HONDA

Información de prensa

Honda Civic Type R
2015

Contenido

1. **Honda Civic Type R 2015: un coche de competición para la carretera**

2. **Nuevo motor VTEC TURBO de 2.0 litros de altas revoluciones y lleno de carácter**

3. **La función dicta la forma: diversas mejoras de estilo muy llamativas optimizan el flujo de aire para contribuir al rendimiento y la estabilidad**

4. **Nuevos y avanzados sistemas para la suspensión, exclusivos del Civic Type R, que garantizan unas gratificantes sensaciones de conducción y optimizan la transmisión de potencia**

5. **El nuevo modo +R intensifica la respuesta del chasis y del motor para una conducción más emocionante**

6. **Su equipamiento de primer nivel se puede mejorar con el GT Pack opcional y una amplia variedad de accesorios**

7. **El Civic Type R, diseñado para triunfar, representa la próxima generación de *hatchback* con unas prestaciones líderes en su clase**

8. **Especificaciones técnicas**

1. Introducción: el nuevo Honda Civic Type R es el Type R más extremo y de mayor rendimiento que se ha fabricado jamás, y establece nuevos estándares en el segmento europeo de compactos de cinco puertas de alto rendimiento con tracción delantera

- Nuevo motor VTEC TURBO de 2.0 litros de altas revoluciones y lleno de carácter
- La función dicta la forma: diversas mejoras de estilo muy llamativas optimizan el flujo de aire para contribuir al rendimiento y la estabilidad
- Nuevos y avanzados sistemas para la suspensión que garantizan unas gratificantes sensaciones de conducción y optimizan la transmisión de potencia
- El nuevo modo +R intensifica la respuesta del chasis y del motor para una conducción más emocionante
- El GT Pack completa las características de estilo, comodidad y seguridad
- El Civic Type R, diseñado para triunfar, representa la próxima generación de *hatchback* con unas prestaciones líderes en su clase

Tras una espera de varios años, en 2015 presenciaremos la llegada de unos de los *hatchback* más deseados del mundo: el Honda Civic Type R. Anunciado como el "coche de competición para la carretera", el nuevo Civic Type R está equipado con el motor Type R más agresivo y de mayor rendimiento que se haya desarrollado jamás, y se espera que establezca nuevos estándares en el segmento de los modelos de cinco puertas de alto rendimiento con tracción delantera.

Los ingenieros de Honda, partiendo del concepto japonés "Buttigiri", que significa "romper con todo y dejarlo atrás", tenían como objetivo desarrollar un Type R que superara las altas expectativas propias de la insignia roja, reservada para los monoplazas de Fórmula 1 y para los modelos más extremos de la marca. El nuevo Civic Type R se ha diseñado para proporcionar un rendimiento dinámico y líder en su clase, ya sea en vías rápidas, por carreteras sinuosas o en circuitos. Además, también ofrece una gran facilidad de conducción y la funcionalidad que cabe esperar de un Civic.

Una aplicación de primer nivel del nuevo motor VTEC TURBO de Honda, un estilo agresivo orientado a la funcionalidad y nuevas tecnologías pioneras en el chasis se combinan para ofrecer una de las experiencias de conducción más gratificantes y

auténticas disponibles en cualquier segmento. El Civic Type R responde igualmente bien a la hora de ofrecer esta experiencia tanto en la carretera como en la pista, con solo pulsar un botón.

El nuevo Civic Type R 2015 marca el comienzo de una nueva era de rendimiento para Honda al fundamentarse en su naturaleza basada en la competición para ofrecer el máximo nivel en la gama Civic.

El nuevo Civic Type R, que forma parte de la gama de vehículos completamente nuevos y de próxima generación de Honda para 2015, es un ejemplo del enfoque pionero de la marca de ofrecer una innovación tecnológica capaz de facilitar la vida a sus clientes. Disponible únicamente como modelo de cinco puertas, catapultará de nuevo a Honda dentro del segmento de los compactos de cinco puertas con tracción delantera cuando se ponga a la venta en Europa a partir de julio de 2015.

2. Nuevo motor VTEC TURBO de 2.0 litros, de altas revoluciones y lleno de carácter, con mayores niveles de potencia, par y respuesta que ningún otro motor fabricado por Honda hasta la fecha

- Motor de gasolina VTEC TURBO de 2.0 litros turboalimentado de inyección directa
- Tecnologías avanzadas que mejoran los niveles de potencia, respuesta y eficiencia
- Sistemas de refrigeración que permiten una alta potencia y un rendimiento continuo a altas velocidades
- Transmisión manual de seis velocidades con un cambio muy directo que consigue transmitir grandes sensaciones al conductor
- Sistema de escape de cuatro salidas perfeccionado en términos de sonoridad y rendimiento

Bajo el capó del nuevo Civic Type R, se aloja el nuevo motor de gasolina VTEC TURBO de 2.0 litros turboalimentado y de inyección directa, que proporciona unos niveles de potencia, par y rendimiento incomparables en el segmento de los *hatchback* con tracción delantera. Ofrece una potencia máxima de 310 CV* a 6500 rpm y un par máximo de 400 Nm* a 2500 rpm (ambas cifras superiores a las de cualquier otro modelo Type R de Honda).

Como referencia visual de la inspiración que esconde la marca Type R, la tapa de los árboles de levas en rojo brillante y el colector de admisión en aluminio recuerdan a los Civic que participan en el Campeonato Mundial de Turismos WTCC de 2015.

Al aplicar la máxima velocidad a 7.000 rpm, el motor —que forma parte de la serie Earth Dreams Technology de nueva generación de Honda— acciona un nuevo sistema avanzado de turbocompresión que incorpora la legendaria tecnología de control electrónico variable de apertura y elevación de válvulas (VTEC) y control de de distribución variable dual (VTC), tecnologías que proporcionan respuesta desde los niveles bajos y una entrega de aceleración continua.

