

HONDA
The Power of Dreams

R

S p i r i t

CIVIC TYPE R Spirit Book



HONDA

強い夢。

「TYPE R」は、開発者においても特別に胸を熱くする。40数年前、世界に躍り出た日本初のF1マシン、RA271。それに付されたと同じ赤いHondaエンブレムを持ち、Hondaに脈々と息づく走りへの夢を純粹に受け継ぐ。そして、開発記号SNWZ。1992年のNSX-Rに始まり日本においては通算3車種7台目となるTYPE Rの開発である。自動車に憧れ、自動車を究める道を志した開発者達に、革新性に満ちたシビックをベースとしたTYPE R開発の機会が訪れた。量産車の常識を超える性能を求めるTYPE Rは、開発もまた量産車の常識を超える過程を辿る。先鋭のスペシャリスト達が時に専門分野を越え、世代を越え、一丸となり創意を注ぎ込む。必要とあれば開発者がテストドライバーの隣に同乗し、限界速度での走行を通じて感覚を肌で確認する。開発の声を聞き、自ら手を上げ参画を表明した開発者もいる。サーキットで目標を達成することに喜びを分かち、ひたすら鍛え上げてきた。現在にしてHonda唯一のTYPE R、あるいは、R開発の任に就くセカンドチャンスはないかもしれない、そうした心で、それぞれが持てる情熱のすべてを燃やした。ここにシビック TYPE R登場。テストのためのサーキットを離れ、あなたのもとへ走るために、いまエンジンに火が入れられる。



CIVIC

その真紅のエンブレムが語るもの。

TYPE R

走る幸福。それは、人が生まれながらに持った本能の解放。速く、自在に。人の運動能力の延長という機能の先にある、速度・挙動と心の完全一致の喜び。その官能は、人を豊かにする。それがHondaの求める一つであり、究極の姿にレーシングカーがある。Hondaはいち早く海を渡り、世界の頂に挑んできた。そして、そこで磨いたテクノロジーを存分に投入した量産車を創造した。注いだのは、技術だけではない。高い目標を課し、叶えていく不屈の魂。「ずっと胸に残る開発」。すべてを終えたある開発者が言った。完成までの道を支えたのは、自らの手で最速の一台を生む夢のもとに集まった技術者達の夢であり、その志を愛していただける方への約束である。

CIVIC TYPE Rには Hondaの魂が宿っている。

TYPE Rとは、Hondaのレーシングスピリットを色濃く注ぎ込んだ開発によりレーシングカーの速さと、圧倒的なドライビングプレジャーを獲得するマシンである。3代目となるシビック TYPE R。

