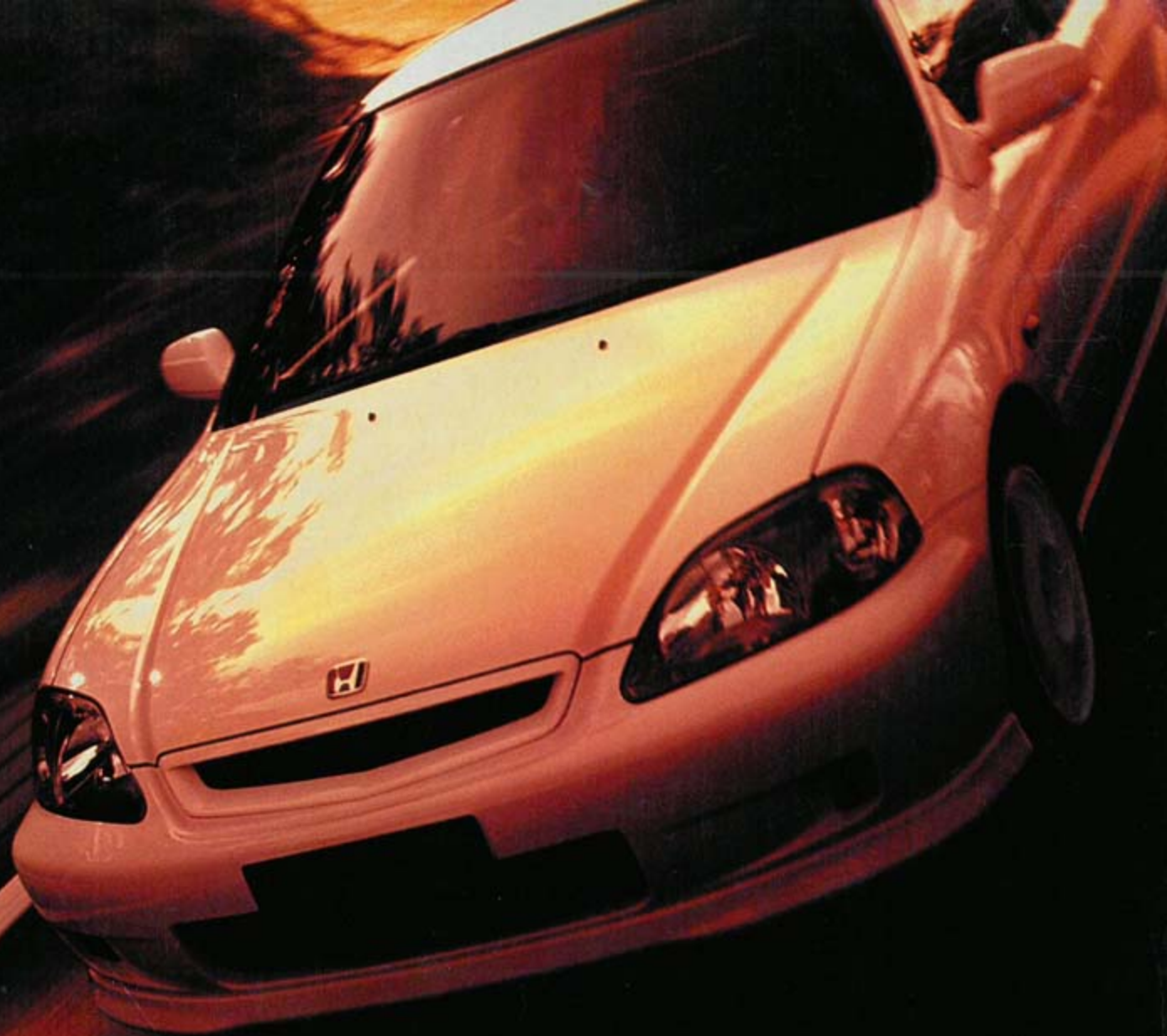
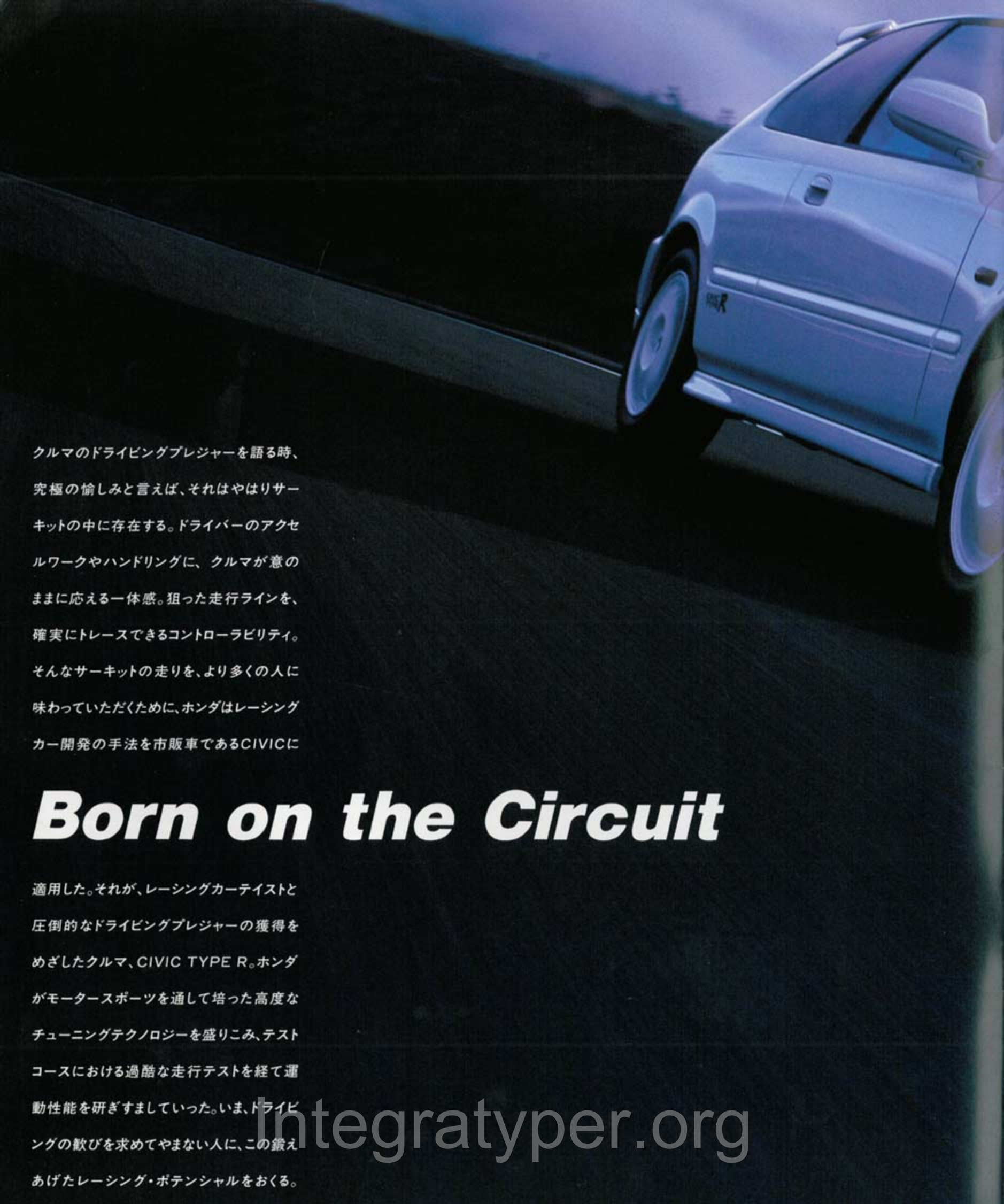


