

HONDA
The Power of Dreams

CIVIC TYPE R



HONDA



R starts **Revolutions**
CIVIC
TYPE R

「R」は、変革も意味する。新次元R、CIVIC TYPE R







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欲は
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。
シビック TYPE R。Rの、ピュアスポーツの新しいビジョンが、ここにある。



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。

●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。より踏み込むとツキよくトルクが増し、耳に届くノー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が走りにひ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

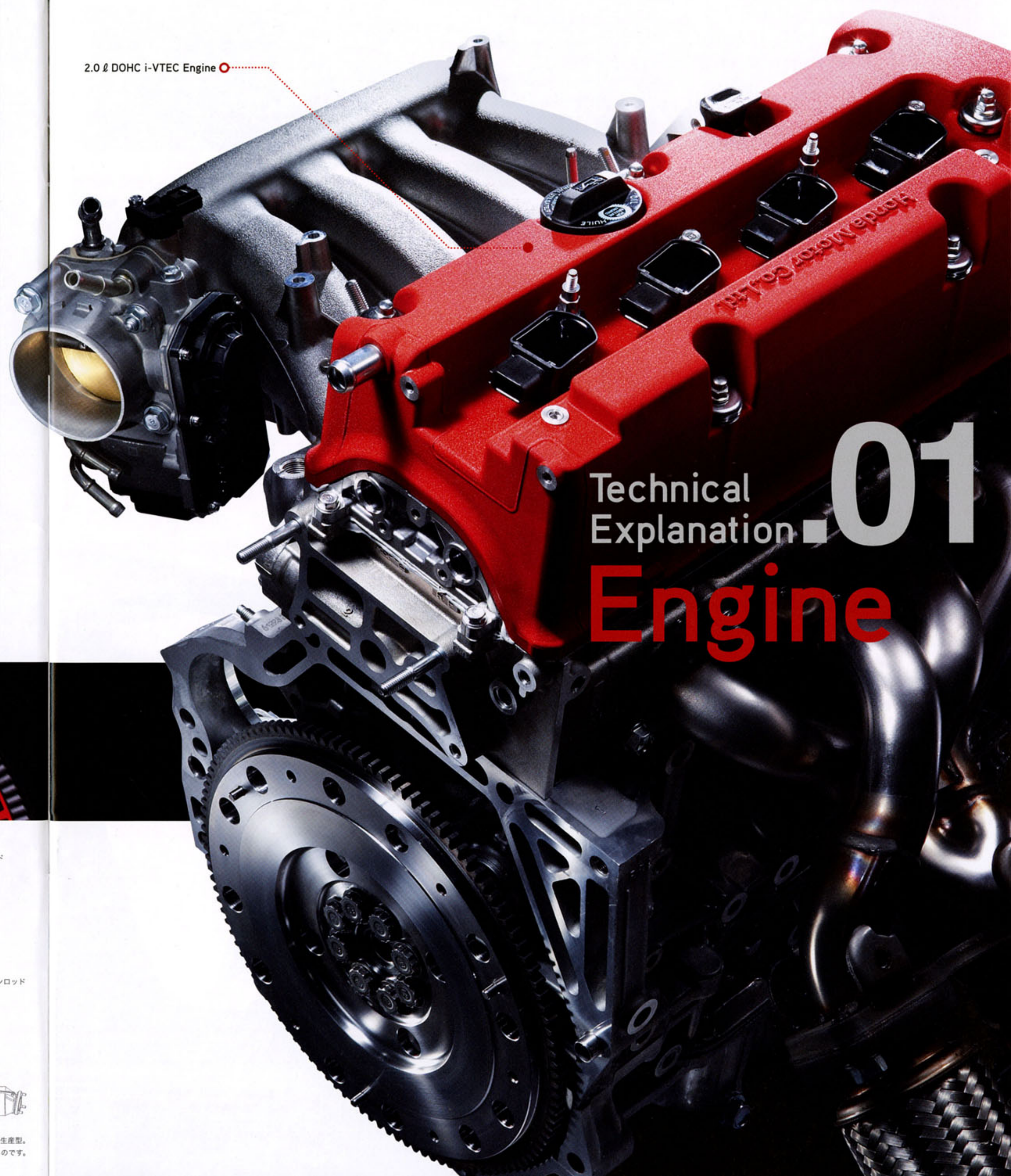
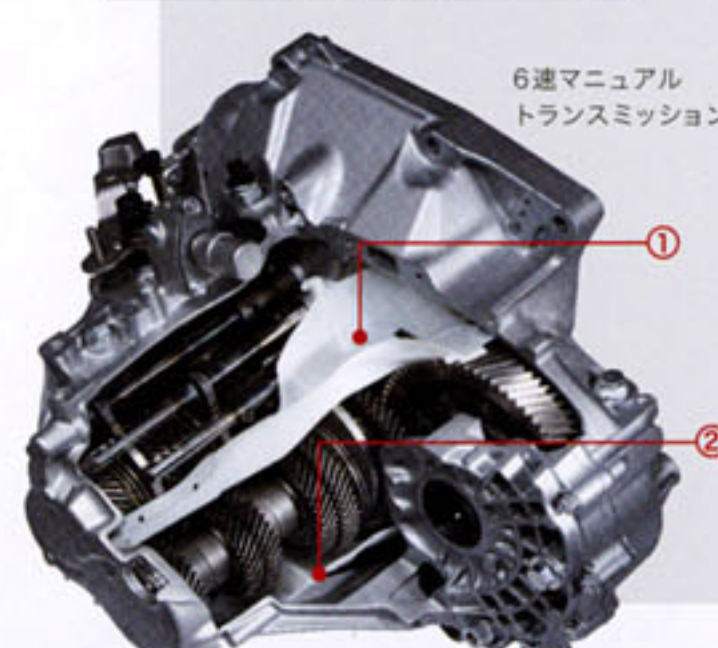
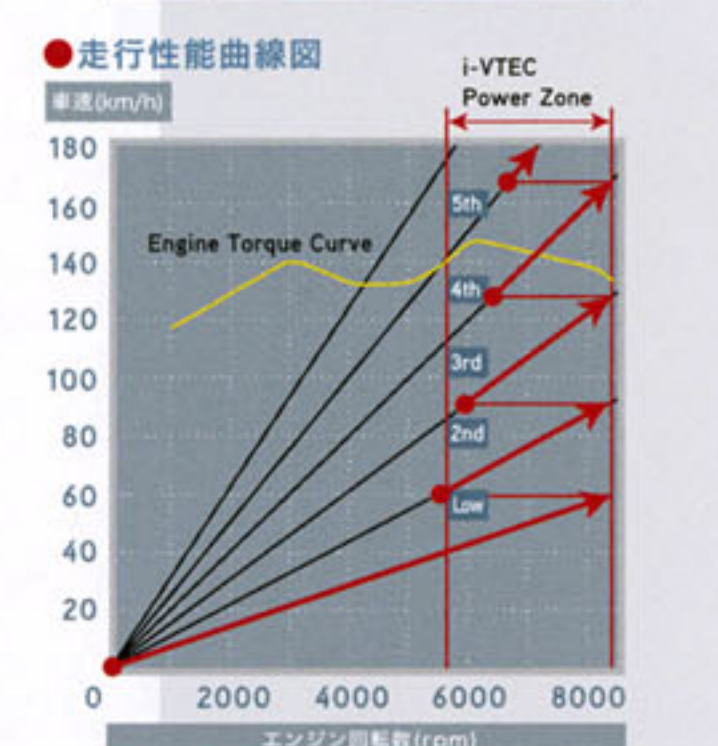
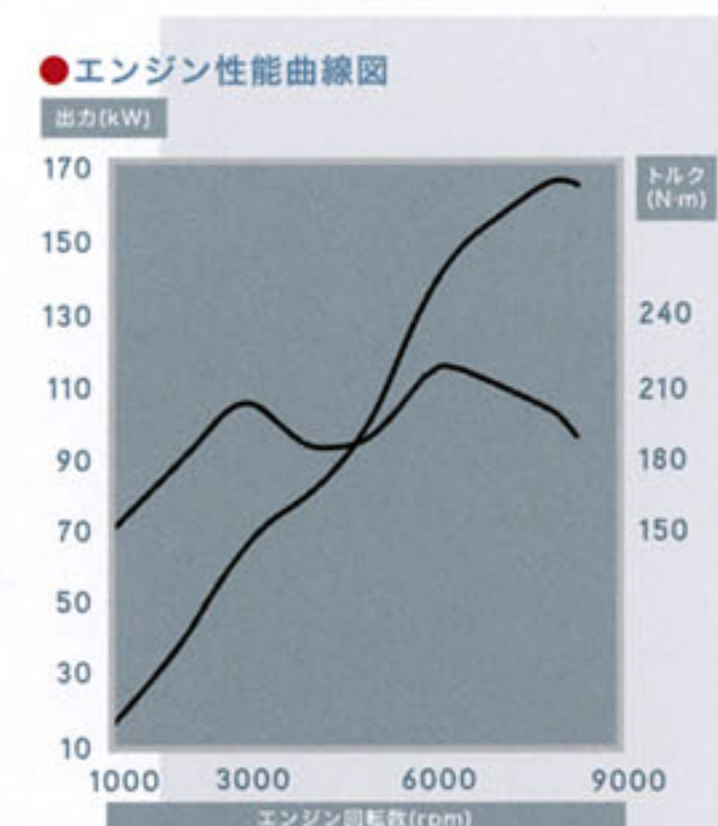
VTEC=可変バルブタイミング・リフト機構

