

INTEGRA

Press Information 2001.7.2

Integratyper.org



Hondaスポーツ・スピリットを21世紀へ ニューインテグラ誕生



Contents

	Sharp & Solid Styling	Exciting Performance	Safety & Ecology
開発にあたって	2	エクステリア	11
コンセプト	3	インテリア	15
インテグラの技術項目	5	パッケージング	17
		ボディ	19
		シャシー	
			安全・環境性能
			主要装備・諸元表

開発にあたって

インテグラは1985年の登場以来、高いパフォーマンスを持ったスタイリッシュで個性的なクルマとして、多くのお客様にご支持いただいてまいりました。

現在、日本のマーケットはRV車が全盛の時代です。

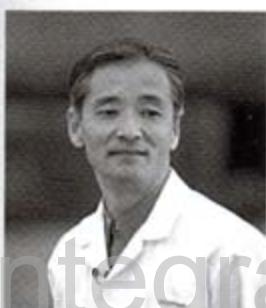
今回ニューインテグラの開発を担当するにあたり真っ先に考えたことは、このような時代にあっても忘れてはならない「走る、曲がる、止まる」というクルマ本来の機能と美しいフォルムを持ち、クルマを操るよろこびや所有することに誇りを感じていただけるような、新世紀にふさわしいクーペをつくり上げたいということでした。

そのために、先代モデルではベースモデルをもとに2年後に追加した「TYPE R」を、今回のモデルチェンジでは敢えて同時開発することとし、「走り」の性能を徹底追求することにしました。「TYPE R」を同時開発することは、一面では大変な作業ではあるものの、技術的にはベースとなる「iS」モデルに高いボディ剛性をそのまま与えることができるなどのメリットもあり、開発の意図を商品としてより分かり易く表現できるのではないかと考えました。

シャープで硬質なスタイリング、ドライバーの意志にダイレクトに応える操作系、新型パワートレインやボディ・サスペンション、そしてスポーティーカーを21世紀に継承していくための環境や安全性能などといったトータルな商品技術の構築もさることながら、これらがプロジェクトメンバー全員の高い志のもとにひとつの目的として共有されなければならない…。私達はそう信じ、お互いに叱咤激励しながら、ひたすら持てる技術と情熱の全てを傾けて開発に取り組んでまいりました。

お客様がこのクルマのステアリングを握るたびに“ワクワクするようなよろこびを感じること”、それこそ私達開発チームが求め続けてきた『エキサイティングクーペ・ニューインテグラ』開発の真の目的です。

開発責任者 乙部 豊



乙部 豊【おとべ ゆたか】(株)本田技術研究所 チーフエンジニア

1975年、本田技研工業(株)入社

入社以来、PGM-FI燃料噴射システムなど、主にエンジン制御システムの開発に携わる。1988年よりF1エンジンの開発を担当。

S2000用エンジンの開発を経て、今回インテグラのLPLを務める。

趣味は、テニス、ソーリング、ゴルフ、プラモデル製作。

クルマ本来の美しさと走りの楽しさを、 あらためて提案する、魅力に満ちたエキサイ

スポーティークーペは、存在するだけで「美しい」と感じたり、操るよろこびに満ちているなど
クルマ自体が多くの魅力を携えています。

流麗なスタイリングと、「走る・曲がる・止まる」という優れたクルマ本来の機能を融合させる
スポーティークーペは、クルマの中でもっともクルマらしい存在であるともいえます。

RV車全盛の時代の中でそうしたクルマ本来の美しさや楽しさを、

インテグラを通じてあらためて提案することをめざしました。

Honda先進の技術と情熱を投入し、クーペとして欠かすことのできない

スタイリングの美しさを追求しながら、TYPE Rを前提とした開発で

走りの性能を際立たせたエキサイティングクーペとして、フルモデルチェンジしました。

Exciting Performance

クルマを操る楽しさを実感できる
エキサイティング・パフォーマンス

**INTEGRA
TYPE R**

サーキットにおいても走りを楽しめる高性能のために
ベースモデルをチューニングするのではなく、
基本設計から新開発した、新たなTYPE Rの実現



Excit

INT

Integraph.org

ティングクーペ。

Sharp & Solid Styling

クーペとしての美しさと機能の徹底追求



ting Coupe

INTEGRA

Safety & Ecology

21世紀においてスポーティーカーが
継承されていくために
世界先進の安全・環境性能を追求

Integratyper.org

インテグラの技術項目

Exciting Performance

走り出した瞬間から楽しさを感じる高性能のために、
TYPE Rを前提とし、高剛性ボディやパワートレインなどの基本骨格を新開発

- 低回転域から力強く伸びる118kW[160PS]の2.0ℓ DOHC i-VTECエンジン
- 爽快なエンジフィールを実現するトリプルコーンシンクロ採用、ショートストローク5速MT
- 高品位かつスポーティな走りを実現するSマチック付5速AT
- TYPE Rを前提とし開発した高剛性ボディ
(静剛性:曲げ約35%、ねじり約116%、動剛性:フロント左右方向約64%、リア上下方向約78%向上) (従来インテグラ3ドア対比)
- リニアなコントロール性とスポーティなロール特性を実現する
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／リア・リアクティブリンク・ダブルウイッシュボーンサスペンション

TYPE Rの技術の方向性と具体化技術

《主な技術項目》

●速さを得るために動力性能 — 原立つピックアップの良さ、高回転域の伸び

《エンジン》最高出力162kW[220PS]の2.0ℓ DOHC i-VTECエンジン／単管等長ショートインタークマニホールド

細粒砂型によるポート鋳造／専用テーパーカッターによるポート加工／11.5の高圧縮比

ステンレス製デュアルエキゾーストマニホールド／可変バルブ付サイレンサー／高回転対応コンロッド

高強度・高剛性クラシクシャフト／従来インテグラTYPE Rの1.8ℓ エンジン対比約10kgの軽量化

《トランスミッション》超軽量鍛造クロモリ(CrMo鋼)フライホイール／全段マルチコーンシンクロのクロスレシオ6速MT

新クラッチトーション機構／セミドライサンプ潤滑システム

●操るよろこびのために操縦性能 — 限界性能を向上し、リニアでダイレクトなハンドリング

《ボディ》限界性能向上のための高剛性と軽量化を高次元で両立

《シャシー》ハーツスプリング／ダンパー減衰力強化／ブッシュ類硬度アップ／ナックル剛性アップ(フロント)

スタビライザーサイズアップ(リア)／ワイトトレッド専用ジオメトリー／車高15mm低減／ペアリング剛性アップ(リア)

ステアリング系剛性アップ／brembo社製アルミ対向4ポットキャリパーとピラータイプ大型ディスク／ブレーキ冷却ダクト(フロント)

リア・ブレーキキャリパーアルミ化／タイヤサイズアップ、高性能化／軽量アルミホイール

Sharp & Solid Styling

走りを予感させ、乗る人をわくわくさせるシャープ&ソリッドなスタイリング
ドライバー優先のコクピット、キャビンフォワードのパッケージング

- 走りを予感させる鋭さと、力強い塊感を融合させたクーペならではの新感覚デザイン
- 立体的で空力性能に優れたエアロキャビン
- 緻密につくり込まれた新感覚の4連複眼ヘッドライト
- ドライバー優先のダイナミック・フィッティング・コクピットデザイン
- 優れた視認性のためにスイッチ類を配置と色で分類するゾーニング
- パーソナル感覚を演出するドライバー側インストルメントパネルの幾何学調テクスチャー
- ヘッドラスト一体型のバケットタイプシート／操作性に優れた偏心ゼロの小径ステアリングホイール
- 走りと機能性を両立させるワイド&ショート、キャビンフォワードのパッケージング

TYPE Rの技術の方向性と具体化技術

《主な技術項目》

●心の高揚をもたらすエキサイトメント

—性能とスポーツフィールを高めるコクピット&エクステリアパーツ—

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
アルミ削り出しシフトノブ／専用デザインインテリアパーツ／アルミペダルパッド&フットレスト
フロントspoイラー／サイドシルガーニッシュ／リアスカート／ウイングタイプリニアspoイラー／TYPE R専用キー

Exciting Coupe **INTEGRA**

Safety & Ecology

《安全性能》

リアルワールドを見つめた、世界最高水準の衝突安全性能

- 前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/hに対応した
新・衝突安全設計ボディ
- 双方の衝突速度50km/h(社内基準)に対応したクルマ相互の衝突安全性能
- 歩行者傷害軽減ボディ
- 乗員の頭部傷害を軽減する頭部衝撃保護インテリア
- さらなる安心をめざす充実の安全装備

助手席乗員姿勢検知機能付前席用トサイドエアバッグシステム(ISにメーカーオプション)／ISO FIX対応

チャイルドシート固定専用バー(リア左右席)／ディスチャージヘッドライト標準装備など

《環境性能》

クリーン、低燃費、リサイクル率の向上を追求し続ける
高水準の環境性能

- 排出ガスクリーン化技術により、全タイプ「優-低排出ガス」認定を取得
- 14.8km/l (iS 5MT)など各モデルで低燃費を達成
- クルマ全体でリサイクル可能率90%以上
(Honda独自の算出基準による)を実現

走りを予感させる鋭さと、力強い塊感を融合させた クーペならではの新感覚デザイン

エキサイティングクーペとして、乗る人の心にインパクトを与えるために、厚味を強調し塊感を強く打ち出すソリッドなデザインを追求。特にサイドビューに厚味を持たせ圧倒的な存在感を実現しました。その上で、インテグラが受け継いできたシャープさ、つまり爽快感、若々しさ、個性明快といったイメージを融合。フロントガラス下端のラインを前進させ、ボンネットからルーフまで流れるようにつながるラインをつくり、リアに向かうほど厚味を持ちながらすぼまっていく鋒鏑型の躍動感に満ちたボディラインとしました。

鋒鏑型は空力的にも効果的な形状であり、走行性能の向上にも寄

与しています。また、力強さを醸し出す塊感と、キャビン全体の居住性を向上させるためにキャビンフォワードのデザインとします。これによりショートフロントノーズとなり、軽快感も向上しました。フロントビューは、4連複眼のヘッドライトとVノーズデザインにより斬新かつシャープなデザインとしました。リアビューは、テールランプを円筒形とし、スポーティーさと先進感を追求しています。さらにフェンダーをタイヤの存在を強調する立体感のある形状とし、スポーティー感を高めました。

“走”快感

立体的で空力性能に優れたエアロキャビン



軽快感

ショートノーズでコンパクトな車体

Integratyper.org



専用の空力パーツで
スバルタンテイストを追求したTYPE R

個性明快

硬質で張りのある面構成、圧倒的な塊感



存在感

緻密につくり込まれた4連複眼ヘッドライト

Integratyper.org

ドライバー優先の ダイナミック・フィッティング・コクピットデザイン

インテリアは、ドライバーに感動をもたらす空間であることを追求するため、スポーティークーペのコクピットはどうあるべきかという空間づくりを優先しデザインを具現化していきました。

