

HONDA

INTEGRA
TYPE R

Integratyper.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フ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、

ライビングを人生最大の欲ひの一つに数える人々が前提となる。

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
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。

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。

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

シング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、

それを一からづ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。

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フレジャーの獲得を

さすことで、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。

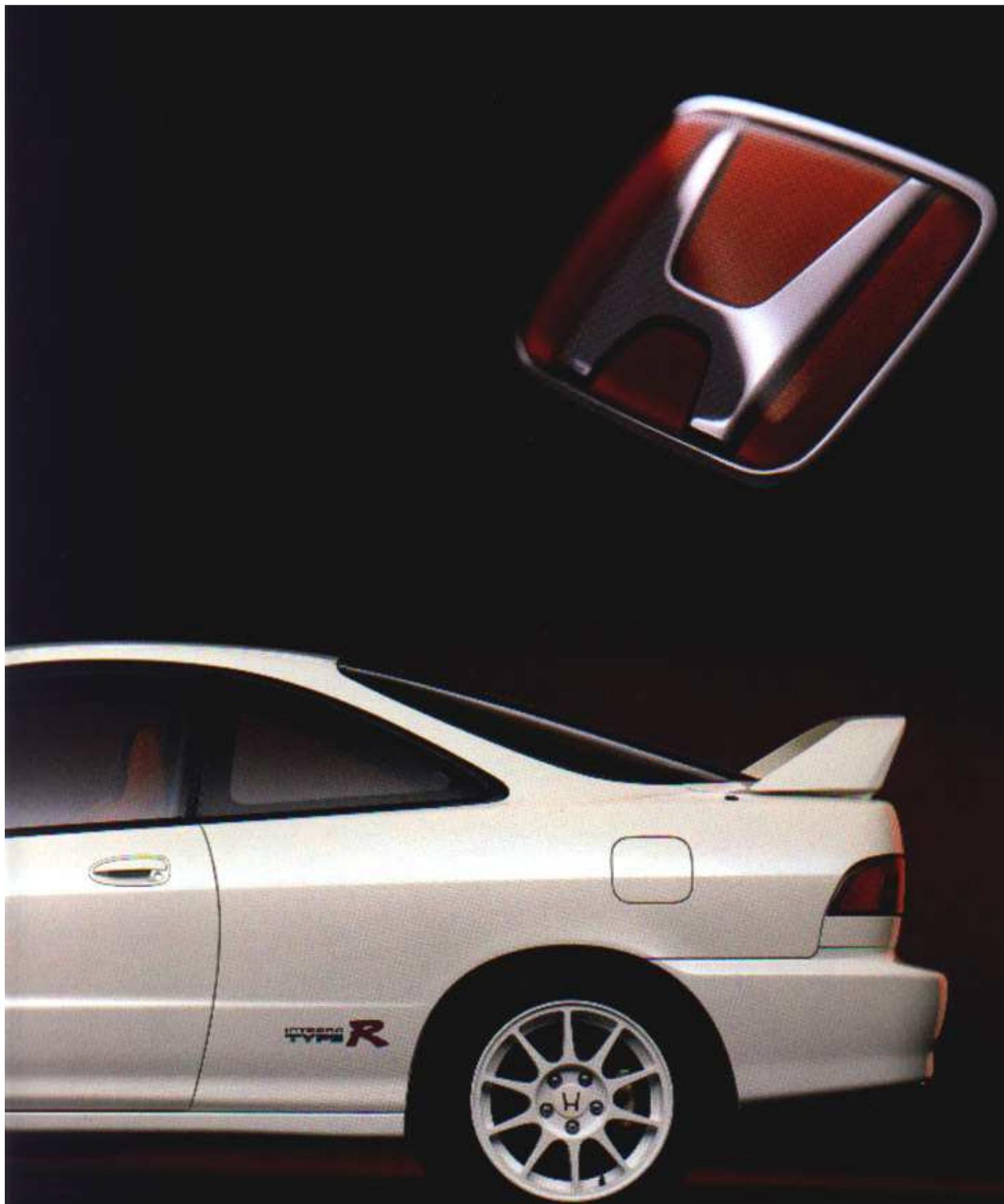
して、ホンダ・レーシングスピリットの証として、1965年に日本車として初めて優勝させたF-1

称“日の丸ホンダ”の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



Integrapher.org



Integratyper.org

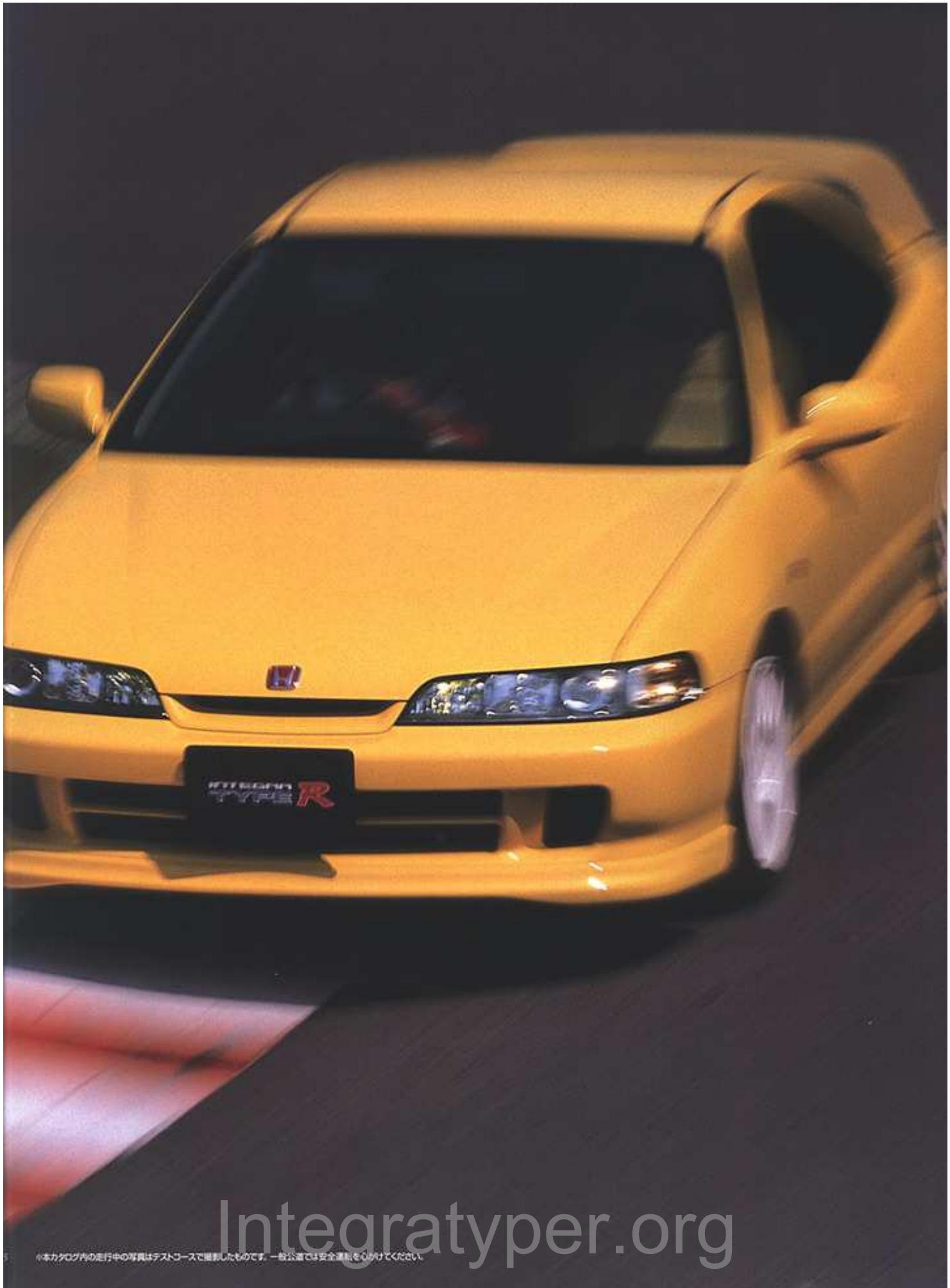
究極のハンドリングマシンとして 好評を博したINTEGRA TYPE Rが 新たに鮮烈のボディカラーを携え ホンダ史上に熱き刻印を記す。