HONDA



CIVIC
TYPE R

Integratyper.org



クルマのドライビングプレジャーを語る時、究極の楽しみと言え、それはやはりサーキットの中に存在する。ドライバーのアクセルワークやハンドリングに、クルマが意のままに応える一体感。狙った走行ラインを、確実にトレースできるコントローラビリティ。そんなサーキットの走りを、より多くの人に味わっていただくために、ホンダはレーシングカー開発の手法を市販車であるCIVICに

Born on the Circuit

適用した。それが、レーシングカーテイストと圧倒的なドライビングプレジャーの獲得をめざしたクルマ、CIVIC TYPE R。ホンダがモータースポーツを通して培った高度なチューニングテクノロジーを盛りこみ、テストコースにおける過酷な走行テストを経て運動性能を研ぎすましていった。いま、ドライビングの歓びを求めてやまない人に、この鍛えあげたレーシング・ポテンシャルをおくる。

Integratyper.org



Integratyper.org

DOHC VTEC B16B spec.R



ボンネットフードの下にひそむ赤いエンジンヘッドカバー。それはまさに、エンジンチューニングにおけるホンダの技術力と情熱の象徴といえる。CIVIC TYPE Rの熱きハート“B16B spec. R”。スポーツエンジンとして高く評価されている1.6ℓ DOHC VTECをベースとして、ホンダがモータースポーツで培ったチューニング技術を注ぎこみ、動力性能を鍛えあげたパワーユニットである。最高出力は、185PS/8,200rpm。リッター当たり116馬力のスペックは、自然吸気エンジンでは世界最高レベルに達している。そのチューニングは、バルブ、カムシャフト、ピストン、コンロッド、クランクシャフトの専用開発にはじまり、さまざまなパーツの形状最適化が多数行われている。特に吸排気は、エンジン一基ごとにきわめて入念な研磨工程を設けており、徹底した高精度を実現している。そして、スペシャルチューニングを加えた結果、空気で俊敏なレスポンスと伸びのよさ、そして高回転域から、さらに加速していく厚く力強いトルクを達成。ドライバーをスポーツドライビングの領域へと誘う、熱きポテンシャルがここにある。

Integratyper.org

どれほどパワフルなエンジンを搭載しても、パワーを効率よく路面に伝えて、的確なコーナリングフォースを生むシャシーがなければ、速く走ることはできない。そしてサスペンションチューンだけでなく、タイヤや空力性能などにも左右されるシャシーのセッティングは、非常に複雑かつ繊細な感覚が要求される。それは、人間の感性でしか評価・判断できない領域にまでおよぶ。そのためCIVIC TYPE Rでは、ホンダが長年熟成を重ねてきた4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンションと、ボディ剛性を、国内サーキットやテストコースの徹底した走りこみを通してチューンしていった。コーナリング時の限界Gを高め、ステアリング操作にリニアに応答するフィーリングを求めて、低重心化とロール剛性強化を実施。スプリングレートやダンパー減衰力をチューンするとともに、前後荷重移動に対する優れたフロントの接地性を確保するサスペンションのハードセッティングもおこなっている。これらのチューニングが、ヘリカルLSDや専用ハイグリップタイヤとの相乗効果により、理想的とも言えるコーナリング性能を生みだしている。