ドライビング中のさまざまなシーンでの視線の動き、手の動きなどを検証。必要な情報が素早く受け取れ、操作に要する時間が短くなる視認性・操作性を追求しました。

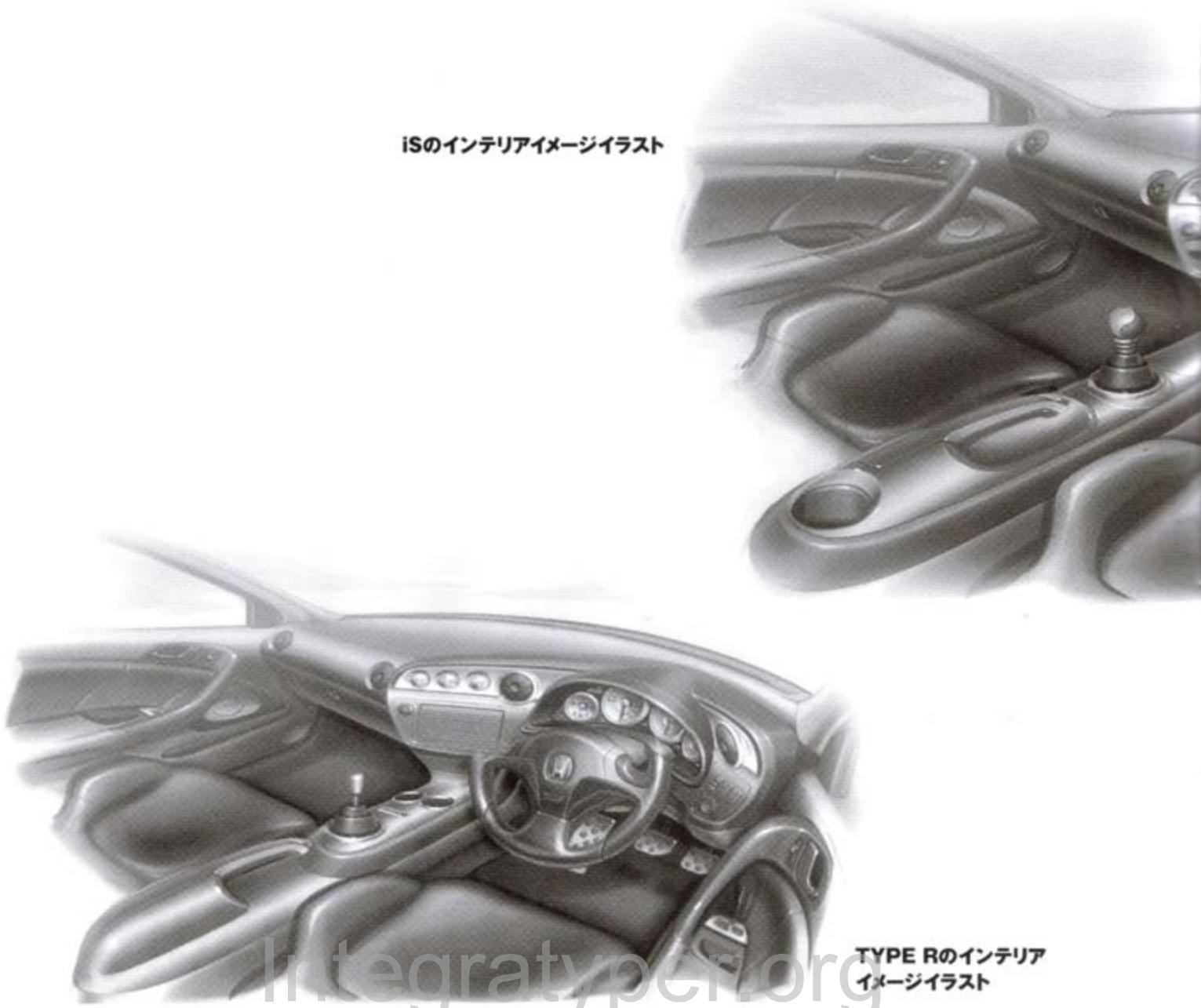
その結果、スイッチ類をドライバーのリーチにあわせた面上に配置。走行時の操作性、メーター類の視認性を高めるとともに、囲まれ感のあるスポーティーなコクピットとしました。

さらに、エアコン、オーディオなどのスイッチを配置と色で分類するゾーニングを行い、視認性に優れたインストルメントパネルを実現して

います。また、ドライバーまわりのインストルメントパネルに幾何学調テクスチャーを採用。ドライバーオリエンティッドのコクピットであることを強調しています。シートはヘッドレスト一体型のスポーティーなパケットタイプとし、ステアリングホイールは、操作性に優れた偏心ゼロの小径タイプとしました。

TYPE Rは、フロントシートにレカロ社製パケットシートを採用してホールド性を向上。ステアリングは操作性に優れたMOMO本革巻とされています。ペダルパッド、フットレスト、シフトノブ、サイドブレーキノブやコンソールのオーナメントパネルにアルミ材を採用し軽量化。また、メーター、コンソール、表皮類、ステップガーニッシュ(アルミプレート)も専用デザインとし、スバルタンなテイストを追求しました。

iSのインテリアイメージイラスト



TYPE Rのインテリア
イメージイラスト

走りと機能性を両立させる ワイド&ショート、キャビンフォワードのパッケージング

新たなスポーティークーペを開発するにあたり、Honda独自のマンマキシマム・メカミニマムの考えに基づくショートノーズ・キャビンフォワードのパッケージングを研ぎ澄まし、走りとスタイルと機能を高次元で融合。その上でクーペとして欠かせない流れるような美しいスタイリングを実現できるようパッケージングを熟成してきました。

運動性能のためにショートオーバーハングとし、全幅はトレッドの拡大にともない従来より30mm拡大。全体としてワイド&ショートのしっかりとした塊感のあるスタイリングを実現しました。

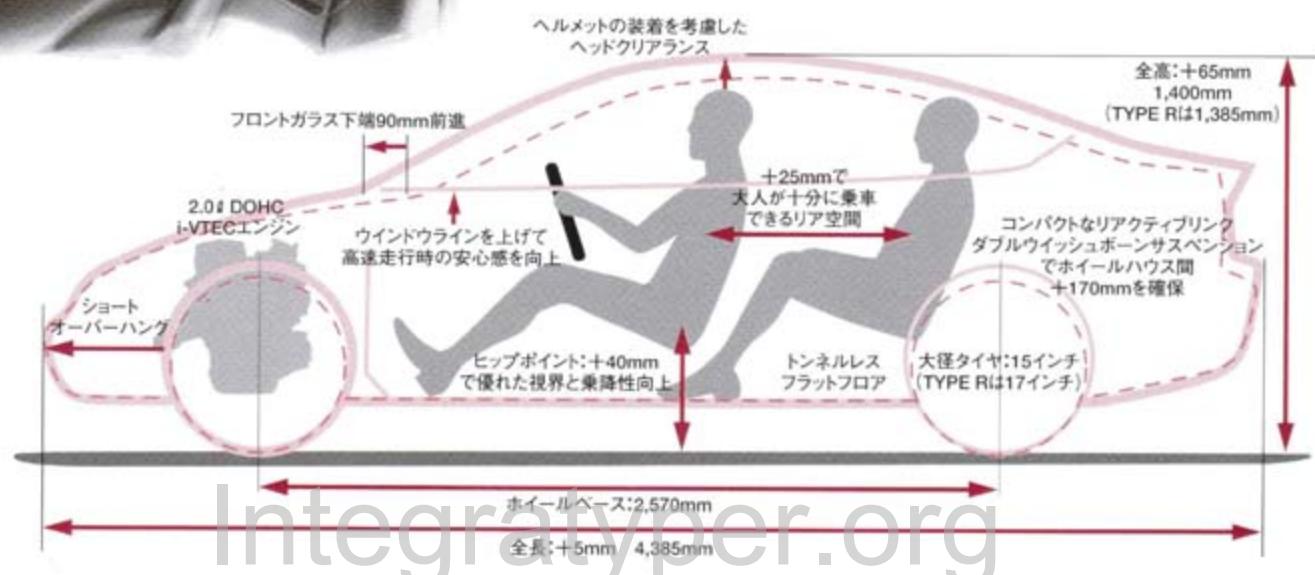
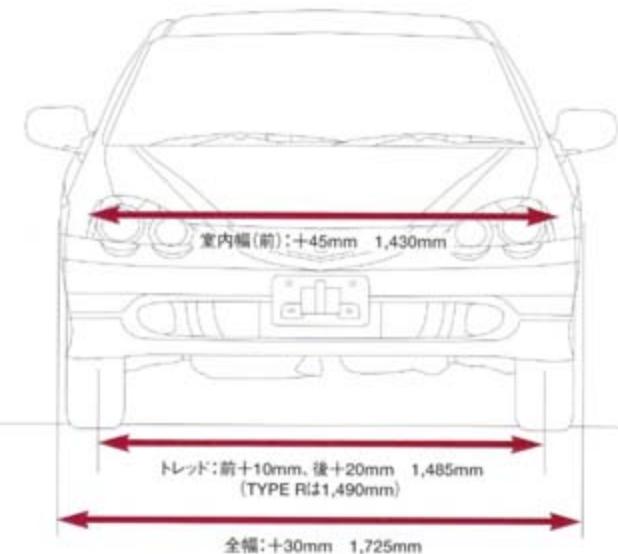
乗降性を向上させながら優れた前方視界を確保するために、ヒップ

ポイントを従来より40mm高めてウインドウラインを上げ、高速走行時の安心感を向上。新感覚クーペスタイリングの中に、きわめて運転しやすい空間をつくり上げました。

また、タンデムディスタンスも従来比で25mm拡大。リア席も大人が十分にくつろげる空間を確保しています。

コンパクトなサスペンションによりフラットな荷室を実現。リア席を倒すことで大きな荷物を積める空間とし、ハッチバックとしての利便性も追求しました。

パッケージングの主なポイント（従来インテグラ3ドア対比）



2.0ℓ DOHC i-VTECにより豊かな低速トルクを確保し伸びのよいリニアな回転フィールを追求

低回転域から力強く伸びるリニアな加速性実現のために、Hondaの新エンジンシリーズである

2.0ℓ DOHC i-VTECを採用しました。高知能化バルブタイミング・リフト機構による豊かな低速トルクと

先進の環境性能、軽量・コンパクト性を誇るDOHC i-VTECの優れた性能をベースに、

iS用エンジンでは、フリクションの低減、排気抵抗の低減などによりレスポンスを向上。

TYPE R用エンジンでは、吸排気抵抗の低減、高回転・高出力型の新しいDOHC i-VTECの採用などにより、

徹底して吸排気効率を高め優れたトルク特性を実現。主運動部品などの新開発とあわせ

サーキット走行までを楽しめる高回転・高出力のスポーツエンジンとしました。

**INTEGRA
TYPE R**

吸排気系、回転系パーツをすべて新開発し、 インテークからエキゾーストまで徹底的に高回転化を追求。

サーキットでのスポーツ走行までを走行ステージとするTYPE Rでは、DOHC i-VTECをベースとし出力向上に関わるパーツをすべて新開発。Hondaレーシングスピリットを注ぎ込み、高回転化を実現。走りの性能を徹底的に重視した高性能エンジンを開発しました。特にシリンダーヘッド内のポート部分は、通常より細かい粒の砂で鋳型をつくり滑らかな金属面を形成。流体抵抗の低減と高精度化を実現しています。

