

**CIVIC**  
**TYPE R**

*Press Information 2015.10.28*



1964年、Hondaが初めて挑んだF1という世界の舞台。

登場したマシン RA271には、アイボリーホワイトに赤い目の丸という  
ナショナルカラーが施されていました。

自分たちの力で切り開く、未踏の地への挑戦。

以来、Hondaにとって「赤」のエンブレムはレーシングスピリットの象徴となり、

車体色はチャンピオンシップホワイトと名を改め

歴代のTYPE Rに受け継がれてきました。

量産車でありながらサーキットを視野に入れたハイレベルな目標値の設定。

「赤」を付することを許された者だけが持ち得る圧倒的パフォーマンス。

50年の時を経て、HondaはF1デビューの地、ニュルブルクリンクを

開発の舞台に取り入れた、新たなプロジェクトに挑みました。

新世代 シビックTYPE R、さらなる未踏の世界へ

## 「赤」に宿る精神

CIVIC  
TYPE R





TYPE R

TYPE Rとは

Hondaのレーシングスピリットによって量産車の

ポテンシャルを極限まで引き上げ

究極のダイナミック性能を身に纏うことで

サーキットから街中の一般道まで異次元のドライビングを堪能できる

Honda渾身のピュアスポーツである。



## 動的性能の限界に挑む

ウィークデーは郊外の自宅から通勤で数十マイルを気分よく走らせ、週末はそのクルマをサーキットに持ち込みドライビングスキルを駆使して周回を重ねる。欧州にはそんなライフスタイルを楽しむ人たちがいます。

一方、国内においても、圧倒的な走りを楽しむとともに、“走りの性能を所有する”ことに喜びや誇りを持たれる「TYPE Rファン」が多くいらっしゃいます。

日常の走行でも、サーキットにおいても、シーンに応じた性能を引き出し、思いのままに走らせる楽しさ。

それはクルマの本質的価値であると同時に、ドライバーの五感を刺激して止まない根源的な喜びだとHondaは考えます。

今回のシビックTYPE Rが実現した、FF車として抜きん出た驚愕のパフォーマンス。未体験ゾーンに到達した最高速度。

こうした異次元領域まで確保したポテンシャルは、動的性能の限界に挑んだHondaのメッセージであり、新たな回答です。

ドライビングという行為そのものを愛し、操る楽しさをどこまでも追い求める人たちとともに、

このクルマでしか味わえない喜びを分かち合いたいと思います。



# 心昂ぶる**ブッチギリ**の走り

## 未踏の領域へ

シビックのポテンシャルをどこまで引き上げることができるか。  
今回のチャレンジは、その一言に尽きます。  
欧州の人々に広く親しまれている5ドア・ハッチバックをベースに、  
シビックならではの優れたパッケージングを活かしながら  
歴代のシビックTYPE Rが極めてきた動的性能を、一段も二段も超えた  
未踏の領域へ引き上げたいと考えました。  
目標として掲げたのは、FF量産車最速。  
達成させる舞台は、ドイツのニュルブルクリンクと決めました。  
求めたのは、300馬力を超える驚異的なパワー。  
その力強さを余すことなく路面に伝えるシャシー性能。  
最速のために突き詰めたボディー剛性や空力性能。  
こうした圧倒的パフォーマンスと同時に、  
どの速度域でも優れたハンドリングを確保するための  
高次元ドライバビリティを両立させることが、目標達成には不可欠でした。  
ニュルブルクリンクでのラップタイム=7分50秒63とともに、  
最高速度=270km/h、0-100km/h加速=5.7秒という  
いずれもFF量産車最速\*を達成。  
この突き抜けるほど圧倒的な“ブッチギリ”の走りを生む  
異次元のポテンシャルを獲得したことで、  
サーキットのみならず街中や高速道路、ワインディングに至る  
あらゆる速度域で、心昂ぶる乗り味を実現しています。

※開発車のテスト走行による。Honda調べ(2015年10月)

# CIVIC TYPE R

圧倒的  
パフォーマンス  
(高次元の限界性能)

ニュルブルクリンク  
最速ラップタイム

FF量産車  
最速\*

最高速度

最速0-100km/h加速

全速度域  
高次元ドライバビリティ  
(優れたハンドリング)

シビックとしての潜在価値  
パッケージング・使い勝手・安全性能・環境性能





## FF量産車 最速への挑戦

### ニュルブルクリンク北コース(ノルドシュライフェ)

超高速から低速まで多種多様なコーナーが続く。  
フル加速・フルブレーキによる強烈な前後Gと旋回Gが発生。  
ブラインドコーナーも多く、コース幅が狭い。  
バンクが付いたすり鉢状のヘアピンコーナーもある。  
路面が波打ち、フルバンプ~フルリバウンドまで入力。  
さらに広大なコースゆえに一部だけに雨が降ることもある。

ニュルブルクリンクを制することで  
あらゆる道、あらゆる速度域を、  
手の内にできる。

ニュルブルクリンクはさまざまな道路条件が揃っています。  
全長は20kmを超え、荒れた路面や低μ路が多く、  
長く続くアップダウンや連続するカーブなど過酷を極めます。  
世界の自動車メーカーがここでテストを行うのも、  
市販車としての性能評価がラップタイムとして現れるからにほかなりません。  
私たちが掲げた目標は、このコースで、FF量産車トップの速さを達成すること。  
必要なのは、絶対的なエンジンパワーはもちろんのこと、どんな状況下でも  
挙動を安定化させタイヤを路面とコンタクトさせておくダイナミック性能。  
そしてドライバーにとってはコントロール性に優れたハンドリングも重要です。  
開発は困難を極めました。通常の量産車では想定しない速度域であり、  
路面が整備されたクロズドサーキットよりも厳しい要求だったと言えます。  
鷹栖のテストコースや鈴鹿サーキットに開発車を持ち込んでの動的テストや  
シミュレーションによる解析を繰り返し行い、ニュルへのアタックに挑んだのです。  
このコースで達成した最速のポテンシャルを確保できたことで、  
シビックTYPE Rの限界性能は格段と広がりました。  
サーキットベストな走りも、街中の一般道も、あらゆる速度域で  
安定した心地よいドライビングを堪能できると確信しています。

開発責任者 八木 久征

### 八木 久征 (やぎ ひさゆき) (株)本田技術研究所 主任研究員

1989年、(株)本田技術研究所入社。  
インテリア設計を経て、2004年以  
降、歴代の欧州シビックの開発に従事  
し、3ドア、5ドア、TYPE Rのインテ  
リア設計PL、車体設計責任者を歴任。  
今回、5ドアおよびTYPE Rの車体設  
計開発責任者を任務後、2014年、  
LPLに就任。  
趣味はフライフィッシング。  
愛車はS2000。







このTYPE Rは、時速**270キロ**の世界を知るクルマだ。  
FF量産車最速のポテンシャルを確保できれば  
どの速度域でも、どんなシーンでも  
安定した性能を引き出せる証明になる。

車体研究開発責任者 柳澤 潤一郎

300馬力でもニュル最速ラップは狙える。  
でも満足できない。あと10馬力はイける。  
**VTEC**と**ターボ**の相乗効果で、  
ブッチギリのFF車最強エンジンに仕立て上げる。

パワートレイン開発責任者 河野 龍治



挙動の乱れはタイムロスに直結する。  
限界性能を引き出すには、強烈なGをいなし、  
タイヤの働きをドライバーに伝えること。  
極限領域でクルマと**対話**ができなければ最速ラップは達成できない。

シャシー研究担当 木島 龍一



空気は、車体を押さえつける力となり、  
行く手を阻む壁ともなる。  
空気を味方に、空気と戦う。  
**突き抜けた先に、**  
時速270キロの世界がある。

空力研究担当 菊地 晋



エンジンを換えよう。そう決断したとき、シビックTYPE Rの開発はすでにスタートから1年が経過していました。当初に予定していたエンジンは280馬力を発揮できるもので、ニュルブルクリンクで当時のFF車最速タイムを狙える目算が立っていました。しかし、満足している者はいませんでした。もっと上の性能が欲しい。2.0Lエンジンのトップを目指したい。

それが新骨格の2.0L VTEC TURBOでした。

このエンジンなら300馬力、いやそれ以上が出せる。そこで短期間での開発を可能にするためにも、燃焼及び骨格強度解析などのデータベースを活かしたモデルベース開発を導入し、高性能諸元を確立。開発車にパワートレインや足回りを載せ、栃木研究所のテストコースで基本セッティングを仕上げ、鷹栖のテストコースや鈴鹿サーキットに持ち込んでテストを行いました。

鷹栖のワインディングはアップダウンやアンジュレーションがあるためシャシー全体の性能が検証できます。鈴鹿は高速サーキットでコース全体がフラットなため、加速・減速・旋回性などの基本ポテンシャルを確認でき、限界性能を見極めながらラップタイムをしっかりと出すことが目的でした。しかも鈴鹿ではニュルブルクリンクとのラップタイムの相関を確認することができ、鈴鹿のタイムの出方でニュルのタイムを想定することができました。

走行テストを繰り返し行うと同時にシミュレーション技術もフルに活かし、ニュルブルクリンクの全走行領域を、加速区間、減速区間、コーナリングに分け、解析を実施。課題を一つひとつつぶしていきました。エンジンでは強烈な前後Gや旋回Gによってオイルパンの油面傾きが大きくなることで油圧低下が発生する可能性が高かったため、最大2Gの旋回時でも油圧を確保できるように、テストベンチを用いてニュルブルクリンクの走行条件を再現しながら仕様を決定。トランスミッションも予想以上の油温上昇が起きていたため、ミッションケースに冷却性を高めるフィン形状を設けたうえでオイルクーラーを設置し、アンダーカバーから導風するなどの対策を施しました。

一方、シャシー & ボディーでは前後の旋回バランスに修正が必要でした。旋回時のコントロール性と限界性能を高めるために、フロントサス剛性、サブフレーム剛性、ボディー剛性を上げつつ、タイヤ特性のチューニングや空力の前後バランスを最適化。また、ブレーキの効きや耐フェード性の向上、VSAの介入時期の最適化などにより、ハイバランスな限界性能を追求。特にボディーについては、軽量化とともに剛性を大きく高める手法として主要骨格の接合に接着剤を採用するためにHUM (Honda of the U.K. Manufacturing Ltd.)へ何度も足を運び、クラフトマンによる作業工程を導入。空力についてはさくら研究所の風洞実験に多くの時間を費やしました。

こうして、開発チームの想いと多くの人の協力による結晶が、シビックTYPE Rとなって結実。いよいよ、ニュルブルクリンクでタイムアタックのスタートを切りました。ラップタイム、7分50秒63\*。それは、FF量産車最速を記録した瞬間でした。



ニュルブルクリンクFF量産車最速ラップタイム達成

\*Honda測定値(2014年5月)

## 最速への道のり





# TECHNICAL INDEX

10 動力性能の考え方

**POWER TRAIN** —圧倒的な速さを求めて—

12 エンジン

16 トランスミッション

**CHASSIS** —いかなるときも路面を捉え続ける—

18 シャシーバランス

19 サスペンション

20 アダプティブ・ダンパー・システム

21 ステアリング/ブレーキ

22 タイヤ&ホイール/アジャイルハンドリングアシスト/他

**BODY & AERODYNAMICS** —強さ、軽さ、空力で操安の礎を—

24 ボディー剛性

25 軽量化/サブフレーム

26 空力性能=マイナスリフト

27 空力パーツ

**INTERIOR**

28 コクピット

29 シート

**DRIVING INFORMATION**

30 情報表示機能

32 装備・諸元

33 シビックTYPE Rの歩み

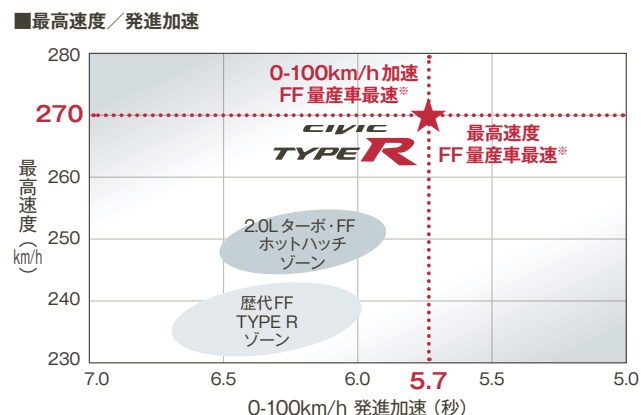




## TYPE R ならではのピュアスポーツの走り、FF量産車最速の圧倒的な走り。

FF量産車最速のポテンシャルを備えるとともに、日常走行も存分に楽しめる懐の深い動力性能。

目指したのは、FF量産車最速のポテンシャルを備えること。そのうえで、街中や高速道路、ワインディングでも、サーキットに持ち込んでも、スポーツ性能を存分に楽しめること。シビックTYPE Rは、最高速度270km/h、0-100km/h加速5.7秒の圧倒的パフォーマンスを発揮しながら、同時に、歴代TYPE Rがそうであったように日常走行でもFUNな走りを味わえる、新世代のピュアスポーツに進化しました。

