

HONDA

INTEGRA
TYPE R

INTEGRA
TYPE R

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喜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ろう。

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”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。





——— Rは、レーシングスピリットのR。

INTEGRA TYPE R 98 spec



さらに研ぎ澄まされた加速性能とストップングパワーを持ち、 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)、マシンを操る喜びのための操作性(コントロールビリティ)、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、走る喜びに満ちた領域へのドアを、ぜひ開けていただきたい。

※レスポンスも設定しております。



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

マシンを操る喜びのための…操作性
コントロールビリティ

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

ドライバーの意旨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、
インテグラの特質を活かし、優れた旋回性能と
安定性、制動力を確保

スバリタんなテイストと感覚

高性能化に伴い、リアルスポーツ感覚を高める
スバリタんなコクピットもエクステリアパーツを採用

具体化技術

- 1,800ccDOHC 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
- フ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・高剛性クラクシャフト
- 駆動系ギアレスの伝達
- 高強度ギア材を採用したファイナルギア
- クラッチ・プレッシャープレート材質変更
- 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
- トルク感応型ヘリカルLSD
- パフォーマンスロー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ス
- 性能を徹底追求した空力パーツ
- 高剛性・軽量アルミホイールのインチアップ

- 真紅のホンダエンブレム
- 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
- ショートレシオシフトノブ
- カーボン製メーターパネル
- INTEGRA TYPE R 98 spec.R-インテリア・アルミ製パッチ
- フロントアンダースポイラー／ウイングタイプリアスポイラー
- アンダーウイングタイプリアバンパー
- ボディ同色サイドシル
- プロジェクタータイプディスチャージヘッドライト















DOHC VTEC POWER SOUP UP

B18C 98 spec.R

MAX POWER
200PS/8,000rpm

MAX TORQUE

19.0kgm/6,200rpm

*上記の数値はテスト値です。「テスト」とはエンジンを車用エンジンとして
試験した状態で測定したものです。
*エンジンの最高出力は、エキゾーストマニホールドが取り付けられた状態のもので、

“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。

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気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と思われる。しかし実際は、排気慣性効果で掃気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ため、ガスが自重の慣性力でも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気である。

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ると、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ず“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こ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とするために、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 98 spec.R開発の時点で行われた高回転化の手法をご紹介します。

まず、より温度が低い酸素をより多く含んだ空気を採り入れるため、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、高熱価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実践するためには、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 高リフト対応 高圧縮用二重化スプリング

