HONDA
NSXタイプRのすべて

平成14年7月12日発行
モーターファン別冊
ニューモデル速報　第303弾!!

HONDA

NSX タイプRのすべて

マイナスリフトで旧タイプRを大幅リード

特別増ページで新登場のタイプRに加え、クーペも紹介

試乗レポート

河村康彦／桂　伸一

■開発ストーリー／デザイン・レポート／メカニズム詳密解説
使い勝手徹底チェック／NSX標準車紹介／NSXヒストリー
バイヤーズガイド／縮刷フルカタログ

300弾突破特別アンケート

回答者全員プレゼント
モーターファン別冊オリジナルステッカー

モーターファン別冊

ニューモデル速報

モーターファン別冊　ニューモデル速報　第303弾!!

ホンダNSXタイプRのすべて

CONTENTS

★NSX-R：ドライビング・インプレッション
マイナスリフトがスタビリティを秀逸に極めた …… 河村康彦 …… 4

★タイプR 新旧比較ドライビング・インプレッション
サーキットベストのセッティングにさらに進化 …… 桂　伸一 …… 10

★開発ストーリー
究極を極めたスポーツカーのさらなる進化 …… 大久保敦彦 …… 18

★メカニズム詳密解説
スポーツカーの“純度”とバランスのメカニズム …… 近田　茂 …… 22

■NSX標準車紹介
スポーツカーなれど光るラグジュアリーの気品 …… 本誌・松永大演 …… 14

★ホンダエンジニアリングの職人魂
エンジンをより純粋な存在へ …… 本誌・高橋昌也 …… 30

★東邦テナックス　カーボンコンポジット工場見学
究極のボディパーツ、カーボンコンポジットのできるまで …… 本誌・小林和久 …… 32

★NSXヒストリー
NSXその進化の軌跡 …… 本誌・小林和久 …… 38

★デザインレポート
性能に磨きをかけて …… 本誌・松永大演 …… 34

★使い勝手徹底チェック：NSX&NSX-R
昂る野生を満たすライブな仕掛け …… 飛鳥　学 …… 46

★バイヤーズガイド
最高の速さと最高の楽しさのために …… 尾崎友章 …… 50

●「速けりゃいい」ってもんだよね …… フォト：服部真哉 …… 2
●カラーピンナップ …… フォト：森　信英 …… 44
●プレゼントコーナー …… 52
●300弾突破記念特別アンケート …… 53
●ニューモデル速報ヒストリー …… 56

◆ホンダNSXタイプR縮刷フルカタログ&NSX縮刷カタログ …… 88～57

モーターファン別冊　ニューモデル速報　第303弾!!
「ホンダNSXタイプRのすべて」
平成14年7月12日発行
発行所：株式会社三栄書房　発行人：町田英明
ホームページURL　http://www.sun-a.com/
編集スタッフ：松永大演／木村　浩／忍澤　勉／高橋昌也／小林和久／千葉真紀子／青柳有美／鍋麻衣子
〒169-8588 東京都新宿区北新宿4-8-16　☎03-3364-3812(販売部)
☎03-3364-3813(編集部)

●デザイン：エディプロ／トータス
●表紙撮影：斉藤　正　撮影車：NSX-R

©三栄書房　☆法律で認められた場合を除き、本誌からのコピーを禁じます。

「速けりゃいい」ってもんだよね

速けりゃいいと簡単に言っても
重要なのは「速い」ために必要な条件を
満たしていること
運転のしやすさも、そのひとつ
マイナスリフトを与えた安定性もそのひとつ
ただエンジンが速いとか
足がいいとか
そうしたことだけじゃなくて
「速けりゃいい」っていうのは
本当はすごく繊細で
難しいこと

