

# QUINT INTEGRA



## PURE SPIRIT

それは、<sup>ゼロ</sup>ピュアな魂の出逢いから始まった。

美しくありたい、快速でありたい、そして、速くありたい。キラキラとした、才能豊かなクルマと一緒に暮らしたい、と願うのはクルマに乗る人すべての純粋な願いです。ホンダも、まったく同じ気持ちです。エンジニアも、エンジニアである前にひとりのドライバー。みんなの夢の実現に、純粋な情熱でチャレンジしました。乗る人と創る人、このふたつのピュアなスピリットの出逢いから、夢にあふれたピュアなクルマが誕生しました。クイント・インテグラ。

人とクルマはふま新しいロマンを語り始めます。



**HONDA®**

# ピュア・スピリット。



インテグラ——その名物の顔ぶれは長年のHegem、「統合する。」「統合にする。」「統合する」といった意味をもちいた言葉で、ホンダのテクノロジをもひとつに統合して開発した。より発展に導くV4でふさわしい名刺です。

# インテグラ誕生。



Photo: 123, マルチメディア

たとえそれがどんなに高度なメカニズムであろうと、本当に必要なものならインテグラは惜しむことなく、それを採用します。それがインテグラの明快なクルマづくりのコンセプトです。F-1テクノロジーが生んだ高性能・高感度エンジン、HONDA DOHCを全車に搭載したのも、その証のひとつ。しかも、4バルブDOHC+PGM-FI仕様に加え、新たな組み合わせ4バルブDOHC+シングル・キャブレター仕様を開発。DOHCに2つの個性を誕生させました。より美しく、より快適に、より速く。ホンダがもつ最先端のテクノロジーのすべてを、この一台のためにバランスよく統合——インテグレートさせたクルマです。いま、走りは一気に夢の次元にまで加速します。しなやかに、したたかに。

## それは、DOHCロマン。

# 美しさもクルマの性能のひとつだ。

風を意識したインテグラのエアロ・ストリームライン。それは、時代を先駆けてゆくものだけがもつ新鮮な輝きにつつまれている。「誰よりも美しく」ということが、いつのまにか僕らのクルマ選びの合言葉になってしまった。いまカーライフは美しく輝きはじめる。クルマを、ここまで美しくしたテクノロジーに、僕らは大きな拍手をおくりたい。



## ESi HONDA DOHC+PGM-FI

主要装備：●適応風力制御方式パワーステアリング(チルト機構付) ●4-WAY スキーコントロール・サンルーフ ●リアスタビライザー  
●電子チューナー式AM/FMラジオ(オート+18ch) ●スピーカー ●ブートレスト ●フロント/リアシート(シームレスタイプ) ●可変式電動リモコンドアロック  
●ヒーター/リアシート(スプリット式) ●チールゲート&フューエルリッド・オープン ●アンチセザリオンゲート ●大型フロアコンソール  
●デジタルウォークメーター ●イルミネーションコントロール ●4輪ディスクブレーキ ●160/160R/145Hスチールラジアルタイヤ  
●ボディカウルバンパー ●マフラーカッター付デュアルエキゾーストパイプ ●フロントドアスカートの ●フロアゲートヘッドライト  
●トリップ計/オードメーター ●ウレタンソフト・ステアリングホイール ●最低燃費表示式ルームミラー ●リアフェンダー・ウォッシャー  
●4速オートマチック



# 走ることの喜びは、いま16ビートのサウンドになった。

タイトなコーナーをすり抜ける時の緊張感が、ハイウェイでの圧倒的な加速感が、そしてワインディングロードでの小気味よいフットワークが、走ることを無上の喜びに変えている。上手な料理をつくるコツが、ひと振りのスパイスにあるように、この胸の高鳴りが僕らの生活のテイストをさらに味わい深いものにする。インテグラは僕らの生活になくてはならない、感動という名のスパイスだ。



