



4輪製品リリース

2001.07.02

インテグラをフルモデルチェンジし発売

Hondaは、スポーティーでスタイリッシュなデザインと高いパフォーマンスで好評のインテグラをフルモデルチェンジし、7月2日より全国のホンダベルノ店から発売する。

インテグラは、「走る・曲がる・止まる」という高い基本性能と洗練されたデザインを誇るエキサイティングクーペとして「シャープ&ソリッド・スタイリング」「エキサイティング・パフォーマンス」「セイフティ&エコロジー」を3つの柱として開発された。

今回のフルモデルチェンジでは、高性能バージョン「TYPE R」を同時開発。高い走行性能を支える高剛性ボディを新設計し、ベースモデルである「iS」にも採用している。

「TYPE R」には、徹底して吸排気効率を高めた最高出力220馬力の2.0L DOHC i-VTECエンジンとクロスレシオ6速マニュアルトランスミッションを新たに開発。新開発のサスペンションの採用とともに、ドライバーの意志に的確に応える、高い「リニアレスポンス」を実現している。またブレンボ社との共同開発によるフロントブレーキ、レカロ社製フロントバケットシート、MOMO本革巻ステアリングホイールの採用など、走りの装備も充実している。

「iS」はスタイリッシュで機能的なクーペとして、最高出力160馬力2.0L DOHC i-VTECエンジンを搭載。気軽にスポーティーな走行を楽しめるモデルとなっている。

また、全車国土交通省の「優-低排出ガス」認定を取得するなど高い環境性能も実現している。



インテグラTYPE R

●販売計画台数（国内・月間）

1,500台

●全国メーカー希望小売価格（消費税含まず、単位：千円）

タイプ	エンジン	トランスミッション	価格	
iS	2.0L DOHC i-VTEC	5MT	1,740	
		5AT	1,870	
TYPE R	2.0L DOHC i-VTEC	6MT	2,590	★

★は写真掲載タイプ

<iS>

- ・プレミアムホワイト・パールは30千円高。
- ・運転席&助手席用i-サイドエアバッグシステム（助手席乗員姿勢検知機能付き）は45千円高。

- ・ 電動アウターライド式スモークガラスサンルーフは80千円高。（Sパッケージと同時装着）
- ・ AM/FMチューナー付MDプレーヤーは45千円高。
- ・ AM/FMチューナー付MD/インダッシュ6連奏CDプレーヤー+2ツイーターは90千円高。
- ・ ホンダナビゲーションシステム+2ツイーターは200千円高。

<TYPE R>

- ・ AM/FMチューナー付MDプレーヤー+4スピーカーは55千円高。
 - ・ AM/FMチューナー付MD/インダッシュ6連奏CDプレーヤー+4スピーカー+2ツイーターは110千円高。
 - ・ ホンダナビゲーションシステム+4スピーカー+2ツイーターは210千円高。
 - ・ プライバシーガラス（リアクォーター・テールゲート）は20千円高。
- ・ オートエアコン無し仕様は2,409千円
 - ・ オートエアコン無し、スペアタイヤ無し、応急パンク修理セット付きは2,379千円

<パッケージメーカーオプション>

パッケージ	設定タイプ	装備内容	価格
Sパッケージ	iS	プライバシーガラス、15インチアルミホイール	70千円高
Cパッケージ	TYPE R	リアワイパー、電動格納式リモコンドアミラー	30千円高

●新型インテグラの主な特長

<エクステリア>

- ・ “シャープ&ソリッド”をテーマに、立体的で空力性能に優れたエアロダイナミックなフォルムを持つ、個性的で存在感、躍動感のある力強いデザイン。
- ・ 4連複眼ヘッドライトの採用による斬新でシャープなフロントビュー。
- ・ 円筒形のテールランプ採用によるスポーティーで先進的なリアビュー。
- ・ TYPE Rはフロントアンダースポイラー、サイドシルガーニッシュ、リアアンダースカート、テールゲートスポイラーなど専用エアロパーツを標準装備。

<インテリア>

- ・ “ダイナミック・フィッティング・コクピットデザイン”をテーマにドライバー優先のスポーティーでパーソナルな空間を創出。
- ・ 操作性向上のため、スイッチ類、シフトノブ、ステアリングを人間工学的に配置。
- ・ 夜間には文字が赤く発光するスポーティーな4眼独立メーター。
- ・ ヘッドレスト一体型のスポーティーなフロントバケットシート。
- ・ TYPE Rはレカロ社製フロントバケットシート、MOMO本革巻小径ステアリングを採用。軽量化のためにペダルパッド、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を採用。専用デザインのメーター、コンソール、ステップガーニッシュ。

<パッケージング>

- ・ 広い室内空間を持ち、ショートオーバーハングながら世界最高水準の衝突安全性を実現する効率の良いパッケージ。
- ・ 大人2名が十分にくつろげるリア席。
- ・ 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。

<エンジン>

-TYPE R-

- ・ 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、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御するVTC（Variable Timing Control）を組み合わせた最高出力162kW（220PS）、最大トルク206N・m（21.0kg・m）の高回転・高出力型2.0L DOHC i-VTECエンジン。
- ・ 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採用。