②スロットルボディ
大口径の2重スロットルボディ

③インターマニホールド
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、軽量化コネクティングロッド

⑦クランクシャフト
スベリングサー 6フィート高強度、高剛性クランクシャフト

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

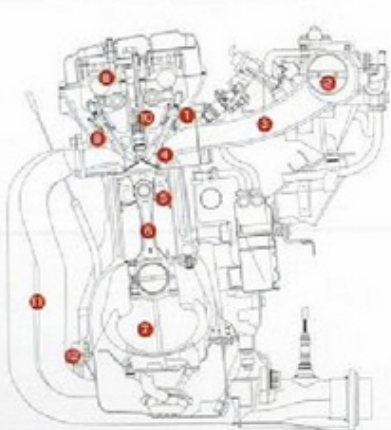
⑨エキゾーストバルブスプリング
高リフト対応二重化スプリング

⑩スパークプラグ
高圧7番 プラチナプラグ

⑪エキゾーストマニホールド
完全等長、SUSパイプ

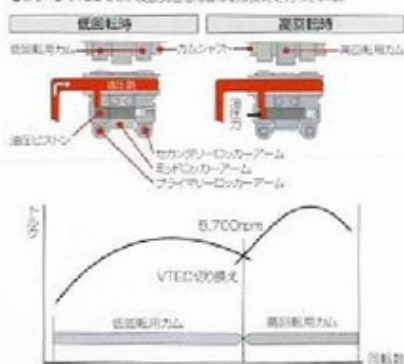
⑫エンジンスタビライザー
アルミダイキャスト製高剛性一体化スタビライザー

B18C 98 spec.R 高出力化技術の主なポイント

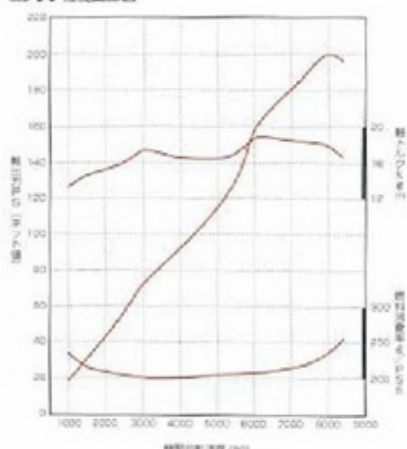


VTEC切り換え作動図

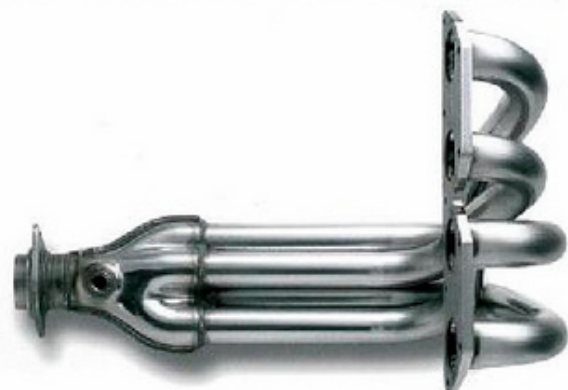
- 低回転時 3つのロッカーアームは分離、2つのバルブは低回転域のみでそれぞれ独立して駆動される。
- 高回転時 油圧ピストンの移動によって3つのロッカーアームが連結、2本のバルブは、今更中央の最高回転域まで駆動されることになる。
- DOHC VTECでは、吸気系と排気系にこの切り換えを行っている。



エンジン性能線図



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聴かせていただきたい。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”の搭載でいっそう乾きを増したエキゾーストノートに、おそろし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。ここまでの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弁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

グも断面を楕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。

そしてなかでも圧巻な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ウエイト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、ベ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、F1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・ベ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、一基一基で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、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、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で、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。

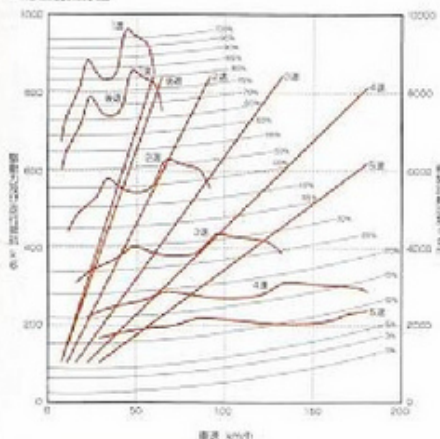
スポーツドライビングにおいて、このもっとも余裕加速の多いエンジン回転を使いながらパワフルな立ち上がり加速を実現すべく、トランスミッション、ファイナルギアのレシオも同時に煮詰めている。

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のである。

この、まさにレーシングテ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、ショットピ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で。

走行性能曲線図



ボート手動研磨工程

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。バルブシートの研磨角度を鋭角にしたことによって生じるわずかな段差を取り除くのが目的。両面研磨エンジンでは、わずかな段差さえも見過ごせない存在となる。一基一基でいねいに研磨を受ける。レーシングエンジンを必要とする工程である。

ギアレシオ比較	96 spec.R	98 spec.R
ファイナル	4.400	4.785
1速	3.230	3.230
2速	2.105	2.105
3速	1.488	1.488
4速	1.107	1.034
5速	0.848	0.787

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、インチアップにともなってまた一からの専用開発を行っている。INTEGRA TYPE Rの走りをもっと劇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。管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。

