

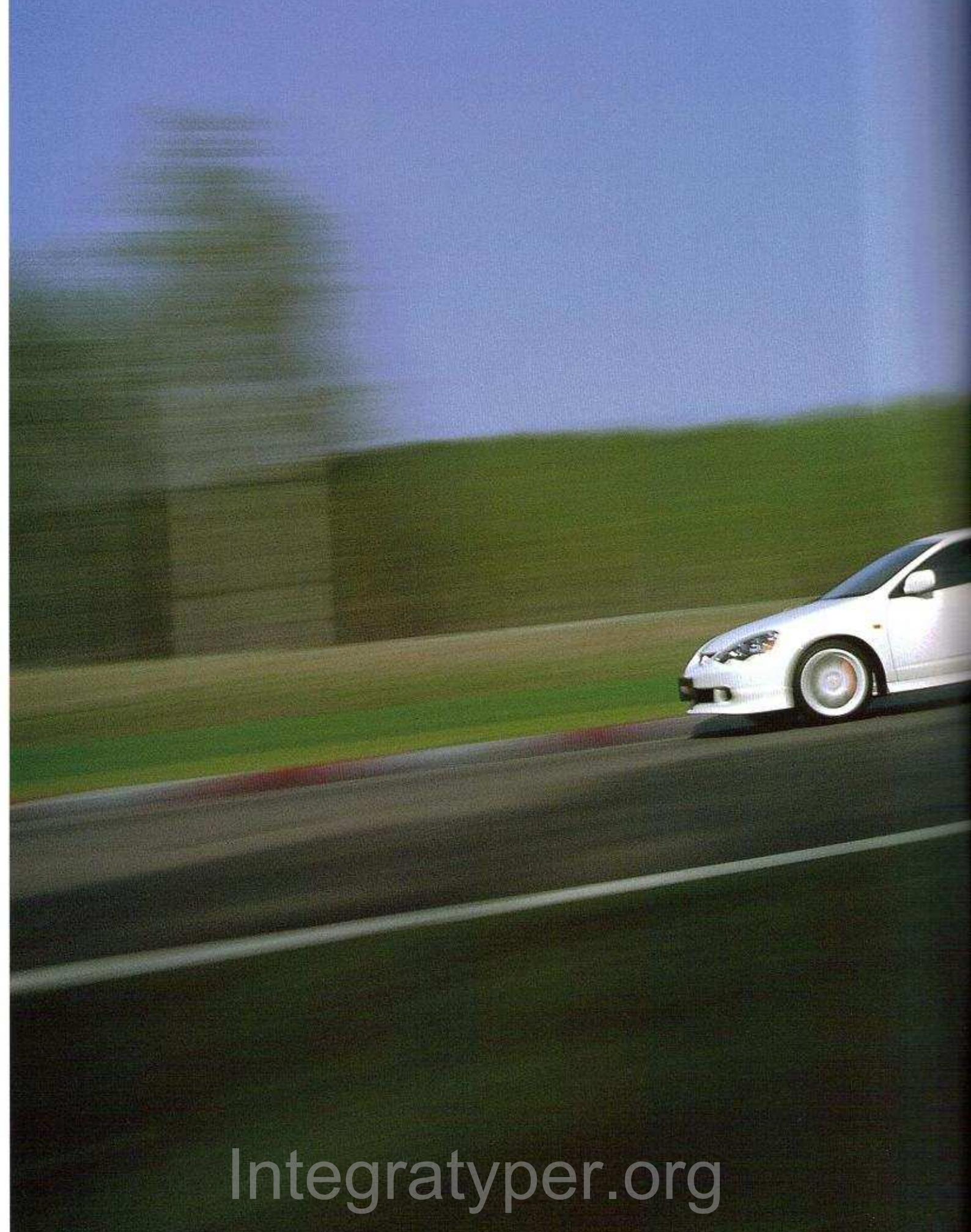
HONDA
The Power of Dreams



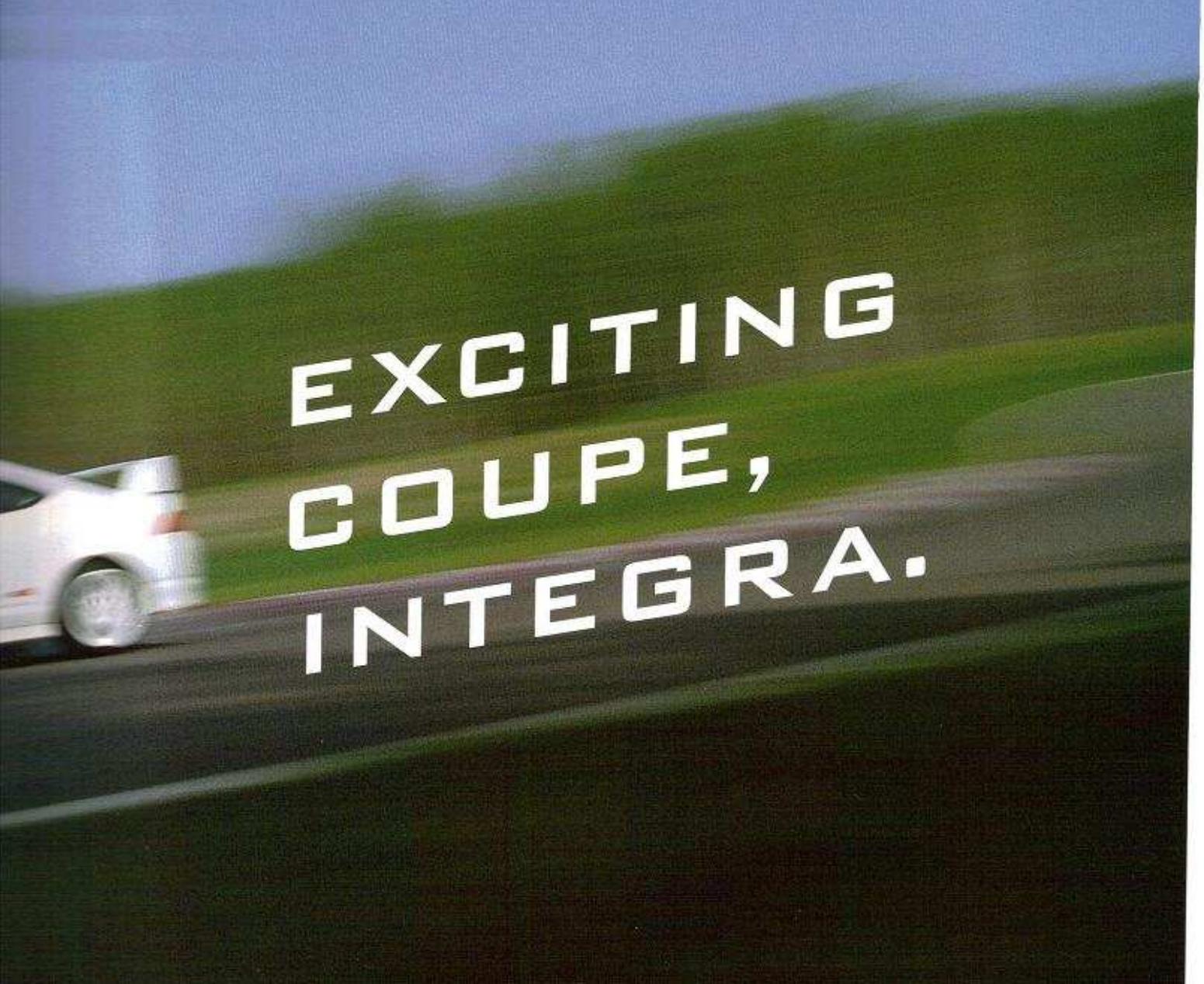
INTEGRA

Integrapher.org





Integratyper.org



EXCITING COUPE, INTEGRA.