Al combinar un turbocompresor con las tecnologías VTEC y VTC, se obtienen diversas ventajas en términos de potencia, eficiencia y funcionalidad. La tecnología Dual VTC permite un cierto solapamiento en la distribución de las válvulas, que se

controla de forma precisa en un amplio intervalo de revoluciones a fin de mejorar la capacidad de respuesta y la eficiencia. La tecnología VTEC modifica el grado de elevación de la válvula de escape, aumentando la presión de escape para reducir el retardo de respuesta del turbo a bajas revoluciones, a la vez que ofrece una mayor respuesta a elevadas vueltas. Gracias a las ventajas que ofrecen estas tecnologías, se puede utilizar un turbocompresor de un solo rotor para conseguir una punta de potencia única en su clase, manteniendo una respuesta a bajas vueltas del motor y una entrega de potencia a altas revoluciones. Para ofrecer una mayor capacidad de respuesta, el turbocompresor incorpora una válvula de descarga electrónica que ofrece un mayor grado de libertad en el control de la presión de la inducción en comparación con una unidad convencional.

El turbocompresor se combina con unos pistones de fundición de aluminio, unos balancines VTEC de aluminio, unas bielas forjadas y un cigüeñal ligero para minimizar el peso general, el tamaño y el momento de inercia del motor.

Las tecnologías de combustión de alta precisión no solo contribuyen a mejorar la potencia del motor, sino que también optimizan el nivel de ahorro de combustible y de emisiones de CO_2. La clave de estas tecnologías radica en un sistema de inyección directa que evita que el combustible se quede en los conductos de admisión al inyectarlo directamente en los cilindros y haciendo circular aire únicamente a través de los conductos, con la ayuda del control de inyección multipunto de Honda. Se utiliza un inyector de alta presión (20 MPa) para aumentar en gran medida la pulverización del combustible, lo que se suma a una mejora del caudal del 85 % y a un aumento de la presión del combustible del 45 % con respecto a un sistema convencional basado en bomba de combustible.

Los ingenieros de Honda trabajaron con gran meticulosidad para garantizar que, una vez que el combustible se inyectase en el cilindro, los colectores de admisión variable contribuyeran a la uniformidad de la mezcla de combustible dentro del cilindro. La morfología de la cabeza de los pistones y los conductos de admisión se optimizaron por medio de amplios modelados y análisis de ingeniería asistida por ordenador a fin de que se combinasen de tal forma que se generase una intensa turbulencia. De esta manera se consigue mejorar la mezcla de aire y combustible y, por tanto, la efectividad de la combustión. El sistema de corte de ralentí mejora aún más la eficiencia, y la respuesta inmediata del encendido garantiza una aceleración

rápida cuando el vehículo está parado. En el modo +R, la función de corte de ralentí está desactivada.

El rendimiento arrollador del nuevo Civic Type R no tiene parangón en el segmento de los *hatchback* con tracción delantera: acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 5,7 segundos, y su velocidad máxima, siempre que esté permitido, es de la inigualable cifra de 270 km/h. A pesar de su increíble rendimiento, el Civic Type R ofrece unas emisiones reducidas de CO_2 de solo 170 g/km y un consumo de combustible excepcional a altas velocidades, además de cumplir la normativa Euro 6 sobre emisiones.

El motor del nuevo Civic Type R ofrece una alta relación de compresión de 9,8 y es turboalimentado, características que hacen que la gestión térmica cobre protagonismo. Por esta razón, el equipo de ingeniería incorporó numerosas tecnologías de refrigeración, como la refrigeración de los pistones y la culata, las válvulas de escape refrigeradas por sodio y un intercambiador térmico de tipo aire-aire de alta capacidad. La culata cuenta con una camisa de agua de dos piezas, que disminuye la temperatura de los gases de escape y reduce de forma efectiva la temperatura de la cámara de combustión. Además, cada uno de los pistones cuenta con un canal de refrigeración que suministra un mayor flujo de aceite. Juntas, estas tecnologías de refrigeración garantizan que el motor genere siempre un alto nivel de potencia, incluso en condiciones de carga elevada y de altas velocidades de un circuito de competición.

Ya sea para mejorar los tiempos de vuelta en los circuitos de carreras, hacer las delicias del conductor en su carretera secundaria favorita o proporcionar la mejor comodidad día tras día, un buen motor requiere una buena transmisión. Así pues, se optó por una transmisión manual de seis velocidades con un cambio muy directo para mantener una conexión gratificante con el conductor y sacar también el máximo partido de la gran potencia, el firme par y las altas revoluciones que ofrece el motor.

El cambio de marchas se ha diseñado para ofrecer las mejores sensaciones en toda la historia de las versiones Type R. La rapidez de los cambios de marcha está directamente relacionada con los tiempos de vuelta en los circuitos de carreras, mientras que la sensación del cambio de marcha es fundamental a la hora de disfrutar de la conducción. El mismo recorrido de 40 mm que en el cambio del NSX-R de 2002 contribuye a un tiempo de cambio excepcionalmente rápido, pero esto no

sería posible sin que al mismo tiempo se redujese la fuerza necesaria para accionar la palanca de la caja de cambios. Gracias a un cambio sincronizado de gran capacidad, se ha conseguido reducir de forma significativa la resistencia mecánica, y la vibración producida cada vez que el embrague se acopla se ha eliminado mediante un volante de doble masa. Al aumentar la rigidez de cada una de las piezas, se ha conseguido mejorar en gran medida el control del cambio al pasar diagonalmente de segunda a tercera y de cuarta a quinta.

Cada una de las seis relaciones de cambio se ha optimizado para mejorar el rendimiento y se adapta a las curvas de par y de potencia del motor. Por ejemplo, la velocidad máxima de 270 km/h se alcanza en la sexta marcha, cuando se llega a la potencia máxima a 6.500 rpm.

La transmisión final se obtiene por medio de un diferencial autoblocante helicoidal con una capacidad de respuesta excepcional. Este tipo de diferencial mejora la tracción en los virajes, incluso en los más agresivos. Esta tecnología, en comparación con un diferencial tradicional, ha permitido reducir los tiempos de vuelta del nuevo Civic Type R en tres segundos por vuelta en la sección norte del circuito de Nürburgring.

En sintonía con el enfoque del nuevo Civic Type R, un radiador de aceite específico para la caja de cambios proporciona un rendimiento de refrigeración capaz de soportar condiciones continuadas de alta carga como las que se dan en un circuito de carreras. El radiador de aceite está instalado en la parte inferior de la transmisión y recibe aire frío por el cárter de la transmisión, con forma de aleta, que coincide con aspas de refrigeración en el protector del motor. A pesar de incluir un radiador de aceite, el uso de un cárter de gran rigidez contribuye a que la transmisión del nuevo Civic Type R sea la más ligera de su clase.

