スバルタンなコクピット＆エクステリアバーツを採用

具体化技術

- 1,800cc DOHC VTEC TYPE R専用エンジン
- 高回転対応バルブシステム
- 徹底した吸排気抵抗の低減
- 圧縮比アップ
- ブリクション低減技術
- SUS 4in1パイプ・エキゾーストマニホールド
- 高精度・高剛性クラunkシャフト
- 駆動系ギアレシオの洗練
- 高強度ギア材を採用したファイナルギア
- クラッチ・フレッシャーブレート材質変更
- 軽量化

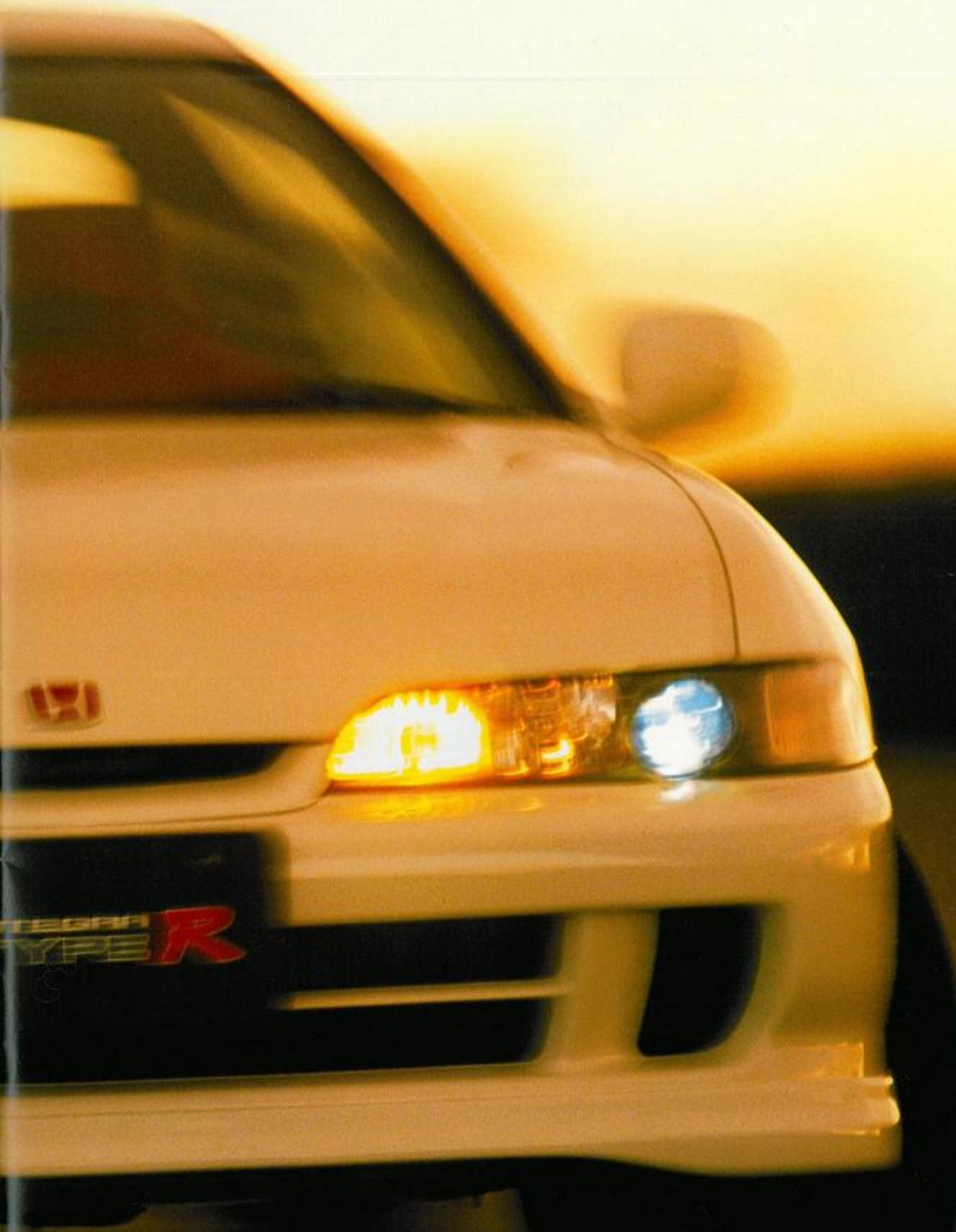
- サスペンションハードチューニング
- 車高ダウン・低重心化
- ブレーキディスクローターインチアップ
- トルク感受型ヘリカルLSD
- パフォーマンスロッドによるボディ強化
- ハイグリップタイヤのインチアップ
- クイックステアリングギアレシオ
- 性能を徹底追及した空力バーツ
- 高剛性・軽量アルミホイールのインチアップ

- 真紅のボンダエンブレム
- チャンピオンシップホワイトの専用外装色
- レカロ社製バケットシート
- SRS装着のMOMO社製小径ステアリングホイール
- ショートレノジチタン製シフトノブ
- カーボン調メーターパネル
- INTEGRA TYPE R 98 spec.Rインテリア・アルミ製パッド
- フロントアンダースポイラー／ウイングタイプリアスピライラー
- アンダーウィングタイプリアバンパー
- ボディ同色サイドシリ
- プロジェクタータイプディスチャージヘッドライト

Integrapher.org



Integrapher.org



Integratyper.org



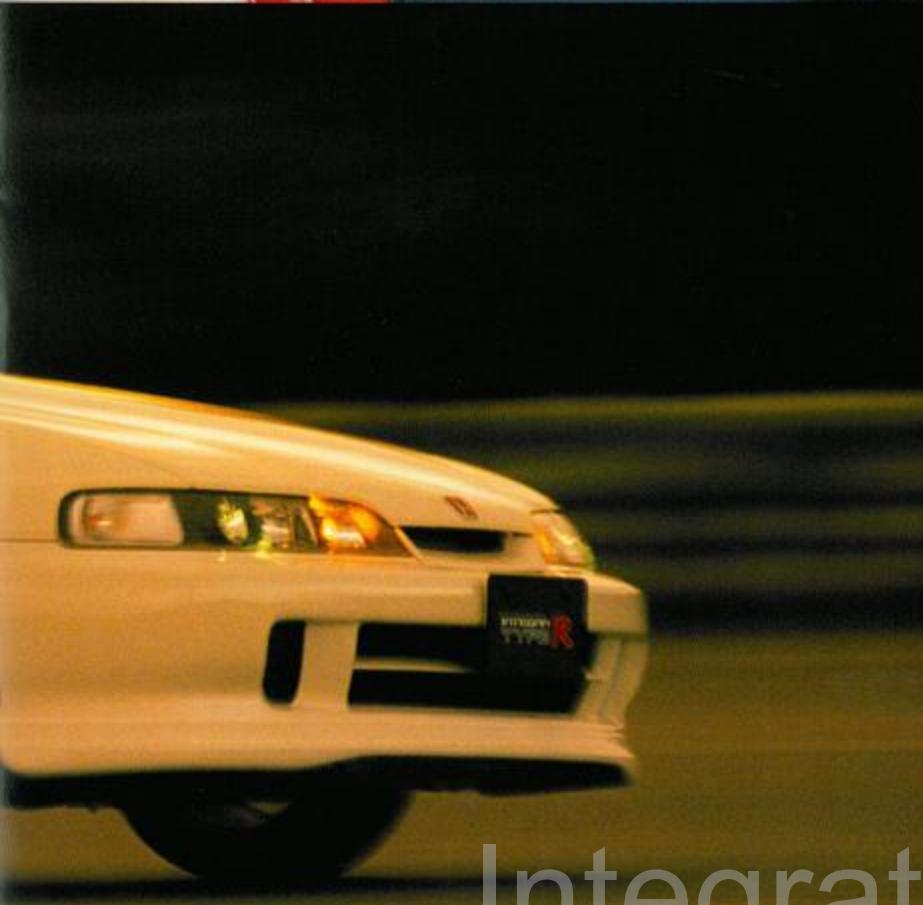
Integratyper.org



Integrapher.org



Integratyper.org



Integratyper.org

DOHC VTEC POWER SOUP UP

B18C 98 spec.R

MAX POWER

200PS/8,000rpm

MAX TORQUE

19.0kgm/6,200rpm

*上記の数値はネット値です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態における条件で測定したもので、
※エンジンの専用および他のエキゾーストマニホールドカバーを外した状態のものです。

“完全等長のSUSパイプ・エキマニ”と聞けば、その道に通じた者ならば深い嘆息をもらすに違いない。いや、「まさか量産車に…」と思われるだろうが、SUSとは、ステンレスを意味する。「エキマニ」はエキゾーストマニホールドの略。等長ステンレスエキゾーストマニホールド。それはまさに、一台一台丹念につくり上げる、F-1をはじめとするレーシングマシンそのもののエキゾーストマニホールドであるからだ。

