

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&センスを高めさせていただく、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。

ホンダ クレジット

ホンダクレジット

HONDA CAR LEASE

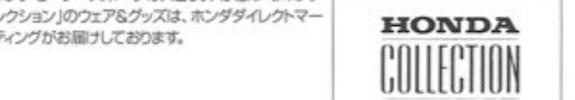
ホンダリースは、個人・法人にかかわらず、資金の有効活用はもちろん、経費処理も可能な注目のカーリース・システムです。

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

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。

ホンダベルノ旭川

末広店

旭川市末広1条8丁目

TEL (0166) 57-6321

豊岡店

旭川市豊岡14条6丁目

TEL (0166) 32-7211

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/シティ/ステップワゴン/ロゴ/パートナー

お問い合わせ、ご相談は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ています。 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
〒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1999年7月現在のものです。
00ITR-K-907 ©

HONDA



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歡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。



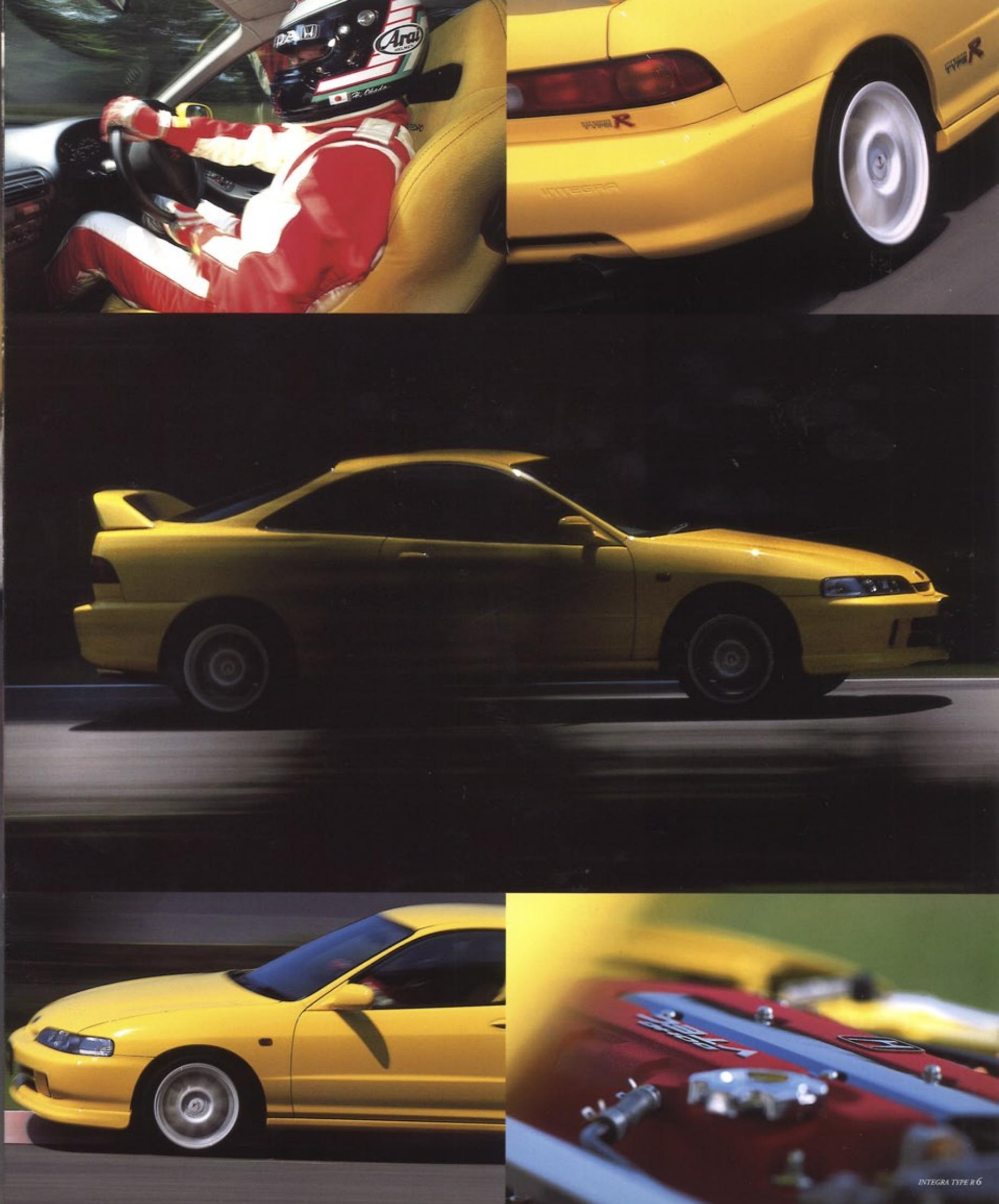
究極のハンドリングマシンとして
好評を博したINTEGRA TYPE Rが
新たに鮮烈のボディカラーを携え
ホンダ史上に熱き刻印を記す。