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、ゆったりとした雰囲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、高出力の1.8リッターDOHC VTEC自然吸気エンジンを中心とした優れた素質を持つINTEGRAをベースとし、この手法により卓越したドライビングフレジャーをめざしてTYPE Rを開発し96年のデビュー以来、98年の進化を経て“究極のハンドリングマシン”として好評を博したこのINTEGRA TYPE Rに、イエローのボディとシートをたずさえた新たなモデルが加わった。そして、ニューカラーの登場を期に、コクピットの中央、チタンシフトノブの傍らにあるアルミ製フレート一台一台シリアルナンバーの刻印を開始。ホンダの歴史に、しっかりとこの熱きマシンの存在を刻み

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	技術の方向性	具体化技術
速さを得るための…動力性能 パフォーマンス	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ヒックアップの良さ、 高回転域の疲労な伸びを実現する	●1.800cc DOHC VTEC TYPE R専用エンジン ●高回転対応バルブシステム ●熟成した吸排気技術の低減 ●伝輸比アップ ●フリクション低減技術 ●SRS 6in1ハイブリエキゾーストマニホールド ●高精度・高剛性クラクシャンブリット ●駆動系ギアオイルの洗練 ●高強度ギア材を採用したファイナルギア ●クラッチ・フレッシングプレート材質変更 ●軽量化
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	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、優れた操作性能と 安定性、制動力を確保	●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 ●トルク吸収型ヘリカル LSD ●ハフカーマンスロックによるボディ剛化 ●16インチ専用ハイグリップタイヤ ●クイックステアリングギアレシオ ●性能を歴代追及した空力パーツ ●高剛性・軽量アルミホイール
心の高揚をもたらす…感覚性能 エキサイトメント	スバルタンなテイストと感覚 高性能化に拘り、リアルスポーツ感覚を高める スバルタンなコクピット＆エクステリアハーフを採用	●直列のオーバルエンブレム ●センセイ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最高者のMOMO社製ステアリングホイール ●ショートレンジチタン調シフトノブ ●カーボン調メーターパネル ●シリアルナンバー・プレート ●プロントアンダースポイラー／ウイングタイプリニアホー ●アンダーウイングタイプリニアアンバー ●ボディ4色オプション ●プロジェクトマニフェストディスチャージヘッドライト ●フライカバーガラス

Integraphyper.org



Integratyper.org

※本カタログ内の走行中の写真はテストコースで撮影したものです。一般公道では安全運転を心がけてください。

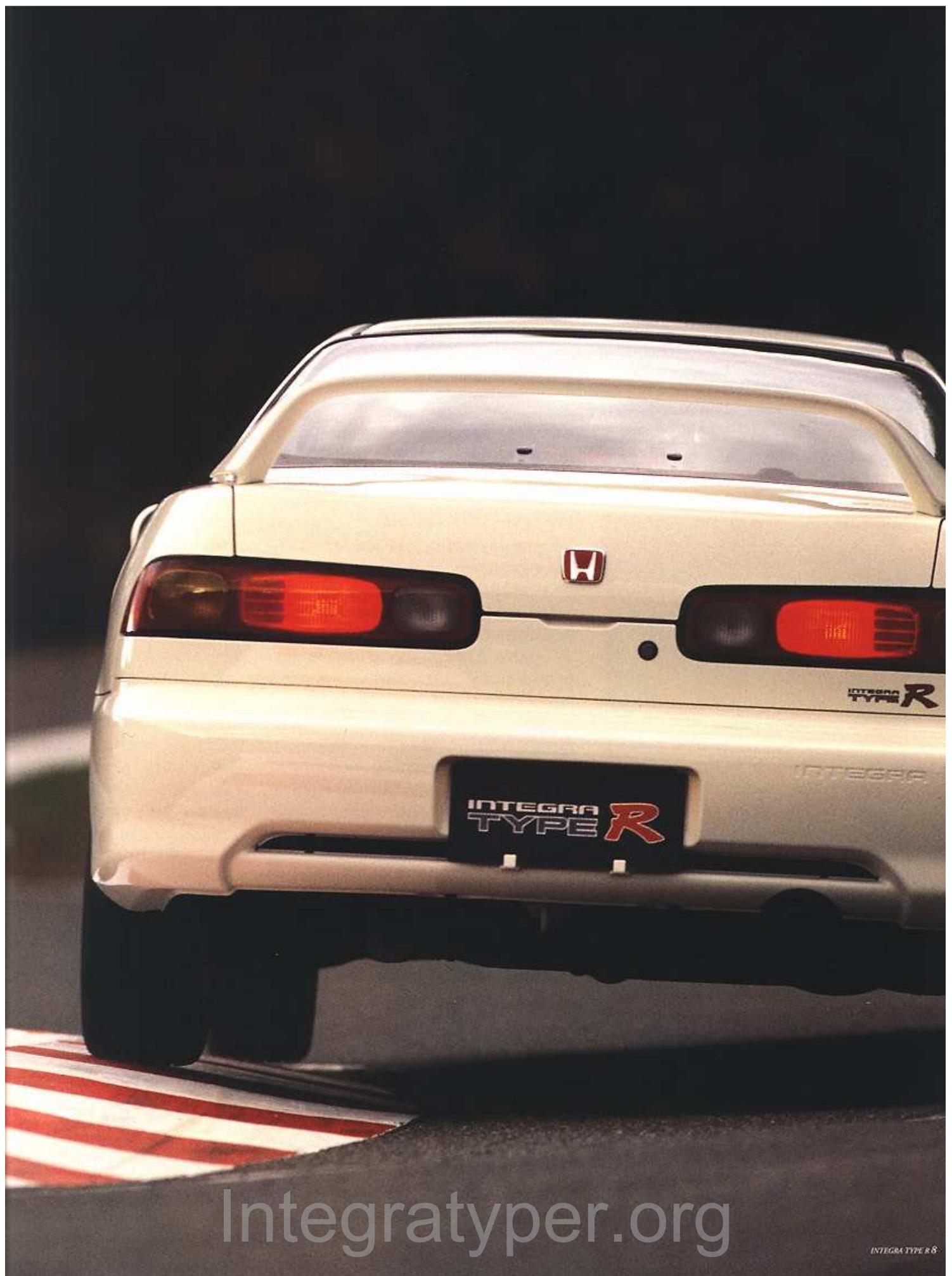


Integrapher.org

INTEGRA TYPE R 6



Integrapher.org



Integratyper.org

INTEGRA TYPE R 8

DOHC VTEC POWER SOUP UP

B18C spec.R

MAX POWER

147kW(200PS)