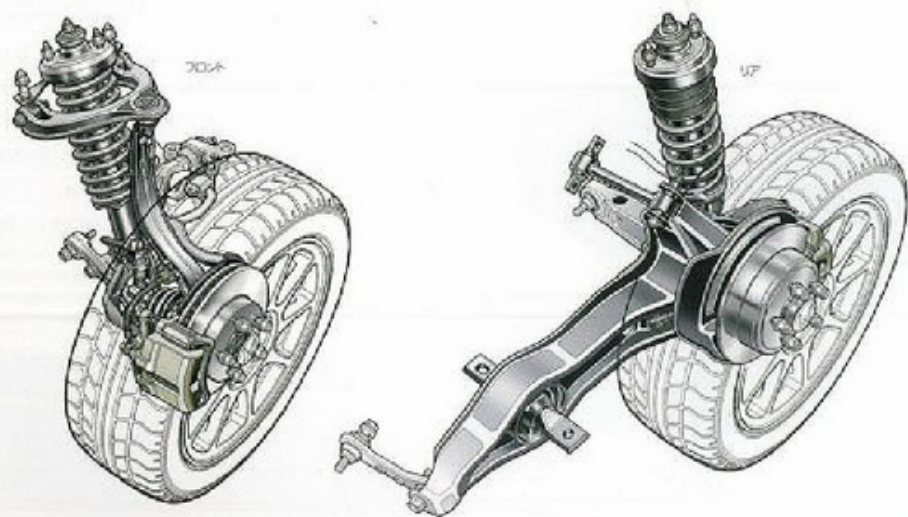
シャシー開発のより具体的な目標は、「サーキット走行でのコーナリングスピードをすべて確実に高めること」と定められた。ただサイズの大きいローターを装着するだけでは、この目標に到達できないばかりか、場合によっては裏目に出ることもある。強大なストッピングパワーを得る大容量ブレーキと限界性能を高めるタイヤ&ホイールのサイズアップにともなう総合的な走りの詰めを、INTEGRA TYPE Rはサーキットにおいて徹底したのである。

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、立ち上がり強力なトラクションを得るためのセッティングである。

そのために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、 $\text{ロール角} = \text{車重} \times \text{横G} \times \text{重心高さ} \div \text{ロール剛性}$ 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



アンダーをかき消し、感動的なコントロール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従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。これはおじり減さ、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従性に影響するダンパー減衰力を大幅にアップさせるために、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。またスプリングプ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、タイヤの扁平率が45となり、タイヤ自体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、スプリングプ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。

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	スプリングプレート (kgf/mm)	3.6
	ダンパー減衰力 (kgf/10.3m/sec時)	(90%) 144 / (98%) 175
	スタビライザー径 (mm)	24
リア	スプリングプレート (kgf/mm)	2.0
	ダンパー減衰力 (kgf/10.3m/sec時)	(90%) 90 / (98%) 42
	スタビライザー径 (mm)	13
ダンパーマウントブッシュ (kgf/mm)	70	370 (95.3倍)

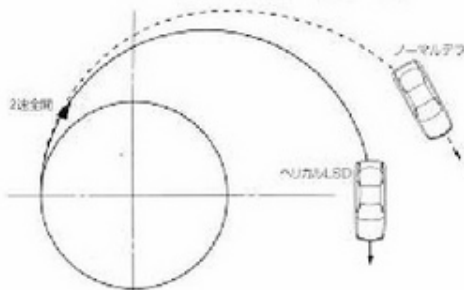
※1. ベースモデル(98 spec.R)とTYPE Rのサスペンションセッティングを比較したものである。全体的に、かなりハードセッティングがなされていることがわかるだろう。そして、フロントはハードに固めながらもタイヤの接地性を向上させるために、リアにはやや柔軟なセッティングがされていることが読みとれる。

HELICAL LSD

メカニカル方式トルク感应型ヘリカルLSD

低速加速性能比較

ヘリカルLSDは、インプットによって空転しはじめたフロント内輪に集中しようとするトルクを、機械的な動作で瞬間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、単にヘリカルLSDを採用すればいいというものではない。適切なシャシー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。



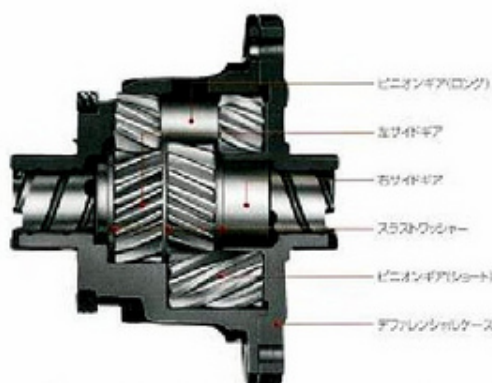
タイトコーナーの鋭い立ち上がりのために、トルク感应型LSD。

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、トルク感应型のヘリカル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、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。そのため十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。そしていま一つが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、内輪の接地圧に反じた差動制限トルクを発生させるこ