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パッフルプレートを採用。オイルガタープレートとあわせ潤滑性を高める。

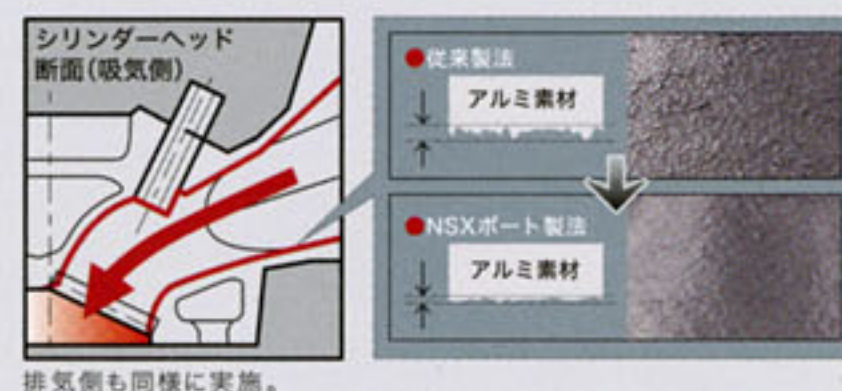
- ① オイルガタープレート
- ② パッフルプレート



Technical Explanation ■ **01 Engine**

●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 (●は踏襲手法)

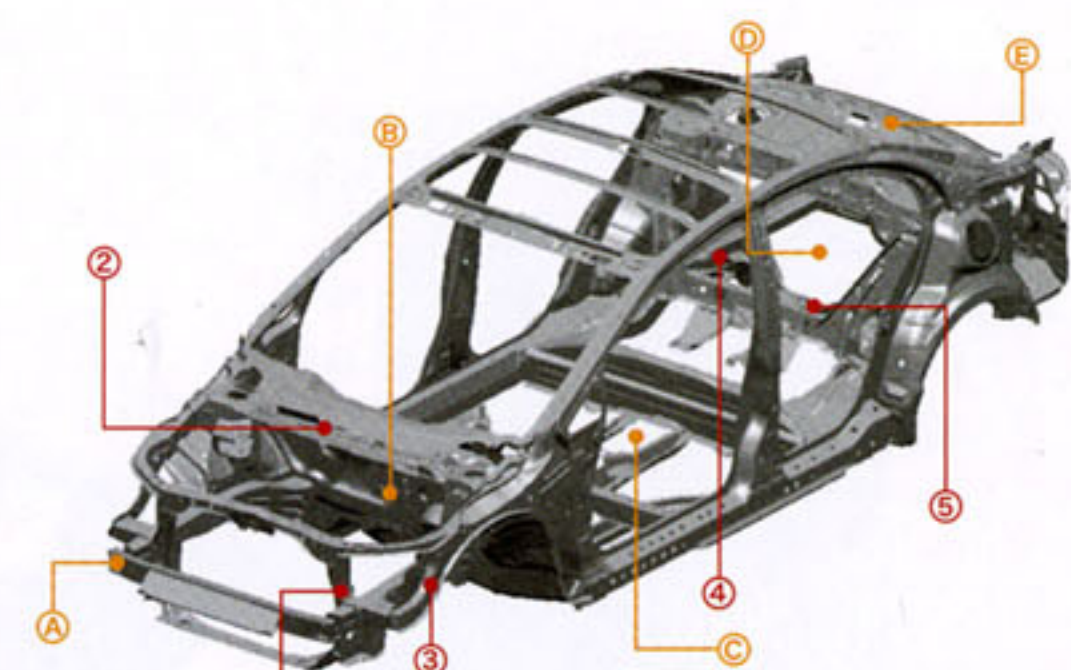
- ① 単管等長ショートインテークマニホールド形状ストレート化
 - ② スロットルボディ大径化(φ62mm→φ64mm)およびDBW化
 - ③ NSX製法ヘッドポート
 - ④ 高圧縮比(11.5→11.7)
 - ⑤ エキゾーストマニホールド集合部鋭角化
 - ⑥ 完全デュアルエキゾーストパイプ形状ストレート化
- ローラーベアリング式ロッカーアーム
●高負荷メタル、高強度材採用 高回転対応コンロッド
●高強度材採用 高剛性クランクシャフト
●超軽量鍛造クロモリフライホイール
●可変バルブ付サイレンサー など
- ※比較対象はすべてインテグラ TYPE R