このクルマに込めたHondaの情熱は並大抵ではない。

それは、FF TYPE R史上最速のサーキットラップタイムの実現を

明確な開発目標としたことからわかる。その目標達成のために、

これまでのTYPE Rの開発手法を凌ぐ思い切った開発が必要だった。

そして、性能の限りを尽くしサーキットを走り込み、

目標をはるかに上回る速さを獲得したのである。

このクルマをセダンの単なるスポーツバージョンと侮ってはならない。

アクセルを踏み込んだ瞬間、Hondaの魂が宿る

かつてないエキサイトメントに心を奪われるに違いない。



この冊子に収めたテストシーンはすべてツインリンクもてぎで実際に行われたテスト車両によるテスト走行の様態を捉えたドキュメント写真である。

※「Taste of R by Jensen Button」を除く。
また文中の数値はすべてテスト車両による開発中におけるHonda測定値。

テストの朝。祈る目が見送る。





一切が、最速に向けて作動する。





風を切り裂く、濃密な時の集積。



自らを超える意志が、疾駆する。



コーナーのたび、夢へ近づく。



「R」 message

開発責任者 假屋 満

つくづくHondaは「走り好き」の会社だと思います。開発を進めていくうち皆、熱くなってくるんです。「TYPE Rはやっぱり速くなければダメだ」とか「エンジンはもっとパワーを絞り出せるだろ？」などと。「では目標は」となった時、「歴代のFF TYPE Rで最速」ということになったんです。正直言えば「これは大変なことになった」と思いました。ライバルはインテグラ TYPE R (DC5)。比較すると、シビックはボディサイズが大きくなっている分、重量的に不利なうえに、ホイールベースも長い。そのうえエンジンは同じ2リッターDOHC i-VTECで、大幅な出力向上は望めない。常識では1秒のタイムアップなどできないんです。でも、その壁に挑むのがHondaです。創業して間もなくマン島TTレースやF1に参戦した会社ですから。やればできるんだ。そんな思いでチームがまとまりました。私はかつて自ら望んで、グループAでチャンピオンを獲得したシビックのレーシング

“夢の一台”がここにある。

サスペンションの設計を担当していました。ですからサーキットでタイムを出す開発は好きなんです。レースの世界では時間の面も技術の面もつねに前進あるのみです。それにはチームのメンバーの必死の開発が不可欠ですが、皆、全力を尽くしてくれました。シャシー設定には時間がかかると思っていましたから、エンジンとボディをまずやり切ろうと。エンジンは吸排気効率の向上と圧縮比のアップなどで、最高出力を5馬力、6,000rpm付近では約10馬力も絞り出してくれました。ボディはベースとなった4ドアボディの高剛性を活かして、パフォーマンスロッドなどを足す従来手法ではなく、既存の部材の板厚アップなどにより重量を大幅に増やすことなくFF TYPE R史上最強の高剛性ボディを創り上げました。それらをもとに可能な限りの軽量化とギアレシオの最適化を行い加速テストを実施しました。するとウェイトハンディをカバーできる加速性能が実現できたんです。瞬間「これならいける」と思いました。加速が同等であれば、脚まわりを鍛え、コーナリングスピードを上げれば最速タイムを

達成できると。メンバーはまだ自信が持てない状態でしたが私はレースの経験から、思い切ったシャシー開発をすればいける筈と考えました。そこで大径18インチの専用タイヤとそれを活かし切るサスペンションの開発を決断したんです。チームからBrembo社製のブレーキキャリパーを使いたいとの提案もあり、コストのかかるパーツでしたが確保することができました。開発はスムーズに進んだ訳ではありません。最初は「足がバタついて安定して旋回できない」とか「コーナリング中に内輪が浮き、トラクションがかからない」など課題が山積みでした。しかし絶対にあきらめず、鷹栖のワインディングコースや筑波・茂木・鈴鹿のサーキットで限界スピードでの走り込みを重ねて、一步一步走りを研ぎ澄ませていきました。テストをするとなると、かつてNSXや初代のインテグラ TYPE Rを鍛え上げたHondaの“名手”といわれ、プライベートでもレースを實踐して

いる研究所のメンバーも必ず顔を見せてテスト走行を行ってくれました。首脳陣も試験車を乗り終えると、チームが考えているより過激な示唆を与えて去っていくんです。「とにかく思い切った開発を行え」と。おかげで今までのTYPE Rの手法を上回る開発がやりやすくなりました。やはり、これがHondaの強みだと思います。走ることが心から好きな人達が積極的に集まって、テストで一生命に走り込み、楽しみ、熱意をもって技術を生み、創り上げる。TYPE Rは幸せなクルマだと思いましたがね。シビック TYPE RはHondaの情熱の粋を結集して開発されたといっても過言ではないと思います。シートやステアリングも手塩にかけて開発して、最高のものをめざしました。まさしくFF TYPE R最高の出来だと自負しています。日常の道、ワインディングなどでもとにかく走らせて楽しいクルマであり、操る深さを実感できます。持つ欲びにも溢れています。ぜひ一度乗っていただきたい。できればサーキットでも。日常での使い勝手のよさ、熱い非日常性の両方を求める方の夢を叶えられる一台だと考えています。

