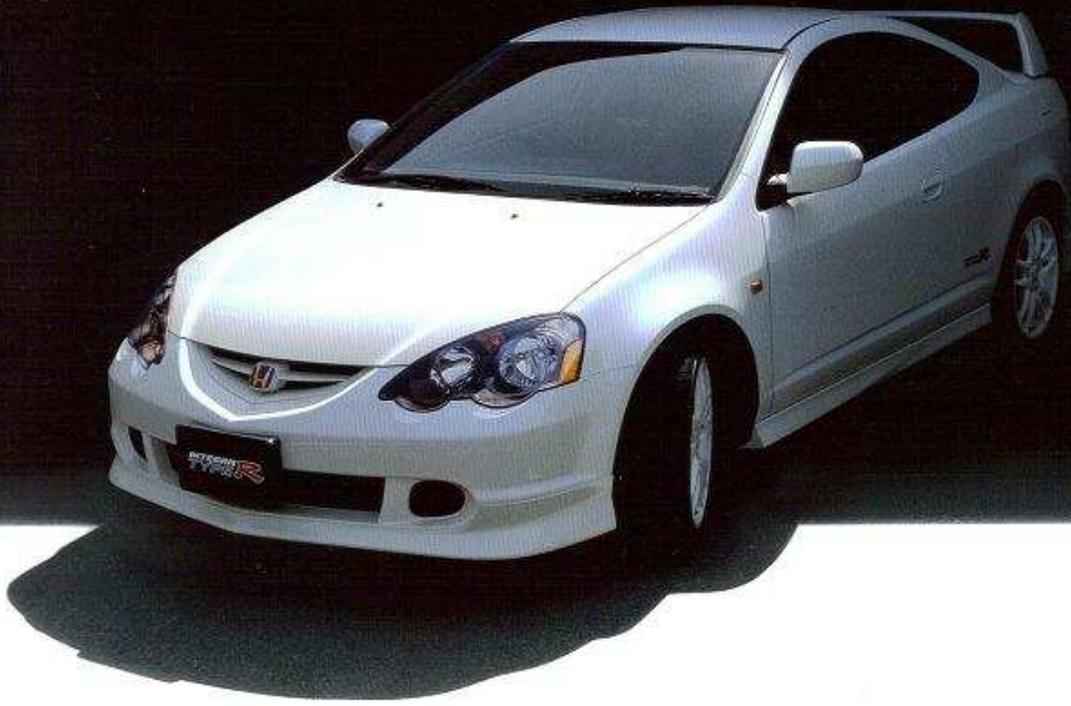


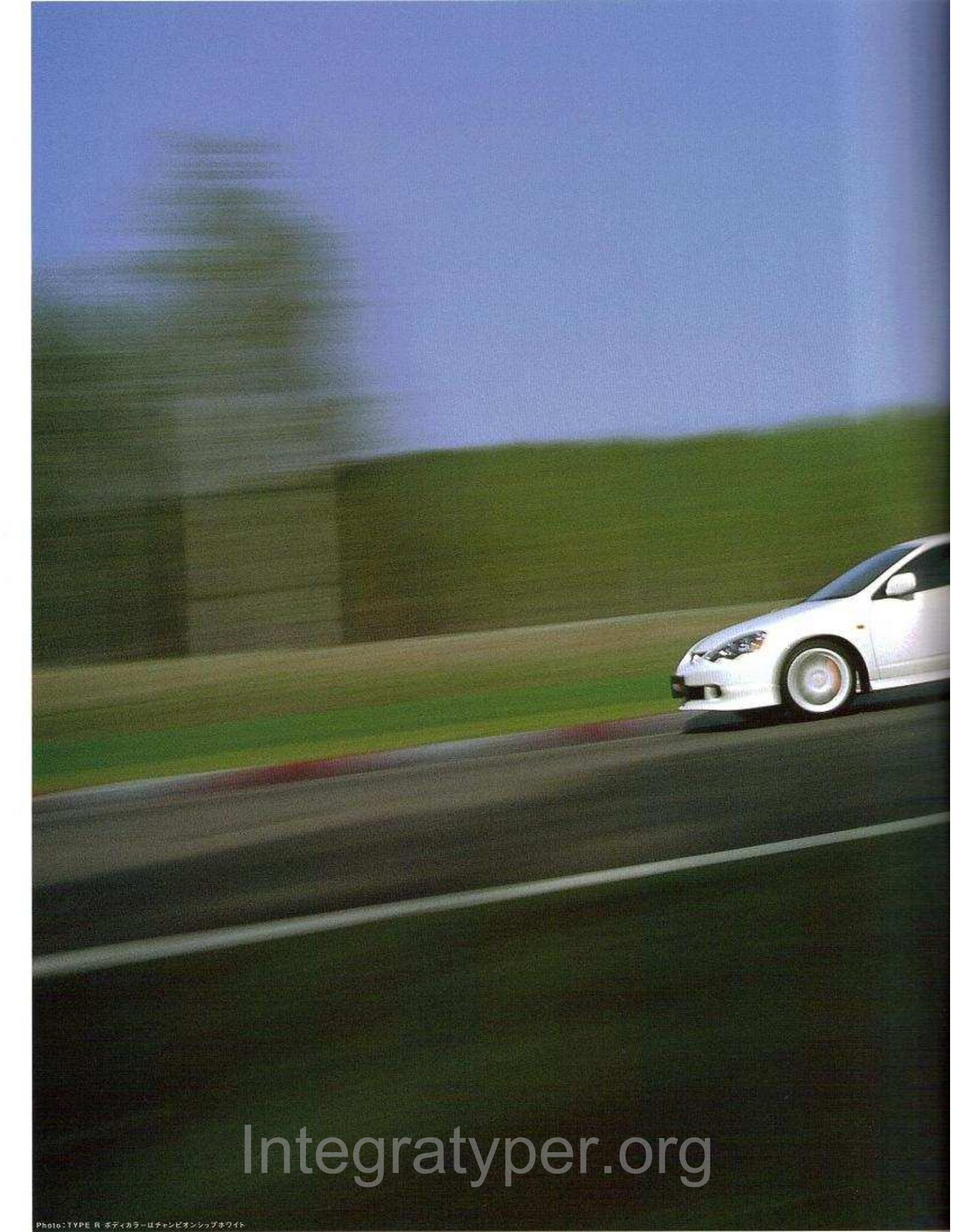
HONDA
The Power of Dreams



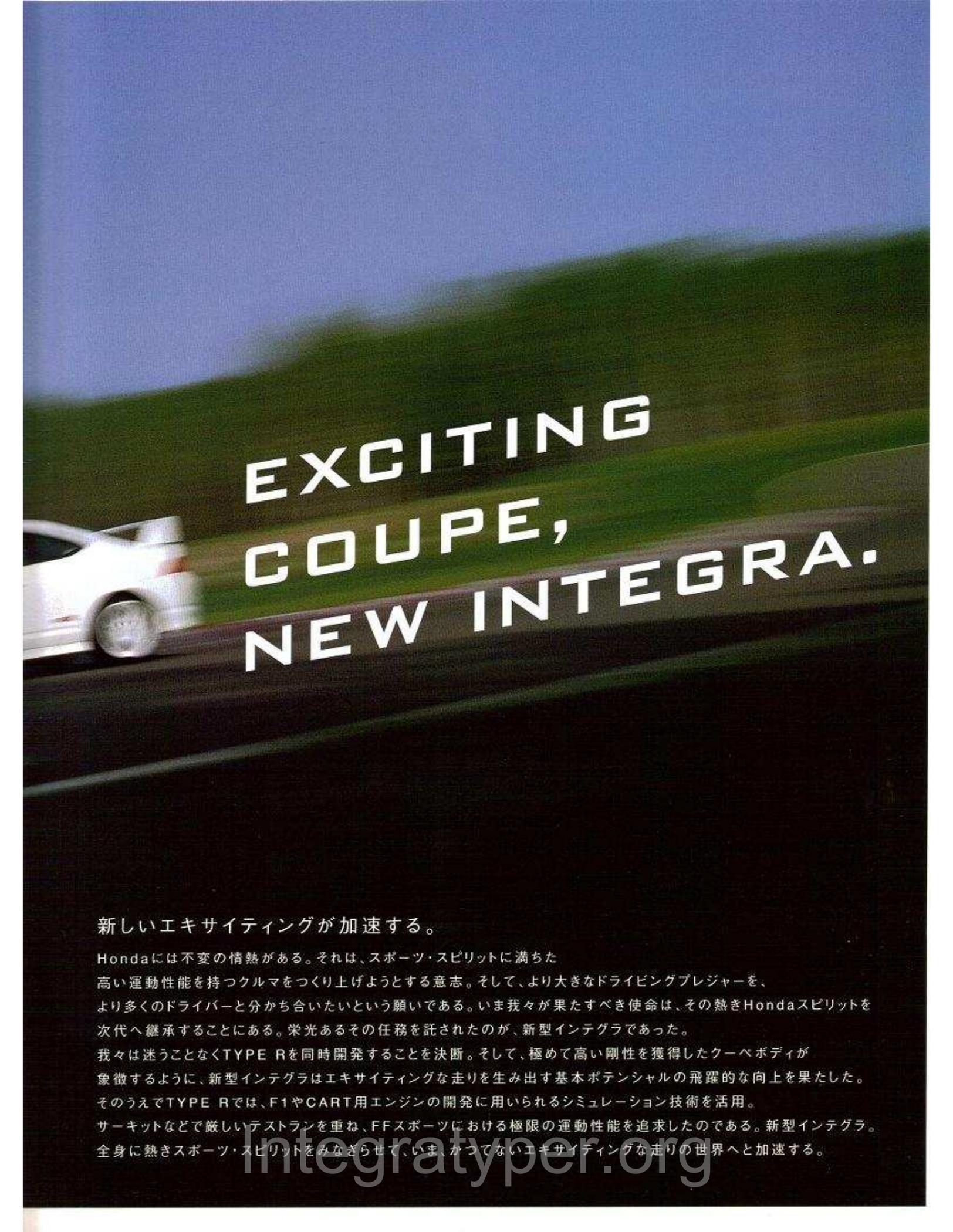
INTEGRA

Integratyper.org





Integratyper.org



EXCITING COUPE, NEW INTEGRA.

