



**CIVIC TYPE *R***

PRESS INFORMATION 2020.10.08

**HONDA**  
The Power of Dreams

## CIVIC TYPE R

PRESS INFORMATION 2020.10.08

### INDEX

- 3 イントロダクション
- 5 開発者の思い
- 9 エクステリアデザイン
- 10 冷却
- 11 空力
- 12 ブレーキ
- 13 サスペンション
- 16 ステアリング/シフトノブ
- 17 カラー
- 18 Limited Edition
- 20 鍛造アルミホイールの開発
- 21 開発トビックス #1  
HRD Sakuraのドライビングシミュレーターを  
量産車開発に初投入
- 22 開発トビックス #2  
鈴鹿サーキットで  
FFモデル最速ラップタイム<sup>※</sup>を達成
- 23 Honda SENSING
- 24 主要装備
- 25 主要諸元

※ Honda調べ (2020年7月現在)



目指すものは、ただひとつ

ドライバーの意のままに操れるクルマをつくりたい。

「TYPE R」のボディに掲げられた赤いエンブレムは、Hondaに脈々と受け継がれる走りへの思いの象徴です。その思いとは、より高い次元でドライバーの意のままに操ることができる究極のクルマをつくりたいという願いです。

「TYPE R」は、1992年のNSX-Rに始まり、インテグラやシビック(欧州ではアコードも含む)へとモデルを拡大。2017年に現行のシビック TYPE Rがデビューするまで、計10モデルの「TYPE R」をラインアップしてきました。

当初は、ベースとなる車両のウエイトを削ぎ、足まわりを固め、エンジン性能を磨き上げるレーシングカー由来の手法が、「TYPE R」具現化の主な手段でした。

2017年のシビック TYPE Rでは、車両のディメンションやボディー骨格、プラットフォームの構造といったベースモデルの設計段階から、「理想のFFスポーツ」としてありたき姿を追求し、その魂を吹き込みました。クルマとしての基本性能を根本的に高め、それまでのFF車の常識を超えた圧倒的な走りの喜びを実現しました。「TYPE R」でしか得られない、心を震わせるようなサーキットパフォーマンスと、どこまでも走り続けたいようなGTパフォーマンス。この両者を高次元に成立させた懐の深い乗り味は、日・米・欧、幅広いマーケットから評価され、多くの喜びの声を獲得しました。



私たちは、立ち止まらない

なぜなら、それがHondaの生き方だから。

2017年7月。シビック TYPE Rを世に送り出した瞬間から、次なる究極に向けた挑戦を開始しました。自ら定めた当初のターゲットを極めた時点で、開発に携わったエンジニア全員が、もっと速く、もっと遠くまで走り続けたいという思いを抱いていたからです。そして世界中から集まる驚きと喜びの声は、エンジニアたちの心を鼓舞し、さらなる進化のための力となりました。ドライビングを愛する心に導かれるがまま、走れば走るほど新たなアイデアが生まれ、ダイナミクス性能をさらに磨き上げることにチーム全員が没頭しました。2020年。立ち止まらずにさらなる進化を目指し突き進んだシビック TYPE Rは、走る、曲がる、止まる、すべての性能を新たな次元へと深化させ、さらなる高みへと到達したのです。



# 開発者の思い

シビック TYPE R 開発責任者 柿沼 秀樹

私にとっての「運転の楽しさ」の原点は、  
免許を取って初めて父親のクルマを運転したときの感動です。  
取り立ててスポーティーなクルマではなく、私も「速さ」を求めていたわけではありません。  
それでも、コーナーで思い通りのラインを描くことができたときの  
脳内にあふれ出るような気持ちよさは今でも忘れることができません。  
夜な夜な父親のクルマを拝借してはあちこちを走りまわり、運転の虜になった私が  
自動車の開発に携わりたいと考えるのは必然と言えるものでした。

Hondaに入社してからは、サスペンション研究の担当者として量産車の開発に携わりました。  
そのなかで私は、「TYPE R」の創生期となる開発の姿を目の当たりにしました。  
NSXのダイナミクス性能を極限まで磨き上げたNSX-R。  
FFでスポーツカーはつくれないという常識を覆したインテグラ TYPE R。  
そして、「TYPE R」ならではの喜びをより多くの方に届けるべく誕生したシビック TYPE R。  
いずれのモデルにおいても、熱い心を持ったエンジニアたちが決して妥協することなく  
走りを楽しむドライバーのために、心血を注いで開発に臨んでいました。  
これこそ自分の目指し続けてきたものだと感じるとともに  
あらためて「運転の楽しさ」の究極を目指したいという決意を新たにしました。

時を経て、シビック TYPE Rの2017年モデルで  
開発責任者を務めることとなったときに考えたのは、「TYPE R」というクルマがもたらす喜びを  
一人でも多くの方に届けたい、知っていただきたいということでした。  
そこで、「TYPE R」として究極のダイナミクス性能を追求するとともに  
どこまでも走り続けたいようなGTパフォーマンスを兼ね備えた異次元の「TYPE R」を目指したのです。  
こうして誕生した2017年モデルは、私が初めてクルマに乗ったときから追い求め続けてきた  
「操る喜び」を、かつてないレベルで具現化させたひとつの到達点でした。

しかし、「TYPE R」に課せられているのは、「究極」であり続けること。その道のりに終わりはありません。  
通常のマイナーモデルチェンジでは不可侵とされる領域まで手を入れ  
FFスポーツカーとしての理想の姿をさらなる高みへと引き上げました。  
この「TYPE R」の進化にかけた私たちの思いは、お乗りいただければきっとご理解いただけるはずです。  
どうぞ存分にお楽しみください。





## 意のままを目指す走りに さらなる速さと昂りを

心震わせるようなサーキットパフォーマンスと、どこまでも走り続けたいくなるようなGTパフォーマンスを高次元で両立させたシビック TYPE R。その走りを、より速く、そしてより満喫いただけるよう、通常のマイナーチェンジの枠を超えて進化させました。





## エクステリアデザイン

### 前後ロアガーニッシュをより先鋭的なデザインに

第2世代の「TYPE R」として立ち上げ、好評を獲得した2017年モデル。そのイメージを大切に育み、定着させていきたいという思いのもと、全体のイメージを不変とし、きめ細かな部分を進化させデザインを洗練させました。ロアガーニッシュのなかにある、L字形のボディ同色の立体的なウイング形状は、フロントはポジションランプ、リアはテールランプの形状の反復となっています。それぞれのランプの先鋭的なイメージを、ランプがついていないときも表現。空気を切り裂くようなシャープさと、ボディ一色をガーニッシュ部に入れることで、ボディをより薄く低く見せる効果を目指しました。



前後ランプのL字形の造形とシンクロさせることをイメージした、ロアガーニッシュのデザインスケッチ。

### エクステリアデザイン



# 冷却

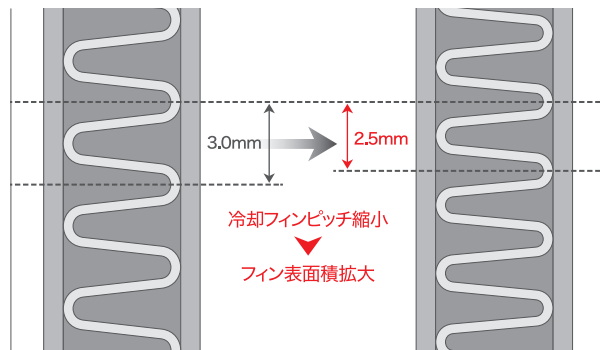
## 開口部面積とラジエーターピッチを変更し 冷却性能を大幅に向上

2017年に発売した現行モデルから、「TYPE R」史上初のグローバル展開により、日本・欧州に加え、北米・アジア各国のお客様にもお乗りいただけることになりました。世界中のさまざまな環境で、スポーツライビングを存分にお楽しみいただくために、冷却性能のさらなる向上を目指しました。

アッパーグリル部のデザインを変更し、エンブレムも縮小。これにより、ラジエーターのグリル開口部面積を従来より13%拡大し、ラジエーターに効率よく風を導入。あわせて、ラジエーターのフィンピッチを従来の3.0mmから2.5mmに変更し、放熱性を向上。開口部から導入された風を最大限活かして冷却性能を向上させることで、サーキット走行テストにおいて、最大で約10℃の水溫低減を実現しています。