文中の「インテグラ TYPE R」は2001年～2006年生産型

Taste of **R** by Jenson Button

Honda Racing F1 Teamのジェンソン・バトン選手。

2006年、チームに悲願の一勝をもたらしたドライバー。

その、世界屈指のドライバーが、開発の終盤、シビック TYPE R^{*}を試した。

場所はHondaのテストコースである。

ジェンソン・バトン選手が、シビック TYPE R^{*}を

試乗して熱く語り続けたインプレッション。



ドライバーを大切に考える
Hondaの情熱に感銘した。

このクルマが優れているのは静かな走りもできること。低回転でのんびり走らせてもいいから、普段の生活でも使えるね。でもスポーティに走りたければ、ほんの少し回転を上げればいい。ギアを1速落としてi-VTECを高回転側に切り替えればパワーがグッと高まる。吹け上がりがいい。2リッターのエンジンで凄いパワーを出すのには驚かされたよ。音もいい。まさしくレーシングカーといった感じだ。5,000~6,000rpmまで回転数を上げると、とてもエキサイティングなサウンドになる。僕はF1ドライバーだから世界一のクルマに乗り慣れているせいもあって、市販車にはなかなか満足できないんだ。市販車でも楽しいクルマはあるけれど、スポーティな走りができるかどうか見極めるのは難しい。けれども、このクルマは僕を笑顔にさせてくれるんだ、そこが凄いやね。バンクの上を走って路面のバンプを乗り越えた時のフィーリングを試そう。それに、高速でのエアロダイナミクスも。リアウイングが効いているね。リアがとても安定している。それに220km/h*も出しているのに乗り心地

がスムーズだ。高速だともう少し跳ねるかなと思っていたけれど違った。スピードを上げれば上げるほどスムーズになる感じだ。こんなことあまりないよ。僕にとってクルマで一番大切なことは、ステアリングを切った瞬間の反応。その良し悪しでクルマの印象がまるっきり変わってしまう。一番嫌いなのが、ステアリングの反応が鈍いことだ。でもこのクルマは、ターンインと同時にしっかりとしたグリップ感がある。それは、シャシーそのものの剛性が非常に高いからだね。クルマが自分の一部になったようなフィーリングが持てるのはそのせいだ。だからとても安心して運転することができる上に、クルマの挙動が手に取るようにわかるんだ。



ドライビングを楽しむためには、本当の楽しさを得るためには、そう、どうしてもその一体感が重要なんだ。ブレーキは舌を巻くほどだ。ブレーキペダルも、しっかりとした踏み応えがある。サーキットを走ってもファンタスティックなクルマだと思う。一般の人に開放するサーキットデーでたくさん見かけることになるんじゃないかな。ドライブしやすいし、攻め込んでもまったく不安はない。メーター類はタコメーターが正面にある

のがまずいい。自分がどんな走りをしているのか、正確にわかるから。スピードメーターが目線のまっすぐ先にあるのも、とてもいいね。その両方がくっついて並んでるんじゃないかと、ちょうど目線の先なんだ。だからぎりぎりまで回転を上げることができるし、最適の回転数を維持できる。パフォーマンスをきちんと体験したくなる出来の優れた市販車というものは、インテリアのレイアウトもしっかり考えられていなければならない。そんな市販車って意外に少ないんだ。けれどもHondaが一番に大切なのがドライバーの操作性なんだということもわかっていて、時間をかけてしっかり確認して

いる。だからシフトレバーの位置も完璧だし、ペダルもヒール&トゥがやりやすいようになっている。そして、このバケットシートだ。しっかりと身体をサポートしてくれる。車両の動きを感じ取るには常に正しいポジションでなければならないけれど、このクルマは落ち着けるポジションでどこでも楽に手が届く。すべてのものがあるべき場所にあるという感じだ。そして僕は、全体のデザインがとても気に入ってるんだ。スポーツカーはやはり、リアに大きなウイングがなければと思う。大きなバンパーもかっこいいね。大径ホイールも。それに個人的にはこの色は本当にかっこいい。シビックTYPE R。こんなクルマが家で待ってたらと思うと楽しい気分になるね。