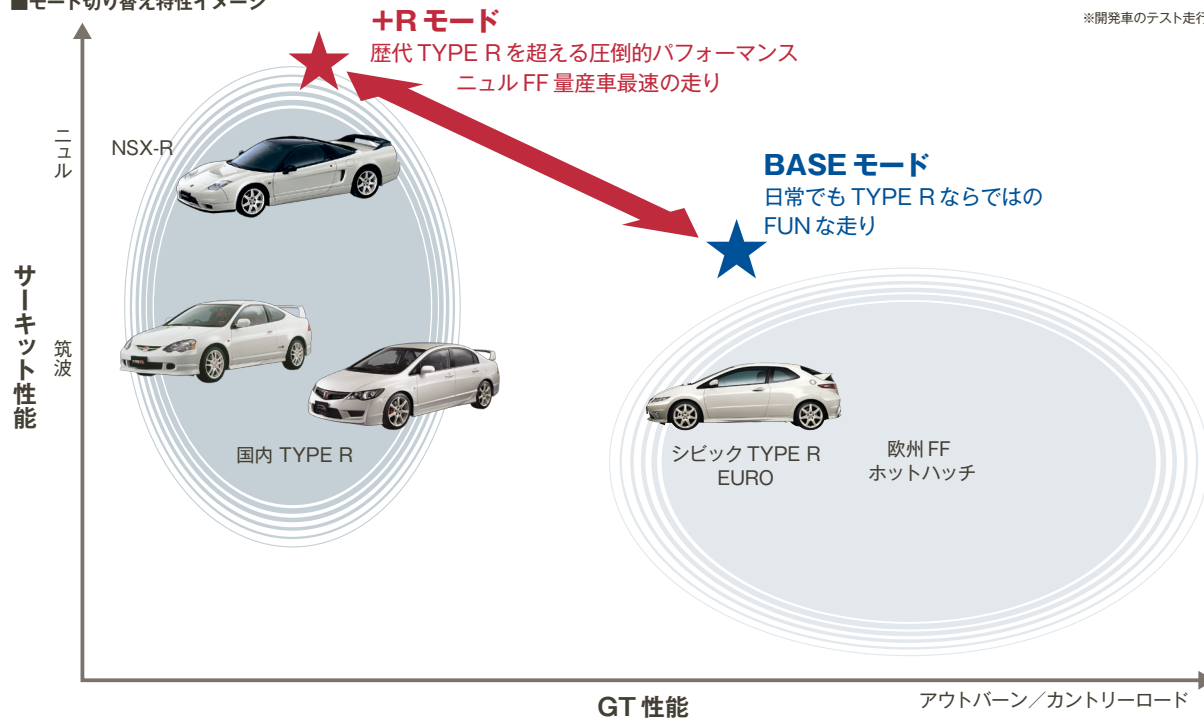


走りの特性をシーンで使い分けて楽しめる、BASEモード/+Rモード。

日常の走りの中でピュアスポーツを楽しめるTYPE R本来の走りを「BASEモード」として設定したうえで、さらにサーキットでのFF量産車最速の走りを引き出せるよう「+Rモード」を設定。エンジントルク特性やレスポンス、ダンパーの減衰特性、EPSのステアリングフィール、VSAのTCS介入タイミングなどを切り替えることで、「BASEモード」では軽快で俊敏かつ安心感の高い走りを実現。「+Rモード」ではハイレスポンスな加速と手応えのあるハンドリング、限界までのコントロール領域を広げた走りを可能にしています。



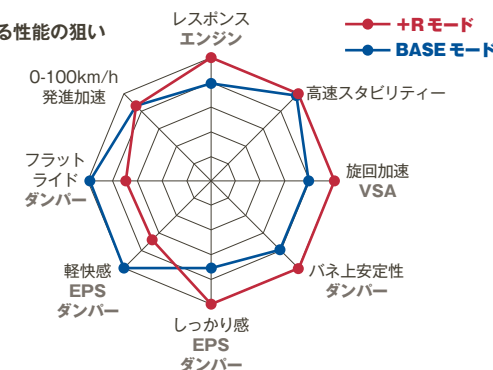
### ■モード切り替え特性イメージ



### ■モード切り替えの考え方

項目	+Rモード	BASEモード
加速感 (エンジン特性)	ハイレスポンスな加速性能	扱いやすいコントロール性
操安・乗心地 (アダプティブ・ダンパー・システム)	サーキットベストセッティングタイヤ性能を使い切る接地性	一般路ベストセッティング
ハンドリング (EPS)	サーキットを攻めるためのリアリティとしっかり感	軽快でキレイのあるハンドリング
VSA (TCS)	運動性能重視で非介入領域拡大	舵の軽快感 ハイパワーに耐える安心感

### ■モードによる性能の狙い





## 圧倒的な速さを求めて

ニュルブルクリンクFF量産車最速の達成には、  
加速やトップスピードの源泉となる  
エンジンパワーの影響力が大きい。  
当初は280馬力を達成目標に開発を進めていた。  
しかし、圧倒的な速さ、ブッチギリの走りを求め、  
エンジンを骨格から作り変えてまで  
300馬力オーバーにこだわった。  
高出力を志向すると、特にターボエンジンでは、  
低回転でのレスポンスが課題となる。  
そこで、取り組んだのは、  
燃焼を突き詰めること、そして吸排気効率を高めること。  
その核となったのは、歴代TYPE Rはじめ  
Hondaが磨き上げてきたVTEC技術だった。

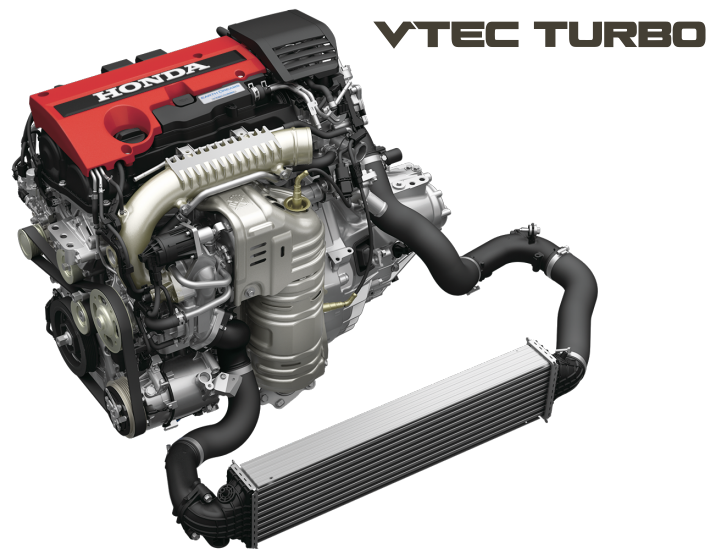


## 歴代TYPE R最高の高出力・高トルク。新開発 直噴2.0L VTEC TURBOエンジン

VTECに直噴技術とターボを組み合わせ、  
FF車トップ\*の228kW(310PS)/  
400N・m(40.8kgf・m)を達成。

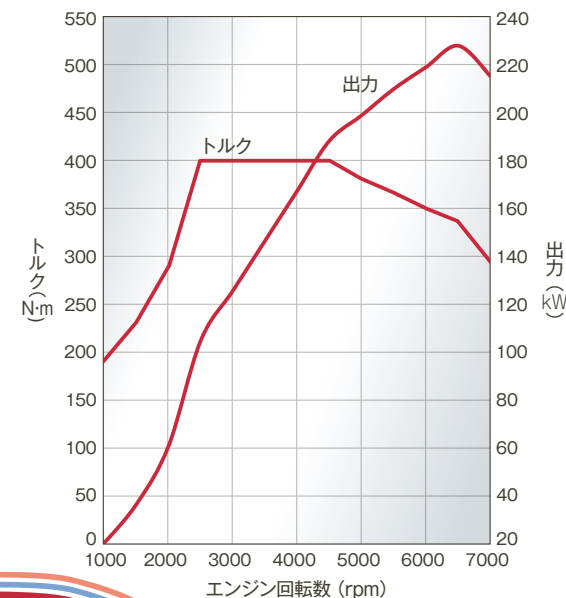
※2015年10月現在。  
Honda調べ

加速性能、最高速、そしてサーキットタイムのすべてにおいてFF量産車最速を求め、シビック TYPE Rは出力目標を300馬力オーバーに設定。その実現のために、TYPE R初となるターボエンジンを新開発しました。Honda独自の吸排気VTC&排気VTECに直噴技術とターボチャージャーを組み合わせることで、ターボラグの極小化と高出力化を追求。最高出力228kW(310PS)、最大トルク400N・m(40.8kgf・m)、レッドゾーン7,000rpmの高出力・高トルク・高回転のハイパフォーマンスエンジンを完成しました。全域でレスポンスに優れ、高回転域までよどみなくパワーが湧き上がる特性を獲得しています。また、歴代TYPE Rから受け継ぐ鮮やかなレッドのエンジンカバーや、アルミ製インテークパイプなど、ボンネットを開けた時の迫力ある存在感にもこだわりました。

