

HONDA
The Power of Dreams

NSX






Never-Ending

Dreams.







1990年。Hondaはひとつの夢を実現した。

それは、高度な運動性能と快適性能を併せ持つ、まったく新しいスポーツカー・NSXの創生である。
“解放するスポーツ”というスローガンのもとHonda独創のパフォーマンスコンセプトとオールアルミボディをはじめとするエポックメイキングな技術の集積によって生を受けたNSXは、新しい時代のビュアスポーツとして、新しい領域のドライビングプレジャーを世に提案、スポーツカー界を大きく震撼させた。
以降、タイプR、タイプT、タイプSとラインアップを拡大しながら、数々の技術革新や緻密な進化を積み重ねビュアスポーツとしてのパフォーマンスを一歩一歩着実に、そして確実に高めてきた。

つねに時代と向き合いながら、その時代その時代に最高と呼べるスポーツカー品質を創出していく。いわば、時代進化ともいべき進化の理論がNSXにはある。そうした考えのもと私たちがとくにこだわってきたのは、人の感性を刺激するドライビングフィールの追求。それは単にスペックなどで表されるたぐいのものではない。実際にハンドルを握り、アクセルを踏み込んでこそ、みえてくる高性能。エンジン特性やハンドリングはもとより、シフトフィールに至るまで、すべての感触、すべての反応に、スポーツを求めた。NSXが掲げる高性能の追求とは、いたずらにスペックパワーを追うことではなく、いわゆる乗り味や走り味といった感覚領域の性能を高度に研ぎ澄ましていくことなのである。実際に走って見なければ分からない部分、フィーリングといわれる領域の開発と磨き上げに、膨大な時間とエネルギーを注ぎ込み、NSXそのものを成長させていくのだ。今回の進化においては、高速走行性能の向上をテーマに空力性能を磨き上げ、前後タイヤのサイズアップなどで走りの質を高める一方、コクピットまわりのディテールアップも敢行。さらに、スポーツカーとしてのもうひとつの官能、人の目を楽しませるボディデザインのあり方にも着目した。大胆に見開かれたヘッドライト。ボリュウムを増したアンダーボディ。空力の進化がもたらしたその真新しいフォルムには、走りのためのパフォーマンスと、人のこころを鼓舞させるエモーショナルなデザイン要素を同居させた。性能とデザインの一体化、そして、これからの時代にふさわしいNSXの姿を考え抜いた結果、ようやくたどり着いたアグレッシブかつグラマラスなスタイル。誰よりもNSXを知り尽くし、そして、自らの手で成長させていくことを無上の喜びとする技術者達の情熱が、NSXをここまで進化させたのだ。

NSX。かつて、このクルマを世に送り出すのはHondaの長年の夢であった。いくつもの進化を経験してきた今、このクルマはもはや、夢というよりHondaのひとつの象徴となった。NSXがNSXであり続けるための永遠のテーマ——つねに最高の走りをめざし、走ることの楽しさをより多くの人に提供し続けること——それは何よりもHonda自身、私たちひとりひとりの夢でもあるのだ。



















KM6345





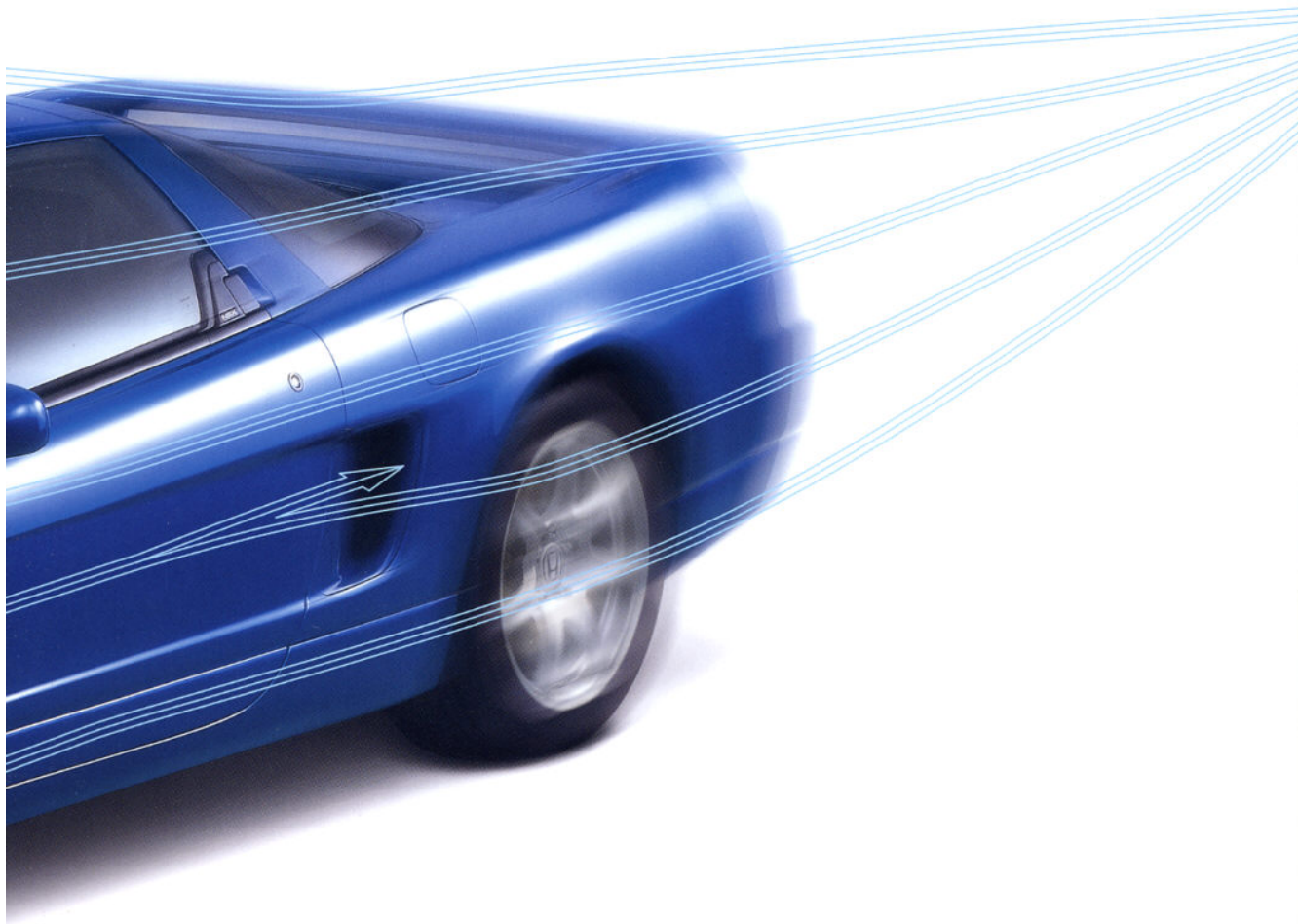


Aerodynamics

目にはみえない空気の層を、いかに巧みに、いかに美しく受け流すか。
パフォーマンスを引き上げる鍵は、風の中にあった。



Photo: NSX ボディカラーはカスタムオーダーのロングビームブルー・パール。ボディ同色ルーフはカスタムオーダー。写真は空力性能説明のためのイメージです。



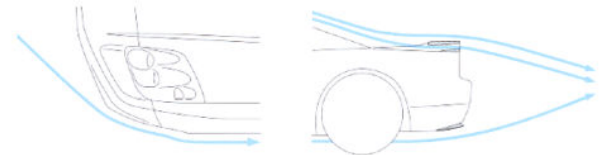
NSX Approach

スポーツカーにとって空力とは、その運動性能を左右する重要な要素である。どんなにハイパワーを達成していても、空気の流れを最適にマネージメントできる能力がなければ、持てるチカラをフルに発揮することはできない。世界第一級の運動性能をめざすNSXにとっても、空力への取り組みは開発当初からの重要な課題であった。NSXは設計段階から、Cd値(空気抗力係数)やCl値(揚力係数)をはじめ、CDA値(空気抗力係数×前面投影面積)、CYM値(ヨーイングモーメント係数)など、すべての空力要素をボディデザインに織り込んだ。徹底した空力解析を繰り返し、ショートラウンドノーズ、フォワードキャンビー、リアスポイラーを備えるロングテールなど、独創性に溢れるエアロフォルムを完成させたのである。そして今回、NSXのポテンシャルをさらに引き出すべく、そのエアロフォルムを出発点に、空力チューンを敢行。オリジナルボディの長所を引き伸ばす方法で、あくまでもNSXらしさを大切にしながら、空力の磨き上げに取り組んだ。



