

ホンダ NSX No.3
チューニング&ドレスアップ徹底ガイド

**HYPER
REV**

ニューズムック
[ハイパーレブ]
車種別チューニング&
ドレスアップ徹底ガイドシリーズ

2015年7月13発行

vol. 193

NSX No.3



**攻めの一手で
至高を追求する**

メンテナンス&最新パーツで
**極上コンディションを
手に入れろ!**

リリース目前
新型NSX情報



スーパーチューンドの
メイキングを
秘 大公開

完全
保存版!!

総数 **700** オーバーのアイテムを一挙掲載
チューニングパーツカタログ

オーナー必見!!
**純正パーツ
プライス
リスト**



65

長く付き合うためには知っておきたい

純正パーツプライスリスト

81

購入前の予備知識を貯える

NSX Buyer's Guide

90

頼れる専門ショップを紹介

Special Shop Report

104

最新ホイールの装着シーンを擬似的に再現

NEWEST WHEEL

Virtual Matching Guide

111

収録パーツ700オーバー!

Tuning & Custom Parts CATALOG

151

『モデューロスマイル』スペシャルコラム

水村リアが愛するホンダスピリット

152

新型NSX最新情報

158

ホンダスピリットの集大成

HondaJet Take off!



6



22



42



52



57



81



90



152



NSX

Vol.3

CONTENTS



**HYPER
REV**

ハイパーレブ Vol.193

6
最高峰のマシンメイクに驚愕せよ

SUPER TUNED NSX COLLECTION

ESPRIT/KAKIMOTO RACING
TOMIYOSHI RACING/ADVANCE

22
NSXの実用カスタム術が満載!

REAL OWNER'S MACHINE Types of Making

36
年間販売台数45台オーバー
日本一NSXを売る男が語る
NSXの今、そして未来

38
10年眠り続けたNSXが再始動
TYPE-R復活への道のり

42
ホンダが行う究極のサービスに迫る!
NSXリフレッシュプランの真実

48
THE LEGEND MEMORIES
高橋国光とNSX

52
NSXのミニカーと共に振り返る
La Storia di SUPER GT

57
NSX進化の歴史
Revolution STORY



ESPRIT NSX_[NA1]
Build by **ESPRIT**

SUPER TUNED **NSX** COLLECTION

「他の追随を許さない速さの実現」それは最高峰のスポーツカーが背負う宿命だと言える。それは、たとえデビューから25年が過ぎたNSXにも当てはまる。NSXが持つ資質は、現在においても速さを渴望するかのような気迫に満ちたオーラを放つ。それはNSXを手にしたチューナーたちをも虜にする。ここに紹介するNSXはそのオーラに魅せられた凄腕チューナーによって製作されたマシンたちだ。時代に取り残されることなく、現在を戦うそのメイキング術を紹介しよう。



ADVANCE FLATOUT NSX_[NA1]
Build by **ADVANCE**



柿本改 Racing NSX [NA1]
Build by KAKIMOTO RACING

限界突破

NSXに新たな可能性を与え
時代の最先端を突き進む!



九州男児NSX☆富吉R [NA2]
Build by Tomiyoshi Racing



C30A改ツインターボを縦置きでレイアウト

WTACで世界が注目した タイムアタックマシン

C30Aエンジンを縦置きに配置し
ツインターボで武装したエスプリNSX

国内はもとより世界を見渡しても
これほどの個性をもつマシンは存在しない
唯一無二のチューンドNSXの全貌を暴く

SPECIFICATION

engine C30A改 エスプリ・オリジナルピストン、オリジナルコンロッド、オリジナルサージタンク、INマニ、EXマニ、フロントパイプ、マフラー、インタークーラー、パイピング、ラジエター／900ccインジェクター／HKS・FコンVプロ、GTIIタービン、EVC、ウエストゲート、パワーフロー

drive train ヒューランド・6速MT／OS技研・クラッチ、フライホイール、LSD

suspension & brake HKS・車高調／スウィフトスプリング(F：30kg/mm・R：26kg/mm)／エンドレス・ローター、キャリパー、パッド／ブレーキバランス／トヨタMR-S用油圧パワステ流用

exterior ルートKS・ゼロフォースボディキット／エスプリ・GTウイング、ドライカーボンフロントアンダースポイラー、ドライカーボンボンネット、ドライカーボンドア、ディフューザー

wheel プロドライブ・GC-05N (F：18×11.0J +20・R：18×11.0J +20)

tire ポテンザRE-71R (FR：295/30-18)





SUPER TUNED
NSX
COLLECTION

ESPRIT NSX [NA1]

Build by **ESPRIT**

〒エスプリ 三重県鈴鹿市住吉3-19-1 ☎0593-70-8080 <http://www.esprit.to>

PHOTO: 水川尚由 / 吉見幸夫 / HYPER REV

SUSPENSION / BRAKE

1 2 サスペンションはHKSをベースにスウィフトのスプリングを組み合わせる。ノーマルのシャシーを活かしているため、前後共にマウント周辺は純正のまま補強が加えられている。

3 フロントナックルは削り出しで製作し車高を下げながらロールセンターを補正。ブレーキはエンドレスのモノブロックキャリパーをセットし、大幅に向上したパワーに対する確実な制動力を手に入れている。

4 今回テストのために履いたポテンザRE-71Rは、ラジアルでありながらグリップ力が長持ちするためエスプリ・NSXとの相性は抜群。前後ともに295/30-18をセットする。

5 もともとパワステがオプション設定だったNSXのため、新たに油圧式パワステを導入。ポンプは電動タイプのトヨタ・MR-Sから流用し、室内側でポンプのオン／オフ切り替えが可能。



タイムアタック専用マシンとして、通常のNSXとはまったく異なるアプローチで製作されたエスプリ・NSX。750psというハイパワーを発揮するツインターボ化されたC30Aは、なんと本来の横置きではなく縦置きにレイアウト変更されている。このレイアウトへと変更した主な理由は、ミッションを耐久性の高いヒュランダ製シークェンシャルに組み換えるための策なのだという。

SUPER TUNED NSX COLLECTION



ENGINE

6 ターボ化に合わせてワンオフのインタークーラーはリヤトランク位置にセット。トランクリッドには導風口を取り付けることで、走行風を効率的に取り入れる設計となっている。

7 エンジンを縦置きするだけでなく、片バンクずつにHKS GTIIタービンを装着しツインターボ化。制御系はFコンVプロのVer.4を採用しながら、750psの最高出力を絞り出す。

8 搭載位置が前方に延びていることから、ファイヤーウォールは切断しボックス加工によってエンジン搭載スペースを確保している。

9 本来は横置きのC30Aを縦にレイアウト。それに伴いサージタンクやパイピングなど全てのパーツをワンオフで造り上げる。また、エンジン搭載位置変更のため、フューエルタンクはフロントフード内に移設されている。

Driver's VOICE

ターザン山田



このクルマは製作の初期段階からずっと乗っているんだけど、乗るたびに進化してどんどんタイムも上がっていくんだよね。もうNSXとしては完成の領域に入っているって言い切れるほど。エンジンのパワーはあるし、トルクも4ℓかと思うほど下から出てくる。強いって難点を挙げるとすればタイヤのコンディション維持がシビアになりがちなんだろうな。特にリヤに荷重があるので、フロントの入り方が少し速くなる傾向だね。それでリヤタイヤを一気に使い切っちゃうこともあるから、路面温度によっては扱いが難しいと思う。まあ、そこはプロの腕の見せ所ではあるんだけどね。でも、今回はサスとタイヤの相性が今までで1、2を争うほどかみ合っていたと思うよ。

GTマシンさながらのワイドボディはまさにサーキットマシンといった風格。バンパーやフェンダーといったエアロキットは、ルートKSのゼロフォースボディキットを装着しながら、アンダーパネルやリヤウイングはエスプリオリジナルを組み合わせる。



目指したのはサーキット最速のNSX 止まることのない進化は円熟の域に突入した

「NSXのミッションはパワーへの耐性がなく、700psを超えるとすぐにダメになる。何度か対策を講じるも横置き用のミッションでは限界。それなら耐久性のあるミッションを搭載できるよう、エンジンを縦置きにしよう」という結論にいたったわけ」とはエスプリ代表の前川さん。

このエンジンレイアウトの変更は、大手術となるのは当然。まさにゼロから1台のクルマを造り上げていくと同様の作業となった。特にエンジン搭載位置の決定は、マシンのハンドリングに影響を与える最も重要な要素と言える。「エンジンを縦置きにして、さらにミッションを組み入れるとなると、重量バランスを大きく崩すことになりかねなかったたので、この問題をどうクリアす

るかが大きな問題だったね」と、完成した今だからこそ笑って話していた前川さんだが、実際の作業はそうとう頭を悩ませたはずだ。そして試行錯誤の上に最適な位置を見つけ出すことに成功。マウントの新設やファイヤーウォールの加工などを行い、こうして前代未聞の縦置き化が完了した。

それに伴いもちろん足回りから、エアロパーツなどセッティングなども適正化し直された。その実力は2013年のHKSプレミアムデーで行われたオブションスーパードラッグにおいてチャンピオンを獲得。さらに同年、タイムアタック世界一を決定するWTACのブロクラスに参戦を果たし、堂々の8位という成績を残した。

すでに究極とも呼べる仕様ではあるが、エスプリが目指す頂はさらに先にあるという。次のステージではどんな走りを見せてくれるか、今後の活躍に期待せずにはられない。

ESPRIT NSX [NA1]

Build by **ESPRIT**

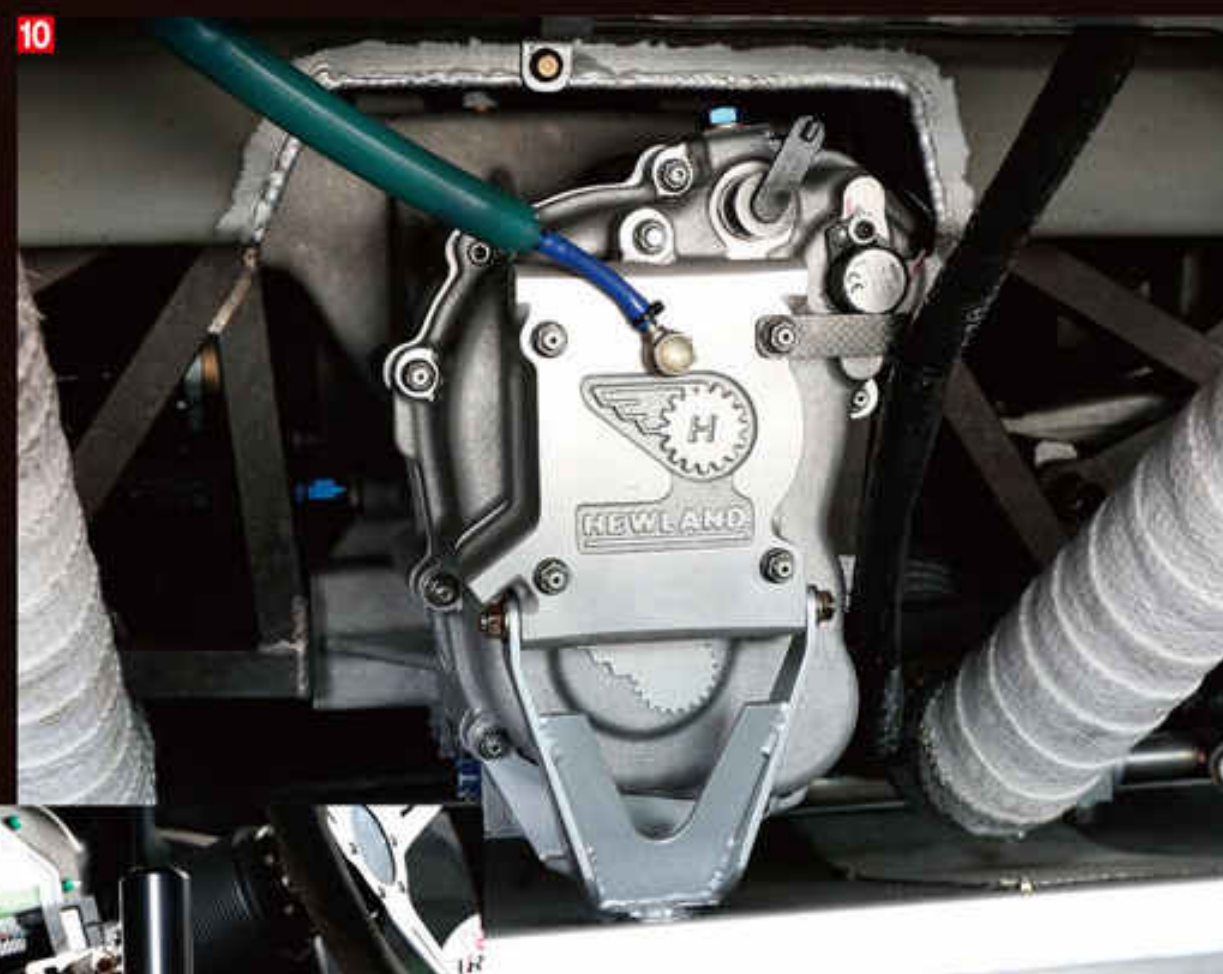


AERO PARTS

12 フロントのダウンフォースを稼ぐため、アンダースポイラーは剛性を高めたドライカーボン製のボックスタイプを装着。フロントの接地感を高めることで、リヤヘビーのバランスを解消している。

13 ドライカーボン素材を使用し、NSX用に開発されたリヤディフューザー。ダウンフォースを効率的に発生させる上重量はわずか3.5kgと軽量。

14 パワーとともに効果的なチューニングといえるのが軽量化。ボディパネルはもちろんドアに至るまでドライカーボンを使用することで圧倒的な軽量化を図っている。



TRANSMISSION

10 11 縦置きのきっかけとなったヒューランド製6速シーケンシャルミッションは、700psオーバーのスペックを受け止めるには必須のアイテム。アダプターを削り出してマウントし、油温管理のためにミッションにはオイルクーラーをセットしている。シフトレバーの後ろに装着されるのはブレーキバランサー。



チューブフレームで ボディを大幅リメイク

次世代への技術継承も目的とし
製作が続くマシン

日本を代表する

老舗マフラーブランド 柿本改

このNSXのメイキングヒストリーは

代表である柿本由行氏のノウハウを

後生に継承するためにスタートした

当然そのマシンメイクは

意欲的かつ本格的なものだ



SPECIFICATION

engine C30A改3.1ℓ仕様 92φ鍛造ピストン/VTECレスカムシャフト(IN:295度12.5mm/EX:285度12.0mm)/強化バルブスプリング/強化オイルポンプ/370ccインジェクター/ボート研磨加工/柿本改・バルブガイド、48φ 6連スロットル&カーボンインダクションボックス、MTオイルクーラー/NISMO・燃圧レギュレーター、燃料ポンプ

drive train NA2用6速MT/エクセディ・メタルツインプレートクラッチ/ATS・サイレントメタルLSD/4.4ファイナル

suspension & brake セミパイプフレーム加工/柿本改・オリジナルサスペンション/アイバックススプリング/ブレンボ6ポットキャリパー+エンドレス370φローター(F)、ブレンボ4ポットキャリパー+355φローター/APレーシング・ブレーキマスターシリンダー

exterior 柿本改・フロントバンパー、アンダーボード、サイドステップ、リヤバンパー、リヤディフューザー、ワイドフェンダー、リヤウィング/Rasty・アクリルハッチ/スピードグラス・軽量フロントグラス/クラフトスクエア・トアミラー/アクリルウインドウ

wheel レイズ・ボルクレーシングZE40(F:18×10.0J+20・R:18×12.0J+20)

tire ヨコハマ・アドバンA050(F:265/35-18・R:295/35-18)

SUPER TUNED
NSX
COLLECTION

柿本改Racing NSX [NA1]

Build by **KAKIMOTO RACING**

© カキモトレーシング 大阪府堺市西区浜寺船尾町東1-111 ☎072-265-5050 <http://www.kakimotoracing.co.jp>



ENGINE

1 エンジンにはC30Aをベースに92φ鍛造ピストンを組み込むことで排気量を拡大、圧縮比も高めることでパンチのある加速を実現する。現在エンジンは2機製作されており、圧縮比12.4のエンジンは368ps、圧縮比12.9のエンジンは405psの出力を発揮している。

2 インテークは48φの6連スロットル化し、フレッシュエアを導入するためのドライカーボンインダクションボックス内に収められる。排気系はワンオフで製作されており、EXマニ&マフラーは内径や管長の異なる複数パターンを試作。最適と思われる組み合わせが追求されている。

3 クランクシャフトからの駆動力で作動するオイルポンプはオイルクーラーへの経路用。フロントまでの長い距離を循環させるために、オイルポンプを独立させている。電磁ポンプを使用したこともあるが、現在は圧送能力が高く安定する機械式ポンプを使用している。

4 VTEC機構を排除したカムを新たに導入。これはVTEC駆動にかかるオイル量を節約することで、エンジン内部を循環するオイル量を増やすことが狙い。高い旋回Gがかかった時にも、安定してオイルを供給するためにはオイルは無駄遣いできないという判断だ。



柿本改Racing NSX [NA1] Build by KAKIMOTO RACING

エンジンにはC30Aをベースに、鍛造ピストンを組み込んだ3.1ℓ仕様。これまでに数回エンジンブローを喫しているが、その原因はほとんどが油圧トラブルによるものだった。そこで、オイルパンにバップルを設けるほか、フロントに設置したオイルクーラーへの経路にポンプを追加。エンジン内の油圧から独立させることで、安定したオイル供給を実現している。

柿本改レーシングNSXは常に進

ンとして生まれ変わらせたのだ。さらにハンドリング性能を高めるためにサスペンション回りにも大きく手が加えられている。フロントはアーム長が短くジオメトリも最適ではないため、純正のダブルウィッシュボーン式からストラット式へ変更。これによってキヤスター角をはじめとしたアライメントやステアリングの切れ角などの自由度を確保。リヤはダブルウィッシュボーン式のままで、アームの取り付け位置や形状を変更することで、適度にリヤがスライドする方向で味付けが行われている。

速さと信頼性を高めるメイキングが満載
サスペンションや油圧の安定など

「L型エンジンなど国産車チューニング黎明期において天才チューナーとして名を馳せた柿本レーシングの柿本代表。『マシンメイクを通じてその知識や経験を若い世代に受け継いでいく』という目的を掲げ2010年から製作が続けられているのが柿本改レーシングNSXだ。

実のところベースとなったシャーシはエンジンの部品取り用に用意された事故車だったという。そこで大胆にもフロントとリヤセクションの純正フレームは切り取り、チューブフレーム化を敢行。これによって、ノーマルボディ以上の剛性を獲得し、サーキットマシン

主な走行ステージは岡山チューニングフェスタが開催される岡山国際サーキット。2012年から参加を続けており、2013年にはNAクラスで2位入賞を果たすなどの戦績を残している。





SUSPENSION

5 フロントサスペンションをダブルウィッシュボーンからストラット式に変更して調整範囲を拡大させる。また、アップライトにも加工を施すことで、ロールセンターの適正化によるロール抑制も狙われている。

6 リアサスペンションはダブルウィッシュボーン式を維持しているものの、ボディ側のアーム取り付け位置を変更したり、取り付け方法を変更することで適度にリヤが流れるように味付けされている。

7 ブレーキは前後共にキャリパーとローターを大型化することで制動力を強化。ブレーキマスターは踏力による調整を可能とするためレース用のマスターバッグレスを装着。室内にはブレーキバランス調整用のPバルブも設けられている。

8 軽さと剛性に定評のあるボルクレーシングZE40に、タイムアタックシーンで多くの支持を集めるSタイヤ、アドバンA050を装着する。よりハイスピードでのコーナリングを実現するためにフェンダーをワイド化してフロントに265幅、リヤに295幅を収める。

SUPER TUNED NSX COLLECTION

化を続けているマシン。今後はエンジンのターボ化といった大幅なパワーアップと、シーケンシャルドグミッションの導入などが予定されているという。

自社メカニクスのいわば「研修車」としてスタートしたマシンではあるが、その目標はより本格的なタイムアタックマシンへと移行。柿本イズムの伝承はセカンドステージに突入する。



AERO PARTS

9 高速域でのフロントの浮き上がりを防止するために、フロントには巨大なアンダーボードを設置。またカナードも3段に分けて設置することで、フロントタイヤを強く接地させコーナリング時の応答性も高めることが狙われている。

10 これまではフロントに245幅のタイヤを装着していたものの、さらなるグリップ力を求めてワイドフェンダーを新たに製作。265幅のタイヤを収めている。タイヤハウス内の乱流を抜くために、フェンダー上部や後方にはダクトを配置する。

11 マフラーが中央から顔を覗かせるリヤバンパーはワンオフ品。フルフラット化されたフロア下から繋がるディフューザーは、リヤウイングと合わせて大きなダウンフォースを発生させている。リヤの空力パーツは今後リメイクを計画という。

BODY WORK

12 リヤセクションもフロントと同じくチューブフレーム化されている。強大なダウンフォースを発生させるリヤウイングは、当然フレームへ直接固定。リヤディフューザーが立ち上がっているため、底は浅くなっている。

13 数少ないノーマルのフレームが残されているキャビン部分。だが、センタートンネルを持たないフロアは剛性が低く、振れ方向の剛性不足の一因に。フロアへ補強を入れると同時に、前後のチューブフレームと直接結びつけたうえで立体的なロールケージを組むことで、キャビン部分の剛性も高められている。

14 フロントボンネット内を覗くと見知ったフレームではなく、チューブフレームが姿を現す。おなじみ方向への入力にしっかりと耐えるために、立体的な構造をとって剛性を高めている。ちなみに、ボディの寸法はノーマルフレームと同じになるようになっており、一般的な市販フェンダーやバンパーも取り付け可能となっている。



Driver's VOICE

ターザン山田



MRというレイアウトを採用するNSXは、どうしてもフロントのグリップ力不足によるアンダーステア気味な傾向。でもこのクルマは4輪の接地感がすごく高いから、ハイスピードコーナーは少ない舵角でスムーズに曲がれるし、ヘアピンなどの低い速度でも唐突な挙動がなくて安定している。これは、チューブフレーム化によるボディ剛性の高さも大きく影響していて、旋回中でもものすごく安心感が高い。エンジンは3000~7000rpmまでNAらしくスムーズに気持ちよく吹けあがるんだけど、正直もう少しパワーが欲しい。あとはバウステ！太いタイヤがしっかり接地しちゃうもんだから、ステアリングが重い重い(笑)。

SUPER TUNED
NSX
COLLECTION

SPECIFICATION

engine C32B改 富吉レーシング・カムシャフト、6連スロットルキット、強化バルブ、チタンリ
ターナー、ポート研磨加工、オイルパン、チタンマフラー／フジツボ・EXマニ／AEM・ECU

drive train NA2用6速MT／エクセディ・カーボンツインプレートクラッチ／ATS・LSD／4.4
ファイナル

suspension & brake 富吉レーシング・オリジナルオーリンズサスペンションキット、GTアップ
ライト／アイバツハ・スプリング(F：18kg/mm・R：20kg/mm)／九州男児商会APキャリパー
キット(F)／フェロード・パッド(F)／ZONE・パッド(R)

exterior ルートKS・ゼロフォースファイナル改／ボルテックス・フロントアンダーパネル、カナ
ード、サイドスプリッター、タイプIIウイング／ワンオフディフューザー

wheel レイズ・ボルクレーシングZE40(F：18×10.5J・R：18×11.0J +20)

tire ヨコハマ・アドバンA050(F：265/35-18・R：295/35-18)

空力性能と
旋回性能を限界まで突き詰めて

オーナードライブで 筑波56秒370の 記録を樹立

筑波サーキットを舞台に行われる

アマチュアドライバーによるタイムアタックで

NSX最速の座に輝く九州男児NSX☆富吉R

速さを引き出す秘訣は

旋回性能の高さにあるという

他を圧倒するそのマシンメイクに迫る



九州男児NSX☆富吉R

Build by Tomiyoshi Racing

富吉レーシング 鹿児島県出水市黄金町373 ☎0996-63-0783 <http://tomiyoshiracing.ina-ka.com>

PHOTO: 金子信敏 / HYPER REV



ホームコースは地元九州の大大県にあるオートポリス。Sタイヤを装着して1分51秒974という記録を叩き出している。大規模なサーキットにおいてもハイパワーを誇るターボ車よりも速い九州男児NSX☆富吉Rの実力はホンモノだ。

NSXの長所を徹底的に伸ばすことで パワーを超えた速さを身につける

NSXが持つ長所は様々あるものの、このレースやタイムアタックなどのモータースポーツにおいては、その旋回性能が最大の武器といえる。そして、その性能を最大限高めることで、地元九州はもちろんのこと全国でも屈指の速さを誇るのが九州男児NSX☆富吉Rだ。

しかし、その根幹をなす足回りはいったってシンプル。サスペンションは富吉レーシングが減衰力特性をセットアップしたオリジナルのオリジンスタンパーで、そのほかの変更点は、ロールセンターの補正と回頭性向上を狙い製作されたフロントのアップライトのみにとどまる。サスペンションのジオメトリーはもちろん、アーム類までノーマルが使用されているのだ。これは素のNSXの素性が優れていることの表れに他ならない。一方で、現在のタイムアタックマシン

九州男児NSX☆富吉R Build by Tomiyoshi Racing



SUSPENSION

1 サスペンションは富吉レーシングオリジナルのオリジンスタンパーを装着。ステアリング操作にフロントタイヤをクイックに反応させるために、富吉レーシングではアップライトをオリジナルで製作している。

2 ターンイン時にフロント側に荷重をかけることができるように、フロントのブレーキは九州男児商会のAPレーシングキットを採用。フロント側のスプリングレートを高めながらも強力な減速Gによる荷重移動が可能となっている。

3 コーナリング中の慣性によってブレクしやすい特性を持つリヤは、スプリングレートと減衰力特性で粘りを与えるようセッティング。アンダー傾向を強めることによって、コーナリング中もアクセルを開けられるようにし、高いコーナリングスピードを実現。アーム類はノーマルを使用する。

4 リヤキャリバーやローターはノーマルのまま。ブレーキパッドの変更によってブレーキバランスを調整。また、極厚のスペーサーを挟み込むことでトレッドは最大限広げられている。





5 ENGINE

5 C32Bベースのハイカムハイコンプ仕様は約380psを発揮。過去にはよりハイパワーを発揮する3.3ℓ仕様を搭載したこともあるが、オイルに起因するトラブルを起こしている。今後は油圧が安定するドライサンプのほかに、ターボ投入も予定する。

6 排気量は3.2ℓのままを維持しているが、圧縮比は12.5まで高められオリジナルのハイカムでさらに加速力を高める。レブリミットは8500rpmに設定し、高回転域でのトラブルは強化バルブスプリングやチタンリテーナーで予防している。

7 50φの6連スロットルは富吉レーシングのオリジナルアイテム。レスポンスを飛躍的に高めることで、コーナリング中の姿勢をアクセル操作でコントロールすることが可能となる。その違いはLSDの特性にも影響を与えるほどという。

8 制御に使用しているのは富吉レーシングが得意としているアメリカ製のフルコンAEM。6連スロットル化はもちろん、今後予定されているターボ化にも対応する高い汎用性を持っている。



INTERIOR

10 内装類は全て取り払われ、ダッシュボードは軽量化のためにカーボンでワンオフ製作される。スタックのマルチメーターを採用することで、各種情報を一元管理できるうえ、極限までシンプル化されたインテリアを実現している。



TRANS-MISSION

9 ミッションはノーマルの6速MT。今後はシーケンシャルドグミッションとバドルシフトを装備し、ステアリングから手を離すことなくギヤチェンジが可能となるようなシステムの導入を計画しているという。



SUPER TUNED NSX COLLECTION

AERO PARTS

11 エアロパーツのベースはルートKSのゼロフォースファイナルキット。開口部が少なく空力特性に優れたフロントバンパーに加工を施したうえで、ボルテックスのアンダーボードやカナードを装着する。フロントアンダーボードで強力なダウンフォースを生み出すのは、現在のタイムアタックでのトレンドとなっている。

12 リヤセクションで強烈なインパクトを放つウイングはボルテックス製。ウイング部分は2段構造とされ、ダウンフォースの大きさと走行抵抗の小ささを両立する。アンダーディフューザーは富吉レーシングでワンオフ製作されたものだ。

13 フロントに265/35-18、リヤに295/35-18サイズのA050を収めるワイドフェンダー。ゼロフォースファイナルをベースに、タイヤハウス内の空気を抜くダクトや、ボルテックスのサイドスプリッター装着に合わせて加工が行われている。

14 NSXのドアは軽量のアルミを採用するものの、単体で約10kgの重量がある。これをルートKSのドライカーボンドアに交換し、ウインドウをアクリルに変更することで左右で約23kgもの軽量化を達成。ちなみに、九州男児NSX☆富吉Rの車体重量は約1080kgとなっている。



Tuner's VOICE

富吉レーシング 富吉さん



サーキットでの速さはNSXがそもそも持っているポテンシャルの賜物であると言えます。この車両はとにかく旋回中にオーバーが無いようにセッティングすることで、1周の中でもすごく長い時間をアクセル全開で走れるようにしています。ただ、そのための強力なダウンフォースは加速性能をスポイルしている面もあります。そこで、より高いスピードでコーナリングできるように、今ターボ搭載の準備を整えているところです。オイル供給の問題もドライサンプでクリアできると思いますので、今後さらなる速さを身につけることになると思いますよ。

ユーザーマシンへの
フィードバックを前提に

テストを重ねる サーキットスヘシヤル



多くのNSXオーナー、特にストリートとサーキットの併用を楽しむ人が集まるアドバンス。そのためタイムを求めるハードチューンのみに傾倒するのではなく、耐久性とバランスさせたチューニングに定評がある。そんなアドバンスの技術力を如実に語るのが、デモカーとして製作されたこのNA1だ。

エンジンは戸田レーシング製のピストンと、Cカムを組み合わせた311仕様。耐久性を持たせるためクランクやコンロッドなど内部部品は純正を使用する。サーキットでのタイムアタックから普段の街乗りまでこなすなど、一般のオーナーよりもハードな使用環境にも関わらず製作から約6年、4万kmの走行もトラブルフリーを実現している。

「このエンジンを製作した当時はカムの選択肢にも迷いがあつたんです。NAならではの高回転を求めて、デモカーには作用角の大きなCカムをセットしていますが、311と組み合わせても思ったよりもパンチ力がなくて…。その経験をもとに、サーキットと街乗りを併用するユーザーの方にはAカムをオススメしています。タイムアタックもこなすデモカーでもありますが、様々なチューニングデータを取るためのテスト車両といったところですね」とはこのNSXのオーナーでもあるア

PHOTO: 渡辺大輔

SUSPENSION / BRAKE

1 足回りはエナペタルのダンパーとアイバッド製スプリングを組み合わせるアドバンスのフラットアウトスペシャルタイプをセット。アーム類はフルピロ化するとともに、コンプライアンスピボットをキャンセル。ブレーキは324φローターにAPレーシングの4ポッドキャリパーを組み合わせる。



NSX [NA1]

1993年から現在まで富士スピードウェイで定期的に走行会を主催していることから、主に高速サーキット向けのセッティングが施される。走行会はNSX専用クラスを設けるなど、NSXオーナーからの支持の高さが表れている。





SPECIFICATION

engine C30A改3.1L仕様 戸田レーシング・ピストン / Cカムシャフト (IN: 295度12.5mm / EX: 295度12.5mm)、フラットアウト・GTチタンマフラー / 6連スロットル / オイルクーラー

drive train NA2用6速MT、ATS・カーボンツインプレートクラッチ / ATS・カーボンLSD / フライホイール / 4.4ファイナル

suspension & brake フラットアウト・オリジナルサスペンション / フルピロプッシュキット / ダイレクトレスポンスアダプター / タワーバー、タイプRスタビライザー、APレーシング4ポットキャリパー + ガーランド324φローター

exterior フラットアウト・サイドステップ、リヤバンパー、リヤディフューザー、フロントフェンダー / ガレージカイト・フロントバンパー / ワンオフアンダーパネル / GTボンネット / サイドステップ / リヤサイドカウル / GTカーナード / ワンオフアンダーパネル、マルガヒルズ・リヤフェンダー、ガレージカイト・フロントバンパー、SARD・GTウイング、無限・ポリカーボネートリヤハッチ

wheel レイズ・グラムライツ57DR (F: 17×9.0J +35・R: 18×10.5J +12)

tire ヨコハマ・アドバンA050 (F: 215/40-17・R: 295/35-18)



ドバンスの新堀さん。
また、多くのオーナーが求めるチューニングに加え、タイムアタックマシンだけに6スロ化やVプロでのセッティングといったメニューも敢行。その甲斐あって富士スピードウェイのベストタイムはSタイヤ装着で1分56秒986、ラジアルでも1分57秒311。日常でも使えるスペックと不安のない耐久性を兼ね備えた、良きチューニングサンプルといえるのだ。

ENGINE

- 2 組み上げてから6年間、大きなトラブルもなくサーキットと日常を使い倒しているエンジンは、3110ccに排気量を拡大。主要な部品のほとんどは純正を使用することで、コストパフォーマンスに優れたマシンメイクを可能にしている。
- 3 オリジナルで製作された6連スロットルはNA6らしいレスポンスを楽しむには最適なアイテム。街乗りも考えて中低速を損なわないファンネル長の選択なども見どころ。
- 4 戸田レーシング製のCカムをセットするとともに、制御系はVプロに変更。扱いやすさを重視して最高出力350ps、最大トルク35kgmのセッティングとなっている。
- 5 ダイレクトな6連スロットルに合わせ、排気系にはFGK製のEXマニとフラットアウト製のチタンGTマフラーでアップデイト。街乗りも考慮してメタルキャタライザーも組み合わせている合法チューン。

SUPER TUNED
NSX
COLLECTION

ADVANCE FLATOUT

Build by **ADVANCE**

アドバンス 横浜市都筑区池辺町3947-1 ☎045-932-0656 <http://www.advance-jp.com>

Tuner's VOICE

アドバンス 柳橋さん



NSXはもともと走るクルマですから、ノーマル+αでも十分楽しめると思います。特にレーシングカーを製作するのでなければ、耐久性を重視するのは当然です。そんなニーズに対応するように、耐久性とサーキットで気持ちよく走れるスペックを目指して製作したのがこのNA1です。エンジンはもちろん、足まわりにはオリジナルのサスペンションキットに変更しています。加えてフルピロ化やコンプライアンスビボットのキャンセルなど、よりダイレクトなハンドリングを楽しめるようなセッティングとなっています。扱いきれぬ十分なパワーと素直なハンドリングこそ、NSXチューニングの本質といえるのではないのでしょうか。



AERO PARTS

- 6 ラジエターのクーリングダクトをレイアウトするフラットアウトGTカーボンボンネットは、機能性だけでなくスタイリング面のアクセントとしても有効。合わせて後期フェイスに変更することでイメージを一新。
- 7 8 フロントにはフラットアウトワイドフェンダーを、リヤにはマルガヒルズのワイドフェンダーを装着。街乗りではフロント215/40、リヤ265/35の組み合わせだが、サーキットではフロント245/40、リヤ295/35に履き替えている。
- 9 フラットアウトのGTウイングは、トランク部分をできるだけフラットな形状にすることで、整流効果を高める設計。トランク部分とGTウイング本体の2部構成となっている。

INTERIOR

- 10 街乗りを併用しているものの、エアコンレスのスパルタン仕様。カーペットなどはぎ取り、軽量化を徹底しているのはデモカーならではの。
- 11 2シーターのため4点式シートベルトはロールオーバーのリアセンターバーに固定する。シートはホールド性を重視したスパルコのエVOフルバケットに変更済み。



120台オーバーのNSXが愛知に集結

NSXラグーナオフ会2015

ストリート派からサーキット派、カスタム&フルノーマルまで!

百花繚乱120台を超える NSXスタイルが見参!!



PHOTO / REPORT 渡辺大輔



NSXオーナークラブとしては最大級のネットワークを持つ「クライス」が毎年開催するミーティングは、その参加台数も最大級。なんと、その数126台! ここではそんなオーナーズミーティングで気になるクルマをチェック! そして、せっかくこれだけの数が集まったんだから、NSXオーナーたちの志向を分析してみようと、アンケート調査にも協力してもらった。

取材協力: NSXオーナーズクラブKREIS <http://www.nsxkreis.co.jp>

超高級
ホイール
'120

フルオーダー製マグ鍛ホイールと 超豪華アイテムの超絶メイキング

ひと際目を引くホイールはサイズフルオーダーでセットしたニース製のマグ鍛。ワイドボディ化することで、前後共にマイナスオフセットの迫力スタイリングを導き出している。もちろんエアロメイクも秀逸で、ソーサリーのボディキットをチョイス。「リヤディフューザーもソーサリーの最新版にしたかったんだけど、今日には間に合わなかったんですよ」とはオーナーのすずっちさん。もともとサーキット仕様として購入したNSXのため、エンジンは3.1ℓ化してNA2用の6MTに換装。現在はニューエンジンも製作しているということで、本気を超え

すずっちさん



シンプルな5スポークデザインながら、柔らかみと影の深さを兼ね備える造形は、往年のGTマシンを彷彿とさせる。タイヤをホワイトレターでコーディネートするあたりもオールドスクールな楽しみ方。

た遊びを満喫中。まずはチューニングを楽しむところから、NSXライフをスタートしているというわけだ。



ボディパーツはソーサリーのワイドキットを装着し、GTマシンさながらのフォルムを作り出す。ワイドボディ化によってホイールサイズはリヤ11J-18に、マイナス19のオフセット。

現状でもハードなイメージを作るリヤディフューザーは、今後ソーサリーのニューモデルに変更予定。パットモービル強りのフォルムにハートを驚かされたため、待ち遠しくて仕方ない様子。



見るからにサーキットを走っている風格が漂うマシンのオーナーはたけびつさん。とはいっても、ストリートでも楽しむためにオーディオメイクなども抜かりなし。こういった作り込みも全て自分で行っているだけでなく、ファイバーからメタルまで様々なパーツをオリジナルで製作しているとのこと。「NSXのパーツってどれも高額だったので、仲間と一緒にイロイロ作っています。CADで図面を起こしたり、知り合いの職人に頼んでカーボンも貼ってもらっているため、フィッティングも品質も理想的ですね」とのこと。そし



イベント翌週にサーキットを走りに行くため、タイヤはフロントにクムホECSTA V710を、リヤにハンコックのventus TDをセット。タイヤを見てもその本気が想像できるはずだ。

純正コンピュータを活用しつつ、ストリート仕様からスプーンオリジナルなど、セッティング別に5種類のロムを常備。ちなみに鈴鹿サーキットでのベストタイムは2分34秒台をマーク。

自給自足
120

サーキットだけでなく普段の街乗りにも活用するため、オーディオなどの装備にもこだわっている。アウターバツフルを製作しつつスピーカーはMTXを組み合せ、NSXにふさわしい高品質なサウンドを実現。



てそのクオリティもまさにメーカー並と言っていい。基本的には自分の欲しい物を作っているというものの、余剰分はイベントでも販売している。

欲しいパーツは自分たちで作る!?! しかもそのクオリティは製品並



サーキットマシンとしてエアロメイクはもちろん、クーリング対策も万全。ディフューザー内に納まっているのは、ARCのオイルクーラーキットで、タイプR用5速に換装したミッションに繋がっている。



自作パーツはビレットパーツも多数あり。アルミのインゴットを使用して、CADで図面を起こしフライス盤で削り出したインマニ上のカバーなど、いわゆる素人の自作品とはレベルが違う。

たけびつさん



暴走女性 オーナー '120

クルマ好きとGT好きが行き過ぎて、フルラッピングでレイブリックのレプリカマシンを造り上げた海老島さん。旦那さんの趣味かと思いきや、オーナーはなんと奥さんなのだというからオドロキ。もちろんこのNSXは普段から乗っているのではなく、イベントなどのためのスペシャル仕様。エンジンなどはノーマルのままとはい

うものの、しっかりと5速MTを選んでいるあたりもモータースポーツファンの証拠。この日も埼玉県から約300kmの道のりを、自らドライブして訪れるほどの気合いの入れようだ。派手さはもちろんだが、華奢な女性に乗っていることもあって、会場でもひと際目立っていたことは言うまでもない。



目立ち度抜群なGT仕様は まさかのレディースオーナー!



エンジンは吸排気を変更する以外はノーマルのままをキープ。サーキットマシンではなく、あくまでもストリートユースを前提にしているため、ノーマルでも必要にして十分なスペックというわけだ。



お気に入りなんといってもレーシングカーそのまの見た目。もともとのボディカラーはシルバーだったものの、レイブリックNSXのカラーに合わせ、スポンサーデカールもフルラッピングで完成。

フルラッピングによるカラーリングはもちろん、エアロメイクもしっかりと行っている。完全なレプリカとしてではなく、ホイールなどは好みに合わせて装着。クルマ好きな女性目線のコーディネート。

2シーター命 クルマいじりのモットーは '120 基本的に自作で楽しむ!

過剰なお金をかけないことをコンセプトに、DIYでスタイリッシュなNSXを造り上げたのが清水さん。ダクトやエアロのキャラクターラインをブラックアウトするなど、ちよとしたアレンジがスタイリングの肝。派手さを抑えたシンプルでモノトーンコーディネートは、スペシャルティカーらしい上品なイメージを完成させている。「このクルマは息子が大きくなったら譲ろうと思っているので、手放すことはないですね」と語るものの、もう1台あるクルマはマツダ・ロードスター。4人家族にもかかわらずこのラインアップというのは一般的な家庭では理解に苦しむだろうが、こんな環境で育てば、息子の魂斗くんも将来立派なクルマ好きになることは間違いないだろう。



トランクスポイラーはサイドの立ち上がりに合わせてフラット化したかったため、アドバンスのGTウイングキットを購入して下側のみを装着。今後はパテ埋めとボディ同色ペイントを行う予定だ。

ホイールのカラーをホワイトかブラックかで悩んだ結果、右はホワイト、左はブラックというアシンメトリー化。もちろんこのホイールペイントも、DIYで行っているため、決心が付けばいつでも塗り直しOK。



清水さん



ホンダのリフレッシュプランを行っていた車両ということもあり、大きなトラブルに遭遇することもなかったとのこと。それも今後このNSXに乗り続けていこうと思える理由のひとつというわけだ。





タケシンさん

ディテールまで
こだわって
今ドキフォルムを
造り上げる



レンズカットなど灯火類は時代を感じさせるネガティブ要素のひとつ。クリアレンズを使ったLEDテールに変更することで、リヤビューのイメージをリフレッシュさせているのも今風のスタイリングを造り上げるポイント。



リヤフェンダーのラインは、ルートKSのワイドフェンダーを使用しながら、エッジ部分を滑らかに加工している。フェンダーだけでなくボディ全体のラインを滑らかに成型しているのも特徴だ。

適度なアールを持たせたワイドフェンダーをはじめ、各部のパーツチョイスと加工でスタイリッシュに仕上げていくタケシンさんのマシン。特徴的なリヤフェンダーは、ルートKSのワイドフェンダーをベースに、角を削り落とすことで自然な膨らみへと変化させている。GTルックとは違い、現代の欧州スポーツカーを彷彿とさせる仕上がり。



pJUNq(w・)さん

光の角度によって
印象が変わる
EkiShowで
オールペン

過走行
120

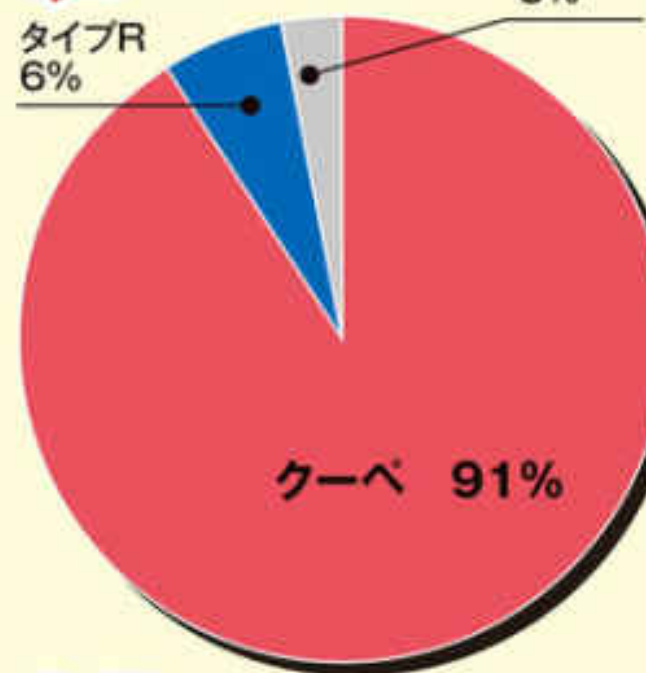
通勤などのストリートユースがメインのため、エンジンは特に手を加えずメンテナンス重視。25万km走行している現在も、大きなトラブルもなく安心して長距離ドライブもできているとか。



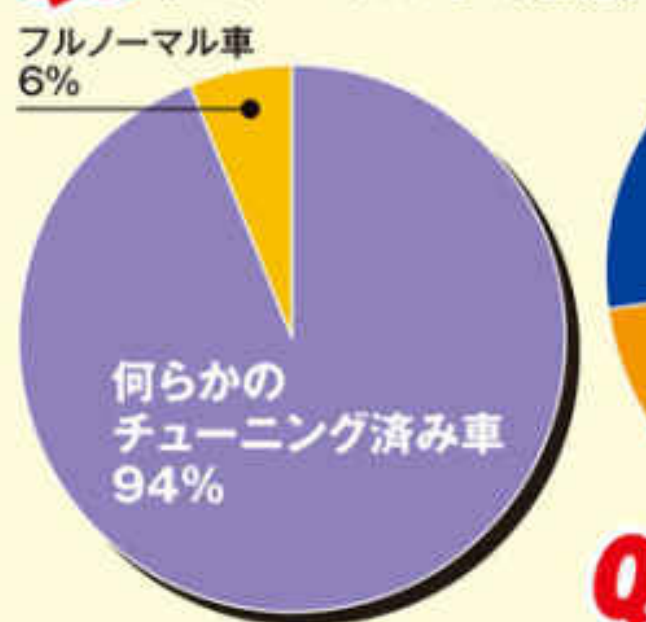
15年前の購入時は3万kmの走行距離だったものも、毎日の通勤や日本各地のイベント遠征で、現在は25万kmにまで達している。今後も乗り続ける予定のため、目指すは日本一距離を走ったNSXの称号!

所有歴15年の間に数々のカラーでオールペンし、イメージチェンジを楽しんでいるpJUNq(w・)さん。現在のカラーはフェニックスブルー風のベースカラーに、EkiShowメイルをトップコートに使うことで、光による印象の違いを演出。ペイントだけでなくボディキットもこだわって、ソーサリィやリトモなど複数ブランドをミックス。

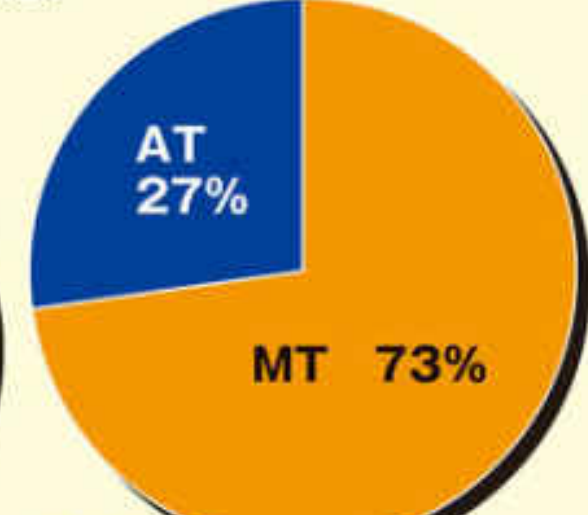
Q3 グレードは?



Q5 フルノーマル車の割合



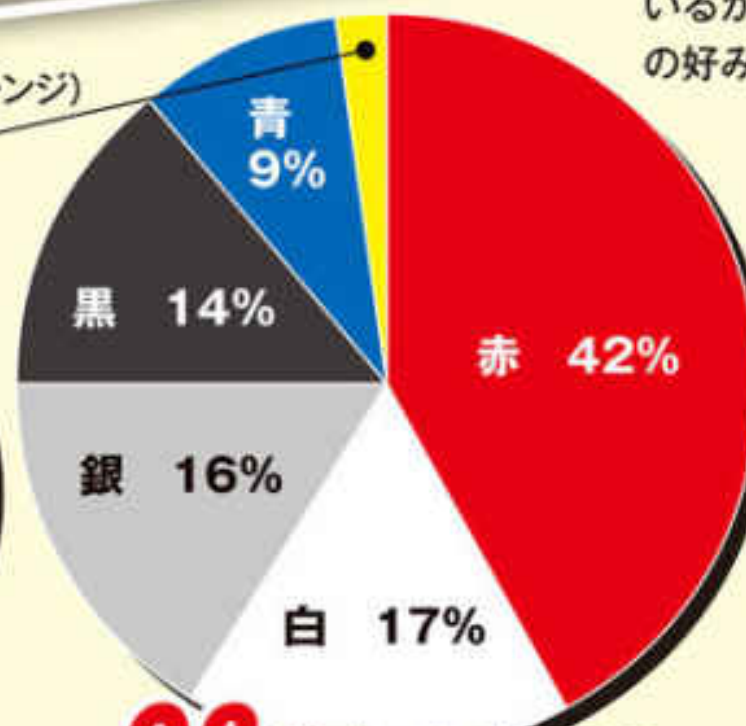
Q4 ミッション形式は?



NSXオーナー白書2015
意外と気になる各車の実態調査!



他(黄/緑/オレンジ)
2%



Q2 ボディカラーは?
(全車のうちオールペン施工車は9.5%)

Q1 所有年数は?



総勢126台のNSXが集結した今回のNSXラグーナオフ会。これだけのNSXが集まる場は滅多にないということで、会場のオーナーに緊急調査を実施。所有年数をはじめ、選ぶグレードやミッションなど、どんなNSXに人気が集中しているか? この結果からNSXオーナーの好みや実態が浮き彫りになる!?

REAL OWNER'S MACHINE

Types of Making

ここからは、カスタムされたNSXに乗るオーナーたちの愛車をスタイル別に紹介していく。ライフスタイルや目的に合わせて進化させることで、彼らのNSXはより魅力あるマシンへと変貌。拘りと個性、機能と速さ。「NSXを深く楽しむ」そのメイキング術を見ていこう。



フロントバンパーは後期用をベースにリトラクタブルライトに合わせて成型。より自然な形を目指した結果、ダウンフォース製のリップスポイラーはガンメタでペイント。インテークに組み合わせるピレットグリルは、他車種用をベースに作り直したワンオフ品で、ホイールに合わせたアクセントとなっている。

KARAKI's NA1

OWNER 唐木敦史さん

取材協力：AUTO SALON KARAKI ☎043-445-0358

PHOTO：藤井元輔
REPORT：渡辺大輔



サイドステップはダウンフォース製をベースに内巻き加工。低さを際立たせるためにボトムラインをストレートに成型するなど、コンセプトに合わせたディテールワークが行われている。



テールランプはアキュラをベースに鋭割りで内部のカット部分を撤去。中央にあったバックランプもブレーキランプ化することで、デザインをシンプルに変更。バックランプはR32用を流用しナンバー横にセット。



こだわったのは究極のシャコタン！ 新たな価値観を造り上げるJ'sホットロッド



車高はクルマのスタイリングを左右する重要な要素。ただ、日常使用するストリート仕様となると、いかに実用範囲内で低さを極めるかがカスタムのハイライトとなる。そんなシャコタンをキーワードに、アメリカ西海岸のカーカルチャー「ホットロッド」のテイストを取り入れたのが唐木さんのNSXだ。

注目はフロント18インチ、リヤ19インチで組み合わせたビレットホイール。ホットロッドの定番バドニックをチョイスしたところが拘りだ。足下に視線が集まることを前提に、ブレーキもφ390の2ピースローターで大径化。極限まで下げられた車高との組み合わせによって、NSXオーナーだけでなくとも注目は必至だ。

ちなみに、この車高はエアサスではなく車高調によるもので、このまま走るコトができるというデイリー仕様。見る人の予想に反し

たセットアップは、「NSXの低さを際立たせたい」というコンセプトを見事に実現している。

低さを際立たせるといった面では、ボディワークも見逃せない。前期と後期をドッキングしたフロントバンパーには、USブランドのダウンフォース製リップを装着。グラウンドクリアランスを詰めるとともに、張り出しを最小限にすることで純正然としたフォルムに仕上げている。さらにキーホールなど細かい凹凸は全てスモージングすることでスリークボディに磨きをかけている。

もちろんスタイリングだけでなく、パフォーマンス面もしっかりと手が加えられている。吸排気チューンに加えスプーンのECU、さらに「いざ」という時のためのナイトロをもセット。ストリートカーとしては必要にして十分なスペックが与えられているのだ。



フロントフード内が寂しかったため、ショーアップを兼ねてナイトロタンクをセット。助手席の後部と合わせて2本を搭載し、どちらもしっかりと配管済みのため、単なるドレスアップパーツではない。

配管などはあえて見せるようにレイアウトしてメカメカしさを強調。吸排気の高効率化に合わせてECUもセットアップしており、NSXらしい高いパフォーマンスも体感できる仕上げ。



シフトレバーはベルトサンダーを加工して装着。長年愛用してきたベルトサンダーだったため、捨てるのではなく磨き上げた後に新たに活用方法を見出したとか。



インテリアはシートやドアトリムなどはパンチングレザーとエクセーヌで張り替えて上品なイメージに。ステアリングはホイールに合わせたバドニック製、ミラーなどにもビレットパーツを組み合わせている。



リヤホイールはツライチではなくフェンダーに被らせるセッティング。ブレーキキャリパーとのクリアランスまでこだわったホイールは、ホットロッドの定番バドニック製のビレットものだ。



アキュラテールを装着しているもののUSDmを盗うわけではなく、サイドマーカ―などはボディラインが崩れるため取り入れない。リヤアンダーは02R用を組み合わせて自然なフォルムを作り出している。

SPECIFICATION

●エンジン：ナイトロシステム／ステンレスEXマニ／ARC・チタンマフラー／スプーン・ECU ●サスペンション&ブレーキ：JJC・車高調改（F：30kg/mm・R：25kg/mm） ガレージカイト・ビッグローター（F：330φ・R：340φ） ●エクステリア：ボディスモーギング加工／NA1+NA2純正バンパーニコイチ加工／ダウンフォース・フロントリップ、サイドステップ 02R用リヤアンダースポイラー流用 ●インテリア：スプーン・フルスケールメーター／バドニック・ステアリング／インテリア張り替え／ビレットルームミラー／ワンオフシフトレバー ●ホイール：バドニック・チズル（F：18×9.0J・R：19×10.0J） ●タイヤ：ナンカン・NS-2（F：205/35-18・R：225/35-19）

ストリートを意識したUSD M仕様に GTマシンのエッセンスをミックス



MURAKI's NA1

OWNER 村木正人さん

取材協力：U.T. store ☎028-688-0099
YAMA'S STORE ☎059-237-5237 <http://www.yamazstore.com>

REAL
OWNER'S
MACHINE
Types of Making



PHOTO：平野陽
REPORT：渡辺大輔

高いパフォーマンスはもちろん、そのスタイリングも圧倒的な存在感を放つNSX。それだけに、チューニングからカスタムまで幅広いニーズが生まれるのは必然だ。ここ数年では国内外を問わずカスタムベースとしての人気上昇しており、そのスタイリングにおける手法は多方面から注目を集めている。

その中でも特にUSD Mスタイルは、流行の最前線と言っていだろう。村木さんはそのUSD Mを取り入れることで、独自のスタイリングを獲得したひとり。主な製作を担当したのは栃木県のUSD M専門店U.T.ストアだ。

まずUSD M化第一段階としてはサイドマーカーをはじめ、ディテールを北米仕様に変更。しかも、サイドマーカーは単純に埋め込んでしまうとフェンダーとの段差ができてしまうため、前後ともフェンダーを丸ごとUS仕様に張り直しているという気合いの入れようだ。

いっぽうボディパーツの選定は、NSXタイプRGTをモチーフとしたルートKS製のエアロパーツ。しかし、これは後期用の造形となっているため、前期型のリトラクタブルヘッドライトに合わせてフィッティング部分をリフォーム。これにUSブランドのボン

ネットやウイングを組み合わせることで、日米混血の前期RGT仕様を完成させているのだ。

またホイールはカスタム系に大人気のUSブランド「アヴァンガード」をセット。しかも、19インチからのラインアップしかないF310を、18インチでスペシャルオーダーし、イマドキのストリート感を演出。普段の実用を考慮したギリギリの車高セットアップと合わせて、リアルなストリートスタイルを造り上げている。

エンジン回りは吸排気のみを交換したファインチューンだが、今後はエンジン本体にも手を加えることでNSXの本質でもある“走り”にも磨きをかける予定だという。

NSXのスペシャル感とはスタイリングとパフォーマンスの共存。カスタムニーズにおいても、この価値観は変わることはないというわけだ。



リヤビューを決定づけるリヤバンパーもルートKSのRGTエアロを使用。アキュラテールやサイドマーカーなどのUSパーツでコーディネートしながら、スポーティな印象を取り入れている。

ルートKSのRGTバンパーは後期型用の形状となっているため、前期用のエアロとニコイチすることでフィッティング。US仕様のポイントでもあるサイドマーカーは、前後ともフェンダーを丸ごと交換することでフラッシュサーフェイス仕上がりとなっているのが特徴だ。



SPECIFICATION

●エクステリア：ルードKS・フロントバンパー／リヤバンパー
セイボン・ボンネット／リヤウイング NRG・リヤダクト ●サ
スペンション：メーガンレーシ
ングサスペンション ●ホイー
ル：アヴァンガード・F310
(F：9.0J×18 +43・R：10.5
J×18 +48) ●タイヤ：ファ
ルケン・ジークス (F：215/
35-18・R：255/35-18)



セイボン製のカーボン
ボンネットは開口部
のみ塗装せずにカーボン
地を残している。エク
ステリアのアクセントと
なるほか、軽さとパフ
ォーマンスのアピールとも
なっている。



足元にはアメリカンフ
ォーグドホイールのア
ヴァンガード・F310を
セット。NSXにマッチ
するサイズはラインア
ップされていなかった
ものの、スペシャル
オーダーとして製作し
てもらった、世界で1
セットのみのアイテム
だ。



メーターはもちろんUS仕
様のマイルメーターに
変更。異径ステアリン
グはNRG製のカーボ
ン×レザーの最新ア
イテムをチョイスし
ている。

USブランドのステイ
タスレーシング製の
フルバケを始め、細
部にわたってUS風
のフィニッシュ。カ
ーペットなどの純
正パーツは後期用
の純正品やタイプ
R用を取り入れる
ことで、カラー
コーディネートし
ている。



吸気系はSCWパフ
ォーマンス製のエア
クリーナーを装着
し、排気系はDCス
ポーツのEXマニ、
スプーンのマフ
ラーをセット。性
能向上と共にサ
ウンド面も考慮
したセッティ
ングとなる。今
後はエンジン本
体のチューニン
グも予定し
ている。



リヤウイングはセ
イボン製をチョ
イスし、リヤウ
ィンドウ下の
エアダクトは
NRGのカーボ
ン製をセット。
随所にUSブ
ランドのパー
ツを取り入
れているあた
りも、USDM
をコンセプト
に据えている
からに他な
らない。





足下はグラムライツ57エクストリームをフロント17、リヤ18の組み合わせで履く。サーキット用にはTE37SLにアドバンA050をセットする。



フロントフェンダーはダクト加工しながらBMW用のLEDウインカーをセット。サイドステップもボディパネルとツラが合うように、接合部をスライス加工。これらの作業を筆頭にエクステリア／インテリア各部を自作加工で行っている。



**REAL
OWNER'S
MACHINE**
Types of Making

Blue's NSX

OWNER 青Nさん

取材協力：アドバンス ☎045-932-0656
<http://www.advance-jp.com>

PHOTO / REPORT：渡辺大輔



テールランプは自作のLEDに変更。基盤から製作することで発光デザインもオリジナルスタイルで仕上げています。サーキットだけでなくカーショーなどのイベントにも効果的なアイテムだ。



サーキットでのタイムアップはもちろん ストリートでの華やかさも手に入れる



ワイドフェンダーをはじめボディキットはマルガヒルズ製をはじめ複数のブランドでコーディネート。アンダーパネルなど自作パーツも多く、走りに特化しつつも独自のスタイルも追求している。

通勤をはじめとした日常での使用、そして富士スピードウェイやTC2000でのタイムアタック。そんなマルチなコンセプトでチューニングを行っているのが青NさんのNSX。2桁のナンバーが示すように、手に入れてからすでに15年というオーナー歴は、紆余曲折を経て現在の仕様にたどり着いたという。

その特徴のひとつが、3.1ℓ化されたパワーユニット。アドバンスで製作されたエンジンは、戸田レーシングの鍛造ピストンを使用して3110ccに排気量アップ。それにともないカムも戸田レーシングのAカムを組み合わせ、低速トルクを損なうことなく高回転まで気持ちよく回る仕様で仕上げられている。

制御系はVプロを使用し実測350psのセッティング。必要以上のパワーを求めるのではなく、耐久性と信頼性を兼ね備えるこ

とで、長く楽しめるクルマ作りを行っているのだ。ちなみにこの仕様でのベストタイムは、富士スピードウェイを1分55秒322、筑波2000を1分01秒486。日常使用のストリートカーを兼務することを考えると、その完成度の高さは疑うまでもない。

もちろんタイムアタックに特化したチューニングばかりではなく、スタイリングへのこだわりも見どころ。例えばフルLEDで自作したテールランプやデフィのスマートアダプターWとタブレットを使ったメーターなど、カスタムの参考になりたいポイントも多彩。

速さとスタイリングというクルマに必要な2大要素を余すことなく取り入れた青NさんのNSX。この完成度の高さは15年乗り続けている愛情のたまものなのかもしれない。



サーキットを走行するには油温管理は必須。フロントバンパー開口部に合わせ、トラストのオイルクーラーをセット。タイムはもちろん信頼性を備えるための装備も抜かりなし。

エンジンは戸田レーシングのピストンを使用して3.1ℓ化。カムを戸田レーシングのAカムに変更することで、高回転までスムーズに回るセッティング。各部はノーマルパーツを使用するため、パフォーマンスと耐久性を兼ね備えている。



メーターは各種情報を一括表示するためデフィのスマートアダプターWとタブレットを組み合わせる。ドライカーボンパネルの切り出しやマウント方法など、工夫を凝らしたアイテムだ。

センターコンソールにはポータブルナビを埋め込みつつ、コンソールリッドにはヘッドユニットを埋め込むなど、快適性もしっかりと確保しているのはストリートカーとしても活用するからこそ。



>> SPECIFICATION

●エンジン：戸田レーシング・ハイコンピピストン／ハイカム／アジャストブリー、アドバンス・アルミ大容量オイルパン／スーパーメタルキャタライザー、RFY・アルミラジエーター、HKS・FコンVプロ、FGK・EXマニホールド、トラスト・オイルクーラー、アドバンス・チタンGTマフラー、エクセディ・カーボンクラッチ、OS技研・LSD4.4ファイナル ●エキステリア：アドバンス・GTカーボンボンネット、MATRIXxガレージBB-GTウイング、マルガヒルズ・フロントバンパー／フロントフェンダー／サイドステップ／リヤワイドフェンダー／リヤアンダー ●インテリア：SPARCO・REVフルバケットシート、モモ・RACE ステアリング、APEXi・デジタルスピードメーター、デフィ・油温・水温・油圧計 ●サスペンション&ブレーキ：アドバンス・FLATOUT SPL、ブレンボキット、アドバンス・タワーバー ●ホイール：レイズ・グラムライツ57エクストリーム(F：9J-17/R：10.5J-18) ●タイヤ：ダンロップ・ディレッツァZII☆(F：235/40R17 R：265/35R18)

サーキット走行を楽しむために
パフォーマンスと信頼性を強化！



同社フラットアウトのフロントフェンダーとマルガヒルズ製のリアフェンダーを利用してワイドボディ化。トレッド幅が広がるとともにタイヤサイズを選択肢も増えるのも大きなメリット。

Nishino's NSX

OWNER 西野和義さん

取材協力：アドバンス ☎045-932-0656 <http://www.advance-jp.com>

**REAL
OWNER'S
MACHINE**
Types of Making



PHOTO / REPORT: 渡辺大輔

サーキット走行を楽しむためには、パワーやレスポンスはもちろん、信頼性も必要な要素。特にレースとは違いオーナードライブとなると、無理にパワーを出すよりも適度なスペックでなおかつ耐久性に優れている方が理想的。その中でタイムを削っていくことも楽しみ方のひとつというわけだ。

西野さんのNSXはそんなコンセプトで作られたサーキットマシン。ナンバーは付いているものの、ほぼサーキット専用マシンとして所有しているという。3.2ℓエンジンを搭載するNA2をベースに、さらにパワーと

レスポンスを求めた結果、戸田レーシングのAカムをセット。Vプロ制御で実測360psまでパワーを上げている。とはいっても、エンジンチューンは信頼性を重視して、クランクやピストンなど基本部品はノーマルパーツを組み合わせる仕様となっている。

もちろん信頼性はエンジンの耐久性だけではない。安心してアクセルを踏むための足回りはじめ、ワイドボディ化によってコーナリング性能を高めるといった細部にまで反映されている。さらに、ブレーキは前後共にφ330に変更するとともに、APレーシングのキャリパーを装着することで制動力をアップ。ただエンジンスペックで速く走るのではなく、ドライビングにおけるトータルバランスに優れたマシンメイクが施されているのだ。



サーキット走行のために開発された足回りは、フラットアウトのサーキット用をセット。もともと車高が低いこともあって、エアで上下させるカップもフロントには装着済み。



フレームにしっかりとマウントすることで、ダウンフォースを逃がさない設計のアンダーパネルはアドバンスのワンオフ品。リヤミッドシップの設計上、フロントの接地感を稼ぐには必須のアイテム。



3.2ℓエンジンは基本的にノーマル部品を使用しながら、戸田レーシング製のAカムをセット。Vプロの制御によって最高出力360ps、最大トルク36kgmにセッティング。吸排気系はK&Nのエアクリナーとフラットアウト製チタンマフラーを組み合わせる。

リヤスタイリングの特徴となるリヤディフューザーは、ルートKSの製品をセット。サイド部分がバンパーとクリアランスがあったため、整流効果を狙ってサイドパネルを追加している。



SPECIFICATION

●エンジン：戸田レーシング・ハイカム／アジャストブリー、アドバンス・アルミ大容量オイルパン／チタンGTマフラー／スーパーメタルキャタライザー、RFY・ステンレスマニホールド、K&N・エアフィルター、HKS・FコンVプロ、トラスト・オイルクーラー、ATS・カーボンクラッチ／LSD／フライホイール／4.4ファイナル ●エキスタリア：アドバンス・フロントバンパー／フロントフェンダー／GTカーボンボンネット／サイドステップ／リヤサイドカウル、ワンオフアンダーパネル、マルガヒルズ・リヤワイドフェンダー、ルートKS・リヤディフューザー、SARD・GTウイング ●インテリア：スパルコ・EVOフルバケットシート、モモ・Drifuting ステアリング、デフィ・DINメーター、HKS・サーキットアタックカウンター ●足まわり：アドバンス・サスペンションキット、APブレーキキャリパー、ブレンボ・サイドブレーキ、アドバンス・フルピロプッシュ ●ホイール：アドバンレーシングRG-D ●タイヤ：グッドイヤー・イーグルRSスポーツ（F：215/40R17 R：265/35R18）

信頼性の高いクルマ作りとしてはブレーキの強化も忘れてはいけいない。APレーシング製の4ポッドキャリパーや大径ローターをセットすることで、初期のタッチや深い部分での効きも格段にアップ。



純正オプションで設定されていたナビ用コンソールを利用して、デフィのディンメーターやHKSのサーキットアタックカウンターをセット。計器類を追加していくNSXならではのアイデア。

車高調のセットだけでなくアーム類のブッシュはアドバンスのオリジナルアイテムでフルピロ化。サーキットでタイムを縮めたいなら、フルピロ化もオススメメニューだ。





追加メーターやサーキットアタックカウンターは純正オプションのナビコンソールを利用してインストール。自然な配置でかつ見やすさも兼ね備えた技ありポイント。



街乗り仕様としては若干音量大きめなマフラーはタイタ製のGT009をセット。男らしい取り回しはリヤアンダーに強烈なインパクトを与えてくれる。



フロントに配置したオイルクーラーやラジエーターの熱を逃がすため、ボンネットは開口部の大きなタイタ製をセット。

**REAL
OWNER'S
MACHINE**
Types of Making

Orimo's NSX

OWNER 織茂順一さん

取材協力：アドバンス ☎045-932-0656
<http://www.advance-jp.com>

PHOTO/REPORT：渡辺大輔

フロントフェンダーはアドバンスのハウスブランド「フラットアウト」のワイドフェンダーをセット。フロントタイヤの選択肢が少ないNSXにとって、ワイドフェンダー化は有効なチューニングのひとつ。



リフレッシュを兼ねた3.1ℓ化で 街乗りもサーキットも快適&快速!



