

PRESS INFORMATION  
2007.3.29

**CIVIC TYPE *R***

**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

四輪・汎用商品広報 TEL(03)5412-1514/FAX(03)5412-1515

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



**HONDA**



## 開発にあたって

Hondaは、クルマの根源的な魅力である走りのよろこびをこれからの時代も大切にしたいと考えています。その取り組みのひとつとして、1992年のNSX TYPE Rデビュー以来、Honda車の走りの象徴的な存在であるTYPE Rを、さらに多くの人に楽しんでいただきたいと考え、次世代のセダンとして発売したシビックをベースに開発に着手しました。

世界最高峰の舞台で、長年レースに挑み続けてきたHondaのレーシングテクノロジーとスピリットを注ぎ込み、圧倒的な速さと高次元のドライビングプレジャーの獲得をめざす。それがHondaのTYPE R開発の考え方です。

その考え方を継承しながら、より高い次元へと進化させるべく、「FF TYPE R史上最速」となることはもちろんのこと、その上でマン・マシン・インターフェイスを磨き上げ、きわめてコントロールラブルな、「速さと一体となる」走りのよろこびを獲得することをめざしました。

その目標に向かい、技術の粋を注ぎ込んでダイナミックパフォーマンスを高め、サーキットでの徹底した走り込みにより、これ以上ないと思われる一点までハンドリングを研ぎ澄ます開発を行いました。その結果、これまでのFF TYPE Rでは限界を迎えていたコーナリングスピードでも地を這うように安定し、ドライバーの操作にダイレクトに反応して驚くほど速く、気持ちよくコーナーをクリアする高次元の走りを実現。その一体感の向上により、当初の目標を遥かに上回る速さを達成しました。FF TYPE R史上最も熱く、性能の高いクルマが開発できたと自負しています。

開発責任者 假屋 満

## Contents

開発にあたって	2	ボディ／シャシー／タイヤ	9
コンセプト	3	安全性能／環境性能	11
エクステリア／インテリア	5	装備・諸元	13
エンジン／トランスミッション	7	TYPE Rの歩み	14



假屋 満 (かりや みつる)

(株) 本田技術研究所 主任研究員  
 1986年(株)本田技術研究所入社  
 サスペンション設計を経て、  
 '96年ロゴ、'98年HR-Vのシャシーを担当。  
 '06年シビックでは開発責任者代行、  
 '07年シビックでは開発責任者となり、  
 今回のTYPE Rを手掛ける。  
 趣味はゴルフ、ドライブ。

# CIVIC TYPE R

## FF TYPE R史上最速のサーキットラップタイムの実現。 そして、「速さと一体となる」高次元のドライビングプレジャーの獲得。

F1マシンが、より安全で扱いやすいマシンへと進化しているように、より次元の高い速さを求めるとき、ドライバーがクルマの速さを引き出しやすくなる、操縦のしやすさ=コントロールクオリティーを高めていくことは重要なテーマとなっていきます。

FF TYPE R史上最速のサーキットラップタイムを実現するにあたり、クルマ自体の速さを決定づけるダイナミックパフォーマンスを向上させるのはもちろんのことあわせてコントロールクオリティーを高めて走りのよこびを追求すると同時に速さの向上に寄与させていくよう、サーキットで徹底的な走り込みを実施しました。

そのために、2.0L量産自然吸気エンジンとして世界最高水準<sup>\*</sup>のパワーを達成していたDOHC i-VTECエンジンに細部にわたるチューニングを施して吸排気効率を向上。さらなるパワーを絞り出し、VTECが切り替わる5,800rpm付近でトルクを厚くしてコーナーからの立ち上がり加速を鋭くすることを想定し特性を磨き上げました。加えて、リアガラスを薄板化するなど徹底した軽量化を実施し、トランスミッションのギアレシオをサーキットの走り込みにより煮詰めインテグラ TYPE R (DC5) 対比の重量増がありながら、同等の加速性能を実現しました。

また、ベースとして剛性の高いボディを、主に取り付け点を強化することで重量増加を最小限に抑えてさらに高剛性化。シャシーセッティングでは、車高を低くして重心高を下げ、サスペンション剛性を高めてロール剛性とリアのスタビリティを向上。コーナー内側の荷重の抜けやすいタイヤを接地させるダンパーセッティング、18インチのハイパフォーマンスタイヤを専用開発シートの鍛え上げることにより、コーナリングスピードを向上させるとともに、アンダーステアを抑制。加えてブレーキ性能を大幅に高め、サーキット全域での速さを追求しました。

一方、リアのスタビリティの向上などにより安心感のあるコーナリングでの挙動と限界域での優れたコントロール性も実現。あわせて、ステアリング操作に対し、ダイレクトに挙動が反応するコントローラブルなハンドリング特性と、ステアリング自体の支持剛性を高めクルマとの一体感を追求。また、フロントバケットシートやステアリングホイールをHonda独自で開発しマルチプレックスメーターの特性を活かしてi-VTEC/REVインジケーターを装備するなど安心感に満ちた操縦性で速さを引き出せるコントロールクオリティーを高めました。

これらにより、歴代のFF TYPE R最速のサーキットラップタイムを達成する速さとより高次元のクルマとの一体感を実現。単に速いだけのクルマでは得ることのできない安心感に満ちた「速さと一体となる」高次元のドライビングプレジャーを獲得しました。

<sup>\*</sup>Honda調べ

サーキットでの速さと、  
高次元の  
操るよろこびを実現



ダイナミックパフォーマンスの向上  
“サーキットの全域で速い”

- 加速性能の向上
- コーナリングスピードの向上
- 制動力の向上



コントロールクオリティーの向上  
“安心して攻められる一体感”

- リニアなハンドリングレスポンス
- リアのスタビリティ向上
- ブレーキの剛性感向上、耐フェード性向上
- i-VTEC / REVインジケーター
- Honda R specシート
- アルミ製・球形シフトノブ

### 進化したTYPE Rとしての 新たな開発手法

18インチ ハイパフォーマンスタイヤ  
Honda R specシート  
専用3本スポーク小径精円本革巻ステアリングホイール  
専用マルチプレックスメーター  
i-VTEC / REVインジケーター  
エンジンスターターボタン  
エクステリア大幅変更  
(専用フロント/リアバンパー、専用フード&フロントフェンダーなど)

### 従来から継承したTYPE Rの開発手法

K20A エンジンパワーアップ / 高剛性サスペンション / 軽量化  
ボディ高剛性化 / 大径ディスクブレーキ / フロントBrembo社製アルミ対向4ポットキャリパー  
トルク感応型ヘリカルLSD / 空力デザイン  
専用ボディカラー / 専用インテリアカラー / 専用赤Hondaエンブレム