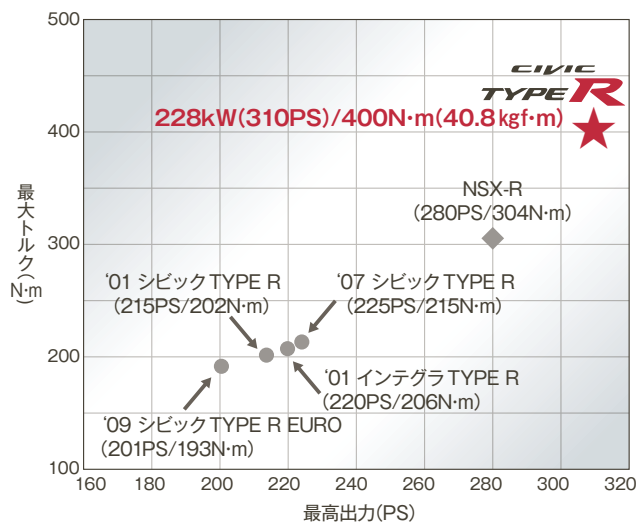


VTEC TURBO

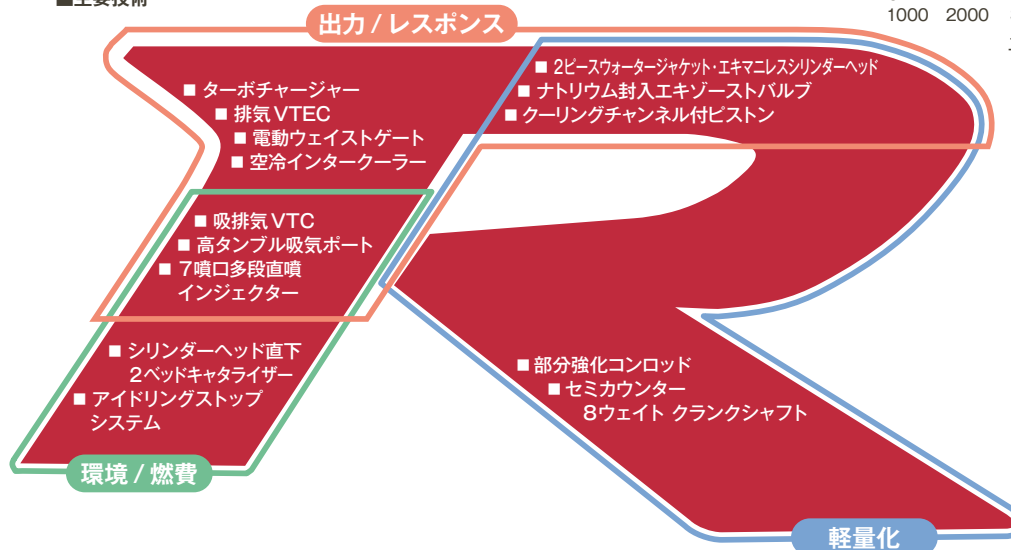
■エンジン性能曲線図



■歴代TYPE R 出力/トルク比較



■主要技術



最高出力  
228kW(310PS)  
/6,500rpm

最大トルク  
400N・m(40.8kgf・m)  
/2,500~4,500rpm

## VTEC技術を活かしたターボにより 出力とレスポンスを両立。

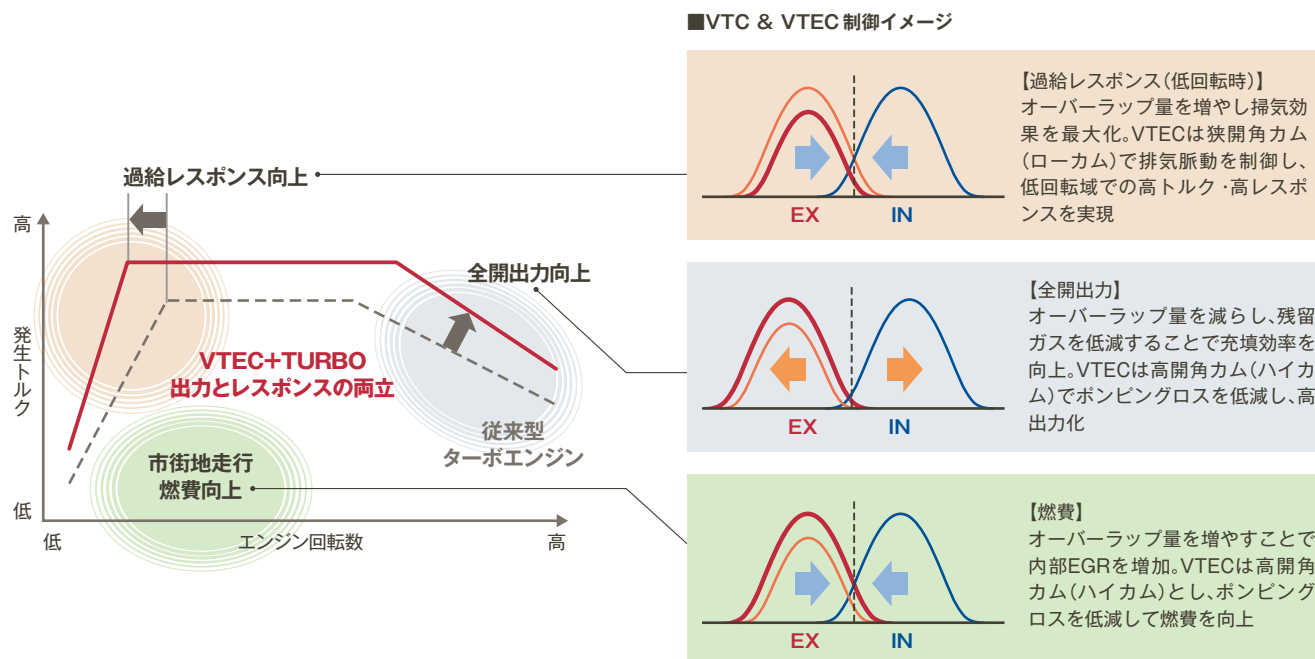
シビックTYPE Rは300馬力以上を発生するエンジンとしては小型のターボチャージャーを採用しながら、Hondaが長年培ってきたVTEC技術を活用することで、吸排気効率を最大化。可変容量ターボチャージャーなどの複雑な機構を必要とせず、出力とレスポンスを高次元で両立するとともに、軽量・コンパクト化も実現しています。

### ●吸排気VTC & 排気VTEC

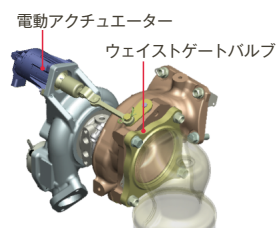
吸気および排気バルブタイミングの位相を連続可変させるVTCと、排気バルブのリフト量も可変させるVTECを採用。高出力が得られるバルブタイミング・リフトを基本に、エンジンの負荷と回転数に応じてバルブオーバーラップ量を広範囲かつ緻密に制御することでレスポンスや燃費性能を向上しています。

### ●電動ウェイトゲート付ターボチャージャー

ターボエンジンにおいて出力とレスポンスを両立する手法としては、可変容量ターボやツインスクロールターボなど、ターボチャージャー側に機構を設ける手法が多くとられます。それに対してシビックTYPE Rは、VTC&VTECによってレスポンスを高められるため、低慣性かつ高出力化を図れるモノスクロール・ターボチャージャーを採用。同サイズのツインスクロール・ターボチャージャーに対し、同等のレスポンスを獲得し、出力では大きく上回ります。また、過給圧制御の自由度が高い電動ウェイトゲートを採用。過給レスポンスを高めるとともに、排気ポンピングロスの低減による燃費向上にも寄与しています。



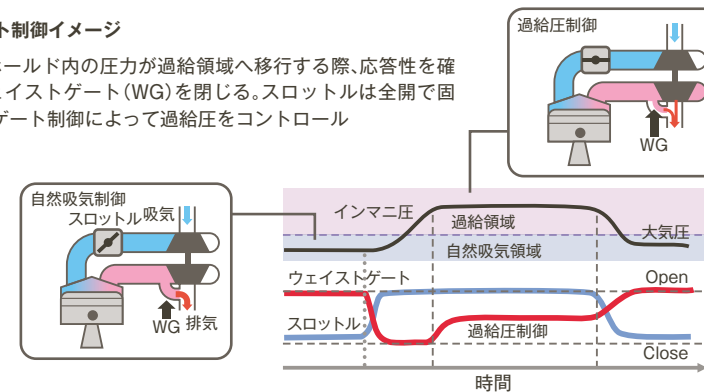
### ■電動ウェイトゲート付ターボチャージャー



ターボチャージャーハウジングの強度の高い箇所に電動アクチュエーターを設置。軽量ながら振動を抑制でき、高い制御性を実現 (特許出願中)

### ■ウェイトゲート制御イメージ

インテークマニホールド内の圧力が過給領域へ移行する際、応答性を確保するためにウェイトゲート(WG)を閉じる。スロットルは全開で固定し、ウェイトゲート制御によって過給圧をコントロール

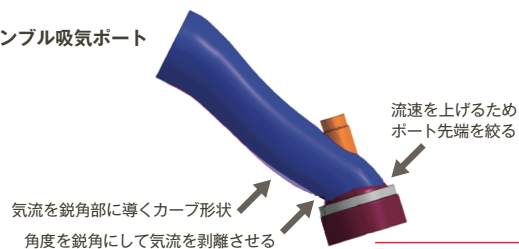




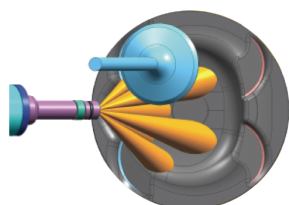
「燃焼」を突き詰め、出力と燃費をともに向上。

圧倒的な高出力を達成しながらも、高水準の環境性能も求め、「燃焼」を徹底的に突き詰めました。直噴技術を核に、急速燃焼による高出力化と残留燃料の低減による燃費向上をともに実現しています。

■高タンブル吸気ポート



■燃料噴霧角度



7噴口 高圧多段インジェクターとピストン冠面形状により、噴霧をキャッチし、燃料の壁面付着を最小化

■ピストン冠面形状



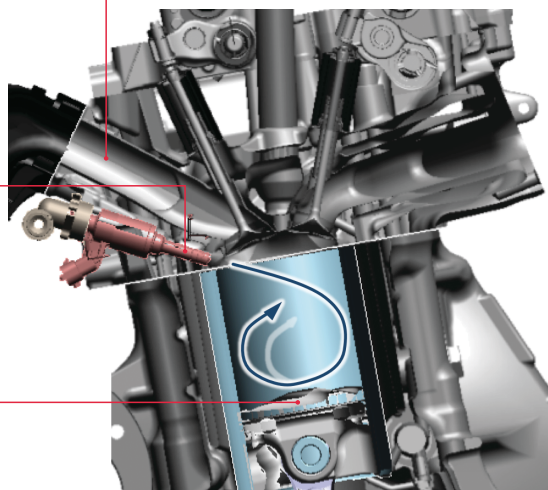
タンブル流中心をピストン冠面形状でコントロール

●多段噴射インジェクター採用 直噴システム

空気のみを吸入し、シリンダー内に直接燃料を噴射することで、吸気ポートへの燃料付着を防ぐことができるなど燃焼効率の高い直噴システムを採用。燃料の微細化を追求するとともに、最大3回の多段噴射制御を行うことで、シリンダー壁面への燃料付着を防いで燃焼効率を高めています。

●高タンブル吸気ポート

シリンダー内での混合気の均質化を促進するために、CAE解析を重ねて吸気ポート形状を最適化。ピストン冠面形状と合わせて強いタンブル流を発生させ、火炎面積増大による急速燃焼を実現しています。



耐ノッキング性能を高め、超高速域での効率を向上。

サーキット走行などでの高負荷・高回転時においても安定した性能を発揮するために熱対策を徹底しました。シリンダーヘッドやピストンに高い冷却性能を持たせ、エキゾーストバルブにはナトリウムを封入。大容量インタークーラーは走行風が最大に得られるフロントバンパー開口付近に配置しました。これらにより耐ノッキング性能を高め、高出力を発揮するとともに、高過給域でのストイキ（理論空燃比）領域を広げることで高速燃費性能も高めています。

●2ピースウォータージャケット・シリンダーヘッド

シリンダーヘッド内のエキゾーストポートの上下から包み込むようにウォータージャケットを配置。接触面積を大きくでき、排ガス温度を下げるるとともに、燃焼室も効果的に冷却しています。（特許出願中）

■2ピースウォータージャケット

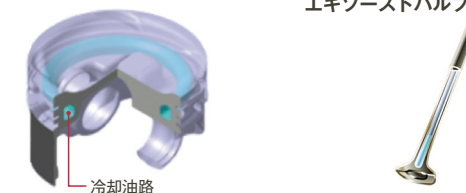


●クーリングチャンネル付ピストン

ピストン内部に環状の冷却油路を設け、ピストンを効果的に冷却。耐ノッキング性能を大幅に高めています。

■クーリングチャンネル付ピストン

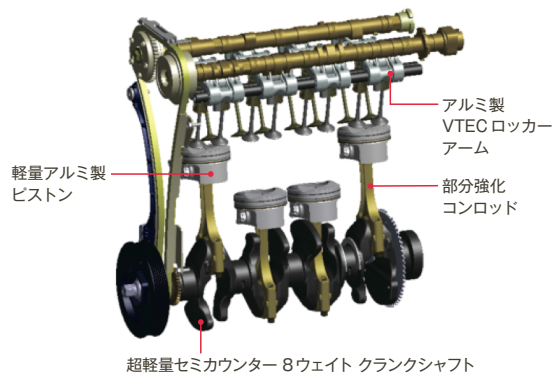
■ナトリウム封入エキゾーストバルブ



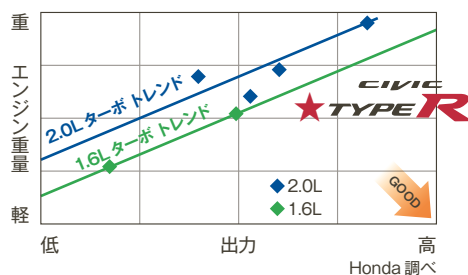
### エンジン内部のレシプロ系部品にも軽量化を徹底し、高回転・高レスポンスに貢献。

7,000rpmまで、鋭いレスポンスで吹け上がる高回転のターボエンジンとするために、エンジン内部の回転・往復運動部品の慣性重量低減を追求しました。クーリングチャンネルを備えながらも軽量のアルミ製ピストン、コンロッドは熱間鍛造に加えて棹部を冷間鍛造して高強度化<sup>\*</sup>。この2部品の軽量化によって、クランクシャフトはカウンターウェイトを軽量化にできました。また、アルミブロックやエキマニレス構造などエンジン全体にわたる徹底した軽量化によって1.6Lターボエンジン並みの2.0Lターボ最軽量<sup>\*</sup>を達成。加速やハンドリング性能にも貢献しています。  
\*特許出願中  
 \*2015年10月現在 Honda調べ