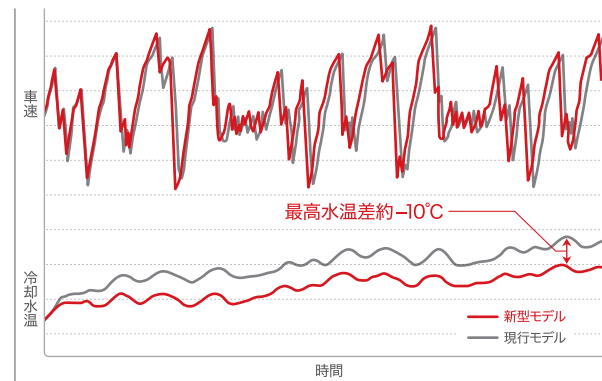


ラジエーター冷却フィンピッチ変更イメージ

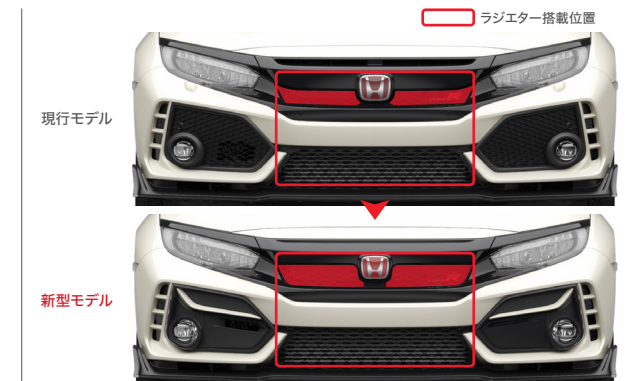


ラジエーターのフィンピッチは、細かくすると空気抵抗が増えますが、空力性能の改善で解決。

サーキット走行 水溫テストイメージ(外氣溫25℃)



フロントアッパーグリルの開口部比較



# 空力

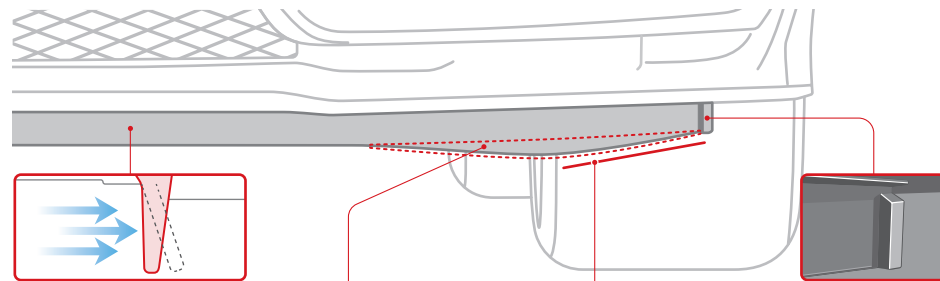
フロントバンパーエアスポイラーの形状と剛性を最適化空力バランスを向上させ、優れたハンドリング性能を実現

フロントアッパーグリルの開口部拡大とバンパーデザインの変更は、わずかに前後リフトバランスを変化させます。そのわずかな変化も妥協せず、徹底した空力のチューニングを行いました。

フロントバンパー下部にある、エアスポイラー両サイド部の形状を下側に延長し、ボディー下面への空気の流入を抑制。また、エアスポイラーの左右端にリップを追加してフロントタイヤ前方の圧力をコントロール。それらにより、揚力係数と空気抵抗の上昇を抑制しました。さらに、エアスポイラーの左右端部の稜線の角度を、車体がロールした際に路面と平行に近づくよう変更。高速道路のレーンチェンジなどの微小ロール時から、サーキットのコーナリング時まで風の流れを安定させました。これらにより、理想的な前後リフトバランスを実現。操舵初期のレスポンスを高めるとともに、切り増していったときのリニアなハンドリング性能を実現しました。



フロントバンパーエアスポイラー変更箇所



## 倒れ剛性アップ

形状変更により、スポイラーに働く応力が増加するため、スポイラーの付け根の肉厚を増し、倒れ剛性を向上。

## 形状変更

下側に延長することで揚力を低減。

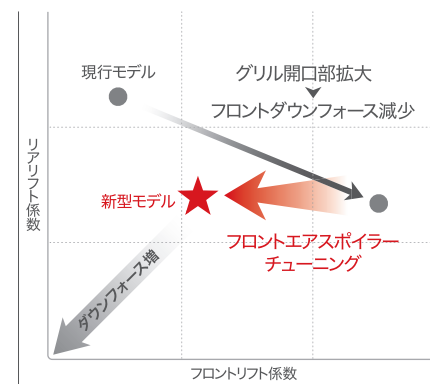
## 端部角度調整

ロール時の路面とスポイラーの角度を平行に近づけることで、コーナリング時の風の流れを安定化。

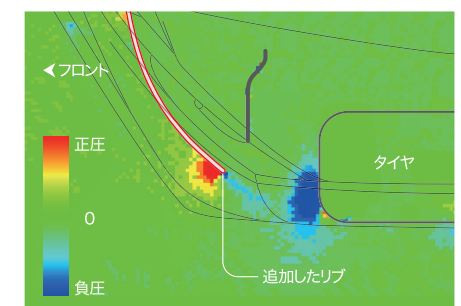
## リップ追加

スポイラー後方への風の回り込みを抑制。

前後リフトバランスの位置づけ



リップ追加によるフロントタイヤ前方の負圧発生イメージ



追加したリップで前からの空気を受け止めるため、フロントタイヤへの空気の回り込みを抑制。タイヤ前方に負圧を発生させ、ダウンフォースを向上。

# ブレーキ

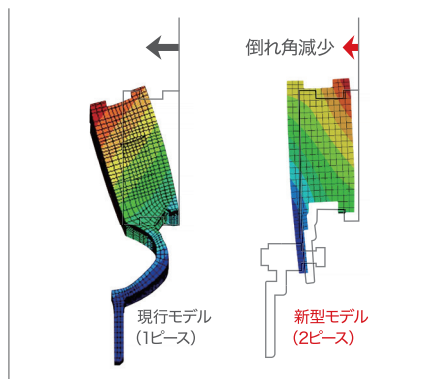
## 2ピースブレーキディスクローターを採用し サーキット走行時のブレーキフィールを向上

マイナーモデルチェンジでありながら、ブレーキディスクローターの熱倒れ抑制に効果のある2ピースブレーキディスクに仕様を変更しました。熱倒れが減少することで、ディスクローターとブレーキパッド間の隙間変化が減少。減速G立ち上がりまでの無効ストロークを低減し、サーキット走行時のブレーキフィールを向上させました。また、2ピース化により2.54kgパネ下重量を低減。運動性能向上に貢献させています。

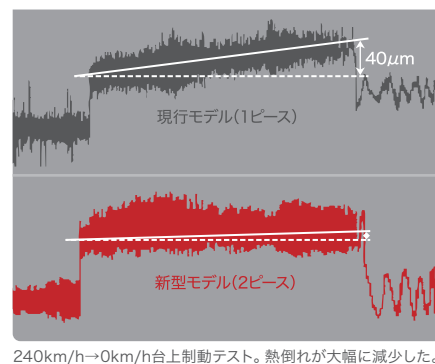
2ピース化での熱対策と同時に、ディスクローターを従来のドリルドからパッドとの摩擦安定性に優れたプレーンディスクに変更。ブレーキフィールの安定性をさらに向上させました。これらの変更にあわせてマスターパワーの特性を最適化。制動力の立ち上がりを早め、より扱いやすいブレーキ特性も実現しました。