### ベースモデル:シビック

高剛性ボディ / 先進モノフォルム / 先進の安全・環境性能

# 研ぎ澄まされた走りを予感させる、 ピュアスポーツモノフォルム。 より次元の高いコントロールクオリティーのための、 サーキットコクピット。

## エクステリア

チャンピオンシップホワイトの専用外装色、赤いHondaエンブレム、大型のリアウイングを中心とするエアロパーツの採用など、レーシングカーのテイストを注入する歴代TYPE Rのデザインの考え方を継承。その上でFF TYPE R最速をめざすクルマとして、ベースモデルにエアロパーツを追加するだけでなく、ボディ部材自体を見直し、エクステリアデザインを大幅に進化させました。具体的には、性能に寄与する低重心化と、低くワイドで地を這うようなスパルタンなデザインにするために車高を10mm低減。さらに、スポイラーの下端を10mm以上上げて外側に張り出させ、左右に踏ん張り「地を這うような」研ぎ澄まされた走りを予感さ

せるイメージを強調しています。また、エンジン出力向上のための補機類のレイアウト変更にあわせ、ボンネットフードの中央を盛り上げ両端を低くする専用デザインを採用。225/40R18のタイヤを収めるためにフロントフェンダーも専用デザインとしています。フロント/リアバンパーも専用デザインとし、リアにディフューザーも追加。全体として、空気を滑らかに流す面とシャープなエッジで構成するデザインにより、スパルタンなイメージと優れた空力性能を実現しました。

## エクステリアデザインのポイント

- 中央を盛り上げたTYPE R専用フード
- ダーククロームメッキグリルバー&ヘッドライトサブフレクター
- TYPE R専用 赤Hondaエンブレム
- TYPE R専用 大開口黒ツヤ塗装フロントグリル
- 空力を向上させる専用フロントスポイラー&ストレーキ
- フードとバンパーのつながりを強調
- 225/40R18のタイヤを収めるTYPE R専用フロントフェンダー
- 両サイドのエッジを立たせスパルタンなイメージを追求した専用デザインのフロントバンパー
- エッジを効かせた専用サイドシルガーニッシュ
- TYPE R専用黒ツヤ塗装リアディフューザー
- ロアエアを外側へ強調し、低重心を表現したリアバンパー
- アルミ蒸着メッキ採用のクリアターンランプ
- TYPE R専用 大径18インチ軽量アルミホイール&黒ホイールナット
- ディメンジョンの変更(ベース対比)  
全長:4540mm(±0mm)  
全幅:1770mm(+20mm)  
全高:1430mm(-10mm)
- 前後の空力バランスを最適化するTYPE R専用 黒ツヤ塗装大型リアスポイラー
- ダークスモークドリアコンビネーションランプ
- ダーククロームメッキCIVICエンブレム
- 新TYPE Rエンブレム

## インテリア

TYPE Rは、操る楽しさに特化したクルマ。インテリアとしては、いかにドライバーがクルマと一体化でき、高次元のコントロールクオリティーを実現できるかをテーマに開発を行いました。具体的には、ドライビングのために重要なパーツとなるシートを徹底した走り込みにより新開発。ドライバーを面で包み込み車体との一体感を実現するHonda R specシートを生み出しました。また、シビックのマルチプレックスメーターの配置を活かしたメーターを専用化し、i-VTEC/REVインジケータを配置。アグレッシブなドライビングでも見やすいメーター環境を実現しました。

これによりシフトタイミングもわかりやすくなり、掴みやすいアルミ製球形状のショートストロークシフトノブで、節度感のある確実なシフト操作を可能としました。ステアリングの操舵フィールにもこだわり、ギアボックスまわりの徹底したチューニングなどにより、しっかりとした、リニアな操舵感を実現しました。さらに、ドライバーが、より運転に集中できるようにインパネの上部のパネルの色味を抑え、メーターの色味を際立たせ、全体を黒基調とし機能と質感を尖らせたサーキットコクピットデザインとしました。

## インテリアデザインのポイント

- ベースのMTモデルより高さを10mm下げた、掴みやすいアルミ製・球形ショートストロークシフトノブ
- レッド照明のTYPE R専用メーターパネル i-VTEC/REVインジケータ
- エンジンスターターボタンをTYPE Rで初めて標準装備
- シリアルナンバー入りTYPE R専用アルミ製エンブレム
- サイドステップ部にTYPE R専用アルミ製エンブレム
- 専用3本スポーク小径精円本革ステアリングホイール
- グリップ左右部分の表面が滑らかなメタリックブレンゼラーでシフトノブと感触をあわせている
- ステアリングギアボックスの支持剛性アップなどにより、しっかりとリニアな操舵フィールを実現
- メタル製スポーツペダル
- NSX-R(NA2)と同じラックス スエード®表皮

Photo: ディーラーオプション(オーディオホールリッド)装着車。カットボディによる撮影。メーター類は撮影のために点灯。フロントガラスは撮影のため取り外しています。

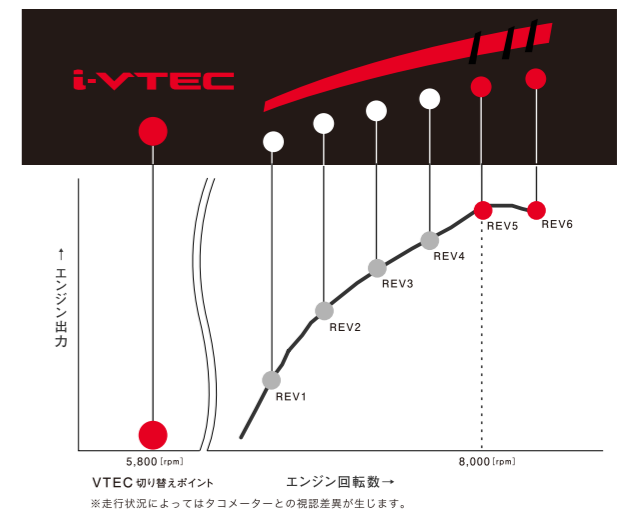
ラックス スエードはセーレン株式会社のスエード個人工産品です。「ラックス スエード」はセーレン株式会社の登録商標です。

## TYPE R 専用 Honda R spec シートフレーム

体圧分布から見ても、面支持で体を包み込むように支えていることがわかる。

- 姿勢保持用フレーム
- シートバック 樹脂プレート構造
- フロアパン
- シートバック体圧分布
- シートクッション体圧分布(左旋回時)
- 高い
- 低い
- 面圧