純正のイメージを残しつつ、アドバンスのフラットアウトなどのブランドをミックスしたスタイリングは、サーキットはもちろん街乗りでもスタイリッシュに楽しむためのアレンジといえる。

NSXに乗り続けることを考えると、どうしても気になるのが純正パーツの供給状況。特にエンジン系は代替品を含み、入手不可能になってしまうとオーバーホールなどのリフレッシュも叶わなくなってしまう。既に純正のオーバーサイズピストンが入手困難になっているため、戸田レーシング製の3.1ℓピストンなど、社外品を使用するほうがベターと言える。

織茂さんのNSXもオーバーホールを兼ねて3.1ℓ化された1台。6年前の作業時には既に絶版となっていた純正品に替わり、前述のピストンによってリフレッシュを行っているというわけだ。もちろん排気量アップはしていても、カムやクランク、コンロッドといった主要部品はノーマルを使用。日常でも気軽に乗れて、かつ耐

久性を持たせたコンディションで組み上げられている。また、排気量アップに合わせコンピューターもオリジナルデータで書き換え済み。最高出力300ps、最大トルク30kgmのファインチューンが施され、富士スピードウェイでは2分03秒のタイムをマーク。サーキットでの速さと街乗りの安心感を兼ね備えたクルマに仕上げられている。

ちなみにNSXでサーキットを走ると気になる油温対策は、ワンオフのオイルクーラーをセットして解消。ハイチューンでエンジンスペックだけを追求するのではなく、不安要素を取り除くことも安心してサーキットを楽しむためには必須というわけだ。



エンジンはオーバーホールを兼ねて戸田レーシング製のピストンを使用し3.1ℓ化。そのほかは純正部品で組み上げられているため、扱いやすさや耐久性も文句なし。

ワンオフで装着されたエンジンオイルクーラーは、フロントのラジエーター前にコアをセット。サーキット走行での油温対策も万全。



ブレーキは前後共にφ330ローターにKスポーツのキャリパーを組み合わせる。ブレーキのアップグレードはサーキットでの操作性はもちろん、街乗りでの安全性向上にも効果的。

本来は前後通しで履こうと考えていたグラムライツS7DRはリヤのみに装着。フロントに合うサイズが廃盤になっていたことから、フロントには軽量スポーツホイールの代名詞TE37をセット。



>> SPECIFICATION

- エンジン：戸田レーシング・ハイコンピピストン、アドバンス・アルミ大容量オイルパン／オリジナルECU／ワンオフエンジンオイルクーラー、フジツボ・エキゾーストマニホールド、タイタ・GT009マフラー、ATS・カーボンクラッチ／フライホイール、OS技研・LSD／4.4ファイナル
- エクステリア：アドバンス・フロントフェンダー／サイドステップ、ワンオフアンダーパネル、マルガヒルズ・リヤウイング／リヤアンダーカウル、ノバ・フロントリップ、タイタ・カーボンボンネット／カナード ●インテリア：スパルコ・REVフルバケットシート、パーソナル・ステアリング、デフィ・DINメーター、HKS・サーキットアタックカウンター ●サスペンション&ブレーキ：アドバンス・サスペンションキットSPL、Kスポーツ・ブレーキキャリパー ●ホイール：レイズ・TE37(F：9.5J-17)／レイズ・グラムライツS7DR(R：9.5J-18) ●タイヤ：アドバンA050(F：245/40R17、R：265/35R18)

今から四半世紀前の1990年に誕生し、1度もフルモデルチェンジを行うことなく、15年間生産され続けたNSX。その流麗なスタイリングとミッドシップというパッケージング、さらに当時日本最高額の市販車というキャラクターから、多くのスポーツカーファンを熱狂させた。

しかし、その独特なキャラクターと希少性から、やはり手に入れるとなると一筋縄ではいかない。そんなNSXを取り巻く現状と購入の注意点を、ルートKS川合氏に聞いた…。

ルートKS 代表
川合進二

自らも17年間NSXに乗り続け、フルノーマルからチューンドまであらゆるNSXを知り尽くしたルートKSの代表。手頃なベースマシンから、マニアやコレクター必見の極上車まで幅広く取り扱っており、常にNSXに接し、その情報を蓄積している人物だ。

PHOTO/REPORT: 渡辺大輔

NSX-R

年間販売台数45台オーバー 日本一NSXを売る男が語る NSXの今、 そして未来

オーダーとしてこのところ多いのが、予算が400万円前後の金額設定で最終型のMT車ですね。乗り出し価格が400万円と考えると、車体価格は350万円前後。この価格帯となるとやはり修復歴や走行距離不明など、どこかに瑕疵があるのがほとんどです。しかし、予算内だからといって、コンディションのよくない車両を無理に買うのはオススメできません。

これはどんなクルマにも共通して言えることですが、ベースの状態が悪いとそれを直すコストもかかりますし、なにより直らないこともあります。過去に見たクルマの中では、タイプTのルーフが閉まらないなんてものもありました。これはボディが完全に歪んでいる証拠。いくら予算に収まっているてもこのような車両の購入は控えた方がいいでしょう。

逆にどんなクルマが狙い目かといえば、やはり、1991年式のクーペAT車です。デビューから生産終了まで、日本国内では7364台とあっていますが、そのうちの半数以上にあたる3849台が1991年に販売されました。タマ数的にはこの年式が圧倒的に多いのです。しかも時代はバブル経済末期。趣味性の高いMTよりも

Check Point #1

メーター内のコーションランプは確認しておきたいところ。壊れるといってもほとんどがセンサーの経年劣化による不良のため、対象のセンサーを交換すればOK。ただし、メーター自体が壊れた場合、中古市場でもかなり高価で取引されているので注意したい。



Check Point #2

1997年までのモデルはガラスにUVカットが入っていない。そのためダッシュボードの変形や色褪せなどダメージが見られる場合がある。1997年以降のモデルではUVカットが入っているため、ダメージを避けるだけでなく快適性を考えてガラスを交換することも視野にいれてもいいだろう。



Check Point #3

やはり純正部品の供給状況は気になる。足回りに関してはASSYでオーダーすると欠品となっているものの、各部品番号から概ねオーダーすれば入手可能な場合も多い。純正部品の価格などの情報はP65にまとめている。



今からNSXを手に入れるなら コンディションの見極めが最も重要だ

また、ボディカラーも人気に分かれるところ。やはり赤は定番ですが、タマ数も豊富で、価格帯の基準ともいえます。対して白や黒は人気が高いので比較的プライスは高め。そしてグリーンや黄色は敬遠される傾向があるため、安く設定されていることがあります。チューニングベースとして

ATで緩く乗る人が多かったため、車体のヤレも少ないというわけです。もちろんオーナーによっては扱われ方が違いますが、総じてAT車のコンディションは良好な傾向です。

また、ボディカラーも人気に分かれるところ。やはり赤は定番ですが、タマ数も豊富で、価格帯の基準ともいえます。対して白や黒は人気が高いので比較的プライスは高め。そしてグリーンや黄色は敬遠される傾向があるため、安く設定されていることがあります。チューニングベースとして

て考えるなら、意外と狙い目かもしれません。現在の市場の流れとしては、前期モデルの人気の復活はきています。特にタイプRはイチバン人気ですが、92Rは総販売台数464台とタマ数はわずかで、対して02Rは完成され過ぎていたという意見もあります。商品として出回るのは希なものです。しかも、その中に事故車を10台は知っていますし、現存数は...。タイプRは希少性と人気から、これからほとんどが高額で流通していくことは間違いありません。コンディションの良い車体を手に入れるなら、相当の予算を考慮しておかなければいけません。

ちなみに、車齢から考えると走行距離が延びている車両も多いのは事実です。さらに現存数を考えると、事故歴のあるクルマも出回っていると思います。走行距離に関しては、エンジンの耐久性が高いためあまり考え過ぎなくてもよいという意見があります。もちろん、それまでのメンテナンス歴にもよりますので、ミーティングなどで現オーナーさんから実際の話を聞くなど、リサーチしてみるのいいでしょう。

また、事故歴の有無もしっかりと直っていることが確認できれば、あまりこだわらなくても大丈夫だと思えます。私たちも下取り車などが入ってきた場合は、アライメントを調整した後に、フルブレーキテストで挙動チェックなどを行っています。軽微な事故歴があってもしっかりと修復されていれば、挙動も安定しますからまず問題は無いでしょう。もちろん、修復されていることが前提のため、その辺りはしっかりと目利きが必要ですね。

数字で見るNSX

NSX総販売台数

年度	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	合計
日本	744	3,849	702	528	300	331	176	210	93	78	60	41	97	81	39	65	7394
北米	1,275	2,193	1,245	715	564	922	476	428	313	243	227	186	236	223	184	206	9636
その他	6	472	278	178	122	152	99	79	50	43	26	18	30	23	17	0	1593
合計	2,025	6,514	2,225	1,421	986	1,405	751	717	456	364	313	245	363	327	240	271	18623

国内グレード別販売台数

年度	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	小・ラ・ク・タ・ブル 車両合計	2002	2003	2004	2005	新型ライト 車両合計	合計
クーペ	744	3849	701	382	194	94	89	77	48	33	29	20	6250	35	24	14	22	105	6355
タイプT	-	-	-	-	-	80	33	24	9	15	12	5	175	9	6	2	6	26	201
タイプS	-	-	-	-	-	-	-	108	36	30	19	8	201	7	3	4	9	31	232
タイプR	-	-	1	146	106	157	54	1	-	-	-	-	465	46	48	19	27	140	605
タイプR GT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1
合計	744	3849	702	528	300	331	176	210	93	78	60	41	7091	97	81	39	65	303	7394

ルートKS 鈴鹿ショールーム

三重県鈴鹿市住吉3-29-17 ☎059-392-6677

<http://www.route-ks.com>

営業時間：11:00～19:00 定休日：月曜日、第2、3火曜日

鈴鹿店はフルノーマル極上コンディションの希少車のみを展示販売するショールーム。低走行かつ経歴も確実なタイプRやタイプSゼロといったお宝が、常時5台前後展示されるマニア垂涎のショップとなっている。店内には超レアもののホイールボディも展示されている。



ADVANCE

HIGH QUALITY CAR BUILDER

TYPE-R

復活への道のり



ワンオーナー、
実走1万8000km!!

コレクションカーとしても人気のNSXは、乗らずに保管されている車両も多く存在している。ここで紹介するTYPE-Rも不動歴10年という長きにわたり眠りについてた車両だ。そんな長期保管車を再び路上に復帰させるには、各部の点検や劣化部分のリペアが必要なのはいうまでもない。アドバンスではこのTYPE-Rを極上のコンディションで復活させた。そのメニュー内容を見ていながら、長く維持するための秘訣を探っていこう。

PHOTO&REPORT：渡辺大輔

取材協力：アドバンス 横浜市都筑区池辺町3947-1 ☎045-932-0656 <http://www.advance-jp.com>

10年もの時を
眠り続けた
TYPE-Rが
再始動する



細部にまで行き届いたメニューで 極上車へと生まれ変わる

チューニングからメンテナンス、オーバーホールと数々のNSXを手がけてきているアドバンス。その技術力には定評があり、これまでも多くのNSXオーナーの悩みを解決している。そんなアドバンスが手がけるリフレッシュメニューによって、10年の時を経て甦ったのがこのタイプRだ。

この車両は新車購入後、オーナーの仕事が忙しくなってしまうため、ほとんど乗らずに納屋に納めていたワンオーナー車。一度はホンダのリフレッシュプランによって新車同様のコンディションに復活させたが、その後再び眠りについたという経歴がある。そしてこの春、オーナーの仕事が落ち着いたタイミングで、再び路上復帰を目指すため、アドバンスでリフレッシュが行われたというわけだ。

約10年の間動かさずことなく眠り続けたというが、さすがにリフレッシュプランを経験していた車両。エンジンなどの稼働部は動かしていない期間が長かったため、オーバーホールは必要なものの、大きなダメージはない。また、湿気が多い納屋にしまい込んでいると、車内にカビが発生してしまうのも、長期保管車にはありがちなトラブル。この車両は偶然、熱によってウエザーストリップとガラスが密着し、室内は密閉状態されていたため、カビなどの被害はなかったようだ。ダッシュボードやシートなど、新車さながらのコンディションが保たれていた。ただし、地面から上がる湿気で、スチール製のフューエルタンクは錆で腐ってしまったという。

そこでメニューとしてはエンジンやミッションなど、機械的部分のオーバー

ホールやホース類などラバー関連の交換などがメインとなっている。もちろん、より気持ちよく走るためにサスペンションやブレーキの強化といったチューニングも抜かりはない。

レストアまでの作業は必要としないうまでも、長く乗り続けるためには各部のオーバーホールは不可欠。それは長期保管車だけでなく、長年走り続けているクルマも同様だろう。普段のメンテナンスだけでなく、定期的なオーバーホールを行えば、これからは長く愛車に乗り続けることができるはず。価値あるクルマだからこそ、コンディション維持には気を配るべきなのだ。

POWER TRAIN



エンジン降ろしから分解清掃
ラバーや消耗品も
全て交換



ラジエターはKOYOのアルミタイプに変更しつつ、ホースもアッパー/ロフともに新品に交換。特に経年劣化が激しいゴムホースなどは、ラジエターだけでなく負圧系も全て交換することで、トラブルを防ぐことができる。



エンジンは各ガスケットやシール類をはじめ消耗品は全て交換。長期間動かしていなかったこともあり、ヘッド脱着とともにシリンダー内もしっかりと面を整えクリーニングも行っている。



オーナーの趣向に合わせてエアクリナーとEXマニはRFY製に変更。マフラーはもとと装着していたARCのチタンを組み合せる。リフレッシュとともに各種チューニングパーツも選べるのも嬉しいポイント。

エンジンメニュー全容

エンジン&ミッション脱着/シリンダーヘッド脱着/シリンダー内ペーパー掛けクリーニング/ヘッドガスケット/INマニホルドガスケット/スプールバルブフィルター/EGRガスケット/ヘッドカバーパッキンセット/Oリング一式/カムシール/ノックピン/カムエンドシール(アルミ削り出し)/ロストモーションスプリング/ウォーターポンプ/ロワカバーパッキン/タイミングベルト/テンショナー/スプリング&ラバー/オルタネーターベルト/エアコンベルト/アイドルブリー/クランクブリー/スパークプラグ/オイルポンプ/オイルパンパッキン/エアエレメント/バルブクリアランス調整/エンジンオイル/オイルエレメント/KOYOタイプMラジエター/全ウォーターホース類/LLC 等交換



クラッチ交換からミッションO/Hまで
すべてを任せられる信頼の技術力



ドライブシャフトブーツなどは切れなどのトラブルが頻発する。長年湿気の多い納屋に収納されていたため、動いていなくても劣化していた部分でもある。そのためミッション脱着作業とともに左右ともに交換している。



エンジンとともにミッションも全てバラしてオーバーホールを行う。同時にクラッチはノーマルからライトチューンまで、扱いやすさに定評があるATSのカーボンを組み合わせている。

ミッションメニュー全容

ATSカーボンクラッチ／リリースベアリング／リリースシリンダー／リリースホース／リリースボルト／マスターシリンダー／ミッションO/H式／ドライブシャフトブーツ 等交換

TYPE-R
復活への道のり



不動期間が長かったこともあり、引き取り時はブレーキが固着していた。そのためローターやパッドは新品に交換しつつ、ピストン径の大きなNA2用キャリパーを流用しブレーキを強化。

スタイリングはオリジナル志向のため、ホイールは純正をクリーニングして装着。スペーサーはフロント20mm、リヤ30mmを組み合わせ、フェンダーとのクリアランスを調整している。タイヤはアドバンネオバAD08に変更。



性能がアップしたNA2のABSはいざという時に信頼できる装備。前期型への流用も定番のチューニングとなっているため、リフレッシュ作業とともに換装が行われている。



SUSPENSION/BRAKE

サスペンションとブレーキは
オーナーの好みに合わせた味付け



乗り心地をアップさせるコンプライアンスピボットの動きを抑制する。GTダイレクトレスポンスアダプターをセット。ダイレクトなハンドリングを楽しむためには必須の装備といえる。

サスペンションはストリート向けのフラットアウトサスペンションキットに変更。ハードになりすぎない乗り心地とスタイリングを楽しめる調整幅を持つ、コストパフォーマンスに優れたアイテム。



サスペンション／ブレーキメニュー全容

後期ABS換装一式／ブレーキマスターシリンダー／NA2キャリパー（フロント／リヤ）／ディスクローター（フロント／リヤ）／エンドレスブレーキパッド／ステンメッシュブレーキライン／ブレーキフルード／FLATOUTサスペンションキット（ベーシック）／ネオバAD08（215/45-16／245/40-17）／ホイールスペーサー（F：20mm／R：30mm）／FLATOUT・GTダイレクトレスポンスアダプター



OTHERS

全てのオーナー、
NSXに対応できる
コンディションに合わせた
多彩なメニュー

温度の高い土間に収納されていたため、スチール製のフューエルタンクは錆が回ってしまっていた。そのためタンク本体からフューエルライン一式を交換している。



その他メニュー全容

フューエルタンク／フューエルゲージ／フューエルホース／フューエルストレーナー／フューエルインジェクター清掃／プレッシャレギュレーター／インジェクター／メインリレー／バッテリー(55B24L)／ウエザーストリップ／ワイパーゴム 等交換／FLATOUT GTダイレクトレスポンスアダプター／フロントリップスポイラー 等装着



インテリアは日焼けやカビなどの影響は一切なかったため、一切手を加えていない。もちろんガラスと溶着していたウエザーストリップはすべて新品に交換している。

ENGINE O/H PLAN

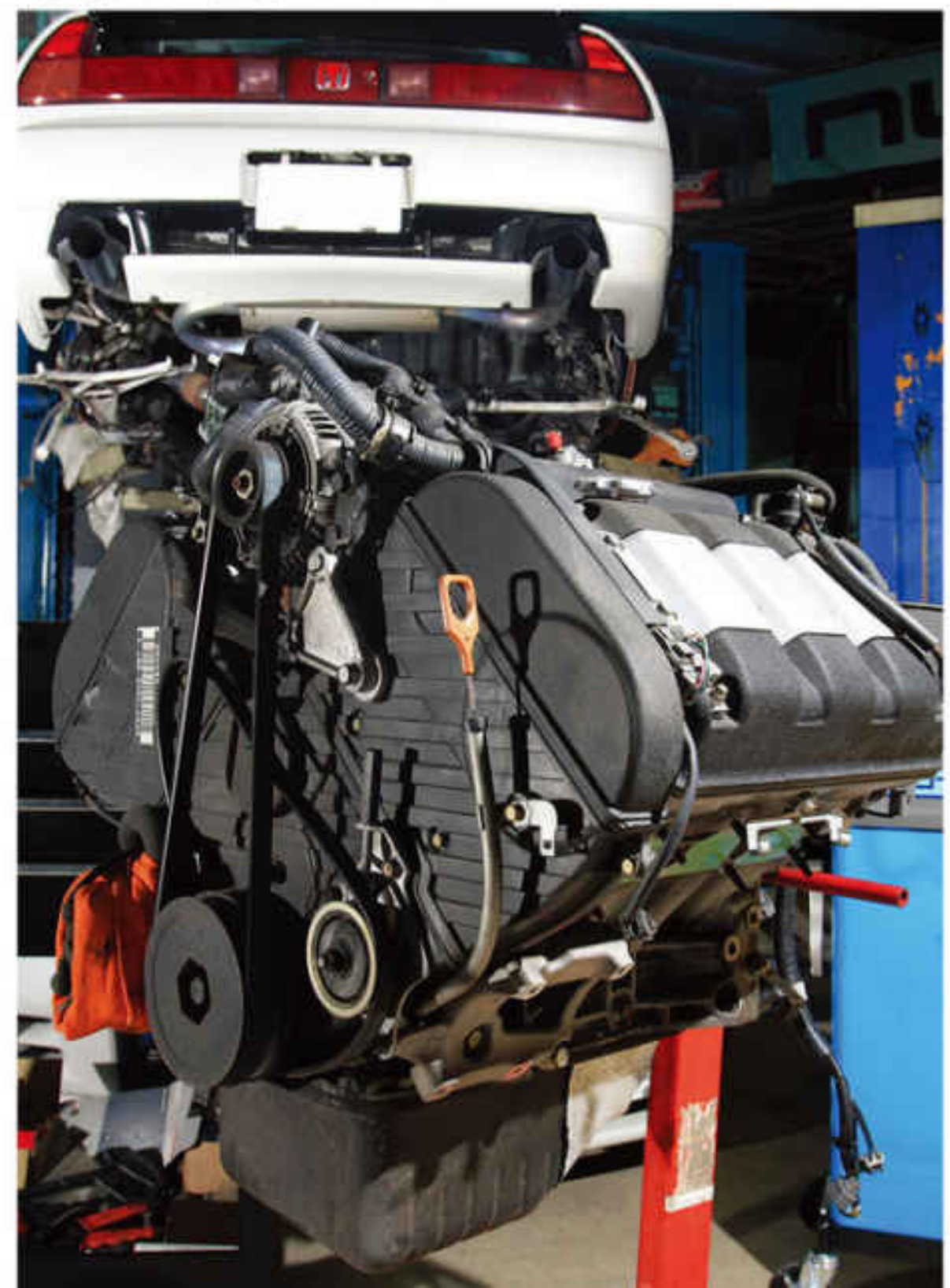
くたびれたエンジンをリフレッシュ!



NSXから車検とメンテナンスからハードなチューニングマシン製作まで、どんなオーダーにも対応できますよ。特にチューニングに関してはデモカー製作をはじめ、多くのユーザーマシンを手がけることで様々なニーズに応えられます。NSX用にオリジナルオイルもラインアップしていますから、長く楽しみたい人は是非試してみてください。



アドバンスが提供するリフレッシュメニューは、車体まるごとはもちろんエンジンだけに特化したプランも用意されている。エンジンの調子が悪い人はもちろん、走行距離が延びた車両などは大きなトラブルに発展する前にリフレッシュしておくことをおすすめしたい。



エンジン降ろしメンテナンスメニュー

タイミングベルト／タイミングベルトテンショナー／タイミングベルトテンショナーズプリング／ラバー、タイミングベルトアジャスター／ウォーターポンプASSY／パッキン、タイミングベルトロワカバー／クランク角センサー／オイルポンプASSY／Oリング／ロストモーションASSY／パッキンセット、ヘッドカバー／バルブカバーガスケット／カムエンドプラグ(アルミ削り出し)／カムシール／オイルパンパッキン(アルミ削り出し)／液体ガスケット／オイルバンドレンコックガスケット／スプールバルブ／バルブASSY、エアコントロール／PCVチューブ／ストレーナー、フューエル／レギュレーター、フューエルプレッシャー／プーリー、クラウンクシャフト／ラバー、エンジンマウント／リレーASSYメイン／ファンコントロールユニット／オルタネーターベルト／エアコンベルト／クーラーアイドラープーリー／センサー、オイルプレッシャー／水温センサー／水温センサーカバー／スパークプラグ／ドライブシャフトブーツキット／フューエルポンプ／リリースベアリング／パイロットベアリング／ウォーターホース一式／KOYOアルミラジエタータイプM／LLC／エンジンオイルEXTREME／オイルエレメント／ミッションオイル／アライメント調整

「マッパで行なっているのはレストアではありません、リフレッシュなのです」

実際にリフレッシュ作業を行なっているファクトリーへ見学に入ると、真剣なまなざしで作業を行なっていた作業者が手をとめてそう言葉をかけてくれた。軽い緊張感と、誇りに満ちた空気が流れているな、と感じた。

ファクトリーに見学に入る前のNSXリフレッシュプランの概要レクチャーで、所長の山本氏が教えてくれたエピソードがリフレッシュセンターの仕事ぶりを端的に表している。

「ここに着任してはじめてファクトリーの中に入ったとき、作業者が何度もNSXのドアを開けたり閉めたりしているのが目にとまりました。ドアの組み付け精度はしっかりしているように見えました。作業者は何度か開閉しては少し離れてクルマをじっくり観察し、またドアの開閉を繰り返している」

「何をしているのか不思議に思っただけで、作業者に尋ねたところ返ってきたのは『ドアが閉まる音に納得いかない』と言うのです。ドアまわりのシールパシーを微調整しながら、開閉音を作り込んでいたのです」

NSXリフレッシュプランは一般の修理と異なり、部品を交換するだけではない。最善の、新車同様のコンディションを作り上げることなのだ。だから作業で求められるのは部品交換や組み付けのスピードや効率ではなく、車体との「調律」を含めた完成度の高さなのだ。

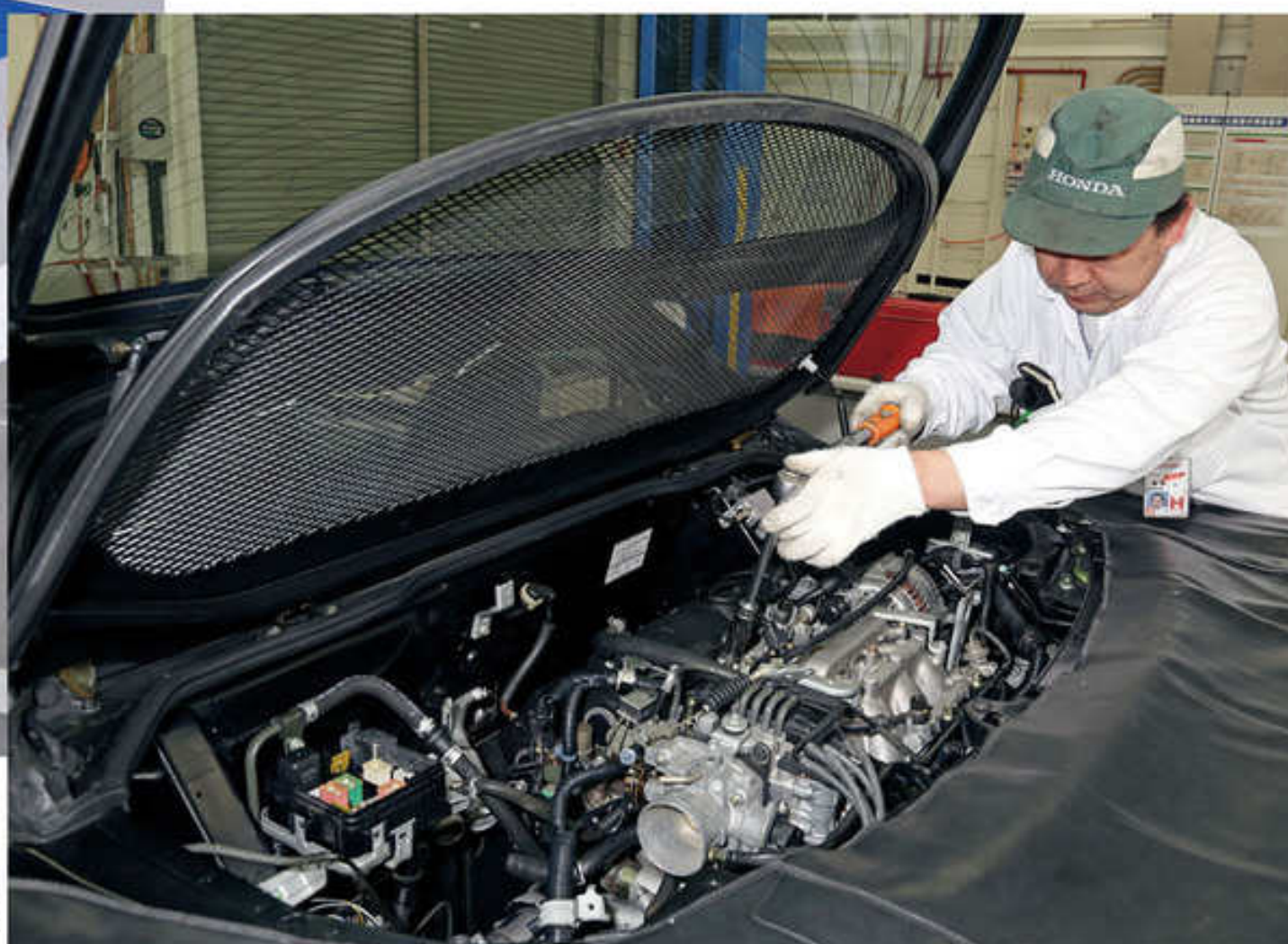
ここは自動車メーカーのファクトリー

NSX

リフレッシュプランの真実

ホンダ自身がおこなう、 NSXを新車のコンディションに 戻すファクトリー

NSXリフレッシュプラン。その存在は知っていたが、実際にファクトリーを訪れてみると驚きの連続だった。施工へのこだわり、充実した施設、そして今後も長きにわたって行い続けるという決意。その真実をお伝えしよう。



職人がじっくりと時間をかけて、新車時のコンディションを作り上げていく。「故障を直す場ではない。新車のコンディションを復活させる場」とスタッフは語る。



基本メンテナンスに含まれるエンジン調整(バルブクリアランスの調整)に加え、2011年からエンジン関係のメニューが追加されている。エンジンをおろし、交換推奨部品を中心に一般的な定期点検・整備などでは分解されない場所や簡単に交換できない部品まで手を入れる。写真はさらにメニューを追加してエンジン内部まで施工している様子。

「でありながら一般的な自動車工場のような時間に追われた効率重視ではなく「最高の仕上がりを求めて納得いくまでじっくりと時間をかけ車両と向き合うのだ。」

冒頭に書いた「レストア」と「リフレッシュ」の違いを説明しよう。スタッフの言葉を借りると、レストアとは「状態の悪い車両を走れるように修理すること」で、リフレッシュとは「性能を新車時のレベルに戻すこと」なのだという。「新車時のレベルに戻す」と口で言うのは簡単だけれど、すでに生産が終了してから10年、なかには25年前の車両だってあるのだから実際に行なうのは並大抵のことではない。



整った設備と 細部まで及ぶ作業

NSXといえども、一般的なメンテナンスは車両ディーラーで行なえる。それではなぜリフレッシュプランが必要かといえば、NSXを知り尽くしたプロフェッショナルがノウハウを生かして作業すること、パッケージ化されたメニューがあり幅広い要求に応えられること、そしてしっかりと車両のコンディションをチェックしてからプランを確定し、作業後はテスト走行まで行ない完成度を高めることにある。実走テストでオーナーが気づいていな



取材時は、外装を除くすべてのプランを施工する車両が入庫していた。エンジンが降ろされ、内装の部品もすべて外され「全バラ」にし、リフレッシュしていくのだ。

い車両の状態までしっかりとフォロース、施工部分に関しては新車のコンディションに戻してくれるのだ。オーナーにとってはなんとも素晴らしいプログラムではないだろうか。

用意されているメニューは、時代とともに見直されている。当初は足回りのリフレッシュなど比較的軽いプランがメインだったが、インテリアの部品をほぼすべて新品に交換する「内装リフレッシュ」やホワイトボディ状態にして全塗装を行ないエクステリアの樹脂部品をすべて交換する「外装リフレッシュ」なども追加され、施工も増加。それに伴い施工金額も上昇し

レストアではありません、 新車を取り戻す リフレッシュなのです

NSX

リフレッシュプランの真実



作業スペースの脇には車両1台ごとに複数のラックが置かれ、取り外した部品やこれから組み込む部品が管理される。

基本リフレッシュのほかに足回り、内装、外装、そして4年ほど前からエンジン、シフト、ブレーキ、サスペンションのメンテナンスメニューに加わった。エンジンはオーバーホールほど大掛かりなものではないが、状況によつては追加としてシリンダーやピストンなど主要部品を交換することもある。今後はエンジン

つあり、昨年(2014年度)の平均見積額は500万円程度という。実際の作業も、想像をはるかに超えるものだった。作業中の一台は、ボディが「全バラ」状態。エンジンが降ろされているだけでなく室内はすべての部品が取り払われていて、まるで組み立て中の車両のようだ。作業は、2人の作業者がペアになって1台を受け持つ。ボルトを締める際はすべてトルクが管理され、クリップやクロメツトなど表からは見えないような細かい部品も新品を使って組み立てていく。



内装リフレッシュの施工風景は、まるで新車組み立てのよう。ほぼすべての内装部品を新しくするので見た目はもちろん、インテリアに染み込んでいたニオイもキレイになる。



オーナーの希望にリフレッシュを施す車両のコンディションを反映させながら、詳細な作業内容を調整していく。「メニュー」を基本に、状況によって追加作業を加えてリフレッシュ施工内容が決まる。作業のため分解した時点で「追加したほうがいい作業」が発見されることもあり、実際にファクトリーを訪れて作業や車両の様子を確認しながらプランを煮詰めていくオーナーもいるようだ。



このシートはテスト走行用。内装リフレッシュプラン施工済車両などでお客様へ取める前に新しいシートにダメージを与えないよう、完成検査は備品のシートを取り付けて行うのだ。



年間わずか数台の車両のために用意されている「外装リフレッシュ」用の塗装ブース。全塗装は車体からすべての部品を取り外した裸の状態で行なう。色を変えても元の色がわからない手法をとる。樹脂類もすべて新品に交換。



ファクトリーは同じ敷地内で2つの建物に別れている。この施設では車検の取得も可能だ（リフレッシュプランと同時に車検を取ることができる）。いずれも、広々としたスペースを有効に使っている。

最低、2040年までは続けます



リフレッシュ内容によっては、エンジンの内部まで開けることもある。現時点で具体的な計画はないが、将来的にはエンジンオーバーホールもメニュー化したいという。

「ホールする必要がある車両も増えるだろうから、『ゆくゆくはそういつたメニューも考えていきたい』という。ちなみにこれまでの施工における費用の最高額は、見積もり時点で1300万円とか。『値段だけ見ると高額に感じると思いますが、部品代だけで500万円以上かかっているのだから一般の修理よりは割安なのです』とはリフレッシュセンター主任の小出さん。

メンテナンスがあるのはもちろん、塗装ブースやフレーム修正機まで備わっているのである。1年に12台ほどしか車両を扱わない施設にもかかわらず……だ。そんな施設を使い、単に部品を交換するだけでなく完成テストまできっちりプログラム化。それをメーカー主導で行なっているのだから恐れ入る。

孫の代まで乗れるよう 2040年までは続ける

しかし、驚くのはそれだけではなく、

「所長の山本氏から、耳を疑うような言葉がでてきたのだ。」

「少なくとも、2040年まではリフレッシュプランを続けることになっています」と言うのだ。2014年（もう過ぎていく）でもなければ東京オリンピックが開催される2020年でもなく、2040年である。なんと25年も先。思わず「え!? 2040年で



アライメント調整やテスト走行は、リフレッシュセンターが持っているコンディションの整った純正タイヤを使って行なわれる。そのために、一目でわかるようにホイールを塗装したタイヤがスタンバイしている。

「ホンダにとってNSXがどんな存在なのか。そしてどれだけ大切にしているのか。愛してくださっているユーザーさんと一緒に、1台でも多くのNSXを残していきたい。それもきちんとしたコンディションで、です」

シニアエキスパートの長谷川さんがその想いを語ってくれた。

「祖父、父親、そして息子とロレックスが受け継がれる話がありますよね。そのためロレックスは、古いモデルでもメーカー自身がしっかりとメンテナンスを行なう体制を整えている。狙いはNSXも同じなのです。親子三世代、孫の代まで乗っていただけるクルマとするためにホンダができることが、リフレッシュプランなのです」

「はい25年も先の話なんて、自分自身がいったいどこで何をしているのかでさえ想像もつかない先の話だ。『最低リミット』を宣言することで、ホンダはたくさんの方の苦勞を背負いこむことになってしまったのは想像に難しくない。」

「ホンダにとってNSXがどんな存在なのか。そしてどれだけ大切にしているのか。愛してくださっているユーザーさんと一緒に、1台でも多くのNSXを残していきたい。それもきちんとしたコンディションで、です」

そこに立ちあがる大きな壁は、部品供給問題だろう。一般的にクルマは生産終了から15年を過ぎると、修理用の部品は在庫が切れることが許される。なかにはそれ以降も部品が供給されることもあるが、リフレッシュプランを続ける以上はNSXに関して欠品は許されない。それも生産終了から35年ともなる25年先まで、すべての部品を切らさないというのは、自動車としては前代未聞だ。

詳しくは後の関係者インタビューに記載しているが、「在庫がない部品は新たに作り直す」という覚悟で臨むのだという。ホンダは、小規模だけれどとてつもなく大きなことをはじめてしまったのである。もう後戻りはできない。

自動車メーカー自らが行うという意味で世界的に見ても稀なこのリフレッシュプランは、はつきりいつて利益が望める事業ではないだろう。自動車メーカーはクルマを売ってナンボだが、生産終了した車両に長く乗ってもらうことは新車への買い替え機会を失うことにも繋がりがねない。

しかしホンダは、初代NSXのためにそこまでするのだ。数多くの名車を世に送り出したホンダにとっても、NSXは格別なのだ。

そこにあるのはNSXへの情熱とこだわり、そして愛情なのである。



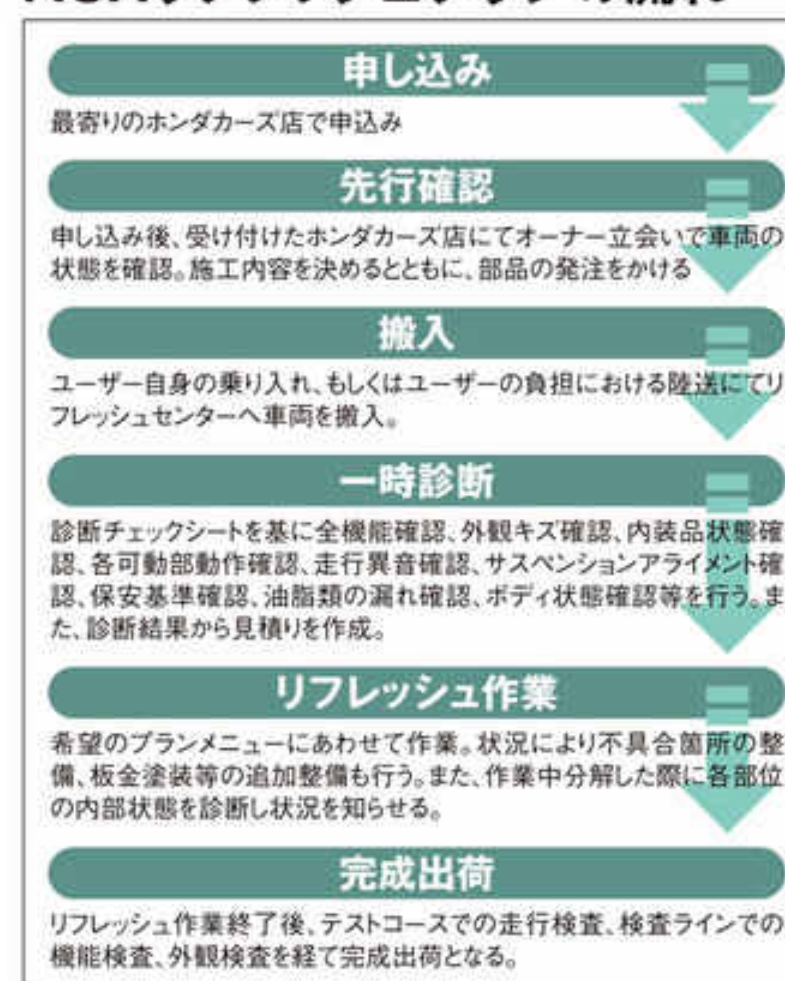
リフレッシュプラン施工車両には、その内容を記載した整備修了書とシリアルナンバーが振られたプレート、そしてキーホルダーが渡される。



NSX

リフレッシュプランの真実

NSXリフレッシュプランの流れ



プラン内容や車両状態により異なるが、作業開始から完成までは2〜4ヵ月程度。ただし、部品の供給状況により期間が伸びることもある。現在、申し込みから入庫までは約10ヵ月待ちだ(入庫待ちの情報はNSXリフレッシュプラン公式サイト<http://www.honda.co.jp/NSX/refresh-plan/>で公開されている。)

NSXリフレッシュプランメニュー

メニュー名称	料金(税抜き)	メニュー内容
基本	基本リフレッシュ	370,000円
	●サスペンションのアライメント調整 ●エンジンのバルブクリアランス調整 ●ドアまわりのシールラバー交換 ●テストコースでの完成車チェック	
※基本リフレッシュは、基本推奨とセットで実施されることをお奨めします。		
基本推奨	基本推奨	340,000円
	●開閉部まわりの部品交換 (交換する部品) ドアレギュレーター、ドアレール、トランクステー、リアハッチステー、ドアチェックカー、サンホルダー、ガーニッシュ	
※基本推奨は単独では行いません。基本リフレッシュとセットでのお申し込みとなります。		
機能部	エンジンリフレッシュ	型式NA1 769,524円 型式NA2 724,762円
	●エンジン補助機器関連部品の交換 (交換する部品) シリンダクランクセンサー、エキスパンションタンク、ウォーターホース、ベルト類、ウォーターポンプ、カムシール、スプールバルブ、エンジンマウント、インジェクター、フェューエルホース、スターター、ACG、クワリングファンモーター、EGR、EGRパイプ、EACV、O ₂ センサー、スロットルワイヤーなど	
	※エンジンリフレッシュは単独では行いません。基本リフレッシュとセットでのお申し込みとなります。	
	足まわりリフレッシュ	タイプR、S-ZERO 1,912,381円〜1,977,143円 他タイプ 1,723,810円〜1,787,619円
	●足まわり主要部品交換 (交換する部品) スプリング、ダンパー、サスペンションアーム、ブッシュ類、コンプライアンスピボット、ボールジョイント、ナックル、ホイールベアリング、エンジンマウント、クワリングラバー、ドライブシャフトASSY、キャリパーASSY、ブレーキディスク、ブレーキホースセット、マスターシリンダー	
	※足まわりリフレッシュは単独では行いません。基本リフレッシュとセットでのお申し込みとなります。	
	足まわりオプション1	ALB(初期型) 296,190円 ABS(改良型) 120,000円
	●アンチロックブレーキシステム関連部品交換 (交換する部品) アクチュムレーター、モジュレーター、マスターパワー	
※足まわりオプション1は単独では行いません。基本リフレッシュとセットでのお申し込みとなります。		
足まわりオプション2	足まわりオプション2	279,048円(パワステのみ)
	●ギヤーボックス関連部品交換 (交換する部品) パワーステアリングギヤーボックス	
※足まわりオプション2は単独では行いません。基本リフレッシュとセットでのお申し込みとなります。		
灯火装置リフレッシュ	284,762円〜350,476円	●ランプ類一式交換 (交換する部品) ヘッドライトASSY、テールライトASSY、ハイマウントストップランプASSY、ウインカーASSY、フォグライトASSY、ライセンスランプASSY
※灯火装置リフレッシュは単独では行いません。基本リフレッシュとセットでのお申し込みとなります。		

メニュー名称	料金(税抜き)	メニュー内容
外装	標準色 2,770,000円 パールカラー 3,004,000円 カスタムカラー 3,550,000円	●フロント/リアバンパー交換 ●リアスポイラー交換 ●焼き付け塗装
	ルーフ同色塗装 228,571円	●ルーフをボディと同色に塗装
	※ルーフ同色塗装は単独では行いません。外装リフレッシュとセットでのお申し込みとなります。	
内装	内装オールリフレッシュ	タイプR以外 1,000,000円 タイプR 1,440,000円 カスタム仕様 1,440,000円
	●内装交換	
	※内装オールリフレッシュは単独では行いません。基本リフレッシュとセットでのお申し込みとなります。	
	インテリアパネル交換	木目調パネル 1,720,000円 カーボンパネル 1,330,000円
	●インテリアパネルを交換	
	※インテリアパネル交換は単独では行いません。基本リフレッシュとセットでのお申し込みとなります。	
シート	エクセーナ内装	460,000円
	●エクセーナ内装に交換	
	※エクセーナ内装は単独では行いません。基本リフレッシュとセットでのお申し込みとなります。	
	シート交換(タイプR以外)	標準仕様 432,000円 カスタム仕様 504,000円
シート張替	シート張替(タイプRおよびタイプSの一部)	380,000円
	●シート表皮張り替え	
※シート張替は単独では行いません。基本リフレッシュとセットでのお申し込みとなります。		

※価格はすべて消費税抜きの価格。
※メニュー内容・価格は2014年4月現在のもの(予告なく変更する場合があります)

ここでは、NSXリフレッシュプランのキーマン3人に登場いただき、リフレッシュプランに関するインタビューをお届けしよう。



(左)本田技研工業株式会社日本本部お客様部 リフレッシュセンター シニアエキスパート 長谷川洋さん / (中央)リフレッシュセンター 所長 山本龍人さん / (右)リフレッシュセンター 主任 小出直紀さん

新車を蘇らせるつもりで作業をしています

街のショップでもいわゆる修理はできますよね？ それとの違いは？

山本…ここで行なうのは、修理ではないのですよ。入庫するとまずテストコースで走って状況を見極めます。時には、そのテストでお客様が気づいていない車両の状態が判明することもあります。動かしてみても、我々が確認して気になるところはメニューに追加するか提案をします。そしてリフレッシュ作業を施し、終わったら今度は完成テストを行ないます。そのテストでは新車当時の完成検査を担当していた人間も実際に運転し、彼らのOKをもらいます。時には彼らから指摘を受けることもあり、その時はさらに作業を追加するかお客様と相談します。

山本…狙いがコンディションを整えることにあります。そしてNSXを生み出した側として、部品を交換するだけではなく新車の基準を知っている人間が対応するのが、いわゆる修理と違うのではないのでしょうか。

長谷川…全部のプランを行なえば、ほぼ新車の状態に戻せますし。

山本…クルマは機械ですから、足回りや内装など乗れば乗るほど傷む部分があります。しかし実際にお客様のもとに渡ったNSXを見てみると、やはり使われることによって顕著にダメージを負う部分と、あまり影響が出ない部分があることがわかりました。年数が経つにつれて傷んでくる部分も増えるので、状況も見ながらプランの見直しなども図りつつ、現在に至っています。

リフレッシュプランはどのような経緯でスタートしたのですか？

長谷川…NSXは1990年に1号車を納めました。その最初の車検時に、リフレッシュプランがスタートしました。当時は高根沢工場でNSXの修理や車検などお客様のフォローもやっていたので、つらく引き受けるのだから「車両をきれいにあげよう」というのが最初の発想でした。

メニューは変化しているのですか？

山本…ボディのゆがみまで含めて、新車のレベルまで戻すことができます。長谷川…リフレッシュプランのコンセプトが「新車の状態に戻す」ことです。我々は「新車を蘇らせる」というつもりで作業に取り組んでいます。

パーツはそろっているのですか？

長谷川…必要になってから作る部品も

ありますが、すべての部品が手に入る体制を整えています。

山本…先日、足回りで入手できない部品がありました。作ろうにも型がないので通常ならお手上げなのですが、図面は用意できました。そこで、実際の同じ部品と図面をサプライヤーさんに送り、新たに型を起して部品を作ってもらったのです。

2040年まで続けると聞きました。が、

山本…続ける方針です。リフレッシュプランとして事業を継続していくかぎりは今後いろんな壁が立ちあがって来るとは思いますが、我々はそれを超えて続けていく決心をしたのです。

凄いですね。なぜそこまで続けていく決心をしたのですか？

山本…実は、国内の残存率が80%を超えているんですよ。日本で7千数百台を販売して、6千何台かが今も残っています。所有している方はふたバターンに別れていると思います。新車時からずっと持ち続けている人と、当時は買えなかったけれど時間が経って所有できる環境になり手に入れた人。前者もそうですが特に後者の方にとっては、中古として購入した車両を新車のレベルに蘇らせるのはメリットが大きいのではないかと思います。

小出…リフレッシュセンターに入庫する車両でも、中古車を買ってこられてもみえらせる人が増えてきましたね。

長谷川…中古で300万円くらいの車両を買って、600万円ほどかけてリフレッシュしたオーナーさんもいらっしゃいます。だいたい新車価格と同じになります。車両コンディションもほぼ新

車状態ですね。

先ほど部品の話がありましたが、通常の新車量産車だと補修用として在庫しておく部品はある程度の予測を付けてあらかじめ発注して残しておくわけ

です。そのため通常だと月日がたてば部品は枯渇していくわけですね。しかしNSXではリフレッシュをやり続けていくという新たな挑戦なので、部品を長く作り続けていくことが必要となります。

「ご相談パーツ」と呼んでいるのですが、数が少なくなったら作ってもらうような仕組みとされています。小さな部品ひとつでも車両の維持が困難になることもありますが、とにかく部品を供給し続けられる体制を作りたいということですね。補修部品を切らさないことで、既存のリフレッシュをするお客さまだけでなく、（ここ以外で）通常の整備をする際においても、NSXに乗り続けるサポートが出来ていると思っています。

部品単体の購入にも対応するのですか？

長谷川…一般の部品としてパーツセンターからの供給となりますが、2040年までは続くことになるでしょうね。

ところでリフレッシュ受付はどんなNSXでもしてもらえるのですか？

小出…基本的には、改造車は法規上問題なければ受付はしています。ただ、リフレッシュプランで施工する部分に関しては純正の状態に戻すことにはなりません。

山本…法律に抵触している場合は最初からお断りさせていただくのですが、そうでなくてもあまりにも改造が激しい場合はご相談させていただくケースもあります。

長谷川…ただ、改造された車両を購入したお客さんが「ノーマルに戻して」ということであれば、受け付けます。まだ実際の施工例はありませんが日本で購入している逆輸入のNSXもお受けします

し、リフレッシュセンターまで持ち込むのであれば海外にあるNSXにも対応しますよ。

ユーザーさんが自分のクルマと違う部品をつけて欲しいといった場合は？

小出…別タイプになると、重量が変わってしまうなどの問題が起きてしまうんです。なので、お乗りいただいているグレードと同じ仕様にリフレッシュするのが前提となります。ただ、販売時にカスタムオーダープランとして用意されていたメニューであれば、入庫前とは異なる仕様にすることも可能です。ボディ色は、好きな色を選べます。ちなみに今のところ、外装リフレッシュを施したクルマはすべてボディカラーを変えていますね。

事故車はどうですか？

小出…ボディに関しては、損傷しているものも扱います。中古で購入されたNSXが、オーナーさんは気づいていなかったけどフレームがゆがんでいるケースもあります。今では、ここでフレーム修正も可能です。

長谷川…アルミボディは傷みにくい（経年劣化しにくい）んです。錆びないだけでなく、普通は長く乗っていると車体が振れてドアが締まりにくくなったりするので、NSXはそうなりにくい。塗装が荒れていたりシートがボロボロだったとしても、事故を起こしていない限りホワイトボディは本当にキレイです。スチール（鉄製）のクルマでは考えられませんがね。

今までの受け入れ台数は？

小出…2015年3月（2014年度）まで、トータル273台ですね。年平均で13台のリフレッシュを行なっていて、現在12台が入庫待ちとなっています。（文中敬称略）

THE LEGEND 高橋国光 MEMORIES と NSX

■ 国さん待望のスーパーカー

「最初のNSX（のロードカー）が出た時の印象って、強いよね。当時で1000万円近かったのかな？ まさにスーパーカーだったと思う」

そう語る国さんには、NSXとの歴史以前に、ホンダとの



歴史がある。まだホンダが4輪メーカーではなかった頃、国さんはホンダのワークスライダーとして2輪の世界GPを転戦し、1961年には当時の西ドイツGP（250ccクラス）で日本人選手として初の優勝を遂げるなどしているのだ。その後すぐにホンダは4輪メーカーとしても活動を開始し、発展していくことになるのだが、国さんが常に思っ

市販ロードカーとしてはもちろん、レーシングカーとしても広く存在を知られるNSX。その歴代のレース活動にかつてドライバーとして、そして引退後はチーム監督として携わり続けているのが、日本のレーシングレジェンドのひとり、高橋国光さん。本稿では敬意を込めて“国さん”と呼ばせていただくが、ル・マン24時間レース、そして旧・全日本GT選手権（JGTC）～現・スーパーGTにおけるNSXの戦いは、常に国さんとともにあったと言っても過言ではないだろう。ここでは国さんの回想を軸に、レースフィールドにおけるNSX（初代&2代目）の活動を振り返りつつ、NSXのレースでの存在感のみならず、ホンダのフラッグシップカーとしてのそれにも想いを巡らせていきたい。



1996年。全日本GT選手権参戦初年度のマシン。パートナーは土屋圭市。シリーズ17位。シルエットはより市販車に近い形状だった。



1997年。RAYBRIGがメインスポンサーになるとともにチームメイトは飯田章に。avex童夢無限NSXとともにNSXが2台となる。



1998年。NSX勢が4台となったこの年、第6戦MINEサーキットでチーム国光NSXがJGTC初優勝。シリーズ10位。



1999年。第2戦富士で優勝。第7戦もてぎで9位入賞を果たし11月28日オートボリスのGTオールスター戦で現役を引退。

1958年に18歳で2輪レースでデビューし、1999年に現役を引退。当時59歳。通算成績は487戦71勝。日本のレース史と国さんのレース史はほぼ一致していると言っても過言ではない。



いたのは、「やっぱりスーパーカー的なものが、ホンダにも欲しかったよね」ということだった。国さんは2輪レース参戦時代にヨーロッパのモーターゼーションや文化にも触れ、「ジャガーEタイプとかに憧れた」。そんな国さんは日本の、ホンダの発展を見守りながら、「本田宗一郎さんの思いというか、ホンダイズムというか、『メイドインジャパンのいいものをつくりたい』という2輪(だけだった頃)からのホンダの人たちの気持ち、ホンダの誇り」を4輪のハイエンドスポーツカーというカタチで実現させてほしい、そんな願いを60年代、70年代、80年代と、ずっと胸にとどめていたのである。「売って儲けるためじゃなくて、そういう技術をホンダがもっているんだよ、ということ、世界中に分かってもらいたかったんだ」

それがカタチになったのが、まさに80年代末の初代NSX誕生だった。

「ミッドシップだなんてシャレてるし、『こりゃ凄い、いいじゃない!』って感じだったね。『こうでなくちゃ』と思えるクルマだった。それに、やっぱりホンダでこれをつくった人たちのハートが素晴らしかったと思う。そういうところでNSXは光っていたよね」

ただ、初代NSXは当初あくまでロードカーユース限定。「これでレースをしたい、という声があがっても、ホンダは受け付けなかった」そうである。

しかし、ホンダといえば4輪メーカーになるかならぬかの頃にF1初参戦を決定するなど、根っからのレース屋集団でもある。

その血筋は90年代に至っても健在で、絶対的なフラッグシップ車NSXがレースフィールドに出てくるのは、ある意味で時間の問題だったのかもしれない。90年代半ばになると、F1活動は第2・3期間の休止状態にあったホンダ、そして94年にJGTC正式発足等のカテゴリー大幅再編期を迎えていた国内レース界など、各方面から「NSXをレースに」という動きが始め、それらが自然と、うまく糾合される格好で実現に向かう。そして、その中心軸的存在として活躍することになるのが、やはりNSXのレース進出を願っていた国さんだった。

国さんとNSX、ル・マンへ

今から20年前後も昔の話なので、時系列的なこと等の不確実性についてはご了承ください。そして、ホンダから国さんへの「打診」の経緯はこうだ。おそらくはレース前後のオフの日、鈴鹿サーキット近郊でゴルフを楽しもうとしていた国さんの携帯電話が鳴った。

「まだ携帯が珍しい頃で、得意になって持っていたんだけど(笑)、『大事なミーティングをするからすぐに来てくれ』っていう話でね」。国さんがゴルフをやめてサーキット施設内のミーティング場所にいくと、そこには橋本健エンジニアら、当時のホンダのレース活動には欠かせない面々が揃っており、「ル・マン」という具体的な名前がそこで出たかどうかは定かでないけど、とにかく「我々はNSXでレースをやります」とのお話だったんだよね」



「ホンダの誇り」の結晶だった初代NSX。今年デビュー予定の新型NSXが、「ここまでの歴史(技術)の総まとめのクルマ」であってほしいと国さんは願う。



JGTC〜スーパーGT
での年間最高成績
は2006年のシリー
ズ2位。NSXコンセ
プトGTでの初優勝と
チャンピオン獲得の
日が待ち遠しい。

ホンダがNSXで目指した先、それはル・マン24時間レース。当時はル・マンの規定や実状が高性能ロードカーベース中心に変化しつつあったことも背景のひとつだっただろう。そして国さんが「NSX、サーキットへの動きに同調することになった背景としては、ホンダ側、そして当時の日本レース界の様々な事情が相乗効果を発揮したからだ」と前述したが、国さんは「ホンダやレース界の『取り巻き』が良かったよね」と感謝しつつ振り返る。

93年限りでグループAの全日本ツーリングカー選手権（JTC）が国際的な規定変更の影響によって終了。そこで土屋圭市との人気、実力を兼ね備えたコンビでR32型スカイラインGT-Rを駆り、最大人気を誇っていた国さんは「94年以降、サーキットに来てくれるお客さんが減ってしまいかもしいない」との危惧を抱いていた。そんななか、国さん、土屋、そして飯田章というファンへの訴求力抜群の魅力的な「チーム国光トリオ」がNSXとともにル・マンへ——これは華々しい話題だった。もちろんル・マン24時間はフランスのレースだが、国内レース界にも波及効果をもたらすと期待され得る動きだったのである。

そして国さんには、こんな想いも。

「NSXを持っている人、売っている人、そしてつくっている人たちの喜びのために、NSXにレースをやってもらいたい（NSXでレースをしたい）」

かつてホンダで日の丸を揚げた男が、そこまで考えて「NSXでレースを」と願っていたのである。ホンダの側から国さんに声がかかったのは、自然にして当然の成り行きだった。

かくしてNSXは94年にル・マン初挑戦、体制や参戦クラス数、台数等は年によって異なるが、96年まで継続参戦した。国さんと土屋、飯田のトリオは3年とも当時のGT2クラスに参戦、そして挑戦2年目の95年に3人はクラス優勝の快挙を成し遂げる。

「ル・マン（優勝）は、感動したね」

その後のJGTC〜スーパーGTでのドライバー、監督としての戦いも含めたNSXでの長いレース歴のなかで、国さんにとって最も印象深い一戦は、ル・マン（95年）だったようだ。

日本のGTシーンの主役に

96年にはル・マン仕様車転用のようななかたちで、チーム国光（国さん&土屋）がNSXでのJGTC参戦を果たす。しかし、本格的なGT500クラス専用仕様車をホンダが開

発してのJGTC参戦は、翌97年シーズン第2戦からのこととなる。NSXのレース活動としてはここからが本章で、多くの人が知るのもこれ以降だろうか。

まだ草創期の牧歌的なところも残っていたJGTCは、「NSX・GT」の参戦を契機とするかのように急速にトップカテゴリ化した。これにはJTC、Cがひとつ多い方のFIAクラス2規定による全日本ツーリングカー選手権が94〜98年の5シーズンという短命に終わったことの反動等もあったのだが、とにかくJGTC（GT500）は97〜98年頃からホンダ、日産、トヨタが本気で車両開発に取り組みむようになり、ハイレベル化した。

NSXは初年度の97年が2台、翌98年以降は4〜5台の布陣でGT500に参戦、そしてその一角に必ずあるのがチーム国光だった。当初は飯田と組んで国さん自身がステアリングを握り、98年と99年はシリーズ

戦で各1勝。58歳、そして59歳でトップレベルでの優勝を果たしているのは驚異の一語に尽きるが、国さんは60歳を目前にして99年限りで第一線からの引退を表明する（引退レースの99年JGTCオールスター戦でも2位）。

その後もチーム国光を率い、国さんはNSXとともに戦った。NSXは2009年限りで戦列を去るまでに、00年と07年にGT500クラスのドライバーズタイトルを獲得している。だがチーム国光としては、セバスチャン・フィリップと細川慎弥を擁して戦った06年、最終戦にシリーズ



現行の車両規程において、ミッドシップを選択したNSX GTコンセプトは明らかに不利だが、そこにあえてチャレンジするのもHONDA スピリット。

高橋国光とNSXの足跡

年度	参戦レース	クラス	成績	ドライバー
94	ル・マン24時間レース	GT2	総合18位／クラス9位	高橋国光／土屋圭市／飯田章
95	ル・マン24時間レース	GT2	総合8位／クラス優勝	高橋国光／土屋圭市／飯田章
96	ル・マン24時間レース	GT2	総合16位／クラス3位	高橋国光／土屋圭市／飯田章
	JGTC	GT500	17位	高橋国光／土屋圭市
97	JGTC	GT500	9位	高橋国光／飯田章
98	JGTC	GT500	10位	高橋国光／飯田章
99	JGTC	GT500	11位	高橋国光／飯田章
00	JGTC	GT500	15位	飯田章／服部尚貴
01	JGTC	GT500	10位	飯田章／伊藤大輔
02	JGTC	GT500	4位(光貞秀俊)	光貞秀俊／加藤寛規／金石年弘(Rd2)
03	JGTC	GT500	12位	光貞秀俊／加藤寛規
04	JGTC	GT500	13位	中野信治／加藤寛規
05	SUPER GT	GT500	13位	S・フィリップ／J・デュフォア
06	SUPER GT	GT500	2位	S・フィリップ／細川慎弥
07	SUPER GT	GT500	3位	D・シュワガー／細川慎弥
08	SUPER GT	GT500	11位	井手有治／細川慎弥
09	SUPER GT	GT500	13位	井手有治／細川慎弥／松浦孝亮(Rd.8)
14	SUPER GT	GT500	14位	小暮卓史／武藤英紀
15	SUPER GT	GT500	参戦中	山本尚貴／伊沢拓也

※2010～2013年はホンダHSV-010 GTにてSUPER GT参戦
 ※2014年からはNSX CONCEPT-GTにてSUPER GT参戦



ポイント首位で臨みながら1点差でドライバーズチャンピオンを逃してシリーズ2位、というのが最高成績だ。「届かなかったね。5年に1回くらいはチャンピオンを獲りたいものだけれど」。そう語る国さんの表情からは、長年のパートナーであるRAYBRIGさんのためにも、という想いが伝わってくる。

規定変化への対応もあり、10～13年をFR版NSXレーサーとも称せる「HSV-010 GT」で戦ったホンダは、14年から2代目NSXたる「NSX CONCEPT-GT」を実戦投入、国さんとチーム国光も再びNSXで戦うこととなった。今季(15年)は「幸先よく初戦2位。なんととしてもチャンピオンを獲りたいと思うけど、まずは1勝、勝たないとね」と国さん。今季のドライバーは山本尚貴&伊沢拓也で、ホンダのエース格兩名で固めた布陣かつ、かつて10～12年にもチーム国光で組んでいたコンビである。「ふたりともいい選手だし、仲もいい。整ったコンビだと思うよ」。

ただ、昨年からGT500新規定施行に際してミッド

シップ&ハイブリッドという(他社に対しての)独自路線を採ったホンダは、複雑なレギュレーション状況のもとにおいて、戦力的に優位とはいえないのも事実である。

「ミッドシップは、やはりこだわりなのかな? 正直、今の規則のなかでは有利ではないよね。でも、四苦八苦しながらもよくやっているとと思う。今年は、去年よりは間違いなくいいしね」

国さんがよく知るホンダイズム、今も旺盛なり。無理でも、困難でも挑戦する。だから国さんはNSXとのレースでの再会が嬉しかった。「こうでなきゃいけない、と思ったし、期待通り(のクルマを)出してくれた、ありがとう、という気持ちだったね」。そして近く登場するロードカーの2代目NSXに、国さんはこんな思いを馳せる。

「ホンダの歴史が全部入っている、その積み重ねなんだ、ということが分かる新NSXであってほしいね。この次(3代目)は完全な電気自動車か何かになっている時代かもしれない。だから、レシプロエンジン最後の、という言い方が正しいのかは分からないけれども、ここまでの歴史(技術)の総まとめのクルマ、新NSX(2代目)はそう考えてもいいのではないかと思うし、そういうクルマであってほしい」

そしてロードカーの初代NSXにも乗っていた国さんの、NSXというクルマに対する「総評」は、これだ。ニコツとしながら、「いいクルマだよ」

「だよ」がついているところに深い趣が感じられるところである。

THE LEGEND 高橋国光とNSX



プロフィール

1940年1月29日、東京・小平市生まれ。1959年の浅間火山レース(2輪)を皮切りに500戦近いレースに出場。67年日本グランプリ2位、77年F1日本GP9位、85/86/87/89年JSPCチャンピオン等、数多くの勝利と王座を獲得。92年『チーム国光』設立。94年ル・マン24時間レース参戦。95年ル・マンGT2クラス優勝。99年JGTC第2戦で優勝し、この年にトップカテゴリーから引退。その後は自身のチームを率いてレース参戦を続け、今季もスーパーGTシリーズに参戦中。

SuperGT Collectibles

写真協力：本田技研工業

参考資料：レーシングオン VOL428 発行2008年7月

製品協力：エムエムビー ☎052-272-4797 <http://www.ebbro.co.jp>

REPORT：渡辺大輔

憧れのスーパーGTマシンを 1/43スケールで手に入れる悦び

NSXの歴史を語る上で外すことができないスーパーGT。
日本最高峰のツーリングカーレースだからこそ
語り継がれるマシンは
今もNSXオーナーにとっては憧れの対象となっている。
そんなスーパーGTを駆け抜けたNSXの数々。
スケールモデルならフルコレクションも夢じゃない！



THANKS to EBBRO

JGTC時代から歴代のGTマシンをリリースしている日本を代表するミニチュアモデルカーブランド。すべて数量限定のため、歴代モデルのほとんどはメーカー在庫が存在しない状態だが、販売店などによっては在庫している場合もある。また、それらの中にはプレミア価格が付くモデルもあるので、コレクターなら市場チェックもしよう！





2007 — TAKATA童夢NSX —

2005 — ARTA NSX —



GT500 Archive

GT500×NSXの歴史を
駆け足でフラッシュバック!