「R」Technology

あえて困難な壁を打ち立てて挑む。そこに、今までにないよこびが生まれる。

今回のシビック TYPE Rは、当初、到底無理と思われた目標を達成して創り上げられた。

技術者達は、いかにして技術を生み出し、どのようなテイストに鍛え上げたのか。

このクルマを創り上げたエンジニアが、その想いを語る。





最高の気持ち良さをめざして。
エンジン開発責任者 沖田 忠之

性能を追求し最高のパフォーマンスを皆様に提供したい、エンジン開発責任者の私も後悔しない為にもK20Aエンジンをやりきりました。“今度のRのエンジンは凄い、やはりHondaのこだわりは違う”と言わせたいとの意気込みで開発しました。高性能化の基本に立ち返って、吸気/燃焼/排気効率の徹底した改善により、“よく吸い、よく燃やし、よく排出する”高性能エンジンにすることを狙いました。やっていることは基本的なことですが、そこが腕の見せ所ですね。インテークマニホールドのストレート

シビック TYPE Rに搭載のエンジンはアコードEuro-Rのエンジンがベースです。Hondaの2リッター・4気筒のスポーツエンジンとして好評を博しているエンジンですし、当初パワーは現状維持(220PS)でも十分かという考え方もありました。しかしTYPE Rのエンジンとして少しでもより進化した

化といっても、どういう太さ・形状でやるかで性能は変わるんです。その辺は理論もさることながら長年の経験も重要なんです。時代が逆流するような話ですがデータ化できない味付けがまだまだあるのです。だからエンジンの味はメーカーによって違う訳です。また今回、ヘッドポートの肌を、NSXでも使った特殊製法で平滑にし、高回転時の吸排気効率を高めるなど、細かなこだわりも投入しました。さらに、エアフローメーターという吸気量を測るセンサーを廃止し、吸気をスムーズに流すことまでしています。吸気量測定は空燃比の調整に必要ですが、エンジン制御マップの高度化で対応しています。排気系はエキゾーストマニホールド集合部を鋭角化し、エキゾーストパイプの曲げを緩やかにしてスムーズな流れを実現しました。この変更で、実は電動式パワーステアリングが入らなくなったのですが、出力優先で油圧式に変更してもらいました。そこまでしてエンジン性能を上げる。確固とした意志がなければ、その意見は押し通せません。すべてを微調整し、一段と高出力、高トルクで、8,400rpmのレブリミットまで突き抜けるように回る。その爽快な味を出すように創り上げました。アクセルペダルとエンジン回転の関係もDBWにして細かく設定しています。ゆっくり走る時は乗りやすく、加速したい時は一気に吹き上がる。その痛快な回転フィールをぜひ味わってください。