El sistema de escape de cuatro salidas se ha perfeccionado para ofrecer niveles optimizados de sonoridad y rendimiento, lo que queda claro desde el primer momento en que se arranca el motor del nuevo Civic Type R. El sistema es capaz de gestionar un mayor caudal de gases de escape al haberse alineado el tubo y eliminado el silenciador en la sección delantera. Por otro lado, el sonido del sistema de escape se ha optimizado al retirar el silenciador que se suele utilizar para amortiguar el ruido. En su lugar, un resonador situado en la sección trasera mantiene el ruido dentro de los niveles normalizados y reduce sólo determinadas

bandas de frecuencia. Los anclajes de montaje del sistema de escape también se han perfeccionado y permiten la incorporación de un segundo elemento para controlar el ruido dentro del sistema, a la vez que se asegura que el sonido de los gases de escape aumenta en consonancia con el par del motor.

3. La función dicta la forma: diversas mejoras de estilo muy llamativas optimizan el flujo de aire para contribuir al rendimiento y la estabilidad

- Características aerodinámicas que garantizan una elevación nula y una resistencia mínima
- Control efectivo de la temperatura que contribuye a una refrigeración eficaz del motor y los frenos
- Estilo y colores de la carrocería distintivos que hacen destacar al Type R
- El enfoque centrado en el rendimiento abarca el diseño y las características del interior

Las modificaciones de estilo exclusivas del Civic Type R le dotan de una presencia agresiva y decidida, en la que casi todo tiene una finalidad funcional. El tamaño de los orificios de la parrilla del paragolpes delantero, por los que circula aire hasta el intercambiador térmico, se ha diseñado específicamente para minimizar las pérdidas aerodinámicas. Su diseño deportivo y aerodinámico refleja que se trata de un coche desarrollado principalmente para ofrecer un rendimiento impecable a altas velocidades. Gracias al énfasis puesto en la aerodinámica, se ha conseguido un coeficiente de elevación igual a cero y una resistencia mínima que proporciona un rendimiento aerodinámico líder en su clase.

En la estructura aerodinámica exclusiva del Civic Type R, se han utilizado elementos específicos que generan carga aerodinámica para crear una elevación general negativa poco común en el segmento y única en esta clase de vehículos en concreto. Al prestar especial atención al flujo de aire, no solo alrededor del coche sino también a través de él, se ha conseguido una elevación negativa (flujo de aire que empuja el coche contra la carretera) en los dos ejes, además de una resistencia aerodinámica mínima. Esto es especialmente destacable en la parte delantera del coche y permite una gran estabilidad a altas velocidades con una velocidad máxima líder en su clase de 270 km/h.

Para ello, esta cuarta generación del Civic Type R se sometió a análisis, pruebas y a un desarrollo exhaustivo en materia de aerodinámica. El equipo de desarrollo trabajó sin descanso para conseguir estas metas por medio del modelado basado en la dinámica de fluidos computacional (CFD) y de las pruebas realizadas en el túnel de viento de las instalaciones dedicadas a la competición de Honda en Sakura (Japón).

Este trabajo de desarrollo se validó gracias a unas amplias pruebas con prototipos, tanto en la carretera como en la pista, incluido el circuito de Fórmula 1 de Suzuka, la sección norte del circuito de Nürburgring y las instalaciones de pruebas de Takasu de Honda.

La nueva parte inferior, prácticamente plana, favorece el flujo de aire por debajo del vehículo y, además, se combina con un difusor trasero que optimiza la carga aerodinámica, de modo que se consigue de forma eficaz un efecto de "succión" en la carretera. El flujo de aire se controla también mediante un amplio bifurcador delantero y unos profundos faldones, que generan carga aerodinámica en el eje delantero y reducen asimismo la elevación, mientras que el paragolpes delantero se ha diseñado específicamente para inhibir las turbulencias del aire en las llantas delanteras, de manera que se mejora la estabilidad a altas velocidades y se reduce también la fuerza de elevación.

La estructura del alerón (el ángulo, la altura y la forma, así como las placas finales verticales) se ha diseñado meticulosamente para optimizar la carga aerodinámica en el eje trasero sin provocar un aumento significativo de la resistencia a altas velocidades. Esto contribuye a mejorar la capacidad de estabilidad, especialmente en curvas a alta velocidad.

El control de la temperatura era otro aspecto principal para el equipo de diseño, lo que se hace notar en diversas modificaciones importantes a nivel externo. Las parrillas superior e inferior de mayor tamaño del paragolpes delantero permiten la circulación de un mayor volumen de aire de refrigeración en el vano motor. El flujo de aire se canaliza a través del vano motor hacia las salidas de aire por encima de las ruedas en los paneles laterales delanteros y, por otro lado, las salidas de aire de los extremos de los pasos de rueda delanteros más amplios proporcionan unos niveles óptimos de refrigeración y ventilación para el motor de alto rendimiento.

Los pasos de rueda del nuevo Civic Type R se han ampliado para permitir unos anchos de vía delantero y trasero mayores. Los pasos están integrados y son de aluminio, lo que se traduce en una reducción del peso del 42 % con respecto a un panel de acero convencional

Los spoilers delanteros y los spoilers del portón tienen un acabado brillante en negro (piano black) para resaltar el perfil ancho y bajo del coche. En la parte trasera del coche, dos tubos de escape dobles sobresalen de forma prominente en los flancos del embellecedor trasero. La distancia entre los extremos de los tubos de escape y el embellecedor trasero brillante en negro (piano black) se ha reducido al mínimo hasta unos 20 mm. Esto confiere a la vista trasera del coche un toque extra de agresividad.

En la parte delantera, a lo largo del borde inferior de cada óptica se han dispuesto luces LED de circulación diurna. Su forma marcadamente elevada, gracias a dos fuentes de luz LED y una guía de luz, resalta la morfología de la óptica y constituye el elemento de iluminación de mayor longitud producido por Honda. Las ópticas traseras también incorporan barras de luces LED distintivas.

Además, unas nuevas llantas de aleación de 19 pulgadas ligeras y de gran rigidez, exclusivas del nuevo Civic Type R, ponen la guinda final en los cambios visuales. Los pasos de rueda, ahora de mayor tamaño, dan cabida a unos neumáticos 235/35 R19 que se desarrollaron específicamente para el Type R junto con Continental.