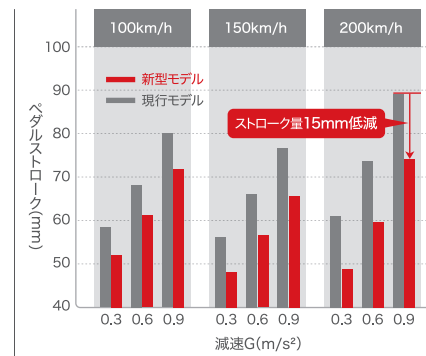
### 熱倒れ抑制効果の比較イメージ



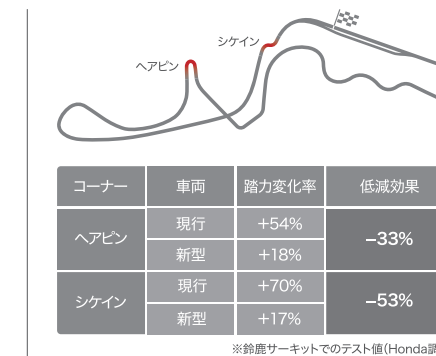
### 高速走行時のブレーキングにおける 熱倒れの比較



### 高速走行時のブレーキングにおける ペダルストローク量の比較



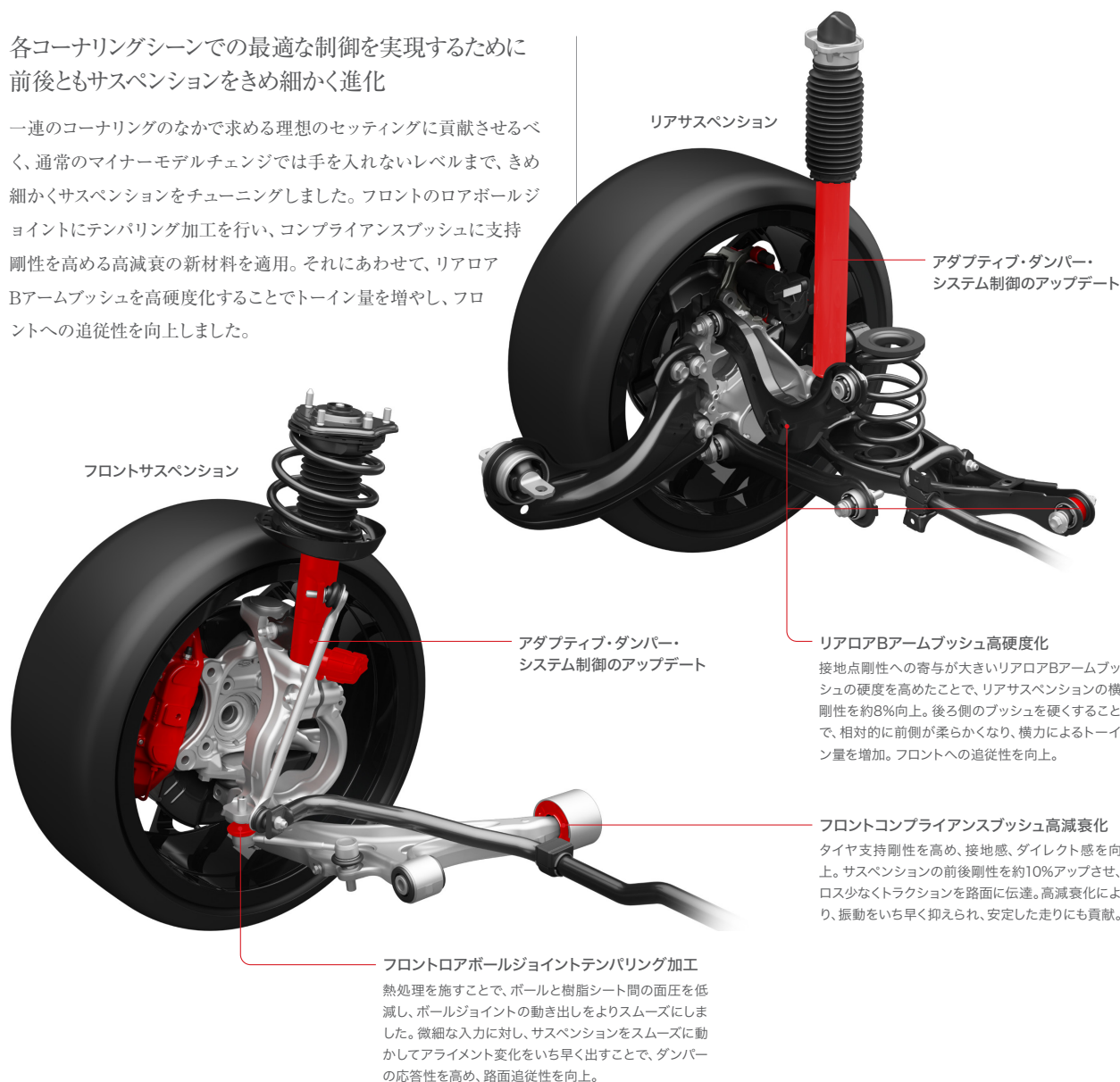
### サーキット走行における ブレーキ踏力変化の比較



# サスペンション

各コーナリングシーンでの最適な制御を実現するために前後ともサスペンションをきめ細かく進化

一連のコーナリングのなかで求める理想のセッティングに貢献させるべく、通常のマイナーモデルチェンジでは手を入れないレベルまで、きめ細かくサスペンションをチューニングしました。フロントのロアボールジョイントにテンパリング加工を行い、コンプライアンスブッシュに支持剛性を高める高減衰の新材料を適用。それにあわせて、リアアロアBアームブッシュを高硬度化することでトーイン量を増やし、フロントへの追従性を向上しました。



**フロントロアボールジョイントテンパリング加工**  
熱処理を施すことで、ボールと樹脂シート間の面圧を低減し、ボールジョイントの動き出しをよりスムーズにしました。微細な入力に対し、サスペンションをスムーズに動かしてアライメント変化をいち早く出すことで、ダンパーの応答性を高め、路面追従性を向上。

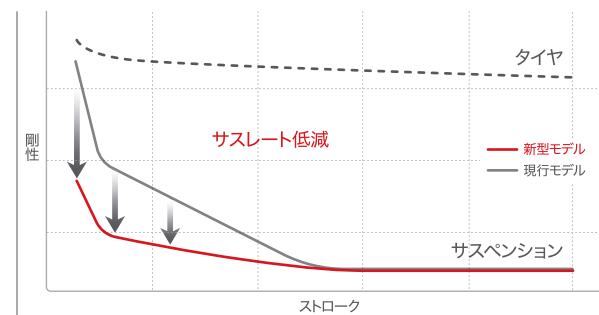
**フロントコンプライアンスブッシュ高減衰化**  
タイヤ支持剛性を高め、接地感、ダイレクト感を向上。サスペンションの前後剛性を約10%アップさせ、ロス少なくトラクションを路面に伝達。高減衰化により、振動をいち早く抑えられ、安定した走りにも貢献。

**リアアロアBアームブッシュ高硬度化**  
接地点剛性への寄与が大きいリアアロアBアームブッシュの硬度を高めたことで、リアサスペンションの横剛性を約8%向上。後側のブッシュを硬くすることで、相対的に前側が柔らかくなり、横力によるトーイン量を増加。フロントへの追従性を向上。

サスペンション進化により  
接地性、制振性も向上

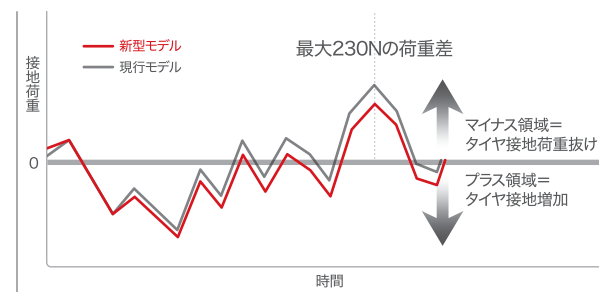
フロントロアボールジョイントのフリクション低減により、サスペンションの微細な入力に対する追従性も向上します。さらに、アダプティブ・ダンパー・システムの進化(詳しくは次ページ)により、細やかな制御が可能となったことで、路面入力に対するタイヤの接地性も向上。路面の細かなギャップや入力による振動を抑えるため、どこまでも走り続けたいようなGTパフォーマンスも進化しました。

