

HONDA
The Power of Dreams

NSX-R

Integratyper.org





またひとつ。夢が生まれた。

まず最初に言っておこう。このマシンは、強大なパワーや最高速だけを光引くするスーパーカーではない。NSX-Rは、サーキットという特殊な環境下においてドードカとしての最速性能を発揮したスマートカーラーである。サーキットでの速さ。それを決定づけるのは、

握る駆動に伝れる駆動性の音質(ラントリートラブル)。

そしてクルマの運動能力を左右するダッシュパネル(マシンの音質の高さ、マイナスカーナなど)、レーシングカーでも受け取る音質をクルマとなるこの小さな音質を強調的に引き上げてしまう。高いレベルで

融合することではじめてNSX-Rの速さは誕生するのだ。

サーキットの各種有利に提示し続けるのがスマートNSXであるとするならば、NSX-Rはスマートの真髄を極めたマシンであると言い切れる。

走行のモードを引き出せるだけのドライビングスタイルがあれば、

伝統のコアドライブモード。そして、すべてのコーナーを意のままに駆逐するという、究極的な乗り手一体の駆けが手に入る。

「レーシングカーの速さと圧倒的にドライビングセンターの逸空」という開発目標を立ち上げた初代NSX(92年~'96年生産)においては、

徹底的な軽量化を核にその速さを直感を見事に解説できたと自負している。

そしていま第2世代NSXの誕生とともにいべき、スマートNSXの劇的な変身進化が、新たな走りの可能性を我々の前に広げ出した。モアダイナミクスがそれである。

時代では未着手だったその領域を指揮すべく、北海道・帯広の

トーストの販賣をはじめとした新規サーキット小屋マンを待ちぬき、

無駄な量の積出し、開拓、実業テストを教訓。その結果ついに得られたのが、

前例のスマートサーキットという珍めずらしい有機的な音楽なドライブパフォーマンス。

それに合わせて、車内にかかるすべてでの性能を進化させ、

それに融合させるなどして、駆逐能力のスピリチュアルズと同時に、

アートカラーにおける表現性を向上も達成。

全速度域を駆逐する轟烈しい走りの性能を完成した。

前後グランピース化によって実現されたコントロールクロリティの向上が、

車の走りと音質を、また、レーシングカー領域へと接近させたのである。

決して機械任せの走りではなく、人間が自らの意志でマシンを操ることを主張し、幾多もの進化を重ねてきたNSXハイブリッド。

そして、日本のものに投入されたレーシングスピリチュアルの数々。

スマートドライブをこよなく愛する人々にこそ、その性能を捧げたい。

RK。それは、メーカーたる矜持だけではなく、この上なく製造かつ実戦的な

オールラウンドのアプローチ。各部門、各分野のスペシャリスト達の手によって、

人間とマシンの距離は極端まで切りつめられていく。

最高の速さ、最高の走りを追求し続ける技術者達の夢と理想は、

RKともに進化する。新生NSX-R。走りはついに第2世代へ。

Integraphy.org

課題①：マイナスリフトの実現

これまで以上の速さを求めたとき、エアロダイナミクスへの着手は必然になった。
会道仕様では困難なされているマイナスリフト、Rに見事に手に入れた。

【R's Aero】マイナスリフトとは、高速走行時にゲイツが沈みこむキャラを発生させる状態のこと。つまりそれは、タイヤの接地力をためるダウングリースの発生を意味する。理論上、レーシングカーのように最低地上高を限界まで低めていけば、マイナスリフトの実現はさほど困難なことではない。だが一般車も走るRの場合は、ある程度の最低地上高の確保は必須となり。その実現は非常に難しいものとなる。しかし開発チームは、ベースとなるNSXの空力ボディシェルを信じ、様々な可能性を探求。高速マストロースの実走テストおよび実験開発での空力解析を数々なり繰り返し、ついに前後マイナスリフト化を達成。とくに難しかったされるフロントリフトの低減は、ミッドシップの特長を最大限活用することで達成できた。具体的には、ノーズ部の内部空気流れで空力メンバとして活用するエアアウトレットダクト付カーボンブード。そしてそのラジエーター排風上方削出化によって可能になつたフィット付フロントエンジンカバーの抜きなど。さらにはカーボンスポイラー、ディフューザーによって、最後のリフトバランスを整えるなど、その性能は目に見えるカタチとなって達成された。