## RSi HONDA DOHC+PGM-FI

主要装備：●リアスタビライザー ●ハロゲンヘッドライト ●フォグランプ ●フロント・バックシート（エアスケープデザイン） ●テールゲートスポイラー ●マフラーカッター付デュアルエキゾーストパイプ ●フロントドアロック ●可変式リモコンドアキー ●一鍵可変式リアシート ●テールゲート&フェルニード・オープナー ●アクセサリ・ソケット ●グリップ付アームレスト ●リアウィンドウ・ウォッシャー ●ワレタンソフト・ステアリングホイール ●後視鏡・横置き式・ルームミラー ●4輪ディスクブレーキ ●185/60R14 82Hステールラジアルタイヤ



FACTORY-MADE

# クルマで旅にでると、聴ける音楽がある。

ひとつひとつのコーナー、大小の起伏、路面の<sup>1/60</sup>。それらの小さな事象が走りリズムを与え、メロディを与える。一本の道を走ることは、壮大な交響曲を聴くことにも似ている。道が聴かせてくれる音楽を、あますことなくドライバーに伝えてくれるようなクルマでなければ、ピュア・スピリットは語れない。



## ZS HONDA DOHC+CARB.

主要装備：●パワウインド●パワーステアリング(チルト機構付)●4-WAYシートリクライニング●サンルーフ  
●デジタルタコメーター●電子チューナー式AM/FMラジオ(12ch)●スピーカー●フロントディスク●ボディカラー(バンパー)●デュアルエキゾーストパイプ  
●可変式リモートドアロック●スプリット式リアシート●チルダゲート●フェューズレリッド・セーブナー●アクセサリソケット  
●リアシールド●イルミネーションコントロール●量産型折りたたみ式ルーフラック●フロント・バンパー・ヘッドライトがブレイク  
●25/170 80R13スチールラジアルタイヤ●グリップ付アームレスト●リアワイパー●ウォッシャー  
●2000cc 16V





# クルマが、もっと好きになりそうだ。

このクルマに出逢ってから、いつのまにかクルマとの時間が長くなった。4バルブDOHCのきめこまやかな走りの質感。スポルテック・サスの機敏で軽快なフットワーク。走るたびに、新しい魅力を発見することができる。走るたびに、夢が充電されてゆくを感じる。心をときめかすものを失ってしまったら、ビュアな生き方はできない。インテグラに乗ると、僕らはビュアになれる。



## LS HONDA DOHC+CARB.

主要装備 ●フロント横穴ワイパー(4スト付) ●フォグレスト ●デュアルエキゾーストパイプ ●可変式リモコンドアロッカー ●一体可倒式リアシート  
●テールゲート&フューエルリッド・オープナー ●ラゲッジルームランプ ●シガーライター ●コートハンガー ●ダッシュ付アームレスト ●コインポケット  
●インナーセンターポケット ●ライト消し忘れ ●楽プザー ●フロント3点式ELR付シートベルト ●フロントベンチレーテッドディスクブレーキ  
●165 SR13スチールラジアルタイヤ ●シールドビームヘッドライト



# インテグラは全車ホンダDOHC。レーシング・ロマンが香る。

*Power*

*Performance*

F-1テクノロジーが創造した、高性能・高感度エンジン。

## HONDA DOHC 1.6 LITER 16-VALVE



**CARB.**



**PGM-FI**

たとえそれがどんなに高度なメカニズムであろうとも、真に必要なものである限り、インテグラは惜しみません。あの4バルブHONDA DOHCを、ベースエンジンとして全車に搭載したのも、圧倒的な走りの性能を常識を超えた低燃費で実現したいと願ったからです。走りにも、燃費にも安易な妥協をしたくないと考えたからです。4バルブDOHCは吸・排気効率が非常に高く、ハイパワーを生み出す最良の方法といわれています。しかも、センタープラグ方式が採用できるため、燃焼効率も実に優れている。つまり、ハイパワーと低燃費を同時に満足させることができる方式なのです。そしていま、インテグラはこの4バルブDOHCを搭載するだけでなく、そこに2つの個性までも誕生させました。クルマを友とするすべての人に、自分のレベルでDOHCならではの気持ちのよい走りを満喫していただくために。