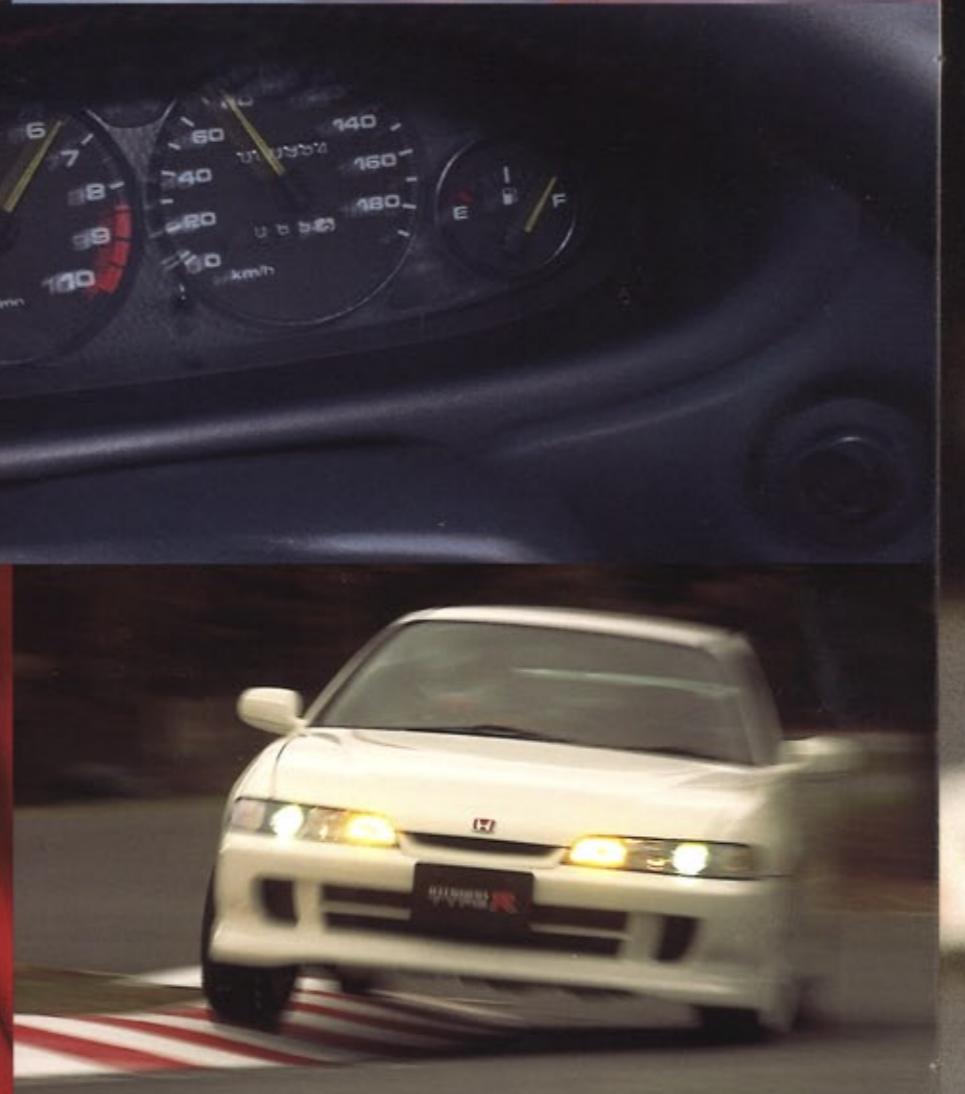
TYPE Rは、サーキットによる限界走行のフィーリングを土台とし、ベースとなるクルマにレーシングカー開発の手法を用いて細部にわたるチューニングを施することで生まれる。しかし、それはいたずらに物々しさを追求するチューニングではなく、メーカーたるわれわれが“レーシングカーに近づく”という目標のために設定した、確固とした指標のもとに行われるものである。その指標とは——速さを得るための動力性能(パフォーマンス)、マシンを操る歓びのための操作性能(コントローラビリティ)、人とマシンを一体化しドライバーの精神状態を高めていく感覚性能(エキサイトメント)——の3つの要素によって構成される。それらを高次元でバ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、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プレジャーをめざしてTYPE Rを開発した。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プレートへ、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込む。