#### レシプロ系部品の軽量化



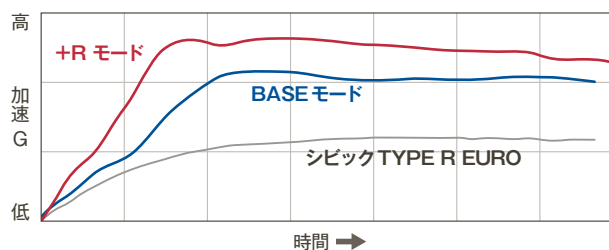
#### エンジン重量比較



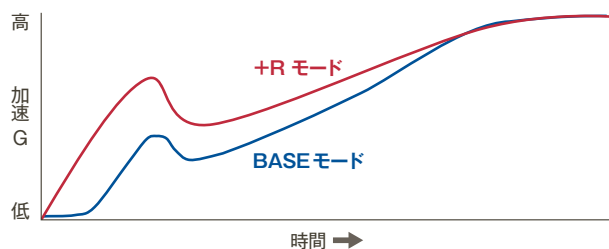
### 伸びのある加速と圧倒的な加速を選択できる、+Rスイッチ。

+Rスイッチで加速特性を切り替え可能。BASEモードではリニアなトルク特性とし、伸びのある加速感を演出。スイッチをONにして+Rモードにすれば、低回転から強力なトルクを発生し、圧倒的な加速性能を体感できます。なお、+Rモードではスポーティーな走りを優先してアイドルストップは作動しません。

#### モード別走行特性(追い越し加速時)



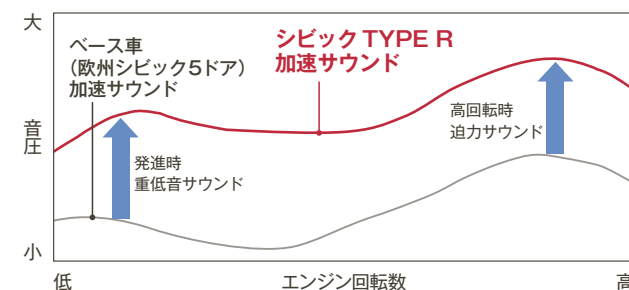
#### 発進加速 G 特性比較



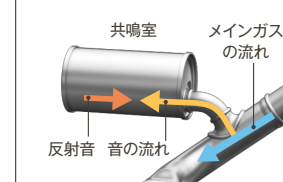
### 昂揚感が増幅する、迫力のスポーツサウンド。

エンジン始動時から高性能な走りへの期待が高まるスポーツサウンドを追求しました。消音のために一般に用いられるサイレンサー構造ではなく、特定の周波数帯を低減できるレゾネーター構造を採用。310馬力に対応する排気流量を確保するとともに、効果的にエンジン音を増幅し、さらにマウントブッシュの硬度も調整して2次音成分を強調するなど、トルクの高まりとともに迫力を増す排気音を実現しています。

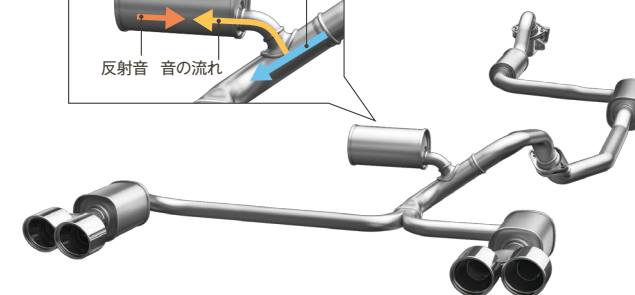
#### サウンド演出イメージ



#### レゾネーター構造



#### エキゾーストシステム



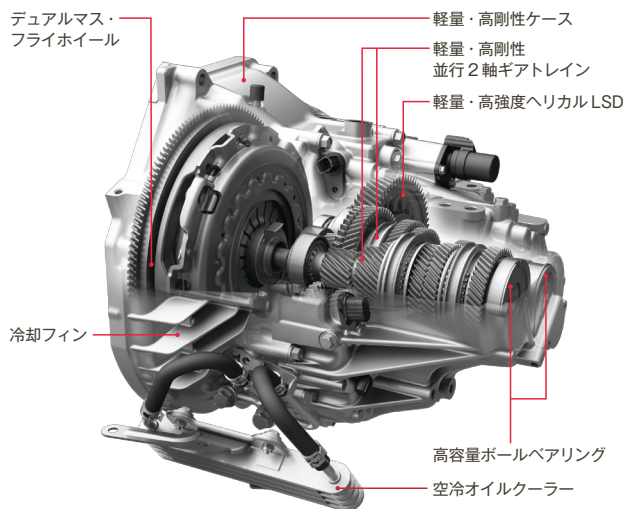
## FF量産車最速の走りを、自らの手で操る喜び。レシオもフィールも究極のTYPE R仕様。

サーキットでの速さを極め、シフトフィールも突き詰めた、軽量6速マニュアルトランスミッション。

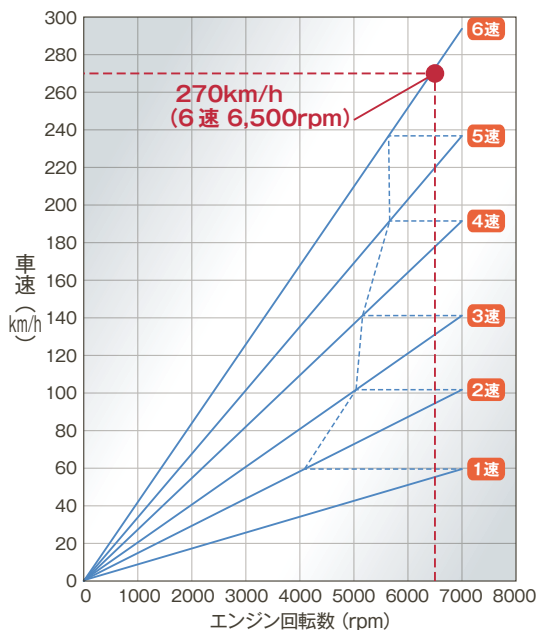
ドライバーの意のままに操れること、軽量であることを重視して6速MTを選択したうえで、エンジンの特性に完全にマッチさせたクロスレシオに設定。ニュルブルクリンクで見極めた3速と4速、ピークパワー回転数で270km/hに到達する6速など、どのギアでも、どの速度域からでも圧倒的な加速性能を引き出します。また、高出力対応ヘリカルLSDやHonda最高を目指したクイックシフトは、ニュルのラップタイム短縮に大きく貢献。そのほか、デュアルマス・フライホイールの採用により、駆動系の振動・騒音を大幅に低減し、ドライビングクオリティを高めています。



### ■トランスミッション概要



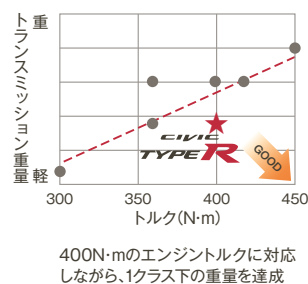
### ■ギアレシオ設定



### ■ギアレシオ

1速	3.625
2速	2.115
3速	1.529
4速	1.125
5速	0.911
6速	0.734
ファイナル	3.842

### ■トランスミッション重量比較イメージ



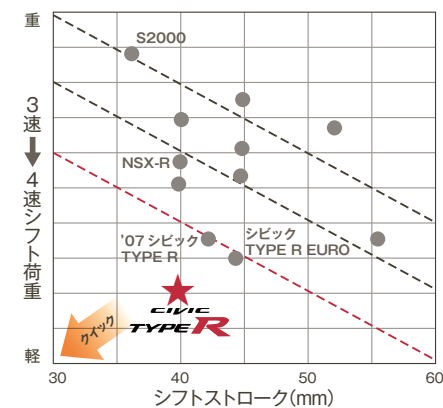
### ●クイックで爽快な、Honda最高のシフトフィール。

シフトストロークをNSX-Rと同等の40mmに設定。クイックシフト化にもなって増加するシフト荷重に対しては、すべてのギアに大容量のシンクロを採用するなど大幅に低減しました。さらに、2-3速間、4-5速間の斜めシフトの操作性や、各部の剛性も高め、素早く、カチッと決まるHonda最高のシフトフィールを獲得しています。

### ■シンクロ諸元

1速	φ80トリプルコーン
2速	φ80トリプルコーン
3速	φ72ダブルコーン・カーボン
4速	φ72ダブルコーン・カーボン
5速	φ72シングルコーン・カーボン
6速	φ72シングルコーン・カーボン

### ■シフトフィール評価



### ●270km/hの超高速走行に対応する高冷却設計。

トランスミッション下部にオイルクーラーを装着したうえで、アンダーカバーに導風形状を設け、走行風を当てることで効果的に冷却。そのほか、トランスミッションケースにフィン形状を採用しています。





228kW(310PS)/400N・m(40.8kgf・m)ものエンジン性能を  
余すところなく路面に伝え、  
なおかつ、ドライバーのイメージ通りに応答すること。  
荒れた路面や低 $\mu$ 路が多いニュルブルクリンクを  
未踏の速さで駆け抜けるには、  
直進、コーナリング、ブレーキングのすべてにおいて、  
これまでのFF TYPE Rとは次元の異なるシャシー性能が求められた。  
いかなるときでもタイヤを接地させ続け、操縦安定性を保つこと。  
サスペンションの剛性やジオメトリー、前後バランスを突き詰めたうえで、  
車両姿勢や路面状況に応じて  
ダンパー減衰力を緻密にコントロールすることでこの難題に挑んだ。

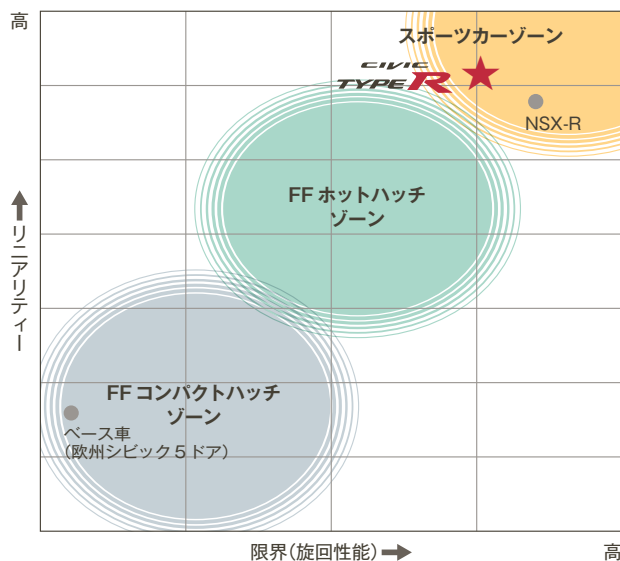
いかなるときも路面を捉え続ける



あらゆる速度域、あらゆる走行シーンで、圧倒的速さと操縦安定性をともに追求。

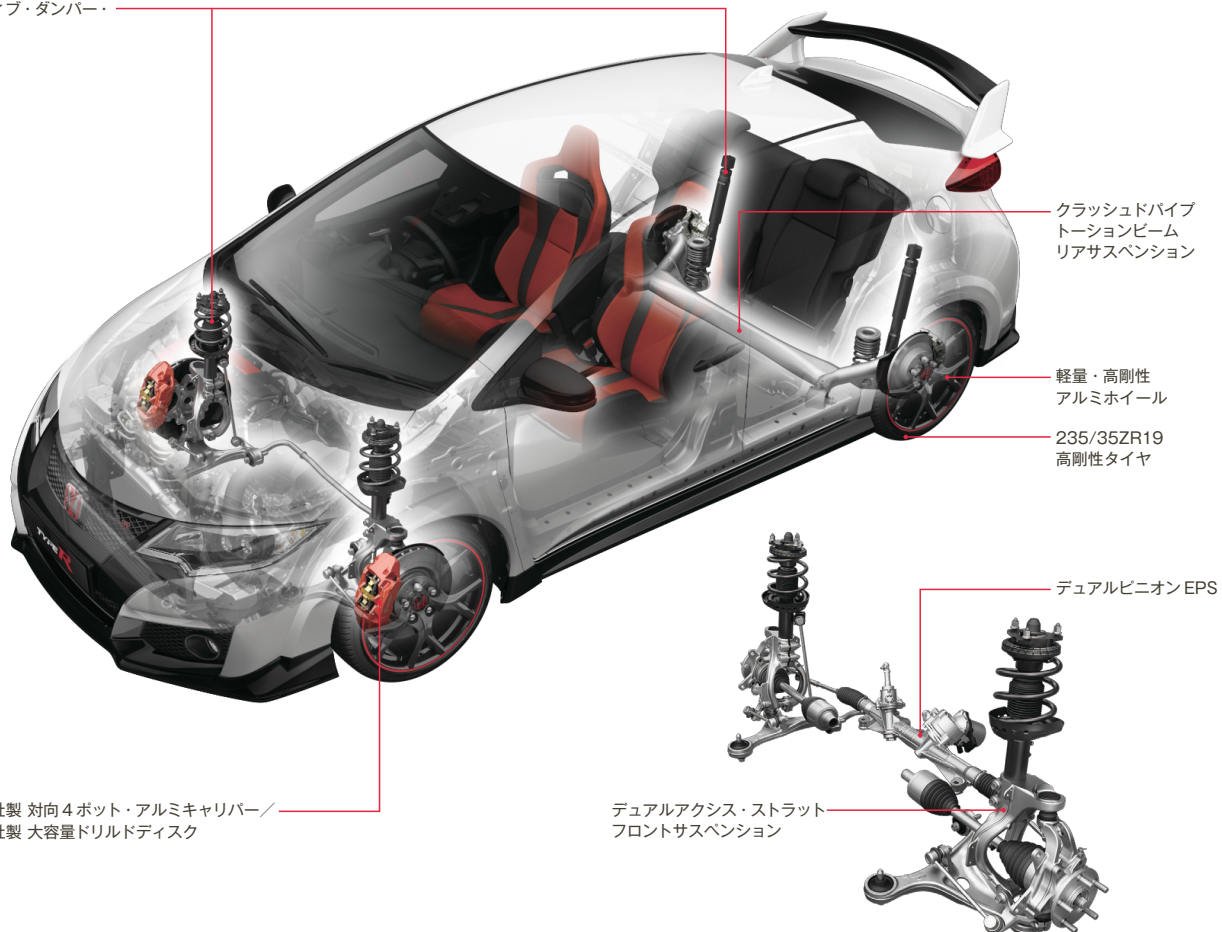
ニュルブルクリンクFF量産車最速のシャシー性能がもたらす、全速度域で運転を楽しめる優れた操縦安定性。