新しいエキサイティングが加速する。

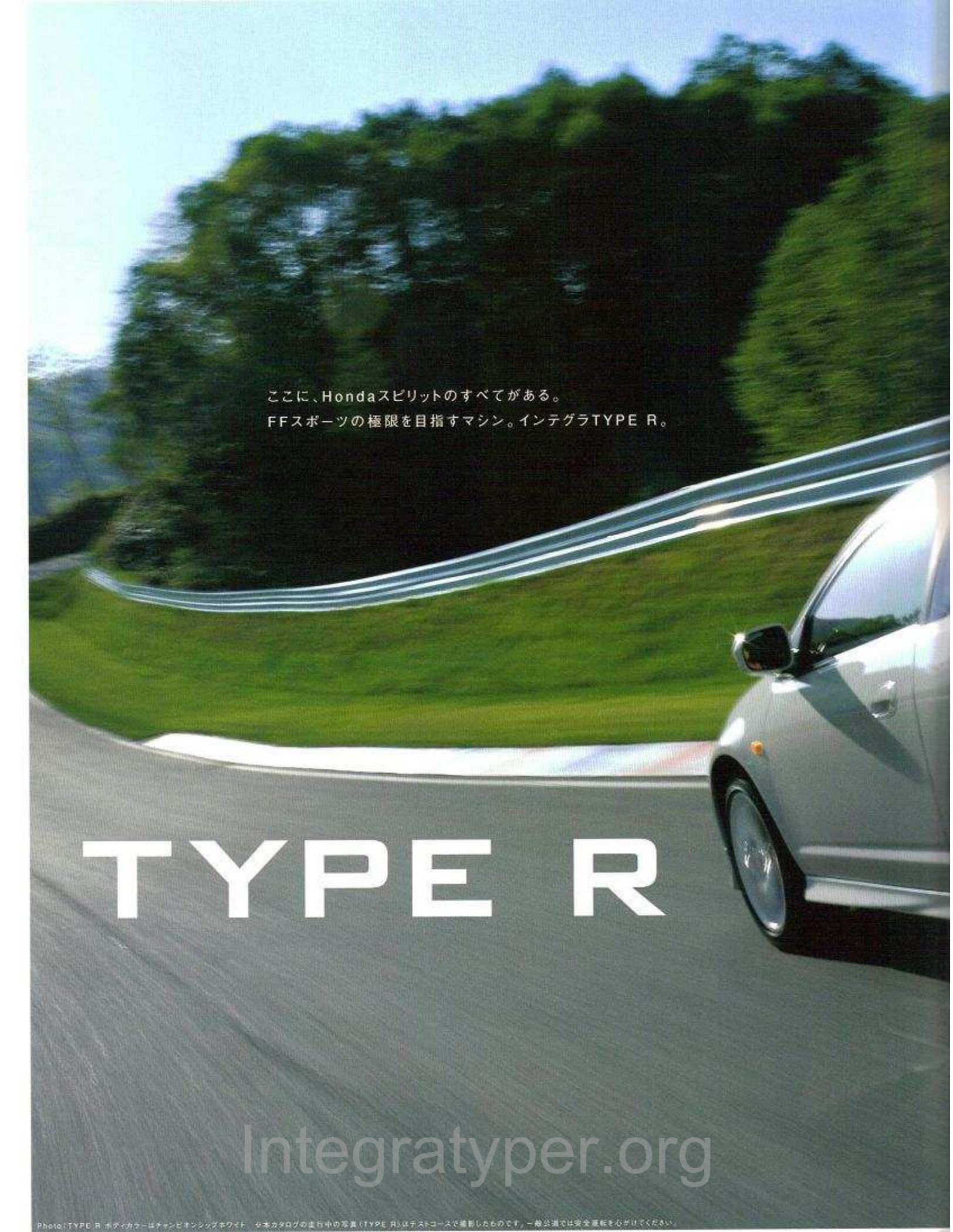
Hondaには不変の情熱がある。それは、スポーツ・スピリットに満ちた高い運動性能を持つクルマをつくり上げようとする意志。そして、より大きなドライビングプレジャーを、より多くのドライバーと分かち合いたいという願いである。いま我々が果たすべき使命は、その熱きHondaスピリットを次代へ継承することにある。栄光あるその任務を託されたのが、新型インテグラであった。

我々は迷うことなくTYPE Rを同時開発することを決断。そして、極めて高い剛性を獲得したクーペボディが象徴するように、新型インテグラはエキサイティングな走りを生み出す基本ポテンシャルの飛躍的な向上を果たした。

そのうえでTYPE Rでは、F1やCART用エンジンの開発に用いられるシミュレーション技術を活用。

サーキットなどで厳しいテストランを重ね、FFスポーツにおける極限の運動性能を追求したのである。新型インテグラ。全身に熱きスポーツ・スピリットをみなぎらせて、いま、かつてないエキサイティングな走りの世界へと加速する。

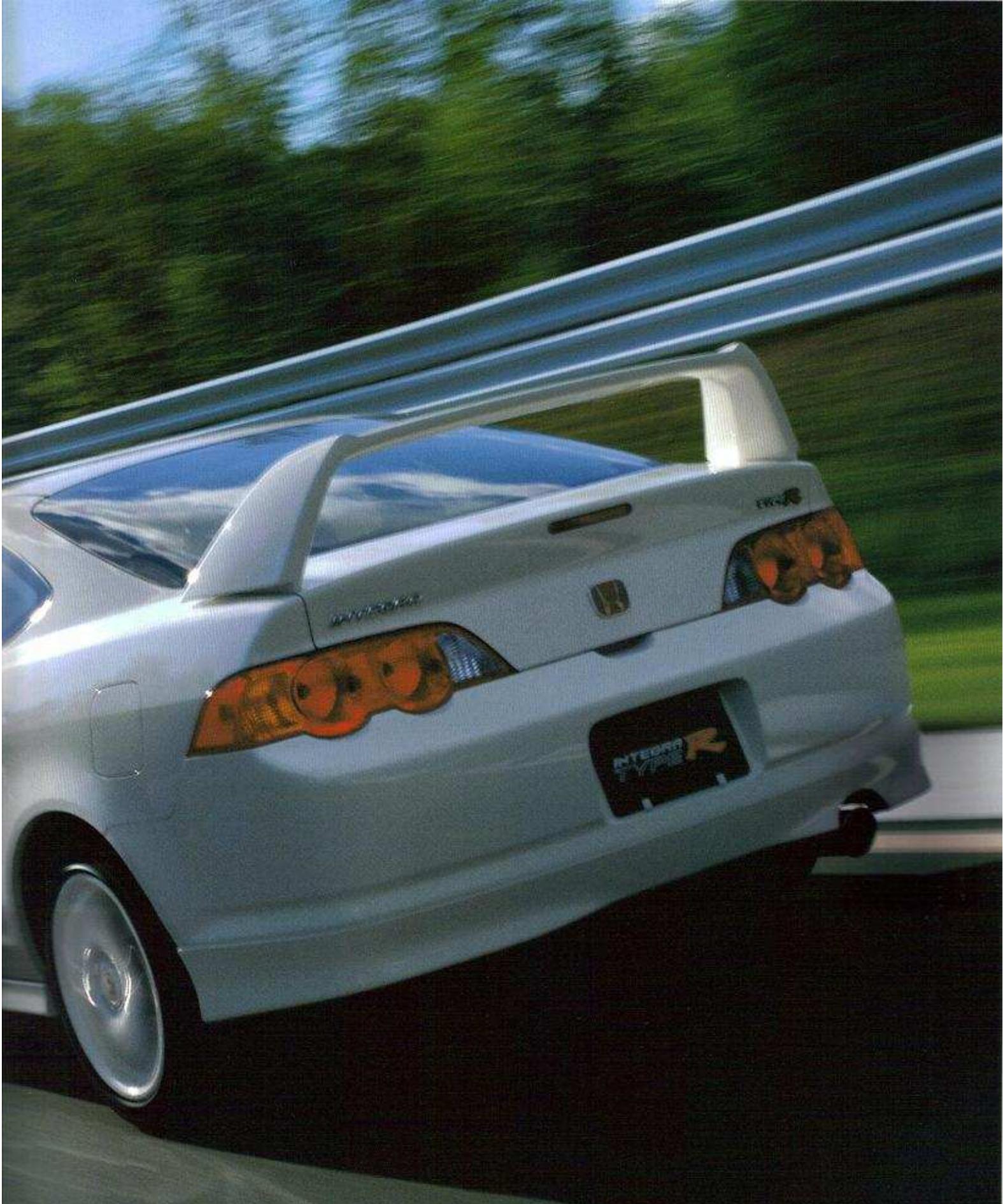
Integratyper.org

A silver Honda Integra Type R is shown from a rear three-quarter view, driving on a winding asphalt road. The road curves to the left, bordered by a white curb and a metal guardrail. The background is a dense forest of green trees, slightly blurred to suggest motion. The sky is a clear, bright blue.

ここに、Hondaスピリットのすべてがある。
FFスポーツの極限を目指すマシン。インテグラTYPE R。

TYPE R

Integratyper.org



Integratyper.org

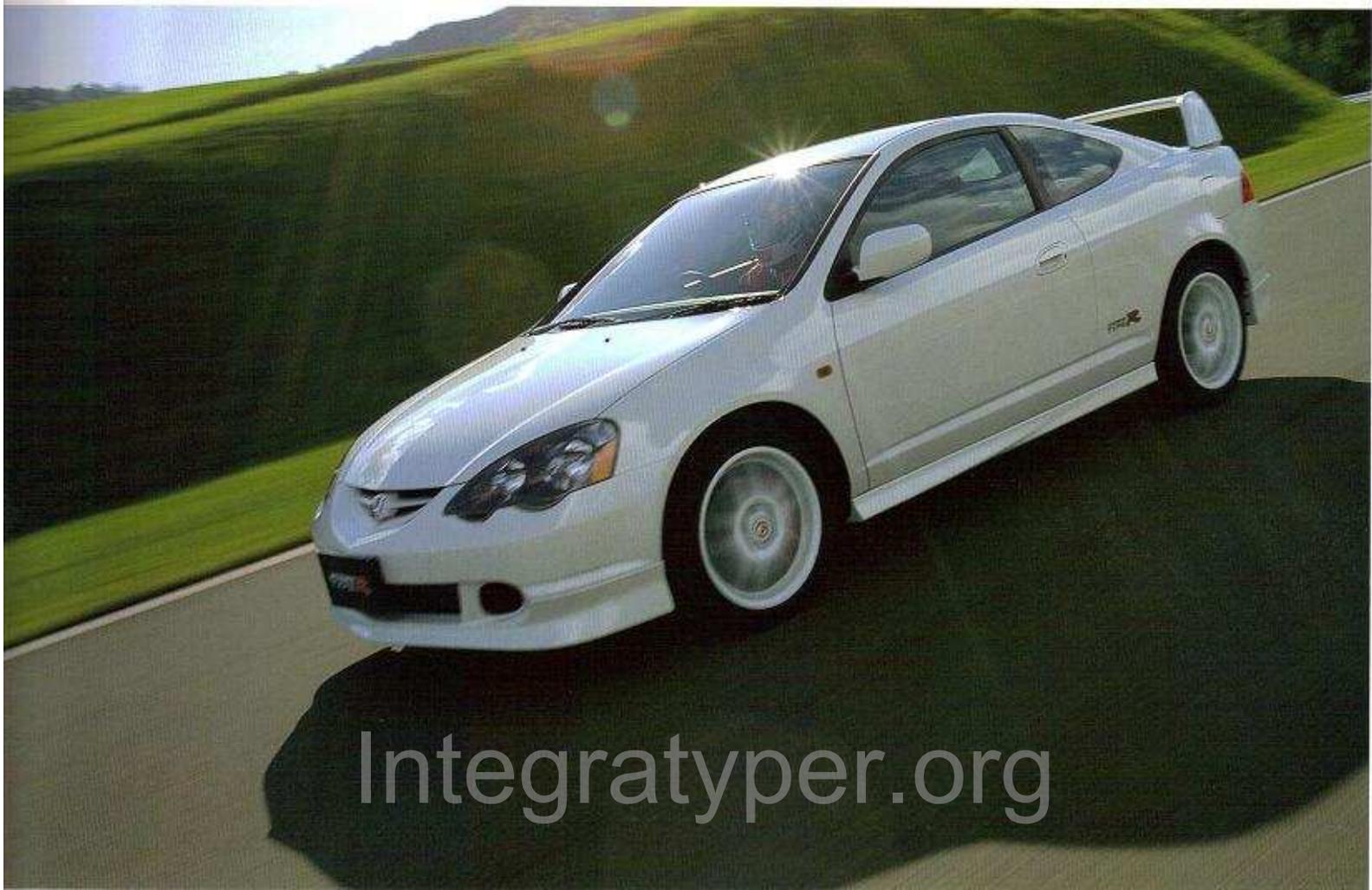
アクセルを開けた瞬間、マシンが鋭く反応する。
それが、かつてないエキサイティングランの始まりだった。