吸気系は、スロットルバルブなど全体を径アップしながら高回転域での吸気慣性を重視した単管等長ショートインテークマニホールドを採用。インテークポートのバルブシート部を20°テーパーの

TYPE R専用カッターで加工し吸気抵抗を低減しています。排気系は、デュアルマニホールドの採用、全体の管径アップ、排気圧により開閉する可変バルブ付サイレンサーの採用などにより排気抵抗を低減しました。

さらに、圧縮比を高め、各部の強度アップを図るなど細かな技術の積み重ねにより、許容回転数8,400rpmの高回転と162kW [220PS]の高出力を達成しました。

高性能化を実現しながら、従来インテグラTYPE Rの1.8ℓエンジンよりも約10kgの軽量化を達成しています。

TYPE R用エンジンの主な性能向上項目(iS対比)

細粒砂型による高精度鋳造により
吸・排気ともに専用ポート形状で抵抗を低減

インテークポートのバルブシート部を20°テーパーの
専用カッターで加工し吸気抵抗を低減

高回転・高出力型のDOHC i-VTECによる
TYPE R専用のバルブタイミング・リフト設定

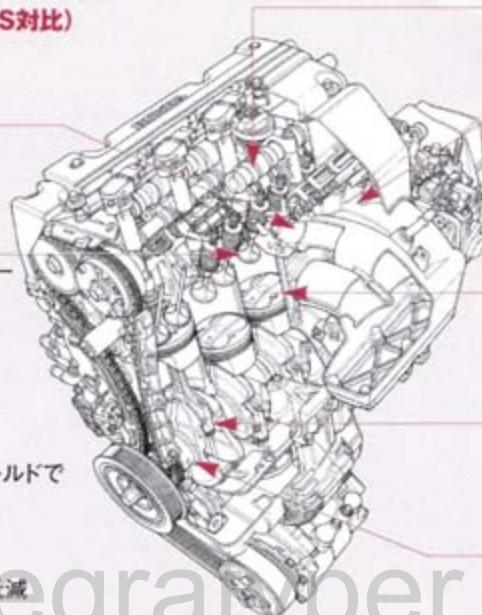
単管等長ショートインテークマニホールドで
吸気抵抗を低減、高回転域の
吸気慣性効果を向上

11.5の高圧縮比による出力向上
アルミ材中のシリコン量を増やし熱間強度を
高めた非対称ビストンフォーム

- ステンレス製デュアルエキゾーストマニホールドで
排気抵抗を低減、排出ガスをクリーン化
- 従来TYPE Rより約10kgの軽量化
- 可変バルブ付サイレンサーで排気抵抗を低減

F1と同じ高負荷メタル、高強度材採用の
高回転対応コンロッド

ピニオン径を3mm拡大、高強度材採用の
高剛性クラランクシャフト



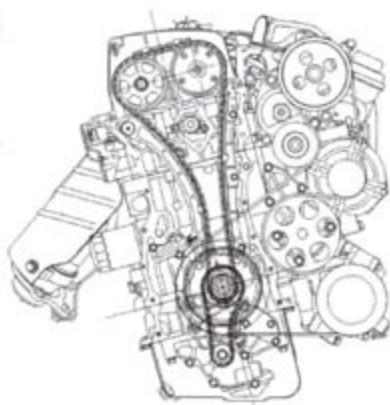
INTEGRA iS

全域で力強い加速フィールを実現したiS用エンジン。

ホンダ独創のVTEC機構に加え、吸気バルブタイミングの位相も連続的に制御するVTC(Variable Timing Control)を組み合わせた、高知能バルブタイミング・リフト機構、i-VTECシステムを採用。VTECによる吸気バルブタイミング・リフトと、VTCによるバルブオーバーラップと閉じ角の回転数と負荷制御により、「高トルク」「低燃費」「低排出ガス」というそれぞれ異なる特性をきわめて高次元で達成しました。

また、低回転域では長く、高回転域では短く管長を制御して常に最適な吸気慣性効果を獲得するロータリーバルブ式可変管長インテークマニホールドを採用。排気抵抗を低減する“e”断面のデュアルエキゾーストマニホールドとあわせ、優れた低中速トルクを実現。

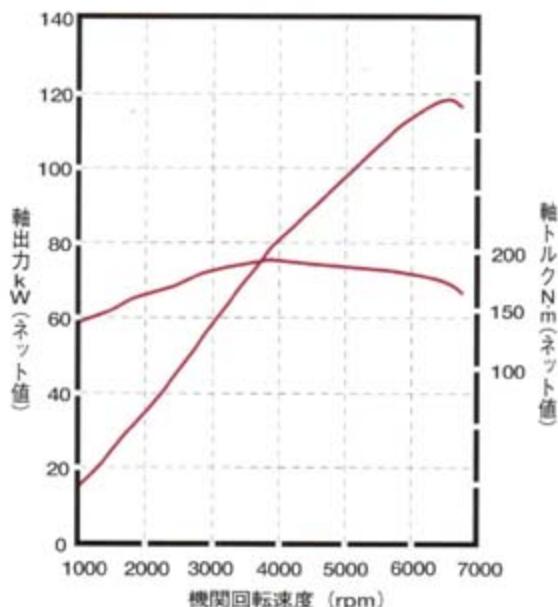
また、ピストンはモリブデン塗布と、下降・上昇時それぞれにフリクションを低減するよう精円量を最適化させた非対称ピストンフォームを採用。全域でスポーティークーペにふさわしい力強い加速フィールを実現しました。



エンジン性能曲線図 (iS)

最高出力: 118kW[160PS] / 6,500rpm

最大トルク: 191N·m[19.5kg·m] / 4,000rpm

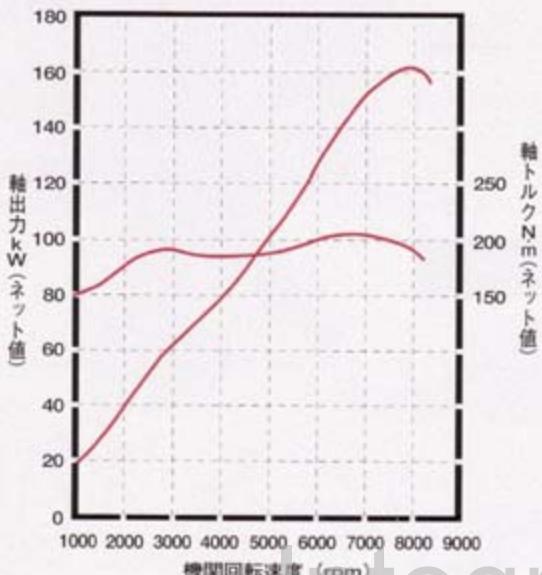


*ネット値。「ネット」とはエンジンを車両搭載状態とほぼ同条件で測定したものです。

エンジン性能曲線図 (TYPE R)

最高出力: 162kW[220PS] / 8,000rpm

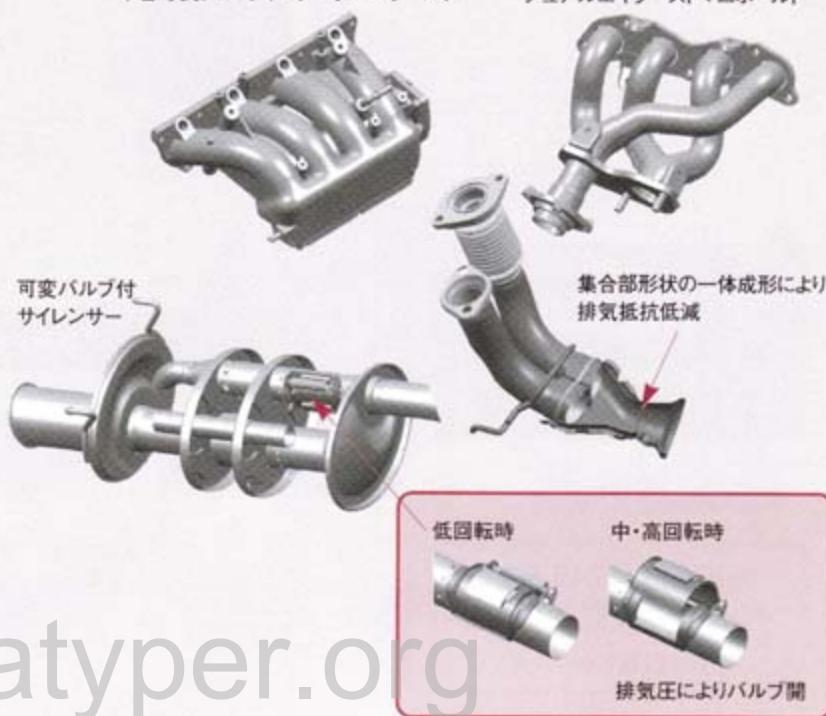
最大トルク: 206N·m[21.0kg·m] / 7,000rpm



吸・排気系のTYPE R専用パーツ

単管等長ショートインテークマニホールド

デュアルエキゾーストマニホールド



*ネット値。「ネット」とはエンジンを車両搭載状態とほぼ同条件で測定したものです。

Integratyper.org

TYPE Rは、新たに出力重視のVTECを組み合わせ 排気側のバルブタイミング・リフトも制御。高回転域まで伸びのよい加速を実現。

DOHC i-VTECは、VTECによるバルブタイミング・リフト量と、VTC（連続可変バルブタイミング・コントロール機構）によるバルブオーバーラップ／閉じ角を回転数と負荷に応じて制御する機構です。これにより、(1)低域でのアイドリング安定性、(2)中域での燃費・低排出ガスのベストバランス、(3)高域での出力・トルクベストが実現するよう精細な制御を行います。

iSでは、低回転域で1バルブをほぼ休止する吸気側のVTECとVTC

により爽快な走りとともに低燃費・低排出ガス化を実現する従来のDOHC i-VTECの制御を継承。

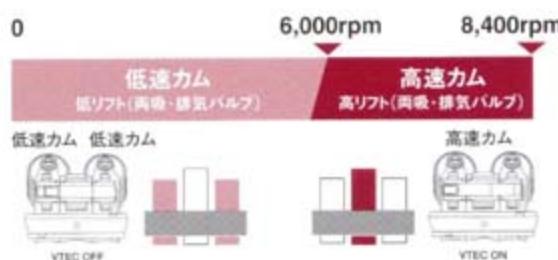
一方、TYPE Rでは、高回転時に吸・排気バルブタイミング・リフト量を切り替えるVTECとVTCを組み合わせました。

これにより、低燃費・低排出ガス化を実現しながら、低回転域から高回転域まで小気味よく吹き上がる、スポーツライドアーフィカル新しいDOHC i-VTECとしました。

TYPE RとiSのDOHC i-VTEC制御

TYPE R用 VTEC制御

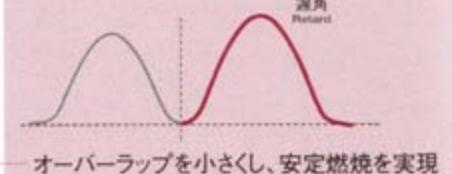
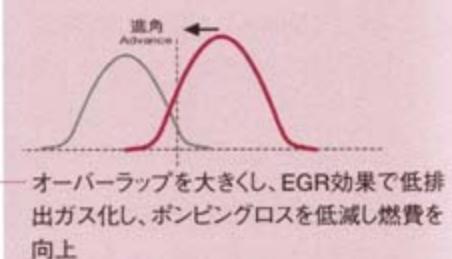
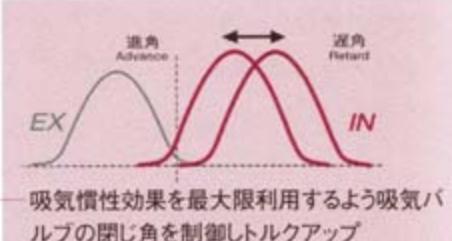
6,000回転で吸・排気バルブを
高速カム制御に切り替え