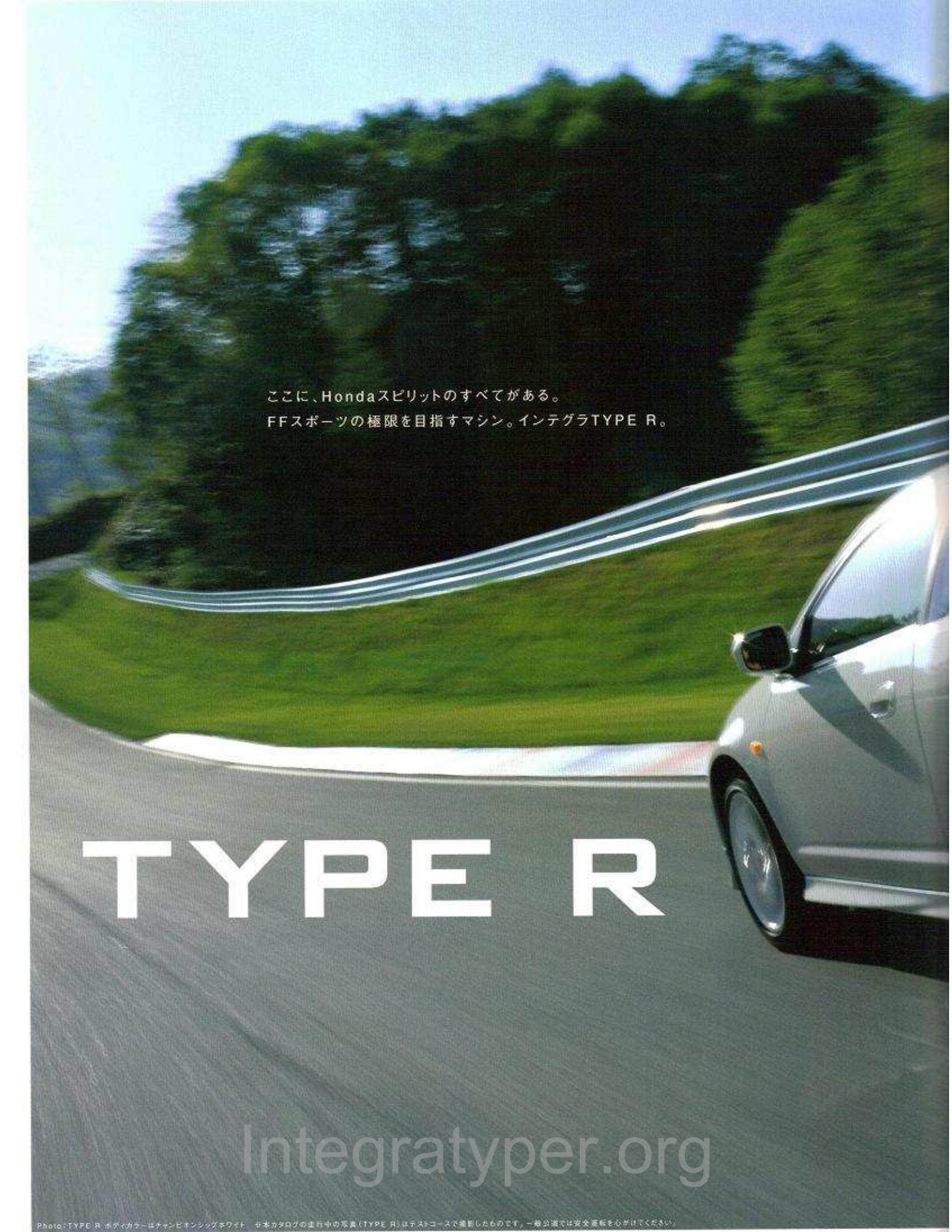
新しいエキサイティングが加速する。

Hondaには不变の情熱がある。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、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、インテグラはエキサイティングな走りを生み出す基本ボ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。

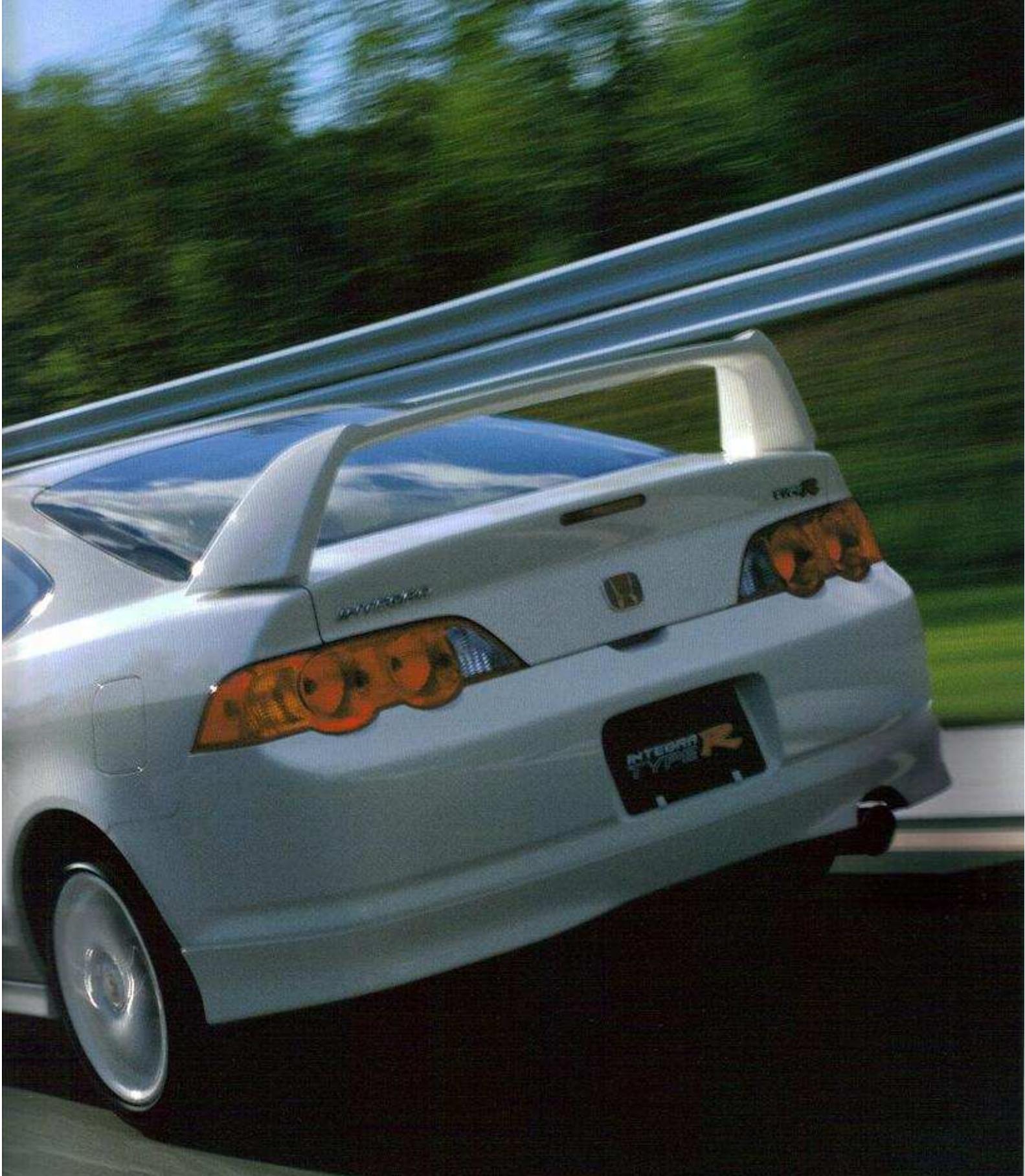
サーキットなどで厳しいテストランを重ね、FFスポーツにおける極限の運動性能を追求したのである。インテグラ。全身に熱きスポーツ・スピリットをみなぎらせて、いま、かつてないエキサイティングな走りの世界へと加速する。