フロントロアボールジョイント フリクション低減



微小ストローク域のサスペンションの動き出しやすさを向上。

コーナリングアンジュレーションにおけるタイヤ接地荷重特性の比較



アンジュレーションでのタイヤ接地荷重抜けを低減。あらゆる走行シーンで接地性・制振性が向上。

# サスペンション

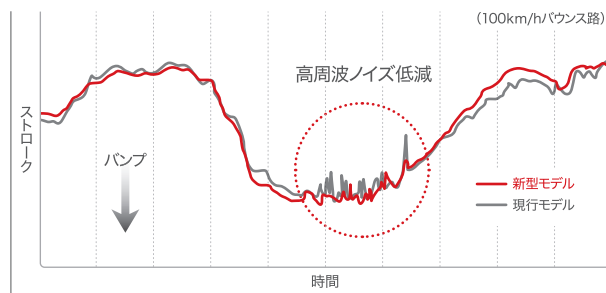
アダプティブ・ダンパー・システムの緻密な制御により路面に吸いつくような一体感に満ちたハンドリングを実現

コーナリング中、クルマの挙動は刻々と変化するため、瞬間ごとに最適なダンパー減衰力が存在します。その理想を思い描き、アダプティブ・ダンパー・システムのサンプリング周波数を2kHzから20kHzに向上させ、より緻密にコーナリング解析を実施。各シーンでのサスペンションの力のやりとりに合わせて、よりきめ細かなデータにもとづき4輪のダンパー減衰力を制御。これにより、コーナリング中のそれぞれの瞬間で、より理想的な旋回姿勢が定まり、スムーズにつながり合うことでハンドリングの一体感を高めました。

前輪が路面に吸いつくようなターンイン感覚を向上

サスペンション進化により操舵に対する車両姿勢変化の応答性を磨き上げた上で、操舵によって生じるロールとピッチの姿勢変化のタイミングと、アダプティブ・ダンパー・システムのロール応答制御を緻密に同期させました。それにより、操舵に対する車両追従性を向上。コーナー進入時の操舵に対し、車体がより素早くかつ適切に追従することで、シビックTYPE Rが従来から持っている、前輪が路面に吸いつくようにターンインしていく特性をさらに磨き上げました。

アダプティブ・ダンパー・システムセンサー サンプリング周波数の比較



高周波ノイズ低減により、よりきめ細かに路面からの入力を検知することができ、ダンパー制御性がさらに進化。

定常旋回への移行のしかた姿勢の収斂性を向上

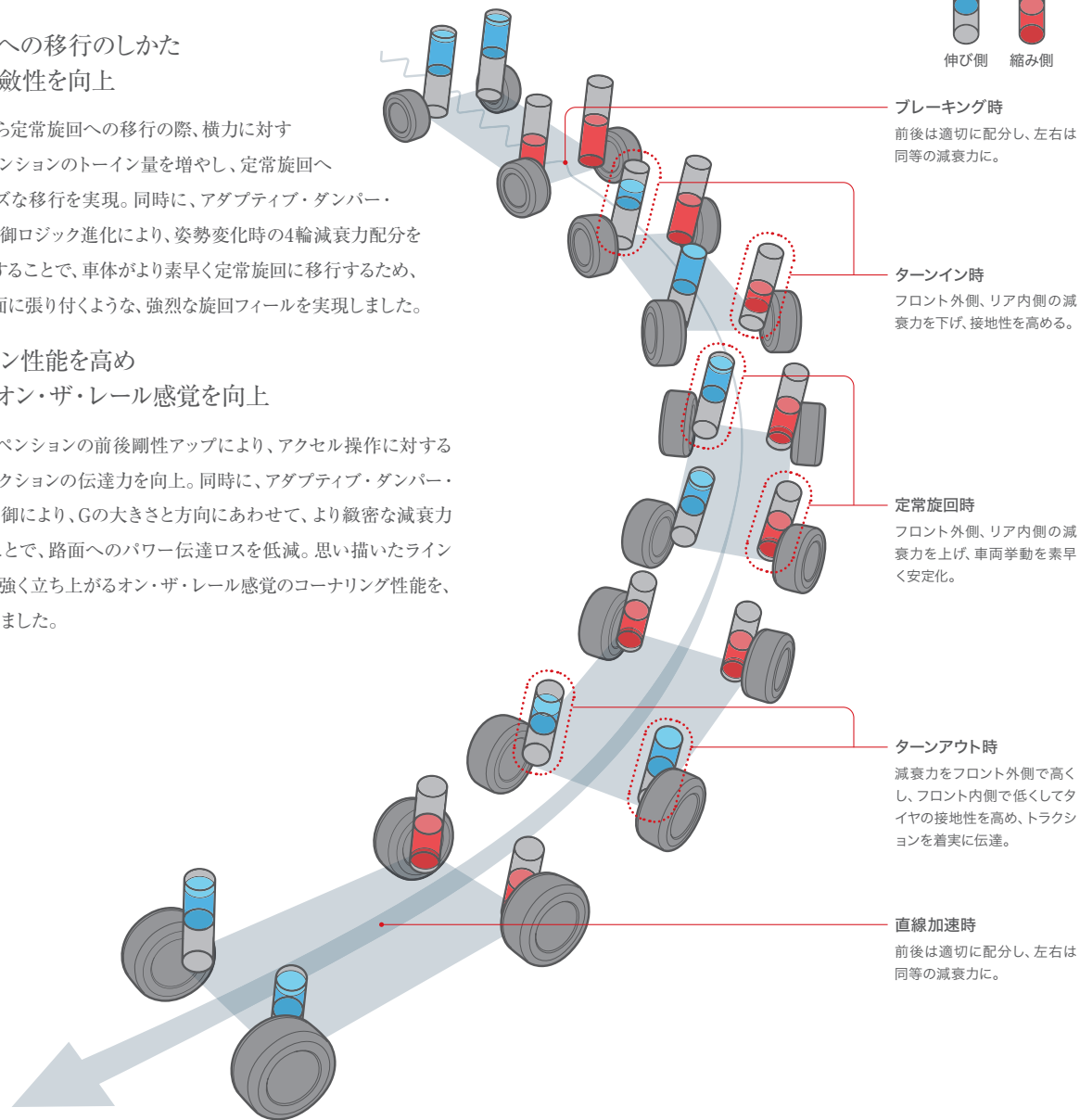
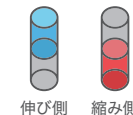
ターンインから定常旋回への移行の際、横力に対するリアサスペンションのトーイン量を増やし、定常旋回へのよりスムーズな移行を実現。同時に、アダプティブ・ダンパー・システムの制御ロジック進化により、姿勢変化時の4輪減衰力配分を最適に制御することで、車体がより素早く定常旋回に移行するため、感覚的に路面に張り付くような、強烈な旋回フィールを実現しました。


トラクション性能を高め旋回時のオン・ザ・レール感覚を向上

フロントサスペンションの前後剛性アップにより、アクセル操作に対する応答性とトラクションの伝達力を向上。同時に、アダプティブ・ダンパー・システムの制御により、Gの大きさと方向にあわせて、より緻密な減衰力配分を行うことで、路面へのパワー伝達ロスを低減。思い描いたラインに忠実に、力強く立ち上がるオン・ザ・レール感覚のコーナリング性能を、より進化させました。

コーナリングシーンにおけるアダプティブ・ダンパー・システムの減衰制御イメージ

ダンパー減衰力イメージ





## さらに五感を研ぎ澄ます コックピットアイテム

ドライビングでは、五感を通じて刻々と変化する車両の状態を感じ取り、的確な操作を行わなければなりません。その質をさらに高めるために、ステアリングとシフトノブの感触にまでこだわり進化を果たしました。

## ステアリング



Honda初のアルカンターラ®表皮を全周に纏ったステアリングホイール

アルカンターラ®素材の触感からくる握りの質感とフィット感を向上させ、車両の挙動をよりダイレクトに感じ取れるようにしました。

アルカンターラ®表皮は本革よりも生地が薄く、そのままではグリップ径が細くなってしまう。シビック TYPE Rでは、表皮下の基布を2枚重ねとすることで、グリップ径を維持しながら、アルカンターラ®素材に合わせた弾力性をチューニングすることで、質感と機能性を大幅に向上させました。