VTCアクチュエーター

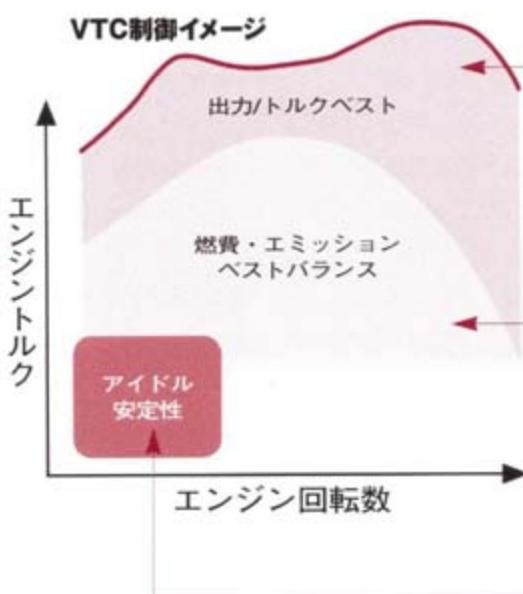


VTCによる角度位相 VTCによるカムの
(最進角時) 角度変化(進角時) VTCによる角度位相 VTCによるカムの
(最遅角時) 角度変化(退角時)



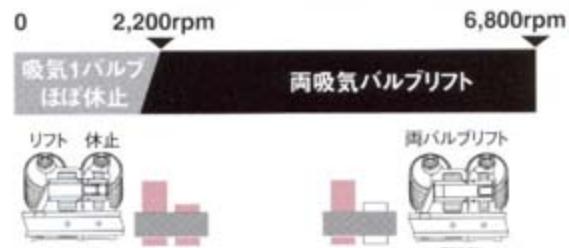
両タイプ共通VTC制御

制御概念はiS/TYPE R
とも共通。制御量は各タイプ
専用設定

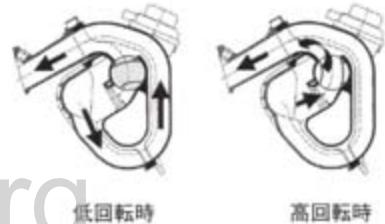


iS用 VTEC制御

2,200回転まで
吸気1バルブをほぼ休止



可変管長インテークマニホールド



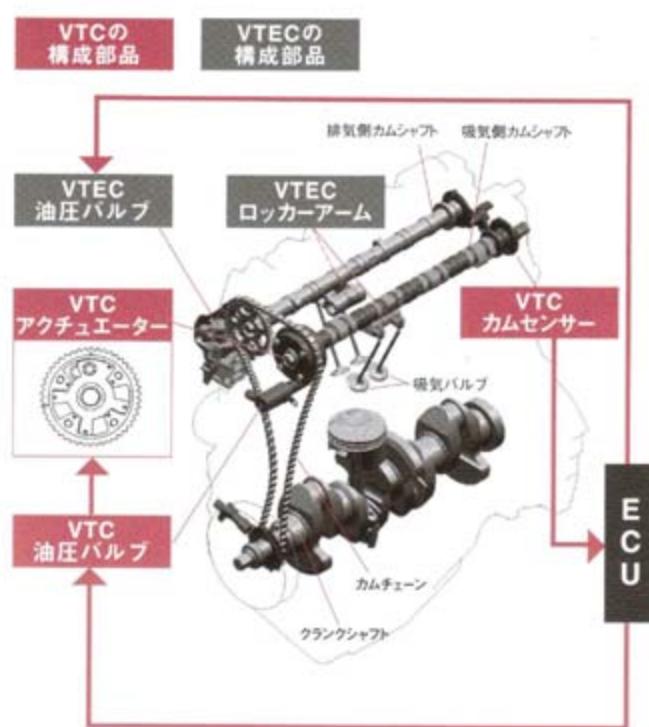
iS用可変管長 インテークマニホールド

4,700回転で切り替え



Integratyper.org

i-VTECのシステム構成図



エンジンの主要諸元比較

	iS	TYPE R
最大許容回転数	6,800rpm	8,400rpm
最高出力(ネット値)	118kW[160PS]/6,500rpm	162kW[220PS]/8,000rpm
最大トルク(ネット値)	191N·m[19.5kg·m]/4,000rpm	206N·m[21.0kg·m]/7,000rpm
リッター当たり出力	59kW[80PS]	81kW[110PS]
VTEC切替回転数	2,200rpm	6,000rpm
ボア×ストローク	86.0mm×86.0mm	86.0mm×86.0mm
排気量	1,998cm ³	1,998cm ³
圧縮比	9.8	11.5
スパークプラグ	熱価6番スタンダード	熱価7番イリジウム
スロットルボア径	60mm	62mm
インテークマニホールド	ロータリー可変バルブ式デュアル	単管ショート式シングル
エアインテーク径	58mm	70mm
エキゾーストパイプ径	45mm	54mm
テールパイプ径	74mm	90mm

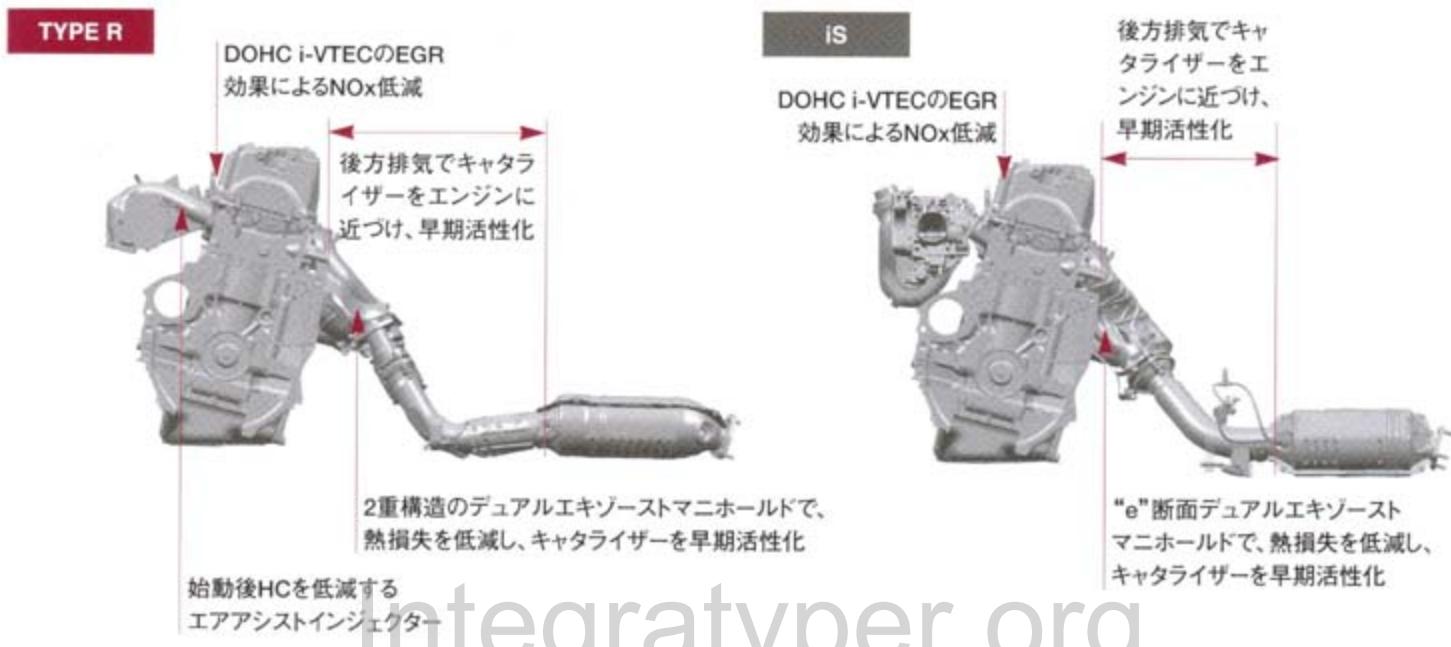
ネット値:「ネット」とはエンジンを車両搭載状態とはほぼ同条件で測定したものです。

高性能を追求しながら平成12年排出ガス規制値を大幅に下回るクリーン化を実現。

従来のDOHC i-VTECシリーズ同様、TYPE R用エンジンも高度な高回転・高出力化技術を採用しながら、後方排気レイアウトによる触媒の早期活性化、高性能コンバーター等の採用により、先進のクリーン化を実現しています。



TYPE RとiSの主なクリーン化技術



走りを極めたTYPE R専用6速MT&超軽量フライホイールと スポーティーな5速MT/Sマチック付5速ATを新開発

サーキットでの速さの追求、エンジンレスポンスとあわせて軽快な操作フィールを実現するために、

クロスレシオ6速MTと超軽量な鍛造クロモリ(CrMo鋼)フライホイールを新開発しました。

軽快さとシフト時間短縮のために全段マルチコーンシンクロとし、

TYPE Rエンジンのトルク特性にあわせクロスレシオを設定。鍛造クロモリフライホイールを実現するために

新クラッチトーション機構を採用しました。Honda先進のテクノロジーを余すこと無く投入した結果、

新開発6速MTは、従来5速MTよりも軽量・コンパクトとなりました。

また、iSには、Honda先進のSマチック付5速ATと、TYPE Rの6速MTをベースとする5速MTを設定しました。



軽量化とダイナミックレスポンスを極めるために 6速MTと鍛造クロモリフライホイールを新開発。

サーキットでの速さを追求するために、TYPE Rエンジンの高回転・高トルクゾーンを有効に活かすクロスレシオの6速MTを新開発しました。

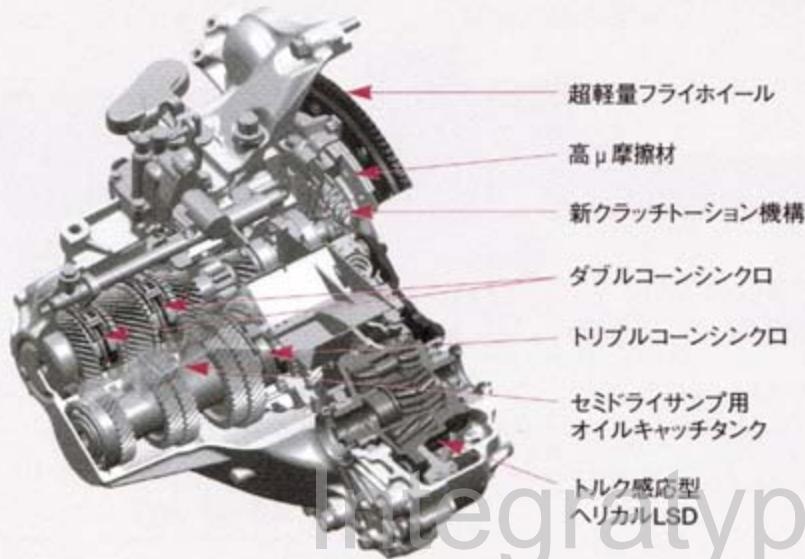
操作することによろこびを感じる軽快なシフトフィーリングのために、1~2速をトリプルコーン、3~6速をダブルコーンとし全段マルチコーンシンクロを採用。スリーブストロークの短縮や先進の構造解析技術を駆使した軽量で高剛性なトランスマッキシヨンケースによる振動低減などにより、シフトレバーの高剛性化が可能となりました。また、45mmのショートストロークとし、車速に応じてリバースギアのゲートを閉ざす制御機構とあわせて優れた操作フィ