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

Integraphy.org



Integratyper.org

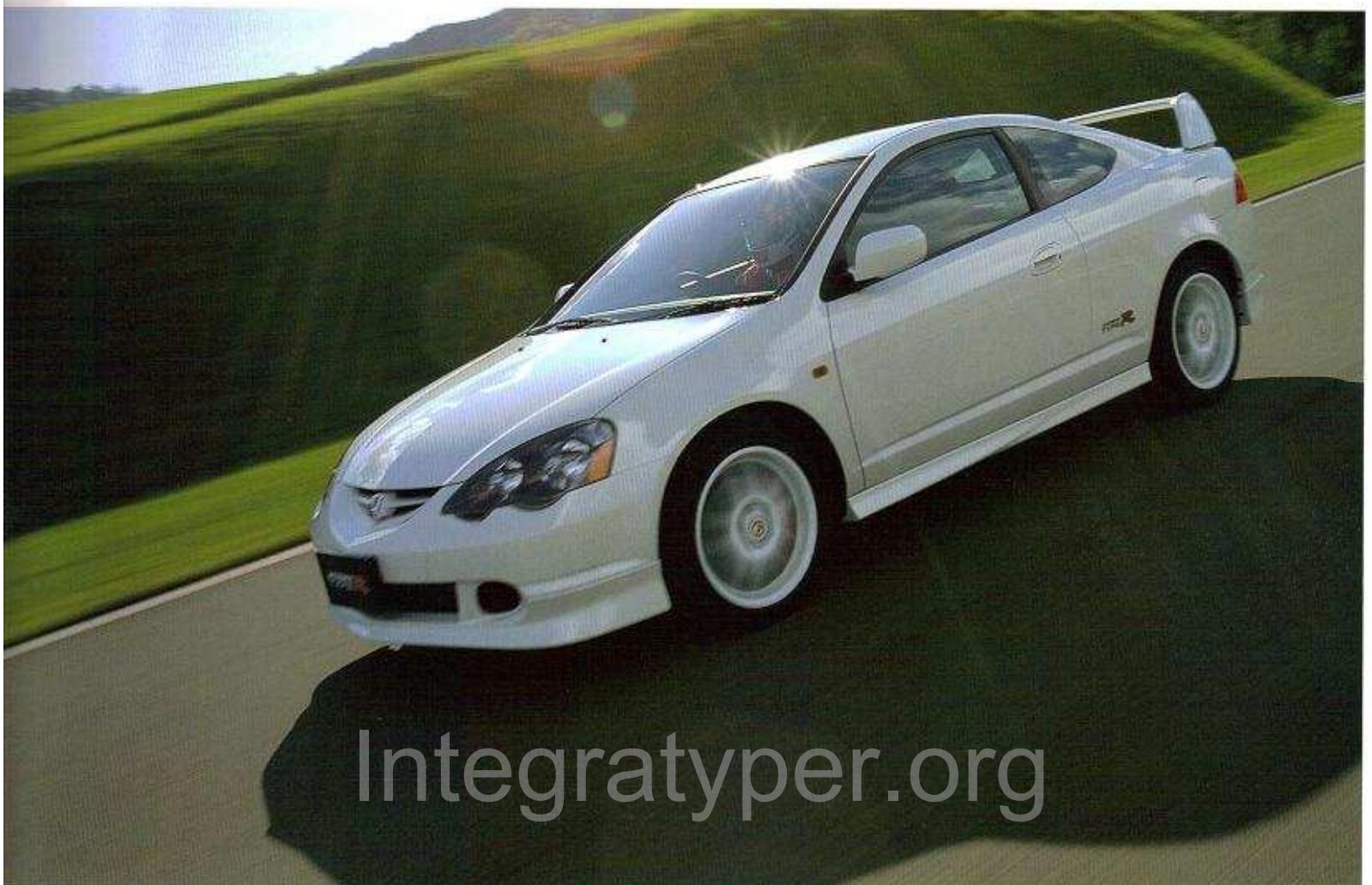
アクセルを開けた瞬間、マシンが鋭く反応する。
それが、かつてないエキサイティングランの始まりだった。



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。



Integrapher.org



加速、操舵、制動と様々なシーンで実感する緊密な
マンマシン一体感。TYPE Rの速さの本質がそこにある。

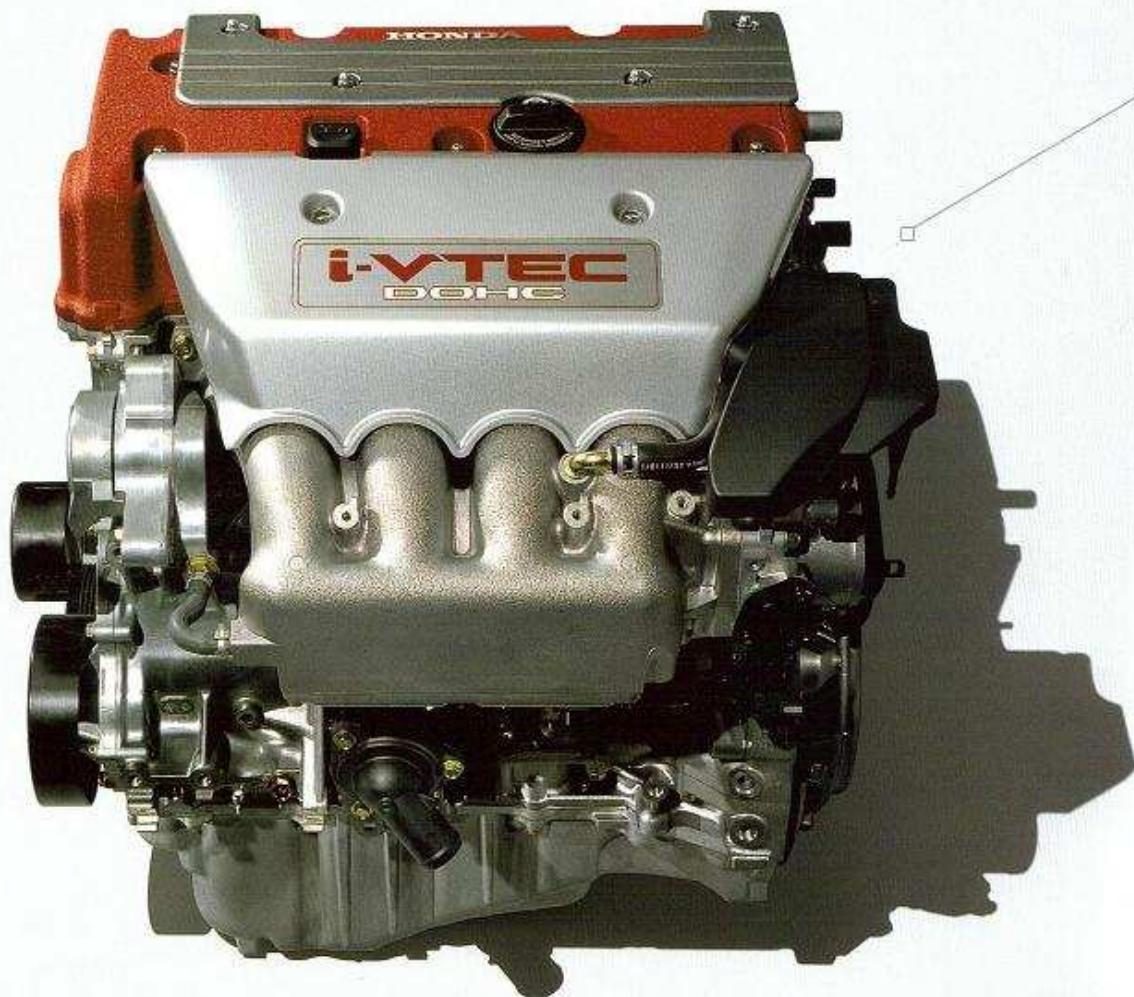
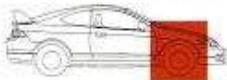
Integraphy.org



Integratyper.org

TYPE R

POWER UNIT



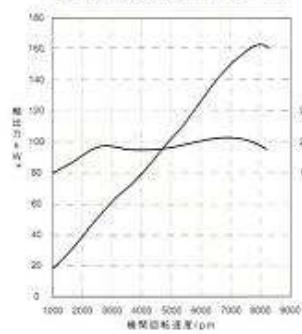
専用設計2.0ℓDOHC i-VTECでドライバーが遭遇するのは、
極限まで研ぎ澄された「リニア・レスポンス」である。

すべてのキーテクノロジーはTYPE Rのために。

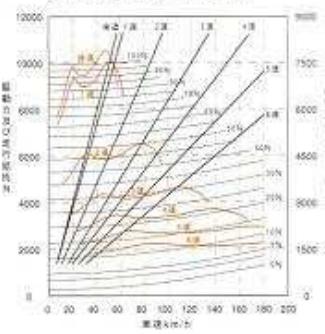
TYPE Rが搭載するのは2.0ℓDOHC i-VTECである。しかし、DOHC i-VTECというエンジンについてすでに何らかの予備知識をお持ちだったら、この際忘れていただきたい。なぜならTYPE Rのそれは、Hondaのレーシング・テクノロジーを傾注して、出力向上に関わるすべてのパーツを専用設計したユニットだからだ。しかも後で紹介するように、トランスミッションはクロスレンジオ6速MT。フライホイールは超軽量鍛造クロモリ製である。アクセルペダルを開けた瞬間からレブリミットに至るすべての回転域でドライバーが体験するのは、乗り手の意思に限りなく忠実に応える「リニア・レスポンス」を研ぎ澄ましたレー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」とはエンジンを車両に搭載した状態とは別条件で測定したものです。
標準化として出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg-m」から「Nm」に切り替わっています。

