

HONDA

INTEGRA
TYPE R



1965年、F-1メキシコ・グランプリ。

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

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

あれから30年、ホンダは世界のサーキットに挑戦しつづけてきた。

つねに自らに試練を課し、独自の技術と情熱を磨きつづけてきた。

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

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

TYPE R。それはどこまでも純粋な走りに刺激され、陶酔するためのクルマ。

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

いわば、サーキットにいちばん近い、スポーツカー。

そのために、エンジンの高出力化、思いきった軽量化など、メカニズムとしての性能はもちろん、

ドライバーのハートをかきたてる性能までも、専用部品の開発、

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

インテグラという誰もがキーを持つことのできる素材を、

究極のパフォーマンスをもつ走りのかたちに進化させた。

インテグラTYPE R。

いま、TYPE Rを名乗る車にのみホンダが与えた真紅のエンブレムをつけ、

ゆっくりとスターティンググリッドにつこうとしている。

真紅のスピリット。

インテグラTYPE R 誕生



INTEGRA
TYPE R

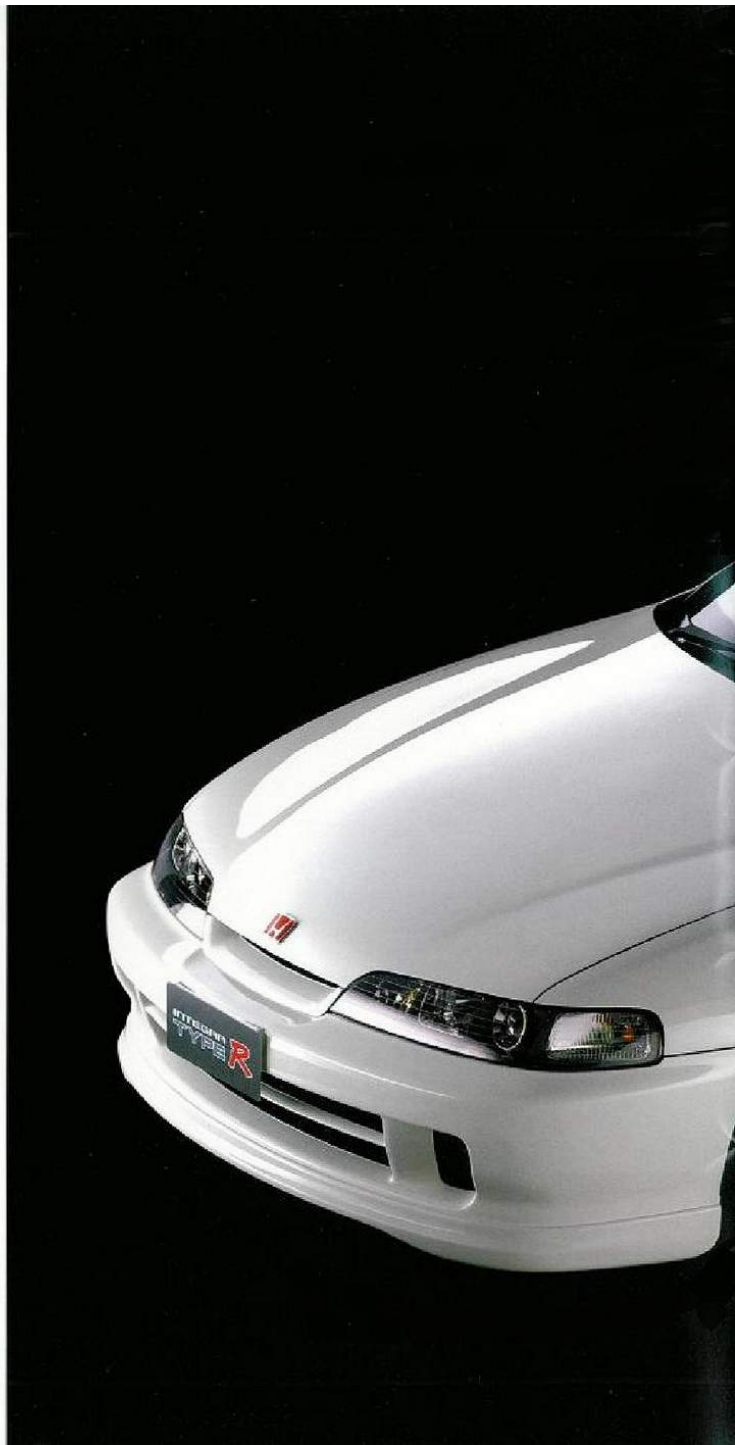




Photo 3 アーク・ボヘイカラーは、チャンピオンシップホワイト



4 Door Hardtop

Photo 4ドアハードトップ、エアリダー、16インチアルミホイール、ABS、ハイマウントストップランプはメーカーオプション



3 Door Coupe

Photo: 3Dアケベ ボディカラーは、チャンピオンシップホワイト

VTEC B18C 96 SPEC. R

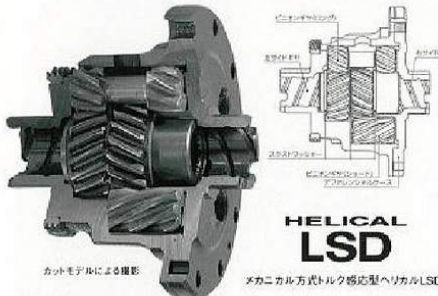
MAX POWER **200PS/8,000rpm** MAX TORQUE **18.5kgm/7,500rpm**



Photo:3Dアワーベ ボンネットフードを外した状態で撮影

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

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



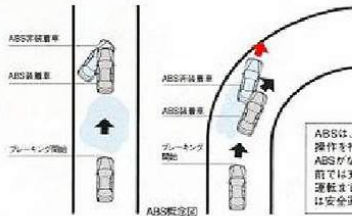