ーリングと誤操作防止を実現しました。

アクセル操作を駆使しながらのシフトダウン時に、小気味よいレスポンスを実現するために、従来の慣性マスに対して約30%低減した超軽量鍛造クロモリフライホイールを採用。加速性能にも貢献させています。これとあわせ、クラッチに新開発の高 μ 摩擦材を採用。操作荷重を低減し、半クラッチでの操作性も向上させることで優れた発進性を実現しています。

さらに、新クラッチトーション機構による回転変動の低減なども実施。潤滑性能の安定化とフリクション低減のため、セミドライサンプも採用しています。

6速MTカットモデル



超軽量フライホイール断面図

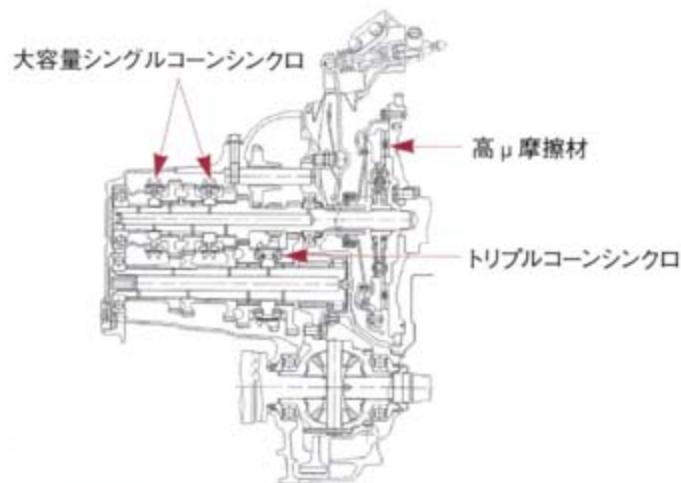


材質	CrMo鋼
慣性マス	0.054kgm ²
重量	4.7kg

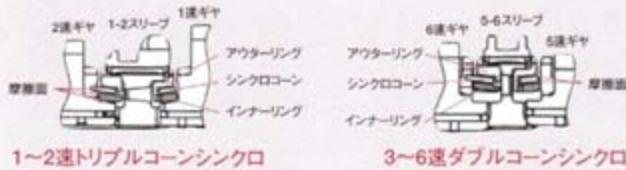
TYPE R用の技術を継承し スポーツ性を向上させたiS用5速MT。

TYPE Rを前提に開発した技術をiS用5速MTにも多く採用しました。新摩擦材を採用したクラッチシステム、45mmのショートストローク設定、1~2速へのトリプルコーンシンクロの適用により、軽快で操作性に優れたシフトフィールを実現。また、トランスミッションケースを含む基本設計を同一とすることで、軽量・コンパクト性も向上させています。

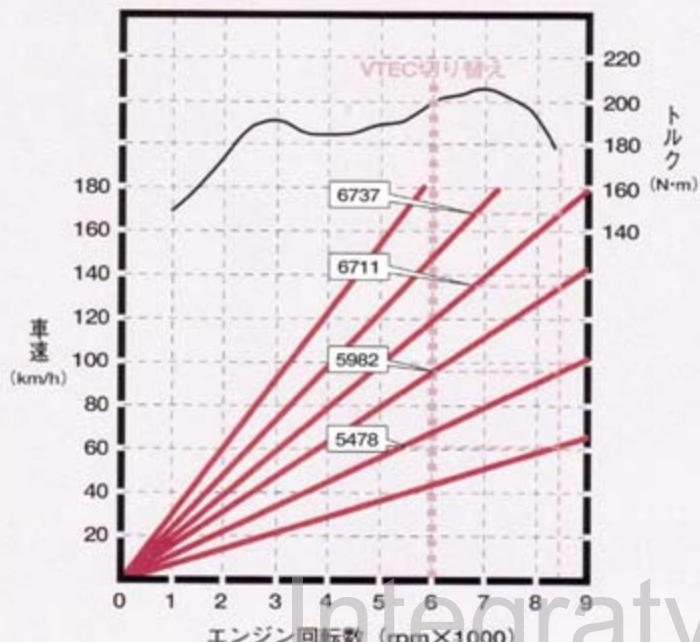
iS用5速MTにもトリプルコーンシンクロを適用



マルチコーン構造図



TYPE R用6速MT車速線図とトルクカーブ



Hondaの新世代ダイレクト制御Sマチック付 5速ATでスポーティーかつ高品位な走りを実現。

リニアソレノイド機構による世界初のクラッチ圧直接制御と運転環境変化に対応する新制御ロジックにより、変速制御の高精度化を実現したHondaの新世代ダイレクトSマチック付5速ATを採用。ギアレシオは走行シミュレーション技術と徹底した走行テストで検証し、スポーティーな走りを実現。また、マニュアルモードのレスポンスを向上。より軽快なシフトフィーリングを実現しました。



新クラッチトーション機構

エンジンの回転変動をヒステリシスの最適化とトーション角の広角化で減衰し、トランスミッションへ伝達される回転変動を低減



6速MTの主な仕様

	TYPE R	
変速数	6速手動	
全幅	360mm	
重量 (WET)	53.2kg	
LSD	トルク感応型ヘリカル	
クラッチASSY慣性マス	0.085kgm ²	
シフトフィーリング向上機構	全段マルチコーンシンクロ 車速感応型リバースギア セレクト制御 シフト剛性アップ	
駆動系NV機構	新クラッチトーション機構 ケース剛性最適化	
ギアレシオ	1速	3.266
	2速	2.130
	3速	1.517
	4速	1.212
	5速	0.972
	6速	0.780
	ファイナル	4.764

サーキットにおいてもエキサイティングな走りの楽しさを実現するために徹底した高剛性化を実施

TYPE Rを前提としたフルモデルチェンジで最もそのメリットを活かせたのがボディ開発です。

サーキットまでをも走行ステージとする高剛性ボディの実現をめざし、

徹底した走行テストにより強化の方向性を見出し、シミュレーションによる解析で

軽量化に配慮しながらインテグラの新骨格高剛性ボディを開発しました。

iSで従来インテグラを格段に上回る剛性を実現した上で、TYPE Rではさらなる先鋭化に着手。

テストドライバーの感性をもとに、専用のパフォーマンスロッドなどの補強材を配し

研ぎ澄ましたレスポンスと優れた運動性能を実現するための高剛性を確保しました。

**INTEGRA
TYPE R**

TYPE Rは、サーキットでの限界走行テストをベースに ボディのオーバーハング部、サスペンションまわりを補強材追加により徹底強化。

ボディは、新開発したエンジンと6速MTによるダイレクトかつトルクフルなパワーを活かしたスポーツ走行での、応答性と限界性能の向上をめざし徹底した高剛性化を行いました。

サーキットと鷹栖テストコースを中心に徹底的な走行テストを実施。そこでドライバーのフィーリングをもとに各部に補強を施し、それをFEM解析により軽量化に配慮しながらボディ部材として具現化してきました。その結果、iSと共にホワイトボディの剛性が、従来インテグラ(3ドア)対比で格段に向上することができました。

さらにTYPE Rでは、サーキットでの走行テストにより、優れた安

定性と小気味よいハンドリングレスポンスを得るために、ホワイトボディをさらに補強しました。

リアにアルミバンバービームを追加しボディの剛性をアップ。またフロント・ストラットタワーバー、リア・ダンパーガセットと左右ロアアーム締結部へのパフォーマンスロッド追加によりサスペンションの支持剛性をアップ。

さらに、フロントのバンバービームをはじめ各部をアルミ材に置換し、徹底的な軽量化も実施。あわせてサーキットにおいても、ダイレクト感あふれるハンドリングに寄与させました。

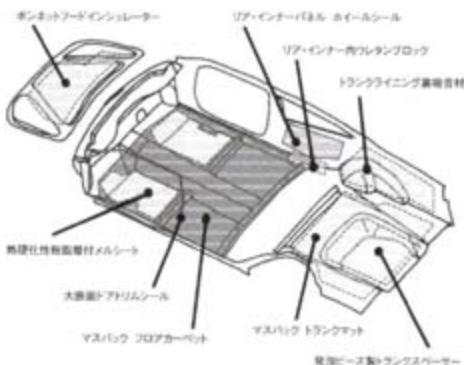
インテグラのホワイトボディ（写真はTYPE R）



iSでは、走りのための高剛性とともに快適なNV性能を追求。

iSでは、TYPE Rを前提に開発した新骨格ボディの採用により、エンジンマウントブラケットに至るまで走りを追求する徹底した高剛性化が行われています。静剛性、動剛性の数値とも従来インテグラを大きく上回るレベルを確保。この高剛性・新骨格ボディの採用により、スポーティークーペとして走りの性能を追求するとともに、エンジンやサスペンションからの振動の入力を効果的に低減することができました。また、外部からの音の進入を防ぐ大断面ドアトリムシールに加え、iSではトランクまわりへの防音材配置などにより静粛性を追求。スポーティークーペとして快適な室内空間を実現しています。