2007 — RAYBRIG NSX —

2005

この年、前年まで開催していた全日本GT選手権（JGTCC）から体制を改め、国際自動車連盟（FIA）所管の国際シリーズ「スーパーGT」として刷新を図った。それまでJGTCCにNSXで参戦していたARTA、タカタ童夢、エプソンナカジマレーシング、チーム国光はそれぞれ参戦を継続。以降、現在まで継続して戦い続けている。

2005年はスーパーGT元年という区切りとともに、幻の「NSXタイプR GT」が販売された年でもある。スーパーGTのホモロゲーションモデルとして限定で5台が用意され、価格は5000万円。実際に販売されたのは1台のみという逸話はあまりにも有名。

ツインターボを搭載することで、他車を圧倒するパワーを手に入れたかと思われた。しかしその結果は振るわず、結局従来からのNAエンジンに切り替えたことで、皮肉にも安定的に上位をキープするという結果に繋がった。エントリーマシンは、チームホンダレーシングから#8ARTA NSX（伊藤大輔／R.ファーマン）と#18TAKATA童夢NSX（道上龍／小暮卓史）、エプソンナカジマレーシングの#32エプソン

NSX（松田次生／A.ロッテラ）、チーム国光の#100レイブリックNSX（S.フィリップ／J.デューア）の4台。ドライバーズポイントはARTA NSXがシリーズ2位の好成績を残すとともに、チームホンダもチームホンダレーシングがシリーズ2位と、幸先の良いスタートダッシュを果たした。

2006

スーパーGT2年目となる2006年シーズンは、NSX GT勢にとつて大躍進の年となった。搭載するエンジンは前年から引き続き、C32BをベースにしたNAエンジン。参戦する4チーム全てがポールトゥウインを飾ったうえ、全9戦中4勝を上げる快挙を見た。

その活躍もあり、ドライバーポイントランキングではレイブリックNSXがシリーズ2位、タカタ童夢NSXが3位を飾る。さらにチームホンダはチーム国光がシリーズ3位と、タイトルこそ獲得できなかったものの、NSX GTの強さを知らしめる結果となった。

エントリーマシンは前年同様、チームホンダレーシングから#8ARTA NSX（伊藤大輔／R.ファーマン）と#18TAKATA童夢NSX（道上龍／小暮卓史）、エプソンナカジマレーシングの#32エプソンNSX（武藤英紀／R.デュバル）、チーム国光の#100レイブリックNSX（S.フィリップ／細川慎弥）の4台。

2007

2007年シーズンはNSX GTにとつて記憶に残る年となった。チーム体制では新たにリアルNSXが参戦し、2003年のJGTCC以来4年ぶりに5台体制となった。加えて05、06年と熟成を重ねた



2007 — EPSON NSX —



2008 — REAL NSX —

NAエンジンが開花し、開幕戦の鈴鹿では予選を1から4位を独占。しかもGT500では初となる1分50秒を切る、1分49秒842をARTA NSXが叩き出すにいたる。

その後も上位独占状態が続き、ドライバー／チームともにシリーズタイトルを獲得するポールデンイヤーとなった。ちなみにドライバーポイントランキングは1位がARTA NSX、2位がエプソンNSX、3位がレイブリックNSX、4位がタカタ童夢NSX。チームホンダはオートバックスレーシングチームアグリが1位という結果。

エントリーマシンは、オートバックスレーシングチームから#8ARTA NSX（伊藤大輔／R.ファーマン）、童夢レーシングチームから#18タカタ童夢NSX（道上龍／小暮卓史）、エプソンナカジマレーシングの#32エプソンNSX（R.デュバル／F.カルボーン）、チーム国光の#100レイブリックNSX（D.シユワガー／細川慎弥）、ローリングストーンリアルレーシングから#17リアルNSX（金石勝智／金石年弘）の5台。

2008

昨シーズンは圧倒的な強さを見せたNSX GT勢も、2008年には

その成績を大きく落とすこととなる。その理由がレギュレーションにより「特別性能調整」が課され、ウエイトハンデを義務付けられたことによるものだ。開幕戦こそタカタ童夢の7位が最高位だったものの、2戦目以降はほぼ全てのレースで表彰台に登る好成績を取っている。

しかし、ポイントランキングではタカタ童夢NSXの、ドライバー6位／チーム5位を最上位に成績は振るわず、GT500クラスタイトル連覇の夢は潰れてしまった。

この年のエントリーマシンは、オートバックスレーシングチームから#1ARTA NSX（R.ファーマン／伊沢拓也）、リアルレーシングウイズレオンから#17リアルNSX（金石勝智／金石年弘）、童夢レーシングチームから#18タカタ童夢NSX（道上龍／小暮卓史）、エプソンナカジマレーシングの#32エプソンNSX（R.デュバル／平中克幸）、チーム国光の#100レイブリックNSX（井出有治／細川慎弥）の5台。

2009

大幅なレギュレーション変更が行われる中、2009年規定に合わせたマシンが用意できないホンダは、2008年までのNSX GTに大

幅な性能調整を行って参戦。苦戦を強いられるとの予想に反して、コンスタントに表彰台を獲得する安定した走りを見せていた。

結果はオートバックスレーシングチームアグリがARTA NSXがドライバー／チームともにシリーズ2位の成績を収める。

エントリーマシンは、オートバックスレーシングチームから#1ARTA NSX（R.ファーマン／伊沢拓也）、レイブリックレーシングから#17レイブリックNSX（金石勝智／塚越広大）、チームヨシキ&童夢プロジェクトから#18ロックスター童夢NSX（道上龍／小暮卓史）、エプソンナカジマレーシングの#32エプソンNSX（R.デュバル／中山友貴）、チーム国光の#100レイブリックNSX（井出有治／細川慎弥）の5台。

この年を最後にNSX GTは、スーパーGTの舞台を去りJGTCC時代から合わせて13年間の歴史に幕を閉じた。



2009Version



鈴鹿レコードからシリーズタイトルと 数々の記録を打ち立てた NSX-GTの立役者

元F1ドライバー鈴木亜久里とオートバックスが協力して設立したモータースポーツプロジェクト。2000年からNSXでJGTCに参戦し、2005年からはチームホンダレーシングとしてスーパーGTにワークス参戦。2007年にはチームホンダレーシング解体に合わせ、オートバックスレーシングチームアグリとして参戦。2008年シーズンのみカーナンバーは#1を表示。

#8

ARTA NSX

2005Version

価格：3800円
(メーカー在庫なし)



2006Version

価格：3800円
(メーカー在庫なし)



2007Version

価格：4500円
(メーカー在庫なし)



2008Version

価格：4500円
(メーカー在庫なし)



2007年に始動した新進のレーシングチームが NSX-GTに新たな可能性を生み出した

F3000をはじめDTMやル・マンを経験する、レーシングドライバー金石勝智が率いるレーシングチーム「リアルレーシング」のマシン。2007年からスーパーGT GT500クラスにオーナードライバーとしてフル参戦。2009年からケイヒンをメインスポンサーに、以降現在に至るまでGT500クラス(NSXコンセプト)を走り続けている。

#17

REAL/KEIHIN NSX

2007Version

価格：4500円
(メーカー在庫なし)



2008Version

価格：4500円
(メーカー在庫なし)



2009Version

価格：5400円
(メーカー在庫なし)



スケールモデルで見るGT500クラス全レースカー Super GT Team Index



数々のレーシングカー設計のノウハウをもとに NSX-GT開発にも深く関るコンストラクター

JGTC時代からNSXのシャシー設計から製造にも深く関わりを持つ童夢。2005年、2006年はチームホンダレーシングとしてスーパーGTに参戦していたが、2007年からは童夢レーシングとして参戦。2009年にはメインスポンサーをタカタから、YOSHIKIプロデュースのエナジードリンクのロックスターに変更している。

#18

TAKATA/ROCKSTAR 童夢NSX

2005Version

価格：3800円
(メーカー在庫なし)



2006Version

価格：3800円
(メーカー在庫なし)

2007Version

価格：4500円
(メーカー在庫なし)



2008Version

価格：4500円
(メーカー在庫なし)



2009Version

価格：5400円
(メーカー在庫なし)



JGTCから通算最多勝利を達成したNSX-GT その実力を引き出した 中嶋悟率いるレーシングチーム

日本人初のF1フル参戦を果たした、元レーシングドライバー中嶋悟が率いるレーシングチーム「ナカジマレーシング」が駆るマシン。エプソンをメインスポンサーに迎えたのはJGTC時代の2004年。以後現在までスーパーGT GT500クラスにフル参戦している。ちなみにエプソンのWEBサイトでは、歴代NSX-GTのペーパークラフトがダウンロード可能。



#32

EPSON NSX

2005Version

価格：3800円
(メーカー在庫なし)



2006Version

価格：3800円
(メーカー在庫なし)



2007Version

価格：4500円
(メーカー在庫なし)



2008Version

価格：4500円
(メーカー在庫なし)



2009Version

価格：5400円
(メーカー在庫なし)





多くのファンにその走りを印象づける 重鎮が率いるNSX-GTスペシャルリスト

いち早くNSXでJGTCに参戦を果たしたのがチーム国光。初参戦時の1996年はル・マンで使用したGT2仕様を使っていたものの、翌年からGT仕様に交代。これに合わせてメインスポンサーを現在も続くレイブリックに変更している。2010年からはHSV-010を、2014年からはNSXコンセプトを使用してGT500クラスに参戦を継続している。

#100

RAYBRIG NSX



2005Version

価格：3800円
(メーカー在庫なし)



2006Version

価格：3800円
(メーカー在庫なし)



2007Version

価格：4500円
(メーカー在庫なし)



2008Version

価格：4500円
(メーカー在庫なし)



2009Version

価格：5400円
(メーカー在庫なし)

Weider Modulo NSX CONCEPT-GT

価格：7800円



ARTA NSX CONCEPT-GT

価格：8500円



NSX Concept GT

1/43スケールで手に入れられる最新マシンは
2014年シリーズを戦ったNSXコンセプトGT

エプロからリリースされている現在ラインアップされるモデルは、残念ながらNA1/2ではなく、昨シーズンにスーパーGTを走ったNSXコンセプト。こちらもモデルによってはメーカー在庫がなくなっているため、販売店などの市場在庫から入手するのみ。

RAYBRIG NSX CONCEPT-GT

価格：8500円



KEIHIN NSX CONCEPT-GT

価格：8500円



EPSON NSX CONCEPT-GT

価格：7800円



スケールモデルで見る
GT500クラス全レースカー

**Super GT
Team Index**

EBBRO×M-TEC NSX 2005Version

価格：3800円
(メーカー在庫なし)



GT300CLASS

JGTCからGT300クラスと
NSXのスケールモデルは多種多様

2005年にはスケールモデルメーカーのエプロも、GT300クラスを走るNSXにスポンサードを行っていた。GT300クラスの車両としては、唯一のラインアップ。



常に、時代の

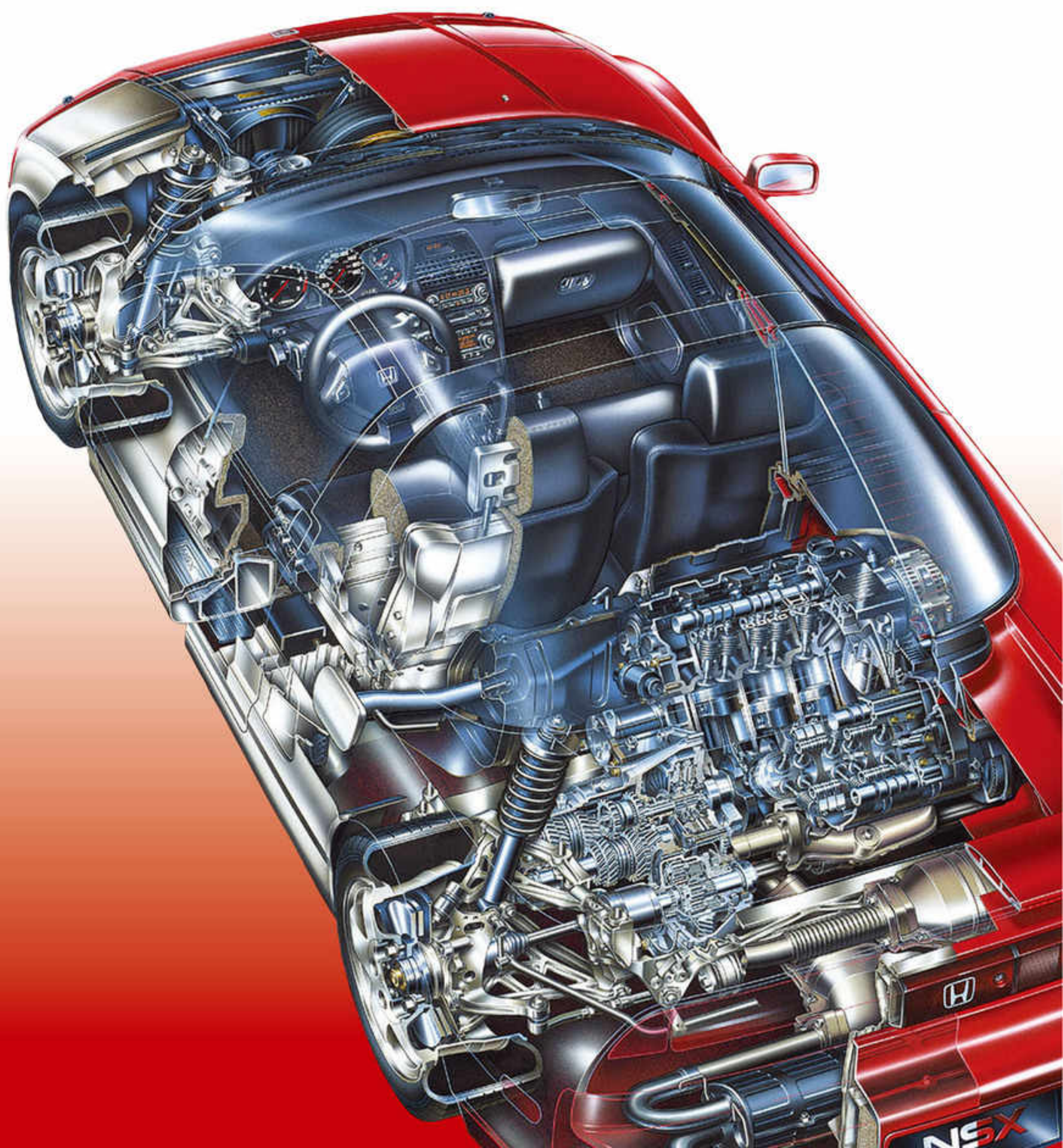
日産スカイラインGT-R(R32)、フェアレディZ(Z32)、
初代ユーノス・ロードスター(NA)、そして初代トヨタセルシオ。
後に「日本車ヴィンテージイヤー」と呼ばれる1989年
そして翌90年は、日本車の当たり年だった。
それまで欧州車を追っていた日本車にとって、
世界の頂点が見えた時だったといってもいいだろう。初代NSXが登場したのも、
まさしく日本車ヴィンテージイヤー。
登場するや否や冒頭に挙げたモデル同様に世界中のクルマ好きとライバルメーカーに
一目置かれる存在になると同時に、
世界中のスポーツカー造りを変えてしまったといっても過言ではない。
NSXという存在は、スポーツカーの歴史を塗り替えたのだ。

NSX 進化の歴史

NSX revolution STORY スポーツカーの世界を変えたNSX、その軌跡を振り返る



最高峰であるために



NSXの歴史がはじまった

1990年
9月13日
初代デビュー

見るからにスーパーカー然としたスタイリング。車体は量産車としては世界初のオールアルミ製で、生産のために専用工場を建設。価格は当時の日本車最高額となる800万円。ホンダ、いや日本が誇る最先端テクノロジーが惜しみなく注ぎ込まれている。そんなNSXはなにもかもが特別で、すべてが一般的な乗用車とはかけ離れた存在だった。登場時のインパクトは強烈で、高額モデルながら瞬く間に長いバックオーダーを抱えた。バブル景気という特殊な時代背景があったにせよ、今にして思えばそんな高人気はこの誇るべき

日本車への賛辞だったのではないだろうか。目指したのは、世界最高峰のスポーツカー。開発にあたってホンダは欧州の高級スポーツカーを研究し走行性能を比較。なかでもフェラーリ328は複数台購入したが、当時のフェラーリの市販車はあまりにも品質にばらつきがあつて個体差が大きかったというの有名なエピソードだ。NSXは世界中のスポーツカーメーカーにも衝撃を与えた。高い運動性能はもちろんだがそれだけではない。扱いやすさと高い品質も当時のスポーツカーの常識から外れていたのだ。フェラーリやランボルギーニなど当時のモデルは運転のクセやメンテナンス管理

などに扱いにくい部分があつた。しかしNSXは他のホンダ車同様に丈夫で耐久性が高く、世界最高峰の走りを見せるスポーツカーながら近所への買い物に使える日常性を備えていることは、世界中のクルマ好きだけでなく高級スポーツカーメーカーに衝撃を与えたのだ。NSXの登場を境に、フェラーリなどいわゆるスーパーカーからポルシェまでスポーツカーの品質は大きく向上し、運転しやすさと扱いやすさが大幅に高まることとなった。ハイレベルな走りながら、女性が気軽に買い物にも行けるスポーツカー。そんなNSXの登場は、結果として世界中のスポーツカーの歴史を変えてしまったのである。



「トランクにゴルフバッグが積めるように開発途中でリヤオーバーハングを延長した」とも囁かれているが、真の理由は冷却性と空力性能向上のため。トランクにゴルフバッグが積載できるのはその副産物である。



センターコンソールが運転席と助手席を明確に隔て、乗員を包み込むインテリア。またMTが主流のなか、ATモデルが多数販売されたことから、NSXが当時のスポーツカーの常識からは外れていたことがわかる。



当時の国産量産車最高価格を誇る高価格車だけに、レザーシートを標準装備するなどラグジュアリーな雰囲気も色濃かった。快適装備が充実し、スポーツカーながら快適に移動できるのもライバルたちに衝撃を与えた。



エンジンはレジェンド用をベースにしているが、開発の途中段階でVTEC機構の追加が盛り込まれてパワーアップしている。VTEC搭載によるシリンダーヘッドの大型化に伴い、ホイールベースが延長されたのは有名な話だ。

高回転及び高出力化のため、吸排気特性に優れたビッグボア(90mm)×ショートストローク(78mm)設計としたエンジン。コンロッドは鍛造のチタン製で、約700回転分の高回転化を実現しているという。



SPECIFICATION クーペ(1990)

全長	4430mm
全幅	1810mm
全高	1170mm
ホイールベース	2530mm
車両重量(5速MT/4速AT)	1350/1390kg
エンジン	V型6気筒 2977cc
最高出力(MT)	280PS/7300rpm
最高出力(AT)	265PS/6800rpm
最大トルク	30.0kgm/5400rpm





SPECIFICATION
グレード(1992タイプR)＜標準車＞

全長	4430mm
全幅	1810mm
全高	1160mm<-10mm>
ホイールベース	2530mm
車両重量	1230kg<-120kg>
エンジン	V型6気筒 2977cc
最高出力	280PS/7300rpm
最大トルク	30.0kgm/5400rpm
パワーウェイトレシオ	4.39kg/ps<-0.43>

主な変更内容

約120kgの軽量化

●バンパービーム、ドアビームのアルミ化 ●エンジンメンテナンスリッドのアルミメッシュ化 ●レカロ社と共同開発の超軽量フルバケットシート ●MOMO社製軽量ステアリングホイール ●ENKEI製超軽量アルミホイール ●チタン削り出しシフトノブ ●各パーツの軽量化(リヤスポイラー、リヤパーテーションガラス、クラッチダンパー、フロアカーパー、トランクリング材など)

足回りのチューニング

●ダンパー/スプリングの強化 ●分離加圧式高応答ダンパーの採用 ●サスペンションブッシュ類の強化 ●アライメントの見直し ●専用開発タイヤの採用 ●ブレーキの冷却性能向上 ●LSD強化 ●アルミパイプ補強による車体剛性向上

パワートレイン

●クランクシャフトのバランス精度向上 ●ピストン/コンロッドの重量精度向上 ●ファイナルギアレシオを引き下げ(標準車よりも4.3%下げた4.235へ)

インテリア&エクステリア

●内装表皮に黒色のスウェード調素材を採用 ●内装表皮に赤ステッチを追加 ●専用色「チャンピオンシップ・ホワイト」を設定 ●サイドエアインテークのガードをメッシュ化 ●赤色のホンダエンブレムとNSX-Rエンブレム採用



スウェード調素材を張ったダッシュボードもレーシングカーらしい演出。これはフロントウインドウへの映り込みを防ぐ効果がある。チタン製のシフトノブも、本来の目的は軽量化だ。エアコンやオーディオなど、快適装備は一切排除されている。



片手で簡単に持ち上げられるほど超軽量のフルバケットシートが「タイプR」の証。真紅のカラーに「らしさ」があるが、ブラックを選ぶこともできた。後のインテグラやシビックのタイプRとは異なり、フロアカーパーは赤くなかった。



ダンパーは窒素とオイルを完全に分離した分離加圧式高応答タイプ。サスペンション設定は、快適性を捨てたサーキット仕様へと標準車から方向を大きく転換している。



クランクシャフトのバランス、そしてピストンやコンロッドの重量精度を向上させるなど、エンジンにはレーシングカーと同様のチューニング手法が盛り込まれた。その結果、フィーリングは「ノーマル」とは「完全に別モノ」である。

運動性能を高めた。ピュアスポーツモデル

**1992年
11月26日**
タイプR追加

NSXの走りのポテンシャルは高いが、一般的な市販車としての快適性にも配慮されていたため動的性能にはまだ磨ける余地が残されていた。そこで設定されたのが、「タイプR」である。

コンセプトは単純明快。公道も走れるレーシングカーだ。ナンバプレートを取得するために保安基準を満たしつつも、騒音や乗り心地など走りとは相反する部分の快適性は躊躇

躇なく削り、レーシングカーのチューニング手法を取り入れて極上の運動性能を実現するピュアスポーツモデルである。

主戦場はサーキット。NSXという素材を使い、ホンダのレーシングスピリットを具現化したモデルといいたいだろう。

標準車との違いは「軽量化」「サスペンションの強化」「エンジン&トランスミッションの精度向上」、そして「内装の演出」である。その後、インテグラやシビックにも

派生しホンダのレーシングスピリットの特徴する市販モデルとなった「タイプR」。その最初のモデルがNSXであり、NSXタイプRが存在しなければ後の「タイプR」シリーズは登場しなかった。赤バッジ、ボディカラーのチャンピオンシップ・ホワイト、チタン削り出しのシフトノブ、そしてMOMO製ステアリングホイールや赤いレカロ製フルバケットシートなど「タイプR」を象徴するアイテムの数々も、このNSXタイプRがルーツなのは言うまでもない。

1995年
8月8日
タイプT追加&
一部改良

爽快なドライブを楽しむためのオープントップ

スポーツカーは、極限の走りを楽しむために存在するわけではない。オーナーの好みによってはドライブを楽しむためのツールという役割を担うことがあるのは、フェラーリやポルシェに「ルーフの開くモデル」が欠かせない存在であることからも明らかだ。

特にスポーツカーの最大のマーケットであるアメリカ西海岸ではオープンモデルに対するニーズが強い。そんな背景もあり、ドライブを楽しむた

めのモデルとしてNSXに追加されたモデルが「タイプT」である。標準車からの変更は、一目瞭然。ルーフがいわゆる「タルガトップ」と呼ばれる脱着式になり、オープンエアを味わうことができるのだ。外したルーフはエンジンルーム上部に収納が可能。「タイプR」とは対極にある「軟派なNSX」と受け取るのも間違いではないが、オープン化に伴って低下するボディ剛性を補うためにエンジンルーム周辺に大規模な補強が加わり、運動性能は高い水準をキープしている。

実は、1993年2月にはMTモデルでもパワーステアリングが選べるようになり、助手席エアバッグをオプション化、そして94年2月にはタイヤサイズがフロント16インチ/リヤ17インチ化され強化ブレーキパックを導入するなど標準車も進化を止めることはなかった。そして95年の「タイプT」追加と同時に、マイナーチェンジを実施。アクセル制御を電子化しLSDの仕様変更されたほか、AT車には手元でシフトチェンジがおこなえる「Fマチック」が追加された。



ルーフはオールアルミ製で8.5kg。着脱は左右のレバー操作だけの簡便なシステムで、取り外したルーフはトランクルームなどのユーティリティやエクステリアを損なうことなくリアキャビン内に納める。



オプション設定されたツイントレッドタイヤ「ポテンザTT-01」は、高いドライ運動性能を確保しつつウェット時の安定性と安心感を高めるのが狙い。内部のベルト構造から専用設計だ。



ATに採用された「Fマチック」は、ステアリングコラム横にあるシフトスイッチを指先で操作することで、マニュアル操作のシフトアップ/ダウンできるアイデア。現在のパドルの先駆けである。

主な変更内容

標準車の仕様変更

- 電動スロットル制御(ドライブ・バイ・ワイヤ)を採用
- MT車にトルクリアクティブ・プリロード型LSDを搭載
- ツイントレッドタイヤ「ポテンザTT-01」を設定
- AT車に「Fマチック」を採用
- ボディ剛性向上
- 軽量化

SPECIFICATION

グレード(タイプT)

全長	4430mm
全幅	1810mm
全高	1170mm
ホイールベース	2530mm
車両重量(5速MT/4速AT)	1400/1430kg
エンジン	V型6気筒 2977cc
最高出力(MT)	280PS/7300rpm
最高出力(AT)	265PS/6800rpm
最大トルク	30.0kgm/5400rpm

フロントピラーとフロントルーフレールの形状を工夫することで、オープン走行時の風の進入を極力低減。サンバイザーのコンパクト化している。



1997年
2月6日
タイプS追加
マイナーチェンジ

エンジンを3.2ℓへ拡大

SPECIFICATION グレード(タイプSゼロ)

全長	4430mm
全幅	1810mm
全高	1160mm
ホイールベース	2530mm
車両重量	1320kg
エンジン	V型6気筒 3179cc
最高出力	280PS/7300rpm
最大トルク	31.0kgm/5300rpm

標準車以上、「タイプR」未満。それが「タイプS」の立ち位置だ。NSXのラグジュアリー装備を削り、本来持つスポーツ性能のポテンシャルを引き上げたモデルである。



「タイプS」は、エンジンの標準車からの変更はなし。快適装備を徹底的に削って軽量化してハードなサスペンションを組み合わせたサーキット向けモデル「Sゼロ」の、「タイプR」との大きな違いがここだ。



このマイナーチェンジでNSXに大きな転機が訪れた。エンジン排気量が3.0ℓから3.2ℓへ拡大されたのだ。同時にマニアルトランスミッションを6速化。走りのポテンシャルが大きく高まっている。

もうひとつのニュースは、走りの性能を引き上げた「タイプS」が追加されたことだろう。このとき、92年に登場した「タイプR」はすでに3年間の期間限定だった販売を終了。その後、続くモデルとして設定されたのだ。ただし、コンセプトは異なる。サー

キットにおける極限の走りを主軸にした「タイプR」に対し、「タイプS」はワインディングロードでの楽しさを追求したモデル。サスペンションは標準車よりはハードだが「タイプR」に比べるとストロークを重視した味付けとなり、快適性もキープされている。

一方でサーキット走行を最優先するユーザーに向けては「タイプSゼロ」というモデルも用意。こちらは徹底した軽量化やよりハードなセッティングのサスペンションの採用などで「タイプR」に近い内容だが、「タイプR」と違いパワートレインには手が入っていない。



「タイプR」ほどスパルタンではないが、MOMO製のステアリングホイールや超軽量のフルバケットシートがハイレベルな走行性能を予感させる「タイプS」。「Sゼロ」を除き、エアコンやオーディオなどの快適装備は備わったまま。



主な変更内容

マイナーチェンジの概要

●MT車のエンジン排気量を3.2ℓへ拡大 ●MTを6速化(従来は5速) ●Fマチックの制御を変更 ●ブレーキディスクローターの16インチ化 ●サスペンション設定の見直し ●パワーステアリング制御の見直し ●新デザインのフロントアンダースカートを採用 ●HIDヘッドライトを採用(Type T、Type Sに標準設定) ●高熱線吸収グリーンガラスを標準装備 ●ナビゲーションにシステムをオプション設定 ●カスタムオーダープランがSTEP6へ進化。(BBSホイールなどが選択可能に)

[Type S]

●専用サスペンションを採用 ●快適装備は残しつつ約45kgの軽量化 ●専用のBBS鍛造アルミホイール ●MOMO社製本革ステアリングホイール ●レカロ社製フルバケットシート ●チタン削り出しシフトノブ ●メンテナンスリッドを軽量メッシュグリル化 ●サイドインテークを軽量メッシュグリル化

[Type S Zero (Type Sに加えて)]

●96kgの軽量化を実現 ●エアコン/オーディオを非装着化 ●遮音シートを軽減 ●よりハードなセッティングのサスペンションを採用

環境性能を引き上げつつ トータル性能をリファイン

1999年
9月21日
マイナーチェンジ

エンジン性能を低下させることなく排出ガスをさらにクリーンにしたことがトピックだが、実際には走行性能も含めてトータルでのパフォーマンスアップが図られている。

たとえば、新たに採用されたAB Sユニットは従来比マイナス6.8kgの軽量化を図るという、制御の高度化を図りブレーキ性能が向上。また、MT車はエンジン制御プログラムの変更で加減レスポンスを向上させるとともに、トランスミッションの改良で操作フィーリングがよりスムーズになっている。



主な変更内容

●平成12年排出ガス規制適合エンジンを搭載 ●新開発のABSを採用 ●3.2ℓモデルのエンジン制御プログラムを変更 ●MTのダブルコモンシンクロの適用を全域に拡大 ●HIDヘッドライトを標準モデルにも標準装備化 ●NSX、タイプTのインテリアをスポーティに変更(シート、ステアリング、シフトノブなどの本革をバッチングレザーに変更/シートやドアパッドにギャザーレスタイプを採用) ●全車に電動スライドシートを標準装備 ●S-Zeroにフルオートエアコンをオプション設定 ●新デザインのアルミホイールを採用(NSX、タイプT)

2001年
12月5日
マイナーチェンジ

スタイリングを刷新、後期モデルへチエンジン

NSXはデビューから販売終了までの期間がフルモデルチェンジすることなく約15年と、ロングライフなモデルだった。しかし進化の手は緩めることなく着実に熟成を重ね、1997年2月のマイナーチェンジでMTモデルのエンジン排気量が3.2ℓに拡大するという大変更を受けている。

2001年冬のマイナーチェンジだ。フロントマスクを刷新し、大胆なイメージチェンジを敢行している。最大のトピックは、スーパーカーのアイデンティティともいえる「リトラクタブルヘッドライト」の廃止。固定式へと変更されたヘッドライトは、一部のファンからは強い拒絶反応を受けた。

しかし、21世紀に入りリトラクタブルヘッドライトの存在自体がもはや「前世紀の遺物」となっていた感があるのは拭えない。古きよきスーパーカーの象徴が消えてしまったことは事実であるが、リファインされ固定式ヘッドライトを組み込んだモデルのほうがモダンで美しいのは明白だ。

対照的に、このマイナーチェンジで公式にアナウンスされているメカニズム面の変更はタイヤサイズの変更とBBSと共同開発した新デザインの鍛造アルミホイールのみ。内部に関しては、細かいアップグレードで常に最新版へと性能向上しているからと捕らえるのが正解だろう。

パリエーションは標準車のほか「タイプT」と「タイプS」が引き続きラインアップされている。

主な変更内容

- エクステリアデザインを一新
- タイヤサイズ変更 (F: 215/40R17、R: 255/40R17)
- BBSと共同で新開発の鍛造アルミホイール採用
- インテリア各部に新色を採用 (メーター盤面、センターパネル、ドアパネル、オーディオ、エアコンのスイッチ類など)
- カスタムオーダープランの内容変更

SPECIFICATION グレード(NSX)

全長	4430mm
全幅	1810mm
全高	1170mm
ホイールベース	2530mm
車両重量	1270kg
エンジン	V型6気筒 3179cc
最高出力	280PS/7300rpm
最大トルク	31.0kgm/5300rpm
トランスミッション	6速

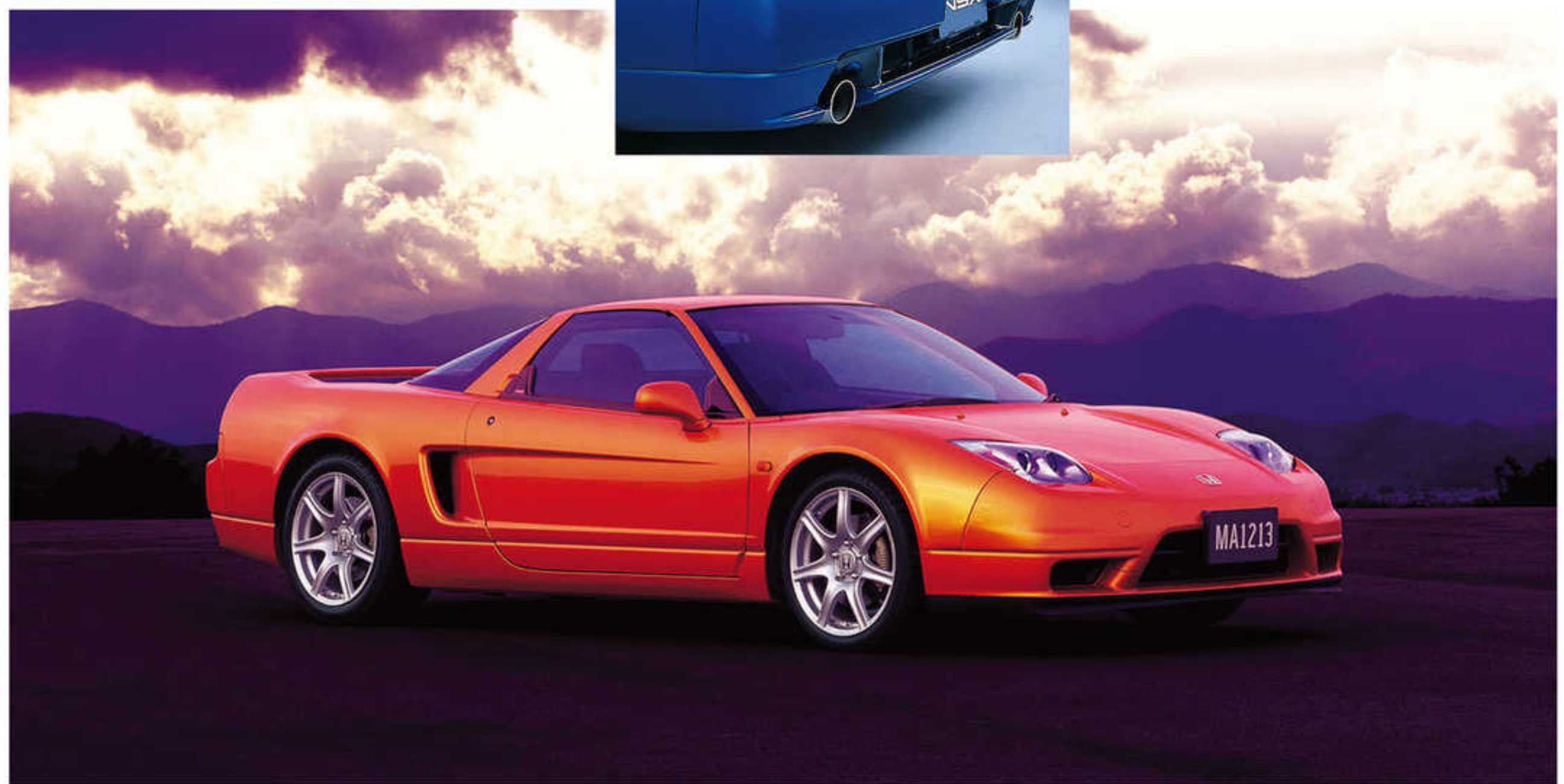


エクステリアのコンセプトは「スマート&スポーツ」。フロントバンパーは全面変更され、やや丸みを帯びた。

サイド面の下部はガーニッシュが装着され、面の構成がスムーズになった。



リヤセクションは、ウイカー部分が丸くなったコンビネーションランプとディフューザー形状のバンパー下部が主な変更点だ。





ボディは、剛性アップとともにカーボンパーツの採用による軽量化が施された。ボンネットフードとリアウイングは標準車と異なるデザインだ。



各部のバランス取りによる精度向上で、鋭いレスポンスを手に入れたエンジン。タイプRだけに許された赤い結晶塗装が、スペシャルチューンの証だ。

その登場は、半年前から約束されていた。ついに新型として、7年ぶりの復活となった「タイプR」。01年末にシリーズがマイナーチェンジした際に「開発の最終段階にあり、来春の発売を予定している」と公式アナウンスされ、予告通りにデビューを果たしたのだ。

通称「02R(ゼロ・ニアール)」と呼ばれる後期型タイプRが前期型と大きく異なる点を上げるとすれば、それは「空力性能」である。徹底した軽量化、サーキット走行を念頭にいた足回りのチューニング、そして高精度のエンジンバランス取りは従来のタイプRにも盛り込まれているが、加えて高速領域における空力特性に本格的に踏み込んだのがこのモデルの特筆すべき点なのだ。

専用エクステリアパーツの装着により、公道走行可能モデルとしては稀有なマイナスイフトを実現。ダウン

フォースを得ることで、高速領域での安定性とハンドリングは大幅に向上している。また、そのダウンフォースを前提としたシャシーやサスペンションチューニングと専用開発のハイグリップタイヤ、そして強化したブレーキによりサーキット走行でも抜群のポテンシャルを発揮。ホンダが満を持して放ったリーサルウェポン。それが後期型「タイプR」なのだ。



2002年
5月23日
NSX-R登場

トップ・オブ・NSX
史上最速のNSXが現る



前期型同様にスバルタンなインテリア。速度計は300km/hまで刻まれている。エアコンはオプションにて装着可能だ。

再び姿を現した「R」の称号を持つ俊足

2002年
5月23日
NSX-R登場

エアアウトレット付ボンネットフード、フィン付きフロントアンダーカバー、リヤディフューザー、そしてリヤスポイラーなど、タイプRのために新たにデザインされたエアロパーツは決して派手な形状ではなく、存在を主張し過ぎることもない。しかし、ボディは明らかに標準NSXとは違うオーラを放っているのだからさすがだ。

エクステリアでのトピックは、カーボン製空力パーツの採用だ。ボンネットフードとリヤスポイラーは高度な成形技術を用いたオートクレーブ成形による「本物のカーボン」で作られ

主な変更内容

マイナスイフト化による空力性能の向上

●エアアウトレットダクト付カーボンボンネットフード、フィン付フロントアンダーカバーの採用 ●リヤディフューザー、カーボンリヤスポイラーの採用 ●フロントバンパー開口率の低減
[エンジン・トランスミッションのチューニング]
●V6 3.2ℓ DOHC VTECエンジンはレーシングエンジンの組み立て技術に応用 ●ピストンとコンロッドの各気筒間での精密な重量バランス取り ●クランクシャフト・クラッチケース・プーリーを組み合わせた状態での高精度な回転バランス取り ●ベアリングメタルの嵌合によりメタルクリアランス精度を向上、フリクションの低減を実現 ●ファイナルギアのローレシオ化 ●DBWの専用セッティング及びアクセルペダルストロークを縮小 ●ブロード(専用プリセット重量)タイプのLSDを採用
[足回り&シャシーのチューニング]
●サスペンションのセッティングとボディ剛性強化などにより、ロール剛性バランスも専用セッティングとし、タイトコーナーでの旋回性能を向上(スプリングレート強化/ダンパー減衰力アップ/ダンパーマウント、リヤコントロールアームなどのブッシュ類硬度アップ/スタビライザー強化/前後タワーバー強化) ●専用開発ハイグリップタイヤ(ブリヂストン・ポテンザRE070 前:215/40R17、後:255/40R17)を採用 ●BBSとの共同開発による軽量鍛造アルミホイール(チャンピオンシップホワイトに専用塗装)を採用 ●スリット入り16インチブレーキディスク・ローター強化ブレーキパッドを採用 ●高応答ブレーキマスター・パワー専用セッティングABSを採用

徹底した軽量化

●高度な成形技術を用いたカーボンパーツを導入 ●CFRP(カーボン・ファイバー・レインフォース・プラスチック)オートクレーブ成形のエアアウトレットダクト付カーボンボンネットフード ●大型中空成形による一体構造のカーボンリヤスポイラーの採用 ●その他細部に渡る徹底した軽量化 主な軽量化項目:ホイール軽量化/バッテリー小型化/リヤバンパービーム軽量化/スベアタイヤ廃止(バンク修理剤対応)/パワードアロック廃止/電動リモコンドアミラー廃止/リヤバーテションガス薄板化/軽量タイプフロアカーベット/フロアアンダーコートメタルシート廃止/リヤバルクヘッドインシュレーター廃止/トランクオープンスイッチ廃止など

インテリア&エクステリア

●専用球形タンシフトノブとメッシュタイプシフトブーツ ●MOMO社製本革巻ステアリングホイール(エアバッグ装着車は本革部分のみMOMO社製) ●RECARO社製カーボンアラミッドフルバケットシート ●エンジンのパワーピーク、レブリミットをLEDの点滅・点灯で知らせるシフトインジケーター ●アルミ調専用センター&サイドパネル、カーボンパネル貼りサイドパネル&シフトプレート ●ハイマウントラバー採用のインパネ&インテリアトリム ●カーボン調メーターパネルとイエロー指針の採用 ●ボディカラーはタイプR専用色チャンピオンシップホワイトをはじめ、スタンダードカラー8色を加えた計9色を設定 ●専用塗装ヘッドライトガーニッシュ(チャンピオンシップホワイト) ●赤色のフロントHエンブレム ●アルミメッシュ・エンジンメンテナンスリッド&専用塗装インテークマニホールドトップカバー(赤色) ●インテリアカラーとボディカラーの組み合わせが可能なカスタムオーダープランを設定(プレミアムボディカラー、ホイールカラーなど多彩なコーディネートが可能)

SPECIFICATION グレード(タイプR)

全長	4430mm
全幅	1810mm
全高	1160mm
ホイールベース	2530mm
車両重量	1270kg
エンジン	V型6気筒 3179cc
最高出力	280PS/7300rpm
最大トルク	31.0kgm/5300rpm
トランスミッション	6速MT



なんと、クランクシャフトとクラッチケースとプーリーは組み合わせた状態で動的バランスを調整。エンジンも含めて職人技による徹底したバランス取りが、珠玉のエンジンフィーリングを生み出すのだ。

主な変更内容

- フロント大型バンパースポイラー
- リヤ大型バンパースポイラー
- サイドインテーク
- エアインテークシュラウド

この不思議なモデルの目的は、ベース車両からの全長や全幅拡大が許されないレース「スーパーGT選手権」のホモロゲーション(認証)を取得すること。ノーマル車に比べてサイズを大きくした分の寸法だけ、レースマシンもサイズを変更してより有利な空力特性を得られるという理屈である。

発売期間はわずか1ヵ月。「限定5台」と発表されたが、実際にナンバープレートをつけたモデルは1台のみと言われている。



スペシャルなタイプRが出現

5000万円という価格に驚かされる追加モデルが「タイプR GT」。タイプRをベースに専用のカーボン製エアロパーツが追加され、通常のモデルとの違いは一目瞭然だ。しかしながら中身に関してはタイプRと共通で、特にスペシャルな部分はアナウンスされていない。

NSX-R GT DEBUT

2005年
02月22日
NSX-R GT登場

主な変更内容

- イモビライザーの標準装備化
- CDチェンジャーの標準装備化(NSX-Rを除く)
- 外装色「ニューインディエローパール」を新設定

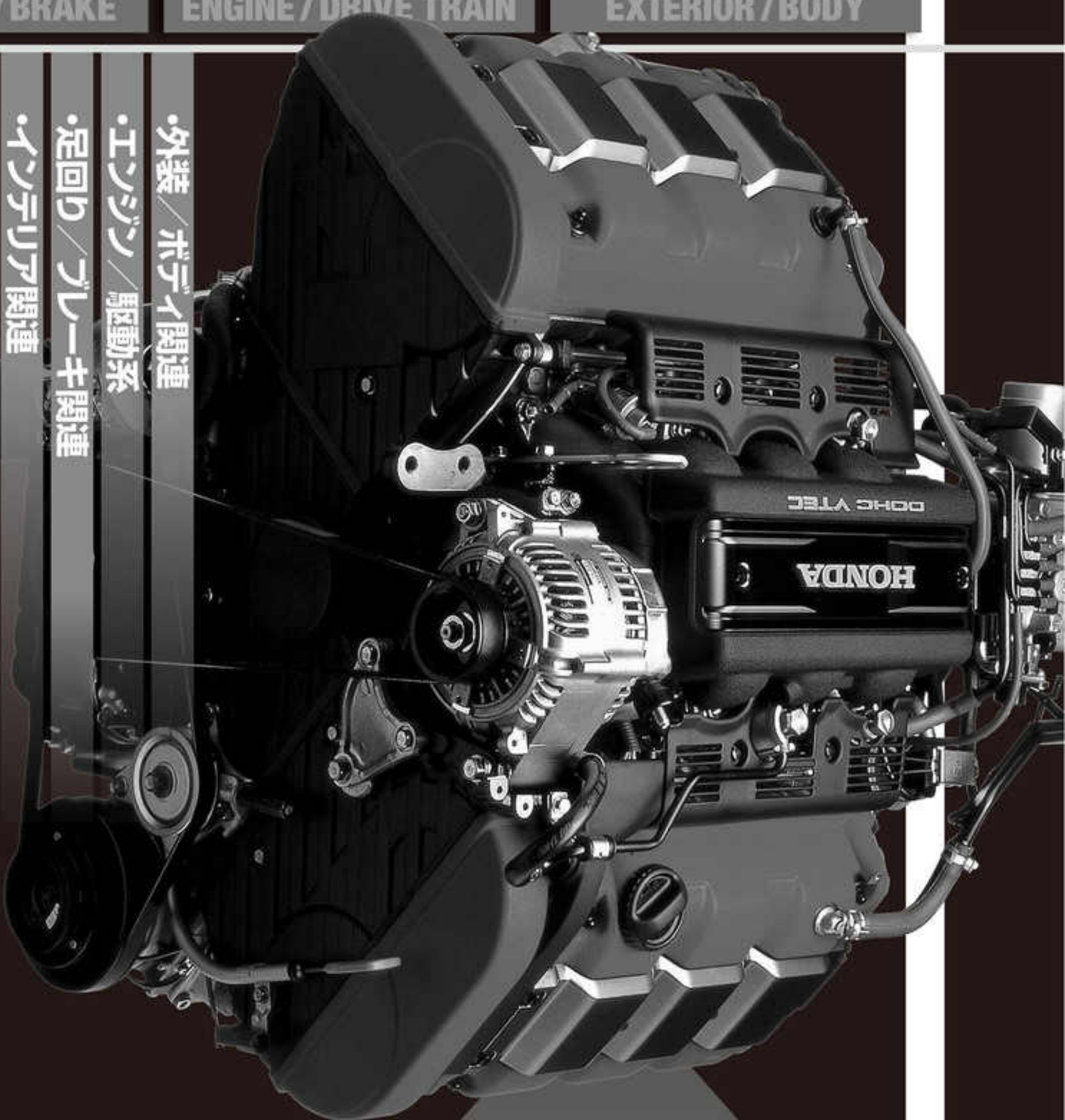
NSXにとって最後のマイナーチェンジとなる03年の変更。変更点は最小限で全タイプとも価格を据え置いた上で正しいキー以外ではエンジンが始動できない盗難防止装置「イモビライザー」が搭載され、NSX-Rを除き「CDチェンジャー」も標準装備化された。

CDチェンジャーとイモビライザーを標準装備化



Type T DEBUT

2003年
10月23日
マイナーチェンジ



- ・外装 / ボディ関連
- ・エンジン / 駆動系
- ・足回り / ブレーキ関連
- ・インテリア関連

経年劣化の補修はもちろん 他グレードパーツの流用にも!

初期モデル登場から約25年、最終モデルでも生産終了から約10年が経過しているNSXは、各部の経年劣化が確実に進行していると言える。機能部品の劣化によって本来発揮されるべき走行性能がスポイルされていたり、内外装の劣化はせっかくの美しさを蝕んでしまう。本格的なリフレッシュにはプロショップやホンダのリフレッシュプラン活用が有効だが、純正パーツの参考価格やパーツ品番は知っておいて損はないハズだ。

※純正パーツ部品番号及び参考価格は編集部調べ。部品番号は特定のグレードのものを例として掲出しています。
また、部品番号や価格は変動や刷新、製造を廃止している場合がありますので、購入の際はディーラーなどへお問い合わせ下さい。

NSX[NA1/NA2] 純正パーツ 参考プライス & 品番リスト





NSX

EXTERIOR / BODY

ENGINE / DRIVE TRAIN

FOOTWORK / BRAKE

INTERIOR



【外装／ボディ関連】

E X T E R I O R / B O D Y

前後のバンパーやボンネット、フロントフェンダーなどと同様に、リヤフェンダーもホルト留めとなっているのがNSXの特徴。そのため、パネルのみのキスなら設備と経験があれば自分で交換することもできてしまう。また、タイフーン用のボンネットなどの流用も定番。ただし、ドライカーボンを採用する02R用ボンネットは、純正品でも100万円オーバーとなる。



部品名	部品番号(一例)	参考価格									
		クーペ '91	クーペ '91~'01	クーペ '01~	タイフーン '97	タイフーン '97~	タイフーン '92	タイフーン '02			
フェイスクロント/バンパー	71101-SLO-000ZZ	¥118,000	¥11,800	¥11,800	¥118,000	¥118,000	¥118,000	¥118,000			
スカーツクロント/バンパー	71102-SLO-000ZZ	¥32,200	¥32,200	¥32,200	¥32,200	¥32,200	¥32,200	¥38,700			
スポイラー・クロント エア	71110-SLO-000	¥11,100	¥10,700	¥10,700	¥10,700	¥10,700	¥11,100	¥10,700			
フェイスクロント/バンパー	71501-SLO-000ZZ	¥125,700	¥125,700	¥125,700	¥125,700	¥125,700	¥125,700	¥125,700			
スカーツリヤ/バンパー	71502-SLO-000ZZ	¥53,000	¥53,000	¥53,000	¥53,000	¥53,000	¥53,000	¥129,400			
フットCOMP	60100-SLO-00ZZ	¥177,500	¥177,500	¥177,500	¥177,500	¥177,500	¥177,500	¥1,156,700			
リヤフェンダー(片側)	60210-SLO-000ZZ	¥117,300	¥117,300	¥117,300	¥117,300	¥117,300	¥117,300	¥117,300			
リヤフェンダーCOMP(片側)	67010-SLO-010ZZ	¥190,400	¥190,400	¥190,400	¥190,400	¥190,400	¥190,400	¥190,400			
リヤフェンダーCOMP(片側)	71801-SLO-000ZZ	¥62,700	¥62,700	¥62,700	¥62,700	¥62,700	¥62,700	¥62,700			
スポイラー COMP・リヤ	71700-SLO-000ZZ	¥145,100	¥145,100	¥145,100	¥145,100	¥145,100	¥145,100	¥734,400			
フロントアンダーカバー	—	—	—	—	—	—	—	¥41,600			
リヤフェンダー・スカーツ	71515-SLO-Z10ZZ	¥52,700	¥52,700	¥52,700	¥52,700	¥52,700	¥52,700	¥135,100			
インレット・エア(片側)	74471-SLO-000	¥13,700	¥13,700	¥13,700	¥13,700	¥13,700	¥13,700	¥13,700			

※純正パーツ部品番号及び参考価格は編集部調べ。部品番号は特定のグレードのものを例として掲出しています。また、部品番号や価格は変動や別新、製造を廃止している場合がありますので、購入の際はディーラーなどへ問い合わせ下さい。

EXTERIOR / BODY

部品名	部品番号(一例)	参考価格							
		クーペ '91	クーペ '91~01	クーペ '01~	タイプS '97	タイプS '97~	タイプR '92	タイプR '02	
ヘッドライトASSY(片側)	33100-SL0-N11	¥54,300	¥52,100	¥52,100	¥52,100	¥52,100	¥54,300	¥94,500	
ライトASSY,フロントコンビネーション(片側)	33300-SL0-003	¥11,200	¥11,200	—	¥11,200	—	¥11,200	—	
ライトASSY,リア(片側)	33900-SL0-003	¥30,500	¥30,500	—	¥30,500	—	—	—	
リアユニット(リヤ 片側)	33501-SL0-003	¥40,300	¥38,700	¥40,300	¥38,700	¥40,300	¥40,300	¥38,700	
ライトASSY,ハイマウントストップランプ	34270-SL0-J01	¥60,300	¥60,300	¥60,300	¥60,300	¥60,300	¥60,300	¥20,600	
リアス,フロントウイング(ビルド)	73111-SL0-J00	¥96,200	¥96,200	¥96,200	¥96,200	¥96,200	¥105,500	¥105,500	
リアスASSY,ドア(片側)	73300-SL0-J10	¥39,000	¥39,000	¥39,000	¥39,000	¥39,000	¥39,000	¥39,000	
リアスセット,リテーショソ	73600-SL0-405	¥75,400	¥75,400	¥75,400	¥43,300	¥43,300	¥43,300	¥48,400	
リアス,リヤウイング(ビルド)	73201-SL0-J21	¥103,400	¥95,400	¥95,400	¥95,400	¥95,400	¥103,400	¥97,100	
リアASSY,エンジン,メジナソス	69100-SL0-J01	¥64,200	¥64,200	¥64,200	¥145,100	¥145,100	¥145,100	¥145,100	
ミラーASSY,ドア(片側)	76200-SL0-J01	¥50,000	¥50,000	¥50,000	¥50,000	¥50,000	¥50,000	¥50,000	
エンジン,センサー(フロント用)	75701-S1A-E20	¥4,660	¥4,660	¥1,590	¥5,400	¥1,590	¥4,810	¥3,780	
エンジン,リヤセンサー ※はセンサー-ガーニッシュASSY	75701-SL0-J61	¥19,900	¥19,900	¥19,300	¥19,900	¥1,350	¥19,900	¥3,060	
エンジン,サイド	75736-SL0-000	¥1,410	¥14,100	¥1,410	¥1,600	¥1,600	¥3,600	¥3,600	
ボテ,補強アルミ,ベア	—	—	—	—	—	—	¥5,350	¥5,350	
ボテ,補強ダンパー,ベア	—	—	—	—	—	¥2,850	¥2,760	¥5,500	
アルミ,バンパー,ビーム	—	—	—	—	—	¥43,000	¥106,400	¥43,000	

[外装 / ボディ関連]

E X T E R I O R / B O D Y



NSX [NA1/NA2]
純正パーツ 参考プライス&品番リスト

※純正パーツ部品番号及び参考価格は編集部調べ。部品番号は特定のグレードのものを例として掲出しています。また、部品番号や価格は変動や刷新、製造を廃止している場合がありますので、購入の際にはディーラーなどへ問い合わせ下さい。

INTERIOR

FOOTWORK / BRAKE

ENGINE / DRIVE TRAIN

P A R T S



C A T A L O G

NSX



NSX

EXTERIOR / BODY

ENGINE / DRIVE TRAIN

FOOTWORK / BRAKE

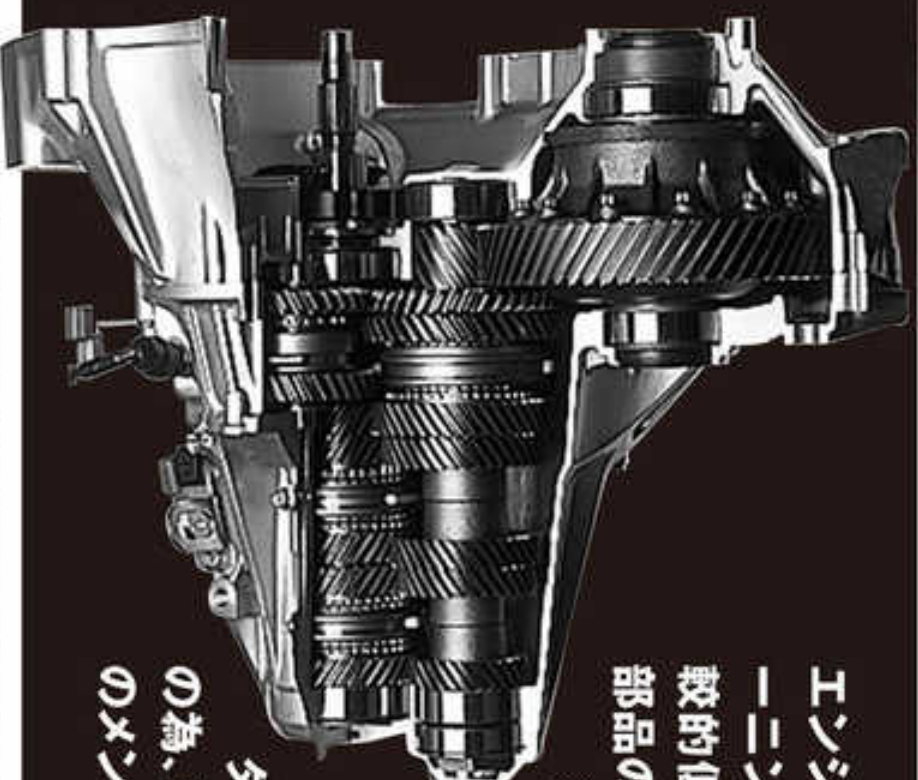
INTERIOR

部品名	部品番号(一例)	参考価格					
		クーペ'91	クーペ'91~'01	クーペ'01~	タイフーン'97	タイフーン'97~	タイフーン'92
エンジンASSY		—	—	—	—	—	—
カバインテークマニホールドトップ	17111-PBY-R00	¥18,600	¥18,600	¥18,600	¥18,600	¥18,600	¥8,850
カバインCOMP.シリンダーヘッド	12310-PR7-J00	¥44,800	¥44,000	¥44,000	¥44,000	¥44,800	¥44,000
トランスミッションASSY		—	—	—	—	—	—
タイフーンCOMP.ミッション	22300-PR7-025	¥135,600	¥34,200	¥34,200	¥34,200	¥135,600	部品では 購入不可
タイフーンCOMP.ミッション	22200-PR7-005	¥19,500×2	¥25,500	¥25,500	¥25,500	¥19,500×2	¥19,500×2
ベアリングクラッチ リリース	22810-PR8-003	¥16,100	¥16,100	¥16,100	¥16,100	¥16,100	¥16,100
サイレンサーセット.エキゾースト	18030-SL0-A00	¥116,300	¥198,300	¥198,300	¥198,300	¥149,400	¥149,400

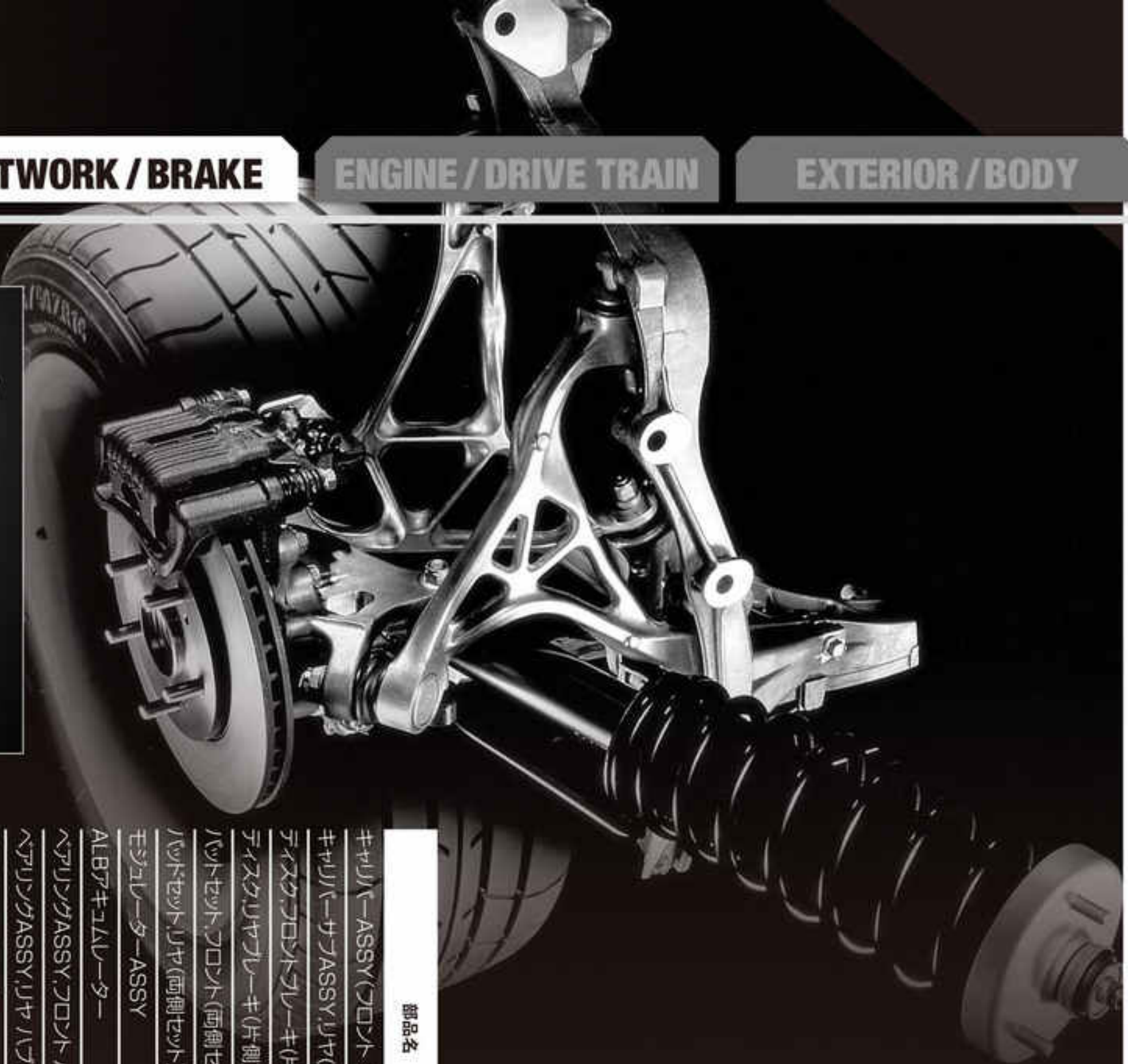
【エンジン／駆動系】

ENGINE / DRIVE TRAIN

エンジンやミッションをDIYでチューニングするオーナーの比率は比較的低いと思われるが、その主要部品の価格や品番は万が一の時に役立つ。クラッチはNA1全車とNA2のSゼロ及びタイフーンにツインプレートクラッチが採用されている。特にこれらは摩耗によってペダルが重くなりがちなグレードの為、新車の乗り味を取り戻すためのメンテナンスに有効だ。



※純正パーツ部品番号及び参考価格は編集部調べ。部品番号は特定のグレードのものを例として掲出しています。また、部品番号や価格は変動や別新、製造を廃止している場合がありますので、購入の際はディーラーなどへ問い合わせ下さい。



NSX [NA1/NA2]

純正パーツ 参考プライス&品番リスト

【足回り・ブレーキ関連】

FOOTWORK / BRAKE

足回りやブレーキのリフレッシュは乗り味を大きく向上させることができるもの。さらにサスペンションやブレーキ回りはNA2用部品をNA1へ流用することで、スベツクアツクを果たす流用チューンも定番となっている。だが、NA1用のフロントダンパーなど、入手が困難なものも一部に存在している。

部品名	部品番号(一例)	参考価格									
		クーペ '91	クーペ '91~'01	クーペ '01~	タイプS '97	タイプS '97~	タイプR '92	タイプR '02			
キヤリパーASSY(フロント片側)	45210-SL0-N01	¥54,100	¥41,500	¥41,500	¥41,500	¥41,500	¥77,200	¥41,500			
キヤリパーサマASSY(リヤ片側)	43018-SL0-J02	¥51,700	¥42,700	¥42,700	¥42,700	¥42,700	¥72,500	¥42,700			
テイクスクロントブレーキ(片側)	45251-SL0-J00	¥18,800	¥19,600	¥19,600	¥19,600	¥19,600	¥18,800	¥23,900			
テイクスクリヤブレーキ(片側)	43251-SL0-J00	¥17,600	¥17,800	¥17,800	¥17,800	¥17,800	¥17,600	¥21,500			
ハットセット、フロント(両側セット)	45022-SL0-J00	¥21,600	¥21,600	¥21,600	¥21,600	¥21,600	¥49,200	¥36,000			
ハットセット、リヤ(両側セット)	43022-SL0-J02	¥14,400	¥14,400	¥14,400	¥14,400	¥14,400	¥42,000	¥30,000			
モジュレーターASSY	57110-SL0-Z03	¥30,600	¥82,000	¥82,000	¥82,000	¥82,000	¥30,600	¥82,000			
ALB7キムルター	57070-SG0-801	¥19,100	—	—	—	—	¥19,100	—			
ヘアリソグASSY、フロント/ハブユニット(片側)	44200-SL0-008	¥15,500	¥15,500	¥15,500	¥15,500	¥15,500	¥15,500	¥15,500			
ヘアリソグASSY、リヤ/ハブ(片側)	42300-SL0-008	¥18,100	¥18,100	¥18,100	¥18,100	¥18,100	¥18,100	¥18,100			
ガードフロント スマラッシュ(片側)	45255-SL0-N00	¥3,720	¥5,500	¥5,500	¥5,500	¥5,500	¥5,500	¥5,500			
ダンパーASSY、フロント(片側)	51601-SL0-J02	¥24,300	¥24,500	¥24,500	¥24,500	¥24,500	¥87,800	¥85,700			
ダンパーASSY、リヤ(片側)	52610-SL0-J01	¥24,300	¥24,500	¥24,500	¥24,500	¥24,500	¥103,900	¥69,800			
スプリング、フロント(片側)	51401-SL0-J02	¥7,500	¥7,250	¥7,250	¥7,250	¥7,250	¥12,200	¥9,200			
スプリング、リヤ(片側)	52441-SL0-J01	¥8,900	¥8,600	¥8,600	¥8,600	¥8,600	¥8,600	¥10,900			
テイクスクアルミニウムホイール(フロント片側)	44700-SL0-J51	¥98,000	¥128,600	¥146,900	¥128,600	¥128,600	¥45,300	¥169,000			
テイクスクアルミニウムホイール(リヤ片側)	42700-SL0-J51	¥105,300	¥140,800	¥159,200	¥140,800	¥140,800	¥50,200	¥177,500			

※純正パーツ部品番号及び参考価格は編集部調べ。部品番号は特定のグレードのものを例として提出しています。また、部品番号や価格は変動や刷新、製造を廃止している場合がありますので、購入の際はディーラーなどへお問い合わせ下さい。

PARTS



CATALOG

NSX



NSX

EXTERIOR / BODY

ENGINE / DRIVE TRAIN

FOOTWORK / BRAKE

INTERIOR

【インテリア関連】

I N T E R I O R

インテリアパーツは常に目に付く部品が多いだけに、わずかなヤレでも気になってしまふ。それだけに新品部品に交換してリフレッシュした時のメリットは大きいと言える。ただしダッシュボードやシートはやはり高額となるので、フロシヨツフなどが実施している張替メニューなどを活用するという手もある。

NSX [NA1/NA2]
純正パーツ 参考プライス&品番リスト

部品名	部品番号(一例)	参考価格							
		クーペ '91	クーペ '91~'01	クーペ '01~	タイプS '97	タイプS '97~	タイプR '92	タイプR '02	
シートASSY, フロント	06811-SL0-J01	¥433,800	¥480,200	¥381,800	¥795,300	¥795,300	¥795,300	¥795,300,000	
パネル, インストルメント	77101-SL0-N52ZA	¥375,800	¥305,800	¥305,800	¥364,800	¥305,800	¥458,900	¥458,900,000	
ホイールCOMP, ステアリング	78500-SL0-N91ZA	¥83,700	¥62,500	¥62,500	¥61,200	¥61,200	¥62,500	¥62,500,000	
パネル, スピーカー&トリックメーター フロント	78120-SL0-J11	¥50,500	¥49,000	¥49,000	¥49,000	¥49,000	¥50,500	¥49,000,000	
パネル, タコメーター&オドメーター フロント	78120-SL0-J11	¥44,300	¥42,900	¥42,900	¥42,900	¥42,900	¥44,300	¥42,900,000	
ノブ, チェンジ	54102-SL0-Z10	¥7,850	¥15,900	¥7,850	¥22,700	¥22,700	¥22,700	¥22,700,000	
チューナーASSY	39100-SL0-003	¥224,800	¥224,800	¥224,800	¥224,800	¥224,800	¥224,800	¥224,800,000	
キーCOMP, イグニッション	35111-SL0-A11	¥1,100	¥1,100	¥1,100	¥1,100	¥1,100	¥1,100	¥1,100,000	
ライニンクCOMP, ドア	83533-SL0-J11ZB	¥164,900	¥164,900	¥137,300	¥164,900	¥137,300	¥164,900	¥216,600,000	
アームレストCOMP, コンソール	83405-SL0-Z00ZA	¥13,500	¥13,500	¥13,100	¥13,500	¥13,100	¥13,100	¥13,100,000	
NSX整備解説書		¥79,000~¥99,000(1冊価格)							

※純正パーツ部品番号及び参考価格は編集部調べ。部品番号は特定のグレードのものを例として提出しています。また、部品番号や価格は変動や廃版、製造を廃止している場合がありますので、購入の際はディーラーなどへ問い合わせ下さい。



掲載メーカー&ショップ問い合わせ住所録

HYPER REV Vol.193 ホンダ NSX No.3

あ

VOGUE SPORTS

▶東京都足立区千住4丁目10-3 1F
▶☎03-6802-7296
▶<http://vogue-sports.com>

エイティーエス

▶岡山県岡山市北区富吉3201
▶☎086-286-9331
▶<http://a-t-s.co.jp>

エーアールシーブレイジング

▶静岡県富士市依田橋239-3
▶☎0545-32-0525
▶<http://www.arc-brazing.co.jp>

エクセディ

▶大阪府寝屋川市木田元宮1-1-1
▶☎072-824-7138
▶<http://www.exedy-racing.com>

エス・ビー・アイ

▶大阪府堺市西区浜寺船尾町西4-542-5
▶☎072-261-3839
▶<http://www.south.ne.jp/spiosk>

エムケーカシヤマ・ウインマックスディビジョン

▶長野県佐久市大字小田井1119
▶☎0267-67-7700
▶<http://winmax.jp/pc>

エムズエンジニアリング

▶兵庫県尼崎市水堂町4-17-18
▶☎06-6437-3560
▶<http://www.emus-eng.co.jp>

エスプリ

▶三重県鈴鹿市住吉3-19-1
▶☎0593-70-8080
▶<http://www.esprit.to>

エスベリア

▶福岡県久留米市本町17-19 オーシャン本町ビル1F
▶☎0942-32-2700
▶<http://www.espelir.co.jp>

エッチ・ケー・エス

▶静岡県富士宮市北山7181
▶☎0544-29-1235
▶<http://www.hks-power.co.jp>

B.S.Cエナペタル

▶愛知県尾張旭市東山町2-14-8
▶☎052-775-3328
▶<http://www.ennepetal.co.jp>

M&M HONDA

▶福岡県太宰府市国分1-18-8
▶☎092-923-1955
▶<http://mandm-honda.com>

エム・ツー販売

▶東京都世田谷区等々力2-1-2-301
▶☎03-3704-2272
▶<http://www.m2-hanbai.com>

Apex

▶東京都八王子市松木9-1
▶☎0544-65-5061
▶<http://www.apexi.co.jp/apexi>

アルファ

▶埼玉県さいたま市緑区松木2-4-5
▶☎048-873-6986
▶<http://www.ms-alpha.co.jp>

ALEX

▶東京都北区上十条3-28-3
▶☎03-3906-6111
▶<http://www.alex-motorsports.co.jp>

インギング APP事業部

▶東京都福生市熊川1115-26
▶☎042-513-3307
▶<http://www.app-top.jp>

インクス

▶奈良県桜井市忍阪289-1
▶☎0744-42-0611
▶<http://www.ings-net.com>

ヴァレンティジャパン

▶岐阜県羽島市上中町長間1881
▶☎0120-670-677
▶<http://valentijapan.com>

ヴェイルサイド

▶茨城県つくば市真瀬1250-3
▶☎029-838-1104
▶<http://www.veilsidjpn.com>

アイズインパクト

▶埼玉県上尾市上133-1
▶☎048-776-0038
▶<http://etcetera.jp>

アイ・ディ・アイ

▶東京都昭島市緑町2-13-18
▶☎042-549-0050
▶<http://www.idijp.com>

アクレ

▶東京都武蔵村山市学園3-19-2
▶☎042-516-9600
▶<http://www.acre.co.jp>

アドバンス

▶神奈川県横浜市都筑区池辺町3947-1
▶☎045-932-0656
▶<http://www.advance-jp.com>

アドバンススタッフ

▶大阪府豊中市夕日丘1-13-7
▶☎06-6848-6488
▶<http://www.chargespeed.com>

AVEST

▶静岡県浜松市中区高丘北3丁目22-20
▶☎053-414-5416
▶<http://avestparts.jp>





エンドレスアドバンス

- ▶長野県佐久市横和1012-1
- ▶☎0267-68-6888
- ▶<http://www.endless-sport.co.jp>

AUTOBACS ASM YOKOHAMA

- ▶神奈川県横浜市新山下2-4-7
- ▶☎045-629-0905
- ▶<http://autobacs-asm.com>

オクヤマ

- ▶神奈川県横浜市都筑区池辺町4539
- ▶☎045-934-5334
- ▶<http://www.carbing.co.jp>

オリジナルランデュース

- ▶岡山県倉敷市三田118-1
- ▶☎086-464-0606
- ▶<http://www.runduce.com>

か

カーディーラークオリティ

- ▶福岡県大野城市御笠川2-12-1
- ▶☎092-504-6405
- ▶<http://cdq.jp/>

カキモレーシング

- ▶大阪府堺市西区浜寺船尾町東1-111
- ▶☎072-265-8411
- ▶<http://www.kakimotoracing.co.jp>

ガレージカイト

- ▶愛知県犬山市橋爪西浦25-1
- ▶☎0568-62-5246
- ▶<http://homepage3.nifty.com/garage-kite>

キャロッセ

- ▶群馬県高崎市新保町1664-1
- ▶☎027-352-3578
- ▶<http://www.cusco.co.jp>

CoolNuts

- ▶神奈川県横浜市泉区上飯田町2509
- ▶☎045-800-3157
- ▶<http://www.cool-nuts.com>

グラッドジャパン

- ▶東京都大田区大森北3-42-8
- ▶☎03-3298-8195
- ▶<http://www.glad-japan.com>

クラフトスクエア

- ▶東京都狛江市和泉本町1-34-16
- ▶☎03-3488-7463
- ▶<http://www.craftsquare.co.jp>

グラン

- ▶兵庫県たつの市揖西町竹原965-312
- ▶☎0791-64-8015
- ▶<http://www.glan.co.jp>

SACLAM

- ▶埼玉県深谷市永田1098
- ▶☎048-584-7117
- ▶<http://www.saclam.com>

ジアラ

- ▶神奈川県横浜市都筑区中川中央2-3-12
- ▶☎045-590-0311
- ▶<http://www.gialla.co.jp>

シーカー

- ▶東京都杉並区宮前1-19-7
- ▶☎03-5336-7025
- ▶<http://www.seeker.co.jp>

GP SPORTS

- ▶新潟県三条市須頃3-161
- ▶☎0256-36-7773
- ▶<http://www.gpsports.co.jp>

ジェイズレーシング

- ▶大阪府茨木市畑田町10-17
- ▶☎072-645-3500
- ▶<http://www.jsracing.co.jp>

ジェイロード

- ▶東京都大田区北馬込1-22-2
- ▶☎03-5746-0720
- ▶<http://www.siecle.co.jp>

スーパータイテック

- ▶滋賀県大津市千野1-15-26
- ▶☎077-579-6191
- ▶<http://www.taita.co.jp>

グループエム

- ▶埼玉県朝霞市幸町3-12-24
- ▶☎048-450-2911
- ▶<http://www.gruppem.co.jp>

ケイエスピーエンジニアリング

- ▶東京都武蔵村山市残堀2-29-1
- ▶☎042-531-9936
- ▶<http://www.ksp-eng.co.jp>

KS ROM

- ▶兵庫県宝塚市旭町3-2-16-D
- ▶☎0797-57-5580
- ▶<http://www.jttk.zaq.ne.jp/ksrom>

ケースベック

- ▶愛知県碧南市立山町4-32-2
- ▶☎0570-064348
- ▶<http://www.kspec.co.jp>

コーヨー

- ▶愛知県名古屋市東区平和1-19-9
- ▶☎052-381-5238
- ▶<http://www.koyorad.co.jp>

さ

サード

- ▶愛知県豊田市若林東町上外根50
- ▶☎0565-53-1166
- ▶<http://www.sard.co.jp>

掲載メーカー&ショップ問い合わせ住所録

HYPER REV Vol.193 ホンダ NSX No.3

戸田レーシング

▶ 岡山県小田郡矢掛町中640-1
 ▶ ☎0866-83-1202
 ▶ <http://www.toda-racing.co.jp>

トップラインプロダクト

▶ 千葉県柏市高柳1147-2
 ▶ ☎04-7190-1391
 ▶ <http://www.tpl.co.jp>

トミヨレーシング

▶ 鹿児島県出水市黄金町373
 ▶ ☎0996-63-0783
 ▶ <http://tomiyoshiracing.ina-ka.com>

トラスト

▶ 千葉県山武郡芝山町大台3155-5
 ▶ ☎0479-77-3000
 ▶ <http://www.trust-power.com>

トレーシースポーツ

▶ 大阪府摂津市鳥飼本町1丁目12-14
 ▶ ☎072-654-9424
 ▶ <http://www.tracysports.net>

な

永井電子機器

▶ 神奈川県川崎市高津区下作延2-31-1
 ▶ ☎044-877-2441
 ▶ <http://www.nagaidenshi.co.jp>

田中工業 (ジュンマシンショップ)

▶ 東京都練馬区関町北3-1-7
 ▶ ☎03-3920-4165
 ▶ <http://www.junauto.co.jp>

タナベ

▶ 大阪府箕面市小野原東1-4-15
 ▶ ☎072-728-6700
 ▶ <http://www.rd-tanabe.com>

タニダ

▶ 愛知県名古屋市中区鶴舞2-3-17
 ▶ ☎052-871-3741
 ▶ <http://www.tanida-web.co.jp>

D2ジャパン

▶ 宮城県黒川郡富谷町成田9-1-18
 ▶ ☎022-779-6512
 ▶ <http://www.d2japan.com>

ディクセル

▶ 大阪府摂津市鳥飼本町4-8-13
 ▶ ☎072-654-0121
 ▶ <http://www.dixcel.co.jp>

テイン

▶ 神奈川県横浜市戸塚区上矢部町3515-4
 ▶ ☎045-810-5501
 ▶ <http://www.tein.co.jp>

東京発条製作所

▶ 東京都大田区蒲田4-27-3
 ▶ ☎03-3732-4111
 ▶ <http://www.tohatsu-springs.com>

ズームエンジニアリング

▶ 東京都八王子市南陽台2-31-2
 ▶ ☎042-670-8555
 ▶ <http://zoom-eng.com>

スギタ ラヂエーター ワークス

▶ 愛知県小牧市西之島鳥海道59
 ▶ ☎0568-71-1611
 ▶ <http://homepage3.nifty.com/sugitaradiatorworks>

ソーサリー (SORCERY/PASSLIMIT)

▶ 大阪府堺市北区北花田町3-36-6
 ▶ ☎072-258-1009
 ▶ <http://www.sorcery.jp>

た

タイヤガーデンリトモ

▶ 埼玉県新座市野寺1-5-12
 ▶ ☎042-474-1217
 ▶ <http://www2.ocn.ne.jp/~ritomo>

イバフル (ダックスガーデン事業部)

▶ 茨城県鉾田市畑田2339
 ▶ ☎0291-32-6478
 ▶ <http://www.ducks-garden.co.jp>

辰巳屋興業

▶ 東京都葛飾区西新小岩3-8-4
 ▶ ☎03-3696-0620
 ▶ <http://www.racinggear.co.jp>





日本精機 Defi事業部

- ▶新潟県長岡市藤橋1-190-1
- ▶☎03-3835-3639
- ▶<http://www.nippon-seiki.co.jp/defi>

ら

ラック

- ▶愛知県長久手市岩作琵琶ヶ池20-1
- ▶☎0561-63-0101
- ▶<http://www.luck.co.jp>

ルートKS

- ▶三重県鈴鹿市住吉3-29-17
- ▶☎059-392-6677
- ▶<http://www.route-ks.com>

レイズ

- ▶大阪府東大阪市長田西2-4-7
- ▶☎06-6787-0019
- ▶<http://rayswheels.co.jp>

RFY(アールエフワイレーシングファクトリーヤマモト)

- ▶兵庫県三田市下井沢370
- ▶☎079-567-4030
- ▶<http://www.rf-yamamoto.com>

レフィルスピード

- ▶岩手県岩手郡雫石町板橋78-4
- ▶☎019-691-1661
- ▶<http://refil-hs.com>

レボリューション

- ▶埼玉県川口市東領家 1-1-10
- ▶☎048-222-4690
- ▶<http://revo-tune.jp>

ROWEN事業部

- ▶愛知県豊田市堤本町山畑7
- ▶☎0565-52-8555
- ▶<http://www.rowen.co.jp>

ワーク

- ▶大阪府東大阪市長田西4-1-13
- ▶東日本 ☎048-688-7555 / 西日本 ☎06-6746-2859
- ▶<http://www.work-wheels.co.jp>

ワークスベル

- ▶長野県茅野市玉川8507
- ▶☎0266-70-1477
- ▶<http://worksbell.co.jp>

ワイズスクウェア

- ▶新潟県新潟市東区逢谷内6-11 ワイズスクウェアビル1F
- ▶☎025-275-4567
- ▶<http://www.behrman.jp>

プロジェクト・ミュー

- ▶埼玉県入間市根岸東狭山80
- ▶☎0120-44-3688
- ▶<http://www.project-mu.co.jp>

プロト

- ▶愛知県刈谷市井ヶ谷町桜島5
- ▶☎0566-36-0456
- ▶<http://www.plotonline.com>

ブロンコ・バスター

- ▶埼玉県大里郡寄居町赤浜1903
- ▶☎048-577-0606
- ▶<http://www.brig-bb.co.jp>

ホンダアクセス(モデューロ)

- ▶埼玉県新座市野火止8-18-4
- ▶☎0120-663521
- ▶<http://www.honda.co.jp/ACCESS>

ホンダツインカム

- ▶東京都杉並区成田西2-21-18
- ▶☎03-5347-7001
- ▶<http://www.hondatwincam.co.jp>

ま

マスダオート フルハウス

- ▶埼玉県三郷市南連沼253-1
- ▶☎048-949-3030
- ▶<http://www.fullhouse-mac.com/>

MAROYA

- ▶群馬県前橋市南町3-10-5
- ▶☎027-225-7870
- ▶<http://www.maroya.jp>

ミノルインターナショナル

- ▶東京都世田谷区等々力2-1-2 スクウェアビル3F
- ▶☎03-5706-1888
- ▶<http://www.billion-inc.co.jp>

モーデックスアルファ パーディークラブ事業部

- ▶広島県広島市安佐南区八木1-11-12
- ▶☎082-830-2008
- ▶<http://www.buddyclub.jp>

や

横浜ゴム

- ▶東京都港区新橋5-36-11
- ▶☎0120-667-520
- ▶<http://www.yokohamatire.jp>

は

バックヤードスペシャル

- ▶愛知県名古屋市名東区貴船3-808
- ▶☎052-704-1707
- ▶<http://www.backyard.co.jp>

バリス

- ▶神奈川県相模原市緑区牧野8420
- ▶☎042-689-2939
- ▶<http://www.varis.co.jp>

BBSジャパン

- ▶東京都中央区日本橋久松町9-9 SCI日本橋ビル4F
- ▶☎03-5643-5090
- ▶<http://www.bbs-japan.co.jp>

Biot

- ▶東京都西多摩郡瑞穂町大字二本木808-1
- ▶☎042-568-0717
- ▶<http://www.biot.co.jp>

ピボット

- ▶長野県松本市岡田下岡田87-3
- ▶☎0263-46-5901
- ▶<http://pivotjp.com>

ファーストモルディング

- ▶三重県亀山市安知本町上原1858-15
- ▶☎0595-83-0133
- ▶<http://www.firstmolding.com>

藤壺技研工業

- ▶静岡県裾野市須山1220-12
- ▶☎055-998-0130
- ▶<http://www.fujitsubo.co.jp>

ブリヂストンリテールジャパン プロドライブ

- ▶東京都中央区京橋1-12-2
- ▶☎03-3563-6926
- ▶<http://www.prodrive-japan.com>

ブリッツ

- ▶東京都西東京市新町4-7-6
- ▶☎0422-60-2277
- ▶<http://www.blitz.co.jp>

BRIDE

- ▶愛知県東海市東海町1-11-1
- ▶☎052-689-2611
- ▶<http://www.bride-jp.com>

プレミアムジャパン

- ▶東京都日野市新町1-5-35
- ▶☎042-514-8991
- ▶<http://www.premium-jp.com>



※この本に掲載している情報は2015年5月1日現在のものとなります。場合によっては価格改定、仕様変更、販売中止などもあります。
 ※この本に掲載している情報の中には競技専用のもも含まれています。
 特にパーツや用品のご購入に際しては商品の特徴、取り付け方法、価格など事前によくお確かめください。
 ※この本に掲載している情報や特徴、性能などのデータはいずれもメーカー発表値となっています。

ニュースムック

HYPER REV

ハイパーレブ
車種別チューニング&ドレスアップ
徹底ガイドシリーズ Vol.193

ホンダ・NSX No.3

発行人：鈴木 賢志

編集人：渡辺 文緒

発行所：株式会社三栄書房

〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30

新宿イーストサイドスクエア 7F

編集TEL03-6897-4635

受注センターTEL048-988-6011

FAX048-988-7651

広告TEL03-6897-4622

販売TEL03-6897-4611

編集：株式会社デイズ・クラブ

〒136-0082 東京都江東区新木場1-14-5

TEL03-3522-6733

印刷：凸版印刷株式会社

STAFF

Chief Editor

永元辰雄

Editorial Staff

小口 剛

鍵市篤史

志岐貴浩

松本 和之

赤坂 太一

加藤 文晶

Rino Creative

木内 一行

島田 吉穂

Writing Staff

川崎英俊

渡辺大輔

工藤貴宏

遠藤俊幸

高橋陽介

Photographer

吉見幸夫

水川尚由

金子信敏

岩島浩樹

平野 陽

藤井元輔

吉田成信

Illustrator

加藤浩哉

Designing Staff

デザインスペース・ゼロ

小川政宏

土屋伸一

坂倉康弘

山田裕忠

岡山将也

阿部俊哉

AZ1

川口美佐緒

河野敬子

高田 忍

Cover Illustration

加藤浩哉

Cover Designe

デザインスペース・ゼロ

Advertising Staff

廣島健太郎

Supervisor

加地伸康

Producer

渡辺文緒

AD CONTENTS

エスプリ	71
ガレージカイト	4
KSPエンジニアリング	72-73
サクラム	74
トミヨシレーシング	74
フルハウス	表3
ブリヂストン	表4
ルートKS	表2見開き、5
レフィルスピード	75

82



CAR DEALER QUALITY

86



GARAGE kite

88



FULL HOUSE

NSX購入時の秘策を専門店が伝授！



NSX Buyer's Guide

NSXを購入するというのは、一般的な車両を買う場合とは少し状況が異なる。なぜならNSXはもはや美術品やコレクターズアイテムもしくは投機物件のひとつとして捉えられ始めているからだ。それを裏付けるように、NSXの価値はここ数年で高騰している。しかも現在は円安効果もあって、海外へ流出してしまう車両も多い。NSXの価格はさらに上昇していくことが予想されるのだ。そうした状況の中ではベストな1台を見つけ出すのは至難の業と言えるだろう。そこで、ここからは専門ショップの協力の下、NSXを手に入れる際の注意点や、お買い得情報などを紹介する。



メンテナンスについてもお任せ。より万全を期すべく、カーディーラークオリティではオーダーを受けた後、1ヵ月ほどの時間をかけ、徹底的に車両状態のチェックを行なっている。



エンジンオーバーホールやAT/MTのミッション載せ換えといった重整備にも対応。長く乗り続けるのであれば、早期のうちに対策しておくのもいいだろう。



載せ換え用エンジンも複数台揃えるなど、ストックヤードには内装パネルから機関部品まで数えきれないほどのパーツが保管されている。



前期モデルの泣き所であるABSユニットの故障、パワーウィンドウモーターの劣化をはじめ、トラブルシューティングに関するデータの蓄積は豊富。

所在地は福岡都市高速、大野城インターから約5分。太宰府インターから約10分。ズラリと並んだN SXが看板代わりだ。



NSX Buyer's Guide

カーディーラー クオリティ CAR DEALER QUALITY

福岡県大野城市御笠川2-12-1 ☎092-504-6405 <http://cdq.jp>

PHOTO: 中山幸二 REPORT: 高橋陽介

NSXの購入を試みた人であればご存知だろうが、初代モデルは生産終了から10年経た今でも中古車市場では慢性的な高値安定傾向が続いている。特にマニュアル車ともなれば90、91年の初期モデルでも500〜600万円スタートというケースは珍しくない。そんな中、驚きの300万円台メインというラインアップで、これまでに多くのNSXファンの夢を叶えてきたショップとして注目されているのがカーディーラー「クオリティ」だ。

「当店のお客様の大半は普通のサラリーマンです。NSXは高くても手が出ないという先入観から、検討も何もしないというから諦められる方もいらっしゃるようなんです。遠慮せずストレートに要望を聞かせてほしいですね」と語るのは、同社の遠山店長。その言葉のとおり、店頭には並ぶストック車両には358〜378万円と、実に魅力的なプライスボードが掲げられている。しかも大半がマニュアル車だ。予算で悩まされていたNSXファンにとっては、まさに希望の光が差し込んだような気持ちになるのではないだろうか。

同社がこの価格帯での販売が行なえる理由のひとつは走行距離。そのほとんどが10万km前後で、中には19万kmを走行した車両も見受けられる。しかし、NSXは基本設計に膨大な開発



カーディーラー
クオリティ
遠山店長

NSXの魅力やウィークポイントを知り尽くした遠山店長。「専門店だから、数値が高いと思われるのが一番の悩みですね(笑)。ぜひ、気軽にお立ち寄り下さい」。

ショールーム内にも整備の行き届いた車両を展示。品質はもちろん、そのプライスは魅力だ。赤、白など人気色は瞬く間に売れてしまうのだとか。



取材直前に入庫して来たという平成3年式マニュアル車。レッドからチャンピオンシップホワイトに全塗装が施されている。価格は378万円。

入庫したばかりの車両を拝見!