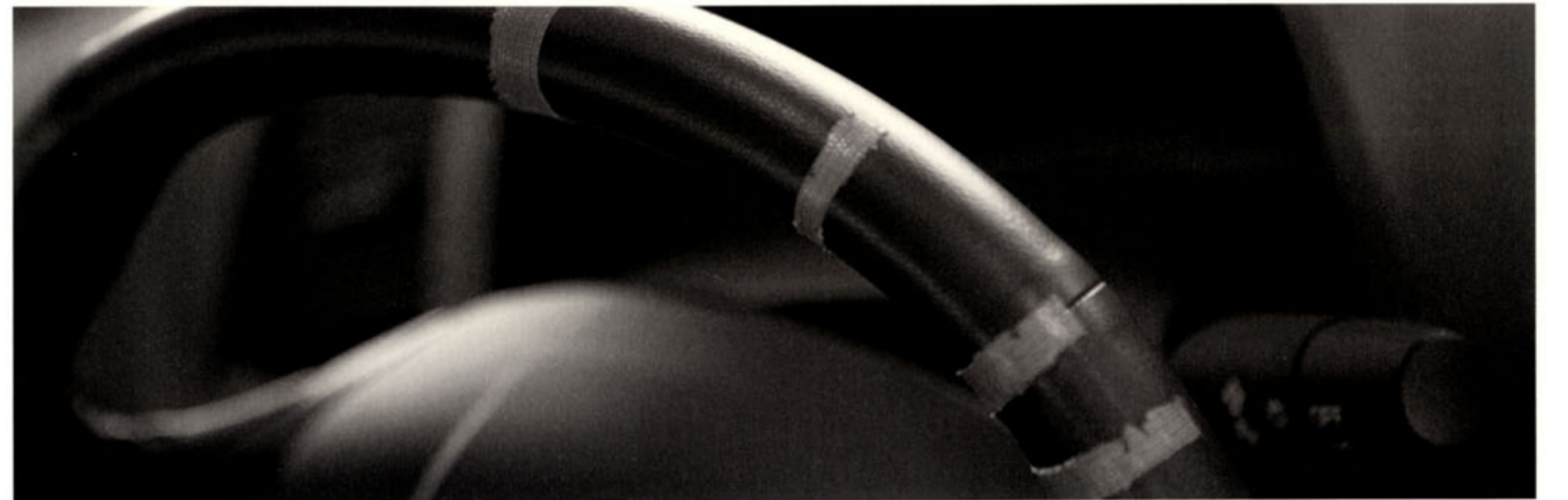


常識の先にある性能を。
シャシー開発責任者 三上 孝之

小さなコーナーが多く、ホイールベースの短いコンパクトな車両の方が速いんです。その点シビックはインテグラ TYPE Rと比較してホイールベースも長いし、重量も重い。じゃあ、どうするか。思い切ったことをやるしかない。そこで18インチの専用開発タイヤ、Brembo社のキャリパーを持つ大径ブレーキ、ハードサスペンションを磨き切る開発を行いました。正直最初はダメでした。性能がマッチングせずに、足がバタつき踏ん張りが利かなかった。そういったところから、徐々にセッティングを詰めていき、凄くいいところまでいったと思います。鷹栖ブルーピンググラウンドの

私は初めからTYPE Rは「速くなければダメ」だと考えており、その方向でいくことが明確に決まっていたから、俄然開発が面白くなりましたね。振り返ると、シャシーとしてはインテグラTYPE Rよりひたすら速くすることに挑み続けた開発でした。筑波サーキットは最終コーナーを除いては

ロードコースを走った時、「こんなに速くていいのか」と思ったほどです。全長約6kmのロードコースでノーマルNSXの1秒落ちくらいまでいきましたからね。安定しているから、それだけ速く走れるんです。ツインリンクもてぎの結果ではインテグラ TYPE Rに対し約4秒も速い。高速コーナーが多い鈴鹿サーキットでもマイナス約4秒のタイムを叩き出しています。ブレーキも効きは言うまでもなく、耐フェード性能の徹底向上をめざしてブレーキ冷却系の設計にはこだわりを貫いていますので、サーキットを走っても安心して踏んでいけます。こうした開発を可能にしたのは、そもそもボディ剛性が極めて高かったからです。それがなければサスペンションの性能が思った通りに出ませんし、そうするとハイパフォーマンスタイヤを活かせませんから。今回FF TYPE R史上で最速にできたのは、何より高剛性ボディであったからと言っても過言ではないですね。とにかくみんな無理を聞いてくれたからできたというのが今の想いです。従来にないほど大径のブレーキローターに対応するBrembo社のキャリパーはかなりコストがかかりますが、開発責任者が色々と闘って確保してくれました。ABSの効きも執拗に詰めました。設計担当者をサーキットで横に乗せて体感してもらい、設計変更を納得してもらうなど無茶なこともしましたが最後は理解して協力してくれました。常識の先にある性能を実現できたという感じです。まさに、Hondaだからできたクルマだと思います。





最後までサーキットにいた。

開発責任者代行 岡室 富男

ステアというセッティングがいいのは事実です。バトン選手はF1ドライバーですから、彼の要求通り曲がるクルマを創ると一般の人はコントロールしにくくなってしまいます。実際にFF車でも、コーナーに進入してからオーバーステアになる特性を持ったクルマをセッティングによっては創ることはできますが、それではとても乗れたものではありません。しかし、バトン選手のコメントも気になる。そこで、バトン選手に乗ってもらった後、鷹栖ブルーピンググラウンドで徹底的に走り込みを行って、コーナーに進入してからもっと粘り強く踏ん張るセッティングの模索を続けました。

