

HONDA
The Power of Dreams



7
5
X
-T

Integratyper.org





Integratyper.org



またひとつ。夢が生まれた。

Integratyper.org

が、その夢は、日本、世界のF1レースに参入、R272を生み出した。

この時がまだ、モータースポーツという文化に目覚めていなかった時代から、

世界の舞台で、幾多もの栄光や伝説をずっとずっとつくり続けてきた。

ビスー、ネジの一本一本にいたるまで人間の手と魂が入った、

レーシングカーに極めて近いスポーツカー。NSX-R。



Integratyper.org

レーシングカー領域へ。また一步。

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売りにするスポーツカーではない。NSX-Rは、サーキットという特殊な環境下においてロードカーとしての最適性能を追求したスポーツカーである。サーキットでの速さ。それを決定づけるのは、深る歡びに溢れる操縦性の資質の高さ(コントロールクオリティ)、そしてクルマの運動能力を左右するダイナミックパフォーマンスの資質の高さ。フォーミュラカーなど、レーシングカーの開発においても重要なファクターとなるこのふたつの資質を徹底的に磨き上げ、しかも、高いレベルで融合させることではじめて、NSX-Rの速さは誕生するのだ。

スポーツカーの新基準を画し提示し続けるのがノーマルNSXであるとするならば、NSX-Rはスポーツカーの真髄を極めるマシンであると言い切れる。その境界を引き出せるだけのドライビングスキルがあれば、圧倒的コーナリングスピード、そして、すべてのコーナーを意のままに征服するという、究極的な人車一体の歡びが手に入る。"レーシングカーの速さと圧倒的ドライビングプレジャーの両立"という開発指針を立ち上げた初代R(1992年~1995年生産)においては、徹底的な軽量化を核にその速さと官能を見事に解放できたと自負している。そしていま第2世代NSXの誕生ともいふべき、ノーマルNSXの劇的な変革が、新たな走りの可能性を我々の前に導き出した。エアロダイナミクスがそれである。初代Rでは未着手だったその領域を開拓すべく、北海道・札幌のテストコースや鈴鹿をはじめとした高速サーキットにマシンを持ち込み、膨大な量の研究、開発、実走テストを敢行。その結果ついに得られたのが、前後マイナスイフトという極めて有益かつ貴重なエアロパフォーマンス。それに合わせて、走りにかかわるすべての性能を進化させそこに融合させることで、高速域でのスタビリティアップと同時に、タイトコーナーにおける旋回性の向上をも達成。全速度域を牽制する真新しい走りの性能が完成した。前後ダウンフォース化によって実現されたコントロールクオリティの向上が、Rの速さと官能を、また一步、レーシングカー領域へと接近させたのである。

決して機械まかせの走りではなく、人間が自らの意志でマシンを操縦することを主眼とし、幾多もの進化を果敢にきたNSXパッケージ。

そして、Rの名のもとに投入されたレーシングスペックの歡々。

スポーツドライビングをこよなく愛する人々にこそ、その性能を掛けたい。

R。それは、メーカーたる我々だけに許される、この上なく贅沢かつ実戦的なレーシングカーのイメージ。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限界まで切りつめられていく。

最高の速さ、最高の走りを目指す技術者達の夢と理想は、Rとともに進化する。新生NSX-R、走りはついに第2世代へ。

Integratypen.org

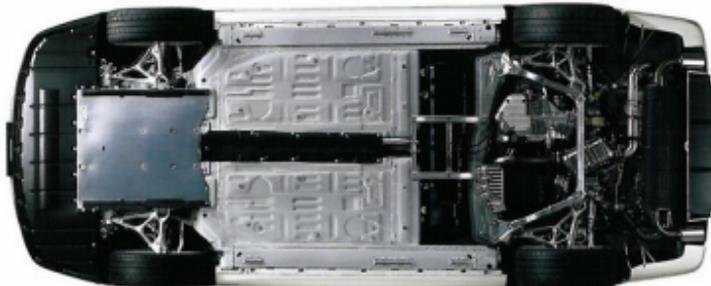


Integratyper.org

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。
公道仕様では困難とされているマイナスリフト。Rは見事に手に入れた。