Cd値(空気抗力係数):0.30
Cl値(揚力係数):0.055(フロント)、0.020(リア)
いずれもNSX Honda測定値

テスト車両による風洞実験テスト



Aero Tune

空気の壁を突き破るのではない。空気という抵抗を、できるだけ綺麗に受け流し、できるだけ走りへ貢献させる。レーシングカーの開発にも通ずる空力理論を傾注し、NSXならではの美意識をもってそのボディを磨き上げた。目標としたのは、Cd値の低減。そして前後Clバランスのさらなる追求。チューニングにあたっては、クレイモデルによる風洞実験室での基礎研究に加え、高速テストコースに試作車を持ち込んだ実走テストに多大な時間を費やした。なかでもハイスピード領域における実走テストデータを重視し、前後バンパー、ボディサイド、ヘッドライトの形状、トランク・サブスポイラーの新設などを決定。その結果、高速加速性能のアップとともに、高速コーナリング時の安定性が向上。NSXの運動性能にいつものアドバンテージをもたらした。ヘッドライトに関していえば、点灯/消灯にかかわらずつねに安定した空力性能が得られるという見地から、固定式を選択。ボディと同様、風洞実験及び実走テストを重ね生まれた3次曲面形状のレンズカバーによって、従来のリトラクタブル格納時をも上回るすぐれたCd値を達成する。さらに、従来比で約10.4kg減[※]という軽量設計も、ピュアスポーツを極めるNSXにとっては、歓迎すべき要素のひとつ。フロントオーバーハング部の重量軽減は、回頭性の向上に貢献する。

※NSX標準タイプ



フロントバンパーコーナーの張り出しは、フロントホイール周辺からドア面にかけての気流を整流。理想的な流速バランスも達成し、空気抵抗の原因となる乱流の発生を抑える。



ボディサイドのフラット化を推進するサイドシルガーニッシュとドアガーニッシュ。サイド面の流速アップに寄与するとともに、タイヤ前後の乱流発生をより効果的に抑える。



車体後部の乱流発生を最小限に抑えるために、ボディとスポイラー間の流速を高めるサブスポイラーをトランク上に新設。リアバンパーには、後部下流の流速を高めるスカートを採用。



エアロダイナミクスの追求から生まれたヘッドライトは、4灯式のプロジェクタータイプを採用。内側にハイビーム、外側にはディスチャージヘッドライト採用のコービームを備え、すぐれた配光性能を発揮する。

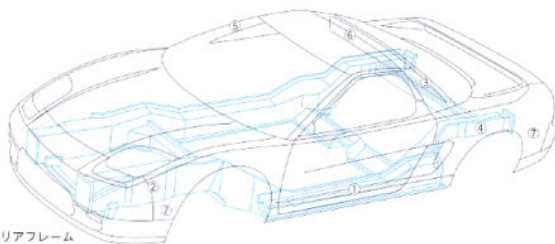
Bodywork

NSXの起点、ミッドシップ・パッケージ+オールアルミボディ。
すべてのパワー、すべての動きを、人間の支配下におさめたかった。

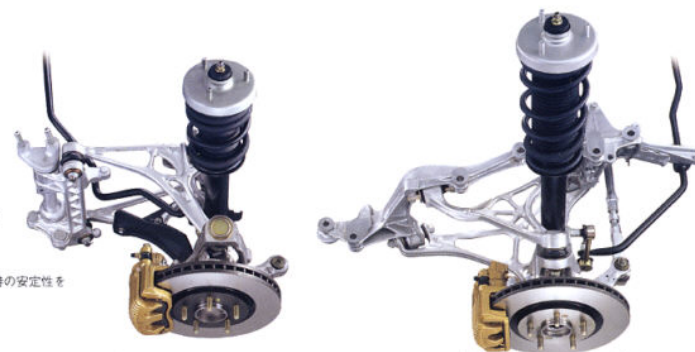


NSXボディ構造図

- ① 高強度・高剛性押し出し成形サイドシル
- ② フロントの衝突エネルギーを効率よく吸収する
フロントサイドフレーム
- ③ メインフレームに強力に固定された
高剛性センターピラー
- ④ リア衝突時にはフェーエルタンクを守る大断面高強度リアフレーム
- ⑤ アーク溶接を使った高剛性極細ピラー
- ⑥ ボディ強度・剛性の向上とエンジンルームからの断熱・遮音に効果的な2重バーテーションガラス
- ⑦ フロント及びリアフェンダーを組み付け部品化することにより軽衝突時のリペアを簡素化



コントロールラブルな操縦性と
高品位な乗り心地をもたらす、
強靱かつしなやかな腕。インホイール型の
ダブルウィッシュボーン・サスペンションは、
主要部品の80%にアルミを使用する軽量設計。
今回タイプTにおいては、サイズアップした
前後タイヤとのコンビネーションにより、
ロール剛性のアップ、そしてヨーダンピング及び
ロールダンピングの強化などにより、
いっそうの高Gに耐えるよう限界性能を向上。
とりわけドライ路面での、中・高速コーナリング時の安定性を
向上させている。また、ステアバランスの
最適化を図り、定評あるハンドリングも
いちだんとキレよく仕上げている。



ダブルウィッシュボーン・フロントサスペンション

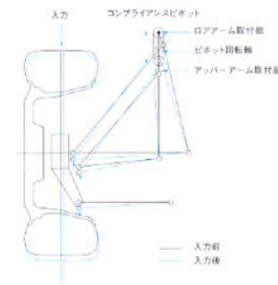
ダブルウィッシュボーン・リアサスペンション



写真は合成によるものです。

操縦安定性と乗り心地を両立させるために、ピボットを介してホイールの動きに自由度を与えるコンプライアンスピボットを採用。コンプライアンスとは、突起を乗り越える場合など、タイヤに前後方向の外力がかかった際、タイヤ及びサスペンションが移動し、ショックをいなし能力のこと。ピボットはアッパーアームとロアアームを結ぶ形でセット。上下アームと一体となって動くようボールジョイントで接続されている。入力があるとピボットが回転し、コンプライアンスを確保しながらアライメント変化をほぼゼロにコントロールする。

コンプライアンスピボット作動図



悪路をはじめとするHondaの過酷なテストコースでの実走テストによって、性能を磨いていく方法は、タイヤの開発においても当てはまる。フロント215/40R17、リア255/40R17。高速性能の向上に合わせ、ハイスピード域でのスタビリティとハンドリングの向上をめざした今回も、角度にもわたるテストを実施。その結果、前後17インチ、そして前後バランスは幅の違いで最適化するという結論が導き出された。また、ホイールは、全タイプ軽量かつ高剛性、BBS(ワシマイヤー)と共同開発のアルミ鍛造ホイールを採用。NSXの厳しい基準を満たしながら、鍛造ならではの強さと軽さをデザインした。



Midship Package

ビュアスポーツはもとよりレーシングカーの定石にもなっているミッドシップレイアウト。その高い資質を核として構築されたのが、NSXのパッケージだ。NSXでは、V6エンジンとトランスミッションをリアアクスルの直前に横置き配置。さらにヨー慣性モーメントを極力小さく抑えるために、人や燃料タンクなどの慣性マスをできる限りボディ中心部へ集めることで、前後の重量配分をより理想的なものに近づけている。一方、そのスタイリングにも注目して頂きたい。スポーツカーの概念を塗りかえた全方位好視界のフォワードキャノピーデザイン。低く長い独特のシルエット。「高性能小型ジェット機のグラスキャノピー」をモチーフとした造形は、すぐれた空力特性と視界性をも実現する。NSXの走り、NSXのカタチ、それらはすべて、ミッドシップの利点を最大限に活用し昇華することによって、もたらされたものなのだ。

All Aluminum Body

ミッドシップはボディ構造上隔壁が多く、高い剛性が得られる反面、重量がかさむというハンデを持つ。そこでNSXはビュアスポーツとしてのパフォーマンスを最大限に引き出すために、オールアルミボディを採用。ホワイトボディで208kgという驚異的な軽さを達成し、NSXの性格を決定付ける抜群の運動性能を手に入れた。ボディ剛性面においては、大断面フレームなどの採用によって高強度を確保。サイドシルにはきわめて高剛性の成形材を、サスペンションの取り付けには、2本のビームで構成されたサブフレームを採用。さらにパネルスキンには、ペークハード性(焼付け時に硬度を増す性質)の高いアルミ材を採用、ボディ全体の軽量化にも貢献している。また、タイプTにおいてはオープントップモデルでありながらも、高剛性を確保するために標準タイプ同様ニューブルクリンクサーキットを走り込み徹底的に研磨。サイドシルの板厚アップなど、50カ所を超えるボディ強化を施している。エンジンルーム内にはストラットタワーバーも装備する。

Suspension

4つのタイヤを介して、エンジンパワー及びミッドシップの優位性を余すことなく路面に伝えてくれるのが、軽量、高剛性インホイール型ダブルウィッシュボーン・サスペンション。ダブルウィッシュボーン本来のすぐれた基本特性に加え、アッパーアームとロアアームをホイールの内側に包み込む構成によってフェンダー高を低く抑えることができるという特長を持つ。これをベースに、路面追従性や操縦安定性、そしてハンドリングの応答性などを人間の感性にフィットするまでにチューンアップ。NSXの第二の故郷、ドイツ・ニューブルクリンクサーキットでの数限りないテストを経て、俊敏かつ正確なフットワークが生み出されたのである。さらにタイプSでは、いちだんと高度な走り味を追求し、前後スプリングレート及びダンピングレートのアップ、ダンパーマウントのブッシュ強化、10mmの車高ダウンなど、ハードなサスセッティングを敢行。まさにワインディングベストと称するにふさわしい専用チューンで、走りの歓びをひときわスポーティに高めている。