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。

●わずか1.8kgの補強で、インテグラ TYPE R比約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^{※1}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^{※2}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: 2.0ℓ4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 アップバック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ross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

- A フロントバンパービーム アルミ化
 - B ダッシュボードインシュレーター廃止
 - C フロアメルシート廃止
 - D ミドルフロアアンダーカバー廃止
 - E リアガラス薄板化
 - F 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^{※2}比-10kgの1,270kg(エアコン非装着車は1,250kg)を達成。

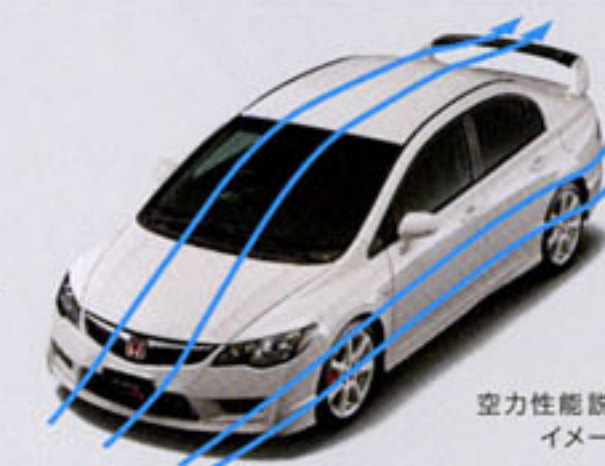
この高剛性ボディなくして、このTYPE Rは成し得なかった。



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。

Technical Explanation **02** Body



○ High Rigid Body



○ Exclusive Hard Setting Suspension

●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。さらにトルク感应型ヘリカル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、走り出しから操る歓びを予感させる。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さに変える。この懐の深い走りでTYPE Rは確実に新次元へと至った。

Front

マクファerson・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
(車高ベース車*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

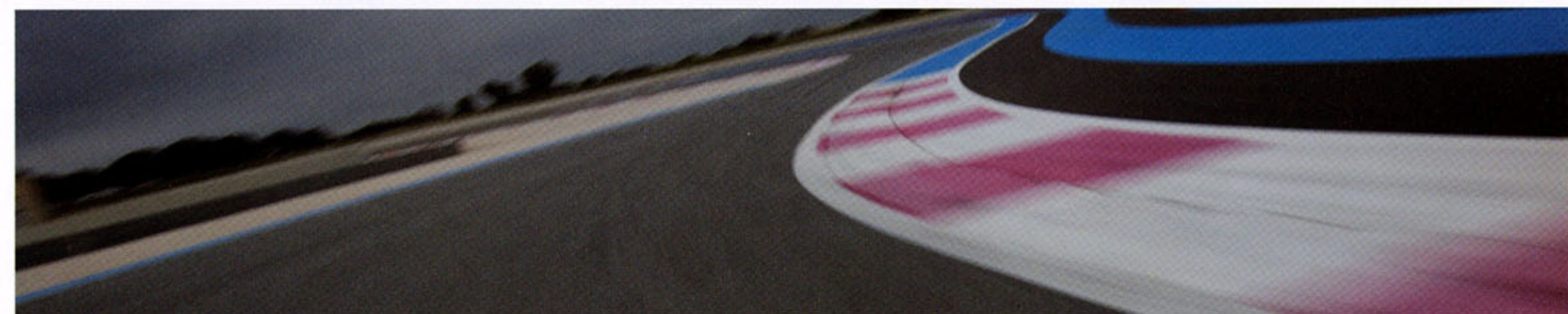


Rear

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
(車高ベース車*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。完成車比較では、フロントはインテグラ TYPE Rの約1.25倍、リアは約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デフ)。作動レスポンスに優れたトルク感应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	66%~164%
	後	110%~220%
ダンパー減衰力 伸び/縮み 0.3m/sec時	前	153%/264%
	後	309%/277%
スタビライザー径	前	107%
	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。

●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コン化合物を採用。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、かつターニ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ポットキャリパーを採用。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、スプ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 ○





●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に戻させたフロアバ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 スエード®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、振動入力への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」の刺激には、高性能への気概と自負が縫い込まれている。



Technical Explanation ■ **05**
Seat

Honda R spec Seat ○

●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 スエード®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異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 フロアバン