フォト：服部真哉

MotorFan

レポート：河村康彦　フォト：中野幸次／服部真哉

限界性能を獲得

マイナスリフトがスタビリティを秀逸に極めた

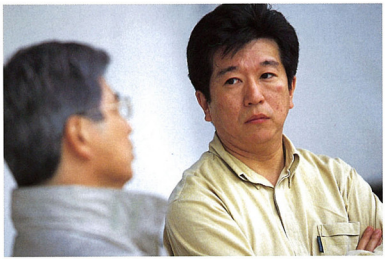
クルマを走らせる悦びも土壇場？

危機感を抱いている。「日本のスポーツカー」に対しての危機感だ…。

走りのポテンシャル的には「文句ナシに第一級」のお墨付きを世界各

ドライビング インプレッション

NSXタイプR (3.2ℓ/6MT/RWD/ミッドシップ)



▲LPLの上原さんと、試乗後の印象について語るレポーターの河村さん。進化の大きさにホンダのスポーツカーに対する思いの深さを感じ入った。

▶何といっても、今回の最大の注目点はマイナスリフトを実現したボディ。その効果は、100km/h時点で明らかに体感できる。

もっとも注目されるのは、フロントのエアアウトレット。この採用によって下面流の整流ができるようになり、グランドエフェクトによってNSXはダウンフォースを得ることができたのだ。従来からランクアップされた走りのフィーリング。タイプRは12年の歳月を経て、新たな走りを手に入れたのである。

地のマーケットで獲得したスープラは、しかし間もなくの生産中止を公にした上で現在〝サヨナラセール〟を展開中だ。観音開きドア付きのフル4シーターという常識破りのデザインを特徴とした「RX-8」の登場を明らかにしたマツダも、それと引き換えにピュアスポーツカーであるRX-7の生産・販売には終止符を打つことを表明している。

街や幹線道路、あるいは名の知れた高速道路へと出てみれば、そこは今や「日本の風物詩」とさえ言われてしまいそうな相変らずの混雑や絶望的な渋滞の連続。かと言って、それではと気持ち良く走れそうな空いた郊外道路へと脚を進めてみれば、今度は理不尽なまでに低く設定された速度規制と意味もなく延々と続くイエローラインに、それを盾として身を隠したある種の〝公務員〟が何とか自らの手柄を上げよう(?)と罠を仕掛けて快走中の獲物を待つ……と、悲しいかなそんな構図も見えてしまうのが現状だ。

さらに、自動車テクノロジーの進歩の上でも大いなる武器となってきた電子技術やIT技術の進歩も、皮肉なことにスポーツカーにとっては必ずしも友好関係を結ぶとばかりは考えられない。

ご存じバーチャル技術の進歩が、実際のドライビングの楽しみを知る機会というものを幾ばくかの人々から奪い取る可能性が否定出来ないからだ。圧倒的に美しい画面を提供し極めてリアルなクルマの動きを再現出来るTVゲームは、今や前述したようなリスクとストレスを抜きにして限界時のドライビングの醍醐味というものを手軽に味わせてくれる(ような気にさせてくれる)。そしてあろうことか日本というこの国では、今や自動車免許の取得が可能な年齢に達してもその事にすら興味を示さない若者の比率も増してきているらしい。