Integratyper.org



シャープ&ソリッドなボディが楽しませてくれるのは、
目を射る鮮烈な個性と、高剛性という走りの性能である。



Integratyper.org



加速、操舵、制動と様々なシーンで実感する緊密なマンマシナー体感。TYPE Rの速さの本質がそこにある。

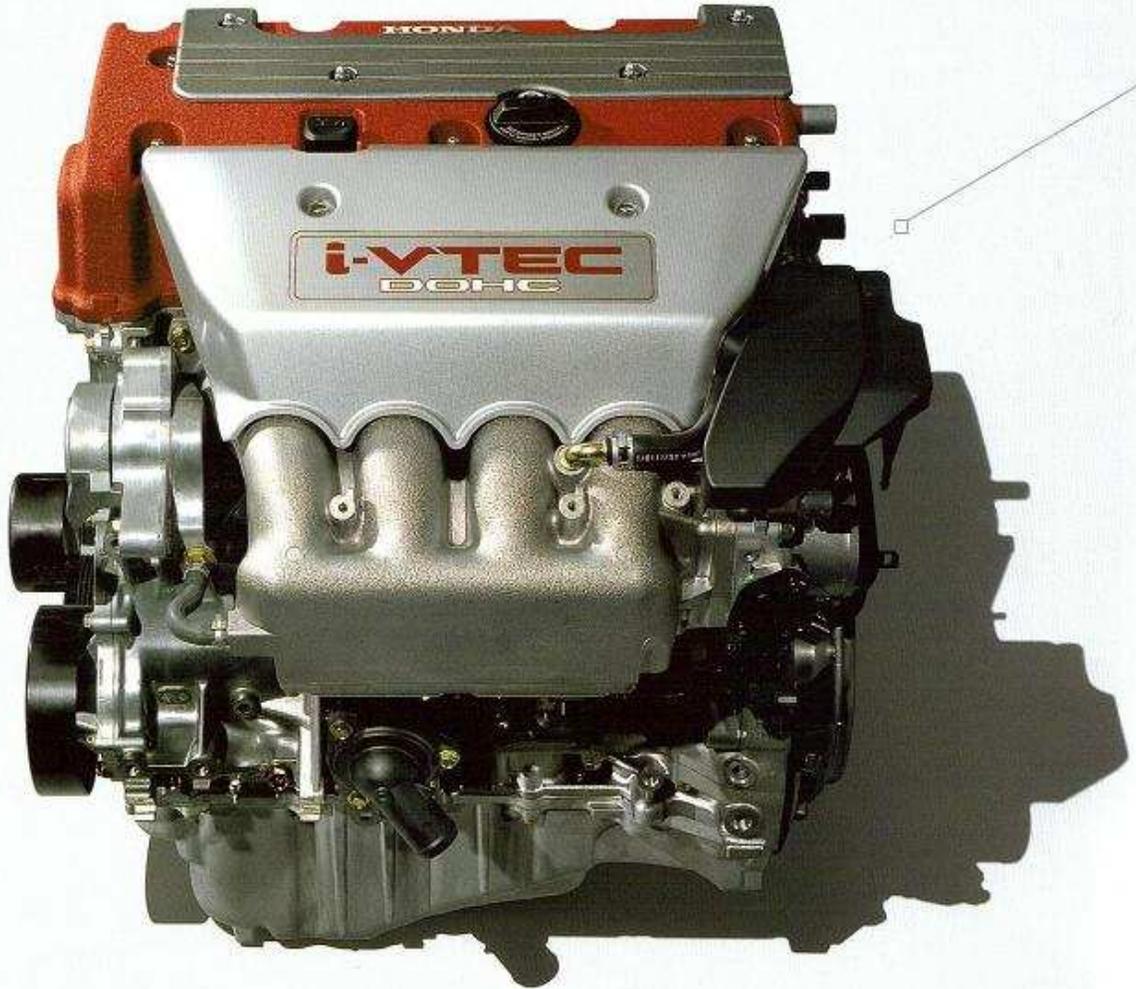
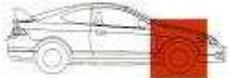
Integratyper.org



Integratyper.org

TYPE R

POWER UNIT

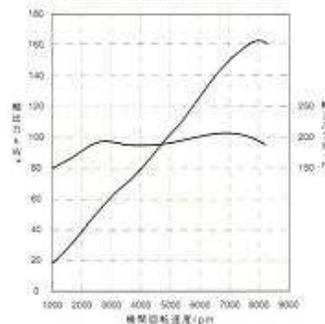


専用設計2.0LDOHC i-VTECでドライバーが遭遇するのは、
極限まで研ぎ澄まされた「リニア・レスポンス」である。

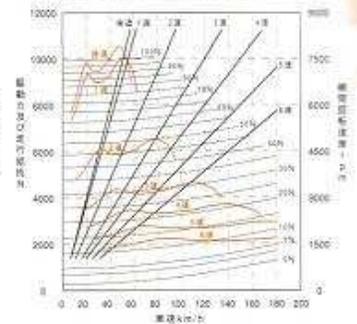
すべてのキーテクノロジーはTYPE Rのために。

TYPE Rが搭載するのは2.0LDOHC i-VTECである。しかし、DOHC i-VTECというエンジンについてすでに何らかの予備知識をお持ちだったら、この際忘れていただきたい。なぜならTYPE Rのそれは、Hondaのレーシング・テクノロジーを傾注して、出力向上に関わるすべてのパーツを専用設計したユニットだからだ。しかも後で紹介するように、トランスミッションはクロスレシオ6速MT、フライホイールは超軽量鍛造クロモリ製である。アクセルペダルを開けた瞬間からレブリミットに至るすべての回転域でドライバーが体験するのは、乗り手の意思に限りなく忠実に応える「リニア・レスポンス」を研ぎ澄ましたレーシングテイストみなぎる動力性能なのだ。そしてそれを可能にしたのが、これまでのTYPE R開発における発想と技術の蓄積であり、F1やCARTなど世界最高峰のレースフィールドで培ってきたコンピュータ・シミュレーション技術なのである。

エンジン性能曲線図 (TYPE R)



走行性能曲線図 (TYPE R)



*はネット値です。「ネット」とはエンジンに専用搭載した状態とは異なる条件下で測定したものです。計単位として出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。

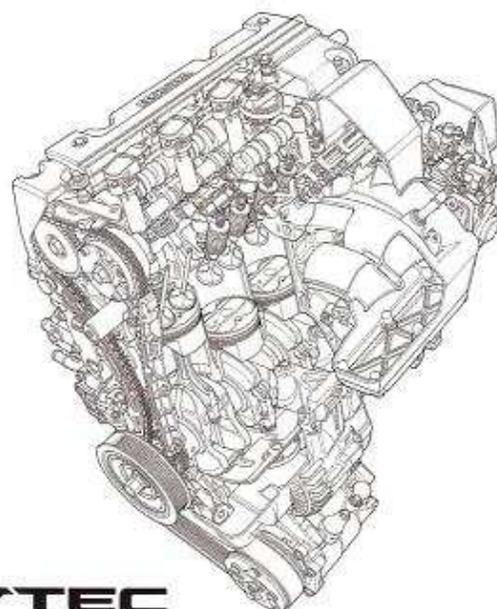
Integratyper.org



まず吸気系は、全体の径をアップしつつ、高回転域で大きな吸気慣性効果が得られる単管等長ショートインテークマニホールドを採用。高回転までリニアに伸びるトルク特性を獲得した。

シリンダーヘッドは、ポート内壁の平滑化と高精度化を図るため、通常より粒子の細かい砂型で鋳造し、吸・排気ポートを高精度機械加工してより精密な形状を実現した。これは、コンピュータ解析で求めた理想的な吸・排気ポート形状を忠実に再現するためにほかならない。

そしてDOHC I-VTEC。TYPE Rは、吸・排気双方に備えたVTEC（可変バルブタイミング・リフト機構）とVTC（連続可変バルブタイミング・コントロール機構）を組み合わせている。VTECは6,000rpm付近で低回転用カムから高回転用カムに切り換え、全域にわたり高い吸排気効率を実現するものだ。一方VTCは、吸気バルブの作動タイミングを連続的・無段階にコントロールし、低回転から高回転まで全域で高トルクを実現し、高出力を発生する。エンジン本体ではさらに、圧縮比を11.5にまで高めたほか、スカート部にモリブデンコーティングを施した高強度非対称フォームピストン、ローラーベアリング式ロッカーアームなどにより、低フリクションを徹底追求。アルミダイキャスト製シリンダーブロックはクランクシャフトセンターでの上下2分割構造やラダーフレーム構造によって小型軽量・高剛性を実現。また、1本のベルトで全補機を駆動するサーペンタイン補機駆動やサイレントチェーンを採用し、エンジン長の短縮を図った。



**I-VTEC
DOHC**

TYPE Rの高出力化は排気系で完結する。

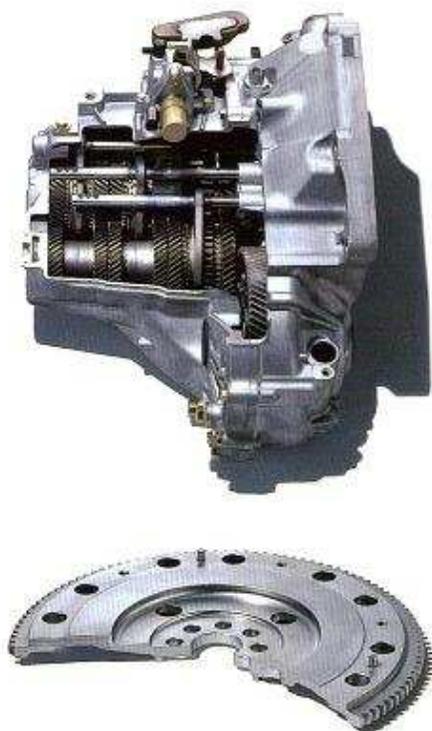
排気系では、まず後方排気レイアウトによって排気ポートからキャタライザーまでの距離を短縮し、触媒の早期活性化を図っている。（その成果として手に入れたクリーン性能についてはP16を参照されたい。）そして、この後方排気レイアウトで狙いの高出力を実現するため、「できる限りストレートで軽く」というレーシングマシン同様の設計思想に基づき、排気干渉の少ない大径の4-2-1エキゾーストシステムを開発した。また、エンジン回転数が5,000rpm付近に達するとサイレンサーインレットパイプ部のバルブが開く可変バルブ付サイレンサー（写真：上）を採用。高出力化に直結する高回転域の排圧低減を実現している。