※アルカンターラ®はAlcantara S.p.A.の登録商標です。



## シフトノブ

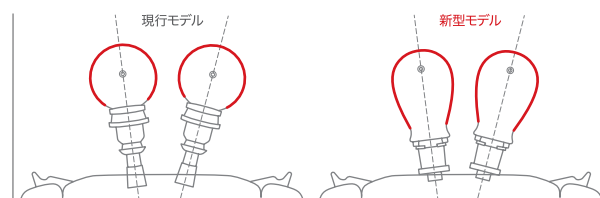


手のひらの「面」で操作でき、シフトノブの傾きも触感で認識可能なティアドロップ形

シビック TYPE Rは、2007年モデルから10年以上にわたりシフトノブ形状を丸形としていました。これまでの丸形のシフトノブは、どのような傾きでも同じ触感で握ることができるメリットがあります。

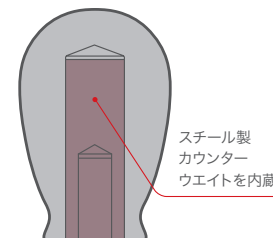
そのメリットを生かしながら、サーキット走行などで、上体に強い横Gを受けたときの操作時など、厳しい状況での操作性を向上させることを目指しました。日常での操作のしやすさ、デザイン性、重量の観点も含め、最適なシフトノブ形状を再検討。徹底して走行テストを重ね、こだわり抜いた末に、手のひらにフィットし、より操作性に優れたティアドロップ形にたどり着きました。この形状は、シフトノブの傾きを手のひらの触感でも認識しやすく、より運転に集中しやすくなることも確認。シフトノブ1つの変更でありながら、操作性を向上させ、一体感と操る喜びを大幅に深化させました。

シフトノブ傾斜時の状態比較



アルミの軽さを補うカウンターウエイトを内蔵くびれ形状と赤リングはデザイン性とフィット性から

ティアドロップ形に進化させたアルミ削り出しのシフトノブの中央に、スチール製のカウンターウエイトを埋め込み、シフトノブとして90gを追加し全体で230gの重みを持たせました。これにより、トランスミッション側のヒステリシス特性を含めた荷重特性とバランスさせ、シフトフィールを格段に高めました。根元のくびれ形状は、ここに小指が収まることで、より安定したシフト操作が行える機能性とデザイン性により追加。また、シフトブーツをステアリングのアルカンターラ®と統一させるため、赤ステッチのスウェード表皮に変更。シフトノブとのつなぎ目に、デザイン性からアクセントとなる赤リングを採用しています。



スチール製  
カウンター  
ウエイトを内蔵。



赤ステッチのスウェード表皮と赤リング。

歴代TYPE Rのシフトノブ形状比較

車種	NSX-R	シビック TYPE R			
	92モデル	97モデル	01モデル	07~17モデル	20モデル
形状					
材質	チタン	チタン	アルミ	アルミ	アルミ (+スチール)
重さ	255g	245g	150g	140g	230g



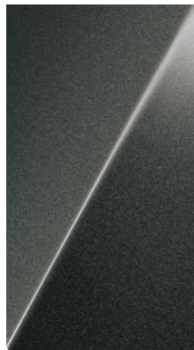
# カラー

シビック TYPE Rの世界観を広げる2種の新色を追加  
デザインの進化とともに、ボディーカラーに2種の新色を追加し、シビック  
TYPE Rの世界観を広げることを目指しました。

ポリッシュドメタル・メタリックは、シビック TYPE Rを、より落ち着いた色  
で楽しみたいオーナーのために登場させた新色。グレーカラーでありな  
がら、ボディーの抑揚を浮かび上がらせる艶やかさを追求しています。レ  
ーシングブルー・パールは、アメリカの西海岸を走るようなイメージを想起  
させる明るめのブルー。ソリッドのように見えながら陰影を繊細に表現す  
る色です。伝統のチャンピオンシップホワイト、ベーシックなクリスタルブラ  
ック・パールとフレームレッドに加え、2色の新色により、さらに多くの人に選  
んでいただきやすいカラーバリエーションとしました。



## ボディーカラー



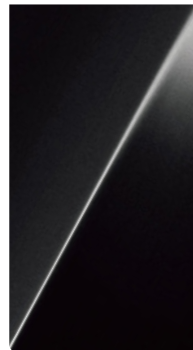
ポリッシュドメタル・メタリック  
NEW



レーシングブルー・パール  
NEW



チャンピオンシップホワイト



クリスタルブラック・パール



フレームレッド

## インテリアカラー(レッド/ブラック)





## Rを研ぎ澄ます

時代進化と技術進化の上で、これほどまでに進化を果たしたシビックTYPE R。

今回の開発では、シビックTYPE Rのさらなる究極を目指す上で

「TYPE R」というブランド創生の起源に立ち返り、

より一層のTYPE Rコアファンに応える「Limited Edition」を開発。

徹底した車体の軽量化と足まわりの専用セッティングによって

ピュアスポーツ性をより尖らせ、一段と軽快でダイレクトなハンドリングと

高い限界性能を楽しんでいただける特別仕様に仕上げました。

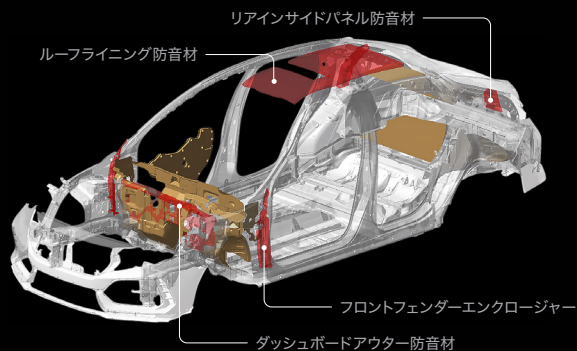
全世界で約1,000台限定、国内200台限定で発売予定です。

## 軽量化

防音材の削減と鍛造アルミホイールにより  
約23kgの軽量化を実現

「TYPE R」づくりの根源的な考え方である、レーシングカーテストの追求とダイナミクス性能を尖らせるために、高い位置にあり効果的などころから防音材を削減。約13kgの軽量化を実現するとともに、よりダイレクトなエンジン音や走行音で、エキサイトメントを高めました。さらに、アルミホイールをBBS社との共同開発による鍛造製とし、4輪で10kgを軽量化。バネ下重量の軽減により、ダイナミクス性能を大幅に向上させています。

ボディの軽量化パーツ



BBS社と共同開発した20インチ鍛造アルミホイール



## 専用セッティング

軽量化、ハイグリップタイヤの採用とあわせ  
アダプティブ・ダンパー・システムなどを専用セッティング

「Limited Edition」には、コーナリング時の限界性能を高めるために、ハイグリップタイヤ「ミシュラン PILOT SPORT CUP 2」を採用。タイヤの変更、防音材の削減による車体の軽量化、鍛造アルミホイールによるバネ下重量の低減にあわせ、アダプティブ・ダンパー・システムを専用セッティングしました。セッティングの方向性は、タイヤの接地性、路面追従性を高め、より高いレベルで4輪のグリップを活かすことです。そのために、軽量化への対応も含め、アダプティブ・ダンパー・システムの制御介入を早めて無駄な動きを抑え、タイヤが路面から離れないことを目指すセッティングを行いました。また、電子制御パワーステアリングもハイグリップタイヤにあわせてセッティングを変更。アシスト量を減らし、よりダイレクトに挙動を感じるようにしました。すべてのセッティングを、栃木と鷹栖のブルービンググラウンド、鈴鹿サーキットで実施し、最終的にドイツ・ニュルブルクリンクで精緻なチューニングを行い速さを突き詰めました。

「Limited Edition」に装着されるミシュラン PILOT SPORT CUP 2



## 専用装備

専用色としてサンライトイエローを復刻  
さらにブラック専用塗装を施しスパルタンに

「Limited Edition」の開発で「TYPE R」の起源に立ち返ったことから、当初のシビック TYPE Rに採用されていたサンライトイエローを復刻し、サンライトイエロー II&ブラックとして専用色に設定しました。