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ビックアップの良さ、 高回転域の痛快な伸びを実現する	<ul style="list-style-type: none"> ●1,800cc DOHC VTEC TYPE R専用エンジン ●高回転対応バルブシステム ●微減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 4inハイブ・エキゾーストマニホールド ●高精度・高剛性クランクシャフト ●選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 ●ラップチ・フレッシュヤーブレード材質変更 ●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、優れた旋回性能と 安定性、制動力を確保	<ul style="list-style-type: none"> ●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 ●パワーマックスロッドによるボディ強化 ●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 ●性能を徹底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 高性能化に伴い、リアルスポーツ感覚を高める スバルタンなコクピット＆エクステリアハーネス採用	<ul style="list-style-type: none"> ●真紅のホンダエンブレム ●チャシビオ・シップホイールの専用外装色 ●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 ●ショートレンジチャック製シフトノブ ●カーボン調メーターパネル ●シリアルナンバープレート ●フロントエンダースポットライ/ウイングタイプリニアスホイラー ●アンダーウイングタイリーパンパー ●ボディ同色サイドシル ●プロジェクトタイヤディスクチャージヘッドライト ●プライバシーガラス







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いただきたい。



DOHC VTEC POWER SOUP UP

B18C spec.R

MAX POWER

200PS/8,000rpm*

MAX TORQUE

19.0kgm/6,200rpm*

*上記の数字はシット位置です。ネットとはエンジンを単独に搭載した状態とは別条件で測定したものです。
*エンジンの写真および図は、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るように思われる。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气である。

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う、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

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、究極とも言える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突き詰めるためには、理論だけでなく長年の経験から得られる“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”的搭載でいつ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にうちに、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。そしてなかでも圧巻るのがクランクシャフトである。きわめて回転精度の高い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、熟成を重ねている。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のエンジン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。マシンによる研削工程を終えたシリンダーへッドを、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



た吸気側排気側側合させて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、最高出力は不変ながら、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1kgmトルクを高め、約10馬力のパワーアップを実現している。

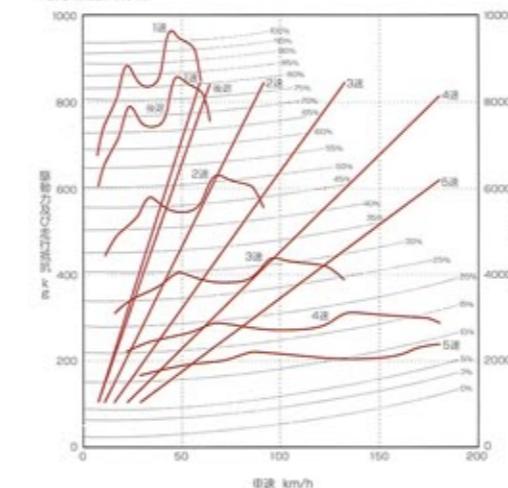
スポーツドライビングにおいて、このもつとも余裕加速度の高いエンジン回転を使いながらパワフルな立ち上がり加速を実現すべく、トランスミッション、ファイナルギアのレシオも徹底して煮詰めている。

シフトアップの際、各ギアをレッドゾーンまで引っこ抜いてから一段上のギアがない場合、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、ギヤキットにおいて、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ヤ材を使用し、ショットペ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。

走行性能曲線図



ポート手動研磨工程

これまでの量産エンジンでは考案されなかった手作業工程。バルブシートの座面角度を鋭角にしたことにによって生じるわずかな段差を削り除くのが目的。高回転エンジンでは、わずかな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る工程である。

ギヤレシオ比較	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	1.458	1.458
4速	1.107	1.034
5速	0.848	0.787



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。

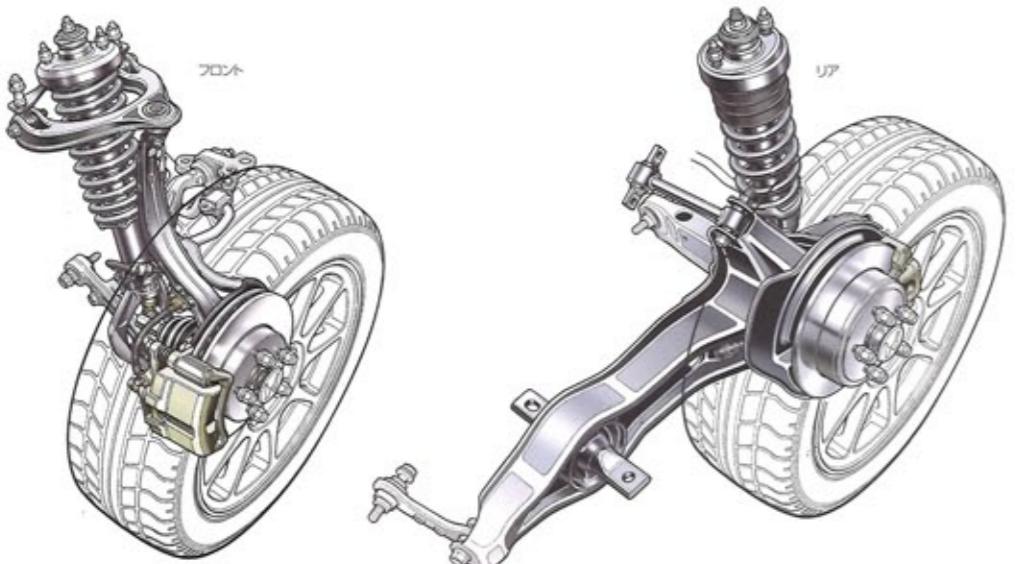
INTEGRA TYPE RはTYPE Rであるべきレーシングテイストを追求すべく、サーキットにおいて徹底的なシャセッティングを行なった。この点においてINTEGRA TYPE Rは、まさに“乗用車の終わるところにはじまり、レーシングカーのはじまるところに終わる”マシンであると言えよう。