- ・デュアルマニホールド、管径アップ、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。
- ・前モデルTYPE Rの1.8Lエンジンに比べ約10kgの軽量化を達成。
- ・高強度材採用の高回転対応コンロッド、高剛性クランクシャフト。

-iS-

- ・低回転域で1バルブをほぼ休止する吸気側のVTECと、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御するVTCを組み合わせた最高出力118kW（160PS）、最大トルク191N・m（19.5kg・m）の2.0L DOHC i-VTECエンジン。
- ・ロータリーバルブ式可変管長インテークマニホールド採用により常に最適な吸気慣性効果を獲得。

<トランスミッション>

-TYPE R-

- ・高回転・高トルク域を有効に活かすクロスレシオ6速マニュアルトランスミッションを新開発。
- ・1～2速 トリプルコーン、3～6速 ダブルコーンの前段マルチシンクロコーンを2.0Lクラスとして世界で初めて採用し、シフト荷重の低減及びシフト時間の短縮を実現。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。
- ・俊敏なレスポンスと加速性能の向上のため、慣性マスを先代インテグラから約30%低減した超軽量鍛造クロムモリブデン鋼フライホイールを採用。
- ・ミッションに入力されるエンジンの回転変動を低減する新クラッチトーション機構を採用。
- ・トルク感応型ヘリカルLSD（リミテッド・スリップ・ディファレンシャル）採用。
- ・前モデルTYPE Rの5速マニュアルトランスミッションと比べて全幅20mm減、重量2.5kg減の軽量コンパクト化を実現。

-iS-

- ・スポーツ走行を楽しめる5速マニュアルトランスミッションを新開発。1～2速にトリプルコーンシンクロを採用し、軽快で操作性に優れたシフトフィーリングを実現。新摩擦材を使用したクラッチシステム採用。
- ・ダイレクト制御Sマチック付5速オートマチックトランスミッションを採用。高品位でスポーティーな走りを実現。

<ボディ>

- ・スポーツ走行での応答性と限界性能の向上を目指し、徹底したボディの高剛性化を実施。
- ・前モデルTYPE R比で曲げ剛性35%、ねじり剛性116%向上。
- ・TYPE Rは、リアアルミバンパービーム、フロント・ストラットタワーバー、リア・ダンパーガセットなどの追加によりボディを更に強化。フロントのバンパービームなどをアルミ材に置換し、徹底的な軽量化を実施。
- ・iSは、トランクまわりへの防音材配置などにより静粛性を向上し、快適な室内空間を実現。

<シャシー>

-TYPE R-

- ・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・ダブルウィッシュボーンサスペンションを採用。リアレスポンスや旋回性能向上のため、フロントのナックル剛性アップ、リアスタビライザーサイズアップ、ダンパーマウント及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及び高性能化などの専用セッティングを実施。
- ・フロント・ロアアーム、リア・ブレーキキャリアのアルミ化、専用軽量ホイールの採用などによりバネ下重量の軽量化を実施し、軽快なハンドリングとレスポンスを実現。
- ・ブレンボ社とフロントブレーキを共同開発。耐フェード性向上のためアルミ対向4ポットキャリアと放熱性に優れたピラータイプの大径ディスクを採用。ブレーキ冷却ダクトと高冷却性スプラッシュガードの採用により冷却性を向上。

-iS-

- ・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・ダブルウィッシュボーンサスペンションをスポーティークーペにふさわしい専用セッティング。接地点剛性を高めるためにダンパーとベアリングを新設計。

<安全性能>

- ・ Honda独自のGコントロール技術に基づく、前面フルラップ55km/h、前面オフセット64km/h、側面55km/h、後面50km/hの衝突に対応した世界最高水準の新・衝突安全ボディ。
- ・ さらに現実の事故実態を見つめ、Honda独自の目標を設定したクルマ対クルマの衝突実験※を実施。従来の固定バリアへの衝撃に比べて、より厳しい対応が要求される衝突実験においても目標値をクリアする高い衝突安全性能を確保している。
- ・ 歩行者傷害軽減ボディの対策部位を頭部に加え、脚部にまで拡大。
- ・ 衝突時の乗員傷害を軽減する頭部衝撃保護インテリアを採用。
- ・ 運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムの全タイプ標準装備。前席用i-サイドエアバッグシステムもメーカーオプションで設定（iSのみ）。
- ・ ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バーを後席左右に標準装備。

※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実験

<環境性能>

- ・ 排出ガス中の大気汚染物質（HC、NOx）を大幅に低減。平成12年度排出ガス規制値の50%以下まで低減したクリーン性能を実現し、全タイプ、国土交通省「優-低排出ガス」認定を取得。
- ・ 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材を使用。クルマ全体で90%以上※のリサイクル可能率を達成。

※Honda独自の算出規準による

関連情報 [4輪製品のページへ](#)

[FACT BOOKのページへ](#)

(C) Honda Motor Co., Ltd. and its subsidiaries and affiliates. All rights reserved.