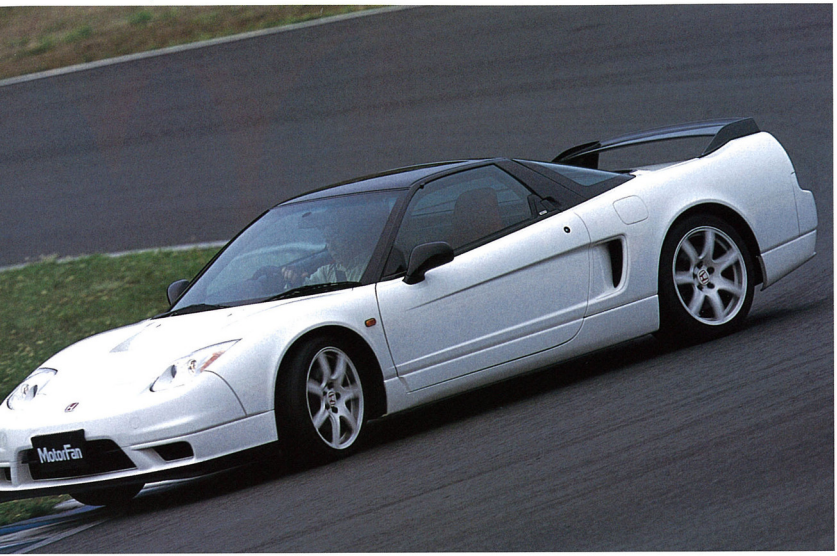
かくして、スポーツカーが生き抜いて行くためには何とも厳しい状況が、この国には揃い過ぎるほどに揃ってしまっていることは否定のしようがない。あぁ、もはや日本では世界をアッと言わせるスポーツカーを生み出すところか、〝クルマを走らせる悦び〟をリアルに味わうことすら難しいのだろうか?

いやそんな事はない。日本にだって誇りも希望もある。何と言っても世界に冠たるスーパースポーツカー、「NSX」があるのではないか!

日本にライバルはいない 世界に誇るNSX

NSXは正真正銘の、そして日本で唯一のスーパースポーツカーだ。「スーパースポーツカー」とは何か? こうしたハナシを始めると、例によってまた収まりのつかない喧々ごうごうたる論議となってしまいそうだが……。

よく動くサスペンションが高い



▲コーナリングマナーに関しても、旧タイプとは違う特性を示している。すべり出してしまった場合の挙動は、やはりミッドシップの難しさを持っているが、そこに行くまでのがんばり具合は新型が明らかに上である。

●世界の頂点を狙ったクルマづくりを目指し、工場やテストコースの新設さえを厭わずに開発を行ったこと
●オールアルミ・ボディという、世界にも稀有で困難な目標にチャレンジしたこと
●誰の目からも一級のスポーツカーらしいルックスを備え、実際の走りの性能も間違いなく世界一級レベルに達していること

など、こうした事柄をもってぼくはNSXをハッキリとそのように認めている。世界に冠たる量産車メーカーであるホンダが手掛けたという点も、世界のライバルには見られないNSXならではの凄さだろう。ライバルと目されるスーパースポーツカー——例えばポルシェにしてもフェラーリにしても——は、言うまでもなくホンダよりも遥かに規模の小さなメーカーの手による作品。本来は“薄利多売”を原則としたマスプロの論理によって成り立つ量産車のメーカーが、それとは全く異なる開発・生産・販売方法を取らなければならないこうしたクルマを手掛けること自体、極めて大胆でチャレンジングな行為であると感心をし、また驚かざるを得ない事柄なのである。

こうして、「ホンダだからこそ出来たスーパースポーツカー」であるNSXは、1990年の誕生以来常に進化を続けてきた。スポーツカーとは常に手を加えつづけていないとたちまちその魅力を失ってしまう厄介者だ。日本車の場合、設定された販売目標（台数）に届かないと本格的なリファインの機会が削減され、それゆえにさらにセールスのペースが落ち込む、という悪循環に陥る例が少なくない。が、そうした図式はことスポーツカーに関する場合まさに致命的。にもかかわらず、そうしたスパイラルに陥ってフェードアウトをさせられた日本のスポーツカーたちがいかに多いことか。

その点、ホンダは「スポーツカーの売り方の何たるかを知っている唯一の日本車メーカーである」とぼくは思う。ホンダが販売の成績にかかわらず常に進化の手を休めなかったことも、NSXが常に世界のスーパースポーツカーの中で輝き続けられることの重要な要因なのである。

2001年のリファインによって固定式のヘッドライトが与えられた最新のNSX。もちろんこれが、10年前の1992年から3年間にわたりおよそ500台が発売されたという最初のタイプRに続く、今回の“2代目タイプR”のベースとなったモデルだ。新型でも「R化への文法」は、基本的に初代の場合のそれより