爽快感あふれるマイルドな走り。4バルブDOHC+シングル・キャブレター仕様。

ホンダ独創のこの組み合わせが、いよDOHCから新たな可能性をひきたしました。キャブレターの採用により、全域にわたってフラットなトルク特性を実現、低・中速など実用域での使いやすさと燃費を大幅に向上させました。DOHCならではのシャープな吹き上がりはそのままだ、マイルド感にあふれた、素直で爽快な走りをお体感させてくれます。

総排気量	1,580 cm <sup>3</sup>
最高出力	115 ps / 6,500 rpm
最大トルク	13.8 kg-m / 4,000 rpm
10モード走行 燃料消費率	15.4 km/l (10モード走行) 15.4 km/l (10モード走行)
パワーウェイストレシオ	7.74 kg ps (1.6 L/100km)

研ぎ澄まされたリニアな加速感。スポーツDOHCの新たな到達点。PGM-FI仕様。

あのホンダF-1にも採用されている電子燃料噴射システム＝ホンダオリジナルPGM-FIをはじめ、高度な吸・排気システムを導入するなど、レーシング・テクノロジーを惜しみなく投入しました。1.6Lの常識をはるかに凌ぐ、驚異のパワーとレスポンスを見極め、DOHCの究極のポテンシャルを実現しています。その走りほどこまごまも無駄、劇的です。

総排気量	1,580 cm <sup>3</sup>
最高出力	135 ps / 6,500 rpm
最大トルク	15.5 kg-m / 5,000 rpm
10モード走行 燃料消費率	14.4 km/l (10モード走行) 14.4 km/l (10モード走行)
パワーウェイストレシオ	8.86 kg ps (1.6 L/100km)



テクノロジーは、頂点で磨く。



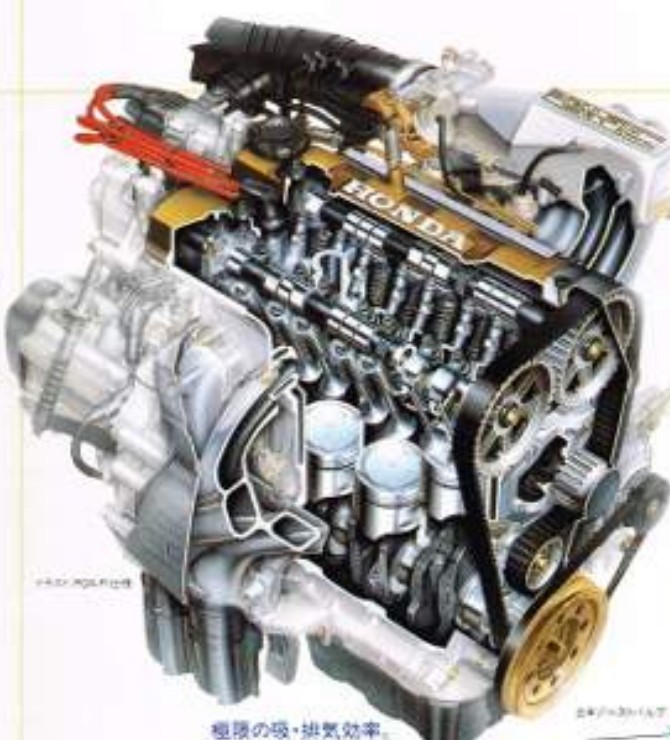
DOHCパワーにはこのサス。高性能スポルテック・サスペンション。

### FRONT HONDA DOHCパワーを自在に操る トーションバー・ストラット式フロント・サス。



走りの性能を高めると同時に、低ボンネットの美しいスタイリングも実現したい。フロントには、ストラット高を低くおさえるために、おこれにより従来力を生むトーションバー・スプリングを採用。さらに、ダンパーからコイルスプリングを除去して、ダンパーマウント位置を大幅に下げ、低ボンネットを実現しています。また、ばね荷重がダンパーマウントに加わらないトーションバーの採用で、ばねレートを低減、ソフトなマウントが可能となり、ロングホイールベースとともに快適な乗り心地に大きく寄与しています。コンプライアンス機能に優れたロアアームによって、しなやかな乗り心地も実現しています。