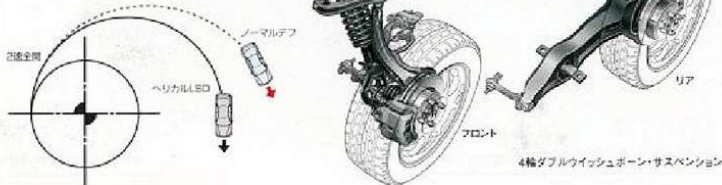
ストレートを速く。コーナーを速く。サーキットでの走りを理想とする高性能車に必要なのは、エンジンが生み出すパワーの路面への確実な伝達、さまざまな路面でのシャープな応答性、コーナリング時の高いスタビリティといった、ハイレベルな要求に応えられるポテンシャルをもつサスペンションだ。しかも、何よりドライバーにとって、より大胆にコントロールできるというポイントに主眼をおいたものでなければならない。そこでTYPE Rは、熟成の4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンションを採用。FFスポーツとしてのコーナリング性能を高めるため、ロールを抑えながら、特にフロントの接地性を重視して、徹底してチューニング。スプリング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

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

※1運転席側6輪駆動SRSエアバッグシステム搭載車両。 ※2メーカーオプション

旋回加速性能比較図

ヘリカルLSDでは加速時の旋回性能向上により、アンダーステアが少ないコーナリングが可能となる。



ABSは、あくまでもドライバーのブレーキ操作を補助するシステムです。したがってABSがない車種と同様にコーナー等の手前では十分な減速が必要であり、十分な運転手での制御できません。一般公道では安全運転をお願いします。





私たちが、サーキットから学んだもののひとつがシャシーのあり方だ。

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

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

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

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

だからこそ、シャシーは強靱でなければならない。軽量化でなければならない。そして持てるパワーを十分に生かせるものでなければならない。

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

ウエイト-40kg&高剛性 軽量化こそが、動力性能の質を向上させる。

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

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

エンジンの高出力をしっかりと受け止め、速さというベクトルに変えることのできるシャシーとした。しかし、ボディチューニングの最大の課題は軽量化にある。いかに高出力エンジンを搭載しようとも、

