

2001.10.18

シビック TYPE R をフルモデルチェンジし発売

- [ENGLISH](#)
- [印刷](#)

Honda は、スポーティーでダイナミックなデザインと高いパフォーマンスで好評のシビック TYPE R をフルモデルチェンジし、12 月 6 日より全国のホンダプリモ店から発売する。

シビック TYPE R の開発コンセプトは“Dangan(弾丸) Hot Hatch”。「走る・曲がる・止まる」という高い基本性能と、力強さを表現したデザインを誇るエキサイティングな 3 ドアハッチバックとして、「ニュー・ブリットフォルム」、「エキサイティング・パフォーマンス」、「セーフティー & エコロジー」をテーマに開発された。

徹底して吸・排気効率を高めた最高出力 158kW(215PS) の 2.0L DOHC i-VTEC エンジンと、クロスレシオ 6 速マニュアルトランスミッションを搭載。サーキットを含むスポーツ走行時の高い動的性能とともに、一般路での爽快な走り味も実現している。

さらにエアロフォルムバンパー、レカロ社製フロントバケットシート、MOMO 本革巻 3 本スポークステアリングホイール、インパネ配置の 6MT アルミシフトノブの採用など、走りの装備を充実。シビックシリーズの走りの頂点として、クルマを操る楽しさを体感できるモデルとしている。同時に国土交通省「優一低排出ガス」認定を取得するなど、高い環境性能も実現している。

新型シビック TYPE R は、Honda として初めて、英国・Honda of the U.K. Manufacturing(略称 HUM)で生産され、日本に輸出されるモデルである。



シビック TYPE R

●販売計画台数(国内・月間)

300台

●全国メーカー希望小売価格(消費税含まず、単位:千円)

タイプ	エンジン	トランスミッション	価格
TYPE R	2.0L DOHC i-VTEC	6MT	2,200

<ボディカラー>

チャンピオンシップホワイト、ミラノレッド、ナイトホークブラック・パール

<C パッケージオプション(メーカーオプション)>

装備内容	価格
オート・エアコンディショナー(外気温表示機能付) パワーウインドウ(運転席挟み込み防止機構付) パワードアロック(テールゲート連動) 電波式キーレスエントリーシステム(ウエルカムランプ機能付) マップランプ 両席バニティミラー リアシェルフ ディスチャージヘッドライト(ハイ/ロービーム) プライバシーガラス(リアクォーター/テールゲート) ウォッシャー付間欠リアワイパー ボディ同色電動格納式リモコンドアミラー	330 千円 高

●新型シビック TYPE R の主な特長

<エクステリア>

- ・“ニュー・ブリットフォルム”をテーマに、エキサイティングなハッチバック・スタイルを追求。弾丸をイメージした個性的で存在感、躍動感のある力強いデザインの中に空力性能を最大限に盛り込み、高速走行時に優れた走行安定性を引き出すエアロダイナミックなフォルムを実現している。
- ・エアロフォルムバンパー(フロント/リア)、ストレイキー体型のサイドシルガーニッシュ

ユ、大型テールゲートスポイラーなどの専用パーツを標準装備。

<インテリア>

- ・“ダイレクトドライビング”をテーマに、ドライバー優先のスポーティーでパーソナルな空間を創出。
- ・インパネ配置のアルミシフトノブは、操作性向上のため、形状、ストローク、操作荷重に至るまできめ細やかにチューニング。
- ・高 G 領域でのホールド性を向上させた、ヘッドレスト一体型のスポーティーなレカロ社製バケットシート(フロント)、グリップフィーリングを向上させ、フィット感に優れた小径の MOMO 本革巻 3 本スポークステアリングホイールを採用。インストゥルメントパネルに、こだわりを感じさせるアルミ調パネルを配置。また、シリアルナンバーを刻印した TYPE R エムブレムをセンターコンソールに装着。

<パッケージング>

- ・優れた運動性とユーティリティを高次元で両立させる 3 ドアハッチバック専用のパッケージングを実現。広い室内空間を持ちながら、オーバーハング部を徹底的に短くし、車体の慣性モーメントを減らすことで高い運動性能を実現している。また、ショートノーズでありながら、世界最高水準の衝突安全性を実現する高効率なパッケージングも実現している。
- ・大人 2 名が十分にくつろげるリア席。
- ・コンパクトなリアサスペンションにより、フラットな荷室を実現。

<エンジン>

- ・高回転時に吸・排気バルブタイミング・リフト量を切り替える VTEC と、吸気バルブタイミングの位相をエンジン負荷に応じて連続的に制御する VTC (Variable Timing Control) を組み合わせた最高出力 158kW(215PS)、最大トルク 202N・m(20.6kg・m) の高回転・高出力型 2.0L DOHC i-VTEC エンジン。
- ・高回転域での吸気慣性を重視した単管等長ショートインテークマニホールドを採用。
- ・デュアルエキゾーストマニホールド、管径アップ、大容量サイレンサーの採用などにより排気抵抗を低減。
- ・高強度材採用の高回転対応コンロッド、高剛性クランクシャフト。

