PRESS INFORMATION 2022.09.01

CIVIC TYPE R

HONDA
The Power of Dreams

TYPE Rは、レーシングカーが持つ速さと圧倒的なドライビングプレジャーを追求するモデル

Honda伝統のレーシングテクノロジーを注ぎ込み究極を目指すのがTYPE R

Hondaは、1964年にF1世界選手権への出場を宣言。自動車を作り出したばかりのメーカーが世界最高峰のF1に挑戦するなど無謀だと言われながら、翌年のメキシコグランプリで初優勝しました。それ以来Hondaは、長年レースに挑み続けてきました。そこに息づくチャレンジングスピリットとレーシングテクノロジーを注ぎ込む徹底した開発を行うことで、レーシングカーが持つ速さと圧倒的なドライビングプレジャーを追求するモデルがTYPE Rです。F1への挑戦のスピリットを象徴する「チャンピオンシップホワイト」を専用のボディーカラーとして、真紅のHondaエンブレム「赤バッジ」を纏う唯一のモデルです。

TYPE Rの
真紅のHondaエンブレム

1965年のメキシコグランプリで
初優勝を果たしたF1マシン、RA272

1992年誕生の「NSX タイプR」から、NSX、INTEGRA、CIVICを中心に進化を続けてきた「第1世代」

TYPE Rは、1992年にNSX タイプRとして誕生しました。「人間中心」のコンセプトで、運転のしやすさと世界第一級の運動性能を両立し、リアルスポーツに新たな価値を創造したNSXをベースに、運動性能をさらに尖らせたTYPE Rを誕生させたのです。続いて1995年にFFライトウエイトスポーツ初のINTEGRA TYPE Rを、1997年にはグローバルモデルのCIVICをベースに、より身近なTYPE Rをデビューさせました。それ以降、ベースモデルにHonda自らファインチューニングを施すという手法で、TYPE Rは進化を続けてきました。この手法は、「TYPE R第1世代」ともいえるアプローチです。クルマの快適性を犠牲にしてでも軽量化を施し、足まわりを固め、エンジンをチューニングすることで、TYPE Rのコンセプトである「速さ」と「圧倒的なドライビングプレジャー」を獲得するという開発でした。

1992
NSX タイプR

1995
INTEGRA TYPE R

1997
CIVIC TYPE R

1998
ACCORD TYPE R

2001
INTEGRA TYPE R

2001
CIVIC TYPE R

2002
NSX-R

2007
CIVIC TYPE R

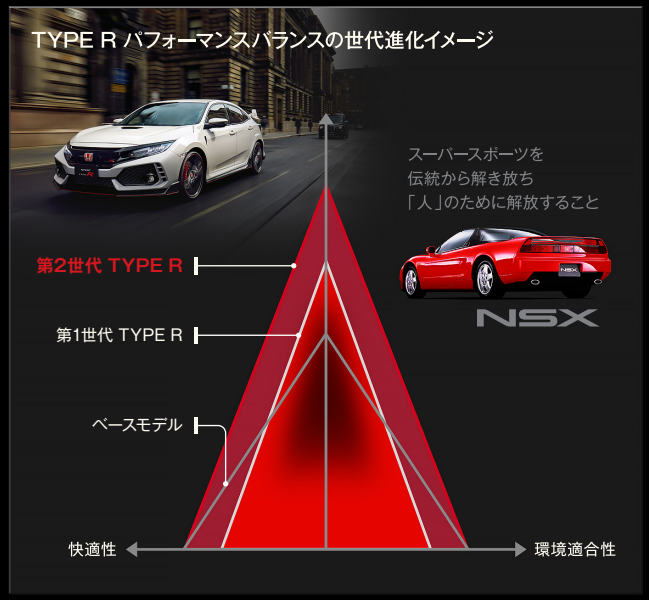
2010
CIVIC TYPE R EURO

2015
CIVIC TYPE R

コンセプトは不変、技術とともに時代進化を続け 2017年のCIVIC TYPE Rから第2世代へ

限られた人のための「第1世代 TYPE R」から より多くの人に喜びを提供する「第2世代 TYPE R」へ

ベースモデルにHonda自らファインチューニングを施すそれまでのTYPE Rは、乗り心地の硬さなどから乗り手を選ぶことを前提としたスポーツカーでした。
時代が進み技術が進化するなかで、運動性能と快適性を高次元で両立するTYPE R へと進化の舵を切るべきと考えました。「TYPE Rとしての圧倒的な速さと、かつてないグランドツアラー性能を兼ね備えた異次元のTYPE Rを作りたい」と考え、スポーツカーの枠を超えたアルティメイト・スポーツをコンセプトに描きました。ベースモデルと同時開発の上で、スポーツカーとしてありたい運動性能を徹底的に突き詰めることで、「理想のFFスポーツカー」を妥協なく追及。これまでの過去のTYPE Rの歴史を守るのではなく、これからの時代にあるべきスポーツカーを想い描き、TYPE Rの新しい歴史を作るべく開発を実行しました。



運動性能と快適性を高次元で両立する考え方は、初代NSXが、それまで乗り手に我慢を強いて、限られた人しか操ることができなかったリアルスポーツが持つ「操る喜び」を、誰もが味わえるように“解放”したことと同じです。技術により快適性能と環境適合性の両立を実現することで、TYPE Rをより多くの方に“解放”したのが第2世代TYPE Rです。

本質〈速さ〉と官能〈喜び〉を究極に磨き上げ 直感に響く最強のFFスポーツ

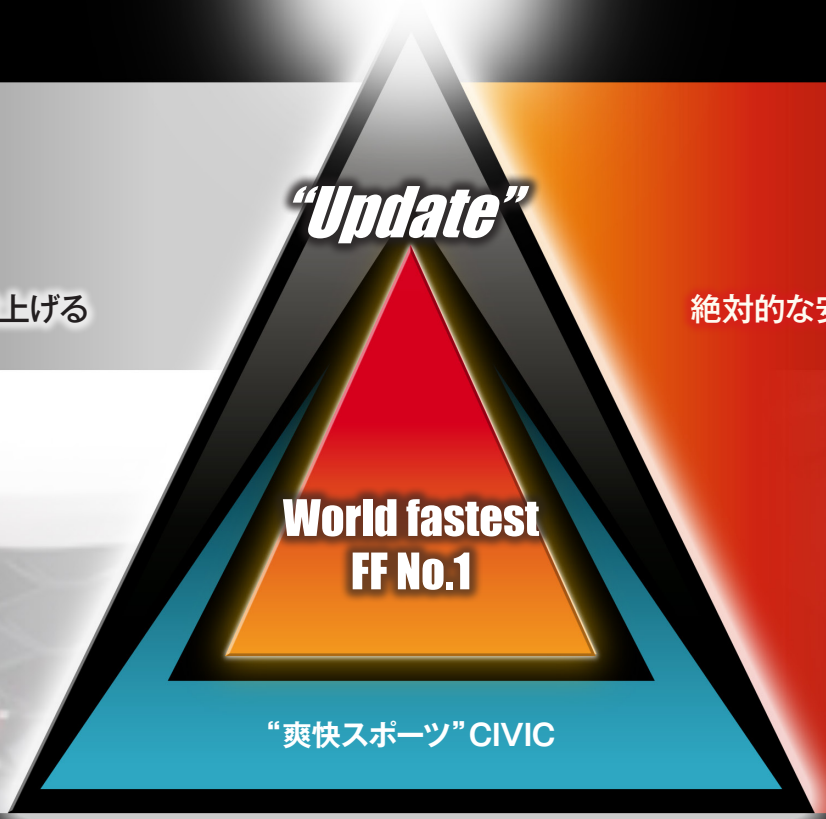
Hondaスポーツの熱い思いを象徴するモデルとして、先代のCIVIC TYPE Rが、当初からコンセプトとしてきた“Ultimate SPORT”をあらためて前面に打ち出し、ピュアエンジンTYPE Rの集大成として、究極のFFスポーツをめざすことを開発コンセプトとしました。己を超えるクルマづくりでTYPE Rにしかない本質の価値を磨き上げ、心に響く官能と、絶対的な安心感を兼ね備える、究極のスポーツを目指します。

“Ultimate SPORT”2.0

CIVIC TYPE R

本質

己を超えるクルマ造りで
TYPE Rにしかない価値を磨き上げる



官能

心に響く官能と
絶対的な安心感を兼ね備える究極のスポーツ

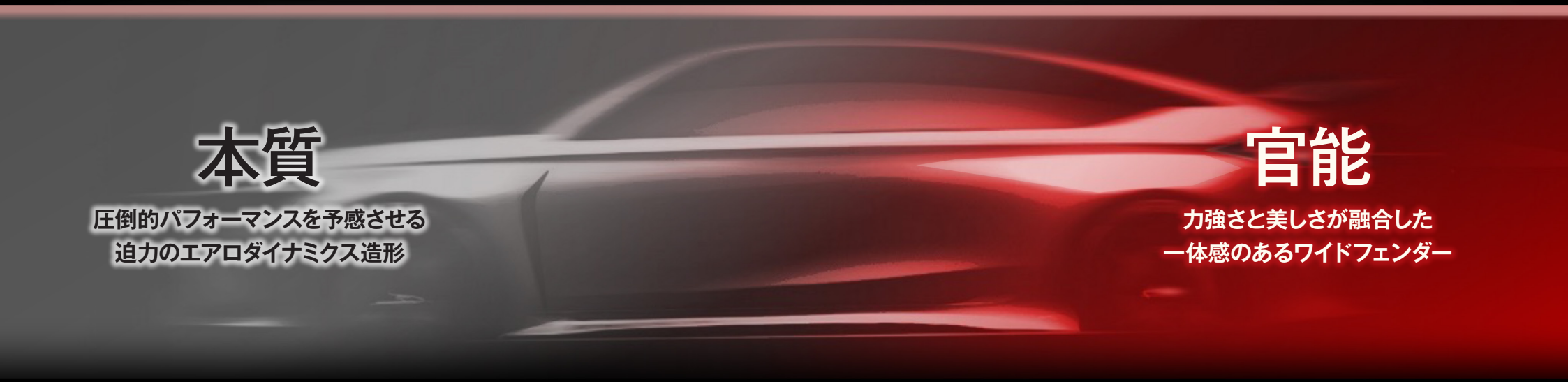
高性能マシンとしての質感と純度を高め
官能美を追求した 新世代のUltimate SPORT Design

最も速く、そして、美しい。一体感に満ちた、かつてないTYPE Rプロポーションの追求。

“Ultimate SPORT”2.0

EXTERIOR

圧倒的パフォーマンス表現と
高い質感が融合した新世代リアルスポーツ



本質

圧倒的パフォーマンスを予感させる
迫力のエアロダイナミクス造形

官能

力強さと美しさが融合した
一体感のあるワイドフェンダー

迫力のロー&ワイドフォルム
機能と美しく一体化したスタイリング

圧倒的パフォーマンスを予感させる
迫力のエアロダイナミクス造形

フロントデザインは、ひと目でTYPE Rとわかる迫力と、これまでにない色気を感じさせる表情としました。また、これまでの手法とは一線を画し、フェンダーアウターとリアドアをTYPE R専用に新作することで、圧倒的なパフォーマンスを予感させるだけでなく、いつまでも眺めていたくなるような色気と一体感に満ちたデザインを実現しました。

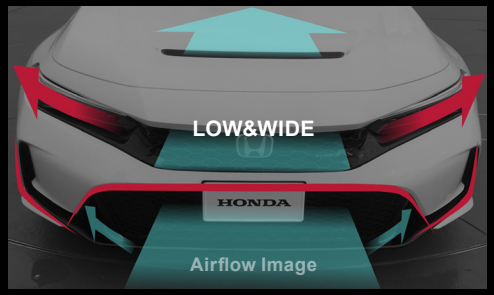
強さと美しさが融合した
一体感のあるワイドフェンダー

リアデザインはベースモデルのスリークなシルエットを活かしながら、迫力あるロー&ワイドフォルムとグラマラスなリアフェンダーによって地を這うレーシングカーのような佇まいを目指しました。またサイドシルガーニッシュ、リアスポイラー、リアディフューザーといったTYPE Rのパフォーマンスを実現するために作り込まれた空力パーツは、ブラックにペイントされ全体を引き締めます。

TYPE R としての機能美と質感にこだわった ピュアエンジンFFスポーツの完成形

グリル開口部

ワイドスタンスを強調しながら、エンジンのポテンシャルをいかんなく発揮させるため、効率的な開口と機能を配置。

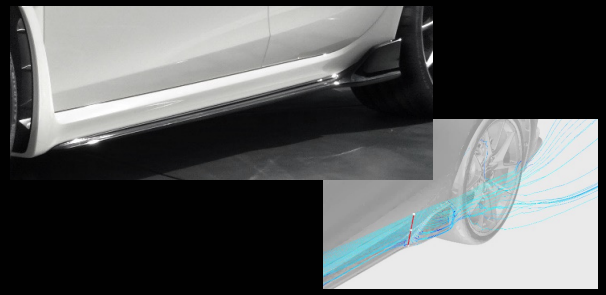


フロントフェンダーアウトレット

ホイールハウス内の圧力を軽減し、スムーズにサイドへ流す空気の流れを緻密にコントロールして空力性能を向上。

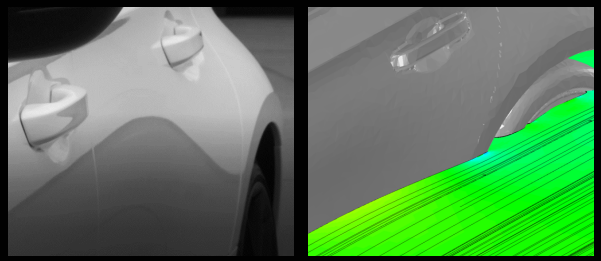
サイドシルガーニッシュ

リアタイヤ前の空気を主流方向にスムーズに流すなど、空力パーツは社内外のレース部門の知見も活かしマシンとしての質感と純度を向上。



一体型ワイドフェンダー

サイドパネルから美しく隆起した一体型ワイドフェンダーは、ホイールアーチ周辺の空力ノイズの低減にも寄与。



リアスポイラー/リアディフューザー

リアスポイラーは、アルミダイキャストステーを採用し質感と性能を大幅に向上。リアディフューザーは、フロア奥からつながる機能形状により高いスタビリティーを実現。

ホイールデザイン

TYPE R専用 19インチアルミホイールは、先代のLimited Editionの開発で培った軽量・高剛性の機能デザインをベースに、ホイールサイズのワイド化によって、より立体的なデザインへと進化。また、リバースリム構造を採用することで、サイドから見た際のスッキリとしたリム形状により、1サイズ大きく見えるデザインを実現。

高性能とより深く立体的な見え方を高次元で両立するリバースリム構造

ストイックな走りに共鳴する厳選スポーツカラー

TYPE Rにのみ身に纏うことが許されたチャンピオンシップホワイトを軸として、本質と官能を極めたTYPE Rの走りに共鳴する、全5色のカラーを厳選。サーキットから日常まで存在感を放ち、高揚感を掻き立てるスポーツカラーを揃えました。

チャンピオンシップホワイト
Championship White

フレームレッド
Flame Red

レーシングブルー・パール
Racing Blue Pearl

クリスタルブラック・パール
Crystal Black Pearl

ソニックグレー・パール
Sonic Gray Pearl

本質と官能 TYPE Rならではの乗車体験を体感できるインテリアデザイン

圧倒的なパフォーマンスを扱いきれるための「本質の追求」。そして、気持ちを鼓舞する「官能性」
これらを乗車体験の中でハイコントラストに表現することで、鮮烈なTYPE Rの世界観を作り上げました。

“Ultimate SPORT”2.0

INTERIOR & CMF

圧倒的パフォーマンスへと導くたたずまいと走りの昂りを鼓舞する
ハイコントラスト空間

本質

絶対性能をコントロールするための
集中コックピット/機能マテリアル

官能

TYPE Rの官能世界を質感高く表現する
伝統と進化の赤内装

限界走行のための本質追及と
TYPE Rのヘリテージを生かした官能世界の両立

絶対性能をコントロールするための
集中コックピット/機能マテリアル

シートに座り前を向くと、それまでの鮮烈な赤の刺激は消え、ドライビングに集中できるノイズレスな視界と、ブラック基調のインテリアに囲まれるようデザインしました。センターコンソールには、リアルなアルミ材を採用し、本物でしか表現できない硬質感と奥行きのある華やかさを追求。シフトまわりも硬質なアルミで固めるイメージを表現し、アルミ削り出しのシフトノブとともにドライビングへの気持ちを高めるようにしています。

TYPE Rの官能世界を質感高く表現する
伝統と進化の赤内装

ドアを開けた瞬間、レッドカーペットと真紅の玉座が目に飛び込み、ドライバーの鼓動を高まらせるという思いでキャビン空間のファーストインプレッションを作り上げました。赤の色合いを刷新し、鮮烈さと深みを表現しました。強い色であるため、単調に見えたり平面的に見えないよう、シートのスエード調表皮の毛並みを起こすことで奥行き感を出し、自然なテクスチャーとしました。

本質と官能をハイコントラストに表現し TYPE Rならではの乗車体験を追求

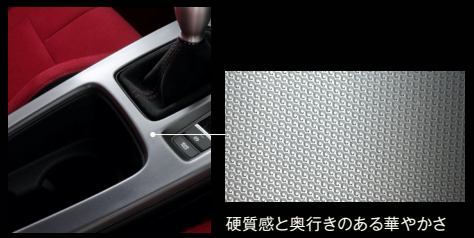
本質を追求し気持ちを高めるインテリアデザイン

ドライビングに集中できるノイズレスな視界と、ブラック基調に統一したインテリアの中に、Hondaエンブレムとメーターにのみ気持ちを高める、くすみのない赤を配置しました。

高揚と集中を導く空間構築のための専用アクセント

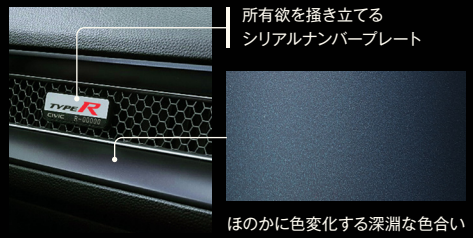
センターコンソールには、TYPE Rの象徴であるマニュアルシフトノブと同一の本アルミ製のパネルを採用。究極のシフトフィールを予感させる硬質感と特別感を演出しています。インストルメントパネルなどには、静寂の中にひそむ「凄み」をイメージした、偏光ガンメタリック塗装を採用し、研ぎ澄まされたコックピットを演出します。

アルミ製 センターコンソールパネル



硬質感と奥行きのある華やかさ

偏光ガンメタリック塗装 インストルメントパネル



ほのかに色変化する深淵な色合い

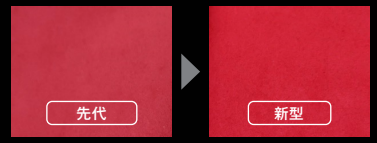
キャビン空間全体でもTYPE Rの世界観を表現

リア席までレッドカーペットを配置し、リアシートにもホールド性を高めるスエード調表皮を採用。後席パッセンジャーの方にも、TYPE Rならではの乗車体験を満喫できる空間を実現しました。

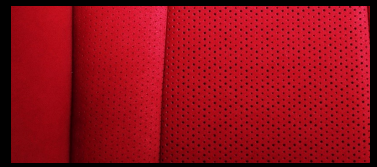
限界走行を支える骨格と気持ちを昂らせるフロントシートデザイン

サーキットでの限界走行からロングドライブまで、姿勢の保持性とサポート性を最優先に骨格を鍛え上げ、「強く」「軽く」見えるよう形状を熟成しました。

サポート性の強化と軽量化
シフト/ステアリング/ペダルの操作性も向上



より鮮烈で高揚感を高める赤へ刷新



高密着エリアに高い通気性を持たせ、アグレッシブな気持ちを鼓舞するハニカムパーフォレーション

本質と官能を追求したコックピットデザイン

シビアリティーの高い走行環境下における直感認知に効果

CIVIC 5ドアで取り組んだノイズレスな視界性能が、シビアリティーの高い走りを行うTYPE Rでより重要な視界要素となりました。加えてTYPE R専用の前後フェンダーデザインにより、フードの見切りの良さやサイドミラー視界における、車幅、ライン感覚などの直感認知性能が向上しました。

