

**HONDA**  
The Power of Dreams

**CIVIC TYPE *R***

Integratyper.org



**HONDA**



R starts Revolutions

CIVIC

TYPE R

[Integratyper.org](http://Integratyper.org)



「R」は、変革も意味する。新次元R、CIVIC TYPE R

[Integratyper.org](http://Integratyper.org)



[Integratyper.org](http://Integratyper.org)



[Integratyper.org](http://Integratyper.org)



[Integratyper.org](http://Integratyper.org)



[Integratyper.org](http://Integratyper.org)



[Integratyper.org](http://Integratyper.org)





[integratyper.org](http://integratyper.org)

開かれた、FF TYPE R 史上最速の官能。

「R」はピュアスポーツを変革する。

走りは人を豊かにする。速度・挙動と、心の完全一致。意のままにクルマを反応させる喜びは人の本能を震わし、解き放つ。その幸福を、より自由なものとするために、「R」はかつてない進化を遂げた。Hondaのレーシングテクノロジーを存分に注ぎ込み達成した、FF TYPE R 史上最速のパフォーマンス。そして、その究極の速さの中でも安心すら感じ得る、研ぎ澄まされた一体感。それらが精悍かつ先進洗練のワンモーションフォルムに結実し、見る、触れる、操るすべての瞬間に圧倒的なプレジャーをもたらす異彩の存在として完成した。この感動の扉は広く、奥底は深い。Rの、ピュアスポーツの新しいビジョン、シビック TYPE R 登場。

[Integratyper.org](http://Integratyper.org)



[Integratyper.org](http://Integratyper.org)

●165kW[225PS]、215N・m[21.9kg・m]を達成。

2.0ℓ 量産自然吸気エンジン世界最高水準の出力\*

俊敏なレスポンスと高回転まで一気に吹け上がる爽快感。自然吸気特有である人の感性にリニアな走りにあくまでこだわり、全域高性能を目指す。その困難を革新で超え生み出したDOHC VTECに、バルブ制御の高知能化技術(VTC)という進化を与えたK20A型・2.0ℓ DOHC i-VTEC。2001年に発表されたインテグラ TYPE Rにおいては量産エンジンの常識を超えるレーシングテクノロジーを数々投入した専用設計とされ、最高出力220PSもの高出力を既に獲得している。このまさにHondaエンジンテクノロジーの粋と呼べる一基に、シビック TYPE Rの心臓としてさらなる情熱と創意が注がれた。

ポイントは吸排気効率と圧縮比の向上。すなわちよく吸い、よく燃やし、よく排出するといった内燃機関の基本の徹底だが、磨き尽くされた資質を持つだけに、採用された手法はヘッドポートの高精度な平滑化や吸排気管の曲率変更などによる流体抵抗の低減など、いずれも究極的と言えるものである。そして、それらの集積が5PS、0.9kg・mの向上として結実。225PS、21.9kg・mという高出力・高トルクを達成した。

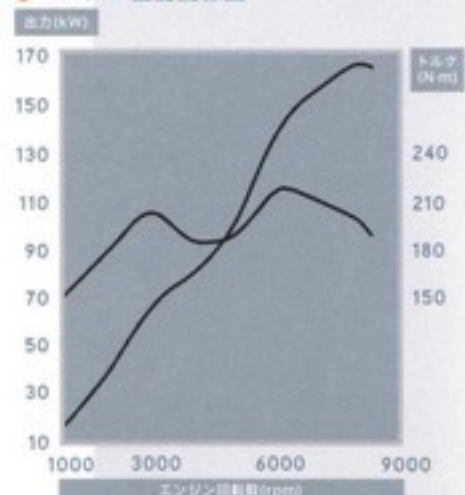
とりわけトルクはVTECのハイカム領域全般で高められ、またハイカムに切り替わる5,800rpmの直後、6,100rpmでピークを迎えるよう設定。この回転域で出力換算にして約10PSの向上を実現した。さらに、3,000rpm周辺の特性もより強化。つまり常用域でのトルクを犠牲にすることなく、従来を凌ぐ出力・トルク特性を成し遂げたのである。加えて、専用設定のDBWを採用。アクセルレスポンスの鋭さも研ぎ澄まされた。トランスミッションは専用の6速マニュアル。ハイカム領域内でパワーをフルに引き出しつつシフトアップを繋いでいけるクロスレシオとした。アクセルを開いた瞬間、強力なGが立ち上がり、速度が乗る。より踏み込むとつきよくトルクが増し、耳に届くノットが重厚な排気音からレーシーな吸気音に変わった途端、息つくどころか本領を現し、レブリミット8,400rpmまで直線的に伸び上がる。先ほどまでいた日常はもはや影もない。突き抜ける加速感—— Hondaが走りにはたすら求めてきた人を潤す感動が、高い純度でここにある。※Honda調べ

VTEC=可変バルブタイミング・リフト機構  
VTC=連続可変バルブタイミング・コントロール機構  
DBW=ドライブ・バイ・ワイヤ

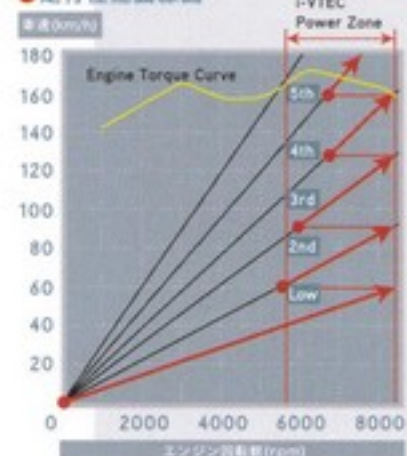
トランスミッションに、高速回転時のオイルの片寄りを抑えるバフプレートを採用。オイルゲータープレートとあわせ潤滑性を高める。

- ① オイルゲータープレート
- ② バフプレート

●エンジン性能曲線図

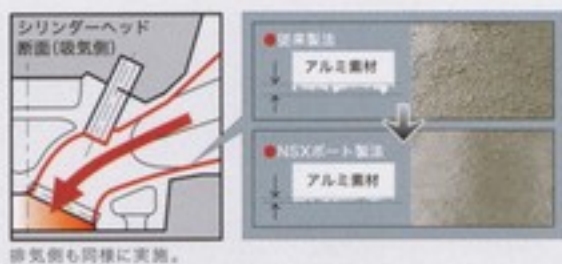


●走行性能曲線図



●NSX製法によりヘッドポートの流体抵抗を低減。

ポートを精度高く平滑にするアプローチとして従来は鋳型に用いる砂を超微粒にする手法が採られていたが、さらに樹脂コーティングも施すことで、面粗度を約40%低減。NSX開発で培ったこの技術は、特に高回転時の流体抵抗を低減し、約2PSの出力向上に寄与している。



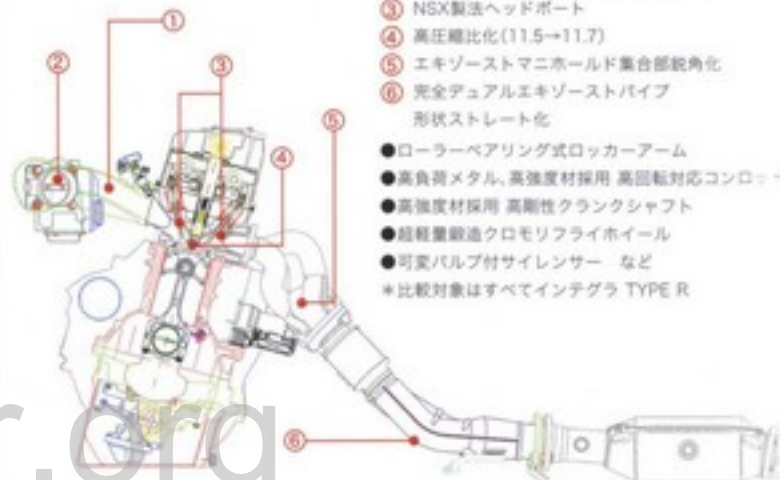
●細部まで吸排気効率の良さを磨き切る。

インテークマニホールド、エキゾーストマニホールド集合部、エキゾーストパイプなど吸排気系とも形状を可能な限りストレート化。さらに吸入系についてはスロットルボディを大径化、排気系については高回転域での低排圧化を実現する可変バルブ付サイレンサーの採用などで吸排気効率を徹底的に高めた。



主な高出力化技術 (●は開発手法)

- ① 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
  - ② スロットルボディ大径化 (φ62mm→φ64mm)およびDBW化
  - ③ NSX製法ヘッドポート
  - ④ 高圧縮比化(11.5→11.7)
  - ⑤ エキゾーストマニホールド集合部鋭角化
  - ⑥ 完全デュアルエキゾーストパイプ形状ストレート化
- 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
  - 超軽量鍛造クモリフライホイール
  - 可変バルブ付サイレンサー など
- \*比較対象はすべてインテグラ TYPE R



出力・トルクの数値はすべてネット値。文中の「インテグラ TYPE R」は2001年～2006年生産型。イラストはイメージ図。各パーツ写真は撮影のためにカットしたものです。