加速性能もシフトフィールもエキサイティング。

精緻なシミュレーション技術を駆使し、多くのベンチテストを積み重ねて開発したこれらの独自技術により、TYPE Rは2.0ℓでレブリミット8,400rpmの高回転性能と、最高出力162kW [220PS] / 8,000rpm（ネット値）、最大トルク206N・m [21.0kg・m] / 7,000rpm（ネット値）のハイパフォーマンスを具現化した。しかしこれですべてではない。

TYPE Rは、全域にみなぎるエンジンパワーをエキサイティングな走りの楽しさに結実するため、クロスレシオの6速MT（写真：中）を搭載した。ギアレシオは、特にサーキットでのシフトアップ時につねにVTECの高速カムを使用する設定としているが、このことが、通常の走行シーンでエンジントルクをフルに引き出し、伸びのあるリニアな加速性能となって現われることはない。しかも、このクラスとして世界で初めて全段にマルチコーンシンクロ（1・2速：トリプルコーン、3～6速：ダブルコーン）を採用し、大径化とあわせてシフト操作荷重を軽減。ストロークを短縮して操作性を向上させたクラッチと相まって、軽く素早く確実なシフト操作を可能にしている。ショートストロークでカチッと決まる剛性感あふれる軽快なシフトフィールは、まさにエキサイティングだ。そしてさらに、慣性マスを大幅に軽減する超軽量の鍛造クロモリフライホイール（写真：下）を採用。俊敏なレスポンスと加速性能の向上に大きく貢献し、TYPE Rでしが体感し得ないドライビングプレジャーを支えているのである。

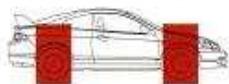


※P16の各パーツ写真は撮影のためにカットしたものです。



TYPE R

CHASSIS



限界性能をより高く、高G域までよりリニアに。
ハンドリング性能の高さは、走り出した瞬間にわかる。

ハイパワーが求めたシャシーにおけるリニア・レスポンス。

ドライバーの意思は、最終的にはタイヤが路面と接する4つの面に集約される。この4つの面によって限界領域まで安定的に路面を捉え続けることが、ドライビングの楽しさを現実のものとする鍵となる。いうまでもなくそれは、エンジンパワーが強大になればなるほど難しくなり、重要性を増す。我々は、圧倒的な高回転性能と最大トルク206N・m[21.0kg・m]（ネット値）を発生するTYPE Rに、「操舵の意思に限りなくリニアなレスポンス」を与えるべく、サーキットでの走行テストを繰り返した。数々のレースで蓄積してきたノウハウと情熱をあまさず注いで完成させたその性能が、ドライバーをかつてないエキサイティングな走りの世界へと導くに違いない。

主なサスペンション諸元

		TYPE R
スプリングレート	フロント*	2.8~4.6kgf/mm
	リア*	3.0~8.0kgf/mm
ダンパー減衰力(0.3m/sec時)	フロント	(荷重) 161 kgf (車重) 73
	リア	(荷重) 180 kgf (車重) 106
スタビライザーサイズ	フロント	23.8x12.8mm(中空)
	リア	22mm
ダンパーマウントブッシュ(軸方向)	フロント	100kgf/mm
	リア	370kgf/mm

*プロGRESSプレートタイプ

Integratyper.org

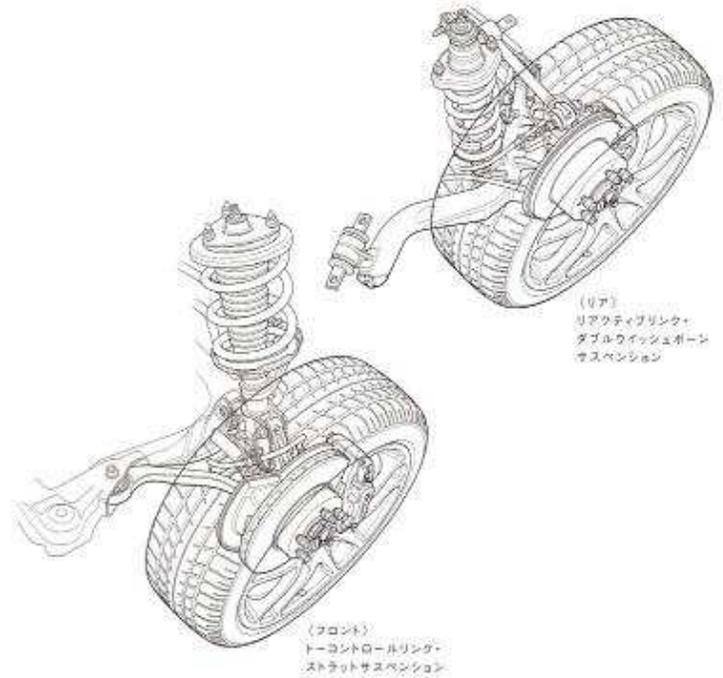


「操舵の意思に限りなくリニアなレスポンス」を具現化するために、我々はまず高剛性ボディの開発から着手した。支持母体であるボディが十分な強さを備えて初めて、サスペンションは本来の性能をフルに発揮することができるからである。ショートオーバーハングやエンジン搭載位置の最適化によって実現した理想的な前後重量配分も、リニアなステア特性の重要な基本だ。

そのうえでフロントサスペンションには、ストロークに伴う車輪のトー変化を抑制して高い操縦安定性を確保するトーコントロールリンク・ストラットを採用。リアは、トレーリングアーム後方に設けたたわみリングがブレーキング時に後方に変位して車輪をトーインにコントロールするリアアクティブリンク・ダブルウィッシュボーンとした。

また、サスペンションジオメトリーを専用設計し、コーナリング時の姿勢変化を最適化。こうした綿密な作り込みにより、操舵に対して極めてリニアにตอบสนองし、ブレーキング時にも高いスタビリティを発揮する優れた操縦安定性を実現したのである。

これをベースとしてTYPE Rではさらに、トレッドを拡大し、ワイドなハイグリップ215/45ZR17タイヤを履くとともに、鍛造アルミフロントロアアームやbrembo社製アルミブレーキキャリパーなどによって、パネ下重量を低減。加えて、フロント・リアとも各部ブッシュ類の硬度やナックル剛性、スプリングレートとダンパー減衰力などをアップし、リアスタビライザーを大径化した。こうしてTYPE Rは、常用域からより高い限界域に至るまで、比類ないリニア・レスポンスを獲得したのである。



(リア) リアアクティブリンク・ダブルウィッシュボーンサスペンション

(フロント) トーコントロールリンク・ストラットサスペンション



フェードフリー徹底追求。brembo社共同開発ブレーキ。

スポーツカーにとってブレーキは、より速く走るためのものではなくてはならない。我々は、強大な制動力と高い剛性の実現に加えて、過酷なスポーツ走行でも優れた耐フェード性を発揮し、かつパネ下の軽量化に寄与するブレーキシステムをTYPE Rに求めた。

そして、イタリアの名門brembo社と共同開発したアルミ製対向4ポットキャリパーとφ300mmの大径ディスクを、フロントブレーキに採用したのである。対向4ポットキャリパーは、片側2個ずつのピストンでパッドを両側から押さえるため面圧が均等にかかり、パッドの偏摩耗が起きにくい。つまり、より安定したペダル踏力と剛性が得られるのだ。またブレーキディスクは、内部に小さなピラー型フィンを多数配し、より大きな放熱面積を確保したベンチレーテッドタイプ(写真:中)。

フレッシュエアをフロントブレーキまわりに導入するブレーキ冷却ダクトや、薄風板形状スブラッシュガードなどの相乗効果により、サーキットをフェードフリーで走行できるレベルの高いブレーキ性能を実現したのである。なおリアには、軽量アルミ製キャリパーを持つφ262mmのディスクブレーキを採用。brembo社製ブレーキと合わせて、パネ下重量の軽減に大きな効果を上げる。



もうひとつのシャシー性能、トルク感応型ヘリカルLSD。

タイトコーナーを鋭く立ち上がるために加速しようとした場合、通常のデフでは、接地面積が小さくなるフロント内輪がときにホイールスピンを招く。こうなると、アクセルを開けても内輪のホイールスピンが増すだけで、トラクションの増加は期待できない。これを直接的に解決するのが、LSD(リミテッドスリップデフ)(写真:下)。

この差動制限機構が、接地している外輪に駆動トルクを分配し、トラクションを確保するのだ。TYPE Rはレスポンスに優れた機械式のトルク感応型ヘリカルLSDを採用。駆動トルクを機械的な動作で瞬時に外輪に分配し、アンダーステアの少ない旋回を可能にしている。



※P147P148の各パーツ写真は撮影のためにカットしたものです。



TYPE R

COCKPIT

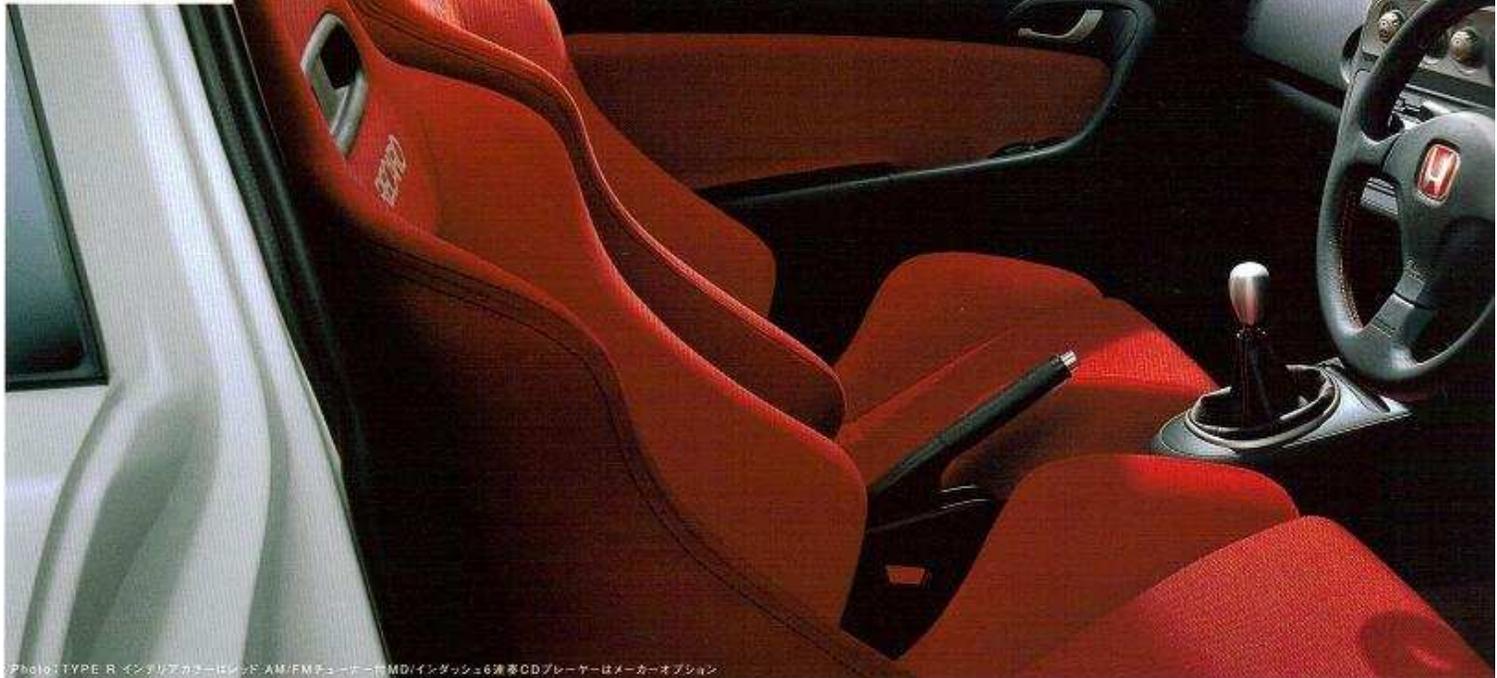
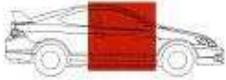