## エンジン回転数と i-VTEC / REV インジケータの点灯イメージ



# 突き抜けるような、圧倒的な加速フィール、 高速域の爽快な伸びを実現し、 サーキットでの速さを追求。

## エンジン

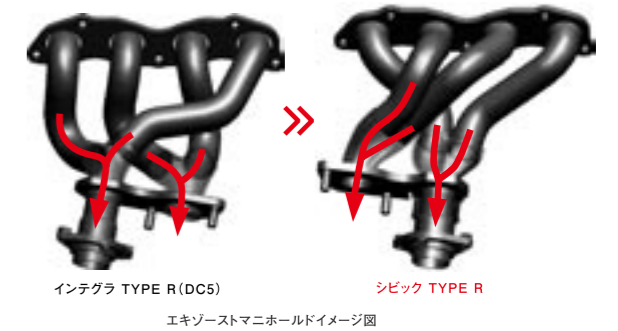
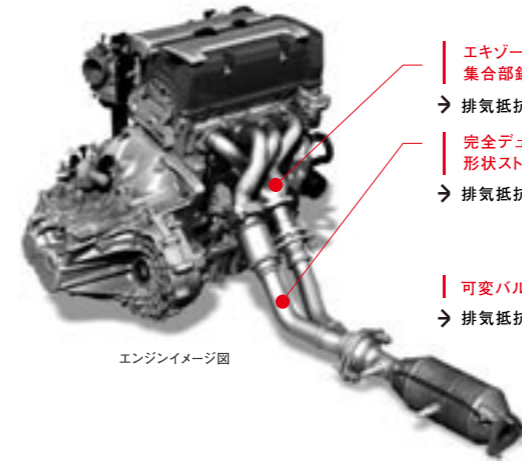
FF TYPE R史上最速をめざし、2.0L量産自然吸気エンジンとして世界最高水準<sup>※</sup>のパワーを達成していたDOHC i-VTECエンジン[K20A]のさらなるパワーアップに挑みました。すでに徹底的に高出力化を図ったエンジンであり、パワーアップのためには細部におよぶ徹底した見直しが必要でした。具体的には、スロットルボディの大径化とインテークマニホールドの単管ショート化、さらにヘッドポートの表面を滑らかに仕上げるNSXのエンジンで用いていた製法を採用し、あわせて吸気効率を向上。また、従来11.5であった圧縮比を11.7までアップさせて燃焼効率を高め、エキゾーストマニホールドの集合部鋭角化、パワー

ステアリングを電動式から油圧式に替えてまで完全デュアルエキゾーストパイプの曲がりを少なくし、排気抵抗を低減。これらの手法をあわせて優れたトルク特性と速さの目標達成に寄与する出力を限界まで引き出しました。加えて、スロットルをDBW化し、アクセルペダルの踏み込み量に対するスロットル開度をきめ細かくセッティング。低速時はスムーズなエンジンレスポンスで、ドライバーが加速したいと望んでアクセルペダルを深く踏み込んだときはレスポンスよく反応する特性に。優れたコントロールクオリティの実現に寄与しています。  
※Honda調べ

## シビック TYPE R専用DOHC i-VTECエンジン[K20A]の特長

- ローラーベアリング式 ロッカーアーム
- 高負荷メタル、高強度材採用 高回転対応コンロッド
- 高強度材採用 高剛性クランクシャフト
- 超軽量鍛造クロモリ フライホイール
- スロットルボディ大径化(φ62mm→φ64mm)<sup>※</sup>およびDBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)化  
DBW化により、アクセルペダルの踏み込み量とスロットル開度をきめ細かくチューニング。低速はスムーズで加速時には鋭いアクセルレスポンスを実現。
- 単管等長ショートインテークマニホールド形状ストレート化  
太く短くストレート化したインテークマニホールドの吸気慣性効果により吸気効率を向上。
- NSX製法ヘッドポート  
鋳型に樹脂コーティングを施しポートの表面を滑らかに仕上げ、特に高回転時に流体抵抗を低減する、NSXのエンジンに用いられた技術。
- 高圧縮比化(11.5→11.7)<sup>※</sup>  
ウォータージャケット縦流化により冷却性能を高め、さらなる高圧縮比化を実現(ピストンヘッド形状変更)。

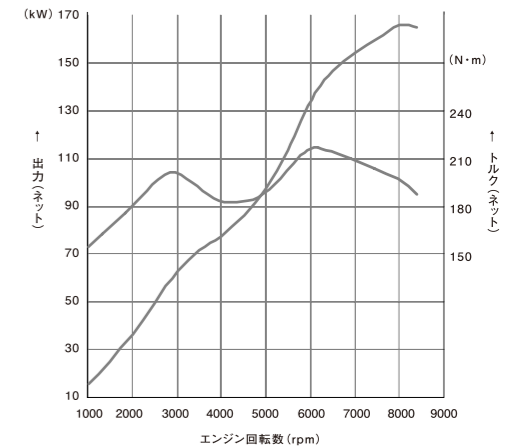
※インテグラ TYPE R(DC5)比



## ■ エンジンの主要諸元比較

	シビック TYPE R	インテグラ TYPE R(DC5)
最大許容回転数	8,400rpm	8,400rpm
最高出力(ネット値)	165kW [225PS] / 8,000rpm	162kW [220PS] / 8,000rpm
最大トルク(ネット値)	215N・m [21.9kg・m] / 6,100rpm	206N・m [21.0kg・m] / 7,000rpm
リッター当たり出力	82.5kW [112.5PS]	81kW [110PS]
VTEC 切替回転数	5,800rpm	6,000rpm
ボア×ストローク	86.0×86.0mm	86.0×86.0mm
排気量	1,998cm <sup>3</sup>	1,998cm <sup>3</sup>
圧縮比	11.7	11.5
スパークプラグ	熱値7番イリジウム	熱値7番イリジウム
スロットルボア径	64mm	62mm
インテークマニホールド	単管ショート	単管ショート
エアインテーク径	75mm	70mm
エキゾーストパイプ径	54mm	54mm

## ■ エンジン性能曲線図



## トランスミッション

エンジンの出力/トルクアップを受け、サーキットベストの速さを得るためのギアレシオを選定。鋭い加速のために1~3速をオーバーオールで約4%ローレシオ化。パワー、トルクアップのメリットを活かし、爽快な伸びを実現するために4・5・6速は約1%ハイレシオ化しています。シンクロナイザーは、1・2速:トリプルコーン、3速:カーボンのダ