加速の感動を求める意志が、完成の域にあったエンジンの限界を引き上げた。

2.0 L DOHC i-VTEC Engine

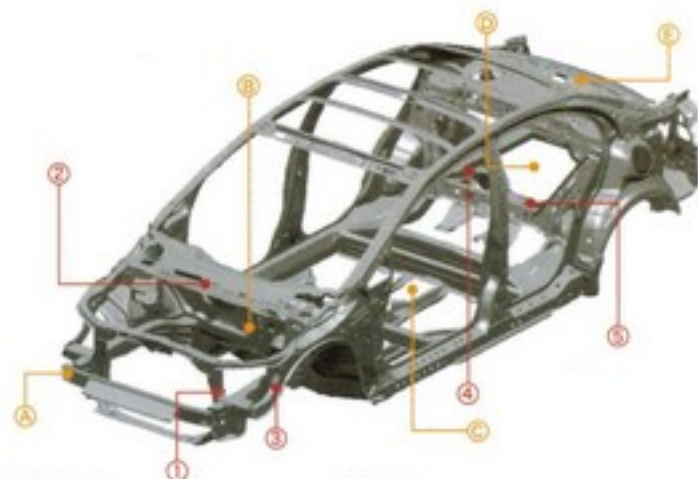


Technical  
Explanation ■ **01**  
**Engine**

●わずか1.8kgの補強で、インテグラ TYPE R比50%剛性向上。

クルマの全性能はボディの質が司る。エンジン、タイヤ、サスペンション、これらの性能をどれほど高めようとも、ボディの実力が伴わなければ望むパフォーマンスは叶わない。求められる要件は、剛性と軽さの高度両立。インテグラ TYPE Rよりも大きく重いシビックをベースにTYPE Rを開発するにあたり、特に軽さは要求される加速性能を満たすための大きな課題であった。高剛性化・大入力化に向けた補強を加え、さらにエアロパーツや大径タイヤなどを採用しながらも車両重量は増やさない。この難題を克服できたのはひとえにベース車のボディが既に極めて高い剛性を有していたからに他ならない。4ドアセダンという形状そのものが高い剛性を有する上に、弧を描く堅牢なルーフ骨格やストレートフレームを効率的に使った高剛性骨格構造、約50%にも及ぶ骨格主要部材への高張力鋼板の採用などで、クラストップレベル<sup>※1</sup>の剛性を実現していた。そのため各種バーの追加など従来のような大幅な補強をまったく必要とせず、TYPE R化に伴う補強部位はわずかに5箇所、それに係る重量は1.8kgにとどまる。グラム単位で徹底された軽量化分と差し引きすれば、ボディ全体としてベース車<sup>※2</sup>に対し11.6kgの軽量化に成功しながらインテグラ TYPE R比で実に約50%もの捻り剛性向上を達成した。ドアを閉めた瞬間の剛性感。クルマをコントロールするあらゆる状況で手に取るように挙動がわかる、クルマとの深い一体感。その感覚の源泉には、常にこの高効率・高剛性ボディの存在がある。

※1: 2.0L 4ドアセダクラス、Honda調べ。 ※2: シビック2.0GL



高剛性化手法

- ① フロントバルクヘッド接着剤追加
  - ② アップクロスメンバー板厚アップ
  - ③ サブフレーム取付部板厚アップ
  - ④ リアフロアフレーム内スティフナー追加および溶接点追加、接合部への接着剤追加
  - ⑤ リアクロスメンバー内バルクヘッド追加およびリアスタビライザー取付部板厚アップ
- ・これらに伴う重量増分 計1.8kg

軽量化手法

- Ⓐ 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
  - Ⓕ その他(フロントライセンスベースバンパー一体化等)
- ・これらによる軽量化分 計13.4kg。  
トータルの車両重量はベース車<sup>※2</sup>比-10kgの1,270kg(エアコン非装着率は1,250kg)を達成。

# Technical Explanation

# 02 Body

この高剛性ボディなくして、このTYPE Rは成し得なかった。



テスト車両による風洞実験

●高速での揺るぎない安定性に寄与するエアロボディ。

高速での直線走行・旋回時でも極めて安定した挙動と操縦性を生む優れた空力性能。大型リアスポイラーはルーフ/サイド双方からの風の流れに対し、角度・曲率を吟味して到達点を見出した形状により、リアリフトを大幅に低減。さらにフロントスポイラー、ストレーキ、リアディフューザーを装備。実走実験・風洞実験を重ね、優れた前後リフトバランスを実現している。



空力性能説明  
イメージ

●そのボディは心を高揚させる音の軟びももたらす。

吸音材・制振材は軽量化のためにただ廃止するのではなく、日常走行では快適性を保ちつつ、高回転時には胸震わせるサウンドをもたらすようきめ細かくチューンを実施。インテークダクトについても左側フェンダー内に配置し、高回転時の官能的な吸入音を室内に積極的に導入する設計としている。

○ High Rigid Body



Integratyper.org



○ Exclusive Hard Setting Suspension

Technical  
Explanation ■ **03**  
**Suspension**



高度なコントロールクオリティーが、一体感に満ちた速さを創る。

●中高速コーナーをいかに速く、安定して駆け抜けるか。

ハイパフォーマンスタイヤを活かし切るサスペンション。

従来より増した車両重量を跳ね返し、従来を凌ぐ速さを生む。TYPE Rの性能評価の舞台であるサーキットでその実現を目指す時、コーナー、特に中高速コーナーでの速さが鍵だった。剛性・空力を徹底的に高めたワイドボディとシビックの脚まわり本来の資質、それらによる高度なスタビリティを前提に、サスペンションは操縦性の向上に力が尽くされた。インテグラ TYPE Rでは全体のロール剛性を上げつつ特にリアを極端に固め、相対的にフロントをわずかに柔軟に設定することでフロントトラクションをつくり、回頭性を上げアンダーを消していた。対してシビック TYPE Rは方向性は同じながらも、大径18インチのハイパフォーマンスタイヤを手にしたことで、その高いグリップをより有効に使うことに主眼が置かれた。具体的には、縮み方向へは動きやすくし、外輪をより強く路面に押し付けてコーナリングフォースを高める一方、伸び側はダンパーの効きを初期から立ち上がるようにし、内輪のジャッキアップを抑えてタイヤにかかる接地圧をより高め、トラクションを有効に使えるようにしたのである。このアプローチを核とし、フロントアライメントの全面変更および高速と高荷重に対応するダンパー、スプリング、スタビライザー、ブッシュほかフロントのベアリング、ナックルの強化を実施。サスペンションはほぼ専用部品となった。さらにトルク感応型ヘリカルLSDも採用。これらタイヤ性能を活かし切るチューンにより、コーナーで抜群の速さと安定性を発揮する旋回性能を実現。同時に、TYPE Rのイメージを変える洗練感のある乗り心地を生み出した。操舵系はしっかりした据わり感と高速域での応答レスポンス、応答リニアリティを追求。脚まわりの能力とあわせ、切れ味鋭いハンドリングとしている。生き生きと向きを変え、走り出しから操る喜びを予感させる。サーキットではタイムを削り、ワインディングではこの上ない安心で緊張を楽しみに変える。この懐の深い走りではTYPE Rは確実に新次元へと至った。

Front

マクファーソン・ストラットサスペンション

- ① TYPE R専用ダンパー  
・バルブサイズアップ・減衰力アップ  
・ロッドサイズアップ
- ② スプリングレート変更  
(車高ベース率<sup>※</sup>比-10mm)
- ③ スタビライザー強化
- ④ ブッシュバネアップ
- ⑤ ナックル剛性アップおよび  
ベアリングサイズアップ



Rear

リアアクティブリンク・ダブル

ウィッシュボーンサスペンション

- ① TYPE R専用ダンパー  
・ダンパーサイズアップ  
・減衰力アップ
- ② スプリングレート変更  
(車高ベース率<sup>※</sup>比+5mm)
- ③ スタビライザー強化
- ④ ブッシュバネアップ

※シビック2.0GL

●専用に新開発された前後強化ダンパー。

インテグラ TYPE Rとの比較においても前・約1.25倍、後・約1.1倍の高い減衰力を獲得。フロントは伸び側のブローポイントをより低速側に設定し、減衰力の素早い立ち上がりで、低中速旋回での内輪のジャッキアップを抑制。旋回速度の向上に寄与させている。リアもインテグラ TYPE Rの約1.6倍の高減衰を達成している。スプリングレートはインテグラ TYPE Rに対し、ホイールレートで前・約69% (低)~105% (高)、後151% (低)~100% (高)。フロントは動き出しの柔らかさと高荷重時の高減衰化を一段と幅広い領域で両立させている。



●シャープな旋回立ち上がりを可能にするLSD。

コーナリング時、外側の駆動輪にトルクをより多く配分してトラクションを積極的にかけると同時に、車両を内向きに巻き込む力を発生させアンダーを打ち消すLSD (リミテッドスリップテフ)。作動レスポンスに優れたトルク感応型ヘリカル式を採用した。これによりコーナーの出口でより早くアクセルを開けることができ、コーナリングスピードのさらなるアップが可能になる。