全塗装にも好き嫌いがあると思うが、この車両はエンジンを降ろし、隅々まで美しく塗り替えられており、もとの色を意識することなかった。



走行距離は19.5万kmと多めだが、整備は行き届いており、リアルスポーツとしての走りを存分に楽しむことができる。



取材車は走行7万4000kmという個体。年式から見れば少なめの距離だが、適切なメンテナンスを受けながら長年所有されて来た車両には、20km近く走っていてもコンディション良好という機は珍しくないとのこと。

300万円台のマニュアル物件を多数揃えるカーディーラークオリティー。若年層でも頑張れば何とか手が届きそうな価格設定は大いに気を惹かれるが、その一方、実際の車両状態はどうか?という素朴な疑問があるのも事実。というワケで、百聞は一見に如かず。同社の協力のもと車両を持ち出し、試乗チェックを行ってみた。

25年落ち、300万円台のNSXの実力を試す!



屋外保管の車両は樹脂やビニールレザー部分に劣化が生じ易い。カーディーラークオリティーでは、ドアやシートの部分張り替えもオーダー可能だ。



スムーズな吹け上がりは製造から四半世紀を経た今でも健在。実際に走らせてみると、このクルマの伝説的な魅力が大いに体感できる。



車種によっては動作不良の傾向が強いリトラクタブルライトだが、このNSXに関して言えば、ほとんど問題無し。仮に不調の場合は現在でも新品モーターの入手は可能。

さて、短時間ながらも試乗を行なってみた感想だが、ボディの小キズや内装の経年劣化など、手を加えたい部分も数カ所見受けられたものの、トータルな感想は「欲しい!」の一言。気になった部分はいずれも基本性能とは無関係なところばかりで、いわゆる「安かろう、悪かろう」という定義に

入らない。走らせて改めて実感する。本格スポーツとしての真価。今回借り出した車両は平成2年式の標準グレードで、価格は359万円。外観はフロントのワイドフェンダーやハーフスポイラーなど、アドバンス製エアロパーツが装着され、リヤにもGTウイングを備えるなど、レーシーな仕上がりを見せる。いよいよ試乗開始。社外マフラーが発する重厚なアイドリング音が響く中、コクピットに収まる。パワーシートでポジションを合わせ、いざ発進。アクセルペダルを軽く踏み込むだけでボンと背中を押されるような、車重を感じさせないシャープなレスポンスは、とても25年前の車両とは思えない。シフトの操作フィールも小気味よく、ノンパワーのステアリングもフロント17/リヤ18とタイヤのサイズアップが施されながら不当な重さは無く、ダイレクトな手応えを堪能することができた。また、この車両は軽度の修復が行なわれているが、日常使用の領域ではその影響を感じることはおそろしく皆無だろう。

走らせて改めて実感する。本格スポーツとしての真価。今回借り出した車両は平成2年式の標準グレードで、価格は359万円。外観はフロントのワイドフェンダーやハーフスポイラーなど、アドバンス製エアロパーツが装着され、リヤにもGTウイングを備えるなど、レーシーな仕上がりを見せる。

**走らせて改めて実感する
本格スポーツとしての真価**



GTウイングや社外マフラーなど、変更部分が多いが、それらのパーツが自分の好みにあったものであれば逆にお買い得という見方もできる。

は当てはまらないと言える。
「物件選びのポイントはず、機関部分がつかりしていること。その他の部分に関しては消耗品の交換や追加整備などほとんどの場合、対処できます。修復歴については意見が分かれるところですが、私は正しい修復作業が行われ、アライメントがきっちり取られたクルマであれば購入の選択肢に入れても良いと思います。メーカー交換車についても同様。故障や作動不良からの交換や、300kmフルスケールタイプへの交換など、その理由は様々。車両の履歴が明確で、故意性が見受けられない場合は、こちらも選択肢に入れて良いと思います」とはカーディーラーオリティー遠山店長。
内外装とも新車並みにピカピカという物件は、価格もそれなりに高額。



テールライト周辺の劣化による水滴の発生はお決まりのマイナートラブル。バックギン、レンズ共に新品交換可能だが、NA2テールに変更するオーナーも多いらしい。

潤沢な予算があれば話は別だが、まずは手頃な価格でベース車を購入し、そこから少しずつ自分流に手を加えて行くという付き合い方もまた、NSXの楽しみ方のひとつだろう。

カーディーラークオリティー CAR DEALER QUALITY





新商品となる「NEWデザインフロントリップスポイラー」(3万9000円・税別)。3つのダクトから効果的にフロア下面へと走行風を送り、別売のアンダーディフューザーとの相乗効果で高いグランドエフェクト効果が狙える。



片側25mm、全幅で50mm幅広になるオリジナルワイドフェンダー(左右セット12万円・税別)。純正のボディイメージを崩すことなくセクシーなラインを描く。写真だとその真意を伝えることは難しいが、実際に目にするとその迫力を存分に味わえる。



NA2の固定ライトモデル用のエアロパーツも多数ラインアップされている。写真はO2スタイルフロントバンパー(7万3000円・税別)と、O2Rスタイルフロントフード(6万3000円・税別)。ストリートだけでなく、サーキットでも映えるその造形は所有する満足度も高い。



鈴鹿サーキットのフルコースで鍛え上げてきたガレージ・カイトオリジナルのフルタップ車高調(9万5000円・税別)。減衰力15段階調整式で、基本的には6kg/mmから12kg/mmの間でスプリングレートをオーダーできる。

Rスタイルリヤウイング(7万3000円・税別)とO2Rスタイルランクスポイラー(9500円・税別)のコンビネーションでグッとレーシーなスタイルに。ここで紹介したエアロパーツはほんの一部で、数多くのラインアップがあるのでそちらはホームページでチェックしてほしい。



NSX Buyer's Guide

ガ レ ー ジ ・ カ イ ト GARAGE kite

愛知県犬山市橋爪西浦25-1 ☎0568-62-5246
http://homepage3.nifty.com/garage-kite

愛知県犬山市にショップを構えるガレージ・カイトは、国内でも屈指のNSX在庫量を確保しているショップだ。取材に伺った時でも10台超のNSXが並んでいたが、多い時には20台近くのNSXが展示されるといふ。価格も程度も様々だが、これだけのストックがあるとすればじっくりと好みの車両を選ぶことができるため、それだけでも訪れる価値は十分にあると言っていこう。

しかしガレージ・カイトの魅力はそれだけではない。「内装リフレッシュプラン」という独自のサービスも展開しているのだ。これは、ピラーの付け根から下の部分、ダッシュボードやグローブBOX、センターコンソールに左右ドアライニング、その他諸々を高級生地であるエクセースに張り替えて20万円＋工賃で5〜7万円。最高峰

の生地であるアルカンターラで30万円＋工賃5〜7万円というバーゲンプライスとも思える価格で提供しているのである。

さらにAピラー／Bピラーの左右、ルーフライニングにサンバイザー左右、センター部など計8点の張り替えを行う「ルーフリフレッシュプラン」もエクセース張り替えで5万円＋工賃1万円という破格値。

代表の板津さんは自身も街乗りからサーキット走行までをこなすというNSXを所有。NSXをよりよい姿にしたいという思いで、様々なサービスやアイテムを開発しているのだ。

中でも注目なのが「ノーマルシート改セミバケットシート」だ。純正電動シートの座面部をそのまま使い、シートバック部をオリジナルで設計したホールド性の高いタイプに換装す

ガレージ・カイト 代表 板津さん

走行距離を気にせずに、日常の足として乗って欲しいクルマですね。ただ、年月の経ったクルマですからトラブルもそれなりに出ます。特にタイミングベルトやウォーターホース類は、駄目になってしまえば即エンジンブローに直結する箇所ですので、早めの交換をお勧めしています。



内装リフレッシュプランはエクセース生地で20万円、アルカンターラ生地でも30万円、そして工賃5〜7万円(全て税別)というリーズナブルプライスで用意されている。ステッチのカラーも選べるというから、自分だけのオリジナリティを演出するにも最適だ。



秀逸なフィッティングを誇る「ノーマルシート改セミバケットシート」は11万円(税別)。電動リクライニング機能を残したまま、サーキット走行でも満足のいくホールド性を確保できる。革部や背面、座面のカラーや、表革orエクセース、パンチング加工の有無、ステッチの有無やカラーなど、きめ細やかなオーダーにも応えてくれる。



エンジンはハイコンピストンを使った3.0L V6仕様。90psロトルにC32A用のインテークバルブを組み込んだファインチューニングが施される。ストックエンジンと比べて鈴鹿のストレートエンドで車速10km/hの上乗せを達成したとのことだ。



プレッシャーレギュレーターによって燃圧を上げること、排気量アップ分の燃料を補う。適切な燃圧とすることでECUを書き替えずとも、ジャストな燃調にすることが可能という。



ガレージ・カイトのデモカーは普段乗りから鈴鹿サーキットのスポーツ走行までこなす。見た目や走りだけでなく、使い勝手の良さまでも含めたオールラウンド性能を追求。その思いが数々のオリジナルアイテムを生み出している原動力となっている。

既存のNSXユーザーも、これから購入する人も
独自の内装リフレッシュプランがお勧め！

マ ス ダ オ ー ト フ ル ハ ウ ス

FULL HOUSE

埼玉県三郷市南蓮沼253-1 ☎048-949-3030 <http://www.fullhouse-mac.com>

1986年創業の中古車専門店マスタオートグループの国産、輸入高級スポーツカー専門店として、14年前にオープンしたのがフルハウス。取り扱い車種のなかでもとくに力を入れているのがNSXで、常時10台以上という在庫の豊富さは国内でも屈指のレベルを誇るものだ。

全国津々浦々まで足を運んで直接仕入れてきたNSXは、程度の良さも自慢。NSXを知り尽くした専任買い取り担当が徹底的にチェックを行い、無事故、低走行、点検記録簿付きにこだわって仕入れたものばかりだ。

「最近はいいものに巡り会ったのが本当に難しくなっています」というのは、自身もNSXが大好きだという店長の星野さん。そのため先に挙げた要素のうち、走行距離に関しては多少許容範囲を広げざるを得なくなってきたという。

NSXの中古車市場でほとんどを占めているのは、初期型のベースグレード。ビュアスポーツグレードのタイプRだけでなく、MT仕様のスポーツグレ

ードタイプS、タルガトップのタイプTのいずれもレアなので、探すのは非常に困難となっている。

また相場も基本的に高値安定状態で、過去においても大きな下落はなかったが、とくに昨年あたりから価格が一段と上昇傾向。直接的な影響ではないものの、ハイブリッドの新型情報が世に出回ること、NSXが再認識されたというのが星野店長の見解だが、とくにタイプRの相場上昇はハンパでない。それまで100万円程度だったものが、1200万円くらいまで20%程度も値上がりしているのだ。

絶版車であるNA1/2型に関しては、今後中古車市場に供給される台数は減少するに違いない。相場の上昇傾向は続くものと思われる。つまりNSXを狙っているなら、待つていてもいいことは何もない。気に入ったものに巡り会ったら、迷わず買

い！なのである。とはいえ決して安い買い物ではないので、後で泣きをみないためにはしつ

良質車は減少の一途で相場も上昇傾向
”これぞ”というものに出会ったら迷わず買いだ！

INTERIOR

エアコン系のトラブルで多いのは、風量調整ができないケース。風量調整ダイヤルを操作してみても、微風から最大風量まで出るか確認。そのほか冷たい空気が出ないなど、エアコン系の補修はかなりの出費となるので注意したい部分だ。



オーディオまわりも不満が出やすい部分。コントロールユニットの電源が入るかどうかはもちろん、ボリュームがダイヤルを回して音量がしっかり変化するかもチェック。ボーズ製スピーカーはノイズの有無も確認しておきたい。



メーターも重要なチェックポイント。悪質なメーター戻し車もまれにあるし、速度メーターの作動不良も少なくない。またイグニッションオン時にワーニングランプがすべて点灯するかも確認。悪質な業者はトラブルを隠すために、メーターの電球を抜くこともあるのだという。

ワイヤー式のパワーウィンドウなので、作動速度は個体差がかなりある。窓ガラスが上下するスピードは多少遅くても気にしなくてもいいが、遊びが大きく左右に振れながら動くのは作動不良なので注意が必要だ。



SUSPENSION / BRAKE



サスペンションやブレーキキャリパーも、前期型に後期型用を流用しているケースは多い。キャリパーは前期型がシルバー、後期型がゴールドとなっている。さびが目立つものは、長期の車庫保管などで動いていなかった可能性がある。



長い間車庫で眠っていたものも比較的珍しい。また、新車当時のタイヤがそのままなんて前期型も見受けられる。タイヤは交換すれば済むが、長期保管車は可動部分の劣化が進むので不安もある。



フルハウス 星野店長

スタッフはみなNSXのファンなので、オーナーの立場になって納得のいく購入と買い取りができるよう努力しています。技術力の高いディーラーと密接に連携したサービス体制や、入手が年々困難になっている純正パーツの豊富なストックも自慢です。

フルハウス直伝

NSX購入前の☑チェックポイント!



エンジンフードやトランクのダンパーはガスが抜けていないかチェック。へたったままだと不便だし、補修するには意外とパーツ代が高かったりする。タイプRのシーサーエンジンカバーを流用しているクルマも多いが、これは好みに含えばまったく問題なし。

EXTERIA

ほとんどの外装類が前期、後期で互換性をもっている。丸目テールランプやスカート形状のリヤバンパーなど後期型パーツを前期型に流用しているケースは多い。どうしてもオリジナルにこだわらないのなら、とくに問題視する必要はない。ドライカーボン製のタイプRウイングでも付いていれば、むしろラッキーだ。

ENGINE

ラジエーターキャップ付きのリザーバタンク。外観が黄ばんでいるものはプラスチックの硬化が進んでいる目安。劣化が進んでクラックが入ると冷却水漏れを起こすので注意。そのほかエンジンで多いのは、オイルパンからのオイル漏れだ。



1993年ごろまでの初期モデルは、エアコンの冷媒が旧タイプのR12となっている。このタイプは現在入手困難で価格も非常に高くなっている。R134冷媒仕様に変更されているものも少なくないが、きちんと作業されているなら安心だし、トラブル時の補修費面でもメリットは多い。

NSXと長く付き合うには、やはり専門ショップの助言を求めたい。豊富な経験と知識、そして専門ショップならではのネットワークを駆使して、必ず求めるスペックや好みのスタイルを実現してくれるはずだ。ここではそんなNSXのエキスパートと呼べるプロショップを紹介していこう。

まずは各部の問題点を洗い出すことを目的にしているため、今シーズンはノーマルの3.2エンジンを使用し参戦。来シーズンはエンジンから細部のセッティングまで煮詰めて、勝てるマシンを造り上げる予定だ。

Special Shop Report



NSX専門店として、多くのオーナーから確かな信頼を得ているルートKS。希少性が高くコンディショニングの良い車体を販売する鈴鹿シヨールムに対し、チューニングカーの販売やボディメイク&チューニングを担当している伊賀店とNSXのことならどんな要求にも応えられる体制を整えている。中でもオリジナルのボディキットは、WTACにも参戦するエスプリNSXをはじめ、数々のタイムアタックマシンが採用。見た目だけではなく、機能性という本質も兼ね備えていることを証明している。そういったボディキットの取り付けはもちろん、エアロ加工やコンプリートカーの製作とその作業内容も実に多彩。取材当日もワイドキットの装着+αのボディメイク



92Rと02Rの間を挟んだタイプS zeroがベースなため、エアコンなどの快適装備はなし。レーシングカーとしてあるべきソリッドな仕様に仕上げられている。

を進行中と、その技術力にも定評がある。

そんなルートKSのデモカーとして紹介するのがこのタイプS zero。この秋からはこのデモカーでアイドリズゲームスへの参戦も予定しているという。特徴となるのは、GTマシンさ

ながらのマツシブなフォルムをまとったワイドボディキット。このタイプのボディキットはすでに絶版となっているが、その存在感は圧倒的だ。「NA1/2」は今ではサーキットで見かけることが少なく、なまじまいたよね。スーパージTでも走っているのはNSXコンセプトです。そこでGTフォルムのNSXをサーキットで走らせようと思ったんです。まずはノーマルエンジ



Special Shop Report ROUTE KS

PHOTO/REPORT: 波辺大輔



最大の特徴と言えるのがワイドフェンダー。トレッド幅を稼ぐだけでなく使用するタイヤサイズの選択幅も大幅に広がるだけに、サーキット仕様としては大きなアドバンテージになる。

装着するのは数々のタイムアタックマシンにも採用されるゼロフォースファイナルボディキット。既に絶版となっているため製品をPRするためではなく、その空力性能の高さを評価してのこと。あくまでも勝てるマシンを製作するというわけだ。

SHOP DATA

ルートKS 伊賀店

三重県伊賀市西明寺846-4 ☎0595-22-8855

<http://www.route-ks.com>

営業時間：11:00～19:00

定休日：月曜日、第2、3火曜日



ルートKS パーツアドバイザー 福尾さん

伊賀店は整備やエアロパーツの取り付け・加工など、購入後もNSXを楽しんでもらうメニューを用意しています。また、車両販売やチューニングだけでなく、NSXの買い取りも積極的にを行っていますので、手放す際にはご連絡をお待ちしています！



レースマシンの運搬はもちろん、全国の引き取り・納車にも使用される積載車はフルオーダーの豪華箱車タイプ。昇降式パレットはフルフラットになるため車高の低いクルマでも安心して運ぶことができる。



伊賀店にはチューニング&カスタム車両をはじめ、リーズナブルな価格帯から手に入れられる車両を数多く在庫している。もちろん購入時に好みのエアロや仕様にチューニングすることも可能だ。



車両販売からパーツ開発&チューニングまで NSX“専門店”が誇る万全のサポート体制



シートやホイールなどオリジナル志向の人には重要な純正部品も多数ストック。特に社外品に変えられていると純正戻しが大変なため、こういった大物部品も積極的に取り扱っている。



店内にはエアロパーツをはじめマフラーなどオリジナルパーツがディスプレイされる。また、ヘッドライトなどの純正部品も多数ストックされているため、急なトラブルにも対応してもらえる。

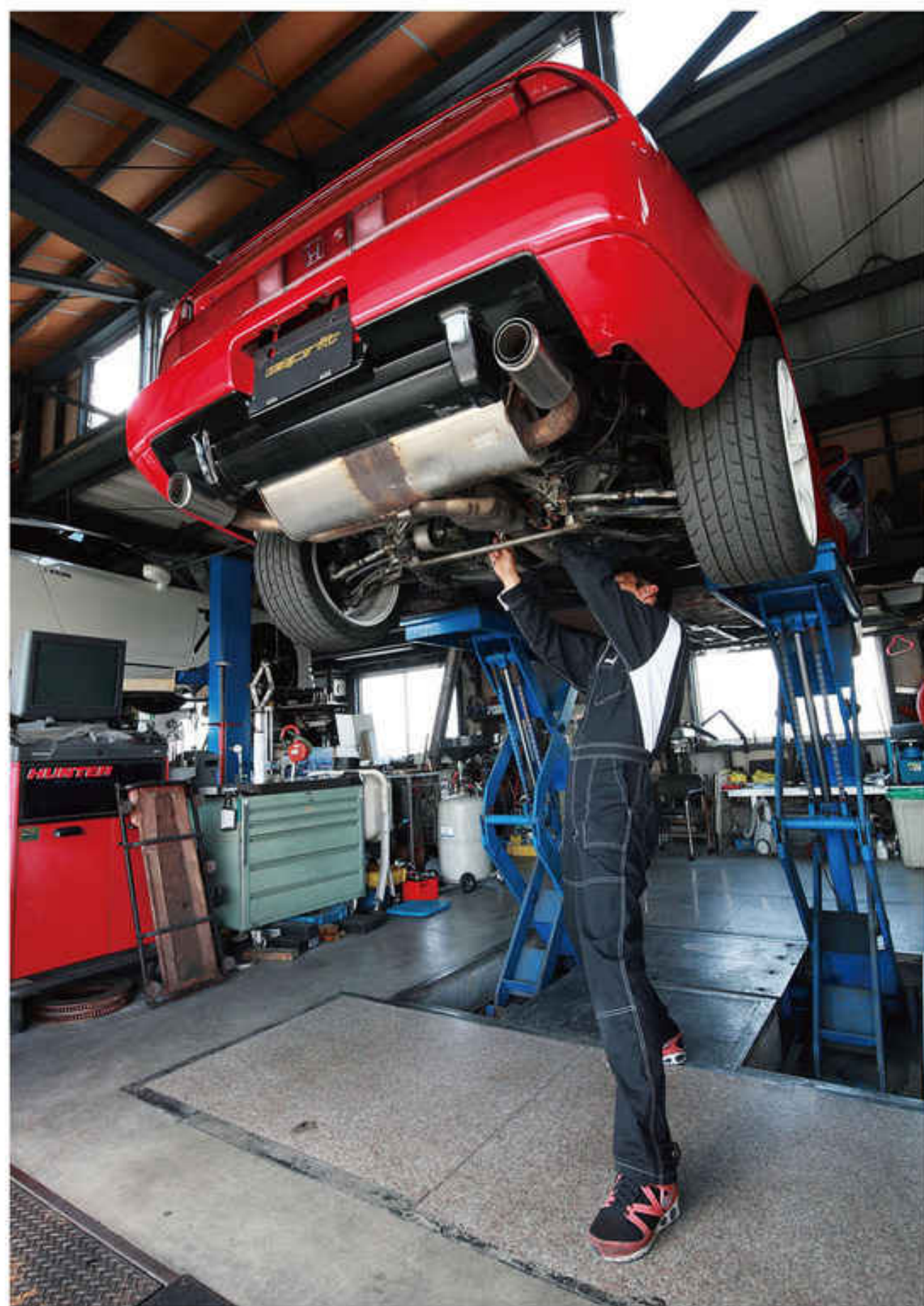


取材時にはピット内でワイドボディ加工とリヤディフューザーのワンオフ加工といったボディワークが行われていた。製品版のエアロ装着から自分だけの1台を造り上げることで、フルサポートしてくれる。

ンで今期の残りは走り、来期に向けた問題点を全て見つけ出します。その上で来期は万全の体制で望みますよ」と語るのは代表の川合さん。
NSXスペシャルリストとして、車両の販売やチューニングのみならずレースにも参戦する。このバイタリティこそ、多くのNSXファンを引きつける原動力とも言えるのだ。



チューニング業界のパイオニアが手がける オリジナルパーツは実績がその性能を証明



長年にわたって常に最先端のチューニングを追求するエスプリ。チューニングはもちろんのこと、メンテナンスに関しても確かな技術で提供してくれる。NSXについてなら、エンジン縦置き化にまで対応してくれるかも!



PHOTO：水川尚由



広々としたショールームには、チューニングプランをじっくりと相談できるカウンターを設置。休憩スペースには、クルマ好きならいつまでも座っていられそうな、バケットシートチェアが置かれているのもポイントだ。

古くは谷田部最高速、そしてストリートからサーキットまで、各カテゴリーでチューニングカーの可能性を指し示してきたエスプリ。その創業はNSXが発売されるよりも10年以上も前となる1979年。以後30年以上にわたってチューニング業界をリードし続けてきた。

エスプリといえばハイパワーチューニングに特化しているイメージがあるかもしれない。実際にオーストラリアで開催されるタイムアタックの世界大会WTACで活躍したデモカーは、縦置きツインターボで約750psという出力を誇る。さらに国内各地のサーキットでもこのハイパワーなNSXで数々の実績を残している。

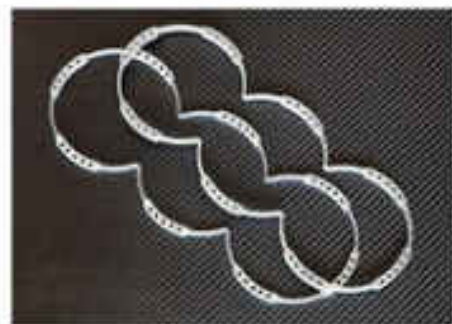
しかし、サーキットでの好タイムが表れているとおり、パワーだけでなくマシンの性能を引き出すトータルマネージメントにも定評がある。サスペンションやタイヤといったフットワーク



車種を問わずサーキット派から高い支持を集める、オリジナルのGTウイング052-W。断面形状を最適化することに加え、ウイング面を大型化することによってレーシングカーに匹敵するダウンフォースを生み出す逸品。



車体前後部分を通る空気を利用して、車体を路面に押し上げるアンダースポイラー。ドライカーボン製となっていて、フロントアンダースポイラーは31万400円、リヤディフューザーは31万3200円となっている。



オープンデッキを採用するC30A。ターボ化など500psを超えるようなチューニングを施すとブロックが歪んでしまうという。そこで、エスプリではオリジナルのシリンドラストパーを開発。アルミの削り出しで冷却水路も用意されている。



タイヤやサスペンションキット、エアロパーツからタービン、エンジンパーツまで様々なパーツを展示。もちろん、在庫パーツの装着であれば、その場で対応してもらうことも可能だ。



ドライカーボンやチタンなど、チューニング業界ではハイエンドクラスの素材を使ったワンオフアイテムの製作もお手の物。デモカーのマフラーもターボ化やディフューザー装着に合わせて製作されたワンオフ。



ホームコースである鈴鹿はもちろん全国の、そしてオーストラリアのサーキットも走破してきたデモカー。この車両を走らせる経験の中から生まれたオリジナルパーツも少なくない。

アイテムはもちろん、近年大きく進化を遂げているエアロパーツにも精通。しかも自社内にドライカーボンパーツを製作する本格的な設備も備えるなど、業界トップクラスの技術と環境を兼ね備えるチューニングショップなのだ。

そのため、多くのチューニングファンからの信頼も厚く、NSXはもちろんハイチューンドを求める様々な車種のオーナーがエスプリには訪れる。そして、そんなオーナーからの声や長年培われた経験の中から、エスプリでは様々なオリジナルパーツを展開。

中でも注目したいのは、先にも述べたドライカーボンで製作されたエアロパーツ類だ。すでに数々のサーキットでその実績を証明しているGTウイングは、現在「GTウイング 052-W」としてリリース。その開発にはレーシングコンストラクターを迎え製作されたという。強力なダウンフォースを必要とするサーキット派はもちろん、ファッショナイズムとしての人気も高い。

また、フロントのアンダースポイラーとリヤ用のディフューザーはフロア下を流れる空気を利用して強力なダウンフォースを生み出させるアイテム。特に重量配分がリヤよりのNSXではフロントアンダースポイラーの効果は絶大。GTウイングを装着し、よりトラクションを稼ぎたい場合でもフロントの接地感を失わせない。ダウンフォースはその大きさだけでなく、前後バランスを整えることこそ重要であるため、エアロパーツの組み合わせは重要。エスプリでは実戦経験を元に、最適な空力性能を発揮させるパーツを開発しているのだ。

鈴鹿サーキットまで車で約5分まで到着する場所に位置するエスプリ。NSXをより楽しみたい人は、まずは自分に合ったチューニングプランの相談をしてみよう。必ず的確なアドバイスを受けることができるはずだ。

SHOP DATA

エスプリ

三重県鈴鹿市住吉3-19-1
☎0593-70-8080 <http://www.esprit.to>
営業時間：10:00~19:00
定休日：水曜、第2火曜日



エスプリ
前川さん

現在デモカーとして全国のサーキットを走っているNSXのほかにも、様々な車種。仕様のクルマを製作してこれまでに走らせてきました。その中で培った経験と技術は、ストリートマシンにも高い安心感や自信を提供できると思います。NSXを速くしたいと思った時には、どんなことでも相談しにきてみてください。



NSXのチューニングやメンテナンスといえば、真っ先に思い浮かぶのがKSPエンジニアリング。その創業は1991年で、デビュー間もないNSXに独自のチューニングを施して谷田部最高速にチャレンジ。NA仕様としては最速の287km/hを記録し、一躍注目の存在となった。

「とある駐車場でNSXを見て一目惚れ。後先考えずにディーラーに駆け込んで予約を入れたのがきっかけでした。当時はNSX用のパーツなんてほとんどどこにも作ってない状況だったので、仕方なく自分であれこれやりはじめましたが、たしか最高速を記録した

マシンもECUとバネを切ったくらいだったんじゃないかな」と、香取代表は当時を振り返る。

KSPエンジニアリングは、もともと金属加工の技術者であった香取代表が、その高いスキルを生かしたオリジナルパーツメーカーとしてスタートしている。そして、そうしたノウハウを元にマシンの潜在能力をフルに引き出しているのがファクトリー部門。モノを作るパーツメーカーとクルマをいじるチューニングショップ業が、完全に連携している体制が最大の特徴だ。

また、特定の車種だけでなく、さまざまなクルマを手がけてきた経験も

ほかにはない大きな強み。2001年まで参戦していたドラッグレースでは、S14やFC3S、FD3Dで数々のレコードタイムを樹立。2002年から参戦したフェラーリカップでも、数え

Special Shop Report KSP ENGINEERING

PHOTO：金子信敏／REPORT：川崎英俊



初期型ともなれば25年が経過し、純正本革シートは色あせやひび割れが発生しているケースも多い。そんなシートをお得な予算でリフレッシュできるのが、KSPオリジナルのシート張り替えメニュー。表皮は合皮ながら、数十種類ものサンプルから厳選して純正の質感に匹敵する仕上がりを可能にしている。



C30Aエンジン搭載のNA1用等長エキゾーストマニホールド。テストを重ねた設計はトルクとパワーの確実な向上効果はもちろん、ボディ各部とのクリアランスや地上高などにも考慮。O₂センサーの延長ハーネスも付属する。



排気効率の向上に効果の高いオールステンレス製のメタル触媒キットは、排ガス検査書類一式が付属する保安基準適合タイプ。24クラス用の触媒を2個採用しているので、排ガス浄化能力も十分。E-NA1型式専用で、AT用とMT用あり。

長年乗り続けているとガタが出やすい上に、ディーラーでは40万円ほどと言われるアッセンブリ交換でしか対応できないのがパワーステアリング。KSPでは劣化しやすい内部パーツを独自のノウハウでオーバーホールすることに成功。専用治具によりしっかりと作動チェックも行えるようになっている。ディーラーに駆け込む前に、まずは相談してみることをお勧めする。



ゴムシールの経年変化でオイル漏れが発生しやすいオイルパン。その対策として用意しているのがアルミ製のガスケット。オイルパンの突起に合わせた設計により、ツライチの当たり面を実現。液体ガスケットを塗布して組み付ける。



長年に渡り蓄積された豊富なノウハウで クルマ探しからチューンまで NSXライフをフルサポート

中古車販売部門として2011年に発足したKSPカーズ。東村山市のショールームにはNSXをはじめとしてフェラーリやベンツなど良質な車両が並んでいた。自社内で仕上げられる強みを生かし、NSXの高値買い取りにも力を入れている。



一度に6台のリフトアップが可能な広いファクトリーでは、NSXだけでなくフェラーリなどの整備やチューニングが途切れることなく行われている。幅広い車種のチューニングノウハウが、NSX用パーツの開発にもフィードバックされる。

SHOP DATA KSPエンジニアリング

東京都武蔵村山市残堀2-29-1
☎042-569-2930 <http://www.ksp-eng.co.jp>
営業時間：10:00～20:00
定休日：木曜、イベント&レース開催日



ファクトリースタッフ全員集合の図。KSP発足以来のスタッフで経験豊富な内野メカをはじめ、いずれも安心してクルマを任せられるプロ集団。疑問や相談にも親切に対応してもらえ。



そして2010年からスタートしたのが、中古車販売部門のKSPカーズ。プロの目利きで集めたNSXには、隅々までチェック＆メンテを施して販売。ベース車探しからメンテ、チューニングまで、丸ごとお任せの体制はNSX乗りには心強い存在である。

切れないほどの優勝を納めてきているのである。
そうしたなかで蓄えられた豊富なノウハウは、2004年から本格的にスタートしたNSX用オリジナルパーツ開発にも効果的に取り入れられてきている。ファクトリーのピットには、いつもNSXと並んで最新のフェラーリやランボルギーニがリフトアップされているのだが、「ああ、この作りってあそこに見えるかも」と新たなパーツ開発のヒントがあるのだという。
近日リリース予定の牽引フックキットも、ファクトリーとの連携体制のなかから生まれたパーツ。またアッセンブリー交換が常識だったパワステユニットのオーバーホールサービスも、不可能へのチャレンジ精神とユーザー本位のKSPの姿勢が具現化した好例といえるだろう。

九州におけるモータースポーツの聖地と言えば、国際レーシングコースでもあるオートポリス。最大勾配率が10%、高低差は52mもあるという激しいアップダウンに加え、テクニカルなコーナーがいくつも存在するなど、車両の総合性能が試されるステージとしては国内屈指のサーキット。そんなオートポリスのチューニングカー最速ランキングの上位に位置するのが、巻頭でも紹介した「九州男児NSX☆富吉R」だ。

その車両の製作とメンテナンスを行う富吉レー

シングには、各地から「ホンモノの速さ」を求めるオーナーが集まってくる。実は富吉レーシングはかつてフォーミュラシンのメンテナンスや、国内トップカテゴリのレース参戦車両をサポートした経験を持つ。クルマを速くすること、そして速いクルマの扱い方のノウハウを豊富に蓄積させているのだ。

シャシーや

エンジンメ

イクにも定評

はあるが、

特に高い

技術を持

っている

のがその

セッティ

ング術だ。

ドライバ

のスキル

を考慮し

た上で、

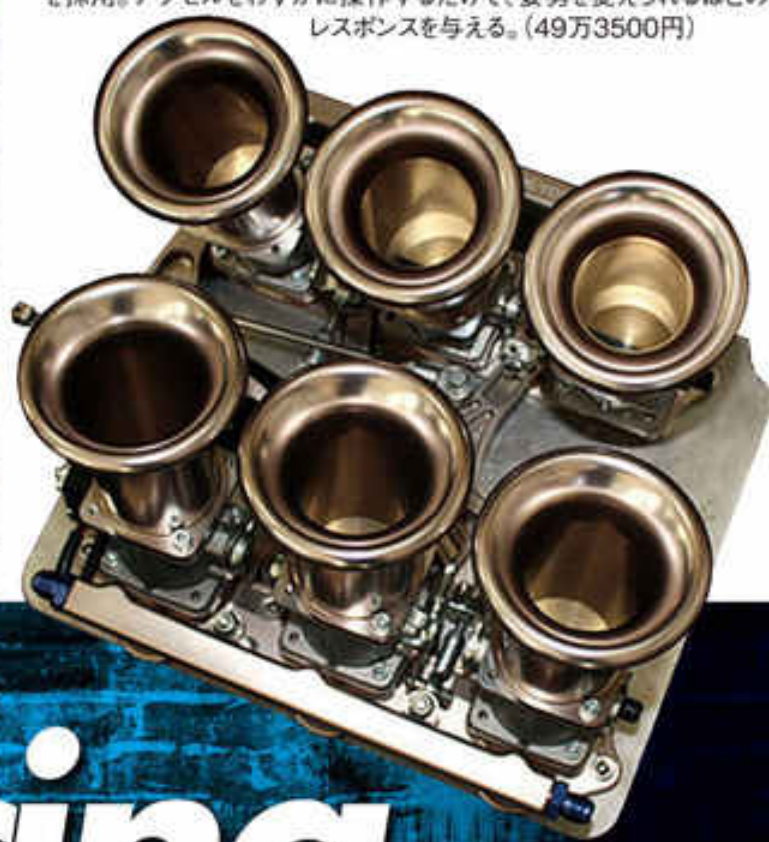
そのクル

マ固

製作車両がサーキットで走る時には、サポートやセッティングのために現地へ赴くことも多い。もちろん、筑波サーキットでのアタックにも同行。タイヤ交換やサスペンションセッティングなどの作業の速さは目を見張るものがある。



究極のNAチューンを目指すのであれば、見逃すことができないのが6連スロットル。富吉レーシングのキットではスロットル口径の大きな50φを採用。アクセルをわずかに操作するだけで、姿勢を変えられるほどのレスポンスを与える。(49万3500円)



Special Shop Report Tomiyoishi Racing

トップカテゴリーで培われた匠の技で NSXの性能を極限まで引き出す

NSX用のハイカムシャフトは純正カムをベースに作用角やリフト量を増したもの。純正部品がベースのため、耐久性や信頼性も高い。購入には純正カムの下取りが必要で、AT車用カムは下取り不可。21万円。



レース車両の製作を中心とするため、ワンオフアイテムの製作もお手のもの。フロア下のフルフラット化や大型のリヤディフューザーなども、豊かな実走経験から最適な形状で製作してくれる。現在は軽さと剛性に優れたドライカーボンアイテムの製作を準備中だ。



シフトノブもオリジナルで設定。アルミのピレット品だがチタンカラーアルマイトがかかっており、独特の輝きも魅力。装着ネジ部はM10、ピッチ1.5で深さが約70mm。6300円



九州男児NSX☆富吉Rにも装着されていて、クイックな回頭性とロール量低減に効果を発揮するオリジナルアップライト。アルミを削り出して製作されており、タイロッドの装着位置などが変更されている。購入に関しては問い合わせを。



がだるうか。
オーナーは、ま
ずはメンテナン
スから、足を運
んでみてはいか
がだるうか。

これだけの実績を持つショップだが、ハードなチューニングメニューのみではなく、オイル交換などの一般的なメンテナンスからチューニングパーツやナビ、オーディオなどの取り付けといったライトなメニューも気軽に受け付けてくれる。NSXの性能を引き出してみたいという

の証明と言えるだろう。
また、NSXに関しては6連スロットルやハイカム、サスペンションキットやアップライトなどのオリジナルパーツも開発している。そのほとんどは速さに磨きをかけることを目的としたアイテムばかり。その性能は九州男児NSX☆富吉Rが筑波サーキットにおけるアマチュアクラスで「NA最速の座」を獲得していることが、なにより

有のポテンシャルを引き出す。具体的なセッティング項目を挙げると、サスペンションやブレーキ、エアロパーツによる空力性能に始まり、そしてそれらを総合的にまとめるECUチューニングがサーキットを走るときには、現地に赴きよりきめ細かいセッティングを施すという。



SHOP DATA

富吉レーシング

鹿児島県出水市黄金町373 ☎0996-63-0783

<http://tomiyoshiracing.ina-ka.com>

営業時間：9:00~20:00

定休日：不定休



富吉レーシング 富吉さん

NSXは多くの経験を蓄積しているので、走るステージに合わせたセッティングなど、様々なことを提案することができるといいます。「クルマの性能とドライビングスキルを同時に高めていき、オーナーさんと共に満足いく車両製作を行う」そんなクルマ作りやモータースポーツ、クルマ遊びを得意としています。



オーリンズがベースとなるオリジナルサスペンションキットは42万円。減衰力設定を富吉レーシングで独自に味付けすることで、高速コーナーで安定した走りを実現している。また、オプションで別タンクを付けることもできる。オイル量を増やすことで安定した減衰力を長時間にわたって発揮することが可能となる。

Special Shop Report Refil speed



ホンダ車専門のカスタマイズショップで ウィークポイントを解消して NSXを日常の足に

単筒式でも乗り心地の良いセッティングが施されているレフィルスピードオリジナルダンパー“MONO SPORT RS”（18万8000円＋税）接地性を高めることで高いスタビリティと上質なドライブフィールが味わえる。

ホンダ車をメインとしたカスタマイズ&メンテナンスで定評のあるレフィルスピード。数多くのNSXをメンテナンスしてきた経験から、愛車と末永く付き合っていくポイントをレクチャーしてもらった。

「まず、現オーナーさんでも、これからNSXを購入したいというユーザーさんでも“古い車なのでいつトラブルがあっても不思議じゃない”ということを入れておいてください。いくら国産車とはいえ、20年超の年月が経っていますからね。それを踏まえた上で、一般整備に加えてオルタネーター、メインリレー、イグニッションコイルの3カ所が正常ならば、不安を抱え



フロントに15インチを履いていたNA1初期型モデルにはNA2用のブレーキキャリパー&ローターの流用チューニングを勧めている。これだけで制動性能が格段に向上する。





NA1初期型ではマニュアルミッション車にはパワステの設定は無かったが、AT車ベースということでパワステ付きのマニュアル車となるという嬉しいオマケがつく。無限製のボックスインステアリングをベースに、日常でも使えるようにレザータイプに張り替えたもの。他にもパンチングレザータイプへの張り替えオーダーも可能とのことだ。



マニュアルミッションの換装が必要となるクラッチマスターバックやクラッチペダルは、AT/M T問わず車体側の形状が共通なのでボルトオンでの換装が可能。まんまマニュアル車の見た目となる。



レフィルスビードのデモカーはAT車をベースにマニュアルミッションを換装したもの。AT車では覚く乗られたものが少なく、程度の良いタマを見つけやすいというポイントだ。ちなみにミッション換装の予算は150万円位からとのこと。

ずに乗っていられます。ここが壊れてしまうと修理工場までも自走できなくなってしまうから。所有してから年月が経っていると、中古車を買ったばかりのユーザーさんは、全て新品に交換しておくことをお勧めしたいですね。」と代表の藤澤さん。

作風にイジるのではなく、なるべくオリジナル状態のピュアなハンドリングを楽しんでもらいたいというのがレフィルスビードの考え。しかし、今どきのスタイリングを実現するには17インチ/18インチ等の大径ホイールを履いて、車高も落

し、MONO SPORT RSをリリースすることになった。これは、大径ホイールを履いてツラまで出したホイールと、車高ダウンによるジオメトリ変化等を事前に考慮した上でセッティングがされている。NSXならで

はのピュアなハンドリングをスポイルさせることなく、普段乗りからサーキット走行、そしてスタイリングまでも楽しめるという自信作だ。レフィルスビードではその他にも「ボディ系」、「足回り系」、「エンジン系」など、各部位ごとに多

くのリフレッシュプランが設定されているので、走り重視のユーザーでも、見た目重視のユーザーでも、必ずや期待に応えてくれる頼もしいシヨップなのだ。



タコメーター内に設置されているシフトインジケータが、元AT車だったということの名残。取り外されたATミッションはストックパーツとして保管されている。

隅々まで手入れが行き届いたショールームを見れば、レフィルスビードの丁寧な作業も想像できるというもの。日常のメンテナンスから高度なチューニングまで、なんでも相談のってくれる。また、年に2回ほどSUGOや青森スピードパークで走行会を開催しているので気軽に遊びに行ってみよう。



SHOP DATA

レフィルスビード

岩手県岩手郡巻町板橋78-4
☎019-691-1661 <http://refil-hs.com/>
営業時間：10:00~19:00
定休日：水曜日・レース/イベント開催日



レフィルスビード 代表 藤澤さん

スタイリングを重視した街乗り車として楽しむのちのちのスタイルです。見た目が多少悪くても走りに関する部分を重視するというのも楽しいですね。走るシチュエーションや予算に応じて、快適に楽しむためのカスタマイズやメンテナンスをご提供させていただきます!



PICK UP!
**HOT
ITEMS**

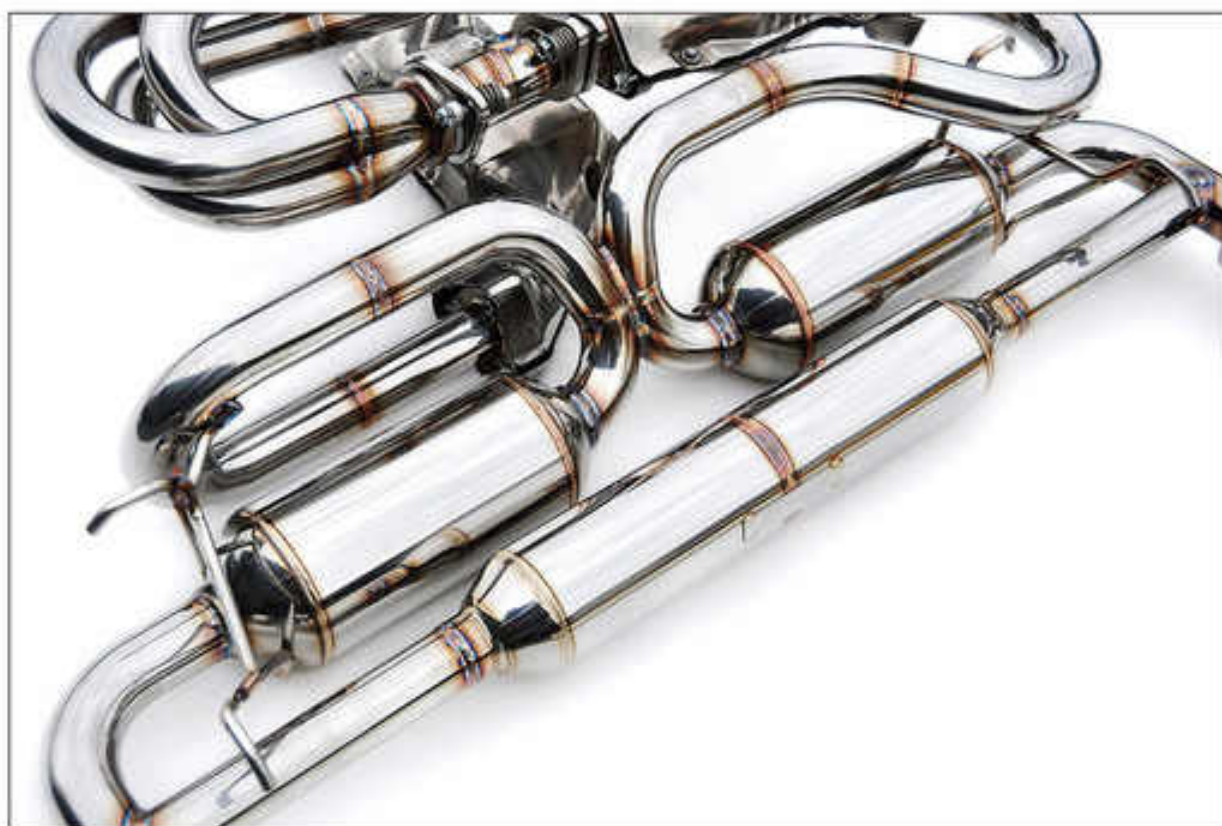


等長タイプのSUS304製エキゾーストマニフォールドキット。プライマリーパイプに45φを使用し集合部までの長さは750mm。数々の試作経験から、この長さが最適なパワー特性になるとのことだ。



写真左が純正触媒の出口側フランジで42φ、右が加工後の48φ。入口側フランジも純正は46φ、加工後は48φとなる。これは当時の280ps規制のリストリクターとなってパワーを絞っていた名残。サクラム製メインマフラーの50.8φの内径と揃えることで排気効率を向上させている。

フランジとプライマリーパイプとの接合は、フランジ穴部を削って設けられた座ぐりに印籠状態でパイプが刺さるという構造。そして内面部分を溶接するという手法が使われる。こうすることでフランジの反りを防止し、高い製品精度を実現している。



SACLAM

SILENCER KIT Spec.A

価格 27万円(税別)

EXHAUST MANIFOLD KIT

価格 34万円(税別)

© サクラム 埼玉県深谷市永田1098 ☎048-584-7117 <http://www.saclam.com>

NSX SILENCER KIT Spec.Aマフラーは、左右に配置されたサイレンサーで効果的に消音。出口手前に配置されるレゾネーターは、内部の左右で異なる構造が採用され排気脈動を取り込み、狙った音域を抽出できるように設計されている。各回転域で魅惑のサウンドを奏でるための重要な部位だ。

吸排気のエキスパートメーカーであるサクラム。専門メーカーとして拘り抜かれた製品は各方面から高い評価を得ているのはご存じの通りだ。「購入して頂いた方が感動してくれる商品を目指すのが第一ですが、自分自身も満足できる“作品”に仕上げたいです」とは代表の宇野さんの言葉だ。サクラム発足当初はパワー至上主義という時代背景もあって、エンジン性能を究極まで引き出すポテンシャル重視の開発に注力していた。しかし「気持ちいいサウンド」を求めるユーザーの声も多く聞かれるようになり、その期待に応えるべく、パワーという要素に加えて「音響」への拘りも追求することとなったという。

エンジンサウンドの発生ポイントは排気バルブが開いた瞬間で、6気筒エンジンの場合、例えば2000rpmでは1000回。つまりは1000Hzが音源となる。しかし、この1000Hzの周波数帯だけが強調されると、ライブの音ではなく、「デッドの音」となってしまう。そこで2倍音、3倍音、4倍音である2000Hz、3000Hz、4000Hzの周波数帯域の音を聴かせるようにすることで、臨場感あふれるサウンドとなるのだそう。

その狙った回転数の周波数帯を強調して鳴らすには、排気管長や口径だけでなく、サイレンサーの容量やレゾネーターの配置、その内部構造など多岐にわたる調律が必要となり、サウンドチューニングは自身の耳だけでなく、音域測定装置のスペクトラムアナライザも駆使して構築さ

卓越した音響理論によって 官能的サウンドと 性能を両立

エキマニには合計3つの球面フレキシブルジョイントを装備し、エンジンや駆動系からの振動をリヤサイレンサー部に伝えないように設計されている。



れていく。また6気筒でありながらバイピングを工夫することで、12気筒エンジンの音成分をミックスしてあるので、よりレシーなサウンドが楽しめるというのにも拘りのひとつだ。

実用域である2500rpm〜3500rpm付近ではツブ揃いの小気味良さを楽しめ、加速領域で使われる4000rpm〜5000rpm付近ではコンプレッションを感じるダイナミックなサウンドに変貌。そしてVTECカムが高速側に切り替わり、バルブオーバーラップが広がってからは獲物を追う肉食獣かの如く官能的なレーシングサウンドをレブリミットまで奏でてくれる。サクラムでは試乗車も用意しているので電話にて確認、予約後にぜひ自分の耳で体感してみて頂きたい。



卓越した技術と熟練の技により、一本一本手作業で仕上げられる製品はまさに芸術作品と言ってもいい。さらにそこから、各個体にあわせた調律を行うことで、理想のサウンドと性能を手にするのだ。

KSP

NSX用 牽引フックキット

PICK UP!
HOT
ITEMS

価格 フロント用/リヤ用 価格未定

© KPSエンジニアリング 東京都武蔵村山市残堀2-29-1
☎042-569-2930 www.ksp-eng.co.jp

牽引位置変更による実用面でのメリットはもちろん、ドレスアップ面でも効果パツグンのリヤ牽引フックキット。取材したものは最終試作タイプだが、性能向上のために付属品等に若干の仕様変更の可能性もある。



純正のリヤ牽引フックはメンバーに装着されているため、後方からの牽引時にマフラーやバンパーにダメージを与えがち。そこで左側フックを専用ブラケットに交換し、フック装着位置をバンパー内にオフセットさせている。もちろん強度面も不安はない設計だ。

牽引フックのシャフトを装着するために、リヤバンパーには穴開け加工が必要。穴位置の指定は、取り付けマニュアルにしっかりと記載される予定となっている。穴をふさぐためのキャップも付属する。



付属の牽引フックはフェラーリ用にデザインされたクオリティ。シャフトはクロモリ削り出しで焼き入れ処理も施され強度も十分。ロックナットの位置調整で、突き出し量も好みに合わせることができる。

フロント用は純正牽引フックのブラケットを取り外し、そっくりキットに交換するだけ。規定や好みに合わせてシャフトやフックを塗装してドレスアップを狙うもよし、純正のフックカバーにも対応しているのでノーマル同様の使い方も可能だ。



フック部はスチール素材をレーザーカット加工したもの。シャフトとの取り付けはスナップリング固定の脱着式なので、車載時にも場所をとらない設計。タイラップを利用して、好みのフック角度で固定のグツクの使い方。

もちろん装着はボルトオン設計。フロント用は、バンパーカバー内の純正牽引フックをブラケットごと交換するタイプ。対して純正のリヤ牽引フックは積載時の固定しか想定していないかのような形状のため、新たに専用のブラケットを設計して対応。フック取り付け位置

1990年の発売開始から2005年の製造中止まで15年にも渡り、基本設計を変えることなく作り続けられたNSX。当然アフターマーケットの世界でも、硬軟さまざまなお客がすでに死角なく用意されているものと思っていたが、まさかの盲点があった。それが牽引フックである。「えっ、ウンでしょ」って感じたが、紛れもなく本当の話。とくにサーキット走行を楽しむオーナーなら、いざという時のために装着しておきたい本物の牽引フックが、ついにKSPエンジニアリングから発売されることになった。

をバンパー左側とすることで、牽引時にバンパーにダメージを与えることのないデザインとしている。オーナーの好みに合わせて使える設計も、KSPならではの心遣い。フック用シャフトは脱着式なので、純正同様必要な時だけ装着することも可能だ。またドレスアップも兼ねた常時装着派には、規定や好みで自由に塗装ができるように、あえてフックとシャフトは無塗装としている。ちなみにセットとなる牽引フックは、KSPがフェラーリ用に用意しているもの。機能性はもちろん、仕上がりが満足度の面でもNSXにふさわしい、非常にレベルの高いものとなっているのだ。

サーキット系 オーナーが待ち望んだ ありそうでなかった レーシングタイプ牽引フック

卓越したグリップ性能を誇る リアルスポーツラジアル誕生

かつて国産タイヤの中で初めてポルシェやフェラーリの純正タイヤに採用されたポテンザRE71。国産タイヤの性能を世界へアピールした「RE71」という名称を、現代のフラッグシップモデルとして再び冠したのが「RE-71R」だ。

ブリヂストンの独自技術「アルティメットアイ」によるシミュレーションと計測技術は、専用コンパウンドの開発に大きく貢献。ハイグリップポリマーと補強剤の最適化で、より多くの面を接地させ路面に吸い付くような高いグリップ力を実現している。

トレッドパターンは、溝の適正配置によって高いブロック剛性と排水性を確保。ステアリング切り始めの応答性や、切り込んでいった先のコーナリング限界を高めることで、コーナリングを楽しみたいNSXオーナーにも最適な性能が持たされている。

その性能はRE-71Rを装着したエスプリNSXによる鈴鹿サーキット走行でも実証された。RE-71Rを装着してコンスタントに2分10秒台を記録、Sタイヤにも匹敵するタイムを叩き出したのだ。プロドライバーやチューニングショップをも驚かせるその性能は、サーキット走行を楽しむオーナーはもちろん、ストリートユースにも注目のハイスpekタイヤと言えるだろう。



PHOTO: 水川尚由/吉見幸夫/
HYPER REV

POTENZA RE-71R

© ブリヂストン 0120-39-2936 <http://tire.bridgestone.co.jp>



RE-71Rを装着して鈴鹿サーキットを走ったのは、P8でも紹介しているエスプリのNSX。軽量化したエンジンにツインターボを装着、実測で750psというスペックを備えている。RE-71Rの装着サイズは前後共に295/30-18となっている。



トレッド面の中心部に配される2本の太い主溝は、センター部の排水性を高める。また、ラグ溝と接続させないことで、高い剛性の確保にも大きな効果を発揮。ステアリング切り始め領域でのクイックな応答性に貢献している。

回転方向に対して角度の異なるラグ溝を配置した「セパングループ」。コーナリング中に様々な方向からかかる入力に対する剛性を確保し、グリップ力の安定性を高めている。ショルダー部へラグ溝を貫通させることで排水性を確保しながらも、溝を最小限とすることでコーナリング限界を高める。

RE-71R装着のエスプリNSXが 鈴鹿サーキットで2分10秒を記録!

RE-71R装着での鈴鹿サーキット初走行となったエスプリNSX。当初は前川代表も「出ても2分15秒くらいじゃないか」と予想していたが、ターザン山田選手が駆るNSXは、なんと2分10秒台を記録。その後もコンスタントに10秒台を記録し、良い意味で予想を裏切る結果となった。さらに周回を重ねても性能低下が少ないこともこのタイヤの性能の高さを裏付けた。

Tuner's VOICE

エスプリ 前川さん

足回りのセッティングはSタイヤ装着時から変更していないし、気温が高い状態で2分10秒台が出たのは正直驚いた。足回りのセッティングをきちんとRE-71Rに向けて調整した上で、気温などの条件が整えば2分10秒切りは確実。かなり戦力の高さのタイヤだよ。



Driver's VOICE

ターザン山田

リヤに大きな荷重がかかるNSXは、Sタイヤを装着した場合だと一番オイシイ状態を使えるのは本当に一瞬。すぐに熱が入ってタレてしまうからね。ところがRE-71Rはラジアルとは思えない高いグリップ性能を長く維持できる。タイムアタックはもちろん、長時間走るレースや走行会にも最適な性能だね。



ラン ク	タイヤサイズ	タイヤ外径(mm)	タイヤ幅(mm)
19	275/35R19	675	277
	255/35R19	663	259
	225/35R19	641	231
	245/40R19	681	248
	295/30R18	635	298
18	285/30R18	629	287
	275/35R18	650	276
	265/35R18	645	272
	255/35R18	636	260
	255/40R18	662	260
	245/40R18	655	248
	235/40R18	647	242
	225/40R18	639	231
	215/40R18	629	220
	245/45R18	679	245
17	225/45R18	661	226
	215/45R18	652	213
	225/50R18	683	230
	255/40R17	637	261
	245/40R17	628	249
	235/40R17	620	239
	215/40R17	604	219
	245/45R17	653	244
	235/45R17	644	237
	225/45R17	636	225
16	215/45R17	627	214
	205/45R17	617	207
	225/45R16	608	226
	215/45R16	600	214
	205/45R16	592	206
	225/50R16	632	231
	205/50R16	612	212
	205/55R16	632	214
	195/55R16	622	200
	205/50R15	587	210
15	195/50R15	576	198
	165/50R15	547	168
	195/55R15	596	200
	185/55R15	585	194
	165/55R14	538	169
14	185/60R14	578	189

エンケイ
☎053-522-5245
http://www.enkei.co.jp

タナベ(SSR)
☎072-728-6700
http://rd-tanabe.com

BBS
☎03-5643-5090
http://www.bbs-japan.co.jp

ブリヂストンレールジャパン(プロドライブ)
☎0120-036710
http://www.prodrive-japan.com

レイズ
☎06-6787-0019
http://www.rayswheels.co.jp

YFC(アドバン)
☎03-3431-9981
http://www.yokohamawheel.jp

ワーク
☎06-6746-2859
http://www.work-wheels.co.jp

現代流NSXメイクに欠かせない 最旬ホイールのマッチングをチェック!