B18C 98 spec.Rにおける

“完全等長エキマニ”の意味するもの。
それは、極限のトルクアップだ。

エンジンを高出力化する開発において、「排気」は非常に重要な要素である。より多く空気と燃料を吸い込み、効率よく燃焼されることで強大なトルクを得るには、まず燃焼室内がきれいに掃きされていることが前提となるからだ。

単純に考えると、ピストンが上死点に達したときの燃焼室の容積分だけ排気が残留するように思われる。しかし実際は、排気慣性効果で掃きされるため残留ガスはもっと少なくなる。高圧の燃焼ガスが勢いよく排出されるあまり、ガスが自重の慣性力で自身を引っ張るため、排気バルブ付近は一瞬負圧になる。その負圧で燃焼室内の残留ガスを吸い出すのが排気慣性を利用した掃きである。

そしてこの排気慣性効果を大きく左右する要因のひとつが、集合部までのエキゾーストマニホールドの「長さ」なのだ。長ければ排気慣性のタイミングは遅くなり、短ければ早くなる。すなわち、完全等長であるということは、排気慣性のタイミングが各気筒間でばらつかないことを意味する。つまり、最大トルクを發揮させようとする回転数に達したとき、すべてのシリンダーが足並みを揃えてトルクを高めるのだ。

もしエキマニの長さが違い、排気慣性のタイミングがずれていれば、あるシリンダーは最大トルクを発揮しているが、もうひとつはまだピークに達しないという状況ができる。このタイミングを揃えるのが完全等長であり、排気系における極限のトルクアップ手法なのだ。そういう意味で、レーシングエンジンはすべからく“等長エキマニ”を採用しているのだ。

INTEGRA TYPE Rは、製造工程も非常に高度である上、取り付け支持点が少ないと振動に対する細やかな設計の熟成が必要となるこの究極のエキマニを、徹底的なサーキット走行テストの末に採用したのである。

吸入・燃焼技術においても

ホンダ・テクノロジーの粋を投入。

今回の98 spec.Rのエンジン進化が排気系に絞られたのは、いうまでもなく他の要素が量産エンジンとしてすでに究極とい

える状態だったからである。

「通常のエンジンが息つきをはじめる回転領域から、さらにパワーを振り絞って回る爽快な伸び」と、「加速しようとアクセルを開けた瞬間に、即座に回転を上げるツキのよさ」を持つ…。そうした、レーシングテイストに満ちたエンジンにするために、INTEGRA TYPE Rのエンジンは、回転リミットを8,400rpmまで高めている。ではここに、B18C 96 spec.R開発の時点で行われた高回転化の手法を紹介しよう。

まず、より温度が低く酸素をより多く含んだ空気を取り入れるために、エアインテーク開口部をエンジンルーム内からフェンダーからの外部開口に変更。そして、エアクリーナーの濾材を吸入抵抗の低いものに換え、エアインテーク径、スロットルボア径をことごとく拡大。吸気ポートもベースモデルのデュアルタイプから、高回転域を重視した単管大径のシングルポートに。さらに、圧縮比を10.6から11.1というレーシングエンジン並の高圧縮とし、バルブタイミングとリフト量もオーバーラップの度合いを高めるチューニングを行った。つまり、極限の吸入、極限の圧縮の実現である。そして、燃焼室形状の熟成、高熱伝白金プラグでより完全な燃焼を実現している。

“よく吸い込み、よく燃やし、よく吐き出す”。それが自然吸気エンジンの高出力化の王道である。当然ながら、そうした高性能化技術を突き詰めるためには、理論だけでなく長年の経験

- ①インレットバルブスプリング
- 高リード対応: 横円断面二重化スプリング

- ②スロットルボディ

- 大口径φ62専用スロットルボディ

- ③インテークマニホールド

- 専用チューニングシングルポートタイプ

- ④インレットバルブ

- 軽量インレットバルブ

- ⑤ピストン

- 高圧縮比、低フリクション対応専用ピストン

- ⑥コネクティングロッド

- TYPE R専用、高強度・軽量コンロッド

- ⑦クラランクシャフト

- フレーランサーBウェイト高精度・高剛性クラランクシャフト

- ⑧カムシャフト

- 広開角・高リフト対応、高剛性カムシャフト

- ⑨エキゾーストバルブスプリング

- 高リード対応二重化スプリング

- ⑩スパークプラグ

- 熱伝導率・低熱伝導性

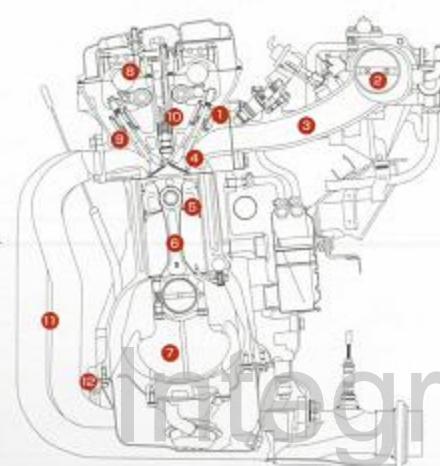
- ⑪エキゾーストマニホールド

- 完全等長、SUS 4in1パイプ

- ⑫エンジンステイフナー

- アレミダイキャスト製高剛性一体型スティフナー

B18C 98 spec.R 高出力化技術の主なポイント



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つのリレフは低回転用カムでそれぞれ独立して駆動される。
- 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つのリレフは、今回も中央の高回転用カムで駆動されることになる。
- DOHC VTECでは、吸排気ともにこの切り換えを行っている。

低回転時 高回転時

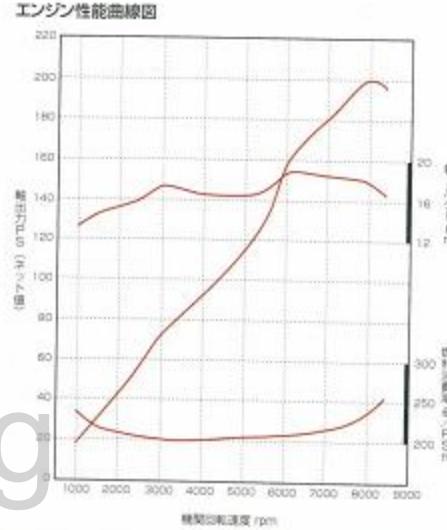
低回転用カム カムシャフト 高回転用カム

油圧ピストン サクションリロッカーアーム ミッドロッカーアーム ブライマリロッカーアーム

トグル 5.700rpm VTEC切替時

低回転用カム 高回転用カム

エンジン性能曲線図



量産自然吸気エンジンの粋を極めたINTEGRA TYPE Rが、
完全等長、ステンレスパイプのエキゾーストマニホールドを搭載し、さらに戦力増強。
熱きホンダレーシングテクノロジーが、またひとつこのマシンに宿った。



から得られる“サムシング”が必要となる。ホンダには、いち早くDOHCのレーシングエンジンに取り組みはじめ、経験に経験を重ねたレーシングテクノロジーがある。INTEGRA TYPE Rのエンジンには、そのホンダの熱き魂が惜しげもなく投入されているのである。

ぜひ一度、この情熱のエンジンを喰らせていただきたい。俊敏かつ伸びに伸びる回転フィーリングに、“SUSパイプ・エキマニ”的搭載でいっそう乾きを増したエキゾーストノートに、おそらく感動の声を上げずにはいられないだろう。

回転精度を極限まで詰めた

クランクシャフト、ハンドメイド工程の採用…。執念の技術が8,400rpmのレブリミットを支える。8,000rpmの時点での吸気時間は、INTEGRA TYPE Rの場合わずかに約0.005秒となる。その息をもつかせぬ瞬間のうちに、バルブは開閉を終えなければならない。ここまで鋭敏さが必要となると、バルブ系のレスポンス、強度、耐久性が大きな問題となる。また、各回転系のフリクション、耐久性も非常にデリケートな品質管理が要求される。当然ながらINTEGRA TYPE Rはその点も徹底して煮詰めた。

バルブ系では、高回転での追随性を高めるため傘と軸を削り込んだ低慣性・軽量バルブを専用開発。バルブスプリング

も断面を梢円とするなど軽量化に配慮しつつ、2重化して強化した。当然ながらカムシャフトの剛性も高めている。

そしてなかでも注目するのがクランクシャフトである。96 spec.Rの時点から、回転精度の高い8ウエイのフルバランサー高剛性クランクシャフトを専用開発していたが、それをさらに高精度化している。これは、主回転系であるクランクシャフトが、高回転域においてもよりスムーズな回転を行うことを意味し、ペアリングメタルなどの負担を軽減するばかりでなく、フリクション(摩擦)を低減してエンジンパワーの損失を抑え、レスポンスの向上のために有効な手段である。