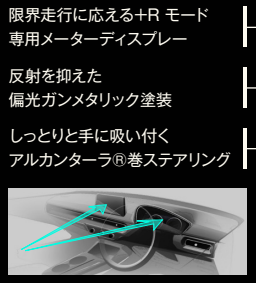
高い視認性と操作性に加え、よりシビアな環境を想定

CIVIC 5ドアでしっかりと作り上げてきたクリーンな骨格や高い使い勝手を活かしながら、よりシビアリティーの高い走行シーンを想定し、「吸いつくようなアルカンターラ®巻きのステアリングホイール」など専用アイテムを採用。TYPE Rとして、さらなる高みを追求しました。

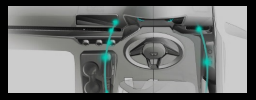
限界走行に応える+R モード
専用メーターディスプレー

反射を抑えた
偏光ガンメタリック塗装

しっとりと手に吸い付く
アルカンターラ®巻ステアリング



上下の目線移動を抑えた表示系



自然に使える操作系

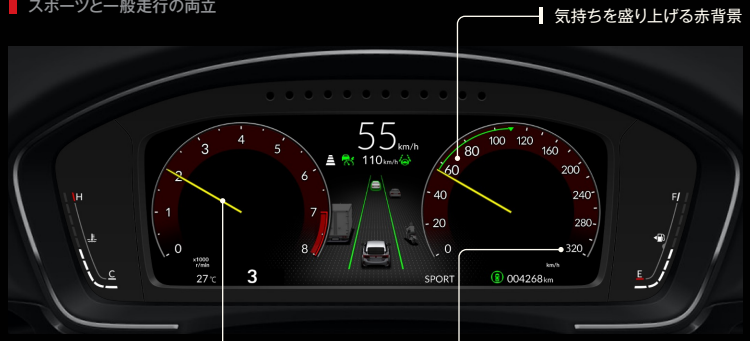
ALCANTARA®、アルカンターラ®はAlcantara S.p.A.の登録商標です。

気持ちを鼓舞する+R モード 専用メーターディスプレー

+Rモード専用のメーターディスプレーでは、サーキットでも頼れるメーターとするために、「走行中感じ取れる情報としての点灯式レブインジケーター」「瞬時に理解でき、気持ちを後押しする、シフトポジションを中心とした走行のための表示」「冷静に状況を読み取るための車両情報」といった明確なゾーニングを実施。また、2眼メーターにおいても、TYPE R伝統の黄色い指針とレブリミット7,000回転のタコメーターなど専用デザインを採用しました。

+R モード
限界走行のためのグラフィック

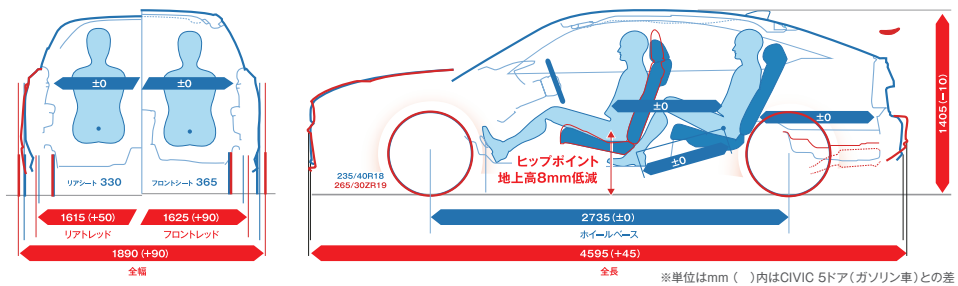
COMFORT/SPORTモード
スポーツと一般走行の両立



本質と官能を極めるロー＆ワイドでスリークな骨格

FFスポーツの完成形といえる究極のTYPE Rとして走行性能を高め、かつクラストップレベルのプロポーションとするために、ロー&ワイドのパッケージを追求しました。
ホイールベースを延ばしてリアトレッドを拡げたCIVIC 5ドアの進化をベースに、速さ向上のためのワイドタイヤをグラマラスなワイドフェンダー内に収めながら、全幅の拡大をミニマムに抑えて前後のトレッドを大きく拡大し、地上高を下げ全高を抑えて低重心化しました。

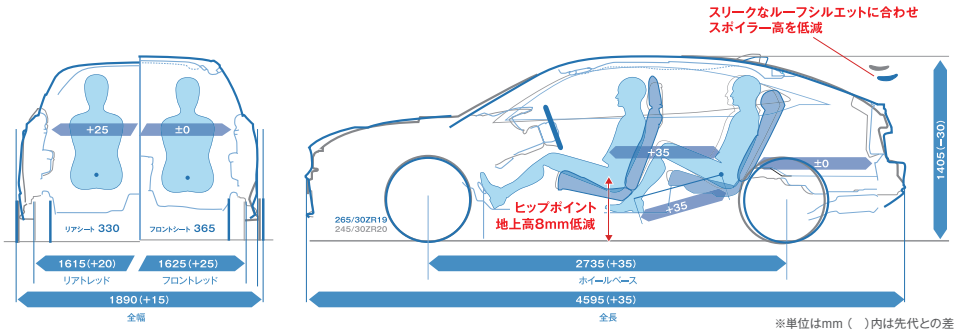
ディメンジョンの比較[CIVIC 5ドア(ガソリン車)比]



※単位はmm（ ）内はCIVIC 5ドア(ガソリン車)との差

	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド	
					フロント	リア
新型	4595	1890	1405	2735	1625	1615
CIVIC 5ドア(ガソリン車)	4550	1800	1415	2735	1535	1565
CIVIC 5ドア(ガソリン車)との差	＋45	＋90	－10	±0	＋90	＋50

ディメンジョンの比較[先代比]



※単位はmm（ ）内は先代との差

	全長	全幅	全高	ホイールベース	トレッド	
					フロント	リア
新型	4595	1890	1405	2735	1625	1615
先代	4560	1875	1435	2700	1600	1595
先代との差	＋35	＋15	－30	＋35	＋25	＋20

タイヤサイズを245/30ZR20から265/30ZR19へとワイド化しながらも、タイヤとボディーとのクリアランスを詰めることにより全幅の拡大を最小限に抑制。タイヤをよりクルマの四隅に配置し低重心化を図るロー&ワイドのディメンジョンとすることで、さらなるダイナミクス進化を際立たせるTYPE Rならではのディメンジョンとしました。

Hondaスポーツの頂点として
圧倒的ドライビングプレジャーを極めるテクノロジー

“Ultimate Driving Pleasure”

Immersive Driving Experience
P40

Honda LogR 人とクルマの新たな“3つの喜び”

Fastest
P18

FF No.1 Performance

FF モデル世界最高峰のパフォーマンス

Addicted Feel
P25

Engine performance & Sound / Handling / Shift Feel

痛快ドライビングフィール

Secure Feel
P34

Brake / Stability

厳のごときブレない安定性と信頼感

TYPE Rの基幹ハード技術進化

CIVIC TYPE Rのダイナミクス進化の土台となる基幹ハード技術の進化

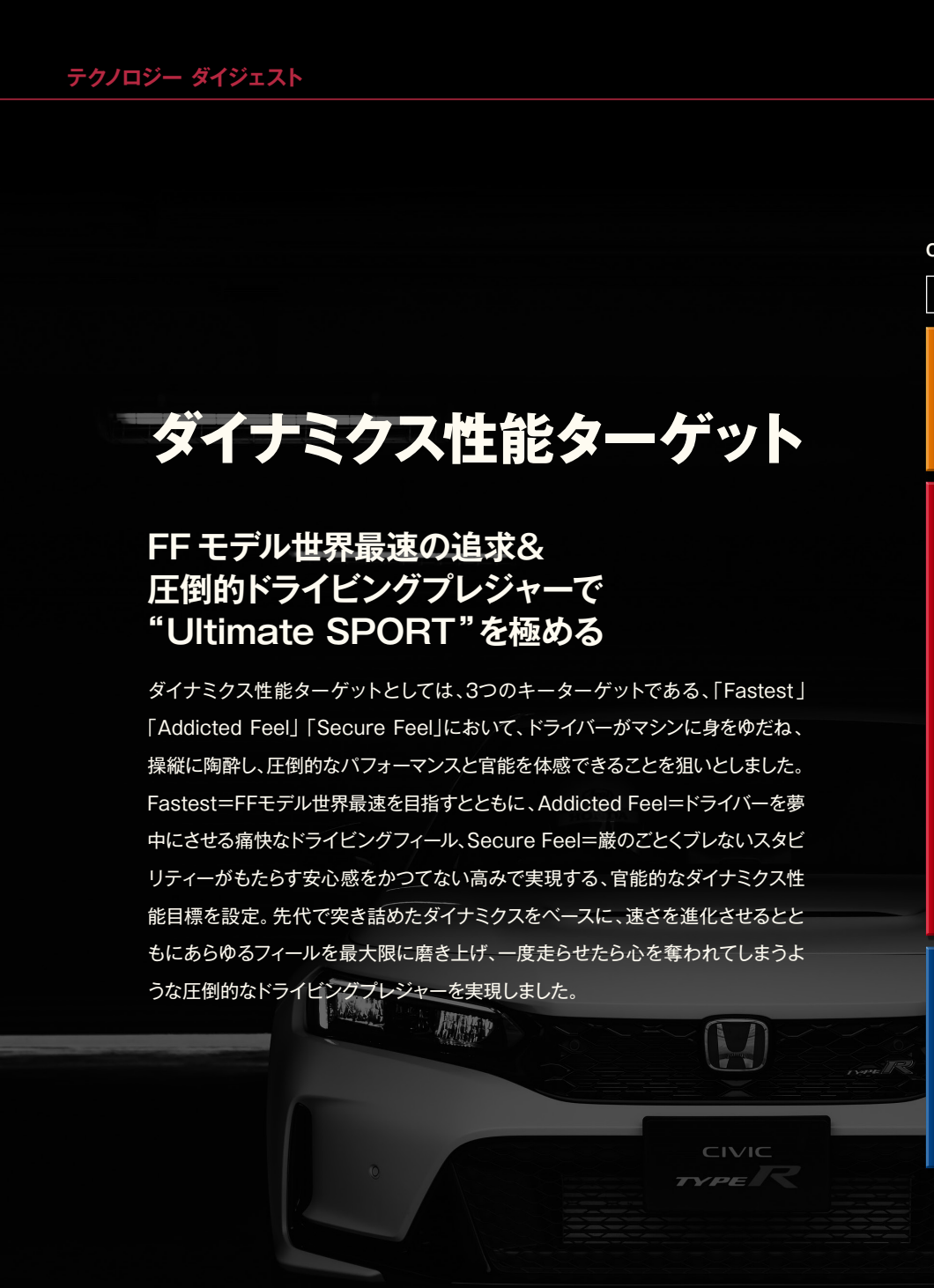
エンジン/トランスミッション/ボディー/シャシー

P16

ダイナミクス性能ターゲット

FF モデル世界最速の追求&
圧倒的ドライビングプレジャーで
“Ultimate SPORT”を極める

ダイナミクス性能ターゲットとしては、3つのキーターゲットである、「Fastest」「Addicted Feel」「Secure Feel」において、ドライバーがマシンに身をゆだね、操縦に陶酔し、圧倒的なパフォーマンスと官能を体感できることを狙いとしました。Fastest=FFモデル世界最速を目指すとともに、Addicted Feel=ドライバーを夢中にさせる痛快なドライビングフィール、Secure Feel=巌のごとくブレないスタビリティーがもたらす安心感をかつてない高みで実現する、官能的なダイナミクス性能目標を設定。先代で突き詰めたダイナミクスをベースに、速さを進化させるとともにあらゆるフィールを最大限に磨き上げ、一度走らせたら心を奪われてしまうような圧倒的なドライビングプレジャーを実現しました。



CIVIC TYPE R のダイナミクス性能ターゲット

★先代 ★新型

キーターゲット / 魅力	狙い	−0.5	0	+0.5	+1.0
Fastest FF モデル世界最高峰のパフォーマンス	パワーウエイトレシオ& 最高速度 FF モデル No.1		★先代	★新型	
	旋回時最大 G FF モデル No.1		★先代	★新型	
Addicted Feel 痛快ドライビングフィール	最強レスポンスで パワフル&リニアな加速		★先代	★新型	
	乗り手を夢中にさせる 人車一体ハンドリング		★先代	★新型	
	路面鷲づかみの ステアリングフィール		★先代	★新型	
	シフトチェンジしたくてたまらなくなる シフトフィールとレブマッチシステム		★先代	★新型	
	ドライバーを高揚させる 官能サウンド		★先代	★新型	
	思い通りの ドライブフィールカスタマイズ		★先代	★新型	
Secure Feel 巌のごときブレない安定性と信頼感	高速でもビシッと 定まる安定感		★先代	★新型	
	剛性感高くダイレクトに 効くブレーキフィール		★先代	★新型	
	精緻にフィットして操縦に 陶酔できるドライビングポジション		★先代	★新型	

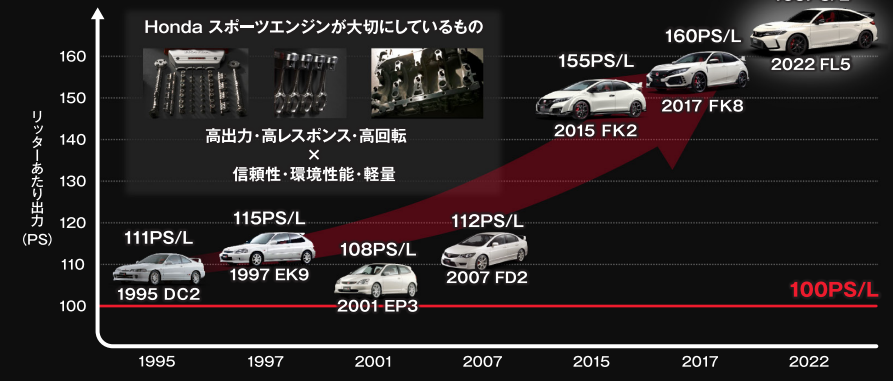
スポーツエンジンの魅力（高出力・高レスポンス・高回転）を極限まで追求したTYPE R 史上最強のVTEC TURBO

Hondaは、スポーツエンジンにおいて「高出力」「高レスポンス」「高回転」を何より大切なものと考えています。TYPE Rでは、当初からVTECを中心とした技術でリッターあたり100馬力を超える自然吸気エンジンを搭載し進化を重ねてきました。
2015年モデルからは、さらなるパワーアップと環境性能の両立を目指してターボ化に着手。一意的に「高出力」だけを求めるとターボのアクセルレスポンスが悪くなります。また、ブロック/クランクシャフト/ピストン等の強度を高める必要が生じ、さらなるレスポンスの低下やエンジン重量増加につながり、トータルとして目標とはかけ離れます。そこで、Hondaが求める「高出力・高レスポンス・高回転」を実現しながらFF世界最速を達成する、究極のバランスを持つVTEC TURBO エンジンを開発。今回は、VTEC TURBOで高出力化したエンジンを、ターボの進化とチューニングにより、TYPE R史上最強へと進化させました。

Honda スポーツエンジンが大切にしているもの

高出力・高レスポンス・高回転 × 信頼性・環境性能・軽量

CIVIC TYPE Rのエンジン進化の系譜



6MTを進化させ続け“意のままに操る喜び”を最大化

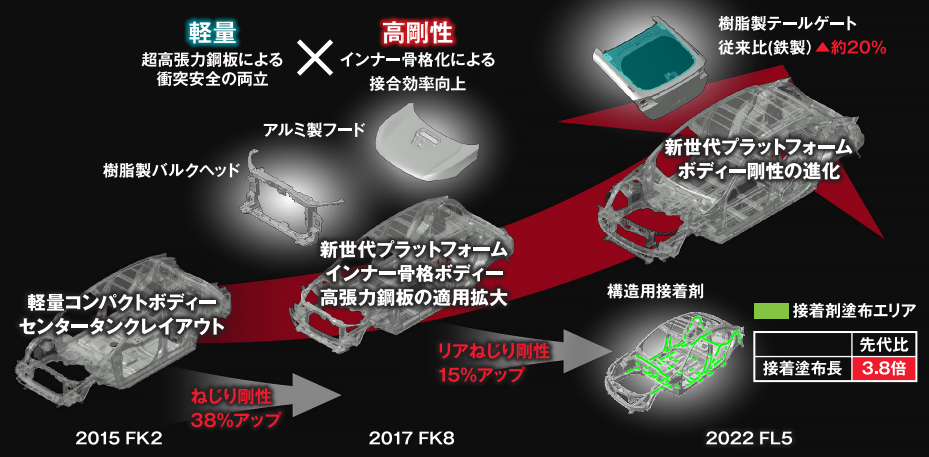
マニュアルトランスミッション（MT）は、オートマチックトランスミッションが普及しはじめた80年代後半から90年代前半以降、「あえて選ぶもの」へ位置付けが変わりました。その「あえて選ばれるMT」としてHondaは、シフトフィールに徹底してこだわる開発を行っています。
こだわりとは、“クイック感”、“ダイレクト感”、“すっきり感”という感覚です。“クイック感”を追求してショートストローク化すると、操作荷重は相反し重くなるためバランスが重要となります。“ダイレクト感”は、剛性を高めるだけでなく、適度なしなやかさと操作荷重のバランスが必要。“すっきり感”は、スムーズに動くだけでなく、スッと吸い込まれて入るような特性が重要。Hondaは、高容量シンクロナイザーの採用や操作系の最適化など、すべてを高次元でバランスさせるよう妥協せず徹底的に操作フィールを磨き続けており、そのMTシフトフィールは世界トップと自負しています。
TYPE Rでは、操る喜びのために特にシフトフィールにこだわってきました。2015年モデルでは、ターボ化に対応した容量アップやオイルクーラーの搭載、ショートストローク化によるシフトフィールの進化を図り、先代の2017年モデルでは、フライホイールの軽量化とあわせて、自動ブリッピング機構である「レブマッチシステム」を初搭載しマニュアルシフトの操る喜びを進化。今回は、エンジントルクアップに対応した強度アップを図るとともに、世界トップレベルと自負するシフトフィールを、細部にわたる磨き上げでより一層洗練させながら、フライホイールのさらなる軽量化で、レブマッチシステムのブリッピングレスポンスも大幅に向上させました。

高トルク対応、シフトフィール / ブリッピング性能進化

軽量高剛性化を突き詰め 人車一体感に満ちたハンドリングを実現

CIVIC TYPE Rは、2015年モデルの軽量コンパクトなセンタータンクレイアウトから、2017年モデルにおいては、接合効率の高いインナー骨格により大幅な剛性アップを図りながら、超高張力鋼板の適用拡大と、バルクヘッドの樹脂化やアルミフード化により、衝突安全性と軽量化の両立を図ってきました。
その新世代プラットフォームをもとに、今回のTYPE Rにおいては、ベースモデル同様に樹脂製テールゲートによる軽量化を図りながら、高効率継ぎ手構造などを用いた高剛性プラットフォームの採用と、スポット溶接部へ構造用接着剤の塗布エリアを先代から大幅に増加させ、ダイナミクスの基盤となるボディー性能においても軽量高剛性化を突き詰めました。

2015年からのCIVIC TYPE Rのボディー進化



路面からのランダムな入力に対して、ボディー振動の収斂性が向上しているため、ハンドリング特性が向上するだけでなく、入力に対して優れた挙動の減衰特性を示し、すっきりとした乗り味を実現します。その乗り味をベースに、TYPE Rではさらなるロー&ワイドのディメンジョンと、サスペンション支持剛性を高め、四隅にあるタイヤを的確に接地させることで優れたハンドリングレスポンスを実現。人車一体感に満ちたハンドリングに寄与させました。