MAX TORQUE

186N·m(19.0kg·m)/6,200

*上記の出力はオットー機です。VTECではエンジンを過熱に防ぐため、状態によって出力が変化するものです。

*エンジンの初期出力は、エオーリーストアードルカーボン化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…」と思われるだろうか（＊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。

“完全等長エキマニ”的意味するもの。 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、効率よく燃焼させ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量分だけ排気が残留するよう思われる。しかし実際は、排気慣性効果で掃き氣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氣である。

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、最大トルクを発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から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、徹底的なサーチ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・テクノロジーの粹を投入。

デビューモデルから現行モデルへ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。

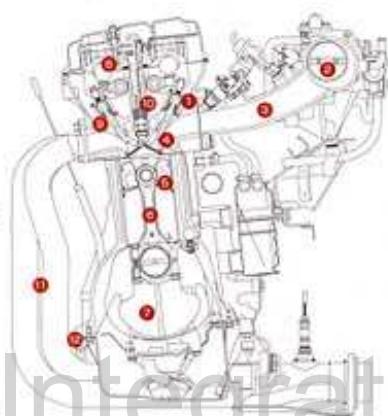
「通常のエンジンが息つきをはじめる回転領域」を振り絞って回る爽快な伸び」と、「加速しようとした瞬間に、即座に回転を上げるツキのよさ」。そうした、レーシングテイストに満ちたエンジン INTEGRA TYPE Rのエンジンは、回転リミットで高めている。ではここに、究極とも言える高回ご紹介しよう。

まず、より温度が低く酸素をより多く含んだ空気ため、エアインテーク開口部をエンジンルーム内からの外部開口に変更。そして、エアクリーナー抵抗の低いものに換え、エアインテーク径、ストローコメントごとに拡大。吸気ポートもベースモデルの彼ら、高回転域を重視した単管大径のシングルオーバル圧縮比を10.6から11.1と、レーシングエンジンし、バルブタイミングとリフト量もオーバーラップするチューニングを行った。つまり、極限の吸入の実現である。そして、燃焼室形状の熟成、高グレードより完全な燃焼を実現している。

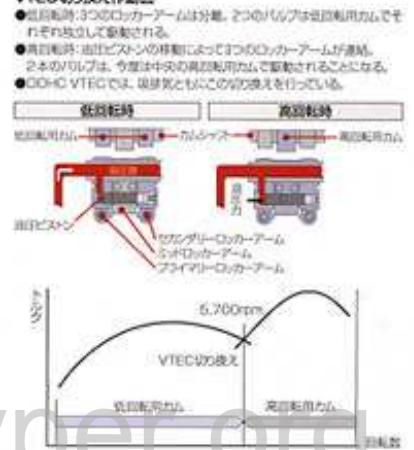
“よく吸い込み、よく燃やし、よく吐き出す”。それがエンジンの高出力化の正道である。当然ながら能化技術を突き詰めるためには、理論だけでなく得られる“サムシング”が必要となる。

- ①インプレッタリップスプリング
- 吸気リード部：精円削削二重化スプリング
- ②スロットルペディ
- 大口径φ65mm2層構造スロットルペディ
- ③インテークマニホールド
- 専用リニアリングシングルポートタイプ
- ④インプレッタリップ
- 軽量・インプレッタリップ
- ⑤ピストン
- 高圧縮比、低フリクション耐久性ピストン
- ⑥コスクティングロード
- TYPE R専用、肉厚底・軽量コンロード
- ⑦クランクシャフト
- フルパワーアーベイクド高精度両端内クランクシャフト
- ⑧カムシャフト
- 高剛性・耐リバート性、高耐久性カムシャフト
- ⑨エキゾーストマニホールド
- 吸気リード部二重化スプリング
- ⑩スリーブフランジ
- 熱伝導率フランジ
- ⑪エキゾーストマニホールド
- 完全削削、SUS316Lハイパイプ
- ⑫エンジンマスター
- アルミダイキャスト製高剛性一体型マスター

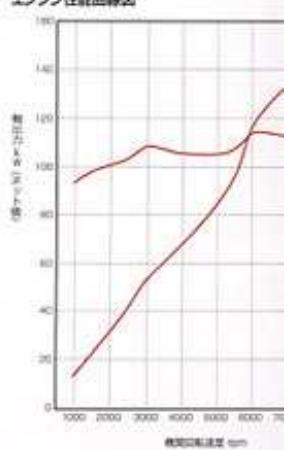
B18C spec.R 高出力化技術の主なポイント



VTEC切り替え作動図



エンジン性能曲線図



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携え、
量産自然吸気エンジンの粹を極めたINTEGRA TYPE Rの1.8リッターDOHC VTEC。
この熱きホンダエンジンの抜きん出た感動をぜひ味わいいただきたい。



いち早くDOHCのレーシングエンジンに取り組み
際に経験を重ねたレーシングテクノロジーがある。
TYPE Rのエンジンには、そのホンダの熱き魂が
く投入されているのである。

この情熱のエンジンを聴かせていただきたい。俊
敏に伸びる回転フィーリングに、"SUSパイプ・エキマ
でいっそう乾きを増したエキゾーストノートに、おそ
い声を上げずにはいられないだろう。

**度を極限まで詰めた
シャフト、ハンドメイド工程の採用…。
技術が8,400rpmのレブリミットを支える。**
の時点での吸気時間は、INTEGRA TYPE Rの
中に約0.005秒となる。その息をもつかせぬ瞬間の
ループは開閉を終えなければならない。ここまで鋭
敏となると、バルブ系のレスポンス、強度、耐久性が
となる。また、各回転系のフリクション、耐久性も非
ケートな品質管理が要求される。当然ながら
TYPE Rはその点も徹底して煮詰めた。

では、高回転での追随性を高めるため拿と軸を削
減性・軽量バルブを専用開発。バルブスプリング
を横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るのがクラクシャフトである。さわめて回
転精度の高い8ウエイトのフルバランスー高剛性クラクシャ
フトを専用開発し、熟成を重ねている。これは、主回転系である
クラクシャフトが、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ィッドクリスタル・ペアリングメタルをコンロ
ッドとクラ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のエンジンがレーシング
テクノロジー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。マシンによる研削工程を終えたシリンダー
ヘッドを、専任のメカニックの手によって、一基一基ていねい
に仕上げる工程を設けている。

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、鋭角に設計し

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。**

磨き上げたエンジン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、最高出力は不变ながら、最大トルクを発生する
6,000rpm付近においてデビュー当初より約9.8N·m(約
1kg·m)トルクを高め、約7.4kW(約10馬力)のパワーアップ
を実現している。