さらに、NSXのピストンにも採用されているが、ピストンスカートのフリクションを低減するモリブデンコーティングやオイル潤滑溝のきめ細かなつくり込み、F-1エンジン開発時に生まれたホンダ独自のオリエンテッドクリスタル・ペアリングメタルをコンロッドとクランクシャフトの結合部に採用するなど、レースで培ったノウハウを投入。いかにフリクションロスを抑えパワーを絞り出せるかに挑んでいる。

そしてもうひとつ。INTEGRA TYPE RのB18C 98 spec.Rがレーシングテイストに満ちたエンジンであることを象徴するのがハンドメイドステップだろう。B18C 98 spec.Rは、専任のメカニックの手によって、一基一基ていねいにつくり込む工程を設けている。それは、バルブシート(着座部)のハンドグラインダ

ーによる磨き込みである。よりストレートな管形にするため、銳角に設計した吸気側排気側合わせて16のバルブシートをより滑らかにし、わずかでも吸入抵抗を低減しようというものだ。人の手により慎重に磨き込まれたパーツを持つエンジン。この事実は、性能の向上以上に乗り手の心を熱くする事実だ。

VTEC“ハイカム”側のトルクの山を使い最大加速度を得ながらシフトアップできる感動のギアレシオを採用。

96 spec.Rで煮詰め上げたスペックに完全等長のエキゾーストマニホールドを搭載したこと、B18C 98 spec.Rは、最大トルクを発生する6,000rpm付近において約1kgmトルクを高め、約10馬力のパワーアップを実現した。

スポーツドライビングにおいて、このもっとも余裕加速度の高いエンジン回転を使いながらパワフルな立ち上がり加速を実現すべく、トランスミッション、ファイナルギアのレシオも同時に煮詰めている。

シフトアップの際、各ギアをレッドゾーンまで引っ張ってから一段上のギアにつないだ場合、エンジン回転は6,000rpm付近に来る。つまり、最大トルクを発生する回転数である。

6,000rpmといえば、VTECがハイカムの領域。すなわち、サーモンにおいて、1速から5速までエンジン回転を6,000rpm以上にVTECハイカム領域を保ったままシフトアップし、強力な加速を楽しむことができるるのである。

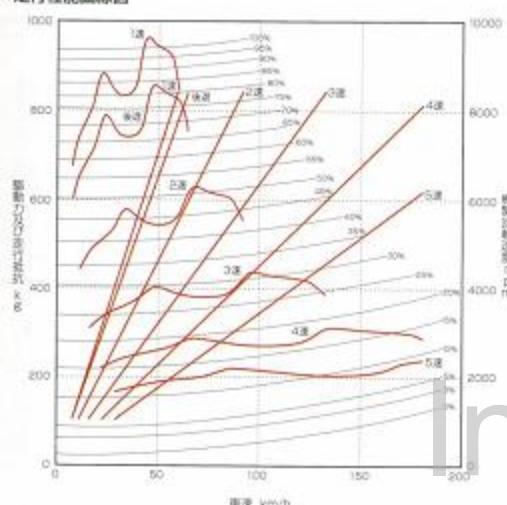
この、まさにレーシングテイストに満ちた爽快な加速感を実現する駆動系を搭載するために、ファイナルギアに高強度ギア材を使用し、ショットビーニングで仕上げた。また、デフサイドにボールベアリングを採用するなどさまざまな高強度化、軽量化技術を採用したのだ。



ポート手動研磨工程
これまでの量産エンジンでは考えられなかった手作業工程。バルブシートの座面角度を鋭角にしてことによって生じるわざわざの凹凸を取除くのが目的。車両軽量化ではなく、わざわざ段差さえも見出せない存在となる。一基一基ていねいに研磨を受ける。レーシングエンジンを彷彿させせる工程である。

ギアレシオ比較	96 spec.R	98 spec.R
ファイナル	4.400	4.785
1速	9.230	3.230
2速	2.105	2.105
3速	1.458	1.458
4速	1.107	1.034
5速	0.848	0.787

走行性能曲線図





CHASSIS DYNAMICS CONTROL

“インチアップ”と聞くと、単純なパーツ交換によるチューニングに過ぎないと思われる方が多いだろう。しかし、INTEGRA TYPE Rがそれを行うと、膨大なサーキットテストが必要となる。なぜなら、ドレスアップのための“インチアップ”ではなく、明確な性能アップのための“インチアップ”であるからだ。

さらに速く走るために専用開発が行われたINTEGRA TYPE Rのインチアップパーツ。

98 spec.Rのシャシー開発の狙いは明確だった。

「ブレーキ性能の大幅な向上と、さらにアンダーを抑え、限界を上げながら応答性と追従性を高めたハンドリングの実現」である。そのために、ブレーキディスクのローターサイズをフロントは14から15インチタイプへ、リアは13から14インチタイプへサイズアップした。さらにタイヤは、前後195／55R15から215／45ZR16へインチアップ。

当然ながら、単なるサイズアップだけでなく、ブレーキディスクの大径化とともにマスターパワーを大径化し、前後バランスも煮詰め、最大限の「効き」を引き出している。

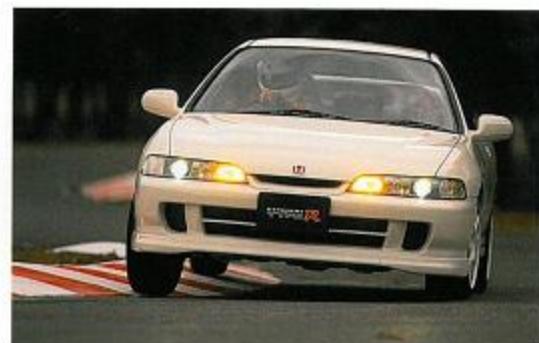
また、ブレーキペダルレシオをチューニングし、がっちりとした

剛性感のあるペダルフィーリングを実現した。

タイヤも、インチアップとともにまた一からの専用開発を行っている。INTEGRA TYPE Rの走りをもっとも際立たせるタイヤ幅を求めた結果、前後とも215／45ZR16となった。これは現在、世界でNSXのフロント用としてしか存在しないサイズである。しかし、タイヤメーカーの熱き情熱により、徹底的なサーキットの走り込みによる専用開発が行われた。

シャシーセッティングで求めている、よりニュートラルなステア特性と強力な立ち上がりのトラクションを得るという目標のもと、接地面積の拡大で高まる限界性能と相反する操作性を煮詰め、非常にコントローラブルで弱アンダーの理想的なステア特性を持つINTEGRA TYPE R専用タイヤが生みだされた。贅沢にも専用開発されたタイヤであるため、INTEGRA TYPE Rの性能を引き出すためには、このタイヤが世界でもっとも適していることをご認識いただきたい。

そしてホイールも、大径化による重量増をわずか1gでも軽減すべく、徹底的な強度と軽量化の両立が図られた。



同時にサスセッティングも煮詰め、感動的なコーナリング性能を実現。

シャシー開発のより具体的な目標は、「サーキット走行でのコーナリングスピードをすべて確実に高めること」と定められた。ただサイズの大きいパーツを装着するだけでは、この目標に到達できないばかりか、場合によっては裏目に出ることもある。強大なストッピングパワーを得る大容量ブレーキと限界性能を高めるタイヤ&ホイールのサイズアップにともなう総合的な走りの詰めを、INTEGRA TYPE Rはサーキットにおいて徹底したのである。

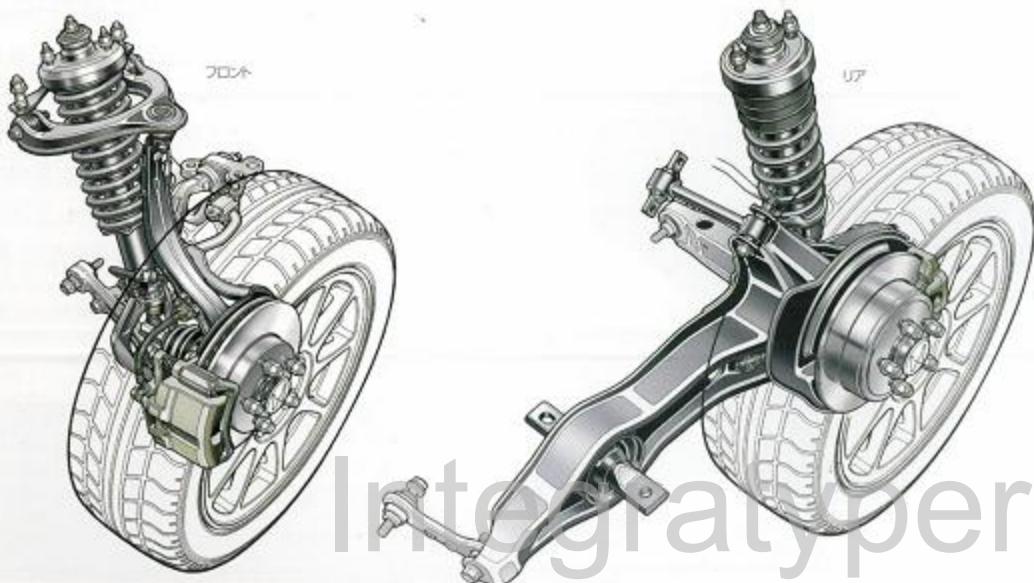
INTEGRA TYPE Rのサスセッティングの方向性は、FFプロダクションレースカーのそれと同じである。