【R's Force】マイナスリフトの達成は空力探査というアプローチによって実現された。空力検査とは、空力を見地から高速時の安定性と操縦性の向上を追求し、限界領域の拡大とコントロールタクティカルレベルアップを目指すという。前述のようなエアロダイナミクスを実現する手段によって、最高速度を低下させることなくマイナスリフトを達成、そして得られるダウングリースを無駄なく速さに直結させるべく、さまざまなセッティングを駆け。具体的には、ハイスピード領域での挙動変化を最小限に抑えるよう前後のリフトバランスを巧妙にセッティング。これにより、高速域での旋回限界と挙動安定性を大幅に引き上げることができた。さらに、空力検査による高速安定性の向上は、マイナスリフトでの競争性を重視したセッティングを可能に。結果、高級コーナーから低速コーナーまで、自在にこなせる横の深いハンドリングが完成。空力検査の投入が新たな速さをRに与えた。

■限界速度達成率(最適性基準割合)		
G1値(空気阻力係数)	0.32	対象 速成値
G1値(空力効率／空気抵抗)	0.100	エアストリートマックス付カーボンブード 対象上方向整備 Cx値:-0.015
G1値(機械効率／プロコン)	-0.040	フロントラジエーター・排風ダクト 対象上方向整備 Cx値:-0.008
G1値(機械効率／ソリッド)	-0.200	フロントラジエーター・排風ダクト 対象下方向整備 Cx値:-0.040
G1値(機械効率／ソリッド)	-0.040	ラジエーター・排風ダクト 対象上方向整備 Cx値:-0.030
G1値(機械効率／ソリッド)	-0.100	フロントラジエーター・排風ダクト 対象下方向整備 Cx値:-0.100
G1値(機械効率／ソリッド)	-0.030	後方・下側面の整備 対象上方向整備 Cx値:-0.030

数値はすべてChorusを参考

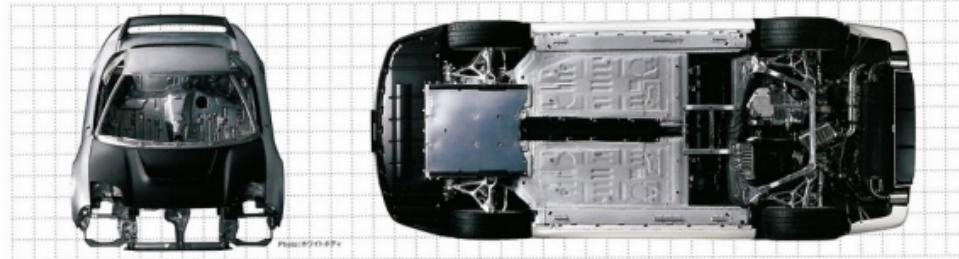


Photo:カワムラ

走りを求める軽さはない。しかし、スポーツカーとしての寿命を縮めるような軽さはない。だからこそRは、軽いの中身にこだわった。

【R's Carbon】まず、超軽量なレーシングスペックであること。そして、長年 の使用を前提とした耐久性と、衝突安全性ももえた複数を持つこと。そんな厳しい要件を満たしてくれたのが、このCFRPオートレーテル成型カーボンファード。表面6層、フレーム4層という強固な構造を基本とし、各々の中央2層には耐衝撃性にすぐれるカーボンアラウンドバー^イを採用。强度、耐久性、そして耐衝撃性を高いレベルで確保しながら、大幅な軽量化(-2.2kg)を達成。さらに、カーボンアリスクロイド(-1.3kg)とともに、劣悪な環境下での劣化試験を何度もなく経験し、船の長期保証パーフormance、十二分な耐久性を実現。そのアリスクロイドにおいては、軽量かつ仕上がり高精度という点からワンピース構造にこだわった。走力が求めた複雑な形状を持つゆえ、