El nuevo Civic Type R está disponible en cinco colores distintivos que potencian el impacto visual de su nuevo estilo decidido. Además del blanco Championship White, que también se ha utilizado en las sucesivas generaciones de los icónicos vehículos Type R, los clientes pueden elegir entre los colores Crystal Black (perlado), Polished Metal (metalizado), Brilliant Sporty Blue (metalizado) y Milano Red (sólido).

En el interior, gracias a diversas renovaciones funcionales y estéticas diseñadas exclusivamente para el nuevo Type R, se consigue un habitáculo que no solo está preparado para la conducción en circuitos, sino que también hace que el día a día al volante tenga un carácter más deportivo. Los asientos, el volante y la palanca de cambios son exclusivos del modelo Type R, y tienen en cuenta la posición de conducción, la visibilidad de la información clave y los requisitos de control del conductor.

Los asientos deportivos de respaldo alto y diseño exclusivo, tapizados con un tejido negro con efecto aterciopelado con dobles costuras en rojo, proporcionan al conductor y al acompañante del asiento delantero un amplio apoyo lateral en las

curvas más agresivas. Un aspecto importante a la hora de ofrecer una posición de conducción adecuada para el nuevo Civic Type R es la altura del asiento. Al revisar la densidad y la altura de la espuma de uretano utilizada para los asientos, los ingenieros fueron capaces de reducir en un 20 % el grosor de los asientos delanteros, sin renunciar a la comodidad en la conducción del día a día. Esto se tradujo en un asiento con una estructura baja y permitió que el punto de la cadera quedase 20 mm más bajo en comparación con el coche estándar. El piso también se ha bajado 10 mm, con lo que el punto de la cadera queda en total 30 mm más cerca de la carretera que con respecto al Civic de 5 puertas.

La estructura renovada de los asientos traseros tiene cabida para dos pasajeros y, aunque se ha suprimido la función abatible de la base de los asientos, el respaldo de los asientos ofrece una división de 60:40 y un espacio de carga plano al abatirlos. Gracias a estas modificaciones, se ha reducido el peso un 17 % en comparación con el Civic de cinco puertas, al tiempo que se ha conservado el mismo volumen de carga máximo.

Para adaptarse al punto bajo de la cadera del asiento delantero, se ha modificado la posición del volante con el fin de garantizar la visibilidad de las pantallas informativas. Gracias al volante con la parte inferior plana, se garantiza el máximo espacio posible para las rodillas. La sensación de control del conductor se ha mejorado al reducir el grosor de los radios del volante, con lo que la posición de sujeción resulta más cómoda. El marcador de posición central rojo en la parte superior del borde del volante indica al conductor el ángulo de la dirección en las curvas.

Las dobles costuras en rojo del volante con revestimiento de cuero negro y en el tejido que recubre la palanca de cambios en negro son las mismas que las de los asientos. Además, el interior del techo está tapizado en negro, con lo que se realza el ambiente del habitáculo. Al igual que en los modelos anteriores del Type R, la palanca de cambios está fabricada con una aleación de aluminio mecanizada.

La pantalla inteligente de información múltiple (i-MID) incluye información específica del Civic Type R. El conductor puede seleccionar otras pantallas exclusivas del Type R, entre las que se incluyen las siguientes:

- Medidor de Fuerzas G, presión de los frenos y posición del pedal del acelerador
- Presión de turbo, temperatura del agua, presión del aceite y temperatura del aceite
- Tiempo de vuelta
- Tiempo de aceleración de 0 a 100 km/h
- Tiempo de aceleración de 0 a 100 m

Un indicador de revoluciones encima del tacómetro principal proporciona al conductor información visual para ayudarle a conseguir un rendimiento óptimo en el cambio de marchas. Cuando las revoluciones del motor aumentan, las luces de ambos extremos del indicador convergen para proporcionar al conductor una referencia visual sobre el tiempo óptimo para el siguiente cambio de marcha sin distraer su atención de la carretera. Un visor del cambio de marchas muestra la marcha seleccionada en cada momento con un retardo de 0,2 segundos.

4. Sus nuevos y avanzados sistemas para la suspensión, exclusivos del nuevo Civic Type R, garantizan unas gratificantes sensaciones de conducción y optimizan la transmisión de potencia

- Sistema de suspensión adaptativa a las cuatro ruedas desarrollado específicamente para el Type R
- Sistema avanzado de suspensión delantera reforzada de doble eje que mejora la estabilidad a altas velocidades, los virajes extremos y la sensibilidad del volante
- Suspensión trasera y sistema de dirección perfeccionados para el Type R
- Frenos y neumáticos específicos para completar un conjunto deportivo cautivador

Se ha incorporado una serie de avanzados sistemas para la suspensión, exclusivos del nuevo Civic Type R, con el fin de ofrecer unas prestaciones gratificantes y maximizar la transmisión de potencia a la carretera.

Además, se ha desarrollado un nuevo sistema de suspensión adaptativa a las cuatro ruedas específicamente para el Type R. Permite un control independiente y continuo de cada una de las ruedas para ofrecer una estabilidad excepcional en carretera, limitar la transferencia de peso a cada rueda en procesos de aceleración y desaceleración muy marcados, y mantener una conducción uniforme y fluida. Asimismo, contribuye a una conducción más cómoda y flexible en el día a día.

El sistema de suspensión adaptativa utiliza múltiples sensores para monitorizar el estado del coche en milisegundos. La corriente que se transmite a las bobinas electromagnéticas dentro de los amortiguadores se ajusta en tiempo real, de manera que se modifican los canales de flujo de aceite y se controla así la fuerza amortiguadora. El control independiente de cada rueda a través de una lógica desarrollada específicamente para la suspensión y los neumáticos mejora el contacto con la superficie de la carretera (incluso en el caso de las superficies irregulares) y mantiene unos niveles elevados de tracción a cualquier velocidad. Además, garantiza una maniobrabilidad y una estabilidad de gran precisión en los virajes a altas velocidades al limitar los balanceos de la carrocería, y mantiene una comodidad excepcional en la conducción normal.