[R's Aero] マイナスリフトとは、高速走行時にボディが沈みこむナカウを発生させる状態のこと。つまりそれは、タイヤの接地力を高めるダウンフォ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。だが一般道も走る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の空力ポテンシャルを信じ、さまざまな可能性を探索。高速テストコースでの実走テストおよび実車風洞での空力解析を数限りなく繰り返し、ついに前後マイナスリフト化を達成。とくに難しいとされるフロントリフトの低減は、ミッドシップの増長を最大限に活用することではじめて達成できた。具体的には、ノーズ部の内部空間まで空力メンバーとして活用するエアアウトレットダクト付カーボンフード、そしてそのラジエーター群風上方排出化によって可能になったフィン付フロントアンダーカバーの採用など。さらにリアのカーボンスポイラー、ディフューザーによって、前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。



■空力性能達成手法(単位は標準値)

	効果	達成値
Co値(空力抵抗係数)	0.32	
Cd値(阻力係数/全体)	-0.100	
Cd値(阻力係数/フロント)	-0.040	
Cd値(阻力係数/リア)	-0.060	
NSX標準ボディに対して、0.4秒増速(標準値)を達成する 125.0km/h(速)21.0km/h(遅)標準値を超過 (1.0%と100km/hでのテスト値)		
	効果	達成値
エアアウトレットダクト付カーボンフード	前方上方排気流	Co値 -0.025
フロントラジエーター群ダクト	前方上方排気流	Co値 -0.010
フィン付フロントアンダーカバー	前方・下流側の排気	Co値 -0.040
フロントコクピット側面遮断板	正面流の排気	Co値 -0.025
カーボンスポイラー	後方・上流側の排気	Co値 -0.100
リアディフューザー	後方・下流側の排気	Co値 -0.020 (Co値 -0.030)

数値すべてHonda測定値

[R's Force] マイナスリフトの達成は空力操安というアプローチによって実現された。空力操安とは、空力的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レタリシティのレベルアップを要するというもの。上記のようなエアロダイナミクスを極める手法によって、最高速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フォースを無駄なく速さに直結させるべく、その細かなセッティングを散行。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、高速域での脱回戻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、空力操安による高速安定性の向上は、タイトコーナーでの旋回性を重視したサスペンションを可能にし、結果、高速コーナーから低速コーナーまで、自在にこなせる懐の深いハンドリングが完成。空力操安の投入が新たな速さを実に見えさせた。



Integratypen.org

課題②：軽さと強さの融合

走りをもめる軽さがほしい。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ほらない。だからこそRは、軽さの中身にこだわった。

【R's Carbon】まず、超軽量の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、衝突安全性もみすえた強度を持つこと。そんな厳しい要件を満たしてくれたのが、このCFRPオートクレーブ成形カーボンフード。表面6層、フレーム4層という強固な構成を基本とし、各々の中央2層には耐衝撃性にすぐれるカーボンアラミドファイバーを織層。強度、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、カーボンリアスポイラー(-1.3kg)とともに、劣悪な環境下での劣化試験を何度となく経験し、他の長期保証パーツ同様、十二分な耐久性を実現。そのリアスポイラーにおいては、軽量かつ仕上がりが高精度という点からワンピース構造にこだわった。空力が求めた複雑な形状を持つゆえ、その実現は困難を極めたが、大型中空成形という量産車初の特異な工法を用いることで目的は達げられた。Rのカーボン。そこには少量生産だけに許される職人達の技と美加が、徹底にも徹底にも織り込まれている。



Photo:タチノボク



※空力パフォーマンス最適化のカーボンリアスポイラー

【R's Approach】もともと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クイックダウンをやり続けてきた。そうしたプロセスを通し兼ね、さらなる軽量化を達成しようとしたとき、次のステップとして超軽量カーボン素材へのチャレンジは必然であった。その他の部位においても、NSX本来のボディ剛性と衝突安全性を損ねることなく、各種快速減速の廃止など走りと直接関わらないものを削ぎ落とすという初代Rが取行した軽量化手法に加え、軽量アルミ鍛造ホイールのさらなる軽量化(-1.0kg)、リアパーテーションガラスの薄板化(-0.2kg)、そしてスベアタイヤ廃止*(-14.4kg)など、細部にわたり新たな軽量化に取り組んでいる。(軽量化効果はあくまでRpにて表示)

■ 1)内装部品はすべてABS樹脂製タイプは 2)タイヤは19インチ標準装着品

A close-up, high-angle photograph of a red Honda engine cover. The cover is the central focus, featuring the word "HONDA" in large, white, bold, sans-serif capital letters. Below it, the text "DOHC VTEC" is printed in a smaller, white, sans-serif font. The engine cover has a textured, metallic appearance. The background is dark and out of focus, showing various mechanical components of the engine, including a black air filter housing on the right side. The lighting is dramatic, highlighting the contours and texture of the red cover.