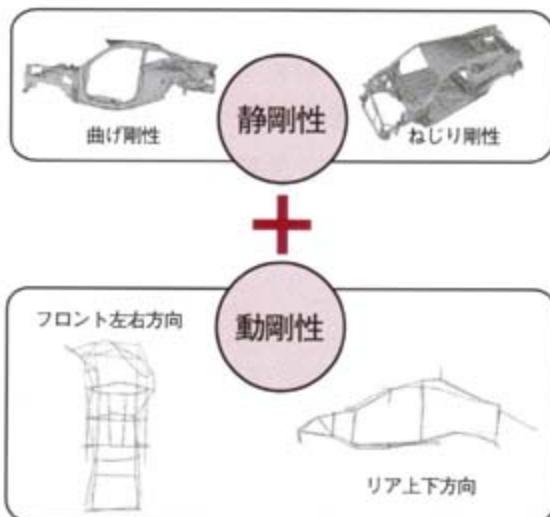
吸遮音材の最適配置



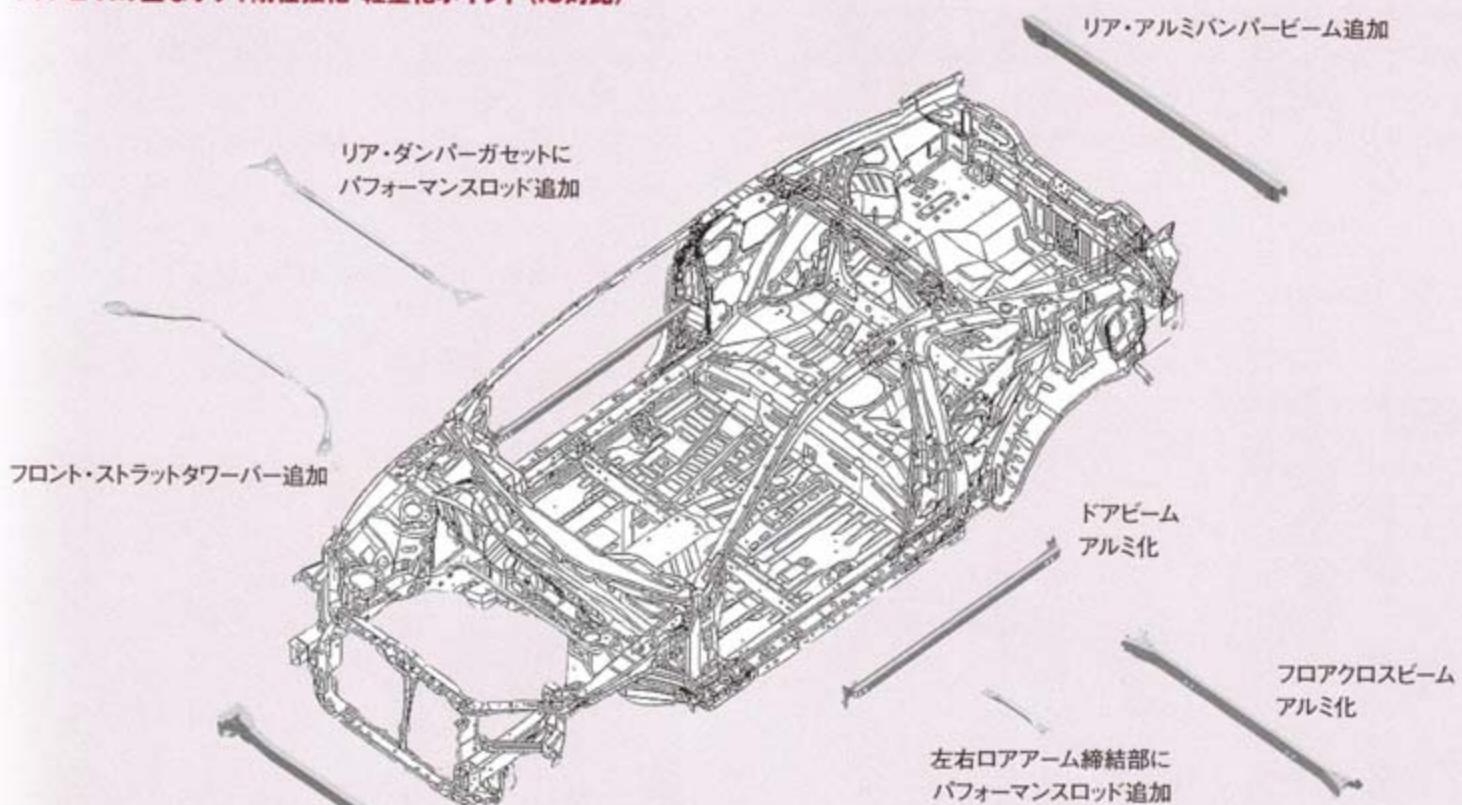
ホワイトボディの剛性アップ実績 (従来インテグラ3ドア対比)

静剛性	曲げ剛性	約35%アップ
	ねじり剛性	約116%アップ
動剛性	フロント左右方向	約64%アップ
	リア上下方向	約78%アップ

剛性=ボディ加振時の各ポイントの応答感度



TYPE Rの主なボディ剛性強化・軽量化ポイント (iS対比)



走り出した瞬間にわかるリニアレスポンスを求めて ダイレクト感とスポーティーなロール特性を実現

サスペンションは、フロントにトーコントロールリンク・ストラットサスペンション、リアにリアクティブリンク・ダブルウイッシュボーンサスペンションを採用しています。TYPE Rまでを見据えたスポーティークーペにふさわしく、ステアリングの切りはじめからのリニアな操舵感と、減衰性に優れた剛性感のあるロールフィールを追求。さらに、ステアリングギアボックスまわりを高剛性化し、しっかりとしたハンドリングを実現しています。TYPE Rでは、サスペンションジオメトリーを新設計するとともに、各部を高剛性・高硬度化。よりダイレクトでリニアなハンドリングと高い限界性能を実現。また、brembo社製ブレーキを採用するなどサーキットでの優れた走行性を追求しました。

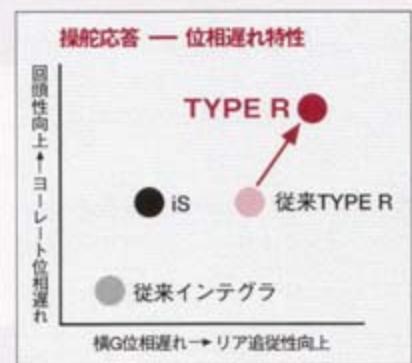
**INTEGRA
TYPE R**

TYPE Rは、限界性能の向上とあわせ、より高G域まで変化の少ない ダイレクトかつリニアなハンドリング特性と優れたブレーキ性能を徹底追求。

優れた走りとパッケージング性を実現するサスペンションをベースに、TYPE Rのさらなる進化をめざしサーキット走行テストにより徹底して走りを鍛え上げました。リニアレスポンス・旋回性能向上のため、ナックル剛性アップ(フロント)やダンパー減衰力強化、スプリングレートアップ、スタビライザーサイズアップ(リア)、ダンバーマウントおよび各部のブッシュ硬度アップ、ステアリング系の剛性アップ、タイヤサイズアップおよび高性能化などの専用ハーダセッティングを行っています。

また、エンジン・トランスミッション・排気系のマウントを変更し動

きを抑制するとともに、フロント・ロアアーム、フロントおよびリア・ブレーキキャリバーのアルミ化、専用軽量ホイールの採用などとあわせバネ下重量の軽量化を図ることにより軽快なハンドリングとレスポンスを実現。ドライバーの意志に忠実でリニアな応答性を実現しています。



TYPE Rのサスペンションの主な専用設計ポイント(iS対比)

〈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〉

プログレッシブレートタイプの
ハードスプリング採用
ダンパー減衰力強化

各ブッシュ類硬度アップ

ナックル剛性アップ
トレッド拡大
専用ジオメトリー

〈リア・リアクティブリンク・ダブルウイッシュボーンサスペンション〉

プログレッシブレートタイプの
ハードスプリング採用
ダンパー減衰力強化

各ブッシュ類
硬度アップ

ヘアリング剛性アップ
スタビライザーサイズアップ

Integraphy.org

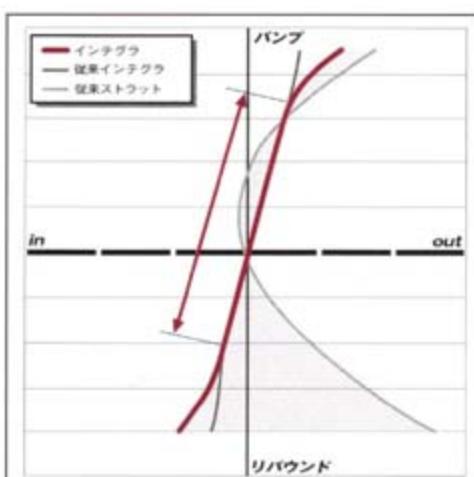
INTEGRA iS

常用域からスポーティー領域まで リニアで爽快な走りを実現。

パッケージング性に優れたフロント・トコントロールリンク・ストラットサスペンション／リア・リアクティブリンク・ダブルウッシュボーンサスペンションを専用設計し、スポーティークーペとしてふさわしいセッティングを追求。接地点剛性を高めるためダンパーとペアリングを新設計(フロント)。また、スタビライザーの採用(リア)、高剛性ブッシュとリアクティブリンクおよびトレーリングアームの採用(リア)、スプリングレートのセッティングなどを実施し、シャープなハンドリングと優れたスタビリティを実現しました。

また、タイロッドをロング化するなどにより、フロントのトーキング特性カーブをストレート化。旋回時の特性変化を抑えリニアな応答性を実現。さらに、サスペンションジオメトリーの設定によって、ロールセンター高とロール仮想アーム長の前後バランスを見直し、コーナリング時の姿勢変化を最適化。常用域からスポーティー領域に至るまで、小気味よく安定したハンドリングと乗り心地を実現しました。

フロントトーカーブをストレート化



タイロッド長のロング化などにより、ダブルウッシュボーンサスペンション同等のトーカーブを実現。コーナリング時の特性変化を低減。

ロール軸イメージ図



また、Hondaとしてはじめてbrembo社とブレーキを共同開発。耐フェード性の向上と優れた効き、剛性感のあるブレーキフィーリングのために、brembo社製アルミ対向4ポットキャリバーと放熱性に優れたピラータイプの大径ディスクをフロントに採用しました。4ポットキャリバーで発生しやすいノックバック(コーナリング時にディスクが傾き、その分ピストンが戻ることでストロークが伸びる現象)を、ナックルのペアリング保持剛性を上げるとともにピストンシール形状をチューニングすることで抑制。ブレーキ冷却のためのエアダクトの配置と導風板形状スプラッシュガードなどにより冷却性も向上。あわせて優れた制動性能を実現しています。

独自のチューニングを施したbrembo社製ブレーキ



フロントブレーキまわりの冷却系



主なサスペンション諸元比較

		iS	TYPE R
スプリングレート	フロント	3.6kgf/mm	2.8~4.6kgf/mm ※
	リア	5.8~7.4kgf/mm ※	3.0~8.0kgf/mm ※
ダンパー減衰力 (0.3m/sec時)	フロント	(静止) 128 kgf (最高) 49 kgf	161 kgf 73 kgf
	リア	(静止) 129 kgf (最高) 64 kgf	190 kgf 108 kgf
スタビライザーサイズ	フロント	Φ23.8×t2.8mm(中空)	Φ23.8×t2.8mm(中空)
	リア	Φ19mm	Φ22mm
ダンバーマウント ブッシュ(横方向)	フロント	70kgf/mm	100kgf/mm
	リア	120kgf/mm	370kgf/mm
タイヤサイズ		195/65R15 91H	215/45ZR17

※プログレッシブレートタイプ

Integraphy.org

高性能化による重量増加を凌ぐ アルミ材置換や遮音材の廃止などにより TYPE Rは徹底した軽量化を実現。

運動性能向上のためのボディ部材の板厚アップやパフォーマンスロッドの追加によるボディ剛性アップ、サスペンション強化、タイヤサイズアップなどを行なながら、ボディ強化部材のアルミ材への置換で-3.8kg、遮音材の廃止により-16.9kgなどの大幅な軽量化とともに、バッテリーの小型化、多重通信システムによる回路数削減などきめ細かな重量低減を実施。パワーウエイトレシオでも、排気量アップしながら従来インテグラTYPE Rを凌ぐ5.3を実現。軽快かつダイレクトな走りに寄与しています。

※最軽量仕様

実車状態での車両重量比較（社内測定値）

(ガソリン満タン+テンパータイヤ+ジャッキ+工具搭載)
＊国内認定重量は、ガソリン満タン+テンパータイヤ+ジャッキ(工具なし)