Brakes

エンジンやサスペンション同様、自在にできるストップングパワー、すべてを託せるブレーキシステムがなければ、ビュアスポーツは成立しない。NSXが採用するのは、大径ベンチレーテッドディスクブレーキ(ローター外径:フロント298mm/リア303mm)。キャリパーピストンをフロントとリアで異径とするなど前後バランスの最適化を図っている。ブレーキパッドは、耐フェード性、耐摩耗性など総合性能にすぐれるノンアスベスト材。ABSは、ECU一体型の小型、軽量タイプを採用。高精度な車体速度推定を行い、きめ細かな制御を可能にしている。

Power Unit

ビュアスポーツのビュアは自然吸気のビュアでもある。



Photo: C32B 3.2ℓ エンジン (6MT車)



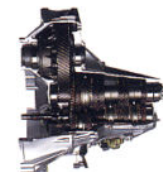
NSXの心臓部には、超軽量チタンコンロッドを筆頭に、表面チル処理のニッケルクロムモリブデンカムシャフト、超精密鏡面仕上げのクランクシャフト、モリブデンコーティングのピストンスカート*など、軽量かつ高強度、そして低フリクションを追求した高精度パーツを多数採用。車体回転数の向上に寄与している。

*C30A 3.0ℓ エンジン (4AT車)

エキゾーストマニホールドはステンレス製。パイプの内面は流体抵抗が少なくなるよう設計。また、排気ポートから集合部までの長さは排気干渉の低減に寄与している。



小気味よいシフトフィールも魅力の6速ミッション。車速に応じてリバースへのゲートを閉鎖するRVSセレクト制御機構も採用。5-6速間のシフトチェンジもスムーズにサポートする。



写真はカットモデル

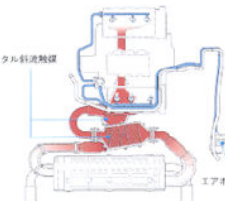
高出力とクリーン化の両立を実現したNSX。低公害メカニズムとしては、排気2次エア導入システムや薄肉メタルハニカム触媒を採用。触媒温度の上昇を促進させ、エンジン始動直後の低排出ガス化を達成する。



「優・低排出ガス」認定車表示マーク
平成12年排出ガス規制(4C、NOx)について、
規制値の50%以下(下限)
優秀な環境性能を達成した車種に与えられます。



2次エア通路

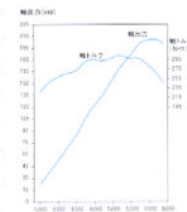


メタル流動触媒

エアポンプ

V6 DOHC VTEC

Hondaの高回転・高出力テクノロジーの結晶。アルミ製、軽量、コンパクトなV6 DOHC VTECエンジン。どこまでも俊敏なレスポンス、圧倒的かつ従順なパワー、ワイドなパワーバンドを利しての息の長い加速。低回転域から高回転域へ、ドライバーの感性とシンクロしながら、一気に、かつナチュラルに昇りつめるこの自然吸気特有のパワーキャラクターこそ、ビュアスポーツを標榜するNSXが求め、精魂込めて磨き上げたものに他ならない。とくに3.2ℓエンジン(6MT車)では、その性格をいっそうパワフルに際立たせている。具体的には、高回転型エンジンの特性をいかしながら、低・中回転域でのトルクを増やしパワーフィールを向上。高速クルージングなどでの中間加速を高め、パワフルかつ余裕に溢れるドライビングを可能にしている。また、アクセルのオン、オフに瞬時に反応する俊敏でスポーティなスロットルフィールも秀逸の仕上がり。溢れ出るエンジンパワーを右足ひとつで操れる。



エンジン性能曲線図 (6MT車)

V6 3.2ℓ DOHC VTEC ENGINE (C32B:6MT車)

最高出力206kW(280PS)/7,300rpm* 最大トルク304N・m(31.0kg・m)/5,300rpm* *値は1ℓ

Intake & Exhaust

高性能エンジンの生命線、高回転・高出力を達成するには、吸・排気システムの高効率化が課題となる。そこでNSXは、Honda独自のVTEC(可変バルブタイミングリフト機構)と、共振チャンバー容量切り換えインマニシステムを併用。回転域にかかわらず、すぐれた吸・排気効率を発揮しワイドでトルクフルなパワー特性を創出している。さらに、高い排気効率を実現するステンレス製エキゾーストマニホールドの採用など、高効率技術を幾重にも集積することで、高出力・高回転を導いている。

6-Speed Manual Transmission

6速のマニュアルトランスミッションは5速までをクロスレシオ化。3,000~7,000回転の領域、とりわけ80~120km/hにおける4速、5速の加速フィールはパワフルかつレスポンスに溢れたものになっている。コンパクトな設計のミッションには、高強度ギア材を採用。強度を保ちながらシフト時のクオリティ感も大切にしている。またダブルコーンシンクロを1~6速に適用。シフト荷重を軽減させると同時に、ストレスへの耐性も配慮している。クラッチは、エンジンパワーを確実に伝達する容量を確保。クラッチライニング、セット荷重ともに高回転・高出力への対応がなされている。

High-Performance Technology

かつてない懐の深さを有するスポーツドライビングのために。NSXには、ドライバーの操作を自然にかつ緻密にサポートするハイテクデバイスがある。そのひとつが、加速時などにおける駆動輪のムダな空転を防ぐTCS。これは、微妙なアクセルワークが必要になる滑りやすい路面での、発進、減速、旋回時に効果を発揮するシステムで、NSXは、ドライ路面など高μ路でのアクセルワークによる姿勢制御も可能なスポーツタイプのTCSを採用している。そしてDBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)。これは、アクセルの踏み込み量をケーブルではなく電気信号によって伝達することで、自然でリニアなアクセルフィーリングを実現するシステムだ。鉄製のケーブルや周辺パーツが不要になるので軽量化にも貢献する。また、LSD(リミテッドスリップデフ)はミッドシップ対応のコンパクトかつ軽量なタイプ。6MT車には加速性とコントロール性を重視したトルクリアクティブ・プリロード型LSDを、4AT車には直進時のスタビリティを重視したプリロード型LSDを与えている。 NSX、NSXタイプII標準装備。NSXタイプSはメーカーオプション

TCSやABSは、あくまでもドライバーのアクセル操作やブレーキ操作を補助するシステムです。したがって、TCSやABSがない車両と同じように、コーナー等の手前で充分な減速が必要であり、ムリな運転までは制御できません。安全運転をお願いします。

Cockpit

そのデザインは、人間のパフォーマンスを引き出すために。



写真は左からタイプS専用レカロ社製バケットシート/タイプS専用MOMO社製ステアリングホイール/アルミフレーム採用本革シート (NSX, NSXタイプT)

グリップ感のよさとレーシングイメージを追求したタイプSのチタン製シフトノブ (写真左)。センターコンソールにあるATセレクトレバー (写真右) は7ポジション仕様。1、2がホールド。3/Mがマニュアルレンジ。このレンジに入るとステアリングコラム横のシフトスイッチでマニュアルシフトが可能になる。3/M、Dはロックアップ機構付としている。

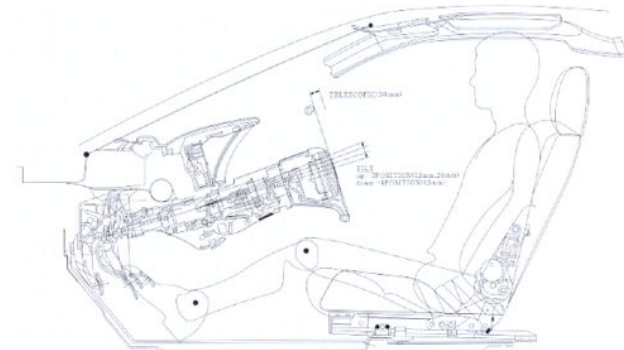


ドライバーをオープンエアの解放へと誘う、タイプT。ボディ同色仕上げのアルミ製ルーフの重量は、わずか8.5kg。大人ひとりでも着脱できる軽さである。セーフティノブとレバーの操作だけで簡単かつ確実にロック/アンロックができる「ワンタッチ・ルーフロック機構」を採用。(遠慮なくはかるためセキュリティシステム対応になっている) また、メーターパネル内にはルーフのロック忘れを警告するワーニングランプも装備。取り外したルーフは、リアキャビン内に収納できるので、トランク容量も変わらず、視界も大幅に犠牲にすることもない。また、オープンカーの爽快感を演出する小型サンバイザーも採用している。