歴代TYPE RとCIVIC 5ドアの進化を融合 ハイパワーエンジンに対応した究極のFFスポーツシャシー

Hondaは、NSX タイプRで作り上げたTYPE Rの開発手法をスポーティーなFFモデルであったINTEGRAに導入。Hondaのレーシングカー開発のノウハウを活かしINTEGRA TYPE Rを発売。世界的に高い評価を獲得し、FFモデルではスポーツカーを作れないという常識を覆しました。その後、安全性能の進化など車体が大型化し重量が増えていくなかで、TYPE Rはハイパワー化しながら進化していきました。

CIVIC TYPE Rのシャシー進化

10数年前までは、『FFのスポーツカーは200馬力が限界』と言われていましたが、2015年モデルでFFモデル世界最速をターゲットとした新たなステージに踏み出す上では、ターボエンジンによるハイパワー化が不可欠でした。その限界点をブレークスルーしたのが、フロントのデュアルアクシス・ストラットサスペンションを軸とし、デュアルピニオンEPSやアダプティブ・ダンパー・システムといった新技術です。2017年モデルでは、ボディー骨格の進化と合わせ、リアサスペンションのマルチリンク化により、ダイナミクス性能の次元を向上。今回は、その新世代プラットフォームをもとに、細部にわたる部品レベルでの磨き上げを行い、アウトバーンやニュルブルクリンクといったシビアな実路での走行テストを繰り返し、徹底的に鍛え上げた究極のFFスポーツシャシーを完成させました。

FF モデル世界最高峰のパフォーマンス

Fastest

CIVIC TYPE R のダイナミクス性能ターゲット

★先代 ★新型

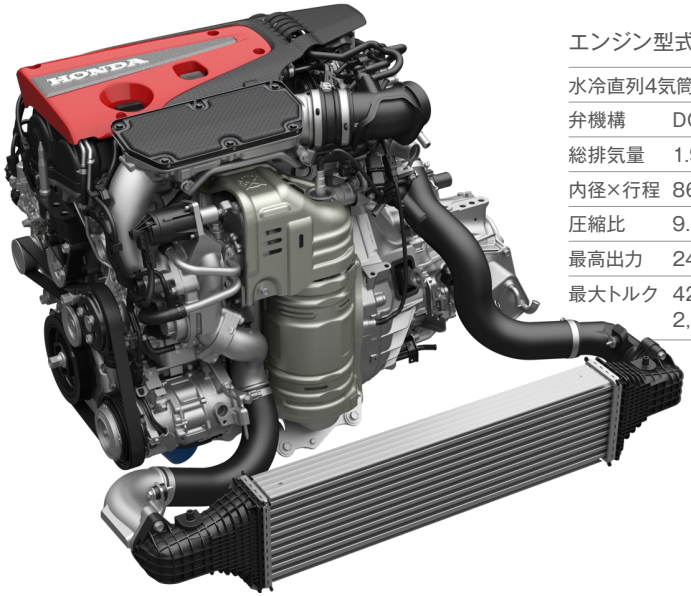
キーターゲット / 魅力	狙い	−0.5 0 +0.5 +1.0
Fastest FF モデル世界最高峰のパフォーマンス	パワーウエイトレシオ& 最高速度 FF モデル No.1	
	旋回時最大 G FF モデル No.1	
Addicted Feel 痛快ドライビングフィール	最強レスポンスで パワフル&リニアな加速	
	乗り手を夢中にさせる 人車一体ハンドリング	
	路面鷲づかみの ステアリングフィール	
	シフトチェンジしたくてたまらなくなる シフトフィールとレブマッチシステム	
	ドライバーを高揚させる 官能サウンド	
	思い通りの ドライブフィールカスタマイズ	
Secure Feel 巌のごときブレない安定性と信頼感	高速でもピシッと 定まる安定感	
	剛性感高くダイレクトに 効くブレーキフィール	
	精緻にフィットして操縦に 陶酔できるドライビングポジション	

FF モデル世界最高峰のパフォーマンス　パワーウエイトレシオ&最高速度 FFモデルNo.1

出力・トルク・レスポンスを磨き上げた 究極のVTECターボエンジン

先代モデルの2.0L 4気筒ターボエンジンの骨格をベースに、今回、ターボチャージャーを刷新することで、出力を約7.4kW(10PS)、トルクを20N·m向上。最高出力243kW[330PS]、最大トルク420N·m に進化させました。
これにより、パワーウエイトレシオと最高速ともに先代モデルから進化させ、FFモデルNo.1※を達成しました。

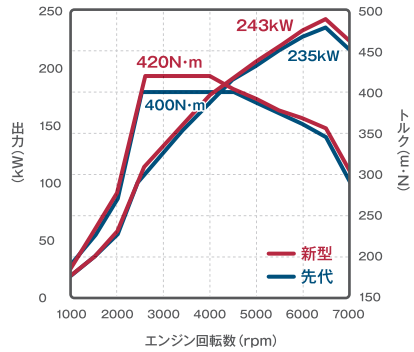
※2022年9月1日時点 Honda調べ



エンジン型式:K20C

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	1.995L
内径×行程	86.0×85.9mm
圧縮比	9.8
最高出力	243kW[330PS]/6,500rpm
最大トルク	420N·m[42.8kgf·m] 2,600~4,000rpm

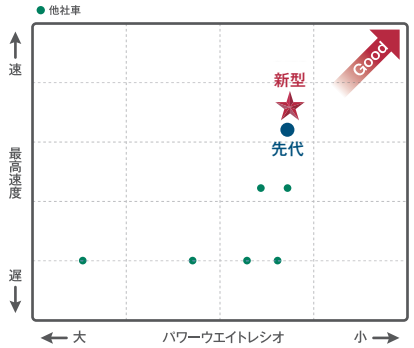
エンジン性能曲線図



エンジンパワーを243kW [330PS]に
トルクを420N·mに向上

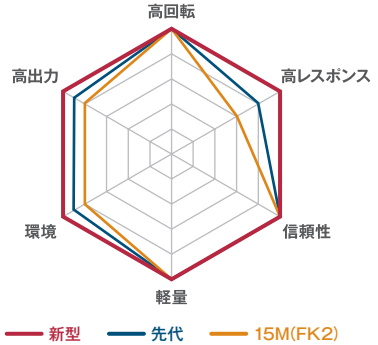
エンジン性能

パワーウエイトレシオと最高速度



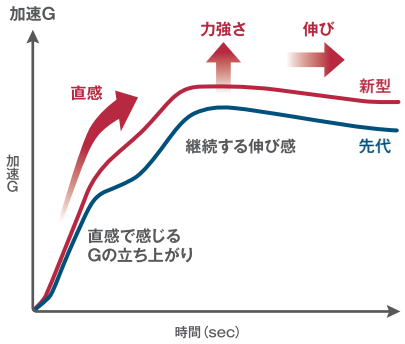
パワーウエイトレシオと
最高速度クラストップ

エンジン進化の指標



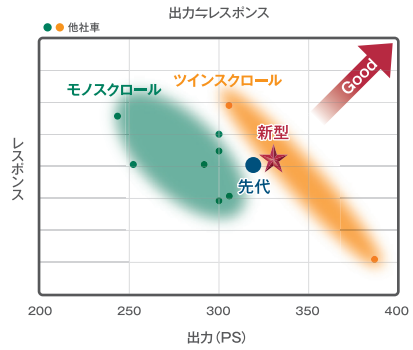
ターボチャージャーを刷新
レスポンスと出力を主に向上

レスポンス向上と全域にわたる出力向上イメージ



立ち上がりのレスポンスと
加速の力強さ、伸びの良さを向上

ターボ効率を向上させて高出力・高レスポンス化



アクセルレスポンスと出力をツインスクロール
ターボ並みに高次元バランス

FF モデル世界最高峰のパフォーマンス　パワーウエイトレシオ&最高速度 FFモデルNo.1

ターボ回転数を高める究極バランスの実現

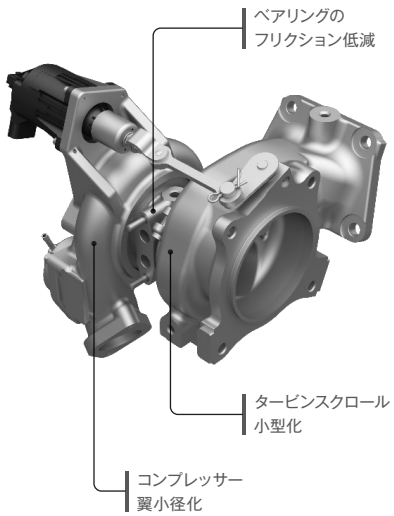
具現化技術

出力値を向上させるために、過給圧を上げるだけではTYPE Rで重視するレスポンスが犠牲となります。そこで、先代モデルの2.0L 4気筒ターボエンジンの骨格をベースに、ターボの回転数を上げていく開発を実施。

具体的には、羽根の枚数を減らしながら、コンプレッサーホイールの小径化とタービン側スクロールの小型化を図り、強度とバランスを見極めながら軽量化。あわせてベアリングの構造変更も行うことでフリクションを低減しました。

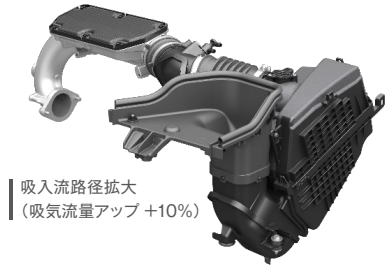
さらにインテークの管径アップとストレート化による吸入抵抗の低減や、ラジエーターとインタークーラーの冷却性能進化を実施。TYPE Rとして直感で感じられるレスポンスの良さと力強さ、高回転域までの伸び感を重視し、ターボまわりをトータルで最適化。2.0Lターボエンジンでトップクラスとなるツインスクロールターボ次元の出力とレスポンスを、軽量なモノスクロール・ターボチャージャーで実現しました。

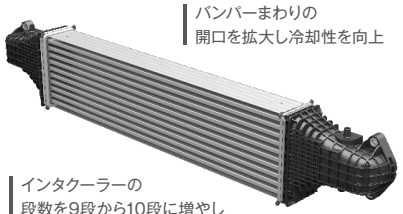
ターボまわりの進化技術



回転系の慣性を13%低減、ターボ効率を向上させて高出力・高レスポンス化に寄与。

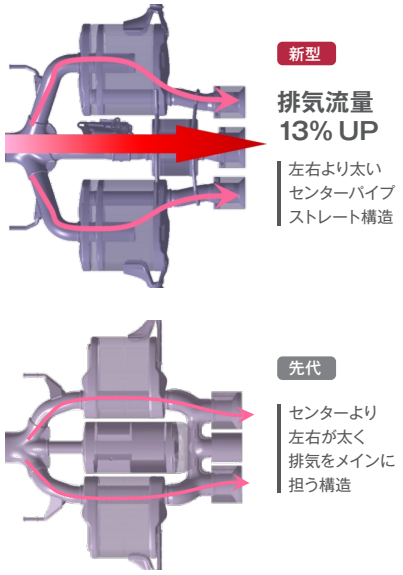
吸入系の進化技術





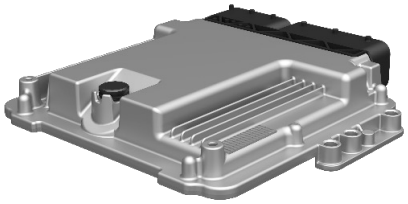
吸気インテークの管径アップと可能な限りのストレート化、また、インタークーラーの効率化を図り高出力と高レスポンスに寄与。

排気系の進化技術



排気圧損を低減し、先代に対し排気流量を13%アップ。高出力と高レスポンス化に寄与。

制御系の進化技術



点火制御の分解能を向上させ、出力アップに寄与。また、VTC（連続可変バルブタイミング・コントロール機構）と、アクセルペダル開度、トルクマップの割り付けをチューニング。アクセル踏み増し加速時のレスポンス向上とあわせ、ドライバビリティーを高めた。

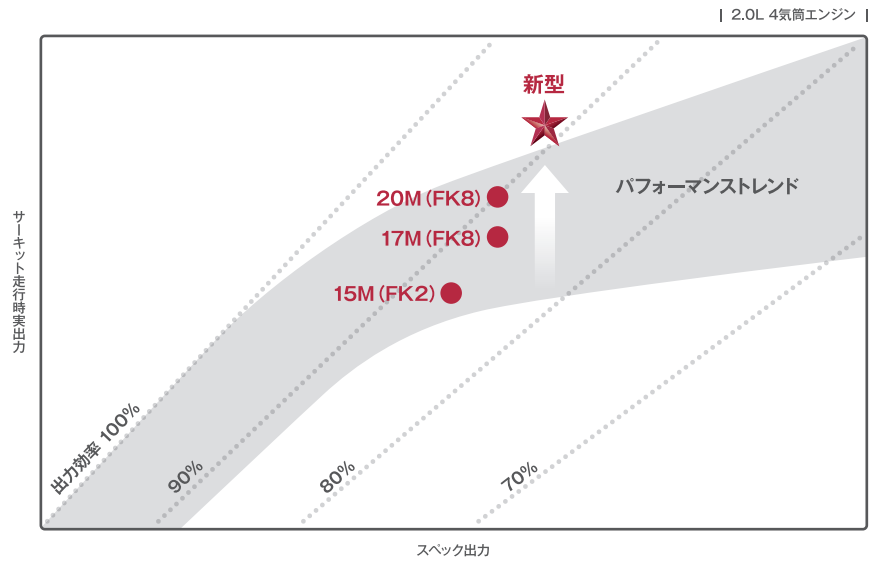
FF モデル世界最高峰のパフォーマンス　パワーウエイトレシオ&最高速度 FFモデルNo.1

常識を破るサーキット実走行出力を実現

進化したパワーユニットのパフォーマンスを、サーキット走行の環境下においても余すことなく発揮させるため、冷却性能においても妥協のない進化を目指しました。
先代モデルから大幅に拡大したグリル開口から取り込んだフレッシュエアを、コアサイズとファン能力を向上させたラジエーターに効率良く通過させ、その排熱をボンネットに設けたフードベントから排出するという、エアフロー レイアウトを採用。2.0L 4気筒エンジンにおけるサーキット走行時の実際の出力は、スペック出力が高いほど目減りする傾向にありますが、2017年から3世代にわたる出力向上にあわせた車両トータルパッケージの進化により、2.0L 4気筒エンジンのトレンドゾーンを超える実出力を実現しました。

冷却性能

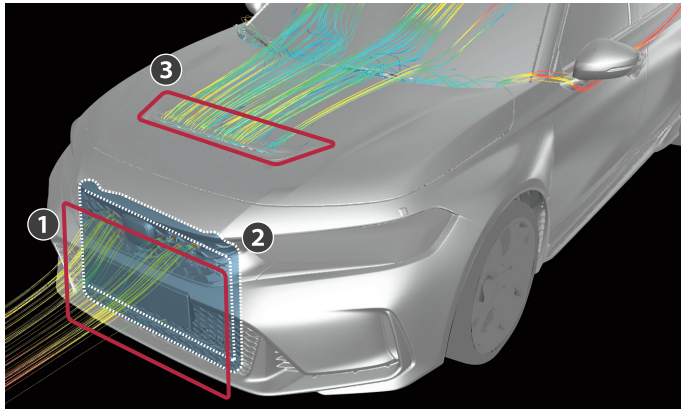
スペック出力とサーキット走行時の実出力特性（イメージ図）



サーキットの実走行でも高いパフォーマンスを維持

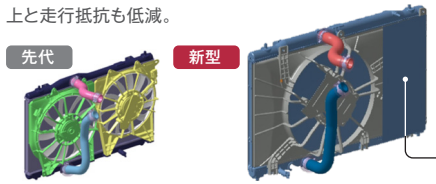
具現化技術

冷却性能の進化

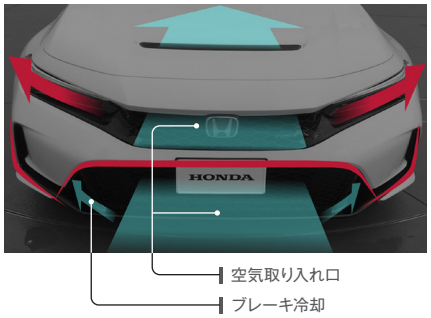


❶ ラジエーター有効開口 48% UP（先代比）
グリルの開口面積を最大化し、全開口部に占めるラジエーター開口面積の割合を高めて冷却性能を向上。また、ウオーターポンプのプーリー比を変更して、エンジン内の冷却水流量を10%アップ。

❷ 大型ファン1機としシュラウド面積を低減
ラジエーター自体のコア面積を拡大し冷却性能を8.8%向上。ファンを先代の2機から大型化し1機にすることで性能をキープしながらシュラウドの面積を減らし、走行風を流しやすくすることで高速走行時の冷却性の向上と走行抵抗も低減。



❸ フードベントを設定し排熱と空力性能を向上
ラジエーターの熱を排出し、ダウンフォースも発生。



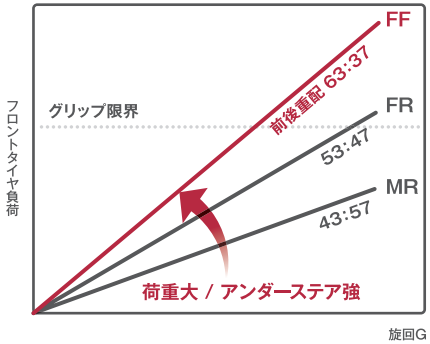
FF モデル世界最高峰のパフォーマンス　旋回時最大G FFモデルNo.1

専用ワイドタイヤによりFF モデルNo.1の旋回MAX Gを実現

フロントタイヤの負担が大きいFFモデルにおいて、旋回限界を高めるためには高い荷重領域でのタイヤパフォーマンスをいかに確保するかが鍵となります。
今回、FFであるTYPE Rの荷重移動特性から、最適なタイヤ特性のターゲットを導き出し、ミシュラン社と共同開発を行い、旋回時最大Gにおいて、FFモデルNo.1※を実現しました。
※2022年9月1日時点 Honda調べ

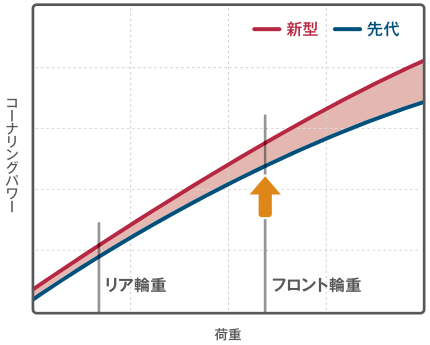
タイヤ性能

FF駆動方式の特性



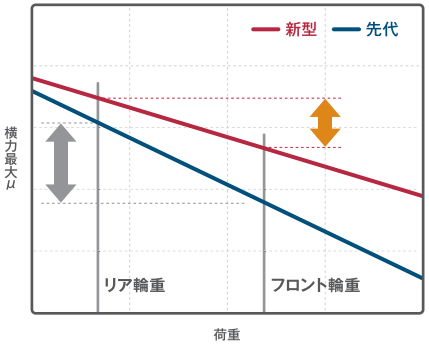
FFモデルはフロントタイヤの負荷が多く
アンダーステアを発生させやすいため
旋回Gを高めるために
フロントタイヤのグリップ限界を向上

高荷重域でコーナリングパワー向上



高荷重域のコーナリングパワーを向上させ
高G旋回時の舵の効きを向上
その結果アンダーステアをさらに低減

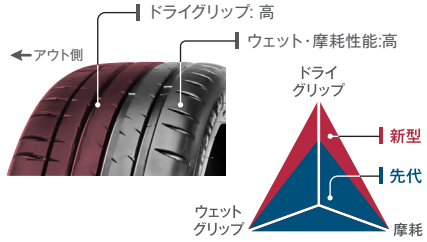
横力最大μの荷重依存特性適正化



全体的にグリップレベルを引き上げた上で
荷重依存特性を車両特性に合わせて
適正化し、より高い旋回Gを実現

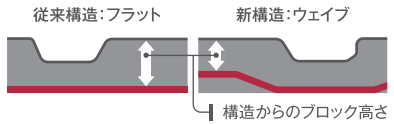
具現化技術

ワイドタイヤにより摩擦円を拡大



タイヤの幅を265へ拡大した上で、ミシュラン社の独自技術のC3M製法により、異なるトレッドコンパウンドをブロックごとに配置。それにより、ウェット性能や摩耗性能を損なうことなく、ドライグリップの大幅な向上を実現。