B16B spec. R 1600 16-valve DOHC VTEC engine

Double wishbone suspension dampers and coil springs



Integratyper.org

Double Wishbone Suspension

1. Leather-wrapped MOMO steering wheel (φ368mm)
2. Titanium shift knob
3. Carbon fiber-finish meter panel
4. "CIVIC TYPE R" emblem

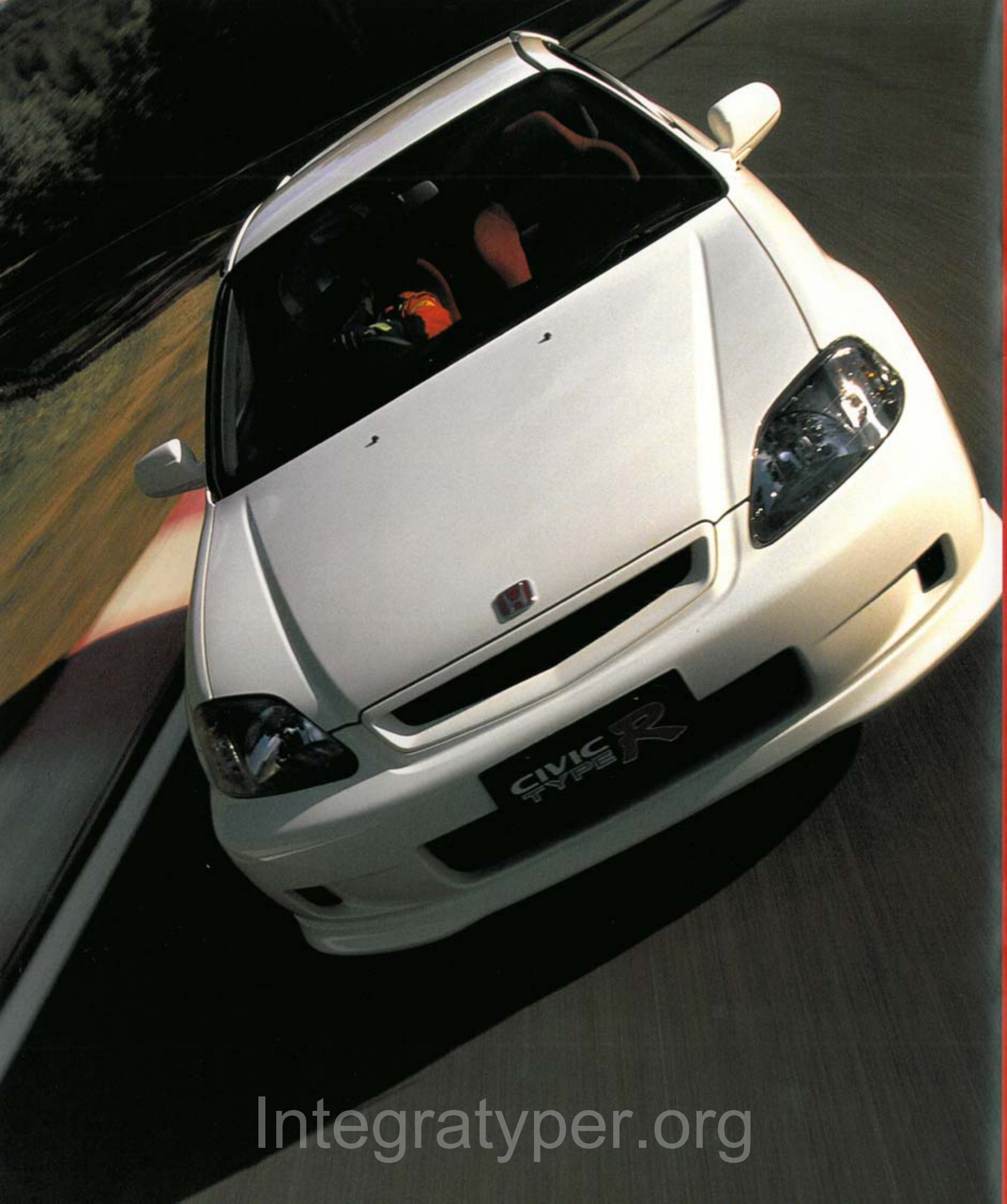


運転席のドアを開けると、熱い走りの情熱で染め上げたレッド&ブラックのインテリアが、ドライバーを静かに迎える。CIVIC TYPE Rは、心を高揚させる感覚性能という観点からコクピットを磨いている。しかも、実際にドライバーの手や身体に触れ、操作されるパーツは、その動き、素材・形状、レイアウトを、細部にわたって検証した。たとえば、ドライバーズシート。走りというスポーツを堪能するためには、シートのホールド性が重視されることは言うまでもない。CIVIC TYPE Rでは、レーシングパーツとして評価の高いレカロ社製シートを採用しているが、サイド部の生地については、通常の仕様よりもさらにサポート性のよいオリジナルデザインのスウェード調ファブリックを使用している。サイド部分の生地によって、全体のホールド感がさらに高められるからだ。またシフトノブは、チタンの削り出しタイプとした。非常に加工しにくい素材ではあるが、あえてチタンの感触と重量感にこだわったのだ。視覚と操作感覚の両方を研ぎすましたCIVIC TYPE Rのコクピット。シートに着いた瞬間、その熱きレーシングスピリットを直感する。