Interior Design

ビュースポーツのcockpit。そこは、ドライバーがその能力を十分に発揮できる場であるべきだ。NSXはそう考える。下半身は適度にタイトに。上半身はヘッドクリアランスが保たれ、開放感を享受できるように配慮。加えて、自然なペダル配置、ホールド性にすぐれたシート、最適な位置が選択できるステアリングホイール、さらには、高速走行時でも瞬時に操作できるスイッチ類など。機能に徹したコンポーネントの数々がドライバーの操作を待ち受ける。そして内装に目を向ければ、高品位なクラフトマンシップが溢れる。インパネ表面を覆うのは、天然皮革を思わせるシボを忠実に再現した精密転写表皮。熟練の職人がダブルステッチの縫製を施し、インパネへの貼り込みも手加工で行っている。また今回、センターパネル及びスイッチ類の色を、硬質で明るめのチタンカラーに変更。ブルー系でまとめたメーターパネルとともに、室内に華やかさをそえる。6MT車には質感の高いアルミ削り出しシフトパターンエンブレム、本革製シフトブーツを新たに採用。



Type S Special Tune

より高度な走りをめざしたタイプS。そのチューニングの中身は、サスペンションの項で紹介した脚まわりの強化だけではない。いっそう緊密な人車一体感を実現するべくcockpitの要所要所に専用装備を持ち込んだ。シートは、レカロ社製一体型バケットタイプ。カーボン素材の骨格で、アルミフレーム採用のノーマルシートと比べ15.5kg減という軽量化を達成している。ステアリングホイールには、MOMO社製の小径革巻タイプ[®]を用意。そして、シフトノブには、チタン削り出し製をチョイス。しっかりと手になじむ形状、グリップ感が心地よい。

※運転席用助手席用SRSエアバッグ車装着車のみ

F-Matic[®]

操作性の追求、つまり、ドライバー本位の観点から生まれたAT機構が、このFマチックだ。通常のATとしての機能を持ちながら、必要とあらばステアリングコラムの横に設けられたシフトスイッチを指先で操作するだけでクイックなシフトができる。シフトアップは上へ、シフトダウンは下へ。軽快なマニュアルシフトで、スポーティな加速を堪能することができる。さらに、減速&シフトダウン時にはDBW、TCSと連動して、エンジンの回転を合わせる制御も備えている。

※NSX、NSXタイプTの4AT車に標準装備

●NSXのオートマチック車のシフト装置には、ブレーキペダルを踏まない、セレクトレバー [P] (駐車) 位置からのシフト操作が行えないシフトロック機構 [R] 位置にあるときのマイグニションキーを抜くことができるキー-インターロック機構 [D] (前進) 位置にあることをチャイムでドライバーに知らせる後進位置警報装置が装備されています。●NSXのマニュアル車のエンジンの始動装置には、ワンタッチペダルをいっばいまで踏み込まないとエンジンが起動しないクラッチ-スタートシステムが装備されています。







NSX type S











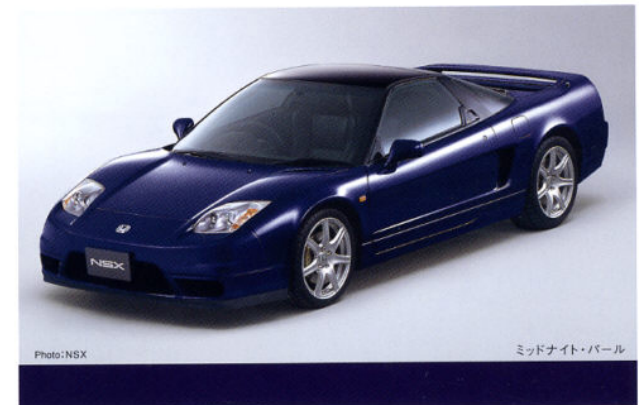
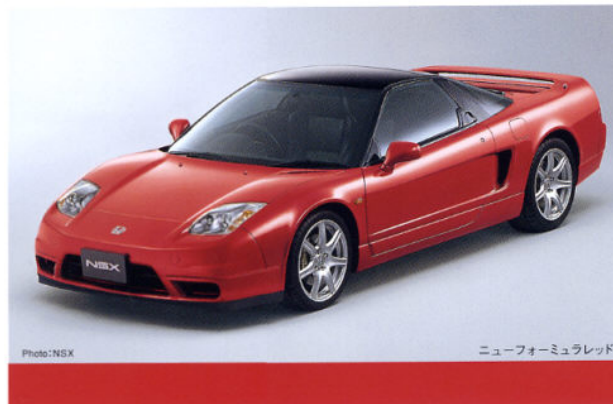
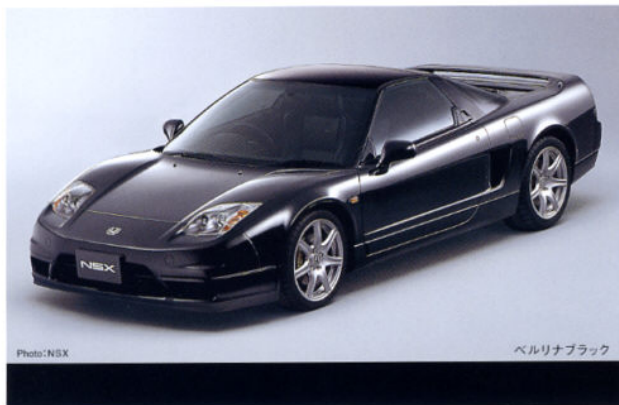
NSX type T





Photo: HISAタレント NATS 本誌カラーロイヤルティエロースタイル 内装色はカスタムオーダーのイエロー/リアルブラック、メーカーオプション(ホンダ・DVDナビゲーションシステム)装着車

Standard Color



High-Quality Paint

外装への塗装はすべて、上塗りに水性塗料を使った4コート4ベーク(4層塗装・4層焼き付け)塗装。鮮明で滑らかな光沢をもたらす高品位な塗装法である。とくにメタリック塗装は光に対しての乱反射も少なく、深みのある美しい色調となる。オールアルミボディを包み込むこの高品位塗装こそ、NSXを完成させる最後のチェーンアップなのである。



Seat Color

NSX



写真は6MT車

リアルブラック



type T



写真は4AT車

リアルブラック

ライトタン



type S



リアルブラック

オレンジ/リアルブラック

ブルー/リアルブラック



Premium Color

いずれもカスタムオーダー専用のボディカラーとなります。



Photo: NSX

ロングビーチブルー・パール

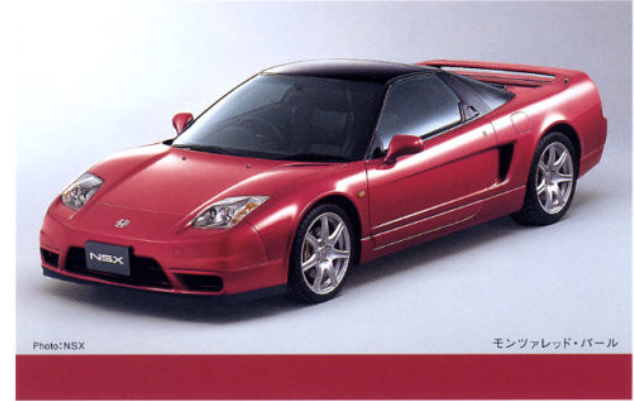


Photo: NSX

モンツァレッド・パール



Photo: NSXタイプS

ニューイモラオレンジ・パール



Photo: NSXタイプS

ライムグリーン・メタリック

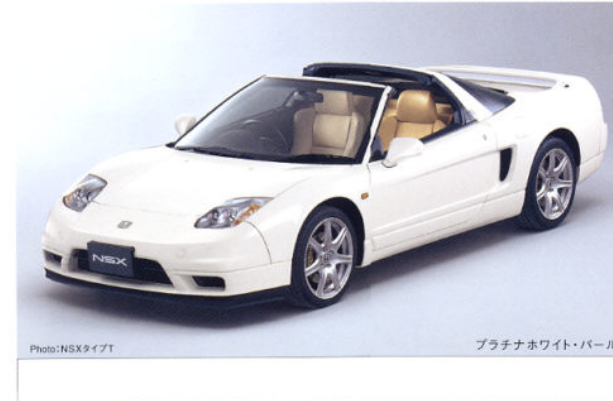


Photo: NSXタイプT

プラチナホワイト・パール

Custom Order Body Color

NSXカスタムオーダープラン(次項参照)では、全5色のプレミアムボディカラーを用意。ルーフトップをボディ同色[※]にすることもできる。塗装はいずれも標準仕様と同4コート4ベークの高品位塗装。なかでもロングビーチブルー・パールは、傑出した鮮やかさを持つカラーであるものの、その塗料及び、塗料の色味を引き立てるカラークリアの扱いには相当の手間と労力が必要なため、量産車への使用は不向きとされていたカラーである。効率よりも品質を重んじるNSXのファクトリー、高根沢工場という特別な環境がなければ世に送り出すことができなかった特別なブルー。強烈なインパクトに溢れる、その発色、その表情、ぜひともその日でお確かめ頂きたい。



ボディ同色ルーフ

※NSX、NSXタイプSに設定。NSXタイプTは標準装備

Custom Order Plan

NSXへの愛着を、いっそう深めてくれるのが、このカスタムオーダープラン。
前ページで紹介した5色のプレミアムボディカラーに加え、インテリアカラー、ホイールカラー、インパネまわりなど、多彩な彩りを用意。
標準仕様とはひと味ちがう、自分だけのNSXに仕上げることができる。