▶量産車では初となる手作業によるバランス取りなどが実施された3.2ℓエンジン。電子スロットルの開閉プログラムも変更されて、よりサーキットでの扱いやすさが印象的。

と同様の手法を踏襲している。すなわち、まずは徹底した軽量化を実施。さらには専用のエンジンチューンやシャシーチューンを施すことで、〝走り〟と〝速さ〟に対することだわりを標準車以上に示すというわけだ。

〝2代目〟ゆえの重要なポイントは、このクルマが徹底した空力デザインを意識して開発されていること。単に空気抵抗を減らすだけではなく（CD値は0・32）、ダウンフォースを得ることが大きな目標に掲げられたことに注目したい。通常は高速時に発生するクルマを浮き上がらせようとする力＝リフトを打ち消し、さらに地面に押さえつけようとする力＝ダウンフォースを発生させることで走りと速さに磨きをかけようと目論んだのが〝21世紀のタイプR〟のデザインの特徴。サスペンションのセッティングもダウンフォースの発生を前提とした設定で、これにより初代タイプRがウイークポイントとしていた低速時のアンダーステアを解消。と同時に、高速時の安定性はダウンフォースによって確保しようという作戦である。前輪側でマイナス0・040、後輪側でマイナス0・060という揚力係数を誇るボディには、180km/h走行時でトータル25kgという「地面に押さえつけられる力」が働く計算だ。絶対値としては大きくないように思われるかもしれないが通常のクルマではさらに大きな「浮き上がらせる力」が作用するのが常。実際、前出の数字は〝標準車〟と比べるとその差は50～55kgというから、違いは決して小さくない。

真っ赤に彩られたバケットシートに腰を沈め、ヒップポイントとペダル高さとがほとんど同一という〝足投げ出し型〟の典型的なスポーツカースタンスでドライビング・ポジションを決める。「せっかく軽量化を売り物としているのに…」と感じる人も多そうだが、無段階電動式のスライド調整はこうした前後方向への位置決めが敏感に影響をするスタンスの場合には特に有効な機能ではある。レカロ製のシートはリクライニング調整機能を持たないタイプだが、ぼく自身は100％満足の行くポジションを得ることが出来たことを報告しておこう。

イグニッションキーをひねると、タコメーターの針が跳ね起きると同時に背後から勇ましいエンジン音が響く。軽量化を追求した〝R〟では、エンジンルームとキャビンとのパーティションガラスも薄板化されているのだ。1速2速3速…とアップシフトを繰り返す。ギヤレシオが細かく刻まれた6速MTの操作感と各ギヤ間のつながり感は抜群。「握った際のひっかかり感までを気にして手彫りを行った」というシフトパターンが頭頂部に刻まれた新デザインのシフトノブも、特に引き側の操作感が優れていてこのクルマにふさわしい逸品と言える。

レーシングエンジンばりの各部バランス取りや、ピストンとコンロッドの気筒間の相互重量バランス取りが行われたタイプR用の3・2ℓV6VTECユニットは、期待通りの強力なパワー感と一級スポーツカー用と呼ぶにふさわしい官能的なフィーリングを、アクセルペダルを踏むドライバーへとたっぷり還元してくれる。実質300ps級のハイパワーの持ち主ながら、どんなシーンでもトラクション能力に余裕を感じさせるのはやはり駆動輪の上にどっしりと荷重を載せたミッドシップカーならではの特長だ。フルスケール300km/hのスピードメーターを与えられたにもかかわらず、もてぎのロードコースのバックストレッチ半ばにして早くもタッチしてしまうスピードリミッターの存在は何とも煩わしい。もはや実質的な効力を失った「280ps自主規制」と意味不明な「180km/hリミッター」の存在は、極論すれば日本のスポーツカーが世界に羽ばたこうとするのを阻害する、日本固有の悪しき決まりごととすら思えてしまうのだが…。