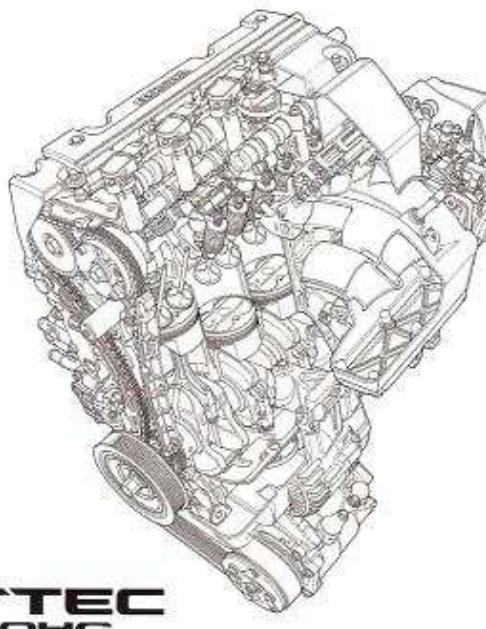
Integratyper.org



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に、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替え、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に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本のベルトで全機械を駆動するサークル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、排気干涉の少ない大径の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2,000rpmでブリミット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実現した。しかしこれすべてではない。TYPE Rは、全域にみるかぎり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VTECの高速カムを使用する設定をしているが、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いうまでもない。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グル（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でしか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。



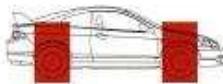
©P10の各バーツ写真は撮影のためにカットしたものです。

Integratyper.org



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、重要さを増す。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	(伸び) 161 kgf (縮み) 73 kgf
	リア	(伸び) 190 kgf (縮み) 108 kgf
スタビライザーサイズ	フロント	23.8×12.8mm(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	870kgf/mm

*プログレッシブフレートタイプ

Integraphy.org

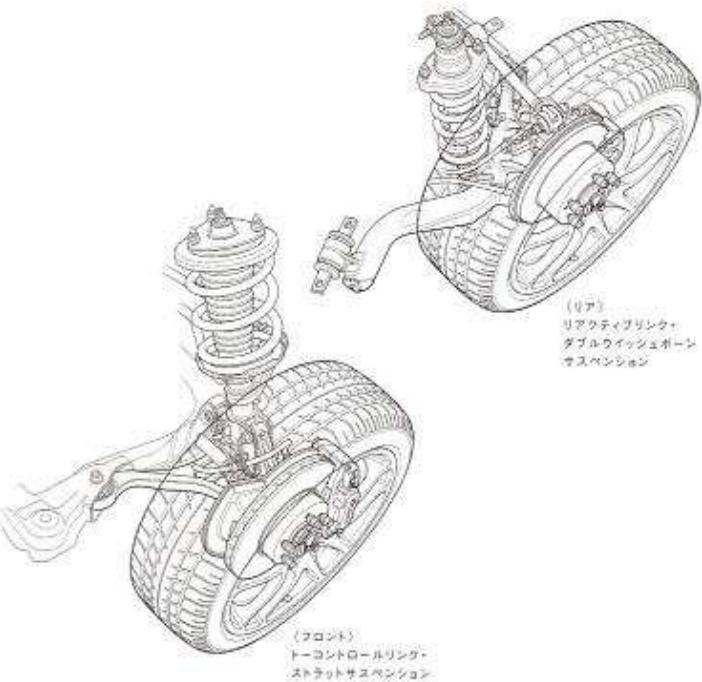


「操舵の意図に誤りなくリニアなレスポンス」を具現化するために、我々はまず高剛性ボディの開発から着手した。支持母体であるボディが充分な強さを備えて初めて、サスペンションは本来の性能をフルに発揮することができるからである。ショートオーバーハングやエンジン搭載位置の最適化によって実現した理想的な前後重量配分も、リニアなステア特性の重要な基本だ。

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ク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クティブリンク・ダブルウイッシュボーンとした。

また、サスペンションジョメトリを専用設計し、コーナリング時の姿勢変化を最適化。こうした緻密なつくり込みにより、操舵に対して極めてリニアに応答し、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バーなどによって、バネ下重量を低減。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。



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、より速く走るためにものでなくてはならない。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、かつバ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ポットキャリバーと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ポットキャリバーは、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、導風板形状スプラッシュガードなどとの相乗効果により、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バーを持つ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、バ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ドルを招く。こうなると、アクセルを開けても内輪のホイールスピンドルが増すだけで、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。



TYPE R

COCKPIT

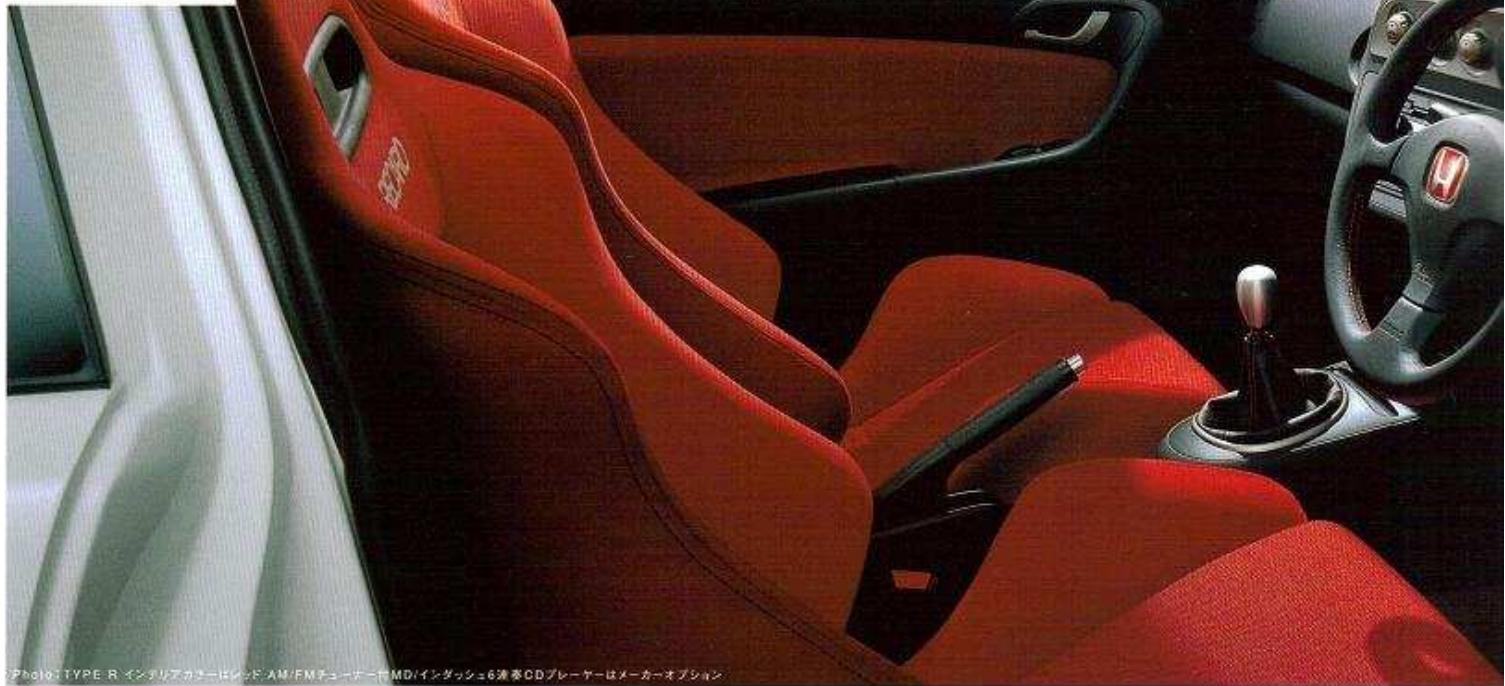
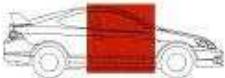


Photo: TYPE R インテリアカラーはレッド AM/FMチューナーはMD/インダッシュ6速オートマチックCDプレーヤーはメーカーオプション

このコクピットから、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連メーターには、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。インテリアカラーのシッド、ブランクに採用。