クルマにとってホイールは性能とスタイリングを高める需要装備。
常にその技術は進化し、トレンドも日々移り変わっている。
ここではCG合成で最新ホイールをNSXにインストール。
装着時の雰囲気を擬似的にチェックして、
ホイール選びに役立ててほしい。

NEWEST WHEEL

Virtual Matching Guide



純正装着
ホイール&タイヤサイズ

NA1(1990~)
FRONT 6.5J×15 +55 / 205 / 50R15
REAR 8.0J×16 +60 / 225 / 50R16

NA1(TYPE-T&S) / NA2(1995~)
FRONT 7.0J×16 +55 / 215 / 40R16
REAR 8.5J×17 +60 / 245 / 40R17

NA2(2001~)
FRONT 7.0J×17 +55 / 215 / 40R17
REAR 9.0J×17 +55 / 255 / 40R17

RAYS・GRAM LIGHTS 57FXX

最新のリムオーバー&コンケーブデザインが大径感を演出

レーシングホイール由来のスポークデザインを採用するプレミアムモデル。旬のリムオーバー&コンケーブで実サイズよりも大きく見せるデザインは、現代流のスタイリングへのアップデートに最適。

推奨サイズ

FRONT **7.0J×17 +42**
REAR **9.0J×18 +45**



NEWEST WHEEL
Virtual Matching Guide

RAYS・GRAM LIGHTS 57 Trancend

「デジタルセクションスポーク」が強度と軽さを両立

スポーツホイールとしての基本性能はもちろん、デザイン性にも優れた10スポークデザイン。初の試みとなるスポーク縦壁2面へのマシニング加工は、ホイールをより立体的に見せてくれる。

推奨サイズ

FRONT **7.5J×18 +40**
REAR **8.5J×19 +45**



NEWEST WHEEL
Virtual Matching Guide

RAYS・VOLK RACING RE30 CLUB SPORTII

剛性を高めたRE30の2015年バージョン

リムフランジやセンターパートの形状を、従来のクラブスポーツからリニューアルし剛性をアップ。もともとバランスの良い設計に加え、この機能的な進化により信頼性も格段にアップしている。

推奨サイズ

FRONT **7.5J×17 +43**
REAR **8.5J×18 +52**



NEWEST WHEEL
Virtual Matching Guide

Prodrive GC-012L

使う素材にまでこだわるシンプルな12本スポーク

インポートカーをはじめハイエンドなマシンオーナーから高い支持を得ているプロドライブ。GC-12Lは高強度鍛造素材を採用することで、シンプルなデザインの中にも高い機能性を備えている。

推奨サイズ

FRONT **7.5J × 18 +51**

REAR **9.5J × 18 +45**



Prodrive GC-05N

性能と美しさを兼ね備える機能派5スポークデザイン

最大の特徴はスポークをリムエンドまで延長するエクステンション「p-linker」。2ピースホイールのような奥行き感と、1ピースの大口径感を併せ持つことで、スタイリングを大幅にアップデートしてくれる。

推奨サイズ

FRONT **7.5J × 18 +50**

REAR **9.5J × 18 +50**



ENKEI RACING RPF1

世界最高峰の舞台で戦うエンケイ渾身のスポーツモデル

F1を舞台に5年間で31勝をあげたES021Rの設計をもとに開発されたRPF1。最軽量ホイールをコンセプトに剛性を高めるテクノロジーを、この1本に凝縮したスポーツホイールの最終形態。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 17 +45**

REAR **8.5J × 18 +40**



BBS LM DS-SLD

時代に流されることのない永遠の憧れ「BBS」の定番

世界一過酷なル・マン24時間耐久レースにおける高い信頼性を元に開発されたLM。飽きのこないデザインはもちろん、常に最上級に位置するブランドバリューは、長年変わることのないまさに究極の定番品。

推奨サイズ

FRONT **7.5J × 17 +38**

REAR **9.0J × 18 +42**



ADVAN Racing GT

細部にまで及ぶこだわりがチューニングカー専用の証

スタンダードな5本スポークデザインは、ビッグローター&φ400mmローターにも対応する、特殊リムプロファイルを採用。タイヤとリムの周方向のスレを防ぐローレット加工などディテールも注目。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 18 +45**

REAR **10.0J × 19 +35**

※チューナーサイズ



ADVAN Racing RG-D

ディープリムにこだわる絶妙なスポーク形状に注目

キャリバーとのクリアランスを確保しつつディープリムを手に入れるスポーク形状は、チューンドNSXとの相性も抜群。独自の高品質鋳造製法による成型は、鋳造ホイールにして軽量かつ高剛性を実現している。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 18 +45**

REAR **10.0J × 19 +35**

※チューナーサイズ



ADVAN Racing RGⅢ

ロングスポーク&コンケーブで作られる最新フォルム

RGⅡの進化版として誕生したRGⅢは、デザイン性を高めるためにスポーク長を長く設計しながら、センターを落とし込むコンケーブデザインでリニューアル。スポークサイドのカットも進化の証。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 18 +45**

REAR **10.0J × 19 +35**

※チューナーサイズ



ADVAN Racing RS-D

定番のRSをディープリムデザインでフィニッシュ

チューニングカーの足下にフィットする10本スポークのRSをベースに、ディープリムデザインとしてバリエーションを増やしたRS-D。スタンダードディープとエクストラディープをラインアップ。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 18 +45**

REAR **10.0J × 19 +35**

※チューナーサイズ



ADVAN Racing RSII

アドバンレーシングを代表するスタンダードデザイン

オーバーフランチ形状によってRSから一層の迫力を増したRSII。高品質な鋳造1ピース構造で、軽量かつ剛性を高めた高機能モデル。カラーはシルバー、ゴールド、ホワイト、ブライتكロームを用意。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 18 +45**

REAR **10.0J × 19 +35**

※チューナーサイズ



ADVAN Racing RZ

5本スポークと10本スポークのクロスオーバーデザイン

上品さとスポーティな装いを併せ持つ10本スポークデザインは、スペシャルティクーペのNSXにジャストフィット。スポーク間のロゴフィニッシュも、上質なイメージを与えるポイント。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 18 +45**

REAR **10.0J × 19 +35**

※チューナーサイズ



SSR GTV02

機能性とデザインを凝縮したライトウエイトフォルム

シャープなイメージを与えるリムは、リップ部分にカール処理を施すことで視覚的に2ピース並みの高級感を演出。細く延びたスポークと組み合わせることで、実サイズ以上の大口径感を生み出している。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 17 +45**

REAR **8.5J × 18 +48**



SSR Professor MS1R

ディープリムを極めるドレスアップホイールの決定版

3ピース構造による高級感はもちろん、ディープリム形状を実現するスーパーローディスクのラインアップなど、ドレスアップ性に富んだアイテム。リム交換による補修が可能な他、オプションでカラーディスクも選べる。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 17 +41**

REAR **8.5J × 17 +47**



SSR Professor SP1R

オールドスクールな装いを楽しむ定番5本スポーク

ホイールとしては定番の5本スポークデザインに、ディープリムという伝統の組み合わせ。サイズバリエーションを楽しめる3ピース構造は、自分だけのオリジナルサイズを造り上げることも可能だ。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 17 +41**

REAR **8.5J × 17 +47**



SSR Professor SP3R

高品質とデザインが共存するリバース3ピース

プロフェッサーシリーズとしては軽量のディスクに、リバースリムの3ピース構造を採用するデザインホイール。多彩なカラーはスタンダード4色にオプション8色の計12色をラインアップしている。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 17 +41**

REAR **8.5J × 17 +47**



WORK EMOTION D9R

ディープリムを極める圧倒的なデザインと存在感

スポーツホイールブランドとして人気の高い、ワークエモーションシリーズ随一のリム深度を誇るD9R。深いリムとシャープな9本スポークとの対比は、スポーティかつ重厚感を持たせるシルエットを作る。

推奨サイズ

FRONT **7.0J × 17 +38**

REAR **8.5J × 17 +42**



WORK EMOTION CR Kiwami

最旬最強を物語るディープコンケーブシルエット

スポーツホイールにデザイン性という価値観をプラスした、ワークエモーションシリーズの意欲作。ツインスポークデザインに、ディープコンケーブを組み合わせることで、深リムとは違ったワイルド感を表現。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 17 +47**

REAR **9.0J × 17 +38**



WORK EMOTION T7R

引き締められた7スポークデザインをスポーティに昇華

スタンダードな7本スポークをディープコンケーブで深化させることで、現代的なスポーティさをアップさせたT7R。リムエンドまで長く延びたスポークは安定感のあるフォルムを造り上げている。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 18 +47**

REAR **8.5J × 18 +45**



WORK SEEKER SX

往年の名デザインを現代に甦らせつつリファイン

90年代に一世を風靡した星形ディッシュを、現代的なアレンジで甦らせたシーカーSX。単純にオールドスクールな装いではなく、サイズ展開や表面処理などによって、まったく新しいイメージを与えてくれる。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 18 +45**

REAR **9.0J × 18 +45**



WORK MEISTER M1R

時台を超えて愛され続ける定番のメッシュデザイン

ワークが誇るレーシングホイールブランドとして、長い歴史を持つマイスター。メッシュデザインを採用するM1Rは、ノーマルからチューンドまで幅広いNSXの足下にジャストフィット。豊富なカラーも魅力のひとつ。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 18 +45**

REAR **9.0J × 18 +45**



WORK MEISTER S1R

伝統の5本スポークこそマイスターシリーズの代名詞

装着するクルマを選ばないオーセンティックな5本スポークは、チューンドからカスタムまであらゆるスタイリングにマッチ。長く乗るクルマだからこそ、変わることのない上質な定番品を選びたいところだ。

推奨サイズ

FRONT **8.0J × 18 +45**

REAR **9.0J × 18 +45**





SET-UP & PARTS CATALOG for HONDA NSX

NSX-R = NSX-R : 2002.5 ~ に適合
NA2-L = NA2後期 : 2001.12以降に適合
 (固定ライト車)
NA2-E = NA2前期 : 1997.2 ~ 2001.12に適合
NA1R = NA1 タイプRに適合
NA1 = NA1 : 1990.3 ~ 1997.2に適合
選 = 汎用アイテム



GT-105

NA1R NA1
 材 ステンレス
 径 メイン:60.5φ テール:80φ
 走り気持よさを高めてくれる、快音設計モデル。GTマシンを彷彿とさせる、センター寄りのテールエンド配置が特徴的。付属のインナーサイレンサーの装着で保安基準適合となる。

■12万8000円
 ■SUPER TAITEC
 info@taita.co.jp



GT-106

NA1R NA1
 材 ステンレス
 径 メイン:60.5φ テール:90φ
 快音で評価の高いマフラー。1mm厚のステンレス板素材を使用したパイプを使用しており、重量は9.4kgとステンレス製としては超軽量を実現。付属のインナーサイレンサー装着で保安基準適合となる。

■12万8000円
 ■SUPER TAITEC
 info@taita.co.jp



GT-002

NA1R NA1
 材 ステンレス
 径 メイン:50.8φ テール:90φ
 TAITECのマフラーシリーズの中で最もベーシックなモデル。大型のサイレンサーで高い消音効果を発揮。出口は左右出し。重量は15.5kgに抑え、運動性能も向上。保安基準適合。

■10万8000円
 ■SUPER TAITEC
 info@taita.co.jp



C3 MODEL2

NA1R NA1
 材 ステンレス
 径 メイン:50.8φ テール:90φ
 C3 MODEL1と同様の右側1本出しレイアウトで、小型のサイレンサーを組み合わせたモデル。1mm厚のステンレスパイプを使用し、重量は9.0kgを実現したライトウェイトモデル。保安基準適合となっている。

■12万8000円
 ■SUPER TAITEC
 info@taita.co.jp



C3 MODEL1

NA1R NA1
 材 ステンレス
 径 メイン:50.8φ テール:90φ
 左右バンクから排出された排気を、それぞれ独立したタイコを通した後に集合させ、右側1本出しにするという独特なレイアウトを採用。大型タイコで消音性能も高い。リーズナブルな価格も魅力的。保安基準適合。

■10万8000円
 ■SUPER TAITEC
 info@taita.co.jp



スポーツマフラー

NA1R NA1
 材 ステンレス
 径 メイン:60φ テール:65φ
 ハイレボンス・トルクフィーリングそして、高回転域での伸びはもちろん、NSXならではの官能的なサウンドとパフォーマンスを実現。左右各2本ずつ、計4本出しのテールも特徴的。

■27万円
 ■バックヤードスペシャル
 ☎052-704-1707



マフラーFor Street

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 材 ステンレス
 径 要問合せ
 ストリートユースを基準に開発したマフラー。カー形状の出口がリアビューに高級感を醸し出す。左右のタイコを繋ぐことで共鳴効果も引き出し、NSXならではの気持ちのよい音質を発生させる。

■21万円
 ■トレーシースポーツ
 ☎072-654-9424



リアディフューザー専用サーキットマフラー

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 材 ステンレス
 径 メイン:55φ テール:60φ
 同社のディフューザー専用デザインされたマフラー。ナンバープレート下部、ディフューザー間に配置されたテールエンドが独特の雰囲気演出する。

■21万円
 ■SORCERYデザインクリエーションインターナショナル
 ☎072-258-1009



GT-102 INCONEL

NA1R NA1
 材 ステンレス+インコネル
 径 メイン:50.8φ テール:90φ
 テールに耐熱性に優れたインコネル素材を採用したモデル。メインパイプとサイレンサーはステンレス製。インコネルの採用により長期間に渡って美しい外観を維持する。テールは15度のスラッシュ配置。

■12万8000円
 ■SUPER TAITEC
 info@taita.co.jp



GT-109

NA1R NA1
 材 ステンレス
 径 メイン:60.5-80φ テール:90φ
 02年のスーパー耐久レースの後半で実際にTAITEC ADVAN NSXが使用。超小型のサイレンサーと、可能な限り曲げをなくし、レースシーンでも使用できる最大限の排気効率を実現。触媒の装着は不可。

■9万8000円
 ■SUPER TAITEC
 info@taita.co.jp



GT EXHAUST Ver 2

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 材 ステンレス/チタン
 径 メイン:入口50φ~ テール:オーダー
 サークリットでタイムを削ることに集中。軽量化と高性能にこだわった結果、軽やかなサウンドも実現。チタンは4.7kgと超軽量。左側1本出し。

■18万4300円(ステンレス)
 24万3100円(チタン)
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030



GT EXHAUST Ver 1

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 材 ステンレス
 径 メイン:入口50φ~ テール:オーダー
 ハイパフォーマンスとレーシーなサウンドがコンセプト。取り外し可能なカートリッジタイプのパッフルを使用し、さまざまなサウンドを容易に作りだせる。受注生産でシングルテールもオーダー可能。

■24万3100円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030



DK MUFFLER VERSION R

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 材 ステンレス/チタン
 径 メイン:60φ テール:100φ
 音質を損わずパワーを最大限向上させた完全レーシング仕様マフラー。車検非対応の競技専用部品。NA1用、NA2用それぞれに素材はステンレス製とチタン製の2種類をラインアップしている。

■24万4800円~36万8200円(税・送料込)
 ■ルートKS
 ☎059-392-6677



DK 02MUFFLER FOR CAR INSPECTION

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 材 ステンレス/チタン
 径 メイン:60φ テール:120φ
 従来のDKマフラーの出口形状を、より02Rに近い形状に変更し、内部構造も刷新。純正マフラーの21kgに対してステンレス製は10kg、チタン製は6.5kgとなる。

■17万2800円~28万5900円(税・送料込)
 ■ルートKS
 ☎059-392-6677



DK MUFFLER FOR CAR INSPECTION

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 材 ステンレス/チタン
 径 メイン:60φ テール:100φ
 同社のNSX用車検対応マフラーの進化バージョン。内部構造の変更を行い、より高い性能を実現。NA1用、NA2用それぞれにステンレス製とチタン製を設定。

■14万1900円~22万4200円(税・送料込)
 ■ルートKS
 ☎059-392-6677



NA2アダプター

NSX-R NA2-L NA2-E
 材 ステンレス
 径 50φ
 パイプのジョイント位置が異なるNA1のマフラーをNA2に取り付ける際に使用するアダプターパイプ。触媒はNA2の物を使用。NA2型では、触媒形状がLEV前用とLEV後が異なり、NA2前期型(H9~)はLEV前、新型タイプRはLEV後となる。

■各 2万4400円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030



GT-012

NA2-E
 材 ステンレス
 径 50.8φ
 NA2にNA1用に設計されたマフラーを装着することを可能とする変換アダプター。TAITECマフラーのみならず、他社製のマフラーでも使用可能。マフラー選びの選択肢が大幅に増える。LEV前、後それぞれに設定あり。受注生産となる。

■2万3619円
 ■SUPER TAITEC
 info@taita.co.jp



MUFFLER ADAPTER

マフラーアダプタ



GT EXHAUST Ver 4 (Silent Version)

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 材 ステンレス
 径 メイン:入口50φ~ テール:オーダー
 純正よりも快適かつトルクフルながら、アクセルを踏み込めばスポーツカー本来のパフォーマンスを発揮。NSXの理想のマフラーを提唱し、実現したアイテム。

■22万3500円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030



GT EXHAUST Ver 3

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 材 ステンレス/チタン
 径 メイン:入口50φ~ テール:オーダー
 ホンダミュージックと呼ばれるエキゾーストノートを実現。トルクフルでフラットな特性とサウンドが魅力。センター出しでリアアンダー装着不可。

■21万3700円(ステンレス)
 30万1900円(チタン)
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030

TAITEC



GT-011

■NA1R NA1
■ステンレス
■レイアウト 3-1
■径 42.7-50.8φ
必要以上の抜けを無くした実戦仕様エキマニ。性能を求めながらも可能な限り抑えられた価格も魅力的。パイプ径は42.7φ→50.8φの3-1集合形状。オールステンレス製。NA1用、NA2用各設定あり。保安基準適合。
■15万円
■SUPER TAITEC
info@taita.co.jp

KSP ENGINEERING



等長エキゾーストマニホールド

■NA1R NA1
■ステンレス
■レイアウト 3-1
■非公開
100~130型NA1専用製作された等長エキマニ。集合部の内部構造や接続部の構造に拘り、エンジン振動や駆動系の揺動のために発生するストレスから、エキマニ自身とマフラーを守る構造にしている。
■28万0000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

SACLAM



NSX (NA1) EX-MANI KIT

■NA1R NA1
■ステンレス
■レイアウト 3-1
■径 45φ
6本のパイプの長さ精度を向上させ、徹底的に性能を追求。前側のレイアウトを大きく取り、セカンダリーパイプの長さも等長化。その他細部に至るまで拘って製作されている。遮熱板や遮熱テープなども付属する。
■34万円
■SACLAM
☎048-584-7117

FUJITSUBO



SuperEX

■NA1
■ステンレス
■レイアウト 3-1
■径 45-60.5φ
様々なタイプの集合形状から最も効率が高く、気持ちの良いエンジン特性を引き出す形状にて作成。パイプ一本一本丁寧に研磨された美しい仕上がりも魅力的。O₂センサーのハーネス延長キットも同梱される。
■35万円
■藤壺技研工業
☎055-998-0130

EXHAUST MANIFOLD

エキゾースト・マニホールド

■=材質
■レイアウト=集合形状
■=パイプ径

FLATOUT



メタルキャタライザー

■NA1R NA1
■ステンレス
純正よりも排気の通過抵抗の少ない高性能メタルセルを採用し、エンジンのパフォーマンスを抑えてしまう排気抵抗を低減。サーキット走行などでの高いパフォーマンスと、ストリートでの環境性能を両立させることができる。

■17万円
■アドバンス
☎045-932-0656

KSP ENGINEERING



メタル触媒キット

■NA1R NA1
■ステンレス
高効率のメタルセルを使用する事で、高い排気ガス浄化性能と排気効率を両立。純正触媒には不可能な高いレスポンスも実現し、スポーツ走行にも余裕で対応する。適合はE-NA1専用となり、MT車用とAT車用をそれぞれを設定している。

■15万8000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

SARD



SPORTS CATALYZER

■NA1
■ステンレス
高性能セルを採用し、低抵抗から実現するハイレソポンス&ハイパワーを実現。キャタライザーセルには耐熱温度1200℃を誇り、高い浄化性能を実現しながら排気効率の良い200cpsi国産セルを採用。メインパイプはハイパワーチューニングにも対応可能なφ60に設定している。

■16万円
■サード
☎0565-53-1166

CATALYZER

触媒

■=材質

RFY



GT-Manifold

■NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ステンレス
■レイアウト 3-1
■径 42-50φ
前後バンクともにパイプの等長化にこだわり、機度にもわたる試作とテストを繰り返しこの形状に決定したこだわりの設計。コンピュータのセッティングの併用により、ノーマル比約30psアップも可能。O₂センサー延長ハーネスも付属。
■28万2300円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

RFY



サイレンサーパイプ

■NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ステンレス
■径 50φ
サーキットなどで排気効率を高めるために触媒を外したいが、近年の音量規制がある場合に有効なサイレンサー付き触媒ストレート。NA2にNA1用エキマニと併用する場合は、O₂センサーボス加工が必要になる場合がある。
■3万9000円 (ステンレス)
■8万9000円 (チタン)
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

TAITEC



GT-003

■NA1R NA1
■ステンレス
■径 50.8φ
触媒をバイパスさせ、排気抵抗を極限まで減少させるアイテム。サーキットでの最大限のパフォーマンスを求める際に使用できる。NA1用とNA2用それぞれ設定あり。ステンレス製で腐食にも強く、耐久性にも優れる。

■2万3619円
■SUPER TAITEC
info@taita.co.jp

KSP ENGINEERING



触媒ストレートパイプ

■NA1R NA1
■ステンレス
■非公開
SUS304材を使用した触媒ストレートパイプ。装着することで排気抵抗を極限まで減らし、エンジン本来の性能を発揮させる。触媒を完全に取り去るため、クロードコース専用の競技専用部品となる。100~130型に適合する。

■2万5000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

SuperFactory&Works



触媒ストレートパイプ

■NA1R NA1
■ステンレス
■径 60φ
栃本改のアンテナショップ「SuperFactory&Works」オリジナルで設計、製作された触媒ストレートパイプ。Fバンク90度、Rバンク45度の1台分セット。E-NA1以外は取付け未確認となっている。

■2万5000円
■カキモレーシング (SuperFactory&Works)
☎072-265-5050

CATALYZER CANCELLER

触媒ストレート

■=材質
■=パイプ径

BLITZ



SUS POWER AIR CLEANER

■NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ステンレスメッシュ
特徴的なオールステンレスメッシュ製のエアフィルターを採用。吸気面積を最大にできる円錐形ボディで、高い集塵効果も発揮。洗浄すれば何度でも使用可能な、コアタイプエアクリナー。MT車のみ装着可能。
■2万9800円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

BLITZ



ADVANCE POWER AIR CLEANER

■NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ステンレスメッシュ
アルミ製クーリングシールドと、ステンレスメッシュフィルターの組み合わせが特徴的。高い吸気効率はもちろんのこと、レーシーな吸気サウンドを生み出すコアタイプのエアクリナー。MT車のみ適合する。
■4万2800円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

K&N



REPLACEMENT FILTER

■NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■コットン
世界中のコンペティションシーンで使用される信頼を誇り、簡単に確実にパフォーマンスをアップを実現するK&N純正交換タイプエアフィルター。洗浄、再生する事で繰り返し使用可能。K&N正規輸入品。
■1万4200円
■グループ・エム
☎048-450-2911

AIR CLEANER

エアクリナー

■=フィルター 材質
■=乾式
■=湿式

RFY



NA1 触媒ストレートパイプ

■NA1R NA1
■ステンレス
■径 50φ
現在の車検制度では触媒センサーが不要となったことに対応し、触媒センサーボスを廃止しリーズナブルな価格を実現。NA2にNA1マフラーを装着できる変換タイプのパイプも設定あり。REV前、REV後の区別が必要。
■2万9000円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



エアクリーナーキット

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1
材 コットン+ステンレスメッシュ

吸気抵抗を極限まで無くするためスロットルとエレメントの間にゴムジャバラを用いず、アルミパイプで直結。エレメントはスロットルにダイレクトマウント。スロットルの閉じを遅らせるダッシュボルトは外して使用する。競技用部品。

■2万6000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150



POWER CLEANER

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1
材 コットン

実績と信頼のあるK&Nフィルターを使用。吸入効率と濾過性能の高次元におけるバランスを実現するハイフロー・スポーツクリーナー。フィッティングアダプターはNSX専用のアルミ削り出し。フィルターは洗浄可能。

■4万3000円
■グループ・エム
☎048-450-2911



SUPER CLEANER [Aluminium Duct]

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1
材 コットン

インテークダクトをアルミ製としたモデル。よりフレッシュエアを吸気させ、パフォーマンスを確保する。フィッティングアダプターはNSX専用のアルミ削り出し。フィルターは洗浄可能。交換フィルタは1万6000円。
■6万8000円
■グループ・エム
☎048-450-2911



SUPER CLEANER [Carbon Duct]

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1
材 コットン

カーボン製のインテークダクトをエアクリーナーの周りに備え、エンジンルームの熱気を直接吸気してしまう事を防止し、パフォーマンスの低下を防止している。フィルターは洗浄可能。交換フィルタは1万6000円。
■6万8000円
■グループ・エム
☎048-450-2911



RAM AIR SYSTEM

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1
材 コットン

NSX専用のK&Nフィルターを、カーボンケースで覆う事でエンジンルームの熱気の影響を最小限に抑え、低回転からのトルクアップ、パワーアップを実現。フィッティングNSX専用のアルミ削り出し。フィルターは洗浄可能。交換フィルタは2万5000円。
■8万8000円
■グループ・エム
☎048-450-2911



Air Induction System FRP

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

ボディサイドの吸気ダクトを大型化したアイテム。大型かつ太いダクトで純正よりもスムーズに大量の空気を吸入させられるうえに、高速域では走行風によるラム圧効果を期待でき、エンジンの持つパフォーマンスを最大限引き出すことを可能とするアイテム。

■3万7904円
■SUPER TAITEC
info@taita.co.jp



エアーチャンバー

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

サイドダクトから外気を積極的に吸気へ導くダクト。雨天使用も考えて水抜き部分を設け、突然の荒天時などでも無用なトラブルを防止。ダイレクトにエアークリーナーに空気を取り込める。100Km/h程度からエンジンレスポンスの向上を体感できる。

■2万4000円
■ガレージカイト
☎0568-62-5246



Air Induction System

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

純正(写真左)では小さいうえに上方を向いているエアダクトを大型かつ進行方向へ向けた形状で製作。走行風を利用し、より大量のフレッシュエアをエンジンへ送り込めるようになり、出力の向上を望むことができる。

■3万4000円
■トレーススポーツ
☎072-654-9424



インテークダクト



エアクリーナーBOX

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

材 ステンレスメッシュ

ファンネル形状サクシオンを用いた高効率エアークリーナーキット。シュラウドによって導かれる、サイドエアーインテークからの外気を積極的にエンジンに導入する。接続ホース変更によりインフィニティスロットルにも対応する。

■7万8300円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



SARD 触媒用

φ50 テーパーアダプター

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

メインパイプが60φとなっているSARD製触媒を、メインパイプが50φのマフラーと組み合わせる際にできる段付きを防止するアイテム。段付きを無くすことで排気の乱流を防止し、よりスムーズな排気を実現する。装着は触媒側になり、テーパー角は入口側3.8°、11.3°の設定。

■7700円(入り口側・2個)
7300円(出口側)
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



マフラー調整シム

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

左右のテールエンドの位置調整などに使用するシム。マフラーと触媒の間、もしくは触媒とマニフォールドの間に挟むことで調整する。より正確な位置出しが可能で、干渉の防止からスタイルアップまで使用できる。厚さ3mmの鉄製で耐久性にも優れている。ガスケットは別途必要となる。

■1900円(触媒前)
1600円(触媒後)
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



マフラーガスケット

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

NSXが使用する独特な形状のガスケットをラインアップ。マフラー交換時はもちろん、経年劣化も考えられるアイテムなので、時期が経っているクルマでの交換用途にも最適。

■各840円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



その他



ラムエアーシステム

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

純正のサイドインテークダクトにピッタリの大型ダクト。走行風の圧力を使ってエンジンへ大量の空気を導入させる。サイドダクト、インナーダクト、クリーナーボックスの3点セット。素材はFRPとカーボンの2種類あり。

■10万3000円(FRP)
17万6000円(カーボン)
■タイヤガーデンリトモ
☎042-474-1217



バンテージプロテクターBT1500

同社エキゾーストバンテージ専用の耐熱コーティングスプレー。巻き付けたバンテージに吹き付けると、膜を作って断熱効果がさらにアップ。また、ほつれを防止する効果もあるので、バンテージの寿命も延びる。

■3000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



スーパーサーモバンテージ

最大で1650℃の耐熱温度を持ち、強度と耐久性を備えたシリカファイバー製耐熱ベルト。エキマニなどの高熱を発生するパーツに巻き付けて放熱を抑制し、排気効率を向上。熱害からエンジンルーム内の各パーツも保護。耐熱温度の異なる3種類を用意している。

■4800円~2万2000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



Exhaust Jacket1800

エキゾーストマニホールドに巻き付けることで、熱害からエンジンルームを守るとともに、排気温度を保持して燃焼効率をアップ。溶解温度別に3種類ラインナップされ、730℃(グラスファイバー)、1600℃(シリカファイバー)、1800℃(セラミックファイバー)を用意する。

■4500円~1万6500円
■タニダ
☎052-871-3741

ENGINE

[エンジン系アイテム]

掲載データは2015年4月30日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for HONDA NSX

C30A/C32Bエンジンの潜在性能を引き出す

NSXに搭載されるC30A/C32Bエンジンはまだまだ化ける可能性を秘めているはずだ。なぜなら、NSXが生産されていた当時は280ps規制があり、どんなにハイパフォーマンスを秘めているエンジンでもメーカーによってその性能を抑えられていたからだ。現代ならチューニングの手法やノウハウなども向上していることもあり、当時の純正の正常進化をしたエンジンを造ることも可能だし、当時の抑えられていた性能からすれば、飛躍的なパフォーマンスアップも可能なのだ。オーバーホール時期を迎えている個体も多いと思われる。これからも気持ちよくNSXに乗るために、チューニングを含めてエンジンに手を入れてみてはいかがだろう。

NSX-R	=NSX-R:2002.5~に適合
NA2-L	=NA2後期:2001.12以降に適合 (固定ライト車)
NA2-E	=NA2前期:1997.2~2001.12に適合
NA1R	=NA1 タイプRに適合
NA1	=NA1:1990.3~1997.2に適合
汎	=汎用アイテム



スーパーピストン

NA1R NA1
JUNの設計で、英コスワース社で製造。洗練された形状とピストンプロフィールにより、軽量ながら高剛性を実現。ハイレボンス・高回転化を可能にしている。異常燃焼の防止と共に、ブローバイガスの低減やピストンラップを防止。材質は鍛造専用アルミ材を400tプレスで鍛造成型し、耐久性にも優れる。

■28万円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165



3.5Lキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
大幅に動力性能を向上させられる排気量アップキット。専用クランク、コンロッド、ピストンを使用する。3.5Lキットのほか、C30Bを3.2Lにするメニューなども設定あり。ユーザーの要望に個別に合わせるエンジンチューニングも可能としている。

■要問合せ
■レーシングスポーツ
☎072-654-9424



OH用 3.1L KIT

NA2-L NA2-E NA1R NA1
ストリート用エンジンオーバーホールキット。ボアを2.0φ広げて排気量を3.1Lにアップ。圧縮比はストリートユースを考え、純正より若干アップの11.0とし、レスポンス向上させつつもメンテナンスサイクルを伸ばしている。ガスケットは1.1mm厚を使用する。

■18万8000円
■ガレージカイト
☎0568-62-5246



RFY コンプリート C30エンジン

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
基本はC30エンジンの弱点である、オーバーレブによるバルブ曲がりやオイルポンプの破損等を未然に防ぐようチューンナップ。サーキットなどでのスポーツ走行でも思い切り走れる仕様としているほか、3.1L化やハイコンプ、ハイカムなどにも対応し、更なるパワーアップも可能。純正エンジン要下取り。

■94万8000円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

ENGINE PARTS

エンジンパーツ



ハイカムステージ 1/2

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
ステージ1は、低回転の安定性は純正同等に設定しながらも、VTEC切り替わり後は大幅なパワーアップを実現。扱いやすさとパフォーマンスを両立。ステージ2はカムプロフィールを大幅に変更し、低速側から出力アップも狙ったスペック。フルコンピュータの併用を推奨する。

■20万円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150



強化コンロッドボルト

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
チューニングエンジンでは特に強大な力がかかるコンロッドに対応。ピストンの往復運動により交互に発生する伸張負荷と周期的なたわみを受け止め、ジョイント部に課せられた負荷より強力な締め付け力を持つ高性能コンロッドボルト。

■3万8000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165



TODA C35B SPL クランクシャフト

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
TODA製鍛造ピストンとの併用で、3.5LとなるTODA C35Bエンジンにキャパシティアップできるロングストローククランク。GT仕様エンジンに準拠した基本構造を持ち、高い耐久性を実現。クランクストロークは純正の78mmから84mmに延長される。

■75万円
■戸田レーシング
☎0866-83-1202



I断面 強化コンロッド

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
TODA製鍛造ピストンに最適なクロモリ材I断面形状の高強度コンロッド。プッシュ入りフルフローティングタイプで完全バランス取り済み。実際にGTカーレースにも採用される、高い信頼性が大きな魅力だ。NA2はTODAピストンの併用が必要となる。

■5万円 (1本)
■戸田レーシング
☎0866-83-1202



C30A/C32B/TODA C35B 鍛造ピストン KIT

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
多くの鍛造素材の内径厚肉膨張補正データやレース実戦テストデータ、ベンチテストデータに基づく、新コンセプトの積円型3次元プロフィールを採用。特殊コーティングで耐久性も向上。複数のラインアップがあるため、組み合わせを含めて要問合せのこと。

■15万円
■戸田レーシング
☎0866-83-1202



C30A/C32B バルブガイド

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
純正素材では得られなかった熱伝導性・拡散性能を持ち、ハイパフォーマンス化や過酷な環境下での使用にも対応。高回転・高負荷時バルブの破損を防止できる。初期なじみにも配慮し、早期からアタリが付きやすく、性能を発揮する。

■2500円 (1本)
■戸田レーシング
☎0866-83-1202



強化バルブ SET

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
高熱に強く、耐久性の高い高級素材、インコネルを使用したバルブセット。高回転を常用し、高負荷がかかるような使用環境でも破損することない耐久性を持ち、エンジンブローなどのトラブルの発生確率を抑える。IN側が36mm、EX側は30mmの設定。

■12万
■トミヨシレーシング
☎0996-63-0783



ハイカムシャフト

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
NSXのチューニングを長年行ってきたトミヨシレーシングのノウハウをつき込んで設計した、自信作のハイカムシャフト。純正カムをベースに製作するため、素材の品質などは折り紙つき。要純正下取りとなるが、ATカムは下取り不可となる。4本1セットでの販売。

■20万円
■トミヨシレーシング
☎0996-63-0783



VTECキラー ハイパワープロフィールカムシャフト

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
ローカムを使用せず、常時5000rpmオーバーの回転領域を使用し続けるサーキット/ドラッグ専用開発。VTEC機構を取り除くことで、切り替え時の急激な油圧変動を抑え、主運動パーツへの安定したオイル供給が可能となる。軸弁系の軽量化により信頼性も向上。ノーマルECU非対応。

■11万円 (1本)
■戸田レーシング
☎0866-83-1202



ハイパワープロフィールカムシャフト

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
プライマリ/セカンダリ/ミッドカムともに同社の考える最高のカムプロフィールを設定し、低速から高速までパワーを確保。IN側3タイプ、EX側3タイプのカムプロフィールを設定しており、幅広いカテゴリに使用可能。使用にはTODA製強化バルブスプリングの併用が必要となる。

■8万円〜10万円 (1本)
■戸田レーシング
☎0866-83-1202



ロッカーアームプラグ&スペーサー
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 TODA VTECキラーカムシャフトを使用する際の必需品。ハイカム用ロッカーアームの取り外しが可能となり、大幅な軽量化が実現。スペーサーでローカム用ロッカーアームの位置を固定し、プラグを挿入することでオイル漏れを防止する。ロッカーアームの軽量化でバルブ追従性が高まる。

■3万3600円(1台分セット)
 ■戸田レーシング
 ☎0866-83-1202



後期ロストモーションスプリング用スペーサー
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 破損しやすい前期エンジンのロストモーションバルブの対策に使用。後期のロストモーションスプリングを装着する際に問題となる自由長の違いを補正する。後期エンジンに加工カムなどを使用する際にも使用する。NA2では加工カムとの併用が必要。

■1万8000円
 ■トレーシースポーツ
 ☎072-654-9424



ロストモーションスペーサー
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 大幅に性能が向上した後期エンジンのロストモーションスプリングを前期エンジンに使用するための、ハイカム専用スペーサー。後期スプリングの使用により、メカニズムを大幅に減少させることができる。1台分セット。

■2万4000円
 ■ケイエスピーエンジニアリング
 ☎042-569-3150



強化バルブスプリング・チタンリテーナーSET
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 バネレート強化したバルブスプリングとチタン素材のリテーナーのセット。強化されたバルブスプリングは、高回転域でのサージング(共振)を防止し、軽量なリテーナーと組み合わせで、高いバルブの追従性を発揮。ハイリフトカムによる高回転領域でも確実なバルブ開閉をサポートする。

■13万円
 ■トミヨレーシング
 ☎0996-63-0783



強化バルブスプリングSET
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 純正のダブルスプリングに対して、シングルスプリングを採用。素材は卵型断面形状の超高強度材を使用し、耐久性も向上。不等ピッチ形状を採用し共振レベルを低減させ、深刻なトラブルを起こすバルブサージングの発生を抑えている。リフト量12.5mmまで対応している。

■8万円
 ■戸田レーシング
 ☎0866-83-1202



C30A メタルヘッドガスケット
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 より高圧縮での使用でも確実に圧縮を受け止める。厚みは1.0mm。94mmボア・純正厚の仕様で、TODA 92mm鍛造ピストンをより簡単に装着することも可能。C32Bのエンジンには使用可能ではあるが、C32Bの純正ガスケットは0.6mm厚のため、その他セッティングが必要となる。

■1万9000円(1枚)
 ■戸田レーシング
 ☎0866-83-1202



メタルガスケット
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 ヘッドの気密性を高め、高圧縮による高い圧縮にも対応。よりハイパフォーマンスチューニングへの対応を実現するアイテム。NA車はもちろん、ターボ車にも装着可能。スペックはボア91φ、厚み0.7mm。1セット2枚入り。

■5万9000円
 ■エスプリ
 ☎0593-70-8080



シリンダーブロックリング
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 エンジンのシリンダーブロックの強度を向上させられるアイテム。純正のオープンデッキ構造の弱点を補い、シリンダーの変形や歪みを防止する。チューニングエンジンはもちろん、ノーマルエンジンにも有効なアイテム。

■4万4000円
 ■エスプリ
 ☎0593-70-8080



強化メインベアリング
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 クランクシャフトを保持するメインベアリング。オーバーホール時、摩耗が進行していた場合や劣化した場合などの交換用途に使用する。クリアランスを再度調整できる全6種類の厚みをラインアップ。エンジンを長く使用することを可能とするアイテム。

■7000円(1枚)
 ■戸田レーシング
 ☎0866-83-1202



加工ビッグスロットル
NA1 (ワイヤースロットル) 拡大加工
NA1R NA1
 純正ではやや小径とみられるスロットルの口径をアップさせる加工。バタフライ外径で2mm大径化し、更に入り口からテーパ形状に加工。吸入空気量の増大によるパワーアップとともに、レスポンスも向上し、ドライバビリティが高まる。TCSレス加工も可能。要純正下取り。

■5万2000円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030



6連スロットルキット
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 6つの気筒それぞれに独立したスロットルを設け、高い吸気性能を発揮。ファンネル、スロットル径は50φ。取り付けには燃料系の変更、ECU等の変更が必要。装着に必要な小物パーツまですべてキットになっている。

■要問合せ
 ■トミヨレーシング
 ☎0996-63-0783



スロットル&CPUキット
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 吸気効率を高められるスロットルボディを基軸に、最適なマッピングを施したCPUやインテークキットをセットにしたキット。加工の必要がないため取り付けが簡単に行える点も魅力。圧力ハーネスやハーネスもセットされている。

■39万8000円
 (スロットルキットのみ:18万7000円)
 ■エスプリ
 ☎0593-70-8080



スポーツインジェクションKIT
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 GT仕様に準拠した基本構造。各気筒ごとに独立したスロットルを備え、全域パワーアップとスーパーレスポンスを実現。スロットルの連動リンク機構は、ピロボール仕様となる。ファンネル径は88mmを基本に63mmと33mmをラインアップ。別途ハーネス製作、ECUセッティングが必要。

■80万円
 ■戸田レーシング
 ☎0866-83-1202



ノーマル加工スライドブリー
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 純正ブリーをベースとし、バルブタイミングの微調整を可能にするスライド機構を追加したカムブリー。装着状態で調整することが可能でセッティング作業も行いやすく、無段階の調整のために、より理想的なバルブタイミングに設定することができる。

■19万6000円
 ■トレーシースポーツ
 ☎072-654-9424



フリーアジャスティングカムブリー
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 カムシャフトをセットしたまま、エンジン特性に合わせた正確なバルブタイミングの調整が可能となるカムブリー。センタープレートに硬質アルマイト加工を施した超超ジュラルミンA-7075を使用し、耐久性も高い。バルブタイミング調整用の目盛付。

■3万2000円(1個)
 ■戸田レーシング
 ☎0866-83-1202



SAMCO サクションホース
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 純正のサクションパイプの形状を見直し、内部をテーパ形状で仕上げたパイプ。吸入した空気をスムーズにスロットルに送り、エンジンパフォーマンスを高める。あらゆるモータースポーツシーンで使用されるSAMCO製で、信頼性も抜群。色はブラックとブルーを設定している。

■2万6800円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030



加工ビッグスロットルNA2(電子スロットル)拡大加工
NSX-R NA2-L NA2-E
 NA2の電子スロットルを拡大加工するメニュー。NA1用と同様に、バタフライ外径で2mm大径化し、更に入り口からテーパ形状に加工。パワーアップと、アクセルに機敏に反応するレスポンスのアップを両立している。要純正下取りで、納期は約10日となっている。

■6万1800円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030

TODA POWER



ハイパワータイミングベルト

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

高出力エンジンにも対応する高強度タイミングベルト。高回転の常用をするようなエンジンの強い負荷にも負けることなく、確実にカムを駆動。トラブルを防止できる。耐久性も高い。

■2万5000円
■戸田レーシング
☎0866-83-1202

RFY



軽量クランクプリーキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

純正より軽量でエンジンレスポンスの向上はもちろん、純正プリーのダンパーゴムの劣化による破損の予防にも使用できる。重量は純正比3800gの700g。若干の小径で、オルタネーターなどのオーバーレブを防止。オルタネータープリーと専用ベルトが付属する。

■5万6600円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

TRACY SPORTS



軽量クランクプリー&オルタネータープリー

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

純正の鉄製プリーに替えて使用する、アルミ製軽量プリー。クランクとダイナモのセット。クランクプリーは純正では3650gあるところを690gまで軽量化。ダイナモプリーもわずか126gとなっており、エンジンレスポンスが向上する。

■4万8000円
■トレーシースポーツ
☎072-654-9424

RFY



アジャスティングカムプリー

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

カムシャフトにカムプリーを装着したまま、純正位置から±5度まで、1度おきにバルブタイミングの調整が可能。スライド式と違い、ズレやズレによる設定ミスなどが起こりづらいメリットがある。純正カムでも使用可能。純正4個で4kgに対して、2.3kgと軽量に仕上がっているのも魅力。

■10万2900円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

REVOLUTION



大容量アルミオイルパン

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

純正に比べてオイル容量を800cc増量できる大容量オイルパン。オイル量が増えることで過酷な環境下でも油温や油圧の安定化を実現できる。ドレンボルトは2か所でセンサーの取り付けにも便利。エンジンブロックの剛性も向上する。

■12万円
■レボリューション
☎048-222-4690

RFY



NSX用 アップグレードオイルパン

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

アルミダイキャスト製容量アップオイルパン。モータースポーツシーンで油温上昇の激しいC30系エンジンのピーク温度を抑え、長時間の走行に対応する。偏り防止プレートの装着でNSXの弱点である右旋回時の油圧のドロップ、ブローバイガスへのオイルミスト混入を低減させる。オイル容量は1.3ℓの増量となる。

■8万300円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

Tomiyoshi Racing



大容量オイルパン

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

純正オイルパンをベースに各種の加工を施したアイテム。高G環境下でも確実なオイルの循環を行えるようにバブルなどを設ける加工を行う。純正オイルパンの下取りが必要となる。ワンオフ対応も可能。

■要問合せ
■トミヨシレーシング
☎0996-63-0783

TODA POWER



強化オイルポンプ

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

純正では高回転の常用で破損の恐れがあるオイルポンプギアの高強度品。高回転時のオイルポンプの破損は、即重大なエンジントラブルに直結するだけに、対策を施しておきたいアイテム。

■5万円
■戸田レーシング
☎0866-83-1202

OIL PARTS

オイル系アイテム

PREMIUM JAPAN



ドレンボルト (EG)

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

エンジンオイル内の鉄粉などの、鉄系の異物を吸着してオイル内をクリーンに保つ、マグネット付きドレンボルト。無用なトラブルを防止する。本体はあえて鉄製とすることで、高温環境にさらされた場合でもカサリなどを防止でき、コンペティションユースにも最適。

■2000円
■プレミアムジャパン
☎042-514-8991

KSP ENGINEERING



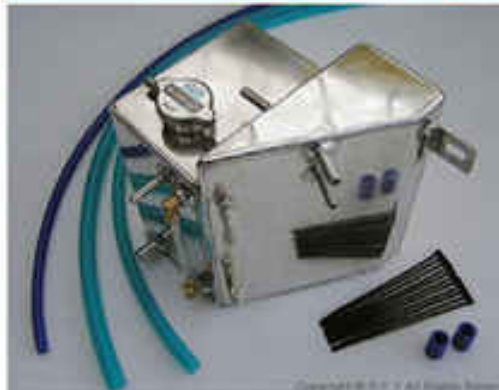
アルミ製OILパンガスケット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

純正のゴム製ガスケットで起こる、締め付け時の変形によるトラブルを防止。レーザーカットによる製造で高精度に仕上げられ、面に均一に密着させることを実現し、オイルの漏れやにじみといったトラブルを防止してくれる。

■1万2000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

RFY



オイルキャッチ&リザーブタンク

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

配置場所に困るオイルキャッチタンクとリザーブタンクを合体させ、エンジンルームをシンプルにコーディネート。キャッチタンクにはミストセパレーターを、リザーブタンクにはエアセパレーターを装備。水位計を装備することで、整備性も向上している。耐圧仕様で外品ラジエーターキャップ(1.3kg/cm²)も使用可能。

■4万9600円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

TRACY SPORTS



キャッチタンク&ウォータータンク

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

アルミで製作したキャッチタンクとウォータータンク。ブローバイは前後のヘッドカバーから吸い上げ、自然落下でオイルパンに返すことも可能。ウォータータンクは、リアエンジンにありがちなウォーターラインのエア溜りを作らないよう#3のホースでエアを集め、水温やラジエーター内圧の上昇を抑える。

■7万8000円
■トレーシースポーツ
☎072-654-9424

KSP ENGINEERING



オイルキャッチタンク

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

横Gの大きなスポーツドライビング時に、ヘッドから排出されるブローバイガス中のオイルミストを、スロットルに戻さず回収するタンク。取り付け場所の限られるNSX専用設計で、スマートに取り付けを実現している。

■2万8000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

RFY



エンジントルクダンパーキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

ダンパーの装着によりエンジンの横方向の急激な揺れを抑え、車体の安定感を向上。リアの重心が高いNSXにおいて、エンジンのブレによる不安定な挙動は無視できないため、効果が大きい。トラクション性能も高まり、ドライビングフィールも向上する。ボルトオンで手軽に装着できることも魅力。

■3万1400円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

RFY



強化エンジンマウント

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

エンジン重量があるために劣化しやすく切れやすいマウントゴムを強化。アルミボディのNSXを考え、ボディに不具合を起こさない適切な硬度に設定している。エンジンの振れを抑えることでシフトフィールも良好になり、トラクション性能も向上する。

■2万4500円(前後セット)
■4万7100円(4個セット)
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

TRACY SPORTS



強化エンジン・マウント3点SET

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

純正マウントのスベース部分に強化ゴムを流し込んだ強化エンジンマウント。生ゴムから作成した強化ゴムのため柔軟性も残っており、不快な振動も抑えられている。NSXならではのトラクションの良さをさらに引き出すことができるアイテム。

■7万4500円
■トレーシースポーツ
☎072-654-9424

ENGINE MOUNT

エンジンマウント

KSP ENGINEERING



バッテリーキルスイッチキット

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

バッテリー上がり防止のためのキルスイッチ。長期間乗らない場合などに物理的にバッテリーの配線を切断するタイプで、ボンネット内に装着する。NSX専用設計しており、それに合わせて必要になる配線とステーを同梱したキット。スイッチ本体は信頼のあるLongacre製を使用。

■2万4000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

BRAILLE



Advanced AGM

※

最高のクランクインクパワーを発揮する軽量密閉型バッテリー。縦置き、寝かせ置きどちらのレイアウトにも対応し、ステンレス製端子もどちらのレイアウトにも対応する。各種サイズがあるほか、温度や振動に強いカーボンペースタイプや、超軽量長寿命のリチウムタイプも設定有り。

■要問合せ
■タニダ
☎052-871-3741

RFY



リビルトスターターモーター

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

走行距離と共に劣化をたどるスターターモーターASSYをリビルトして販売。突然のストップを防止するためにも交換しておきたいアイテム。消耗品等はすべて新品へ交換済み、ボディはサンドブラスト処理仕上げ。1年間の保障付きとされている。オルタネーターは徐々に劣化するので、リーズナブルな価格で交換できるのも魅力的。要純正下取り。

■2万8300円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

RFY



リビルトオルタネーター

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

走行距離、経年劣化ともに避けることができないオルタネーターをリビルトしたアイテム。消耗品等はすべて新品へ交換済み、ボディはサンドブラスト処理仕上げ。1年間の保障付きとなっている。オルタネーターは徐々に劣化するので、リーズナブルな価格で交換できるのも魅力的。要純正下取り。

■3万7100円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

ELECTRIC PARTS

電気系アイテム

RFY



ビレットカムラインプラグ

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

オイル漏れが起こりやすいカムラインの純正ゴムキャップに替えて装着するアルミ製キャップ。オイル漏れ修理等の際に、同時交換がおすすめ。アルミ製の削り出し製作で、劣化も無い。取り付けは、耐油性液体ガスケットを塗って固定となる。

■6200円 (2個)
1万2400円 (4個)
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

TODA POWER



スプールバルブカバー

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

純正のVTEC機構をコントロールするスプールバルブに替えて装着。VTECキラーカムなどのパーツと併用した際に過剰となるヘッド部へのオイル供給量を制限し、主運動パーツへの高回転での安定したオイル供給を実現。潤滑系のトラブルを未然に防ぐ。

■4万円 (1台分セット)
■戸田レーシング
☎0866-83-1202

TODA POWER



クランク ピックアップ センサーKIT

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

メインECUをフルコンピュータなどに変更した際に使用できる、クランク角を感知するピックアップセンサー。6ロブ仕様は基本だが、12ロブ仕様の設定もあり。専用マウント付属で取り付けも作業も行いやすく、センサーのセンシング精度の高さやトラブルの起こりにくさといったメリットもあり。

■7万8000円
■戸田レーシング
☎0866-83-1202

RFY



SARD 燃圧レギュレーター

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

SARD製燃圧レギュレーターを、NSXにボルトオンで取り付け出来るようにパッケージング。ボルトオンでしっかり装着できることで、トラブルの確率も低減できる。純正では若干低いと見られる燃圧を高めに再設定でき、エンジンパフォーマンスを引き出すことができる。別途要セッティング。

■2万8500円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

OTHERS

その他

RFY



ヘッドカバー 結晶塗装サービス

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

特にタイプRではその象徴でありながらも、経年劣化により剥がれてきてしまうヘッドの結晶塗装を行うサービス。タイプR純正の赤のほか、カラーは数種類準備しているため、要問合せとなる。

■要問合せ
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

I's IMPACT



カーボンヘッドカバー

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

純正でも装備されるインマニカバーをカーボン材で製作。エンジンルームをレーシーに演出してくれる。装着は純正同様のボルトオン。国産の高級カーボン材で、見た目の美しいあや織りカーボンを使用している。

■1万1111円
■アイズインパクト
☎048-776-0038

RFY



オイルフィルターキャップ

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

純正の樹脂製キャップは経年劣化や振動、熱などで割れるトラブルの可能性があり、それを防止するために製作されたアイテム。アルミ製のために耐久性が高く、割れも皆無。エンジンルームのドレスアップにも使用できる。サイドの穴を利用して、緩み止めのワイヤリングなども可能。

■4800円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

SEEKER



超軽量オイルフィルターキャップ

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

強度を十分に確保しながら極限まで肉抜きを施しアルミ製オイルフィルターキャップ。単体重量は約60g。指がかりの良い形状のうえに、サイドの穴ヘドライバーなどを刺して緩めることも可能。レッド・ブラック・ゴールド・ブルーそしてシャイニーシルバーの5種類を設定。

■6800円
■シーカー
☎03-5336-7025

RFY



EGRバルブメクラ

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

EGRバルブを取り外した際に使用する、専用のブラインドプレート。C30Aエンジンでは2か所必要となる。C32Bエンジンでは、ヘッドのエアポンプからのエア穴を塞ぐ用途としても使用できる。製品は1枚ずつの販売となる。

■1600円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

GReddy



レーシングプラグ イリジウムチューン ISO 08

※

ノーマルからハイレベルチューニングエンジンまで対応したレーシングプラグ。電極部に新素材であるイリジウム合金を使い、低電圧でも強力な着火性をキープし、高いレスポンスとパワーを実現している。

■1900円 (1本)
■トラスト
☎0479-77-3000

NEOPLATEX



Fエンジンオイル

※

優れた流動性と厚い油膜を形成するスポーツエンジンオイル。ナノテクノロジー「C60フラーレン」によるベアリング効果もありスムーズな加速を実現する。粘度は、2.5W-40、7.5W-40、10W-50の3種類を設定している。

■2700円～3000円 (1ℓ)
9500円～1万4000円 (4ℓ)
■プロト
☎0566-36-0456

FLATOUT



EXTREME

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

古くからNSXをデモカーに持ち、サーキットアタックなども繰り返してきたアドバンスならではのノウハウで調合したエンジンオイル。アドバンスオリジナル100%化学合成油で、粘度5W-45。

■4000円 (1ℓ)
■アドバンス
☎045-932-0656

SFS Performance



Silicone Hose

※

各種配管の接続など、アイディア次第で活用できる汎用のシリコンホース。耐熱性、耐圧性にも優れているため、エンジンルームなどの過酷な環境下でも使用しやすい。形状もストレートからエルボー、太さの種類なども多用にラインアップしている。

■要問合せ
■タニダ
☎052-871-3741

CONTROL PARTS

[コントロール系アイテム]

掲載データは2015年4月30日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for HONDA NSX

現代の緻密な制御で NSX のエンジンを回す

エンジン ECU は NSX の生産当時とは比べ物にならないほど制御の性能が向上した部分だ。最新のフルコンピュータで制御すれば、当時の純正コンピュータよりも理想的なコントロールを行うことも可能で、ハイパワーを求めるばかりでなく、スムーズかつドライバビリティに優れたフィーリングの実現も望めるだろう。また、これらのアイテムを装着する際にはハーネスの保護も考慮したい。カブラーオンできる延長ハーネスを上手に使えば、純正ハーネスを傷つける必要がなくなり、この先純正交換部品が入手できなくなった場合も安心できる。

NSX-R = NSX-R : 2002.5~に適合
 NA2-L = NA2後期 : 2001.12以降に適合
 (固定ライト車)
 NA2-E = NA2前期 : 1997.2~2001.12に適合
 NA1R = NA1 タイプRに適合
 NA1 = NA1 : 1990.3~1997.2に適合
 汎 = 汎用アイテム

FLATOUT



オリジナル ECU

NA1R NA1
 古くからNSXをデモカーとして所有し、数多くのサーキットやストリートを走り込み、テストを重ねて蓄積したノウハウを元にして、実走にて1台1台現車セッティングを行うエンジンコンピュータ。

■12万円
 ■アドバンス
 ☎045-932-0656

GReddy



e-manage Ultimate

NA
 E-manageをさらに進化させ、燃料調整に加え点火時期の補正も可能となったサブコン。PCに専用ソフトウェアをインストールすれば、USB接続の高速通信によるリアルタイムセッティングが可能となる。

■6万2000円
 ■トラスト
 ☎0479-77-3000

GReddy



e-manage

NA
 PCに専用アプリをインストールすればサブコンとしてエンジンをマネジメントすることが可能となる。チューニングによってバランスが崩れてしまいがちな燃料調整を補正してくれる。

■3万5000円
 ■トラスト
 ☎0479-77-3000

HKS



F-CON V Pro

NA
 燃料や点火時期などのフルコン制御はもちろん、オプション出力機能にて多くの補助出力が連動した制御を行える。データは入っていないため、現車合わせセッティングおよび車両接続ハーネスの制作が別途必要。

■14万円
 ■エッチ・ケー・エス
 ☎0544-29-1235

ENGINE COMPUTER

エンジンコンピュータ

RFY



E-manage Ultimate RFY オリジナルデータ入りカブラーオンキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 トラストのE-manage Ultimateをベースにオリジナルデータを入れてカブラーオンハーネスキットを付属したモデル。様々なチューニングに対応するうえに、別途現車セッティングにも対応している。

■10万2900円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030

RFY



NSX ECU書き換えシステム

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 スポーツ走行向けに、MT車、AT車それぞれ専用スピードリミッターの解除と燃料、点火マップを変更したモデルと、AT改のMT車製作の際に、AT車CPUのまま使用できるようにした3タイプのメニューを設定。

■6万3700円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030

KS ROM



ROMチューン

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 安全マージンを考慮しつつ、パワーやトルク、レスポンスアップを実現。圧倒的な低価格も大きな魅力。

■7万8000円
 ■ケイエスROM
 ☎0797-57-5580

GruppeM



NSX Tuning ECU

NA1R NA1
 NSX発売当初よりNSXパーツを開発してきた。永年の経験と実績を活かし、エンジンの安全マージンを考慮しながらもベストなセッティングに仕上げていく自信のエンジンECU。

■9万円
 ■グループ・エム
 ☎048-450-2911

ESPRIT



コンピュータ

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 サーキットからストリートまで多くのNSXを手掛け、蓄積されたノウハウにより、様々なユーザーが納得できるセッティングを実現したメインコンピュータ。

■18万9000円
 ■エスプリ
 ☎0593-70-8080

RFY



Fカブラー

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 電子スロットル車用CPUの右側26ピンFカブラーのジャンピングハーネス。アクセルポジションセンサー、ブレーキスイッチ等や、センサー等のデバイス追加のための5V電源などを取り出す際に使用できる。

■3800円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030

RFY



ハーネス エクステンション

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 純正ECUとエンジンハーネス間をワンタッチで延長。このハーネスに各種配線を繋げることで純正ハーネスを傷つけることなく、サブコンやカーナビ等を繋げることが出来る。ノーマル復帰も手軽に行える。

■1万2400円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030

RFY



LEV エンジン用エアポンプキャンセラーキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 エアポンプユニットを除去した際のエラーを防止するアイテム。エアポンプキャンセラー本体以外に、ブラインドプラグなど全て付属。取り付けはカブラーオン。

■1万8500円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030

HKS



SLD

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 180kmのスピードリミッター機能を解除して高速サーキットなどで車両の性能をフルに発揮させた走行を可能とするアイテム。NA2のAT車は適合外。

■1万3500円
 ■エッチ・ケー・エス
 ☎0544-29-1235

OTHERS

その他

KSP ENGINEERING



リパルトエアコン CPU

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 トラブルが多いと言われるNSXのエアコンCPUのリパルト品。ユニットが故障すると温度制御や風量制御に支障が起こったりするため、症状が出たら交換を考えたい。要純正CPU下取り。

■2万円
 ■ケイエスピーエンジニアリング
 ☎042-569-3150

KSP ENGINEERING



エアコンカット CPU

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 設定したアクセル開度とエンジン回転数に従ってエアコンのクラッチを切る制御を行うCPU。スポーツ走行時のパワーロスの防止はもちろん、過回転によるコンプレッサーのトラブルも防止できる。

■3万8000円
 ■ケイエスピーエンジニアリング
 ☎042-569-3150

RFY



代替O2センサー

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 他のセンサーに比べて壊れる事例の多いO2センサーの代替品をリーズナブルに設定。出力特性が純正と同じため、キャリブレーションなども不要。純正より高性能で高寿命なのもメリットだ。1台分は2つ必要となる。

■2万6000円(1本) 4万1200円(2本)
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030

RFY



O2センサーハーネス エクステンション

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
 エキゾーストマニホールド等を交換した際、O2センサーハーネスが届かなくなった場合に使用できる。純正ハーネスを加工する必要が無いのでトラブルの発生を抑え、純正復帰も手軽になる。

■4200円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030

COOLING PARTS

[冷却系アイテム]

掲載データは2015年4月30日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for HONDA NSX

発熱量の多いエンジンだけに冷却対策はしっかりと

発熱量の多いV6エンジンをミッドシップに抱えるNSXだけに、エンジンルームは熱がこもりやすい傾向にある。そのために、特にスポーティな走りを求めるならば冷却対策はしっかりと行っておきたい。ラジエターの交換も有効だし、併せてオイルクーラーも装備すればかなりの効果を期待できる。また、製造から時期が経っている車体も多いため、パーツ類の劣化にも注意が必要だ。ラジエターホースの劣化、サーモスタットの固着、リザーブタンクの割れなどが良く起こる現象だ。これらのリペアを考えながら効率よくチューニングを行っていききたいところだ。

NSX-R = NSX-R : 2002.5~に適合
NA2-L = NA2後期 : 2001.12以降に適合
(固定ライト車)
NA2-E = NA2前期 : 1997.2~2001.12に適合
NA1R = NA1 タイプRに適合
NA1 = NA1 : 1990.3~1997.2に適合
汎 = 汎用アイテム

SUGITA RADIATOR WORKS



NSXオールアルミラジエター

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

材 アルミ

層 2層

古くからオールアルミレーシングラジエターを製作してきたノウハウで設計。高性能フィンの使用で、高い冷却効率を実現している。MT車のみ適合。1.1kg/cm²のハイプレッシャーラジエターキャップも付属。

■15万円
■スギタラジエターワークス
☎0568-71-1611

KOYORAD



TYPE-M

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

材 アルミ

層 2層

冷却性能を損なうことなく、36mm厚の薄型コアを開発。限られたスペースでも取り付けが容易で、もちろんボルトオン装着が可能。ラジエターメーカーとして、様々な熱交換器を製作するノウハウで製作。MTのみ適合。

■8万2500円
■コヨー
☎03-5658-5615

KOYORAD



TYPE-F

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

材 アルミ

層 2層

同社の最上級モデルだったTYPE-Zから厚みをより薄くしたことで軽量化を実現。ラインナップ中最高の性能を誇るKOYORADレーシングのフラッグシップモデル。コア厚は48mm。MT車のみ適合。

■9万9000円
■コヨー
☎03-5658-5615

ARC



スーパーマイクロコンディショナー

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

材 アルミ

層 1層

1層ながら55mmのコア厚で高い冷却性能を実現。インナーチューブには特殊製法によって成型されたマイクロチューブを使用し、求められる強度と軽量化を確保。アウターフィンには、スリット構造により表面積を拡大している。MTのみ。

■16万8000円
■エーアールシーレーシング
☎0545-32-0525

RADIATOR

ラジエター

■=コア材質
■=コア層数

FEEL'S



アルミ2層ラジエター

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

材 アルミ

層 2層

サーキット走行などの発熱量が多いシチュエーションでも確実にエンジンに冷却。コア厚は33mm。無加工で取付可能なラジエターです。アッパータンク部分に1/8PTセンサーアタッチメント標準装備するMT車のみ適合。

■12万7000円
■ホンダツインカム
☎03-5347-7001

KSP ENGINEERING



アルミトリプルターンラジエター

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

材 アルミ

層 2層

NSXのエンジン性能を最大限に発揮させるために開発されたスペシャルラジエター。真夏の過酷なレースでのノウハウとアイデアを盛り込んだトリプルターン方式を採用。通常タイプのアルミ製2層ラジエターの設定もあり。

■23万円 (アルミ2層:7万5000円)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

ESPRIT



スーパーラジエター87

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

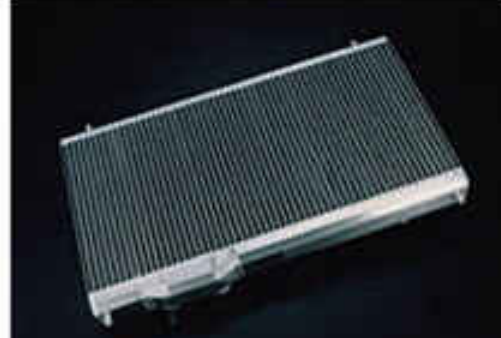
材 アルミ

層 3層

オールアルミ製の50mm厚3層コアを採用。同社のターボNSXでのテストを経て開発された高性能ラジエターで、ターボチューニングにも対応する冷却性能を備える。ボルトオンで装着が可能で純正電動ファンの装着も可能。

■12万8000円
■エスプリ
☎0593-70-8080

FLATOUT



アルミラジエター

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

材 アルミ

層 3層

サーキット走行などのハードユースのドライバーの方におススメのアルミラジエター。夏場のサーキット走行等の過酷な温度状況でも充分なクーリング能力を発揮する。同社のNSXデモカーでの経歴が反映されたアイテム。

■19万円
■アドバンス
☎045-932-0656

RACING GEAR



POWER RADIATOR

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

材 アルミ

層 2層

新設計アウターフィンの採用により、今までのアルミタイプでネックであった液滞時など、走行風の当りにくい状況時の放熱性を大幅にアップ。ストリートユースも不安なくこなせるアルミラジエター。コア厚36mm。MT車のみ適合。

■7万5000円
■辰巳屋興業 用品部
☎03-3696-0620

RFY



SAMCOホース

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

NSXの弱点であり、経年劣化も起こりやすい冷却水のホース9本のセット。耐熱性、耐腐食性の向上によって信頼性も格段に向上する。信頼のSAMCO製で、その耐久性と信頼性は折り紙つき。

■4万7900円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

SFS Performance



Car Kits

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

自動車用の各種高強度・高耐久ホースをラインアップするSFS Performance社製の車種別専用ラジエターホース。ポリエステル繊維積層の強化品。カラーはブルーのみ。写真は他車両用によるイメージ。

■6万4000円
■タニダ
☎052-871-3741

SAMCO



クーラントホースキット

NA2-L NA2-E NA1R NA1

C30A/C32Bに対応するクーラントホースキットの9本組み。SAMCO独自の積層構造により、優れた耐熱、耐久、強度を実現。膨張を抑え冷却効果にも寄与する。カラーは全15色をラインアップし、ドレスアップパーツとしても効果的。

■6万3000円
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

RADIATOR HOSE

ラジエターホース

RFY



アルミ2層(幅広)ラジエター

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

材 アルミ

層 2層

冷却効率の向上だけでなく、オールアルミ製ならではの大幅な軽量化も実現。コアには高性能でレースシーンでも定評のある信頼のKOYO製を使用。純正電動ファンもそのまま使用でき、ボルトオンで装着可能。

■11万3200円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

TRACY SPORTS



Engine electronic oil pump cooler kit 100deg

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

エンジンオイルを効果的に冷却し、潤滑性能を維持するオイルクーラーキット。コアはもちろん、オイルラインやオイルポンプなどの一式がセットになったオールインワンキット。

■34万円
■トレーシースポーツ
☎072-654-9424

FLATOUT



ワンオフ E/G オイルクーラー

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

サーキット走行時にエンジン油温が130℃を超えてしまうNSXのために開発。装着により油温が適切な状態で安定するため、安心してサーキットを周回することができる。ワンオフ対応なので、コアの大きさなどは選択することが可能。

■40万円
■アドバンス
☎045-932-0656

GReddy



汎用 STD オイルクーラー KIT

汎

スポーツ走行時などにエンジンオイルの温度を適切に保つオイルクーラー。温度上昇による油膜切れを防止し、エンジントラブルを防止。低い圧力損失により安定した温度管理ができる。コアの段数は10、13、16段から選べる。

■6万4000円～7万4000円
■トラスト
☎0479-77-3000

ENGINE OIL COOLER

エンジンオイルクーラー

RFY



ラジエータークーリングプレート

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

サーキット走行時における冷却性能を引き出すクーリング補助パーツ。バンパーとラジエーターコアサポートの間にできた隙間を覆い、密度が濃くフレッシュな走行風をダイレクトにラジエーターへ導く。装着はボルトオン。材質はカーボン製。

■3万3000円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

kite



エアシュラウド

NA2-L NA2-E NA1R NA1

ラジエーターを通過したエアをキャッチし、ダクト付きボンネットのダクトからスムーズに排出させられるパネル。同社以外のボンネットの場合も装着、使用は可能だが、ダクト形状が合わない場合があるので注意。

■1万1000円
■ガレージカイト
☎0568-62-5246

kite



クーリングパネル

NA2-L NA2-E NA1R NA1

ラジエーターへの導風通路の余分な隙間を塞ぎ、走行風を確実にラジエーターへ導くことができ、冷却性能を高めることが可能となるパネル。取り付けも簡単。ダクト付ボンネット装着車には特に効果的。FRP製のゲルコート仕上げ。

■8500円
■ガレージカイト
☎0568-62-5246

COOLING PANEL

クーリングパネル

BLITZ



RACING RADIATOR CAP

汎

ライトチューニングからハードチューニングまで対応するラジエーターキャップ。開弁圧は1.3kg/cmに設定し、冷却性能を向上。金属部分にはサビに強いステンレス材を、ゴムパッキン部にはシリコン合成ゴムを採用。

■2000円
■ブリッツ
☎0422-60-2277

JURAN



Radiator Cap

汎

冷却水の圧力を高めて沸点を高め、冷却効果を高めるラジエーターキャップ。純正では0.9kg/cmのところに、圧力調整弁のスプリングを強化し、1.3kg/cm (127kpa) に設定している。耐熱性、耐久性の高いシリコンパッキンを採用。

■2520円
■タニダ
☎052-871-3741

RFY



ローテンブサーモスタッド

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

開弁温度68℃。純正では燃費性能などの観点で水温が高めのため、交換することによりサーキット走行などでのオーバーヒート防止には高い効果を発揮する。急激なハンチング(水温変動)を防止し流量を可変するフローコントロールバルブも採用。

■7700円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

BILLION



ローテンブサーモスタット

NA2-E NA1R NA1

開弁温度を、エンジンにとって理想的な68℃に設定したサーモスタット。純正より低温で開きはじめるため、早期からラジエーターにクーラントが回り、エンジンの熱だれも防止。理想的なパフォーマンスを維持してくれる。写真は別車種用となる。

■7800円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

THERMO STAT& RADIATOR CAP

サーモスタット&ラジエーターキャップ

Cool Nuts



電動ファンコントローラー

汎

電動ファンを任意に設定した温度で回転させることができるコントローラー。温度センサーは2つ付属し、水温計用途以外にも油温計としても使用でき、さらに電圧の表示も可能となっている。

■1万円
■クールナッツ
☎045-800-3157

REVOLUTION



強化エキスパンションタンク

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

冷却水の圧力やエンジンルームの熱、紫外線などでダメージを受けやすく、破損時にはオーバーヒートに直結してしまうエキスパンションタンクをアルミで製作。アルミ製としたことで強度も高く、破損によるトラブルを防止できる。

■8万円
■レボリューション
☎048-222-4690

RFY



オイルキャッチ&リザーブタンク

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

配置場所に困るオイルキャッチタンクとリザーブタンクを合体させ、エンジンルームをシンプルにコーディネート。キャッチタンクにはミストセパレーターを、リザーブタンクにはエアセパレーターを装備。水位計を装備することで、整備性も向上している。耐圧仕様で外品ラジエーターキャップ(1.3kg/cm)も使用可能。

■4万9600円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

OTHERS

その他

BILLION



ハイプレッシャーラジエーターキャップ

汎

ラジエーターキャップの開弁圧を引き上げて、冷却水の沸点を高めるクーリングアイテム。沸点を140℃まで上昇させ、純正ラジエーターキャップ装着時よりも沸騰による気泡の発生を抑えることで冷却効果の低下を抑える。

■2000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



スーパーエレクトリックファン

ブレード形状の薄型設計により、狭いスペースでも取り付け可能な電動ファン。PULLとPUSHの風向きを設定するほか、サイズも7インチから16インチまで全6タイプをラインナップしている。

■1万4000円～1万9000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



スーパーレーシングエアファンネル

同社スーパーレーシングエアダクトにジャストフィットする専用のファンネル。内径50φ、75φ、100φというサイズ設定のほか、アルミ製とカーボン製を用意する。

■2500円～3500円（アルミ丸型）
5000円～7000円（カーボン丸型）
8000円（カーボン角型）
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



スーパーレーシング エアダクト

断熱材とアルミクロスの計4層構造の採用により、優れた耐熱性と耐久性を誇るエアダクト。レーシングカーにも採用されている本格スペックで、サイズは内径50φ、75φ、100φの3タイプを用意。

■7200円～2万6000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



Thermo Block

アルミ箔転写済みガラスクロスを採用し、熱を90%以上ブロック。排気温度を保持したり、吸気系の熱害を防止したりと、さまざまな使い方ができる。また、粘着シート仕様のほか、糊なしや大判タイプもラインナップされる。

■2600円～8600円
■タニダ
☎052-871-3741



VFC II

純正では固定されている電動ファンの作動ボイントを任意に設定可能なバリエーションファンコンローラー。水温や使用用途に合わせた、アクティブな強制冷却が可能となる。

■1万9000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



スーパーサーモプロテクトチューブ

むき出しのハーネスやオイルラインを熱から守るチューブ型の遮熱材。スリット入りで取付も簡単。ダブルクロスタイプと、ガラスクロスを追加したトリプルクロスタイプがある。

■2400円～4600円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



スーパーサーモヒートシールド

GTマシンなどの隔壁にも使用されるヒートシールド。耐炎カーボン素材をアルミ材でサンドイッチして製作。エンジンなどからの熱を強力に遮断してくれる。取り付けは製品裏面の粘着と、アルミテープを併用する。

■3400円～3万2000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888



スーパーサーモクロス

熱に弱いパーツを保護する特殊アルミ遮熱材で、グラスファイバー製とカーボンファイバー製を用意。柔軟性や耐久性に優れているため、3D形状への使用にも最適。サイズは3種類用意されている。

■1600円～1万2000円
■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

DRIVE TRAIN

[駆動系]

掲載データは 2015 年 4 月 30 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for HONDA NSX

ミッドシップマシンならではのトラクションを活かす

NSXといえば、ミッドシップレイアウトから来る強力なトラクションが持ち味。それを更に活かすためには、駆動系のチューニングが有効だ。スポーツ走行でのコーナリングなどを高めるためには LSD は必須アイテム。特に LSD はここ数年で劇的に進化を遂げており、既に過去 LSD を導入しているクルマでも、現代の物にリニューアルするのはいかがだろうか。また、クラッチ周りやシフト周りのチューニングでダイレクト感を高めるのも有効な手法。リアタイヤが路面を掴み、グイグイと進んでいく感覚を楽しみたい。

NSX-R = NSX-R : 2002.5 ~ に適合
NA2-L = NA2後期 : 2001.12以降に適合
(固定ライト車)
NA2-E = NA2前期 : 1997.2 ~ 2001.12に適合
NA1R = NA1 タイプRに適合
NA1 = NA1 : 1990.3 ~ 1997.2に適合
汎 = 汎用アイテム



サイレント LSD

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

■M メタル
WAY 1.5/2.0WAY
トルク 7~10kg

運転のし易さはそのままに、チャタリング音の少ない適度なイニシャル設定で静粛性を高めたモデル。カム角度は45度と60度から変更も可能。専用設計のファイナルセットとなり、4.2と4.4から選択。MT専用。

■19万円～26万円
■エイティーエス
☎086-286-9331



カーボンハイブリッド LSD

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

■M カーボン/メタル
WAY 1.5/2.0WAY
トルク オーダー

カーボンとメタルプレートを組み合わせることで、双方のメリットを両立。受注生産でプレート比率を変更することによるセッティングも可能。専用のファイナルギアがセットになり、4.2と4.4から選択。MT専用。

■要問合せ
■エイティーエス
☎086-286-9331



カーボン LSD

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

■M カーボン
WAY 1.5/2.0WAY
トルク 8~10kg

扱いやすさと静粛性をそのままに、イニシャルトルクを高める事で鋭いレスポンスを実現。カーボンプレートならではのマイルドなロック特性が特徴的。専用のファイナルギアがセットになり、4.2と4.4から選択。MT専用。

■21万4000円～28万4000円
■エイティーエス
☎086-286-9331



メタル LSD

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

■M メタル
WAY 1.5/2.0WAY
トルク 10~12kg

ATSのノウハウを凝縮したオイルスロースルータイプS型プレートを採用。チャタリングもほぼ無く、スムーズな挙動とダイレクト感が魅力。専用のファイナルギアがセットで、4.2と4.4から選択となる。MT専用。

■18万1000円～25万1000円
■エイティーエス
☎086-286-9331

L.S.D.