新構造でブロック剛性を向上



通常はフラットなタイヤ内部のベルト形状を、タイヤのブロック形状に合わせて波打ち形状とするウェイブ構造を採用。ベルトからタイヤ接地面までの距離を縮め、高荷重領域までブロック剛性を向上。さらに、横力μの荷重依存性を抑える特性により、荷重変動に対する安定性をを確保。μ特性の観点でもスタビリティーを向上させ、ターゲットとした TYPE Rにベストマッチなタイヤ特性を実現。

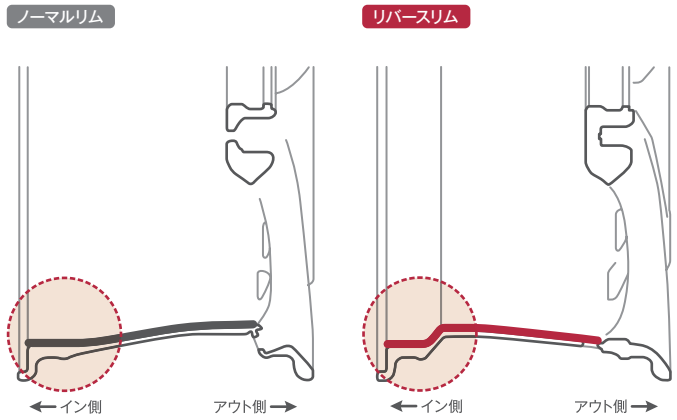
FF モデル世界最高峰のパフォーマンス　旋回時最大G FFモデルNo.1

リバースリムでワイドタイヤの性能をさらに高く引き出す

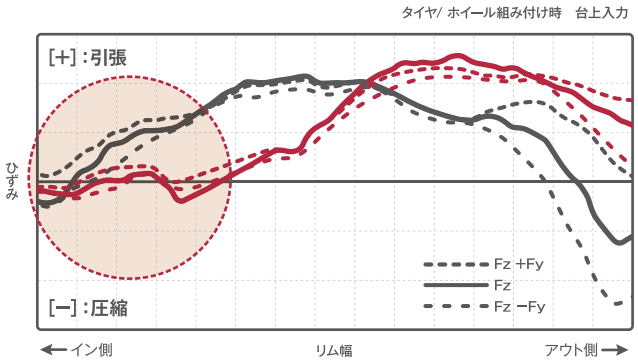
サスペンションの反力をタイヤに伝えるアルミホイールにも新たな技術を投入しています。ノーマルタイプのリムに対し、インナーとアウターの形状を反転させた「リバースリム構造」を採用。これにより、ホイールイン側の歪みを低減し、旋回Gや加減速時のタイヤ内側の接地圧を安定させることで、さらなる接地性向上を図り、タイヤの能力をさらに高く引き出しました。

ホイール性能

イン側の歪みを抑えるリバースリムホイール



ホイール歪み（タイヤ/ホイール組み付け時 台上入力）

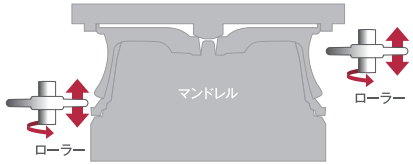


ホイールイン側の歪み低減により
タイヤのイン側の接地圧を安定させ接地性を向上

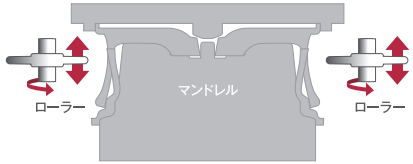
具現化技術

専用のスピニング成形技術で量産化

ノーマルリム　2つのローラーは独立



リバースリム　2つのローラーを同期



一般的にリバースリム構造は、成型上の都合から、2ピースタイプを前提に用いられる構造。今回、1ピース構造を採用しながら、リムを成形するスピニング工程で2つのローラー制御を専用に同期させることにより、ノーマルリムホイールと同じ製造ラインでの量産化を実現。これにより、重量とコストを抑えながら、性能とデザイン性を高次元で両立させるTYPE R専用ホイールを開発。

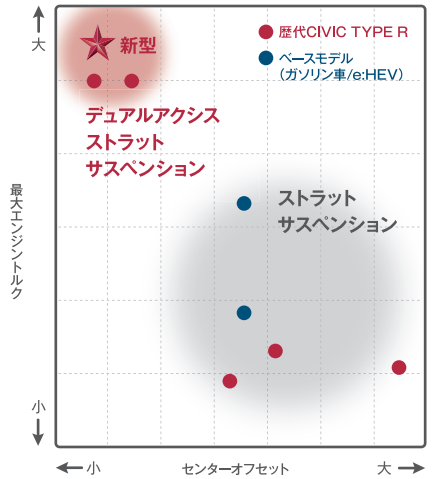
FF モデル世界最高峰のパフォーマンス　旋回時最大G FFモデルNo.1

世界最速レベルを支える駆動トルクタフネスを実現

エンジンパワーアップとワイドタイヤの装着に対応し、デュアルアクシス・ストラットサスペンションを進化させました。ワイドタイヤの採用によりホイールセンターが外に移動するため、そのままではホイールセンターとキングピン軸の距離(センターオフセット)が増大してしまいます。そこで、タイヤの転舵軸となるキングピン軸を外に移動し、センターオフセットの増大を抑制。あわせてサスペンションジオメトリーも最適化し、強大な駆動トルクをしっかりと路面に伝え、狙ったラインを外さない駆動力タフネスを実現しました。また、サスペンションアームも剛性・形状のさらなる最適化を行いキャンバー剛性を向上。グリップアップしたタイヤ性能を高荷重領域まで余すことなく発揮できる、進化したTYPE Rに相応しいフロントサスペンションを新設計しました。

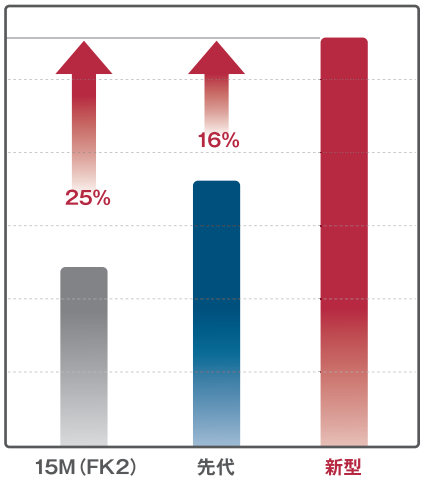
サスペンション性能

センターオフセットとエンジントルクの位置付け



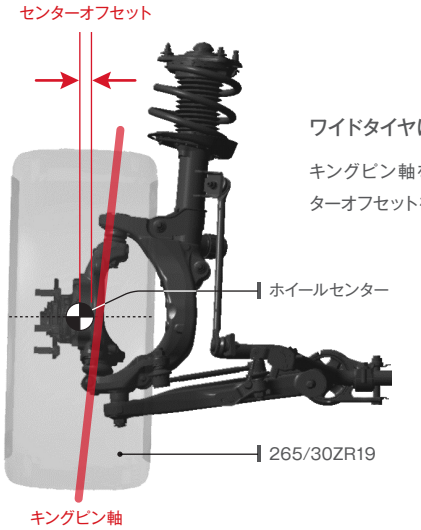
タイヤをワイド化しながら
先代同等のセンターオフセットを実現

キャンバー剛性進化



先代比で
16%キャンバー剛性アップ

具現化技術

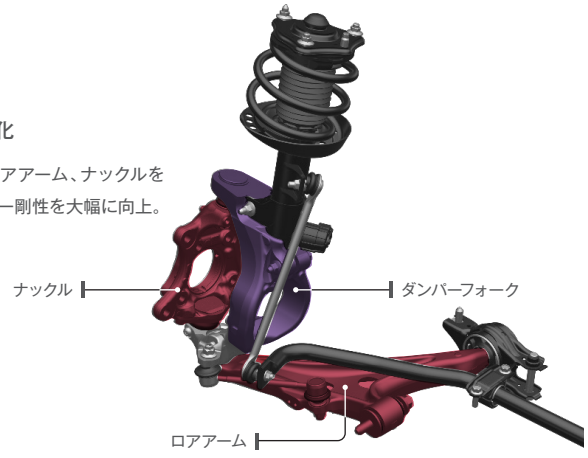


ワイドタイヤに対応しトルクタフネスを向上

キングピン軸を外側に移動し、先代同等のセンターオフセットを実現。

アーム類を高剛性化

ダンパーフォーク、ロアアーム、ナックルを高剛性化し、キャンバー剛性を大幅に向上。



痛快ドライビングフィール

Addicted Feel

CIVIC TYPE R のダイナミクス性能ターゲット

★先代 ★新型

キーターゲット / 魅力	狙い	−0.5	0	+0.5	+1.0
Fastest FF モデル世界最高峰のパフォーマンス	パワーウエイトレシオ& 最高速度 FF モデル No.1		★		★
	旋回時最大 G FF モデル No.1		★		★
Addicted Feel 痛快ドライビングフィール	最強レスポンスで パワフル&リニアな加速		★		★
	乗り手を夢中にさせる 人車一体ハンドリング		★	★	
	路面鷲づかみの ステアリングフィール		★		★
	シフトチェンジしたくてたまらなくなる シフトフィールとレブマッチシステム		★	★	
	ドライバーを高揚させる 官能サウンド		★		★
	思い通りの ドライブフィールカスタマイズ		★		★
Secure Feel 厳のごときブレない安定性と信頼感	高速でもピシッと 定まる安定感		★		★
	剛性感高くダイレクトに 効くブレーキフィール		★	★	
	精緻にフィットして操縦に 陶酔できるドライビングポジション		★	★	

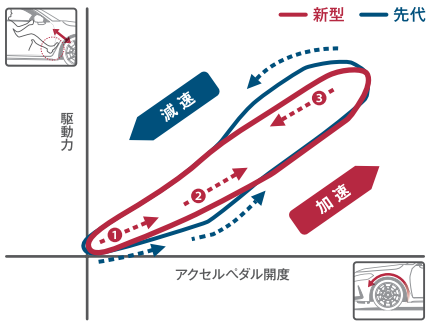
痛快ドライビングフィール　最強レスポンスでパワフル&リニアな加速

この上ない一体感をもたらすアクセルコントロール性の実現

速さだけではなく、圧倒的なドライビングプレジャーの両立を狙うTYPE Rとして、コックピットに座るドライバーを夢中にさせるべく、あらゆるフィールを徹底して向上させました。
ドライバビリティーとして狙ったのは、エンジンECUの駆動力制御マップやドライバビリティーフィルターの緻密な設定により、アクセルワークによる操る喜びを磨き上げることです。駆動力応答性を全域で緻密にチューニングし、アクセルの踏み始めから踏み込んでいったときの加速レスポンスと伸び、アクセルを戻したときのコントロール性におよぶまで、まるで足裏に吸いつくようなリニアリティーを追求しました。

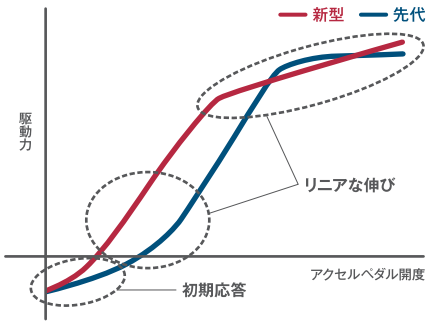
ドライバビリティー

アクセルペダル操作に対する駆動力特性



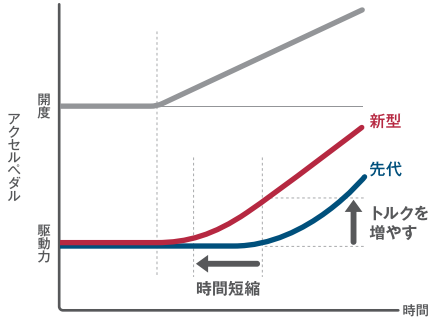
①スッと反応する応答性
②踏み込んだときのリニアな伸び
③アクセル戻し始めの追従性

駆動力制御マップ（イメージ図）



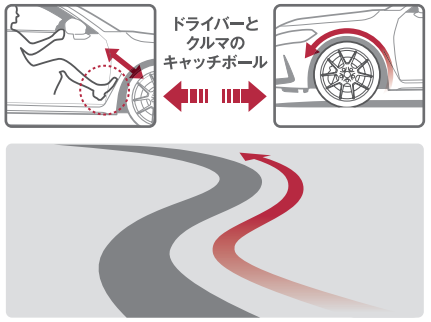
アクセルペダル踏み始めのレスポンスを向上
さらに踏み込んでからの中・高速域でも
リニアな伸びを実現

ドライバビリティーフィルター制御設定（イメージ図）



制御フィルターの設定により
過敏にならないよう最適なバランスを
とりながら、レスポンスよく
トルクが立ち上がる特性を実現

ドライバビリティー設定の目標イメージ



鈴鹿サーキットのS字コーナーのような
アクセル操作だけでコーナリングするシーンで
絶妙なコントロール性を発揮

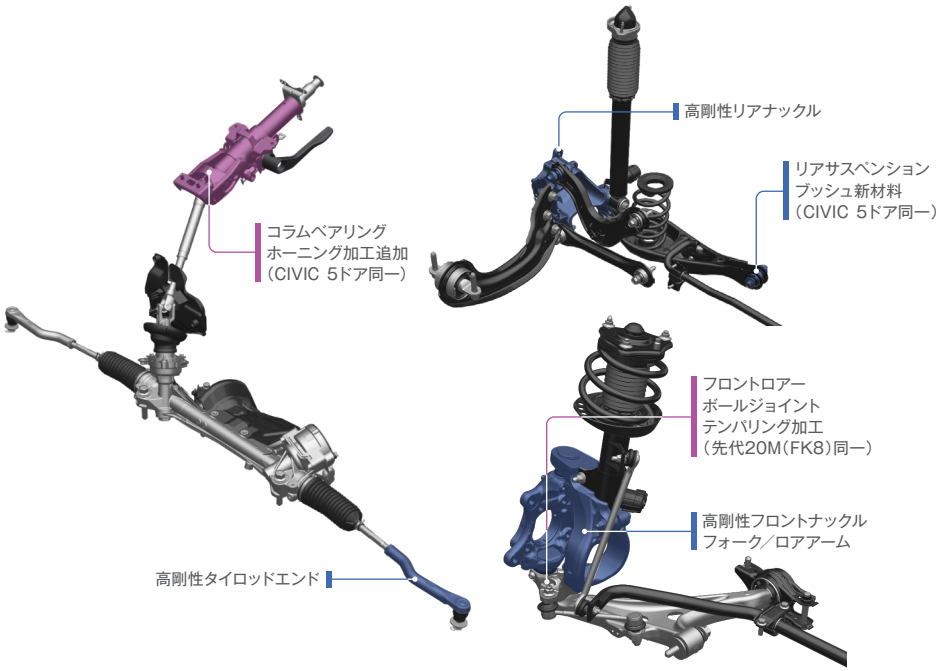
痛快ドライビングフィール　乗り手を夢中にさせる人車一体ハンドリング

比類なき一体感とダイレクト感に満ちたハンドリングを実現

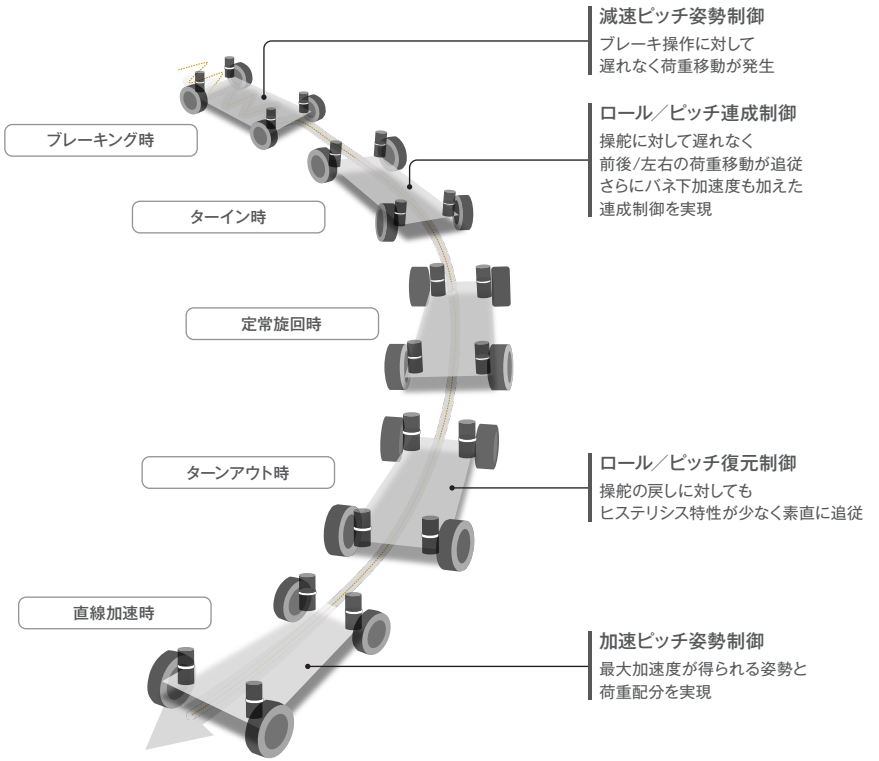
ステアリングの切り始めからスッとクルマが向きを変えるような、すっきりとした質感のハンドリングと、ステアリング操作に対する挙動の一体感を高めた CIVIC 5ドアのシャシー進化をベースに、TYPE Rとして細部にわたる磨き上げと熟成を図ることで、乗り手を夢中にさせる比類なき一体感とダイレクト感を実現しました。さらに、アダプティブ・ダンパー・システムの制御においても、車体のモーションとタイヤ4輪の接地性を連携してコントロールするロール・ピッチ制御を進化させ、バネ下加速度を加えた連成制御を行うことで、荒れた路面でも優れた一体感とダイレクト感を実現しました。

具現化技術

CIVIC 5ドアの進化をベースとしたステアフィール進化点



コーナリングアクションマネジメント：アダプティブ・ダンパー・システムの進化



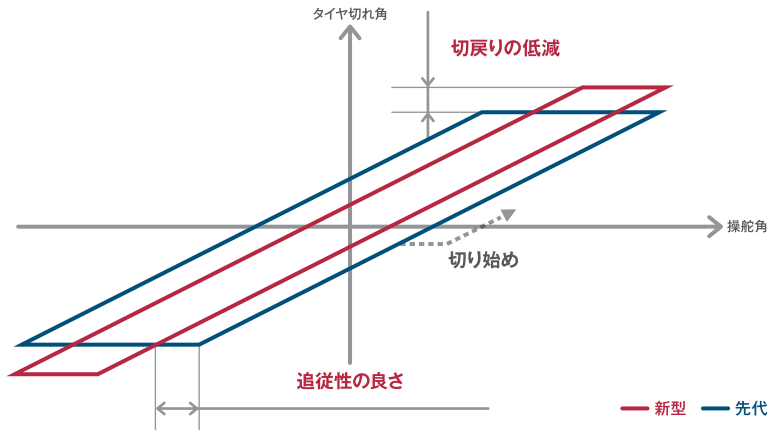
痛快ドライビングフィール　路面鷲づかみのステアリングフィール

トーションバーの高剛性化を突破口にステアリングフィールを革新

ステアリングフィール進化のために挑んだのが、EPSのトーションバーの大幅な高剛性化です。
30年以上もの歴史があるEPSは、“トーションバー”と呼ばれるシャフトのねじれによって操舵トルクを検出する機構が前提となっています。ねじれ角検出のためにトーションバーの剛性を高くできなかったことが、TYPE Rとして究極のハンドリングを突き詰める上でひとつの限界点として存在していました。
今回、ベースとなるCIVICシリーズにおいてモーターコントロールユニット（MCU）制御設計の再構築を行い、トルクセンサーの分解能を従来モデルから6倍とし、制御演算の分解能も大幅に向上させることで、制御応答性と安定性の両立を図りました。その技術を活かし、TYPE Rにおいては、トーションバー径をアップ。ねじり剛性を60%も向上させ、あわせてタイロッドエンドを高剛性化。ステアリングの操舵量に対するタイヤ切れ角の追従遅れや切れ戻りを抑制し、まるで路面を鷲づかみにしているような、意のままのダイレクトなステアリングフィールを追求しました。