2.0L VTEC TURBOエンジンの性能を確実に路面に伝達し、FF量産車最速を達成するために、極めて高い限界性能を追求。同時に、最高速度270km/hに達する速度域に至るまで安心感の高いハンドリングも目指しました。そのため、サスペンション、ブレーキ、タイヤ、ステアリングシステムなど、シャシーを構成する要素のほとんどを専用設計。アライメント精度を徹底して高めました。電子制御ダンパーの制御もきめ細かくチューニングするなど車両姿勢を理想に近づけ、旋回性能はFFスポーツの域を超え、高速ブレーキングでも安定した姿勢を保持。さらには加速時のフロント荷重を確保して加速性能向上にも貢献しています。速度域を問わず、キレのあるハンドリングと優れた直進安定性を実現し、サーキット走行も日常走行も存分に楽しめるシャシーを完成しています。



■シャシー技術概要

アダプティブ・ダンパー・システム



**高速域での直進安定性、コーナリング限界性能、ステアフィール。すべてを高める、デュアルアクシス・ストラット・フロントサスペンション。**

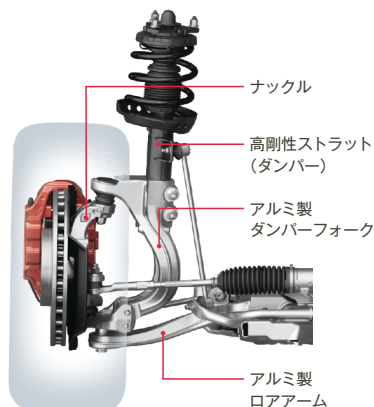
駆動輪を支えながら転舵も担うFF車のフロントサスペンション。シビックTYPE Rでは、400N・mものエンジントルクによるトルクステア対応、超高速域での直進安定性、サーキット走行でのコーナリング限界性能を高次元で達成することが求められました。そこで、従来のストラット式サスペンションでは一体であったナックルとストラットを分離し、ナックルは転舵を、ストラットは路面からの入力を受け持つ、デュアルアクシス・ストラットを採用。ナックルが独立したことでキングピン軸の傾きが抑えられた結果センターオフセットを小さくでき、トルクステアを大幅に低減しました。同時に、キャスター角を大きく設定することで、高速域においても高い直進安定性を発揮するとともに、転舵時にはタイヤ接地性に優れたキャンバー特性でコーナリングの限界性能も引き上げています。また、ロアアームとダンパーフォークをアルミ製とし、構造の最適化を図ることで軽量・高剛性化を追求\*。コンプライアンスブッシュも高硬度にして、キレのあるハンドリングに貢献しています。\*特許出願中

**●トルクステアの低減**

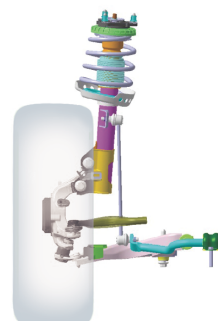
駆動力の左右差によってハンドルを取られる現象であるトルクステア。エンジンの出力・トルクが高まるほどに、その影響は顕著になります。シビックTYPE Rは、デュアルアクシス・ストラットに加え、左右のドライブシャフトの剛性バランス、デュアルピニオンEPSなどによって、トルクステアを最小化。発進時のフル加速でもコーナー出口など旋回中の加速でも優れた操縦安定性を発揮します。

デュアルアクシス・ストラット (Dual Axis Strut) : 転舵軸(ナックル)と路面からの入力軸(ストラット)という機能の異なる2つの軸を持つことから命名

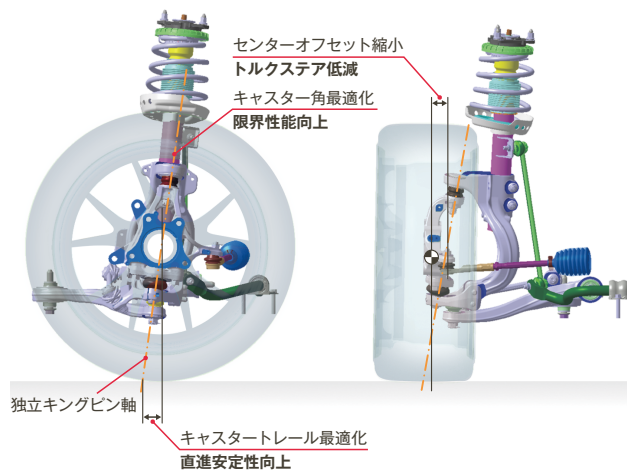
■フロントサスペンション構造



■従来型ストラット式サスペンション構造



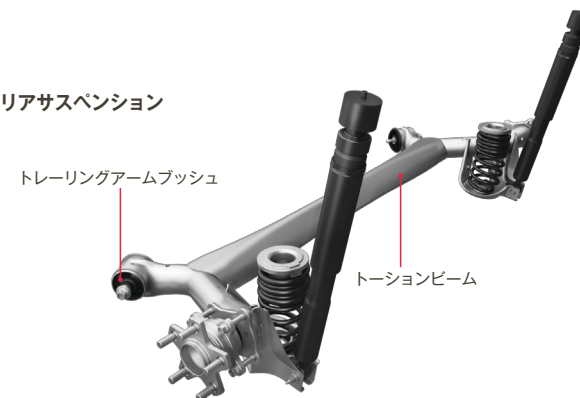
■フロントサスペンション・ジオメトリー



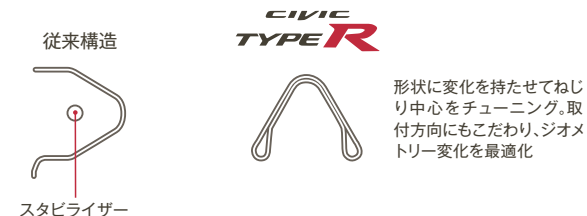
**高い旋回Gがかかる場面でも優れたスタビリティを発揮するクラッシュドパイプ・トーションビーム・リアサスペンション。**

対地キャンバー特性に優れたH型トーションビーム式としたうえで、パイプをつぶして成形するクラッシュドパイプをトーションビームに採用。リアのロール剛性を従来構造比で177%向上するとともに、スタビライザーを不要としたことで軽量化も実現しました。また、トレーリングアームのブッシュを高硬度にし、接地点横剛性を高めてトーション変化を抑制。高速コーナーでも高い接地性を保ち、優れたスタビリティを発揮します。

■リアサスペンション



■トーションビーム断面比較

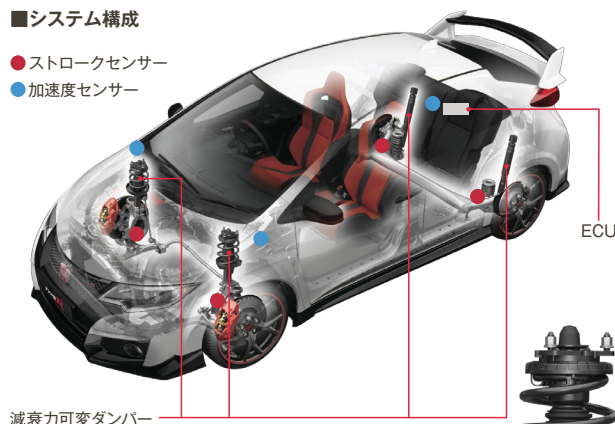


## 高性能サスペンションとの相乗効果で 高出力エンジンとハイパフォーマンスタイヤの 性能を使い切るアダプティブ・ダンパー・システム。

FF量産車最速の走りや日常のFUNな走りを両立する核となるのが、4輪独立電子制御ダンパー、アダプティブ・ダンパー・システム。加速度センサーやストロークセンサーなどからミリ秒単位でドライバー操作や車両状態を検知し、リアルタイムかつ連続的に4輪のダンパー減衰力を独立制御します。ダンパー内部のコイルに流す電流量を制御することでバルブが開く圧力を調整し減衰力をコントロール。さまざまな走行シーンを想定したHonda独自の制御ロジックにより、サーキットでも一般道でも卓越した運動性能とフラットな乗り味を発揮します。

### ■システム構成

- ストロークセンサー
- 加速度センサー



### ■ダンパー構造イメージ

ピストン内部の電磁コイルによって減衰力をコントロール



### ●究極のTYPE Rを目指し突き詰めた、 減衰特性セッティング

#### <路面入力に対する、フラットな車両姿勢コントロール>

起伏のある路面での走行においても、高いタイヤ接地性を保つようバネ上挙動に応じて4輪の各ダンパーの減衰力を調整。スポーツカーでありながら快適な乗り味を実現しています。また、加減速時には各輪の荷重が適切な配分となるように調整。加速時の前輪トラクション抜けを抑えてFF量産車最速の加速性能に貢献し、減速時には不安定な挙動を抑制して制動安定性を高めています。

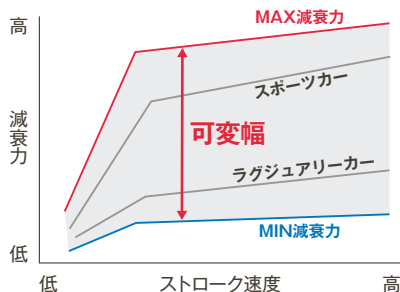
#### <操舵入力に対する、一体感とハイレスポンス>

ドライバーの操舵入力に対して車両が遅れなく追従し、一体感のある車両挙動となるよう各ダンパーの減衰力を調整。減衰力を変化させるタイミングをタイヤのアライメント変化と合わせて緻密にセッティングし、ハイパフォーマンスタイヤの性能を最大限に活かす適切な荷重移動を実現しています。

#### <最高速度まで安定した車両挙動>

200km/hを超える速度域では、わずかな挙動変化がドライバーに大きな不安を与えるため、アウトバーンで徹底的にセッティングを煮詰めました。車速に応じて減衰力の可変幅を最適化し、アウトバーンやサーキットなどの高速域でも安心して運転を楽しめる走行安定性を獲得しています。

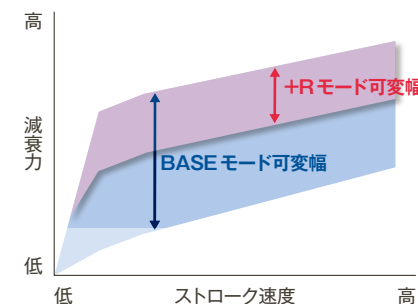
### ■減衰力可変イメージ



サーキットベストから、ラグジュアリーカー並みの快適な乗り心地まで、減衰力を広範囲に連続可変

### ●+Rモード

路面の起伏が激しいニュルブルクリンクにおいて、FF量産車最速を実現するには高い接地性と車両姿勢コントロールが重要となります。+Rモードではアダプティブ・ダンパー・システムの制御パラメーターを高減衰域にシフトさせることで高い路面追従性を発揮します。