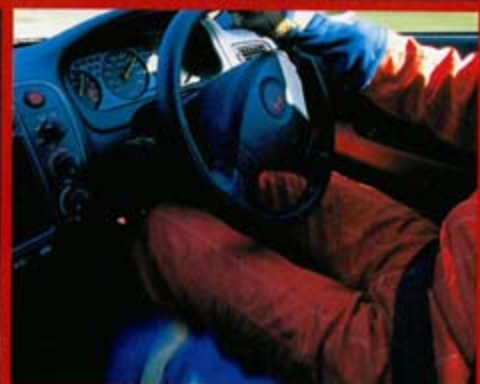
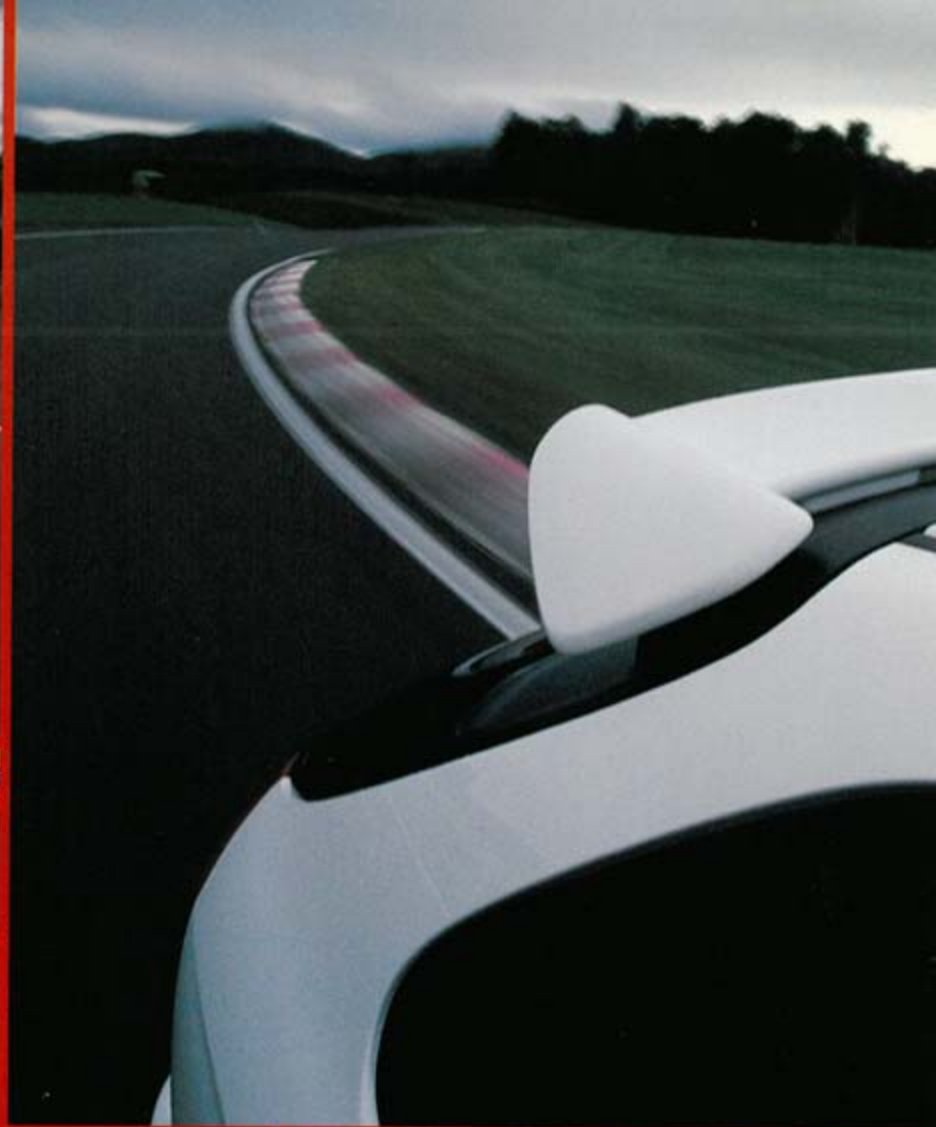


Integratyper.org

RECARO SEAT



Integratyper.org



Integratyper.org



Integratyper.org

TYPE R cockpit : Red and black two-tone colored interior; carbon fiber-finish meter panel; red RECARO bucket seat; leather-wrapped



Integratyper.org

MOMO steering wheel (φ368mm); 5-speed transmission with titanium shift knob; sports-tuned power steering; SRS dual airbag

Power Unit

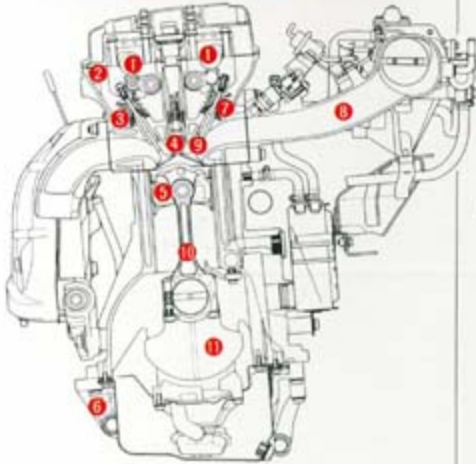
リッター116馬力を発揮するB16B spec. R。赤いエンジンヘッドカバーが、卓越のポテンシャルを象徴する。CIVIC TYPE Rのパワーユニット B16B spec. R。そのベースとなったのは、高いスポーツの資質をそなえた1.6ℓ DOHC VTECエンジン。ホンダはそこに、独自のレーシングノウハウと、走りへの熱き思いを刻みこんだ。その結果、自然吸気エンジンで世界最高レベルのリッター当たり116馬力を達成。きわめて俊敏なレスポンスと、圧倒的な加速性能を実現している。