Photo: TYPE R インテリアカラーはブラック/AM/FMチューナーはMD/インダッシュ6碟装CDプレーヤーはメーカーオプション

このコックピットから、感動のドライビングが始まる。

TYPE Rは、サーキットをも舞台とするスポーツカーとしてのコックピット機能を徹底追求した。例えばガラスエリアは、高速走行時にドライバーに与える心理的ストレスを軽減するため、良好な視界を確保しつつ形状と面積を最適に設定。またヘッドクリアランスは、ヘルメットを着用するケースまで考慮したゆとりを備える。

シートは無論レカロ社製。リクライニング機構を持ちながら、本格バケットタイプならではの高いサポート性を提供する。インテリアカラーは、ボディカラーに応じてブラック、レッド、ブルーの3色を設定した。ステアリングは小径φ360mmのMOMO本革巻3本スポーク。メーター視認性をクリアしながら、ステアリングシャフトに対する偏心ゼロを実現し、極めてリニアな操舵感を提供する。また、センターコンソールは軽量化にこだわったTYPE R専用デザインである。



Integratyper.org



スポーツドライビングのための機能と造形。
ダイナミックフィッティング・コクピット。



スポーツドライビングを楽しむためのコクピット。

アルミシフトノブ&アルミペダルパッドなど、こだわりのアイテム。



ドライバーの手の動きにフィットするよう、ヒーターコントロールやオーディオのスイッチ類をドライバー側に向けたバラボラ造形により、最短・最速の視認・操作を追求。立体的で高密度なデザインが印象的なメタル調大径4速メーターには、ライトオンで赤色に発光するイルミネーションを採用。6時位置ゼロ指針のスピード&タコメーターとともに、先鋭のハイパフォーマンスを演出する。



手もとに直立するクロスレシオ6速MTのシフトノブ、そして、ヒール&トゥのしやすさを徹底追求した各ペダルのパッドと運転席フットレストにアルミを採用。TYPE Rならではのスポーツテイストを際立たせるとともに、軽量化を図っている。また、シフトブーツに走る赤ステッチ[®]や、アルミを採用したサイドブレーキノブもTYPE R専用仕様だ。メインリアカラーのレッド、ブラックに採用。

Integratyper.org



INTEGRA BODY



Photo:TYPE R ホワイトボディ

我々が求める走りの性能を支えるには、この強さが必要だった。
インテグラの原点としての軽量・高剛性ボディ。

ボディ剛性を基本から高め、さらにTYPE Rベストを追求。

さて、ボディである。強大な回転トルクの発生源であるエンジンを載せ、タイヤの動きを適正にコントロールすべきサスペンションを支える骨格であるボディこそ、我々がインテグラに求めたドライビングプレジャーの根幹なのだ。いまインテグラと言い、あえてTYPE Rと限定しなかったのには理由がある。このカタログの巻頭ですでに触れたように、我々は、Hondaスピリットが際立つ走りの楽しさを徹底的に研ぎ澄ますことを命題とし、最初からTYPE Rありきとしてインテグラの進化に取り組んだ。それゆえにボディは、TYPE Rか否かを問う前に、走りの性能の根幹となる極めて高い剛性を、まさにインテグラとして獲得したのである。具体的には、コンピュータによるボディ構造解析を基本としながら、テストコースやサーキットで走り込みを重ね、TYPE Rを前提とした高剛性・軽量ボディを開発。最も効果的な強化部材の配置と形状を突きつめ、先代モデルに対して、静剛性では曲げ剛性で約35%、ねじり剛性で約116%、動剛性においてはフロント左右方向で約64%、リア上下方向で約78%の剛性アップを果たした。さらにTYPE Rでは、ステアリングレスポンスと限界性能をより高めるため、レーシングスピードによるサーキット走行テストを繰り返し実施。

パフォーマンスロッドなど強化部材の採用や、バンパービームなどのアルミ化により、高剛性と軽量化を徹底追求している。

剛性を基本から大幅に高めて心躍るドライビングプレジャーを具現化し、専用強化部材の装着によってTYPE Rのパワーとハンドリング性能を研ぎ澄ます。それがインテグラ・ボディの真価なのだ。

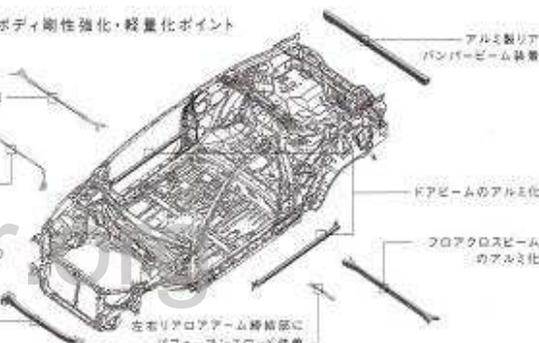
■TYPE Rの主なボディ剛性強化・軽量化ポイント

リアダンパーガイットに、パフォーマンスロッド装着

フロントストラットタワーバー装着

フロントバンパービームのアルミ化

左リアリアアーム締結部にパフォーマンスロッド装着



Hondaのセーフティ&エコロジー性能が、インテグラのドライビングプレジャーを深くする。

Gコントロール技術を駆使し、
世界最高水準を目指した衝突安全性能。

ステアリングを握るすべてのシーンで、より大きなドライビングプレジャーを提供するために、インテグラはより高度なパッシブセーフティを追求している。その基本が、衝突時の衝撃(G)をコントロールして乗員への傷害を軽減する、Honda独自の衝突安全技術「Gコントロール」による「新・衝突安全設計ボディ」。前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/h、側面衝突55km/hをクリアする優れた衝突安全性能を実現している。また、側面からの衝撃を受け止めるフロアクロスビームにより、キャビンの変形をより効果的に抑制している。さらに、歩行者へのダメージを軽減するボディ構造や、頭部衝撃保護インテリアを採用するなど、万への備えは多岐にわたり綿密である。



万一の際の乗員へのダメージをより軽減するために。

フロント3点式ロードリミッター付プリテンショナーELR(電子制御)シートベルト。前方向からの強い衝撃を感じると同時にシートベルトを巻取り、その後、一定以上の荷重がかかるとシートベルトを少し送り出して、乗員の胸などに掛かる負担を軽減します。

運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム

SRS=Supplemental Restraint System(シートベルトを補助する乗員保護装置) ●運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムは、横方向や後方向からの衝撃には作動しません。前方向からの設定値以上の衝撃を感じ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着用することを前提として開発されたシステムです。くれぐれもシートベルトの正しい着用をお願いします。

運転席用&助手席用I-サイドエアバッグシステム (ISにメーカーオプション)

車両の左右と中央部に張力衝突検知センサーを設置し、より的確なタイミングで作動。また、助手席側に内蔵した画期的な乗員姿勢検知センサーが、乗員の体格や姿勢を検知してエアバッグの展開を制御します。

ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー(リア左右席)

クルマの固定専用バーに、チャイルドシートの金具を連結させるだけで簡単にチャイルドシートを取り付けられます。ISO FIXとはチャイルドシートや固定装置の大きさなどを統一した規格です。

チャイルドシートは、正しく装着、クルマとカラダに合ったものを。

2000年4月1日より、チャイルドシートの着用が義務化されました。お子様の体格にあわせてお選びのうえ、正しい着用をお願いします。Hondaでは、後部座席でのご使用をおすすめています。

Honda車にお乗りのお客様は、Honda車にぴったりフィットする、Honda純正チャイルドシートをお選びください。

Hondaでは、全国の自動車販売店に、専用説明書もつチャイルドシート・エアバッグの設置、お客様にチャイルドシートの正しい選び方や正しい取り付け方をアドバイスいたします。必ずお読みください。●Honda純正チャイルドシートはISO規格に準拠して、併しJIS規格に準拠して製造されています。

危険を回避するための多角的な配慮。



ハロゲン約2倍の光量を持つディスチャージヘッドライト(ロービーム)を採用。配光特性に優れたマルチフレクターとともに、良好な視認性を実現する。また、急制動時の車輪ロックを防ぐABSも全車に標準装備している。●ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)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がない車両と同様に、コーナー等の手前では充分な減速が必要であり、無理な運転では制動できません。安全運転をお願いします。

エアバッグシステム作動イメージ(写真:下)

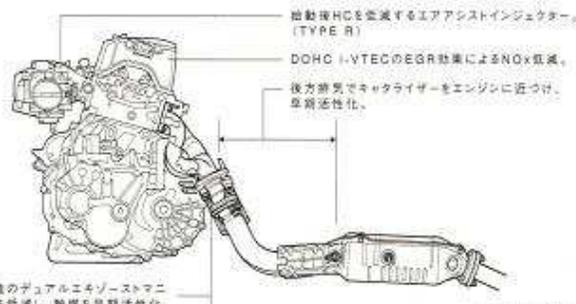
写真は機能説明のための、運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム、運転席用&助手席用I-サイドエアバッグシステムともに展開した状態を再現したものです。運転席用&助手席用I-サイドエアバッグシステムは、実際の衝突時には衝突側のみ展開します(助手席側では、助手席乗員の乗員姿勢などを検知し、サイドエアバッグによる重大な傷害の可能性があると判断した場合、展開を停止することがあります。I-サイドエアバッグシステム装着車は、システムを正しく機能させるための注意事項があります。取扱説明書をお読みください。