さらに、スパルタンな雰囲気高めるために、ルーフ、ドアミラー、フロントフードのインテークに、ブラックの専用塗装を採用。リアエンブレムは「TYPE R」ロゴと同系色のダーククロームとし、シフトノブの下方に置くシリアルナンバー入りアルミ製エンブレムも専用のクローム色としました。



ブラックルーフ



ブラックドアミラー



ブラックインテーク



ダーククロームエンブレム



シリアルナンバー入りアルミ製エンブレム\*

※国内販売モデルのシリアルナンバーは「JPN-001~JPN-200」と刻印予定。

# 極限の機能美と軽さ

## かつてないデザインと10kgの軽量化

「Limited Edition」の開発にあたり、徹底した軽量化を達成するために、バネ下重量の大幅な低減に貢献する鍛造アルミホイールの開発にチャレンジすることを決定。NSXやS2000の鍛造アルミホイールを担当したBBS社と20年ぶりの共同開発を行いました。

デザインと性能解析をHondaが行い、BBS社は生産技術と強度解析を担当。全体で10kg軽量化する目標を設定しました。先行していたデザインをもとに現物をつくり、テストを重ねて重量と性能を絞り込む開発を実施。栃木と鷹栖のブルーピンググラウンド、鈴鹿サーキットでテストを行

い、解析とデザインの改良を重ねました。

「Limited Edition」にふさわしく、スポーツカーとしての艶やかさを感じさせる捻れをたずさえたスポーク形状にしつつ、軽量化と強度を両立させるデザインを追求。剛性と重量とデザインを突き詰めていくテストを重ね、最後は、ドイツ・ニュルブルクリンクで剛性のチューニングを実施。現地でもミリ単位の調整を行い、剛性を確保しながら重量増加を最小限に抑え、軽量化目標10kgを達成しました。

中央部にレーシングホイールのセンターロックをイメージした立体的な造

形を施し、繊細な面の捻れをたずさえたスポーク形状で、異彩を放つデザインの鍛造アルミホイールをつくり上げました。

軽量化に大きく寄与したのは、リムの薄さです。鍛造ならではの伸びのある材料特性とBBS社のスピニング技術を活かし、Hondaの量産車で最も薄い2.6mmのリム厚でありながら、厳しい強度要件をクリアしました。バネ下重量の低減に加え、鍛造アルミホイールならではの靱性により、粘りあるロードホールディング性を実現。他のホイールでは体感できない、踏ん張りの効いた高次元の走りを実現しました。

# オールホンダの情熱

HRD Sakuraのドライビングシミュレーターを量産車の開発に初投入

Hondaには、F1やSUPER GTという世界最高峰のレースに挑むテクノロジーが存在します。シビック TYPE Rも、量産FF車世界最高峰を目指すスポーツカーです。そこで、さらなる究極を目指すために、マイナーモデルチェンジでありながら、Hondaの世界最高峰のレーシングテクノロジーを、シビック TYPE Rの開発に活かすことに挑みました。

具体的には、Hondaのレーシングテクノロジーの開発拠点である、HRD Sakuraのドライビングシミュ



レーターに着目。HRD Sakuraの協力を得て、世界最高峰の解析マシンを、シビック TYPE Rのダイナミクス性能の開発に活かすことが実現しました。このシミュレーターは、ほぼ実車と言える性能を再現できるきわめて高性能な装置で、何通りものセッティングを短時間で

解析することが可能です。そして、絞り込んだセッティングで実際にシミュレーターのマシンに乗り、鈴鹿サーキットやニュルブルクリンクを走行してファイリングを確かめ、インプレッションを開発にフィードバック。これにより、従来では考えられないほどの範囲と数でテストを行い、大幅な性能進化

に貢献できます。

今回、はじめて量産車開発に活かすために、レーシングカーモデルには存在しない特性を含むシビック TYPE Rの車両パラメーターを、長い時間をかけて落とし込んでいく、シミュレーターのチューニングを実施。独自のノウハウを蓄積してテストを行うことで、シビック TYPE Rのダイナミクス性能を飛躍的に高めることができました。



# 鈴鹿「最速」の称号

鈴鹿サーキットでFFモデル最速ラップタイムを達成

開発責任者 柿沼 秀樹

世界中から届く2017年モデルへの驚きと喜びの声は、我々の心を鼓舞し、スポーツカーとしての本質とドライビングプレジャーをさらに磨き上げるべく、お客様の期待を超える深化を目指す開発につながりました。

モータースポーツの世界では、歩みを止めることは即、後退を意味します。だから、決して歩みを止めてはならない。Hondaに連綿と宿るこの“レーシングスピリット”こそが、私たちの心を衝き動かしました。

今回のモデルチェンジでは、Hondaモータースポーツ開発の要であるHRD Sakuraとタッグを組みながら速さを磨き上げ、「神の手で創られた」と言われる世界屈指の鈴鹿サーキットにおいて、FFモデルで最速<sup>※1</sup>となる2分23秒993<sup>※2</sup>のラップタイムを記録<sup>※3</sup>し、歴代TYPE R最速の足跡を刻みました。

今回の性能進化と鈴鹿サーキットでの走りを仔細に見ていくと、2ピース

ディスクローターを採用したブレーキは、終始意のままのブレーキタッチと減速度を実現。6つある鈴鹿のビッグブレーキ区間はもちろん、S字やスプーンコーナー2つ目における荷重コントロール性の向上とあわせ、減速区間全体でのタイム短縮につながりました。

サスペンションブッシュやアダプティブ・ダンパー・システムの制御の進化は、S字区間の切り返しにおいて無駄のない身のこなしに結実し、タイヤのグリップアップとあわせて、コーナリング区間におけるタイム短縮を果たしました。

鍛造アルミホイールによるバネ下重量低減は、縁石でのロードホールディング性をさらに向上させ、デグナーやスプーン、ヘアピンやシケインの立ち上がりのトラクションを向上させました。

エンジン冷却性能の向上は、コース終盤のバックストレートにおいても

235kW(320PS)の加速力を余すところなく発揮し車速を伸ばしています。優れたグリップ感をもたらすアルカンターラ<sup>®</sup>表皮を採用したステアリングホイールや新形状シフトノブは、このテクニカルな鈴鹿サーキットにおいても、ドライバーがシビック TYPE Rと、より一体になれる操縦感覚を提供しました。これらすべての性能進化を、今回この鈴鹿サーキットのタイムにおいて証明することができました。

開発がスタートしたとき、まさに私が思い描いていた進化した姿がいまここに現実となり、これまでの開発者たちの努力が報われ、万感の思いです。シビック TYPE Rに課せられた使命は「究極」であること、あり続けること。その道のりに終わりはありません。

今回のモデルチェンジで、Hondaの考える理想のスポーツカーにまた一歩近づくことができたと確信しています。

※1: Honda調べ (2020年7月現在)

※2: Honda測定値

※3: シビック TYPE R「Limited Edition」での記録

※アルカンターラ<sup>®</sup>はAlcantara S.p.A.の登録商標です。



# 高い走行性能とともに、高い安全性能も追求

さまざまな環境が存在する公道を走るスポーツカーとして  
 ドライバーに大きな安心感をもって心ゆくまで  
 走りを楽しんでいただきたいと思います。  
 そこで今回の深化に合わせ、先進の安全運転支援システム  
 「Honda SENSING」を標準装備しました。

## 衝突軽減ブレーキ(CMBS)

車両や歩行者を検知し、衝突の危険がある場合に音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。衝突の危険が継続しているとシステムが判断した時は、強いブレーキをかけて、停止または減速することにより衝突回避・被害軽減を支援します。

CMBS:Collision Mitigation Braking System

## 歩行者事故低減ステアリング

走行中に車線を外れ、路側帯の歩行者と衝突しそうな際、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示で警告します。ステアリングも制御して回避操作を支援します。

## 路外逸脱抑制機能

車線や草、砂利などの道路境界をはみ出しそうな際、逸脱を防ぐようにステアリングを制御して回避操作を支援するとともに、マルチインフォメーション・ディスプレイとステアリング振動、および音で警告します。