ステアリングフィール

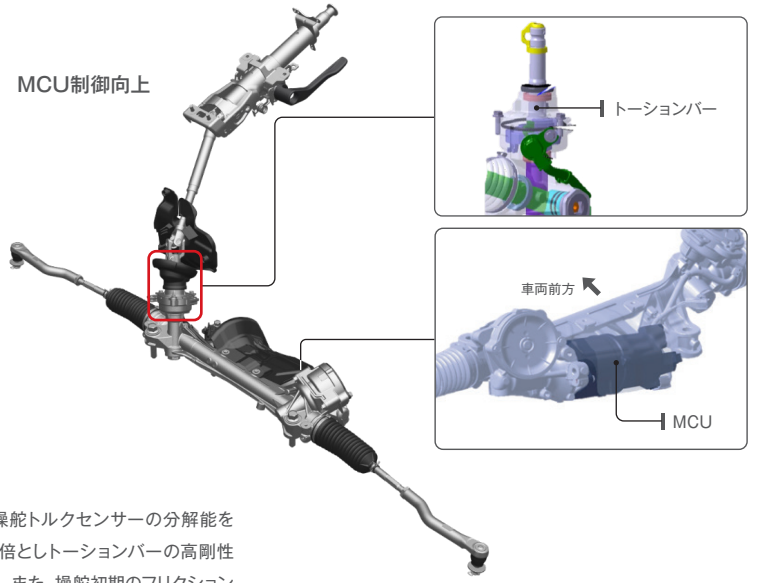
操舵に対するタイヤ切れ角の比較（イメージ図）



トーションバーの剛性を上げることで操舵応答性を向上させるとともに切れ戻りを抑制

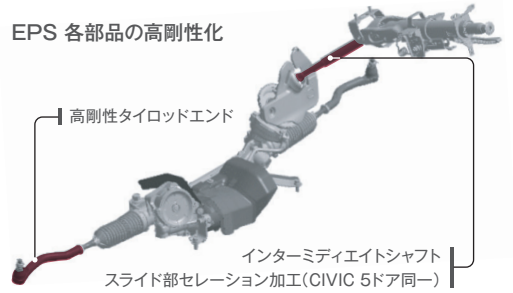
具現化技術

EPS関連の技術進化



MCUの操舵トルクセンサーの分解能を従来比6倍としトーションバーの高剛性化を実現。また、操舵初期のフリクションを低減する「フリクション補償制御」により、ステアリング切り出し前（オンセンター）での応答性を向上。ドライバーの操作を反映する「軸力フィードバック制御」を緻密に行うことで、操舵時のステアリングフィールの安定性を向上。EPS各部の高剛性化は、CIVIC 5ドアのインタミディエートシャフトに施したこぎりの歯のような溝加工（セレーション加工）に加え、タイロッドエンドでも行い、ダイレクトなステアリングフィールを実現。

EPS 各部品の高剛性化



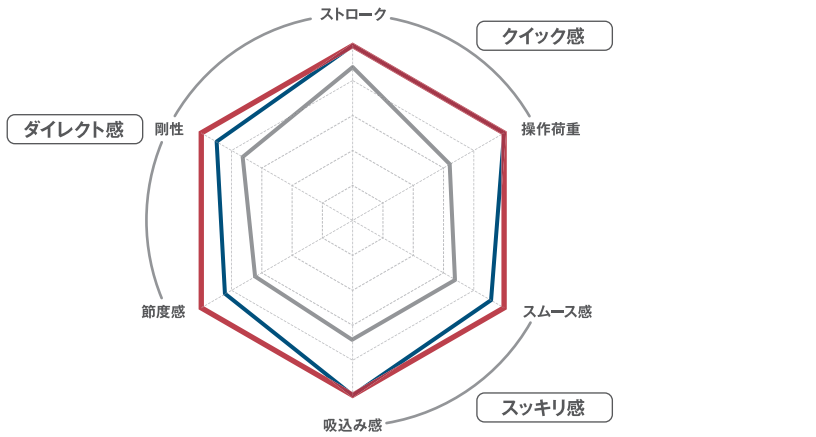
痛快ドライビングフィール　シフトチェンジしたくてたまらなくなる

究極のシフトフィールを追求し“操る喜び”を最大化

操る喜びのひとつである6速マニュアルトランスミッションをさらに進化させました。レバーストロークと操作荷重は先代を踏襲し、新設計レバー構造を適用することで、シフトレバーの高剛性化と横方向のレバーのガタつき成分を排除し、ダイレクト感と節度感の圧倒的な向上を目指しました。また、トランスミッションのシフトリンク部の形状を最適化し、シフトゲート形状をストレート化させることで、5速から4速といった斜めシフト時のスムーズ感を最大化。すっきりとした操作感を磨き上げ、究極のシフトフィールを追求しました。

シフトフィール

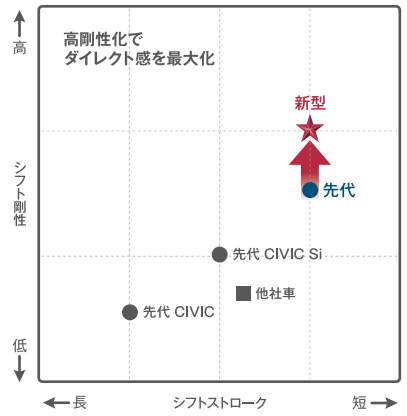
シフトフィールの狙い（イメージ図）



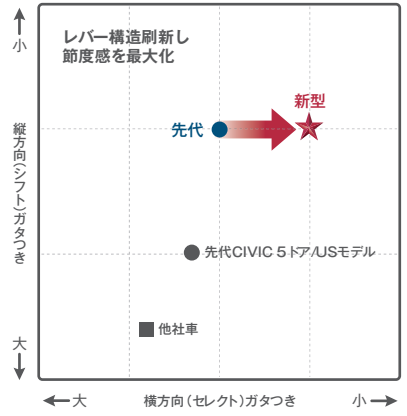
先代から、剛性感・節度感・スムーズ感を向上させ操る喜びの最大化を追求

具現化技術

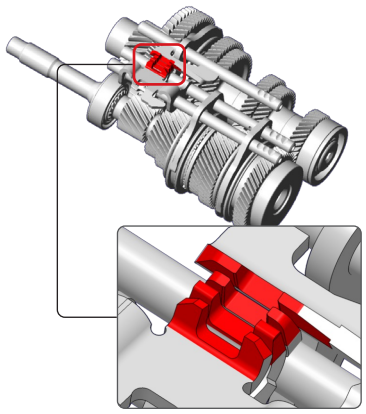
シフトストローク/剛性設定（イメージ図）



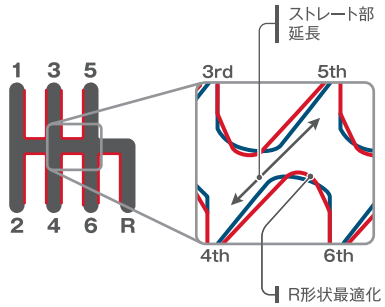
シフトレバー節度感向上（イメージ図）



シフトリンク機構の最適化によりスムーズ感向上



シフトリンク機構



シフトゲート部のR形状を最適化し、斜め方向のゲートのストレート部分を延長。5速から4速などの斜めシフトをよりスムーズにするなど、よりすっきりした操作感を磨き上げ、究極のシフトフィールを追求。

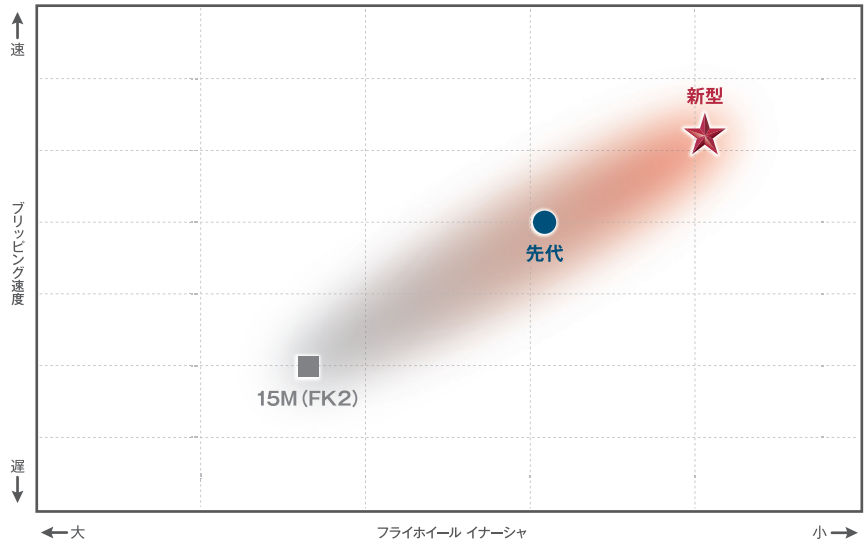
痛快ドライビングフィール　シフトチェンジしたくてたまらなくなる

レブマッチシステムを全段へ適用

シフトフィール進化にあわせ、回転体であるクラッチシステムのフライホイールにもさらなる軽量化を図りました。外周部を徹底的に薄肉化するとともに、リングギヤ内径部を拡大することで、重量を18%、慣性モーメントを25%と、大幅に低減。これにより、ブリッピング性能において、先代から10%のレスポンスアップを実現。また、エンジン回転数差が一番大きい2速から1速へのシフトダウン時までもレブマッチシステムの自動ブリッピング作動も実現。一度乗ったらシフトチェンジしたくてたまらなくなる、そんなマニュアルシフト車の操る喜びを最大化させています。さらに+Rモード、SPORTモードでは、よりダイレクトでスピーディーに、COMFORTモードでは、よりショックの少ない回転合わせを行います。

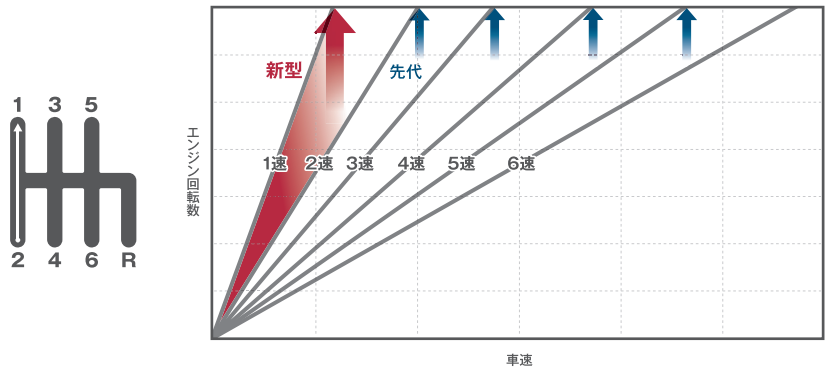
ブリッピング性能

ブリッピング速度-フライホイールイナーシャ特性（イメージ図）



先代比10% ブリッピング性能を向上

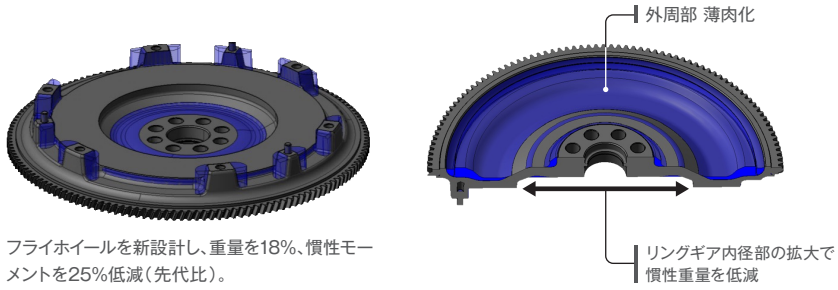
シフトストローク/剛性設定（イメージ図）



ブリッピング性能の向上を受けレブマッチシステムのレスポンスを向上
2速から1速へのダウンシフトに新たに適用し全段適用へ進化
タコメーターの回転数表示とシフトダウン回転を同期させ、視覚的にもレスポンスを向上

具現化技術

新設計フライホイール



フライホイールを新設計し、重量を18%、慣性モーメントを25%低減（先代比）。

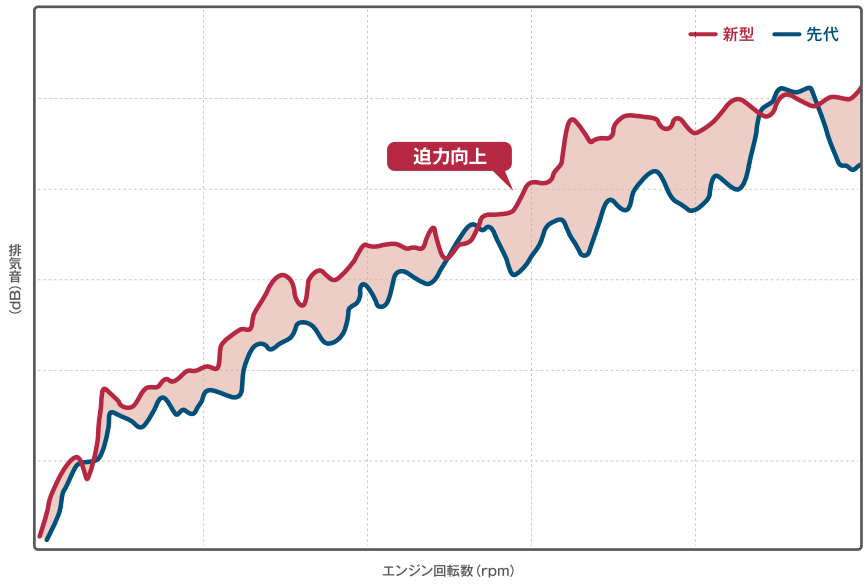
痛快ドライビングフィール　ドライバーを高揚させる官能サウンド

高回転域まで突き抜ける迫力あるサウンド

痛快なドライビングフィールを実現するためには、ドライバビリティーだけでなく、官能的なエンジンサウンドも重要となります。エンジン出力アップのために、排気システムをストレート構造とした上で、排気流量を先代モデルから13%増加。それにより、エンジン回転上昇時の中周波音を増強し、迫力ある排気原音に進化させました。さらに、排気の主流が通過するサイレンサーの中央配管には、アクティブ・エキゾーストバルブ機構を新たに採用。エンジン回転数に応じて最適なバルブ開度設定を行うことで、車外騒音法規を満たしながら、エンジンのパワーアップと迫力ある排気サウンドの両立を実現しました。

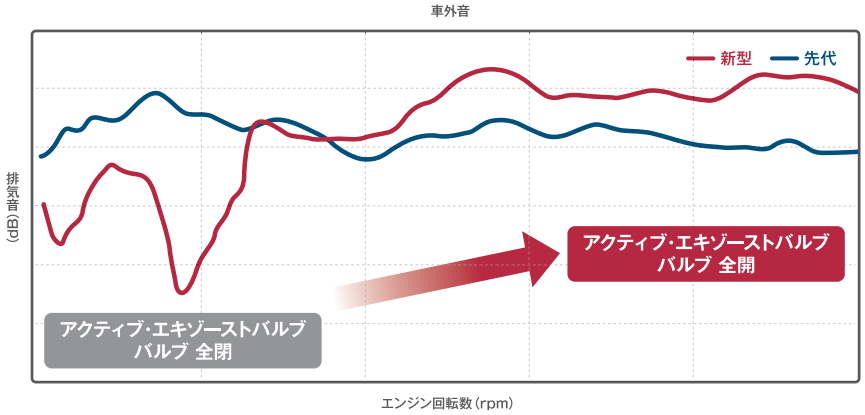
エンジンサウンド

エンジン回転数と車内音（中周波）特性（イメージ図）



中周波域を中心に車内音の迫力を向上

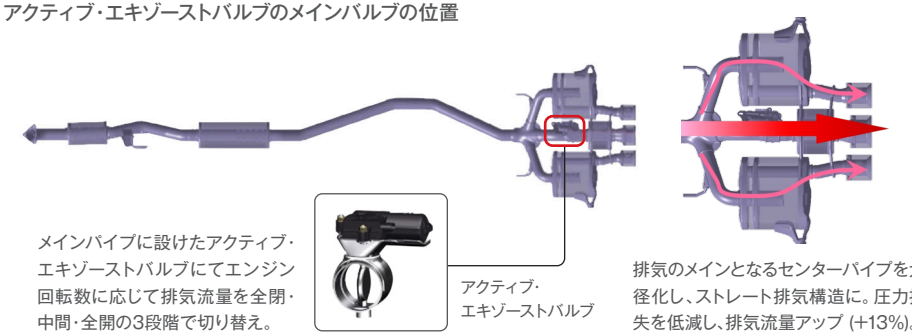
制御と車外音特性（イメージ図）



意思を持ってエンジン回転を上げたときにサウンドの盛り上がりにより高揚感を演出

具現化技術

アクティブ・エキゾーストバルブのメインバルブの位置



メインパイプに設けたアクティブ・エキゾーストバルブにてエンジン回転数に応じて排気流量を全閉・中間・全開の3段階で切り替え。

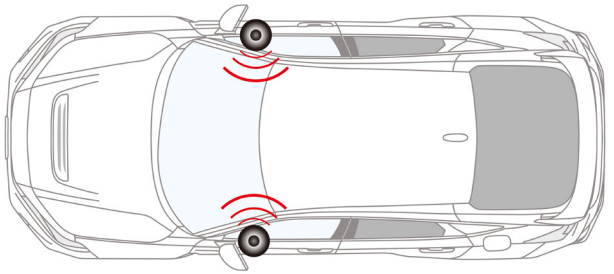
アクティブ・エキゾーストバルブ

排気のメインとなるセンターパイプを大径化し、ストレート排気構造に。圧力損失を低減し、排気流量アップ（+13%）。

痛快ドライビングフィール　ドライバーを高揚させる官能サウンド

ドライバーの加速意思に呼応する高揚感に満ちたサウンドコントロール

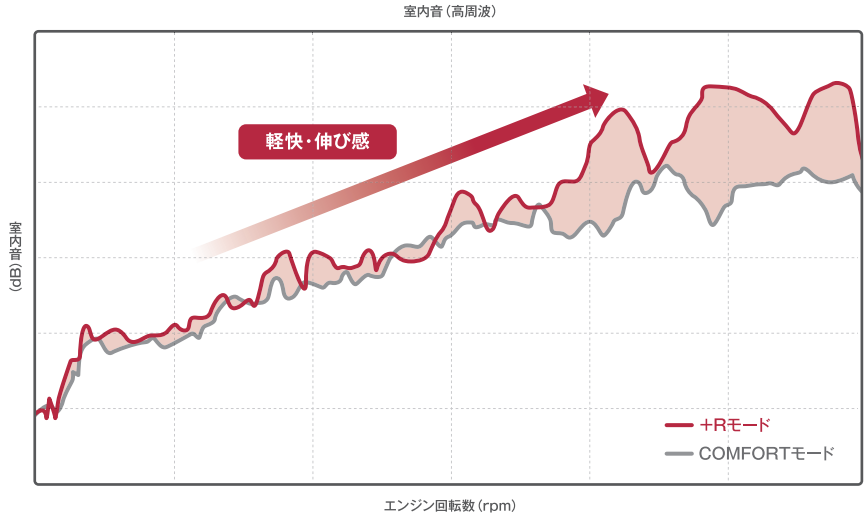
排気原音を進化させた上で、よりドライバーを高揚させる官能的なサウンドを実現するために、アクティブサウンドコントロールシステム(ASC)を新たに採用。ドライバーの右足に吸い付くかのような駆動力レスポンスに呼応するエンジンサウンドの演出にこだわりました。そのため、ドライバーの加速意志をアクセル開度やエンジン回転数の変化量にまで分解し、ドライブモード別に制御を設定。ブリッピング時やドライブモード切替時においても、ドライバーの意志にレスポンシブに応えるような設定としています。さらに+Rモードにおいては、高回転領域で、かつての自然吸気VTECエンジンを彷彿させる官能的で伸びやかなサウンド表現を作り上げました。