1.6L/1.6L センター・エンジン  
フルタイム4WDは標準装備



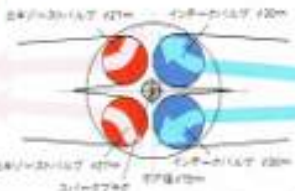
**ホンダF1と同じ、スイングアーム方式ハイリフトバルブ設計。**

スイングアーム方式の最大の長は、吸・排気効率をさらに高めるハイリフトバルブ設計が可能となること。吸気側10.3mm<sup>2</sup>、排気側3mm<sup>2</sup>の高いバルブリフトを実現しています。動弁系の重量も極めて軽いため、往復慣性質量が小さく、高回転時でもバルブがスムーズに追従。同時に、バルブ回りのフリクション・ロスも大幅に低減させています。



**超小型・超軽量を実現。市販車では世界初。4バルブ内側支点・スイングアーム方式。**

DOHCを市販車に搭載する際の最大の課題がスペースとユニット。実はそこに技術力の差があらわれます。ホンダはスイングアーム方式を採用したうえで、カム及びスイングアームの支点をバルブの内側に設置。シリンダーヘッドのコンパクト化を達成。同時に、軽量化とすぐれたスペース効率を実現しています。



**超小型・超軽量をめざした数々のアプローチ。**

- 超小型・軽量シリンダーヘッド：DOHCの常識を破った超小型サイズを達成。軽量化と同時に、従来ヘッドの美しいスタイリングを実現するために大きく貢献。
- 4連アルミシリンダーブロック：シリンダーブロックは同クラス鋼鉄シリンダーブロックに比べ、単体で-15kg(1.6割当社比)軽量化。高出力に達する高剛性確保。
- 世界初の異形中空カムシャフト：シャフト部だけでなく、カム部まで中空化。2本分合わせてもSOHCカムシャフト1本分以下(当社比)という驚異の軽量化を達成。



**極限の吸・排気効率。**

4気筒・16バルブ・クロスフロー方式。高性能エンジンの決め手となる吸・排気能力は、バルブ面積が大きいほど高くなります。ボア径に対して最大のバルブ面積を確保できる4バルブ方式は、さきめて高い吸・排気能力をもっているといえます。HONDA DOHCは、1気筒当り吸気バルブφ3mm×2、排気バルブφ2mm×2、ボア径が3mmのなかで世界といえる面積を確保。クロスフロー吸・排気方式とあわせて極限に迫る吸・排気効率を実現。一気吹きあがるDOHCの真価を体感させます。

**優れた燃焼効率を發揮。センタープラグ+ベントルー形燃焼室。**

F1直系のセンタープラグ方式を採用。そのうえで、燃焼室形状に最適のバルブ角を設定。燃焼効率に優れたコンパクトな燃焼室を実現しました。低回転や低負荷時など大形域でも高い燃焼効率を確保して、驚異の低燃費を達成。



- ハイパワーに匹敵する等長ドライブシャフト：ハイパワーを均一に両輪に伝え、トルクステア変化を抑制。
- ホンダのFF技術の結晶。トリポット型等速ジョイント：優れた伝達効率とともにスムーズな走りを生み出します。
- 安定した制動姿勢。アンチダイブ・ジオメトリー・ブレーキ時の姿勢変化を低減。走行中の安定性を向上させます。
- 優れた制動直進性。ネガティブオフセット・ジオメトリー：ブレーキ時の直進安定性をさきめてハイレベルに維持。
- 確かな操舵感。ハイキャストレール：キビキビとした回頭性と直進性を両立。楽しい走りを引きだします。



**高性能・高感度を生む。ホンダならではの技術。**

●ホンダオリジナルPGM-FI (PGM-FI)：ホンダF1にも採用されている最先端のインジェクション・システム。運転状況に応じた最適な空燃比を常にリアルタイムで提供。



高性能・高感度な走りを生み出す。燃費費の実現にも大きく貢献しています。

●新開発キャブレター-TWCコントロールシステム (L&L&S)：負荷に応じて、小容量のコントロールから大容量のコントロールまで、理想的な空燃比を供給するフォード・バックシステム。シャープな吹き上がり、マイルドなド