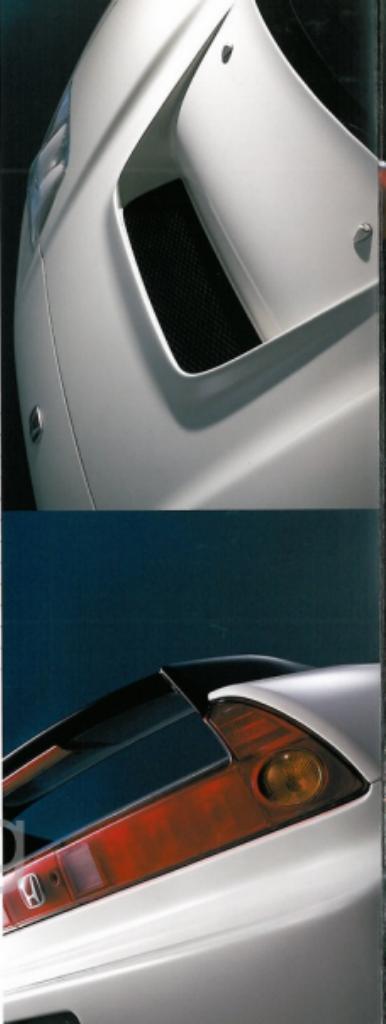


中央エンジンルームのカーボンアリスクロイド

その実現は困難を極めたが、大型中空成型といふ量産車両の特殊な工法を用いることで目的は達成された。Rのカーボン。そこには多少生産だけに許される職人達の技と苦心が、幾度にも繰り込まれている。

【R's Approach】ともも驚異的な軽さを誇るオールアルミボディを採用し、徹底した軽量化対策を施しているNSX。幾度にもおよぶ進化の過程においても軽量化への取り組みは必須項目であり、その時代その時代で徹底的なウエイトダウンをやり遂げてきた。そうしたプロセスを繰り返し、さらなる軽量化を達成しようとしたら、次のステップとして耐衝撃カーボン素材へのチャレンジが必要であった。その耐衝撃性においても、NSX本来のギヤ剛性と衝突安全性を損ねることなく、音響快適装備の施設など走行に直接関わらざるものを可能な限り削除する軽量化が柱となり軽量化手法に加え、軽量アルミ製造カーボンのさらなる軽量化(-1.0kg)、リアバーテーションガラスの薄板化(-0.2kg)、そしてスペアタイヤ廃止(-14.4kg)など、細部にわたり新たな軽量化に取り組んでいる。(財團法人日本車輌技術基準にて測定) ■ 内外装材すべてENI標準クリア、ヨーロッパVOC優良車種

課題②：軽さと強さの融合





課題③：高精度レスポンスの探求

基本はC32BV6 3.2L DOHC VTEC。高効率、高出力テクノロジーが満載されたハイブリッドエンジンユニット。新興国からの販売が、躍るチカラに火をつけた。

「It's Engine」レーシングエンジンは昔から、嵌入部品の密着性が要求される競技用エンジンには向いていなかったチープアーバーである。ランクシステム回復バックスペースでレーシングレベルにまで磨いていくうえ、高精度バランストーンがそれである。自然吸気のリードなしスポーツにこだわる場合は、その上を目指す「ランクチャレンジ」でナビゲーションを駆使した扶正域での競速バランス取り¹¹! ピストンとコンロッドの慣性負担を最小限¹²化するため、車両価値に相当する純正部品にも「ハイカットオキナクリアラップ管壁」というJGTC参戦されたレーシングエンジンの組み立て手順を、C32Bユニットに沿って組立、積載、車上印字の手順がかかる。自然吸気フューリングの組み立てにはいふつほどの手順が付加された。¹³ M&Mモーターフィルムのロゴが車体に貼り付けられる。R's Device 接続をよくお細工して楽しんでいたために、アクセサリーパーツ販売やペダルストローク細胞、そしてDBWの特性を変更し、兩輪感覚のバルブフリーリングと、よりダイナミックなアクセルレスポンスを達成。また、加速性能を重視したローレンソーフィードバルブ。