ボディが重ければシャープさは得られない。そこで、レーシングマシンをみの、いわばグラム単位で追い込む、ギリギリの軽量化を行った。

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

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

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

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

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

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

さらに前後の接地圧を理想的な配分にバランスさせ高速安定性を追求。

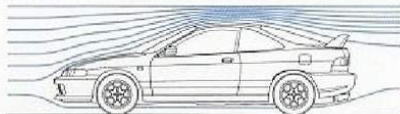
さまざまなシミュレーションで導き出された、走り左右する重要なパーツとしている。

ドライビングプレジャーの真の意味が、クルマと一体になり、走りに酔いしれるものだとするなら、

TYPE Rはその最先端にいるマシンのひとつである。

※1.377kg(クーペ) ※2.377kg(クーペSR-Qとの比較)

空力イメージ



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

上記のイラストおよび写真は377kgクーペ



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

専用スポーツシート&チタン製シフトノブ 意志と速さとは、ここで一体となる。



MOMO製ステアリングホイール



メーターパネル 横断面あり

ドアを開く、その時からもう走りは始まっている。TYPE Rの、シート、ステアリング、シフトノブ、メーターなど、人と走りを直結するパーツは、メカニカルな性能はもとより、サーキットでの走り込みの中のテストドライバーのフィードバックなど、操舵の感覚的なデータも加味して開発し、採用されている。なかでも、ドライビングに大きく影響を与えるシートは、サーキット走行をくりかえし、最適モデルとして、腰にはタイト感を、上半身は、操舵性向上のために、解放感をもたせたレカロ社製SR-IIをベースとして選定。そのシート地は、スウェード調ファブリックを基調とした。しかも、3ドアクーペでは、フロントのみレッドまたはブラックのシート地をセレクトすることも可能だ。そして、走ることに直接会話するために、MOMO社製ステアリングホイール®を採用した。センターのホーンパッドに赤いホンダ・エンブレムを配した、直径350mmの小径の、クイック感あるステアリングはグリップ性向上のために本革仕様としており、スポーク部分は、ホールド性を考慮に入れたグリップデザインを施している。そしてその奥には、コックピットを包んでカーボンのテクスチャーを再現したパネルがめぐらされ、中心に専用デザインのメーターがレイアウトされている。

走行中ドライバーは各種メーターからの、刻々と変化する情報を読みとりながら、ドライビングしている。

そこで、メーター指針をイエロー、バックライトをアンバーとし、視認性を向上。集中力を高めることのできるメーター群としている。また、走りさらにはホットにするのが、チタン削り出しでつくられたフィット感あるシフトノブ。硬質にカチリと決まるシフトフィールとあわせ、F-1のイメージを彷彿させている。

このほか、レーシングイメージを際立たせるため、チタンテストのオリジナルデザイン専用キー、チタンテストのサイドブレーキノブを採用するなど、感覚的な演出も行っている。TYPE Rにとっての快適さが、この空間に満ちていると言っている。それは、静けさとか、やわらかさとか言うものと対極にあるものだ。

心をかきたてる官能的なエンジンサウンド。路面のダイレクトなインフォメーション。

体の一部と思えるほど明快な車の挙動。それらが、紙一枚はさむことなくまっすぐに伝わること。

これこそが、TYPE Rの快適さなのだ。ゆっくりドアを閉め、ステアリングに手をのぼす。シフトノブを確かめる。キーを回すと、高出力エンジンならではの高めめのアイドリングがはじまる。そしてクラッチをミートさせればいい。コックピットという空間で、TYPE Rの世界とひとつになればいい。