つまり、アンダーステアをかき消し、ドライバーの意志通りにクルマが向きを変え、立ち上がりに強大なトラクションを得るためのセッティングである。

そのためINTEGRA TYPE Rは、車高を下げて重心を低め、ロール剛性を上げてロール角を減らすセッティングを行っている。これは、ロール角=車重×横G×重心高さ÷ロール剛性という理論に基づく。ロール角が減れば、ロールにともなうタイヤの接地面積の減少と、コーナリングフォースの減少を抑えられるからだ。レーシングカーが外観から見てもわかるくらいガチガチのサスを用い、タイヤとフェンダーが接触せんばかりに車高すなわち重心を下げているのも同じ理由からである。

ただ、単にロール剛性を上げるとコーナリングの際にイン側のタイヤの接地圧が大きく減少する。そこで、リアを相対的に固めて全体のロール剛性を上げながら、フロントはリアよりわずか

4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション



Integrapyper.org

アンダーをかき消し、感動的なコントローラビリティを実現した
INTEGRA TYPE Rのシャシーが、ブレーキ・タイヤ・ホイールのインチアップにより
さらに限界を上げ、応答性、追従性を向上。走る歓びを高めた。

に柔軟性を持たせて路面に対する追随性を高めロードホールディング性を上げるセッティングを行っているのだ。そうすることで、アンダーステアを減少させ、コーナー立ち上がり時にはより早くアクセルを踏み込みトラクションをかけられるようになるのである。

具体的には、N-1レーシングカーに使われるような極太のスタビライザーをリアに採用した。もちろん中空材でなく無垢の「鉄棒」である。これはねじり強さ、つまりロール剛性アップに貢献する。また、ロールスピードや路面に対する追随性に影響するダンパー減衰力を大幅にアップするために、ダンパー内部のバルブは、低速域から高速域までリニアな特性を持つものを使用。接地性を高めるべく、特にフロントの減衰力を大幅に高めた。

さらにダンパーとボディ連結部のマウントブッシュを大幅強化。またスプリングレートも固めている。こうしたセッティングのなかで今回の98 spec.Rは、タイヤの偏平率が45となり、タイヤ自身の剛性感が上がったため、リニアなステアリングフィールのためにタイヤと同じゴム製のブッシュ類の硬度を高めた。

その他、フロントのスタビライザー径をベースモデル同等の24mmから25mmにアップし、スプリングレートを高めダンパー減衰率を煮詰めるなど、タイヤの変更にあわせ細かなサスセッティングを敢行。

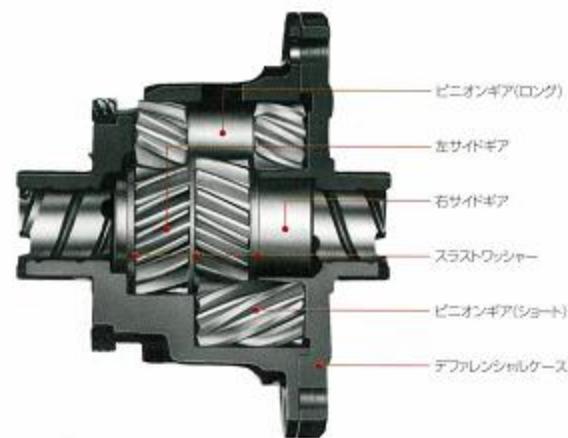
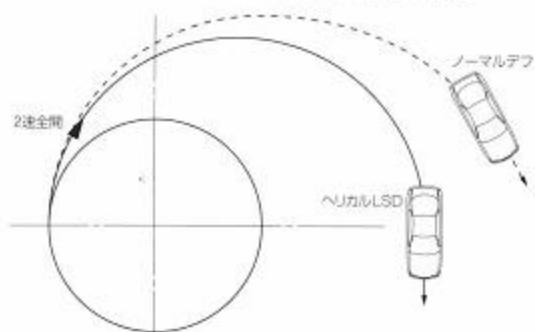
その結果としてサーキット走行において、コーナリングスピードを確実に高めるという目標を達成したのだ。

HELICAL LSD

メカニカル方式トルク感応型ヘリカルLSD

旋回加速性能比較

ヘリカルLSDは、インリフトによって空軋しはじめるフロント内輪に集中しようとするトルクを、機械的な動作で瞬時にフロント外輪に分配するため、アンダーステアの少ないコーナリングが可能となる。しかし僅にヘリカルLSDを採用すればいいといふものではない。複雑なシャシセッティングにより、ヘリカルLSDの効果がはじめて活かされるのだ。



ご質の斜めの差をもつギアが「ヘリカルギア」である。左右輪の差動が激しくなるとヘリカルギア同士が回転トルクに比例する力で反作用し合い、それに押される形でピニオンギアがデフレンショナルケースに押しつけられる。力の伝達にオイルなどを介していないため駆動レスポンスに優れているのだ。そして、優秀なるLSDの性能を活かすのは、最終的にはドライバーの「右足」である。

タイトコーナーの鋭い立ち上がりのために、 トルク感応型LSD。

コーナーの出口でレーシングドライバーが何を望むかといえば、それは一つしかない。一瞬でも早く深くアクセルペダルを踏むことである。INTEGRA TYPE Rもレーシングテストを追求する上で、この点を重要と見た。そこで採用したのが、トルク感応型のヘリカルLSDである。

通常のデフ(差動装置)の場合、タイトコーナーをハイスピードで駆け抜けようとすると、接地圧の軽くなるフロント内輪に駆動力が流れ、ときにホイールスピンを起こす。そのため充分に接地してトラクションをかけられる状態にあるフロント外輪の駆動力までが薄くなってしまうのだ。

この状態でアクセルを開けても、フロント内輪のホイールスピンを激しくするばかりで、クルマを前に進めるトラクションの増加はあまり期待できない。

これを解決するには2つの方法があり、一つはサスペンションチューンによってフロントの接地性を上げることである。これは、先に述べた通り。そしていま一つはリミテッドスリップデフ(LSD)を採用することである。これは、先ほど説明したような状態のとき、内輪の接地圧に応じた差動制限トルクを発生させるこ

とにより外輪に駆動力を配分することだ。INTEGRA TYPE Rでは、このLSDに機械式でレスポンスのいいトルク感応型ヘリカルLSDを採用した。

**強大なストッピングパワー、限界Gの向上、
よりコントローラブルなハンドリング性能、
鋭敏な立ち上がり加速…。**

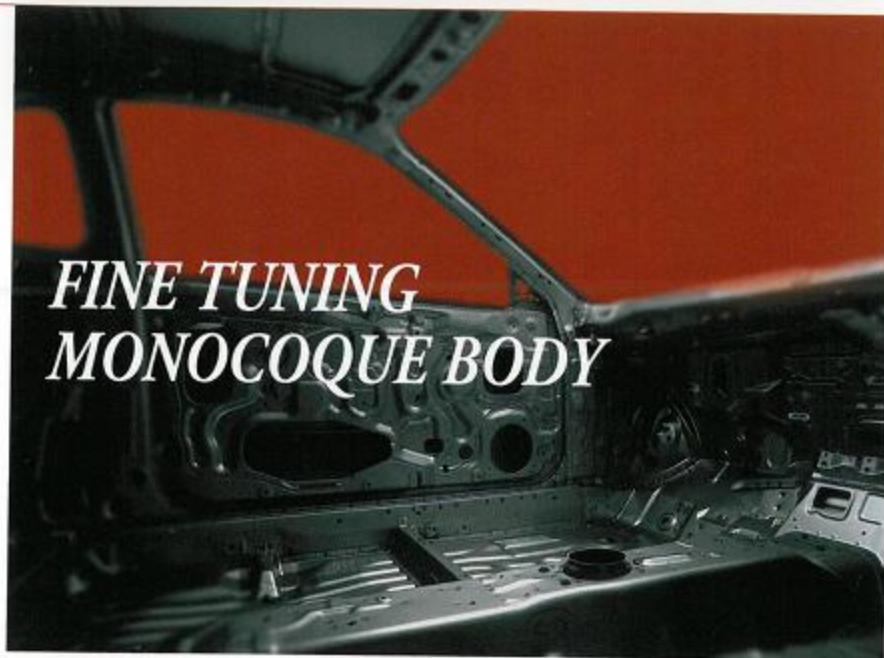
エンジンのトルクアップをはじめ、ブレーキサイズアップ、インチアップした専用タイヤ&ホイールの開発、サスペンションセッティングの熟成により、INTEGRA TYPE Rの痛快な走りの性能はさらに高まった。