- ・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。

Technical Explanation ■ **06** Cockpit

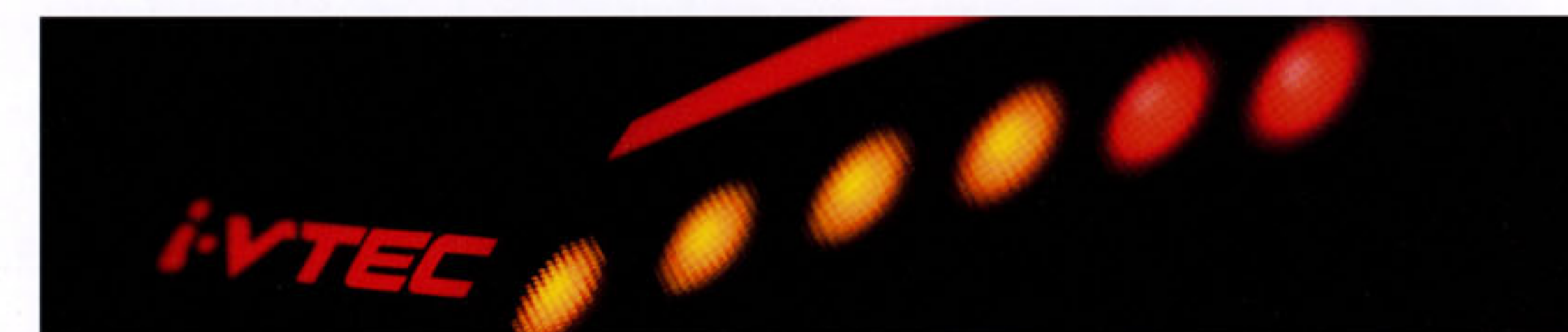


人とクルマを緊密化する「性能デザイン」を集積した。

P23-24
R starts 2 revolutions
CIVIC TYPE R

●すべては確実なドライビングコントロールのために。

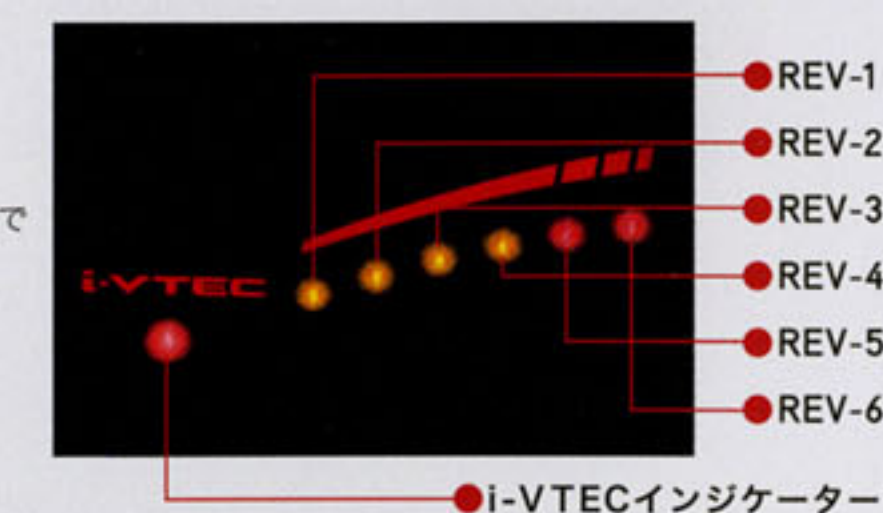
コクピットに収まる。まず、従来のTYPE Rにも、ピュアスポーツにもない鮮烈な個性が、心に高揚を生む。精悍にして先進・高質。ベースとなったシビックならではの独自性とTYPE R専用デザインの融合による新しい感性。さらに、そこに息づくのは操縦という目的に徹した機能性である。走りへのファーストインターフェイスとなるのはエンジンスタートボタン。イグニッションキーを回し、ボタンを押す操作が、昂ぶりを一層盛り上げる。そして、コクピットを最も特徴づけるのが、専用にレッド照明とされた上下二分割配置のマルチプレックスメーター。確認頻度の高い情報を走行視界からの視線移動が少ない上段に置くという機能性を突き詰め、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ブレンレザーを使用。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には、より運転操作に集中できるよう、メッキ部品など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が究める歓びの空気が満ちている。