※運転時使用する助手席用SRSエアバッグシステム併装車。



チタン製シフトノブ



TYPE R専用キー

RECARO
レカロ製バケットシート

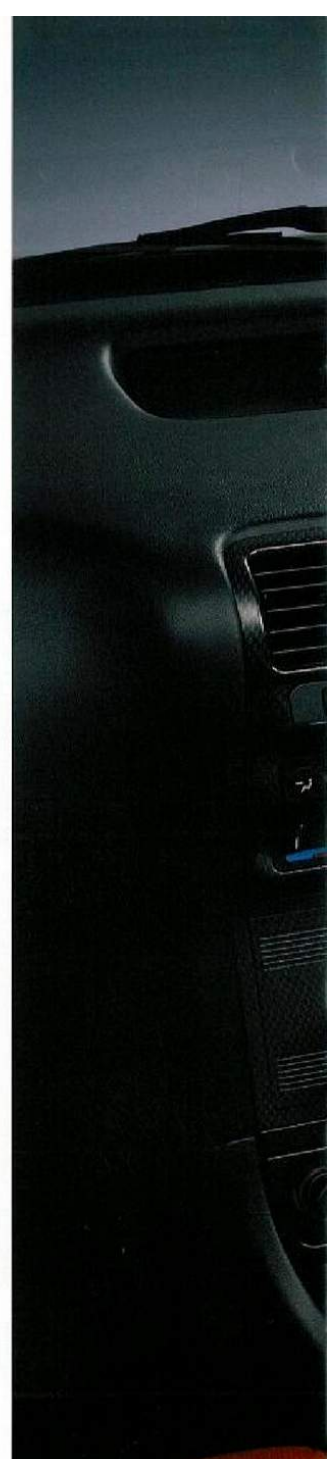




Photo:3ドアターボ ラジオリッドはディーラーオプション

3 Door Coupe



ボディカラーは、チャンピオンシップホワイト

4 Door Hardtop



ボディカラーは、ボーダブルーパールメタリック。ABS、ハイマウントストップランプはメーカーオプション



ラジオリッドはディーラーオプション



シートカラー
 ●3ドアクーペのレカロ仕様/バケットシート(フロント)のシートカラーは、レッドまたはブラックが選択いただけます。(4ドアハードトップのシートカラーはブラックのみが設定です。)



Equipment 主要装備

■エクステリア

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

■インストルメントパネル

パワーステアリング(ステアリング機構付)
黄色指針4速メーター
カーボン繊維メーター(赤)
MEMO社製黒色ステアリングホイール*
ライト消し忘れ警告ブザー

*※運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム非装着車。

■走行関連装備

メカニカル方式トルク感応型ベリカルISO(リミテッドスリップ制御)
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輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション
大径パフォーマンスロッド
アルミ製ストラットタワーバー
アルミ製ラジエーター
軽量バッテリー

■インテリア

チタン製シフトノブ
TYPE R専用キー
フットレスト(運転席側)
パワーウィンドウ
パワードアロック
窓夜切の換気式リアミラー
カップホルダー

■シート

レカロ社製バケットシート(フロント)
5/5分割可変式リアシートバック(3ドアクーペ)

■タイヤ・ホイール

ハイブリッドタイヤ(POTENZA RADII)
(195/55R15 84V)
アルミホイール(15×6J)

Safety 安全項目

- 運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム
- ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)
- ハイマウント・ストップランプ
- 視認性モックボディ
- 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。
タイプによりモックボディなど設定が異なりますので、
詳しくは販売店にお問い合わせください。

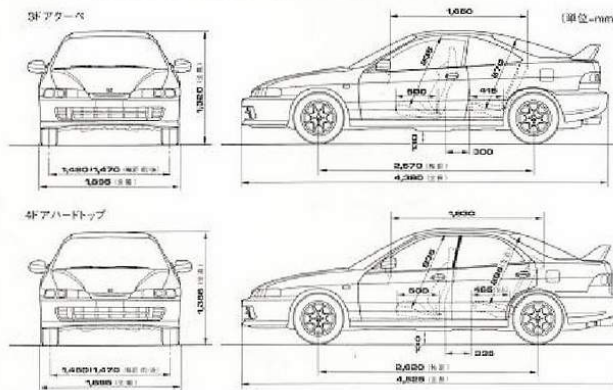


SRS=Supplemental Restraint System

シートベルトを補助する乗員保護装置

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。
前方からの設定値以上の衝撃を感知したときのみに作動します。SRSエア
バッグシステムは、あくまでもシートベルトを着用することも前提として開発
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。