たとえばサーキット走行テストにおいて、1ラップのうち、6,000rpm以上、つまりVTECハイカム域のエンジン回転を使用する時間が確実に増加し、ブレーキペダルに足をかける時間が減少するというデータを得た。これはすなわち、確実なタイムアップを意味する。より多くアクセルを踏む、アグレッシブな走りを実現したといえる。これぞスポーツドライビングの妙味。まさにレーシングカーのテクニクスに迫るものである。

サスペンションセッティング	ベースモデル	TYPE R
フロント	スプリングレート(kgf/mm)	36 45(1.25倍)
	ダンパー減衰力(kgf/(0.3m/sec時))	(単J) 144/(踏み) 75 (単J) 231/(踏み) 142
	スタビライザーワイド(mm)	24 25
リア	スプリングレート(kgf/mm)	20 25~45(1.25~2.25倍)
	ダンパー減衰力(kgf/(0.3m/sec時))	(単J) 80/(踏み) 42 (単J) 100/(踏み) 59
	スタビライザーワイド(mm)	13 23
ダンパーマウントブッシュ(kgf/mm)		
70 370(約5.3倍)		

表は、ベースモデル(SIR-G)とTYPE Rのサスペンションセッティングを比較したものである。全体的に、かなりのハードセッティングがなされていることがおわかりいただけよう。そして、フロントはハードに固めながらもタイヤの接地性を向上させるために、リアに比べ若干柔軟にセッティングされていることが読みとれる。

FINE TUNING MONOCOQUE BODY



INTEGRA TYPE Rの開発は、ボディにはじまった。

各部に補強を施したベースボディによる徹底的なサーキットテストである。携わるメンバーはシャシーと同じ。当然、レーシングカー開発を手がけている面々であるから、長年の経験から、およそどの部分を補強すれば優れた剛性を得られるかはわかっていた。

量産車の常識を越えた

INTEGRA TYPE Rのボディ強化策。

何度もテストでおよその補強位置を見いだし、その後、詳細な形状、正確な位置などをじっくりとサーキットを走りながら煮詰め上げていった。

そして、ベースモデルのフロントおよびリア先端、リヤクロスメンバーのロアアームの合計3ヶ所に極太のパフォーマンスロッドを追加した上、リアのホイールハウス、ピラー、ルーフレール周辺の板厚を上げ、ストラットタワーバーをアルミ材に変更するというボディチューニングが施されている。全体の剛性を高めつつも、リアの強度を特に上げるというシャシーと同様のチューニング思想である。

しかしこれは異例の事態であった。すでに述べたとおり INTEGRA TYPE Rは、テイストは求めるがレーシングカーではない。通常のラインで生産するクルマでありながら、ベースとなるモノコックボディをリファインするのに“これかいい”といふ

感覚的な理由で、全く新しい部材を幾つも幾つも追加するという前例はなかった。

そうした部材は後付けしなければならず、生産工程を大幅に複雑化することも意味する。設計陣は、もう少し合理化できる可能性はないか、数値的な裏付けはとれないかという要求を出した。当然のことである。

そしてふたたび検討が行われた。しかし、どうしても限界領域の感動に満ちた走りの味を狙うには、強化内容の変更は難しかった。これが、重量増加を最低限に抑えたベストの強化策であるという結論に変わりはなかった。

そして数値化することも難しい。通常、ボディ剛性に対する部材の効果を測定するには、ホワイトボディの四隅のうち3点を固定して1点に力を加え、あるレベルまで変形させるのに必要な力を測定する。限界域での味を問題にしているため、そうした静的な測定では数字はつかめなかった。とはいっても、走りながら動的に測定を行うのも困難…。そこでついに、設計者を乗せてレーシングスピードでサーキットを疾走するという大胆なテストが行われたのだ。設計者もサーキットにおける繊細なフィーリングを確認し、提案通りのボディ補強の必要性を得心した。また、ボディを固めた結果、高Gによるエンジンの動きが操縦安定性に影響することが感じられるようになり、エンジンマウントバーも強化されるに至った。

こうした道のりを経て、INTEGRA TYPE Rのボディ強化は

実現した。図に示してしまえば単なる追加に見える部材も、量産車の常識を乗り越えた設計・開発陣のレーシングスピリットの賜なのだ。INTEGRA TYPE Rの主張する“レーシングカー開発の手法”とは、こういう事実にもとづいている。

そして今回さらに、リアロアアームのパフォーマンスロッドの板厚アップをはじめ、サスペンション結合部の各部を厚くする、さらなる剛性アップを敢行した。エンジンのトルクアップ、タイヤ&ホイールとブレーキのインチアップにともなうコーナリングスピード向上、限界向上に対応するチューニングである。

——INTEGRA TYPE Rを手にされたら、ぜひリアから下回りを覗いて欲しい。そこには、極太の無垢の鉄棒でできたスタビライザーとパフォーマンスロッドが悠然と横たわっている。ボディそしてシャシーにおいて、目につくことのできるこの2本が、このマシンの血の熱さを静かに物語っていると言えよう。

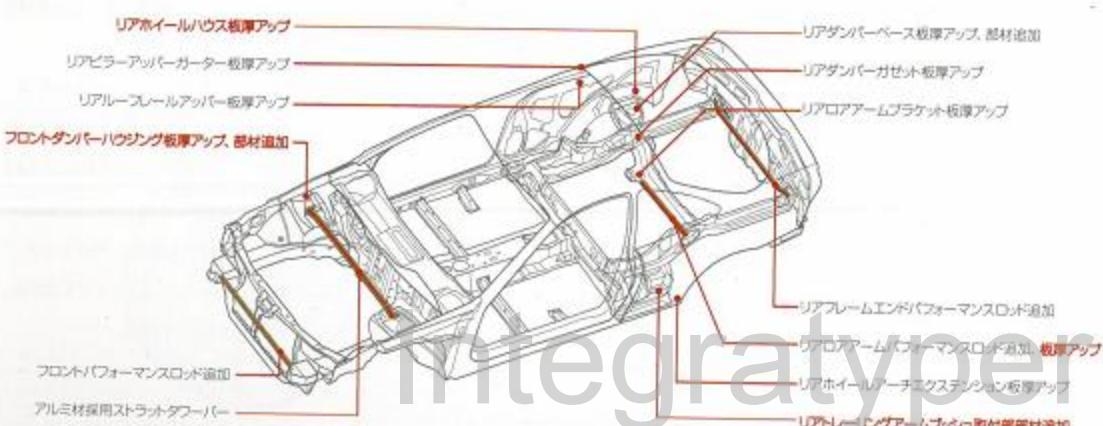
徹底的な軽量化は、レーシングテストを狙うINTEGRA TYPE Rの必然条件。

ボディ、シャシーおよびさまざまな搭載部品をシェイプアップし軽量化を行うと、動力性能、運動性能、耐久性、操作性、燃費の向上につながる。逆に言えば、軽量化によるデメリットは何もない。したがってレーシングカーはもちろん、ロードゴーイングカーにおいても軽量化は開発段階で常に検討される重要な課題となる。レーシングカーのテストをめざすINTEGRA TYPE Rにとって、軽量化は絶対的な条件であり妥協できる要素ではない。そこで、高度な技術的アプローチと快適性を割り切ることで、大幅な軽量化を成功させたのである。

その主な項目を紹介しよう。まずはエンジンまわり。バルブの細径化やバルブスプリングの梢円化、インタークマニホールドのシングルポート化、エキゾーストシステムのステンレス化といった細部にわたる軽量化に加え、クラッチのフェージング材の改良、フライホイール形状の煮詰め、エンジンマウントプラケットのアルミ化、ラジエータのアルミ化、オルタネーターのサイズダウンなど。高性能化と軽量化を上手く融合させる、まぎれもないレーシング志向の考え方だ。

そして次に、ボディ強化部材が挙げられる。先ほどの説明では贅沢なボディ強化と思われたかもしれないが、いかに重量を

ボディ強化の主なポイント イラストは3ドアクーペ ベースモデルとの比較（赤い字の部分は、9B spec月でのさらなる強化ポイント）



数値ではなく、サーキットの走り、限界領域の味で煮詰められた レーシングテイストの剛性感を持つINTEGRA TYPE Rの高剛性ボディが 動力性能アップにともない、さらに強固に。まさに完成の域へ到達した。