サスペンション主要諸元 ベース車(シビック2.0GL)と比較した場合の比率

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

文中の「インテグラ TYPE R」は2001年~2006年生産型。数値はすべてHonda調べ。

Integratyper.org

●専用開発18インチハイパフォーマンスタイヤ、ポテンザRE070。

タイヤの重要性は強調しても、し過ぎることはない。1本当たり葉書約1枚分と概して言われる接地面のグリップが、エンジンパワー、サスペンション性能を十全に発揮できるか否かを左右する。旋回速度の向上という命題は、タイヤに極めて高い性能を求め、ボディ剛性、サスペンションはそれを受け入れられるポテンシャルを備えていた。求められたタイヤ性能、それはコーナリングパワーを得るための高い接地圧に耐え得る性能。妥協なき姿勢が、歴代TYPE R最大18インチの専用タイヤを創った。タイヤに働くコーナリングパワーは荷重が増えるに従い増大するが、一般的に一定の荷重を超えると増大率が低減する。車両前後でこの均衡が崩れると旋回性能が落ちる。ポテンザRE070は非対称パターンを採用。旋回時に荷重が掛かる外側の溝を少なくして接地面積を多くとり、大型ブロックを配置し剛性を最大限確保。サイドウォール剛性も上げ、材質には高いグリップが得られる超高性能シリカコンパウンドを採用。その結果、高荷重に対してもリニアなコーナリングパワー特性を発揮し、限界性能、初期応答性にも優れ、ドライ/ウェットとも高い制動性能を発生する。開発はサスペンションと一体で進められ、互いが互いの進化を呼ぶというレーシングマシンさながらの過程を辿った。



Inside Outside

ブリヂストン・ポテンザRE070

Outside

溝の比率を少なくして接地面積を多くし、ブロックも大型化することにより高剛性化。接地圧に対する耐性を向上。

Inside

溝の比率を多くして排水性を高め、優れた耐ハイドロブレーキング性能を確保。



●極めて高次元を実現した制動性能と耐フェード性。

TYPE Rにとってブレーキ性能は、速く曲がるための性能でもある。シビック TYPE Rは制動距離を縮め、かつターンインを支援する優れた制動力と、ハードブレーキングの連続にもそれを維持する耐フェード性を徹底追求した。ディスクはインテグラ TYPE Rのフロントφ300mm、リアφ262mmを凌ぐフロントφ320mm、リアφ282mm。さらにフロントにはイタリアの名門Brembo社と共同開発した軽量・高剛性のアルミ製対向4ポッドキャリパーを採用。ベース車のシビックから大径化したマスターシリンダーとあわせ、踏み込みから確かな剛性感とともに強力かつリニアな制動力が立ち上がる。また、電子制御で前輪と後輪の制動力配分を行うEBDと急制動時の車輪ロックを防ぐABSを、ともに専用設定を施し、採用。EBDは通常のEBDよりもリアの制動力を有効活用するものとし、ABSは減速旋回時のアンダーステアを抑えるものとした。そして、耐フェード対策としては、フロントバンパーにダクトを、続くサスペンションアーム付近に大型エアインテークプレートを、スブラッシュガードには開口部を設け、極めて高い冷却効果を獲得。サーキットで周回を重ねても安定した制動性能を発揮し、安心して速さを追求できるブレーキシステムを完成させた。

EBD=電子制御制動力配分システム ABS=4輪アンチロックブレーキシステム

φ320mm Ventilated Disc,  
Brembo 4-pod Caliper

フロントブレーキ冷却  
システム イメージ図

より速く旋回するためのタイヤとブレーキを得て、FF TYPE R 史上最速は叶った。

# Technical Explanation ■ .04

## Tire & Brake

POTENZA RE070 : 225/40R18 88Y ○





[Integratyper.org](http://Integratyper.org)

ER



[Integratyper.org](http://Integratyper.org)

ボディカラーはチャンピオンシップホワイト インテリアカラーはブラック/TYPE R レッド 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

●高次元のサポート性能で人と車両を一体化する、Honda R specシート。

積極的に操る喜びを求める時、シートは感覚器官になる。路面、挙動の情報の多くはシートを通じてもたらされる。的確な操作には、無用の振動を吸収しつつも精度の高い情報を届けるシートが不可欠となる。例えば上下動。車両と座面の動きが同調していないと視点が安定せず、判断が狂う。そこまでの微差にも目をそらさず、車両との高次元のマッチングを図る。その思想から敢えて専用のオリジナルシートを開発した。特長はまず、従来のTYPE Rでは身体を「点」で支えていたのに対し、広く「面」で包み込む点にある。シートバック、座面ともに中央部と左右部を分離し、中央部は密度の低いウレタン、左右部は高硬度ウレタンを内蔵。シートバック中央のウレタンは背骨の湾曲に沿う曲面を持つ樹脂プレートに、座面のウレタンは制動時の腰ズレを防ぐよう前部を上反らせたフロアパンにより受け止められる。そして太腿・腰・肩部のサイドサポートは、身体をつかんで押さえ付けるのではなく、手を優しく添えるような角度・形状・大きさに設計。これらにより、身体を沈み込ませつつ節度のある抱擁感でしっかりと快適に支える、「オン・ザ・シート」ではない「イン・ザ・シート」感覚の高次元のサポート性能を実現した。上質な風合いとともに滑りにくさも両立したラックス スェード®表皮ともあわせ、あらゆる状況でも身体の軸がブレず、しかも身体に優しく疲れにくい特性を手に入れた。さらに、腕の動きに干渉しないサイドサポート形状はスムーズな操作を支援するなど、すべてに緻密な機能性の裏付けを持つ。これらの構造・形状を走り込みを重ねて突き詰めると同時に、振動入力検証をもとに座面硬度や取付剛性などを徹底チューン。車両の運動特性に同調する動特性までも実現し、この一台に極めて適合する唯一無二のシートを完成させた。安心と快適さの中で操るほどにクルマとの距離が限りなく縮まる、圧倒的な一体感。「TYPE R」の刺繍には、高性能への気概と自負が縫い込まれている。



●ホールド性を高めた専用開発のリアシート。

センター部を大きく盛り上げ、両サイド部の張り出しも大きくし、サポート性を高めたリアシート。後席乗員もスポーツ走行が存分に楽しめる安心感と快適さを提供する。表皮はフロント同様、ラックス スェード®を採用。(後席定員は2名)



カットボディによる撮影

●高い快適性を生む、歴代TYPE R最大の客室内寸法。室内長1,900mm×室内幅1,470mm×室内高1,170mm。ワイドボディとロングホイールベースを基本とした高効率なパッケージ。新しいRは、走りのパフォーマンスと快適のパフォーマンスを両立させた。



Honda R specシート


- ① シート一体型ヘッドレスト
  - ② 4点式シートベルト対応ガーニッシュ
  - ③ 中央部/左右部の分離構造および高硬度ウレタンの採用
  - ④ シートバック樹脂プレート構造
  - ⑤ 姿勢保持用フレーム
  - ⑥ フロアパン
- クッション性、姿勢保持性、体圧分布特性、動特性、フレーム剛性などあらゆる要求項目を高次元で達成。
  - リクライニング機構と、運転席側はハイトアジャスターを装備。
  - 製造工程において一般的なシートの5~6倍の時間を要するセミハンドメイドシート。

ラックス スェードはセーレン株式会社のスウェード調人工皮革です。  
「ラックス スェード」はセーレン株式会社の登録商標です。

人とクルマを繋ぎ、一体化するもの。だから完全な適合性を求め、オリジナルシートに挑んだ。

# Technical Explanation **.05** **Seat**

Honda R spec Seat ○



[Integratyper.org](http://Integratyper.org)

# Technical Explanation ■ **06** Cockpit



Integratyper.org



人とクルマを緊密化する「性能デザイン」を集積した。



●すべては確実なドライビングコントロールのために。

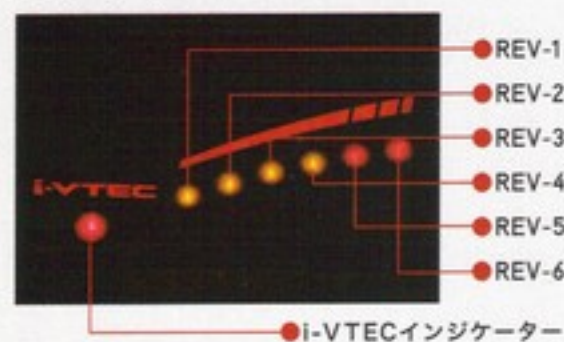
コクピットに収まる。まず、従来のTYPE Rにも、ピュアスポーツにもない鮮烈な個性が、心に高揚を生む。精悍にして先進・高質。ベースとなったシビックならではの独自性とTYPE R専用デザインの融合による新しい感性。さらに、そこに息づくのは操縦という目的に徹した機能性である。走りへのファーストインターフェイスとなるのはエンジンスタートボタン。イグニッションキーを回し、ボタンを押す操作が、昂ぶりを一層盛り上げる。そして、コクピットを最も特徴づけるのが、専用レッド照明とされた上下二分割配置のマルチブラックメーター。確認頻度の高い情報を走行視界からの視線移動が少ない上段に置くという機能性を突き詰め、スピードメーター左側にi-VTEC/REVインジケータを装備。高回転域のエンジン回転数の目安を光の点灯で知らせ、絶好のシフトタイミングの瞬間を直感的に伝えるとともに走る楽しさを増幅する。シフトノブはどの角度でも上からつかみやすく、掌へのフィット感も高いアルミ球状。手首の動きだけで確実に素早く操作できるようシフト位置を下げ、極めてショートストロークとした。斬新なデザインを施した小径楕円本革巻ステアリングホイールは、握る頻度の高いグリップ左右部分に、表面が滑らかなメタリックプレーンレザーを使用。シフトノブと触感を合わせて操作感を向上させるとともに、スポーク部に専用樹脂ガーニッシュを採用し、サーキット走行時での操作性も高めた。また、オルガン式のアクセルペダルほかペダル類は、フットレストとともにメタル製とし、グリップ力に優れる円形の突起ラバー付としている。さらにインパネ周りは、より運転操作に集中できるよう、メッキ部品などを採用せず敢えて専用ブラックメタリック塗装パネルを採用するなど、どこまでも「性能デザイン」を貫いた。吟味を尽くしたレイアウトとあわせ、すべてが身体の一部のように扱え、サーキットではタイムも削り取る。操るうちにクルマと一体となる。この空間には、TYPE Rが究める喜びの空気が満ちている。