HONDA
DOHC VTEC

Integratyper.org

課題③：高精度レスポンスの探求

基本はC32B V6 3.20 DOHC VTEC。高効率、高出力テクノロジーが満載されたハイボテンシャルユニット。経験豊かな匠の技が、眠れるチカラに火をつけた。

【R's Engine】レーシングエンジンでは常識だが、職人レベルの緻密な手作業が要求されるゆえ、量産エンジンには不向きとされていたチューンアップがある。クラック系回転パーツのバランスを人間の手でレーシングレベルにまで高めていくという、高精度バランスチューンがそれである。あくまでも自然吸気のシャープでリニアなレスポンスにこだわるRでは、その向上をめざし「クラックシャフトにフライホイール／クラック／ブリーを組み付けた状態での精密バランス取り^{※1}」「ピストンとコンロッドの気筒間相互重量バランス取り^{※2}」「実測値による精密な嵌合表をもとにしたメタルオイルクリアランス管理」というF1やCART、JGTC参戦で培われたレーシングエンジンの組み立て手法を、このC32Bユニットに傾注。結果、吹け上がりの鋭さに磨きがかかり、自然吸気フィーリングの醍醐味にいっそうの深味が付加された。

※1. 高精度ピストンフライホイール組立
※2. 高精度ピストンコンロッド組立

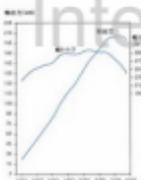


ベースはC32B V6 3.20 DOHC VTECエンジンに、
最終調整仕上げのクラックシャフト、超軽量チタンコンロッドを、
高精度・高品位のクラックブリーが搭載している。

【R's Device】操ることをより積極的に進んでいただくために、アクセルペダル荷重の最適化やペダルストローク短縮、そしてDBWの特性を変更。剛性感のあるペダルフィーリングと、より俊敏かつダイレクトなアクセルレスポンスを達成している。また、加速性能を重視し4.1%^{※1}ローレシオ化されたファイナルギア、そして直進性と旋回中のトラクション能力を重視し、プリセット荷重をアップしたプリロード型LSDも装備するなど、サーキット走行をみずえたデバイスの数々が、スポーツとしてのドライビングを強力にバックアップする。

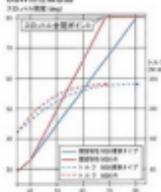
※1. 2015年標準タイプ比

※2. 2015年標準タイプ比
■アクセルペダルフィードバック、アクセルの踏み込み量を電気信号で制御することで、自然なリアアクセルフィードバックを実現するシステム。最新カーブ中減速ポイントで調整可能なためドライビングにも貢献する。



【NSX-Rは、平成17年排出ガス規制に適合】
R専用チューンを施した
V6 3.20 DOHC VTECエンジンは
排出ガス中の有害物質、
NMHC(非メタン炭化水素)、
NOx(窒素酸化物)、CO(一酸化炭素)を
それぞれ削減。新たに施行された
平成17年排出ガス規制にも適合している。

DBW特性比較図



アクセル踏込み量 (mm) / ブレーキ制動力 (kg)の特性が従来タイプに比べて、踏み込み量10mm以上上のブレーキ制動力を確保している。



Integratyper.org

課題④：限界領域の拡大

強烈なGを手はずけながら、コーナーというコーナーを思いのままに征服する。
マイナスシフトの恩恵は、この脚があってこそ生かされた。

【R's Suspension】空力採安による高速安定性の向上に呼応して、その輝きもろもろ旋回性向上など限界性能を大幅にアップ。鷹柄テストコースや鈴鹿サーキットなどでの走り込みを重ねたうえで、ドイツ・ニュルブルクリンクサーキットにて最終仕上げを行い、Rベストといえる専用セッティングを導き出している。具体的には、車高を下げて低重心化を図ったうえで、バネレートおよびアブッシュ型のレートアップ、高精度・高応答の分離加圧式ダンパーの減衰力特性最適化、そしてスタビライザーの強化やボディの補強などを実施。セッティング的には、初代Rに比べリアのロール剛性をより高めに設定し、さらにリアアームのブッシュを固めることで、リアの剛性感と安定性を高め、タイトコーナーでの舵の効きと旋回性を向上。