増加させないかということがボディ開発の最重要課題であったことは言うまでもない。「適材適所」、「強度を確保するもともスリムな形状の追求」。豊富なレース経験にもとづく感性がそれを成し遂げたのである。

また、遮音材の廃止や装備のオプション化など快適性の割り切りによる軽量化を導入している。こうした軽量化は、ゆったりとしたドライブを好む方にとって喜ぶべきものではないかも知れないが、熱き走りのテイストを志すドライバーにとっては、恰好の演出要素と考えられる。この割り切りが、INTEGRA TYPE Rを一步抜きんでた異端のマシンに仕立て上げているとも言えるのだ。

以上のような96 spec.R開発時の軽量化は、量産車としてまさに極限状態といえる。したがって、運動性能のさらなる向上のため、さまざまな部材の大径化や強度アップによる重量増が前提となった今回の98 spec.Rの開発では、まさに1gでも削り取る血のにじむような軽量化が行われた。

たとえばアルミホイール。強度を保ちながら極限の軽さを求めるため、まさに薄皮を一枚ずつはがすような削り込みが内側に施されている。そういう意味で、高性能化パーツの重量増分のみのウェイト変化に抑えられた98 spec.Rの軽量化は、完成の域に達しているといえる。

コントローラビリティで煮詰められた INTEGRA TYPE Rの空力パーツ。

空力パーツは、性能パーツというよりはレーシングテイストを高めるためのエクステリア部材として認識されることが多い。ク

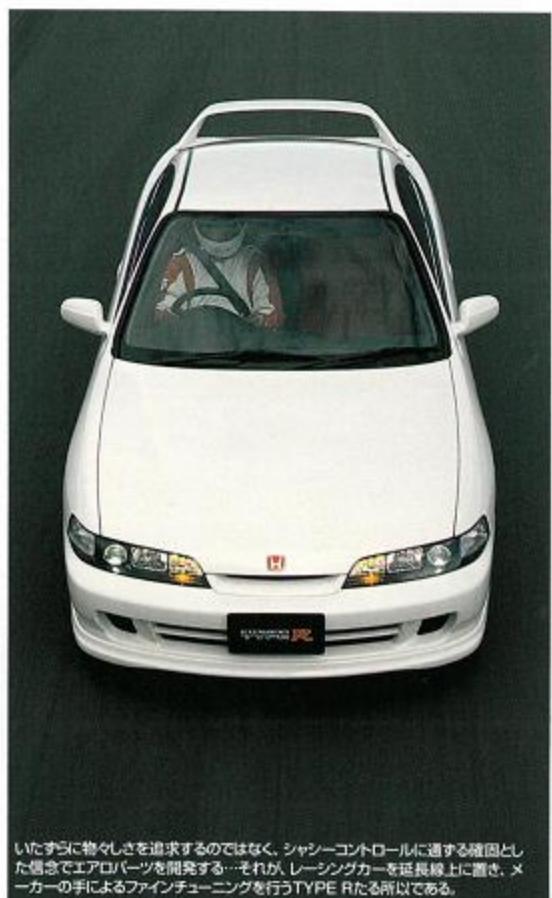
ルマをチューンするにあたり、リアウイングなどが後付けされるのもそうした意識にもとづく。しかし、本気で運動性能をチューニングする場合、じつは空力パーツも重要なパートとなる。といっても、ロードゴーイングカーでダウンフォースがあると考えるのは間違い。特別な場合を除き、ダウンフォースはレーシングマシンだけのものだ。

通常のクルマを横から見た場合、上に向かって凸形を成している。これは、航空機の翼に似た形状であり、速度が増すにつれ揚力が働きクルマは持ち上げられる特性があることを意味する。揚力は、車体上面が凸形であるため、空気の流れが上面で速く下面で遅いために生まれる。

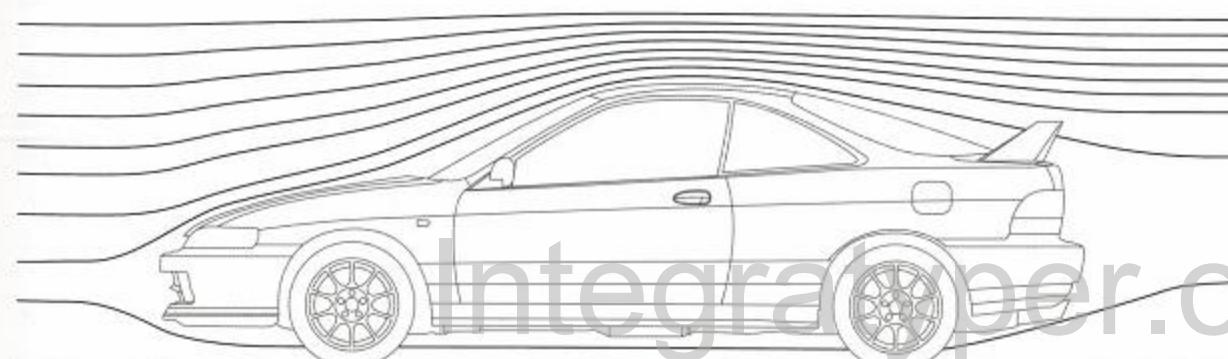
レーシングマシンは下面の形状を整え、その流速を速めることで車体を下に引っ張る力、ダウンフォースを生んでいるのだ。もちろん、リアウイングに発生する下向きの揚力と、空気抵抗力を下向きに振り分けることでも押しつけている。つまりロードゴーイングカーによる空力パーツの意味は、上向きの揚力の度合いをコントロールすることと、スムーズな流れをつくることで空気抵抗を減らすことにある。そして、揚力の前後バランスは高速走行時のステアリング特性に影響を与える。

INTEGRA TYPE Rは、この点をチューニングしたのである。チューニングは、実車による風洞実験とサーキットテストを併用して行われた。フロントスポイラーおよびリアスポイラーの形状、取り付け高さ、傾きが、何度も仕様変更され、まさに最適と思われる1点に絞り込まれた。そして、空気抵抗係数(Cd値)を増加させることなく、揚力係数(Cl値)を減少させるとともに、高速コーナーにおける運動性能を高めるべくバランスされた。

この揚力バランスは、高速コーナーとして名高い、鈴鹿サーキットの130Rで煮詰められた。



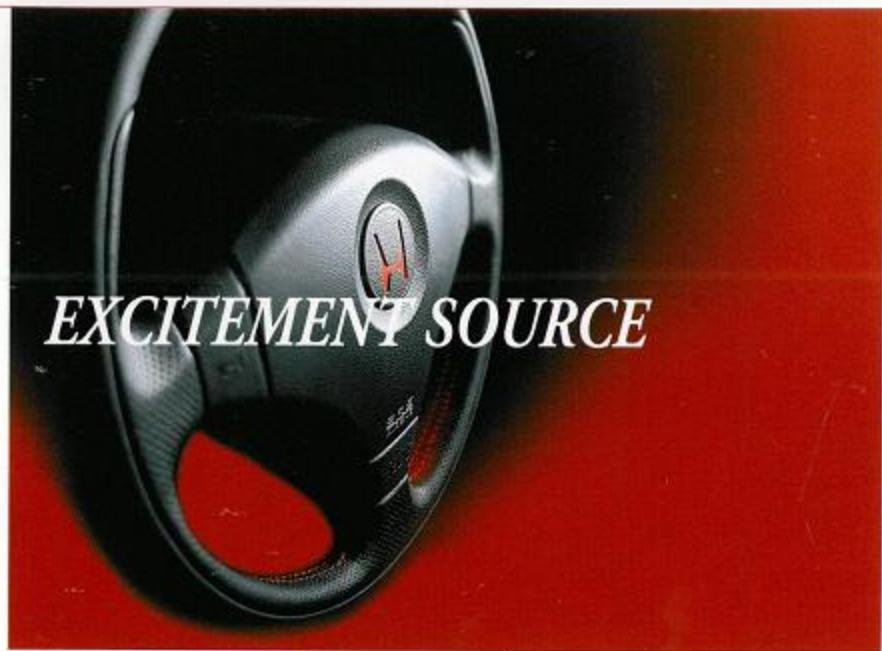
いたずらに物々しさを追求するのではなく、シャーシコントロールに適する強固とした信念でエアロパーツを開発する…それが、レーシングカーを延長線上に置き、メーカーの手によるファインチューニングを行うTYPE Rたる所以である。