リミテッドスリップデフ

■M = クラッチプレート材質
WAY = 作動方式
トルク = イニシャルトルク

EXEDY RACING CLUTCH



Hyper Single

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

材 メタル

形 シングル

抜群のコストパフォーマンスを発揮する強化クラッチの決定版。ディスクの小径化&軽量化でアクセルレスポンスを向上させ、メタル摩材の採用でダイレクトかつ安定した繋がり感を実現している。

■14万4800円
■エクセディ アフターマーケット部
☎072-824-7138

ATS



カーボンクラッチ Spec 1,2

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

材 カーボン

形 シングル/ツイン/トリプル

独創のカーボントクテクノロジーにより、ストリートからレーシングマシンまで対応するフィーリングと伝達可能トルクを得たカーボンクラッチ。機能面はメタルクラッチと同じスペックを備えている。シングル、ツイン、トリプルを設定している。

■18万9000円~34万8000円
■エイティーエス
☎086-286-9331

ATS



メタルクラッチ Spec 1,2

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

材 メタル

形 シングル/ツイン/トリプル

320mmの大径ディスクを採用したメタルプレートのクラッチ。ラセン溝センタープレートでジャダーを抑制しつつ、クッションディスクでやさしい操作性を実現。センターハブ方式で切れも抜群。シングル、ツイン、トリプルを設定している。

■11万8000円~17万8000円
■エイティーエス
☎086-286-9331

CLUTCH

クラッチ

■=クラッチプレート材質
■=クラッチプレート枚数

KSP ENGINEERING



OS 技研 4.4 ファイナル LSD キット

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

材 メタル

WAY 1.5WAY

トルク 非公開

OS技研のLSDキットをベースにストリート向けにアレンジしたKSP仕様。カム角やイニシャルトルクを最適化したことで、チャタリング音の発生も最小限に抑えている。ファイナルギアは4.4仕様で装着されている。
■30万円 (5MT) 30万6000円 (6MT)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

RFY



クロモリ軽量フライホイール

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

純正クラッチ対応のクロモリ軽量フライホイール。レスポンスアップと熱問題を勘案し、重量は純正7.1kgに対して5.2kgに設定している。クラッチカバーの位置決めピン付属。パイロットベアリングは別途購入の必要あり。

■5万3900円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

JUN

鍛造クロモリフライホイール
ハイスตรีートタイプ

NA1R NA1

スタンダードタイプをベースに外周部にミール加工を施し、回転慣性重量を更に低減した最軽量フライホイール。更なるレスポンスアップを実現し、サーキット走行などでのパフォーマンスを向上させられる。

■4万9000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165

JUN

鍛造クロモリフライホイール
スタンダードタイプ

NA1R NA1

過酷な条件下でも十分耐えうる強度を持たせた上で不要な部分を削り取ることで製作。回転慣性力を減少させ、シャープな吹け上りを実現している。強度の高いクロモリ鍛造素材を使用している。

■4万2000円
■田中工業 (JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165

FLY WHEEL

フライホイール

■=材質
■=重量

SEEKER



RED COAT CLUTCH LINE

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

高温高圧に強いテフロンチューブをステンレスのメッシュで覆い、レッドクリアコートを施す万全の構造を採用。油圧で膨張することなく安定した性能を発揮する。純正ホースでは得られないダイレクトなクラッチフィーリングを得られる。

■1万6800円
■シーカー
☎03-5336-7025

APP



ダイレクトクラッチライン

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

ステンレスメッシュホースを使用する事で、純正のゴムホースだと膨張して逃げてしまう圧力を、よりダイレクトに伝えることを可能にしている。特に強化クラッチを装着している車両には効果が高い。

■1万6800円
■インギン APP事業部
☎042-513-3307

RFY

6SPEED MT+ATS LSD4.4
final gear

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

純正6速MTにATS製LSDと4.4ファイナルギヤを組み合わせたミッションASSY。LSDはRFY独自のトルク設定と組みつけによりスムーズに立ち上がる違和感のない特性に仕上がっている。02 typeR仕様もあり。

■88万4000円 (02TYPE Rは80万6600円)
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

KSP ENGINEERING



6速コンプリートミッション

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

純正の新品パーツを使用して組み上げたミッションASSY。クーペノーマル仕様、02R仕様、4.4ファイナル機械式LSD仕様の3種類があり、ユーザーの走行シチュエーションによって選択を可能としている。

■要問合せ
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

OTHERS

その他

PREMIUM JAPAN



ドレンボルト (MT)

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

オイルの中に混じる鉄粉を除去するためのマグネットを装備したドレンボルト。鉄粉を除去することでオイルの潤滑性能を維持する。ボルト本体は鉄製のために高温環境などにも強く、カジリなどが起こりづらいため、リアルな競技シーンなどで重宝する。

■2000円
■プレミアムジャパン
☎042-514-8991

REVOLUTION



シフトリンケージ

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

純正ではゴムブッシュとなっているシフトリンケージエンドを、アルミ削り出しのベアリング仕様とすることでたわみなどを完全に排除。シフトフィールが向上し、スポーツ走行時などでのシフトミスの解消にも効果を発揮する。

■1万2960円
■レボリューション
☎048-222-4690

RFY



リバースソレノイドコントローラー

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

5速MT車に6速MTを載せ替えた場合に、6速MTに装備されるリバースロックソレノイドを駆動させるための回路。リバースロックを作動させることで万が一のリバースギアへのミスセレクトを防止できる。時速25km/h以上で作動する。

■1万5700円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

RFY



AT→MTコンバージョンクラッチライン

NSX-R NA2・L NA2・E NA1R NA1

ATからMTに換装作業を行う際に非常に便利なクラッチライン。クラッチマスターから、純正のクラッチレリーズのゴムホース、車両側の金具までをバイパスさせて使用。クラッチダンパーレス仕様のためダイレクト感も高まる。

■1万2600円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

kite



ダンパーレスクラッチホース

NA2・L NA2・E NA1

純正のクラッチラインに組み込まれるダンパーを使用することなく直接接続することでダイレクトなフィーリングを実現。併せてタイプR用のペダルを使用することで、さらにダイレクト感を得ることができる。

■1万1000円
■ガレージカイト
☎0568-62-5246

SUSPENSION & STABILITY

[サスペンション&剛性パーツ]

掲載データは 2015 年 4 月 30 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for HONDA NSX

MRレイアウトの持つハンドリングの高さを極める

NSXの誇るMRレイアウトの車体は、スポーツマシンとしてこの上ない理想のレイアウト。前後の重量バランスが良く、素性からハンドリングに優れるのだ。もちろん、チューニングを考えた際にはこの特徴を活かさないでは無い。特にスポーツ走行を目的にダンパーを装着するならば、一発奮起して少しグレードが高いモデルを投入してみるのも価値があるだろう。もちろん、ハンドリングを司るのはダンパーだけではない。足まわりの構成パーツにもしっかりとチューニングを施し、トータルセットアップを心掛けてほしい。

NSX-R=NSX-R:2002.5~に適合
NA2-L=NA2後期:2001.12以降に適合
(固定ライト車)
NA2-E=NA2前期:1997.2~2001.12に適合
NA1R=NA1 タイプRに適合
NA1=NA1:1990.3~1997.2に適合
汎=汎用アイテム



ダンパーVO
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■オーダー
Cリングによる車高調可能。オーダーメイドで自分仕様のサスペンションが出来上がる。純正形状スプリングに対応。ダンパー単品となる。
■ラック エルスポーツ事業部
☎0561-63-0101

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	汎用	24段	15万円



ノーマル形状ショックアブソーバー
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■オーダー
受注生産で、純正形状ながら高い性能を実現。車高はCリング式にて10mmづつ5段階の調整。スプリング別売。画像は他車種。
■BILSTEIN SERVICE CENTER エナベタル
☎052-775-3328

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	汎用	固定	16,500円



スポーツサスペンション
NA2-L NA2-E NA1
■ストリート〜サーキット
純正装着タイヤからハイグリップラジアルに対応。4輪が接地し、安定して曲がっていくセッティングを施す。一部グレード不可。
■ホンダアクセス
☎0120-663521

対応分類	バネレート	段数	価格
NA1/NA2	車公認	5段	27,500円

純正形状&Cリング調整ダンパー

- =適用走行ステージ
- =オーバーホール可能
- =仕様変更可能



STREET FLEX
NA1R NA1
■ストリート〜ワインディング
独自のADVANCEニードルにより、減衰調整時の変化量を拡大。耐熱性が高いコーティングを施し、長年に渡って使用できる。
■TEIN
☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
NA1	F 12.0kg / R 14.0kg	16段	12,500円



MONO SPORT
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ストリート〜サーキット
スポーツ走行を考慮した、スポーティなステアフィールながら、しなやかさも兼ね備える。ストリートメインでも使用しやすい。
■TEIN ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
NA1	F 12.0kg / R 14.0kg	16段	14,500円
NA2	F 12.0kg / R 14.0kg	16段	14,500円



SPIRIT SPEC-S
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■オーダー
セミオーダーシステムを採用。使用するタイヤや走行条件を想定したオーダーにも対応する。標準スプリングにはKYBを採用。
■スピリットパフォーマンス
☎042-516-9550

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0kg / R 18.0kg	20段	26,700円



SPIRIT SPEC-N
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ストリート〜ワインディング
乗り心地を確保しながらもサーキット走行までも楽しめる幅広いスペックを盛り込んだマルチユースモデル。
■スピリットパフォーマンス
☎042-516-9550

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 10.0kg / R 10.0kg	20段	19,500円

全長調整式ダンパー

- =適用走行ステージ
- =オーバーホール可能
- =仕様変更可能



ファイテックス・ダンパーKIT TypeDA
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ストリート〜サーキット
高い加工技術を活かし、社内で製作される高精度パーツを使用。バネレートは変更も可能。
■戸田レーシング
☎0866-83-1202

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 12.0kg / R 10.0kg	16段	27,500円



D2サスペンションシステム
NA1R NA1
■ストリート〜サーキット
カテゴリ別の幅広いラインナップを備える。アルミ鍛造のアップマウント&スプリングシート。車簡式といった基本スペックは同一ながら、各モデルでセッティングが異なる。上位モデルは別タンク付きもあり。
■D2japan
☎022-779-6512

対応分類	バネレート	段数	価格
ストリート	F 9.0kg / R 12.0kg	26段	13,500円
スポーツ	F 12.0kg / R 14.0kg	26段	17,500円
サーキット	F 22.0kg / R 24.0kg	26段	17,500円
ドラッグ	F 12.0kg / R 9.0kg	26段	17,500円
ドリフト	F 12.0kg / R 14.0kg	26段	13,500円



HS DAMPER
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ストリート〜サーキット
街乗りとサーキット走行を両立。NSX用はフリクションロスを最小限に抑え、ストロークを確保できるツインチューブを採用。
■阪田屋興業 用品部
☎03-3696-0620

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 12.0kg / R 10.0kg	15段	11,500円



CUSTOM MADE DAMPER
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■オーダー
過去のカatalogモデルを受注生産にて対応するメニュー。詳細は要問合せ。
■TEIN ☎045-810-5501

対応分類	バネレート	段数	価格
SUPER RACING	オーダー	16x16段	43,570円



Cinq
NA1R NA1
■ストリート〜ワインディング
減衰力の初期立ち上がりを追求し、シャープな挙動を求めたスポーツ走行向けモデル。
■Biot
☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
NA1	F 14.0kg / R 12.0kg±3.0kg	12段	30,500円



trois
NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ストリート〜ワインディング
大径46φピストン、特殊ショックオイルなどを採用。滑肉スチールシリンダーはアルミ同等の重量を実現しながら、数倍の耐久性を誇る。
■Biot
☎042-568-0717

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 12.0kg / R 9.0kg	12段	27,500円



Type-SS
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ストリート〜サーキット
Type-Sをベースに、減衰力の伸/縮を独立して調整可能な別体タンクを搭載。
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 16.0kg~20.0kg / R 10.0kg~14.0kg	20段	52万円



Type-S
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ストリート〜サーキット
アルミボディに特殊コーティングを施した最上級スペックモデル。アップバー選択できる。
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 14.0kg / R 8.0kg~4.0kg	20段	32,500円



Type-E
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ストリート〜サーキット
乗り心地優先の味付けをしたモデル。ラバーアップバーとピロアップバーを選択できる。
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 12.0kg / R 7.0kg~4.0kg	20段	29,500円



Type-E
NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■ストリート〜サーキット
乗り心地優先の味付けをしたモデル。ラバーアップバーとピロアップバーを選択できる。
■トップラインプロダクト
☎04-7190-1391

対応分類	バネレート	段数	価格
ALL	F 12.0kg / R 7.0kg~4.0kg	20段	29,500円

FLATOUT



サスペンションKIT

■ストリート～サーキット

オリジナルのエナベタルダンパーとアイバックスプリングを組み合わせ、サーキットと街乗りとも楽しめるセットを実現。
■アドバンテージ 045-932-0656

対応車種	バネレート	段数	価格
ストリート	F 800kg / R 1000kg	12段	40万円
サーキット	F 650kg / R 1100kg	12段	40万円

el SPORT



サスペンションキット V2-DFA

■ストリート～サーキット

V2サスペンションをベースに減衰調整機構を搭載。現場での細かなセットアップを可能にしたモデル。ダンパー単品となる。
■ラック エルススポーツ事業部 0561-63-0101

対応車種	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	24段	29万5000円

el SPORT



サスペンションキット V2

■ストリート～サーキット

BILSTEINの高精度・高剛性パーツを使用し、LUCKのノウハウでセットアップを行うフルオーダーサスペンション。ダンパー単品となる。
■ラック エルススポーツ事業部 0561-63-0101

対応車種	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	固定	24万1000円

Buddyclub



PRO SPEC ALUMINUM DAMPER

■ストリート～ワインディング

数々のレースシーンで培ったノウハウを活かして設計。アルミ材の多用で軽量化が図られている。
■モータースポーツ アルファ パーティクラブ事業部 082-830-2008

対応車種	バネレート	段数	価格
ALL	F 100kg / R 120kg	20段	19万8000円

Biot



evolution de léger

■ストリート～ワインディング

スポーツ走行に対応しつつもアッパーマウントはラバーとし、静粛性としなやかな乗り心地を実現している。
■Biot 042-568-0717

対応車種	バネレート	段数	価格
ALL	F 110kg / R 80kg	12段	19万8000円

RFY



GTサスペンションキット Ver.2

■ストリート～サーキット

よりモータースポーツを意識したセッティング。しなやかで乗り心地も高い。
■レーシングファクトリーヤマモト 079-567-4030

対応車種	バネレート	段数	価格
ALL	F 140kg / R 120kg / R 140kg	30段	28万3000円

RFY



GTサスペンションキット Ver.1

■ストリート～サーキット

高レートながら、純正に近い乗り心地を実現。
■レーシングファクトリーヤマモト 079-567-4030

対応車種	バネレート	段数	価格
ストリート	F 120kg / R 120kg	30段	25万4800円
モーター スポーツ	F 140kg / R 140kg	30段	25万4800円

FEEL'S



全長調整式ダンパーキット

■ストリート～サーキット

ワイディングリヤはプログレッシブスプリングを採用。乗り心地とスポーツ性を両立している。
■ホンダツインカム 03-5347-7001

対応車種	バネレート	段数	価格
ALL	F 140kg / R 40kg	30段	26万円

Refil Speed



MONO SPORT RS

■ストリート～サーキット

「毎日乗れるスポーツダンパー」をコンセプトに、しなやかかつスポーツ走行もこなすスベックに仕上げている。
■レフィルスピード 019-691-1661

対応車種	バネレート	段数	価格
ALL	F 120kg / R 140kg	18段	18万8000円

el SPORT



サスペンションキット V1-DFA

■ストリート～サーキット

V1ダンパーのスペックはそのままに、減衰調整機構を搭載したモデル。フルオーダー対応で細部まで理想のスペックを実現できる。ダンパー単品。
■ラック エルススポーツ事業部 0561-63-0101

対応車種	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	24段	27万5000円

el SPORT



サスペンションキット V1

■ストリート～サーキット

ビルシュタインのパーツを使用したオリジナルダンパー。プリロード式ならではのストロークの多さがメリット。ダンパー単品。
■ラック エルススポーツ事業部 0561-63-0101

対応車種	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	固定	24万1000円

プリロード式
ダンパー

- 一連用走行ステージ
- オーバーホール可能
- 仕様変更可能

VOGUE SPORTS



車高調

■ストリート～サーキット

92Rで開発を進め、街乗りからサーキットまで気持ちよく走れる仕様。乗り心地とロードダウンのスタイルを両立。バネレート変更も可能。
■VOGUE SPORTS 03-6802-7296

対応車種	バネレート	段数	価格
ALL	F 60kg / R 60kg	20段	29万8000円

RFY



GTサスペンションキット SPL Ver

■ストリート～サーキット

確実なタイムアップできるセッティングを追求。少数派の副筒式をあえて採用し、乗り心地も高次元で確保している。
■レーシングファクトリーヤマモト 079-567-4030

対応車種	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	24段	41万円

Swift



Racing SPRING

耐疲労性・耐へたりに優れる高強度鋼線HSS・TWを使用し、同時に軽量化も実現。独自加工により柔軟かつ強剛なスプリング特性で、路面追従性や操安性も向上。豊富な内径や自由長、レートを用意する。
■2万1000円～2万5000円(2本)
■東京発条製作所 03-3732-4112

ESPELIR



SuperDOWNSUS GT

■ストリート～サーキット

モータースポーツから得た技術をフィードバック。耐久性に富む保安基準適合ダウンサス。耐へたり保証制度付き。
■エスベリア 0942-32-2700

対応車種	バネレート	ダウン量	価格
NA1	F 4.0kg / R 4.4kg	F -10～-20mm / R -17～-25mm	4万円

SPRING

スプリング

Tomiyoishi Racing



TOMIYOSHI-R オールリズ NSX 用サスペンションキット

■ストリート～サーキット

オールリズベースにオリジナルセットアップを施す。オプションで別タンクも可能。
■トミヨシレーシング 0996-63-0783

対応車種	バネレート	段数	価格
ALL	オーダー	20段	40万円

KSP ENGINEERING



KSP ORIGINAL 車高調キット

■ストリート～サーキット

拘りの職人によるハンドメイド仕上げ。滑らかな動作と十分なストロークを確保。
■ケイエスピーエンジニアリング 042-569-3150

対応車種	バネレート	段数	価格
ストリート	F 100kg / R 80kg	無段階	32万円
サーキット	F 120kg / R 100kg	無段階	32万円

RFY



GTリフターキット

■ストリート～サーキット

GTサスペンションキットのオプション。スプリング部に組込み、スイッチひとつで車高を約60mmリフトさせることが可能。街乗りでの駐車場など、段差に対応しやすくなる。
■20万5800円
■レーシングファクトリーヤマモト 079-567-4030

RFY



ピロアッパーマウント

■ストリート～サーキット

ダンパーの確実な動きをサポートするピロアッパーマウント。各社の車高調ダンパーに対応する。ロッド径はカラーの変更で10～14mmまで対応。ピロボールは信頼のNMB社製を採用している。
■2万5500円
■レーシングファクトリーヤマモト 079-567-4030

DAMPER
PARTS

ダンパーまわりパーツ

RFY



直巻きスプリング

車高調サスペンションのセッティングを行うための直巻きスプリング。自由長は150mmと180mmで内径は63mm。レートは10kgから20kgまで2キロ刻み。
■1万3800円(2本)
■レーシングファクトリーヤマモト 079-567-4030

HYPERCO



HYPERCO

ストローク中のレート変化が極めて小さくリニアで、モータースポーツのトップカテゴリで支持されるスプリング。追従性と耐久性も高レベルを実現。各種サイズ、レートを設定。
■2万8000円～(メインスプリング・2本)
■1万6000円(ヘルパーズスプリング・2本)
■ミノルインターナショナル 03-5706-1888



EDCF ACTIVE PRO

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

内蔵のGセンサで減衰力を自動調整。通常の前後Gに加えて旋回G制御が追加され、走行状況に応じて減衰力を4輪独立で調整。GPSキットの追加で速度による制御も可能。

■6万7500円(本体セット)
■6600円(GPSキット)

■TEIN
☎045-810-5501



EDCF ACTIVE

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

モーター操作をワイヤレスにし、取付作業を簡略化。G感応調整モードなど積極的な減衰コントロールを実現。オプションのGPSキットで速度による制御も可能としている。

■4万7500円(本体セット)
■6600円(GPSキット)

■TEIN
☎045-810-5501



EDCF II

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

車内から減衰力調整を可能にする電動減衰コントロール。従来のEDCFをブラッシュアップ。走行ステージに合わせて、手軽にセッティングを楽しむことができる。

■2万9500円(本体セット)
■6600円(GPSキット)

■TEIN
☎045-810-5501



PERCH

スプリングのストロークで発生する「ツイスト」を吸収するアイテム。ストローク中のレート変化を極限まで抑制し、ハイレートでも乗り心地を大きく改善。直巻きスプリング専用。ID58、60、65の3種類。

■5万6000円
■ミドルインターナショナル
☎03-5706-1888



GTダイレクトレスポンスアダプター

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

コンプライアンスピボットの余計な動きを抑制してダイレクトなハンドリングを実現。アルミ製の削り出しで剛性が高く、しっかりと固定ができる。

■3万9800円
■アドバンス
☎045-932-0656



フルプロプッシュKIT

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

プッシュによる無駄な動きを抑えて、サスペンション本来の性能を最大限に発揮。ロードインフォメーションもダイレクトに伝達してくれるため、挙動も感じ取りやすくなる。

■38万円
■アドバンス
☎045-932-0656



コンプライアンスピボットキャンセラー

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

NSX独特のフロントのコンプライアンスピボットをロックすることで、意図しない挙動の発生を防止。プッシュの経年劣化の対応策としても有効なアイテム。アルミ製アルマイト仕上げ。

■4万8000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150



サスペンションプロプッシュセット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

サスペンションのゴムプッシュをピロボール化するキット。可動部すべてのセットと、リアロアアームとトーコントロール部分のみの2タイプあり。

■12万円(セミキット)
■25万円(フルキット)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150



サスペンションパーツ



ブラケット ASSY フロントクロスレストア & ピロボール圧入サービス

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

サンドブラスト処理したブラケットフロントクロスにピロボールを圧入済みとしたアイテム。DIYでボルトオン交換ができるのが魅力。ロワアーム側、アッパーアーム側それぞれ設定あり。要純正下取り。

■8万6300円(セット)
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



トーコントロールロッドプロプッシュ(リア)

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

リアのトーコントロールロッドに使用するピロボール。プッシュのたわみを抑えることで、よりダイレクトなフィードバックを実現。メーカー純正としても使われるプッシュ付きピロボールなので耐久性も高い。

■1万1600円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



ピロボールプッシュ

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

経年劣化する純正ゴムプッシュをアップグレードさせるピロボールプッシュ。純正では、プッシュ部分の単品が出ないため補修部品としても使いやすい。各部単品販売もしている。すべて左右2個セット。

■21万4100円(フルキット)
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



サスペンションプロプッシュフルキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

サスアームのゴムプッシュと交換。硬質、高精度のピロボールカラーに、無給油タイプのステンレス製ピロボールジョイントを採用。圧入作業のしやすさを考慮し、カラーには逃げ加工が施されている。

■20万8000円
■Biot
☎042-568-0717



GTアップライト(フロント)

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

アルミ削り出しで製作したフロントアップライト。ロールセンターを約30mm下げることによりコーナリング性能を向上させる。ボールジョイントは純正を流用する。受注生産となる。

■要問合せ
■トミヨレーシング
☎0996-63-0783



Ft Strut Tower Bar Aluminum

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

左右のストラットタワーを結び、ボディの剛性アップを行う定番アイテム。ボディと同じアルミニウム製で相性も良い。ジョイント部の無い一体物で最大限の効果を発揮。ハンドリングの向上に効果を発揮する。

■5万6000円
■SUPER TAITEC
info@taitec.co.jp



ストラットタワーバー タイプI(R)

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

リアの左右ストラットを繋ぐタワーバー。重量物が集中するリア周りの補強のため、ボディ補強の効果も高い。素材には、ねじれ剛性の高い20mm×40mm t=3.0のアルミ製オーバーバルシャフトを使用。

■2万6000円
■オクヤマ
☎045-934-5334



ストラットタワーバー タイプI(F)

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

フロントの左右ストラットを結び、コーナリング時発生するボディのねじれを防止してスタビリティを向上。ねじれ剛性の高い20mm×40mm t=3.0のアルミ製オーバーバルシャフトを使用。

■2万6000円
■オクヤマ
☎045-934-5334



STABILITY PARTS

ボディ補強パーツ



アジャスタブルタイロッドエンド

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

車高を落とした際にタイロッドエンドのポイントを適正化することで、バンプによるトー変化を適正値に補正。高さは純正位置から5ミリ単位でカラーによって調整。信頼のNMB製ピロボールを使用。

■4万5100円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



サイドシル発泡ウレタン充填キット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

サイドシルに2液混合ウレタンを充填し、発泡させることでボディ補強を行なうアイテム。ウレタン液のほか計量カップなど、施行に必要なものがすべて入ったDIYキット。

■3万円
■田中工業(JUNマシンショップ)
☎03-3920-4165



スチール製ロールオーバーダッシュボード貫通タイプ

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

コンペティションシーンで培ったノウハウをフィードバックしたこだわりの設計。7点式を基本とし、各種オーダーやワンオフにも対応する。カラーはマットブラックが基本。

■14万円
■オクヤマ
☎045-934-5334



アルミ製ロールオーバーダッシュボード逃げタイプ

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

ストリートユースで要求される軽さと美しさを追求した7Pアルミ製ロールバー。可能な限りピラーに沿わせ、視界を妨げないレイアウトを実現。公認競技は不可。ポリッシュ仕上げ。

■23万円
■オクヤマ
☎045-934-5334



リアカーボンストラットタワーバー

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1

カーボン製のシャフトにステンレス製のブラケットを組み合わせて、剛性の向上はもちろん、ドレスアップ効果も高い。シャフトとブラケットの接合部はピロボールジョイントとし、スタビリティを高めている。

■4万1667円
■アイズインパクト
☎048-776-0038

BRAKE PARTS

[ブレーキ系アイテム]

掲載データは2015年4月30日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for HONDA NSX

MRならではのブレーキバランスの良さを高める

NSXの誇るミッドシップレイアウトの美点の一つが、そのブレーキの良さ。前後の重量バランスに優れるため、4輪をしっかりと使ったブレーキングを可能としているのだ。そのため、パッド交換レベルでも前後の制動力と特性のバランスの崩れに注意を払いたい。弱点として挙げられるのは、サーキットを視界に入れた場合はその容量が不足気味と言う事。その点はキャリパーキットの導入が効果的だが、この場合も前後セットで導入すれば、通常のFR車などの比ではない効果を実現できる。NSXのメリットを最大に活かせるセットアップを行ってほしい。

NSX-R = NSX-R : 2002.5~に適合
NA2-L = NA2後期 : 2001.12以降に適合
(固定ライト車)
NA2-E = NA2前期 : 1997.2~2001.12に適合
NA1R = NA1 タイプRに適合
NA1 = NA1 : 1990.3~1997.2に適合
R = 汎用アイテム



NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■プロジェクト・ミュー
☎0120-443688

ストリートシリーズ

ダストとノイズを更に低減させ、環境にも配慮したNS-ZERO。純正パッドのパフォーマンスをトータルに引き上げたストリート専用のTYPE NS。スポーツ性能と低ダスト、低ノイズをバランスよく実現したモデル。

NS-ZERO	F 1万2000円/R 1万1000円	■ アスベストフリー	■ 0~400℃	■ ストリート	■ 小
TYPE NS	F 1万2000円/R 1万1000円	■ アスベストフリー	■ 0~400℃	■ ストリート	■ 小
M SPEC	F 1万4000円/R 1万3000円	■ アスベストフリー	■ 0~500℃	■ ストリート	■ 小

ストリートスポーツシリーズ

コストパフォーマンスに優れ、純正パッドからステップアップしたいユーザーに最適なB-SPEC。踏みにじりたリニアなコントロール性を発揮し、安定感の高いHC-CS。幅広い温度域で優れた効きを実現した。ストリートスポーツ最強のスペックを誇るHC+。

B-SPEC	F 1万5000円/R 1万4000円	■ アスベストフリー	■ 0~500℃	■ ストリート~ワインディング	■ 小
TYPE HC-CS	F 2万3000円/R 2万1000円	■ スーパーグラファイトメタリック	■ 50~800℃	■ ストリート~サーキット	■ 中
TYPE HC+	F 2万3000円/R 2万1000円	■ スーパーグラファイトメタリック	■ 0~800℃	■ ストリート~サーキット	■ 中

レーシングパッドシリーズ

サーキットでのパフォーマンスを重視したラインアップ。ライトウェイトマシンでの中低速サーキットに適合する、コントロール性重視のN1。過酷なサーキットでも常にリニアな効きと安定したコントロール性を備えたN+。効きと耐摩耗性が高い777、GTマシンで開発された高い効きの999。

RACING-N1	F 2万3000円/R 2万1000円	■ スーパーグラファイトメタリック	■ 100~800℃	■ サーキット	■ 中
RACING-N+	F 2万3000円/R 2万1000円	■ スーパーグラファイトメタリック	■ 100~800℃	■ サーキット	■ 中
RACING777/999	F 2万5000円/R 2万3000円	■ スーパーグラファイトメタリック	■ 200~800℃	■ サーキット	■ 中

BRAKE PAD

ブレーキパッド

- =標準材質
- =適正温度域
- =適用走行ステージ
- =ローター 攻撃性



NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■アイ・ディ・アイ
☎042-549-0050

スポーツラジアルに焦点をあて、ストリートでの快適性を損なわないまま、ラップタイムの向上に対応。低温域から高温域まで全ての制動域をカバーし、特に低温域でのローター攻撃性を低減。ストリート走行でのコントロール性を両立したシリーズ。

GT-Spec GT1	F/R 2万8000円~ ■ 0~800℃	■ カーボンコンポジットメタル	■ ストリート~サーキット	■ 小
GT-Spec GT2	F/R 2万8000円~ ■ 0~850℃	■ カーボンコンポジットメタル	■ ストリート~サーキット	■ 小
GT-Spec GT3	F/R 3万円~ ■ 50~900℃	■ カーボンコンポジットメタル	■ ストリート~サーキット	■ 中
GT-Spec GT3 LIMITED	F/R 3万円~ ■ 150~900℃/R 0~900℃	■ カーボンコンポジットメタル	■ ストリート~サーキット	■ 中



NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■アイ・ディ・アイ
☎042-549-0050

ストリート対応のモデルはタウンユースに適した効きとダストの少なさが魅力のD300から、本格サーキット走行までもカバーするD750までをラインアップ。競技用には、素材を選択できるD-0Xを設定。

D300 BasicEco	F 1万3000円~R 1万2000円~ ■ 0~450℃	■ ノンアスベスト (ノンステール)	■ ストリート	■ 小
D350 PlusEco	F 1万4000円~R 1万3000円~ ■ 0~500℃	■ ノンアスベスト (ノンステール)	■ ストリート	■ 小
D500 Standard	F 1万8000円~R 1万7000円~ ■ 0~600℃	■ ノンアスベスト (ローステール)	■ ストリート~ミニサーキット	■ 小
D700 Sports	F 2万3000円~R 2万2000円~ ■ 50~750℃	■ カーボンメタル (ローステール)	■ ストリート~サーキット	■ 中
D750 Super sports	F 2万5000円~R 2万4000円~ ■ 50~800℃	■ カーボンメタル (ローステール)	■ ストリート~サーキット	■ 中
D-0X	F/R 2万5000円~ ■ 材質による	■ 選択式	■ サーキット	■ ー



NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

超低ダストでかつ耐摩耗性に優れたSuper Street Msport。メタル素材ながらダストや焼きを極力抑え、低温時の効きを確保したMX72。重量級のチューニングカーでも高い減速Gを発生し、ストリートでも十分な制動力を発揮するCCRg。その他多様な特性のパッドをラインアップしている。

Super Street M-sports	F/R各 2万3000円 ■ 0~530℃	■ ノンアスベスト	■ ストリート~ワインディング	■ 小
MX-72	F/R各 2万4000円 ■ 50~700℃	■ セミメタリック	■ ストリート~サーキット	■ 中
CCRg	F/R各 2万8000円 ■ 50~800℃	■ セミメタリック	■ ストリート~サーキット	■ 大



NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■アクレ
☎042-516-9800

日本製ながら低価格のストリート用パッドのスーパーファイター。ワインディングなどに適したライトスポーツ。サーキット走行まで対応するフォーミュラシリーズやZZC。本格的サーキットモデルのレーシングプロまでNSXに対応したパッドは用途に応じた全て9種類を設定しており、用途にマッチしたブレーキセットアップを叶えてくれる。

スーパーファイター	F/R各 6000円 ■ 常温~450℃	■ ノンアスベスト	■ ストリート	■ 小
ライトスポーツ	F/R各 1万8000円 ■ 常温~500℃	■ ノンアスベスト	■ ストリート	■ 小
フォーミュラ700C	F/R各 1万6000円 ■ 常温~700℃	■ カーボンメタル	■ ストリート~サーキット	■ 大
フォーミュラ800C	F/R各 1万9800円 ■ 常温~800℃	■ カーボンメタル	■ ストリート~サーキット	■ 大
ZZC	F/R各 2万3000円 ■ 常温~800℃	■ カーボンメタル	■ ワインディング~サーキット	■ 小
レーシングプロ	F/R各 2万4000円 ■ 250~800℃	■ カーボンメタル	■ サーキット	■ 大



NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■グラッド・ジャパン
☎03-3298-8195

純正の扱いやすさを維持したまま1ランク上を目指したG-BASIC。絶対的なストップパワーはもちろん優れたコントロール性と剛性感のCZ。高温域での安定させたサーキット専用のZZ-1。

G-BASIC	F/R各 1万5000円 ■ 0~500℃	■ ノンアスベスト	■ ストリート~ワインディング	■ 小
Type-CZ	F 2万8000円/R 2万6000円 ■ 0~850℃	■ カーボンメタル	■ ワインディング~サーキット	■ 小
Type-ZZ1	F/R各 3万2000円 ■ 300~850℃	■ カーボンメタル	■ サーキット	■ 中



NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
■エムケーカシヤマ
■ウインマックスディビジョン
☎0267-67-7700

ARMA STREET

ブレーキの安心感を低コストで実現したAT1。ストリートのスタンダードモデルとなるAT2。スポーツフィールドのAT3。全種類ノンステールなのでホイールの汚れも少なく抑えられている。

ARMA STREET AT1	F/R各 8000円 ■ 常温~400℃	■ ノンステール ノンアスベスト	■ ストリート	■ 小
ARMA STREET AT2	F/R各 1万2000円 ■ 常温~450℃	■ ノンステール ノンアスベスト	■ ストリート	■ 小
ARMA STREET AT3	F/R各 1万5000円 ■ 常温~500℃	■ ノンステール ノンアスベスト	■ ストリート	■ 小

ARMA SPORTS

抜群のコントロール性でストリートからミニサーキットまで対応するAP1。ハイグリップラジアルからSタイヤまでカバーするスタンダードモデルのAP2。抜群の効きと安定性を兼ね備えたARMA最強モデルのAP3。

ARMA SPORTS AP1	F/R各 2万円 ■ 常温~600℃	■ ノンステール ノンアスベスト	■ ストリート~サーキット	■ 小
ARMA SPORTS AP2	F/R各 2万円 ■ 常温~700℃	■ ノンステール ノンアスベスト	■ ストリート~サーキット	■ 中
ARMA SPORTS AP3	F/R各 2万円 ■ 常温~750℃	■ ノンステール ノンアスベスト	■ ストリート~サーキット	■ 中

DIXCEL

ダストと経済性を重視したストリート仕様のエクストラクルーズ。ノーマルパッドからスポーツ性を1ランクアップさせたエクストラスピード。ホイールへ付着するダストの超低減を目指すMタイプ。ストリートからサーキットまで、連続走行でも変わらない特性を持つZタイプ。サーキットにおける高い効きとコントロール性を追求したR01。高い効きとリニアなコントロール性を追求したレーシングパッドのRA。耐久レース用に開発。長時間の走行でも変わらない効力、ペダルタッチのSpecom-β。

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
EC	¥8400円 / ¥6300円	0~450℃	ノンアスベスト	ストリート
ES	¥8400円 / ¥6300円	0~600℃	ノンアスベスト	ストリート~ワインディング
M	¥1万6800円	0~500℃	ノンアスベスト	ストリート~ワインディング
Z	¥2万3100円 / ¥2万1000円	0~850℃	グラファイトメタリック	ストリート~サーキット
R01	¥2万6150円	200~900℃	HDグラファイトメタリック	サーキット
RA	¥2万5000円 / ¥2万3000円	200~900℃	カーボンセメタル	ストリート~ワインディング
Specom-β	¥3万6000円	200~900℃	カーボンセメタル	ストリート~ワインディング

GLANZ

低ダストとコントロール性の良さが魅力のシリーズ。ストリートユースでしっかりとした制動力がほしい人向けの低ダストモデルのSPEC-S。ワインディングのハードな走行にも対応するSPEC-C。

■グラン
☎0791-64-8015

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
SPEC-S	¥7620円	常温~450℃	ノンアスベスト	ストリート
SPEC-C	¥1万1435円	常温~650℃	銅グラファイト	ストリート~ワインディング
SPEC-CX	¥1万5240円	常温~750℃	銅グラファイト	ワインディング

SFIDA

純正プラスαの性能を超低価格で手に入られるAP-5000。スポーツパッドの要素を盛り込みながらもダストや塊を防止したAP-8000。サーキットなどでも確実なコントロールを実現するKG-1115。

■インギング APP事業部
☎042-513-3307

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
AP-5000	¥5000円	0~400℃	ノンアスベスト	ストリート
AP-8000	¥8000円	0~500℃	ノンアスベスト	ストリート~ワインディング
KG-1115	¥1万5000円	50~800℃	カーボンセメタル	ストリート~サーキット

ZONE

元レーシングドライバーの田中ミノル選手が、ブレーキを極めるために開発。多彩な設定で、シチュエーションにあった完璧なブレーキセッティング実現。ホームページ上で製品チョイスの方法なども公開している。

■ミノルインターナショナル
☎03-5706-1888

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
80M 82J 86A 88B 89R	¥1万7000円~	常温~400℃/450℃	NAO	
03C 04M 05K 08H 10F 12D 14B 18E	¥2万6000円~	常温~600℃/650℃/680℃	ロースチール	
53C 55A 58D	¥2万9000円~	200~680℃/300~750℃	ハイスチール	

BRIG

ダスト発生による汚れや塊を極限まで抑えつつ、純正以上の制動力のSDF。ストリートからサーキットまで気兼ねなく使えるハイコストパフォーマンスなVS-Z。走行会メインのユーザーに向けた低価格高性能パッドのVS-R。その他多数のラインアップを誇る。

■ブロンコバスター
☎048-577-0606

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
SDF (Super Dust Free)	¥2万円 / ¥1万8000円	常温~350℃	ノンアスベスト	ストリート
VS-Z	¥1万7280円	0~650℃	ノンアスベスト	ストリート~サーキット
VS-R	¥2万3760円	0~850℃	ノンアスベスト	ストリート~サーキット

KSP ENGINEERING

扱いやすさと制動力のバランスが最適化されており、通常走行から高速走行まで安定した性能が発揮できるストリート。摩擦係数を高め、より初期制動力を高めた特性にする事でサーキット走行時の高負荷にも対応可能なサーキット。

■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
KSPストリートパッド	¥2万2000円 / ¥2万円	非公開	ストリート~ワインディング	小
KSPサーキットパッド	¥2万5000円 / ¥2万3000円	非公開	ストリート~サーキット	中

RIGID

ブレーキパッド
特にジムカーナ競技に適したラインアップ。コントロール性が高いフロント用モデルから、リアブレーキのロックに至るまでのシビアなコントロールを実現したモデルなどを設定。

■アルファ
☎048-873-6986

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
フロント RB-106	¥2万1000円	常温~500℃	ノンアスベスト	ジムカーナ~ワインディング
フロント RB-106G	¥2万2000円	常温~450℃	ノンアスベスト	ジムカーナ
リア RB-113M	¥2万8000円	常温~500℃	フルメタル	ジムカーナ

JURAN

Brake Pads
サーキットでの本格レーシング走行にも対応するHP60。ストリートからショートサーキットでのSタイ使用にも対応するSP2。サーキット走行で必要とされる性能を持たせたHP90。その他にもサーキットユースに絞込んだ素材を多数ラインアップ。

■タニダ
☎052-871-3741

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
HP60	¥2万3000円	常温~600℃	ロースチール	サーキット
SP2	¥2万円	常温~750℃	ロースチール	ストリート~サーキット
HP90	¥2万7000円	100~700℃	ハイスチール	サーキット

Biot

低ダスト、低ノイズのストリート向けで、ストリートからワインディングのストリートユース向けのenvie。ストリートからサーキットまで幅広い温度域に対応し、コントロール性も高いeffet。

■Biot
☎042-568-0717

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
envie	¥1万3000円	0~500℃	ノンアスベスト	ストリート~ワインディング
effet	¥2万5000円	0~750℃	カーボンセメタル	ワインディング~サーキット

GP SPORTS

G-MASTER SCV BRAKE PAD
純正のフィーリングを残しつつもコントロール性の良さを表現。

■F/R各 8800円
■ジーピースポーツ
☎0256-36-7773

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
ノンアスベスト	50~550℃	ストリート~ワインディング	小	

M2 HANBAI

ブレーキパッド Typeスポーツ&ストリート
開発にプロドライバーを迎え、スポーティなブレーキパッドとして大切な特性を与えつつも低価格を実現。

■F/R各 5500円
■エム・ツー販売
☎03-3704-2272

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
ノンアスベスト	0~450℃	ストリート~ワインディング	小	

SEEKER

リーズナブルな価格でスポーツパッドのエントリーモデルの位置づけながら対応温度幅を広く取り、余裕を高めたTYPE-E。サーキットアタックにも対応する性能はもちろん、それを高次元で安定させたTYPE-Cの2種類をラインアップ。

■シーカー
☎03-5336-7025

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
TYPE-E	¥9000円 / ¥8000円	0~600℃	ノンアスベスト	ストリート~ワインディング
TYPE-C	¥2万7000円 / ¥2万5000円	0~700℃	カーボンセメタル	ストリート~サーキット

DIXCEL

PD
FC材にカーボン、シリコンなどの添加剤を絶妙に配合し、強度、耐熱性、耐クラック性を向上。センターのベル部分には防錆コーティングを採用している。

■F 2万2000円~2万5000円 / R 2万円~2万3000円
■ディクセル
☎072-654-0121
■FC鋼鉄

GLANZ

ブレーキローター
熱処理で耐久性を向上。センター部は防錆塗装済み。スリット入りのHARD SiXあり。オプションでスリット12本仕様や、センターハブ部分のカラードリリングも可能。価格は2枚。

■F 2万7809円~ / R 2万6095円~
■グラン
☎0791-64-8015
■特殊熱処理FC鋼鉄

BRAKE ROTOR

ブレーキローター

■ローター材質
■スリットなし / あり(本数)

RITOMO

カーボンメタルパッド
デモカーでテストして開発した、サーキット走行で真価を発揮するハイスピークブレーキパッド。APキャリパー用も設定あり。

■F/Rセット 6万8000円
■タイヤガードデントモ
☎042-474-1217

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
カーボンメタル	70~800℃	ストリート~サーキット	中	

BLITZ

High Performance Brake Pads
ストリート走行がメインで、ダストや塊を極限まで抑えた仕様のスタンダードなMR-1。サーキット走行までを視野に入れた、幅広い温度域で制動効果を発揮する、ハイグレードモデルのMR-3。

■ブリッツ
☎0422-60-2277

品名	価格 (F/R)	温度範囲	材質	特徴
MR-1	¥9800円	60~420℃	ノンアスベスト	ストリート
MR-3	¥1万8000円	50~620℃	ロースチール	ストリート~サーキット

Biot



フロントブレーキ オフセットキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
純正キャリパーを使用したままで制動力を向上。ローターは放熱性に優れた2ピース。パッドやキャリパーに熱を伝えづらいため、ハードな使用でも性能が安定する。
■15万円～16万円
■Biot
☎042-568-0717
ROTOR 330φ・342φ/2P

BIG BRAKE KIT

ビッグブレーキキット

ROTOR=ローター径/構造

Project M



SCR PRO

NA1R NA1
冷却性や耐摩がみ性の高い2ピース仕様ローター。ローター部分には独自の合金ハイカーボン鋼鉄を使用し、耐熱性や耐久性を確保。ホイールが2.2mm外へオフセットされる。
■F 7万3000円
■プロジェクト・ミュ
■ディスク
☎0120-443688
FC鋼鉄 SLIT 8本

DIXCEL



HS

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
HDをベースにしたスリットモデル。SDローターとHDローターのメリットを融合したハイエンド仕様。ハードなサーキットユーザーにオススメ。
■F 3万9000円～4万3000円/
R 3万7000円～4万1000円
■ディスク
☎072-654-0121
FC鋼鉄 SLIT 6本

DIXCEL



HD

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
熱処理加工により金属結合組織を安定化。装着初期にありがちな歪みや熱倒れを防止。サーキットユーザーなど、攻撃性の高いパッドとの組み合わせにも最適。
■F 3万1000円～3万5000円/
R 2万9000円～3万3000円
■ディスク
☎072-654-0121
FC鋼鉄 SLIT なし

DIXCEL



SD

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
PDをベースに、逆回転のスリットを刻んだモデル。パッドのシェーピング効果が向上し、常にフレッシュなパッド面で制動させることで摩擦係数が最大20%アップする。
■F 3万円～3万3000円/
R 2万8000円～3万1000円
■ディスク
☎072-654-0121
FC鋼鉄 SLIT 6本

FLATOUT



APブレーキ KIT

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
ブレーキング時の安定感が高まり、制動距離も大幅に短縮。効きはもちろん、サーキットでの周回する際も性能低下を起こすことなく、確実な制動を実現する。ホイールから覗く2ピースの大径ディスクと大型キャリパーで、ドレスアップ面でも大きなインパクトを与える。
■F/R各 48万円
■アドバンス
☎045-932-0656

PISTON 4POT Rotor 330φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ホース・ブラケット

CALIPER KIT

キャリパーキット

PISTON=ピストン数
ROTOR=ローター径/構造

RFY



オフセットブレーキキット

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
純正キャリパーのまま、前期型の弱点であったリアブレーキの効きを強化しつつ全体の容量をアップ。1台分のキット。装着には17インチ以上のホイールが必要。NA1の100～130系に適合する。
■F/R各 15万4400円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030
ROTOR F 330φ/2P-R 340φ/2P

kite



ビッグローターキット

NA1R NA1
純正キャリパーのまま、前期型の弱点であったリアブレーキの効きを強化しつつ全体の容量をアップ。1台分のキット。装着には17インチ以上のホイールが必要。NA1の100～130系に適合する。
■19万円
■ガレージカイト
☎0568-62-5246
ROTOR F 330φ/2P-R 340φ/2P

Biot



リアブレーキオフセットキット

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
純正キャリパーのまま制動力を向上。純正のメリットであるパッド選択数の多さや、メンテナンス部品の入手性の良さは高い魅力と言える。ローター径は3種類だが、年式により設定が異なるので注意が必要。
■15万5000円～16万5000円
■Biot
☎042-568-0717
ROTOR 330φ・340φ・355φ/2P

ENDLESS



デビロク

NA2-L NA2-E NA1R NA1
純正ローターから大径ローターまで幅広く対応する、小型設計の6ピストンキャリパー。小型のボディで純正の延長線上のフィーリングながら、マルチピストンキャリパーならではのしっかりと安定した制動力を手軽に手に入れられる。ホイールの選択数も多いのが魅力。
■F 43万3000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

PISTON 6POT Rotor 324φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類



APP

ブレーキキャリパー-kit

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
同社のキャリパーキットの6POT、大径ディスクモデル。よりハードな使用に対応する強力なストップピングパワーを発揮する。キャリパーボディのチタンコーティングはボディ表面に強固な被膜を形成。耐熱性や耐摩耗性も大幅に向上する。
■F 32万8000円
(チタンカラー:38万8000円)
■インギング APP事業部
☎042-513-3307

PISTON 6POT Rotor 345φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・パッド・ブラケット・ブレーキライン



APP

ブレーキキャリパー-kit

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
本格的なサーキット走行を前提に、キャリパーを構成するパーツ一つ一つの剛性や重量に至るまで徹底的にこだわって設計、製作されたキャリパーキット。付属するローターも軽量な2ピースモデル。カラーはブルーの粉末塗装と、チタンコーティングから選べる。
■F 29万8000円
(チタンカラー:35万8000円)
■インギング APP事業部
☎042-513-3307

PISTON 4POT Rotor 332φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・パッド・ブラケット・ブレーキライン

KSP ENGINEERING



NSX専用 フレンボキャリパーキット

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
モデナキャリパーを使用したキット。ローターは前後とも328mm径で更に前後ともベンチレーテッドになることで、過酷な環境でも安定したブレーキ性能を長時間にわたって発揮させる。純正比で4kgもの軽量化も果たしている。
■45万円(フロントセット)
■35万円(リアセット)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

PISTON F 4POT/R 4POT Rotor F/R 328φ

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・ブレーキホース・パッド

RUNDUCE



ランデュースブレーキ Kit

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
鍛造2ピースボディのキャリパーと、冷却性の高い2ピースローターを組み合わせたハイパフォーマンスブレーキキット。6POTならではの圧倒的な制動力を実現。キャリパーカラー、ローターサイズ、ロゴカラー、パッドを選択可能。
■23万円
■オリジナルランデュース
☎086-464-0606

PISTON 6POT Rotor 330φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・ブレーキホース・パッド・他

ENDLESS



MONO4

NA2-L NA2-E NA1R NA1
GTレースの現場の実戦で開発された、完全モノブロックキャリパー。厳選した素材を鍛造製法で成型し、高い剛性を実現。過酷な条件下でも圧倒的なパフォーマンスを実現する。特注対応となり、装着にはフェンダーの加工が必要となる場合がある。
■F 58万8000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

PISTON 4POT Rotor 355φ/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・パッド・ボルト類

TRACY SPORTS



NSX リアブレーキ リアルフレンボ キット

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
同社のフロントフレンボキットと併せて使用することで、前後のバランスが大幅に向上し、ブレーキシステム全体のパフォーマンスアップが行える。こちらも同社のレース活動で使用してきたモデルで、信頼性の高さは折り紙つき。
■R 55万8000円
■トレーススポーツ
☎072-654-9424

PISTON 4POT Rotor 要問合せ

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット

TRACY SPORTS



NSX フロントブレーキ リアルフレンボ キット

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
同社のNSXでのレース活動で蓄積されたノウハウでラインアップ。単に制動力を向上させるだけでなく、コントロール性やフィーリング、ABSとの相性、周回を重ねた時の安定性に至るまで、吟味を重ねて決定されたスペックでキット化されている。
■F 62万8000円
■トレーススポーツ
☎072-654-9424

PISTON 4POT Rotor 要問合せ

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット

D2 RACING SPORTS



D2 ブレーキシステム

HSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
キャリパーピストン数、ローター径などを多彩にラインアップし、ユーザーの用途に合ったスペックをチョイス可能。フロント用の標準は6POTもしくは8POT。キャリパーカラーは標準の8色から。別料金のオプションカラーから選択可能。
■28万8000円～62万8000円
■D2 Japan
☎022-779-6512

PISTON 4～8POT Rotor 330～421φ/2P

キット内容 キャリパー・パッド・ローター・ステー・ブレーキライン

Biot



フロント Brembo Modena 4Pot キャリパーキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
同社のNSX用ラインアップ中で最もコンパクトなモデナキャリパーを使用したキット。ボディがコンパクトなため、ホイールのマッティングも行きやすく、ストリートメインで考えた場合は、そのコントロール性の高さが良い。■28万円～36万円
■Biot
☎042-568-0717

Biot



フロント Brembo F50 4Pot キャリパーキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
アフター的大型キャリパーとしてメジャーなF50キャリパーを使用したキット。制動力とコントロール性のバランスも良く、扱いやすい特性を実現している。ローターも2ピースで放熱性も高い。各種補修パーツも設定され、長期に渡って性能を維持できる。■30万円～41万円
■Biot
☎042-568-0717

Biot



フロント Brembo 6Pot Type-R キャリパーキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
ホルトオンで利用できる6POT大型キャリパーキット。ローターも極端まで大径化することで圧倒的なストッピングパワーを発揮する。装着に必要なステーやボルト類に至るまでキット化されている。■46万円
■Biot
☎042-568-0717

PISTON 4POT ROTOR 320φ・330φ・342φ・355φ/2P

キット内容 キャリパー・パッド・キャリパーサポート・ローター・ボルト類・説明書

PISTON 4POT ROTOR 322φ・340φ・355φ・370φ/2P

キット内容 キャリパー・パッド・キャリパーサポート・ローター・ボルト類・説明書

PISTON 6POT ROTOR 355φ/2P

キット内容 キャリパー・パッド・キャリパーサポート・ローター・ボルト類・説明書

REVOLUTION



ブレンボ リアパーキングブレーキ

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
リアのブレーキキャリパーを交換した場合に、純正のワイヤー式パーキングロックをそのまま使用できるようにするキット。ブレンボ製のパーキングブレーキキャリパーを使用。受注製作が基本となる。

■19万9400円
■レボリューション
☎048-222-4690

FLATOUT



ブレンボ サイドブレーキ KIT

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
リアブレーキをAPキャリパーなどのサイドブレーキ機構を持たないものに置き換えた場合に使用できるキット。純正のサイドブレーキ機構を活かし、走行用のキャリパーとは別にキャリパーを装着する。

■18万円
■アドバンス
☎045-932-0656

M&M HONDA



AP racing brake system type4L 330

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
サーキット走行などを考えた場合、容量が不足気味となる純正キャリパーに替えて使用する。キャリパーは信頼のAP製。ローターは、厚みともに拡大することで耐熱性を大幅に高め、連続使用でもパフォーマンスダウンを防ぐ。■F 46万9000円
■M&M HONDA
☎092-923-1955

PISTON 4POT ROTOR 330φ/2P

キット内容 キャリパー・パッド・ローター・ブラケット

REVOLUTION



APレーシングブレーキキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
AP5200キャリパーを4輪に採用し、車両と使用ホイールに合わせローターサイズとオフセット量等を設計して制作する、セミオーダー式のブレーキキット。ローター、ペルハットやボビンに至るまで様々なオプション設定がある。■F/Rセット 80万円
■レボリューション
☎048-222-4690

PISTON 4/6/8POT ROTOR オーダー/2P

キット内容 キャリパー・ローター・ブラケット・その他オーダーによる

SEEKER



RED COAT BRAKE LINE

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
高温高圧に強いテフロンチューブをステンレスのメッシュで覆い、レッドクリアコートを施した構造で耐久性が高い。高い圧力が加かってもしっかりと膨張することなく、リニアかつ安定したブレーキ性能を維持する。

■2万2500円
■シーカー
☎03-5336-7025

ENDLESS



スィベルレーシング

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
フィッティング部分に強度、耐腐食性の面でより優れたSUS304ステンレス材を採用。高い信頼性と耐腐食性を兼ね備えた高品質モデル。ペダル踏力を無駄なく伝え、シャープなレスポンスを実現する。

■3万9000円～
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

ENDLESS



スィベルスチール

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
ブレーキのダイレクト感を高め、トラブルの発生も防止するメッシュホース。フィッティング部はあえてスチール製のものを使用し、リーズナブルな価格と高い耐久性を実現している。

■2万6000円
■エンドレスアドバンス
☎0267-68-6888

APP



ブレーキラインシステム

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
ペダル踏力をロスなく伝達し、シャープなレスポンスとカッチリしたペダルタッチでブレーキフィールを改善する。コントロール性も向上。フィッティングはスチールタイプとステンレスタイプあり。純正相当の中間固定金具も付属。

■1万8000円～2万5000円
■インキング APP事業部
☎042-513-3307

BRAKE LINE

ブレーキホース

KSP ENGINEERING



サイドブレーキキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
KSPオリジナルのブレンボキャリパーキットを装着した際に必要となるサイドブレーキキット。新たにサイドブレーキ用キャリパーを増設するスタイルとなる。もちろん、補修用のブレーキパッド単品の設定もあり(1万6000円)。

■18万円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

RFY



ステンレスメッシュブレーキホース

ステンレスメッシュホースによりブレーキング時のホース膨張を防ぎ、ダイレクトなタッチを得られる。より精密なブレーキコントロールが可能になり理想のパフォーマンスを実現。車検対応で全品耐圧検査済。■2万5500円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

FEEL'S



ステンメッシュブレーキライン

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
圧力の逃げが無いステンメッシュホースでダイレクトなブレーキングタッチと確かな制動力を提供。安全性能を高めるため、ホース固定部はノーマルホースの固定位置を使用できる全タイプにする事で純正同様の水準を確保。

■2万4000円
■ホンダツインカム
☎03-5347-7001

SWAGE-LINE



スウェッジライン

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
純正同様のカシメ方式を採用。独自のスカープ&ダンパー構造フィッティングにより、カシメ部とホースを保護。フィッティングは、ステンレス製とスチール製があり、チョイスが可能となっている。

■1万8500円(スチール)
■2万6000円(ステンレス)
■プロト
☎0566-36-0456

Project M

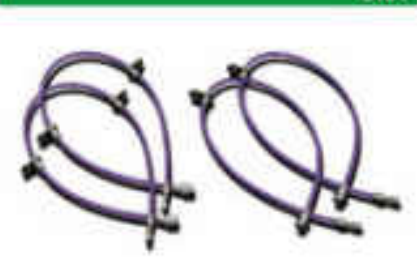


TEFLON BRAKE LINE

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
テフロンホース、ステンレスメッシュホース、PVCチューブという3層構造を採用し、究極のペダルタッチと正確なコントロール性を生み出す。スチールとステンレスが設定され、カラーバリエーションも3種あり。

■2万2000円(スチール)
■2万9000円(ステンレス)
■プロジェクト・ミュ
☎0120-443688

Biot



ブレーキライン

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
3層構造となるステンレスメッシュシールドのテフロンホースと、ステンレス製フィッティングを組み合わせ、Biotのイメージカラーのパープルの保護チューブを被せた、耐久性が高いブレーキライン。

■4万6000円
■Biot
☎042-568-0717

J'S RACING



ブレーキラインシステム

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
圧力による膨張を防ぎ、ダイレクトなブレーキタッチを実現するステンメッシュホース製。特にシビアなブレーキ操作をしたいMR車には特に効果的。フィッティングはスチールとステンレス製の2種類。

■2万2500円(スチール)
■3万500円(ステンレス)
■ジェイスレーシング
☎072-645-3500

RFY



カーボンブレーキエアガイド

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
フロントロウアーに取り付け、走行風をキャリパー周りへ導風し、ブレーキを冷却するアイテム。装着ホイールによって干渉する場合は削り加工が必要となる。

■2万5000円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

RFY



ABS キャンセルキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
前期のアクيومレーサータイプABSを撤去する際に使用できるアイテム。ABSユニットの除去により約10.5kgの軽量化も実現。純正パーツの加工を不要としながら、スタイリッシュな配管が可能。

■3万4300円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

RFY



ABS ハーネスキット

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
性能面で劣る前期ABSを、改良された後期ABSユニットに交換する際に使用できる、ハーネスキット。TCSの作動も問題なく、サービス端子やデータカプラーも備え、ディーラーなどでの診断機作業も問題なし。別途ABS移植フルキットと、その作業メニューの設定もあり。

■2万8300円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

TRACY SPORTS



ABS キャンセラー

NA1R NA1
扱いにくいという評判の初期型NSXのABS機能をキャンセルする、オイルラインバイパスキット。ABSをキャンセルすることで一定のリニアなブレーキフィールを実現し、より攻めたドライビングを行うことができるようになる。

■3万円
■トレーススポーツ
☎072-654-9424

KSP ENGINEERING



後期ABS換装ハーネスキット

NA1R NA1
LEV仕様以前の前期ABSを、より高性能となった後期型ABSに換装する際に使用するハーネスキット。ケーブルには屈曲に強いロケットケーブルを使用し、耐久性も高い。ABS警告灯も通常通り使用できる。

■2万8000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

OTHERS

その他

AERO PARTS

[エアロパーツ]

掲載データは2015年4月30日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for HONDA NSX

純正デザインとアフターパーツの融合で完成度を向上

NSXはエアロパーツのラインアップは、大きく分けて2種類に分類される。ひとつは、TYPE-RやR-GTといった限定車や、実在のレースマシンのスタイリングを再現するもの。限定車は高額で流通もほとんどないため、憧れているオーナーにはもってこいだ。もう一つは各メーカーのオリジナルデザインのもの。しかしこれも、そのほとんどが純正のデザインを活かしたハーフタイプやリップタイプがほとんどだ。これらのアイテムを組み合わせ、自分ならではの一台を作り上げてほしい。

NSX-R = NSX-R : 2002.5~に適合
NA2-L = NA2後期 : 2001.12以降に適合
(固定ライト車)
NA2-E = NA2前期 : 1997.2~2001.12に適合
NA1R = NA1 タイプRに適合
NA1 = NA1 : 1990.3~1997.2に適合
汎 = 汎用アイテム

ROWEN

E.Rコーポレーション ☎0565-52-8555



PREMIUM Edition

LINE UP

フロントスポイラー	7万8000円 (FRP)
※LEDスポットなし	
フロントスポイラー	13万円 (FRP+カーボン)
※LEDスポットなし	
フロントスポイラー	9万5000円 (FRP)
※LEDスポットあり	
フロントスポイラー	14万8000円 (FRP+カーボン)
※LEDスポットあり	
サイドステップ	12万8000円 (FRP)
リヤガーニッシュ	6万8000円 (FRP) 9万8000円 (FRP+カーボン)
LED	
Illumination EMBLEM	1万6000円

NA2-L

FLATOUT

アドバンス ☎045-932-0656



LINE UP

フロントスポイラー	8万円 (FRP)
サイドステップ	10万円 (FRP)
リヤサイドカウル	7万円 (FRP)
GTワイドフェンダー	10万円 (FRP)
GTボンネット	13万円 (FRP) 17万円 (カーボン)

NA1R NA1

kite

ガレージカイト ☎0568-62-5246



オリジナルエアロ

LINE UP

フロントワイドフェンダー (40mmワイド)	7万3000円 (FRP)
ドアプロテクター付サイドステップ	6万5000円 (FRP)
リヤワイドフェンダー (50mmワイド)	12万円 (FRP)
エアロサイドダクト	2万7000円 (FRP)
ダクト付フロントフード	6万3000円 (FRP)
ハイマウントストップランプ付リヤウイング	7万3000円 (FRP)

NA1



Veilside

ウェイルサイド ☎029-838-1104



Fortune body kit

LINE UP

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1 150万円



NSX スーパーエアロ

LINE UP

	NSX-R	NA2-L	NA2-E	NA1R	NA1
フロントハーフカウル	14万円 (FRP)				
フロントアンダーパネル	7万円 (カーボンブルー)				
サイドステップ	8万円 (FRP)				
リヤウイング	9万円 (FRP)				
オーバーフェンダー	8万円 (FRP)				
エアダクトボンネット	12万円 (FRP)				
ボンネットインナーシュラウド	7万円 (カーボン)				
リヤウイング	9万円 (FRP)				
リヤウィケット	5万円 (FRP)				
リヤアンダーカウル	9万円 (FRP)				



NSX スーパーエアロ

LINE UP

	NSX-R	NA2-L	NA2-E	NA1R	NA1
フロントリップver1	4万5000円 (FRP)				
サイドステップ	8万円 (FRP)				
リヤウイング	9万円 (FRP)				



NSX スーパーエアロ

LINE UP

	NSX-R	NA2-L	NA2-E	NA1R	NA1
フロントリップver2カーボン	9万円 (カーボン)				
サイドステップ	8万円 (FRP)				
オーバーフェンダー	8万円 (FRP)				
カーボンサイドダクト	5万2000円 (カーボン)				
リヤアンダーカウル	9万円 (FRP)				

NSX スーパーエアロ

LINE UP

	NSX-R	NA2-L	NA2-E	NA1R	NA1
フロントリップver2	4万5000円 (FRP)				
サイドステップ	8万円 (FRP)				
リヤウイング	9万円 (FRP)				
オーバーフェンダー	8万円 (FRP)				

Back Yard Special

バックヤードスペシャル ☎052-704-1707



LINE UP

	NA2-E	NA1R	NA1
フロントリップスポイラー	4万8000円 (FRP)	7万8000円 (カーボン)	
サイドステップ	14万円 (FRP)		
リヤサウンドカウル	4万8000円 (FRP)		
リヤカーボンフラップ	18万5000円 (カーボン)		

DUCKS-GARDEN

イバフル ダックスガーデン事業部 ☎0291-32-6478



SQUALO-AZZURRO

LINE UP

	NSX-R	NA2-L	NA2-E	NA1R	NA1
	453万6000円 (税込)				



SORCERY WIDE BODY KIT : Standard

LINE UP NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
80万8500円



SORCERY WIDE BODY KIT : T-12W (Ver.2)

LINE UP NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
94万5000円



SORCERY WIDE BODY KIT : T-12W (Ver.1)

LINE UP NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
89万2500円

BEHRMAN-GT

ワイズスクウェア ☎025-275-4567



LINE UP	NA2-E	NA1R	NA1
フロントバンパーボイラー	8万円 (FRP)		
サイドスカート	8万円 (FRP)		
リアバンパーボイラー	8万円 (FRP)		

BORDER

ボーダー ☎042-557-7304



LINE UP	NA1
フロントハーフスポイラー	6万8000円 (FRP)
サイドステップ	7万8000円 (FRP)
リアサイドディフューザー	4万8000円 (FRP)
3点キット	17万8000円



NSX RGTスタイル

LINE UP	NSX-R	NA2-L
フロントフルバンパー	8万2000円	
リアフルバンパー	8万2000円	
フロントワイドフェンダー	10万8000円	



TYPE R STYLE

LINE UP	NSX-R	NA2-L
フロントフルバンパー	6万1500円	
純正リップスポイラー	9200円	
ボンネット	6万1500円	
リアアンダーハースポイラー	6万1500円	



ZERO FORCE FINAL

LINE UP	NSX-R	NA2-L
フルキット	99万円 (税抜き)	



LE MANS Style

LINE UP	NSX-R	NA2-L	NA2-E	NA1R	NA1
フロントフルバンパー (固定ライト)					8万2000円
フロントフルバンパー (リトラ)					5万9600円
ルマンボンネット (固定ライト)					6万9900円
ルマンボンネット (リトラ)					5万9600円
ボンネットフィン					2万300円
ルマンサイドステップ					5万9600円
リアアンダーカウル					3万600円



MADONNA FULL WIDE STYLE

LINE UP	NSX-R	NA2-L
フロントフルバンパー	9万5000円	
サイドステップ	8万2000円	
リアフルバンパー	9万2300円	
フロントワイドフェンダー	9万2300円	
リアワイドフェンダー	9万9800円	
5点セット	40万9300円	



Hornet Style

LINE UP	NSX-R	NA2-L	NA2-E	NA1R	NA1
フロントフルバンパー (固定ライト用)					10万8000円 (FRP)
フロントフルバンパー (リトラ用)					8万2000円 (FRP)
サイドステップ					7万1700円 (FRP)
ボンネット (固定ライト用)					9万5000円 (FRP)
ボンネット (リトラ用)					8万2000円 (FRP)
リアディフューザータイプ1					10万800円
リアディフューザータイプ2					6万9900円
フロントワイドフェンダー					6万9900円 (FRP)
リアワイドフェンダー					9万5000円 (FRP)
L型カナード					2万300円
湾曲カナード					1万8300円



KSP ENGINEERING

リップスポイラー

FRP

NSXのオリジナルデザインを崩さないようデザインで製作。ウレタン樹脂で作られているため柔軟性があり、大きな衝撃の際に変形することでバンパー本体のダメージを軽減する。オプションで専用アンダーパネルの設定あり。

■3万8000円
(専用アンダーパネル:3万8000円)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150



ESPRIT

NSX アンダースポイラー

カーボン

フロントまわりの整流効果を高めるスポイラー。MR車ならではのフロントの接地感不足を解消し、より攻めた走りを可能とする。ドライカーボン製のため、多少の路面との接触などに対しても余裕の強度を持っている。

■28万8000円
■エスプリ
☎0593-70-8080



I's IMPACT

O2-Rリップスポイラー

FRP+カーボン

固定ライトバンパー用のリップスポイラー。純正リップと同等の車高を維持しつつも、大型のダクトによりアグレッシブさとロースタイルルックを実現。FRP製、FRP製でダクト部のみカーボン、フルカーボンの3種類の設定。

■3万6000円～6万4000円
■アイズインパクト
☎048-776-0038



I's IMPACT

リップスポイラー

FRP+カーボン

ストリートからサーキットまで性能を発揮できる形状ながら、路面との干渉を最大限に考慮したデザインで製作。高速域で確実な安定感を発揮しながらも、路肩の駐車場などへも躊躇なく入れる。FRP製とカーボン製の2種類。

■3万6000円 (FRP)
5万8000円 (カーボン)
■アイズインパクト
☎048-776-0038

FRONT LIP SPOILER & BUMPER

フロントリップスポイラー&バンパー

■=材質



RFY

GTリップスポイラー Suzuka-SPL

FRP+カーボン

張り出しの強い形状で走行風を捉え、確実にダウンフォースを獲得しに行く形状のサーキット向けデザイン。素材はFRPとカーボンのハイブリッド素材とし、ルックス、強度、コストパフォーマンスをバランスさせている。

■7万8000円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



RFY

NA1タイプ リップスポイラー

FRP

純正バンパーに対応し、補修用途にも使用可能。独自の製法で軽量かつ高剛性を実現。品質に優れる国産でフィッティングもが安心。純正のバンパーにボルトオンで、ロースタイルをプラスしてくれる。