El sistema de suspensión adaptativa también limita la transferencia de peso a cada rueda durante la aceleración (mediante la elevación de la parte delantera del coche) y la desaceleración (por medio del descenso de la parte delantera del coche), lo que garantiza una mayor tracción durante la aceleración y maximiza el rendimiento de la frenada. Esto contribuye a conseguir una conducción estable y uniforme longitudinalmente (por ejemplo, en carreteras con una gran inclinación) y lateralmente (por ejemplo, con un fuerte viento de costado).

Un sistema avanzado de suspensión delantera reforzada de doble eje mejora la estabilidad a altas velocidades, los virajes extremos y la sensibilidad del volante. En contraposición al ADS, la suspensión delantera reforzada de doble eje es un sistema mecánico con dos pivotes de apoyo. En lugar de la configuración integrada de mangueta y amortiguador de un sistema de amortiguación convencional, la mangueta y el amortiguador están separados, de manera que la mangueta recibe las interacciones de la dirección y el amortiguador recibe las de la superficie de la carretera. Este sistema logra reducir el efecto del par motor sobre la dirección en un 55% en comparación con el sistema de suspensión del Civic de 5 puertas. Contribuyen a ello los palieres que se han equilibrado con gran precisión obteniendo una mayor rigidez.

El sistema de suspensión delantero es capaz de proporcionar un mayor ángulo de avance que se traduce en una excelente estabilidad en línea recta a altas velocidades. Por otro lado, las características del ángulo de caída meticulosamente perfeccionado mantienen los neumáticos en la carretera durante los giros para aumentar el rendimiento del coche en los virajes. A fin de conseguir una mayor rigidez y un peso menor, las horquillas del amortiguador y los brazos inferiores están hechos de aluminio. Además, los cojinetes de máxima resistencia también contribuyen a la maniobrabilidad de gran respuesta del coche.

La dirección asistida eléctrica (EPS) de doble piñón desarrollada a partir de la instalada en el Civic de 5 puertas contribuye a proporcionar una respuesta rápida a la par que lineal, además de una notable sensibilidad del volante con mayores niveles de asistencia y par. Los engranajes del piñón que transforman los movimientos de giro del volante en un movimiento recto están ubicados en dos puntos. Esta distribución permite transmitir las interacciones de la dirección y los neumáticos al conductor sin ninguna influencia negativa por parte de la asistencia auxiliar, que se acciona exclusivamente por medio del segundo engranaje. Además,

se ha desarrollado también una lógica de control de las reacciones del ángulo de la dirección que proporciona una firme sensibilidad al maniobrar en torno a la posición central, al tiempo que sigue proporcionando una respuesta óptima en las curvas. Al aumentar la rigidez de la zona alrededor del rodamiento de la cremallera, el alojamiento de aluminio y el montaje, se ha conseguido incrementar aún más la sensibilidad y la capacidad de respuesta.

La suspensión trasera con barra de torsión en forma de H del Type R mejora la estabilidad a altas velocidades, incluso en curvas a gran velocidad, gracias a su contribución a la hora de maximizar la rigidez de la barra. A diferencia de la barra de torsión en forma de H del Civic estándar, la del Type R está fabricada con conductos aplastados en lugar de con un bloque macizo, lo que mejora la rigidez de la barra trasera en un 177 % y elimina la necesidad de una barra estabilizadora trasera, con lo que también se reduce el peso. Los cojinetes de los brazos oscilantes de máxima resistencia también contribuyen a mejorar la rigidez lateral.

Se incrementó la rigidez de la carrocería en un 18% mediante la optimización del diseño de los soportes y la aplicación de adhesivo, en lugar del uso de material de acero estructural adicional.Esta estrategia, permitió ahorrar 4,5 kilogramos

El sistema de asistencia a la conducción ágil es otra tecnología avanzada que mejora aún más la estabilidad del coche, especialmente al responder a las interacciones rápidas de la dirección o a cargas elevadas de giro como las que se producen durante las maniobras evasivas de emergencia. El sistema de asistencia a la conducción se acciona por medio del sistema de asistencia de estabilidad del vehículo y aplica una ligera fuerza de frenado, imperceptible para el conductor, a las ruedas interiores al girar el volante. De esta manera, se consiguen unos mayores niveles de capacidad de respuesta y estabilidad, además de una experiencia de conducción más satisfactoria.

Dado que era imposible encontrar un neumático que se adaptase de forma natural al carácter y la esencia del nuevo Civic Type R, los ingenieros de Honda colaboraron con Continental para crear un neumático a medida que proporcionase unos niveles superiores de estabilidad en las curvas y adherencia.

Además, está equipado con un juego de frenos Brembo de alto rendimiento desarrollado específicamente para el Civic Type R. En la parte delantera, unas

pinzas de freno de cuatro pistones aplican una fuerza de frenado a unos discos de 350 mm —los de mayor longitud que se hayan instalado nunca en un modelo Type R de producción—, que están perforados para estabilizar la fricción durante el frenado entre disco y pinza a elevadas temperaturas.

El diámetro de los discos traseros se ha incrementados20 mm., así como el grosor de los mismos para soportar el calor y mejorar las prestaciones.

5. El nuevo modo +R intensifica la respuesta del chasis y del motor para una conducción más emocionante

- El modo +R desencadena diversos cambios dinámicos en los sistemas del Type R
- Proporciona una experiencia de conducción incluso más intensa (perfecta para circuitos)
- Se indica que el modo +R está accionado mediante diversos cambios en la pantalla del salpicadero y la pantalla i-MID

El nuevo Civic Type R marcará el debut del nuevo modo +R, que aumenta la respuesta de diversos sistemas del chasis y el motor. Este modo ofrece una experiencia de conducción incluso más intensa, perfecta para circuitos y que a buen seguro apreciarán los verdaderos amantes de la conducción deportiva.

El botón +R se encuentra a la izquierda de la columna de dirección. Cuando se activa el modo +R, una serie de cambios visuales informan al conductor. El área del panel de instrumentos pasa de iluminarse en blanco a hacerlo en rojo. Además, aparece el logotipo +R a la izquierda del indicador de revoluciones y el sistema de corte de ralentí se desactiva.

Con el modo +R seleccionado, se activan diversos cambios dinámicos en los sistemas de comportamiento y conjunto propulsor del Civic Type R.

La capacidad de respuesta del motor aumenta, y la asignación de par se modifica y adopta un ajuste más agresivo y más orientado al rendimiento, de forma que se puede aplicar más par disponible a velocidades del motor reducidas. La dirección electrónica asistida reduce el nivel de asistencia para proporcionar una sensibilidad del volante más fuerte y compacta.