●高回転域での回転数を光で伝える直感的表示、i-VTEC/REVインジケータ。

VTECがハイカム側に切り替わるポイントで左側のi-VTECインジケータが点灯。以後、レッドゾーンまでの回転数の目安をREVインジケータが表示する。右から2番目の赤ランプ (REV-5)は最高出力の回転域を表し、ここでシフトアップを繋いでいけば、パワーの“旨み”を最も生かしたシフトチェンジが可能。エンジンの情報と人をダイレクトに繋ぎ一体化する独自のインテリアエクイップメントである。

(走行状況によってはタコメータ表示との視認差異が生じます。あくまでも目安としてお使いください。)



車室内VOC\*の低減。内装部品の素材、加工法、接着剤の見直しにより、ホルムアルデヒド、アセトアルデヒド、トルエンなどのVOCの揮発量を抑制しました。また、排ガス臭や花粉などの除去性能に優れた高性能脱臭フィルターを標準装備し、車室内の臭いや刺激臭を軽減するとともに、VOCを厚生労働省の定めた「室内濃度指針値」以下とし、車室内の空気質を改善しています。\*VOC(揮発性有機化合物): Volatile Organic Compounds



クルマを意のままに走らせ、操る。その感動の極致をもたらす高次元の運動性能。それを叶えるべく、Hondaの持てるレーシングテクノロジーを存分に注ぎ込み、創り出す一台、それがTYPE Rである。シビックベースのTYPE Rが検討され始めたのはまだシビックが開発中のこと。それまでFF TYPE Rとして最高の性能を有していたインテグラ TYPE Rと同じエンジンでありながらも、重量は増し、ホイールベースも長くなったシビックでTYPE Rを成立させられるか。開発陣の間でもその可能性について考えは揺れていた。軽量化、エンジン出力アップ、ギアレシオの変更を行い、まず直線路で加速性能が

試された。そこでインテグラ TYPE Rに並ぶタイムを出す。白らの手で創ったクルマで、だれよりも速く走る。その夢のもとに集まったHondaの開発者達は得た結果に手応えを感じ、FF TYPE R史上最速達成を宣言し本格的な開発が始まった。具体的な指標は、クルマの総合力が問われる国内屈指のテクニカルコース、筑波サーキットのラップタイムでインテグラ TYPE Rを1秒上回ることである。インテグラ TYPE Rの加速性能に迫るために全域をローレシオにした車両が筑波に運ばれ、試験が行われた。レシオが低過ぎ、最終コーナーで伸びない。直線での速度も乗らない。制動力も足りない。長い試行錯誤の始まり



FF TYPE R史上最速性能は、サーキットで鍛え、創り上げられた。

# Born in the Circuits

だった。筑波でのデータをもとに旋回速度の向上が重要とされ、設計の大枠が決まった後は、タイトなヘアピンを持つツインリンクもてぎと厳しいワインディングを持つ鷹栖テストコースで徹底的に走り込みがなされた。パワートレイン、ボディ、脚まわり、ブレーキ、その他あらゆる部位が分析・検証された。内装担当など、通常の量産車なら実走試験では姿を見ることのない開発者も赴き、テストドライバーの感覚を設計室に持ち帰っては新たな試作品に挑んだ。専門分野を越え、世代を越え、この一台に対して一つになって全力を傾け、サーキットで目標を達成するたび喜びを分かちながら磨き上げていった。筑波に

戻った試験車は折る目に見送られる中、インテグラ TYPE R マイナス1秒以上を達成。ツインリンクもてぎ、さらに、高速コーナーの多い鈴鹿サーキットではマイナス約4秒を実現。鷹栖でもインテグラTYPE Rを上回りながら、ノーマルNSXの記録にあと1秒まで迫った。「ずっと胸に残る開発です」。すべてを終えた一人の開発者が言う。「TYPE R」は開発者においても特別に胸を熱くする。高い壁を前に、一度は足を止めても大胆な創意で乗り越える。そこに新しい価値が生まれる。シビック TYPE R。このクルマには、開発者達の強い夢と、Hondaの歩みそのものと言える不屈の心が息づいているのである。

Integratyper.org



### ○ Active Safety

- 意のままの走りを極限まで追求した運動性能と、さらなる危険回避のためのセーフティデバイス。「走る」「曲がる」「止まる」。さまざまな状況下でもドライバーの意志のままに制御できる高い基本性能。さらに、ストレスのないドライビングポジションや操作性など、ドライバーの意志をクルマに忠実に伝えることのできるインターフェイス。それらは、そのまま危険を回避する性能に直結する。サーキットというひとつの極限環境でこれらすべてを究極のレベルにまで研ぎ澄ませたシビック TYPE Rは、事故を未然に防ぐ能力を高次元で達成していると言える。そこにさらなる技術を投入し、安全性を一段と磨いた。サーキット走行にも対応した専用設定が施された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)(ロービーム)を採用。後続車からの視認性を高めるLEDタイプのハイマウント・ストップランプも装備した。
- TYPE R専用セッティングを施したABS、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る。
  - 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。

人を守る、地球環境を守る。新次元を走るスポーツとしての基本資質がある。

# Safety & Ecology

ボディカラーはチャンピオンシップホワイト

## ○ Passive Safety

### ● 万一の際の傷害を軽減するための安全技術。

衝突時の衝撃(G)をコントロールして人への傷害軽減を目指す、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る。

### ● 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  
対応ボディ説明図

### ● 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する。

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。
- 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。



エアバッグシステム作動イメージ

### ● 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出し胸などへの負担を軽減する。



### ● 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・容易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する。

■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。

#### チャイルドシートは、正しく装着。クルマとカラダに合ったものを。

チャイルドシートの着用は義務付けられています。お子様の体格に合わせてお選びのうえ、正しい着用をお願いします。Hondaでは、後部座席でのご使用をおすすめしています。

Honda車にお乗りのお客様は、Honda車にぴったりフィットする、Honda純正チャイルドシートをお選びください。

全国の四輪販売会社には、お客様にチャイルドシートの正しい選び方や取り付け方をアドバイスできるセーフティコーディネーターを配置しています。どうぞお気軽にご相談ください。

■Honda純正チャイルドシートのご購入などに関して、詳しくは販売会社にお問い合わせください。

#### 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ます。

## ○ Ecology

### ● 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)使用量も可能な限り低減した。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拡大も行っている。

■環境仕様表はホームページにて掲載しております。 <http://www.honda.co.jp/CIVICTYPE-R/webcatalog/environment/data.html>

# Color & Equipment



## Color

- Body Color
 

チャンピオンシップホワイト	スーパープラチナ・メタリック*	ビビッドブルー・パール
---------------	-----------------	-------------

\*スーパープラチナ・メタリックは31,500円(消費税抜き30,000円)高となります。

- Interior Color



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 イメージ写真は撮影のためです

- Wheel Color



### カラー組み合わせ表

ボディカラー	チャンピオン シップ ホワイト	スーパープラチナ メタリック	ビビッドブルー パール
インテリアカラー	ブラック/TYPE Rレッド ブラック/ソリッドブラック		ブラック/ ソリッドブラック
ホイールカラー	チャンピオン シップ ホワイト	カイザーシルバー・メタリック	



## Exclusive Emblem

●特別に与えられた真紅のエンブレム。Hondaのレーシングスピリットを映すTYPE R専用アイテム。赤いHondaエンブレム。その始まりは1964年8月に行われたF1ドイツグランプリに遡る。まだ日本でF1を知る人がわずかだった時代、その前年に初めて自動車を開発したばかりのHondaが世界の頂点を目指し、海を渡った。当時のF1において、どのエンジンメーカーも採用していない1気筒当たり4バルブを持つDOHC V12エンジンを葉巻型の車体に収めた独創のマシン。夢の結晶、RA271と名づけられたそのマシンのフロントにそれは付されていた。Hondaのレーシングスピリットを象徴する真紅の紋章は、TYPE Rを称するクルマに歴代採用されている。



●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)



●専用デザイン・キーレス  
エントリー一体型キー




●TYPE Rエンブレム(リア)