■3万2000円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



RFY

O2Rタイプ リップスポイラー

FRP

固定ヘッドライト車のフロントバンパーに対応。独自の製法で軽量かつ高剛性を実現。品質に優れる国産でフィッティングもが安心。純正のバンパーにボルトオンで、ロースタイルをプラスしてくれる。

■2万5000円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



ROUTE KS

ブラックバードリップスポイラー

FRP+カーボン

リップタイプとし、ノーマルバンパーの優れた点を残しながら、大きく張り出した形状とすることでサーキットなどで有効なダウンフォースを発揮させる。ノーマルバンパーの純正リップ部分との交換装着となる。

■4万9300円 (FRP)
6万9900円 (CFRP)
■ルートKS
☎059-392-6677



Back Yard Special

フロントリップスポイラー

FRP+カーボン

純正リップスポイラーとの交換装着。NSXの持つ上品なスタイルを崩すことなくよりスポーティーに変貌させるコンセプトで製作。ロードクリアランスは純正と同程度にしてあるため使い勝手も悪化しない。カーボン製は目の美しいあや織り。

■4万8000円 (FRP)
7万8000円 (カーボン)
■バックヤードスペシャル
☎052-704-1707



TAITEC

S-TAI FRP Ft bumper

FRP

大きく張り出したリップ部分が整流効果の高さを感じさせるフルバンパー。バンパーの垂直面を可能な限り無くすることでドラッグの低減を図っている。リーズナブルな価格も魅力的。レーシングスポーツでも扱いあり。

■9万8000円
■SUPER TAITEC
info@taita.co.jp



AVEST

NA1 リトラ車用 O2R 後期スタイル フロントバンパー

FRP

リトラクタブルヘッドライトの前期型NSX用に、固定ヘッドライトの後期型のデザインで仕上げたフロントバンパー。純正然としつつもシャープなイメージを持つことができる。

■5万9500円
■アベスト
☎053-414-5416



I's IMPACT

フロントバンパー GRFタイプ

FRP

空気抵抗を減らす為にできる限りフラットなデザインを採用。ロースタイルを醸し出すが、地上高はノーマルサイドステップとはほぼ同じレベルを維持。ジャッキアップポイントより上にマージンを取り、破損も防いでいる。

■8万2407円
■アイズインパクト
☎048-776-0038



I's IMPACT

Fバンパースポイラー

FRP

NSX本来のフォルムを大切にしながら、よりアグレッシブなデザイン実現。ダウンフォースを確実に発生させながら、ルックス面でもより低く見えるようにデザインしている。フェンダーの接合部のみ穴あけ加工が必要。

■8万2407円
■アイズインパクト
☎048-776-0038



I's IMPACT

フロントハーフスポイラー

FRP

純正バンパーの計算されたダクト位置を最大限生かした上で更に強力なダウンフォースの発揮を目指して開発。シンプルかつ大胆なデザインながら、グランドクリアランスも十分に確保している。取り付けはボルトオン。

■7万5000円
■アイズインパクト
☎048-776-0038



I's IMPACT

サイドステップ

FRP

どんなシチュエーションでもNSX本来のフォルムと調和するデザインを考え抜いて製作。取付方法にもこだわり、純正サイドシルを外したうえでボルトオン装着が可能のように設計。フィッティング性と手軽さを両立している。

■8万2407円
■アイズインパクト
☎048-776-0038

SIDE STEP

サイドステップ

■=材質



RFY

O2Rタイプ フロントバンパー

FRP

O2TYPE Rと同様のデザインで製作したフロントバンパー。リップスポイラーは別で、同社製品もしくは純正を装着となる。独自の製法で軽量・高剛性を実現。国産で品質を維持し、フィッティングも抜群。

■9万円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



RITOMO

LECHERS, GT99 フロントバンパー

FRP

全体では純正の要素を残したイメージながら、ウインカー下部をえぐりリップ部分を張り出させたデザイン。リップの効果を高めることでしっかりとダウンフォースを稼げる形状としている。専用のカナードキットあり(5万9800円)。

■13万5000円
■タイサガーデンリトモ
☎042-474-1217



TAITEC

FRP 00' Ft bumper

FRP

当時のGT500NSXのバンパーをモチーフにデザインされたフロントバンパー。オプションでCFRP製カナード(1万8000円)とCFRP製アンダーカナード(2万8000円)の設定もあり。レーシングスポーツでも扱いあり。

■7万8000円
■SUPER TAITEC
info@taita.co.jp



RITOMO

LECHERS, サイドステップ

FRP

同社のレーシーなフロントバンパーの形状を追い、リアまでのデザインを完成させるサイドステップ。ボディサイドのエアとフロア下のエアをしっかりと分け空気の流れをしっかりとコントロールしてくれる。

■9万8000円
■タイヤガード・リットモ
☎042-474-1217



KSP ENGINEERING

サイドステップ

FRP

ノーマルのボディラインを崩さず、派手すぎないデザインとしながらも、しっかりとロードスタイルと存在感を主張するアイテムとして仕上げています。純正バンパーとも相性の良いデザインで、単体でも使用しやすい。

■12万8000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150



AVEST

サイドステップ

FRP

シンプルかつスポーティを求めたデザイン。サイドステップ部分のみではなく、ドア下部にもパネルを追加することで、より印象的なデザインを実現している。装着時は純正のサイドステップと交換をする方法となる。

■8万7500円
■アベスト
☎053-414-5416



I's IMPACT

サイドステップ GRFタイプ

FRP

空気抵抗を減らす為にはできるだけフラットな形状でデザイン。低さを感じさせるデザインながら、地上高はノーマルサイドステップとほぼ同レベルに抑えており、路面との接触などによる破損も防止している。

■8万2407円
■アイズインパクト
☎048-776-0038



I's IMPACT

サイドステップ Ver2

FRP・カーボン

サイドスポイラー形状が特徴的な新型サイドステップ。複雑な造形で存在感を主張し、よりロードウナブルなルックスを実現している。また、スポイラー形状のおかげで空気をしっかりと整える効果も期待できる。

■9万5000円～
■アイズインパクト
☎048-776-0038



kite

リアサイドカウル

FRP

リアバンパーサイドを下方へ延長するアイテム。フロントからサイドに流れてきたラインをリアバンパーに繋げ、スタイリングを完成させる役目を持つ。製品はFRP製の黒ゲルコート仕上げで未塗装。

■3万4000円(セット)
2万3000円(サイドカウル単品)
1万9000円(ディフューザー単品)
■ガレージカイト
☎0568-62-5246



I's IMPACT

リアサイドカウル GRFタイプ

FRP

同社のGRFタイプエアロを完成させるリアカウル。取り付けはノーマル被せ仕様で、ネジ止め3箇所と強力両面テープで固定。純正アンダーの塗装部分に穴や傷を付けず装着することが可能としている。

■3万3333円
■アイズインパクト
☎048-776-0038



I's IMPACT

リアサイドカウル

FRP

リアバンパー下部に装着し、リア周りのルックスにワイド感や安定感を与えるアイテム。純正バンパーの黒い部分を外しての装着も、被せでの装着も可能。同社のカーボンディフューザーとのマッチングも良い。

■3万3333円
■アイズインパクト
☎048-776-0038



REAR UNDER SPOILER & BUMPER

リアアンダースポイラー&バンパー

☎=材質



RFY

O2Rタイプ サイドステップ

FRP

O2Rスタイルを実現するサイドステップ。サイドステップとドアパネルの4点セット。サイドダクト部分の車体側には加工が必要となる。独自の製法で軽量・高剛性を実現。品質が高く、フィッティングも安心な国産品。

■9万8000円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



RFY

R-GTタイプ リアバンパー

FRP

NSX-R GTのロングテールバンパーを手に入れるアイテム。純正バンパーとの交換タイプのため、バンパービームは加工するか、取り外す必要がある。開口部のネットと、アンダースポイラー用化粧パネル付属。国産で品質も高い。

■9万円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



RFY

O2Rタイプ リアアンダースポイラー

FRP

O2Rのスタイルを再現できるリアバンパー用アンダースポイラー。取り付けは純正バンパーに被せ装着となる。独自の製法で軽量かつ高剛性を実現。品質が高く、フィッティングも安心な国産品。

■7万5000円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



SORCERY

R-GTタイプリアバンパー

FRP

NSX-R GTに装着される、ロングテールリアバンパー形状を再現したデザインとなっている。

■9万4500円
■SORCERYデザインクリエーション
インターナショナル
☎072-258-1009



AVEST

リアアンダーバンパー O2R仕様

FRP

O2Rスタイルを再現したアンダースポイラー。取り付けは簡単なボルトオンとし、車体側への加工は不要。開口部のメッシュなどもすべて付属する。受注生産となっている。

■4万8000円
■アベスト
☎053-414-5416



SORCERY

ワイドリアサイドアンダー

FRP

ワイドボディに対応するリアアンダーエアロパーツ。リア周りにボリュームを与えつつ、ディフューザーのような形状にデザインしたことでロードスタイルと空力の良さをアピールしている。

■13万6500円
■SORCERYデザインクリエーション
インターナショナル
☎072-258-1009



AVEST

リアウイング O2R仕様

FRP

O2TYPE Rに装着するリアウイングの形状で製作したアイテム。シンプルかつスポーティな形状で、どの年式のクルマでもマッチングする。取付は簡単なボルトオンタイプとなり、車体への加工などは不要。受注生産品。

■5万7500円
■アベスト
☎053-414-5416



I's IMPACT

カーボンサブスポイラー

カーボン

O2-Rタイプウイング装着時にトランク上部に装着するカーボンサブスポイラー。O2タイプウイングとの同時装着を前提に設計されたアイテムとなっている。素材はオールFRP製とオールカーボン製の2タイプをラインアップ。

■2万9630円
■アイズインパクト
☎048-776-0038



I's IMPACT

O2-Rタイプ 可変ウイング

FRP・カーボン

後期純正形状をモチーフにしたウイング。ウイング角度の可変も可能とし、ダウンフォースセッティングも可能としている。オールFRP製と、ウイング部のみカーボン製の2種類で、サイドのカーボン製カバーはオプション。

■8万5000円(FRP)
10万5000円(カーボン)
■アイズインパクト
☎048-776-0038



I's IMPACT

リアスポイラー

FRP・カーボン

純正のリアスポイラーを外し、ウイングを装着した際のセンター部分に装着するスポイラー。素材はFRP製とカーボン製の2種類でそれぞれにノーマルタイプとダクト付きタイプの2種類がある。装着可能ウイングは要問合せのこと。

■4万7000円～(FRP)
8万5000円～(カーボン)
■アイズインパクト
☎048-776-0038



REAR SPOILER

リアスポイラー

☎=材質



リヤカーボンフラップ

FRP

ウイング面を純正よりも角度をつけることでダウンフォースを増し、安定感の向上を狙ったスポイラー。重量は純正の5.2kgに比べて2.8kg、NSX-Rのカーボンスポイラーと比べても500g軽量を実現している。装着はボルトオン。あや織りカーボン製。

■18万5000円
■バックヤードスペシャル
☎052-704-1707



O2' Type R Style Wing

FRP

02'のTypeRの純正ウイングをモチーフに製作。純正ルックスで控えめながら高い空力効果を発揮するTypeRウイングならではの、GTウイングに違和感を感じるユーザーにもおススメできる。トレーシースポーツでも扱いあり。

■10万8000円
■SUPER TAITEC
info@taita.co.jp



リアウィケットスポイラー

FRP

GruppeMリアウイングの下に配置し、ウイングとボディの間を通る空気をコントロールすることで更なるダウンフォースの獲得を狙ったスポイラー。ウイング側の効果も高まるため、見た目以上の効果を発揮する。

■5万円
■グループ・エム
☎048-450-2911



リアウイング

FRP

NSXの独特なリア周りのラインを延長する形で装着されるスポイラー。ボディと一体感のあるデザインとしながらも、翼面の高さを稼いでおり、確実にループを流れてくる気流をキャッチ。高い整流効果を発揮してくれる。

■9万円
■グループ・エム
☎048-450-2911



GT-WING PRO NSX専用

FRP

ウイング中央部に設けられた3次元形状の盛り上がりにより、ループを流れてきた走行風を翼の下に送り込み強力なダウンフォースを発生させる。NSX専用台座で確実にスマートに取り付けが可能。ステーは6種類から選択可能。翼幅は1510mm～1810mmを設定。写真は汎用品。

■17万円～19万2000円
■サード
☎0565-53-1166



GT-WING O20 NSX専用

FRP

最新GTカーのトレンドである、直線暴調で左右端を湾曲させた形状。素材は平織りカーボン、綾織りカーボン、ケブラー、チェックカーボンで、チェックカーボンはO20のみに設定された新素材。ステーは6種類から選択可能。翼幅は1610mmから1810mmまで設定あり。写真は他車種用。

■17万円～20万円
■サード
☎0565-53-1166



GTウイング O52

FRP

ESPRITの長年のサーキットアタックのノウハウで開発された形状を持つ。コーナーでのハイダウンフォース、ストレートでのドラッグ低減という相反する性能を両立する。1640mmと1800mmの2種類。素材はFRP、カーボン、ドライカーボンの3種類。

■9万円～24万5000円
■エスプリ
☎0593-70-8080



Z-POWER WING (NSX専用モデル)

FRP

最適なダウンフォースを発生するフォルム的美しさはもちろん、重量や耐久性、クオリティ高レベルで備える。NSX用は専用マウントステーを付属させた車種別タイプ。幅は1700mm。汎用タイプもあり。

■19万8000円(ウエイトカーボン)
33万8000円(ドライカーボン)
■イングス
☎0744-42-0611

REAR WING

リアウイング

FRP



Wタイプ GTカーボンウイング KIT

FRP

ウイングとしての高い効率を求められる2枚翼タイプのGTウイング。薄手のデザインでドラッグを抑えながらも、そのダブルウイングの効果で高いダウンフォースを発揮する。もちろん角度調整も可能だ。

■29万4000円
■SORCERYデザインクリエーション
インターナショナル
☎072-258-1009



GT500カーボンウイング KIT

FRP

NSXのリア周りのデザインにマッチする大きさとデザインで仕上げたリアウイング。翼自体は大きく厚みは大きく取ることで、高いダウンフォースの発生を期待できる形状となっている。

■29万4000円
■SORCERYデザインクリエーション
インターナショナル
☎072-258-1009



500 Style Wing

FRP

スーパーGTのGT500クラスに参戦していたNSXに装着されていたウイングをモチーフにデザインされたウイング。翼面積を大きく取り、ロードラックかつ高いダウンフォースを発揮。走行安定性の向上に高い効果を発揮する。トレーシースポーツでも扱いあり。

■10万8000円
■SUPER TAITEC
info@taita.co.jp



CFRP 3D Hi Wing

FRP

ウイングエレメントは3D形状とし、どんな状況下でも確実に空気を捉えてダウンフォースを発生。ハイマウントタイプとしたことでより乱れない空気を捕まえることが可能となっている。トレーシースポーツでも扱いあり。

■12万8000円
■SUPER TAITEC
info@taita.co.jp



GT-WING FUJI spec M NSX専用

FRP

富士スピードウェイのような高速ステージでの使用を想定したモデル。ウイング底面に起状を追加し、空気抵抗の抑制を重要視したデザイン。NSX専用台座を備えている。ステーは6種類から選択可能。翼幅は1510mm～1810mmを設定。

■14万5000円～17万7000円
■サード
☎0565-53-1166



GTウイング KIT

FRP

同社のフロントバンパーのような、張り出したリップ形状とのマッチングも良い。比較的スクエアなデザイン。高いダウンフォースで走行安定性を向上。ウイング幅は1800mm。専用ステー付属。トランクスポイラーも付属する。品質の高い国内生産。

■22万5000円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



NEW-GT WING

FRP

幅1800mmの高速用と1850mmの低中速用の2種類を設定。それぞれ長さだけでなくウイングの厚みや形状に至るまで最適な形状にデザインされている。ブラケットはセンターマウントのため、専用ブラケットなども同梱される。

■20万3600円
(税・送料込)
■ルートKS
☎059-392-6677



GTウイング TYPE 3

FRP

保安基準内のサイズにおいて、ダブルウイングを採用することで国内トップレベルのダウンフォースを実現。幅は1400mmと1500mmを用意。ステーの高さなど、オプションの設定も豊富。NSX専用マウントもあり。

■15万4000円～35万円
■ボルテックス
☎059-375-7792



GTウイング TYPE1&2

FRP

同社のラインアップで最もベーシックなモデル。シンプルな1枚翼で、ドラッグとダウンフォースをバランス。素材やスペックが豊富に選べるのも大きな魅力。翼幅は1350～1700mmまで設定。ステーの高さなど、オプションの設定も豊富。NSX専用マウントもあり。

■12万5000円～27万円
■ボルテックス
☎059-375-7792



R-GTタイプボンネット

FRP

NSX R-GTに標準装着されるボンネットの形状を再現したデザイン。遮るものがない大型のエアアウトレットで冷却性が大幅に向上する。もちろん、FRP製のため軽量化に仕上がっていることも魅力だ。

■10万5000円
■SORCERYデザインクリエーション
インターナショナル
☎072-258-1009



02' R Style Bonnet

FRP+カーボン

NA2-E NA1R NA1
後期Type-Rボンネットのレプリカとして製作。特徴的な大型の開口部は冷却性能を高めるられるとともに、ダウンフォースの発生も期待できる。素材はFRP製とカーボン製の2種類。レーシングスポーツでも扱いあり。

■9万8000円 (FRP)
■16万8000円 (カーボン)
■SUPER TAITEC
info@taita.co.jp



エアダクトボンネット

FRP

NA2-E NA1R NA1
純正のボディラインを活かすようにデザインされた中央部のエアダクトにより、ラジエターの冷却性能も向上。オプション設定のインナーシュラウドと組み合わせる事で飛躍的なクーリング効果が高まる。サーキット走行に最適なアイテム。

■12万円
(専用インナーシュラウド:7万円)
■グループ・エム
☎048-450-2911



02-Rタイプ ボンネット

FRP

NA2-E NA1R NA1
後期のタイプRルックスのボンネット。純正よりも約15%開口面積を拡大し冷却効果を向上。雨水がボンネット内に侵入することを軽減するフィンも装備。ボンネット本体はFRP製で、フィンはFRPとカーボンから選択可。

■9万741円
■アイズインパクト
☎048-776-0038

UNDER PANEL & DIFFUSER

アンダーパネル&ディフューザー

材質



02Rタイプ ボンネット

FRP

NA2-E NA1R NA1
02Rに装着されるボンネットと同デザインで製作。エアアウトレット部分には独自の製法で軽量化かつ高剛性を実現。日本製で高品質に仕上げられ、フィッティングも安心。

■9万8000円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



NSX-GT BONNET

FRP+カーボン

NA2-E NA2-L
スーパーGTに参戦のGT-NSXのボンネットをモチーフにデザイン。ラジエターを通過したエアを効果的に上方へ引き抜くことで、冷却性能とダウンフォースの発生が見込める。FRP製とカーボン製の2種類で、無塗装となる。

■7万1700円~10万8000円
(税・送料込)
■ルートKS
☎059-392-6677



エアスクープボンネット

FRP+カーボン

NA1
アウトレットにより、冷却性能が向上する。サイドまで回り込んだ上面造形面により、寸法や仕上がり制度を要求し、高剛性高品質を実現する。電装部品へ雨水の侵入を防ぐカバーも付属し、トラブル防止対策も施されている。

■9万8000円 (FRP)
■16万5000円 (カーボン)
■ボーター
☎042-557-7304



スーパーボンネット

FRP+FRP+カーボン+カーボン

NA2-E NA1R NA1
広範囲に渡る、ルーバー状のエアアウトレットが特徴的なボンネット。装着によりラジエターの冷却効率が上がるのはもちろんだが、レインプロテクターやアルミニットのオプションも設定され、実用性も高い。
■11万3000円 (FRP)
■14万7000円 (FRP+カーボン)
■21万6000円 (フルカーボン)
■ファーストモルディング
☎0595-83-0133



リアカーボンディフューザー

カーボン

NA2-E NA2-L NA2-R NA1R NA1
ボディ下面を流れる空気流を使ってダウンフォースを発揮させるディフューザー。高速走行時のリア周りの安定感が向上する。素材は表面がカーボン、裏面はFRPを使用した複合CFRP剤を使用。取り付けはボルトオンを可能としている。

■8万2407円
■アイズインパクト
☎048-776-0038



フロントアンダーパネル製作取り付け

アルミ

NA2-E NA2-L NA2-R NA1R NA1
フロントバンパー下面をフラットにすることで床下の走行風の流速を速め、ダウンフォースを発生。100Km程度からフロントの浮き上がりが抑えられ、格段にグリップ感が高まり、安定性も向上する。ダクト付きボンネット装着を推奨。ワンオフ製作につき予約が必要。

■7万2600円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



フロントアンダーパネル

アルミ

NA2-E NA2-L NA2-R NA1R NA1
ダクトなしボンネットでの冷却性能向上をめざし、フロント下部を流れる風の流速によって積極的に熱風をボトム側へ引き抜きながら、ダウンフォースも発生させるコンセプトで製作。専用のブラケット付属で確実に固定も可能。装着には若干の加工が必要な場合あり。

■5万9000円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



汎用フロントディフューザー

FRP

2
中央部にあるエアポケットでフロントバンパー下部から進入する空気を一時増幅した後、圧縮。流速を速めて車両後方へ流す構造で、確実に高いダウンフォースを発揮。前輪タイヤ前のストレーキによりタイヤの起こす乱流を軽減させられる。

■4万4000円
■田中工業 (JUNマシジョップ)
☎03-3920-4165



フロントアンダーディフューザー

FRP

NA2-E NA1
フロントバンパーの下面をフラットにすることで走行風の流れをスムーズに整流し、ダウンフォースも発揮させる。走行安定性も向上できる。製品はFRP製の黒ゲルコート仕上げで未塗装。受注生産となる。

■7万3000円
■ガレージカイト
☎0568-62-5246



カーボンリアディフューザー

カーボン

NA2-E NA2-L NA2-R NA1R NA1
純正バンパーにもマッチングが良い、ストリート向けには標準的なサイズのディフューザー。リアタイヤ直後のポーテックジェネレーター形状で、タイヤから発生する乱流も整流し、抵抗を減らしてくれる。

■22万5000円
■SORCERYデザインクリエーション
インターナショナル
☎072-258-1009



T-12WカーボンリアディフューザーKIT

カーボン

NA2-E NA2-L NA2-R NA1R NA1
圧倒的な存在感を発揮する、強い湾曲デザインが特徴的なディフューザー。高くまで跳ね上げており、ボディ下面のエアを強力に引き抜き、高いダウンフォースを発生させる。専用マフラーの設定あり。

■31万5000円
■SORCERYデザインクリエーション
インターナショナル
☎072-258-1009



CFRP Under Panel

カーボン

NA2-E NA1
フロア下を流れる走行風を引き抜くことでダウンフォースを発生させられるリアディフューザー。リアの安定感の向上に高い効果を発揮する。取り付けに必要なアイテムはすべて入っている。レーシングスポーツでも扱いあり。

■13万8000円
■SUPER TAITEC
info@taita.co.jp



リアアンダーディフューザー / エンジンアンダーカバー

FRP+アルミ

NA2-E NA2-L NA2-R NA1R NA1
エンジンルームの下部まで塞ぎ、ディフューザー部の長さを取ることで高い整流効果で効率的にダウンフォースを発揮。アンダーカバー部はアルミ製、ディフューザー部はFRP製となる。装着に際しては加工が必要なので、要問合せとのこと。

■7万3000円
■ガレージカイト
☎0568-62-5246



リアディフューザー

FRP

NA2-E
02アンダースポイラー装着車のみ取付可能なリアディフューザー。リアまわりをスタイリッシュに飾る効果もある。小ぶりにデザインされており、ストリートでの使い勝手、エンジン回りのメンテナンス時の煩わしさもない。

■1万7000円
■ガレージカイト
☎0568-62-5246

TAITEC



FRP Rr Wide Fender

FRP

リアフェンダーをワイドにし、より太いタイヤを装着可能としたことでNSXの持ち味であるトラクション性能の高さを更に活かすことが可能となる。純正のラインを崩さないデザインも魅力。レーススポーツでも扱いあり。

■12万8000円
■SUPER TAITEC
info@taita.co.jp

I's IMPACT



ワイドフェンダー

FRP

純正のバンパーに対応しながら、フロントで片側20mm、リアで片側40mmワイドとなるフェンダー。GTマシンをモチーフにしたデザインで、圧倒的な存在感を実現している。一般公道で使用する際には公認車検取得が必要。

■15万6000円～
■アイズインパクト
☎048-776-0038

I's IMPACT



オーバーフェンダー

FRP

純正フェンダーに被せる方式で装着するワイドフェンダー。取り付けは純正フェンダー内のビスに挟み込むために車体への加工は不要となっている。ボディとの当たり面に装着するゴムモール付属。片側10～20mmのワイドとなる。

■3万3333円～
■アイズインパクト
☎048-776-0038

FENDER

フェンダー

FRP

RFY

O2Rタイプ カーボン製
リアディフューザー

カーボン

同社のO2Rタイプエアロに最適なマッチングのリアディフューザー。ボディラインやバンパーのデザインを阻害しないデザインながら、高速走行時には確実にダウンフォースを発生させ、車体の安定性を高める。

■16万円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

ROUTE KS



NSX-GT DUCT

FRP

NSX-GTの特徴であるリアハッチ上のエアダクトをオリジナルで製作。取り付けただけではドレスアップアイテムだが、専用のアクリル、もしくはFRPのリアハッチと組み合わせることで実際の吸気にも使用できるようになる。

■4万9300円
(税・送料込)
■ルートKS
☎059-392-6677

SORCERY



GT500カーボンリアハッチ

カーボン

フルカーボンで仕上げたリアハッチパネル。純正のガラスハッチと交換することで、高い部分の重量物を大幅に軽量化でき、運動性能を大幅に高められる。室内からの後方視界が無くなるため、公道での使用は不可となる。

■22万5000円
■SORCERYデザインクリエーション
インターナショナル
☎072-258-1009

I's IMPACT



カーボンリアエアダクト

FRP

エンジンへのエア吸気量を増大させるエアダクト。市販のアクリル製リアハッチと併用し、オリジナルのステーを使用することでビス止めなど不要で装着を可能としている。素材はカーボン製とFRP製の2タイプ。

■3万3333円
■アイズインパクト
☎048-776-0038

OTHERS

その他

FRP

BORDER



エアロフェンダー

FRP

純正では全幅1775mmのところを1800mmまで拡大。より大きなワイドトレッド化や幅広タイヤの装着を実現。上部と後部の2か所にダクトを設け、インナーフェンダーの加工もしくは除去により、タイヤハウス内の圧力の減少させられ、接地感の向上やブレーキの冷却も見込める。

■9万8000円
■ボーダー
☎042-557-7304

I's IMPACT



リアカーボンサイドダクト

カーボン

NSX-R用純正サイドダクトと同形状で製作。鍍金リカーボン材での製作でレーシーなルックスを実現する。裏面まで型取りを行っており、抜群のフィッティングを実現。リアフェンダーを外すことなくボルトオン装着が可能。

■3万3333円
■アイズインパクト
☎048-776-0038

ROUTE KS



SIDE DUCT

カーボン

純正のサイドダクトと同形状のパーツをカーボンで製作。純正完全同形状のため、取り付けはボルトオンで可能。純正より軽量なことも大きな魅力。ピラーなどもカーボンとしてコーディネートを楽しめるアイテムでもある。

■3万6000円
(税・送料込)
■ルートKS
☎059-392-6677

BORDER



サイドエアースクープフィン

カーボン

エンジンルーム内へのフレッシュエアーの導入を増大。NSXの純正サイドエアースクープ自体の脱着が困難であるため、簡単に装着できる手法で設計されているのうれしいポイント。フィン部はカーボン、ブラケットはFRP製となる。

■4万2000円
■ボーダー
☎042-557-7304

GruppeM



カーボン サイドダクト

カーボン

カーボンサイドダクト。フレッシュエアーをスムーズに大量に導入させることにより、吸気効率の向上とエンジンルームの冷却に効果を発揮する。アルミメッシュも装着されており、大型の異物の吸入によるトラブルも防止できる。

■5万2000円
■グループ・エム
☎048-450-2911

ROUTE KS



GT DUCT ASSY

FRP+アクリル

NSX-GTに装備されるエアダクトのレプリカモデル。実際にフレッシュなエアを効果的に取り込むことが可能となる。リアハッチはアクリル製。その他装着に必要となるパーツがすべて同梱されたキットとなっている。

■26万5300円
(税・送料込)
■ルートKS
☎059-392-6677

JURAN



Under Spats

ウレタンゴム

主に車体下面に貼り付けて使用するアイテム。風の巻き込みを防ぎ、車体の安定性を高める。取り付け場所はアイディア次第で自由。柔軟性に優れたウレタンゴム製で取り付けは両面テープもしくはビス止め。長さ2.5m。

■1万2000円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN



Garry Flap

ウレタンゴム

リアウイング終端に貼り付けて使用するアイテムで、さらなるダウンフォースを稼ぎ出す。手軽に装着可能で効果も高い。柔軟性が高いゴム製なので、複雑な形状のスポイラーにも装着が可能。長さ2m。

■3800円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN



Multi Deflector

ウレタンゴム

ウイングやスポイラーなどに貼付けて使用する汎用型のスポイラーで、各エアロパーツの効果をさらに高めるアイテム。ウレタンゴム製なので自由にカットして使用。取り付けは両面テープ。長さ2.5m。

■7800円
■タニダ
☎052-871-3741

KSP ENGINEERING



FRP バンパービーム

FRP

純正はスチール製で重量のある前後バンパービームをFRPで製作。前後で約10kgの軽量化となる。Type-Rのアルミビームの形状を使用。万が一のクラッシュ時にも壊れやすいことでフレームまでダメージが及ぶことを防止できる。
■3万8000円(フロント)
3万2000円(リア)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

kite

FRP製 軽量バンパーホースメント
F・Rセット

FRP

前後それぞれのバンパー内に配されるレインホースをFRPで製作。純正レインホースはフロントが約8kg、リアが10kgあるのに比べて、FRPレインホースは各2kgと軽量化を実現し、運動性能の向上も期待できる。

■3万6000円
■ガレッジカイト
☎0568-62-5246

EXTERIOR&INTERIOR

[エクステリア&インテリア]

掲載データは 2015 年 4 月 30 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for HONDA NSX

ワンランクアップを目指すなら“プラスα”が必要だ

フルエアロを組みただけでは、他人に差をつけられない。ド派手にしたくないけど、ちょっと個性的にドレスアップしたい。そんなときには、さまざまなパーツを組み合わせてオリジナリティをアップさせたり、ワンポイントで好みのパーツを取り入れてみてはどうだろうか。最近のトレンドはカーボンアイテム。大物から小物まであり、本格スポーツの NSX をさらにレーシーに仕立ててくれること間違いナシ。また光モノの人氣も高く、エクステリアのほか、インテリアにも装着すればアビリティも満点だ。

NSX-R = NSX-R : 2002.5~に適合
NSX-L = NA2後期 : 2001.12以降に適合
 (固定ライト車)
NA2-E = NA2前期 : 1997.2~2001.12に適合
NA1R = NA1 タイプRに適合
NA1 = NA1 : 1990.3~1997.2に適合
汎 = 汎用アイテム

EXTERIOR PARTS

エクステリアパーツ

RFY



リア アクリルガラス

3mm厚のアクリルガラスを採用。スーパー耐久車両にも使われ、耐久性は実証済み。従来品よりも耐久性にすぐれ、劣化も抑えられている。軽量化に大きく貢献するので、本気で走る人は注目。
 ■9万7100円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030

ROUTE KS



B PILLER

カーボン目を強調することで、サイドビューを引き締め、レーシーな雰囲気を高めてくれるBピラー。また、純正ピラーが劣化したときの補修用パーツとしても活用可能だ。
 ■2万3000円
 (税・送料込)
 ■ルートKS
 ☎059-392-6677

I's IMPACT



カーボン Bピラー

縦織りのカーボン目が受車をレーシーに仕立ててくれ、純正の2.4kgに対して0.4kgと、大幅な軽量化も実現。純正同様のエア抜きダクトも成形済みで、機能性とルックスを両立するアイテムと言えよう。
 ■3万3333円
 ■アイズインパクト
 ☎048-776-0038

I's IMPACT



カーボンサッシュ

カーボン製のBピラーやサイドダクトとセットで装着したいのがコレ。両面型取りによる成形で精度が高く、カーボン目はBピラーと合わせた縦織りを採用。フィッティングも良く、加工不要なのも嬉しい。
 ■1万2037円
 ■アイズインパクト
 ☎048-776-0038

GruppeM



ナンバープレートステー

ナンバープレートをNSXのボディラインにマッチする場所に移動させることが可能。素材はアルミA-5052Sで、単に素材を折り曲げただけでなく、本体を肉抜きするなど細部まで凝った造りとなっている。
 ■3000円
 ■グループ・エム
 ☎048-450-2911

RFY



ダクト用ネット

アルミ製の軽量ネットで、サイドステップのエアインレットダクトや、フロントバンパーの開口部などに装着。サイズは120×40cmで、アイデアによってさまざまな使い方ができるはずだ。
 ■6000円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030

kite



バンパーサイドメッシュガード

純正フォグラブを取り外した際、小石やゴミなどが進入するのを防ぐネット。なお、Rスタイルのため別途タイプR純正のブラインドプラグが必要となる。全アタイプもラインナップ。
 ■9000円
 ■ガレッジカイト
 ☎0568-62-5246

S.P.J



北米仕様ACURA純正 USA リアガーニッシュ

北米仕様NSXの、アキュラ純正USAリアガーニッシュ。フルアキュラ仕様を目指すなら欠かせないアイテムで、単品で装着しても後車に与えるインパクトは大きい。
 ■3万7000円
 ■エス・ピー・アイ
 ☎072-261-3839

FLATOUT



GT ロアガーニッシュ

エンジンフード後方に装着するカーボン製のリアガーニッシュ。軽量化はもちろん、エクステリアのワンポイントとしても効果大。また、カーボンアイテムでコーディネートするのであれば、ぜひ欲しい一品。
 ■6万円
 ■アドバンス
 ☎045-932-0656

SILKBLAZE



MESH SAEL

貼るだけで、本物の質感を持つダクトスタイルを演出できるお手軽アイテム。柔軟素材なので加工が簡単。曲面にも貼付け可能だ。サイズは177×250mmで、縦タイプと横タイプがラインナップされている。
 ■1900円
 ■ケースバック
 ☎0566-54-0335

SILKBLAZE



BUNPER DACT MESH

ABS製のハニカムタイプのメッシュで、加工がしやすく、バンパーの開口部などさまざまな場所に施工することができる。お手軽ドレスアップのファーストステップにどうぞ。サイズは1200×400mm。
 ■5800円
 ■ケースバック
 ☎0566-54-0335

SILKBLAZE



AERO GUARD 2

バンパー下部の擦り傷や衝撃を抑えるアイテム。柔らかい樹脂製モールで、複雑な形状にカットすることができ、底面全面に貼ることも可能だ。サイズは幅29mm×厚さ4mm×長さ3mとなっている。
 ■3200円
 ■ケースバック
 ☎0566-54-0335

SILKBLAZE



AERO GUARD

バンパーの底面に取り付けることで、バンパー下部の擦り傷を抑え、衝撃を緩和してくれる。カラーはホワイトとブラックの2色をラインナップし、センター用とコーナー用の2タイプがある。
 ■2500円
 ■ケースバック
 ☎0566-54-0335

CUSCO



アジャストナンバーステー

ナンバープレートの位置を上方へ移動させることで、受車をイメチェン。また、ルックスの向上のみならず、冷却効率をアップさせることも可能だ。なお、取り付けは純正ビス穴を使用するため、加工は不要。
 ■4000円
 ■キャロッセ
 ☎027-352-3578

JURAN



Heat Protector

ヘアライン仕上げのアルミ製で、マフラーからの熱によるバンパーやエアロパーツの焼けを防止する。サイズは250×250mmで、カッターやハサミで自由にカットすることが可能。もちろん、レーシーさもアップ。
 ■1365円
 ■タニダ
 ☎052-871-3741

JURAN



Grille Net

高品質のアルミ製グリルネット。手軽にファッション性をアップさせることができ、ユーザーのアイデア次第でさまざまな部分に施工することが可能。カラーはシルバーとブラックを用意。サイズは幅625×200mm。
 ■5800円
 ■タニダ
 ☎052-871-3741

JURAN



Fender Arch Mole

ボディ幅を片側約10mmワイドにすることが可能。素材はPVC製で、カラーは黒素地仕上げ。両面テープが付属され、長さは2.5mとなる。なお、ウレタンバンパー用塗料で塗装することも可能だ。
 ■3800円
 ■タニダ
 ☎052-871-3741

SILKBLAZE



ダミーダクトトリム

ABSのフレームにアルミ製メッシュをあしらったダミーダクト。ワンポイントのドレスアップにオススメ。受車にレーシーなテイストを簡単に与えることができる。両面テープで貼付けだけの簡単装着。
 ■2800円
 ■ケースバック
 ☎0566-54-0335

SILKBLAZE



クロームモール

自由な長さにカットでき、3M両面テープ施工済みのため、簡単に装着可能。サイズは幅6mm×厚み3mm×長さ4.5mで、カラーはクロームとスモークの2色を用意する。
 ■1800円(クローム)
 2000円(スモーク)
 ■ケースバック
 ☎0566-54-0335

SORCERY



GT500カーボンエンジンフードガーニッシュ

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

カーボン製の軽量のエンジンフードガーニッシュ。軽さ・見た目のインパクトはかなりのものだ。

■9万4500円
■SORCERYデザインクリエーション
■インターナショナル
■072-258-1009

GruppeM



カーボンエンジンフード

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

カーボンにアルミメッシュを組み合わせた超軽量のエンジンフード。NA1/NA2どちらにも対応するが、装着には別途タイプR用のリザーバータンクのほか、各部のホースをシリコン製に交換する必要がある。

■8万4000円
■グループ・エム
■048-450-2911

AVEST



メッシュエンジンメンテナンスリッド

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

エンジンをガラスハッチ越しから見えるよう開発されたアイテムで、重量は純正の5分の1となる約2kg。ルックスの向上と軽量化という、ふたつのメリットをもたらしてくれるアイテムだ。

■4万4500円
■アベスト
■053-414-5416

FLATOUT



カーボン E/G リッド

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

カーボン製のエンジンリッド。装着することでエンジンルームを外から見ることができ、ギャラリーへのアピール度もアップ。もちろん、軽量なことも大きな特徴で、サーキット派にもオススメ。

■10万円
■アドバンス
■045-932-0656

ENGINE LID

エンジンリッド

RFY



GTミラーキット

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

素材にウエットカーボンをを用いたレーシーなスタイルのドアミラー。超軽量で、ボディに加工することなくボルトオンでの装着が可能。GTマシンの雰囲気を取り入れたい人にオススメの一品。

■3万6300円
■レーシングファクトリーヤマモト
■079-567-4030

craft square



チューニングコンペティションミラー

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

モータースポーツシーンでも支持されている、軽量かつ高剛性のカーボンコンポジット製ミラー。ボルトオン装着が可能で、保安基準にも適合する。本物のクオリティをぜひ味わって欲しい。

■4万8000円
■クラフトスクエア
■03-3488-7463

DOOR MIRROR

ドアミラー

ROUTE KS



MAINTENANCE LID

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

紫外線対策を施したアクリルを使用し、エンジンルーム内のパーツが劣化することを抑制。ベースのフレームはFRPとカーボンをラインナップする。

■3万8000円～
(税・送料込)
■ルートKS
■059-392-6677

Back Yard Special



リアルカーボン製リヤエンジンフード

■NA1 ■NA2

ノーマルが6kg、タイプRが3kgのところ、この商品は1.7kgと超軽量。素材は競織りカーボンで、アルミメッシュはペイントではなく、こだわりのブラックアルマイト仕上げとなっているのもポイント。

■9万8000円
■バックヤードスペシャル
■052-704-1707

ROUTE KS



LIGHT&FRAME KIT

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

リトラクタブルヘッドライト車に後期固定ライトを移植するためのキット。ステーや配線、レベライザーなどをすべてオリジナルとした、完全ボルトオン設計だ。

■29万6700円
(税・送料込)
■ルートKS
■059-392-6677

LAMP ASSY

ランプアッセンブリー

I's IMPACT



カーボンミラーカバー

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

国産カーボン素材を採用。純正ドアミラーに本製品を装着することで、よりシャープなフォルムに見せることができる。取り付けは両面テープで行うので、DIYビギナーでも安心して施工できる。

■1万3889円
■アイズインパクト
■048-776-0038

ROUTE KS



GT MIRROR COVER FOR NSX

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

純正ミラーに被せるだけのお手軽装着で、よりスタイリッシュかつレーシーなドアミラーに変身。素材はFRPで、無塗装と純正色塗装済を設定している。

■4万9000円～
(税・送料込)
■ルートKS
■059-392-6677

Topfuel



カラードミラー

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

純正比1.5倍の視界を確保するワイドタイプミラー。ミラーのカラーはブルーを含む全5色をラインナップし、ロゴ入りとロゴなしも選択可能。また、鏡水加工もオプションで用意されている。

■1万5800円～
■トップフューエル
■0598-56-5880

Valenti Japan



LEDパーデタイムランプ

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

圧倒的な明るさを実現する高輝度4LEDライトバーを採用。APS（オートパワーセンサー）機能内蔵で、バッテリーに接続するだけでイグニッションのON/OFFに連動。接続方法により、2種の明るさを選択可能だ。

■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
■0120-670-677

RFY



後期ヘッドライト移植ハーネス

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

前期のリトラクタブルヘッドライトに代えて、後期の固定ヘッドライトを装着するのに必要なケーブルキット。ブライベーターには嬉しいアイテムで、これで面倒な配線作業ともおさらばだ。

■5200円
■レーシングファクトリーヤマモト
■079-567-4030

TRACY SPORTS



NA2 TypeR Tail lamp kit

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

NA2後期タイプRのテールランプを移植するためのパーツ一式をキット化。手軽にタイプR仕様のリアビューにすることが可能で、劣化してきたテールランプの補修部品としてもオススメだ。

■7万8420円
■トレーススポーツ
■072-654-9424

ROUTE KS



WING WITH TYPE R STYLE STOP LAMP

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

後期タイプRの純正リアウイングをモチーフにし、ハイマウントランプを追加。FRP、FRP/カーボン、カーボンの3種を設定。

■9万2300円～
(税・送料込)
■ルートKS
■059-392-6677

ROUTE KS



DEVIL EYE

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

リトラクタブルヘッドライトを丸目4灯ルックにするドレスアップアイテム。ライトアップ時のイメージを変え、被せるだけの簡単装着。リアルカーボン製だ。

■1万9300円
(税込)
■ルートKS
■059-392-6677

Valenti Japan



HID EXCHANGE BURNER

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

嵐きの明るさと見やすさを高次元で両立させたHIDバーナー。ケルビン値は6000K、8000K、10000Kの3タイプをラインナップしており、6000Kのみ保安基準に適合する。補修用パーツとしてもオススメしたい。

■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
■0120-670-677

AVEST



HIDコンバージョンキット (専用ステー付)

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

純正ハロゲンでは光量不足のNSXに、ハロゲンの約5倍の光量を実現しつつ消費電力を抑えるHIDをインストール。専用ステー付属で、ケルビン値は6000、8000、12000の3種あり。

■3万7500円
■アベスト
■053-414-5416

LAMP BULB

ランプバルブ

GARAX



LED DAYTIMERUNNING LIGHT KIT

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

高輝度LEDと専用レンズの採用で、昼間の視認性が大幅にアップ。16mmと20mmの2サイズを用意しており、穴開け加工で自在に取り付け可能。10個入りとなる。写真は20mmタイプ。

■2万3800円
■ケースバック・エレクトロニクス
■0566-54-5788

Valenti Japan



LEDデイトタイムランプ APS

■NA1 ■NA2 ■NA3 ■NA4 ■NA5

18個の高輝度LEDで圧倒的な明るさを実現。オートパワー機能により、バッテリーにつなぐだけでイグニッションに連動して点灯する。サイズはロングとショートを設定し、カラーはブルーとホワイトを用意。

■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
■0120-670-677



LONG LIFE HID CONVERSION KIT

灯体への影響を考慮し、バーナーやバラストを含めて専用設計。ラインナップは2800Kと6000Kで、3年保証付き。ヴァレンティのHIDノウハウをすべて注ぎ込んだ一品だ。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



LED ホワイトナンバーランプ

リアのナンバープレート用LEDランプ。圧倒的な明るさと白さを実現し、通常のバルブ球よりも消費電力を低減。LEDテールランプなどと組み合わせれば、いっそう目立ち度はアップするはず。
■2800円
■アベスト
☎053-414-5416



LED ポジションランプ (スモールランプ)

LEDホワイトバルブを採用したフロントポジションバルブ。省電力ながらハッキリとした光を放し、抜群の視認性を実現。もちろん、無加工で取り付けが可能だ。
■4800円
■アベスト
☎053-414-5416



HID コンバージョンキット 3G コブラ

次世代のバラスト「GR-X1」を採用。必要光量までの立ち上がり時間は1秒で、放熱性や防水性が高く「ちらつきゼロ」を実現している。また、電源変動時でも照射光が揺れず、6000Kと8000Kを用意する。
■2万6500円
■ケースバック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



HID CONVERSION KIT FOG

フォグランプ専用設計で、装着のしやすさが最大の特徴。2800K、6000K、8000K、10000Kという4種類のケルビン値を用意しているため、好みで選べる事が可能だ。なお、2800Kと6000Kは保安基準に適合する。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



JEWEL LED ポジションランプ クールホワイト

純正T10バルブと同等サイズの3レイヤーと、明るさ抜群の4レイヤーをラインナップ。360度発光のSMDタイプLEDを採用し、ヘッドライト内を輝かせてくれる。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



JEWEL LED ポジションランプ プレミアムホワイト 6000

ライト全体を輝かせる明るさと白さを実現。省電力を実現しつつ、被視認性も高い。同社のHID6000Kにベストマッチするので、色味を合わせるとドレスアップ効果も高い。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



JEWEL LED ウィンカーポジション プレミアム T20

ひとつのバルブでホワイトとオレンジの発光を可能にし、6種の点灯パターンを持つ高機能ウィンカーポジションキット。SMDタイプLED採用で、ハイフラ防止抵抗も付属。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



JEWEL LED BACK BULB VL

バックランプ専用のS25LEDバルブ。3チップSMDを用いることで、360度発光と強烈なホワイト色を実現。同社のLEDライセンスランプと合わせたコーディネートも可能だ。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



JEWEL LED WINKER BULB VL

3チップSMDを採用し、鮮やかなアンバーカラーを360度発光させるLEDバルブ。明るさと放熱性を最適にバランスさせ、キレの良い点滅も特徴だ。別売りのハイフラッシュ防止抵抗の併用がオススメ。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



ハイリミナンス LED バルブ

従来のバルブ球と比べワイドに光を拡散し、シャープな明るさを実現するLEDバルブ。さらに、全メッキ平型端子仕様により、通電性もアップしている。安心の車検対応品で、3か月の保証付き。
■3800円~1万円(2個セット)
■ケースバック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



LED POSITION BULB

58面カットという、新開発のラウンドプリアノットカットの高拡散タイプレンズを採用。カラーはプレミアムホワイトとエクセレントブルーをラインナップする。また、レンズ面には「GARAX」のロゴ入り。
■3700円
■ケースバック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



JEWEL LED ライセンスランプ クールホワイト/ビュアホワイト

3チップSMDの採用により、ライセンスランプの中でも類を見ない明るさを誇る専用バルブ。カラーは、クールホワイトとビュアホワイトの2種を設定する。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



JEWEL LED テール/ストップランプ

純正S25Wサイズ仕様ながら、高輝度18LEDを装備し、鮮やかで圧倒的な発光を実現。さらに、3チップSMDタイプにより360度という広い発光角も可能としている。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



JEWEL LED ポジションランプ ビュアホワイト

落ち着いたビュアホワイトのカラーは、純正のHIDにベストマッチする色味。明るさを重視した4レイヤーと、純正T10バルブと同等サイズの3レイヤーを設定する。
■オープン価格
■ヴァレンティジャパン
☎0120-670-677



カーボンセンターコンソールパネル

社外オーディオを装着するために開発されたカーボン製パネル。純正パネルと完全同形状で、取り付けは純正置き換え。装着するデッキに合わせて加工して使用する。灰皿部分の蓋も付属。受注生産品。
■6万3889円
■アイズインパクト
☎048-776-0038



ダッシュボードカバー

車種専用設計で、メーターフードを含むダッシュボード上面の一体成型なのでフィッティングも抜群。インテリアの雰囲気をガラリと変える。FRPとカーボンを用意。
■2万5000円(FRP)
■4万9500円(カーボン)
■アドバンススタッフ
☎0761-20-2521



S608P2

車両のウィンカー部をポジションランプに連動させて点灯させるウィンカーポジションキット。LEDバルブにも対応し、光量調整機能やウィンカー作動時のモード切り替え、純正復帰機能などを備える。
■6500円
■ジェイ・ロード
☎03-5746-0720



ハイリミナンス LED ウィンカー用抵抗

ウィンカーをLED化したときに起こるハイフラッシュ現象。それを解消する為に必要で、配線に取り付けるだけでOK。便利なエレクトロタップも付属されている。
■2700円(2個セット)
■ケースバック・エレクトロニクス
☎0566-54-5788



NSX 用コンソールスイッチパネル

NSXチューンで名を知られるタイセガードントモのオリジナル製品。フォグランプなど追加スイッチをスマートかつ違和感なくインストールするときに便利なアイテムだ。
■3900円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030



リアルカーボン製コンソール 4Pセット

職人の手によるハイクオリティな一品。リアルカーボンを使用することでコックピットをレーシーに一新させる。取り付けは両面テープで貼るだけ(灰皿のみ交換タイプ)。
■12万8000円
■バックヤードスペシャル
☎052-704-1707



エクセーヌ内装

ダッシュボードやドアトリムなど内装一式(ルーフ除く)を、スエードタッチの人工皮革エクセーヌで張り替え。色やステッチの有無などの選択も可能。同様にアルカンターラでの加工メニューも用意する。
■20万円
■カレッジカイト
☎0568-62-5246



アルカンターラ加工(ドア)

ダッシュボード同様、ドアトリム全体をアルカンターラ仕立てとする専用加工。手触りの良いアルカンターラ素材はNSXらしい赤のステッチで仕立てる。スーパーカーとして的高級感とスポーティさを兼ね備えている。工賃は別途。
■15万円
■VOGUE SPORTS
☎03-6802-7296



アルカンターラ加工(ダッシュボード)

ダッシュボードからグローブボックス、メーターフード、インパネアンダーパネル、センターコンソールを、高級感を演出するレッドステッチ入りアルカンターラ仕立てに。レーシーなNSXの室内が変化する。工賃は別途。
■18万円
■VOGUE SPORTS
☎03-6802-7296

KSP ENGINEERING



追加メーターパネル

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
ダッシュボードセンター上部に追加メーターをマウントするためのパネル。写真の52φトリプルタイプのほか、1DINタイプの設定もあり。FRP製で白ゲルコート仕上げ。パネル面はブラックアルミのアルミ製。
■各 3万2000円
■ケイエスビーエンジニアリング
☎042-569-3150

I's IMPACT



メーターパネル

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
ダッシュボードセンター部分のエアコン吹き出し口に、加工不要で装着できるメーターパネル。52φメーターで3個、60φで2個まで装着可能。ナビゲーション付きモデル以外の全車種に対応。FRPとカーボンあり。
■2万4074円～
■アイズインパクト
☎048-776-0038

RFY



カーボンステッププレート

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
NSXにふさわしく、高級素材のカーボンを使用したステッププレート。純正のシリアルプレートを装着できるようにデザインされている。両面テープで簡単に取り付けられる。
■4万9400円 (カーボン)
■7万2100円 (あや織りカーボン)
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

SORCERY



カーボンステッププレート

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
ドアを開けた時のオーナーの高揚感を高めるアイテム。レーシーなカーボン製で、このワンポイントでグッとスポーティな印象を与え、手軽に気分を盛り上げることができる。
■5万400円
■SORCERYデザインクリエーション
インターナショナル
☎072-258-1009

Back Yard Special

リアルカーボン製
サイドステップガーニッシュ

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
綾織カーボンパネルでドレスシーかつスポーティにクルマを演出し、ドアを開けるたびにオーナー心をくすぐるアイテム。取り付けはノーマルを外して両面テープで貼るだけ。
■3万8000円
■バックヤードスペシャル
☎052-704-1707

ZOOM ENGINEERING



エアロルームミラー

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
フロントガラス越しにスタイリッシュに演出する楕円形のコンパクトなルームミラー。1400Rのブルーミラーを使用し、ワイドな視界を確保する。サイズは横幅205mm×縦62mm×奥行60mm。全4色を用意する。
■1万2000円～1万8000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



モノコミラー 240

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
左右非対称で独特な形状の立体感をもたせたデザインが特徴。乗員の映り込みを軽減。加えて1400Rのブルーミラーにより、ワイドな視界を確保。モノコミラー203との違いはサイズで、数字がそのまま幅の寸法となる。
■1万6000円～1万9800円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



モノコミラー 203

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
ドライバークラッシュゾーンへの映り込みを最小限に抑える形状を採用。1400Rのブルーミラーで、ワイドな視界を確保している。コンパクトなサイズも特徴。専用アームによりボルトオンで装着できる。
■1万6000円～1万9800円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



ペンタミラー 190

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
コンパクトで5角形のシャープエッジのデザインが特徴。サイズは小さいが1400Rのブルーミラーを使用し、ワイドで眩しくない視界を確保。車種別専用アームでボルトオン装着が可能。カラーは全4色を用意する。
■1万6000円～1万9800円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ROOM MIRROR

ルームミラー

VOGUE SPORTS



フロアマット

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
レッドステッチ入りブラックのスポーティなデザインのフロアマット。ヒールパッド付きで高い耐久性を誇り、専用設計なのでフィッティングも抜群。マットがズレる心配もない。左右1セット。緑色は選択可能。
■8000円～
■VOGUE SPORTS
☎03-6802-7296

FLOOR MAT

フロアマット

ZOOM ENGINEERING



リトルミラー

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
左右非対称の異形デザインが特徴でサイズは純正の約半分。コンパクトなサイズながらも1400Rのブルーワイド曲面鏡を使用し、視界を確保。サイズは幅155mm×高さ67mm奥行47mm。カーボンとFRPを用意。
■1万6000円～1万8000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



コンパクトルームミラー

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
コクピットが狭いクルマでも、視界を確保するコンパクトなサイズが特徴のルームミラー。1400Rブルーミラーを使用。アルミ削りで、表面にアルマイト処理を施した、高い質感も魅力。サイズはSとMの2種。
■1万6000円～1万7000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ZOOM ENGINEERING



TSミラー

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
シンプルなフォルムながら綾織カーボンの美しい仕上がりも特徴。1400Rのブルーミラーの採用で、純正よりワイドな視界を確保する。専用アームでボルトオンの装着が可能。カーボンは3タイプを用意する。
■1万8000円
■ズームエンジニアリング
☎042-670-8555

ARTINA

HANDLE COVER
SHINING LINE

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
グリップ部分にシルバーストーンを流線型に配した、光沢感あふれるデザインが大きな特徴。NSXのスポーティなインテリアをゴージャスに彩る。
■4980円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

ARTINA



ハンドルカバー リアルレザー

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
本革が持つ独特の光沢と、握ったときの絶妙なフィット感が本物の風格を醸し出す。ダブルステッチとディンプル加工が施され、デザイン性だけでなく耐久性にも優れる。汗のべたつきも抑え、フィット感は抜群。
■3980円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

HANDLE
COVER

ハンドルカバー

RFY



NSX フロアマット

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
黒内装にマッチするようにスバルタンなイメージで配色。標準のステッチ色は赤となるが、イエロー／オレンジ／ブルーに変更することも可能。ヒールパッド付きで耐久性にも優れる。運転席、助手席の2枚セット。
■1万8600円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

VOGUE SPORTS



トランクマット

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
荷物のズレを防止し、荷物と内装ともに傷から保護。飾り気のないトランクの高級感もアップ。専用デザインのため、抜群のフィッティングを誇る。素材やカラーの選択は可能。
■8000円 (軽量版)
■1万3000円 (豪華版)
■VOGUE SPORTS
☎03-6802-7296

FLATOUT



オリジナル 可倒式 牽引フック

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
サーキット走行の際など、モータースポーツシーンで必需品となる可倒式の牽引フック。カラーはブラックやシルバークのほか、レッド、イエロー、グリーンなど全12色を設定。ボディカラーに合わせてチョイスできる。
■3万9800円
■アドバンス
☎045-932-0656

I's IMPACT



牽引フック

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
万が一の際に必需品のけん引フック。着脱を容易にするブラケットを付属し、ストリートユースでも困らない。フロント用、リア用それぞれを設定。リア用ブラケットの装着には加工が必要となる。ブラケットなし設定あり。
■2万5000円
■アイズインパクト
☎048-776-0038

COMPETITION
PARTS

競技系パーツ

ARTINA



HANDLE COVER

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
ダブルステッチとディンプル加工が施れ、汗によるべたつきを抑え、心地良いフィット感をもたらす。デザイン性だけでなく耐久性にも優れているのが特徴。カラーはブラックとベージュの2種類を設定する。
■1880円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855

ARTINA



LUXURY HANDLE COVER

NSX-R NAZ-11 NAZ-12 NAZ-13 NAZ-14 NAZ-15
ハンドル全体にデザインされたダイヤ型のダブルステッチが、高級感を演出するとともに、心地よい手触りをもたらす。PVCレザーを使用し、ステッチはシルバーク／レッド／ピンクの3種。パンチングタイプもあり。
■2280円
■ケースバック インテリア
☎0566-54-2855



Air Duct Funnel

ファンネル効果で空気の導入効率を大幅アップさせるアイテム。同社のエアダクトにピッタリのサイズ設定。アルミ製アルマイト仕上げの美しい仕上げも魅力。
 ■2700円(50φ) 3000円(75φ)
 ■3300円(100φ)
 ■タニダ
 ☎052-871-3741



High Temp. Air Duct Hose

柔軟性と軽さを追求したレーシングスベック品。ガラス製生地シリコン皮膜処理済みで、最大使用可能温度300℃。軽さにこだわったシングル(1層)と断熱性能が高いダブル(2層)があり、長さは1mと4mを用意。
 ■6300円~3万4500円
 ■タニダ
 ☎052-871-3741



クイックキャッチ

新しいタイプのボンネットピン。ピン先端のボールをロックすることで、取り付け角度の自由度が増す。開閉はアルミ製ヘッドのボタンを押してリリース。スプリング機構により、カッチリとした閉まり加減を実現している。
 ■1万4000円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030



Bonnet Pin Slide

カーボンやFRP製など軽量ボンネット装着車に必需品のアイテム。操作性の高いスライド式。カラーはブラック、シルバー、レッド、ブルー、ゴールドの5色で、シルバーはステンレス、ほかはアルミとなる。
 ■3800円
 ■タニダ
 ☎052-871-3741



TOWING STRAP

独DMSB規格に適合し、ツーリングカーレースで採用される最新牽引ストラップで、1800kg以上の牽引許容重量を誇る。長さは100mm固定タイプと最大400mm調整タイプの2種類を用意。
 ■4500円
 ■タニダ
 ☎052-871-3741



リビルト A/Cコンプレッサー

旧ガスR12タイプコンプレッサーから、新ガスR134aに変更する際に使用できるリビルトコンプレッサー。レシーバードライヤーとガス充填用のレトキットもあり(別売)。
 ■5万6900円(下取りなし)
 ■5万3900円(下取りあり)
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030



リビルト A/Cユニット基盤

コンデンサー液漏れなど不具合の多いエアコン操作パネルの奥にある、エアコン基盤のリビルト品。高額なエアコン修理の出費を抑えるメリットもある。リビルト品につき、現装着基盤との交換が必須。
 ■2万4100円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030



便利系アイテム



スーパーレーシングエアファンネル

ダクトの内径ごとに、50φ/75φ/100φの3種類のサイズをラインナップ。素材はアルミとカーボンの2タイプを設定する。
 ■2500円~3500円(アルミ丸型)
 ■5000円~7000円(カーボン丸型)
 ■8000円(カーボン角型)
 ■ミノルインターナショナル
 ☎03-5706-1888



スーパーレーシング エアダクト

レーシングカーにも採用されている耐熱性と耐久性に優れたエアダクト。断熱材とアルミクロスの計4層構造により高い強度を実現し、ハードな仕様にも対応する。断熱素材の採用で外部からの熱害もシャットアウト。
 ■7200円~2万6000円
 ■ミノルインターナショナル
 ☎03-5706-1888



AUTO RETRACTABLE MIRROR KIT

キーレスのドアロックと連動して、ドアミラーの開閉が自動でできるアイテム。乗降時のミラー操作の必要がなく、ひと目でドアロックが確認できる利便性が魅力。
 ■6980円
 ■ケースベック・エレクトロニクス
 ☎0566-54-5788



エマージェンシーハザードシステム

急ブレーキを感知するとハイマウントストップランプとリアウインカーが点滅し、後続車に注意を促すアイテム。最先端の高感度デジタルGセンサーの採用で、確実に急制動を感知。点灯パターンの選択も可能。
 ■5600円
 ■ケースベック・エレクトロニクス
 ☎0566-54-5788



円卓カーボンファイバーアームカバー

純正ワイパーアームに接着剤または両面テープで貼り付けるだけでスポーティ感が増し、ドレスアップ効果も期待できるアイテム。素材は軽量なカーボンなので、重量増による動作不良もなし。ワイパーの浮きも抑える。
 ■2万4400円
 ■レーシングファクトリーヤマモト
 ☎079-567-4030



ボンネットダンパー

ステアからの交換で作業効率を大幅に向上させるボンネットダンパー。車種別専用設計のため取り付けが簡単で、開閉操作もスムーズ。スタンダードのほかドレスアップ効果の高いブラック/シルバーカーボンも用意。後期は未確認。
 ■1万5800円~2万1800円
 ■MAROYA
 ☎027-215-7870



ボンネットダンパー

ヒンジの近くに装着できるコンパクトなボンネットダンパー。通常のステアから交換するだけで、メンテナンス時などでステアが邪魔になることもなく、整備性や使い勝手がグッと増す。
 ■2万円
 ■VOGUE SPORTS
 ☎03-6802-7296



アイフォンホルダー ダッシュボードフィット 2

ダッシュボードに貼り付けて使用するホルダー。アルミ製のダッシュボード装着用ブラケットは多様にセッティングが可能で、好みの位置にセットできる。
 ■7800円
 ■ズームエンジニアリング
 ☎042-670-8555



ボトルホルダー

熱伝導性に優れたアルミ製のボトルホルダーで、夏は冷たく、冬は温かくドリンクを保持する。180ml缶から500mlのペットボトルまで挿入可能。エアコンルーバーに簡単装着が可能だ。
 ■2500円
 ■ズームエンジニアリング
 ☎042-670-8555



エアコンフィルター

純正ではフィルターが装備されないエアコン外気導入口に装着できる追加フィルター。ゴミや異物をシャットアウトすることでエアコン部品の劣化や異臭の原因などを防ぐ。取り付けも導入口に被せるだけの簡単装着。
 ■1万2000円
 ■ケイエスビーエンジニアリング
 ☎042-569-3150



エアコンフィルター

エアコンフィルターが装備されていないNSX。これはゴミのつまりなどを防止してエアコンを守るアイテムで、活性炭入り。取り付けは外気導入口に装着する。2回目以降の交換はフィルターのみ交換でOK。
 ■1万2000円
 ■ガレージカイト
 ☎0568-62-5246



PARKING ASSIST MIRROR KIT

駐車時などでシフトレングスをRにすると同時に、自動で助手席側ドアミラーが下方方向に動き、見にくい左後方の視界を確保。ミラー角度の復帰も自動で行う。
 ■6980円
 ■ケースベック・エレクトロニクス
 ☎0566-54-5788



北米仕様ACURA純正 ACURA キーホルダー

日本では見かけない、入手が困難な輸出仕様パーツを専門に扱うエス・ビー・アイ。こちらは北米仕様のACURA純正アクセサリキーホルダー。希少性が高い。
 ■1980円
 ■エス・ビー・アイ
 ☎072-261-3839



アイフォンホルダー ルーバーフィット

iPhoneやスマートフォン、5インチカーナビなどを確実にホルダーするアルミ製ホルダー。厚み20mmまで、横幅40~100mmまで対応可能。エアコンルーバーに簡単装着。
 ■5000円
 ■ズームエンジニアリング
 ☎042-670-8555

DRIVING POSITION PARTS

【ドライビングポジション系パーツ】

掲載データは 2015 年 4 月 30 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for HONDA NSX

スポーツカーらしい「コクピット」を作り上げる

NSXのようなリアルスポーツカーは、ドライバーの座席には「運転席」というよりも「コクピット」といえる空間を作り上げたい。単にバケットシートを入れるだけでなく、ステアリングを変えるだけでなく、それぞれの位置関係を吟味して、個々のドライバーがぴったりホールドされつつ、自然に挙動を感じてドライビングできるようなセットアップを意識して行いたい。そして更には周辺のアイテムにも気を使って、ドライバーが安心して包み込まれるようなスペースに仕上げていきたい。

NSX-R = NSX-R : 2002.5~に適合
NA2-L = NA2後期 : 2001.12以降に適合
(固定ライト車)
NA2-E = NA2前期 : 1997.2~2001.12に適合
NA1R = NA1 タイプRに適合
NA1 = NA1 : 1990.3~1997.2に適合
IL = 汎用アイテム

BRIDE



VIOS III

COLOR グラデーションロゴ・ブラック・ブラックロゴ・レッドロゴ・ブルーロゴ
専用のシートレールを併用することで究極のローポジションが完成する。ローマックスシステム専用のバケットシート。
■12万6000円~12万9000円
■ブリッド
☎052-689-2611

BRIDE



STRADIA II

COLOR グラデーションロゴ・ブラック・ブラックロゴ・レッドロゴ・ブルーロゴ
フルバケットシート同様のシェル構造を採用。リクライニングを可能としながらも、高いホールド性を実現。
■18万5000円~18万8000円
■ブリッド
☎052-689-2611

ASM



RECARO RS-G ASM LIMITED Ruby

COLOR ブラック×レッドステッチ
アルカンターラと、赤革を黒染めしてパンチング加工したEDEL本革を使用。RECARO×ASMネームに赤ステッチを施したASM専売モデル。
■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

ASM



RECARO SR-7 ASM LIMITED Ruby

COLOR ブラック×レッドステッチ
アルカンターラと、赤革を黒染めしてパンチング加工したEDEL本革を使用。RECARO×ASMネームに赤ステッチを施したASM専売モデル。
■15万2000円
■AUTOBACS ASM YOKOHAMA
☎045-629-0905

SEAT

シート

COLOR = カラーラインアップ

RFY



電動シートレール加工

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
純正の電動シートレールを、サイド止めフルバケットシート用に加工。スイッチ、ハーネスは純正を使用するため、配線の加工は不要。もちろん、多彩なポジション調整も可能。現在使用している純正シートレールの加工となる。
■4万700円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

SEAT RAIL

シートレール

kite



オリジナルシート加工

NA2-L NA2-E NA1
COLOR オーダー
ノーマルシートを利用してセミバケット形状に加工。リクライニング機構はそのまま。シート各部の革の種類や色、パンチング加工など、多彩なオプションを誇る。
■11万円
■ガレージカイト
☎0568-62-5246

SEEKER



SEEKER×BRIDE フルバケットシート

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
COLOR ブラック×レッドロゴ
信頼のBRIDEとのコラボモデル。VIOS3をベースに、SEEKERのイメージカラーで仕上げる。シートバックプロテクター標準装備。
■8万3000円
■シーカー
☎03-5336-7025

JURAN



Racing Bucket Seat GTX100

IL
COLOR ブラック・レッド・ブルー
シートを寝かせた際のステアリングポジションの不具合を解消するために、新形状のショルダーと2段階アップのバックレストを採用。
■7万5000円
■タニダ
☎052-871-3741

CARBING



Shift Knob

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
熱の影響を受けにくいジュラコン素材を採用。扱いやすい球形状とし、ハードユース下でも確実なシフト操作を約束してくれる。シフトパターンが付属し、ステッカータイプとプレートタイプの2種類から選べる。
■4800円~5500円
■オクヤマ
☎045-934-5334

ARC



チタンシフトノブ

チタンの無垢材より削り出す事で、ほど良いウエイトを実現し、シフトチェンジのフィーリングと精度を高められる。チタン独特の焼入れによる美しい発色が、コクピットで存在感をアピールする。

■1万7800円
■エアールシープレージング
☎0545-32-0525

SHIFT KNOB

シフトノブ

JURAN



Racing Slide Rail RZ

IL
およそ30mmのローポジション化を行える、サイド止めフルバケットシート用シートレール。シート幅は390~402mmまで対応し、様々なメーカーに対応する。強度試験はJURAN製シートのみで行っている。
■1万6000円
■タニダ
☎052-871-3741

RFY



NSX用 スーパーローポジションシートレール

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
限界までシートをローポジション化できる構造の、サイド止めシート用シートレール。4点式ベルトの腰ベルトなどが取り付けられる専用のステーも付属する。
■2万6800円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

JURAN



WR Grip/GT Grip Shift Knob

さまざまな握り方に対応する異形タイプのGTと、43φ球形状のWRタイプ。操作性が高く、包み込むようにノブを握るドライバーにマッチする。ブラックジュラコン製。
■4000円 (WR)
■5300円 (GT)
■タニダ
☎052-871-3741

SEEKER



HEAVY SHIFT KNOB 5MT 6MT

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
形状やサイズはホンダ純正の球状タイプとほぼ同一ながら、重量を約400gに設定することで、しっかりしたフィーリングと確実な操作感を実現。シフトパターン刻印済み。
■9200円
■シーカー
☎03-5336-7025

KSP ENGINEERING



シフトノブ

NA2-L NA2-E NA1
高強度ジュラルミン材から削りだし制作した後、グリップ性能向上のため表面を極荒サンドペーパーで旋盤加工を施した拘りの質感が魅力。専用カラーで高さ調整も可能。表面は硬質アルマイト仕上げ。
■1万2800円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

CUSCO



クスコ・スポーツシフトノブ

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
どの向きからも握りやすい44φの球形状で、手になじみやすくグリップ感が良い。温度変化の影響を受けにくいジュラコン製。MT車用。
■3800円
■キャロッセ
☎027-352-3578

CARBING



High Grip Shift Knob

NSX-R NA2-L NA2-E NA1R NA1
細身のデザインに、滑りにくいよう、表面にローレット加工を施したシフトノブ。ゴールド、シルバー、ブロンズ、アクアブルー、ブラックの計6色のカラーバリエーション。ブラックは黒ジュラコン製。その他はアルミ製。
■4800円
■オクヤマ
☎045-934-5334

WORKSBELL&NIGHT PAGER



ボールロックシステムラフィックス GTC

チルトアップ式ステアリングボススペーサー。特許技術のボールロック技術の採用で、ガタツキを排除している。バケットシートでの乗降性もアップする。車検対応。

■3万4800円
■ワークスベル
☎0266-70-1477

STEERING&BOSS&PARTS

ステアリング&ボス&パーツ

VARIS



カーボンシフトノブ

本物のカーボンを使用した球形シフトノブ。直径は48φ。写真のブラックカーボンのほか、カラータイプの設定もあり。

■9800円(カーボン)
1万5000円(ブルーカーボン・レッドカーボン・グリーンカーボン)
■バリリス
☎042-689-2939

RFY



ATシフトノブ

ATシフト専用デザインした39φシフトノブ。ギアセレクトはプッシュ式に変更となり、スリッパとした外観となる。純正シフトブーツ(R用)装着でMT風のシフト周りを再現し、スタイリッシュに仕上げることも可能。

■2万5480円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

RFY



ステンレスシフトノブ

装着ネジ部の深さを大きく取り、高さ調整を可能としたことでシフトフィールを調整可能にしたシフトノブ。ステンレス製で重量は275g。高級感あるヘアライン仕上げ。専用ロックナットが付属する。