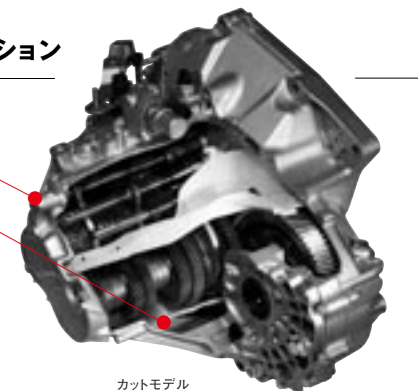
ブルコーン、4速:ダブルコーン、5・6速:カーボンのシングルコーンというHondaの6MTでもっともスポーツ走行に適した設定を継承。また、先進の高剛性アルミトランスミッションケースを採用するとともに、高速旋回時のオイル潤滑性を向上させるために、樹脂製のバッフルプレートを設けました。

## ギアレシオ(オーバーオール/ギアレシオ)

	シビック TYPE R	インテグラ TYPE R(DC5)
1 速	53.417 / 3.266	51.182 / 3.266
2 速	34.837 / 2.130	33.379 / 2.130
3 速	24.811 / 1.517	23.773 / 1.517
4 速	18.760 / 1.147	18.993 / 1.212
5 速	15.063 / 0.921	15.223 / 0.972
6 速	12.051 / 0.738	12.232 / 0.780
ファイナル	- / 5.062	- / 4.764

## 6速マニュアルトランスミッション

- 高剛性アルミ トランスミッションケース
- 樹脂製バッフルプレート



# ベースモデルのボディ剛性を活かし、高効率に軽量・高剛性化を実現。 強化サスペンションとハイパフォーマンスタイヤで限界を高め、 優れたコントロールクオリティを実現。

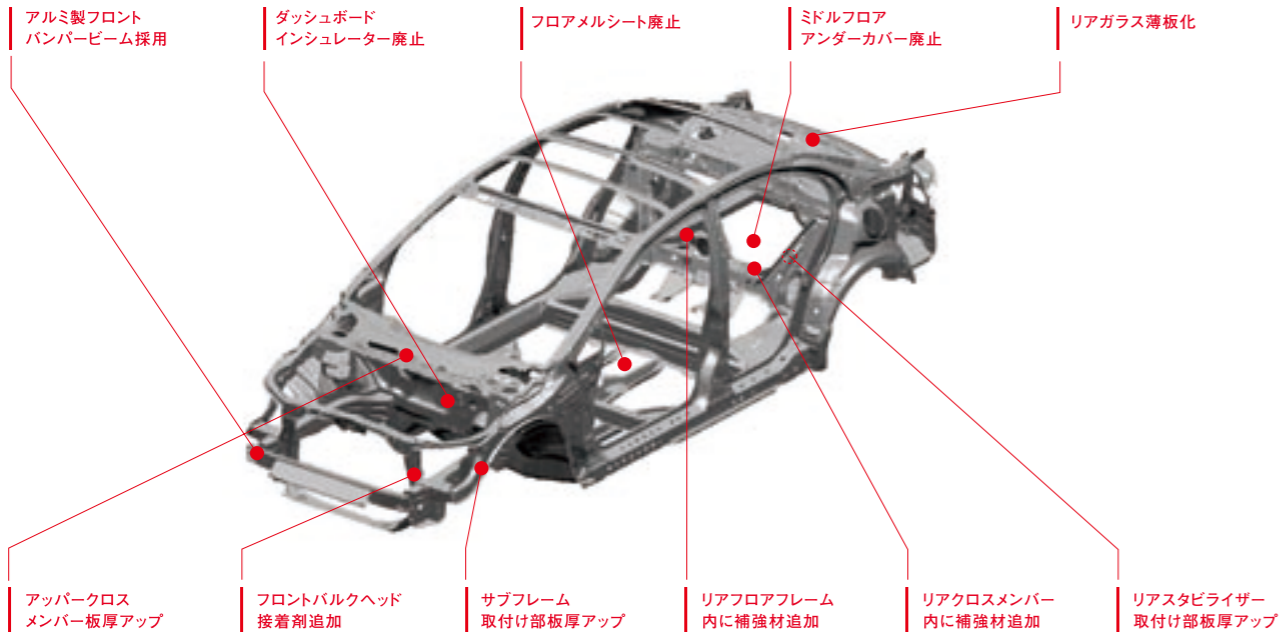
## ボディ

TYPE Rは従来、ベース車へ主にタワーバーなど剛性部材を追加することで剛性アップを図っていました。今回シビック TYPE Rでは、ベース車が極めて高いボディ剛性を備えていたため、主に取り付け剛性の強化により、わずか1.8kgという最小限のウエイトアップで高次元の軽量・高剛性ボディを実現しました。ベース車であるシビックの4ドアボディは、ストレートフレームを効率的に使った新骨格であり、フロントまわりでは、バルクヘッドの閉断面化、ダンパーtoダンパーの剛性向上(ダッシュボードアップ/クロスメンバー)、ピラーtoピラーの剛性向上(ステアリングハンガービーム)などにより高い剛性を実現。リアまわりでは、高エネルギー吸収ストレートフレームや2本の大

断面クロスメンバーなどによって、全体でクラストップレベル\*の剛性を実現。加えて、リアのクロスメンバーとリアフレームの軸点近くをロアアーム取り付け点としているため、モーメントが発生しにくく、ロッドやバーを追加する必要がないなど、ベース車から優れたポテンシャルを有しています。そうしたベース車の素性のよさを活かしながら、サーキットでの徹底的な走り込みを重ね、最適な剛性強化ポイントを見出すことで、路面からの入力に対して変位の少ない高剛性ボディを実現。シャープなハンドリングやリアの高いスタビリティが優れたコントロールクオリティに寄与しています。

\*2.0L4ドアセダクラス Honda調べ

## ボディの軽量化ポイント ボディだけで13.4kg軽量化



## ボディの剛性強化ポイント インテグラ TYPE R(DC5) 対比 ボディ剛性約50%アップ

### その他の主な軽量化項目

- ・フロントライセンスベース廃止
- ・センターピラー セパレーター廃止
- ・ドアミラー電動格納機構廃止
- ・ミドルフロアクロスメンバー ガセット廃止
- ・リアホイールアーチ セパレーター廃止
- ・スペアタイヤ廃止 (応急バンク修理キット装備)
- ・フロントシールラバー廃止
- ・ミドルフロアクロスメンバー パッチ廃止
- ・フロントフェンダーエンクロージャー廃止
- ・リアシートトランクスルー機構廃止 など