●性能向上による重量増加項目 (iS対比)

- エンジン出力アップ
- ヘリカルLSD
- ドライブシャフトサイズアップ
- ハードサスペンション
- 大径ワイドタイヤ&ホイール
- ブレーキサイズアップ
- ブレーキダクト追加
- パフォーマンスロッド追加
- その他ボディ強化
- レカロ社製パケットシート
- フロントスポイラー大型化
- リアスカート追加
- リアspoイラー追加

●軽量化項目 (iS対比)

- 軽量フライホイール
- アルミホイール標準装着
- 鍛造アルミロアアーム(フロント)
- テンパーホイールアルミ化
- brembo社製アルミ4ポットキャリパー
- リア・ディスクブレーキキャリパーアルミ化
- ボディ強化部材アルミ化
- バッテリー小型化
- リアシェルフ廃止
- 遮音材廃止
- 応急パンク修理セット



鍛造アルミロアアーム(フロント)



アルミテンパーホイール



リア・アルミキャリバー



応急パンク修理セット

integratyper.org

リアルワールドを見つめた世界最高水準の安全性能 クリーン、低燃費、リサイクルなど高水準の環境性能

Hondaは、走りの楽しさを次代に継承するクルマを今後も開発していくために運動性能向上のための諸性能を徹底して追求する一方で、世界最高水準の安全性能と先進の環境性能を実現。これからの時代にふさわしい視点で、優れた高性能を追求していきます。

衝突安全の課題となる「傷害値の低減」と 「生存空間の確保」を高水準で両立する Honda独自のGコントロール技術。

Hondaは衝突安全において、乗員の傷害を可能な限り軽減することを第一とした「人中心」の基準を重視。

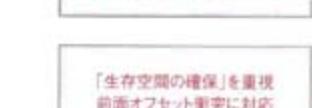
「衝撃の吸収」が課題となる前面フルラップ衝突と、相反する「生存空間の確保」が課題となる前面オフセット衝突の双方を高水準でクリアすることをめざし、独自のGコントロール技術で対応。

インテグラは、コンピューター解析や衝突テストにより、ショートノーズでありながら、効果的な衝撃吸収特性やキャビンの高強度特性を高次元でバランスさせています。フロント部は、サイドフレームなど断面の最適化とサブフレーム構造の採用により、衝突エネルギーを効果的に分散・吸収。世界最高水準の前面フルラップ衝突55km/h、前面オフセット衝突64km/hに対応する新・衝突安全設計ボディを実現しています。さらに側面衝突55km/h、後面衝突50km/hにも対応しています。

●Gコントロール技術



「傷害値の低減」を重視
前面フルラップ衝突に対応



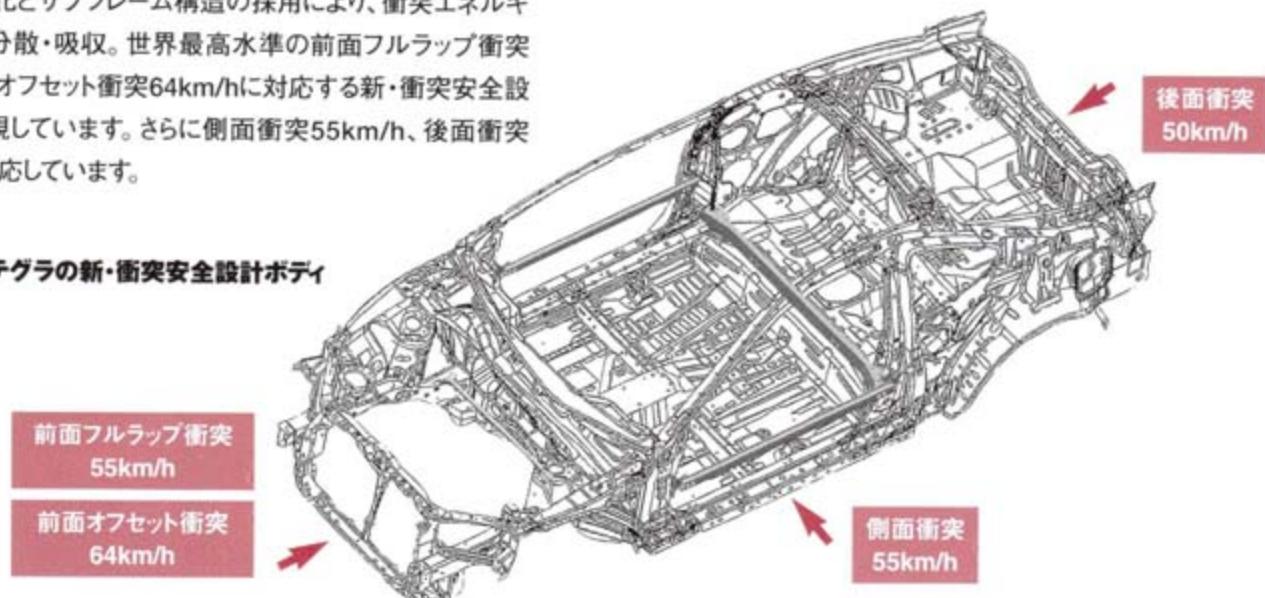
「生存空間の確保」を重視
前面オフセット衝突に対応

「傷害値の低減」、
「生存空間の確保」
の両テーマとともに重視

両立

G-CON
G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY

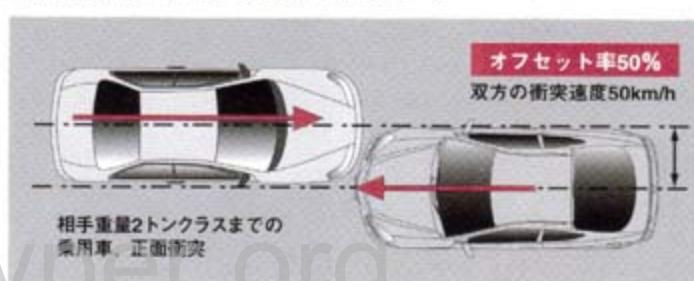
インテグラの新・衝突安全設計ボディ



独自の目標を設定した クルマ相互衝突実験を実施。

事故統計の分析から、「相手重量2トンクラスまでの乗用車、双方の衝突速度50km/h、50%前面オフセットの衝突」という独自の研究目標に従い、リアルワールドの衝突安全研究を実施。インテグラは高効率なエネルギー吸収&高強度ボディ構造により、独自の目標値をクリアしています。

クルマ相互の衝突安全実験／テストモード



Integraply.org

万一の際の歩行者への配慮

歩行者傷害軽減ボディ。

Honda先進の歩行者傷害軽減ボディを採用。傷害軽減部位を脚部にまで拡大し、ボンネットやボンネットヒンジ、ワイヤー取り付け部、フェンダーに加え、バンパーにも衝撃吸収構造を採用しています。

歩行者傷害軽減ボディ

■ 衝撃吸収ワイヤーブラケット

ワイヤーブラケットを脱落構造とし、万一の衝突時に衝撃を吸収します。

■ 衝撃吸収ボンネット

エンジンなどとボンネットフードの間に空間を確保し、衝撃を吸収する構造としています。

■ 衝撃吸収フェンダー

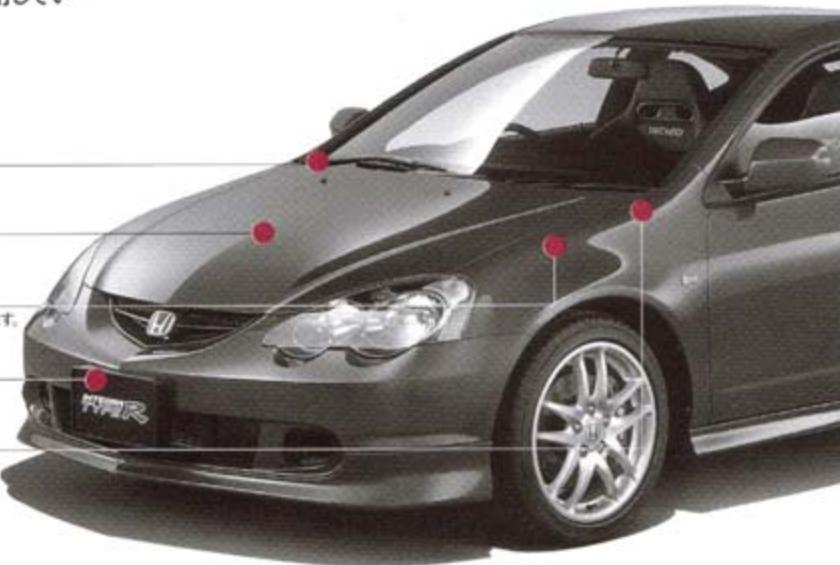
フェンダーおよびブラケットを変形しやすい構造とすることで、万一の衝突時に衝撃を吸収します。

■ 衝撃吸収バンパー

バンパーフェイスとビームとの間に空間を確保し、衝撃を吸収する構造としています。

■ ボンネットヒンジ折れ構造

ボンネットの取り付けヒンジ部を変形しやすい構造とし、万一の衝突時に衝撃を吸収します。



衝突時の乗員傷害を軽減する

頭部衝撃保護インテリア。

室内のルーフサイドや各ピラー内部に衝撃吸収材を内蔵した、頭部傷害軽減構造。衝突時の乗員の頭部への衝撃を緩和します。

頭部衝撃保護インテリア



Photo:TYPE R カットボディによる撮影

さらなる安心をめざす充実の安全装備。

●運転席用&助手席用i-サイドエアバッグシステム^{※1}

側面衝突時に乗員を効果的に保護するシート内蔵タイプ。側面衝突のさまざまな状況に対応します。乗員姿勢検知センサーを助手席シートに内蔵。体格や姿勢を検知してエアバッグの展開を制御します。^{※1}iSにメーカーオプション

●運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム標準装備

●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シートベルト標準装備

●リア3点式ELR/ALR(チャイルドシート固定機構)シートベルト標準装備

●ISO FIXチャイルドシート固定専用バー標準装備(リア左右席)

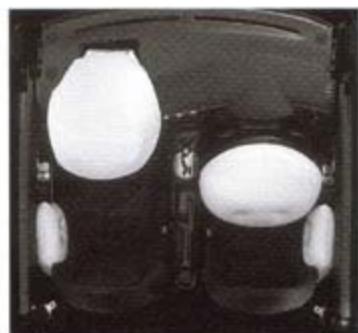
ISO FIX対応のチャイルドシートを設置する際に、シートベルトを使わずにチャイルドシート側のアタッチメントが取り付けられるアンカレッジバーをリア左右席に装備。簡単・確実にチャイルドシートを取り付けることができます。

ISO=International Organization for Standardization(国際標準化機構)

●ディスチャージヘッドライト(ロービーム)