<トランスミッション>

- ・ 2.0L DOHC i-VTEC エンジンの高回転域のパワーゾーンを有効に活かすクロスレシオ 6 速マニュアルトランスミッションを採用。
- ・ 1、2 速はトリプルコーン、3 から 6 速まではダブルコーンの全段マルチシンクロコーンを採用し、シフト荷重を低減。さらにショートストロークのシフトの採用により、操作時間の短縮とスポーティーなシフトフィーリングを実現している。また、車速に応じてリバースギアのゲートを閉ざす制御機構も採用。誤操作を防止している。
- ・ 慣性マスを旧モデルから 26%低減した超軽量鍛造クロムモリブデン鋼フライホイールの採用により、俊敏なエンジンレスポンスと鋭い加速性能を実現。
- ・ トランスミッションに入力されるエンジンの回転変動を低減する新クラッチトーション機構を採用。
- ・ トルク感応型ヘリカル LSD(リミテッド・スリップ・ディファレンシャル)採用。

<ボディ>

- ・ スポーツ走行時の応答性と限界性能の向上を目指し、ボディ骨格部材の約 60%に高張力鋼板を使用。軽量化、ならびに徹底した高剛性化を図った新骨格ボディを実現。
- ・ 旧モデルに対し、静剛性で曲げ 20%、ねじり 80%向上。
- ・ ダッシュアッパーロッド、フロント／リア・ストラットタワーバー、パフォーマンス・ロッドの採用、フロアーフレーム連結の強化、各部断面の大型化などによりボディを更に高剛性化。

<シャシー>

- ・ フロント・トーコントロールリンク・ストラットサスペンション、リア・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を採用。シャープなステアリングフィールをもたらす VGR(可変ギヤレシオ)や EPS(電動パワーステアリング)の採用とあいまって、TYPE R にふさわしいスポーティーなハンドリングを実現。
- ・ サスペンションアームやハブベアリングの強化により、高い接地点剛性を実現。ハンドリングレスポンスやリニアリティを向上。
- ・ リアサスペンションのアッパー／ロアアームの張り角を最適化。仮想アーム長の延長により、ロール時のリア・ロールセンター高の変化量を減少させ、常に前下がりのロール姿勢を保つセッティングとしている。これにより、クルマの挙動を容易に認識できるようにすることで、ドライバーとクルマの一体感をさらに向上。
- ・ トルク感応型ヘリカル LSD、205/45R17 の大径タイヤを採用。ブレーキはフロントを 16 インチベンチレーテッドディスクとするとともに、マスターパワー、ピストン形状、パ

ッドなどのチューニングも実施し、少ない踏力で優れた効きを実現。剛性感のあるブレーキフィーリングと走る楽しさを向上している。

<安全性能>

- ・ Honda 独自の G コントロール技術に基づく、前面フルラップ 55km/h、前面オフセット 64km/h、側面 55km/h、後面 50km/h の衝突に対応した世界最高水準の新・衝突安全ボディ。
- ・ さらに現実の事故実態を見つめ、Honda 独自の目標を設定したクルマ対クルマの衝突実験*を実施。従来の固定バリアへの衝撃に比べて、より厳しい対応が要求される衝突実験においても目標値をクリアする高い衝突安全性能を確保している。
- ・ 歩行者傷害軽減ボディの対策部位を、頭部に加え脚部にまで拡大。
- ・ 衝突時の乗員傷害を軽減する頭部衝撃保護インテリアを採用。
- ・ 運転席用&助手席用 SRS エアバッグシステムを全タイプに標準装備。
- ・ ISO FIX 対応チャイルドシート固定専用バーをリア席左右に標準装備。さらに、チャイルドシートの上部をテザーベルトで固定することにより、万一の衝突時にチャイルドシートの前方移動を効果的に抑制するアンカープレートアタッチメントをオプションで用意。

※相手重量 2 トンクラスまでの乗用車、双方の衝突速度 50km/h、50% 前面オフセットの衝突実験

<環境性能>

- ・ 排出ガス中の大気汚染物質 (HC、NO_x) を大幅に低減。平成 12 年度排出ガス規制値の 50% 以下まで低減したクリーン性能を実現し、国土交通省「優一低排出ガス」認定を取得。
- ・ インテリアのインジェクション成形部品のほとんどにリサイクル性に優れたオレフィン材を使用。クルマ全体で 90% 以上*のリサイクル可能率を達成。

※Honda 独自の算出規準による