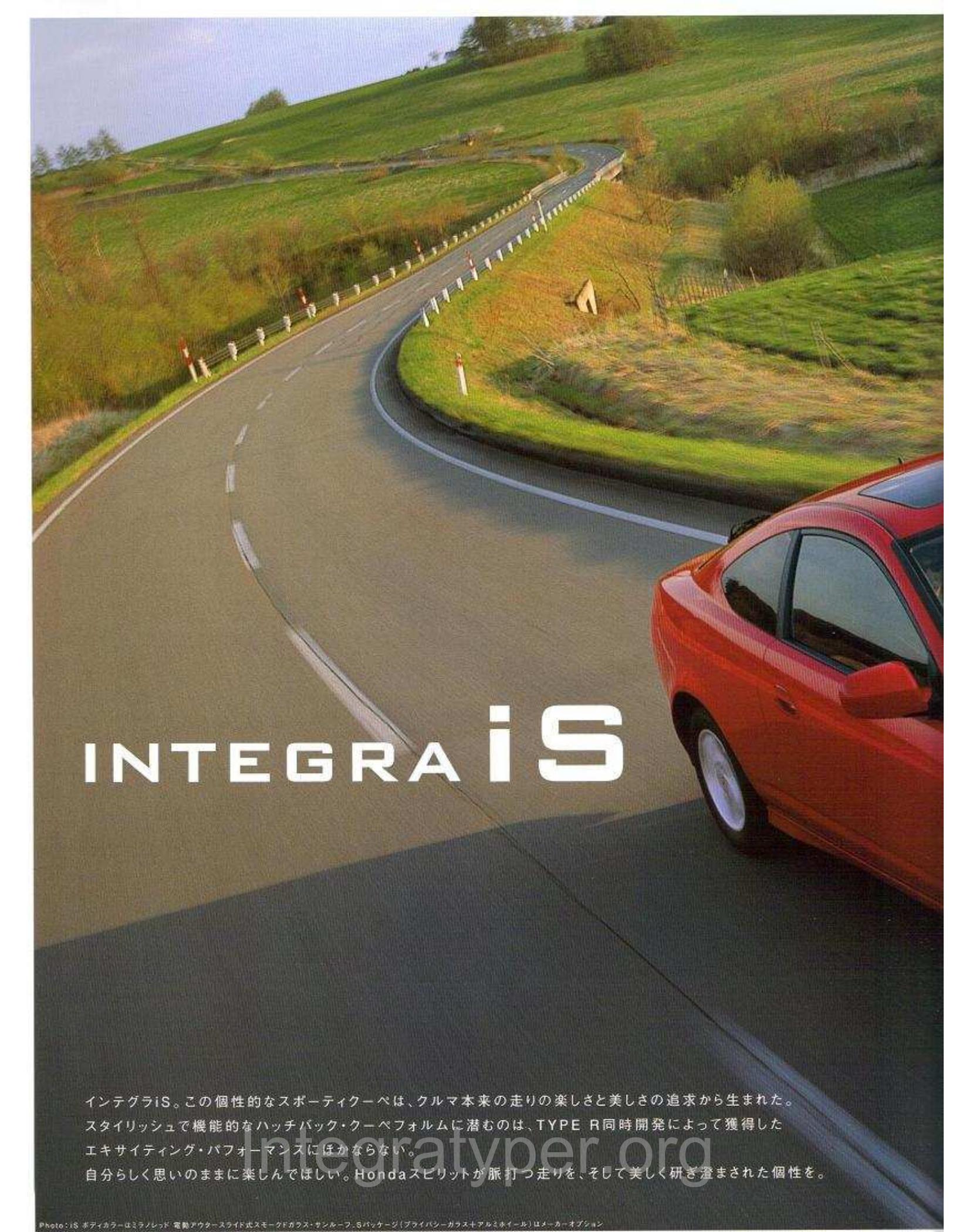
優れたクリーン性能、「優・低排出ガス」認定取得。

インテグラの2.0 DOHC i-VTECエンジンはTYPE R、ISとも、排出ガス中の有害物質、HC(炭化水素)、NOx(窒素酸化物)を大幅に低減。平成12年排出ガス規制に対してHCとNOxを規制値の50%以下にまで低減し、「優・低排出ガス」認定を取得している。

そして、VTEC+VTCによって高性能とともに実現した優れた低燃費は、地球温暖化の要因とされるCO₂の排出量削減にも直結している。

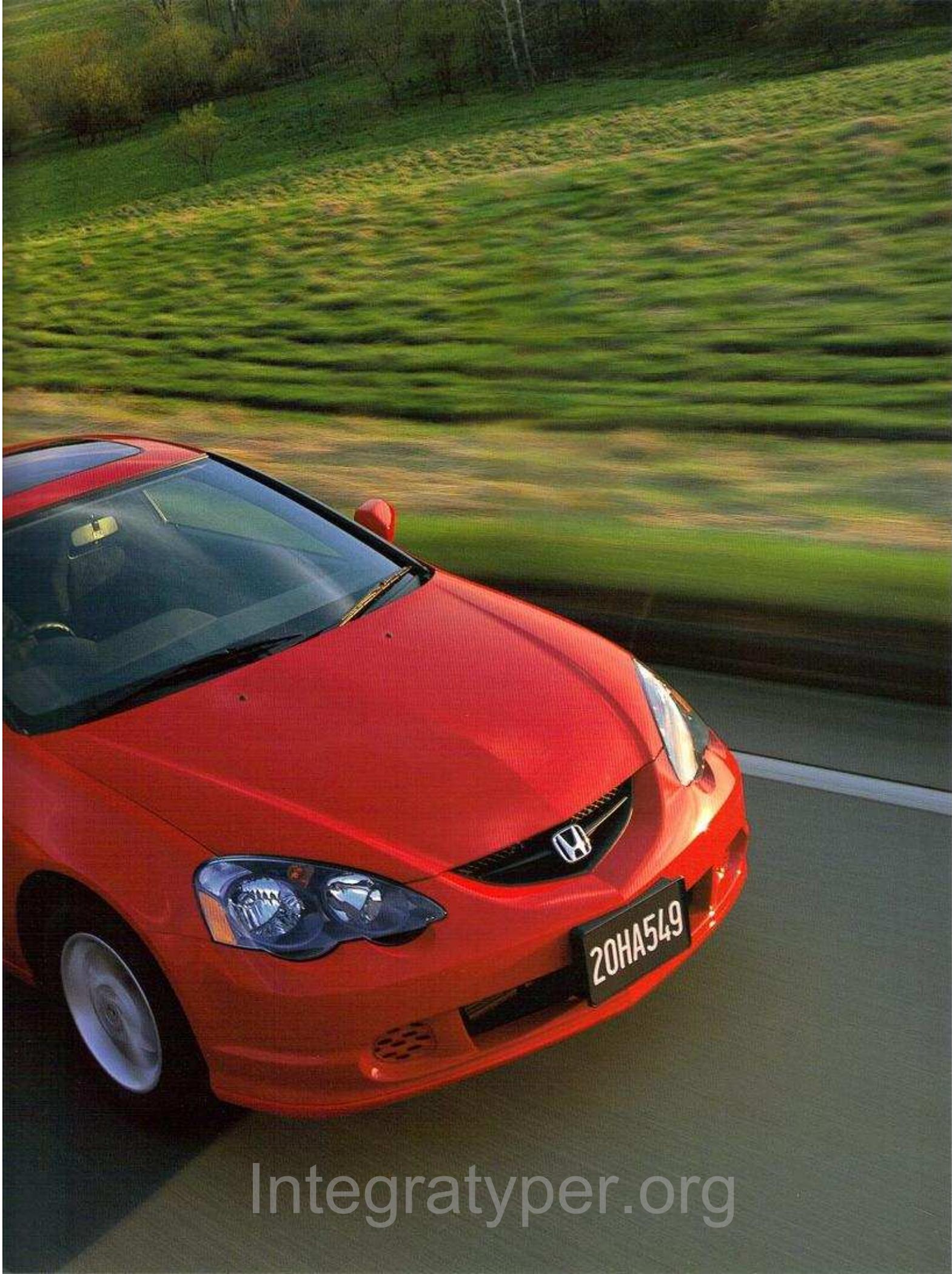


「優・低排出ガス」認定車表示マーク
平成12年排出ガス規制のHC、NOxについて、規制値を50%以上下回る優秀な環境性能を達成した車に与えられます。

A red Honda Integra iS is shown from a rear three-quarter view, driving on a winding asphalt road that curves through a lush green, hilly landscape. The road has white dashed lines and a white curb. The sky is a clear, pale blue. The car is in the lower right foreground, moving away from the viewer.

INTEGRA iS

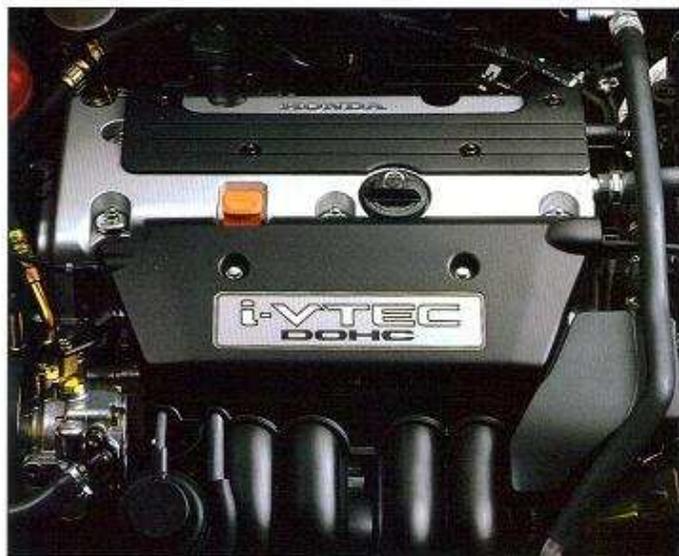
インテグラiS。この個性的なスポーティクーペは、クルマ本来の走りの楽しさと美しさの追求から生まれた。スタイリッシュで機能的なハッチバック・クーペフォルムに潜むのは、TYPE R同時開発によって獲得したエキサイティング・パフォーマンスにほかならない。自分らしく思いのままに楽しんでほしい。Hondaスピリットが脈打つ走りを、そして美しく研ぎ澄まされた個性を。



Integratyper.org

ハートを刺激するスタイリッシュフォルムに、
爽快なスポーティテイストと快適性を凝縮。

ハイバランスという楽しさ。2.0ℓDOHC i-VTEC。



TYPE Rを前提とした開発プロセスを通して、基本性能を一気にレベルアップしたインテグラ。そのパフォーマンスを、スタイリッシュな個性とともに楽しむスポーティークーペ、それがiSだ。エンジンは、吸気側のVTEC（可変バルブタイミング・リフト機構）とVTC（連続可変バルブタイミング・コントロール機構）を組み合わせた2.0ℓDOHC i-VTEC。VTECが低回転域で吸気バルブ2本のうち1本をほぼ休止させ、VTCが吸気バルブタイミングを連続的に最適制御することにより、アイドリングから高速走行までパワー、トルク、燃費をハイバランスさせたパフォーマンスを実現している。また、低回転域では管長を長く、高回転域では短く制御する可変管長インターマニホールドにより、つねに最適な吸気慣性効果を獲得し、全域にわたる高いトルクを実現。さらに、管内を2分割したeタイプデュアルエキゾーストマニホールドパイプを採用し、排気干渉を低減した。これらにより、最高出力118kW [160PS] / 6,500rpm（ネット値）、最大トルク191N・m [19.5kg・m] / 4,000rpm（ネット値）のゆとりのパフォーマンスと、優れた燃費14.8km/ℓ（5速MT率）*を実現。「優・低排出ガス」認定も取得した。全域で体感する力強い加速フィール。優れた低燃費と環境性能。それらのハイバランス・パフォーマンスが、スポーティークーペにふさわしい爽快なドライビングプレジャーを生み出している。*10・15モード走行燃費換算率