Integrapher.org

INTEGRA BODY



Photo:TYPE R カワイボディ

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。

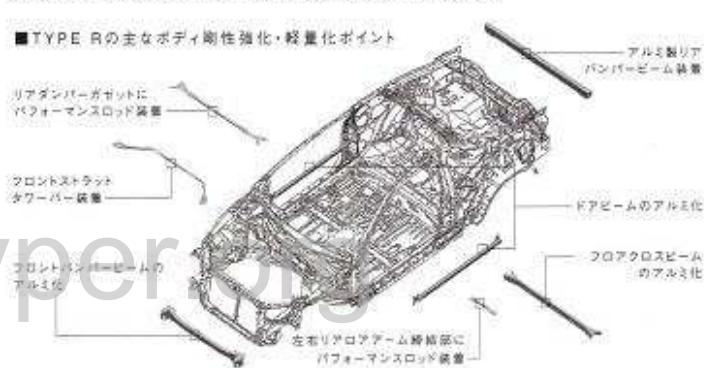
インテグラの原点としての軽量・高剛性ボディ。

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すでに触れたように、我々は、Hondaスピリットが躍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



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ピームにより、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、万ーへの備えは多岐にわたり緻密である。



万ー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(エル)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き取り、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、乗員の胸などにか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L-サイドエアバッグシステム(8にメーカーオプション)

車両の左右と中央部に側面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、助手席に内蔵した簡潔的な乗員姿勢検知センサー、乗員の体格や身長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ただけで簡単・確実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しています。

Honda車に乗りのお客様は、Honda車にぴったりリフトするHonda純正チャイルドシートをお選びください。

Hondaでは、全国の販売店舗にて、専門知識を持つチャイルドシート販賣店を各都にチャイルドシートの正しい選び方や取り付け方法をアドバイスいたします。どうぞ気軽にご相談ください。Honda純正チャイルドシートをご購入いただくことで、お子様の安全運転を実現できます。

危険を回避するための多角的な配慮。



ハロゲンの約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リ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、無理な運転では制御できません。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)

写真是機能説明のため、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L-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L-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、助手席乗員の直座姿勢などを検知し、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。)。サイドエアバッグシステム搭載車は、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。取扱説明書を必ずご覧ください。



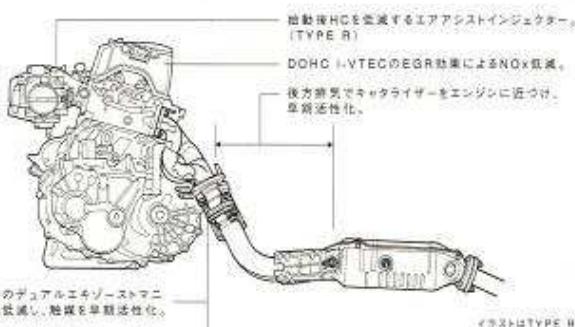
優れたクリーン性能、「優・低排出ガス」認定取得。

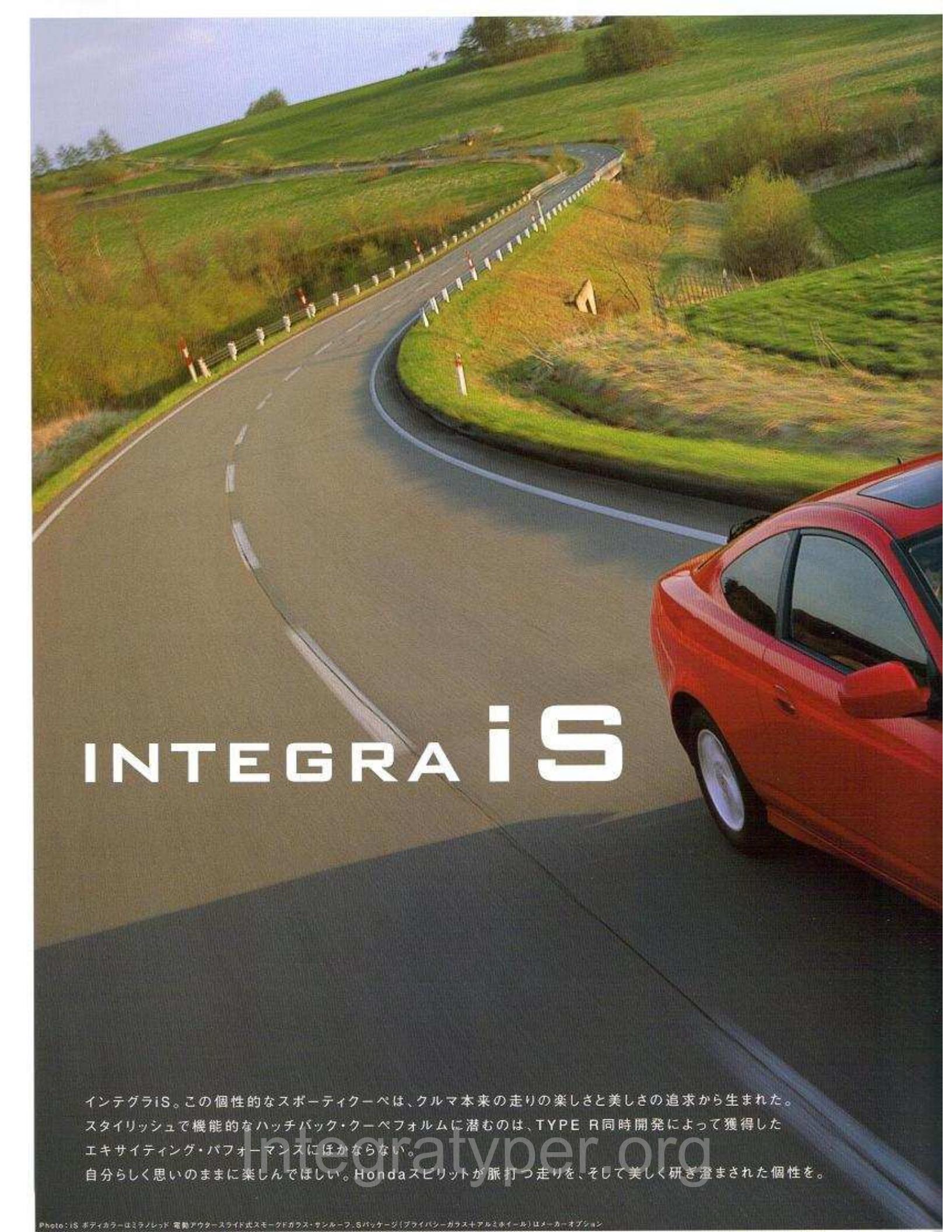
インテグラの2.0ℓDOHC i-VTECエンジンはTYPE R、ISとも、排出ガス中の有害物質、HC(炭化水素)、NOx(窒素酸化物)を大幅に低減。平成12年排出ガス規制に対してHCとNOxを規制値の50%以下にまで低減し、「優・低排出ガス」認定を取得している。