■車高セッティング情報

		NSX標準タイプ	NSX-R
スプリングレート	フロント	34.3N/mm	102.0N/mm
	リア	39.2N/mm	81.4N/mm
ダンパー減衰力 (3.5mm/sec)	フロント	11.0N	11.0N
	リア	11.0N	11.0N
スタビライザーサイズ	フロント	#18.0mmX13.0mm(中型)	#22.2mmX14.0mm(中型)
	リア	#17.5mmX12.3mm(中型)	#17.5mmX12.3mm(中型)

また、ダウンフォースと専用開発
タイヤとの相乗効果で、高速域に
おける確かな操縦感とスタビリティも
高いレベルで確保している。



フロントインデュペンデント・フロントサスペンション

リアマルチリンク・リアサスペンション

【R's Brakes】強力な制動力と絶妙な前後バランスを実現したブレーキシステム。Rでは、サーキットでの連続走行などハードなドライビングにも余裕をもって対応できるよう耐フェード性を向上。前後の大径ベンチレーテッドディスクブレードには、パッド摺動面のクリーニング化も摩擦粉排出用のスリットを設計し対策を強化。パッドには、熱耐しにくくローター攻撃性も少ない新GPパッドを採用。また、専用ブレーキマスターパワーによって制動応答性を高め、コントロール性をいちだんと向上させている。ABSについては、通常走行領域はもちろんハイスピード走行領域での走行も考慮した専用セッティングを施している。

■ABSはフロントのブレーキマスターパワー（R）と、Rでしか利用できないブレーキマスターパワー（R）とを併用し、コーナーでの制動力を最大に確保する。ハイG走行域では制動力を減らすことで、安定性を確保しています。

【R's Grip】公道仕様でありながら、サーキットでの最速性能をめざすRコンセプトのもとに開発されたタイヤが、R専用ブリヂストン・ Potenza RE070。Rの限界性能を引き上げるに十分なドライヴとウェットグリップ性能を兼備する一方、熱耐性にも強く、耐摩耗性にすぐれる高性能スベックとなっている。また、BBS（ワシマイヤー）と共同開発の鍛造アルミホイールは、強度を確保しながら、徹底した軽量化を施しパナ下重量の軽減に貢献している。



20インチディスクブレーキに適合する、高強度カーボンメトリック製採用一貫製鋼GPパッドは、パッドの摩擦粉排出による制動力の回復にすぐれた効果もある。



専用タイヤ（R）採用、専用開発ポテンザRE070



000166

UUU

Integratyper.org

課題⑤：比類なき人車一体感の創出。

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。

サーキットベストともいべき高性能パーツの数が、至福の空間を形成する。

【R's Interior】人とマシンの緊密化をさらに突きつめた極限空間。

操作性向上はもちろん、乗り込むたびに心が高ぶるエキサイティングの創出にも力を注いだ。レーシングテイストに溢れる各部の意匠、洗練的なイエローの指針、そして各々のメーターを採取るレッドリングが、真紅のフロア色と一体となって走りへの期待を盛り上げる。さらにコックピット全体に張りつめた緊張感を走らせるのは、アルミ調（リアルカーボンコンビ）のセンターパネル、リアルカーボンを用いたサイドパネル&シフトプレート、そしてインパネル全体を覆うハイマットカバー。ツヤ感を消し込んだカー素材は、フロントガラスへの映り込みを最小限に抑えるとともに軽量化（-0.6kg）にも貢献している。



【シフトインジケータ】

タコメーター内には、パワーピーク、レブリットをランプの点灯/点滅で知らせるシフトインジケータを採用。パワーピークゾーンへの接近・到達は緑で、レッドゾーンへの接近・到達は赤で告知し、

最適なシフトアップタイミングを瞬時に認識することができる。サーキット走行時に重宝するデバイスである。

■シフトインジケータは、あくまでサーキット走行を前提としたデバイスであり、実用するにあたっては、一部設定が必要となりエンジン回転も上げるとは前提。安全運転が心がけてください。