ジェンソン・バトン選手がテストコースで乗った時、全体としては非常にいいコメントだったのですが、ひとつだけ気になることがありました。ステアリングを切って気持ちよくフロントが入っていった後でアンダーステアが顔を出すと。一般の人のコントロールのしやすさからいって弱アンダー

サスペンションとダンパーの特性を調整して、タイヤをもっと接地させてグリップさせるようにし、タイヤの特性もそれらにあわせて煮詰めていきました。微妙な違いですが、それまでよりコーナーで安定するようになり、もっと安心してアクセルを踏んでいけるクルマになりました。目標としたタイムは既に達成できていましたが、さらにいいタイムを記録するようになり、一体どこまで速くなるのかという感じでした。その後、量産仕様になってからも執拗にサーキットでタイムを確認し、これまでのインテグラ/シビックTYPE Rの中で最速であることを確かめて世に送り出すことができました。まさに最後の最後までサーキットにいたという感じですね。速く走れるということは動力性能が優れていることでもあります。要はドライバーの方が操作しやすい、扱いやすいクルマであることを意味しているんです。安心して加速でき、強いブレーキ力で減速し、信頼を置いてコーナーにも高いスピードで進入していけるクルマである。だからこそ、速いタイムが刻める。F1マシンもそうだと思います。世界一ドライバーの意のままになるクルマだから速く走れる。F1マシンでも、セッティングが決まらず、ドライバーがマシンと格闘しているクルマは速く走れません。シビックTYPE Rで追求してきた速さは、そのまま乗る方の安心感に繋がります。Hondaが情熱を込めて創り上げたクルマの高レベルの速さと安心感を、クルマを愛する方々に、ぜひ味わっていただきたいですね。