La fuerza amortiguadora básica del nuevo sistema de suspensión adaptativa de cuatro puntos se incrementa en un 30 %. Esto hace que el comportamiento del coche sea más firme y ágil, y ofrezca así una maniobrabilidad de altas prestaciones. El sistema de asistencia a la estabilidad del vehículo se ajusta para centrarse en la aceleración y el rendimiento, de manera que se consigue un mayor ángulo de guiñada y deslizamiento antes de tener que intervenir.

El modo +R también proporciona un enfoque más dinámico en la pantalla i-MID para el conductor. En el modo +R, se puede acceder a los niveles del Type R directamente desde cualquiera de las cuatro pantallas de información básica o bien acceder directamente a la primera pantalla específica del Type R. La selección de una pantalla de rendimiento específica se indica en la pantalla por medio de una imagen del Type R. En el modo +R, también es posible visualizar información sobre el vehículo, incluso si está funcionando el cronómetro.

6. Equipamiento de primer nivel, versión GT y amplia variedad de accesorios

- El nuevo Civic Type R es tan cómodo en la carretera como en la pista gracias a su equipamiento de primer nivel
- La versión GT proporciona completas mejoras de estilo, comodidad y seguridad
- Una serie de accesorios ofrece diversas opciones para personalizar el exterior y el interior

Seguridad y equipamiento de serie

El sistema de infoentretenimiento Honda Connect completamente nuevo se incorpora de serie en el nuevo Civic Type R para ofrecer comodidad y conectividad en carretera. Honda Connect, de uso sencillo e intuitivo, ejecuta Android, el sistema operativo para smartphones más conocido del mundo, e incorpora los comandos habituales de pellizco, deslizamiento y toque para acceder a sus funciones.

El sistema Honda Connect permite a los ocupantes de los asientos delanteros tener un acceso rápido a la información del vehículo, la cámara de visión trasera para el estacionamiento y la música, así como a la conectividad Bluetooth. Entre las funciones del nuevo sistema, se incluyen el acceso a Internet, aplicaciones previamente instaladas, Honda App Centre, la radio AM/FM/DAB o por Internet, la interfaz del teléfono, la conectividad Bluetooth, los controles integrados en el volante y la cámara de visión trasera para el estacionamiento con indicaciones dinámicas. El sonido corre a cargo de un sistema de audio de 180 vatios con seis altavoces.

El nuevo sistema Honda Connect, que debutó en el CR-V de 2015 este mismo año, ofrece una conectividad excelente que permite a los propietarios del Honda mantenerse en contacto de forma segura en sus desplazamientos. Honda Connect también admite la tecnología MirrorLink, con lo que ofrece una conectividad perfecta entre el sistema y el smartphone del usuario, siempre que sea compatible. Esta tecnología permite al usuario duplicar la pantalla de su smartphone a través de Honda Connect y obtener acceso a las aplicaciones del teléfono.

Con Honda Connect, también puedes conectarte a Internet a través del puerto de red Wi-Fi para smartphones o un enrutador Wi-Fi móvil, con lo que se permite

navegar por Internet en el coche, siempre que esté parado, para buscar servicios locales u obtener información sobre puntos de interés cercanos a la ubicación del vehículo.

El sistema se suministra con una variedad de aplicaciones previamente instaladas, aunque el usuario puede descargar otras aplicaciones de Honda App Centre.

Entre las aplicaciones previamente instaladas, se incluye Aha, mediante la que se puede acceder fácilmente a los contenidos y con la que el conductor puede mantener la vista en la carretera. Aha ofrece miles de canales de audio —música de todo tipo, noticias, podcasts y audiolibros— así como publicaciones de noticias de redes sociales y servicios basados en la ubicación. Con su interfaz fácil de usar, buscar cualquier elemento, ya sea una cuenta de Twitter o actualizaciones sobre el pronóstico del tiempo, es seguro y sencillo y solo se necesita pulsar un botón. Aha también incluye búsquedas de puntos de interés (POI), de manera que permite a los usuarios localizar fácilmente restaurantes y hoteles cercanos.

El climatizador con control automático y el control de crucero con limitador de velocidad completan la amplia lista de equipamiento de serie.

El nuevo Civic Type R ostenta la misma calificación de seguridad Euro NCAP de cinco estrellas otorgada al Civic estándar de cinco puertas. Tiene la misma estructura de carrocería ACE™ (del inglés *Advanced Compatibility Engineering*™, ingeniería de compatibilidad avanzada) e incorpora los mismos airbags (conductor, pasajero, lateral y lateral de cortina), elementos de seguridad pasiva (incluidos los reposacabezas con protección contra traumatismo cervical) y seguridad activa electrónica.

La estructura de carrocería ACE™, desarrollada en las instalaciones de pruebas de colisiones de Tochigi, se ha convertido en un punto fuerte de gran reconocimiento dentro de las credenciales de seguridad de Honda. La estructura de carrocería ACE™ ofrece una protección significativamente mejorada a los ocupantes en diversas condiciones de accidente del mundo real. El chasis principal poligonal montado en la parte delantera se ha diseñado para evitar la deformación del habitáculo al distribuir la fuerza por diversas trayectorias que soportan la carga en mayor medida y alejadas de la cabina de pasajeros. Además, contribuye a minimizar las probabilidades de que los vehículos queden por encima o por debajo unos de

otros, un aspecto especialmente importante cuando se produce una colisión frontal entre vehículos de diferentes alturas, pesos o construcción del chasis.

El sistema activo de frenado en ciudad (CTBA), que se ha diseñado específicamente para evitar y reducir los accidentes a baja velocidad, utiliza un radar láser que examina la carretera por la que avanza el vehículo y acciona automáticamente los frenos en caso de que se detecte un riesgo de colisión inminente. El sistema funciona a velocidades por debajo de los 32 km/h y se ha diseñado para detectar coches y camiones.

Versión GT

Los clientes tienen la opción de elegir la versión GT para añadir otras mejoras de estilo, comodidad, infoentretenimiento y tecnología de seguridad a su nuevo Civic Type R.

En el exterior, la versión GT añade elementos rojos al bifurcador delantero y al difusor trasero para un impacto visual aún más llamativo, pero es en el interior donde se encuentran las mejoras más significativas de este acabado.