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ワイルドな立ち上がり加速を実現
すべく、トランスマッキン、ファイナルギアのレシオも徹底して煮
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
キットにおいて、1速から5速までエンジン回転を6,000rpm以上
の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。この、まさにレーシングテクノロジー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
ールペ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
これまで量産エンジンでは考案されなかった手作業工程。バルブシートの余正度を削除
していく工程。手で握るハンマードリルを用いて穴を開けるのが目的。表面研磨エンジンでも、わずかな
改善コスト削減目的で存在する。一基一基ていねいに留意を怠る。レーシングエンジン
を仕立てる工程である。

ギアレシオ比較	デビューモデル	現行モデル
ファイナル	4,400	4,785
1速	3,230	3,230
2速	2,105	2,105
3速	1,456	1,456
4速	1,107	1,034
5速	0,848	0,787

Integrapart.org



CHASSIS DYNAMICS CONTROL

感動的なドライビングプレジャーと速さを求めるには、エンジンの発する多大なるパワーを効率よく路面に伝え、かつ的確にコーナリングフォースを発生させる脚が重要となる。

INTEGRA TYPE RはTYPE Rであるべきレーシングテイストを追求すべく、サーキットにおいて徹底的なシャシーセッティングを行なった。この点においてINTEGRA TYPE Rは、まさに“乗用車の終わるところにはじまり、レーシングカーのはじまるところに終わる”マシンであると言えよう。

**INTEGRA TYPE Rが求めたのは
アンダーをかき消す感動的ドライバビリティ。**
シャシーのセッティングにおいて、INTEGRA TYPE Rは、文字どおりレーシングカーの手法を取り入れている。それは、単にサーキットで走行テストしたという事実をもって“サーキットで鍛え上げた”というレベルのものではない。
FFレーシングカーに見られるような「ガチガチのリア、接地するフロント」のセッティング思考を、INTEGRA TYPE Rはこれまでの市販車では考えられない非常に高いレベルで採用したのだ。これにより、“キビキビと切れがよく、ハードコーナリングに

おいて魔法をかけられたようにアンダーステアの少ない脚”が生まれたのだ。

N-1レーシングを知り尽くした感性が このTYPE Rの脚をつくり上げた。

サスペンションのセッティングは非常に複雑である。それは、もちろんサスだけの問題ではなく、タイヤによる要素も大きい。また、高速走行においては、空力によって接地性は変化するし、コントロール性を考えるとエンジンのトルク特性やレスポンス、ブレーキバランスも重要な要素となる。まず、INTEGRA TYPE Rのシャシー開発に当たり、繊細かつ複雑なセッティングを限界域でまとめ上げるノウハウを持つエンジニア、しかも自らレーシングスピードで走り、フィーリングをつかめることを条件にチームが組まれた。

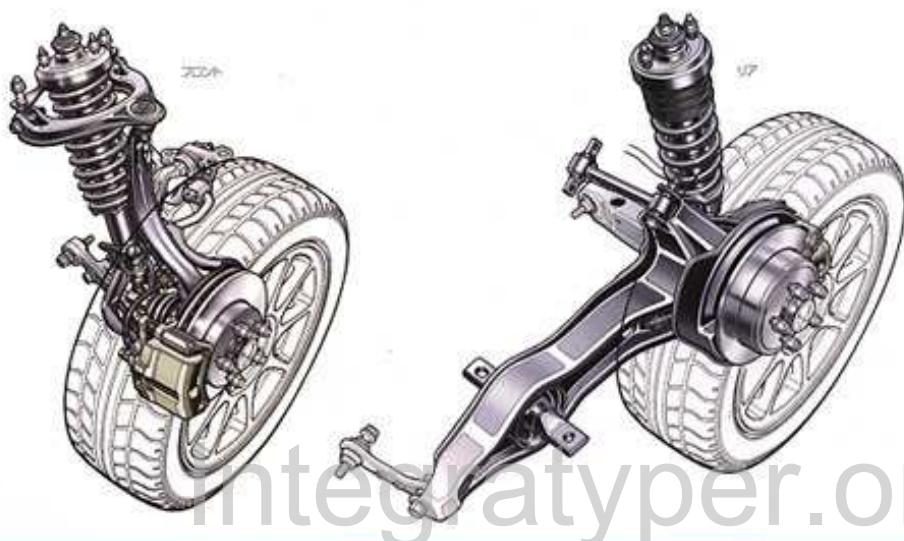
エンジンはベンチ上でかなりの精度で性能を計れるが、シャシーは走らなければわからない。もちろん、理論によって技術の方向性はつかめるが、どう仕上げるかは、繊細なフィーリングによって決定されるからだ。



レベルの高い走行性能を重視するサスペンションをある程度犠牲にしてでも“重心を低くし、回転半径を小さくする”ことを実現する。

これは、ロール角=車重×横G×重心高さという理論に基づくものだ。ロール角が減れば、ロードホールド性の改善と、コーナリングフォースが増加する。レーシングカーが外観から見て、ガチガチのサスペンションや、タイヤとフェンダーが接する車高を下げるのも同じ理屈だ。ただし、車高を下げるだけでは、車重を下げる必要がある。車重を下げるためには、車高を下げるよりも、車幅を狭くする方が効果的だ。

具体的には、N-1レーシングカーに使われるよ



リニアな特性を実現する。接地性を高めるべく、特にフロントの減衰力を低減する。さらにダンパーとボディ連結部のマウント位置を最適化する。また、スプリングレートも固めている。

アンダーをかき消す、感動的なコントローラビリティは、
スポーツカーファンだけでなく、世界のプロフェッショナルドライバーの称讃も獲得。
ライトウェイトスポーツ界第一級のプレジャーがここにある。

ッティングのなかで、剛性感の高いタイヤに合わせ、
（アーリングフィールを実現すべくサスペンションまわ
りシュー類も硬度を高めている。その他、フロントのス
トームをベースモデル同等の24mmから25mmにア
ップリングレートを高めダンパー減衰率を煮詰めるな
ど、サセティングを敢行した。

トで走行テストを重ね、
見える情熱で専用タイヤがつくられた

車に装着されるタイヤは、そのほとんどがテスト目的的な性能をクリアするという手法で開発される。しかしながらTYPE Rはその例外に従っていない。高度な走行性を確保するため、迷いもなく開発ステージとしてサーキットに連ばれた。それも実際の開発車を使い、シャシーを詰め上げるという、まさにレーシングカー開発の手法なのだ。

アンダーステアを抑え、ステアリングを切ったときの感の高い、きわめて高性能の専用タイヤがつくれられは215／45ZR16。デビューモデルに対し、インチアップとなる高性能領域へと到達した。

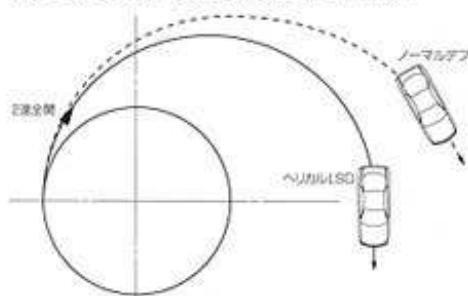
TYPE Rのタイヤは、贅沢にも専用開発されたため、本来の性能を引き出すためには、このタイヤであることを認識いただきたい。