ガス放電型バルブによる高効率低消費電力を実現。配光の広がりや照射距離もアップ。夜のドライブの安心感を向上します。

エアバッグ展開イメージ

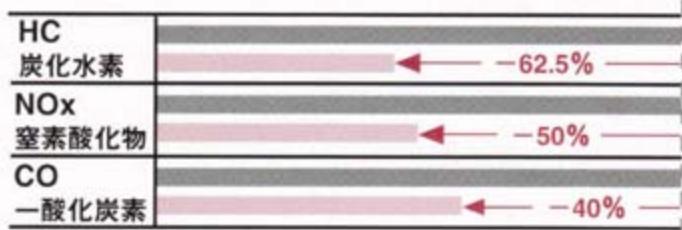


写真は、機能説明のため、
両席エアバッグ、前席用
i-サイドエアバッグシステム
とともに展開した状態を再現
し、合成したものです。

全タイプ「優-低排出ガス」認定を取得。

排出ガスのクリーン化のために、DOHC i-VTECエンジンの採用、後方排気システムによって高性能触媒を早期活性化するなどにより、全タイプで平成12年排出ガス規制に適合しただけでなく、HCとNOxは規制値の50%以下まで低減しました。

平成12年排出ガス規制値を大幅に下回るクリーン性能を実現



平成12年規制値

iS諸元値 (10・15モード)



○「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に与えられます。

走りとともに優れた低燃費を実現

TYPE R 12.4km/ℓ

iS(5MT) 14.8km/ℓ

iS(5AT) 14.4km/ℓ

(10・15モード走行時(国土交通省審査値))

走りを追求しながら低燃費も追求。

Hondaの高効率な燃焼技術を核に、i-VTEC機構のバルブ制御をはじめとするエンジン技術によって低燃費を実現。さらに、トランスミッションの伝達効率の向上や細部にわたる軽量化などにより、iS 5MTモデルの14.8km/ℓをはじめ低燃費を達成。

クルマ全体でリサイクル可能率

90%以上^{※2}を実現。

インテリアのインジェクション成形部品のほとんどにリサイクル性に優れたオレフィン系樹脂材を使用。また樹脂パーツへの識別記号の表示など、リサイクル可能率をクルマ全体で90%以上^{※2}としました。さらに、ラジエーター・ヒーターコアをアルミ製にしブレーキパッド摩擦材をガラスセラミックにするなど、鉛レス化を推進。鉛の使用量を96年レベルの50%以下に削減しました。

※2: Honda独自の算出基準による

インテリアのオレフィン化項目

- フロントビラー
- コラムカバー
- インストルメントパネル
- エアアウトレット
- センターパネル
- センターロアカバー
- ロアカバー
- グローブボックス



- クォータービラー
- テールゲートライニング
- ドアライニング
- サイドライニング

Photo: TYPE R カットボディによる撮影

INTEGRA TYPE R

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

タイプ	TYPE R
トランスミッション	6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	●
アルミバンパーピーム&アルミドアピーム	●
フロント&直式ロードミッター付	●
ブリティッシュELRシートベルト	●
リア3点式ELR/AIR(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(リア左右面)	●
快適装備	
フルオート・エアコンディショナー※1	●
パワーステアリング(チルト機械付)	●
パワーウィンドウ(運転席側抹み込み防止機能付)	●
パワードアロック(テールゲート遮断)	●
電波式キーレスエントリーシステム	●
(ウエルカムランプ機能付)	●
ウェーブキー	●専用
ブリントアンテナ	●
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/インダッシュオーディオ	○
CDプレーヤー+4スピーカー+2フィーダー	○
ホンダナビゲーションシステム(6インチワイドモニター)	○
+4スピーカー+2フィーダー※2	○
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1本シグナルステアリングホイール	●
アルミシフトノブ/ペダルパッド/フットレスト	●
メタル鍍大径4連マフラー (イルミネーションコントロール付)	●専用
カップホルダー(フロント・リア)	●
ネットタイプ荷物アシルフ(収納式)	△
サイドステップガーニッシュ(アルミプレート)	●専用
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(ロービーム)※1	●
アンダースポイラー(フロント・リア)	●
ウインクライターバックミラーハウジング	●
ボディ同色サイドガーニッシュ	●専用
全面高熱緑強化UVカットガラス	●
プライバシーガラス(リアクォーター・テールゲート)	○
TYPE R専用Hondaエンブレム(フロント・リア)	●
ATYPE Rエンブレム(リア)/デカール(サイド)	●
専用エンジンヘッドカバー	●専用
車速連動開閉式フロントワイパー (パリアブル開閉・ミスト機能付)	●
リアワイパー	○□パッケージ
大径エキパイフニッシャー	●
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	○□パッケージ
走行関連メカニズム	
専用ハードセーフティングラススペシャル	●
鍛造アルミロアーム(フロント)	●
鍛造クロモリフライホイール	●
トルクセンサ型ハリカルLSD	●
フロントbrembo社製ブレーキ +300mmピラーブレーキ ベンチレーテッドディスク&アルミ封筒4ポッドキャリパー	●
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(17×7J)	●
ダンバータイヤ(アルミホイール)※1	●

○□パッケージにリアワイパー+電動格納式リモコンドアミラー ●オーディオレス車が標準となります。※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/テンバータイガレス)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、ハロゲンヘッドライトとなります。※2 AM/FM/TVチューナー&MD/CDプレーヤー内蔵。

INTEGRA IS

主要装備

●は標準装備 ○はメーカーオプション

タイプ	iSB
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(マイドア)エアバッグシステム (助手席乗員姿勢検知機能付)	○
ハイマウント・ストップランプ	●
フロント&直式ロードミッター付	●
ブリティッシュELRシートベルト	●
リア3点式ELR/AIR(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(リア左右面)	●
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(チルト機械付)	●
パワーウィンドウ(運転席側抹み込み防止機能付)	●
パワードアロック(テールゲート遮断)	●
電波式キーレスエントリーシステム (ウエルカムランプ機能付)	●
ウェーブキー	●
ブリントアンテナ	●
オーディオレス+4スピーカー※1	●
AM/FMチューナー付MDプレーヤー	○
AM/FMチューナー付MD/インダッシュオーディオ	○
CDプレーヤー+2スピーカー+2フィーダー	○
ホンダナビゲーションシステム(6インチワイドモニター)	○
+4スピーカー+2フィーダー※2	○
インテリア	
スピードバケットシート(フロント)	●
メタル鍍大径4連マフラー (イルミネーションコントロール付)	●
照明付2WAYフロントコンソールボックストラック (カップホルダー＆小物入れ)	●
カップホルダー(リア)	●
ネットタイプ荷物アシルフ(収納式)	●
サイドステップガーニッシュ(アルミプレート)	●
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(ロービーム)	●
電動アクタースライド式スマートガラス・サンルーフ	○
ボディ同色サイドシルガーニッシュ	●
全面高熱緑強化UVカットガラス	●
プライバシーガラス(リアクォーター・テールゲート)	○且バッケージ
車速連動開閉式フロントワイパー (パリアブル開閉・ミスト機能付)	●
リアワイパー	●
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(15×6JJ)	○□パッケージ

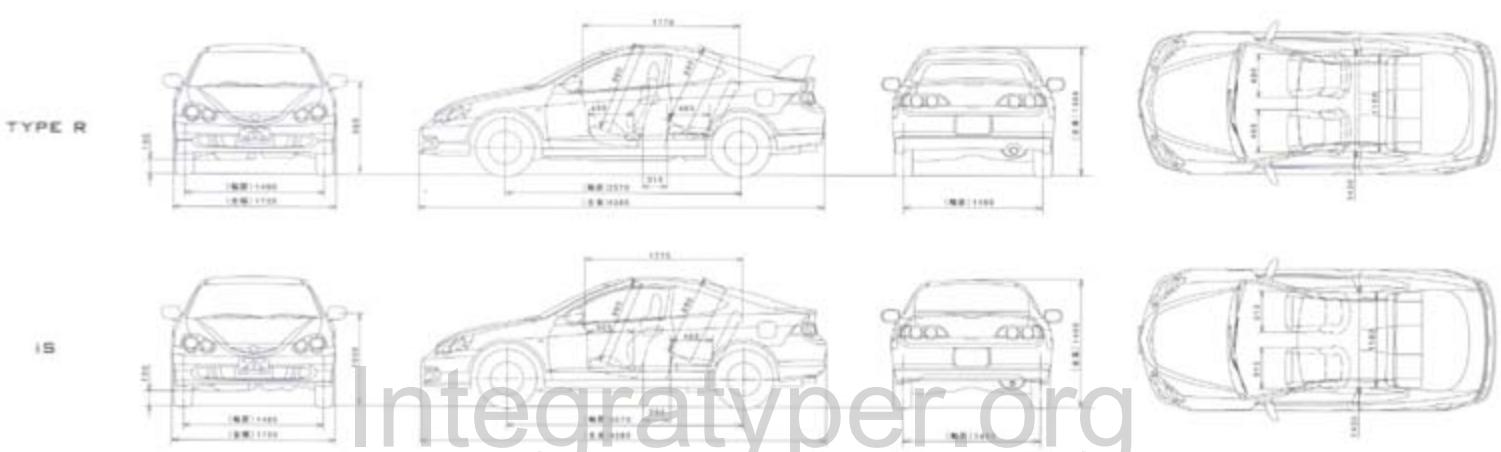
○□パッケージにプライバシーガラス(リアクォーター・テールゲート)+アルミホイール(15×6JJ)※1 オーディオレス車が標準となります。(4スピーカーのみ装着)※2 AM/FM/TVチューナー&MD/CDプレーヤー内蔵

主要諸元

タイプ	TYPE R	IS		
車名・型式		2.0ℓ DOHC i-VTEC+PGM-FI ホンダ・LA-DC5		
トランミッション	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	電子制御5速オートマチック(5マチック) 4,385/1,725/1,400		
ホイールベース(m)		2,570		
トレッド[m] (前/後)	1,490/1,490	1,485/1,485		
最低地上高(m)	0.130	0.150		
車両重量(kg) エアコン非装着車	1,170	—		
エアコン装着車	1,180	1,170		
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1,090)		
エンジン		K20A		
エンジン型式		水冷直列4気筒機置		
エンジン種類・シリンダー数及び配置	無鉛プレミアムガソリン	無鉛レギュラーガソリン		
使用燃料種類				
燃焼室形式		ペントルーフ形		
弁機構		DOHC チューン駆動 涼気2 排気2		
絶対気量(cm³)		1,998		
内径×行程(mm)		86.0×86.0		
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[PS]/rpm)*	162[220]/8,000	118[160]/6,500		
最大トルク(N·m[kg·m]/rpm)*	206[21.0]/7,000	191[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	5.3		
動力伝達・ 走行装置				
クラッチ形式	板式 単板 ダイヤフラム	3葉巻1段2相形 (ロックアップ機構)		
変速機形式		ギア式		
変速機操作方式		プロア・チェンジ式		
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	2.684 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]		マクファーソン式/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。新単位として、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。「出力換算値:1PS=0.7355kW、トルク換算値:1kg·m=9,80865N·m」■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、同じ車両で測定した場合「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型式指定申請書面値。■VTEC、PGM-FI、ブロスマテック、INTER NAVI SYSTEMは本田技研工業株式会社の登録商標です。ヘリカルLSD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。

四面図 単位:mm (ISはサンルーフ非装着車)



HONDA

The Power of Dreams

本田技研工業株式会社 広報部

〒107-8556 東京都港区南青山2-1-1

企業広報 TEL(03)5412-1512 / FAX(03)5412-1545

商品広報 TEL(03)5412-1514 / FAX(03)5412-1515

URL <http://www.honda.co.jp/>

Integrapher.org