Hondaが創り上げた一体感。

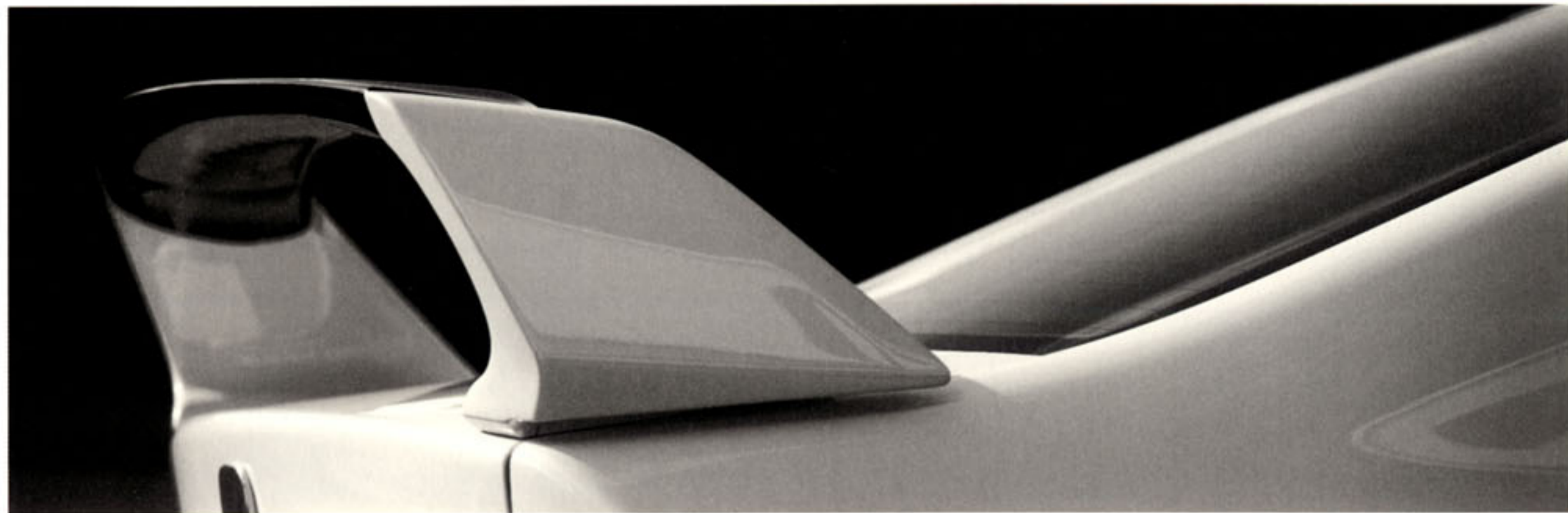
インテリアデザイン担当 矢島 喜義

基づき、かつ車両の運動特性と同調する動特性にもこだわって、まさにサーキットで走りながら創り上げていきました。独特の構造と形状を持ち、製造工程には一般的なシートの5~6倍の時間を要し、最終検査項目も330箇所及ぶ極めて手の込んだセミハンドメイドで、生産サイドからも多大なご協力を受けて実現したシートです。身体を掴んで押さえ付けるのではなく、身体の軸はぶらさずにムリなく心地よく包む。だから疲れにくい。しかも車体が揺れても視線の揺れは少なく、ステアリングを切ればクルマと腰が一緒に回っていく感覚。今までにない“イン・ザ・シート”の

Hondaが最高の技術を注ぎ、どこまでできるか究める。それがTYPE Rの開発だと思えます。今回インテリアでは車両との究極の一体感を追求し、シートの独自開発に挑みました。Hondaには「点」ではなく「面」で包み込むように人を支える開発思想があります。その考えに

一体感を叶えました。HondaにはHondaブランドがある。そんな想いを込め「TYPE R」の刺繍も施しました。ステアリングもHonda独自開発です。握り心地、ステアフィール、またステアリングセンター付近での握り感なども走り込んで詰めています。TYPE Rにふさわしくカチっとしたものに仕上げるため、操舵トルクなどをチューニングしています。またスポーク裏の凹みを埋めてサーキット走行時にも操作しやすくするなど、きめ細かい部分にも配慮しました。全体としてはドライバーを中心に考え、操作性にこだわっています。マルチプレックスメーターの特性を活かし、その横の見やすい位置にi-VTEC/REVインジケーターを装備しました。i-VTECが高回転側に切り替わると点灯しはじめ、回転上昇とともに点灯数が増え、最高出力の回転域を2つの赤ランプで表示します。これがあると、視界の中にインジケーターを入れておけばシフトアップのタイミングが直感的に判りますから、特にサーキットなど、ドライバーはコースに集中できます。こだわって創っただけあってテストチームからも評判がよかったですね。さらには、よりドライビングに集中できるように、メッキ加飾などをダッシュボードの上部から一切排除しています。バトン選手も言っていましたが、スポーツ走行を行うクルマでは、コクピットパーツがしっくり来るか否かは極めて大事。その点に情熱を注ぎ、走りのための空間としました。ぜひステアリングを握り、サーキットでの走りを楽しんでいただきたいですね。





今Honda唯一のTYPE Rとして。
エクステリアデザイン担当 山口 潤一

今回、シビック TYPE RというHondaのレーシングスピリットの象徴といえる一台のデザインに関われ、大変嬉しく思っています。このところミニバンのラインアップが増えて、スポーツ性が薄れていると思われがちだったと思うんです。

強いスポーツイメージを打ち出したいと。ですから、フロントチンスポイラーとサイドスカート、リアスポイラーといったパーツによる変更ではなくエクステリア全体に目を向け、高い性能を実現させるアグレッシブなスポーツカーのデザインを創り上げていきました。狙ったのは、低くワイドで弾猛なデザインです。見るからにサーキットで熱い走りを実現するクルマです。車高を下げ、また、18インチタイヤの採用でフロントフェンダーを新作するにあわせて、ボンネットフードも新たにデザインし直しました。エンジン出力アップのためにバルジ形状を追加して、力強くなったエン