【チタン製・球形シフトノブ】

刻印部分はイエローに彩色。メーター指針およびステアリングの“MOMO”ロゴを彩るイエローとともに、コックピット内にビビッドなアクセントを施させる。シフトブーツは軽量化メッシュタイプを採用。

【R's Function】操作系においては、限界領域でのドライビングを確実かつ正確にサポートできるよう、素材、形状、重量など徹底的に吟味した。シフトノブはチタン削り出し。

ギアポジションに左右されない握りやすさを求め、球形を選択。刻印部分の仕上げにも気をつかい心地よい握り感も達成。ショートストロークでシフトチェンジもカチッときます。

シートはレガリ社製、可塑量芳ポリアミド素材を採用した一体型パッドタイプ。その表皮は、メッシュ部がホールド性にすぐれるガンサンクハックラッシュウエード、

サイド部が通気性が高く軽量の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操舵感覚を求めて、小径・軽量のMOMO仕様本革巻タイプを採用。

豊富なステアリングインフォメーションとともに、ドライバーの意志を余すことなくマシンへ踏襲へと伝達してくれる。

※メーターオプションのリアヘッド調整機能は、本車種対応のAMCOM社製。



Integratyper.org



Integratyper.org

Other News

Specifications

Equipment

Variation

Appearance

Variation

Interior



シートカラーはレッド



シートカラーはブラック

Seat Color



レッド



ブラック

Body Color (スタンダードカラー)



ダンピレンシブホワイト(薄青色)



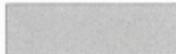
ペルシアブラック



ニューフェイスレッド



シルバーメタリック



セパレンシルバーメタリック



ニューフェイスコーパー



グランホワイト

Body Color (プレミアムカラー)

※3.5Lシート-乗務員シート-5Dシート。



ロイヤルブルーコーパー



モンテレーパー



ニューフェイスシルバー



ライムグリーンメタリック



プラチナホワイトパー

High-Quality Paint

スタンダードカラー、プレミアムカラーとも、外装への塗装は基本的に4コート4ベーク(4層塗装-4層焼き付け)という、鮮明で滑らかな光沢をもたらす高品位な塗装法を用いる。ただし、カーボン製のフードリアスポイラーにおいては、素材の性質上、いっそう念入りな下地処理が必要のため、5コート5ベーク(5層塗装-5層焼き付け)というさらに贅沢な塗装方法をとっている。平澤ななかにもカーボン繊維の目がはっきりと視認できるよう配慮するなど、Rならではのこだわりが光る。



Equipment



●NSX-Rシリアルプレート
ドアステップ部を黒色で飾る。特別仕立てのアルミプレート(シリアルナンバー付)。



●NSX-Rエンブレム
ドアノブ手前に配したアルミ製のエンブレムプレート。真鍮に輝く「R」の文字が、乗り込むたびに目に触れる。



●ハイマウント・ストップランプ
中空フレーム構造のカーボンリアスポイラーの後端部にビルトイン。空力性能を損ないインテグレートデザインとしている。



●NSX-R専用キー(イモビライザー機能付)
NSX-Rのロゴ入りキー。また、電子防ぎりキー操作により車両の盗難防止に威力を発揮する。イモビライザー機能も内蔵。



●リアハッチガーニッシュ
Rのレーンブイメージを一段と盛り上げるための精悍なリアスリップアイテム。(メーカーオプション)



●BOSEサウンドシステム
世界の名門BOSE社がNSXの室内空間に合わせて専用設計。NSXのルームアコースティクスを考慮し、専用のイコライザーとアンプをエンタロージャーボックスに統合した4スピーカーシステム。(7スピーカー+エアコンディショナーとセットでメーカーオプション)



エアバッグシステム作動イメージ図
写真は機能説明のため。実際の使用は必ず取扱説明書
エアバッグシステムを誤った状態で使用しないことです。

●運転席用&助手席用SR5エアバッグシステム
万一の際の乗員へのダメージを軽減するために、運転席用&助手席用SR5エアバッグシステムを採用。また、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。ゲルトとテレスコピック機構を備えるステアリングホイールは、スポーツ踏の形状によって衝突エネルギーを吸収する構造になっている。エアサスペンション+エアコンディショナー+200Wオーディオシステム+カーナビ+エアプラン+SR5+Supplemental Restraint System(SRS)を備える豪華仕様車。SR5エアバッグシステムは、衝突や急方向転換の際に作動します。前方からの、前方衝突エアプランシステムは、あくまでもシートベルトを補助することを前提として開発されたシステムです。CRVでシートベルトの正しい着用をお願いします。