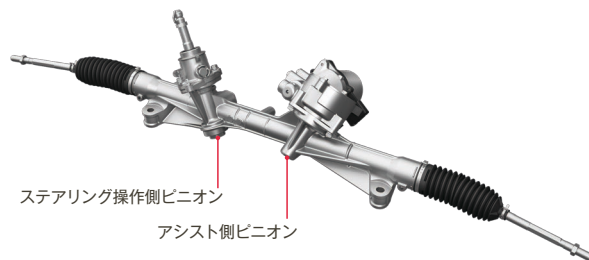




### ダイレクトで応答性の良いステアフィールをもたらす高剛性デュアルピニオンEPS。

ステアリングホイールの回転を直線方向の動きに変換するピニオンギアを2箇所を設置したデュアルピニオンEPSを採用。トルクセンシング部とアシスト部を分離することで、ステアリング操作およびタイヤからの入力、アシスト機構によるロスを伴わずに伝達。それにより、微小な操作からのリニアなステアフィールと正確なステアリングインフォメーションを獲得しています。また、操舵角フィードバック制御ロジックを新開発し、直進時にはしっかり感があり、操舵時には応答性のよい操作感を実現しました。ギアボックスはラックギア支持剛性を大幅に引き上げ、アルミハウジングを高剛性化。リジッドにマウントする事で、ダイレクトな操舵感をもたらします。

#### ■デュアルピニオンEPS



#### ●+Rモード

BASEモードでは軽快でキレのあるステアフィール。+Rモードでは、サーキット走行でのリニアリティーとしっかり感を追求しました。

#### ■EPS設定



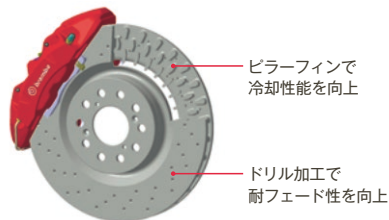
### 強力なストップングパワーを発揮し、耐フェード性にも優れた大容量ブレーキシステム。

270km/hに対応する制動力と、サーキットでの連続アタックでも制動力が落ちにくい耐フェード性能を求め、ブレーキシステムの高性能化を追求しました。フロントには Brembo 社製モノブロック4ポッド・アルミキャリパーと同社製φ350×32mm厚のドリルド&ピラーフィンディスクを組み合わせ、リアにはφ296mm×11mm厚の大径ディスクを採用。さらに、フロントバンパーに大型ダクト、フロントキャリパー近くに導風板を設置し、走行風によって効果的に冷却しています。また、日常走行では扱いやすく、サーキット走行など高G域では短いペダルストロークで強力なストップングパワーを発生する特性を持たせ、ドライバーの感覚にリニアなブレーキフィールとしています。

#### ■フロントブレーキ



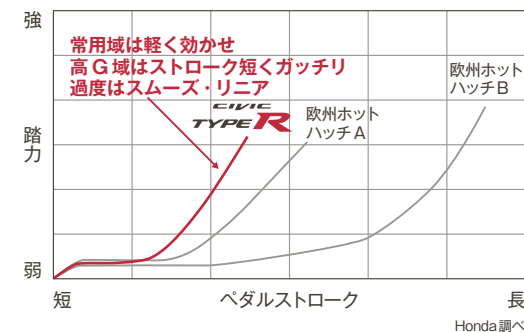
#### ■フロントブレーキディスク構造



#### ■ブレーキ冷却パーツ



#### ■ブレーキフィール特性比較







## 強さ、軽さ、空力で操安の礎を

ニュルブルクリンクFF量産車最速を達成するためのボディーには、サスペンションの性能を活かしきる強さ、パワーウェイトレシオに影響する軽さ、最高速の伸びとダウンフォースによる安定性をもたらす空力性能などすべてに高水準であることが課せられる。

重量の増す補強材を極力使わずにボディ剛性を高めること、空気抵抗を悪化させずにマイナスリフトを達成すること。

この相反する要件を高次元でクリアするために、

シミュレーション解析と走り込みを繰り返しながら、

剛性や空力に効果の高いポイントの一つずつ洗い出し、ミリ単位の調整を重ねた。





## 接着によるボディー骨格の接合で、強さと軽さを高次元で両立。

足回りを活かし切り、  
優れたパワーウェイトレシオにも貢献。  
FF量産車最速を支える軽量・高剛性ボディー。

228kW(310PS)/400N・m(40.8kgf・m)のエンジン性能をフルに発揮するサーキット走行を想定し、路面からのハードな入力を受けるサスペンション取り付け部を中心に、極めて高い剛性を求めたシビックTYPE Rのボディー。一方で運動性能に悪影響をおよぼす重量増加は最小限に抑える必要がありました。そこで、主要骨格の接合に接着剤を広範囲に採用し、補強材の追加をわずかにとどめながら大幅にボディー剛性を向上。ベース車(欧州シビック5ドア)に対し、接地点横剛性で18%高めています。また、前後バンパービームの構造を最適化するなど細部まで軽量化を徹底しています。

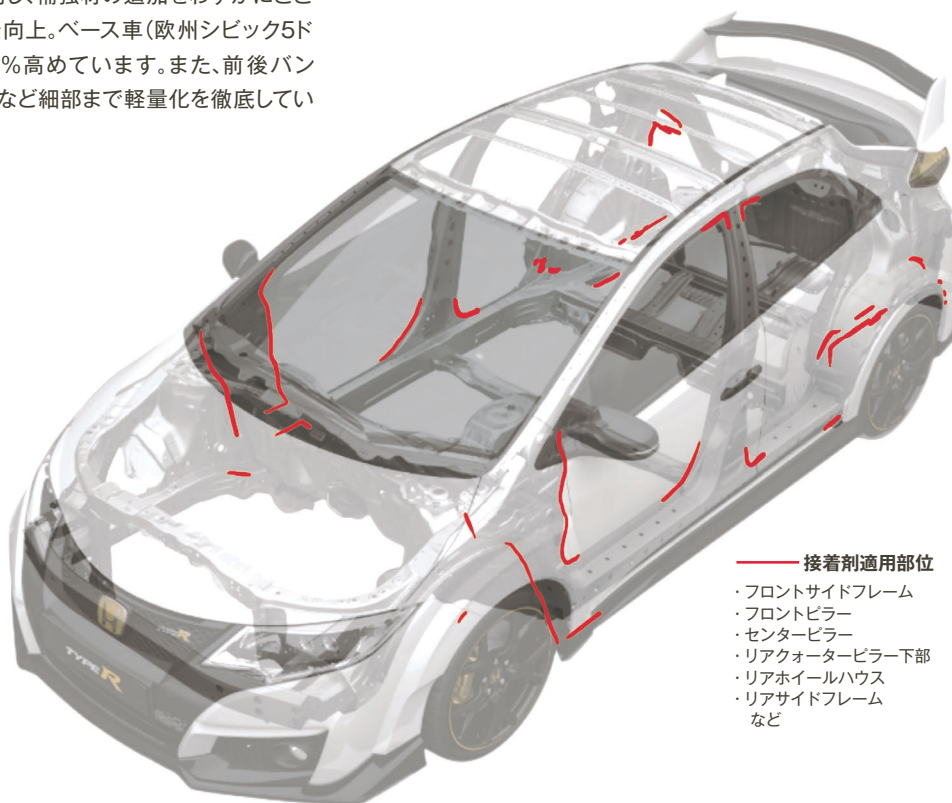
### ●効果的に剛性アップが図れる接着接合

スポーツモデルに従来から用いられるスポット溶接の増し打ちよりも、大幅に接合面積を大きくできる構造用接着剤による接合を採用。広い面で応力を分散できるため効果的に剛性を確保できます。シビックTYPE Rのボディーへの採用にあたっては、剛性効果と塗布可能箇所を見定めながらCAE解析を駆使して最適化。ロボットが塗布できない複雑な形状の箇所はトレーニングを受けた専任スタッフによって塗布するなど、剛性効果の高い接着箇所を最大限に確保しています。

### ■接着剤塗布箇所の品質検査



トレーニングを受けた専任スタッフが塗布するとともに、接着剤の厚みや幅、長さなどを厳密に管理

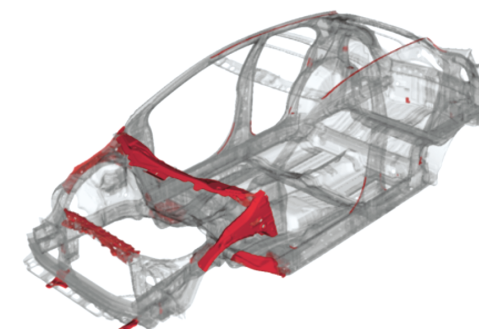


#### —— 接着剤適用部位

- ・フロントサイドフレーム
- ・フロントピラー
- ・センターピラー
- ・リアクォーターピラー下部
- ・リアホイールハウス
- ・リアサイドフレーム
- など

#### ■形状変更・補強材追加部位 (対ベース車：欧州シビック5ドア)

- ・フロントバルクヘッド
- ・フロントアッパーメンバー
- ・フロントダッシュアッパー
- ・フロントサブフレーム取付部
- ・インタークーラー取付部
- など



## 車両全体にわたりグラム単位で徹底した軽量化

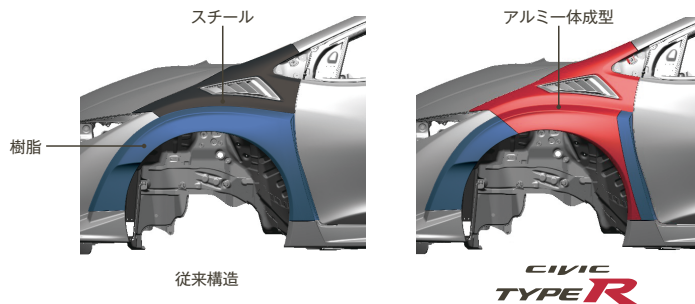
ボディー骨格以外にも車両全体にわたって軽量化を徹底しました。最大100kgものダウンフォースを発生する大型リアスポイラーは接着剤を効果的に用い、金属部品を削減。フロントオーバーフェンダーはフェンダーと一体成型のアルミ製としました。インテリアにおいても、リアシートはフレームを薄肉化するなど専用設計とし、トリアム類も形状や厚みなどを最適化。グラム単位の軽量化を積み重ねパワーウェイトレシオの向上に貢献しています。

### ■主要な車両軽量化項目

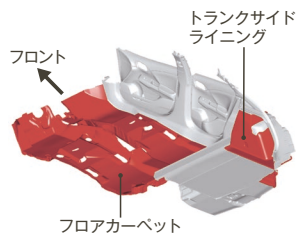
**エアコン・コンデンサー**  
薄型化し、同性能の従来構造比で18%軽量化



**フロントオーバーフェンダー**  
フェンダーとオーバーフェンダーを、軽量のアルミで一体成型  
従来構造比で42%軽量化



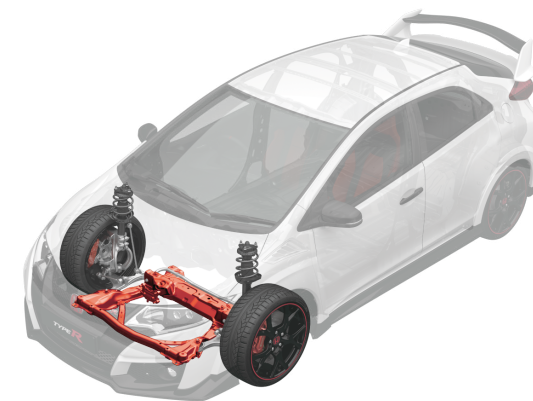
**内装トリム**  
トランクサイドライニングとフロアカーベットを最適化し、従来構造比で33%軽量化



**リアシート**  
フレーム板厚の最適化や部品点数削減により、ベース車(欧州シビック5ドア)比で17%軽量化



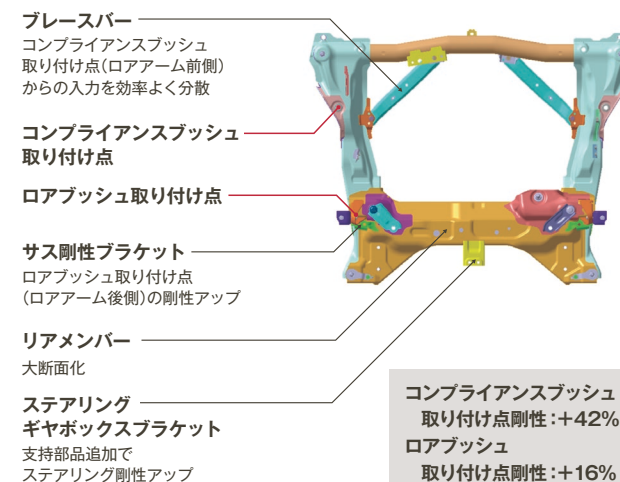
**大型リアスポイラー**  
接着剤使用により金属部品を減らし、従来構造比で約30%軽量化