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、單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

4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション



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。

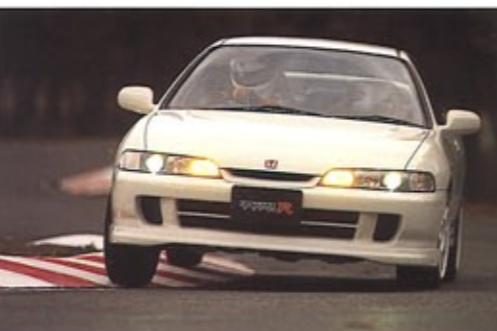
サスペンションのセッティングは非常に複雑である。それは、もちろんサスだけの問題ではなく、タイヤによる要素も大きい。また、高速走行においては、空力によっても接地性は変化するし、コントロール性を考えるとエンジンのトルク特性やレスポンス、ブレーキバランスも重要な要素となる。まず、INTEGRA TYPE Rのシャシー開発に当たり、繊細かつ複雑なセッティングを限界域でまとめ上げるノウハウを持つエンジニア、しかも自らレーシングスピードで走り、フィーリングをつかめることを条件にチームが組まれた。

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ものだ。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使い、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ピライラizer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大きく貢献する。

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。またスプリングレートも固めている。



レベルの高い走行性能を重視するサスペンションは、乗り心地をある程度犠牲にしてでも“重心を低くし、固める”方向にチューニングする。

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ものだ。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使い、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。

その結果、アンダーステアを抑え、ステアリングを切ったときのダイレクト感の高い、きわめて高性能の専用タイヤがつくられた。

サイズは215/45ZR16。デビューモデルに対し、インチアップを行い、さらなる高性能領域へと到達した。

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

こうしたセッティングのなかで、剛性感の高いタイヤに合わせ、リニアなステアリングフィールを実現すべくサスペンションまわりのゴムブッシュ類も硬度を高めている。その他、フロントのスピライラizer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、細かなサスセッティングを敢行した。

サーキットで走行テストを重ね、 常識を超える情熱で専用タイヤがつくられた。

通常、量産車に装着されるタイヤは、そのほとんどがテストコースで数値的な性能をクリアするという手法で開発される。しかし、INTEGRA TYPE Rはその例に従っていない。高度な走行性能を確保するため、迷いもなく開発ステージとしてサーキットがメインに選ばれた。それも実際の開発車を使い、シャシーとともに煮詰め上げるという、まさにレーシングカー開発の手法がとられたのだ。

その結果、アンダーステアを抑え、ステアリングを切ったときのダイレクト感の高い、きわめて高性能の専用タイヤがつくられた。サイズは215/45ZR16。デビューモデルに対し、インチアップを行い、さらなる高性能領域へと到達した。

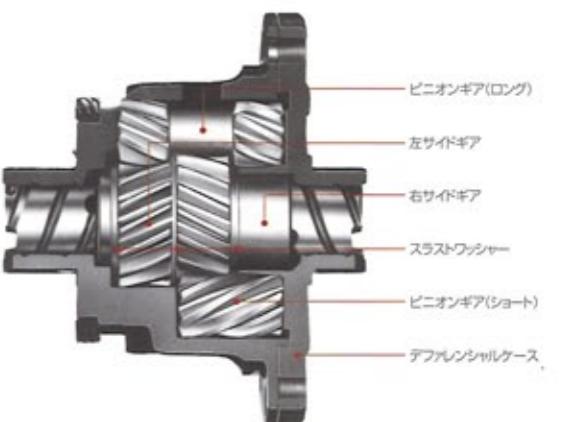
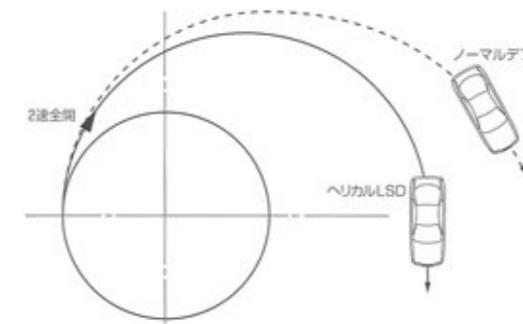
INTEGRA TYPE Rのタイヤは、贅沢にも専用開発されたタイヤであるため、本来の性能を引き出すためには、このタイヤがベストであることを認識いただきたい。