El conductor podrá disfrutar de características que ofrecen un mayor nivel de comodidad, como los sensores de aparcamiento delanteros y traseros, faros que se activan con la oscuridad, sensores de lluvia que activan automáticamente el limpiaparabrisas, los retrovisores exteriores eléctricos y el sistema de control de crucero adaptativo (ACC), que permite al conductor establecer la velocidad y la distancia de seguridad que desea mantener con respecto al vehículo que circula por delante.

En la versión GT el sistema de navegación por satélite integrado Garmin (con cinco años de actualizaciones gratuitas) se añade al sistema de infoentretenimiento Honda Connect de serie. Los amantes de la música disfrutarán con la incorporación de un reproductor de CD y un sistema de audio de primera calidad de 212 vatios y ocho altavoces.

Todos los ocupantes podrán disfrutar del climatizador con control dual automático, así como de la sofisticación del habitáculo, que se complementa con la iluminación interior en rojo.

La versión GT también incorpora los sistemas avanzados de asistencia a la conducción de Honda. En esta selección completa de tecnologías de seguridad basada en sensores, se incluyen el sistema de avisador de colisión frontal, el sistema de alerta de cambio involuntario de carril, el sistema de luces de carretera automáticas, el avisador de ángulo muerto, el sistema de alerta de tráfico cruzado, el sistema de reconocimiento de señales de tráfico y el control de crucero adaptativo.

Sistema de advertencia de colisión frontal

El sistema de advertencia de colisión frontal detecta si existe un riesgo de colisión al reconocer el vehículo (coche o camión) que circula por delante mediante una cámara multiuso. El sistema funciona cuando el coche circula a una velocidad de 15 km/h o superior. Cuando detecta un riesgo de posible colisión, emite señales de advertencia de tipo visual y acústico. La distancia mínima para que se active la alerta se puede configurar según las preferencias del conductor, que además también tiene la posibilidad de desactivar el sistema en todo momento.

Sistema de alerta de cambio involuntario de carril

El sistema de alerta de cambio involuntario de carril utiliza la cámara multiuso para realizar un seguimiento de las marcas de los carriles de la carretera. Si el coche se desvía del carril por el que circula sin indicarlo, este sistema avisa al conductor con señales de advertencia a nivel acústico y visual. El conductor puede desactivar el sistema en cualquier momento.

Sistema de luces de carretera automáticas

El sistema de luces de carretera automáticas funciona a velocidades de más de 40 km/h, y enciende y apaga automáticamente las luces de carretera en función de la presencia de vehículos (coches, camiones y motocicletas) que circulen por delante y por detrás, y la luz del entorno. El conductor puede desactivar el sistema en cualquier momento.

Avisador de ángulo muerto

El avisador de ángulo muerto utiliza la tecnología de radar para detectar automáticamente los vehículos situados dentro de los ángulos muertos del conductor y alertar de posibles peligros cuando el vehículo circula a velocidades de más de 20 km/h. El sistema se ha diseñado para detectar coches y camiones, y proporciona

asistencia a los conductores en diversas situaciones, como al adelantar a otros vehículos o en incorporaciones o cambios de carril.

Cuando un vehículo se adentra en un ángulo muerto del conductor, se muestra una señal visual en el espejo retrovisor. Esta señal permanece hasta que el vehículo abandona el ángulo muerto. Si el conductor acciona el indicador mientras el vehículo se encuentra en el ángulo muerto, la señal de advertencia visual parpadea y se emite una señal de advertencia acústica para avisar al conductor del posible peligro.

Sistema de alerta de tráfico cruzado

El sistema de alerta de tráfico cruzado de Honda utiliza sensores de radar traseros en los laterales para avisar al conductor de posibles vehículos que se acerquen al girar. La dirección del vehículo que se aproxima se muestra en la pantalla de la cámara de visión trasera o mediante flechas que indican la dirección del vehículo en la pantalla i-MID y una señal de advertencia acústica. El sistema se ha diseñado para detectar coches y camiones que circulen a una velocidad de hasta 25 km/h.

Sistema de reconocimiento de señales de tráfico

El sistema de reconocimiento de señales de tráfico utiliza la cámara multiuso para detectar señales de la carretera siempre que el vehículo circula hacia delante. Este sistema reconoce y muestra automáticamente las señales a través de la pantalla i-MID una vez que el vehículo ha pasado la señal.

El sistema se ha diseñado para detectar señales de tráfico circulares que contengan límites de velocidad e información que prohíba el paso. Se pueden mostrar a la vez dos señales de tráfico, de manera que a la derecha de la pantalla solo se indican las señales de limitación de velocidad y a la izquierda se muestran las señales que prohíben el paso y limitan la velocidad con información adicional, como condiciones atmosféricas, etc.

Opciones de paquetes de accesorios

El nuevo Civic Type R está disponible con una variedad más amplia de paquetes de accesorios y opciones individuales que ningún otro modelo Type R anterior, así que se puede personalizar el coche para adaptarse a las preferencias de cada cliente.

Paquete exterior en rojo

Con el paquete exterior en rojo, los clientes pueden darle su toque personal al Civic Type R para destacar aún más su esencia deportiva. Ofrece una combinación de accesorios que dota al coche de un estilo deportivo y sorprendente con toques en rojo Rally Red, incluidos un guarnecido en la parrilla delantera, cubiertas en los espejos retrovisores, elementos decorativos en el embellecedor trasero y un spoiler en el techo.

Paquete interior en rojo

Este paquete combina los elementos en rojo del exterior del coche con el interior para destacar su estilo deportivo. Se incluyen revestimientos en las salidas de aire, detalles en el volante, iluminación del habitáculo en rojo en el espacio para los pies de la parte delantera y guarnecidos en el umbral de las puertas.

Paquete exterior de fibra de carbono

El paquete exterior de fibra de carbono dota al Civic Type R de nuevos elementos destacados y exclusivos en un material clave en el mundo de la competición. Incluye revestimientos de fibra de carbono en los faros antiniebla, un guarnecido de fibra de carbono para el portón y un spoiler trasero tipo ala de fibra de carbono, disponible con placas finales en negro brillante o en rojo Rally Red.

Paquete interior de fibra de carbono

Este paquete, que ofrece la expresión definitiva de su legado de competición, incluye revestimientos de fibra de carbono en las salidas de aire y un acabado en fibra de carbono en la consola central y la guantera.