## 動きのよい足回りを実現する高剛性フロントサブフレーム

235/35ZR19のハイグリップタイヤによって、サスペンションからボディーへの最大入力是非常に大きくなります。その力を受け止めサスペンションの性能を出し切るために、フロントサブフレームを徹底強化。効率よく入力を分散するブレースバーを追加してコーナリング時のロアアーム取り付け点剛性を大幅に高めたほか、剛性左右差も極小化し、剛性感の高いハンドリングに貢献しています。

### ■フロントサブフレーム強化概要



比較数値はベース車(欧州シビック5ドア)比



## 直進安定性や旋回時の限界性能を高める、エアロダイナミック・グリップ。

### 強力なダウンフォースによるマイナスリフトと、空気抵抗の低減を高次元で両立。

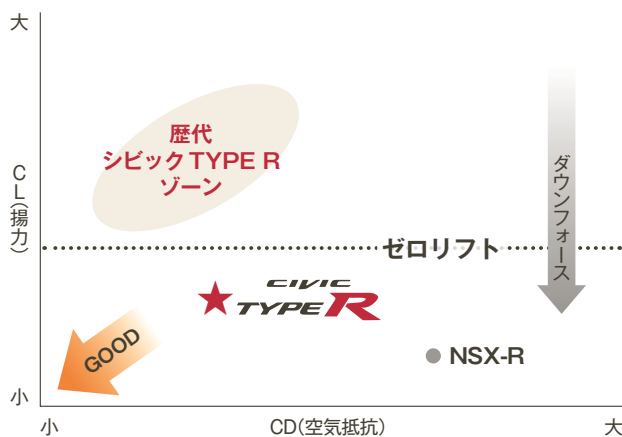
超高速域でも安心感の高い走りを実現するために、空力によって高速走行時の操縦性と安定性を高めるマイナスリフトを追求。CFD(流体解析)や風洞テストを繰り返し、ニュルブルクリンクをはじめサーキットでの走り込みも重ねながら空力パーツの形状や配置を見極めていきました。迫力あるスタイリングにも貢献する大型リアスポイラーやフロントオーバーフェンダーは、強力なダウンフォースを発生。空気抵抗の悪化を抑えながらさらなるダウンフォースを得るために、フロア下面のほとんどをアンダーカバーで覆うとともに、フロントスポイラー、サイドシルガーニッシュ、リアディフューザーなど空力処理を徹底しました。また、速度域に応じてダウンフォースの前後バランスを最適化しています。これらによりCD(空気抵抗)の悪化を最小限にして最高速度270km/hを達成\*するとともに、CL(揚力)のマイナスリフト化を実現することで、圧倒的な速さと優れた操縦性を両立しています。

※開発車のテスト走行による。Honda調べ

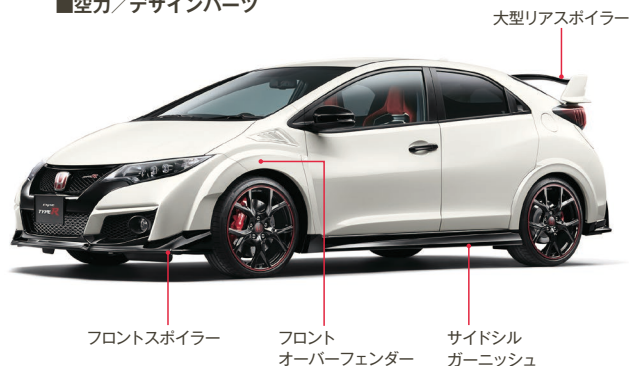


風洞実験

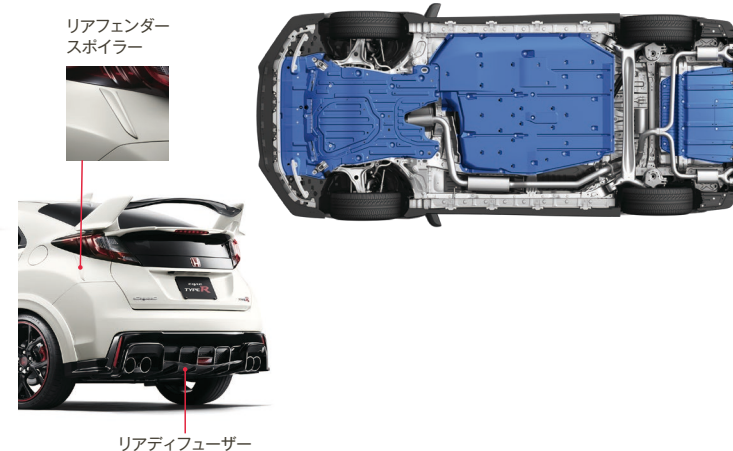
### ■マイナスリフトと空気抵抗低減の両立



### ■空力/デザインパーツ



### ■アンダーカバー

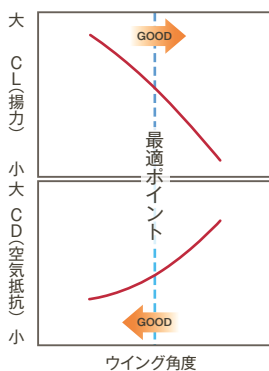


●最大100kgfものダウンフォースを発生し、高速直進安定性を高める大型リアスポイラー。

最高速度まで高いスタビリティを保つシビックTYPE R。その実現に大きく貢献するのが大型リアスポイラーです。ホディー形状との相乗効果で効果的にダウンフォースが得られる翼断面形状としたうえで、CD(空気抵抗)とCL(揚力)のバランスが最適になるようウイングの迎角を1°刻みでチューニング。空気抵抗を抑えながらウイング上面とボディー上面に強力なダウンフォースを発生させます。

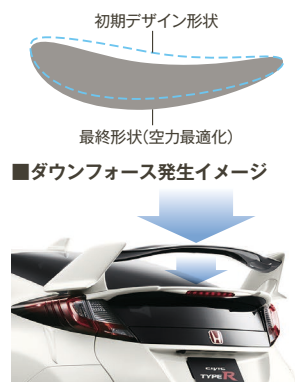


■ウイング迎角の調整



相反する関係のCLとCDを車両全体のバランスを取りながら調整

■ウイング断面形状の最適化



ウイングとボディーで効果的にダウンフォースを発生

●フロントのダウンフォースを高め、操縦性を向上させるフロントオーバーフェンダー。

大径ワイドタイヤによるワイドトレッド化に対応するフロントオーバーフェンダー。大きく張り出した形状でダウンフォースを発生させ、コーナリング時のグリップ限界を高めるとともに、レスポンスのよいハンドリングにも貢献します。また、前部にカット形状を設けることで前面投影面積を減らして空気抵抗を低減。ボディーサイドの整流効果も高めています。



■カット形状



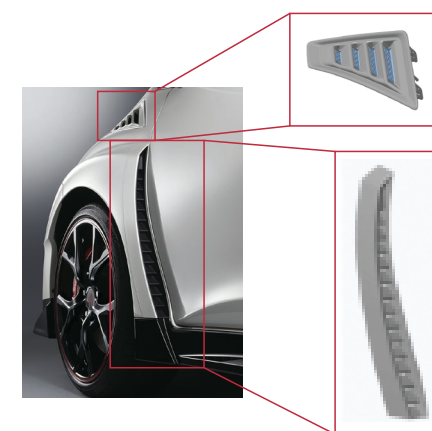
■ボディーサイドへの空気の広がりを抑制



●空力性能を持たせながらエンジンルーム内の排熱性を高めた、フロントフェンダーアウトレット構造。

フロントフェンダーの上部と後部にアウトレット構造を採用しました。エンジンルーム内の熱を効率よく排出することで、エンジン冷却水温低下に貢献。これにより空力に不利に働くフロントグリル開口部を小さくでき、空気抵抗低減と排熱効果を同時に生み出しています。また、アウトレットから排出される細かな空気の渦によって、ボディーサイドの整流効果も得ています。

■フロントフェンダーアウトレット構造



排出口を小さな孔とすることで空気の渦を発生させて空力特性を最適化



## サーキットでも日常シーンでも、レーシングスピリットを映すエキサイティング・コクピット。

走りへの期待が高まり、すべてのシーンでクルマとの一体感が得られるTYPE R専用コクピット。

空間全体に黒を基調にしながらTYPE Rを象徴する赤を効果的に配したインテリア。ドライバーが思う存分に走りを堪能できるよう、ドライビングポジションや走行情報の視認性、運転操作性などを考慮し、シート、ステアリングホイール、メーターユニットをTYPE R専用に設計。シフトノブにはチタン調のアルミを、足元にはステンレス製スポーツペダルを採用しました。走行情報を伝えるメーター類やディスプレイには走りの昂揚感をいっそう高める演出とTYPE Rならではの車両情報などを表示する専用コンテンツを用意。また、特別感を引き立てる加飾や装備によって、所有する喜びをもいっそう高めています。

### TYPE Rとしての機能性とデザイン性を融合した、専用ステアリングホイール。

空間全体のイメージ同様、黒を基調に赤を大胆に配色したデザイン。センターパッドに赤のHondaエンブレムを配し、表皮にはなめらかで手のひらに吸い付く感覚が得られる本革を採用。下半分の内側に同素材の赤を採用するとともに、上半分の内側には赤ステッチを施しています。また、Dカット形状を採用することにより、フロントシートの低ヒップポイント化を可能にすると同時に、膝周りのスペース及び乗降性のよさを確保。正対位置での握り感がより手に馴染むよう、スポーク部の太さを減らし親指のフィット感を高めるグリップ形状や、操舵時の引っ掛かり、違和感をなくすためにホイールのなめらかな外形線を構成するなど、操作性を追求。ホイール上部センターには、旋回時のステアリングの切れ角がイメージできるように赤のセンターポジションマークを配置しています。



#### 【走りを支える専用装備】

- ① Honda TYPE R シート(フロント)
- ② D カット形状・専用ステアリングホイール
- ③ アルミ製シフトノブ
- ④ ステンレス製スポーツペダル

#### 【走りを演出する情報系装備】

- ⑤ 単眼タコメーター
- ⑥ REV インジケータ / デジタルスピードメーター
- ⑦ マルチインフォメーションディスプレイ

#### 【所有するよろこびを高める装備】

- ⑧ スウェード調センターコンソール&フロントドア表皮
- ⑨ カーボン調×アルミ調加飾ダッシュボードパネル(助手席)
- ⑩ フロント・インナードアハンドルイルミネーション(LED)
- ⑪ 赤ステッチドアパッド
- ⑫ シリアルナンバー入りアルミ製エンブレム
- ⑬ Hondaスマートキーシステム(TYPE R専用エンブレムキー付)



メーター類はすべて撮影のために点灯・表示したものです

## 日常域から高G領域まで優れたホールド性を発揮する、専用設計「Honda TYPE R シート」。

シビックTYPE R EUROに搭載した「Honda Rスペックシート」をさらに進化させた、専用設計の「Honda TYPE R シート」を新開発しました。運転席からの低い視点でエキサイティング・コクピットを実感でき、急激な旋回時でもしっかりと体をホールド。ハイパフォーマンスで圧倒的な走りを支えます。

### 【Honda TYPE R シート】

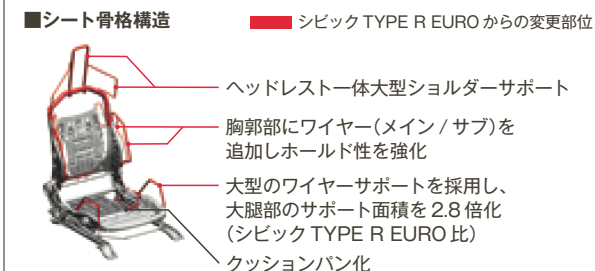
- ①ヘッドレスト一体大型ショルダーサポート
- ②多面体形状シートバック
- ③低ヒップポイント対応専用ウレタン
- ④ペダル操作性向上 異硬度クッション(前端部)
- ⑤TYPE R 専用ハイメタルガーニッシュ
- ⑥TYPE R 刺繍入り ラックス スエード®×メッシュ表皮
- ⑦TYPE R 専用一体バックボード

\*ラックス スエード®はセーレン株式会社の登録商標です



### ●ホールド性の強化

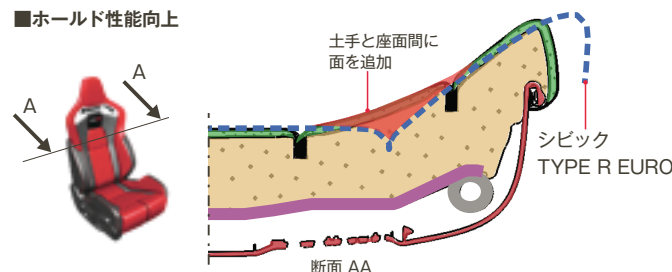
より広い面積で体を支えるために、シビックTYPE R EUROに対し、シートバックのサイドサポート部にメイン、サブ2本のワイヤーを追加するとともに、体にしっかりと沿わせる多面体形状シートバックを採用。さらに、大腿部のサポートワイヤー大型化などの強化も加えたことで、低G領域から高G領域まで優れたホールド性を発揮します。