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なるCO₂の排出量削減にも直結している。



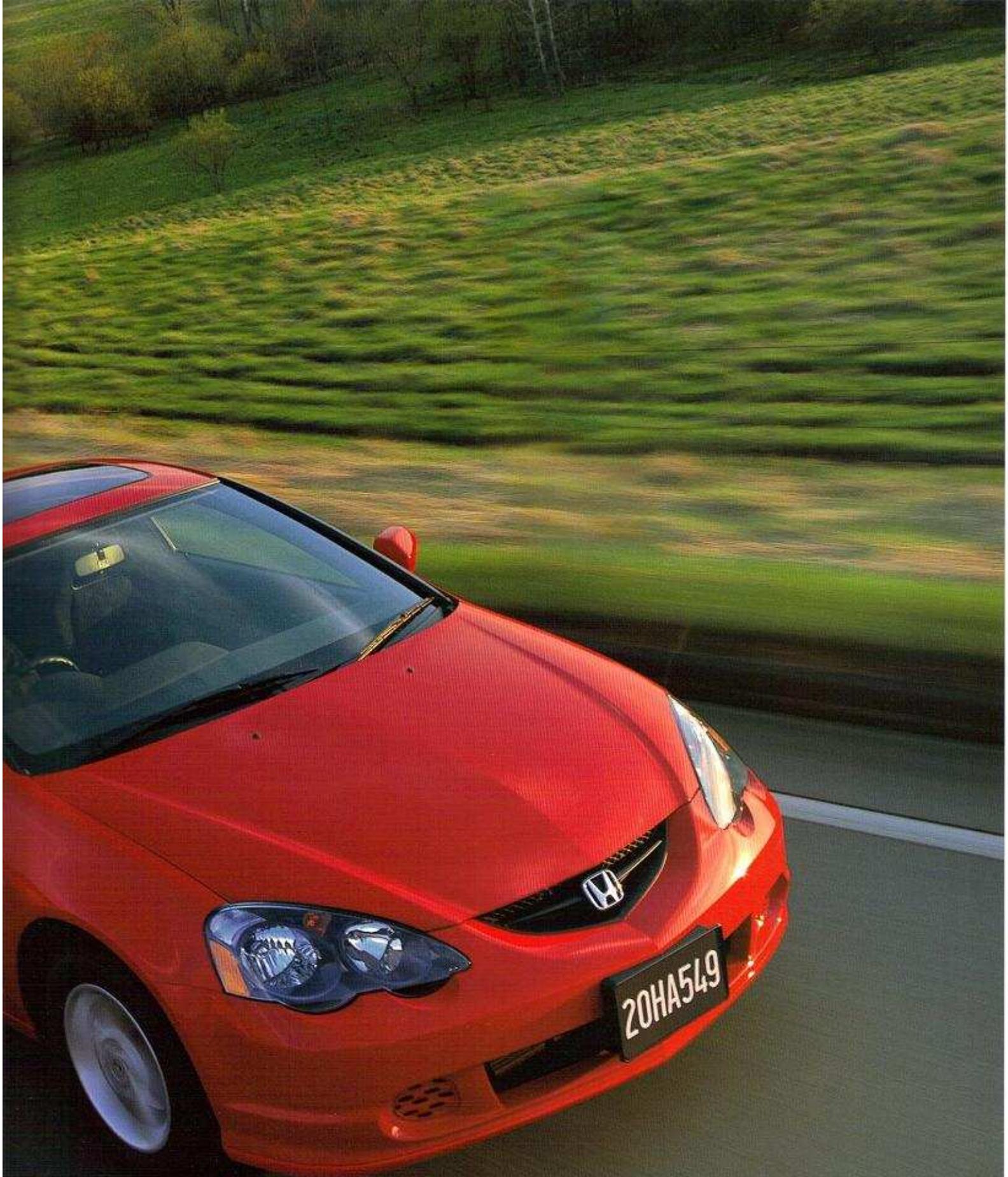
「優・低排出ガス」認定車表示マーク
平成12年排出ガス規制のHC、NOxについて。
規制値を50%以上下回る優秀な環境性能を達成した車両を示されます。





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・パフォーマンスにはかなならない。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。



Integrapher.org

iS

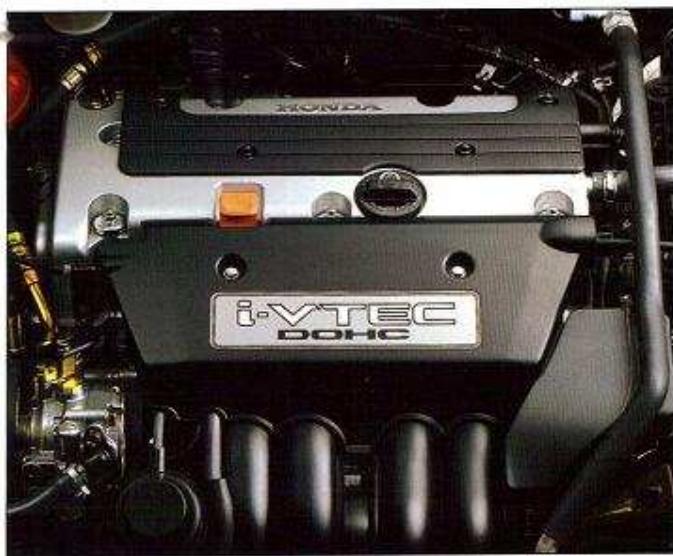
iS FUNCTION



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テーク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車)¹⁰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モード走行燃料消費率}

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粙性を実現するためラゲッジルームもキャビンの一部と考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粙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速をシーケ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。雪道など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独自の変速スケジュールシステム「プロスマティック」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¹¹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速にトリプルローン、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と、セレクトレバーの凹（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■凹位置にあるときのみイグニッションキーを抜くことができるモードインターロック機構■凹（後退）位置にあることをチャイムでドライバーに知らせると後退位置警報装置が動作されています。

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、高いシートパック剛性などにより、確かなホールド性としきり感を提供する。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
アーラティックブルーパール



INTERIOR



Photo:オーディオ取り付けない車のオーティオホールドはディーアーバジョン

BODY & SEAT COLOR CHART

ボディカラー	チャンピオンシップホワイト	ミラノレッド	サテンシルバーメタリック	ナイトホークブラックパール	アーラ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 ^①	レッド	●	●	●	●
シートカラー ^②	ブルー				
シートカラー ^③	ブラック	●	●	●	●

①リアシートカラーはオペレーブラックとなります。

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AやBに付けて下さい)	TYPE R
タイプ	
トランスミッション	5速MT
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)	●
ハイマウント・ストップランプ	●
アルミパンチーピーム&アルミドアピーム	●
フロント3点式ロードリミッター付ブリテンショナーELRシートベルト	●
リア3点式ELR(ルーム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(リヤ左右用)	●
快適装備	
フルオートエアコンディショナー ^②	●
パワーステアリング(マルチ機能付)	●
パワーウインドウ(運転席側のみ防犯機能付)	●
パワードアロック(ホールドゲート連動)	●
電動式キーレスエンタリーシステム (アンサーバック&ウェルカムランプ機能付)	●
ウォーターキー	●
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プレーヤー	○
インダッシュ式連動CDプレーヤー+4スピーカー+2ディーター	○

インテリア

レカロ社製バケットシート(フロント)	●
MOMO本革巻3本スポークステアリングホイール	●
アルミフレンノブ/ペダルパッド(フロント)	●
メタル製大型4速メーター(グリッターランコンコントロール付)	●専用
カットホールド(フロントドア)	●
ネントライド重量リターンスルーフ(吸音式)	△
サイドステップガーニッシュ(アルミプレート)	●専用
5ドアクーラー(側面アシートパッケージ)	●
エクステリア	
サイドチャージヘッドライト(HID)(ロービーム)R2	●
アンダースポイラーフロントリア	●
ウイングタイプリアスピライダー	●
ボディ同色サイドドアミラージャン	●専用
全面黒熱吸収UVカットガラス	●
プライバーガラス(リヤガラス)(テールゲート)	○
TYPE R専用Hondaエアフレーム(フロント/リア)	●
&TYPE R専用フレームリヤ(ドアカバー/サイドフレイム)	●
専用エンジンヘッカバー	●専用
本体運動用フロントドア/サイドドア/ルーフ/ルーム構成	●
リアワイパー	○Cパッケージ
大型エクスハビフィニッシャー	●
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	○G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	●
鍛造アルミコアアーム(フロント)	●
鍛造クロモリフライホイール	●
トルクセンサ型ヘリカルLSロッド	●
フロントbrambo社製ブレーキ(300mmビラータイプ)	●
ベンチマークド・ディスク&アルミ封筒型ボンドキャリパー	●
ブレード洗浄エアダクト	●
フロントストラットクーリーパー	●
タイヤ/ホイール	
ハイグリップタイヤ	215/45ZR
アルミホイール(17×7JJ)	●
アンバータイヤ(アルミホイール)※2	●

Integra-type-r.org



INTEGRA is

全車メーカー希望小売価格
5速MT 174万円
5速AT 187万円

Photo: ボディカラーは
プレミアムホワイトパール

INTERIOR



PAGE 60 オーディオを取り付けない際のオーディオホールリッドはディーラーオプション

BODY & SEAT COLOR CHART

	ミラーレッド	サテンシルバーメタリック	ナイトホークブラックパール	プレミアムホワイトパール*	デザートシルバーメタリック	エターナルブルーパール
ボディカラー						
シートカラー	ブラック	●	●	●	●	●
シートカラー	チタン	●	●	●	●	●

*ボディカラーのプレミアムホワイトパールは3万円高。

主要装備

●	標準装備	◎はメーカーオプション(ご注文時に有り付けて下さい)
●	タイプ	IS
●	トランスミッション	5速MT/5速AT
●	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)	
●	運転席用&助手席用サイドエアバッグシステム (助手席用背面側&側面)	
●	ハイマウントストップランプ	
●	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シートベルト	
●	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(リア左右座)	
●	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(チルト機構付)	
●	パワーウィンドウ(運転席側のみ防犯機能付)	
●	パワードロップ(チルトゲート・遮熱)	
●	電動式シートヒーター(運転席シートヒーター)	
●	ウェーブラー	
●	プリントアンテナ	
●	スピーカー8台	
●	AM/FMチューナー付MDプレーヤー	
●	AM/FMチューナー付MDプレーヤー+2ソリーダ	