HELICAL LSD

第三章 企业战略管理与企业经营

卷之三

ペリカリ1.8Dは、インフレによって空船はじめるフロント内輪に集中しようとするトルク性、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ローリングが可能となる。しかし車にペリカリ1.8Dを適用すればいいからものではない。終始なシャーシセッティングにより、ペリカリ1.8Dの効果がはじめて活かされるのだ。



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もレーシングテイ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、トルク吸収型のヘリカルLSDである。

通常のデフ(差動装置)の場合、タイヤコーナーをハイスピードで駆け抜けようすると、接地圧の軽くなるフロント内輪に廻り動力が流れ、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廻り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ドル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。そしていま一つがミッドスリップデフ(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二

とにより外輪に駆動力を配分するデフのことだ。INTEGRA TYPE Rでは、このLSDに機械式でレスポンスのいいトルクセンサ型のリム LSDを採用した。

ストップ・ピング・ハローも強化

さらにスモーキー化。
さらにスモードライビングの醍醐味が高まった

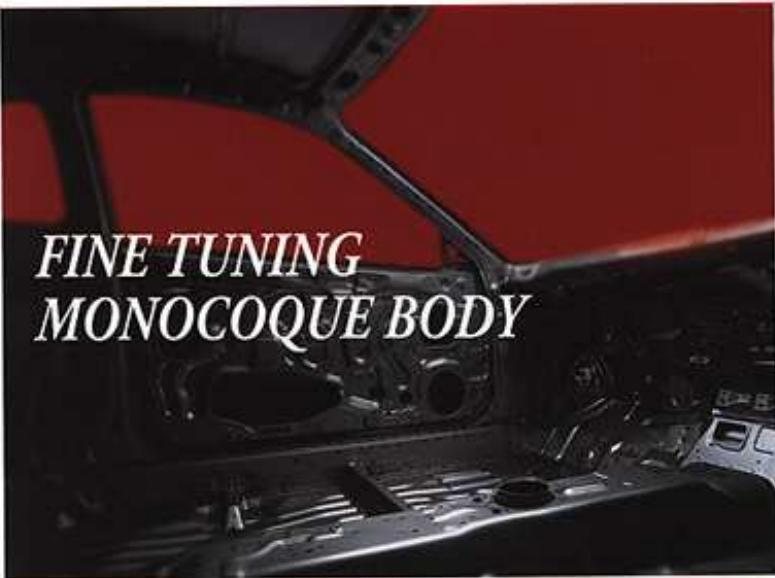
デビューモデルから現行モデルへタイヤのインチアップに伴い、ブレーキサイズもフロントで14から15インチタイプへ、リアで13から14インチタイプへサイズアップ。あわせてマスターパワーを大口径化し、前後バランスも煮詰め、ペダルの剛性感を高めるとともに脚一本掛けの「軽快」を引き出すしている。

こうしたシャシーの熟成、エンジントルクの増大により、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ストに迫るものである。

ショットティング	ベースモデル	TYPE B
プレート mm)	3.0	4.5(1.25倍)
・減速度 0.3m./sec. ² (時)	(WGT) 144.(WBH) 75	(WGT) 231.(WBH) 142
ライザーハイ	24	25
プレート mm)	2.0	25~45(1.25~2.25倍)
・減速度 0.3m./sec. ² (時)	(WGT) 90.(WBH) 42	(WGT) 100.(WBH) 59
ライザーハイ	13	23
シフトブッシュ	70	370(約5.3倍)

ケル(左写真)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。このハーデ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、ドアに詰めながらもタイヤの操縦性を向上させるために、リフトライトが下部に設けられていることが読み取れる。



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たし、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、リア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を施した。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“これがいい”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られたベストの強化策であるという結論に変わらなかった。

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、こ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変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。

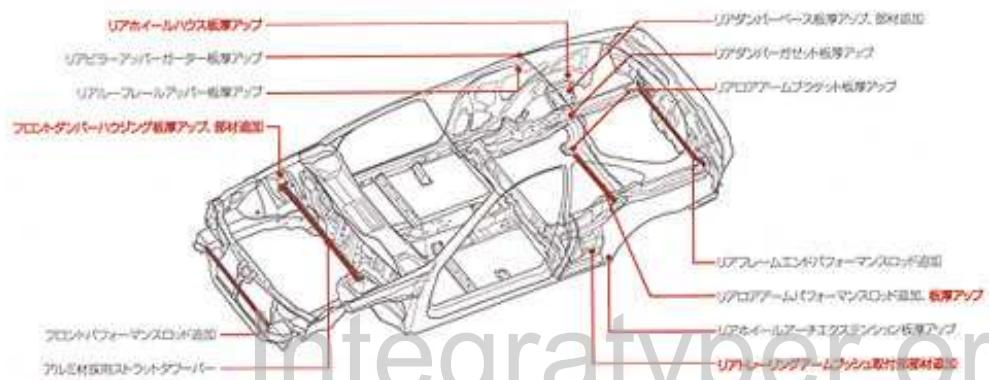
こうした道のりを経て、INTEGRA TYPE Rのボディ強化は

実現した。図に示してしまえば単なる追加に見えて車の常識を乗り越えた設計・開発陣のレジの賜なのだ。INTEGRA TYPE Rの主張する“開発の手法”とは、こういう事実にもとづいてそして現行モデルでは、デビューモデルに比べアームのパフォーマンスロッドの板厚アップをシジョン結合部の各部を強化。エンジンのトルヤ&ホイールとブレーキのインチアップにともなうビード向上、限界向上に対応する剛性アップ——INTEGRA TYPE Rを手にされたら、ぜひ覗いて欲しい。そこには、極太の無垢の鉄タビライザとパフォーマンスロッドが悠然と横たわるそしてシャシーにおいて、目につくことこのマシンの血の熱さを静かに物語っている

徹底的な軽量化は、レーシングテクノロジーの必然条件である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ーケンス化を行うと、動力性能、運動性能、耐久性、費用の向上につながる。逆に言えば、軽量化に何もない。したがってレーシングカーはもちろん、カーレーシングにおいても軽量化は開発段階で常に軸となる。レーシングカーのテストをめざすTYPE Rにとって、軽量化は絶対的な条件ではない。そこで、高度な技術的アプローチすることで、大幅な軽量化を成功させたのその主な項目を紹介しよう。まずはエンジンの細分化やバルブスプリングの格円化、インペラのシングルポート化、エキゾーストシステムのといった細部にわたる軽量化に加え、クラッチの改良、フライホイール形状の煮詰め、エンジンのアルミ化、ラジエーターのアルミ化、オルタナタウンなど、高性能化と軽量化を上手く融合し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。先に贅沢なボディ強化と思われたかもしれないが