VTEC

B16B spec. R

MAX. POWER (NET):
185PS / 8,200rpm

MAX. TORQUE (NET):
16.3kgm / 7,500rpm



B16B spec. R 高出力・高回転化技術の主なポイント

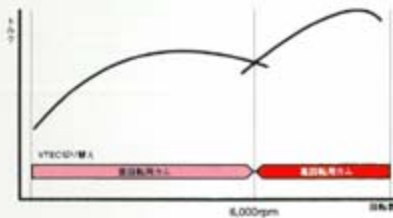
- ① カムシャフト
広開角・高リフト対応、高剛性カムシャフト
- ② シリンダーヘッド
インレット、エキゾースト 各ヘッドポート研磨
- ③ エキゾーストバルブスプリング
高リフト対応 二重化スプリング
- ④ スパークプラグ 熱値7番白金プラグ
- ⑤ ピストン 高圧縮比、低フリクション対応専用ピストン
- ⑥ エンジンスティフナー
アルミダイキャスト製高剛性一体型スティフナー
- ⑦ インレットバルブスプリング
高リフト対応 精円断面二重化スプリング
- ⑧ インターカムホルド 高回転対応タイプ
- ⑨ インレットバルブ 軽量インレットバルブ
- ⑩ コネクティングロッド
高出力対応高強度、軽量専用コンロッド
- ⑪ クランクシャフト
フルバランサー8ウエイト高剛性専用クランクシャフト

ホンダ・チューンで磨きあげた動力性能。

B16B spec. Rにおいてホンダ・チューンが目指したものは、さらなる高回転・高出力化によるクラス最高峰のポテンシャル。そのための専用開発は、カムシャフト、バルブ、ピストン、コンロッド、フルバランサー8ウエイト高剛性クランクシャフトなど、あらゆるパーツにおよび、量産エンジンの常識を超えるスペシャルチューンをおこなった。燃焼効率アップのために、圧縮比を10.8に高め、同時にバルブ系の強化と、バルブタイミング、バルブリフト量をチューニング。さらに、ピストンまわりをはじめとするさまざまなフリクションの低減。吸気ポートの高精度研磨。そして各部の軽量化。まさに、ホンダ・チューニングテクノロジーの粋を結集して磨いたB16B spec. R。高回転域まで一気に駆け上がる伸びと、力強いトルクが走りのスピリットを刺激する。



インレットバルブを軽量化し、さらにインレット、エキゾーストともに二重化バルブスプリングを採用。



トルクは3,000回転付近でピークを迎え、7,000回転を超えて再び上昇、次のピークを迎える。ハイパワーを得るために回転限界を高め、高トルクを高回転で発生させるこのチューニングは、回転数によってバルブのタイミングとリフト量を切り替えるVTEC機構でこそ可能となった。

効率を高めたエキゾーストシステム。

大径のエキゾーストパイプに加えて、サブチャンバーを採用。流量を大きくしてスムーズな排気を実現している。また、その音質にもこだわり、スポーツマインドを熱くする重低音のエキゾーストサウンドを追求した。

ひときわスポーツ的なシフトフィーリング。

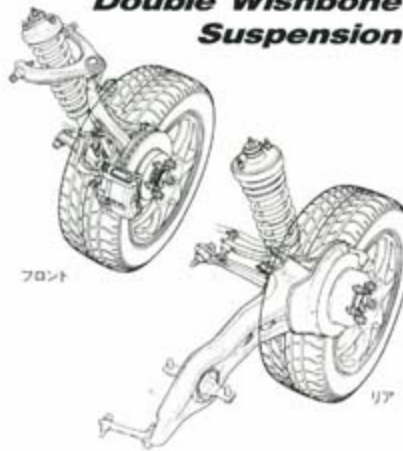
トランスミッションの2速にダブルコーンシンクロを採用し、またシフトストロークも短縮。手首の動きでカチッと決まるシフト感覚が、ドライバーの走り心に呼応する。

Foot Work

サーキットチューンのサスペンション。

レーシングテイストあふれる操縦性を求めて、サスペンションを専用開発。基本としたのは、ホンダがこだわり続け、熟成を重ねてきた4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション。そのスプリングレート、ダンパー減衰力、スタビライザーを総合的に強化。ロール剛性を高めて路面との優れた接地性を得るとともに、車高ダウンによりロール特性を向上させている。その他、ブッシュ類の硬度変更など、細部にわたるチューニングを実施。優れた応答性・収束性と、高い限界性能を実現している。TYPE Rで体感するリニアでダイナミックなコーナリング。それはまさに、レーシングスピリットとの出会いと言える。

4 Wheel Double Wishbone Suspension



サーキット走行に応えるブレーキ性能。

走る性能を高めることは、止まる性能を高めることでもある。CIVIC TYPE Rのブレーキは、フロント15インチ、リア14インチの大径ディスクを採用。優れた制動力と耐フェード性に加えて、きわめて剛性感のあるブレーキフィーリングを得ている。また、ブレーキペダルとアクセルペダルの段差や位置関係を最適にチューニングし、ヒール&トゥの操作感を向上させている。