こ輪の軸の両端をギアが「ヘリカルギア」である。左右輪の差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ンシャシ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動作がスムーズに変化しているのだ。そして、従来のLSDの性能を越えるのは、最終的にドライバーの「志」である。

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感应型ヘリカルLSDを採用した。

強大なストップングパワー、限界Gの向上、よりコントロールナ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み、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イストに迫るものである。

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った。

量産車の常識を越えた INTEGRA TYPE Rのボディ強化策。

何度かのテストでおおよその補強位置を見だし、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、リアクロスメンバーのリアアームの合計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ふ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に“これがいい”という

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、エンジンマウントラ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を手に入れたら、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、目にするこの2本が、このマシンの血の熱さを静かに物語っているとさえ言う。

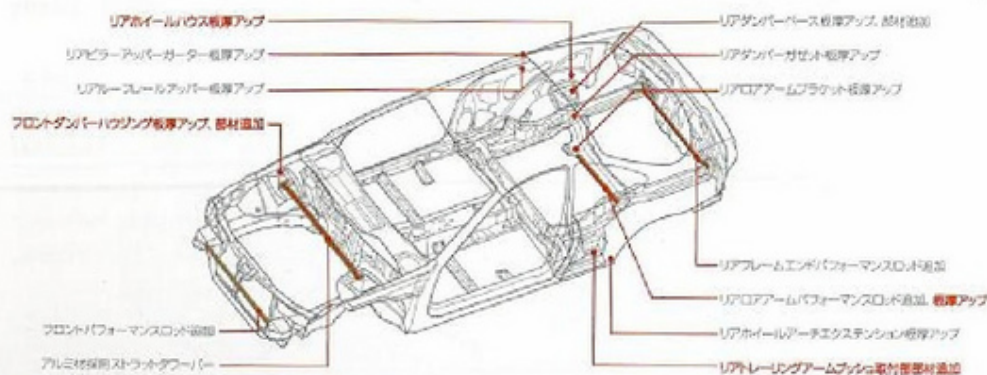
徹底的な軽量化は、レーシングテストを 狙うINTEGRA TYPE Rの必然条件。

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。

その主な項目をご紹介します。まずはエンジン周り。バルブの細径化やバルブスプリングの橋円化、インテ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、クラッチのフェーシング材の改良、フライホイール形状の煮詰め、エンジンマウントブラケットのアルミ化、ラジエーターのアルミ化、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 イラストはコドラープ ベースモデルとの比較 (赤い字の部分は、98 spec. 4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」、「強度を確保するもっ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しれないが、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を一歩抜きん出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。

コントロール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

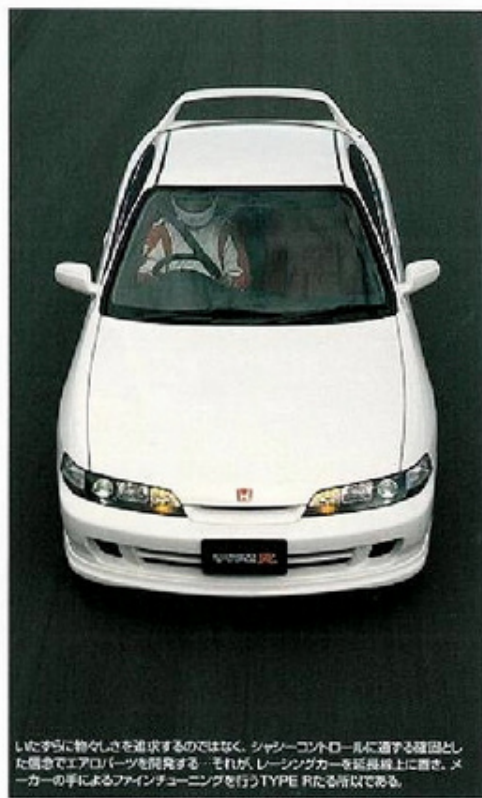
ルマをチューンするにあたり、リアウイングなどが後付けされるのもそうした意識にもとづく。しかし、本気で運動性能をチューニングする場合、じつは空力パーツも重要なパーツとなる。といっても、ロードゴーイングカーでダウンフォースがあると考えるのは間違い。特別な場合を除き、ダウンフォースはレーシングマシンだけのものだ。