ボディ強化の主なポイント イラストはドアカーブ、ベースモデルとの比較（赤い線の部分は、デビューモデルに対する現行モデルの強化ポイント）



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。

いかということがボディ開発の最重要課題であつてもない。「適材適所」、「強度を確保するもと形状の追求」。豊富なレース経験にもとづく感性が遊ばれていたのである。

材の廃止や装備のオプション化など快適性の割る軽量化を導入している。こうした軽量化は、ゆうドライブを好む方にとって喜ぶべきものではないかが、熱き走りのテイストを志すドライバーにとっては、出要素と考えられる。この割り切りが、INTEGRA一步抜きんでた異端のマシンに仕立て上げているのだ。

車開発当初の軽量化は、量産車としてまさに極限。したがって、運動性能のさらなる向上のため、素材の大口径化や強度アップによる重量増が前提となるモデルの開発時には、まさに1gでも削り取る血のな軽量化が行われた。

ルミホール。強度を保ちながら極限の軽さを求めて薄皮一枚ずつはがすような削り込みが内側にいる。そういう意味で、高性能化パーツの重量増ウェイト変化に抑えた現行モデルの軽量化は、まさに達しているといえる。

一ラビリティで煮詰められた RA TYPE Rの空力パーツ。

これは、性能パーツというよりはレーシングテイストを高め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、ロードゴーリ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。

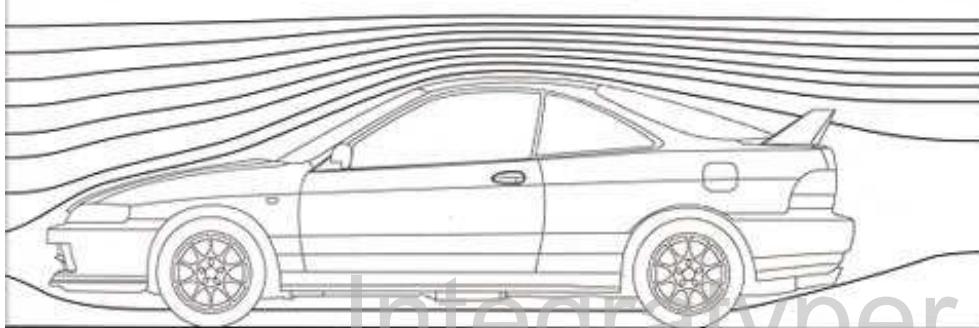
レーシングマシンは下面の形状を整え、その流速を速めることで車体を下に引っ張る力、ダウンフォースを生んでいるのだ。もちろん、リアウイングに発生する下向きの揚力と、空気抵抗力を下向きに振り分けることでも押しつけている。つまりロードゴーリングカーによる空力パーツの意味は、上向きの揚力の度合いをコントロールすることと、スムーズな流れをつくることで空気抵抗を減らすことにある。そして、揚力の前後バランスは高速走行時のステアリング特性に影響を与える。

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、シャシーコントロールに適する構造とした車体でエアロパーツを開拓する…それが、レーシングカーを成長線上に置き、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V字上曲線のアーチラインを決める空気の流れが下面の流れよりも速いことから、上の剝離が下向きに働くことで発生する。その揚力を調整しバランスさせるのが、フロントスポイラーとリアスポイラーの役目である。考え方ばシャシーの荷重と車体の揚力を均減させながら、ドリフト抑制をねらうとチューニングである。



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節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…感覚性能ととらえ、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の走るために、 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選び抜き採用した。

その結果、シートはレカロ社製SR-IIとした。前提は3ドア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パ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、現行モデルは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利用した。チタンは、感触のよさとドライ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、確かに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ひ、この絶妙のシフトフィールを味わって欲しい。



シフトノブのおさえ込まれた上質な様は、巻き上げたチタンに引き寄せられることによって生まれる。
**INTEGRA TYPE Rのエキサイト
サンライトイエローの登場と
プライバシーガラスの設定**でさらに
ステアリングホイール中央の赤いホンダエンブレムを縦い上げる鮮やかなステッチ。その向こうには
ロードのメーター指針とレーシングテイストに満ち
スチャーブのメーターパネル、そのテクスチャーはセ
ルとドアスイッチパネルにまでおよぶ…。チタン
キー、さらにステアリングヒートに刻まれたMON
の文字はドライバーを熱くさせる。
そして今回、新たにサンライトイエローという名の
ステアリングカバーの登場を期に、情熱的コクピット
INTEGRA TYPE Rのアルミ製ブレーキに「00X
シリアルナンバーが刻まれることになった。
これは、INTEGRA TYPE Rといふ情熱的モデル
希有なる名車として、次代に語り継ぐための記
念であるといえよう。

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、駆ることの欲びを徹底追求する。
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。



するサンライトイエローは、3ドアのみの専用色だ。ボディカラーは、フロントシートを専用のイエローと標準色から選ぶことができ、イエローのフロントシートをステアリング、シフトノブ・ブーツおよびリアシートのドアがイエローに統一される。

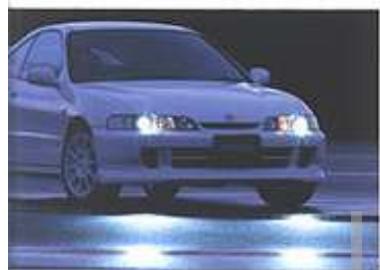
フロントシートの場合は、他のボディカラー同様、ステアリングはレッドとなる。

ライトイエローの登場にあわせ、3ドアクーペに、ウインカーアウトしたプライバシーガラスをオプション設定(ー/ツ)。走りを重視した3ドアクーペが、さらにスペックアップとなった。



そのため、プロジェクトタイプ ・ヤージヘッドライト。

・ジヘッドライトとは、フィラメントのない、ガス放電型電力バルブを持つヘッドライトのことである。これをタータイプとしてロービームに採用。従来のハロゲン比明るさをおよそ2倍とした。白色に近い、その強烈な夜間や雨天時の走行における視認性を飛躍的に向上させる。