●専用ステアリングエンブレム

## Honda HDD Internavi System

●Honda HDDインターナビシステム〈リアカメラ付〉  Bluetooth  
(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) **メーカーオプション**

7インチワイドディスプレイを、ドライバーの視点移動、焦点移動が少ない位置に配し、見やすさも配慮した最新鋭のナビゲーションシステム。きめ細やかな施設検索機能やリアルなランドマーク表示機能など、大容量HDD(30GB)の圧倒的な情報量と表現力を活かした多彩な機能を、タッチパネル画面で操作が可能。携帯電話とのワイヤレス接続を実現するBluetooth\*にも対応している。

■ナビゲーションのガイド機能はありますが、実際の走行時は道路交通規制に従って運転してください。  
\*Bluetoothは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です。



写真はハメコミ合成

**internavi Premium Club** <http://www.premium-club.jp/>  
(入会金/年会費不要)

**ドライブが変わる、カーライフが進化する。インターナビ・プレミアムクラブ。**

インターナビ・プレミアムクラブは、ナビゲーションシステムと携帯電話で利用できる、Honda独自のドライブサポートサービス。情報サービスをこれからのクルマにとって大切な性能のひとつと考え、そのクオリティ向上を追求している。

■仕様ならびにサービスは予告なく変更・終了することがありますので、あらかじめご了承ください。  
●サービスを受けるには、Honda販売会社での会員登録が必要です。●サービスは、クルマに付帯するものです。  
●プレミアムクラブのサービスは、入会金、年会費、月々の使用料は不要です(OOコール等一部サービスを除く)。  
●情報を取得するには、インターナビ・プレミアムクラブに対応した携帯電話が必要です。●Bluetooth対応携帯電話以外で接続する等は、携帯電話の機種に応じて別売のケーブルやアダプター等が必要になります。対応機種についてはインターナビ・プレミアムクラブホームページ、または販売会社にて必ずご確認ください。●情報を取得できるのは、お使いの携帯電話の利用可能区域内です。●通信費は、お客様ご負担となります。  
■詳しくは販売会社にお問い合わせいただくか、インターナビ・プレミアムクラブカタログ、インターナビ・プレミアムクラブホームページをご覧ください。  
<http://www.premium-club.jp/>



多彩な機能を階層的に分類



リアル高速入口拡大図



3D透視描画



高速ガイド

# Equipment / Weight Reduction Items / Specifications / Dimensions

## 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 プリテスTON・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 ●トルク成形型ヘリカルLSD
- 大径ディスクブレーキ(フロント:ベンチレーテッドφ320mm/リア:φ282mm)
- フロントブレーキ用エアインテークダクト&エアインテークプレート
- 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本スポーク小径円筒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 ●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\*表皮ドアライニング
- 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・キーレスエントリー一体型キー

### 【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(テンションリデューサー付)
- 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アンカー ●チャイルドブルー ●室内燃焼材
- ドアビーム ●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(高性能脱臭エアークリーンフィルター付)\*
- 車速連動オートドアロック
- 電圧式キー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(運転席挟み込み防止機構/キーオフオペレーション機構付)
- 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 ●イグニッ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 ●アクセサリソケット ●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ドアミラー ●カラードアウトドアハンドル ●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 ●車速連動開閉フロントワイパー(パリアブル開閉/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 ●熱線式リアウィンドウデフォグガー

### 【インテリア】

- 運転席ハイトアジャスター ●運転席用&助手席用パニティミラー付サンバイザー
- ドライバーズポケット ●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ボックス ●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 ●トランクリンプ ●インテリアランプ

\*「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。詳しくは販売会社にお問い合わせください。

■メーカーオプションは、メーカーの工場では装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。■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。■この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。■カラー、オプション等により納期が異なります。■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、別途販売を予定しております。■詳しくは販売会社にお問い合わせください。■ラックス スエードはセーレン株式会社の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。

## 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 ガセット廃止 ▲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
■トランスミッション: 6速マニュアル
全長・全幅・全高: 4,540mm/1,770mm/1,430mm
ホイールベース: 2,700mm
トレッド(前/後): 1,505mm/1,515mm
最低地上高: 0.135m
車両重量: 1,270kg*
乗車定員: 4名
客室内寸法: 長さ1,900mm/幅1,470mm/高さ1,170mm
エンジン型式: K20A
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: 1,998cm <sup>3</sup>
内径×行程: 86.0mm×86.0mm
圧縮比: 11.7

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)
	■使用燃料種類: 無鉛プレミアムガソリン
	■燃料タンク容量: 50ℓ
性能	■最高出力: 165kW[225PS]/6,000rpm*
	■最大トルク: 215N・m(21.0kg・m)/6,100rpm*
	■10・15モード走行燃費消費率(国土交通省審査値): 11.0km/ℓ**
	■主要燃費向上対策: 可変バルブタイミング
	■最小回転半径: 5.0m
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0.739/後退3.583
	■減速比: 5.062
	■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)
	■タイヤ(前/後): 225/40R18 88Y
	■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/ダブルウィッシュボーン式
	■スタビライザー形式(前/後): トーション・バー式