メーカーオプションのエアバッグ取付車には、必ずエアバッグシステム取付車とあるステアリングホイール(本車取付のAHMO規格)が装着されます。

Custom Order Plan

このカスタマイズオーダーにこそおすすめしたい、カスタムオーダープラン。左ページで紹介した全5色のプレミアムボディカラーをはじめ、エクステリア、インテリア、そして脚まわりに自分だけのセンスをプラスすることができます。(詳細は販売店にお問い合わせください。)

カスタムオーダー品目

プレミアムボディカラー
ボディ同色

アルミホイールカラー

「NSX-R」レタリング

ヘッドライトガーニッシュカラー

カーボンパネル

アルミペダルセット

シート地

ルーフトップ
ドアステップ
リアグレイトリア
シムバー

左ページで紹介した全5色の専用色

スタンダードカラーおよびプレミアムカラーに対応

いずれも車内専用用アルミホイール、「NSX-R」レタリング入り

標準装備のアルミホイール(チャンピオンシンプホワイター)に適用

センターとサイドパネルに適用

シートバックセンター/シートクッションセンターにメッシュジャージを採用

(シートカラーはレッドまたはブラック)

Integratryper.org

Refresh Plan

10年でも20年でもずっと1台のNSXに乗り続けたい。

そんな想いに応えてくれるのが、リフレッシュプラン。購入してから年数も経ち、

距離を走り込んだ愛車が、クラフトマンの手によって新しく生まれ変わる。

以下の5つのコースがあり、オーナーはそれを組み合わせてオーダーできる。

初代Rをはじめ、NSX全タイプ全年式に対応。(※オプションは別途お見積りです。)

●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。

●同まわり総合リフレッシュ

バルブダンパー、サスペンションアームなどの御まわり主要部品を
新品に交換するR専用のコース。

●機密部リフレッシュ

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車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カスタムカラーの変更など、カスタムオーダープランの内容も利用可能。



エンジン組み立てライン

Craftsmanship

栃木製作所高根沢工場。NSXのために建設されたそのファクトリーには、

熟練のクラフトマン達が定住する。豊富な経験と高度なスキルを併せ持つ彼らの存在、

そしてその能力を最大に引き出すべく用意された工作設備がなければ、Rはおろか、

ベースモデルのNSXさえ誕生させることはできない。コンマ何ミリ、コンマ何グラム以下の

精度を必要とするアルミボディの製造、細心の注意が払われる4コート4ベークの高品位

塗装など。また、高精度を極めるR専用エンジンの組み立てにおいては、高根沢工場に隣接する

ホンダエンジンエアリング栃木技術センターが

拠点となる。専任の熟練技術者が、緻密な

バランス取り作業に時間をかけながら、エンジン

1基1基に命を吹き込んでいく。

ひとつひとつの工程に人間の手と魂が入ったのち、

Rはやがてオーナーのもとへと送り出される。



エンジン高精度バルブ調整作業



Dealer Option

フロアカーペットマット(NSX-R専用)

アクティブ＆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。

素材は耐久性に優れたワイルドレーン織りを使用。

ホームスイッチームッシュ加工済み。

株式会社 ホンダ アクセス

〒152-8515 東京都目黒区中目黒2-1-1

03-3496-2000(受付)03-3496-2001(お問い合わせ)03-3496-2002(受付)

株式会社ホンダアクセスメンテナンス(お客様相談室)

全国共通フリーダイヤル 080-120-6532(受付)

受付時間:9時～19時(12時～17時)※土・日・祝祭日(お休み)

インターネットでホンダアクセスメンテナンスへアクセス

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

●ホンダアクセスメンテナンスはディーラーオプションです。●ホンダアクセスメンテナンスは保証期間では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適用されないものがあります。●詳しくは各販売店にお問い合わせください。

NSX Owner's Meeting

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クを習うことができる。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。(www.nsx.com-jp/encrsv/)



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開発コンセプトレクチャー
- セーフティ&スポーツドライビングの心構え、基礎知識をレクチャー
- 適度なドライビングポジション/低速でのフルブレーキング体験と制動距離、ABS効果の確認
- 狭く急がせのハンドリング、オーバーステア、アンダーステアの体験
- 高速からのフルブレーキング/ブレーキング・ハンドリングによる緊急回避テクニク
- サーキットでの総合的なマシンコントロールとマイクドコントロール