■1万7900円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

RFY



ステアリングボス

アフターメーカーのステアリングを装着する際に必要となるステアリングボス。ポジションングの自由度も高まる。MOMO、NARDIピッチ共に対応可能。SRSエアバックキャンセル配線付属。オートクルーズは使用不可。

■3万900円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

WORKSBELL



ラフィックス専用ショートボス

ラフィックス各種を使用した際に、ステアリングポジションが手前過ぎてしまうユーザーのために対応した超ショートボス。アルミ削り出し製作で、精度や剛性、耐久性も高い。

■2万5000円
■ワークスベル
☎0266-79-3761

WORKSBELL



キーロックシステム

ラフィックスと組み合わせ、ステアリングを装着できなくなる車両盗難防止装置。アルミ材を使用し、表面にはアルマイト処理を施す。ピッキングされにくいシリンダーを採用している。

■1万1800円
■ワークスベル
☎0266-79-3761

WORKSBELL



ラフィックス・フリッパー

ラフィックスIIの外し操作をワンタッチにするオプションパーツ。リリースリングが引きやすくなり、競技ユース時などの利便性が向上。切欠き部の位置合わせで、安全性の高い、本来の2タッチ操作も使用できる。

■7000円
■ワークスベル
☎0266-70-1477

WORKSBELL



ボールロックシステムラフィックスII

ステアリングの脱着を可能にするボススペーサー。色は赤、黒、シルバーを設定。簡単操作を実現するフリッパー(5800円)や4極インシュレーター(電極)キットなどのオプションも設定されている。車検対応。

■2万9800円
■ワークスベル
☎0266-70-1477

I's IMPACT



ソリッドバー

4点式シートベルトを簡単に装着出来るように設計したアイテム。バーはジュラルミン製でブラケットはステンレス製とし、剛性を重視した設計を行っている。装着はボルトオンだが、内装に一部加工が必要。

■3万556円
■アイズインパクト
☎048-776-0038

OTHERS

その他

WORKSBELL



WB ステアリング 350φ イエローステッチ

イタリア製本格派スポーツステアリング。3本スポークデザインを採用したための本革グリップに施されるイエローステッチがレーシングイメージを彷彿とさせる。径は350mm、オフセット40mm。

■3万円
■ワークスベル
☎0266-79-3761

JURAN



Rally Steering

35mm/65mm/90mmと3つの深さを設定し、ポジション設定の自由度が高いコンペティションモデル。グリップ部はスエードとディンプル加工の2タイプ。直径は330φと350φの2種類と、豊富なラインアップを誇る。

■2万3000円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN



Circuit Steering

タイトなコクピットでもフットスペースを稼ぎやすいDシェイプ形状が特徴的。競技などで滑りにくいスエード表皮で、舵角をチェックできるイエローのトップマーキング付属。プッシュスイッチも標準装備。

■2万3000円
■タニダ
☎052-871-3741

SCHROTH



B23B

フルハーネスベルトの腰ベルトなどを装着するためのアンカーアダプタ。自在に曲げることができるため、タイトなスペースでも容易に装着することができるようになる。ねじ止め用取り付け穴は7/16インチ。2枚入り。

■2000円
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN



Anchor Bolt

ベルトハーネスを装着する際に必要となるアンカーボルト。ベルト専用のネジピッチになっている。長さや付属するスペーサーなどの種類で4タイプを設定しており、柔軟に対応できる。

■2300円～3300円
■タニダ
☎052-871-3741

RFY



ソリッドバー

4点式シートベルトのショルダーベルトを取り付ける際に使用。ベルトの装着角度は最も安全性が高まる角度にし、ベルトの有効性を高めている。取り付けには若干の内張りの加工が必要。アイボルト付き。

■3万4800円
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

KSP ENGINEERING



サイドアンカー

4点式シートベルトを取り付け時の両サイドハーネスを固定するアンカー。シートレールの後部取り付けボルトに共線めで取り付けられるため、車体側に加工の必要が無く、ボルトオンで装着できるのも魅力。

■8000円
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

KSP ENGINEERING



リアハーネスバー

4点シートベルトの、リア側ハーネスを固定するバー。理想的な位置にベルトを固定でき、薄肉ステンレスパイプで軽量化仕上げ。ステンレス無地とブラックメッキの2種類。

■3万2000円(ステン)
3万5000円(ブラックメッキ)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

EMU'S ENGINEERING



Emu's アルミヒールプレート

フロアマットに固定し、よりスポーツ走行に適したペダル周りを造るアイテム。ペダルワークによるマットの破れも防止。編板製のうえに滑り止め効果のエッジを設けて雨の日も安心できる。取り付けはボルト止めなど。

■4800円
■エムズエンジニアリング
☎06-6437-3560

CARBING



パッセンジャープレート

特にハードな走行時に、同乗者が容易に足を踏ん張ることを可能とし、安心感を高められる大型フットレスト。装着は強力ペルクロテープでカーペットに貼り付け。アルミ製で強度を高めるバーリング加工済み。

■9800円
■オクヤマ
☎045-934-5334

DASH



ペダルセット

滑り止めのディンプル加工を施し、スポーツ走行時での的確な操作を可能としたペダルセット。取り付けは穴あけでボルトなどを使用する。カラーはシルバー、レッド、ブルーの3色。別途AT用の設定もあり。

■6500円
■シウカー
☎045-934-5334

SEEKER



Real Carbon シートベルトワーニングキャンセラー

シートベルトのワーニングを消せるダミープラグ。バックルに差し込んで使用。リアルCFRP板を仕様しており、ロゴはマシニングしたうえで色入れを行っている。アルミ製もあり。

■3024円
■シウカー
☎03-5336-7025

SCHROTH RACING



Profi II-6

F1のチャンピオンチームも使用する、最高水準の安全性を誇るハーネス。6点式のほか、4点、5点、8点式など、様々なラインアップがあり、FIA公認モデルやストリート用モデルの設定もあり。

■要問合せ
■タニダ
☎052-871-3741

METER

[メーター]

掲載データは 2015 年 4 月 30 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for HONDA NSX

クルマの健康状態を把握するアイテム

現在の NSX のオーナーは、NSX が好きで乗っている人がほとんど。ともなれば、自分の愛車の健康状態は特に気になるところだろう。メーターを装着してクルマの状態を監視すれば、トラブルの兆候を見つけられることも少なくない。また、NSX が生産されていた当初はアナログメーター全盛で、純正インパネ志向のユーザーには受け入れづらい点もあったが、現代ではコンパクトなボディのオールインワンデジタルメーターも珍しくなく、これらであれば装着もしやすい。現代の進化したメーターで、NSX のコクピットに現代の機能性をプラスしてみてもいいだろうか？

NSX-R = NSX-R : 2002.5 ~ に適合
 NA2-1 = NA2 後期 : 2001.12 以降に適合
 (固定ライト車)
 NA2-2 = NA2 前期 : 1997.2 ~ 2001.12 に適合
 NA1R = NA1 タイプR に適合
 NA1 = NA1 : 1990.3 ~ 1997.2 に適合
 汎 = 汎用アイテム

RacerGauge

Defi-Link システムを使用しない完全独立動作タイプのメーター。シンプルさを追求し、リーズナブルに抑えながらも自発光式のブラックフェイスタイプで高級感も高い。照明はホワイト、アンバー、ブルーの3色。

■日本精機 Defi
 ☎03-3835-3639



↓ LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
温度	汎	52φ	30~150℃	1万5000円
圧力	汎	52φ	0~1000kpa	2万2000円
排気温度	汎	52φ	200~1100℃	2万2000円
電圧	汎	52φ	10~15V	1万2600円
ブースト	汎	52φ	-10~+200kpa	1万9000円

GruppeM



300km/hワイドスケール スピードメーター

NSX-R NA2-1 NA2-2 NA1R NA1
 スピードメーターを300km/hワイドスケールに施工。メーター基盤も正確にチューニングするため車検にも対応。純正品と同等の視認性と仕上がり。現在使用している純正を先に預かり、加工を行う。

■7万円
 ■グループ・エム
 ☎048-450-2911

Back Yard Special



300km/hスピードメーター

NA1R NA1
 スピードメーターをMAX300km/hスケールに変更するメニューで、スピードリミッターをカットするようなサーキットにも対応できる。純正のメーターとその基盤を預かりでの加工となり、純正に比べても違和感ない仕上がりとなっている。

■14万円
 ■バックヤードスペシャル
 ☎052-704-1707

ANALOG METER

アナログメーター

ADVANCE BF

イグニッションオフ時にはブラックフェイスで文字盤が見えず、オンで照明が点灯。文字盤が浮かび上がる。日中の明るさは、従来比200%を実現し、抜群の視認性を誇る。照明はホワイト、アンバー、ブルーの3色。

■日本精機 Defi
 ☎03-3835-3639



↓ LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ	汎	60φ	0~9000rpm	1万9000円
水温	汎	60φ	20~120℃	2万1000円
油温	汎	60φ	50~150℃	2万1000円
油圧	汎	60φ	0~1000kpa	2万8000円
インマニ	汎	60φ	-100~+20kpa	2万4000円
燃圧	汎	60φ	0~600kpa	2万8000円
排気温度	汎	60φ	200~1100℃	2万8000円
ターボ	汎	60φ	-100~+200kpa	2万4000円
LOWターボ	汎	60φ	-100~+120kpa	2万4000円
Defi-Link ADVANCE コントロールユニット				1万3800円

ADVANCE CR

視認性にこだわり開発。自社製ステッピングモーターでスムーズかつレスポンスの良い動きを実現している。夜間照明は、黒文字盤がホワイトとアンバーから、白文字盤がブルーとアンバーから、それぞれ選択。

■日本精機 Defi
 ☎03-3835-3639



↓ LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ	汎	60φ	0~9000rpm	1万5000円
水温	汎	52φ/60φ	20~120℃	1万7000円
油温	汎	52φ/60φ	50~150℃	1万7000円
油圧	汎	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
インマニ	汎	52φ/60φ	-100~+20kpa	2万1000円
燃圧	汎	52φ/60φ	0~600kpa	2万4000円
排気温度	汎	52φ/60φ	200~1100℃	2万4000円
ターボ	汎	52φ/60φ	-100~+200kpa	2万1000円
LOWターボ	汎	52φ/60φ	-100~+120kpa	2万1000円
Defi-Link ADVANCE コントロールユニット				1万3800円

Shadow Meter

Black Face/Clear Face/White Face

可動範囲270°で3240段階の超高精度ステッピングモーター採用で正確な表示を実現。ブラックフェイス、クリアフェイス、ホワイトフェイスの3タイプを設定。2台目以降の増設時はリンクケーブルを接続するだけの簡単接続。

■シャドウメータージャパン
 ☎045-805-5007



↓ LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ	汎	80φ	0~9000rpm	1万円
水温	汎	60φ	20~120℃	1万1000円
油温	汎	60φ	50~150℃	1万1000円
油圧	汎	60φ	0~1000kpa	1万6000円
インマニ	汎	60φ	-100~+20kpa	1万3000円
ターボ	汎	60φ	+100~+200kpa	1万3000円
排気温度	汎	60φ	200~1100℃	1万6000円
電圧	汎	60φ	8~18V	9000円



クスコ・レーシングメーター

競技シーンでの実用性を追求。シンプルで読みやすいブラックフェイス、ホワイトのメモリ、レッドの指針で高い視認性を実現。ピークホールドやワーニング、夜間のディマー機能なども搭載。

■キャロッセ
 ☎027-352-3578

↓ LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
水温	汎	52φ/60φ	50~150℃	2万円
油温	汎	52φ/60φ	50~150℃	2万円
油圧	汎	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
燃圧	汎	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
ブースト	汎	52φ/60φ	-100~200kpa	2万円

BLITZ

RACING METER SD

リーズナブルながら、アルミ製ベゼルで高級感が高く、オートディマーやワーニング、異常時の自己診断なども備える。電源もカプラーオンで、装着の利便性も高い。照明はホワイトとレッドの2色を設定。

■ブリッツ
 ☎0422-60-2277



↓ LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
タコ	汎	52φ/60φ	0~9000rpm	1万6000円
水温	汎	52φ/60φ	50~150℃	2万円
油温	汎	52φ/60φ	50~150℃	2万円
油圧	汎	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
バキューム	汎	52φ/60φ	-100~0kpa	2万円
排気温度	汎	52φ/60φ	200~1100℃	2万4000円
燃圧	汎	52φ/60φ	0~1000kpa	2万4000円
電圧	汎	52φ/60φ	8~16V	1万8000円
ブースト	汎	52φ/60φ	-100~200kpa	2万円

FreePower

Advance II Gauge

高品質長寿命LEDバックライトを採用し、6段階の照度調整が可能なスポーツメーター。スイッチ操作で簡単にフェイスカラーを変更することも可能。ブラック文字盤とホワイト文字盤のほか、イグニッションONで文字盤が浮かび上がるブラックフェイスモデルも設定。

■タニダ
 ☎052-871-3741



↓ LINE UP	作動方式	サイズ	表示範囲	価格
水温	汎	60φ	20~120℃	1万4000円
油温	汎	60φ	50~150℃	1万4000円
油圧	汎	60φ	0.0~10.0bar	2万1000円
ブースト	汎	60φ	-1.0~3.0bar	1万8000円

Defi



↓表示項目	表示範囲
温度1	30~150℃
温度2	50~150℃
圧力	0~1000kpa

COLOR

パネル	文字色	メモリ色	照明色
ブラック	ホワイト	ホワイト	ホワイト
ブラック	レッド	ホワイト	レッド
ブラック	ホワイト	レッド	ホワイト
ブラック	レッド	レッド	レッド

DIN-Gauge

1DINサイズに3つのメーターをビルドイン。右ハンドル車向けにそれぞれのメーターが独立してドライバー側を向いており、表面のフラットフェイスガラスと併せて視認性も高い。

■5万5000円
■日本精機 Defi
☎03-3835-3639

Defi



↓表示項目	表示範囲
エンジン回転	0~9000rpm/ 0~11000rpm

Racer Gauge Tachometer

視認性を重視し、昼夜独立5段階の調光機能を装備。80φの大径と併せて抜群の視認性を誇る。大型のワーニングランプも装備しシフトタイミングを逃さない。完全独立動作タイプ。ブルー、レッド、ホワイトの3色を設定。

■2万6000円
■日本精機 Defi
☎03-3835-3639

SARD



↓表示可能項目
回転
水温
油温
燃圧※
車速
走行距離
残燃料
ラップタイム

※ST8130Pのみ

STACK ST8130 / 8130P

レースフィールドで鍛えられた本格的メーターシステム。視認性に優れたアナログタコメーターと、多数の表示機能の液晶メーターを組み合わせたロングセラーモデル。取り付けには専用メーターパネルKITが必要。8130Pは燃圧表示を可能としたモデル。

■27万円(8130P) 24万円(8130) 4万5000円(専用パネル)
■サード
☎0565-53-1166

Shadow Meter



VOLT METER

シガーソケットに差しこむだけで電圧を計測、表示できるアイテム。視認性の高いデジタルLED表示で確実に視認でき、電圧異常によるトラブルを未然に防止できる。

■3500円
■シャドウメータージャパン
☎045-805-5007

DIGITAL METER

デジタルメーター

PIVOT



↓表示可能項目
・アナログ表示
タコメーター
・デジタル表示
水温
電圧
油圧※

※別途センサーが必要

DUAL GAUGE DXT

アナログのタコメーターにデジタルディスプレイをビルトインした60φメーター。デジタル表示は3種類の項目を切り替えて表示可能。配線も故障診断コネクタへのケーブルオン。

■2万6000円
■ピボット
☎0263-46-5091

BLITZ



↓表示可能項目
エンジン回転数
水温
スロットル開度
車速
油温※
圧力※
空燃比※

※別途センサーが必要

FLO METER

LED LOOP GRAPHにより視認性をさらに向上させたφ74メーター。エンジン回転を指針で表示するほかに、最大2つのセンサーをデジタル数値で表示可能。取り付けはケーブルオン。温度、圧力、バキューム圧の表示には、別途センサーが必要。

■3万8000円～
■ブリッツ
☎0422-60-2277

A'PEXI



DIN3メーター

1DINサイズに液晶を埋め込み、3つの項目を表示。透過2層VFD管を使用し、アナログ感覚の視認性とデジタルの正確性を両立。セットされる温度センサーは測定範囲が大きく、ギアオイル温度にまで対応する。

■6万2000円
■Apex
☎0544-65-5061

↓表示項目
温度1
温度2
圧力

Defi



↓表示可能項目
・メーターアプリ
車速
エンジン回転数
吸気圧
油圧
燃圧
油温
水温
排気温
電圧
ギアポジ
・ロガーアプリ
上記項目
走行軌跡
横G
前後G

AD-Meter / SMART ADAPTER

Defi-Lnikアドバンスユニットに接続し、装着されているセンサーの情報をアンドロイド端末に表示。アプリは無料のメーター表示、有料のメーター表示、無料のロガーの3種類となる。

■1万6000円(本体) 無料～500円(アプリ)
■日本精機 Defi
☎03-3835-3639

Defi



↓表示可能項目
車速
エンジン回転数
電圧
時計
油圧※
燃圧※
油温※
水温※
排気温度※

※別途センサーが必要

ADVANCE ZD

視認性の高いOLEDディスプレイに、最大6つの項目を表示。モニター上にはシーケンシャルシフトランプも装備。装着には別途コントロールユニットが必要。センサーが同梱されるCSP(クラブスポーツパッケージ)の設定あり。

■3万2000円(CSP:6万9000円)
■日本精機 Defi
☎03-3835-3639

ULTRA



シフトインジケーター

現在のギアポジションの表示と、シフトアップポイントの設定によるシフト予告表示機能を搭載。使用には別売のRアンプ(6000円)が必要。AT車のギア表示も可能。表示色は青仕様の設定もあり。

■1万2800円
■永井電子機器
☎044-877-2441

ULTRA



↓表示項目
エンジン回転数
ツイントリップ
オイル交換時期

スピードモニタープラス

速度と回転数のほかに1mと100m単位の2ウェイ表示で走行距離を計測。設定により距離や走行時間などを表示可能。リミッター解除は不可。3000km、5000km、10000kmでオイルワーニング表示が可能。

■1万5800円～1万7000円
■永井電子機器
☎044-877-2441

GRReddy



↓表示可能項目
車速
エンジン回転数
水温
吸気温
点火時期
スロットル
エアフロ
インマニ圧
インジェクター
燃圧
A/F
燃費
パワー

※その他最大53項目を表示

インテリジェント・インフォメーター・タッチ

3.5インチのタッチパネルディスプレイを使用。フルカラーTFT液晶で視認性が高く、操作はすべてタッチ式のためシンプルな外観が特徴。装着はケーブルオンで完了する。

■3万9800円
■トラスト
☎0479-77-3000

JURAN



Water Temp. Sensor Attachment

社外水温計のセンサーを、ラジエーターホースへ割り込み装着するためのセンサーフィッティング。センサーネジはPT1/8テーパネジと、M16×1.5の2タイプがあり。ステンレス製のホース固定バンドも付属する。

■2940円
■タニダ
☎052-871-3741

Defi



Defi-Lnik ADVANCE UNIT

DefiのADVANCE BF/CR/ZDなどのリンクシステムをコントロールするためのユニット。双方向通信を採用し、最大で7個までのメーターをコントロールする。

■1万3800円
■日本精機 Defi
☎03-3835-3639

DIXCEL



サーモラベル

貼り付けるだけで容易に温度を計測可能としたステッカータイプの温度計。プレーキキャリア向けで、計測温度は150～240℃。キャリアのみならず、アイディア次第でその他の部位の計測にも活用できる。使い捨てタイプ。10枚入り。

■2400円
■ディクセル
☎072-654-0121

RFY



NSXメーター基盤修理

経年劣化により、コンデンサー等の不具合が起こり、さまざまな症状の不具合が起こるスピードメーター基盤の現物修理を行うメニュー。基盤のみのオーバーホール、300km/hスケールへの変更もオプションで行う。

■5万4000円～
■レーシングファクトリーヤマモト
☎079-567-4030

OTHERS

その他

WHEEL

【ホイール】

掲載データは 2015 年 4 月 30 日現在の情報です。価格表記は税抜き表記となっております。

SET-UP & PARTS CATALOG for HONDA NSX

最新ホイールは NSX のスタイリングを引き締める

ホイールのデザインはここ数年で急激に複雑化してきており、凝ったデザインのものが増えてきている。NSX のデザインは年月が経っているものの、その洗練されたデザインゆえ、そんな現代のホイールデザインに負けることなく磨きこなしちゃうのも NSX の魅力だ。最新のホイールを履けば今まで以上に足もとが引き締まり、車体全体がより現代風の印象に変貌させられるだろう。また、注意点としては、純正ホイール用のホイールナットは座面が球形状となっている特殊なもの。ホイール交換の際はデーパー座面の汎用ナットが必ず必要になるため、併せて素材やカラー、デザインなど理想的なアイテムをセレクトし、完成度の高いホイール周りをセットアップしたい。

鍛造製法
鍛造製法
1P = 1ピース構造
2P = 2ピース構造
3P = 3ピース構造

WHEEL

ホイール

Professor



SP3R 鍛造 3P
F 17×8.0 41-R 17×8.5 47
シルバー・チタンシルバー・フラットブラック・S.B.C (+1万3000円)・オプションカラー8色 (+3000円)
■6万4000円 (17×8.0)
■6万5000円 (17×8.5)
■タナベ SSR事業部
☎072-728-6700

Professor



SP1R 鍛造 3P
F 17×8.0 41-R 17×8.5 47
シルバー・ブラック・S.B.C (+1万3000円)・オプションカラー8色 (+3000円)
■6万4000円 (17×8.0)
■6万5000円 (17×8.5)
■タナベ SSR事業部
☎072-728-6700

Professor



MS1R 鍛造 3P
F 17×8.0 41-R 17×8.5 47
グレイシルバー・ブラック・S.B.C (+1万3000円)・オプションカラー8色 (+3000円)
■6万4000円 (17×8.0)
■6万5000円 (17×8.5)
■タナベ SSR事業部
☎072-728-6700

GT



GTV02 鍛造 1P
F 17×8.0 45-R 18×8.5 48
ファントムシルバー・フラットブラック
■3万8000円 (17×8.0)
■4万2000円 (18×8.5)
■タナベ SSR事業部
☎072-728-6700

ADVAN RACING



ADVAN RACING RZ 鍛造 1P
F 16×8.0 35-17×8.0 45/37-17×8.5 51-R 17×9.0 45/35-18×9.0 45/35
DARK GUN METALLIC・BRONZE・RACING HYPER SILVER (+4000円)
■3万9500円 (16×8.0) 4万7500円 (17×8.0) 4万8000円 (17×8.5) 4万8500円 (17×9.0) 18×9.0 (18×9.0)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360

ADVAN RACING



ADVAN RACING RZII 鍛造 1P
F 17×8.0 45/37-17×8.5 51-18×8.5 51-R 18×9.0 38/31-19×9.0 35/25
GLOSS BLACK & RING・RACING INDIGO BLUE & RING・RACING HYPER BLACK & RING (+4000円)
■5万5000円 (17×8.0) 5万1000円 (17×8.5) 5万9000円 (18×8.5) 5万9500円 (18×9.0) 6万8500円 (19×9.0)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360

Prodrive



GC-012L 鍛造 1P
F 17×7.5 51-18×7.5 51-R 17×9.5 44-18×9.5 45
ブリティッシュブラック・フラットブラック・ブリティッシュホワイト (17インチのみ)・ブリティッシュシルバー (18、19インチのみ)
■6万7000円 (17×7.5) 7万1000円 (17×9.5) 7万3000円 (18×7.5) 7万7000円 (18×9.5)
■プリダストンリテールジャパン
☎03-3563-6926

Prodrive



GC-05N 鍛造 1P
F 17×7.5 50-18×7.5 50-R 17×9.5 40-18×9.5 50
オルタナティブゴールド・ブリティッシュブラック・ブリティッシュホワイト・フラットブラック・オルタナティブゴールド・マシンドリム・ブリティッシュシルバー・マシンドリム (18インチのみ)・マシンドリム・マシンドリム (18インチ以上)
■6万5000円 (17×7.5) 6万9000円 (17×9.5) 7万8000円 (18×7.5) 8万2000円 (18×9.5)
■プリダストンリテールジャパン
☎03-3563-6926

BBS



LM 鍛造 2P
F 17×7.5 38-R 18×9.0 42
ゴールドディスク+シルバーダイヤカットリム・ダイヤモンドシルバーディスク+シルバーダイヤカットリム (+3000~4000円)
■8万4500円 (17×7.5)
■10万1500円 (18×9.0)
■BBSジャパン
☎03-5643-5090

VOLK RACING



G25 鍛造 1P
F 18×7.5 43-R 19×8.5 45
フォーミュラシルバー+ブラッククリア+リムエッジDC・マーカー・リムエッジDC (+2000円)・プリズムダークシルバー+リムエッジDC (+1000円)・プリズムクリスタルホワイト+リムエッジDC (+1000円)
■7万5000円 (18×7.5)
■8万4000円 (19×8.5)
■レイズ
☎06-6787-0019

ADVAN RACING



ADVAN RACING GT 鍛造 1P
F 18×8.0 45-18×8.5 51-R 19×9.0 45/35-19×9.5 50/30
SEMI GLOSS BLACK・RACING WHITE・MACHINING & RACING HYPER BLACK (+5000円)・MACHINING & RACING METAL BLACK (+4000円・18インチのみ)
■7万円 (18×8.0) 7万1400円 (18×8.5) 8万4000円 (19×9.0) 8万6000円 (19×9.5)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360

ADVAN RACING



ADVAN RACING RG-D 鍛造 1P
F 17×8.0 45/37-17×8.5 33-R 18×9.0 45/35
MAT BLACK・GOLD・RACING HYPER SILVER (+2000円)
■4万7500円 (17×8.0)
■4万8000円 (17×8.5)
■5万6500円 (18×9.0)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360

ADVAN RACING



ADVAN RACING RGIII 鍛造 1P
F 17×8.0 45/37-17×8.5 51-18×8.5 51-R 18×9.0 45/35-18×9.5 45
RACING GLOSS BLACK・RACING GOLD METALLIC・RACING HYPER BLACK (+4000円)
■4万9500円 (17×8.0) 5万円 (17×8.5) 5万8500円 (18×9.0) 5万9000円 (18×9.5)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360

ADVAN RACING



ADVAN RACING RSII 鍛造 1P
F 17×8.0 45/37-17×8.5 51-R 18×9.0 35-18×9.5 45
SEMI GLOSS BLACK・RACING HYPER BLACK (+4000円)・RACING HYPER SILVER (+4000円)
■5万5000円 (17×8.0) 5万1000円 (17×8.5) 5万9500円 (18×9.0) 6万円 (18×9.5)
■ワイエフシー (YFC)
☎050-7544-7360

gram LIGHTS



57C6 新 1P

SIZE F 17×7.0 43-R 18×8.5 52

COLOR マットグラファイト+マシニング・ヴェルヴェットマリン・マットグラファイト (-8000円)・蛍光ピンク (-3000円)

■4万3000円 (17×7.0)
5万円 (18×8.5 52)

■レイズ
☎06-6787-0019

gram LIGHTS



57Transcend 新 1P

SIZE F 18×7.5 40-R 19×8.5 45

COLOR スーパーダークガンメタ+リムエッジDC

■4万8000円 (18×7.5)
5万7000円 (19×8.5)

■レイズ
☎06-6787-0019

VOLK RACING



TE37SL 新 1P

SIZE F 17×7.5 40-R 18×9.0 45・18×9.5 40

COLOR プレスドグラファイト・プレスダブルブラック

■6万1000円 (17×7.5)
7万1000円 (18×9.0)
7万2000円 (18×9.5)

■レイズ
☎06-6787-0019

VOLK RACING



CE28N 新 1P

SIZE F 17×7.5 43-R 18×9.0 50・18×9.5 40

COLOR ブロンズ・フォーミュラシルバー+ダイヤモンドカットリム (+5000円)

■6万9000円 (17×7.5)
7万8000円 (18×8.5)
7万9000円 (18×9.0)
8万円 (18×9.5)

■レイズ
☎06-6787-0019

VOLK RACING



RE30 CLUB SPORT II 新 1P

SIZE F 17×7.5 43-R 18×8.5 52

COLOR マットライトグレー (ML)

■6万1000円 (17×7.5)
7万円 (18×8.5)

■レイズ
☎06-6787-0019

MEISTER



M1R 新 2P

SIZE F 18×8.0 45-R 18×9.0 45

COLOR アッシュドチタン・マットブラック・ホワイト・グリミットシルバー (+3000円)・ワークメタルブライト (+1万7000円)

■7万円 (18×8.0)
7万2000円 (18×9.0)

■ワーク ☎06-6746-2859 (西日本)
048-688-7555 (東日本)
052-777-4512 (中日本)

MEISTER



S1R 新 2P

SIZE F 17×8.0 43 (NA1)・17×8.0 40 (NA2)・18×8.0 45 (NA1/2)・R 17×9.0 45 (NA1)・17×9.0 40 (NA2)・18×9.0 45 (NA1/2)

COLOR アッシュドチタン・マットブラック・ホワイト・グリミットシルバー (+3000円)・ワークメタルブライト (+1万7000円)

■6万円 (17×8.0) 6万2000円 (17×9.0)
7万円 (18×8.0) 7万2000円 (18×9.0)

■ワーク ☎06-6746-2859 (西日本)
048-688-7555 (東日本)
052-777-4512 (中日本)

WORKEMOTION



D9R 新 1P

SIZE F 17×7.0 38-R 17×8.5 42

COLOR アッシュドチタン・ブラック・ホワイト・グリミットシルバー+ダイヤカットリム (+3000円)

■4万円 (17×7.0)
4万3000円 (17×8.5)

■ワーク ☎06-6746-2859 (西日本)
048-688-7555 (東日本)
052-777-4512 (中日本)

gram LIGHTS



57Xtreme 新 1P

SIZE F 17×7.0 43-R 18×8.5 52

COLOR マットグラファイト+マシニング・マットグラファイト (-8000円)・サンライトシルバー (-8000円)

■4万3000円 (17×7.0)
5万円 (18×8.5)

■レイズ
☎06-6787-0019

gram LIGHTS



57FXX 新 1P

SIZE F 17×7.0 42-R 18×8.5 50・18×9.0 45

COLOR ブラック&マシニング・サンライトシルバー (-6000円)

■4万6000円 (17×7.0)
5万3000円 (18×8.5)
5万4000円 (18×9.0)

■レイズ
☎06-6787-0019

DIGICAM



HUBRING SPACER 新

トレッドの微調整を行う挟み込みタイプのスペーサーに、ハブセンターリングを一体成型。スペーサーの弱点であった、取り付け時のセンターリング精度を高めたアイテム。回転時のバランス性能を高めるS.H.Pピッチ採用。厚みは3mmと5mmの2種類をラインナップ。

■3950円
■ケースバック
☎0566-54-0335

DIGICAM



ADJUSTABLE SPACER 新

微妙なトレッド調整を行う3mm厚の挟み込み型スペーサー。装着はホイールとハブの間に挟み込むだけで済むプレートタイプのため、手軽に使用できる。PCD114.3 5HとPCD100の4H共用のマルチピッチ設計。リーズナブルな価格も魅力。販売は1枚単位。

■1200円
■ケースバック
☎0566-54-0335

KSP ENGINEERING



NSX専用ワイドトレッドスペーサー NSX-R NA2-L NA2-R NA1R NA1

NSXの前後で異なるハブセンター寸法に完全に合わせ込み、アフターメーカーのホイール装着時のブレを無くしたワイドトレッドスペーサー。国産のジュラルミン材を使用し、切削加工により超高精度で製作。厚みは前後ともそれぞれ15mm、20mm、25mm、30mmの各4種類を設定。

■2万3000円 (1セット)
■ケイエスピーエンジニアリング
☎042-569-3150

WHEEL PARTS

ホイールパーツ

GtuneForged



NR-X2 新 3P

SIZE F 17×7.0 33-R 18×8.0 38

COLOR ※ディスク部: マシニングクリア・ブラック・マットブラック・ガンメタホワイト・ゴールド・BBF (+2万円)・アルマイト (+1万5000円) ※リム部: パワアルマイト・オーダーカラー (+8000円)・アルマイト (+1万5000円) ※ピアスカラー: クロームメッキ・ブラック (+5000円)・ゴールド (+5000円)

■7万2000円 (17×7.0)
9万円 (18×8.0)

■ジアラ
☎045-590-0311

JURAN



Long Hub Bolt 新

ボルト長を延長し、スペーサーを併用したトレッド調整の際の幅を広げる。先端をラウンドしているテーパ形状としたことでホイールの挿入性やホイールナットのかかりを向上させ、作業性も高められる。純正比で10~16mmロングになる。装着にはハブの取り外しとプレスによる圧入が必要となる。

■3000円 (4本)
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN



Heptagon Lock Nut 新

通常のロックナットで使われる縦ミゾのキーに加えて、本体も7角形としたことで2重の盗難防止効果を発揮する。形状は全長37mmの貫通タイプと38mmの袋タイプの2種類。カラーはブラック、ブルー、レッドの3色をラインアップ。

■5775円 (4個)
■タニダ
☎052-871-3741

JURAN



Racing Nut PRO 新

強度を重視したレーシングナット。ハブボルトと同じクロモリ鋼製で、高温環境下でも膨張率の違いによる緩みを防止。アルミナットよりもカシメにくい点もレーシング向き。細身に仕上げられており、軽量な点も魅力。長さ35mmと48mmの2種類。カラーラインアップは艶消しブラックのみ。工具は17mmを使用。

■2200円 (4個)
■タニダ
☎052-871-3741

ESPELIR



D1 SPECレーシングナット 新

最高の硬度を誇る素材を使用した軽量ナット。本体とカラー部分を別体構造としたことでホイールに接するテーパ部分がワッシャー効果を生じ、緩みにくいのが特徴。六角部分の面取りも施されており、ソケットレンチのかかりも良い。六角部分は17mm。

■2万円 (20個)
■エスピーリア
☎0942-32-2700

DIGICAM



HUB CENTRIC RING 新

ホイールとハブの隙間を埋め、ホイール取付けの精度を向上させるアイテム。アフターメーカーのホイール装着時の芯ブレを解消。ステアリングのブレなどを低減できる。センターが出やすくなるためホイールの脱着も容易になる。同社のワイドトレッドスペーサー用の設定もあり。

■1980円
■ケースバック
☎0566-54-0335



水村リアが愛する

ホンダスピリット

「こんなこと、全く予想してなかった」と、驚いた経験、ありませんか？

子供の頃あんなに苦手だった食べ物がある。今では大好物だったり、意識したことなかった友達は今では大好きな人になっている。たり……。

わたしにとって「全く予想してなかったこと」は、こんなに『ホンダ』に、そして『キータースポーツ』に自分が夢中になることでした。

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
私が初めて日本のモータースポーツを目にしたのは、日本に帰国してから偶然目にしたテレビ番組でした。その番組では、レースクイーンの仕事を特集していて、「いつかレースクイーンになりたい

その想いが叶って2011年、フォーミュラ・ワンに参戦していたホンダ系チームのレーシング・インテグリティ・レーシング・チームになることができました。

初めて行ったサーキットで観た、初めてのモータースポーツ。目の前で繰り広げられるマシンの戦い、それをつくり上げる



人達の努力、チームワークの素晴らしさ、緊張感あふれるサーキットの空気、そして、それを楽しむお客さんの笑顔！ 想像していた以上のたくさんの魅力に、それまで全く知らなかったモータースポーツにあつという間に夢中になりました。

ご縁があり翌年からは同じくホンダのチームでSUPER GTのレースクイーンを3年間務める事が出来ました。レー

スクイーンとして活動した4年間、フォーミュラニッポン、スーパーフォーミュラ、SUPER GT、そしてMONSTER GPと経験させてもらいましたが、全てホンダ系のチームでした。

レースの中には、応援していたチームがリタイアを余儀なくされたこともありました。悔しくてしょうがなかった想いを残したまま迎えた次のレースで、表彰台を獲得し、嬉し泣きで大号泣した時もありました。

MOOGPでは初めての世界レベルのレースを目の前で見て、世界選手権の凄さに感動し、もっと色々なレースをこの目で見てみたいと思ったきっかけになりました。

どのサーキットでの笑顔も涙も、すべてはホンダという日本を代表するメーカー

の存在があつたからこそ。私のモータースポーツ活動は、ホンダなしでは考えられない物になつてしまつたのです！

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
なんでこんなにホンダが好きになっ
てしまったんでしょう。それはたぶん、モ
ータースポーツというフィールドでのホン
ダが、私の知らない顔を持っていたからか
もしれません。

レースクイーンとして、私がモータースポーツに関わる前までのホンダは、ひとつの「日本を代表する自動車メーカー」でした。

アメリカでクルマ好きの友達が多かった学生時代、周りではホンダ車が大人気で、派手にカスタムをして楽しむ友達がたくさんいました。その影響もあって、私の中のホンダの印象は「車を楽しむ派手な輩やかさを持った車メーカー」だったのです。

でも、レーシングチームの一員としてモータースポーツのフィールドで活動していくと、その表に見える「華やかさ」の裏側の、たくさんの人たちの努力を見ることができました。「日本を代表する自動

車メーカー」と言われることの大変さ。多くの自動車メーカーが参戦する日本国内のモータースポーツというフィールドで、ホンダは「努力」ということが一番似合う印象に変わっていったのです。

★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★ ★
 そんなホンダのスピリットが強く感じられたのが、昨シーズン（2014年）でした。

SUPER GTはマシンがNSX CO
NCEPT GTに変わり、スーパーフォー
ミュラは全チームがSF14という新シャシ
ーにチェンジ。それに伴い、エン
ジンも新型に。

「新しいことをやれば、必ずし
くじる」というホンダのCMの
フレーズはいいですが、まさに
シーズン序盤はトラブルもあり、
ホンダ勢の活躍が見られ
ず、辛い時期が続いていまし
た。でも、「負けるもんか」とい
う言葉通り、そのままでは終わ
らなかつたのもホンダでした。

長年成されな

かつた富士スピードウェイでの表彰台をNSX CON

CEPT-GTが飾る
など、シーズン後半
で多くの活躍を見る
ことができました。最
初はダメでも絶対に超

えてみせる、そんな「ポ
ンダスピリット」を実現してくれました。

泣きそうになることが何回もありました。そのたびに思い出したのは、「負けるもんか」「たいてい、努力は報われな」「たいてい、夢は叶わない」「新しいことをやれば、必ずしくじる」というホンダのCMのフレーズでした。

この一見後ろ向きな言葉、初めて見た時は目を疑いました。でも、「負けるもんか」という言葉が最後に続きます。このフレーズに一瞬で心を奪われたのを覚えています。そして、この言葉は、わたしの大きな力になっているのです。

そんなホンダ大好きなわたくしが、チームと一緒に沢山笑って沢山泣いた、SUPER GT。

今季、ホンは5台のNSX CONCEPT-GTをSUPER GTに投入しています。ファンの皆さんには、ぜひ、サーキットで「戦う」NSX CONCEPT-GTの姿を見ていただきたいと思います。

シーズンはまだ始まったばかりの各カテゴリー。「ホンダ」の応援をよろしくお願いします！



2011～2014年までレースクイーンとして活躍。ホンダ愛が認められて2015年シーズンよりSUPER GTのドラゴ・モデューロ・ホンダレーシングにてModulo SMILEとして活躍中。明るいスマイルとアメリカ育ちの英語力を駆使し、ファンやVIPゲスト対応。オリバー・ターベイ選手のサポート。さらにチームHPでのコラム執筆など、才能を開花させている。アメリカ・ロサンゼルス育ちのバイリンガル。3月16日生まれ。特技は英会話・ダンス。

NSX is back!!

OUTLINE

ついにその日がやってくる。今年1月にアメリカ・デトロイトで開催された北米国際自動車ショー（通称：デトロイトショー）で、ホンダは次期NSXの市販版を公開。「秋から生産を開始」と改めてアナウンスした。新しいNSXは、すぐそこまで来ているのだ。

遡ること3年前。ホンダは2012年のデトロイトショーで次期NSXのコンセプトモデルを提案した。そして「V6エンジンをミッドシップに搭載」「スポーツハイブリッドSH-AWDの採用」「3年以内に市販化」そして「アメリカのR&Dで開発して、オハイオの工場で生産すること」が明言された。その時点でプロジェクトは市販化に向けて大きく動き出しており、公開されたコンセプトモデルのデザインはこの秋登場する市販モデルに受け継がれている。

実は、「NSX後継」とされるモデルが姿を現すのは今回がはじめてではない。日本のレース「スーパーGT」においてホンダは2010年から2013

復活の日は近い！ ついに、新型NSXの カウントダウンがはじまった

ドリーム・カム・トゥルー。

ついに新型次期NSXの登場が

秒読み段階となった。

エクステリアは市販版が公開され、

気になるメカニズムも

少しずつ明らかになっている。

ついに、新世代のスーパースポーツカーが

走り出す時が来たのだ。

年まで「HSV-010 GT」というベイスとなる市販車のないマシンを走らせていた。実は、そのベイスである「HSV-010」こそが開発が進みつつも2008年の世界的な景気悪化、いわゆるリーマンショックにより市販が白紙化されたNSX後継モデルだったのだ。

しかし、「HSV-010」はV10エンジンをフロントに搭載するFRベイス



SPECIFICATION

全長×全幅×全高	4470×1940×1215mm
ホイールベース	2630mm
パワートレイン	V型6気筒 3.5ℓツインターボ+モーター
エンジン最大出力	550ps
システム最大出力	580ps
トランスミッション	9速デュアルクラッチ
駆動方式	AWD (SH-AWD)
タイヤサイズ	F: 245/35ZR19 / R: 295/30ZR20
ブレーキキャリパー	F: 対向6ピストン / R: 対向4ピストン
ブレーキローター	カーボンセラミック
アメリカ現地価格	約15万ドル(約1800万円)

※編集部予想値(一部公表値含む)

包まれ感と開放感と優れた視界の絶妙なインテリアのバランスは新型でもかわらない。ダッシュボードは、まるで骨格のようなシルバーのフレームが特徴的。このアングルだと、シートはサイドサポートが大きく張り出していることがよくわかる。



キャビンフォワードでノーズの低い、ミッドシップらしいプロポーションは初代から受け継がれている。いっぽうで、ルーフからリヤへ伸びるCピラーは初代から大きく変わった部分だ。



ポデイは、モノコックではなくアルミのフレームにパネルを貼って作り上げるアルミスペースフレーム構造を採用。アウディとホンダだけが実用化していない稀有な構造を選んだ理由は、ひとえに軽量化のためである。ハイブリッドやAWDシステムの搭載で重量がかさむのは否めない新型だが、初代がチャレンジ的なアルミポデイだったように、革新的な手法で徹底した軽量化を断行するのである。

スポーツカーは軽さ

の4WDで、我々が抱くNSXのイメージとは大きく異なるものであったのも事実。そのコンセプトはリアルスポーツカーではなくラグジュアリースポーツカーだったのだ。

しかし、今度の次期NSXは違う。ハイブリッドシステムを組み込んだ4WDとはいえ、魂の根底にあるのはV6エンジンをミッドシップに積んだリアルスポーツカーなのだ。期待できないわけではない。

そんな次期NSXには、2つの大きな見どころがある。ひとつはパワーユニット&ドライブトレイン、そしてもうひとつはポデイである。

パワーユニットは、3.5ℓのV6エンジンをターボでドッキング。そこに3モーター式のハイブリッドを組み合わせて、「次世代スポーツカーの姿」を提案している。組み合わせるドライブトレインは、ホンダが磨き上げてきた「SH-AWD」。前輪はモーターだけで駆動し、左右独立のトルク配分を行なうことで回転差をつけてコーナリングフォースを生み出す、いわゆるトルクベクタリングシステムを組み込んでいる。



が命。パワーアップではなく軽量化で走りの性能を高める「タイプR」を生み出したホンダはそれをよくわかっている。

ライバルはフェラーリ488GTB、ランボルギーニ・ウラカン、アウディR8の新型、そしてポルシェ911ターボなど。走りのパフォーマンスは最低でもそれらと互角、狙うのは「それらより上」なのは言うまでもない。

初代NSXの登場から25年、そして生産終了から10年。ついに、NSXは復活する。圧倒的なパフォーマンスアップとともに。

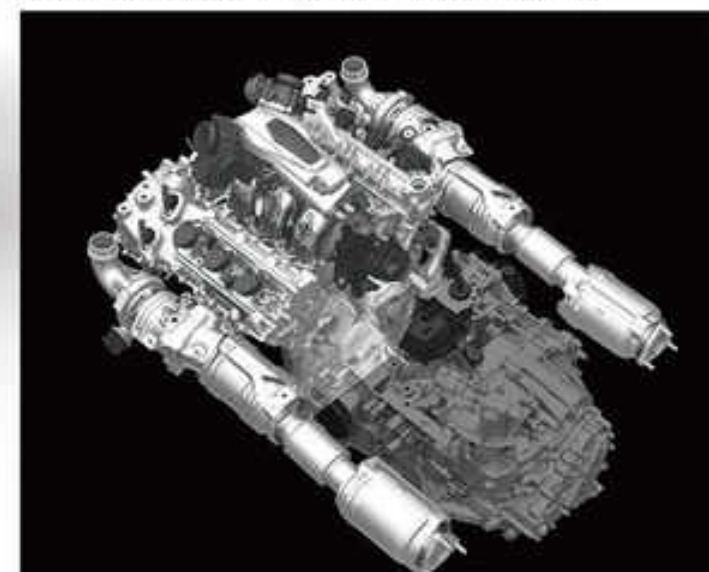
シンプルな初代に対し、新型は力強く張り出すフェンダーでダイナミックさを醸す。写真は北米仕様の「アキュラ」ブランドなので「A」エンブレムだが、もちろん日本仕様はホンダブランドで「H」エンブレムを組み合わせる。



人が座る位置は前後車軸の中心。その後ろに、搭載位置を下げるためにドライサンプ化されたV6エンジンがマウントされる。

NSX is back!!

吸気系も排気系も片バンクごとに左右が別れて完全に独立したシンメトリ設計。燃料供給は直噴のデュアルインジェクションで、精密な燃料マネジメントにより高出力と省燃費を両立する。



システム出力580psオーバー!?!
世界第一級の動力性能を実現する
コンパクト、そして低重心設計

ENGINE

新しいNSXに搭載されるエンジンは、排気量3.5ℓのV型6気筒ターボである。

1000万円台後半のスポーツカーともなればV8もしくはV10を搭載するのが常識で、唯一の例外といえるのは水平対抗6気筒のボルシエ911くらい。だから気筒数でいえばターボ付きとはいえV6の次期NSXはやや物足りない印象を受けるかもしれない。しかし、NSXファンなら気筒数がすべてではないことも理解していることだろう。

最大のメリットは軽さである。やはり気筒数が増えるとエンジンが大きくなり、部品点数も増えて重量がかさむ。軽さにこだわるNSXにとって重量増は徹底的に抑えたい。だから、V6なのだ。

もうひとつ、パッケージングへの影響も無視できない。V8やV10などマルチシリンダーとなればエンジン全長が伸び、それはエンジン搭載位置と搭載方法に大きな影響を与える。運動性能を考えれば最大の重量物であるエンジンはできるだけ車体中心に近づけて置けるかが重要で、シリンダー数は少ないほうが理想を実現しやすいのだ。

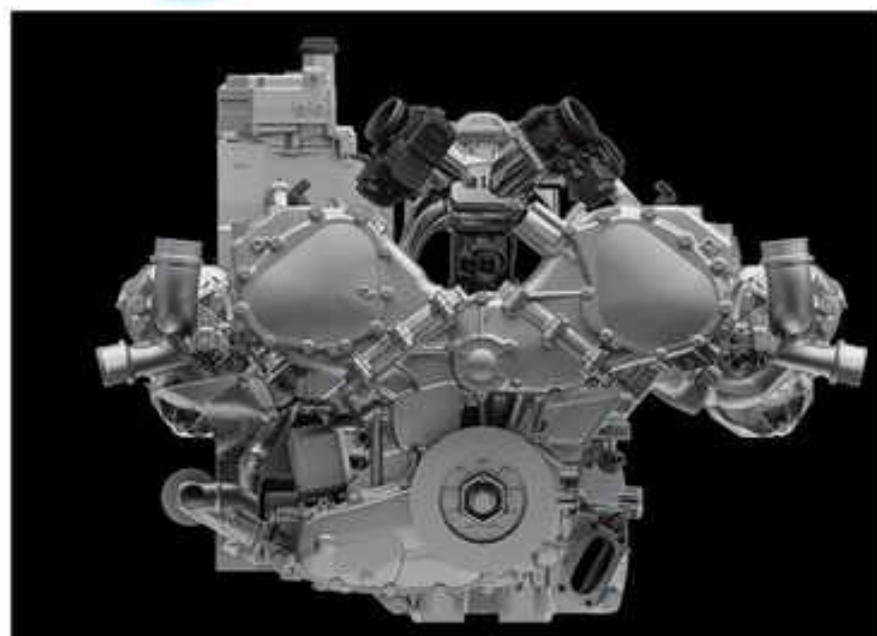
軽量化、そして搭載位置の適正化。スポーツカーの心臓に求められるのは決して、シリンダーの数でも排気量の

大きさでもないのだ。次期NSXは「名を捨てて実をとった」のである。出力は公表されていないが、エンジン単体で500ps程度、モーターも含めたシステム出力は580ps以上と噂されている。

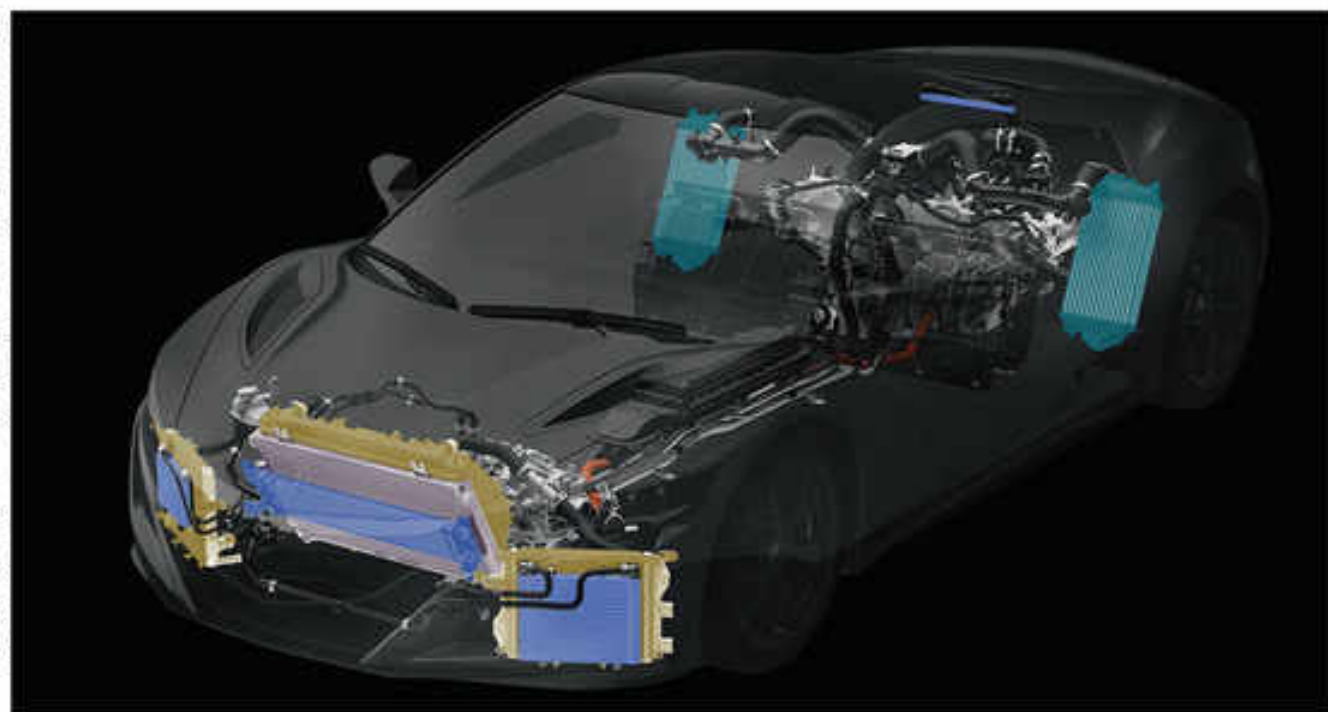
エンジンは当初、横置きで搭載される方向で開発が進んでいたという。しかし開発の途中段階において縦置きへとレイアウトを変更。



パワフルなパワートレインゆえに発熱量も多く、冷却系は合計10個のユニットを搭載。フロントには3つのエンジン用ラジエターを備え、中央の大型ラジエターは25度の傾斜をつけて取り付けられているのも興味深い点だ。また、そのエンジン用ラジエターの前にはツインモーターユニットやハイブリッドシステムの頭脳となるパワードライブユニット用の冷却系も設けられるという。また、インタークーラーは左右片バンクずつわけてエンジンの両脇に取り付けられている。残りふたつは、トランスミッション用の冷却系で、ひとつはエンジンルーム内、もうひとつは車両前部のエンジン用サブラジエター(左側)の前方に置かれる。



搭載位置を下げるために潤滑方式はドライサンプで、Vバンク角は一般的な60度ではなく高さを抑えて重心を下げるために75度となっている。



3 モーターハイブリッドシステムとSH-AWDの組み合わせ

は、新型NSXの大きなトピックのひとつである。近いシステムは今年発売された現行モデルのレジェンドです。すでに採用されているが、より高出力のエンジンを組み合わせ、さらに高い速度域で極限の運動性能を求められるリアルスポーツカーに組み合わせられるのだから期待は高まる。

そもそも、「3モーターハイブリッドシステム」はどんなものか？ シン

ブルに言ってみれば、エンジンとトランスミッションの間にひとつ、(次期NSXにおいては)前輪の左右それぞれにひとつずつ、合計3つのモーターを組み合わせた4WDのハイブリッドシステムである。前輪はエンジンと機械的につながっており、主駆動輪以外の駆動は電気の力だけに頼る「電動4WD」の一種だ。

基本システムはこの春に発売されたレジェンドと同じ考えだ。ただし、レジェンドはFFをベースとして前輪をエンジン+モーターで、後輪をモ



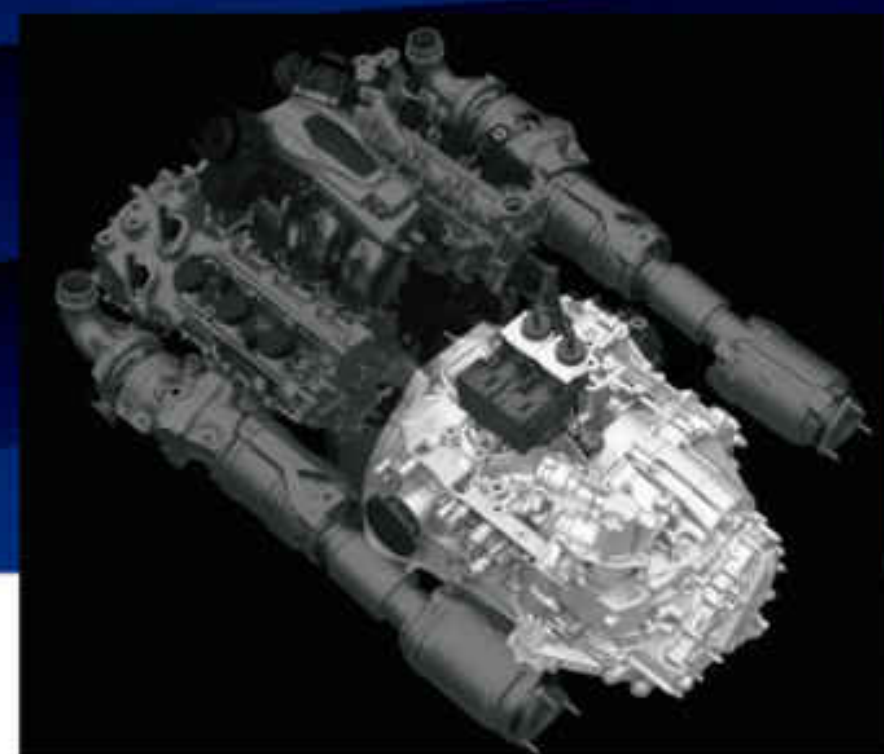
後輪用のモーターはエンジンとトランスミッションの間にサンドイッチして組み込まれる。スペックは明らかになっていないが、35kW(48ps)を発生するレジェンド用と同程度だろうか。



DRIVETRAIN



フロントはエンジンの動力が伝わるのではなく、モーターで駆動力を生み出す。左右独立した計2つのモーターを組み込んだユニットは、旋回中に左右のタイヤの回転差を生み出してタイヤ切れ角と以上のヨーモーメントを発生する。レジェンド用のモーターは27kW(37ps)×2だが、NSXでは果たして…。



トランスミッションは専用開発の9速DCT。クラッチ操作の不要ないわゆる「2ペダル」ながら、MT同様にダイレクトな加速フィーリングとMT以上に鋭いシフトチェンジを実現する。

4WDシステムが作る異次元の旋回性能 ハイブリッドの目的は省燃費にあらず



ターのみで駆動するのに対し、NSXでは前後逆転させて後輪をエンジン+モーターで、前輪をモーターで駆動する仕掛けとなっている。

なぜ、前輪は左右別々のモーターを持つのか？ その理由はトルクベクタリングにある。通常の自動車は前輪を曲げること

だけで曲がる力を生み出しているが、クルマの向きは左右のタイヤに回転差を与えることで変えることができる。左右のクロウラー

を逆方向に動かすことでその場で向きを変えることができる建設機械や戦車はその極端な例で、さすがにクルマはそこまでは無理なもの。左右の回転差でコーナリングフォースを作り出せるのだ。

その仕掛けを一般的にトルクベクタリングと呼び、たとえばランサーエボリューションなどでは電子制御のデフにより左右輪に回転差を与えることを実現している。NSXではそれを左右独立のモーターで行なおうというわけだ。ちなみに「SH-AWD」のSHとは「スーパーハンドリング」の略。AWDとはいっても悪路走破性や走行安定性を高めるために存在するのではなく、卓越したハンドリング性能と高いコーナリング性能を生み出すための飛び道具なのである。

ハイブリッドを採用する理由は、時代が求める燃費性能を達成するためであり、次世代スーパーカーをアピールするという側面もあるだろう。しかし真の理由は、駆動力を前後左右で適切に配分してコーナリング性能を高めることにある。

旋回性能は、これまでどんなスーパーマシンでも体験できなかった領域に突入しているのは想像に難くない。



新型NSXのボディは乗用車で一般的なモノコック構造ではなく、アルミ製のパイプフレーム。その理由は、効率よく素材を使うことで軽量のボディを作り上げるためだ。

ス ポーツカーとして初代NSXが目指したことのひとつが、徹底的な軽量化であった。量産車としては前例のないアルミモノコックボディとし、それを実現するためにアルミボディの生産手法を確立し、専用の工場まで建設したのだから並々ならぬ志の高さである。

新型NSXもその伝統を受け継いで開発されているのは言うまでもない。初代と違ってターボやハイブリッド機構、そしてSH-AWDシステムなどで重量がかさむのは避けられないところだが、それでもライバル勢が驚くほど軽い車重を実現する目標が掲げられているのだ。

その秘策はやはりボディにある。徹底的な軽量化構造を成立させたのだ。冒頭にも記したように初代は世界に先駆けた量産車初の



**究極の
軽さを目指して
異なる素材を組み合わせる
スペースフレーム構造**

生産はアメリカ・オハイオの新工場で

次期NSXの生産を担当するのは、日本ではなくアメリカだ。そのためホンダは、オハイオ州にある新型NSXの開発を行うホンダR&Dアメリカズのオハイオセンターに隣接する場所に約7000万USD(約84億円)を投資して新型NSXを生産するための新工場を設立。既存のオハイオ工場から約100名の従業員を選抜し、今年秋からの生産に備えてトレーニングを重ねている。



BODY

アルミ製のフレームに、適材適所の素材で作られたパネルを貼ってボディを完成させる。最近のミッドシップスーパーカーのトレンド通り、リヤウィンドウ越しに美しいエンジンが鮮明に見ることが可能だ。



アルミモノコックボディで歴史に1ページを刻んだが、今回は別の手法を用いてチャレンジャーしている。いわゆるアルミスペースフレーム構造だ。

これは、アルミでフレームを作り上げ、そこにパネルを貼りつけていく手法。貼るパネルは、超高張力鋼やアルミはもちろん炭素素材つまりカーボンも使われるという。アルミは鉄とは異なりフレームを成型する際の自由度が高い。その特性を使うことで、先代NSXのようなアルミボディよりもさらに軽い車体を作り上げようと言われている。

アルミ製フレームを中心としていくつもの素材を適材適所で使い分ける「マルチマテリアル スペースフレーム」と名付けられたこの構造で、新型NSXはライバルのなかで最軽量かつ高剛性のホワイトボディを手に入れているという。そして今後、「タイブR」などさらなる軽量モデルが発売される場合は、高価ながらより軽いカーボンパネルの使用範囲を広げることさらに軽い車体を手に入れることもできそう。

**NSX
is back!!**



高機能、そして情熱的 初代の美点だった視界の良さも受け継ぐ



メーターパネルはカラー液晶式。レッドゾーンを7500rpmからとしたアナログ表示の大径タコメーターをスポーツカーらしく中心とし、その中にデジタル式スピードメーターを配置するほかマルチディスプレイとして機能する。その右にはバッテリー残量、左には上に油温系、下にチャージ/アシスト系がレイアウトされている。もっとも左にあるのは小さなアナログ円形メーターはステアリング系(SH-AWDの冷却系?)の温度表示だろうか?



センタークラスターにはタッチパネル式ディスプレイが組み込まれていて、ここには地図だけでなく車両情報も表示することになるだろう。その下はエアコン操作ユニット。そして「インテグレート・ダイナミック・システム(iDS)」の切り替えダイヤルと続く。これはパワートレインやサスペンションの制御をシーンやドライバーの好みに合わせて切り替える仕掛けだ。モードは「クワイエット」「スポーツ」「スポーツプラス」「トラック」を用意。



シフトレバーはなく、かわりにセンターコンソールにシフトスイッチが備わる。これは新型レジェンドに採用されたものと基本的に共通(違いはMを備えることだけ)で、レバー操作をスイッチに置き換えたもの。前進は「D(ドライブ)」と「M(マニュアル)」の切り替えのみで、マニュアル変速操作はステアリングに備えたパドルで行う。駐車ブレーキも電子式で、信号待ちなどでブレーキペダルから足を離しても制動力を保持するホールド機能付き。

フ エラリー、ランボルギーニ、ボルシェ、そしてレクサスLFA。世界屈指のスーパーカーはインパネを中心としたドライバーズインターフェイスに大きな主張があり、なおかつ個性にあふれている。上に挙げたブランドやモデルはどれもコックピットに強烈なインパクトがあり、ドライバーを非日常へと誘うものだ。

そんな超一流ライバルの仲間入りを果たす新型NSXもまた、コックピットは鮮烈だ。

インテリアを見てまず感じるのは、先代NSXの面影がしっかりと残っていることである。ダッシュボードの造形は柱となるセンタークラスターから、まるで羽を広げるかのように左右へ広がる「発展型T字レイアウト」。センタークラスターは緩やかに角度をつけて寝かせ、ダッシュボード上面も低くすることで乗員に圧迫感を与えず開放感と良好な視界を得ているのも先代譲りだ。

いっぽうで時代が大きく変わり電子デバイスが増えたこともあり、スイッチのレイアウトは大きく変わっている。注目点はセンタークラスターの下から

らセンターコンソールにかけて、スイッチが一直線上に並んでいることだ。これはシルバードゥルンで目立たせて見た目の特徴としていただけでなく、左右並列にスイッチを置かないことで、迷うことなくブラインドタッチできることを狙っているに違いない。

トランスミッションがMTではなく2ペダル化されたことに伴いシフトセレクターはフロア配置ながらスイッチ式となり、ステアリングの奥にパドルシフトを備えるのは先代との最大の違いだ。

シートは、サイドサポートを強調したデザインのバケットタイプ。初代NSXの標準車がそうだったように、ラグジュアリーな雰囲気も感じさせる仕立てだ。

しかしオプション、もしくは今後登場するであろうより高性能な派生モデルにはさらにホールド性を高めた形状のシート、もしくはフルバケットシートが用意される可能性は高い。

良好な視界は運転しやすさに直結するが、低いインパネと広いガラスエリアによる視界の良さも、初代から受け継がれている。



シートは「SPORTS HYBRID SH-AWD」が生み出す驚異的なコーナリング能力に対応する、ホールド性の高い形状。デザインもそれを主張するものだ。

最大の特徴は、 主翼上面エンジン配置

全長わずか12・99m。乗車定員はパイロットを含めて7名だから、その点ではステップワゴンと変わらない小さな飛行機だ。しかし、その意義は大きい。自動車メーカーが、いつかは飛行機を作りたいという思いから、本当に市販ジェット機を作ってしまったのだ。

ホンダジェットは、ただ「自動車メーカーが飛行機を作りました」というだけではない。エンジンの搭載位置を見てほしい。かつてこんな飛行機を見たことがあるだろうか。主翼の上に支柱（パイロン）を設置して、エンジンを搭載しているのだから。これこそが、「ホンダらしさ」の表れだと言えるだろう。

なぜこんなところにエンジンがついているのか？ 大型旅客機においては、主翼の下にエンジンをぶら下げていることが多いのはご存じだろう。それに対して小型ジェット機の場合は、主翼の下にエンジンを吊り下げるだけのスペースをとると、地上で胴体を高くしておかなくてはいけないため、

乗降性が悪くなるなどのデメリットがあることから、その方法はあまりとられない。ではどうするかというと、胴体後部に取り付けることが多い。

しかし胴体後部にエンジンを搭載すると、その支持構造のために、胴体後部はスペースが狭くなってしまう。それを避けたいと思ったホンダは、主翼の上側にエンジンを搭載することを考えたのだ。

それによって、ホンダジェットは胴体後部に広いスペースを確保することができ、快適な居住空間を備えることができた。

また、エンジンを主翼の上面に配置したことには別のメリットもあった。高速飛行時に発生する空気抵抗（衝撃波）を抑える効果も生じさせるのだ。これによって、同クラスの他機を上回る速度と優れた燃費性能を実現している。

ホンダが夢を実現した。バイクメーカーからスタートしたホンダはやがて4輪車メーカーへとステップアップし、F1でもチャンピオンを獲ったが、いつかは飛行機を作るのが夢だったという。その夢である量産ビジネスジェットを発売したのだ。そして、クルマと飛行機、ぜんぜん別の乗り物ではあるが、やはり共通する「ホンダらしさ」があった。

最大の特徴である主翼上面に配置されたエンジン。流麗なカウルに包まれている。主翼よりもう少し後方に配置されている。

HondaJet

Take off!

PHOTO：金子信敏
REPORT：斎藤精一郎



2015年4月23日、羽田空港にホンダジェットが飛来し、報道陣の前に記者発表会が行われた。価格は約5億4000万円だという。



真後から見るとよくわかるが、エンジンを支持するパイロンに対して、エンジン自体は胴体側に少しオフセットして搭載されている。

ホンダジェットに搭載されるHF120型ターボファンエンジン。ホンダとGE(ゼネラルエレクトリック)が作った合弁企業「GEホンダ」が開発したものだ。



胴体後部とノーズ部に荷物室があり、クラス最大の容量を誇る。ゴルフバッグ6個を搭載することが可能だという。

ボディはカーボン製

最大の特徴は、そのエンジンレイアウトだが、それ以外にもホンダ独自開発の機構がいくつも搭載されている。そのひとつは、自然層流翼と自然層流ノーズだ。物の表面における空気の流れには大きく分けて層流と乱流の2種類がある。そのうちの「層流」は、スムーズに空気が流れる流れかたで、文字どおり乱れて流れる「乱流」よりも空気の摩擦抵抗が大幅に少なくなる。とはいえ、空気は必ずしも機体によってスムーズに流れるとはかぎらず、条件によっては乱流となる。このホンダジェットでは、主翼とノーズの形状を独自開発し、高速飛行時においても層流の境界層が広く保た

ホンダジェットには ホンダ車と共通する スピリットがある

れるようになっている。

また、外板の凹凸やリベットなどによって、層流は容易に失われてしまうので、ホンダジェットでは、主翼にアルミ一体削り出しスキンを採用したり、リベットの数や位置を最適化することで、より好ましい層流を実現しているという。これらの空力特性によって、ホンダジェットは速度や燃費を向上させている。

もうひとつ、自動車ファンにもなじみの技術がホンダジェットの特徴のひとつとなっている。カーボン複合材だ。ホンダジェットでは、胴体構造にカーボン複合材を採用している。ねらいはF1などと同様、軽くするためだ。さらに、胴体の組み立てにおいては、ハニカムサンドイッチパネルと、スティフィンパネルの2種の構造様式を組み合わせて一体成型するというユニークな製造技術を開発しているという。

またエンジンも独自開発しているという。これを特筆しておきたい。ホンダは2輪車、4輪車ともに数々のエンジンを作ってきた。ガソリンのレシプロエンジンにおいては高い技術を持っている。しかし、ジェットエンジンはまったくの別モノだ。しかも、飛行機の場合は、ふつうは機体とエンジンは別のメーカーが作る。それをホンダはエンジンも機体も作ってしまったのだ。やはりエンジンメーカーだという自負があったのだらうか。ただ、ホンダには過去にガス



パイロンの形状を見ると、エンジン後部の下側の部分が、後に伸びるような形になっている。空力的な工夫だろう。

ホンダジェットと NSXに共通するスピリット

タービンエンジンを研究していた歴史があり、そこは多少有利に働いたかもしれない。

それにしても、最大の特徴である主翼上面エンジンをあらためてよく見てほしい。パイロンに対してエンジンはオフセットして搭載されているし、パイロンの後側の形状も、複雑な造形になっている。これはおそらくこの部分の空力設計に苦労したからだろう。主翼上面エンジン配置と、言葉で言うのは簡単でも、実現するのはそう簡単ではないだろう。なにせ誰もやっ

ていなかったことなのだ。

しかし、ホンダは自動車メーカーとしても、節目節目に、誰もやっていなかったことを実現してきた。機械式4WS、VTEC、ホンダマチックなどだ。それらは必ずしもメーカーとして楽な道ではなかっただろう。しかし、それをやったのは、誰もやっていない新しいものを世に送り出すことに意義を感じていたからにちがいない。

NSXも例外ではない。NSXは、エンジン横置きV6ミッドシップスーパースポーツカーというだけでなく、世界初のオールアルミボディを実現した。それは容易なことではなかったはずだ。しかしホンダはそこにこだわった。

主翼上面エンジン配置とオールアルミボディ。そこには共通する「ホンダらしさ」がある。

ホンダジェットは、一般ユーザーがそうそう買える製品ではない。NSXよりもさらに買える人は少ないだろう。それでもやっぱり同じスピリットが息づいているなんて、なんとも嬉しく感じるではないか。



「ハイパーレブ」

車種別チューニング&ドレスアップ徹底ガイドシリーズ

vol.193

ホンダ NSX3

No.3

2015年7月13日発行
発行人 ● 鈴木賢志 編集人 ● 渡辺文緒 発行所 ● 株式会社三栄書房
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエアー7F
編集 ☎03-68897463 FAX ☎03-68897465

受注センター ☎048-988-6011
販売部 ☎03-68897462
広告部 ☎03-68897461
FAX ☎048-988-7651

ホンダ NSX

スポーツカーの王様として再び登場

100%
REV

100%
REV

1993

NSX No.3



ホンダ NSX 100% REV
「路上コンディショニング」を
手に入れる!

最新モデルの登場

攻めの一手で
至高を追求する



ホンダ NSX
大公開

100%
REV

100%
REV

最新モデルの登場

チューニングパーツカタログ

ホンダ NSX
チューニング
パーツ
カタログ