TYPE R専用のタイヤ&ホイール。

クルマと路面との接点となるタイヤは、加速、減速、コーナリングなど、あらゆる走りに影響を与える。TYPE Rはここにも非凡な性能を求め、専用開発されたハイグリップタイヤ、POTENZA RE010(195/55R15 84V)を装着した。またアルミホイールは、軽量でありながら剛性も高めた5穴・7本スポークタイプ。チャンピオンシップホワイトの専用色が、スポーツマインドをさりげなく主張している。



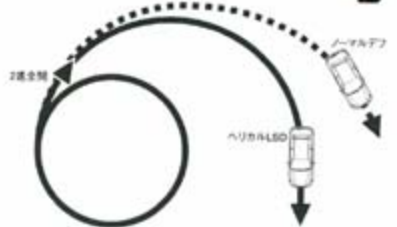
専用タイヤ&アルミホイール

コーナリング性能を磨くヘリカルLSD。

コーナーでの立ち上がりの鋭さは、走りのポテンシャルに大きな影響を与える。そのためCIVIC TYPE Rでは、左右駆動輪の回転差補正と、最適なトルク配分を瞬時におこなうトルク感应型ヘリカルLSD(リミテッドスリップデフ)を搭載した。シャシーにはLSD効果を生かす最適なセッティングが与えられ、旋回性能の向上とシャープな立ち上がり加速をともに実現。さらにアンダーステアも押さえこまれ、俊敏な走りをひきだしている。

メカニカル方式
トルク感应型ヘリカルLSD

HELICAL LSD



Cockpit

走りの情熱にあふれたコックピット。

心を高まらせる感覚性能と操作性を磨き、走りのスピリットを表現すること。そんな観点から仕上げられたTYPE Rのコックピット。真っ赤なレカロシートに、レッド&ブラックのインテリア。メーターパネル、センターパネルには精悍なカーボンテクスチャーをあしらっている。この席で、レーシングスピリットはさらに熱くなる。

レカロ社製バケットシートを採用。

CIVIC TYPE Rの走りへのこだわりは、シートにも反映されている。フロントシートには、ハードなコーナリング時にも、優れたホールド性を発揮するレカロ社製バケットシートを採用。しかもサイド部に、よりサポート性を高めるオリジナルデザインのスウェード調ファブリックを使用した。シートに着けば、心地よくテンションが高められていく。

MOMO社製の小径ステアリングホイール。

クイックな操作感覚を求めて、ステアリングホイールはMOMO社製革巻3本スポークを採用。SRSエアバッグを内蔵して、直径368mm(非装着タイプは350mm)という小径タイプである。またパワーステアリングは、特に中高速走行時や高いGを受けた際の操舵力が重くなるセッティングとした。このチューニングと合わせて、コーナリング時には、ひとときダイレクトな操舵感覚を体感できる。



標準装備のSRSエアバッグシステム装着タイプ(上)
レスオプションタイプ(下)

操作感を追求したチタン製シフトノブ。

シフトノブはCIVIC TYPE R専用チタン削り出しタイプ。重心、角度、操作感、握った際の感触などをきめ細かく追求した。ショートストロークとチタンの重みが相まって、かっちりとした小気味よいシフト感覚を生んでいる。

Body & Safety

磨きぬいたボディ性能。

走りを語るうえで、空力、剛性、軽量化、衝突安全性などに関わるボディ性能を欠かすことはできない。TYPE Rは、スポーツ走行を前提とした条件の中でボディ性能を徹底的に検証。エクステリアの精悍な印象は、まさにそのボディ性能の象徴と言える。



フロントアンダースポイラー(上) 大型リアスポイラー(下)

高速安定性を狙った空力ボディ。

高度な操縦安定性を求めて空力性能も磨いたTYPE R。フロントアンダースポイラー、リアスポイラー、リアアンダースポイラーをまとい、さらに車高をダウンさせた空力ボディを採用している。しかも風洞実験やサーキット走行テストを繰り返し、優れたCD値を維持しながらCL値(揚力係数:ボディを持ち上げようとする力の値)を低減。最適な空力バランスを生んでいる。特に高速コーナリングにおけるリアの接地感が向上し、路面に吸いつくような走りをもたらしている。

走りをささえる、ボディ剛性。

スポーツ走行におけるマシンのコントロール性を高めるカギは、ボディ剛性だ。CIVIC TYPE Rは、特に限界走行時の剛性感向上を目指し、ボディ各部をチューニングした。テストコースの走り込みに加え、ゆたかなレーシングノウハウを惜しみなく投入することにより、ベースとなった高剛性モノコックボディに対して、TYPE Rは大幅なねじり剛性アップを果たしている。フロントストラットタワーバーとテールゲートまわりの板厚をアップさせ、フロントまわり、リアまわりには、それぞ

れパフォーマンスロッドを追加。さらにサスペンション取り付け部を強化している。特にリア剛性がTYPE Rでは大幅に高められ、コーナリング時などに、その剛性を実感できる。

軽量化と剛性アップの両立。

出力や走行性能の向上にとともに、各部を強化していくと必然的に重量が増す。いっぽう、加速性能、制動性能、コントロール性を高めるためには、軽量化は絶対的な条件となる。この相反する課題を両立させるために、CIVIC TYPE Rでは、ホンダがレースで培ったノウハウを生かし、細部にわたる軽量化を実施。エンジン本体の軽量化に加えて、軽量フライホイールの採用、バッテリーの小型化などにより、エンジンルーム全体の重量を軽減している。さらにフロアまわりを中心とした部材のシェイプアップ、遮音材の軽減、装備のオプション化などにより、ボディの軽量化も達成。その成果は、加速性能やコーナリング性能にあらわれ、CIVIC TYPE Rならではのポテンシャルを生みだしている。