空力イメージ

揚力は、長いボディ上面のアウトラインを流れる空気の流速が下面の流速よりも速いことから、上面の気圧が下面より低くなることで発生する。その揚力を調整しバランスさせるのが、ウイングやspoilerの役目である。考え方はシップの場合と同じ。全体の揚力を低減させながら、よりフロントを抑えるというチューニングである。

EXCITEMENT SOURCE



コクピットこそ、クルマの精神を表出させる重要な場である。それはまず、ドアを開け、着座した時点での雰囲気づくりにはじまる。そしてイグニションキーを回し、ステアリングとシフトノブに手を置いたときの音、感触…。さらにシフトを繰り返して加速し、コーナーリングを演じるときのフィーリングに至る。

1週間もかけてシートを調整するというトップフォーミュラの世界には及ばずとも、決してくつろぎの空間ではなく、徹底的に走りを重視し煮詰められたコクピットは、そこに座る者の心を高揚させ、このうえないフィーリングでそれを具現化する。

INTEGRA TYPE Rは、コクピットの仕上がりをエキサイトメント…感覚性能とどえ、あるときはじっくりと眺め、あるときはサーキットを疾走させてつくり上げていった。このコクピットは、TYPE Rのレーシングスピリットを、静かに、そして激しく語るものである。

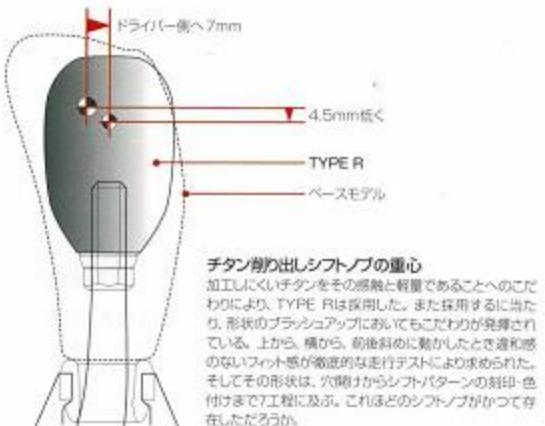
INTEGRA TYPE Rの走りのために、 選び抜かれた形状そして感触。

ホールディング性に優れたシートとそうでないシートでサーキットを走行した場合、明らかにタイムに違いが出ると言われる。その理由として、姿勢が崩れることによって操作精度が落ちること、体に受けるインフォメーションが減少すること、集中力の低下などが考えられる。

つまり、クルマの運動性能を高めるチューニングの最終的な仕上げは、コクピットパーツを厳選することで完結するのである。INTEGRA TYPE Rは、レカロ、MOMOといったレーシングパーツとして優れた評価を獲得している製品群の中から、サーキット走行でのフィーリングテストをもとに、最良と考えるものを見抜き採用した。

その結果、シートはレカロ社製SR-IIとした。前提は3Dタイプの後席への乗降のためにリクライニング可能であること。性能的には、体側および脚側のサポート面積が広くフルノバケット感覚を彷彿させる点で優れていたためだ。もちろん、ポジションの細かな調整も可能。シート地は、サイド部分の材質を厳選することで、全体のホールド感が高められるというフィーリングテストの結果にもとづき、より滑りにくい素材であるスウェード調ファブリックをサイド部に採用、搭載に至る。

そしてステアリングは、MOMO社製の小径革巻きタイプが選ばれた。ただしグリップ部分の太さはベースモデルと同じ。シャシーとステアリングギアレシオの設定によるクイックな切れ味を、腕の感触として活かすための程良い小径化であり、“引き手”、“送り手”いずれのステアリング操作の場合でも感触のいい太さを求めた。この小径ステアリングのフィーリングを保ったまま、今回SRSエアバッグシステムを装備。高運動性能と安全性の両立をめざしている。



さらにシフトノブはチタン削り出し、わずかにショートレンジ化したものを探用した。チタンは、感触のよさとF-1イメージを追求したものである。形状は、流麗にしてシンプルというべきものだが、ここに至るまではかなりの試行錯誤が行われた。通常、シフトノブはデザイナーの感性でつくり上げられるが、これはあくまで操作時の感触にこだわった。

デザイナーの提案する形状を実際にサーキットで試し、「この部分のRをもう少し滑らかに…」という具合に熟成を重ね、現在の形状をつくり上げたのだ。形状を煮詰めるにおいて最も重視したのは、手をかける角度、場所が変化しても感触が変化しにくいことである。つまり、スポーツドライビングで慌ただしい操作を行った場合のつかみやすさを想定したのだ。素直に手を置いたときの前後・斜めの動き、逆手の引き、横から手をかけての引き込みなど…。さまざまな操作状況において、このチタン削り出しシフトノブは、確かな存在感と心地よい感触を提供する。

ドライビングを愛し、スポーツマインドの高揚を求める方なら、ぜひ、この絶妙のシフトフィールを味わって欲しい。



素材、そしてディテールに刻まれた INTEGRA TYPE Rのエキサイトメント。

ステアリングホイール中央の赤いホンダ・エンブレム、そしてリムを縫い上げる赤いステッチがある。その向こうには戦闘的なイエローのメーター指針とレーシングテイストに満ちたカーボンテクスチャーのメーターパネル、そのテクスチャーはセンターコンソールとドアスイッチパネルにまでおよぶ…。チタンテイストの専用キー、さらにMOMO、RECAROの文字もドライバーを熱くさせる。そして、このたび新たに、シフトブーツにも赤いステッチが施され、情熱のコクピットの中央にはINTEGRA TYPE R 98spec.Rと刻まれたアルミ製バッヂが埋め込まれた。

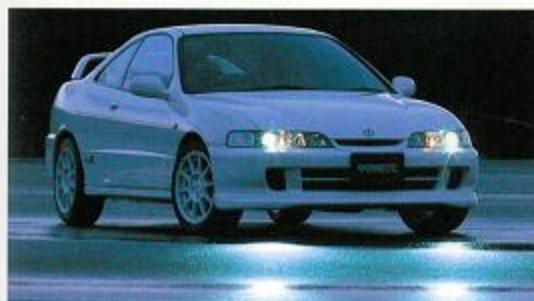
INTEGRA TYPE Rは、インテリアのディテールにおいて心の高揚を求めた。心身ともにエキサイトな刺激に満ちたクルマ、それがこのマシンの信条である。その高揚感は、インテリアをウイドウ越しに外から眺めてもわかる。TYPE Rが非日常的マシンであることを主張は、ドライバーだけに向けられるものではないのだ。

レーシングテイストを極めたマシンとしての確かな性能だけでなく
そのクルマを手にし、驅ることの歓びを徹底追求する。
INTEGRA TYPE Rは、心身ともにエキサイトなマシンであることをめざした。



熱き走りのために、プロジェクタータイプ
ディスチャージヘッドライトを採用。

ディスチャージヘッドライトとは、フィラメントのない、ガス放電型の低消費電力バルブを持つヘッドライトのことである。これをプロジェクタータイプとしてロービームに採用。従来のハロゲンランプに対し明るさをおよそ2倍とした。白色に近い、その強力な光は、夜間や雨天時の走行における視認性を飛躍的に高め、安全性を向上させる。そして、性能以上にGTレーシングマシンを彷彿させるこの光源は、マシンを駆る者の心をスバルタンにするヘッドライトといえよう。



新デザインのリアセクションが
このマシンの“Rスピリット”を高めた。

このたびの開発において、外観のボディデザインとしてはリアセクションが新調された。従来ブラックトーンの縁取りが施されていたテールランプを、ウインカーとバックライト以外を赤一色で統一。そして、リアバンパーのアンダー部分をより鋭角的なシェイプとし、下面にウイングタイプのデザインを採用。これにより、INTEGRA TYPE Rのエクステリアは、さらに完成されたスバルタンテイストを身につけた。



イエローのメーター指針、カーボンテクスチャーのパネル、MOMO社製ステアリングホイールにレカロ社製バケットシート、そしてチタン削り出しのシフトノブ。INTEGRA TYPE Rのインテリアアイテムを列挙すると、NSX-Rとその精神に統一性があることが見いだされる。コクピットこそ、TYPE Rのアイデンティティを熱く語る場所なのだ。



そこに座る者を魅了させるレカロ社製バケットシート。TYPE Rオリジナルのサイド表皮が熱き情熱をしっかりとサポートする。
ドア内張は、フロントのみレッドあるいはブラックのシートカラーを選択することができる。
(リアおよびレースベース車のフロントはブラック)



Integrapher.org



Integratyper.org



Integrapher.org

3 Door Coupe



ボディカラーは、チャンピオンシップホワイト

ラジオリッドはディーラーオプション



3ドアクーペには、レースベース車があります。レースベース車は、パワーステアリング、ABS、運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム、ハイマウント・ストップランプが設定されません。
なお、レースベース車は、パワーステアリングが装備されないため、ステアリングの操作感が非常に重くなりますのでご注意ください。