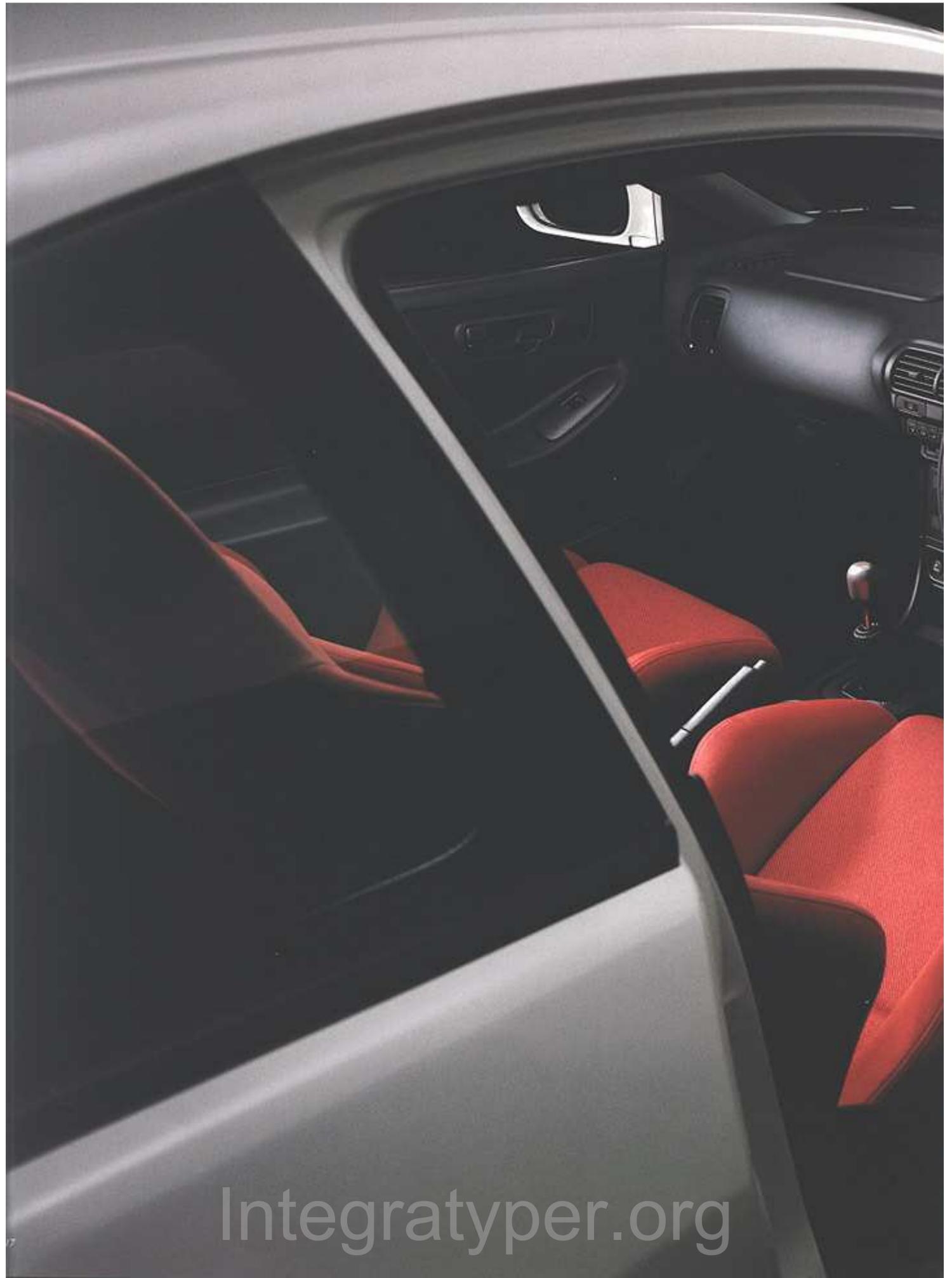


イエローのメーター指針、カーボンテクスチャーのハンドル、MOMO社製ステアリングホイールにレカロ社製パケットシート、そしてオランダ製社製シートノブ、まさにスパルタンをきわめたコクピットアイテム。サンライトイエロー専用色のイエローのフロントシートを選択すると、このドアにステアリングヒンジノブ・ブーツのステッチがイエローとなる。



そこにある力を駆りさせるレカロ社製パケットシート。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。サンライトイエローの3ドアクーペはイエローあるいはブラック、その他の3ドアクーペはレッドあるいはブラックのフロントシートカラーを選択することができる。(3ドアクーペのリアシートおよび4ドアクーペトップ、レースベース車のシートはブラック)





Integratyper.org



Integrapher.org

Door Coupe



ボディカラース：チャンピオンシップホワイト



ランオフリバストイーラーホイール



3ドア車には、レースベース車があります。
レースベース車は、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、ハイマフ
ント・ストップランプが設定されません。
また、レースベース車は、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悪くな
りますのでご注意ください。

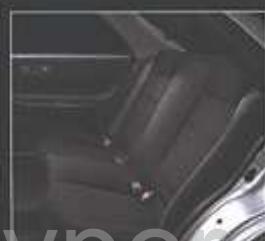
Door Hardtop



ボディカラース：ボーグ・シルバー・メタリック



ランオフリバストイーラーホイール



Equipment 主要装備

	3ドアクーペ	4ドア ハード トップ
レース ベース車	●	●

エクステリア	●	●
プロトアンダースポイラー	●	●
ウイングタイプリアスピネーター	●	●
アンダーウィングタイプリアスピネーター	●	●
TYPE R専用エンジン・エコフレーム(赤)	●	●
TYPE R専用マカル(サイド/リア)	●	●
大型黒バイザーサー	●	●
プロジェクタータイプディファージヘッドライト (ロービーム/ハイビーム内蔵)	●	●
専用エアインヘッドライト(赤)	●	●
カーボン調専用フロントガラス	●	●
ボディ両色サイド	●	●
純正ミスト一体積付フロントワイパー	●	●
ボディ両色電動モードアシスト	●	●
ボディ両色電動格納式パワーコンビニーム	●	●
キーレスエントリー(運転席側)	●	●
デジタルロック	●	●
オートアンテナ	●	●
全周クリーンガラス	●	●
フライバージガラス(リアウォーター/リア)△1	○	●

インストルメントパネル	●	●
パワーステアリング(チルト機能付)	●	●
黄色指針4速メーター	●	●
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・消し忘れ警報フター	●	●

走行関連装備	●	●
メカニカル方式トルクセンサヒカルLSD (リミテッドスリップ)	●	●
プロトヘッヂレーティングドディスクブレーキ	●	●
リニアスブレーキ	●	●
4輪ダブル wish・ボーン・サスペンション	●	●
大型フォーミスマスロッド	●	●
アルミ製ストップタワーバー	●	●
フルエアロシャンパー	●	●
軽量パンタリー	●	●

インテリア	●	●
専用スポーツヘッド	●	●
専用カーボン調ペダル	●	●
チタン・シフトノブ	●	●
マニュアルエアコンディショナー	○	●
シリアルナンバープレート	●	●
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	●	●
駐車センサー内蔵式ルームミラー	●	●
カップホルダー	●	●

オーディオ	●	●
AM・FM電子チューナー・LCDディスプレイ+6スピーカー	—	●

シート	●	●
レカロ社製(カットシート)(フロント)	●	●
S・B分割可倒式アームレスト	●	●

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 安全装備

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)	●	●
ハイマブント・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ドアのアシド座席は2点式マニュアル)	●	●

●はメーカー標準車です。△1:フライバージガラスをオプション装着した場合はハイマブント・ストップランプは装備されません。△2:エクスカブ用車でもあります。△3:レスオブブレーキも設定していません。また、両席エアバッグとABSを同時にレスオブブレーキとした場合はハイマブント・ストップランプは装備されません。※詳しくは取扱説明書をご覧ください。

■タイプR・エック2はタイプR・3ドアクーペをベース車としています。



両席エアバッグを
レスオブブレーキとした場合のステアリング

Integratyper.org



プロジェクトのシートカラーはブラック、レッド、イエローの3色を設定。
(イエローはサンライトイエローの
薄黄色)

カラー	チャイニーズシップホワイト	スターライトブラック・パール	ミラーレッド	ホークシルバー・メタリック	サンライズイエロー
シートカラー プロテクト・リア	レッド・ブラック	レッド・ブラック	レッド・ブラック	レッド・ブラック	イエロー・ブラック
	ブラック・ブラック	ブラック・ブラック	ブラック・ブラック	ブラック・ブラック	ブラック・ブラック
ホイルカラー	チャイニーズシップホワイト	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	チャイニーズシップホワイト
	ブラック	ブラック	—	ブラック	—
ホイルカラー	チャイニーズシップホワイト	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	—