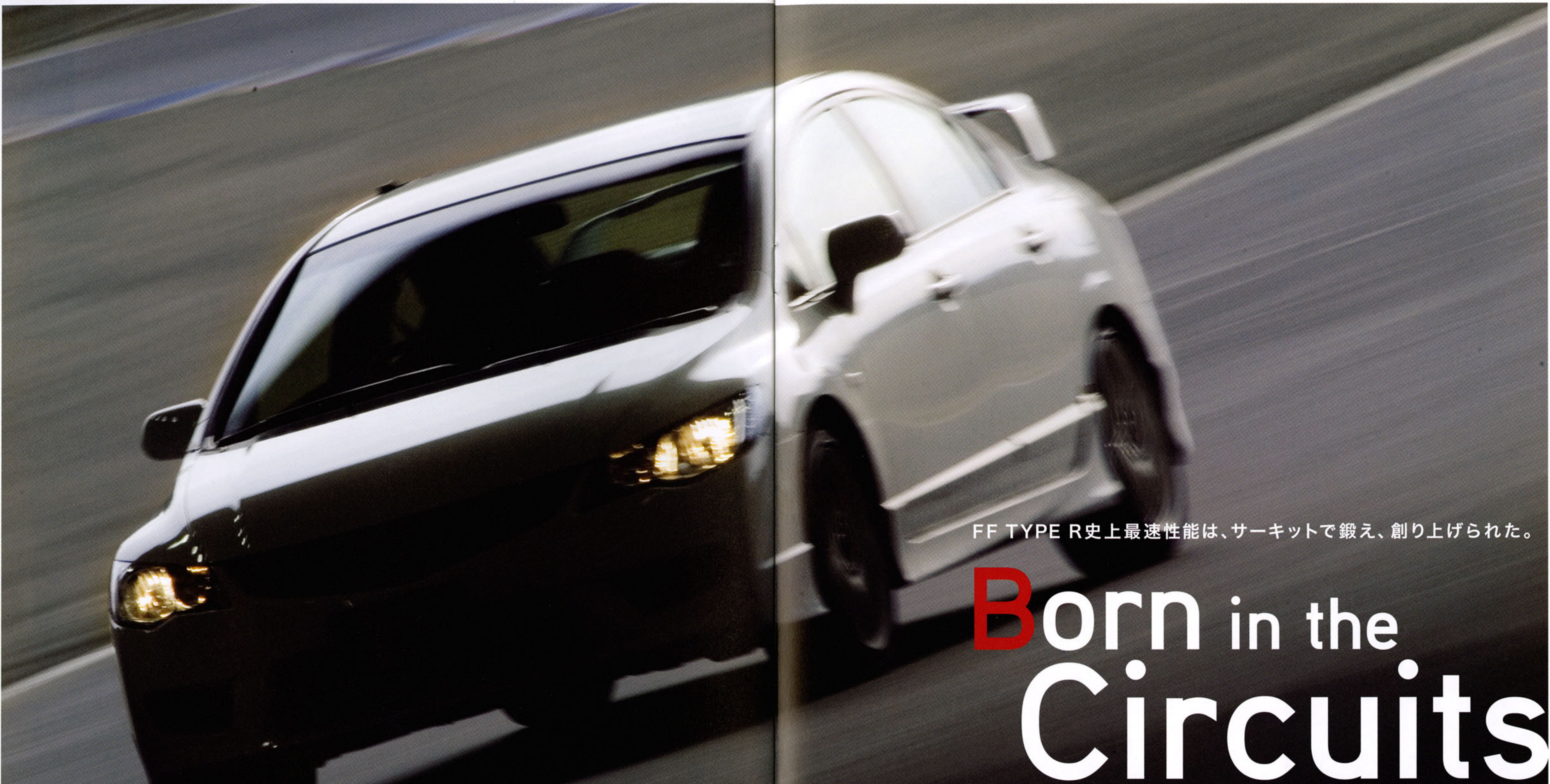
●高回転域での回転数を光で伝える直感的表示、i-VTEC/REVインジケータ。

VTECがハイカム側に切り替わるポイントで左端の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創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



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



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。自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

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がない開発者も赴き、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。

Safety & Ecology

ボディカラーはチャンピオンシップホワイト

○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で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。

○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

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つな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。

● 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じたときのみ作動します。■ SRSエアバッグシステムは、あくまでもシートベルトを着用することを前提として開発されたシステムです。くれぐれもシートベルトの正しい着用をお願いします。■ 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。

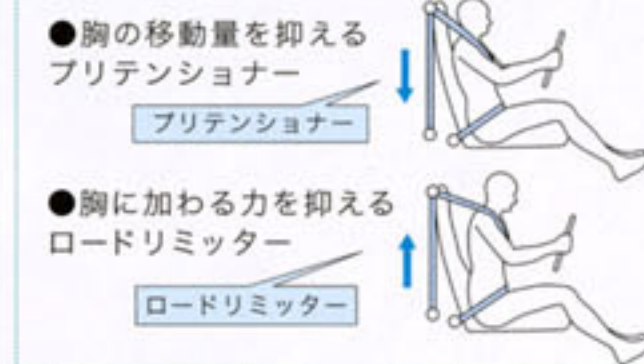


エアバッグシステム作動イメージ

● 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じ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に、容易に取り付けられることができる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。

○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。

内装部品などから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。六価クロムやカドミウムの使用も廃止し、鉛・水銀の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

基礎情報	車両型式	ABA-FD2	
	エンジン	型式	K20A
駆動装置	総排気量(cm³)	1,998	
	駆動方式	FF	
排出ガス	変速機	6MT	
	燃料消費率	10・15モード燃費(km/ℓ)	11.4*
環境性能情報	CO₂排出量(g/km)	203.7*	11.0
	適合規制・認定レベル	平成17年排出ガス規制適合車	
適合騒音規制レベル	10・15+11モード規制値・認定値等(単位:g/km)	CO	1.15
		NMHC	0.05
エアコン冷暖使用量		NOx	0.05
	車室内VOC	平成10年騒音規制 規制値: 加速走行76dB (A)	
環境負荷物質削減	鉛	—*	
	水銀	—*	
リサイクル	六価クロム	—*	
	カドミウム	—*	
その他	樹脂、ゴム部品への材料表示	樹脂、ゴム部品に可能な限り全て	
	リサイクルし難い材料*3を使用している部品	ウインドウモール類、バンパーフェースなどの内外装部品	
リサイクル可能率	再生素材を使用している部品	スプラッシュガード、吸音材	
	リサイクル可能率	車全体で90%以上*4	
その他	ポリ塩化ビニール廃止部品	ボディアンダーコート、外装モールなどでの廃止によりASR*5中塩素濃度1%以下レベル	
	グリーン購入法適合状況	—	

*1: 1996年乗用車の業界平均使用量は1,850g(バッテリーを除く)。*2: 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。*3: ポリプロピレン、ポリエチレンなどの熱可塑性プラスチック。*4: 「新車のリサイクル可能率の定義と算出方法のガイドライン(1998年 自工会)」に基づき算出。*5: Automobile Shredder Residue ※エアコン非装着車 ●この環境仕様書は2008年9月現在のもので、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。



ボディカラーはプレミアムホワイト・パール



ボディカラーはプレミアムディープバイオレット・パール

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[※] クリスタルブラック・パール プレミアムホワイト・パール プレミアムディープバイオレット・パール[※]

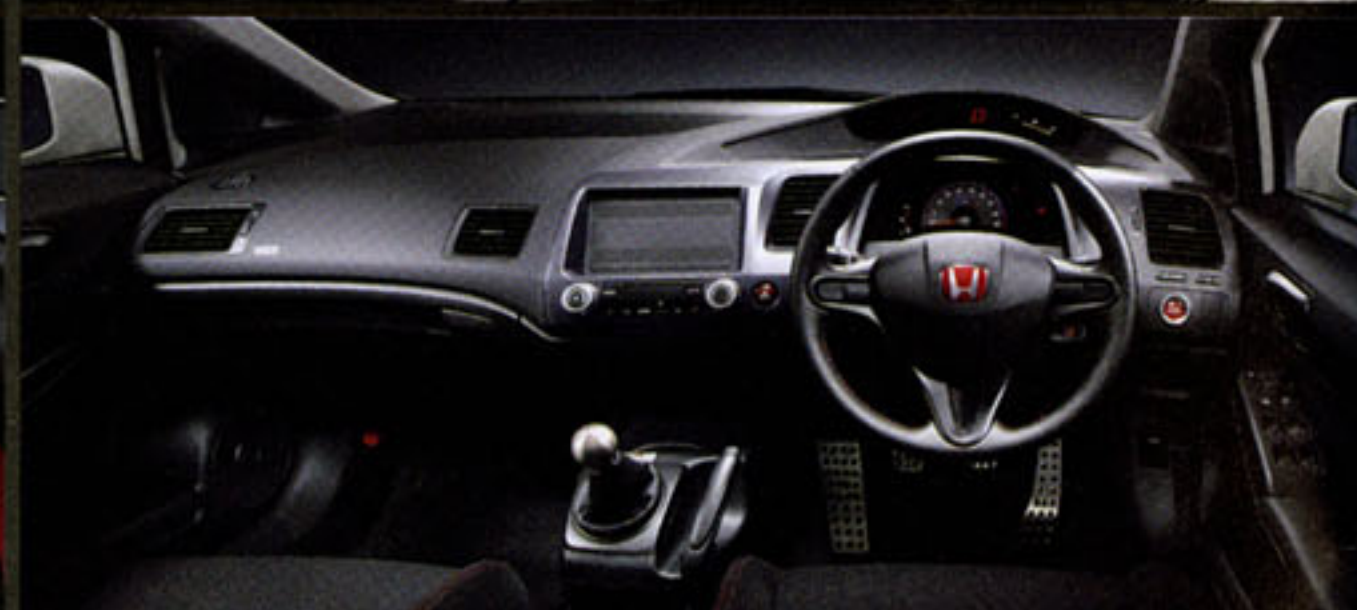
※スーパープラチナ・メタリック、プレミアムホワイト・パール、プレミアムディープバイオレット・パールは31,500円(消費税抜き30,000円)高となります。