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、イノブトによって空転はじめのフロント内輪に集中しようとするトルクを、機械的な動作で同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。しかし単純ヘリカルLSDを採用すればいいといふものではない。絶妙なシャ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たのだ。



前の斜めの歯を持つギアが“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作動レスポンスに優れている。そして、優れる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。

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応型ヘリカルLSDを採用した。

ストッピングパワーも強化。さらにスポーツ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最大限の「効き」を引き出している。

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イストに迫るものである。

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
	ダンパー減衰力 (kgf/(0.3m/sec) ²)	(実測) 144/(0.3m/sec) ² (目標) 231/(0.3m/sec) ²
	スピライラizer径 (mm)	24
リア	スプリングレート (kgf/mm)	20
	ダンパー減衰力 (kgf/(0.3m/sec) ²)	(実測) 90/(0.3m/sec) ² (目標) 100/(0.3m/sec) ²
	スピライラizer径 (mm)	13
ダンパー・マウントブッシュ (kgf/mm)		70
TYPE R		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わかるだけだろう。そして、フロントはハードに固定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。

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。



FINE TUNING MONOCOQUE BODY

INTEGRA TYPE Rの開発は、ボディはじめました。

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ーと同じ。当然、レーシングカー開発を手がけている人々であるから、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。

何度かの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、リアクロスマ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を測定するには、ホワイトボディの四隅のうち3点を

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。

そして現行モデルでは、デビューモデルに比べさらに、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、サブエンジン結合部の各部を強化。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とともにうコーナリングスピード向上、限界向上に対応する剛性アップである。

—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

ディそしてシャーにおいて、目にすることのできるこの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、レーシングテイストを狙うINTEGRA TYPE Rの必然条件。

ボディ、シャ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イストをめぐる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

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つたことは言うまでもない。「適材適所」、「強度を確保するもつ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削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、熟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。この削り切りが、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。

以上のような開発当初の軽量化は、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現行モデルの開発時には、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現行モデルの軽量化は、まさに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

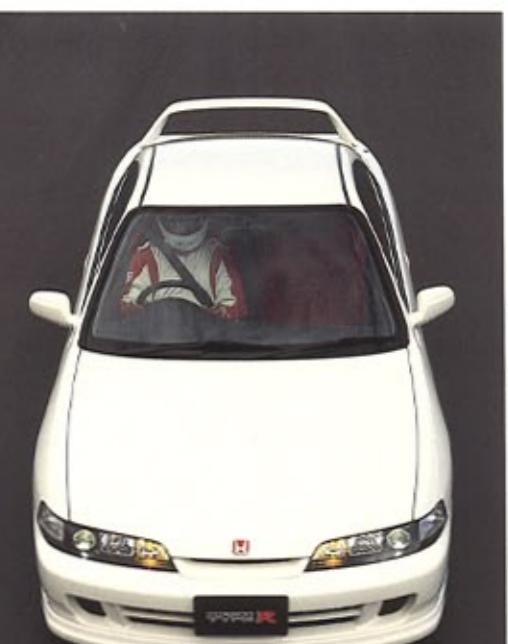
ルマをチューンするにあたり、リアウイングなどが後付けされるのもそうした意識にもとづく。しかし、本気で運動性能をチューニングする場合、じつは空力パーツも重要なパーツとなる。といっても、ロードゴーイングカーでダウンフォースがあると考えるのは間違い。特別な場合を除き、ダウンフォースはレーシングマシンだけのものだ。