4 Door Hardtop



ボディカラーは、ボーグシルバー・メタリック

ラジオリッドはディーラーオプション



Equipment 主要装備

	3ドアクーペ レース ベース車	4ドア ハード トップ
エクステリア		
フロントアンダースポイラー	●	●
ウイングタイプリアスピライナー	●	●
アンダーウイングタイプリアバンパー	●	●
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	●	●
プロジェクタータイプディスチャージヘッドライト (ロービーム/フォグライト内蔵)	●	●
専用エンジンヘッドカバー(赤)	●	●
カーボン調専用プラグカバー	●	●
ボディ同色サイドル	●	●
間欠・ミスト機能付フロントワイパー	●	●
ボディ同色電動リモコンドアミラー	●	●
全面クリーンガラス	●	●
インストルメントパネル		
パワーステアリング(デルタ機構付)	●	—
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	●	●
走行関連装備		
メカニカル方式トルクセンサヘリカルLSD (リミテッドスリップデフ)	●	●
フロントベンチレー・テッドディスクブレーキ	●	●
リアディスクブレーキ	●	●
4輪ダブルウイッシュボーン・サスペンション	●	●
大径フォーマスロッド	●	●
アルミ製ストラットタワーバー	●	●
アルミ製ラジエータ	●	●
軽量バッテリー	●	●
インテリア		
チタン製シフトノブ	●	●
マニュアルエアコンディショナー	○	—
TYPE R専用アルミ製パッチ	●	●
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	●	●
昼夜切り替え式ルームミラー	●	●
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分割可倒式リア・シートバック	●	●
タイヤ・ホイール		
ハイグリップタイヤ(215/45ZR16)	●	●
専用5穴アルミホイール(16×7JJ)	●	●

Safety 安全項目

運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム※1	●	—	●
ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)※1	●	—	●
ハイマウント・ストップランプ※2	●	—	●
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。
※1: レスオプション車も設定しております。
※2: 両席エアバッグとABSを同時にレス
オプションとした場合は、ハイマウント
ストップランプは装備されません。
詳しくは販売店にお問い合わせください。

両席エアバッグを
レスオプションとした場合のステアリング

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 からの突進直線上の衝撃を 感知し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 を前に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。	
運転席用&助手席用SRSエアバッグ選択時の 写真を合成したものです。	

Integraper.org

Color



ボディカラー	チャンピオンシップホワイト	スターライトブラック・パール	ミラーレッド	ボーグシルバー・メタリック
シートカラ ー	レッド/ブラック ブラック/ブラック	レッド/ブラック ブラック/ブラック	レッド/ブラック ブラック/ブラック	レッド/ブラック ブラック/ブラック
ホイールカラー	チャンピオンシップホワイト	カイザーシルバー・メタリック	カイザーシルバー・メタリック	カイザーシルバー・メタリック

レースベース車は、3ドアクーペのボディカラーが選択できますが、シートカラーはブラック/ブラックのみとなります。

Dimensions 2面図(単位:mm)



4つの視点から考える安全。「グローリングセーフティ」。



- クルマの「知識」「取扱い」「運転技術」「安全技術」についての正しい理解と普及活動
- 安全小冊子(セーフティドライビング・セーフティポイント)を全ホンダ車に配布
- 実践的な安全運転トレーニング(交通安全教育センター)
- お客様個人へのドライビング・スクール開催
- 企業内運転従事者への安全運転講習
- 財團法人「国際交通安全学会」の研究活動への支援

Specifications 主要諸元

3ドアクーペ	4ドアハードトップ
1.8 DOHC VTEC+PGM-FI	1.8 DOHC VTEC+PGM-FI
ホンダ-E-OC2	ホンダ-E-DB8
B18C	5速マニュアル
●寸法・重量	
全長／全幅／全高(m)	4,380×1,695×1,330 / 4,525×1,695×1,365
ホイールベース(m)	2,570 / 2,620
トレッド(m)	前 1,480 後 1,485
最底地盤高(m)	0.135
車両重量(kg)※3	1,080 (1,070) / 1,120
ABS装着車※3	1,090 / 1,130
SRSエアバッグ装着車※3	1,090 / 1,130
ABS+SRSエアバッグ装着車	1,100 / 1,140
エアコン+ABS+SRSエアバッグ装着車	1,120 / 1,160
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気筒構造(無鉛プレミアムガソリン仕様)
燃焼室形式	ペントルーパ形
排氣機	DOHC ベルト駆動 真空2 排気2
総排気量(cm ³)	1,797
内径×行程(mm)	B18C: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
循環方式	圧送式
点火装置形式	フルトランジスター式バーテリーカーボン
●性能	
最高出力(PS/rpm)*	200 / 8,000
最大トルク(kgm/rpm)*	19.0 / 6,200
燃費消費率(km/L)※1 110km/h走行(車検基準値)	12.8 (13.2) / 12.8
燃費消費率(km/L)※2 60km/h走行(車検基準値)	20.3 (20.6) / 19.5
最小回転半径(m)	5.7 / 5.8
●動力伝達・走行装置	
クラッチ形式	乾式单板ダイヤフラム
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 1.034 5速 0.787 後退 3.000
減速比	4.785
ステアリング装置形式	ラックピニオン式
タイヤ	215 / 45ZR16
主ブレーキの種類・形式 前	油圧式ベンチレーティッドディスク
後	油圧式ディスク
サスペンション方式	ダブルウイッシュボーン式(前/後)
スタビライザー形式	トーションバー式(前/後)

*3: レースオプション選択時の数値です。[]はレースベース車の数値です。※はネット車です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態と車両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(車両調査)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。■モード走行時にかかる燃料消費率の標準「10・1モード」は、都内内燃機走行時で採算化されているため、同じ車両で走行した場合「10モード」より平均的には小型・複数乗用車で約10%程度高い値(車両調査)になります。■燃費消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(車重、道路、路面、風速、路面など)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。
- タイヤは、POTENZA REO10とADVAN A-022がありますが、いずれかを選択することはできません。
- 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。
- 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。あらかじめご了承ください。
- 製造事業者：本田技研工業株式会社

INTEGRA TYPE R CONCEPT MEETING



ホンダが熱き情熱を込めてつくり上げたINTEGRA TYPE R。
このマシンのレーシングテストに満ちた世界を堪能するには、まずこのクルマを知り、ドライビングの世界を基本から知らなければならない。
なぜなら、安全かつダイナミックに走りを楽しめるか否かは、ステアリングを握るドライバーの力量にゆだねられているからである。インテグラ タイプR コンセプト・ミーティング。
この集いで、以上を考えてもとづき、豊富なカリキュラムが展開される。
開発者や特別講師として参加する一流ドライバーに接するチャンスもある。
ぜひ、INTEGRA TYPE Rのオーナーの皆様にご注目いただきたい。詳しくは販売店まで。

Integriate

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発揮します。

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。

貴重な資源を大切に。燃費向上運転をお願いします。

- 駐車時にはエンジンをとめましょう。
- 急発進・急加速をさけましょう。
- 日頃使わない荷物を載せたまま走るのはやめましょう。

キャッシュバック & チャリティ ホンダCカード

便利とお得がグーンとふえた



毎日のお買いものが、ポイントになってキャッシュバックされます。

もっと便利

今度はホンダ二輪販売店でも、使える!

もっとお得

今度はクルマの車検時にも、バイク新車購入時にも、キャッシュバックされる!

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。

快速で、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

- 初心者の方からベテランの方まで、無理なく運転の技術とセンスを高めていただける、ホンダ独自のカリキュラムによるドライビングスクールです。



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。

あなたにピッタリのクレジット!
ホンダ・クレジット
クレジットはあなたの信用です。
ご利用は計画的に。



ホンダファイナンス

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。



ホンダリース

HONDA CAR ACCESSORIES

- カーライフを個性的に演出していただけるよう、ホンダアクセスでは、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。



HONDA ACCESS

FASHION & GOODS

- ホンダモータースポーツのスピリットが息づく「ホンダコレクション」のウェア&グッズは、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。



創50 おかげさまで 創立50周年



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客様相談センターまで

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~12時、13時~17時)

■インターネットでホンダの情報をお伝えしております。ホンダホームページ <http://www.honda.co.jp/>

取り扱い車種 NSX/セイバー/フレリード/インテグラ・シリーズ/HR-V/CR-V/トルネオ/オルティア/キャリイ
オッセイ・シリーズ/ステップワゴン/ロゴ/パートナー

HONDA

本田技研工業株式会社
〒107-8556 東京都港区南青山2丁目1番1号

このカタログは、
古紙配合率40%の
再生紙を使用しております。

本カタログの内容は1998年10月現在のものです。
98TR-K2-810