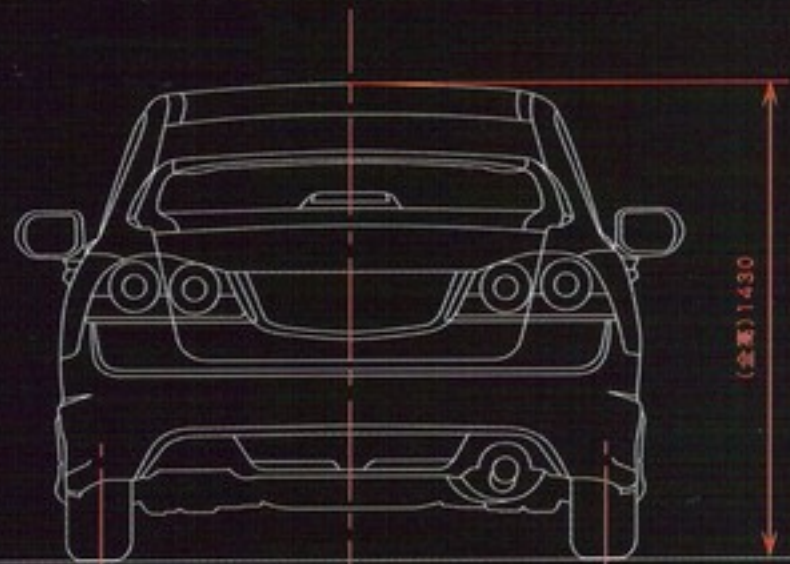
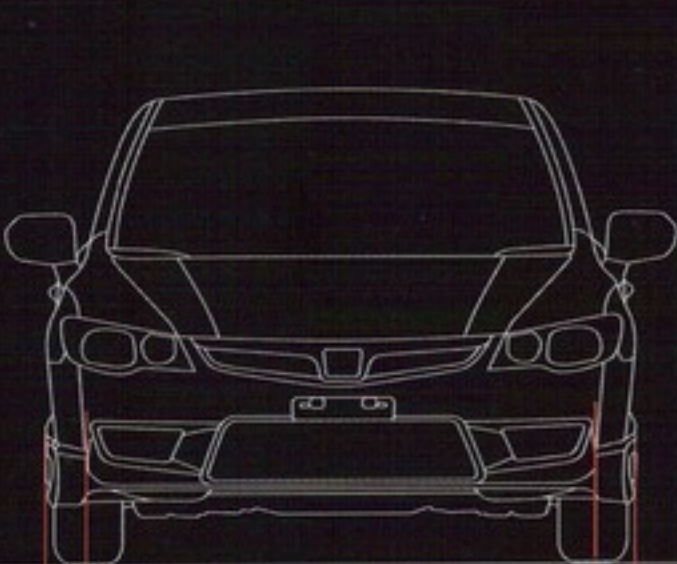
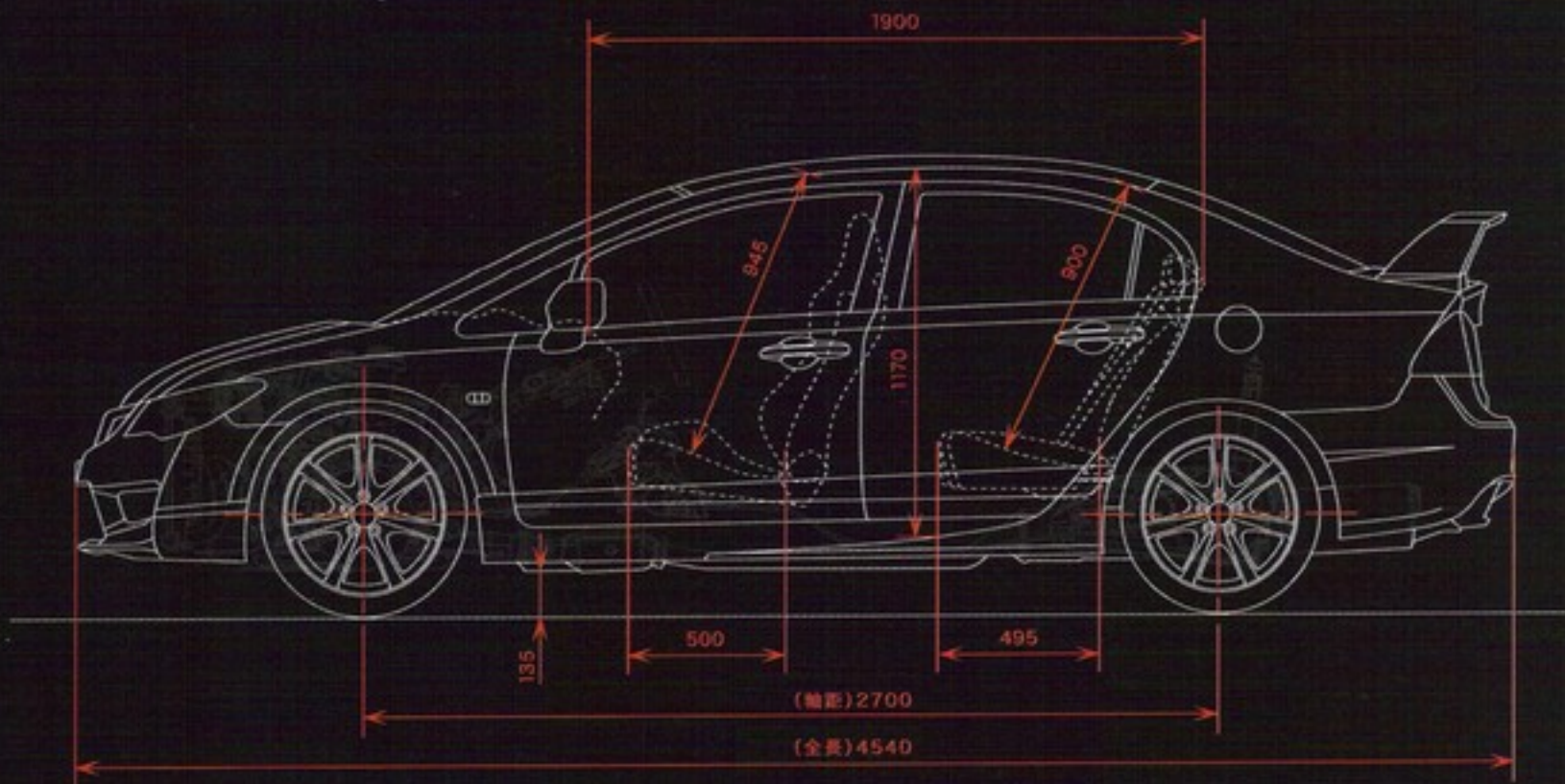
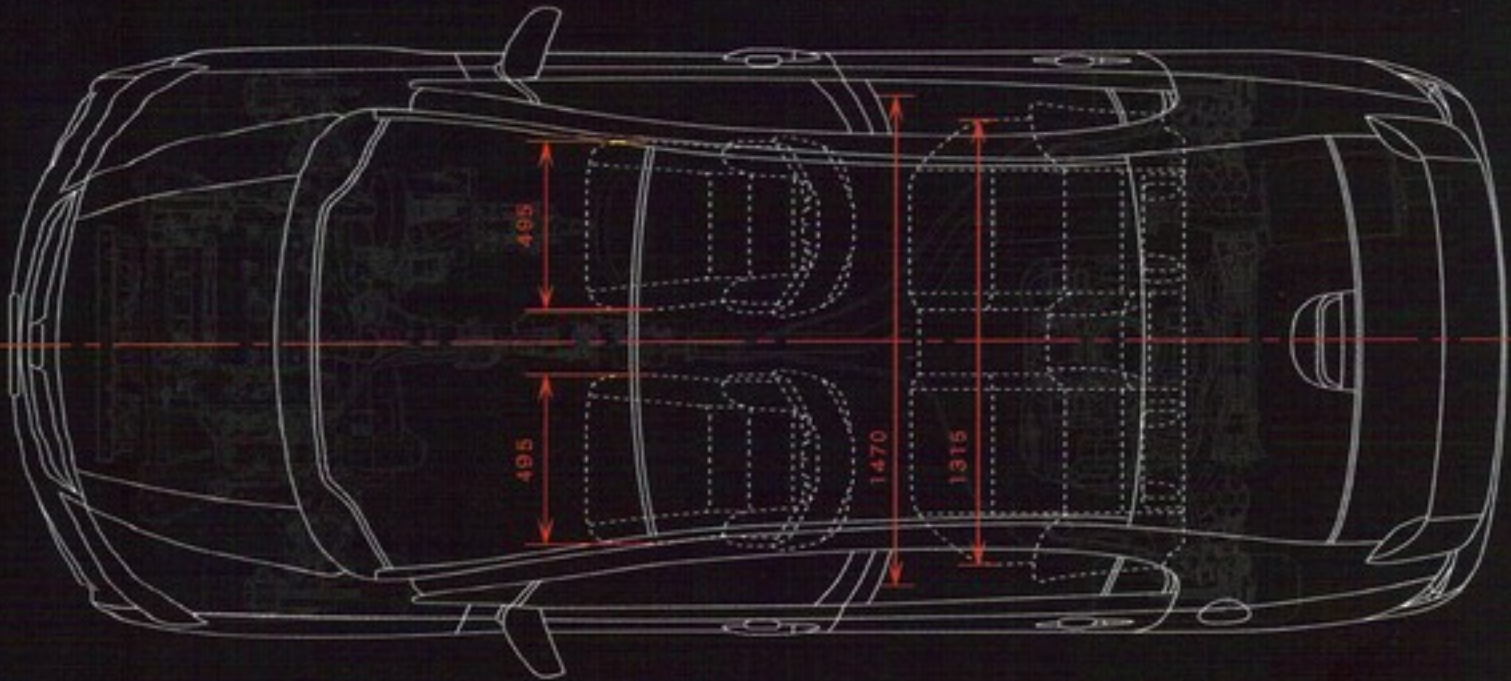
\*1: エアコン非装着時は1,250kgとなります。\*2: エアコン非装着時は11.4km/ℓとなります。■\*はネット値です。「ネット」とはエンジンを車間に搭載した状態とは異なる条件下で測定したものです。■新単位として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。■本車はFF、6速マニュアル車のみを設定。■燃費消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車速、運転、整備などの状況)が異なってきますので、それに応じて燃費消費率が異なります。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■CIVIC、G-CON、INTER 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

全国メーカー希望小売価格 **2,835,000円** (消費税抜き 2,700,000円) リサイクル料金11,910円は別途

■価格はメーカー希望小売価格(消費税込み)で参考価格です。販売価格は販売会社が独自に定めております。■価格には、応急パンク修理キット・標準工具・ジャッキが含まれます。■保険料、税金(消費税を除く)、登録などに伴う諸費用は別途必要です。■自動車リサイクル法の施行により、リサイクル料金が別途必要です。■リサイクル料金はメーカーオプション装着の際には異なる場合があります。■リサイクル料金は、リサイクル預託金(シュレッダーダスト、エアバッグ類、フロントガラスのリサイクル等に必要費用、情報管理料)及び資金管理料金の合計金額です。■オプション価格及び取付費は価格に含まれておりません。■詳しくは販売会社にお問い合わせください。



Dimensions 四圍圖 單位:mm







Integratyper.org

ボテマカラーはチャンピオンシップホワイト



[Integratyper.org](http://Integratyper.org)



Integratyper.org

ボディカラーはスーパープラチナ・メタリック メーカーオプション(Honda HDDインターナビシステム)装着車



# CIVIC One Make Race

2008年より、シビック TYPE Rで開催予定。

●ワンメイクを拓いたシビックが、再び熱戦を繰り広げる。  
 規定によりマシンの性能を極力揃え、ドライバーの技能の差が結果に結びつきやすくするレース、それがワンメイクレース。  
 1981年、まだワンメイクレースという言葉さえ馴染みがない時代に、その先駆けとなったのが「シビック ワンメイクレース」だった。  
 2002年より出場車種がインテグラ TYPE Rに変更されたが、2008年からはシビック TYPE Rで展開。大きく進化を遂げたシビック TYPE Rが、再びワンメイクレースの世界を走る。

写真はワンメイクレース仕様車(プロトタイプ)

## Honda Driving Meeting



愛車の特性とセーフティドライビングへの理解を深めることを目的とした「Hondaドライビング・ミーティング」。開発者による車両の解説、特別講師として参加するレーシングドライバーによるスキルアップのための基礎講習といったルームレクチャーと、実践的なドライビング・メニューから成る。ドライビング・メニューは車両の特性、操作の感覚をパイロンスラロームなどで実感し、滑りやすい状況でABSの効果も実感できる「コントロール&ウェットブレーキ」、ミニサーキットで低い速度で自分なりにスポーツドライビングを修得していく「低速ドライビング」、インストラクターの先導により安全な速度でサーキットを走り、スポーツドライビングの楽しさを実感できる「サーキット体験走行」と多彩な内容。特別講師の運転するクルマに同乗し安全なサーキット走行を体験することもできる。オーナーの皆様ぜひご参加いただきたい。詳しくは販売会社まで。