インテリア	
スポーツバケットシート(フロント)	●
メタル調大型遮光メーター(イルミネーションコントロール付)	●
両側ドアWAVYフロントガラスリバウンド(カッピングバー・小物入れ)	●
カッピングバー(リア)	●
キッドタイプ荷重リシェルフ(収納式)	●
サイドステップオーニッシュ(アルミプレート)	●
5ドア分離可倒式リアシートパック	●
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)	●
電動アシスタスライド式スマートグラス・サンルーフ	○
ボディ同色サイドシルガーニッシュ	●
全面遮熱ガラスUVカットガラス	●
プライバシーガラス(リアフロント/テールゲート)	○もくべかげ
車速連動開閉式フロントワイパー(リアフル機能・エスト機構付)	●
リフティングバー	●
電動格納式リモコンドアミラー	●
タイヤホイール	
スチールラジアルタイヤ	195/65R15
フルホイールキャップ	●
アルミホイール(16×6.5J)	○もくべかげ
ローリングバー(ドライバー・カス・アクアター・チルトゲート)+トルスカーバー(16×6.5J)	○もくべかげ

TYPE R EQUIPMENT



● TYPE R専用デザインカーチャギー



● サイドステップガーニッシュ(フルスリート)



● ウイングライブリースタイラー



● サンバータイヤ(クロスオーバー) R1



○ オプションパック装備セット R2

●は標準装備、○はメーカーオプション。R1 レスオプション仕様車も選べます。R2 セット(フルオートエアコンディショナー/ディスクチャージヘッドライト/テンバータイヤ)でのレスオプション仕様車を選択した場合のみ装備されます。

iS EQUIPMENT



● 無限速ワイヤフロントシールドゲート



● オーバーフロント



● 電動式カーテンシートリーンシステム(アンサー・バッフル・エアルカムラン機構付)



● オーディオディスプレイMD(インダッシュモニタードスクリーン)/オーディオプレーヤー



○ フルエキサイト(15×6JJ) R3



● リヤワイパー



● 電動格納式リモコンドアミラー



● スロットタイプ組立リアシェルフ(組立式)



● オーディオドアスライド式ロックドアスキンルーフ



○ フロアパンガラス(アクアター(チルダー)) R2

●は標準装備、○はメーカーオプション。R2 8パッケージのセット装備となります。

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み尽くすための集い。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びとることができます。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、実技と知識の両面から、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」、オーナーの皆様にぜひご参加いただきたい。詳しくは販売会社まで。



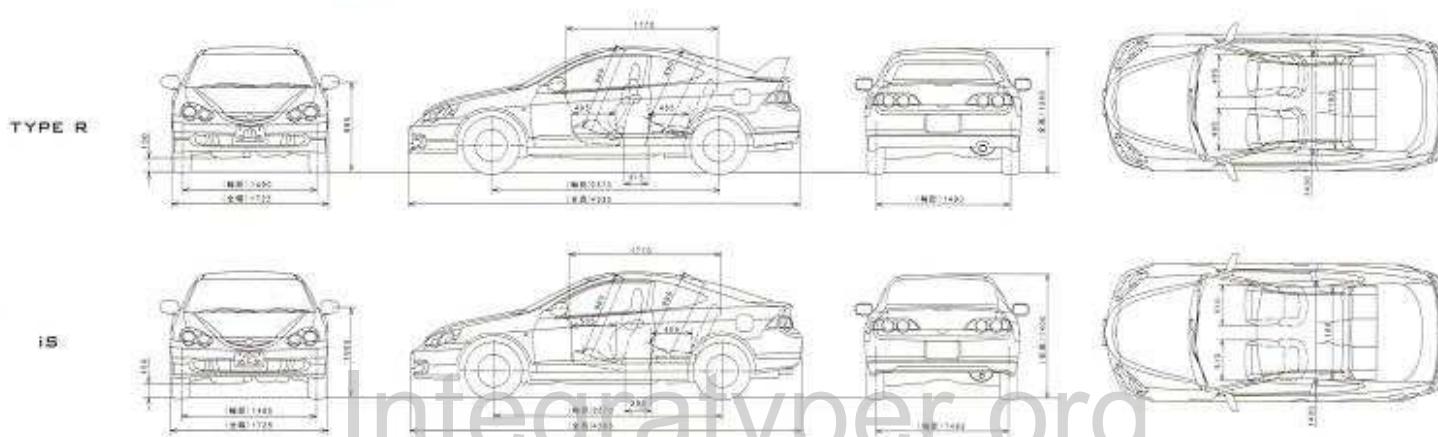
IntegraTypeR.org

主要諸元

タイプ	TYPE R		IS	
	2.0 DOHC I-VTEC+PGM-FI ホンダ・LA-DCS			
車名・型式				
トランスミッション	6速マニュアル	6速マニュアル	電子制御6速オートマチック(6マチック)	
寸法・重量・定員				
全長(m)/全幅(m)/全高(m)	4,385/1,725/1,385		4,385/1,725/1,400	
ホイールベース(m)		2,570		
トレッド(m)(前/後)	1,480/1,480		1,485/1,485	
最低地上高(m)	0.130		0.150	
車両重量(kg)	エアコン装着車 エアコン装着車 エアコン+サンルーフ装着車	1,170 1,180 —	1,170 1,190 —	1,200 1,220 —
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1,090)		
エンジン		K20A		
エンジン型式				
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		無鉛レギュラーガソリン	
燃焼室形式		ペントルーフ形		
弁機構		DOHC チューン駆動 液圧2 推奨2		
絶排気量(cm ³)		1,998		
内径×行程(mm)		86.0×88.0		
圧縮比	11.5		9.8	
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[P.S]/rpm)*	162[220]/8,000		118[160]/8,500	
最大トルク(N·m/kg·m)/rpm)*	206[21.0]/7,000		181[19.5]/4,000	
燃料消費率(km/ℓ)				
10-15モード走行(国土交通省審査値)	12.4		14.8	
主要燃費向上対策		可変バルブタイミング		可変バルブタイミング ロックアップ機構付トルコン
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 極板・ダイヤフラム		3葉糸1段2級形 (ロックアップ機能)
変速機形式		ギア式		
変速機操作方式		フロア・ショフ式		
変速比	1 速 2 速 3 速 4 速 5 速 6 速 後 退	3.266 2.130 1.517 1.212 0.972 0.780 3.583	3.266 1.880 1.212 0.921 0.738 — 3.583	2.584 1.500 1.030 0.772 0.571 — 2.000
減速比		4.764	4.388	4.562
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		195/65R15 91H	
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)		マクファーレン式/ダブルウイッシュボーン式		
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はば同等条件で測定したもので、■表単位として、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。■燃料消費率は、定められた試験条件のもので、実際の走行時には、この条件(気象、諸路、車両、運転、整備などの状況)が異なってきますので、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試験結果中間値です。■INTEGRA、G-CON、INTER-NAV 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。■製造車両者: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。