## アダプティブクルーズコントロール(ACC)

先行車がない場合は設定した車速を自動で維持し、先行車がいる場合は自動で加減速をし、適切な車間距離を保つよう支援します。

## 車線維持支援システム(LKAS)

高速道路や自動車専用道路を走行中、車線の中央に沿って走れるようにステアリング操作をアシストします。車線を外れそうな際には、マルチインフォメーション・ディスプレイの表示とステアリング振動、および音で警告し注意を喚起します。

LKAS:Lane Keeping Assist System

## 先行車発進お知らせ機能

先行車が発進したことを、音とマルチインフォメーション・ディスプレイの表示でお知らせします。

## オートハイビーム

先行車や、対向車を検知してハイ/ロービームを自動で切り替えます。良好な視界の確保を支援するとともに、切り替え操作の頻度も低減します。

## 標識認識機能

走行中に道路標識を認識してマルチインフォメーション・ディスプレイに表示し、安全運転を支援します。

※ +Rモードを選択し、VSA OFFスイッチを押すと、各システムがOFFになります。



■Honda SENSINGは、ドライバーの運転支援機能のため、各機能の能力(認識能力・制御能力)には限界があります。各機能の能力を過信せず、つねに周囲の状況に気をつけ、安全運転をお願いします。車両をご使用になる前に必ず取扱説明書をお読みください。各システムは、いずれも道路状況、天候状況、車両状態等によっては作動しない場合や十分に性能を発揮できない場合があります。■衝突軽減ブレーキ(CMBS)は、約5km/h以上で走行中に自車との速度差が約5km/h以上ある車両や歩行者に対して衝突するおそれがあるとシステムが判断したときに作動し、停止または減速することにより衝突回避や衝突被害の軽減を支援します。■歩行者事故低減ステアリングは、約10km/h~約40km/hで走行中、システムが歩行者側への車線逸脱と歩行者との衝突を予測したときに、ステアリング操作による回避を支援します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断したとき、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■路外逸脱抑制機能は、約60km/h以上で走行中、システムが路外への逸脱を予測したときに作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者が加速やブレーキ操作、急なステアリング操作を行っているときシステムが判断したとき、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。■アダプティブクルーズコントロール(ACC)は、約30km/h以上で走行中に作動します。先行車に接近しすぎる場合には、ブレーキペダルを踏むなどして適切な車間距離を保ってください。■車線維持支援システム(LKAS)は、約60km/h以上で走行中に作動します。運転者のステアリング操作に代わるものではありません。運転者がステアリングから手を放した状態や、運転者が意図的に車線を越えるようなステアリング操作をしているとき、また、ウインカーを作動させている場合には作動しません。高速道路や自動車専用道路を運転するときに使用してください。■先行車発進お知らせ機能は、先行車との車間距離が約10m以内で、先行車の発進を検知しても自車が停止し続けたときに作動します。■オートハイビームは、約30km/h以上で走行中に作動します。ハイビームとロービームの自動切り替え制御には状況により限界があります。必要に応じて手動で切り替え操作を行ってください。■標識認識機能は、最高速度、はみ出し通行禁止、一時停止、車両進入禁止の道路標識を認識し、マルチインフォメーション・ディスプレイに表示します。一時停止、車両進入禁止は約60km/h以下で走行中に作動します。

## 主要装備

### 安全装備／運転支援機能

●ドライブモードスイッチ\*1 ●レブマッチシステム ●デュアルピニオンアシストEPS ●Honda SENSING[衝突軽減ブレーキ(CMBS)、歩行者事故低減ステアリング、路外逸脱抑制機能、アダプティブクルーズコントロール(ACC)、車線維持支援システム(LKAS)、先行車発進お知らせ機能、オートハイビーム、標識認識機能] ●アジャイルハンドリングアシスト ●VSA ●LEDヘッドライト(ハイ/ロービーム、オートレベリング/オートライトコントロール機構付) ●LEDフォグライト ●ヒルスタートアシスト機能 ●EBD(電子制御制動力配分システム)付ABS ●運転席用&助手席用i-SRSエアバッグシステム ●前席用i-サイドエアバッグシステム+サイドカーテンエアバッグシステム(前席/後席対応) ●ポップアップフードシステム ●フロント3点式ロードリミッター付ブリテンショナーELRシートベルト ●リア3点式ELRシートベルト ●運転席/助手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) ●後席シートベルト締め忘れ警告表示(シートベルトリマインダー付) ●汎用型ISOFIXチャイルドシート下部取付金具(リア左右席)+トッパーゼー取付金具(リア左右席) ●イモビライザー(国土交通省認可品) ●セキュリティアラーム(国土交通省認可品) ●電子制御パーキングブレーキ(インジケーター付) ●オートブレーキホールド機能 ●アイドリングストップシステム\*1 ●LEDリアライセンスランプ ●ダブルホーン

### 快適装備／メーター

●TYPE R専用メーター(デジタルスピードメーター、タコメーター、ギアポジション表示、マルチインフォメーション・ディスプレイ\*2、シフトアップバックライト、ドライブモード連動) ●Hondaスマートキーシステム\*3(降車時オートドアロック機能/TYPE R専用エンブレムキー2個付) ●ブッシュエンジンスタート/ストップスイッチ ●ナビ装着用スペシャルパッケージ(リアワイドカメラ、オーディオリモートコントロールスイッチ、ハンズフリーテレホンスイッチ、音声認識スイッチ、USBジャック、専用ワイヤーハーネス など)+ETC2.0車載器 ●オーディオレス ●8スピーカー(4スピーカー+4ツイーター) ●フルオート・エアコンディショナー ●リアベンチレーション ●アレルフリー高性能脱臭フィルター ●リアヒーターダクト ●テレスコピック&チルトステアリング ●運転席ハイトアジャスター ●運転席&助手席ドアワンタッチ式パワーウィンドウ(挟み込み防止機構/キーオフオペレーション機構付) ●アクセサリソケット(DC12V) (フロント/ラゲッジルーム) ●車速連動オートドアロック(テールゲート連動) ●パワードロック ●ワンタッチウインカー ●ヘッドライトオートオフ機能

\*1: +Rモードにした場合、アイドリングストップシステムは解除されます。 \*2: マルチインフォメーション・ディスプレイの機能は、TYPE Rコンテンツ(ブレーキ圧計/アクセル開度計、ブースト圧計、レブインジケーター、Gメーター、ストップウォッチ)、推定航続可能距離/平均燃費、平均車速/経過時間などとなります。 \*3: Hondaスマートキーシステムは、施錠・解錠のときに電波を発信します。その際、植込み型心臓ペースメーカー等の医療用電子機器に影響を与える可能性があります。 \*4: 全世界共通で5桁のシリアルナンバーが刻印されます。シリアルナンバーはご指定できません。

### インテリア

●Honda TYPE Rシート(フロント)〈ラックス スエード\*×メッシュ〉 ●TYPE R専用ステアリングホイール(アルカンターラ\*)&チタニウムシルバートリム ●TYPE R専用ステアリングエンブレム ●ステンレス製スポーツペダル ●アルミ製シフトノブ ●自動防眩ルームミラー ●カーボン調×アルマイト調インストールメントパネル&フロントドアパネル ●6:4分割可倒式リアシート(表皮材:ソフトウイープ) ●メタリック塗装インナードアハンドル ●運転席用&助手席用バニティミラー付サンバイザー(照明付) ●ハイデッキセンターコンソール ●アームレスト付コンソールボックス ●センターポケット(照明付) ●フロントコンソールトレイ ●ソフトパッド(インストールメントパネル/フロントドア) ●ドアポケット(ボトルホルダー付) ●グローブボックス(照明付) ●グラブレール(全席) ●コートフック(リア左右席) ●カーゴエアカバー ●LEDアンビエントランプ ●LEDフロントマップランプ ●LEDルームランプ ●ラゲッジルームランプ ●コンビニフック(ラゲッジルーム) ●タイダウンフック(4カ所) ●シリアルナンバー入りアルミ製エンブレム\*4