Interior Color

内装色はオーナーのこだわりに応える豊富なカラーを用意。

ボディカラーとのコーディネートも楽しめる。(NSX、NSXタイプTに設定)

		
ホワイト	ライトタン (NSXタイプTは標準装備)	ブルー
		
イエロー	オレンジ	シルバー
	●シート、ドアライニング下部、インパネコンソールボックス下部、リアバルクヘッドトリムのみがカスタムカラーとなります。それ以外の部位はリアルブラック(標準仕様色)となります。	
レッド		
	Ecsaine エクセース (NSX専用)	
	リアルブラックのみ シート&ドアライニングのセット	



写真は、内装色とステッチカラー両色及びウォールナット・パネルの組み合わせ(NSXタイプT)の例です。

Stitch Color

ステッチカラーは全9色、色の選択も内装色との組み合わせも自由。ステアリングやサイドブレーキなどの操作系をはじめ、シート、インパネ、ドアライニングに好みのアクセントを効かせることができる。(NSX、NSXタイプTに設定)



ステッチカラーはレッド



ステッチカラーはライトタン



ステッチカラーはオレンジ

写真は、内装色とステッチカラーの組み合わせ例です。ステッチカラーは、写真のカラータイプの他にブルー、イエロー、ホワイト、オレンジ、シルバー、フライトブラウン、ブラックがあります。

Type S Stitch Color

タイプSの内装色に合わせたステッチカラー。カラーは、レッド(リアルブラック内装車のみ)、オレンジ(オレンジ/リアルブラック内装車のみ)、ブルー(ブルー/リアルブラック内装車のみ)の3タイプで、操作系[※]+シート+インパネ+ドアライニングのセット設定となっている。

※MOMO社製ステアリング装着時はステアリング部のステッチカラーの設定はありません。

Center & Side Panel

山形県・天童木工の匠の技術がいかされた本木目パネルや、レーシングイメージを高めるカーボンパネルを用意。(本木目パネルはNSX、NSXタイプRのみに設定)



ウォールナット



ローズアイメイプル



クス



カーボン

Wheel Color

脚もとをスポーティにドレスアップするカラードホイールを用意。

いずれもベースはBBS(ワシマイヤー)と共同開発のNSX専用アルミホイール。



プラチナホワイト・パール



ワングレール・メタリック



ブラック・メタリック

Speedometer

NSXのハイパフォーマンスを主張する
ドレスアップアイテム、

280km/hフルスケールメーター。



Refresh Plan

10年でも20年でもずっと1台のNSXに乗り続けたい。しかも手を加えながら、少しずつ成長させてみたい。こうした自分だけのクルマを長く愛し続けるオーナーのために企画されたシステムが、リフレッシュプラン。購入してから年数も経ち、距離を走り込んだNSXが、クラフトマンの手によって新しく生まれ変わる。一般的な修理や再塗装などとは違い、オーナーの希望がきめ細かく取り入れられ、作業は製造時のように手作業で丹念に進められる。以下に紹介する4つのコースがあり、オーナーはそれらを組み合わせてオーダーできる。'93年型NSXタイプRをはじめ、全タイプ全年式に対応。



●基本リフレッシュ

1台のNSXを万全のコンディションでお乗り頂くための基本的なメンテナンスコース。エンジン、サスペンション調整などで構成され、テストコースでの実走チェックも含まれる。

●機能部リフレッシュ

基本リフレッシュでサスペンションのアライメント調整をした上で、フロント&リアダンパーを新品に交換。基本リフレッシュとのセットコースとなる。

●外観リフレッシュ

カスタムカラー、スタンダードカラー全色の中から好みのボディカラーが選択できる。エンジンやサスペンションなどを脱着し焼き付け塗装を行い、フロント&リアバンパー、リアスポイラーは新品に交換。ルーフをボディ同色にすることもできる。

●内装リフレッシュ

インテリアカラーやステッチカラーの変更など、カスタムオーダープランの内容がすべて利用可能。

NSX Owner's Meeting

NSXを知るための、特別なプログラム。



NSXオーナーだけが参加できるスキルアップレッスン、NSXオーナーズ・ミーティング。黒澤元治氏や清水和夫氏などの特別講師のレクチャーのもと、ドライビングテクニックを磨くことができる。鈴鹿やツインリンクもてぎをはじめとするサーキットにて開催。
(詳細は販売店にお問い合わせください。)

ベーシック・コース

NSXの真の性能を安全に知るための第一ステップ、サーキットにおいてNSXに関する知識と特性を学び、的確なコントロール方法を特別講師が丁寧にレクチャー。

- NSX開発コンセプト(橋本研究所)
- ドライビングテクニックの基本をレクチャー
- 適切なドライビングポジション/安全・正確なハンドリング/フルブレーキングの基本操作と制動距離/ABS効果の確認
- スキッドパッドでの車両特性/オーバーステア、アンダーステアの体験と基礎テクニック/TCS効果の確認
- コース上での総合的なマシンコントロールとマインドコントロール など

アドバンスド・コース

ベーシック・コース経験者を対象とする第二ステップ。アドバンスド・コースでは、より実践的なスポーツドライビング・テクニックを習熟するためのカリキュラムを用意。

- スポーツドライビングの知識とテクニック、フラッグなどのレクチャー
- スポーツドライビングの基本操作/コーナリング、ハンドリング、ブレーキング、ヒール&トゥなどのシフト操作
- 講師同乗走行などをまじえ、ショートコースで積極的なスポーツドライビングに挑戦
- スポーツドライビング・テクニックの複合形をロングコースで習得

スポーツドライビング(サーキット主催)

鈴鹿サーキット・南コースの集中的なフリー走行を実践できる2時間のコンパクトなレッスンを用意。自らテーマを決めて存分に技を磨くことができる。

お問い合わせ: 鈴鹿サーキット交通教育センター Tel.0593-78-0387



NSX Fiesta

NSXフィエスタは、すべてのNSXオーナーを対象とした年に一度の祭典。1992年にNSXオーナーズ・ミーティングスペシャルとして鈴鹿サーキットで初開催して以来、回を重ねるごとに盛大なお祭りへと発展している。スキルアップにもつながる豊富なレッスン、そしてレーシングNSXのデモ走行やプロドライバーとの語らいなど、趣向を凝らしたプログラムを用意、2日間にわたってNSXの世界を熱く深く堪能することができる。NSXのオーナーであるならば、ぜひとも参加して頂きたいイベントである。
(詳細は販売店にお問い合わせください。)

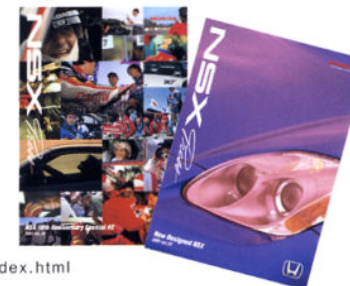


NSX Press

NSXプレスは、NSXの周辺情報と様々なドライビングの世界を、多彩な写真と充実した内容でお楽しみ頂くための情報誌。

NSXプレスの最新版およびバックナンバーはインターネットで見ることができます。

<http://www.honda.co.jp/NSX/nsx-press/index.html>



Racing NSX

疾走するスピリット。歓声の中、最速のヒストリーが刻まれる。



モータースポーツ、こと量産車ベースの車両で競うツーリングカーレースにおいては、何よりもまず、ベースモデルの素性の善し悪しが重要な鍵を握る。さらに、多数の自動車メーカーがこぞって参戦するようなレースの場合、メーカーとしての開発能力と技術力の高さ、それに加えてレース経験の豊富さが、勝利のための必須条件となる。

そういった意味からみても、私たちがNSXをサーキットに送り込み、そして、数々の栄光をレースシーンに刻み込んできたことは当然の結果といってもいいだろう。1994年には、伝統的な24時間レース、ル・マンに初参戦し全車完走。1995年には、ル・マンのGT2クラスで優勝。日本人のチーム、日本人ドライバー、そして日本のGTカーが初のクラス優勝をなし逃げたという点できわめて画期的であった。その一方で国内レースにも積極的にチャレンジ。

全日本GT選手権シリーズ(JGTC)においては1997年より参戦を開始。1998年には、全レースでポールポジションを獲得するなど圧倒的な速さを見せた。また、1997年に結成された「無限×童夢プロジェクト」は、エンジンサプライヤーである(株)無限(本社:埼玉県朝霞市 代表:本田博俊)と、レーシングカーコンストラクターの(株)童夢(本社:東京都左京区 代表:林みのる)とのジョイントプログラムで、N-GT仕様NSXをJGTC参戦チームへ供給している。「無限×童夢プロジェクト」もレーシングチームとして参戦し、2000年にはチーム/ドライバーズチャンピオン獲得という最高の栄誉を手に入れている。



NSX-R

サーキット走行もみずえながら、レーシングカー開発の手法によって圧巻のドライビングプレジャーと、至高のレーシングテイストを追求したもうひとつのNSX。極限まで軽量化されたアルミボディがもたらす、卓越のハンドリングと動力性能が、未踏の域へとドライバーを誘い出す。Hondaのレーシングスピリットをダイレクトに継承する「R」シリーズの最高峰。新生NSXタイプR、只今、開発進行中。