## シャシー / タイヤ

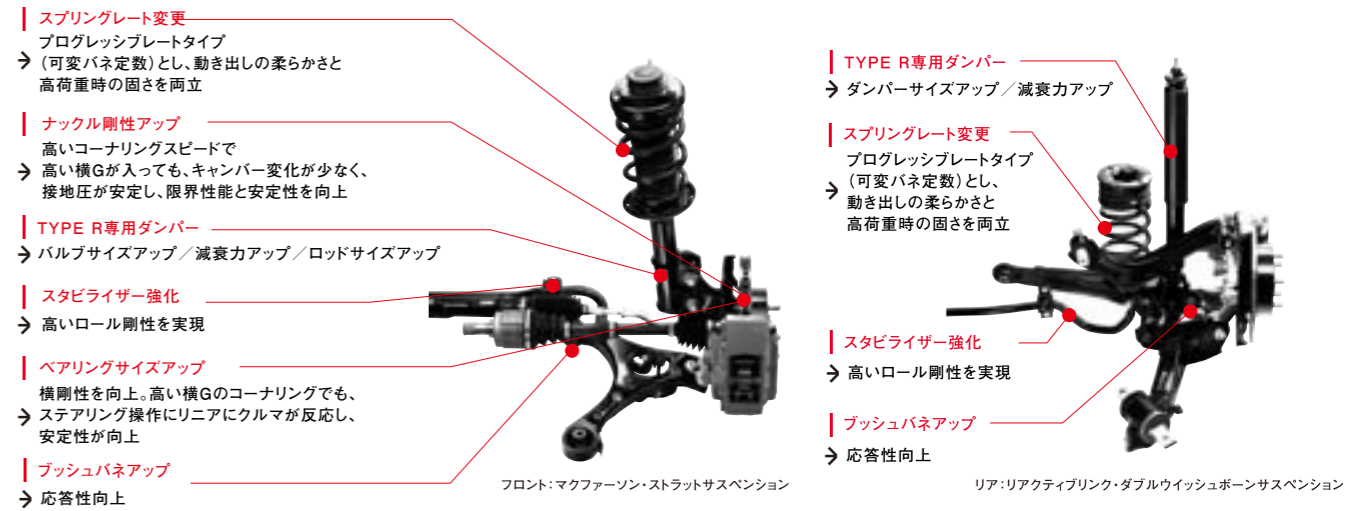
シャシーでは、コーナリングスピードの向上と、優れた安定感と一体感を実現するコントロールクオリティの向上をめざし開発を行いました。高剛性のセダンボディにより、ポテンシャルの高いサスペンションを採用することができ、限界性能の高い18インチのハイパフォーマンスタイヤの投入が可能となりました。セッティングの方向性は、主にリアでロール剛性を高め限界を向上させながら、フロントは相対的に柔軟にすること。それにより、フロント外輪に十分に荷重を掛けて高いコーナリングフォース引き出し、限界を向上させアンダーステアを抑え込む優れたステア特性を両立。さらに、今回新たに、フロントで伸び側のダンパー減衰力の立ち上がりポイントを低速側に設定し、減衰力の素早い立ち上がりで内輪のジャッキアップを抑制。タイヤにかかる接地圧を高めることでトラクションを有効に引き出し、コーナリングスピードの向上に寄与させています。また、全体として、ハイスピード、高荷重に対応するために各部を

剛性アップしています。フロントにφ320mm、リアにφ282mmの大径ディスクブレーキを投入。あわせてBrembo社製4ポットキャリパーをフロントに採用し、頼もしい効きと剛性感のあるペダルフィーリングを実現。冷却性能にも徹底してこだわることで、サーキットで周回を重ねてもフェードを気にせず走れるほどの優れた耐フェード性を実現しました。

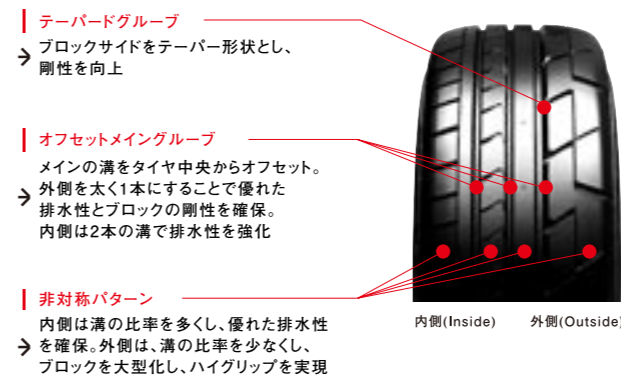
■サスペンション主要諸元比較(ベース車[シビック2.0GL]対比)

項目	前	後
スプリングレート	66%~164%	110%~220%
ダンパー減衰力(伸び/縮み) 0.3m/sec時	153%/264%	309%/277%
スタビライザー径	107%(中実化)	191%
ダンパーマウントブッシュ		147%

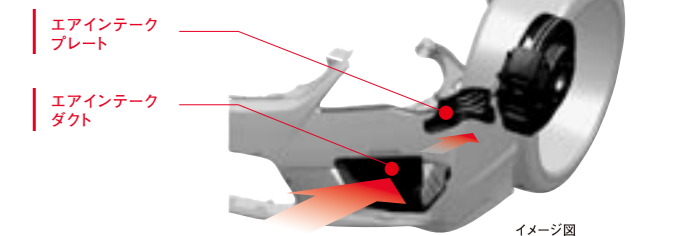
## サスペンションの主な強化ポイント



## 専用開発18インチタイヤの特性



## 耐フェード性に優れた大径ブレーキ



フロントに大型のエアインテークダクト/プレートを設けることで冷却性を向上。また、スブラッシュガードは、冷却穴を設けるとともにディスクとのクリアランスを十分に確保し、冷却性を高め、耐フェード性を向上させています

## 先進の安全性能と環境性能を追求。

### 安全性能

#### アクティブセーフティ

さまざまな状況下で「走る」「曲がる」「止まる」の運動性能に優れ、さらに運転しやすいドライビングポジションや操作系などにより、基本性能において優れたアクティブセーフティを追求。加えて、サーキット走行に対応した専用設定のABSやEBDのほか、夜間での安心感を高めるオートレベリング機構付のディスチャージヘッドライト<HID>をロービームに採用。安全性能向上に寄与させています。

#### シビック TYPE R専用設定のABSとEBD

急制動時の車輪ロックを防止するABS。シビック TYPE RのABSは、タイヤが持つ制動力を最大限活かすとともに、ABSの介入が早すぎることにより発生するアンダーステアを抑制する方向でセッティング。また、ブレーキング時の前輪と後輪の制動力配分をコンピューターがコ

ントロールし、制動ポテンシャルを引き出すEBDについては、通常の設定よりもリアの制動力を有効活用する専用設定とすることで、ブレーキスタビリティを向上させながら旋回性向上にも寄与するものとしています。