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。

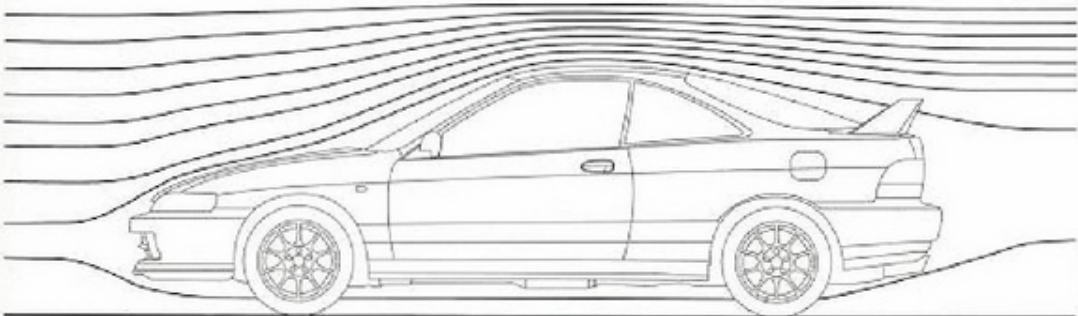
レーシングマシンは下面の形状を整え、その流速を速めることで車体を下に引っ張る力、ダウンフォースを生んでいるのだ。もちろん、リアウイングに発生する下向きの揚力と、空気抵抗抗力を下向きに振り分けることでも押しつけている。つまりロードゴーイングカーによる空力パーツの意味は、上向きの揚力の度合いをコントロールすること、スムーズな流れをつくることで空気抵抗を減らすことにある。そして、揚力の前後バランスは高速走行時のステアリング特性に影響を与える。

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。



いかにすら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確固とした概念でエアロパーツを開発する。それが、レーシングカーを純粋に楽しませ、ドライバ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、前面ボディ上部のアウトラインを流れる空気の流速が下面の流速より速いことから、上面の気圧が下流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、ウイングやスポイラーの役割である。考え方はシャシーの場合と同じ。全体の揚力を減低させるながら、よりコントロールを利かせるという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。そしてイグニッションキーを回し、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ドバックに至る。

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ドバックでそれを具現化する。

INTEGRA TYPE Rは、コクピットの仕上がりエキサイトメント…感覚性能ととらえ、あるときはじゅくじゅくと跳め、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。

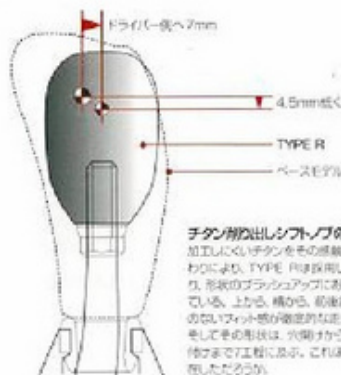
INTEGRA TYPE Rの走りのために、 選び抜かれた形状そして感触。

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ドバックをもとに、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3Dアライメントの後座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ドバック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ドバックを保ったまま、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採用した。チタンは、感触のよさとF1イメージを追求したもの。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機能的な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デコステアリングのメーターパネル、そのデコステアリング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パッチが埋め込まれた。

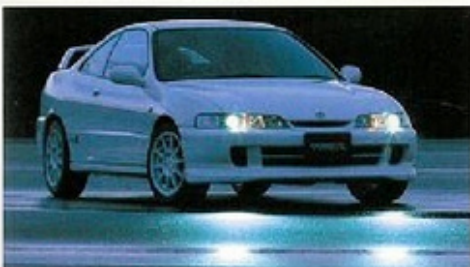
INTEGRA TYPE Rは、インテリアのディテールにおいて心の高揚を求めた。心身ともにエキサイティングな刺激に満ちたクルマ、それがこのマシンの信条である。その高揚感、インテリアをウインドウ越しに外から眺めてもわかる。TYPE Rが非日常のマシンであることの主張は、ドライバーだけに聞かれるものではないのだ。

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、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。



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パ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採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パルタンテイストを身につけた。



イエローのメーター指針、カーボンデューサーのパネル、MOMO社製ステアリングホイールにシカド社製バケットシート、そしてチタン製のシフトノブ。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窺い込める。コンパクトこそ、TYPE Rのアイデンティティを強く語る場所なのだ。



そこに座る者を魅了させるシカド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。3Dアウターは、フロントのクッションはブラックのシートカラーを選択することができる。
 (リアおよびベース車のフロントはブラック)