綿密な音のマネージメントによる快適性の追求。

新世代のスポーティークーペとして、快適性の重要なファクターである静粛性の向上にも情熱を注いだ。まず、ドア開口部のインナーシールをアウターシール同様、切れ目のない構造とし、音が侵入しやすいベルトライン下のシールを大断面化して、ロードノイズやエンジン音などの侵入を抑制している。また、よりいっそうの快適性を追求するiSでは、ボディの各部に振動抑制のための補強部材を採用するとともに、キャビンにおいても随所に効果的な吸音素材を配した。特に、テールゲートを持つボディ構造において優れた静粛性を実現するためラゲッジルームもキャビンの一部と捉えて防音効果アップを徹底追求。防音性を持たせたカーペット、ラゲッジルーム側面のライニングに配した吸音材、発泡成型樹脂のスペアタイヤカバーなどにより、リアシートを倒した状態でもキャビンの静粛性が損なわれないよう配慮している。

スポーティ&スムーズな5速AT Sマチック。5速MTも設定。



ATは、1～5速をシークンシャルに選択できるMモードを備えた5速AT Sマチックを採用。ワインディングでの俊敏なスポーティ走行など、2.0ℓDOHC i-VTECパワーを自在に使いこなす楽しさが満喫できる。雷道などでの滑らかな発進を可能にする2速ホールドモードも搭載した。また、iSに最適化したHonda独自の变速スケジュールシステム「プロスマチック」が、走行状況に応じて知的シフト制御を行い、登・降坂時のスムーズな走りをサポート。さらに、走りの楽しさと経済性をハイバランスさせたギアレシオ設定に加え、燃費特性を高めるアクティブ・ロックアップⅡを採用し、スムーズな走行性と優れた経済性を両立している。TYPE Rの6速MTと同一の基本骨格を持つ軽量コンパクトな5速MTは、1・2速にトリプルコーン、3・4・5速に大容量のシンクロを採用してシフト荷重を大幅に低減、極めて軽快なシフトフィールを提供する。

オートマチック車のシフト装置には■ブレーキペダルを踏まない、セレクトレバーの近（駐車）位置からのシフト操作が行えないシフトロック機構■田位置にあるときのマイグレーションキーを抜くことができるキー・インターロック機構■田（後進）位置にあることをチャイムでドライバーに知らせる後進位置警告装置が装備されています。

スポーティテイストを快適に楽しむためのiS装備。



ヘッドレスト一体のフロントシートは、スポーティなショルダーサポート形状。センター/サイド部で硬度を変えたパッド、高いシートバック剛性などにより、確かなホールド性としっかり感を提供する。リアシェルフは軽さにこだわった独自のネットタイプを採用。また、スライド式トレイの下段にカップホルダーを設けた照明付2WAYフロントコンソールポケット、後席用カップホルダー、A4判の地図が入るドアポケットやその上方に配した小物入れなど、収納機能も充実している。

TYPE R

VARIATION

INTEGRA TYPE R

全国メーカー希望小売価格
259万円



Photo:ボディカラーはアーケティックブルーパール

INTERIOR



Photo:オーディオを取り付けない音のオーディオホールリッドはチターラオプション

主要装備

●は標準装備 ○はメーカーオプション △はディーラーオプション
(ご注文時に必ずお申し込みください)

タイプ	TYPE R
トランスミッション	6速MT
安全装備	
運転席側・助手席側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	●
アルミバンパービーム&アルミ2ドアビーム	●
フロント3点式ロードリストラクター	●
リア3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)	●
シートベルト	●
ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー(リア全7席)	●
快適装備	
フルオートエアコンディショナー*	●
パワーステアリング(フルタイム駆動付)	●
パワーフロウイング(運転席側採り込み防止機構付)	●
パワードアロック(テールゲート連動)	●
電装式キーレスエントリーシステム(ケルカラムランプ機能付)	●
ウェーブキー	●専用
プリントアンテナ	●
AM/FMチューナー付MDプレーヤー+4スピーカー	○
AM/FMチューナー付MDインダッシュ6速車CDプレーヤー+4スピーカー+2ワイター	○
ホンダナビゲーションシステム*2(8インチワイドモニター)+4スピーカー+2ワイター	○
インテリア	
シロリ製バケットシート(フロント)	●
MOMO本革巻3本スポークステアリングホイール	●
アルシフトノブ/ペダルパッド/フットレスト	●
メタルメーター4連メーター(イタルメーターシフトコントロール付)	●専用
カッパホルダー(フロントリア)	●
ネットタイプ軽量リアシェルフ(展開式)	△
サイドステップガーニッシュ(アルミプレート)	●専用
5/5分割可倒式リアシートバック	●
エクステリア	
ディスチャージヘッドライト(HID)(ロービーム)*1	●
アンダースポイラー(フロント/リア)	●
ラジエーターグリッドスポイラー	●
ボディ同色サイドシルガーニッシュ	●専用
全面高反射緑色UVカットガラス	●
ブリアビシールドガラス(リアウィンドウ/テールゲート)	○
TYPE R専用Hondaエンブレム(フロント/リア)&TYPE Rエンブレム(リア)/デカール(サイド)	●
赤エンブレムヘッドカバー	●専用
専用運動型フロントワイパー(リアアルミ製&ミスト機構付)	●
リアワイパー	○Cパッケージ
大径エキシパイフエッジ	●
電動リモコンドアミラー	●
電動格納式リモコンドアミラー	○Cパッケージ
走行関連メカニズム	
専用ハードセッティングサスペンション	●
鍛造アルミリアアーム(フロント)	●
鍛造フロアリアライネール	●
トルク感應型ヘリカルLSD	●
フロントbrembo社製ブレーキ 430mmビラータイプベンチレーテッドディスク&アルミ対向4ポットキャリパー	●
ブレーキ冷却エアダクト	●
フロントストラットタワーバー	●
タイヤ/ホイール	
ハイグリップタイヤ	215/45ZR17
アルミホイール(17X7.5J)	●
ランバータイヤ(アルミホイール)*1	●

BODY & SEAT COLOR CHART

ボディカラー	チャンピオンシップホワイト	ミランレッド	セザンシルバーメタリック	ナイトホープブラックパール	アーケティックブルーパール
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	カイザーシルバーメタリック
シートカラー*3	レッド	●	●	●	●
	ブルー	●	●	●	●
	ブラック	●	●	●	●

*3:リアシートカラーはすべてブラックとなります。

○Cパッケージ:リアワイパー+電動格納式リモコンドアミラー ●オーディオレス車は標準となります。*1:レスオプション仕様車も選べます。レスオプション仕様には、2タイプ(フルオートエアコンレスとフルオートエアコン)ディスチャージヘッドライト(ランバータイプセレス)の設定があります。また、ディスチャージヘッドライトレスオプション仕様車は、フロントヘッドライトとなります。*2:AM/FM/TVチューナー&MD/CDプレーヤー+2スピーカー

EQUIPMENT



●TYPE R専用デザインウェーブキー

●サイドステップガーニッシュ(アルミプレート)

●ラジエーターグリッドスポイラー

●ランバータイヤ(アルミホイール)*1

○応急処置キットセット*4

※フルオートエアコン/ディスチャージヘッドライト/ランバータイヤ/レスオプション仕様車を選択した場合はのみ装備されます。



NAVIGATION

Honda Navigation System*

6インチの見やすいワイド画面、ツインマップや3Dマップ、50音検索や経路探索、音声ガイドなど多彩な機能に加えて、使いやすい簡単操作モードを採用しました。また、高速道路などで便利なインターチェンジやサービスエリアまでの距離を表示する高速ガイド表示機能も搭載しています。さらに、TV放送**が楽しめるほか、渋滞などの情報をリアルタイムに表示するVICIS(道路交通情報通信システム)**、双方向通信機能をもつインターナビシステムにも対応しています。

internavi.

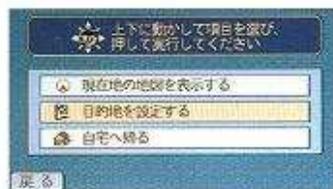
インターナビシステムは、Hondaの開発した、ナビゲーションシステムとインターネットの情報網を利用する双方向通信システムです。ご家庭や会社のインターネット端末で作成したドライブレランを、ホンダ・ナビゲーションシステムで受信し、目的地や経路地を簡単にセットしたり、車内からインターナビ情報センターの各種の情報などを見ることが出来ます。ご利用には、会員登録および接続機器(ディーラーオプション)、インターネットプロバイダ契約が必要となります。

- インターナビ情報センターお問い合わせ先
お客様ご相談窓口(メール受付)メールアドレス center@internavi.ne.jp
- インターナビホームページ
インターナビ・ドライブスプラグ <http://www.internavi.ne.jp/>

*1 AM/FM/TVチューナー&MD/CDプレーヤー一体型となります。CDプレーヤーは音楽CDと映画CDの兼用となります。従ってナビゲーション表示中は音楽CDの再生はできません。*2 テレビ映像是停車時にパーキングブレーキをかけた後に行われます。走行中は安全のため音声のみとなります。*3 VICISは、全国主要都市および全国の主要高速道路でサービスされており、順次サービスエリアが拡大されています。VICISの情報を表示するには、ディーラーオプションのVICISレシーバーセットが必要です。詳しくは、販売会社にお問い合わせください。なお、ご利用はHondaオリジナルCD-ROM使用時に限りです。VICISは財団法人道路交通情報通信システムセンターの登録です。●HondaオリジナルCD-ROM専用の各種ナビソフトなどは使用できません。●安全のため、走行中はドライバーが操作しないください。●ナビゲーションのガイド機能がありますが、実際の走行時は道路交通情報に即応して運転してください。●走行中は経路表示が制限されます。●写真の画面はハメコミ合成。また画面は実際と多少異なる場合があります。



3Dマップ機能



簡単操作モード



文豪点拡大機能(3D表示)



高速ガイド表示機能



AM/FMチューナー付MD/インダッシュ6連装CDプレーヤー(メーカーオプション)

AUDIO

ドライバーの意思で選ぶオーディオシステム。

AM/FMチューナー付MDプレーヤー+4スピーカー**と、AM/FMチューナー付MD/インダッシュ6連装CDプレーヤー+4スピーカー**+2ツイーターをメーカーオプションで用意しました。どちらも4つの17cmPPコーンミッドウーファーネオジスピーカーと、インテグラの室内に最適な音響特性をつくるFIXイコライザーを搭載。クリアでボリュームあるダイナミックサウンドを再現します。

*4スピーカーは4スピーカーが標準装備されています。



INTEGRA TYPE R CONCEPT MEETING

インテグラTYPE Rを基本から知り、エキサイティングな走りの世界を安全かつダイナミックに楽しむための集い。それが、「インテグラTYPE Rコンセプト・ミーティング」である。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ぶことができる。ドライビングの上達に欠かせない理論や知識の習得も可能。つまり、実践と知識の両面から、より確実にドライビングのレベル向上を目指すのである。特別講師として参加する一流ドライバーに、じかに質問できる機会も多く、開発者から開発ストーリーを聞くチャンスもある。「インテグラTYPE Rコンセプト・ミーティング」。オーナーの皆様ぜひご参加いただきたい。詳しくは販売会社まで。