※EBD付ABS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、EBD付ABSがない車両と同様に、コーナー等の手前では十分な減速が必要であり、ムリな運転までは制御できません。安全運転をお願いします。

#### パッシブセーフティ

衝突時の衝撃(G)をコントロールして人への傷害軽減をめざす、Honda独自の衝突安全技術「Gコントロール」により、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、後面衝突50km/hをクリア。

さらにコンパティビリティ対応ボディ、歩行者傷害軽減ボディなどで、リアルワールドにおける安全性能の一層の向上を図っています。

#### 進化したGコントロール技術が生んだ、コンパティビリティ対応ボディ

フレームなどの複合的な配置により、前面からの衝撃を広く分散・吸収。衝突時の自己保護性能を高めるだけでなく、相手車両への攻撃性を低減する画期的なボディ。

G-CON  
G-FORCE CONTROL TECHNOLOGY



コンパティビリティ対応ボディ イメージ図

#### リアルワールドの安全研究を進めています。

現実の中にこそ、真実がある。私たちは、実際の事故をより忠実に再現するために、世界初の屋内型全方位衝突実験施設で、クルマ同士はもちろん、歩行者も視野に入れたリアルワールドの安全研究を推進。より正確で広範なデータを蓄積し、クルマづくりに取り入れることが、さまざまな事故から人を守ることに繋がると考えています。Hondaは、規制を基準とするだけでなく独自の安全を追求し続けていきます。

#### 運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム

衝撃(G)を受けた状況をより緻密に検知・判断する作動プログラムを設定。デュアルインフレーターを採用し、衝撃の大きさによってふたつのインフレーターを同時に点火するか時間差を設けて点火するかを判断し、エアバッグの展開出力を2段階にコントロールします。

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i-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。



エアバッグシステム作動イメージ

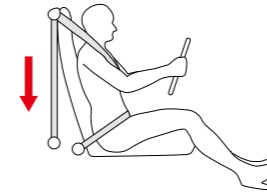
写真は機能説明のため、運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステムが展開した状態を合成したものです。

#### 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(緊急ロック式巻取装置)シートベルト

前方向からの強い衝撃を感知すると瞬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だし胸などへの負担を軽減します。

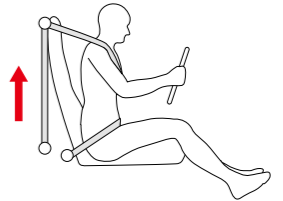
● 胸の移動量を抑える  
プリテンショナー

プリテンショナー



● 胸に加わる力を抑える  
ロードリミッター

ロードリミッター



#### ISO FIX対応チャイルドシート 固定専用バー+テザーアンカー(リア)



チャイルドシートを確実に取り付けることができるISO FIX対応の固定専用バーとともに、チャイルドシートを固定するためのテザーアンカーをリア席に装備。万一の衝突時、チャイルドシートの前方移動を効果的に抑制します。

※ISO FIXとは、誤使用防止、車両適合性の向上、取り付け方法の国際的な統一を目的とした、ISO(国際標準化機構)規格のチャイルドシート固定方式です。  
 ■必ずHonda指定のチャイルドシートをお選びください。

### 環境性能

#### 環境への配慮も高次元に。使用材料のクリーン化、リサイクル化を推進

内装部品やボディアンダーコートなどでPVC(ポリ塩化ビニール)を廃止し、クルマ全体のPVC使用量を大幅に削減。また鉛やCr6+(六価クロム)の使用量も可能な限り低減しました。さらに、防音部品などの小型・軽量化による有機系材料の使用量低減や、リサイクル材の適用も従来より拡大しています。

#### ■環境仕様

基礎情報	車両型式		型式	
	エンジン	総排気量(cm³)	1,998	FF
環境性能情報	燃料消費率	10・15モード燃費(km/ℓ)	11.4 ※	11.0
	排出ガス	CO₂排出量(g/km) (10・15モード燃費からの換算値)	203.7 ※	211.1
		適合規制・認定レベル	10・15+11モード規制値・認定値等(単位:g/km)	CO 1.15 NMHC 0.05 NOx 0.05
	適合騒音規制レベル	エアコン冷媒使用量	— ※	代替フロン134a: 500g
	環境負荷物質削減	鉛	自工会2006年目標達成 (1996年使用量*1の1/10)	
		水銀	自工会目標達成 (2005年1月以降使用禁止*2)	
		カドミウム	自工会目標達成 (2007年1月以降使用禁止)	
	環境への取り組み	リサイクル	樹脂、ゴム部品への材料表示	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て
			リサイクルし易い材料*3を使用した部品	内外装部品の多く、インナーウェザーストリップ、ウインドウモール、ウォッシャーチューブ、エアフローチューブ、オープニングトリム、カウルトップガーニッシュ、グローブボックス、サイドストライプ、サンバイザー、センターコンソール、ドアモール、ドアライニング、ハンドブレーキカバー、バンパーフェース、ピラーガーニッシュ、ツールボックス
		再生材を使用している部品	スプラッシュシールド、吸音材	
リサイクル可能率		車全体で90%以上*4		
その他	ポリ塩化ビニール廃止部品	ボディアンダーコートによりASR*5中塩素濃度1%以下レベル		
	グリーン購入法適合状況	—		

\*1: 1996年乗用車の業界平均使用量は1,850g(バッテリーを除く) \*2: 交通安全上必須な極微量使用を除く \*3: ポリプロピレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック  
 \*4: 「新型車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。 \*5: Automobile Shredder Residue ※エアコン非装着車 ●この環境仕様書は2007年3月現在のものです。  
 ■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。

## Equipment

主要装備 ●は標準装備 ○はメーカーオプション（ご注文時にお申し付けください）

[シビック TYPE R専用装備]