## Dealer Option



**ビームライト**  
 パワーLED  
 (左右セット)  
 +  
 ビームライトガーニッシュ  
 (カラータイプ)  
 セット合計  
**¥26,250**  
 (消費税抜き¥25,000)



**サイドステッカー/レーシングストライプ(左右セット)**  
 ¥36,750 (消費税抜き¥35,000)

写真は左側用



ここに掲載されているものの他にも多彩なアクセサリをご用意しております。アクセサリカタログをご覧ください。

インターネットで、ホンダアクセスの情報をお伝えしております。  
<http://www.honda.co.jp/ACCESS/>

※価格は取付費を含まないメーカー希望小売価格(消費税込み)で参考価格です。  
 ※別途取付費が必要です。取付費の詳細は販売会社にお問い合わせください。

■アクセサリはすべてディーラーオプションです。■アクセサリには同時装着できないものがあります。また、タイプ、メーカーオプションによっては装着できないものがあります。■詳しくは販売会社にお問い合わせください。

製造事業者 **株式会社ホンダアクセス**

〒352-8589 埼玉県新座市野火止8-18-4

お問い合わせ、ご相談はお近くの販売会社または下記「お客様相談室」まで。

株式会社ホンダアクセス「お客様相談室」全国共通・フリーダイヤル ☎0120-663521

(受付時間:9時~12時 13時~17時/但し、土日・祝祭日は除く)



Integratyper.org

クルマの楽しさをすべての人に提供していくために、Hondaがいま取り組んでいること。

## 「子供たちに青空を」

モビリティの楽しさと美しい環境を次の世代へ受け継いでいくために、Hondaのすべての活動において、徹底したクリーン化・高効率化・リサイクルを推進していきます。

### 「排出ガスのクリーン化」+「低燃費化」の追求

#### 知能化エンジン i-VTEC シリーズ

##### DOHC i-VTEC (VTEC+VTC)

VTEC (可変バルブタイミング・リフト機構) に、運転状況に応じて吸気バルブタイミングを連続的に最適制御するVTC (連続可変バルブタイミング・コントロール機構) を加え、高出力と低燃費を高次元で両立します。

##### 「可変シリンダーシステム採用」i-VTEC

V6エンジンの6気筒燃焼を3気筒燃焼に切り換えることで燃費を抑え、高出力・高トルクと低燃費を両立します。

##### 「可変吸気量制御」i-VTEC

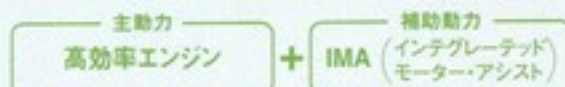
加速時には力強いトルクを発揮しながら、クルーズ時には吸気バルブの閉じるタイミングを遅らせることで混合気の吸入量をコントロールし、燃費性能を大幅に向上します。

#### i-DSI

1気筒あたり2つのプラグをタイミングをずらして点火させ、急速燃焼によって優れた燃費性能を実現しています。



#### Hondaハイブリッドシステム



##### 3ステージ i-VTEC+IMA

低回転時と高回転時のバルブタイミング・リフト切り換えと、モーターアシスト機構により、全域でトルクフルな走りを実現。さらにクルーズ時や減速時には全気筒を休止するなど、超低燃費とより優れた充電効率を実現しています。

#### 排出ガスクリーン化技術

##### 高効率排出ガス浄化システム

全てのパワートレインで排気システムやキャタライザーの工夫などによって有害物質を抑え、優れたクリーン性能を実現しています。



#### グリーンファクトリー

省エネルギー推進によるCO<sub>2</sub>の削減、ゼロエミッションの継続達成、ISO14001の導入拡大、排水クリーン化・土壌保全・有害化学物質削減・大気汚染防止などの取り組み推進

#### リサイクル推進

開発段階からの製品リサイクル性配慮、流通システムでのリサイクル追求、車から車への樹脂リサイクル、部品の再生・再利用、製品含有の環境負荷物質削減

#### 地域との共生

環境コミュニケーション実施による地域住民との積極対話、工場・事業所周辺で広葉樹を育てる「ふるさとの森」緑化活動などを展開

### Hondaの環境への取り組み

## 「すべての人の安全をめざして」

Hondaは「共存安全思想」のもと独自の研究を進め、乗員、他の車両、歩行者を含めたすべての人の安全を追求していきます。

#### アクティブセーフティ

##### 事故を未然に防ぐための技術

##### インテリジェント・ナイトビジョンシステム

夜間走行中に歩行者の存在を音と強調表示で知らせ注意喚起する、先進の認知支援システムです。

##### HiDS (Hondaインテリジェント・ドライバーサポートシステム)

高速道路での運転の負担や疲労を軽減します。

- 車線の維持を支援する [LKAS]
- 車速を制御し車間を保つ [IHCC]

##### AFS (アダプティブ・フロントライティングシステム)

右左折時にステアリング操作と連動してヘッドライトの配光をコントロールし、進行方向を照らします。

##### VSA (ビークル・スタビリティアシスト) (ABS+TCS+横すべり抑制)

カーブやすべりやすい路面で横すべりを抑制し、車両を安定化制御します。



#### プリクラッシュセーフティ

##### 追突を予測して備える技術

##### 追突軽減ブレーキ(CMBS)+E-プリテンショナー

前走車への追突を予測してドライバーに警告し、ブレーキやシートベルトプリテンショナーで追突に備えます。



##### もしもの時のケアサービス



インターネットを活用して車両の応急処置や代替交通手段の手配などを提供しています。

#### パッシブセーフティ

##### 被害を軽減するための技術



##### コンパティビリティ対応ボディ

自動車乗員の保護性能を向上しながら、相手車両への攻撃性も低減しています。

##### 歩行者傷害軽減ボディ

ボンネットやバンパーなどに衝撃吸収構造を採用し、万一の際に歩行者の頭部や脚部への傷害を軽減します。

##### 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

##### 実際の事故を想定した安全研究

屋内型全方位衝突実験施設  
世界初の屋内型のCar to Car衝突実験施設による現実の事故実態に即した研究を推進しています。

##### 第二世代歩行者ダミー

歩行者衝突時の傷害値計測が可能で、歩行者傷害軽減ボディの開発を推進しています。



### Hondaの安全への取り組み

## 「Fun for Everyone」

誰でも気持ちよく乗れるHondaをめざして。



#### 介護車両

##### 車いすの、介護の方のために。

障害のある方の快適ドライブをサポートし、介護の方の負担を減らす介護車があります。

#### Honda・テックマチックシステム

##### 障害のある方のために。

両足の不自由な方への手動運転装置やハンドル旋回ノブといったさまざまな機能部品があります。

#### Honda・フランツシステム

##### 両上肢障害者の方のために。

足のペダル回転運動でステアリング操作がスムーズに行えるシステムがあります。

### Hondaの福祉車両への取り組み

夢のある明日の社会づくりのために、Hondaがいま取り組んでいること。

## 「Together for Tomorrow」



#### 素足で歩ける砂浜を次世代へ

##### ビーチクリーン活動

地球規模で深刻化している海岸のゴミ問題。Hondaは軽量コンパクト、簡単操作の「牽引式ビーチクリーナー」を使い、社員とOBのボランティアが地域と協力して砂浜を清掃する活動をスタートしました。将来的にはビーチクリーナーが世界でも活躍することをめざしています。



#### 夢を実現する楽しさを広げたい

##### 子どもアイデアコンテスト

全国の小学生を対象に「未来にあったらいいな」と思うモノのアイデアを募集。予選を通過した子どもたちに、実際の作品づくりに取り組んでもらいます。最優秀賞・優秀賞を受賞した子ども達の学校には「ASIMO」が訪問して特別授業を実施。夢を実現する楽しさを多くの子どもに感じてほしいという願いが込められています。

### Hondaの社会活動への取り組み

Integratypor.org

チャレンジ・スピリットは走り続ける。

## F1参戦

1964年、モータースポーツの最高峰F1に日本のメーカーとして初参戦。72の勝利を積み重ねてきました。極限の戦いでは、走行性能だけではなく、安全性や燃費などの総合的な性能が要求されます。F1参戦を通して、クルマの可能性に挑戦し続けているのです。さらに2007年からは、地球環境をテーマにした新しい試みをスタートさせています。



# The Power

## 夢こそが、私た



### 量産車に世界で初めて採用。 二輪車用エアバッグ

Hondaは世界で初めて量産二輪車用のエアバッグシステムを完成し、2006年から実車への搭載を始めました。そこには、実車衝突実験やコンピューター・シミュレーションなどから入手した二輪車特有の衝突データ、さらには四輪部門で培ったノウハウが活用されています。

Hondaには、まだ誰も見たこと  
そして、その夢を本気で実現しようとい  
これからも夢が持つ無限の  
世界中に、未来に、新しい



### エネルギーのクリーン化を推進。 太陽電池の量産化

自動車による大気汚染やエネルギー消費を挽回したいという思いから、太陽エネルギーの開発にも取り組んでいます。2002年から工場や研究所に太陽電池を設置してデータを収集。2006年、熊本に太陽電池量産工場を設立しました。太陽発電で生み出した電気で水素をつくり、燃料電池車に供給するという未来まで描きながら普及に努めています。