カーペットの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。



Specifications

Specifications		主要諸元	3ドアクーペ	4ドアハードトップ
●車名・型式		1.8 i-DOHC VTEC+PGM-FI ホンダ・GF-DCH	1.8 i-DOHC VTEC+PGM-FI ホンダ・GF-DCH	
●エンジン形式			B18C	
●トランスミッション			5速マニュアル	
●寸法・重量				
全長×全幅×全高(m)		4,280×1,696×1,390	4,525×1,696×1,365	
ホイールベース(m)		2,570	2,620	
トレッド(m)	前	1,480		
	後	1,495		
離地性・上高(m)		0.135		
車両重量(kg)・4		1,080(1,070)	1,120	
ABS装着車・4		1,090	1,130	
ABS+ERSエアバッグ装着車		1,100	1,140	
エアコン・ABS+ERS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・ツインカムSOHC型			水冷直列4気筒機関(無封)プレミアルカルバン仕様)	
燃焼室形式			ペトルーパー	
排氣量			DOHC ベルト駆動 液壓式2段変速	
最高出力(ccm)			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	
荷物搭載容量(L)			4.8	
走行方式			圧燃式	
点火装置方式			フルトランシスター式/レギュレータ点火	
●性能				
最高出力(kW(Pk))/rpm)=			147(200)/8,000	
最大トルク(N·m/(kg·m))/rpm)=			186(19.0)/6,200	
最高速度(km/h)			185	185
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			乾式摩擦片タイプ	
変速機形式			常規鋼板式	
変速比	1速		3.290	
	2速		2.105	
	3速		1.458	
	4速		1.094	
	5速		0.787	
	倒退		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	
主フレームの構造形式	前		油圧式ハブリーナードディスク	
	後		油圧ディスク	
サスペンション方式			ダブルウイングボーン(前/後)	

■4:レバーブレーキ操作の状態です。()はレースペース車の状態です。#はネット端で「スクーターはエンジンを無効に保証した状態」と表示される条件で測定したもので、同じエンジンで直進した場合、「ネット」はクロスオーバーの15%程度低減(積み工合会員へ)になります。
■新規登録:出力が[PBS放ららくH]にトルクは[Kg-m]から[N-m]に切り替わります(出力換算率:1PGs=0.7355kW、トルク換算率:1kgm=m-9.8066N-m) ■本車両は通常マニュアル車の設定です。

- 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 RE010とADVAN A-032が記載するが、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-LITE、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。あらかじめ了承ください。
- 販売会社：本田技研工業株式会社

Digitized by srujanika@gmail.com



■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、詳しくは専門店へ
■PGM-EI、VTECは本社技術研究所株式会社の登録商標です。
■本社様ならびに販売代理店様にてお問い合わせ下さい。お問い合わせ下さい。
■販売事業者：本社技術研究所株式会社

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ィ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ライド力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。この集いでは、以上の考えにもとづき、豊富なカリキュラムが展開される。ウェット路面でのフルブレーキング、ABSなどによる危険回避、ジムカーナコースやミニサーキットでのドライビングレッスン、サーキットの体験走行…。こうした実践的なレッスンによって日常の走行では得ることのできない、セーフティドライビングのための貴重な経験を積み、重要なノウハウを学びとることができる。コーナリング時にクレマにかかる力や荷重移動の意味、タイヤの能力などドライビング上達に欠かせない知識の習得も可能。実技と知識の両面から、より高いドライビングレベルの向上をめざす。特別講師として参加する一級ドライバーへドライビングに関する質問を直に投げかける機会も多い。また、開発者によるINTEGRA TYPE Rの開発ストーリーを聞くチャンスもある。まさに充実のコンセプト・ミーティング。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。



INTEGRA TYPE R ACCESSORIES

車高を約10mm下げるとともに5段階に減衰力を調整する機能を持つ、
3ドアクーペ専用のスポーツサスペンション。

コクピットのエキサイementメントを高めるこだわりのアイテム。
INTEGRA TYPE Rのマークが入ったアルミプレート付フロアマット。



鍛造アルミを採用し、滑りにくいクロスディングル・パターンを施したスポーツペダル。

※アクセサリーの価格、詳しい情報などは、別冊のアクセサリーカタログをご覧ください。

Integratyper.org

一台一台刻み込まれる、この世で唯一の刻印。
それは、TYPE Rの歴史を飾る栄光のナンバーである。



ホンダの熱きレーシングスピリットをライトウェイスポーツに注ぎ込み
多くの方々に、より身近に感じていただくために誕生したINTEGRA TYPE R。
圧倒的なドライビングフレジャーの獲得をめざしたこの異端のマシンは、
自動車興隆の世紀において、確実に熱い一石を投じたクルマであるとわれわれは自負している。
そして誕生から4年が経ついま、実に多くの方々にご賛同いただけたことを誇りに思う。
この国の、走りに対する熱き情熱が、依然健在であるとの証といえよう。
走りを愛するホンダのアイデンティティを、より明確なものとしたこのINTEGRA TYPE Rにわれわれは、
これより一台一台、そのマシン唯一のものとなるシリアルナンバーを与える。
ホンダとしての特別な想いを込め、最後の一台をラインオフする日まで。



この記念すべきINTEGRA TYPE Rをご購入いただいた方の、この世で唯一の栄光のナンバーを刻み込んだシリアルナンバープレートを
そのままキー用ルーターに取り付けたり用のアクリル板に受注発行いたします。ご希望の方は販売店に連絡し必要な上、ご購入ください。

Integratyper.org

ードはひかえめに、シートベルトをしめて安全運転。

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。

中は必ずシートベルトを正しく着用しましょう。

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。

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。

で快適なカーライフのために。

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。

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。

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。

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。

な資源を大切に。燃費向上運転をお願いします。

時にはエンジンをとめましょう。

急・急加速を避けましょう。

使わない荷物を載せたまま走るのはやめましょう。

人と、地球に「夢・発見・ドラマ」を。

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。

毎日のお買い物が、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！

【毎日使うカードが、チャリティ活動に役立つられます。】

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、ホンダベルレ店では、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磨いていただける、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 DRIVING SCHOOL

HONDA CREDIT

●ホンダベルレ店では、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。

ホンダ・クレジット
Honda Credit



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、経費控除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きたいよう、ホンダアクセサリでは、ホンダ車との同時一体感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企画しております。



詳しくはホンダベルレ店にお問い合わせください。

取り扱い車種 NSX/プレリュード/S2000/インテグラ・シリーズ/HR-V/セイバー/CR-V
トルネオ/オルティア/キャバ/オデッセイ/ステップワゴン/ゴルフ/インサイト/パートナー

お問い合わせ、ご相談はお近くのホンダベルレ店または下記の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/>

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。

HONDA
本田技研工業株式会社

T107-8556 東京都港区南青山2丁目1番1号

本カタログの内容は1999年12月現在のものです。

OGTR-K1-912-9