

FF量産車 **最速**への挑戦

ニュルブルクリンク北コース（ノルドシュライフェ）
超高速から低速まで多種多様なコーナーが続く。
フル加速・フルブレーキによる強烈な前後Gと旋回Gが発生。
ブラインドコーナーも多く、コース幅が狭い。
バンクが付いたすり鉢状のヘアピンコーナーもある。
路面が波打ち、フルバンプ～フルリバウンドまで入力。
さらに広大なコースゆえに一部だけに雨が降ることもある。

ニュルブルクリンクを制することで
あらゆる道、あらゆる速度域を、
手の内にできる。

ニュルブルクリンクはさまざまな道路条件が揃っています。
全長は20kmを超え、荒れた路面や低μ路が多く、
長く続くアップダウンや連続するカーブなど過酷を極めます。
世界の自動車メーカーがここでテストを行うのも、
市販車としての性能評価がラップタイムとして現れるからにほかなりません。
私たちが掲げた目標は、このコースで、FF量産車トップの速さを達成すること。
必要なのは、絶対的なエンジンパワーはもちろんのこと、どんな状況下でも
挙動を安定化させタイヤを路面とコンタクトさせておくダイナミック性能。
そしてドライバーにとってはコントロール性に優れたハンドリングも重要です。
開発は困難を極めました。通常の量産車では想定しない速度域であり、
路面が整備されたクロズドサーキットよりも厳しい要求だったと言えます。
鷹栖のテストコースや鈴鹿サーキットに開発車を持ち込んでの動的テストや
シミュレーションによる解析を繰り返し行い、ニュルへのアタックに挑んだのです。
このコースで達成した最速のポテンシャルを確保できたことで、
シビックTYPE Rの限界性能は格段と広がりました。
サーキットベストな走りも、街中の一般道も、あらゆる速度域で
安定した心地よいドライビングを堪能できると確信しています。

開発責任者 八木 久征

八木 久征（やぎ ひさゆき）
（株）本田技術研究所 主任研究員

1989年、（株）本田技術研究所入社。
インテリア設計を経て、2004年以
降、歴代の欧州シビックの開発に従事
し、3ドア、5ドア、TYPE Rのインテ
リア設計PL、車体設計責任者を歴任。
今回、5ドアおよびTYPE Rの車体設
計開発責任者を任務後、2014年、
LPLに就任。
趣味はフライフィッシング。
愛車はS2000。