Dimensions 2面図



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

Specifications 主要諸元

	3ドアクーペ	4ドアハードトップ
●車名・型式	1.8i DOHC VTEC+PGM-FI	1.8i DOHC VTEC+PGM-FI
●エンジン型式	ホンダ E DC2	ホンダ E DB6
●トランスミッション	B16C	
●寸法・重量	5速マニュアル	
全長/全幅/全高 (mm)	4,380×1,695×1,320	4,525×1,895×1,355
ホイールベース (mm)	2,570	2,620
トレッド (mm)		前 1,480 後 1,470
最低地上高 (mm)		0,130
車重 (kg)	1,060	1,100
ABS装着車	1,070	1,120
高級SRS装着車	1,070	1,120
ABS+高級SRS装着車	1,080	1,130
乗車定員 (名)	4	
実用寸法 長さ×幅×高さ (mm)	1,650×1,385×1,090	1,830×1,380×1,120
●エンジン	水冷直列4気筒直噴 (無鉛プレミアムガソリン仕様)	
エンジン種類、シリンダー数および配置	水平直列4気筒直噴 (無鉛プレミアムガソリン仕様)	
燃焼室形式	バルブコントロール	
弁機構	DOHC ベルト駆動 吸気2 排気2 排気2	
排気量 (cc)	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	
基礎油容量 (ℓ)	4.8	
駆動方式	圧送式	
点火装置形式	フルトランジスタ式バッテリー点火	
●性能		
最大出力 (PS/rpm)*	200/6,000	
最大トルク (kgm/rpm)*	18.5/7,500	
燃料消費率 (km/ℓ)	10モード走行 (燃費率)	13.4
	80km/h定地走行 (燃費率)	20.4
		19.9
最小回転半径 (m)	5.3	
●動力伝達・走行装置		
クラッチ形式	軟式中板ダイヤフラム	
変速機形式	常時5速	
変速比	1速 3.290 2速 2.105 3速 1.458 4速 1.107 5速 0.848 後退 3.000 4.400	
ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式	
タイヤ	195/55R15 84V	
主ブレーキの種類・形式 前	油圧式ベンチレーテッドディスク	
後	油圧式ディスク	
サスペンション方式	ダブルウィッシュボーン式 (前後)	
スタビライザー形式	トーションバー式 (前後)	

*は「ネット値」です。「ネット」とはエンジン車を搭載した状態にほぼ同条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合「ネット」は、「グロス」よりも約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。●本車用は5速マニュアル車のみの設定です。●モード走行時における燃料消費率の表示(10・15モード)は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車種で測定した場合「10モード」より平均的には小型、普通乗用車で約10%程度高い値(自工会調べ)となります。●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってしまうので、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認定申請書数値。●本仕様からオプション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。

- 本カタログの写真は印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。
- タイプ、カラー、オプション等により納期が異なりますので詳しくは販売店にお問い合わせください。
- PGM-FI、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。
- 製造事業者: 本田技研工業株式会社

Color ボディカラー/シートカラー組み合わせ表

ボディカラー	ボディカラー	ボディカラー	ボディカラー
チャンピオンシップ ホワイト	グラナダブラック パール	ミラノレッド	ボーグシルバー メタリック
3ドアクーペ ストロリア	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	-
4ドアハードトップ	ブラック	ブラック	ブラック

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。

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カード誕生

毎日のお買いものはもちろん、2つの「C」でうれしいカードです。



- C その① 毎日のお買いものがポイントになって、最高25万円までキャッシュバックされます。*
- C その② カードのご利用が、チャリティ活動に役立てられます。** お客様のご負担はございません。

*【1】ホンダ四輪販売工場入会】 **【1】寄付先は、日本赤十字社、【2】日本赤十字協会

会員募集中

充実のカーライフをサポートする、 ホンダのネットワーク。

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

HONDA DRIVING SCHOOL

●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助けとして、「ホンダクレジット」をご用意しております。



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

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



詳しくはホンダベルノ店にお問い合わせください。



お問い合わせ、ご相談はお近くのホンダベルノ店または下記お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~17時
本カタログの内容は1995年8月現在のものです。

(取扱い車種) NSX/セイバー/プレリュード/タフターガ/インテグラ/CR-Xデルタ/ソル/ホテック/セイクリッド



HONDA
本田技研工業株式会社
〒107 東京都港区南青山2丁目1番1号
951TR-K-909M