SPORTモード、+Rモードのときに
エンジン原音を生かした
澄んだエンジンサウンドで
高揚感を際立たせる演出を実施

エンジンサウンド

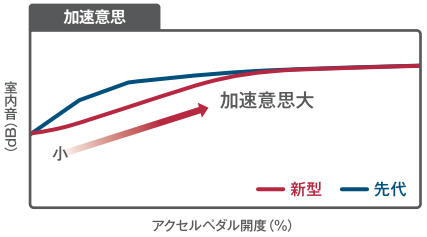
モードによる室内音（高周波）特性（イメージ図）



アクティブ・エキゾーストバルブの排気サウンドとASCの高周波音を合わせ
高回転域で軽快かつ伸びのあるサウンドを実現

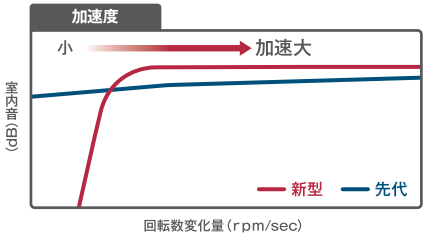
ドライバーの意思に応えるサウンド高揚感の演出（イメージ図）

加速意思



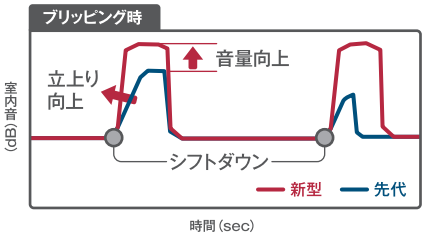
アクセルペダルを深く踏み込んだときにサウンドが盛り上がり高揚感を高める演出を実施。

加速度



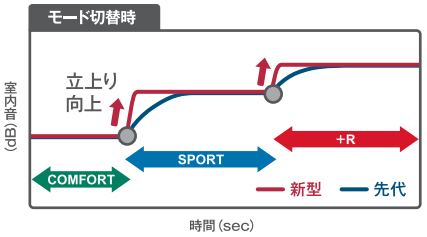
エンジン回転の変化が少ないときはほとんど演出を行わず、大きく変化したときに高揚感をもたらす演出を実施。

ブリッピング時



ブリッピング操作時は、サウンドの立ち上がりを早め、音量を大きくして高揚感を高める演出を実施。

モード切替時



モード切り替え時は、サウンドの立ち上がりを早め、メリハリのあるモード切り替えをサウンドで演出。

痛快ドライビングフィール　思い通りのドライブフィールカスタマイズ

好みに合わせたカスタマイズで自分だけのTYPE Rへ

走行シーンやドライバーの気持ちに応じて選択できる「COMFORT」「SPORT」「+R」の3つのモードに加え、メーターデザインを加えた6つのドライブパラメーターすべてをドライバーの好みに応じてカスタマイズすることができるINDIVIDUALモードを新たに設定。自分好みの、そして自分だけのTYPE Rを満喫できるようにしました。INDIVIDUALモードで設定した内容はエンジン再始動時も保持されますので、エンジンをかけた瞬間から、思い通りのドライブフィールを楽しめます。

パラメーター設定

INDIVIDUALモードの選択機能

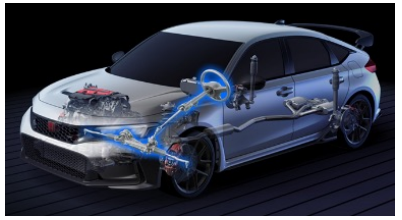
ドライブモードセレクト	COMFORT	SPORT	+R	INDIVIDUAL
エンジン	Natural	Sport	Responsive	COMFORT／SPORT／+R
ステアリング	アシスト量:High	アシスト量:Mid	アシスト量:Low	COMFORT／SPORT／+R
サスペンション	減衰量:Low	減衰量:Mid	減衰量:High	COMFORT／SPORT／+R
エンジンサウンド	Natural	Sport	Powerful	COMFORT／SPORT／+R
レブマッチ	Smooth	Fast	Fast	COMFORT／SPORT
メーター	Comfort(白基調/黄指針)	Sport(赤基調/黄指針)	+R(専用表現)	COMFORT／SPORT／+R

※INDIVIDUALモードの設定はエンジン再始動時も保持されます。

+Rは専用のプッシュボタンを設定

COMFORT/SPORT/INDIVIDUALは、前後に動かすトグルスイッチで選択。+Rモードは、ドライバーのハートにもスイッチが入るよう専用のプッシュボタンで選択する設定を採用。

Honda CONNECT ディスプレー画面に選択状況を表示



ステアリング
COMFORT時

サスペンション
SPORT時

厳のごときブレない安定性と信頼感

Secure Feel

CIVIC TYPE R のダイナミクス性能ターゲット

★先代 ★新型

キーターゲット / 魅力	狙い	−0.5 0 +0.5 +1.0
Fastest FF モデル世界最高峰のパフォーマンス	パワーウエイトレシオ& 最高速度 FF モデル No.1	
	旋回時最大 G FF モデル No.1	
Addicted Feel 痛快ドライビングフィール	最強レスポンスで パワフル&リニアな加速	
	乗り手を夢中にさせる 人車一体ハンドリング	
	路面鷲づかみの ステアリングフィール	
	シフトチェンジしたくてたまらなくなる シフトフィールとレブマッチシステム	
	ドライバーを高揚させる 官能サウンド	
	思い通りの ドライブフィールカスタマイズ	
Secure Feel 厳のごときブレない安定性と信頼感	高速でもピシッと 定まる安定感	
	剛性感高くダイレクトに 効くブレーキフィール	
	精緻にフィットして操縦に 陶酔できるドライビングポジション	

厳のごときブレない安定性と信頼感　高速でもビシッと定まる安定感

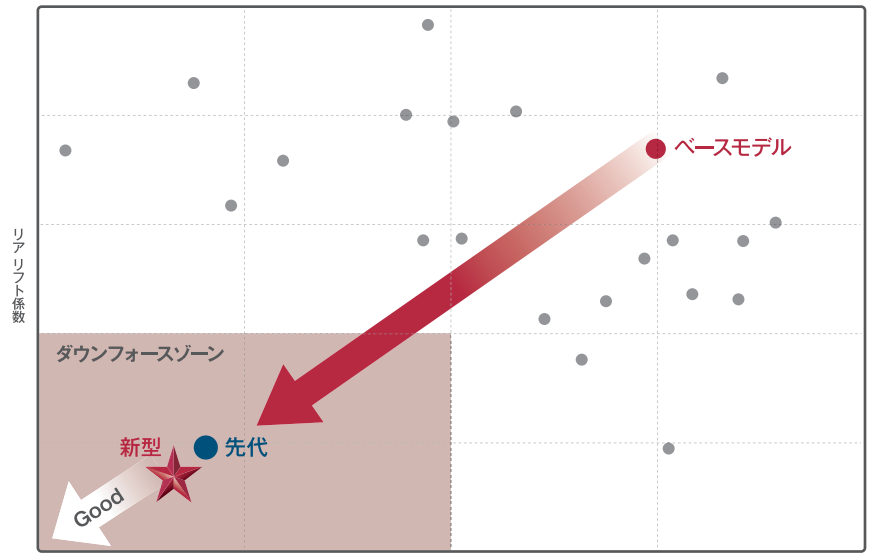
超高速域まで揺るぎない絶対のスタビリティーを実現

ダイナミクスの土台は、確かで信頼感に満ちたスタビリティーであるといえます。速さを追い求めたとしても、確固としたスタビリティーが確保されていなければ、ドライバーは安心して走りを楽しむことができず、速さも追求できません。

CIVIC TYPE Rは、Cセグメントのコンペティターの中では唯一とも言える、確固としたダウンフォースを有するモデルです。ダウンフォースを発生させると、相反して空気抵抗が増えるため、ダウンフォースを発生させながら空気抵抗を低減するには、優れた技術と経験、手間とコストを要します。CIVIC TYPE Rは、世界最速のFFスポーツを目指すという確固たる目標のもと、欠かせない要素となるダウンフォースの発生と最適な前後バランスのチューニングを、Hondaレーシングテクノロジーを注ぎ込み徹底したこだわりで追求。新型のこだわりである洗練と迫力のデザインを実現しながら、超高速域まで揺るぎないスタビリティーを両立します。

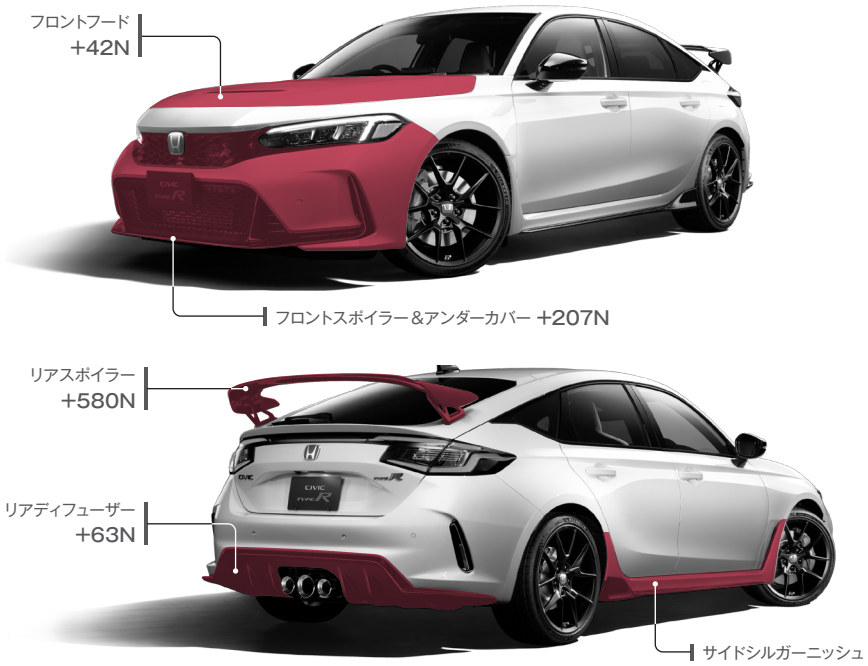
ダウンフォース性能

ダウンフォースの前後バランスの位置付け（イメージ図）



CIVIC TYPE Rは、ダウンフォースゾーンにあり、そのなかでも空力を突き詰めているモデル
先代に対しフロント・リアともにダウンフォースを向上

TYPE R専用空力アイテムとダウンフォース進化（CIVIC 5ドア比）（200km/h時）



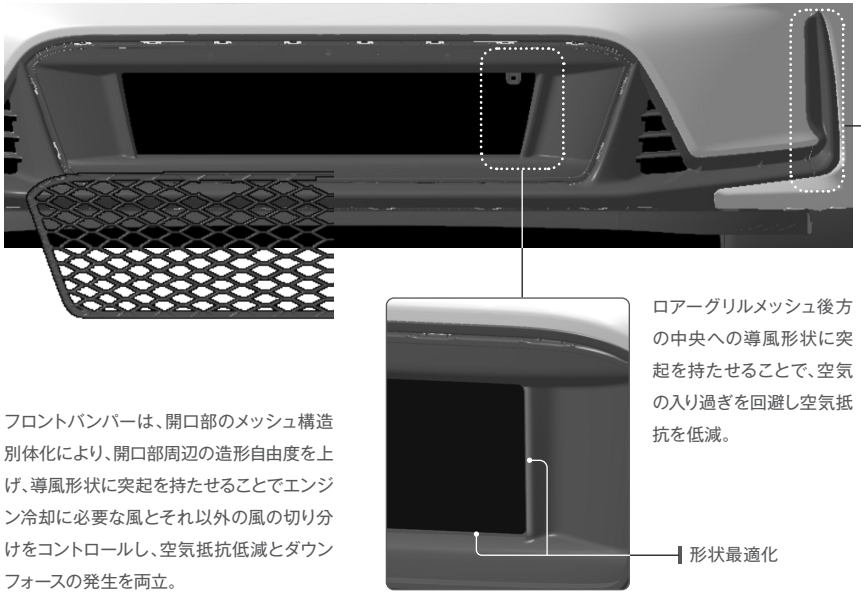
厳のごときブレない安定性と信頼感　高速でもビシッと定まる安定感

細部形状に徹底的にこだわり優れた空力性能を追求

具現化技術

フロント
奥行感のある立体的なデザインと空力性能の両立

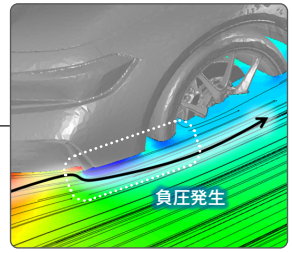
奥行き感のあるフロントデザインを保ったまま、ダウンフォースを効果的に発生させるために目に見えない部分も含め、細部の形状に徹底的にこだわり開発を行いました。さらに空力値としては観測できない細部にまで、実走におけるトライ&エラーを繰り返しながら、最適な形状や剛性を導き出すことで、超高速域まで安心して操れるハンドリングを実現しました。



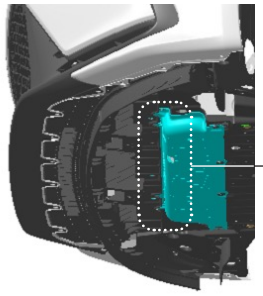
フロントバンパーは、開口部のメッシュ構造別体化により、開口部周辺の造形自由度を上げ、導風形状に突起を持たせることでエンジン冷却に必要な風とそれ以外の風の切り分けをコントロールし、空気抵抗低減とダウンフォースの発生を両立。

ロアーグリルメッシュ後方の中央への導風形状に突起を持たせることで、空気の入り過ぎを回避し空気抵抗を低減。

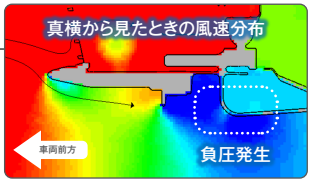
形状最適化



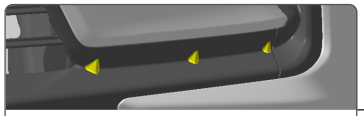
フロントサイドは、空気抵抗が増えてしまうカナード形状や、リフトが増加してしまうエアカーテン構造ではなく、バンパーサイドの負圧によってダウンフォースを発生させるロアーサイドガーニッシュを設定。



アンダーカバーの前方にバンプ形状を持たせ、リップスポイラーの後の流れを当てることでダウンフォースを発生。

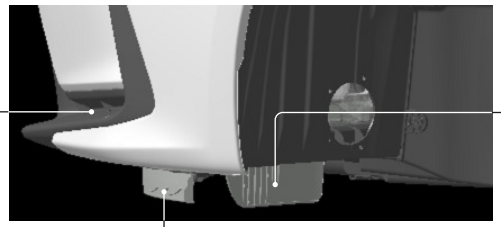


操縦安定性の向上に寄与する空力の作り込み



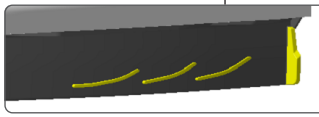
ロアグリルサイド

3箇所に縦フィンを設定し優れた操縦安定性に寄与。



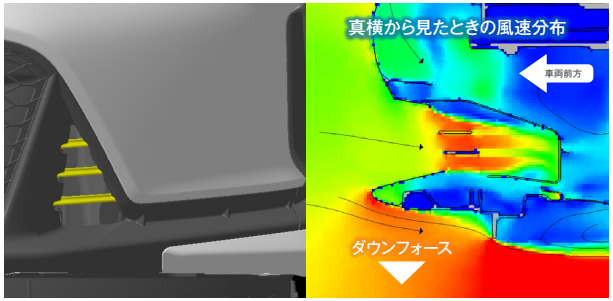
フロントストレイキ

外側をR形状に変更。さらに裏側にリブを設け、剛性を上げることで接地感を向上。



リップスポイラー

外側端部のリブを大型化し、凸形状を追加して剛性を向上。



ブレーキ開口部

ブレーキダクト部にフィンを立て、車両の最前側でダウンフォースを発生。

厳のごときブレない安定性と信頼感　高速でもビシッと定まる安定感

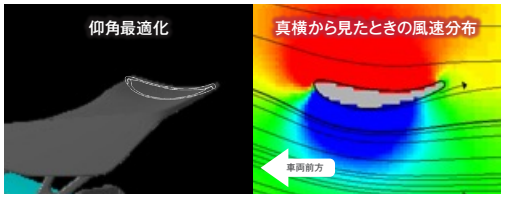
細部形状に徹底的にこだわり優れた空力性能を追求

具現化技術

リア
洗練と迫力のデザインと先代を超える空力性能を両立

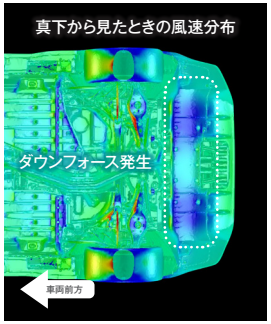
リアスポイラー

スリムなアルミダイキャスト製のステーにすることで空気抵抗を低減するとともに、リアスポイラーの下面負圧面積を拡大しダウンフォースを向上。



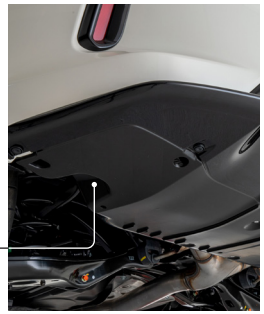
リアスポイラーは、上面凹みと下面膨らみの微妙な調整により翼断面形状を先代モデルからさらにブラッシュアップし、前方から風を迎え入れる角度を最適化することでリアスポイラー上下の圧力差を増大しダウンフォースを向上。

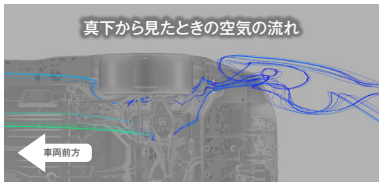
リアディフューザー



リアディフューザーは、フィンの本数・太さ・長さ・位置を、実機にてテストを繰り返して検証しきめ細かくチューニング。リアオーバーハング部のフロアー帯で大きなダウンフォースを実現。

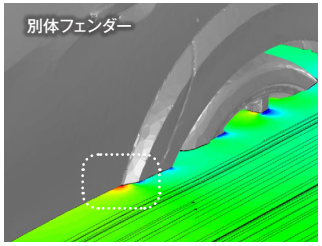
タイヤ後方えぐり形状



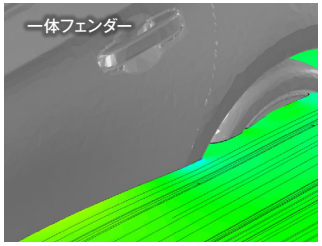


リアタイヤ後方に“えぐり形状”を配置。ボディー下面からリアホイールハウスに入り込む流れを後方・下向きに排出しダウンフォースを発生。これにより、リアの接地感を向上。

一体型ワイドフェンダー

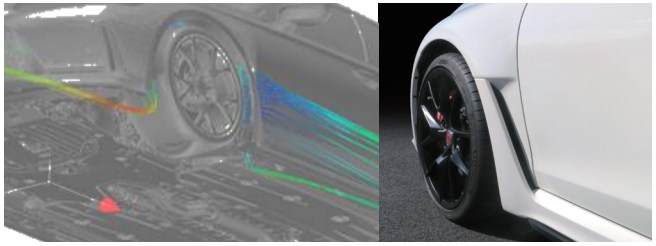


段差部で圧力上昇があるため空気抵抗が増加。



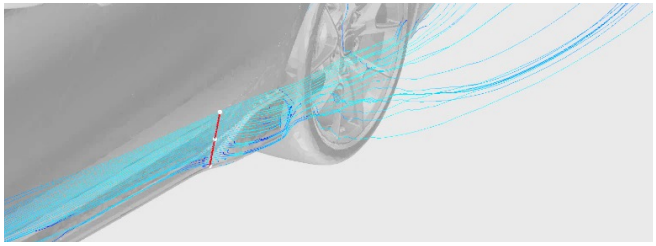
段差のない一体型ワイドフェンダーにより、圧力変動がなく流れをスムーズに後方に導くため空気抵抗が減少。