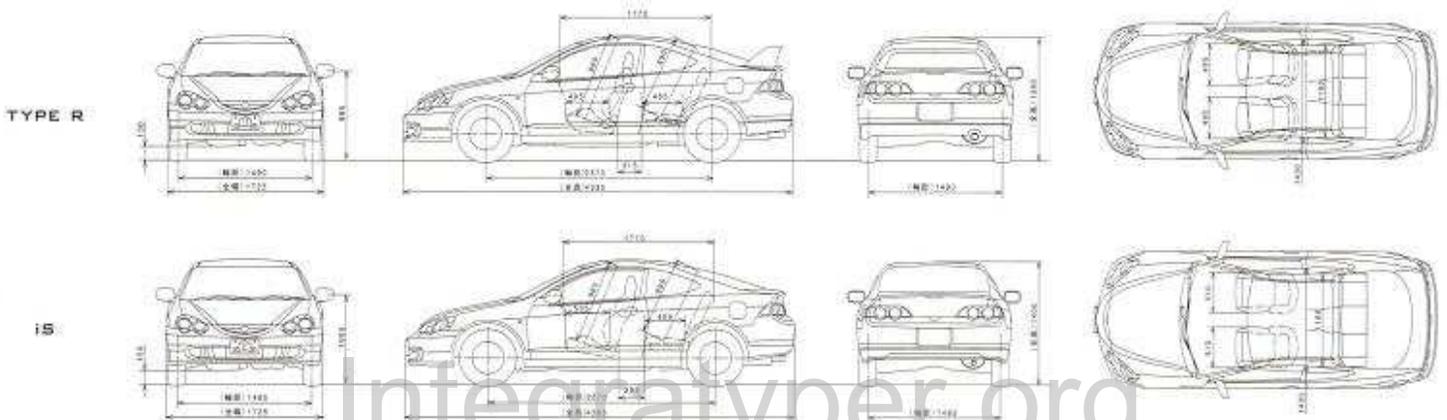


主要諸元

タイプ	TYPE R		IS	
	2.00 DOHC i-VTEC+PGM-FI			
車名・型式	ホンダ・LA-DC5			
トランスミッション	6速マニュアル		5速マニュアル	
寸法・重量・定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m)		4,385/1,725/1,385	
	ホイールベース(m)		2,570	
	トレッド(m) (前/後)		1,485/1,485	
	最低地上高(m)		0,130	
	車両重量(kg) エアコン非装着車		1,170	
	エアコン装着車		1,180	
	エアコン+サンルーフ装着車		1,190	
	乗車定員(名)		4	
	客室内寸法[長さ/幅/高さ](m)		1,770/1,430/1,135 (ISサンルーフ装着車は1,080)	
エンジン	エンジン型式		K20A	
	エンジン種類・シリンダー数及び配置		水冷直列4気筒横置	
	使用燃料種類		無鉛プレミアムガソリン	
	燃焼室形式		バントルーフ形	
	弁機構		DOHC チューン駆動 吸気2 排気2	
	総排気量(cc ³)		1,998	
	内径×行程[mm]		86.0×86.0	
	圧縮比		11.5	
	燃料供給装置形式		電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)	
	燃料ポンプ形式		電動式	
	燃料タンク容量(L)		50	
性能	最高出力(kW[PS]/rpm)*		162[220]/6,000	
	最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*		206[21.0]/7,000	
	燃料消費率(km/l)		12.4	
	10・15モード走行(国土交通省数値)		14.8	
	10・15モード走行(国土交通省数値)		14.4	
	主要燃費向上対策		可変バルブタイミング	
	最小回転半径(m)		5.7	
動力伝達・走行装置	クラッチ形式		乾式 単板 ダイアフラム	
	変速機形式		ギア式	
	変速機操作方式		フロア・チェンジ式	
	変速比		1 速	
			2 速	
			3 速	
			4 速	
			5 速	
			6 速	
			後 進	
	減速比		4.764	
	ステアリング装置形式		ラック・ピニオン式	
	タイヤ(前/後)		215/45ZR17	
	主ブレーキの種類・形式(前/後)		油圧式ディスク	
	サスペンション方式(前/後)		マクファーソン式/ダブルウィッシュボーン式	
	スタビライザー形式(前/後)		トーション・バー式	

*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等条件で測定したものです。■数値として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。■燃料消費率は、定められた試験条件のものである値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、運転、整備などの状況)が異なってくるので、それに応じて燃料消費率が異なります。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■INTEGRA、G-CON、INTER NAVI SYSTEM、PGM-FI、プロスマチック、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。ヘリカルLSOは登録商標です。■製造事業者:本田技研工業株式会社 ■本仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。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、販売会社にお問い合わせください。

四面図 単位:mm (ISはサンルーフ非装着車)



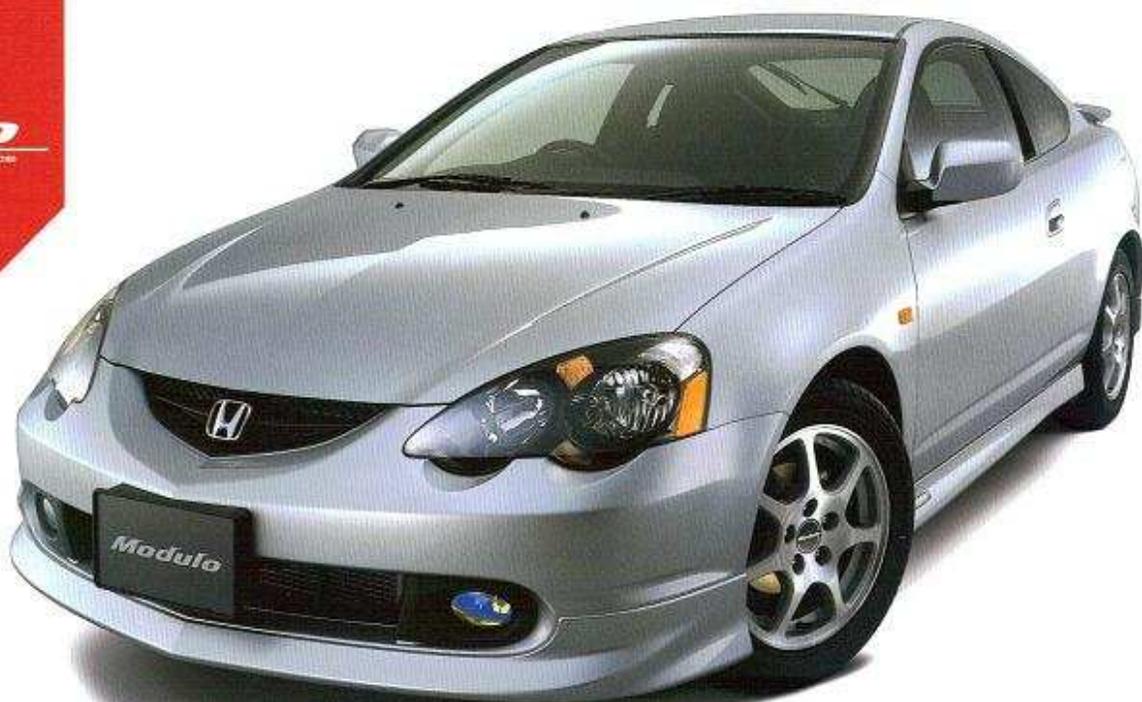
Integratyper.org

DEALER OPTION

Driving Harmony. >>>

Modulo

Honda Custom Performance



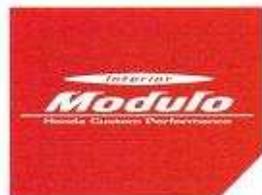
Modulo for INTEGRA

モデュロは、クルマとまったく同じ基準によって
その性能、魅力を際立たせたオリジナル カスタマイズ・ブランド。
Honda純正ならでの、デザイン、機能、信頼性、品質保証など、
他にはマネのできないクオリティを実現。

- ロアスカート Type ZZ (フロント/サイド/リア) ● アルミホイール (18インチ/ユーロスポークR7)
- リアスポイラー ● ハロゲンフォグライト (イエロータイプ マルチコート仕様)

Photo: IS オペカカラーはサンシールバーメタリック デイラーオプション装着車 *18インチアルミホイールを装着する場合は、200/55R16タイヤが別途必要です。●ハロゲンフォグライトは一般商品です。

for iS



- インテリアパネル ● デュアルサイズDVDナビコンポ (Gathers)

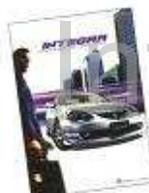
Photo: iS デイラーオプション装着車

for TYPE R



- インテリアパネル ● シフトノブ (チタン製)
- デュアルサイズDVDナビコンポ (Gathers)

Photo: TYPE R デイラーオプション装着車



ここに掲載されている車種の色にもおまかせアクサリ-をご用意しております。
アクサリ-カタログをご覧ください。
インターネットで、ホンダ アクセスの情報をお探ししております。
www.honda.co.jp/ACCESS/

株式会社ホンダアクセス

〒350-8510 埼玉県所沢市野火止 5-18-4

お問い合わせ: 0429-663520 (平日9時~17時) 0429-663521 (休日)

株式会社ホンダアクセス「お客様相談室」全国共通フリーダイヤル 0120-663521

(受付時間: 9時~12時/13時~17時/土日・祝祭日は除く)

■アクサリ-はすべてディーラーオプションです。■アクサリ-には同時装着できないものがあります。また、タイプ/メーカーオプションによっては装着できないものがあります。■詳しくは販売会社にお問い合わせください。

スピードはひかえめに、シートベルトをしめて安全運転。お子様にはチャイルドシートを。

- 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。
- お子様が乗車される際は、チャイルドシートなどを正しく装着し、きちんと着座させてください。

安全で快適なカーライフのために。

- 保証期間は、新車登録日から3年間、ただし、その期間内でも走行60,000kmまでです。
また、ホンダが特に指定した部品は5年間、ただし、その期間内でも走行100,000kmまでです。
なお、保証内容は保証書、またはホンダ販売店にてお確かめください。
- 安心できるカーライフのために、自賠責保険だけでなく、任意保険への加入をおすすめします。

貴重な資源を大切に。燃費向上運転をお願いします。

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

■インターネットでインテグラの情報をお伝えしております。

INTEGRAホームページ <http://www.honda.co.jp/INTEGRA/>

■インターネットで概算のお見積りができます。
<http://www.honda.co.jp/CYBERMALL/>

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)

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。

取り扱い車種：NSX / S2000 / インテグラ / HR-V / セイバー / CR-V / ホンダネオ / オルティガ / キューブ / ホンダセイ / ステップワゴン / ストリーム / フィット / インサイト / パートナー

ホンダベルノ店からお届けします。

INTEGRITY  **VERNO KOBE**
総代理店 **ホンダベルノ神戸 三木店**

〒673-0434 三木市別所町小林字釜ヶ谷718-5
TEL (0794) 87-3781(代)

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18
本カタログの内容は2001年7月現在のものです
0117-K-1001