■登録料+ドライバー保険料。アラカルトの運転免許登録料を導入することと、各都道府県がアラートを有効化を実現するシステム、即座開通バッジが不要となる各種登録料にも適用する。 65. 香取区埋蔵文化財ガイド版4.1版ロードバージョン



見えるところ、触れるところ、すべての機能がRの速さに結びつく。

オーケストラストとというべき高音階パートの数々が、面積の餘裕空間を駆使する。

課題④：限界領域の拡大

強烈なGを手なずけながら、コーナーというコーナーを思いのままに征服する。マイナスリフトの見度は、この脚があってこそ生かされた。

R's Suspension | 力矩炉に「高減定性型」の向上に寄せて、その構成も柔軟性向上など個別性能を大幅にアップ。簡略テスコスやサブギヤなどの取り込みを重ねたうえ、アーチ・ユニット・ワールドクリップ・サーキットなどを用いて組み上げを行い、ベースとなる車両センサ等を複数搭載。具体的には、車高を下げ低重心化を図ったうえで、バネレートおよびブッシュ類のカットドロップ、高精度・広帯域の分担加速度センサーの直結導入並み、そしてストラクチャーの後退化やゲルの強化など実施。セッティング的には、初代以来に比べワールド剛性をより高めに設定。さらにアリードアムのブッシュを埋めることで、リアの剛性感と安定性を高め、ヨーカーでの蛇行抑制と旋回性向上。また、ダンクワーフ式と専用開発タイヤとの組合せで、過激操縦でも、高域域における確かな操作感を得る。

R's Brakes[®] 強力な駆動力と優れた前後バランスを実現したブレーキシステム。Rでは、サーキットでの巡航走行などハードなコーナリングにも余裕をもって対応できるよう耐久度向上・前後の強化が図られています。大型バンチャーチャッギングスクープでは、前面に車重軽減用のエアフローディフューザーを設け耐久性を強化。ドライブには、直線走行でもシカゴ・ロードマーティンも少ない新GPバブルを採用。また、専用ブレーキマスター搭載により制動応答性を高め、コントローラビリティをもたらし向上させている。ABSについては、通常走行領域でももちろんハイペース走行領域での走りも芳醇した荀セーフティップを実現している。

R's Grip[®] 公道性能で安価ながら、サーキットでの競速性能をめざすRコンセプトのもとに開発されたタイヤが、収容率・ブリヂストン・ボンネットRE070。Rの競速性能を引き上げる上には、ナローナイフアイ・エンドグリップ構造を採用する一方、燃費でも強く、耐摩耗性にすぐれた高機能スペックとなっている。また、Rコンセプトは、通常の「マツダ」車と共同開発の建設アルミホイールは、強度を確保しながら、適度な軽量化を施し、バネ定数の軽減に貢献している。



謝謝大家的採用，
希望問題能予以回應。



ショートストロークでシフトエンジンもカッとした。シートはレザーカーブ、超軽量カーボンアラミド素材を採用した一体型バケットタイプ。その衣装は、マイクロガルディ性にすぐれるインテグレーテッドスウェード、サイド部が通気性が高くて軽量なメッシュジャージという専用仕様。ハンドルはダイレクトな運転感覚を求めて、小径・軽量のMOMO社革製手元タイプを採用。また、シフトアップタイミングを経と赤の光の点滅で知らせる

課題⑤：比類なき人車一体感の創出。



Integraphyper.org