▲ドアノブ付近にNSX-Rの文字。こう表記して「NSXタイプR」と発音する。

▲エンジンのバランスの良さが、スムーズな回転やピックアップを実現。このサウンドもまた快感の大きな要素だ。

印象的な高速域でのフラットライド

ノンパワーのステアリングとハードなセッティングのサスペンションが低速域で生み出すスパルタンな走りのテイストに、まずは走り出しの瞬間から「やはりこいつは〝公道上を走れるレーシングマシン〟だな」といった雰囲気を意識させられる新型タイプR。が、速度を増して行くにしたがってそうした印象が急速に影を潜めて行くのはちょっと意外だった。

少なくとも完全舗装のもてぎのサーキット上では、「真円度のすこぶる高い車輪が、滑るように路面上を転がって行く」といった快適性の高ささえ味わえる。特に140km/hを越えるあたりからはそうしたテイストが加速度的にアップ。例のダウンフォースは高速域では微少なひょこひょことした動きを抑制する効果もあるはずで、こうしたフラットライド感の演出にもひと役かっているのだろう。

タイプRでのサーキット・ドライ

▲マイナスリフトの安定感の高さは鼎栖の超高速テストコースによっても実証された。

ブと耳にすると、細いロープ上を真剣勝負で渡るような、そんな危うさをイメージする人がいるかもしれない。が、実際のこのクルマでのドライビングは、むしろ拍子抜けするくらいにイージーでリラックス出来るものとさえ言って良いものだ。「4速全開のオーバー150km/hコーナリングが楽しい」と表現をすれば、ぼくの言いたい事柄の幾ばくかをイメージしてもらえるだろうか。4つのタイヤにどっしりと荷重がかかったこうしたハイスピード・コーナリングは、わずかな挙動の違いからそのクルマの素性をスパリと言い当てしまうカメラマン氏の口をして「何とも安定しきったものに見えた」というほどである。

一方、こうして高速時の安定度が高いとなると、低速コーナーでの敏捷性が心配という人もいることだろう。事実、初代タイプRのウィークポイントがそこにあったことは、当のホンダも言外に認めている。

ところが、新型タイプRではダウンフォースの発生を軸とした空力チューニングがその救世主となった。前述のように、空力チューンによって高速スタビリティが飛躍的に高まった分をマージンとして、低速域でアンダーステアを弱めるメカニカルなシャシー・チューニングを採用することが可能になったわけだ。「フロントの接地性をリヤに対して相対的に高めるセッティング」が行われたことで、確かにタイトターンでのノーズの食いつき限界が従来型のタイプR、そして〝標準車〟に対してグンと高いことを実感出来る。こうした低速域での身のこなしの軽やかさは、間違いなく新型タイプRの走りの特徴として挙げられるものだ。

ミッドシップカーらしく静止状態では全荷重の60%が後輪にかかるというタイプRで、が、相対的にそうして前輪荷重の小さなクルマでありながら、ことさらにターンイン時の荷重移動を心がけたりしなくてもコーナリング中の〝切り増し〟の操作に対して確かな反応を示す点も特筆に値する。前輪グリップ力がピークを過ぎたゾーンでもその落ち込みが少ないこうした傾向には、「専用に新開発を行ってもらった」というBSポテンザRE070の持つポテンシャルの高さも当然寄与しているに違いない。今回のテスト走行はドライ路面に限られたが、こうした条件の中では周回数を重ねることによる熱ダレの実感も少なく、常に安定した接地感を発揮してくれたことが印象に残った。

ところでこう書いてくると、新型タイプRが「思ったよりもイージーに扱えるクルマ」と、そんな印象を抱く人が多いかもしれない。実際ぼくも、ピットロードを後にして本コースに乗り出した瞬間に、そんな風に感じたことは事実である。