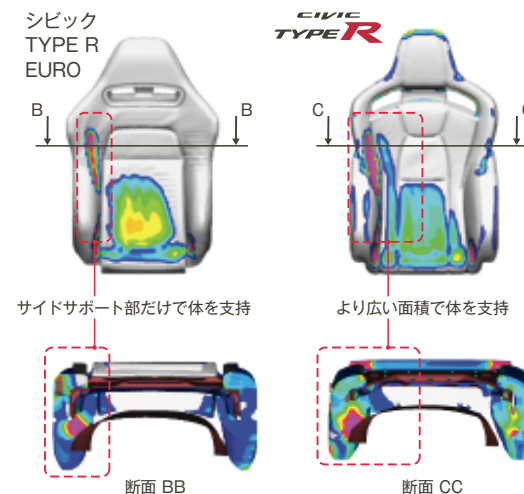
### ●低ヒップポイント化

シビックTYPE Rはセンタータンクレイアウトを採用しているためフロントシート下に燃料タンクがあり、位置を大幅に下げることができません。そこでクッションバンの採用と、座面のクッション部であるウレタンの発泡密度・硬度などを見直すことで、シビックTYPE R EURO同等のクッション性能を確保しながら20%のウレタン薄型化を可能にしました。これにより、ベース車(欧州シビック5ドア)に対し20mm低いヒップポイントを実現。さらに車高を10mm低下させたことと合わせ、ヒップポイント地上高はベース車に対し30mmの低下を実現し、アイポイントを大幅に下げている

### ■ホールド性能向上



### ■旋回時の体圧比較





## 走る楽しさをさらに昂揚させるTYPE Rならではの情報表示機能。

少ない視線移動で走行中の車両状況が把握でき、さらにメーター表示とともにTYPE Rならではの走りの昂揚感を演出。

エンジンスタートのスイッチを押した瞬間からシビックTYPE Rの走りの世界へと気分を高め、走行中は走る楽しさをいっそう高める情報表示機能。走りを楽しめるさまざまなコンテンツを表示するマルチインフォメーションディスプレイは、サーキットでは本格的な機能として、日常ではスポーツ走行を楽しむ機能として活用することができます。また、コンテンツ切り替えや機能の操作はすべてステアリングスイッチで行うことができます。

### ●エンジンスタート時の演出

3つのメーターリングが白⇒赤と点灯、タコメーターの指針が全域をスワイプします。また、スピードメーターが3ケタ全灯⇒2ケタ⇒1ケタとカウントダウンするのに合わせてREVインジケーターが3段階に点灯。マルチインフォメーションディスプレイにはTYPE Rのロゴが表示されます。

### ●REVインジケーター

タコメーターと連動し、エンジン回転が高まるにつれ両端から光が集中。走行中は視線を前方に向けたままでもエンジン回転の上下動をイメージとして捉えることができます。また、点滅による適切なシフトアップタイミングの表示を行います。



REVインジケーター  
発光イメージ(+Rモード時)

### ●マルチインフォメーションディスプレイに表示されるコンテンツ

燃費や時計といった基本的な表示の切り替えに加え、専用コンテンツとして10アイテムを設定しました。7つの車両情報と、走行タイムを計測できる3つのアイテムを備えています。

#### ■車両情報(7アイテム)



- ① [Boost Press] ターボ過給圧表示
- ② [Water Temp] 水温表示
- ③ [Oil Press] 油圧表示
- ④ [Oil Temp] 油温表示
- ⑤ [G-Meter] 旋回時などGの変化を表示
- ⑥ [Brake Press] ブレーキ踏力表示
- ⑦ [Accelerator Position] アクセル開度表示

#### ■タイム計測(3アイテム)

LAP Time	05
LAP 03	04
05:25.96	03
Fastest LAP	▶ 02 07:51.99
07:51.99	01 08:21.33
	10:00

[LAP Time計測]は、スタート地点でステアリングスイッチ(SOURCE)を押すと計測開始。ゴール地点でステアリングスイッチ(SOURCE)を再び押すと計測終了。周回を重ねて計測する際は、スタート地点通過時にステアリングスイッチ(MENU)を押すとタイムストップと同時に次の計測を開始。

#### ⑧ [LAP Time計測]

0-400m Time	05
Attack 03	04
00:13.96	03
Best Time	▶ 02 00:13.81
00:13.81	01 00:13.83
	10:00

#### ⑨ [0-400m計測]

0-100km/h Time	05
Attack 03	04
00:05.96	03
Best Time	▶ 02 00:05.80
00:05.80	01 00:06.55
	10:00

#### ⑩ [0-100km/h計測]

[0-400m計測]と[0-100km/h計測]は、ステアリングスイッチ(SOURCE)でカウントダウンを開始するとREVインジケーターが両端から点灯しはじめ全灯後、消灯と同時に計測スタート。400m、100km/h地点は車両が判断し計測終了。計測中にステアリングスイッチ(SOURCE)で手動停止することも可能。

\*タイム計測の精度は走行状況や路面状況などにより異なります。



メーター類はすべて撮影のために点灯・表示したものです

●BASEモード/+Rモードによる差異

+Rモード時は、REVインジケータ左に「+R」表示が点灯します。メーターリングおよびREVインジケータ下部のバーライトがBASEモード時は白、+Rモード時は赤く発光します。



BASEモード 点灯イメージ



+Rモード 点灯イメージ

●正確なシフト操作をサポートする、ギアポジション表示

トランスミッションの入力側と出力側の回転差から、Honda独自のロジックで選択ギア段を瞬時に検出。シフト操作から0.2秒以内に表示します。視認性を考慮し、スピードメーター付近に表示します。

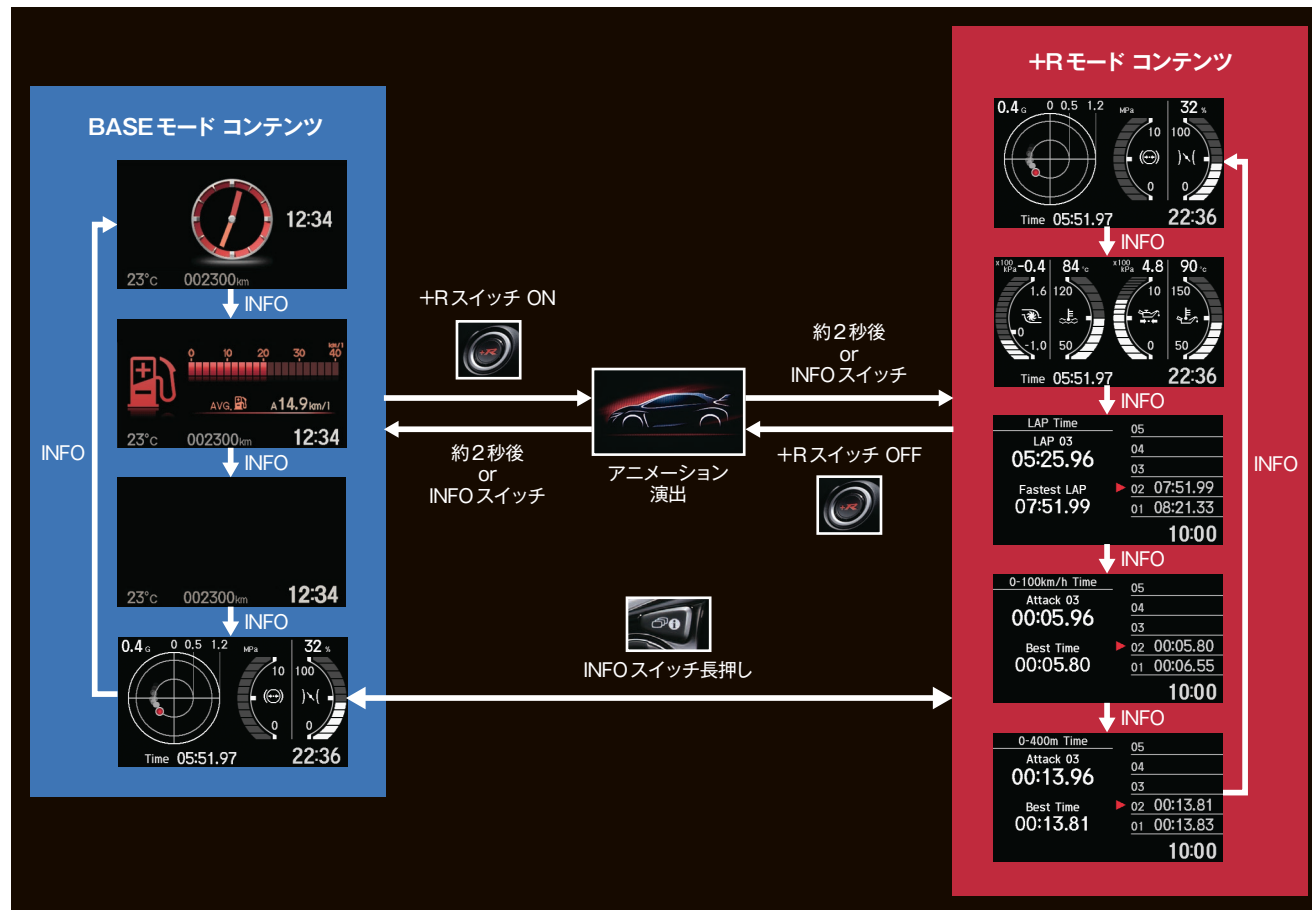


メーター類はすべて撮影のために点灯・表示したものです

●マルチインフォメーションディスプレイ表示切り替えのBASEモード/+Rモードによる差異

BASEモード時はステアリングのスイッチ (INFO) を押すごとに時計・燃費などの4つの画面が順送りで表示されます。+Rスイッチを押すと、シビックTYPE Rのシルエットを映す画面が表示された後、+Rモードコンテンツの選択状態に遷移し、INFOスイッチを押すごとに5つの画面が順送りで表示されます。また、INFOスイッチ


を長押しすることで、現在のモードと関係なくBASEモードコンテンツと+Rモードコンテンツを切り替えることができます。なお +Rモードのタイム計測コンテンツで計測中であっても、他の画面に切り替えることが可能です。







1997



Hondaのレーシングスピリットを継承し、走りの楽しさと運動性能を徹底追求。

2001



サーキットでのドライビングプレジャーと日常走行域での深い走りを実現したホットハッチ。(英国生産)

2007



サーキット性能と操るよろこびを追求し「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。

2009



**CIVIC TYPE R EURO**  
 独自のフォルムと欧州で鍛えた運動性能を持つプレミアムスポーツ。  
 (英国生産、日本台数限定販売)

2015



デュアルプルリンクFF 量産車最速を達成。圧倒的パフォーマンスと全速度域・高次元ドライバビリティーによって心昂ぶる乗り味を実現。



シビックTYPE Rが生産される英国工場 (Honda of the U.K. Manufacturing Ltd.)

■歴代エンジン主要技術

B16B 98 spec R 1.6L 185ps/8,200rpm 16.3kgm/7,500rpm	K20A 2.0L 215ps/8,000rpm 20.6kgm/7,000rpm	K20A 2.0L 225ps/8,000rpm 21.9kgm/6,100rpm	K20Z 2.0L 201ps/7,800rpm 19.7kgm/5,600rpm	K20C 2.0L 228kW(310PS)/6,500rpm 400N・m(40.8 kgf・m)/2,500-4,500rpm
				直噴システム
				ターボチャージャー + 空冷インタークーラー
				ナトリウム封入エキゾーストバルブ
	VTC <吸気側>	←		← <吸気側/排気側>
DOHC VTEC 3 ロッカーアーム<吸気側/排気側>	←	←		← <排気側>
4-2 フルデュアル・エキゾーストマニホールド	←	←	4-1 等長	2ピースウォータージャケット・エキマニレスシリンダーヘッド
高強度 鍛造コンロッド	←	←		高強度 部分強化コンロッド
高圧縮比 モリブデンコート付軽量ピストン	←	←		クーリングチャンネル付軽量ピストン
単管等長サイドフロー・インタークマニホールド<アルミ製>	←	←		← <樹脂製>
フルカウンター 8 ウェイト高強度クランクシャフト	←	←		セミカウンター 8 ウェイト高強度クランクシャフト
	ロア・ブロック	←		←
#7 スパークプラグ<白金>	← <イリジウム>	←		←
直列 4 気筒アルミシリンダーブロック	←	←		←