Interior Color

ブラック/TYPE R レッド



ブラック/ソリッドブラック



ディーラーオプション(オーディオホールリッド)装着車 カットボディによる撮影 メーカー 類は撮影のため点灯

Wheel Color



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

カラー組み合わせ表

ボディカラー	ホイールカラー	インテリアカラー	
チャンピオンシップ ホワイト	チャンピオンシップ ホワイト	ブラック/ TYPE R レッド	ブラック/ ソリッドブラック
スーパープラチナ メタリック	カイザーシルバー メタリック		
クリスタルブラック パール			
プレミアムホワイト パール			
プレミアムディープ バイオレット・パール	カイザーシルバー メタリック		ブラック/ ソリッドブラック



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発売したばかりの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(ワンセグ)/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にHDDを採用した最新鋭のシステム。大容量HDD(40GB)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。地上デジタルTV放送(ワンセグ)に対応し、番組名や電子番組表(EPG)も受信可能。DVDビデオの再生、音楽CD約3,000曲分(1曲あたり4分の場合)をHDDにストックできるサウンドコンテナ機能など充実のオーディオ&ビジュアル機能ほか、ステアリングを握りながら指示できる音声認識機能も搭載。さらに、Bluetooth[®]対応により、インターナビ・プレミアムクラブのサービスを利用する時、携帯電話との接続をワイヤレスで手軽に行える。

■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。



画面はハメコミ合成

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

ナビゲーションシステムと携帯電話でご利用できる独自のドライブサポートサービス。高精度な情報性能が、より快適なカーライフを提供します。

■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。
●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、お客様のご負担となります。●インターナビ・プレミアムクラブの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、クルマに付帯し、入会金、年会費、月々の使用料は不要となります(QQ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際はケーブル(別売)等が必要となります。また一部の機種ではご利用になれない場合があります。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。

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



高速ガイド

■照明付オーディオリモート
コントロールスイッチ
■音声認識機能
ステアリングを握ったまま、音声でナビゲーションシステム、エアコン、オーディオの操作が可能。

Equipment

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

【シビック TYPE R専用装備】 〈エクステリア〉 ●専用フロントバンパー＆黒ツヤ塗装フロントグリル ●専用リアバンパー＆黒ツヤ塗装リアディフューザー ●専用フロントスポイラー＆ストレーキ ●ダーククロームメッキグリルバー＆ヘッドライトサブリフレクター ●専用Hondaエンブレム（フロント/リア）＆TYPE Rエンブレム（リア） ●専用フード＆フロントフェンダー ●専用赤エンジンヘッドカバー ●アルミバンパービーム ●アルミ蒸着メッキリアアターンランプ ●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・リアコンビネーションランプ ●ダーククロームメッキCIVICエンブレム（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 プリテストン・ポテンサRE070（225/40R18 88Y） ●専用18インチ軽量アルミホイール（18×7 1/2J） ●専用黒ホイールナット ●フロントBrembo社製アルミ対向4ポットキャリパー ●トルク感应型ヘリカル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（スペアタイヤレス） 〈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本スポーク小径横円革巻ステアリングホイール ●専用ステアリングエンブレム ●専用マルチプレックスメーター（自発光/レッド照明） ●i-VTEC/REVインジケーター ●アルミ製・球形シフトノブ ●ショートストローク・スポーツシフト ●メタル製スポーツペダル＆フットレスト ●エンジンスタートボタン ●ラックス スエード®表皮ドアライニング ●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）※1 ●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ナテザーアンカー（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スサー付） ●リア3点式ELR/ALR（チャイルドシート固定機構）シートベルト ●フロントアジャスタブル・シートベルトショルダーアンカー ●チャイルドブルーフ ●室内難燃材 ●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＆アクリーンフィルター付）※1 ●車速連動オートドアロック ●電波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 ●アクセサリーソケット ●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（ワンセグ）/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）※2 【エクステリア】 ●電動格納式リモコンカラードアミラー ●カラードアウトードアハンドル ●ハーフシェイド・フロントウィンドウ ●フラットフレッドワイパー ●車速連動間欠フロントワイパー（バリアブル間欠/ミスト機構付） ●高熱線吸収/UVカット機能付ガラス ●カラードサイドプロテクター ●熱線式リアウイ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＆助手席用バニティミラー付サンバイザー ●ドライバズポケット ●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ポケット ●大型コンソールボックス（スライド式アームレスト付）※1 ●シートバックポケット（助手席） ●リアドアポケット ●マップランプ ●イルミネーションコントロール ●トランクランプ ●インテリアランプ
---	--

※1：「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。
※2：「Honda HDDインターナビシステム」を装着した場合、マイクロアンテナもあわせて装着されます。
■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、メーカーの工場で作成するため、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。■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 ▲フロアメルシート廃止 ▲ミドルフロアアンダーカバー廃止 ▲リアガラス薄板化 ▲フロントライセンスベース廃止
▲ミドルフロアクロスメンバー ガセット廃止 ▲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 ▲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