世界水準の衝突安全性。

走行性能向上に寄与するボディ剛性のアップとともに、万一の衝突時にエネルギーを効率よく分散・吸収するクラッシュプル構造を採用。また正面衝突の他、側面衝突、後面衝突、ロールオーバーなどに対しても徹底したテストをおこない、キャビンの生存空間を確保するための設計を追求している。

SRSエアバッグシステム、ABSを標準装備。

運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムとABSを標準装備し、安全システムを充実させている。ABSは、信頼性の高い3チャンネル・デジタル制御 4輪アンチロックブレーキシステムを採用。CIVIC TYPE R用に、スポーティなセッティングをおこなっている。

(エアバッグ、ABSともにレスオプション車も設定)



エアバッグ膨張時の写真を合成したものです。(オプション装着車)

SRS=Supplemental Restraint System
シートベルトを補助する乗員保護装置

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知し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。

ABS=Anti-Lock Brake System

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、ABSがない車両と同様に、コーナリングなどの手前では充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。

4つの視点から安全を見つめる

ホンダの「グローイングセーフティ」。

走りを積極的に楽しむためにも、安全への取り組みを欠かすことはできない。ホンダ独自の安全思想「グローイングセーフティ」では、クルマの技術的アプローチというハード面とともに、安全運転の普及・向上といったソフト面でも安全性の向上に努めている。

- 4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション
- フリーフォームリフレクター式大型ハロゲンヘッドライト
- ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)
- LSD(リミテッドスリップコントロール)



- 安全情報提供活動
- クルマの「知識」「取扱い」「運転技術」「安全技術」についての正しい理解と普及活動
 - 安全小冊子(セーフティドライブング/セーフティポイント)を全ホンダ車に配備
 - 実践的な安全運転トレーニング(交通教育センター)
 - お客様個人へのドライビング・スクール開催
 - 企業内運転従事者への安全運転講習
 - 財団法人「国際交通安全学会」の研究活動への支援



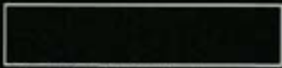
Integratyper.org

Photo : メーカーオプション (コンフォートパッケージ) 装着車

Body Color



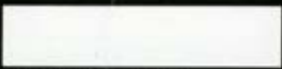
パールシルバー・メタリック



スターライトブラック・パール



サンライトイエロー



チャンピオンシップホワイト

■モータースポーツベース車はチャンピオンシップホワイトのみの設定となります。



主要装備

タイプ	TYPE R	モータースポーツベース車
■エクステリア		
フロントアンダースポイラー	●	●
リアアンダースポイラー	●	●
大型リアスポイラー	●	●
TYPE R専用ホンダ・エンブレム(赤)	●	●
TYPE R専用デカール(サイド/リア)	●	●
フリーフォームワレクター式大型リアゲートヘッドライト(スモークタイプ)	●	●
ボディ同色サイドシルガードニッシュ	●	●
ボディ同色サイドプロテクター	●	●
ボディ同色電動ドアミラー	●	●
ボディ同色電動ドアミラー(電動格納式)	+	-
間欠・ミスト機構付フロントワイパー	●	●
高熱線吸収UVカットガラス(フロントウインドウ&フロントドア)	●	●
プライバシーガラス(リアウインドウ&リアサイド)	●	-
専用エンジンヘッドカバー(赤)	●	●
大流量サイレンサー	●	●
■インストルメントパネル		
パワーステアリング	●	◎
黄色指針3速メーター	●	●
カーボン調メーターパネル	●	●
MOMO社製革巻ステアリングホイール	●	-
■走行関連装備		
16バルブ方筒6気筒DOHC(1.6L5D)(1.8L16V)リアアキシ	●	●
大径フロントベンチレーテッドディスクブレーキ	●	●
大径リアディスクブレーキ	●	●
4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション	●	●
大径パフォーマンスロッド	●	●
専用ストラットタワーバー(赤)	●	●
アルミ製ラジエーター	●	●
■インテリア		
チタン製シフトノブ	●	-
マニュアルエアコンディショナー	+	-
フットレスト(運転席側)	●	●
パワーウインドウ	+	-
パワードアロック	●	●
昼夜切換え式ルームミラー	●	●
大型パニチミラー(運転席側/助手席側)	◎*1	-
赤色フロアマット	●	-
■シート		
レカロ社製バケットシート(フロント)	●	-
5/5分割可倒式リアシート	●	●
■タイヤ/ホイール		
ハイグリップタイヤPOTENZA RE010(195/55R15 84V)	●	●
専用5穴アルミホイール(15×6JJ)	●	-
■安全装備		
運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム	◎*2	-
ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)	◎*2	-
ドアビーム		
●	●	●

◎は標準装備 ◎はメーカーオプション

*1 SRSエアバッグのレスオプション車を選択すると、助手席側のみとなります。 *2 レスオプション車も設定。 *3 レスオプション車選択時の数値です。 *はパッケージオプション「コンフォートパッケージ」(レスオプション車を選択すると、パッケージオプションは装着できません。)

- コンフォートパッケージ
 - ボディ同色電動ドアミラー(電動格納式)
 - パワーウインドウ
 - マニュアルエアコンディショナー

■本カタログの写真は印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。 ■タイプ、カラー、オプション等により納期が異なります。 ■詳しくは販売店にお問い合わせください。