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。

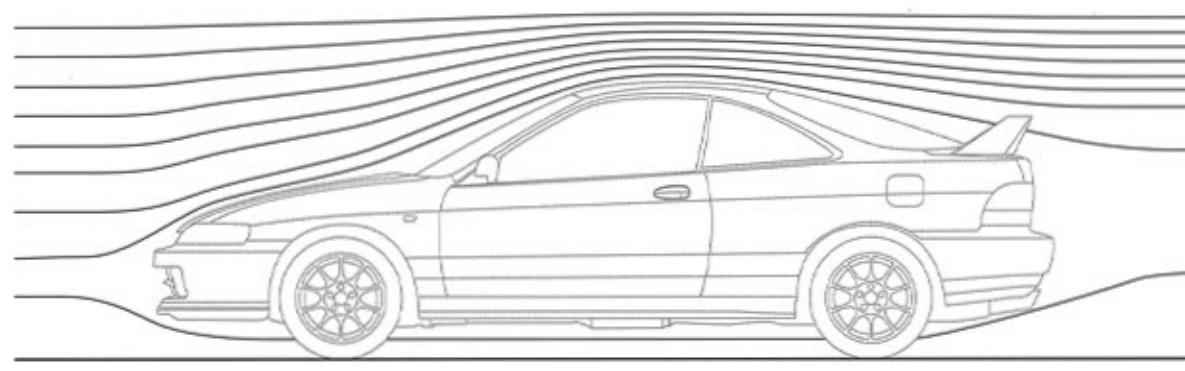
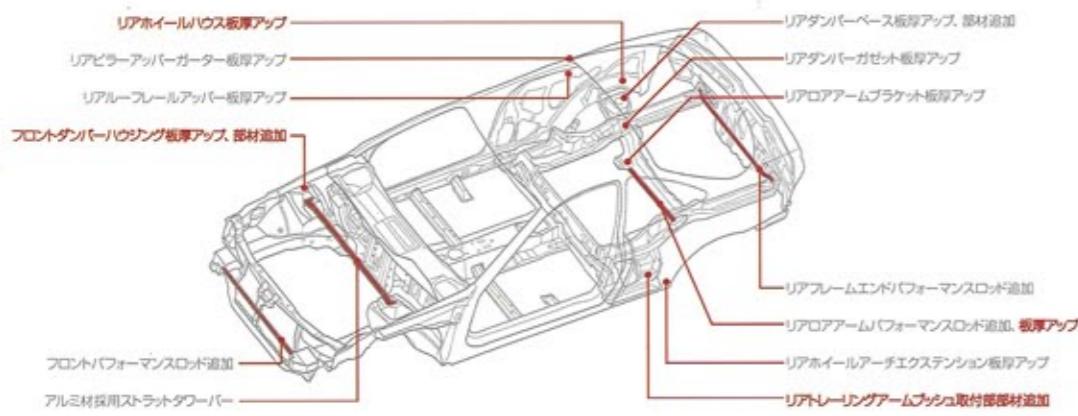
INTEGRA TYPE Rは、この点をチューニングしたのである。チューニングは、実車による風洞実験とサーキットテストを併用して行われた。フロントスポイラーおよびリアスปойлерの形状、取り付け高さ、傾きが、何度も仕様変更され、まさに最適と思われる1点に絞り込まれた。そして、空気抵抗係数(Cd値)を増加させることなく、揚力係数(Cl値)を減少させるとともに、高速コーナーにおける運動性能を高めるべくバランスされた。

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。



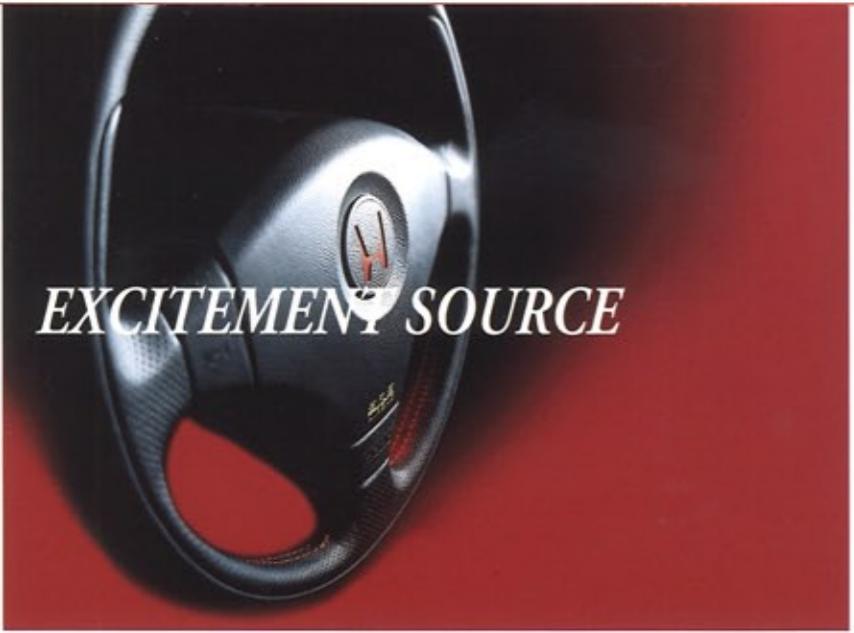
いたずらに物々しさを追求するのではなく、シャーシコントロールに適する箇所とした信念でエアロパーツを開発する…それが、レーシングカーを走行線上に置き、メーカーの手によるファインチューニングを行うTYPE Rたる所以である。