ジンの存在感を高めています。フロントマスクは、エンジンやブレーキの冷却のために開口部を大きく取り、フロントスポイラーも限界まで下げています。サイドシルガーニッシュも低くワイドにし、地を這うようなイメージを強調。ボディの最大幅がサイドシルガーニッシュの後端となっていることから、低さとワイドさにこだわっていることがわかりいただけると思います。リアバンパーも変更しましたし、ビッグマイナーチェンジに匹敵するほど新作デザインを投入しています。もちろん、空力性能を考慮し、風洞とテスト走行を重ねセッティングしています。パトン選手がオーバルのコースを高速で走った時に、「リアが大変安定していて乗りやすい」、そう言っていました。実際サーキットで“効き”を実感できる空力性能を実現しました。そんな意味でもリアのスポイラーは不可欠な存在なんです。実は私自身、初代インテグラ TYPE Rのオーナーでした。Hondaに入るからには、絶対にスポーティなクルマに乗りたいと思っていたところNSX-Rが出て、次いでインテグラ TYPE Rが出た。インパクトが非常に強かったです。赤いHondaエンブレムが本当に眩しかった。家族が増えたばかりだったので3ドアは買えない。そうしたら、4ドアがあるというので大喜びで買いました。自分自身の体験でもありますが、HondaにとってTYPE Rとは実に大切なクルマです。現在、唯一のTYPE Rとなる大切な一台を、そうした想いのすべてを注ぎ込んで、全力でデザインしました。



夢の走りが、すぐそこにある。CIVIC TYPE R。



Spirit of R

夢を抱き、世界の頂点に挑み続ける。

自ら製作したマシンで、世界の頂点のレースに挑むことは、創業者である本田宗一郎の幼き頃からの夢だった。その長年の夢が叶ったのは、1959年のマン島TTレース、1964年のF1参戦の時である。無謀とも思える挑戦の末、Hondaは血のにじむような想いで努力を重ね勝利を掴んでいる。その取り組みが、技術者のチャレンジングスピリットを磨き、技術としても多大なノウハウを残したことは想像に難くない。文字で書くのは簡単だが、恐らくは筆舌を絶する苦闘、葛藤、絶望、喜びのドラマが展開された筈である。何しろバイクやクルマを創り始めたばかりの会社が、いきなり世界の頂点に挑むのである。そんなことを思いつくのも、また、実行に移すのも世界でHondaだけに違いない。一見不可能とも思えることに挑む。そこに新たな価値が生まれる。TYPE Rの開発もまさにそれである。レーシングカーに極めて近いスポーツカーとの斬新なコンセプトのもと、「常識では考えられない」と言われるほどのハードなサスペンションを擁して1992年に登場した初代NSX-R。ライトウェイトでTYPE Rを成り立たせ、「まるでN-1レーシングカーのようだ」と評された1995年の初代インテグラ TYPE R。スポーツを標榜するクルマは過去に数々あったがTYPE Rほど“無謀”にも振り切ったクルマは希有だった。翌々年の

1997年に発表された初代シビック TYPE Rは、極限の走りをより身近なものとし、2001年には欧州で脚まわりを鍛えた2代目へと進化。多くのドライバーの賞賛を集めた。同年にはインテグラ TYPE Rも2代目へとモデルチェンジ。2リッターDOHC i-VTECを搭載し、一新された。さらに、2002年には2代目NSX-Rが登場。前後マイナスリフトという空力パフォーマンスに真っ向から挑み、スーパースポーツとして究極と言えるハンドリングを実現。NSXを完成の域に到達させた。そして、2007年。3代目のシビックTYPE Rが登場した。先進洗練の4ドアセダンに進化を遂げたシビックをベースにスタイリング、インテリアをスパルタンに振り切り、FF TYPE R史上最速の速さを携えて現れた、Honda最新のTYPE Rである。このクルマの開発が、いかに“挑戦的”であったかは、小誌をご一読の方なら既にご存知だろう。今回のようなシビック TYPE Rの開発はまさにHondaならではのものである。その根底にあるのは、大胆にも世界頂点のレースに挑んだHondaスピリットである。その情熱を徹底的に注ぎ込み、レーシングカーの速さと、圧倒的なドライビングプレジャーの獲得をめざす。それこそが「Spirit of R」。このHondaの情熱で満たされた一台のオーナーになる機会に恵まれた方は、最も至福なドライバーの一人だと言えよう。