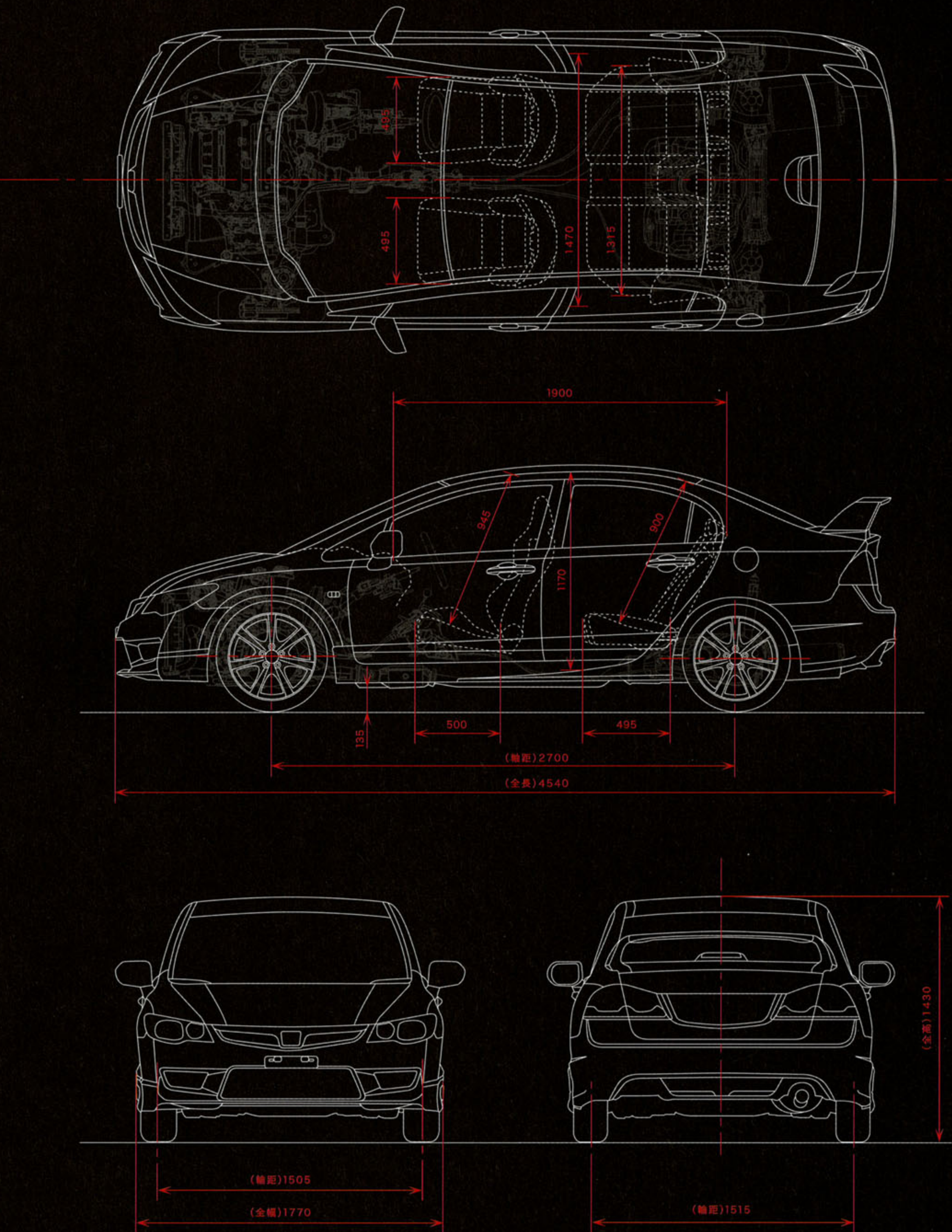
■車名・型式：ホンダ・ABA-FD2 ■トランスミッション：6速マニュアル	エンジン	■燃料供給装置形式：電子制御燃料噴射式（ホンダPGM-FI） ■使用燃料種類：無鉛プレミアムガソリン ■燃料タンク容量：50ℓ ■最高出力：165kW[225PS]/8,000rpm* ■最大トルク：215N・m[21.9kg・m]/6,100rpm* ■10・15モード走行燃料消費率（国土交通省審査値）：11.0km/ℓ ※2
寸法・重量・乗車定員	性能	■主要燃費向上対策：可変バルブタイミング ■最小回転半径：5.9m ■変速比：1速3.266/2速2.130/3速1.517/4速1.147/5速0.921/6速0.738/後退3.583 ■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
エンジン	動力伝達・走行装置	
■全長/全幅/全高：4,540m/1,770m/1,430m ■ホイールベース：2,700m ■トレッド（前/後）：1,505m/1,515m ■最低地上高：0.135m ■車両重量：1,270kg※1 ■乗車定員：4名 ■客室内寸法：長さ1,900m/幅1,470m/高さ1,170m ■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：1,998cm³ ■内径×行程：86.0mm×86.0mm ■圧縮比：11.7		

※1：エアコン非装着車は1,250kgとなります。※2：エアコン非装着車は11.4km/ℓとなります。■*はネット値です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同等条件で測定したものです。■新単位として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。■本車両はFF、6速マニュアル車のみの設定です。■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。■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11,750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。■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。■詳しくは販売会社にお問い合わせください。
■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、フロンのリサイクル等に必要な費用、情報管理料金）及び資金管理料金の合計金額です。
■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。■応急パンク修理キットを装備しておりますので、スペアタイヤは装備していません。■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。

Dimensions 四面図 単位:mm









CIVIC One Make Race

ホンダ エキサイティングカップ ワンメイクレース ～シビックシリーズ～

●ワンメイクを拓いたシビックが、この戦いに帰ってきた。

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年からは再びシビック TYPE Rで展開。

全国各地のサーキットで、熱い戦いが繰り広げられている。

写真はワンメイクレース仕様車(プロトタイプ) ■レースの詳細については<http://www.hoa.jp/>

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。オーナーの皆様に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
(カラードタイプ)
セット合計
¥26,250
(消費税抜き¥25,000)



写真は左側用
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)