**CARB. ライセリテリ。低燃費、低公害性を実現。**

●卓越の吸気慣性効果。等長インテークマニホールド：レーシングのノウハウが活かされたホンダ独自のもの。慣性効果と共振効果を最大限に利用。吸気効率を大幅に高め、全域でのポテンシャルの向上に大きく貢献。



●排気能力を徹底的に追求。4212スーパーエキゾーストシステム：排気流動効果をフルに活用するためにポート径を大きくし、集約点までの距離を短縮化。大量の燃焼ガスを瞬時に排出することができ、パワーアップに大きく寄与。レーシングの経験が活かされたホンダ独自のもの。

●水冷多板式オイルクーラー：高性能・高効率・大容量のオイルクーラーを設置。エンジンオイルの温度上昇を抑制して、ハード走行時のエンジンの信頼性を高めます。

●燃費向上に貢献。I.S.C.=アイドルスピードコントロール：電気負荷や状況変化などによって発生するアイドル回転数の変動を自動で抑制して常に一定レベルを維持。

●世界初。耐熱・高強度タイミングベルト：世界初の新素材。水素添加NBR採用。高出力に呼应します。

**REAR 素晴らしい運動性能を發揮する。トレーリングリンク式ビーム・リアサス。**

リアサスの能力によってFF車の運動性能は大きく左右されます。ホンダは、高速直進性、操縦性、限界性に優れた性能を發揮するトレーリングリンク式ビームを採用。ビームアキスルによってタイヤを常に路面と垂直に維持。高い限界レベルと優れたステアリング追従性を示します。フロントサスの限界レベルも同時に向上。

●サイドフォースに強い。ニュートラルステア・ジオメトリー：横風やコーナリング時の外乱に対して、トー変化を抑制。

●快適な乗り心地。プログレッションコイルスプリング：小さな凹凸。大きなショックを上手に吸収する非線形タイプ。



- フラット感あふれる走り。低圧ガス封入ダンパー：キャベタション(気泡)を抑制し安定した走りを実現。
- ホンダ独自のアンギュラエレクトロベアリング：リアアキスル部に導入。ころがり抵抗を低減します。爽快なフットワークをめざした快走のアイテム。

- 高性能な走りを支える。4輪ディスクブレーキ：ハイパワーに呼应。制フォード性に優れた安定した制動力を發揮。しかも前輪は全車ベンチレーテッドディスク採用。
- スポーツ感覚。ラック&ピニオン式ステアリング：調性が高く、卓越した応答性。スポーティな強靭感が特徴です。
- 高性能195/60R14タイヤ (mm)：スポーツタイヤのポテンシャルを最大限に引き出す高性能スチールラジアルを登場。

端正なフォルムの内には、驚くほどのスペースが広がる。

*Pure Figure*

誰からも「美しい」と共感されるフォルムでありたい。さらに、その美しさを、飾りたてたのではなく、ムダをいっさい排除したシンプル&プレーンなデザインで表現したいと考えました。そしてここに、セダンとハッチバック、それぞれの美点を両立させた新時代の空力フォルム=インテグラ・シェイプを完成させました。その引き締まった美しいフォルムの内には、想像を超えたスペースの広がり、驚くほどのユーティリティ、快適のクオリティが詰められています。必要な装備以外はいっさい身につけない。しかし必要なものについては、その機能、デザイン、クオリティに徹底した本格を貫く、という明快な姿勢から生まれたインテリア空間。その快適な一体感は、乗る人すべてに心地よいときめきを与えずにはおきません。

## TOTAL AERODYNAMICS

$$C_D \times A = 0.62$$

空気抗力係数×前面投影面積

$$C_D = 0.33$$

空気抗力係数

$$C_L = 0.17$$

揚力係数



Photo 01 電子フルードメーター付パワーステアリング付車  
1.6S仕様

### 快適への心地よい誘い。

#### ラップラウンド・スラント・インパネ。

どんなに高性能な走りを持っていても、それを操るコックピットが万全でないかぎり、走る快びは半減します。インテグラは、低ボンネットの美点を生かしながらスラント・インパネを導入。同時にメーター・バイザーを低位置にレイアウトして、爽快な広角視界を確保しました。しかも大きくラップラウンドしているために、ドライバーへの圧迫感が少なくのびやかなスペースの広がりをつくりだしています。