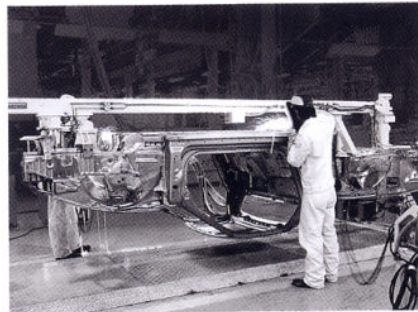


Photo: NSXタイプR (プロトタイプ)

Takanezawa Factory

高い運動性能と快適性能の両立。スポーツカー史上例のなかったNSXのコンセプトを具現化するためには、まったく新しい生産技術の開発のみならず、それ専用の工場をつくる必要があった。宇都宮駅からクルマで約20分。Hondaの栃木研究所に隣接して建つ生産工場、栃木製作所高根沢工場。そこにはいわゆる大量生産のための工作ロボットなどは存在しない。そこにあるのは、少量生産を前提とするクルマにだけ許される特別な贅沢、クラフトマンシップが存在する。

効率というよりはむしろ、品質を最優先していくというNSXならではの生産方法。それをひとことで表現するとすれば、やはり、手づくりという言葉にたどり着く。オールアルミボディの製造工程が最も象徴的だ。



当然のことながら、その溶接・加工には専用の機械や設備を用いる。しかし、アルミという素材は人間の手間を必要とする。結局のところ、最終的な仕上がりが左右するのは、クラフトマン達の手であり、眼であり、耳なのである。熟達した技と感性があってはじめてNSXが求める高品質条件を満たすことができるのだ。また、「解放するスポーツ」とはNSXのデビュー時のスローガンだが、何よりも人間を主役にするという考え方は、ここでも徹底されている。例えば、回転溶接台というものがあって、それは製作中のボディをぐるりと360°回転させることができる。技術者はこれによってボディの下にもぐったり、不自然な姿勢を強いられることなく作業に集中できるのだ。人間が感じるストレスを可能な限り取り除いていくことは、人間が持っている能力を最大限に引き出すことにもなる。NSXが掲げるヒューマンフィッティングの思想、それは生産段階から貫かれているのである。

Equipment

ドライビングプレジャーを高めてくれる高機能・高品質装備の数々。



Honda Navigation System (メーカーオプション)

視線移動が少なく、前方視界に影響のない位置にビルトインされるホンダ・DVDナビゲーションシステム。6インチのワイド画面とDVD-ROMを採用。あいまいなキーワードでも目的地を高速検索できる50音検索や、学習機能付き施設検索、全国1,100万件の電話番号検索など、検索能力を高めるとともに、スクロールやルート検索などもよりスムーズに。さらに市街地図に加え、縮尺の異なる地図を表示できるツインマップ機能、ランドマーク表示、3Dマップなどのディスプレイ機能も高性能化。また、ダイバーシティTVチューナー^{※1}でTV放送が楽しめるほか、渋滞などの情報をリアルタイムに表示するVICS^{※2}(道路交通情報通信システム)、双方向通信機能を持つインターナビシステムにも対応している。

主な機能 ●VICS(道路交通情報通信システム)対応^{※2} ●電話番号検索 ●マークリスト ●3Dマップ表示
●目的地履歴 ●経路計算機能(迂回誘導)

internavi

インターナビシステムは、Hondaの開発した、ナビゲーションシステムとインターネットの情報網を利用する双方向通信システムです。ご家庭や会社のインターネット端末で作成したドライブプランを、ホンダナビゲーションシステムで受信し、目的地や経路を簡単にセットしたり、車内からインターナビ情報センターの各種の情報などを見ることが出来ます。ご利用には、会員登録および接続機器(ディーラーオプション)、インターネットプロバイダ契約などが必要です。

■詳しい内容につきましては、インターナビ・ドライブズプラザ
<http://www.internavi.ne.jp/> をご覧ください。下記インターナビ情報センターにお問い合わせください。

■インターナビ情報センターお客様ご相談窓口
フリーダイヤル ☎0120-821439
FAXフリーダイヤル ☎0120-821285 受付時間:9時~12時 13時~17時(土・日・祝祭日・他休業日を除く)

※1.テレビ映像是、停車時にパーキングブレーキをかけた後にはご覧いただけます。走行中は安全のため音声のみとなります。※2.VICSは、全国主要都市および全国の主要高速道路でサービスされており、順次サービスエリアが拡大されています。VICSの情報を表示するには、ディーラーオプションのVICSレスポンスセットが必要です。詳しくは、各売店にお問い合わせください。VICSは対象法人道路交通情報通信システムセンターの提供です。●ナビゲーションユニットのDVD-ROMは、HondaオリジナルDVD-ROM専用です。各種ナビソフト、音楽ソフトなどは使用できません。●安全のため、走行中はドライバーが操作しないでください。●ナビゲーションのガイド機能はありますが、実際の走行時は道路交差点に誤り運転していただく。また、専用オーディオとの組み合わせ以外では、ナビゲーションシステムは作動しません。●走行中は地図の表示が制限されます。●写真の画面は8:9構成。また画面は実際と多少異なる場合があります。



●デュアルエキゾースト
高い排気効率の実現はもちろむ。魅力的なエキゾーストサウンドを創出。新デザインのエキパイフィニッシャーも装備。精悍なリアビューをスタイリッシュに引き締める。



●インテグレートッドリアスポイラー
エアロダイナミクスの追求から生まれたボディ一体型のスポイラー。新設されたトランク・サブスポイラーとあわせて、すぐれた空力特性を発揮する。本体には、軽量化発泡素材を採用し、LED式ハイマウント・ストップランプも内蔵。また、テールランプには、新デザインの多重レンズ式リアコンビネーションランプを採用。一体感のある色調でスポーティなリアビューを形成する。

●セキュリティシステム
キーロック中にキーを使わず強制的にドアなどを開けようとするとハザードランプの点滅、及びホーンで知らせる。



●高熱線吸収UVカットガラス
肌有害な紫外線を大幅にカットするほか、炎天下での車内温度上昇をやわらげる高熱線吸収UVカットガラス。ドライビングを快適にサポートしてくれる。



●トランクルーム
ロングテールという基本パッケージのもとに、容量154ℓ[※]のラゲッジスペースを確保。2名分の荷物を楽に収納することができる。 ※VDA方式によるHonda測定値

●フルオート・エアコンディショナー
希望の温度をセットするだけで車内温度を自動調整。さらに風量、内外気切り換え、吹き出し口切り換えまでをコンピュータがファインコントロール。ドライバーが運転に集中できるよう、キャビンも快適に保つ。プロア・エバポレーター、ヒーターユニットを直列の縦型配置とすることで、全ユニットをコンパクトに設計。ドライバー、パッセンジャー双方のフットスペースの確保に貢献している。



●センターアームレスト
ロングドライブ時などに重宝するアームレストは、上質な仕立ての本革製。NSX、NSXタイプは、2名分のカップホルダーを内蔵。



●スベアタイヤ(165/75D16)
余分なスペースをとらない、フォルディングタイプのスベアタイヤはフロントフード下に格納。必要時には、付属の電動コンプレッサーで空気を調節して使用する。

●クルーズコントロール
スイッチ操作で自動定速走行を可能にする。フィンガータッチで扱いやすい、ステアリング内蔵型のスイッチレリアウト。
(NSX、NSXタイプに標準装備。NSXタイプSにメーカーオプション)

BOSE Sound System

全タイプに標準装備となるBOSEサウンドシステムは、世界に愛される名門・BOSE社がNSXの室内空間にあわせて専用設計。乗員の耳の位置が最良のリズニングポイントになるよう、NSXのルームアコースティックを考慮し、専用のイコライザーとアンプをエンクロージャーボックスに納めた4スピーカーシステム。目標とする音場設計を満たすよう、各ユニットの周波数特性をきめ細かくイコライジングし、増幅する独自の方法である。



SRS Airbag System

万一の際の乗員へのダメージを軽減するために、NSXは、運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムを用意[※]。また、シートベルトの効果を高めるシートベルトプリテンションナーも両席に装備している。チルト&テレスコピック機能を備えるステアリングは、スポーク部の変形によって衝突エネルギーを吸収する構造になっている。

※NSX、NSXタイプに標準装備。NSXタイプSにメーカーオプション

SRS=Supplemental Restraint System
(シートベルトを補助する乗員保護装置)

SRSエアバッグシステムは、横方向や後方向からの衝撃には作動しません。前方からの衝撃に感知したときのみ作動します。SRSエアバッグシステムは、あくまでもシートベルトを着用することを前提として開発されたシステムです。くれぐれシートベルトの正しい着用をお願いします。



エアバッグ作動イメージ図
写真は機能説明のため、運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムを簡略した状態を合成したものです。