主要諸元

タイプ	TYPE R	モータースポーツベース車
1.6 DOHC VTEC+PGM-FI		
■車名・型式		
ホンダ・GF-EK9		
■エンジン型式		
B16B		
■トランスミッション		
5速マニュアル		
■寸法・重量		
全長/全幅/全高(m)	4.185/1.695/1.360	
ホイールベース(m)	2.620	
トレッド(m) 前/後	1.480/1.480	
最低地上高(m)	0.135	
車両重量(kg)	-	1,040
パワーステアリング装着車	1,050 *3	1,050
パワーステアリング+ABS装着車	1,060 *3	-
パワーステアリング+SRSエアバッグ装着車	1,060 *3	-
パワーステアリング+ABS+SRSエアバッグ装着車	1,070	-
パワーステアリング+エアコン+SRSエアバッグ装着車	1,090	-
乗車定員(名)		
4		
客室内寸法 長さ/幅/高さ(m)		
1.695/1.390/1.115		
■エンジン		
エンジン種類、シリンダー数および配置	水冷直列4気筒横置(横置プレミウムバルブ仕様)	
弁機構	DOHC(ベルト駆動) 吸気2 排気2	
総排気量(cc)	1,595	
内径×行程(mm)	81.0×77.4	
圧縮比	10.8	
燃料供給装置形式	電子燃料噴射式(ホンダPGM-FI)	
燃料タンク容量(ℓ)	45	
■性能		
最高出力(PS/rpm)*	185/8,200	
最大トルク(kg-m/rpm)*	15.3/7,500	
燃料消費率(km/ℓ) 10-15モード走行(運輸省基準値)	13.6	14.0
60km/h定常走行(運輸省基準値)	19.8	20.3
最小回転半径(m)	5.4	
■動力伝達・走行装置		
クラッチ形式	乾式単板ダイヤフラム	
変速機形式	常時噛合式	
変速比	1速 3.230	
	2速 2.105	
	3速 1.458	
	4速 1.107	
	5速 0.848	
	後進 3.000	
減速比	4.400	
ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式	
タイヤ(前/後)	195/55R15 84V	
主ブレーキの種類・形式	前	油圧式ベンチレーテッドディスク
	後	油圧式ディスク
サスペンション方式	ダブルウィッシュボーン式(前/後)	
スタビライザー形式	トーションバー式(前/後)	

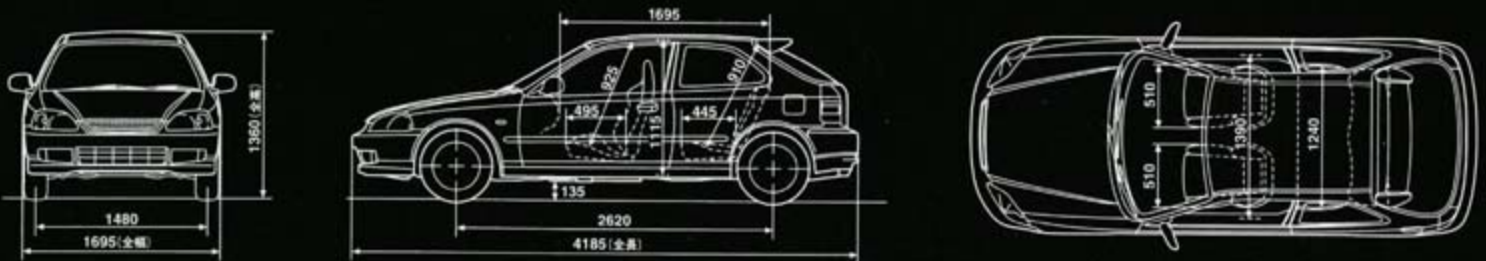
*は「ネット値」です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合「ネット」は、「グロス」よりも約15%程度低い値(自工金調べ)となっています。■本車種は5速マニュアル車での測定です。■モード走行時における燃料消費率の表示「10-15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ車種で測定した場合「10モード」より平均的には小型、普通乗用車で約10%程度高い値(自工金調べ)となります。

■燃料消費率は、定められた試験条件のもので測定する。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)が異なるため、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数値。■本仕様ならびに装備は予告なく変更する場合があります。あらかじめご了承ください。

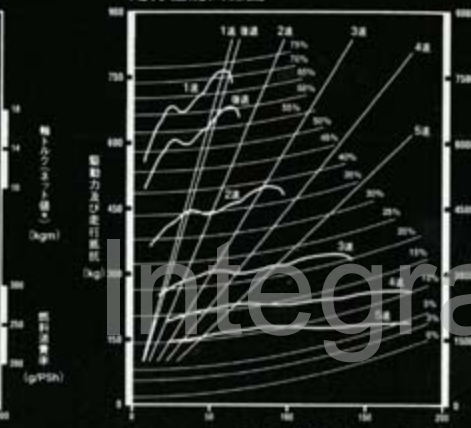
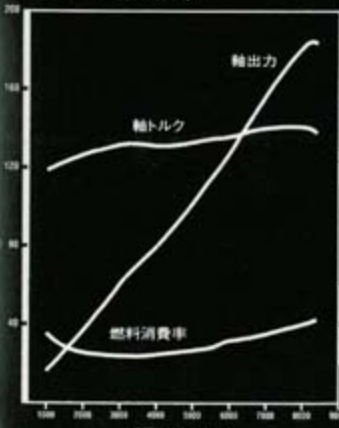
■PGM-FI、VTECは本田技研工業株式会社登録商標です。 ■製造事業者:本田技研工業株式会社

三面図 TYPE R 単位=mm



エンジン性能曲線図

走行性能曲線図



Integratypen.com