#### 身体をがっちりホールド、フロント・バケットシート。

走行姿勢をしっかりサポートしてくれるタテ長バケットタイプ。特別につづいた異硬度ウレタン心地よい感触、サイド剛性の高さを求めるための本来機能をデバイスなしに実現しました。まさに本格派のシート。

#### 乗降性を高めるニー・エスケープデザイン。

シート・バックの両端を削り取る新工夫。後席の方へのよき配慮。



ニー・エスケープシート

Photo 02 347番  
オーメダグロウアップ走行灯



「確実さ」の徹底追求から生まれた機能美、メーター系、操作系デザイン。

メーター系は、正円・大径のスピード&タコメーター、大きく明快な白い文字に代表されるように、連続性、判読性をひときり高めています。操作ノブ類も確実



さをテーマに明快なデザイン。虚飾を排して、真の使いやすさを追求。チルト機構付3本スポークステアリング、DOHCパワーを自在に操るために、小径特大グリップのスポーツタイプを全車に採用。ZS、GSはチルト機構装備。

アクセサリ・ソケット、カー・チューナーなどが常時使用できる便利なソケットシガーライターは別売。別売部品





**新設計、グリップ付アームレスト。**

DOHCの走りが活かめた、スポーティな機能性とデザイン。前席、後席両ボクサイドのベストポジションに設置。がっしり頼もしいグリップの感触。走行中、同乗者の姿勢をしっかりと支えてくれます。インナー周囲を美しく、便利な使い勝手、ポケット類を豊富に設置。



インナーには、インナー下部中央にセンターポケット(2個)、右サイドにドライバーズポケットを設置。ドライブに必要な小物が上手に収納できます。また前席はアームレストにもポケット



を備設(2個)、多量に収納します。

**マルチスペースを生む、スプリット式リアシート。**

後席のシートバックが、半分ずつ分割して倒せると、必要に合わせて最適なラゲージスペースを創出。特別の機能性、利用率を発揮してくれます。(1/3分割)



Photo 02. リアシート7分割状態。リアスピーカーは2箇所



**リア空間をすっきり、リアシェルフ。**

簡単に設置できる折りたたみ式。室内に留ながら、荷物の出し入れも可能。ラゲージルームのプライバシーを守るために、リア空間をすっきりと保ちます。

**BIG CABIN**

5人がゆったり乗れる。全客のフル5シート。

**広々、快適、ラップラウンド・インテリア。**

インパネからリアシートまでを統一ベクトルラインで直結。ドアライニングとサイドライニングは、合せライン、横成ラインを極力少ないシンプルスにデザイン。広々とした解放感を生みだしています。アッパーバッドには成形フォーム材を使用して優しい感触をつくりあげました。ワイドヘッド&ロングホイールベースが十分に生かされて、広さはトップ、格別の快適さが息づいています。

**SILENT ZONE 67dB**

サイレント技術の成果、ひとクラス上の静粛性。

全車DOHCでありながら、卓越の静粛性を実現しました。67dB(1000rpm)の低騒音を実現し、国内車中トップレベルの数値を達成。ハイレベルの走りを実現しながら静粛性も忘れない、そんな好ましい美点を備えました。



**誰よりも美しく、ホンダ・デザイン**

の結晶、エアロ・ストリーム・ライン。

ロー・ボンネット&ハイテールの空力フォルム。全身くまなく磨きあげたフラッシュカーフェス化。そしてピッチ・リアガラスと一体となった個性を主張するクリンなリア・ビュー。誰が見ても、どこで見ても美しい佇立つインテグラ。DOHCの走りによるわい・フォルムとは、徹底追求したホンダ・デザインの結晶です。●空力から生まれたリトラクタブルヘッドライト●最薄5mmの超フラッシュカーフェス●サイドウインドウ●キャビン感覚、国内車最大級の面積、ラウンドリアガラス●テールゲートスポイラー●専用設計、可倒式電動ドアミラー●CD



Photo 03. リアスピーカーは2箇所