アドバンスド・コース

ベーシック・コース修了者を対象とする第二ステップ。アドバンスド・コースでは、ドライビングの奥深さを体験していただくために豊富なカリキュラムを用意。

- セーフティ&スポーツドライビングの知識とテクニク、フライングなどのレクチャー
- セーフティ&スポーツドライビングの基本操作/コーナーリング、ハンドリング、ブレーキング、シフト操作(セトル&ト)
- 直線同乗走行、シフトコースでのセーフティ&スポーツドライビング
- サーキットでセーフティ&スポーツドライビングテクニクの集合形を習得

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.0593-78-8087

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。豊富なレッスンに加え、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多彩なプログラムを用意。2日間わたってNSXの世界を熱く楽しく満喫することができる。
(詳細は開催案内にお願いいたします。)



NSX Press

NSXプレスは、NSXの周辺情報をお楽しみいただくための情報誌。最新版およびバックナンバーはインターネットでも公開中。



Racing NSX

Hondaは1997年より、N-GT仕様NSXを開発し、JGTC(全日本GT選手権シリーズ)参戦チームへ供給している。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、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栄誉を手に入れている。2003年は、新しいレギュレーションに対応し、エンジンを縦置き搭載とした新型マシンN-GT仕様NSXをJGTC参戦チームへ供給。Hondaはあくまでも自然吸気、C32B V6 DOHC VTECのエンジンで、油圧ターボに果敢に戦いを挑む。



Photo: NSX-GT 03A-11-07

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。さらには汎用エンジンを中心に、芝刈機・肥料機・発電機・耕うん機などの製造から、ロボットの研究開発まで。数から多岐ジャンルを越えて、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きます。

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

ECOLIST CONSCIOUS TECHNOLOGY

すべての製品の生産から廃棄まで、さらにHondaがかわか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。

排出ガスのグリーン化と低燃費をさらに追求。

ガソリンエンジンの熟知化を進め、燃費の向上と排出ガスのクリーン化・低燃費を実現した新エンジン「i-VTEC」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。*



「燃料電池車」など代替エネルギー車を開発。

「天然ガス車」や「電気自動車」の開発に加え、2002年12月、世界に先駆けて、排出ガスゼロとした「燃料電池車」FCXが世界に先駆けて日本で実用化。



リサイクル率を向上。

設計・製造・使用・使用後の各段階でリサイクルを推進。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、国内を工場と海外主要生産拠点をISO14001に取得。



まだまだある、e-TECHの取り組み

- 車体用やテックコースの裏面に広葉樹材「508との森」を賛成し、20年以上にわたって緑化を推進。
- 環境に優しいリサイクル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。

天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(ジーコン)」を開発。事故より発生に再発するために世界初の屋内型全方位衝突実験施設を建設。



各販売会社に安心と安全のプロを。

全国の各販売会社には、お客様の疑問や不安に応える「セルフアドバイザー」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。

乗客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。

満足の不自由な方への手動駆動装置やハンドル無操作といったさまざまな機能品があります。

Honda・テックマチックシステム

同上故障患者の方のために。

足元の不自由な方へのスタ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会社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 (NEW) RACING SCHOOL

Honda Finance

● Hondaファイナンスは、カーライフをサポートする安心のクレジット及び、個人・法人ともに便利に使えるカーリースシステムをお客様に提供します。



Honda CAR ACCESSORIES

● Hondaカーアクセサリーは、Honda車と同時一体開発されたカーアクセサリーをお選びいただけます。



Honda MOTOR SPORTS GOODS

● Hondaレーシングバイクのバイクウェアやグッズ「Born to Race」をオンラインで取り扱っております。



キックバックカードサービス

ホンダCカード

もっと便利

今度はHonda 2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ックバックされる!

(毎年度Cカード、チャリCカードは有効となります。)

会員募集中

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備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、きちんと着用させてください。

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Honda販売会社にてお確かめください。
- 安心できる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るとのほやめましょう。

■インターネットでNSX-Rの情報をお伝えしております。

NSX-Rホームページ <http://www.honda.co.jp/NSX/nsx-r/>

■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ド、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、お客様全車40%の再生紙を使用しております。

Integratyper.org