- (エクステリア)
- 専用フロントバンパー&黒ツヤ塗装フロントグリル
  - 専用リアバンパー&黒ツヤ塗装リアディフューザー ●専用フロントスポイラー&ストレーキ
  - ダーククロームメッキグリルバー&ヘッドライトサブリフレクター
  - 専用Hondaエンブレム(フロント/リア)&TYPE Rエンブレム(リア)
  - 専用フード&フロントフェンダー ●専用赤エンジンヘッドカバー ●アルミバンパービーム
  - アルミ蒸着メッキリアターンランプ
  - 専用サイドシルガーニッシュ ●黒ツヤ塗装大型リアスポイラー
  - ダークスモークドリアコンベクションランプ
  - ダーククロームメッキCIVICエンブレム(リア) ●専用大径エキパイフィニッシャー(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
  - 専用18インチハイパフォーマンスタイヤ プリチストン・ポテンザRE070(225/40R18 88Y)
  - 専用18インチ軽量アルミホイール(18×7 1/2J) ●専用黒ホイールナット
  - フロントBrembo社製アルミ対向4ポットキャリパー ●トルク感応型ヘリカルLSD
  - 大径ディスクブレーキ(フロント/バンチレテッドφ320mm/リア:φ282mm)
  - フロントブレーキ用エアインテークダクト&エアインテークフレート
  - 専用セッティングABS ●専用セッティングEBD(電子制御制動力配分システム)
  - 専用セッティングDBW(ドライブ/バイ/ワイヤ) ●油圧式パワーステアリング ●応急パンク修理キット(インテリア)
  - Honda R specシート(表皮材: ラックス スエード®)
  - 専用3本スポーク小径橋円本革巻ステアリングホイール ●専用ステアリングエンブレム
  - 専用マルチプレックスメーター(自発光/レッド照明)
  - i-VTEC/REVインジケーター ●アルミ製・球形シフトノブ
  - ショートストローク・スポーツシフト
  - メタル製スポーツペダル&フットレスト ●エンジンスタートボタン
  - ラックス スエード® 表皮ドラライニング
  - 専用ブラックメタリック塗装インパネ(運転席側)&パワーウィンドウスイッチパネル
  - 専用アルミ製エンブレム(コンソール、シリアルナンバー入り)
  - 専用アルミ製エンブレム(サイドステップガーニッシュ)
  - 専用ブラックメタリック塗装インナードアハンドル
  - シートピロー一体型リアシート(表皮材: ラックス スエード®)
  - 専用デザイン・キールレスエントリー一体型キー

- ※「ディスチャージヘッドライト」と「フルオートエアコンディショナー」はセットでレスオプションを設定。その場合、「大型コンソールボックス」の「スライド式アームレスト」は装備されません。
- メーカーオプションは組み合わせによっては同時装着できない場合がございます。また、他のメーカーオプションとセット装着になる場合がございます。
  - 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。
  - 2011年7月のアナログテレビ放送終了以降は、アナログテレビを視聴することができなくなります。地上デジタルテレビ放送を受信するために必要なチューナー等は、今後順次発売を予定しております。
  - ラックス スエードはセーレン株式会社スエード調人工皮革です。「ラックス スエード」はセーレン株式会社の登録商標です。

[安全装備]

- 運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム
- ディスチャージヘッドライト(HID)(ロービーム/オートレベリング機構付)\*
- LEDタイプ・ハイマウント・ストップランプ ●ISO FIX対応チャイルドシート固定専用バー+テザーアンカー(リア)
- 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(テンションリデュサー付)
- 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
- フロントアジャスタブル・シートベルトショルダーアンカー ●チャイルドプルーフ ●室内難燃材
- ドアクロス ●運転席シートベルト締め忘れ警告ブザー&警告灯(シートベルトリマインダー付)
- クラッチスタートシステム

[快適装備]

- テレスコピック&チルトステアリング ●オーディオレス
- フルオートエアコンディショナー(高性能脱臭エアクリンフィルター付)\*
- 車速連動オートドアロック
- 電波式キールレスエントリーシステム(全ドア/トランク)(アンサーバック機能/ウエルカムランプ機能付)
- セキュリティアラーム(国土交通省認可品) ●イモビライザー(国土交通省認可品)
- パワーウィンドウ(運転席込み込み防止機構/キーオフオフェレション機構付)
- パワーウィンドウスイッチ照明(運転席) ●/パワードアロック ●イグニションキー抜き忘れ警告ブザー
- ライト消し忘れ警告ブザー ●アクセサリースocket ●燃料残量警告灯
- ◎Honda HDDインターナビシステム(リアカメラ付)(7インチワイドディスプレイ、TV/AM/FMチューナー付DVD/CDプレーヤー、6スピーカー)+オーディオリモートコントロールスイッチ(照明付)

[エクステリア]

- 電動リモコンカラードアミラー ●カラードアウトードアハンドル ●ハーフシェイド・フロントウィンドウ
- フラットブレードワイパー ●車速連動間欠フロントワイパー(パリアブル間欠/ミスト機構付)
- 高熱線吸収UVカットガラス ●カラードサイドプロテクター ●熱線リアウィンドウデフォッガー

[インテリア]

- 運転席ハイアジャスター ●運転席用&助手席用バニティミラー付サンバイザー
- ドライバースポケット ●大型ドアポケット(運転席/助手席) ●スライドリッド付フロントカップホルダー
- スライドリッド付センターコンソールポケット ●大型コンソールボックス(スライド式アームレスト付)\*
- シートバックポケット(助手席) ●リアドアポケット ●マップランプ
- イルミネーションコントロール ●トランクランプ ●インテリアランプ

## Weight Reduction Items

主な軽量化項目

- ▲フロントバンパービーム アルミ化 ▲ダッシュボードインシュレーター廃止 ▲フロアメルシート廃止 ▲ミドルフロアアンダーカバー廃止 ▲リアガラス薄板化 ▲フロントライセンスベース廃止
- ▲ミドルフロアクロスメンバー ガゼット廃止 ▲ミドルフロアクロスメンバー パッチ廃止 ▲フロントシルラバー廃止 ▲フロントフェンダーエンクロージャー廃止 ▲センターピラー セパレーター廃止
- ▲リアホイールアーチ セパレーター廃止 ▲ドアミラー電動格納機構廃止 ▲スペアタイヤ廃止(応急パンク修理キット装備) ▲リアシートトランクスルー機構廃止 など