### エクステリア／ガラス

●TYPE R専用フロントグリル ●TYPE R専用エアロダイナミクス・カラードバンパー(フロント/リア) ●カーボン調フロントスポイラー ●ピアノブラック・大型リアスポイラー+カラードボルテックスジェネレーター ●カーボン調サイドシルガーニッシュ ●LEDポジションランプ(導光タイプ/アクセサリランプ機能付) ●電動格納式リモコンカラードアミラー(ヒーター機能/LEDウインカー付、オートトリラミラー) ●カーボン調リアディフューザー ●トリプルエキゾーストシステム ●アルミ製フロントフード ●遮音機能付ガラス(フロントウインドウ) ●IRカット(遮熱)/UVカット機能付フロントウインドウガラス ●IRカット(遮熱)/スーパーUVカットフロントドアガラス ●UVカット機能付プライバシーガラス(リアドア/テールゲート) ●車速連動間欠/バリアブル間欠フロントワイパー(雨滴検知式、ミスト機構付) ●ウォッシャー付間欠リアワイパー(リパース連動) ●シャークフィンアンテナ ●クロームメッキ・CIVICエンブレム

### 足まわり／走行関連メカニズム

●アダプティブ・ダンパー・システム ●TYPE R専用サスペンション(フロント:デュアルアクシス・ストラット リア:マルチリンク) ●20インチアルミホイール(20×8 ½J)+245/30ZR20 90Yステューラジアルタイヤ ●TYPE R専用ホイールセンターキャップ ●Brembo社製フロント大径ベンチレーテッド2ピースディスクブレーキ(φ350mm) ●Brembo社製フロントアルミ対向4ポットキャリパー ●リアディスクブレーキ(φ305mm) ●ヘリカルLSD(リミテッドスリップデフ) ●応急パンク修理キット(スペアタイヤレス)



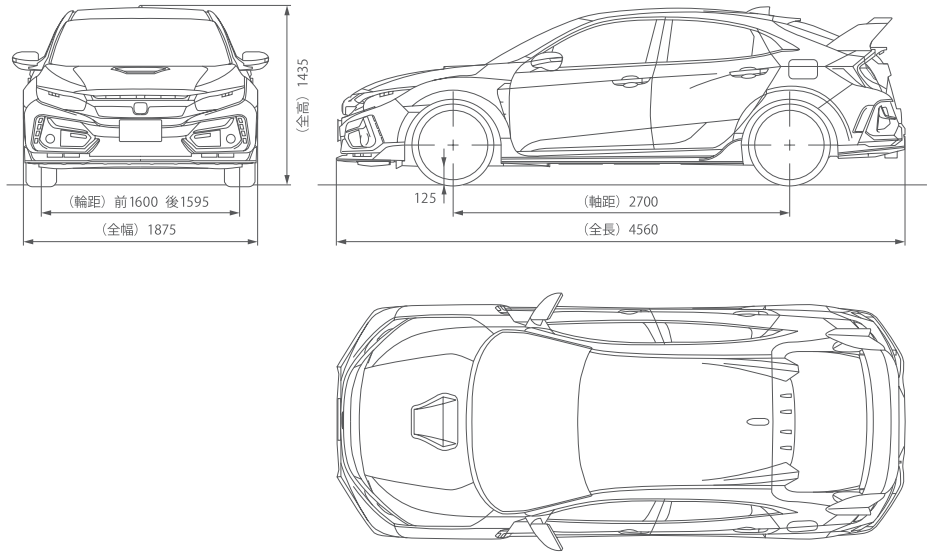
## 主要諸元

タイプ	TYPE R		
車名・型式	ホンダオブザユーケー・6BA-FK8		
駆動方式	FF		
トランスミッション	6速マニュアル		
寸法・重量・乗車定員	全長/全幅/全高	4,560m/1,875m/1,435m	
	ホイールベース	2,700m	
	トレッド 前/後	1,600m/1,595m	
	最低地上高	0,125m	
	車両重量	1,390kg	
エンジン	乗車定員	4名	
	客室内寸法 長さ/幅/高さ	1,905m/1,465m/1,160m	
	エンジン型式	K20C	
	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	
	弁機構	DOHC チェーン駆動 吸気2 排気2	
	総排気量	1,995L	
	内径×行程	86,0mm×85,9mm	
	圧縮比	9,8	
	燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)	
	使用燃料種類	無鉛プレミアムガソリン	
燃料タンク容量	46L		
性能	最高出力	235kW[320PS]/6,500rpm	
	最大トルク	400N・m[40,8kgf・m]/2,500rpm-4,500rpm	
	WLTC <sup>1)</sup> 走行燃料消費率(国土交通省審査値)	13,0km/L 市街地モード(WLTC-L): 9,8km/L 郊外モード(WLTC-M): 13,3km/L 高速道路モード(WLTC-H): 14,9km/L	
	主要燃費向上対策	直噴エンジン、アイドリングストップ装置、可変バルブタイミング、電動パワーステアリング	
	最小回転半径	5,9m	
動力伝達・走行装置	変速比	1速3,625/2速2,115/3速1,529/ 4速1,125/5速0,911/6速0,734/後退3,757	
	減速比	4,111	
	ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式 (電動パワーステアリング仕様)	
	タイヤ 前・後	245/30ZR20 90Y	
	主ブレーキの種類・形式 前/後	油圧式ベンチレーテッドディスク /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/マルチリンク式	
	スタビライザー形式 前・後	トーション・バー式	

■ 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。  
 ■ WLTCモード: 市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード: 信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード: 信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード: 高速道路等での走行を想定。■ 主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■ F1™は、Formula Oneグループの企業であるFormula One Licensing BVの商標です。■ ALCANTARA®、アルカンターラ®はAlcantara S.p.A.の登録商標です。■ ラックス スエード®はセーレン株式会社の登録商標です。■ CIVIC、TYPE R、NSX、アレルフリー、Honda SENSING、LKAS、PGM-FI、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の商標です。■ 製造事業者: Honda of The U.K. Manufacturing Ltd.(製造国:イギリス) ■ 輸入販売元: 本田技研工業株式会社

## 寸法イメージ図

単位: mm



## 環境仕様

基礎情報	車両型式	6BA-FK8		環境性能情報	排出ガス	参考	—
	原動機	型式	K20C		適合騒音規制レベル	平成28年騒音規制 規制値: 加速走行73dB(A)	
	総排気量(L)	1,995			エアコン冷媒	種類/GWP値*3	HFC-134a/1430*4
環境性能情報	駆動装置	駆動方式	FF	使用量	460g		
		変速機	6MT	車室内VOC	自工会目標達成(厚生労働省室内濃度指針値以下)		
	燃料消費率*1	WLTC <sup>1)</sup> 燃費(km/L)*2	市街地モード(WLTC-L)	9,8	環境負荷物質削減	鉛	自工会2006年目標達成(1996年使用量*5の1/10)
			郊外モード(WLTC-M)	13,3	水銀	自工会目標達成(2005年1月以降使用禁止*6)	
			高速道路モード(WLTC-H)	14,9	六価クロム	自工会目標達成(2008年1月以降使用禁止)	
			CO <sub>2</sub> 排出量(g/km)(燃費からの換算値)	178,6	カドミウム	自工会目標達成(2007年1月以降使用禁止)	
	排出ガス	適合規制・認定レベル	平成30年排出ガス基準75%低減		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
試験モード		WLTCモード		リサイクルし易い材料*7を使用した部品		アンダーコート、バンパーフェースなどの内外装部品	
認定基準値(単位: g/km)		CO	1,15	再生材を使用している部品		バッテリーボックス	
		NMHC	0,025	リサイクル可能率		車全体で95%以上*8	
	NO <sub>x</sub>	0,013	その他	グリーン購入法適合状況	—		

\*1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)に応じて燃料消費率は異なります。  
 \*2 WLTCモード: 市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード: 信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード: 信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード: 高速道路等での走行を想定。  
 \*3 GWP: Global Warming Potential(地球温暖化係数) \*4 フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下(対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値)にすることを求められています。  
 \*5 1996年乗用車の業界平均使用量は1850g(バッテリーを除く)。  
 \*6 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。  
 \*7 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。  
 \*8 「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。※ この環境仕様書は2020年10月現在のもので、



「平成30年排出ガス基準75%低減レベル」認定車