フロントフェンダーアウトレット



ホイールハウス内の圧力をフロントフェンダーアウトレットによって軽減。

サイドシルガーニッシュ張り出し形状



リアタイヤ前の流れを主流方向に向けるよう、サイドシルガーニッシュ後端に張り出し面を設定。

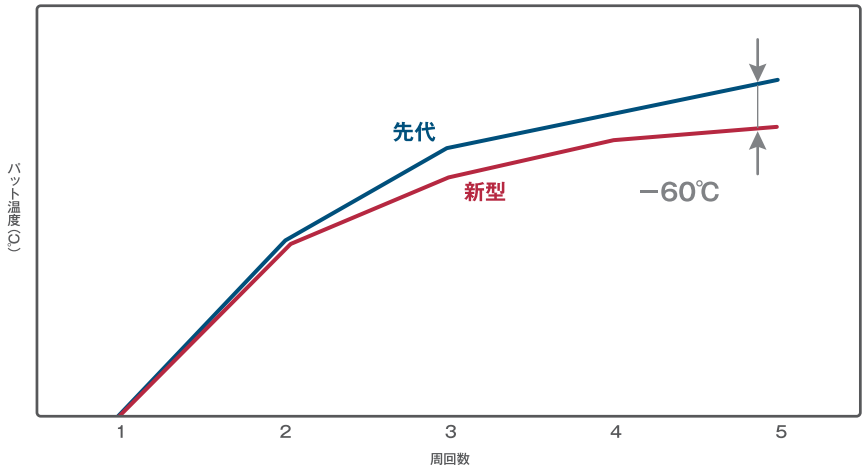
厳のごときブレない安定性と信頼感　剛性感高くダイレクトに効くブレーキフィール

コントロール性とサーキットでの耐フェード性を向上

2020年の先代モデルのマイナーチェンジで投入した2ピースディスクブレーキシステムを継承し、低速から高速までのさらなるコントロール性向上を目指し、マスターパワー特性をブラッシュアップしました。加えて、冷却性能においても、導風効率の高いバンパー正面から冷却風を真っすぐに取り入れ、導風板の位置と形状を最適化し、サーキット連続走行におけるブレーキ温度の上昇を先代モデルに対し大幅に低減。さらなる速さを追求した新型CIVIC TYPE Rとして、ブレーキの冷却性能を高めることでサーキット走行において揺るぎないブレーキ効力と耐フェード性を実現。安心感のあるブレーキンフィールで高速操縦安定性を向上しました。

ブレーキ冷却性能

サーキット周回におけるフロントパッド温度推移グラフ（イメージ図）



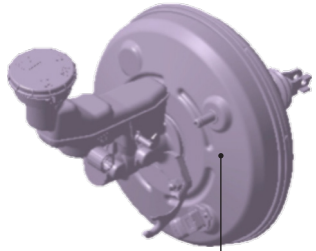
サーキット周回5周時で60℃フロントパッド温度上昇を抑制

具現化技術

コントロール性の向上

マスターパワー

ブレーキ踏み始めのブレーキ力を先代から50N低減させることで、ブレーキ踏み始めでのコントロール性が向上。ブレーキパッドの面取り形状やシム形状を見直し、ブレーキ鳴きタフネスも向上。



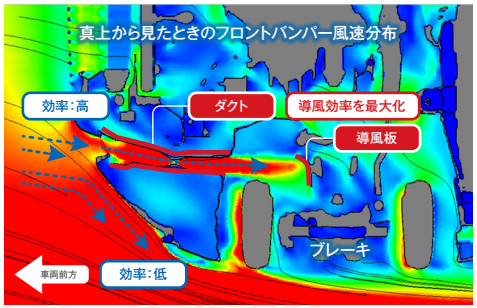
マスターパワー特性
メカジャンピング値：450 → 400N

温度コントロール性を向上

ブレーキダクト/導風

ブレーキダクト・導風板
位置・形状最適化

ダクト開口



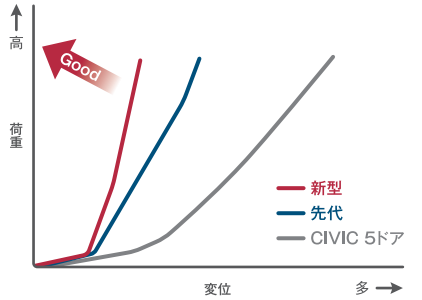
厳のごときブレない安定性と信頼感　精緻にフィットして操縦に陶酔できるドライビングポジション

TYPE R の性能を引き出す、究極ともいえるフロントシート

安定性向上には、限界走行時での正確な操作をサポートするシート性能も重要となります。先代に対して軽量化を実現しながら、骨盤の支持やステアリングを転舵するときの上腕部分のサポート性に優れ、長時間運転しても疲れにくい性能を実現した、CIVIC 5ドアのボディースタビライジングシートをベースに専用開発。テストコースやサーキットを徹底的に走り込み、多面体のシートバックや座面、サイドサポートの形状、ウレタンの硬度を場所によって変化させるなどの設計を採用。さまざまな体格の人の身体を包み込むTYPE R史上究極ともいえるサポート性能で、優れた信頼感を実現しました。

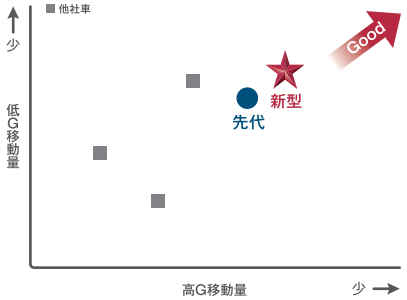
フロントシート性能

骨盤姿勢安定性の位置付け（イメージ図）



大きな上下Gの入力下でも腰がズレない
格段に安定した運転姿勢を提供

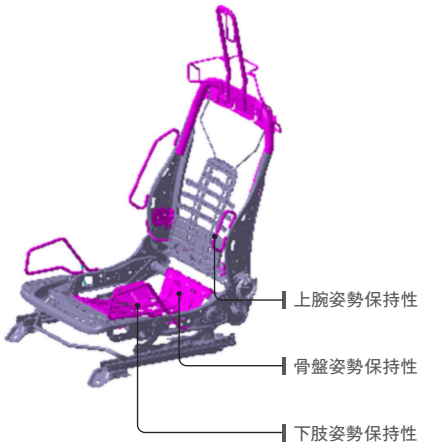
ホールド性の位置付け（イメージ図）



軽量化しながら
先代以上のホールド性を確保。
スポーツ走行に伴う横G負荷時も
安定した姿勢を保持

具現化技術

シート骨格



シートパッド形状・硬度/素材

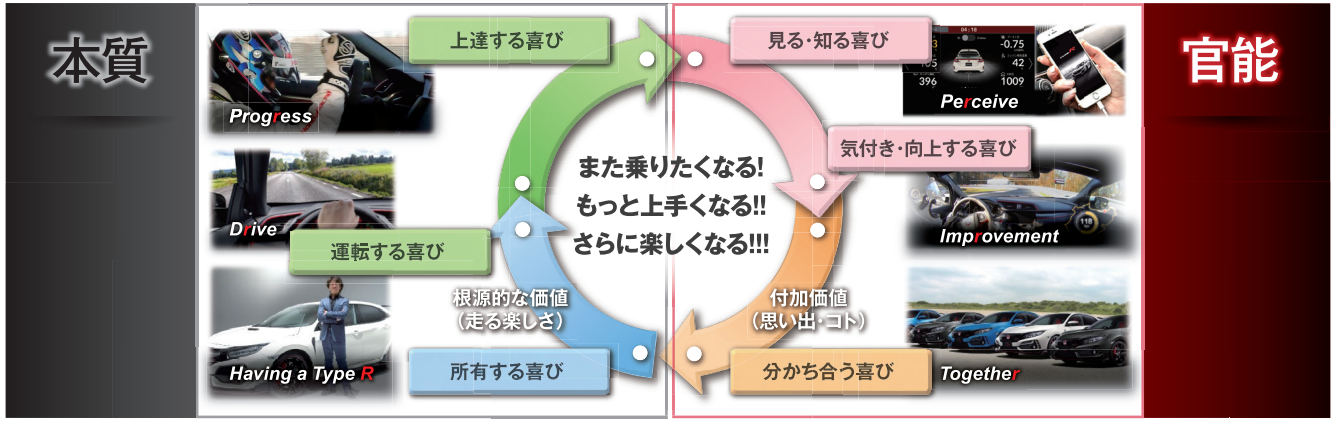
リアシートもコーナリング時のホールド性を向上

リアシートに密着性が高く摩擦抵抗の高いスエード調表皮を用いることで、コーナリング時に横Gがかかったときのリア席乗員のホールド性を向上。

Honda LogRが人とクルマの新たな“3つの喜び”

Honda LogRは、2020年の先代モデルにおいて、自車のさまざまなデータを表示・記録するスマートフォンアプリとして欧州などディスプレーオーディオ（DA）搭載地域限定で提供を開始しました。そのHonda LogRを今回、すべての仕向けにおいてHonda CONNECTディスプレー内にアプリを標準搭載した上で大幅に機能進化させました。
“Ultimate SPORT”として磨き上げたスポーツカーの本質価値を、これまで知り得なかった車両の機械的な運動情報として表示し「見る・知る喜び」を実現。また、サーキット走行だけでなく、日常の走行においても、運転レベルや車両挙動の質を独自のロジックでスコア化し「気付き・向上する喜び」を提供。さらに、それらの情報をスマートフォンでいつでもどこでも見られるだけでなく、世界中のTYPE Rユーザー同士でのシェアを可能とし「分かち合う喜び」を実現。これら3つの喜びを体験することで、TYPE Rでのスポーツカーライフが、より豊かで官能的になることを目指しました。

人と車の生活が “より豊かになる”価値を提供



TYPE Rと対話しているような上表表示
［パフォーマンスモニター機能］

見る・知る喜び

TYPE Rがドライビングスキル向上をサポート
［スコアリング機能］

気付き・向上する喜び

スマートフォンでも走行情報にアクセス&シェア
［Honda LogRアプリ］

分かち合う喜び

TYPE Rと対話しているような情報表示
［パフォーマンスモニター機能］

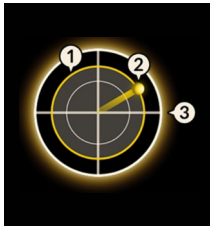
Honda CONNECTディスプレーに表示される「パフォーマンスモニター機能」では、エンジンの水温・油温など車両自体の情報だけでなく、ステアリング舵角やブレーキ圧、アクセル開度、ヨーレートなどドライバーの操作や、操作によってつくり出された車両の状態も表示します。なかでも、「タイヤ摩擦円」や「3Dモーション」はこれまでにない情報表示で、CIVIC TYPE Rと対話するような“見る・知る喜び”を提供するとともに、ドライビングスキル向上のための貴重な情報となります。

3Dモーション表示

3Dモーションでは、自らの運転操作で作り出された車両の向きと傾きの挙動を、立体的なCGのバードビューで客観的に確認できます。スコアリング機能でドライビングを振り返るときに、どのような挙動のつながりで走行していたのか、ビジュアルで確認し、ドライビングスキルアップに役立てられます。車体色は変更可能で、愛車と同じ色にするなどカスタマイズして楽しむことができます。

Gメーター/タイヤ摩擦円表示

Gメーターは車両にかかる前後左右のGをリアルタイムで表示。タイヤ摩擦円は、4輪それぞれのタイヤがその瞬間に出せる最大の力（摩擦力）と、実際に使っているタイヤ力のベクトル値（向き・大きさ）を、車両の加速度情報から算出しリアルタイムに表示します。どうすれば、スムーズなGの変化でタイヤを活かすことができるか貴重な情報となり、ドライビングスキルアップに役立ちます。



1. 現状の荷重でタイヤが出せる最大の摩擦力
2. 実際に出している前後・左右の摩擦力
3. このタイヤが発生できる最大の摩擦力

計器表示

計器表示では、エンジンの油温・油圧やブースト圧などの車両情報や、気温・気圧などの環境情報、ステアリング舵角やブレーキ圧、アクセル開度、ヨーレートなどドライバーの操作情報など、12種の情報から6つを選択して表示できます。選択した計器表示は、3Dモーションやメーターの表示画面にも反映されます。また、表示位置もカスタマイズ可能です。メーター表示とデジタル表示のコンビネーションで瞬間認知性を確保しました。

12項目から6項目選択可能
エンジン水温
ステアリング舵角
ヨーレート(回転方向)
大気圧
アクセルペダル位置
エンジン吸気温度
ブレーキ圧
外気温
エンジン油圧
クラッチペダルポジション割合
ブースト圧
エンジン油温

TYPE Rがドライビングスキル向上をサポート［スコアリング機能］

スコアリング機能は、ドライビングスキル向上のために自らの走りを振り返るための機能です。走行中の車両情報・操作情報をロギングし、それに対しスコアリングを実施。一般道向けの「Auto Score機能」とサーキット走行向けの「Data Log機能」の２種類があります。走行後、エンジンを切る前に保存したデータを表示させ、走行状況を再生して確認ができ、スコア表示やドライビングスキル向上のアドバイスなどを参照し、ドライビングの質を高めていくことができます。

Auto Score機能

Auto Score機能は、一般道での走行は、ドライビングスキルアップのために重要であるとの思いから採用した機能です。車両の挙動データを「加速」「減速」「旋回」「直進」「複合」の5つの走行パターンに分類し、それぞれの走行パターンのスコアリング結果をリアルタイムに表示します。一般道でスムーズな車両挙動を作り出すドライビングを行えるようになることが、サーキットでの走りの質を高めます。保存したデータは、地図上の走行軌跡とともに、走行情報を再生しながら、スコアリング結果を確認できます。

一般道でもタイヤ摩擦円、3Dモーション、Gメーターなどすべての車両情報が記録され、動画として再生できる。設定のコメンタリー画面からスコアリングの考え方を参照することでより深い分析が可能。

Data Log機能

Data Log機能は、サーキットで使用する本格的なデータロガー機能です。JAF/FIA認定の国内13のサーキットは、コース情報とLAP測定位置があらかじめ設定されています。その他のサーキットも、「マイロケーション」として、LAP測定位置を設定・保存可能です。

前後加速度データとリンクさせ、色のグラデーションで表示した走行軌跡を見ながら車両情報を動画として再生可能。スコアでは、クルマの性能を高く引き出し、コーナーを安定してスムーズに曲がれているかを判定。Honda社内のドライバーランクと同じ「C・B・A・S・S+」の5段階で評価。

VSモード

VSモードでは、Data Log機能を使ってサーキット走行し、データを保存しておけば、自身が同じサーキットで走行した別ラップの2つのデータを一画面に表示し、動画として再生しながら比較することが可能です。また、JAF/FIA認定の国内13のサーキットの走行データで公開を承認すれば、サーバーにある他のCIVIC TYPE Rユーザーの走行データと比較することも可能。幅広く比較し、学び向上する喜びを味わえます。

国内13箇所のJAF/FIA公認サーキットで スピードリミッターを解除

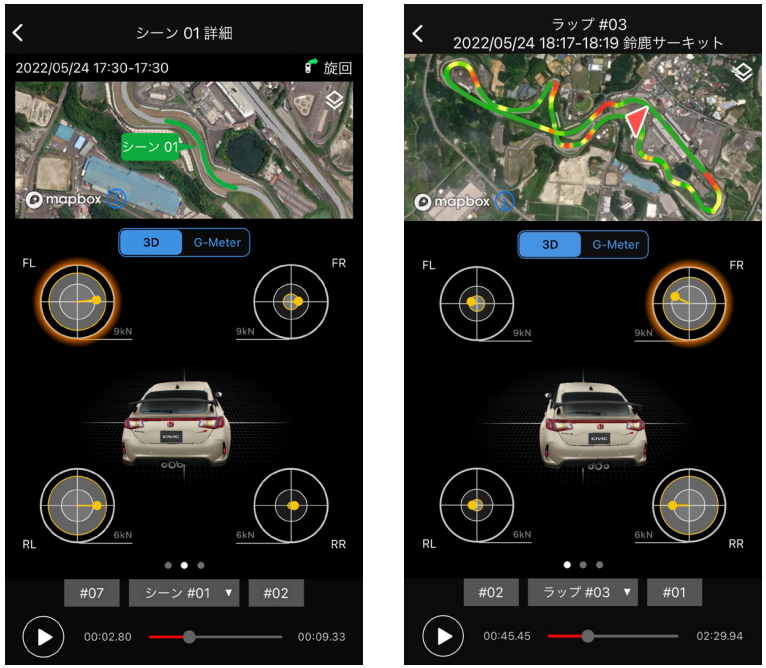
CIVIC TYPE Rの神髄を日本国内のお客様も味わえるよう、スピードリミッターを解除する機能も搭載。GPS測位情報からサーキット範囲を測定し、安全かつ確実に時速180km/h制限を解除可能。

適用サーキット：十勝インターナショナルスピードウェイ/SUGOインターナショナルレーシングコース/エビスサーキット/モビリティリゾートもてぎ/筑波サーキット/袖ヶ浦フォレスト・レースウェイ/富士スピードウェイ/スパ西浦モーターパーク/鈴鹿サーキット/セントラルサーキット/岡山国際サーキット/阿蘇サーキット/オートポリス

スマートフォンでも走行情報にアクセス&シェア [Honda LogR アプリ]

Auto Score機能とData Log機能を使い、車両のローカルストレージに保存した走行データは、自動的にサーバーにアップされるため、スマートフォンにインストールしたHonda LogRアプリで、いつでもどこでも閲覧することが可能です。さらに、スマートフォンをCIVIC TYPE Rに搭載し、Honda LogRアプリで録画した走行動画は、走行データと同期させ1つの動画として閲覧・保存可能。自身で楽しむだけでなく、SNSでシェアすることができます。

スマートフォンで走行データを閲覧



車両だけでなく、スマートフォンでいつでもどこでも走行情報を閲覧できるため、じっくりと自身の走りを分析することが可能です。一般道もサーキットも、運転によってクルマに発生する物理現象は同じであり、常用域の一般道走行の延長線上にサーキットでの限界領域の走行が存在します。日常の一般道走行において、自分の運転と挙動に意識を持ってじっくり学ぶことで、サーキット走行でのドライビングの質の向上につなげることができます。

スマートフォンでも、Data Log機能の「VSモード」を閲覧可能なので、自身の成長を確認したり、他のCIVIC TYPE Rユーザーの走りに学ぶことができます。

サーキット走行動画＋走行情報を1つの動画に

スマートフォンを車両に搭載し、Honda LogRアプリでオンボード動画を撮影すれば、上記のように走行データと同期させた1本の動画として保存することができ、SNSでのシェアが自由に行えます。シェアすることで気付きや思いを分かち合い豊かなTYPE Rライフを楽しむことができます。

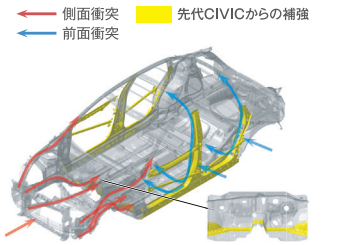
究極の性能を目指したスポーツモデルでも先進の安心・安全性能を

新型CIVIC TYPE Rは、第2世代TYPE Rの集大成のモデルとして、ベースのCIVIC 5ドアと同じ衝突安全性能実現しています。コンパティビリティー対応の衝突安全設計ボディーに、8つのエアバッグ、歩行者の頭部への衝撃を低減するポップアップフードシステム、衝撃を感知すると瞬時に身体を拘束するフロント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＋運転席/助手席ラッププリテンショナーを標準装備。万一の衝突時も、優れた衝突安全性を追求しました。