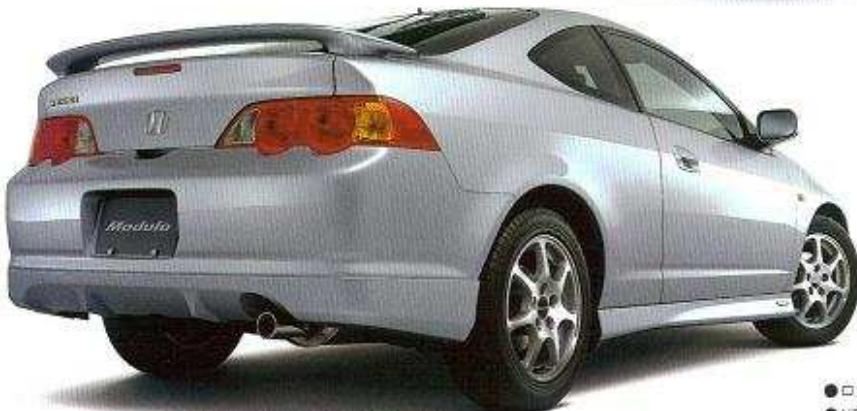
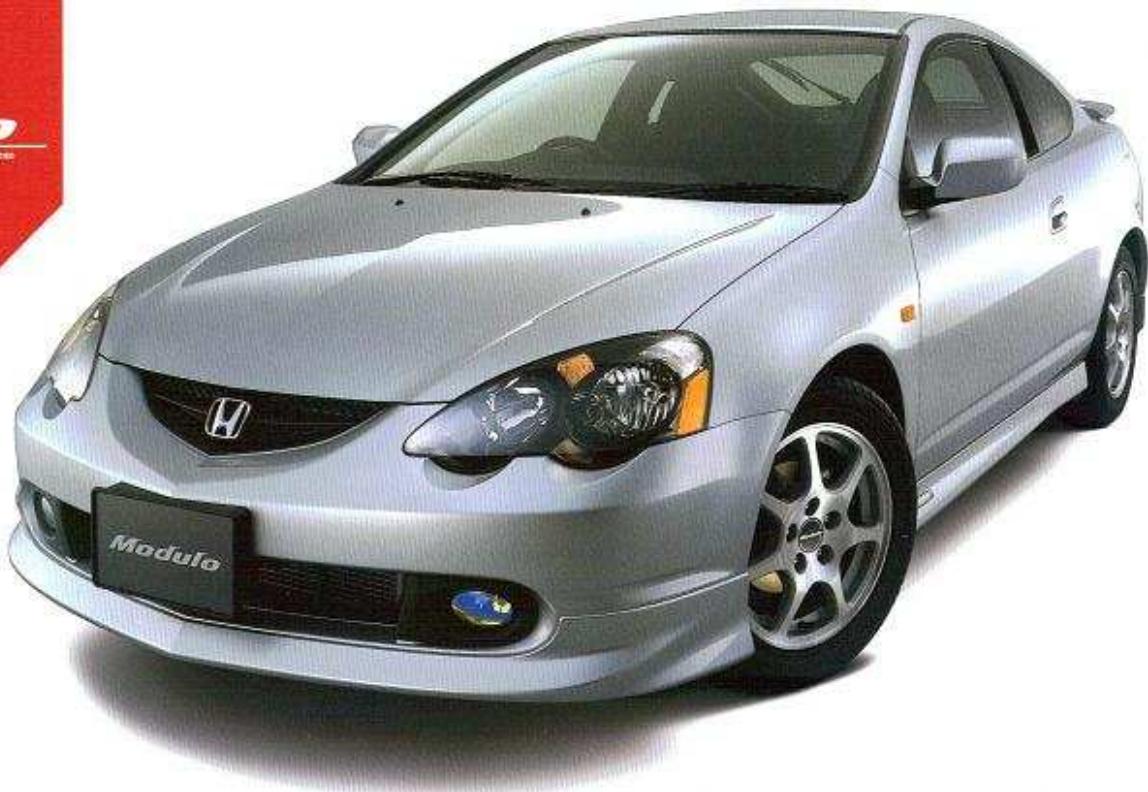
四面図 (単位:mm (ISはサンルーフ非装着車))



DEALER OPTION

Driving Harmony. ▶▶▶

Modulo
Honda Custom Performance



Modulo for INTEGRA

モデューロは、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純正ならではの、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 ヨロースポークR7)
- リアスピナー
- 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:G メディアマークはサムシングバーバック ディー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、
205/55R16タイヤが別途必要です。ハロゲンフォグライトは一般用品です。

for iS

for TYPE R



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

Photo:iS ディーラーオプション装着車



- 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ナビコンボ (Gathers)

Photo:TYPE R ディーラーオプション装着車



ここに掲載されているものの他に豊富なアクセサリーをご用意しております。

アクセサリーカタログをご覧ください。

インターネットで、オンラインでアクセスの情報をお伝えしております。

www.honda.co.jp/ACCESS/

株式会社ホンダアクセス

〒352-8513 岐阜県新居町新居町1-18-4

お問い合わせ、ご相談はお近くのホンダベルノ店または「お客様相談室」まで。

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 0066-6633521

(受付時間) 9時~12時・13時~17時(土日・祝祭日は除く)

■アクセサリーはすべてディーラーオプションです。■アクセサリー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。

The Power of Dreams

ワクワクする夢を、ドキドキする未来のカタチに。21世紀、Hondaは夢の力でモビリティの可能性をさらに広げ、新しい価値を創造していきます。

暮らしのあちこちで、夢はカタチになっている。

電動アシストサイクルやバイク・スクーターをはじめ、乗用車・スポーツカー・RVなどの2輪・4輪の世界。
さらには汎用エンジンをベースに、芝刈機・船外機・発電機・耕耘機などの製造から、ロボットの研究開発まで、陸から海までジャンルを超えて、新しいモビリティを提案するHonda。そのテクノロジーとマインドが、人々の夢をカタチにしています。



クルマの楽しさを全ての人に提供するために、今、Hondaが取り組んでいること。

Honda e-TECH ECOLOGY CONSCIOUS TECHNOLOGY

すべての製品の生産から廃棄まで、さらにHondaがかかわる全活動に高い環境意識と独自の視点が生み出す技術、それがHondaのエコロジー・コンシャス・テクノロジー、e-TECH(イーテック)です。

排出ガスのクリーン化と低燃費をさらに追求。

ガソリンエンジンの知識化を進め、燃費の向上・排出ガスのクリーン化・走る楽しさを融合した新エンジン「i-シリーズ」を各車に展開。また独自のハイブリッドシステム「Honda IMA SYSTEM」搭載のINSIGHTは、世界No.1の低燃費35km/l^{*}を達成。(※車両販売会社別モード燃費試験)



代替エネルギー車を開発。

ガソリンを使わない「天然ガス車」や「電気自動車」を発売。また、「燃料電池車」の実用化に向けて公道でのテストをスタートしています。



リサイクル率を向上。

設計・製造・使用・使用後までの各段階でリサイクルを徹底。「Honda Recycle Parts」の販売も実施。



工場でも環境改善。

「グリーンファクトリー」を目指し、国内全工場と海外主要生産拠点でISO14001を取得。



まだまだある、e-TECHの取り組み

●事業所やテストコースの周囲に広葉樹林「ふるさとの森」を育成し、20年以上にわたり緑化を推進。

●環境に優しい小さなクルマを地域の人たちが共同で利用する「近未来型地域交通システム ICVS」の実用化に向けた活動を展開。

SAFETY クルマのさらなる安全に総合的に取り組みます。

前提は安全性能。

未然の事故防止や乗員保護を追求し、独自の衝突安全技術「Gコントロール技術」を開発。事故をより忠実に再現するために世界初の室内型全方位衝突実験施設を建設。



各販売会社に安心と安全のプロを。

全国の四輪販売会社には、お客様の疑問や不安に応える「セーフティコーディネーター」を、さらにチャイルドシートの正しい遊び方や取付け方をアドバイスする「チャイルドシート・アドバイザー」を配置。

WELFARE パーソナリティを大切に、快適なクルマづくりを。

車いすの方、介護の方のために。

障害のある方の快適ドライブをサポートし、介護の方の負担を減らす介護車があります。

アルマス シリーズ

障害のある方のために。

両足の不自由な方への手動運転装置やハンドル走行ノブといったさまざまな機械部品があります。

Honda・テックマチックシステム

車上肢障害者の方のために。

足のペダル回転運動でステアリング操作がスムーズに行えるシステムがあります。

Honda・フランツシステム

SUPPORT

お客様にもっと満足していただくために、Honda販売会社はさまざまな分野へサービスのネットワークを広げていきます。

Honda DRIVING SCHOOL

●Honda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 Finance

●「ホンダファイナンス」はカーライフをサポートする安心のクレジット及び、個人・法人ともに便利に使えるカードローンシステムをお届けします。



Honda CAR ACCESSORIES

●「ホンダアクセス」では、Honda車と同時に開発されたカーアクセサリーをお届けします。



Honda MOTOR SPORTS GOODS

●Hondaのレーシングスピリット息づくウェア&グッズ「Born to Race」をラインアップしています。



キャッシュバック＆チャリティ

ホンダCカード

もっと便利

今度はHonda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

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備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、Honda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Honda販売会社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。

■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 オ客様相談センター
全国共通フリーダイヤル 880120-112010(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 / MDX / S2000 / インテグラ / エレメント / CR-V / HR-V / インスパイア / オデッセイ
ステップワゴン / ストリーム / モビリオ / モビリオスパイク / フィット / フィットアリア / フィットハイブリッド

ホンダベルノ店からお届けします。

Integratyper.org

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2003年9月現在のものです
001T-K-3091