## Specifications

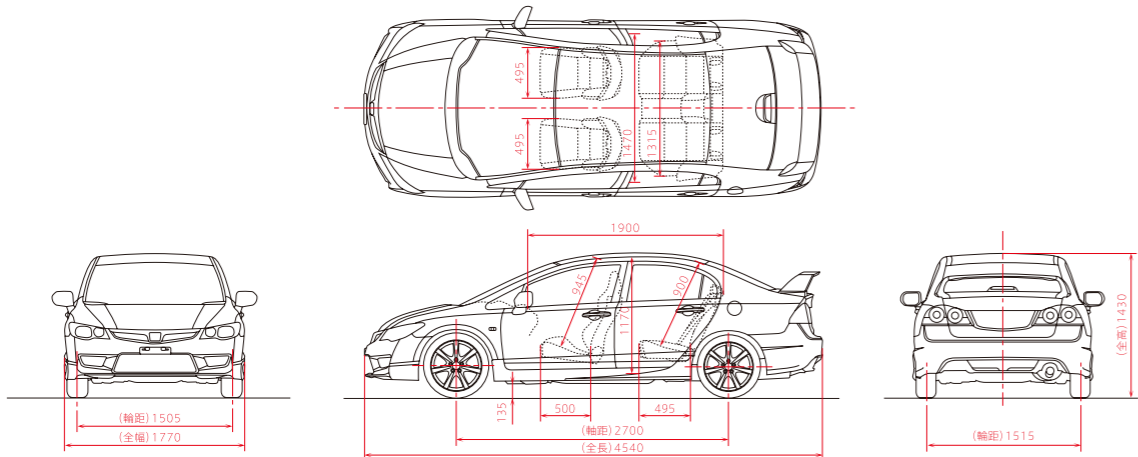
主要諸元

■車名・型式: ホンダ・ABA-FD2	エンジン	■燃料供給装置形式: 電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)
■トランスミッション: 6速マニュアル	性能	■使用燃料種類: 無鉛プレミアムガソリン
寸法・重量・乗車定員		■燃料タンク容量: 50ℓ
■全長/全幅/全高: 4,540m/1,770m/1,430m		■最高出力: 165kW[225PS]/8,000rpm*
■ホイールベース: 2,700m		■最大トルク: 215N・m[21.9kg・m]/6,100rpm*
■トレッド(前/後): 1,505m/1,515m		■10・15モード走行燃料消費率(国土交通省審査値): 11.0km/ℓ <sup>※2</sup>
■最低地上高: 0.135m		■主要燃費向上対策: 可変バルブタイミング
■車両重量: 1,270kg <sup>※1</sup>		■最小回転半径: 5.9m
■乗車定員: 4名	動力伝達・走行装置	■変速比: 1速3.266/2速2.130/3速1.517/4速1.147/5速0.921/6速0.738/後退3.583
■客室内寸法: 長さ1,900m/幅1,470m/高さ1,170m		■減速比: 5.062
■エンジン型式: K20A		■ステアリング装置形式: ラック・ピニオン式(パワーステアリング仕様)
■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		■タイヤ(前・後): 225/40R18 88Y
■弁機構: DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2		■主ブレーキの種類・形式(前/後): 油圧式ベンチレテッドディスク/油圧式ディスク
■総排気量: 1,998cm <sup>3</sup>		■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
■内径×行程: 86.0mm×86.0mm		■スタビライザー形式(前・後): トーションバー式
■圧縮比: 11.7		

※1: エアコン非装着車は1,250kgとなります。※2: エアコン非装着車は11.4km/ℓとなります。■※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。■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。■本車間はFF、6速マニュアル車のみを設定です。■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数値。■CIVIC、G-CON、INTER NAVI SYSTEM、PGM-FI、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。■製造事業者: 本田技研工業株式会社

## Dimensions

四面図 単位:mm



## TYPE Rの歩み

1992年

初代NSX TYPE R

極限の軽量化とハードサスペンション。レーシングカーの速さと圧倒的なドライビングプレジャーの獲得。

ホンダ・E-NA1  
エンジン[C30A]:3.0ℓ V型6気筒 DOHC VTEC  
最高出力:280PS/7,300rpm  
最大トルク:30.0kg・m/5,400rpm

トランスミッション:5速マニュアル  
車両重量:1,230kg(エアコン非装着、パワステ非装着)  
サスペンション:ダブルウィッシュボーン(前後)  
タイヤ:前 205/50ZR15 後 225/50ZR16



1995年

初代インテグラ TYPE R

ライトウェイトスポーツでTYPE Rを実現。アンダーステアをかき消す、N1マシンのような痛快なハンドリング。

ホンダ・E-DC2(3ドア)/E-DB8(4ドア)  
エンジン[B18C]:1.8ℓ 直列4気筒 DOHC VTEC  
最高出力:200PS/8,000rpm  
最大トルク:18.5kg・m/7,500rpm

トランスミッション:5速マニュアル  
車両重量:1,060kg(3ドア、エアコン非装着、パワステ非装着)  
1,100kg(4ドア、エアコン非装着、パワステ非装着)  
サスペンション:ダブルウィッシュボーン(前後)  
タイヤ:195/55R15



1997年

初代シビック TYPE R

ライトウェイトスポーツのTYPE R第2弾。

ホンダ・E-EK9  
エンジン[B16B]:1.6ℓ 直列4気筒 DOHC VTEC  
最高出力:185PS/8,200rpm  
最大トルク:16.3kg・m/7,500rpm

トランスミッション:5速マニュアル  
車両重量:1,050kg(エアコン非装着)  
サスペンション:ダブルウィッシュボーン(前後)  
タイヤ:195/55R15(前後)



2001年

2代目インテグラ TYPE R

エキサイティングクーペ、新世代TYPE R。

ホンダ・LA-DC5  
エンジン[K20A]:2.0ℓ 直列4気筒 DOHC i-VTEC  
最高出力:162kW[220PS]/8,000rpm  
最大トルク:206N・m[21.0kg・m]/7,000rpm

トランスミッション:6速マニュアル  
車両重量:1,170kg(エアコン非装着)  
サスペンション:マクファーソン/ダブルウィッシュボーン(前/後)  
タイヤ:215/45ZR17(前後)



2002年

2代目NSX-R

マイナスリフトを用いた「空力操安」により、かつてないコントロールクオリティを実現。NSXの完成形として、ニュルブルクリンクで8分を切るタイムを達成。

ホンダ・LA-NA2  
エンジン[C32B]:3.2ℓ V型6気筒 DOHC VTEC  
最高出力:208kW[280PS]/7,300rpm  
最大トルク:304N・m[31.0kg・m]/5,300rpm

トランスミッション:6速マニュアル  
車両重量:1,270kg(エアコン非装着、パワステ非装着)  
サスペンション:ダブルウィッシュボーン(前後)  
タイヤ:前 215/40R17 後 255/40R17



2007年

3代目シビック TYPE R

FF TYPE R史上最速のサーキットラップタイムの実現。そして、「速さと一体となる」高次元のドライビングプレジャーの獲得。

ホンダ・ABA-FD2  
エンジン[K20A]:2.0ℓ 直列4気筒 DOHC i-VTEC  
最高出力:165kW[225PS]/8,000rpm  
最大トルク:215N・m[21.9kg・m]/6,100rpm

トランスミッション:6速マニュアル  
車両重量:1,250kg(エアコン非装着)  
サスペンション:マクファーソン/ダブルウィッシュボーン(前/後)  
タイヤ:225/40R18(前後)



※最高出力、最大トルクはすべてネット値。