Opciones de accesorios individuales

Hay disponible una amplia variedad de opciones individuales, como el sistema de sonido 3D de Honda, así como elementos independientes de los diferentes paquetes de opciones. El sistema de sonido 3D de Honda es capaz de reproducir fielmente la

música al incorporar una unidad DSP (procesamiento de señales digitales) compacta en el sistema de sonido incluido de serie en el coche, de manera que se mejora el sonido al parecer el de una sala de conciertos.

Las características específicas del Civic Type R se pueden modificar seleccionando elementos independientes de los diversos paquetes de opciones. Por ejemplo, se puede aplicar fibra de carbono de forma artesanal al revestimiento de los faros antiniebla y añadirse también el guarnecido del portón o el spoiler trasero tipo ala, ambos de fibra de carbono (disponible con placas finales en negro brillante o en rojo Rally Red).

Se ofrece también un spoiler en el techo (en rojo Rally Red o en el color de la carrocería) para añadir un toque estético adicional. De igual manera, el guarnecido de la parrilla delantera está disponible en rojo Rally Red y en acabado cromado. Se puede optar por separado por los elementos decorativos del embellecedor trasero en rojo Rally Red, las cubiertas intercambiables en rojo Rally Red para los espejos retrovisores exteriores o una tapa para el depósito de combustible en negro brillante para resaltar el verdadero espíritu de competición del Type R.

En el interior, la iluminación del habitáculo en rojo en el espacio para los pies de las plazas delanteras proporciona un estilo deportivo a la par que sofisticado. La iluminación del espacio para los pies se activa al encender los faros delanteros y al abrir la puerta. Las alfombrillas en color negro de la versión básica destacan aún más el carácter del Type R, con líneas rojas y una insignia metálica del Type R.

El interior del coche se puede personalizar aún más incorporando el acabado en fibra de carbono en la guantera y la consola central, mientras que las salidas de aire se pueden resaltar con un revestimiento de fibra de carbono, en rojo Rally Red o en negro brillante. El volante se puede realzar con detalles en rojo Rally Red o negro brillante.

La gama completa de accesorios estará disponible a partir de julio en la aplicación de accesorios originales Honda, disponible en App Store y Google Play.

7. El Civic Type R, diseñado para triunfar, representa la próxima generación de hatchback con unas prestaciones líderes en su clase

- El prototipo del Civic Type R registró un tiempo nunca alcanzado por ningún otro compacto de cinco puertas de alto rendimiento con tracción delantera en el circuito de Nürburgring

Como parte de un programa de desarrollo y pruebas riguroso y detallado, un Civic Type R en fase de desarrollo previa a la producción consiguió un tiempo de vuelta de 7 minutos y 50,63 segundos en la sección norte del legendario circuito alemán de Nürburgring, que cuenta con una longitud de 20,8 km. Este tiempo es inigualable con respecto a cualquier otro vehículo de alto rendimiento de cinco puertas y tracción delantera.

Esta marca se obtuvo con un Civic Type R en desarrollo en la fase final de las pruebas previas a la producción. El coche en desarrollo contaba con un ajuste del motor estándar, con la misma suspensión, el mismo eje motriz, el mismo sistema de escape, los mismos frenos y la misma estructura aerodinámica que los incorporados en el Civic Type R de producción.

Se eliminaron algunos elementos de equipamiento, como el climatizador, el asiento del acompañante y el equipo de audio, para compensar el peso adicional de la jaula antivuelco, que se instaló expresamente por motivos de seguridad y no para proporcionar una mayor rigidez.

8. Especificaciones técnicas

- *Toda la información técnica es de carácter preliminar y está sujeta a cambios.*
- *Las cifras de consumo de combustible y emisiones de CO_2 están sujetas a su aprobación final.*

Carrocería y chasis

Se trata de un modelo de cinco puertas y cuatro asientos con una carrocería autoportante.

Motor

	TURBO VTEC de 2.0 litros (gasolina)
Tipo	Cuatro válvulas por cilindro
Capacidad	1996
Diámetro x carrera	86,0 x 85,9
Relación de compresión	9,8
Potencia	310 CV a 6500 rpm
Par	400 Nm de 2500 a 4500 rpm

Transmisión

Motor	TURBO VTEC de 2,0 litros
Manual; número de velocidades	6

Desmultiplicación

	TURBO VTEC de 2,0 litros Manual de seis velocidades con diferencial autoblocante (LSD)
1ª	3.625
2ª	2.115
3ª	1.529
4ª	1.125
5ª	0.911
6ª	0.734
Marcha atrás	3.757
Transmisión final	3.842

Suspensión y amortiguación

Parte delantera	Doble eje
Parte trasera	Barra de torsión en forma de H

Dirección

Tipo	Dirección asistida eléctrica de doble piñón
Giros de la dirección (de tope a tope)	2,25
Radio de giro (en ruedas)	11,8 metros

Frenos

Parte delantera	Discos ventilados y perforados de 350 mm; pinzas de freno de cuatro pistones
Parte trasera	Discos macizos de 296 mm

Llantas y neumáticos

Tamaño de la rueda	Neumáticos delanteros	Neumáticos traseros
19 pulgadas	235/35 R19	

Dimensiones (mm)

Exterior	(mm)
Longitud general	4390
Anchura general	1878
Anchura general	2065 (incluidos los espejos retrovisores)
Altura general	1466 (en vacío)
Distancia entre ejes	2594
Ancho de vía delantero	1605
Ancho de vía trasero	1528
Distancia al suelo	118 (con el conductor)

Capacidades (litros)

Equipaje	498 (asientos en posición vertical; método VDA)/1214 (asientos abatidos; método VDA hasta la luna)
Depósito de combustible	50

Pesos (kg)

Motor	TURBO VTEC de 2,0 litros Manual de seis velocidades
Peso en vacío	1382 (con el depósito lleno)

Rendimiento y consumo de combustible

Motor	TURBO VTEC de 2,0 litros Manual de seis velocidades
Velocidad máxima (km/h)	270
0-100 km/h (segundos)	5,7
Consumo de combustible urbano (l/100 km)	9,4
Consumo de combustible extraurbano (l/100 km)	6,1
Consumo de combustible combinado (l/100 km)	7,3
Emisiones de CO_2 combinadas (g/km)	170

-Fin-