スリットブレーキディスクローター
フロント(右側用/左側用)、リア(右側用/左側用)での
4個セット装着となります。
4個セット合計 ¥84,000(消費税抜き¥80,000)



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、Honda純正アクセサリ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、ご相談は近隣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)

The Power of Dreams

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を美しい環境を次の世代へ受け継いでいくために、Hondaは製品はもちろんのこと、開発から販売に至るあらゆる段階で徹底したクリーン化・高効率化・リサイクルを推進しています。

グリーンファクトリー

高効率化・産業廃棄物削減

資源やエネルギーを集結し、様々な工程を経て商品を生み出す生産活動。そのあらゆる側面で、地球環境への影響をミニマムに。Hondaは、「グリーンファクトリー計画」を世界で推進しています。また高効率化の対策を進め、天然ガスコージェネレーションシステムの導入や太陽光発電の設置によりCO₂排出量の削減にも積極的に取り組んでいます。

次世代エネルギーへの取り組み

太陽電池の製造・販売

Hondaの太陽電池は、シリコンを使わず、発電層を薄い膜状の半導体とすることで、製造時の消費エネルギーや排出CO₂を少なくし、環境に優しく製造することができました。この太陽電池を2007年10月より、Hondaの100%子会社である(株)ホンダソルテックで製造・販売することで、Hondaは地球温暖化防止に積極的に貢献していきます。



(株)ホンダソルテック

地域との共生

ふるさと森づくり

地域社会とHondaの工場の境界には、創業者の考え方(グリーンベルト構想)に基づき、1976年から「ふるさと森づくり」と名付けた緑化活動をスタート。工場や事業所の周りに、それぞれの地域に本来自生している多様な植物を育て、環境美化、地域とのコミュニケーションに役立てています。



ふるさと森(栃木ブルーピングセンター)

「すべての人の安全をめざして」

人々が安心して暮らせる豊かなモビリティ社会の実現のために、Hondaは乗員のみならず、他の車両、さらには歩行者も含めた道路を利用するすべての人の安全を追求していきます。

リアルワールドの安全研究を進めています。

Hondaでは、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とともに、規制を基準とするだけでなく独自の安全を追求しています。

販売会社での安全アドバイス活動を推進しています。

全国の販売会社にセーフティコーディネーターを配置し、お客様に安全装備や安全な運転方法へのご理解を深めていただく活動を行っています。チャイルドシートについては正しい選び方や取り付け方をアドバイスいたします。

■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、後部座席での使用をおすすめしています。
■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。

お客様と社会に喜ばれる、安全普及活動の輪を広げています。

「人」に焦点をあてた安全運転普及活動にも力をいれているHonda。販売会社では、お客様の運転の不安解消やスキルアップに役立つ「安全運転講習会」等を開催。全国の交通安全センターでは二輪・四輪の各種スクールや安全運転研修を幅広く展開しています。



ドライビングスクール

「Fun for Everyone」

より多くの人々に運転する楽しさや、移動する喜びを提供するために、私たちは誰でも気持ちよく乗れるHondaをめざして、パーソナリティを尊重した様々な研究や技術開発に取り組んでいます。

〈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をご用意しています。

〈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をご用意しています。

〈Honda・フランチシステム〉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をご用意しています。

「Together for Tomorrow」

もっと明るく、もっと豊かに、未来へと楽しさを広げていくために、Hondaは、夢のある明日の社会づくりをめざして、子どもたちの育成支援活動や地球環境を守る活動に取り組んでいます。

子どもアイデアコンテスト

小学生を対象に、「未来にあったらいいな」と思うもののアイデアを募集。実際の作品づくりに取り組んでもらうことで、夢に挑戦し、夢をカタチにすることの楽しさを伝えていきます。



子どもアイデアコンテスト

ビーチクリーン活動

「素足で歩ける砂浜を次世代へ」という思いから開発された「牽引式ビーチクリーナー」を使い、砂浜を清掃。社員とOBのボランティアが地域と協力して活動をすすめています。



ビーチクリーン活動

The Power of Dreams

夢こそが、私たちのエンジンだ。

Hondaには、まだ誰も見たことのないような夢がたくさんあります。

そして、その夢を本気で実現しようというチャレンジスピリットがあふれています。

夢が持つ無限のエネルギーを原動力にして、

世界中に、未来に、新しい喜びを創造していきたい。

その熱い思いは、あなたが乗るHondaにも同じように流れているのです。



HondaJet

大空へと羽ばたく夢。



創業時から飛行機をつくりたいという夢を描いてきたHondaは、1986年に小型ジェット機の研究をスタートし、革新的な技術を盛り込んだ「HondaJet」を開発しました。エンジンを主翼上に配置するレイアウト、先進的の空力設計、胴体に全複合材製ハイブリッド構造を採用するなど、クラス最大の室内や飛躍的な燃費向上を実現しています。2010年よりデリバリー開始の予定です。

燃料電池車

次の100年を担うモビリティへ。



水素を使って発電する燃料電池車は、排出ガスもCO₂もゼロ。水しか出ません。2007年、次世代の燃料電池車「FCX クラリティ」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しています。2008年には限定リース販売が日米で開始、本格的な普及に向けて世界を走り始めています。

ASIMO

新しいモビリティへの挑戦。



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。

F1

極限の戦いの中で、地球を思う。



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。

MotoGP

チャレンジスピリットは走り続ける。



1959年、Hondaは当時最も格式の高かった「マン島TTレース」に出場。日本メーカーとして初めての挑戦でしたが、2年後に年間優勝という快挙を果たしました。Hondaにとってレースは技術力を磨く場であり、その後も数々の独創的なマシンを投入し、素晴らしい成績を残しています。現在は最高峰「MotoGP」に参戦。変わらないチャレンジスピリットで走り続けています。

4ストローク船外機

世界をリードするクリーンエンジン。



Hondaが長年培ってきた、低燃費で排出ガスのクリーンな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。世界の船外機メーカーで初めて、最も厳しい排出ガス規制値（CARB2008）を全モデルでクリアしました。その他、動力性能、燃費、静粛性、耐久性、メンテナンス性といった点でもクラストップレベルの性能を誇り、世界中で高い評価を得ています。

HONDA

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・急加速をさけましょう。
- 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、環境保全に真剣です。 ☐ 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/>

■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)

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



Honda Cars よりお届けします。