### 究極のクリーンカーをめざして。 燃料電池車

水素を使って発電する燃料電池車は、排出ガスもCO<sub>2</sub>もゼロ。水しか出ません。2005年、次世代の燃料電池車「FCX CONCEPT」が、未来的なスタイリングで公開。新開発の小型高効率燃料電池を採用し、環境性能や動力性能も大幅に向上させています。2008年には新型車の限定販売が日米で予定されており、本格的な普及に向けて世界を走り始めています。

### より豊かなモビリティ社会の 安全運転普及活動

Hondaはクルマの安全性向上に極行的に行ってきました。1970年に「その活動は世界にも展開している」「レインボーディーラー」認定。安全教育、ドライビングシミュレーの研究開発など、これからも様々な

# HONDA



新しいモビリティへの挑戦。

## ASIMO

1996年に、当時は不可能と言われていた完全自立人間型ロボット「P2」を開発。さらに小型軽量化・高性能化を進め、2000年に「ASIMO」が誕生しました。その後、高性能センサーの搭載により人の動きに合わせて手をつないで歩く能力を身につけたり、走行スピードを従来の時速3kmから6kmに高めるなど、人間社会で活動することを想定して進化を続けています。



世界をリードするクリーンエンジン。  
4ストローク船外機

永年培った独自の4ストローク技術をさらに進化させ、先進の船外機を開発。同出力クラスにおいて最小・最軽量を実現するとともに、世界で最も厳しい2008年排出ガス規制値(CARB)をクリアしました。さらにクラストップレベルの動力性能と低燃費を両立しています。

# of Dreams

ちのエンジンだ。

ないような夢がたくさんあります。  
チャレンジ・スピリットがあふれています。  
エネルギーを原動力にして、  
喜びを創造していきます。

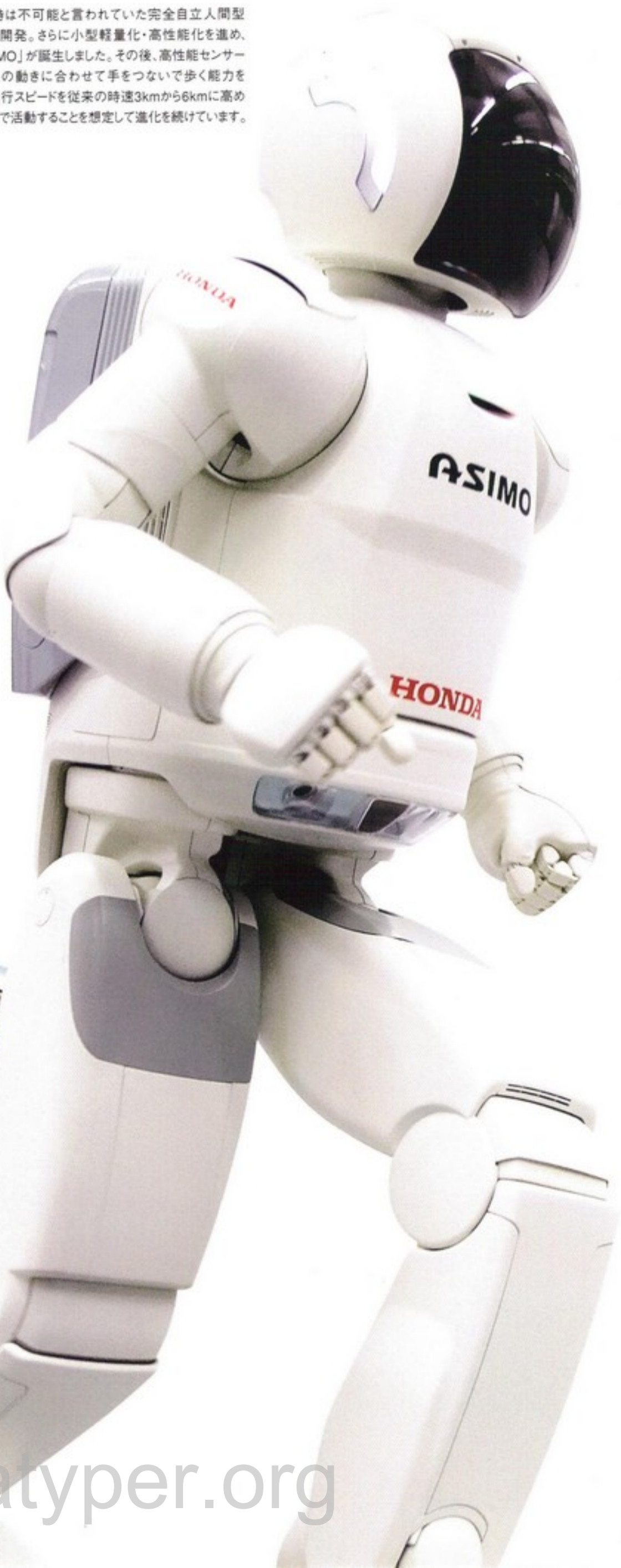
実現に向けて。

安全運転教育なども積極的に行っています。安全運転普及本部」を設立。安全運転講習会を開催。各世代に応じた体験型教育機器をはじめとする教育機器の組み込みを拡大していきます。



# HONDA

Integratyper.org



スピードはひかえめに、シートベルトをしめて安全運転。お子様にはチャイルドシートを。

- 交通法規を守り、心に余裕をもって安全運転を心がけてください。●乗車中は必ずシートベルトを正しく着用しましょう。
- SRSエアバッグシステムを装備した車に乗る際も必ずシートベルトを着用してください。  
SRSエアバッグシステムは、シートベルトを正しく着用することで本来の効果を発揮します。
- お子様が乗車される際は、チャイルドシートなどを正しく装着し、きちんと着座させてください。

安全で快適なカーライフのために。

- 保証期間は、新車登録日から3年間、ただし、その期間内でも走行60,000kmまでです。また、Hondaが特に指定した部品は5年間、ただし、その期間内でも走行100,000kmまでです。なお、保証内容は保証書、または販売会社にてお確かめください。
- 安心できるカーライフのために、自賠責保険だけでなく、任意保険への加入をおすすめします。

貴重な資源を大切に。燃費向上運転をお願いします。

- 駐車時にはエンジンをとめましょう。
- 急発進・急加速をさげましょう。
- 日頃使わない荷物を載せたまま走るのはやめましょう。

Hondaはディーラーも高性能。

環境、安全、福祉。ディーラーでのそれぞれの取り組みについて、Hondaは独自の認定制度を設けています。

[環境]

省エネやリサイクル、環境保全に真摯です。

- 使用済み自動車や廃部品・  
廃油の適正な処理を行います。
- エネルギーの効率向上を心がけます。
- 環境保全の向上に努め、地域社会へ貢献します。

[安全]

交通事故の少ない社会の実現に取り組みます。

- 安全をアドバイスする  
セーフティコーディネーターがお待ちしています。
- 日常の安全運転に役立つ  
「安全運転講習会」を開催します。

[福祉]

バリアフリーのディーラーづくりをめざしています。

- 車いすで利用できる駐車スペースを確保します。
- 広く段差のない出入口、通路等を整備します。
- 車いす対応トイレの設置を進めています。
- 福祉車両の試乗車をご用意できます。

グリーンディーラー認定



レインボーディーラー認定



オレンジディーラー認定



充実のカーライフをサポートする、Hondaのネットワーク。

お客さまにもっと満足していただくために、  
さまざまな分野へサービスのネットワークを広げていきます。

▶ Honda DRIVING SCHOOL

「Hondaドライビング・スクール」は、より安全に  
運転を楽しみたい方のためのスクールです。  
全国の交通教育センターで開催しています。



▶ Honda CAR ACCESSORIES

「ホンダアクセス」では、  
Honda車と同時一体開発された  
カーアクセサリーをお届けします。



▶ Honda Finance

「ホンダファイナンス」はカーライフを  
サポートする安心のクレジット及び、  
個人・法人ともに便利に使える  
カーリースシステムをお届けします。



▶ Honda MOTOR SPORTS GOODS

Hondaのレーシングスピリット  
息づくウェア&グッズ  
「Honda Racing」を  
ラインアップしております。



日々のうれしいが広がる魅力のカード

**Honda C-card** 入会受付中

メンバーズ登録で  
便利とおトクが広がる!

**Honda  
C-card  
メンバーズ**

登録受付中

充実のサービス Honda Cカードメンバーズ  
<http://www.honda.co.jp/C-CARD/>

■インターネットでシビック TYPE Rの情報をお伝えしております。

<http://www.honda.co.jp/CIVICTYPE-R/>

携帯電話からはHondaドリームサイトへ。  
<http://dream.honda.co.jp/>



■インターネットで概算のお見積りができます。 <http://www.honda.co.jp/CYBERMALL/>

お問い合わせ、ご相談はお近くの販売会社、または下記お客様相談センターまで。

Honda お客様相談センター 全国共通フリーダイヤル ☎ 0120-112010 (受付時間: 9時~12時 13時~17時)

このカタログは、古紙配合率70%の再生紙を使用しております。

Honda Cars よりお届けします。

Integratyper.org

本田技研工業株式会社  
〒107-8556 東京都港区南青山2丁目1番1号  
このカタログの内容は2007年3月現在のものです。  
シビックタイプR カタログ 073CR-K-703