3 Door Coupe



ボディカラーは、チャンピオンシップホワイト

ラジオリフトはディーラーオプション



3ドアクーペには、レースベース車が変わります。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ています。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

ラジオリフトはディーラーオプション



Equipment 主要装備

	3ドアクーペ	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ポイラー	●	●
アンダーウイングタイプリアスポイラー	●	●
TYPE R専用ボンダ・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)	●	●
カーボン繊維用ブラッグカバー	●	●
ボディ同色サッシュル	●	●
衝突・ミスト検知付フロントウイング	●	●
ボディ同色電動リム・コンタクトミラー	●	●
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(マルチ機能付)	●	●
黄色LED4速メーター	●	●
カーボン繊維メーターパネル	●	●
MOMO社製革巻ステアリングホイール	●	●
リフト・リフレクトミラー	●	●
走行関連装備		
メカニカル方式トルク増強型ベリカルSD(USデッドスリッパ付)	●	●
フロントベグ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輪ダブルクイックボーン・サスペンション	●	●
太極パフォーマンス	●	●
アルミ製ストラットタワーバー	●	●
フルニ製ラジエーター	●	●
軽量バッテリー	●	●
インテリア		
ダクト・インフォノブ	●	●
マニュアルエアコンディショナー	○	○
TYPE R専用アルミ製/シフト	●	●
TYPE R専用キー	●	●
フットレスト(運転席側)	●	●
パワーウィンドウ	●	●
パワーロック	●	●
後付け換え式リムミラー	●	●
カップホルダー	●	●
シート		
レカロ社製/リットシート(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(16×7J)	●	●

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	●	●
衝突性エネルギーボディ	●	●
ドアビーム	●	●
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置しております。
※2 衝突性エネルギーボディと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てください。

衝突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、横方向や前方からの衝撃には作動しません。前方からの衝撃による乗員への影響を軽減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補助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エアバッグ展開時の写真を作成したものです。

Color



チェイストンジップカフ スターライトブラックパール ドラムヘッド ボーイズシルバー・メタリック



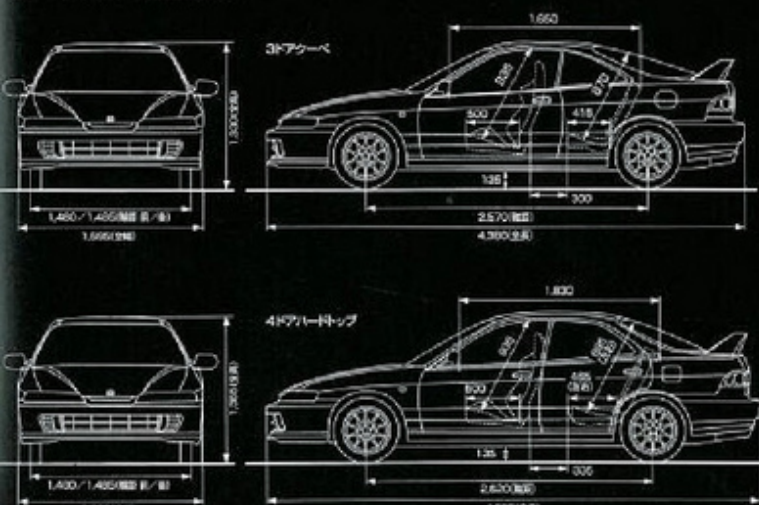
チャンピオンシップは94回

カイザー・シルベール・メダル

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	ミラレンド	ホーグズバー・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	レッド/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
4ドアハードトップ	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

ルーススペース車は、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 圖面(單位:mm)