Dealer Option

オーナーのこだわりを映し出す、NSXアクセサリーズ。



Photo: NSX タイプT フロアカーペットマット: ビビットイエロー



カラー: ビビットブルー

フロアカーペットマット
アクティブなコントロールアクションを想定して、フロアにフィットする形状を採用。2つのロック付ピンでズレを防止。素材は高級モケットを使用。 ●ネーム入りとネーム無しが選べます。



オーナーネーム入りオーナメント側



ロック機能付きピン(ロック)



キーレスエントリー
リモコンでドアロックの施錠、解錠が行える。同時に、標準装備のセキュリティシステムとの連動も可能。



6連奏CDチェンジャー (GZC-7188)
6枚のCDが連続演奏可能。操作はコックピットからワンタッチで。澄んだハイファイディティサウンドがスポーツドライビングをいっそう快適にする。



ボディカバー (ゴアテックスカーカバー/プロテクター付)
湿気と熱を効果的に外に逃がしながら、外部からの水分の侵入を防ぐゴアテックスを使用。カバーの内側にはボディを保護するプロテクターが装着されている。
(ゴアテックス等は、ジャパンゴアテックス(株)の登録商標です。)



3メディアVICSレシーバーキット
光ビーコン、電波ビーコン、FM多重のすべてのメディアから渋滞情報をリアルタイムにキャッチ。さらに迂回ルートの再検索もできる。



アクアクリンミラー
ミラー表面の親水膜が水滴を膜状に拡散させ、雨天走行時のドアミラーの視認性を向上させる。

株式会社ホンダアクセス

〒352-8515 埼玉県新座市野火止8-18-4
お問い合わせ: 各店舗はお客様のホンダヘルプデスクまたは下記「お客様相談センター」まで。
株式会社ホンダアクセス「お客様相談センター」
全国共通・フリーダイヤル ☎0120-663521
(受付時間: 9時～12時 13時～17時/但し、土日・祝祭日は除く)

インターネットで、ホンダアクセスの情報をお伝えしております。
<http://www.honda.co.jp/ACCESS/>

- アクセサリはすべてディーラーオプションです。
- アクセサリには同時装着できないものがあります。また、タイプ、メーカーオプションによっては装着できないものがあります。
- 詳しくは販売店にお問い合わせください。

ここに掲載されているもの以外にも多彩なアクセサリをご用意しております。アクセサリカタログをご覧ください。



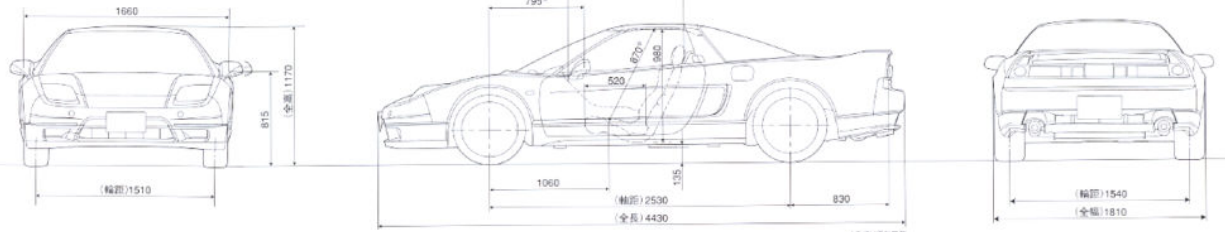
主要装備

タイプ	トランスミッション	●は標準装備 ○はメーカーオプション(ご注文時にお申し付けください)				
		NSX		NSXタイプT		NSXタイプS
		6MT	4AT	6MT	4AT	6MT
安全装備	運転席用補助手動用SRSエアバッグシステム ABS(4輪アンチロックブレーキシステム) シートベルトプリテンションャー [全タイプ標準装備]●ハイマウント・ストップランプ ●クラッチ・スタートシステム(6MT)	●		●		○*1
快適装備	クルーズコントロール フルオート・エアコンディショナー BOSEサウンドシステム (AVP) (BOSEオーディオシステム) (BOSEオーディオシステム) セキユリティシステム ホンダ・DVDナビゲーションシステム 電動パワーステアリング [全タイプ標準装備]●オートアンテナ ●チルト&テレスコピック機構 ●パワードロック ●パワウィンドウ ●電動リモコンドアミラー ●ダブルキーンシステム	●		●		○*1
シート	本草表皮 レカロ社製バケットシート 電動リクライニング 電動スライド	●		●		○*1
インテリア	本草巻ステアリングホイール (SRSエアバッグシステム組込) MOMO社製本草巻ステアリングホイール*2 ナタンカラー・パネル シフトノブ パニティミラー付サンバイザー(助手席側) タイマー付フットランプ カーテシランプ センターアームレスト付コンソール フロアマット [全タイプ標準装備] ●6速メーター ●ライト消し忘れ警告ブザー ●キー付グローブボックス(照明付) ●インパル照明(17x71J/17x9J/17x9J) ●タイマー付ダッシュボード・リニアード・リニアード(ドライバー側) ●イルミネーションコントロール ●ワットレスト(運転席側) ●トランクリング	●		●		○*1
エクステリア	プロジェクタータイプディスタンスセンサーヘッドライト(ロービーム) 高熱耐性LEDカットガラス インテグレートドアリアスポイラー フロントドアスカート アルミメッシュ・サイドエアインテークガード/フロントダクトカバー アルミメッシュ・エンジンメンテナン斯拉ット [全タイプ標準装備] ●フロント合わせガラス(ハーフシェイド) ●熱線式リアウィンドウデフォグガー ●リアリアルミ鏡付フロントワイパー(ミスト機構付) ●サイドシルガーニッシュ ●ドアガーニッシュ ●トランク・サブスポイラー ●デュアルエキゾーストパイプ ●エキスパイロニッシャー	●		●		●
走行関連メカニズム	DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ) TCS(トラクションコントロールシステム) プリロード型LSD(リミテッドスリップコントロール) Fマチック フロント&リアベンチレーテッドディスクブレーキ [全タイプ標準装備] ●輪ゴムウィッシュボーン・サスペンション	●		●		○*1
タイヤ/ホイールその他	スチールラジアルタイヤ フォールディングタイプスベアタイヤ(アルミホイール) BBS(ワシマヤヤー)共同開発アルミホイール(フロント:17x71J/リヤ:17x9J) [全タイプ標準装備] ●電動エアポンプ ●プレッシャーゲージ	フロント:215/40R17 83V リア:255/40R17 94V		リア:255/40R17 94V		

2000年4月1日より、チャイルドシートの取付が義務化されました。Hondaでは、チャイルドシートの取付けは、後部座席を推奨していただきますので、このクルマへの取付けは、おすすめていたしません。

- *1 パワーステアリング及び本車専用ステアリングホイールとのセット装備となります。MOMO社製ステアリングホイールは装着できません。また、運転席用補助手動用SRSエアバッグシステムクルーズコントロールとTCSはセット装備となります。
- *2 パワーステアリング用のセット装備となります。
- *3 MOMO社製ステアリングホイールは運転席用補助手動用SRSエアバッグシステム取付後のみとなります。
- メーカーオプションは組み合わせてご利用可能な場合があります。また他の複数のメーカーオプションとのセット装備になる場合がございます。詳しくは販売店にお問い合わせください。
- 車体カラーの写しは印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。
- タイプ、カラー、オプション等により価格が異なりますので、販売店にお問い合わせください。

三面図: NSX 6MT車(単位:mm)



主要諸元

タイプ	NSX		NSXタイプT		NSXタイプS
	3.2L 6速マニュアル	3.0L 4速オートマチック	3.2L 6速マニュアル	3.0L 4速オートマチック	3.2L 6速マニュアル
車名・型式	ホンダ・LA-NA2		ホンダ・LA-NA2		ホンダ・LA-NA2
寸法・重量・非車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m) 4.430/1.810/1.170				
	ホイールベース(m) 2.530				
	トレッド(m) 前/後 1.510/1.540				
	最低地上高(m) 0.135				
	1,340*1	1,390*2	1,400*2	1,430*2	1,320
	1,350*1	1,400*2	1,410*2	1,440*2	1,330
	1,350*1	---	---	---	1,350
	1,360*1	---	---	---	1,340
	---	---	---	---	1,340
	---	---	---	---	1,350
乗車定員(名)	2				
客室内寸法(m)	長さ 0.970		幅 1.460		高さ 0.980
エンジン	C32B	C30A	C32B	C30A	C32B
エンジン種類・シリンダー数及び配置	水冷V型6気筒横置				
弁機構	DOHC ベルト駆動 吸気2 排気2				
総排気量(ccm)	3,179	2,977	3,179	2,977	3,179
内径×行程(mm)	93.0×78.0	90.0×78.0	93.0×78.0	90.0×78.0	93.0×78.0
圧縮比	10.2				
燃料供給装置形式	電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)				
使用燃料種類	無鉛プレミアムガソリン				
燃料タンク容量(l)	70				
性能	206[280]/7,300	195[265]/6,800	206[280]/7,300	195[265]/6,800	206[280]/7,300
最大トルク(N・m[kg-m]/rpm)*	30.4[31.0]/5,300	29.4[30.0]/5,400	30.4[31.0]/5,300	29.4[30.0]/5,400	30.4[31.0]/5,300
燃費消費率(km/l)	9.0	8.4	9.0	8.4	9.0
主要燃費向上対策	可変バルブタイミング	可変バルブタイミング ロッタアッブ機構付トルコン	可変バルブタイミング	可変バルブタイミング ロッタアッブ機構付トルコン	可変バルブタイミング
最小回転半径(m)	5.8				
動力伝達・走行装置	フロア・チェンジ式	フロア・チェンジ式 (コラム・シフトスイッチ付)	フロア・チェンジ式	フロア・チェンジ式 (コラム・シフトスイッチ付)	フロア・チェンジ式
変速機操作方式	フロア・チェンジ式	フロア・チェンジ式 (コラム・シフトスイッチ付)	フロア・チェンジ式	フロア・チェンジ式 (コラム・シフトスイッチ付)	フロア・チェンジ式
変速比	1速 3.066	2.611	3.066	2.611	3.066
	2速 1.956	1.466	1.956	1.466	1.956
	3速 1.428	1.025	1.428	1.025	1.428
	4速 1.125	0.777	1.125	0.777	1.125
	5速 0.914	---	0.914	---	0.914
	6速 0.717	---	0.717	---	0.717
	後退 3.186	1.909	3.186	1.909	3.186
減速比	4.062	4.066	4.062	4.066	4.062
ステアリング装置形式	ラック・ピニオン式				
タイヤ	前 215/40R17 83V 後 255/40R17 94V				
主ブレーキの種類・形式(前/後)	前/後ベンチレーテッドディスク				
サスペンション方式(前/後)	ダブルウィッシュボーン式				
スタビライザー形式(前/後)	トーションバー式				