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、デビューモデルに対する現行モデルの強化ポイント）



空力イメージ

図は、長いボディ上部のアウトラインを決める空気の流れが下面の流れよりも速いところから、上面の気流が下部よりも低くなることで発生する。その風力を調整しながら、全体の抵抗力を低減せながら、よりフロントを抑えるというチューニングである。



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。



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…感覚性能とさえ、あるときはじっくり眺め、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。

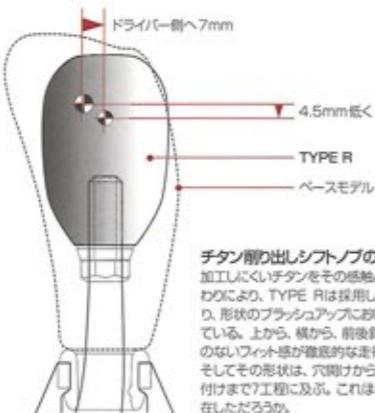
INTEGRA TYPE Rの走りのために、 選び抜かれた形状そして感触。

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。前提是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バケットシート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。



チタン削り出しシフトノブの重心
加工していくチタンをそのまま触ると軽量であることへのこだわりにより、TYPE Rは採用した。また採用するに当たり、形状のバランスアップにおいてもこだわりが發揮されている。上から、横から、前後斜めに動かしたとき違和感のないフィット感が徹底的な走行テストによく求められた。そしてその形状は、穴開けからシフトパターンの刻印・色付けまで工程に及ぶ。これほどシフトノブがかつて存在しただろうか。

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。



INTEGRA TYPE Rのエキサイトメント。

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熱く。

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。

新たに登場するサンライトイエローは、3ドアのみの専用色だ。そしてこのボディカラーは、フロントシートを専用のイエローと標準色のブラックから選ぶことができ、イエローのフロントシートを選択すると、ステアリング、シフトノブ・ブーツおよびリアシートのステッチまでがイエローに統一される。ブラックのフロントシートの場合は、他のボディカラー同様、ステッチはすべてレッドとなる。

さらに、サンライトイエローの登場にあわせ、3ドアクーペに、ウインドウをブラックアウトしたプライバシーガラスをオプション設定(リアクォーター/リア)。走りを重視した3ドアクーペが、さらにスマートなエクステリアとなった。



イエローのメーター指針、カーボンデクスターのパネル、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。まさにスマートな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、ごく簡単にステアリングとシフトノブのステッチがイエローとなる。

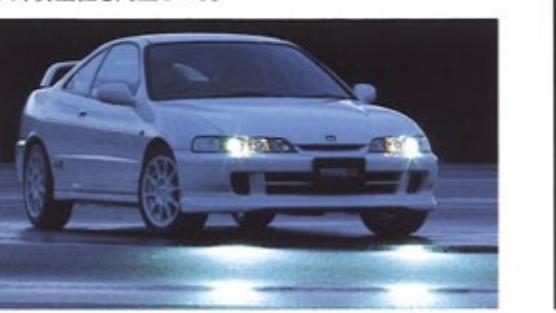


そこに座る者を魅了させるレカロ社製バケットシート。TYPE Rオリジナルのサイド表皮が熱き情熱をしっかりとサポートする。サンライトイエローの3ドアクーペはイエローあるいはブラック、その他の3ドアクーペはレッドあるいはブラックのフロントシートカラーを選択することができる。(3ドアクーペのリアシートおよび4ドアハードトップ、レースベース車のシートはブラック)



熱き走りのための、プロジェクタータイプ ディスチャージヘッドライト。

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。





3 Door Coupe



4 Door Hardtop



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ーカー	●	●
アンダーウィングタイプリアスピーカー	●	●
TYPE R専用ヘッドライト(赤)	●	●
TYPE R専用カーブサイド/リア	●	●
大型サイドミラー	●	●
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)	●	●
カーボン運転席用ラグカバー	●	●
ボディ同色サイドシル	●	●
競技・ストリート用フロントワイパー	●	●
ボディ同色電動モコンドアミラー	●	●
全面クリーンガラス	●	●
プライバシーガラス(リアクォーター/リア)*1	○	—
インテリア		
パワーステアリング(チルト機構付)	●	●
黄色指針4速メーター	●	●
カーボン指針メーターパネル	●	●
MOMO社製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		
マニカル式トルクセンサ/ヘリカル LSD (リミテッドスリップ付)	●	●
フロントベンチレーションティ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 wishbone・サスペンション	●	●
大型Jフォーマンスロード	●	●
アルミ製ストラットタワーバー	●	●
アルミ製ラダーフレーム	●	●
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	○	—
シリアルナンバープレート	●	●
TYPE R専用キー	●	●
フルレスト(運転席側)	●	●
ハーフウインドウ	●	●
パワードロック	●	●
車両切り換式ルームミラー	●	●
カムホールダー	●	●
シート		
レカロ社製バケットシート(フロント)	●	●
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*2	●	—	●
ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)*2	●	●	●
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)	●	●	●