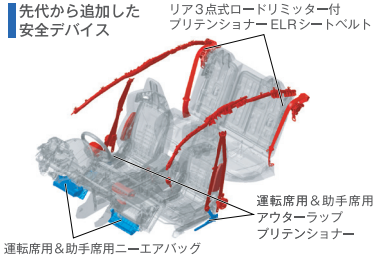
FFモデル最速を追求するスポーツカーであっても、安心でストレスフリーなドライビングを実現する先進のHonda SENSINGを装備しています。広い水平画角のフロントワイドビューカメラに加え、リアバンパーのコーナー内側にミリ波レーダー、前後にソナーセンサーを搭載。3つのセンサーにより、夜間での検知や自転車も検知して運転を支援。Honda SENSINGの機能を活用することで、サーキットへの往復などの長距離移動が、より安心・快適にお楽しみいただけます。

衝突安全設計ボディー

衝突時の生存空間確保を強化



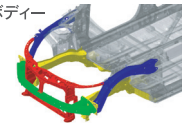
乗員の障害軽減のために安全デバイスを強化



道路を使うすべての人の安全を目指した衝突性能

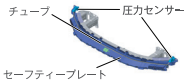
コンパティビリティ対応ボディー

衝突エネルギー分散
- 荷重分散
- 高効率エネルギー吸収



歩行者保護性能

新構造セーフティーブレート



ポップアップフードシステム

次世代安全基準を見据えた安全装備

安全装備一覧		新型	先代
エアバッグ	運転席用 i-SRS エアバッグシステム	●	●
	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（前席 / 後席対応）	●	●
	運転席用 SRS ニーエアバッグシステム	●	
	助手席用 SRS ニーエアバッグシステム	●	
シートベルト	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	●	●
	運転席 / 助手席ラッププリテンショナー	●	
	リア 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（左右席）	●	
	リア 3 点式 ELR シートベルト（左右席）		●
歩行者保護	セーフティーブレート	●	●
	ポップアップフード	●	●

Honda SENSING ～機能一覧～

CIVIC 5ドア同様のHonda SENSINGを装備。性能や使い勝手も先代モデルから大幅に進化させています

Honda SENSING

Honda SENSING	新型	先代
衝突軽減ブレーキ（CMBS）	●	●
近距離衝突軽減ブレーキ	●	
歩行者事故低減ステアリング	●	●
路外逸脱抑制機能	●	●
アダプティブクルーズコントロール（ACC）	●	●
車線維持支援システム（LKAS）	●	●
先行車発進お知らせ機能	●	●
標識認識機能	●	●
オートハイビーム	●	●
ブラインドスポットインフォメーション	●	
パーキングセンサーシステム	●	
後退出庫サポート	●	

専任スタッフを置かず世界最高峰のFFスポーツを生産

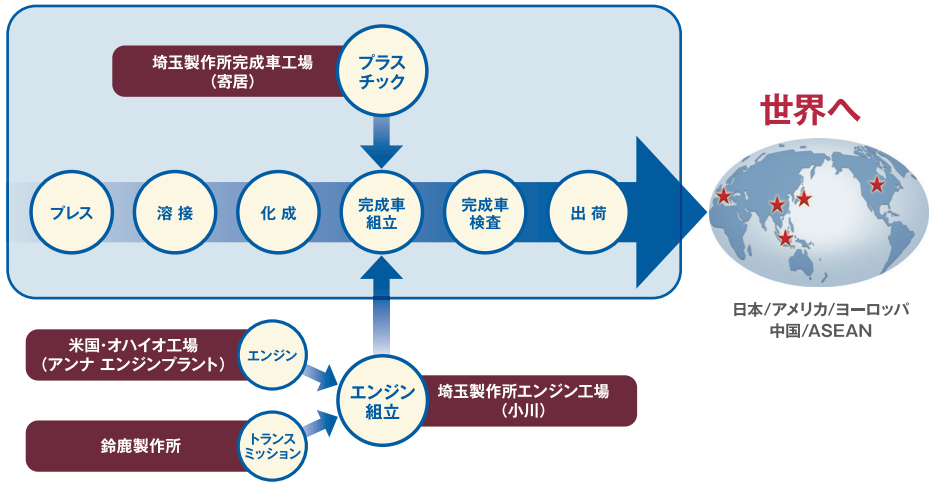
CIVIC TYPE Rは、繊細なディティールへのこだわりの上に成立するスポーツカーです。そのこだわりを具現化するために、手仕上げのような工程を採り入れることがスポーツカーとしてのこだわりであると一般的には思われています。しかし、専用工程を数多く設け、専任技術者が生産に当たるような製造方法では生産台数が限られ、第2世代のTYPE Rとして世界に数多く供給することができません。

そこで、寄居工場の生産技術をベースに、他製品も生産する大量量産ラインで専任者を置かず、高精度の生産を実現するエンジニアリングを構築し、CIVIC TYPE Rを製造することに挑みました。

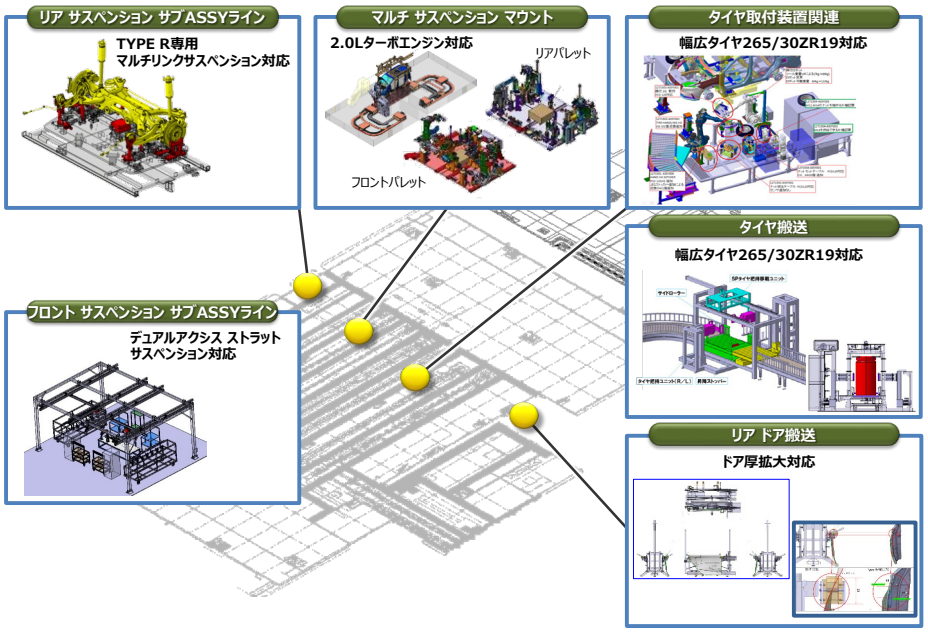
そのベースとなったのは、CIVIC 5ドアと同時開発したボディー&シャシーであり、埼玉製作所完成車工場（寄居）の人を中心とした先端の生産技術です。さらには、FRモデルやMRモデルではなく、Hondaが長年取り組んできた安定性の高いFFモデルであり、生産のノウハウが蓄積されていることも追い風となりました。

今回、CIVIC TYPE Rを大量生産ラインで生産することに挑んだ意義は大きく、Hondaの生産エンジニアリングの進化に寄与できたと考えています。

CIVIC TYPE Rの生産体制



最小限の専用工程で量産を実現



主要装備

安全装備／運転支援機能

●ドライブモードスイッチ〈INDIVIDUALモード、SPORTモード、COMFORTモード〉 ●＋Rモードスイッチ ●レブマッチシステム ●Honda SENSING［衝突軽減ブレーキ（CMBS）、歩行者事故低減ステアリング、路外逸脱抑制機能、アダプティブクルーズコントロール（ACC）、車線維持支援システム（LKAS）、近距離衝突軽減ブレーキ、先行車発進お知らせ機能、標識認識機能、オートハイビーム、ブラインドスポットインフォメーション、パーキングセンサーシステム、後退出庫サポート］ ●フルLEDヘッドライト〈デイタイムランニングランプ付〉（オートレベリング/オートライトコントロール機構付） ●ドライバー注意力モニター ●アジャイルハンドリングアシスト ●VSA ●EBD（電子制御制動力配分システム）付ABS ●デュアルピニオンアシストEPS ●ヒルスタートアシスト機能 ●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（前席/後席対応） ●運転席用＆助手席用SRSニーエアバッグシステム ●ポップアップフードシステム ●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＋運転席/助手席用ラッププリテンショナー ●リア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 ●全席シートベルト非着用警報（シートベルトリマインダー） ●ISOFIX/i-Sizeチャイルドシート下部取付金具（リア左右席）＋トップテザー取付金具（リア左右席） ●電子制御パーキングブレーキ ●オートブレーキホールド機能 ●LEDリアライセンスランプ ●イモビライザー（国土交通省認可品） ●セキュリティーアラーム（国土交通省認可品） ●ダブルホーン

インテリア

●Honda TYPE Rシート（フロント）〈ラックス スェード®〉 ●TYPE R専用ステアリングホイール（アルカンターラ®） ●TYPE R専用ステアリングエンブレム ●ステンレス製スポーツペダル ●アルミ製シフトノブ ●防眩ルームミラー ●偏光ガンメタリック・インストルメントパネル&ドアパネル ●シリアルナンバー入りアルミ製エンブレム ●6：4分割可倒式リアシート（スウェード調） ●プラチナクロームメッキ・インナードアハンドル ●運転席用&助手席用バニティーミラー付サンバイザー（運転席チケットホルダー/照明付） ●アルミ製センターコンソールパネル ●ポップアップ式アームレスト付コンソールボックス ●ドアアームレストパッド（スウェード調） ●グラブレール（全席）&コートフック（リア右席） ●パンチングメタルのエアコンアウトレット ●シルバー加飾（エアコンアウトレットノブ/パワーウインドウスイッチ） ●ローレット加飾エアコンコントロールダイヤル ●グローブボックス（照明付） ●センターポケット（LED照明付） ●ドリンクホルダー（フロント/リア） ●ドアポケット（ボトルホルダー付） ●LEDアンビエントランプ（ルーフ） ●LEDアンビエントランプ（フロントドアライニング/フット）〈レッド〉 ●LEDフロントマップランプ ●LEDルームランプ ●ラゲッジルームランプ ●タイダウンフック（4ヵ所） ●コンビニフック（ラゲッジルーム） ●カーゴエリアカバー

足まわり／走行関連メカニズム

●アダプティブ・ダンパー・システム ●TYPE R専用サスペンション（フロント：デュアルアクシス・ストラット　リア：マルチリンク） ●19インチリバースリムアルミホイール（19×9.5J）＋265/30ZR19 93Yスチールラジアルタイヤ（ミシュラン パイロットスポーツ 4S） ●TYPE R専用ホイールセンターキャップ ●Brembo社製フロント大径ベンチレーテッド2ピースディスクブレーキ（φ350mm） ●Brembo社製フロントアルミ対向4ポットキャリパー ●リアディスクブレーキ（φ305mm） ●ヘリカルLSD（リミテッドスリップデフ） ●応急パンク修理キット（スペアタイヤレス）

■ 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。

快適装備／メーター

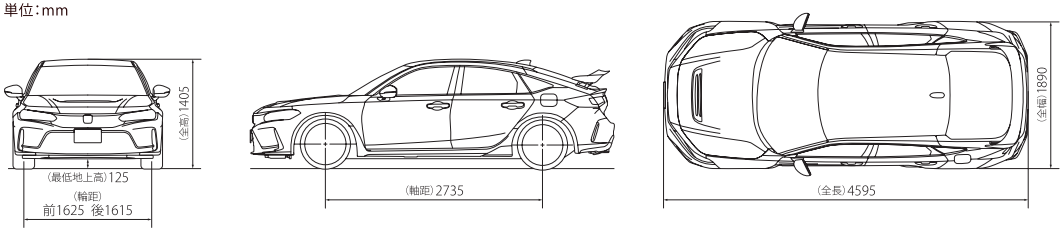
●TYPE R専用10.2インチ デジタルグラフィックメーター（デジタルスピードメーター［320km/h］、タコメーター、ギアポジション表示、マルチインフォメーション・ディスプレー、ドライブモード連動）＋LEDレブインジケーター ●Honda CONNECTディスプレー＋ETC2.0車載器〈ナビゲーション連動〉 ●TYPE R専用データロガー Honda LogR（3Dモーション、Gメーター、タイヤ摩擦円、オートスコア、データログ、スピードリミッター解除機能など） ●アクティブサウンドコントロール ●8スピーカー（4スピーカー＋4ツィーター） ●Hondaスマートキーシステム（降車時オートドアロック機能/TYPE R専用エンブレムキー2個付）●プッシュエンジンスタート/ストップスイッチ ●左右独立温度コントロール式フルオート・エアコンディショナー ●PM2.5対応高性能集塵フィルター ●リアシートリマインダー ●リアヒーターダクト ●テレスコピック＆チルトステアリング ●運転席ハイトアジャスター ●運転席&助手席ドアワンタッチ式パワーウインドウ（挟み込み防止機構/キーオフオペレーション機構付） ●パワードアロック ●ヘッドライトオートオフ機能 ●ワンタッチウインカー ●アクセサリーソケット（DC12V） ●USBジャック（フロント1個付） ●充電用USBジャック（フロント1個付）

エクステリア／ガラス

●TYPE R専用フロントグリル ●TYPE R専用エアロダイナミクス・カラードバンパー（フロント/リア） ●グロスブラック・フロントスポイラー ●TYPE R専用リアスポイラー（グロスブラック）＋アルミダイキャストステー ●グロスブラック・サイドシルガーニッシュ ●グロスブラック・リアディフューザー ●トリプルエキゾーストシステム ●TYPE R専用アルミ製フロントフード ●ドアモールディング（グロスブラック） ●LEDポジションランプ（導光タイプ） ●LEDリアコンビネーションランプ（ストップランプ&テールランプ） ●グロスブラック・電動格納式リモコンドアミラー（ヒーテッド機能/LEDウインカー付、オートリトラミラー） ●遮音機能付ガラス（フロントウインドウ） ●IRカット〈遮熱〉/UVカット機能付フロントウインドウガラス ●IRカット〈遮熱〉/スーパーUVカットフロントドアガラス ●UVカット機能付プライバシーガラス（リアドア/リアクォーター/テールゲート） ●スマートクリアワイパー（車速連動間欠/バリアブル間欠/ウオッシャーノズル内蔵/ミスト機構付/雨滴検知式） ●ウオッシャー付間欠リアワイパー（リバース連動） ●グロスブラック・シャークフィンアンテナ ●CIVICエンブレム（ダーククローム仕上げ）

寸法イメージ図

単位：mm



主要諸元

タイプ：TYPE R		
車名・型式：ホンダ・6BA-FL5		
駆動方式：FF		
トランスミッション：6速マニュアル		
寸法・重量・乗車定員	全長/全幅/全高：4.595m/1.890m/1.405m	
	ホイールベース：2.735m	
	トレッド 前/後：1.625m/1.615m	
	最低地上高：0.125m	
	車両重量：1,430kg	
	乗車定員：4名	
	客室内寸法 長さ/幅/高さ：1.915m/1.545m/1.145m	
エンジン	エンジン型式：K20C	
	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：1.995L	
	内径×行程：86.0mm×85.9mm	
	圧縮比：9.8	
	燃料供給装置形式：電子制御燃料噴射式（ホンダPGM-FI）	
エンジン	使用燃料種類：無鉛プレミアムガソリン	
	燃料タンク容量：47L	
性能	最高出力：243kW［330PS］/6,500rpm	
	最大トルク：420N・m［42.8kgf・m］/2,600rpm-4,000rpm	
	WLTC 燃料消費率（国土交通省審査値）：12.5km/L 市街地モード（WLTC-L）：8.6km/L　郊外モード（WLTC-M）：13.1km/L　高速道路モード（WLTC-H）：15.0km/L	
	主要燃費向上対策：直噴エンジン、可変バルブタイミング、電動パワーステアリング	
	最小回転半径：5.9m	
動力伝達・走行装置	変速比：1速3.625/2速2.115/3速1.529/4速1.125/5速0.911/6速0.734/後退3.757	
	減速比：3.842	
	ステアリング装置形式：ラック・ピニオン式（電動パワーステアリング仕様）	
	タイヤ 前・後：265/30ZR19 93Y	
	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/マルチリンク式	
	スタビライザー形式 前・後：トーション・バー式	

■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。■WLTCモード：市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード：信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード：信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード：高速道路等での走行を想定。■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■F1™は、Formula Oneグループの企業であるFormula One Licensing BVの商標です。■FORMULA 1, F1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX, PADDOCK CLUB and related marks are trademarks of Formula One Licensing BV, a Formula 1 company. All rights reserved. ■ALCANTARA®、アルカンターラ®はAlcantara S.p.A.の登録商標です。■ラックス スェード®はセーレン株式会社の登録商標です。■CIVIC、TYPE R、INTEGRA、NSX、Honda LogR、Honda SENSING、LKAS、PGM-FI、VSA、VTECは本田技研工業株式会社の商標です。■製造事業者：本田技研工業株式会社

環境仕様

基礎情報	車両型式			6BA-FL5
	原動機	型式		K20C
		総排気量(L)		1.995
	駆動装置	駆動方式		FF
		変速機		6MT
環境性能情報	燃料消費率＊1	WLTC	燃費（km/L）＊2	12.5
			市街地モード（WLTC-L）	8.6
			郊外モード（WLTC-M）	13.1
			高速道路モード（WLTC-H）	15.0
			CO_2排出量(g/km)〈燃費からの換算値〉	185.7
	排出ガス	適合規制・認定レベル		平成30年排出ガス基準75%低減
		試験モード		WLTCモード
		認定基準値（単位：g/km）	CO	1.15
			NMHC	0.025
			NOx	0.013
		参考		—

環境性能情報	適合騒音規制レベル		平成28年騒音規制 規制値：加速走行73dB（A）
	エアコン冷媒	種類/GWP値＊3	HFO-1234yf/1＊4
		使用量	470g
	車室内VOC		自工会目標達成（厚生労働省室内濃度指針値以下）
	環境負荷物質削減	鉛	自工会2006年目標達成（1996年使用量＊5の1/10）
		水銀	自工会目標達成（2005年1月以降使用禁止＊6）
		六価クロム	自工会目標達成（2008年1月以降使用禁止）
		カドミウム	自工会目標達成（2007年1月以降使用禁止）
環境への取り組み	リサイクル	樹脂、ゴム部品への材料表示	100g以上の樹脂部品全て
		リサイクルし易い材料＊7を使用した部品	ウインドウモール類などの内外装部品
		再生材を使用している部品	バッテリーボックス
		リサイクル可能率	車全体で95%以上＊8
	その他	グリーン購入法適合状況	—

＊1 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。＊2 WLTCモード：市街地、郊外、高速道路の各走行モードを平均的な使用時間配分で構成した国際的な走行モード。市街地モード：信号や渋滞等の影響を受ける比較的低速な走行を想定。郊外モード：信号や渋滞等の影響をあまり受けない走行を想定。高速道路モード：高速道路等での走行を想定。＊3 GWP：Global Warming Potential（地球温暖化係数）＊4 フロン法において、カーエアコン冷媒は、2023年度までにGWP150以下（対象の乗用車における国内向け年間出荷台数の加重平均値）にすることを求められております。＊5 1996年乗用車の業界平均使用量は1850 g（バッテリーを除く）。＊6 交通安全上必須な部品の極微量使用を除外。＊7 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。＊8「新型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。※この環境仕様書は2022年9月現在のものです。

「平成30年排出ガス基準75%低減レベル」認定車

※このラベルはフロン法に基づく指定製品に使用されている冷媒フロンの環境影響度として用いられている地球温暖化係数（GWP）について、定められた目標への達成度を表したものです。