- *1 NSXの6MT車には運転席用補助手動用SRSエアバッグシステムが標準装備です。*2 NSXの4AT車、NSXタイプTには運転席用補助手動用SRSエアバッグシステムが標準装備です。
- *3 NSXの6MT車には運転席用補助手動用SRSエアバッグシステムが標準装備です。
- 燃費消費率は、定められた試験条件のもとで測定された値であり、実際の走行状況により異なる場合があります。また他の複数のメーカーオプションとのセット装備になる場合がございます。詳しくは販売店にお問い合わせください。
- 燃費消費率は、定められた試験条件のもとで測定された値であり、実際の走行状況により異なる場合があります。また他の複数のメーカーオプションとのセット装備になる場合がございます。詳しくは販売店にお問い合わせください。
- 主要諸元は道路法送付書に準じた形式で申請書数値です。●NSX_VTEC_PGM-FI_INTER_NAVI_SYSTEMSは本田技研工業株式会社の登録商標です。■製造事業者は本田技研工業株式会社

The Power of Dreams

ワクワクする夢を、ドキドキする未来のカタチに。21世紀、Hondaは夢の力でモビリティの可能性をさらに広げ、新しい価値を創造していきます。



暮らしのあちこちで、夢はカタチになっている。

電動アシストサイクルやバイク・スクーターをはじめ、乗用車・スポーツカー・RVなどの2輪・4輪の世界。さらには船外機・発電機・耕うん機といった汎用エンジンの製造から、ロボットの研究開発まで。陸から海までジャンルを超えて、新しいモビリティを提案するHonda。そのテクノロジーとマインドが、人々の夢をカタチにしています。

クルマの楽しさを全ての人に提供するために。今、Hondaが取り組んでいること。

Honda e-TECH

ECOLOGY CONSCIOUS TECHNOLOGY

すべての製品の生産から廃棄まで、さらにHondaがかかわる全活動に高い環境意識と独自の視点が生み出す技術、それがHondaのエコロジー・コンシャス・テクノロジー、e-TECH(イーテック)です。

排出ガスのクリーン化と低燃費をさらに追求。
ガソリンエンジンの3D化を進め、燃費の向上・排出ガスのクリーン化・走る楽しさを融合した新エンジン「IMAシリーズ」を各車に展開。また独自のハイブリッドシステム「Honda IMA SYSTEM」搭載のINSIGHTは、世界No.1の低燃費35km/l*を達成。

代替エネルギー車を開発。
ガソリンを使わない「天然ガス車」や「電気自動車」を発表。「燃料電池車」も2003年の実用化に向けて公道でのテストをスタートしています。

リサイクル率を向上。
設計・製造・使用・使用後までの各段階でリサイクルを徹底。「Honda Recycle Parts」の販売も実施。

工場でも環境改善。
「グリーンファクトリー」を目指し、国内全工場と海外主要生産拠点をISO14001を取得。

まだまだある、e-TECHの取り組み

- 事業所やテストコースの周囲に広葉樹林「ふるさとの森」を育成し、20年以上にわたり緑化を推進。
- 環境に優しい小さなクルマを地域の人たちが共同で利用する「近未来型地域交通システムICVS」の実用化に向けた活動を展開。

SAFETY

クルマのさらなる安全に総合的に取り組みます。

前提は安全性能。

未然の事故防止や乗員保護を追求し、独自の衝突安全技術「G-CONテック」を開発。事故より忠実に再現するために世界初の屋内型全方位衝突実験施設を建設。



各販売店に安心と安全のプロを。

全国の商販販売店には、お客様の疑問や不安に応える「セーフティコーディネーター」を。さらにチャイルドシートの正しい選び方や取り付け方をアドバイスする「チャイルドシート・アドバイザー」を配置。

WELFARE

パーソナリティを大切に、快適なクルマづくりを。

車いすの方、介護の方のために。
障害のある方の快適ドライブをサポートし、介護の方の負担を減らす介護車があります。

アルマスシリーズ

障害のある方のために。
両足の不自由な方への手動運転装置やハンドル旋回ノブといったさまざまな機能部品があります。

Honda・テックマチックシステム

両上肢障害者の方のために。
足のペダル回転運動でステアリング操作がスムーズに行えるシステムがあります。

Honda・フランチシステム

充実のカーライフをサポートする、Hondaのネットワーク。

SUPPORT

お客様にさらに満足いただけるサービスをさまざまな分野から提供するために販売店のネットワークを広げていきます。

Honda DRIVING SCHOOL
●Honda独自のカリキュラムによるドライビングスクールです。



Honda CREDIT
●「ホンダクレジット」は快適なカーライフをサポートします。



Honda CAR LEASE
●「ホンダリース」は、個人・法人ともに便利に使える注目のカラース・システムです。



Honda CAR ACCESSORIES
●「ホンダアクセス」では、Honda車と同時一体開発されたカーアクセサリーをお届けします。



Honda MOTOR SPORTS GOODS
●Hondaのレーシングスピリット息づくウェア&グッズ「ホンダレーシングデザイン」をラインアップしております。



キャッシュバックキャンペーン ホンダCカード

もっと便利

今度はHonda二輪販売店でも使える!

もっとお得

今度はクルマの車検時にも、バイク新車購入時にもキャッシュバックされる!

【毎月使うカードが、ポイント・特典に結びつきます!】

会員募集中

<http://www.honda.co.jp>

スピードはひかえめに、シートベルトをしめて安全運転。お子様にはチャイルドシートを。

- 交通法規を守り、心に余裕をもって安全運転を心がけてください。
 - 乗車中は必ずシートベルトを正しく着用しましょう。
 - SRSエアバッグシステムを装着した車に乗る際も必ずシートベルトを着用してください。
- SRSエアバッグシステムは、シートベルトを正しく着用することで本来の効果を発揮します。
- お子様が乗車される際は、チャイルドシートなどを正しく装着し、きちんと着座させてください。

安全で快適なカーライフのために。

- 保証期間は、新車登録日から3年間、ただし、その期間内でも走行60,000kmまでです。また、Hondaが特に指定した部品は5年間、ただし、その期間内でも走行100,000kmまでです。なお、保証内容は保証書、またはホンダ販売店にてお確かめください。
- 安心してカーライフのために、自賠責保険だけでなく、任意保険への加入をおすすめします。

貴重な資源を大切に。燃費向上運転をお願いします。

- 駐車時にはエンジンをとめましょう。
- 急発進・急加速を避けましょう。
- 日頃使わない荷物を載せたまま走るのはやめましょう。

インターネットでNSXの情報をお伝えしております。

<http://www.honda.co.jp/NSX/>

■インターネットで概算のお見積りができます。
<http://www.honda.co.jp/CYBERMALL/>

お問い合わせ、ご相談はお近くのホンダベルノ店、または下記お客様相談センターまで。
本田技研工業株式会社 お客様相談センター
全国共通フリーダイヤル ☎0120-112010 (受付時間：9時～12時 13時～17時)

このカタログは、古紙配合率40%の再生紙を使用しております。

取り扱い車種：NSX/S2000/インテグラ/CR-V/HR-V/セイバー/トルネオ/オルティア/
キャバ/オデッセイ/ステップワゴン/ストリーム/フィット/インサイト/パートナー

ホンダベルノ店からお届けします。

本田技研工業株式会社
〒107-8556 東京都港区南青山2丁目1番1号
本カタログの内容は2001年12月現在のものです。
©NSX-R-112 ㊦