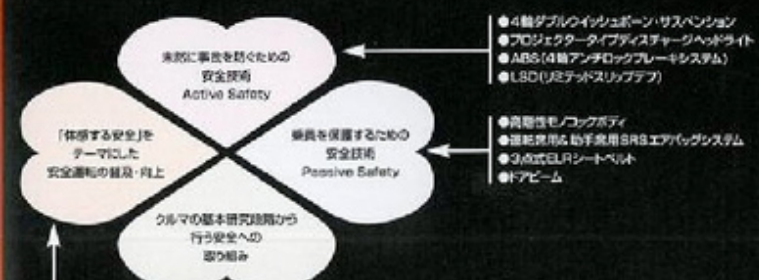
Specifications 主要規格

	3Fアークベ 1.8: DOHC VTEC+PGM-FI ホンダ-E-022	4Fアークトップ 1.8: DOHC VTEC+PGM-FI ホンダ-E-022
●車名・型式		518C
●エンジン形式		5速マニュアル
●トランスミッション		
●寸法・重量		
全長×全幅×全高(mm)	4,390×1,695×1,330	4,525×1,695×1,395
ホイールベース(mm)	2,570	2,620
トレッド(mm)		
前		1,480
後		1,485
最低地上高(mm)		0.135
車両重量(kg) ※3	1,680 (1,670)	1,120
ABS装着率 ※3	1,000	1,130
SF12エアバッグ装着率 ※3	1,090	1,130
ABS+SRSエアバッグ装着率	1,100	1,140
エアバッグ+ABS+SRSエアバッグ装着率	1,120	1,150
標準定員(名)	4	6
客室内寸法 長さ×幅×高さ(mm)	1,650×1,365×1,090	1,830×1,360×1,120
●エンジン		
エンジン種類、シリンダー数、バルブ仕様	水冷直列4気筒体積(単位:リットル)(バルブ仕様)	
燃焼室形式	ペトルーチ型	
弁機構	DOHC ペトルーチ型 両気2 両弁2	
缸径×行程(mm)	1,797	
内径×行程(mm)	81.0×87.2	
圧縮比	11.1	
燃料供給装置形式	電子燃料喷射式(ホンダPGM-FI)	
燃料ポンプ形式	電動式	
燃料タンク容量(L)	50	
潤滑油種類(1)	4.8	
潤滑方式	圧入式	
点火装置形式	フルトランジスター式バッテリー式	
●性能		
最高出力(PW/kW)※	200/8,000	
最大トルク(kWm/rpm)※	19.0/6,200	
燃料消費率(kg/kWh) ※1 (100km/L) ※2 (100km/L) ※3 (100km/L)	19.2 (13.2)	12.5
※2 (100km/L) ※3 (100km/L) (乗用車用) ※4 (100km/L)	20.2 (12.3)	13.5
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	乾式単板ダイヤフラム	
変速機形式	変速機形式	
変速比		
1速	3.230	
2速	2.105	
3速	1.458	
4速	1.034	
5速	0.787	
6速	3.000	
減速比	4.785	
ステアリング装置形式	ラックアンドピオン式	
タイヤ	215/45ZR18	
主ブレーキの種類・形式	前 油圧式ディスク 後 油圧式ディスク	
サスペンション形式	ダブルウィッシュボーン式(前/後)	
ステアリング形式	トルクセンシング式(前/後)	

[illegible]

■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。
■タイプは、POTENZA RE010とADVAN A-022が主流ですが、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価格が異なりますので、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。
■本仕様によりに該当せず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。
販売店検索：本田技研工業株式会社

4つの視点から考える安全。「グローイングセーフティ」。



安全情報提供システム

- クルマの自動ブレーキ「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（ヒュードライビング・ロード・セーフティポイント）を全庁標準に配備
- 実践的な安全運転トレーニング（交通安全センター）
- 乗客搭乗者へのドライビング・スタイル助言
- 企業内運転従事者への安全運転講習
- 財団法人「交通安全の安全会」の研究活動への支援

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イ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ぬ。
なぜなら、安全かつタイムリックに走りを楽しむのが否かは、ステアリングを握るドライバーの
力腕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。
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。

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。
- 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・急加速を避けましょう。
- 日頃使わない荷物を載せたまま走るのはやめましょう。

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 便利とお得がグリーンとふえた



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!

【毎日使うカードが、チャリティ活動に役立てられます。】

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質を、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。

あなたのカーライフをサポート
ホンダクレジット
クレジットはあなたの健康です。
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、ホンダアクセスでは、ホンダ車との同調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

●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伝えたい。ホンダホームページ <http://www.honda.co.jp/>

取り扱い車種: NSX/セリカ/プレミオ/インテグラ/シビック/HR-V/CR-V/トルネオ/オルティエ/キャリ
オディセイ/シリーズ/ステップ/ワゴン/エコリポート

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
〒107-8556 東京都港区南青山2丁目1番1号

本カタログの内容は1998年10月現在のものです。
081TRK2-810②