*2はメーカーオプションです。*1:プライバシーガラスをオプション装着した場合は、ハイマウント・ストップランプは装備されません。*2:レスオプションも設定しております。また、荷物エアバッグと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。



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際してシートベルトの力を緩和する機能を備えています。SRSエアバッグシステムは、あくまでもシートベルトを離す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運用をお願いします。

Color



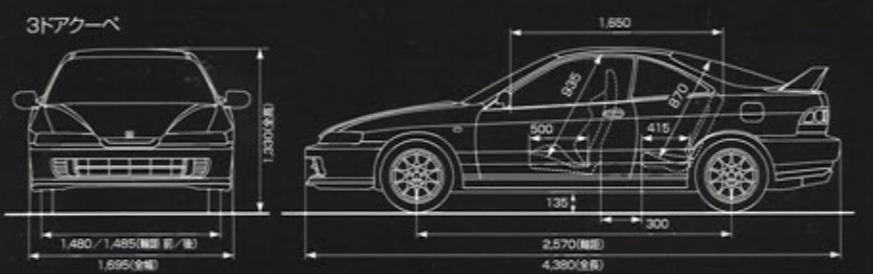
チャンピオンシップホワイト

カイザーシルバー・メタリック

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	サンライトイエロー
3ドアクーペ	シートカラー プロト/リア	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
	ホイールカラー	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
	チャイニーズレッド/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	カイザーシルバー・メタリック	チャンピオンシップホワイト
4ドアハードトップ	シートカラー	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)



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 DOHC VTEC+PGM-Fi
■エンジン形式	ホンダ・GF-D2
■トランスミッション	B18C
■寸法・重量	5速マニュアル
全長/全幅/全高(m)	4.380×1.695×1.330
ホイールベース(m)	2.570
トレッド(m) 前	1.480
トレッド(m) 後	1.485
最低地上高(m)	0.135
車両重量(kg) ≈3	1,080 [1,070]
ABS装着車 ≈3	1,120
ABS+SRSエアバッグ装着車	1,090
エアコン・ABS+SRSエアバッグ装着車	1,100
乗車定員(名)	4
客室内寸法 長さ×幅×高さ(m)	1.650×1.385×1.090
■エンジン	4.525×1.695×1.365
エンジン種類、シリンダー数および配置	水冷直4気筒構造(無効フリーミムカムシャフト仕様)
燃焼室形式	ペントルーフ形
排氣量(cm ³)	1,797
内部×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(ヒューリックPGM-Fi)
燃料噴射形式	電式
燃料タンク容量(l)	50
潤滑油容量(l)	4.8
点火装置形式	フルトランジスター式/シリニーポイント
■走行	
最高出力(PS/rpm)*	200/8,000
最大トルク(kgm/rpm)*	19.0/6,200
燃費内燃機(1km/L) (4ドア) (15モード走行(運転者選択値))	12.8 [13.0]
燃費内燃機(1km/L) (4ドア) (市街地走行(運転者選択値))	20.3 [20.8]
最小回転半径(m)	5.7
■駆動伝達・走行装置	5.8
クラッチ形式	
変速機形式	乾式半板ダイヤフラム
変速比	常時啮合式
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	
ステアリング装置形式	ラバーピニオン式
タイヤ	215/45ZR16
主ブレーキの種類・形式	油圧式ディスク
サスペンション方式	ダブルクイックユーポーン式(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。*はネット値です。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、同じエンジンで測定した場合、[]より約15%程度値が高くなります。■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2速の燃費消費率を約10%程度高め(総走行距離に対する割合)となります。■燃費消費率は定られた試験条件のもとでの値です。実際の走行結果は、この値より(実際、潤滑油、燃費、燃耗、燃耗など)どの程度か異なることがあります。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書の数値です。

■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 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

「体感する安全」をテーマにした安全運転の普及・向上

クルマそのものの安全性の追求といった、

ハード面にとどまらず、ソフト面からも総合的に追求。

クルマに関わる人々とともに、クルマの楽しさと安全性を

理解していくという積極的な姿勢。

それがホンダのセーフティです。

安全情報提供活動

- 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)を全ホンダ車に配備

実践的な安全運転トレーニング(交通教育センター)

- 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

財団法人「国際交通安全学会」の研究活動への支援

INTEGRA TYPE R CONCEPT MEETING



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ンプル・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。

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プ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、依然健在であることの証といえよう。
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
そのままキーホルダーにしたオーナー専用のアクセサリーを受注販売いたします。ご希望の方は販売店にお申し込みの上、ご購入ください。