けれどもタイプRが攻めれば攻めるほどに、ドライバーの意向に応えてくれるモデルであることもまた事実だ。

自らの素足の裏で直接ディスクローターを挟んでいるかのようなペダルタッチを示すブレーキは、その最大の効力を発揮させるためにはやはり走行中の荷重移動を念頭に置いた

▶リフトをマイナスへ移行させる要となるのがこの前後のシステム。フロントはラジエターを通過するエアを上方に排出。リヤはスポイラーとディフューザーによる。

▼リヤプッシュの変更など、リヤサスのスタビリティ向上も走りの確かさを支える重要な変更項目である。

▲重量配分と同等の前後マイナスリフト比を実現したことで、速度域ごとの挙動変化には破綻がなく、ドライバーにとって扱いやすいクルマとなっている。

オペレーションを行う必要があるし、扱いやすさにかまけたラフなステアリング操作を行えば、過大なテールスライドを呼び起こしてたちまちコーナリング・スピードを大きく低下させるか、時によってはミッドシップカーならではの、一瞬にしてその場で回ってしまうかのような早いスピンモードに陥らせてしまう可能性もあるのだ。

新型タイプRは確かに絶対的な速さと乗りやすさを大きく向上させてはいる。が、それだけに真剣勝負のタイムアタックで好成績を残そうとなると、一筋縄では行かないドライビング・スキルを要求してくるクルマでもあるのだ。

◆◆◆

このところのIT技術の進化ぶりには目を見張るものがある。極めてコンパクトな矩体の中に様々な機能を詰め込んでしまうのも日本のお家芸で、例えば昨今の携帯電話の中には驚くなかれ、の「32和音」での着信メロディを売り物にするものすらデビューしている状況だ。けれども…。

いくら着メロの機能が進化をしても、人は携帯電話が発する音質で本当のクラシック音楽を楽しむことが出来るのだろうか？　同じように、いくらバーチャル技術が進歩したからといって、人間はモニターの上だけで本当のドライビングの楽しさを味わうことなどが出来るのだろうか？

そうした素朴な疑問を抱いた人には是非ともこのクルマの走りを味わってもらいたい。そこでは、バーチャル技術などでは及びもつかない、文字通りに五感を刺激する至福に満ちた走りの瞬間が待ち受けているのだから！

緊急試乗！ 鷹栖で実感した高速スタビリティの高さ

締め切り間際に急遽、NSXタイプRを鷹栖のテストコースで試乗することができた。何といってもここの特徴は、超高速でのハンドリングやスタビリティが確認できることにある。試乗したのは速度リミッターを装着しないテスト用のモデル。新旧のタイプRを比較すると、旧モデルはフロントが敏感でリヤがぐにゃっく感じだったが、新モデルは不確定さのないシャキッとした安定感がある。特にアップヒルを過ぎるあたりなど、旧モデルのナーバスさに対して、新モデルはしっかりとした接地感が持続される。また200km/hくらいでのコーナリングでもギャップを越えたあとに、新モデルはなめるようにいなして何の修正舵も必要ない。ちなみにメーター読みトップスピードは280km/h、7000rpmを6速で得た。

レポート：桂　伸一

▲ベース車両の進化に加え、各部の徹底した軽量化、エンジン・パワートレイン系のセッティング最適化などにより、圧倒的な速さを実現した。

7年ぶりの復活でより進化した生粋の"スポーツ"

初代と復活した二代目。新旧2台のNSX-Rを比較するという嬉しくも責任重大なレポートである。

タイプR流風の先駆けとなったNSX-Rをさらに進化させた。というよりも速さと楽しさをどうすれば"深化"させられるか、に開発チームが取り組んだ結果が新型である。

その起爆剤になったのは新しい空力スタイリングとタイヤサイズ変更による標準モデルのポテンシャルアップにあることは明白だ。それを使えば「タイプR」も確実に進化する。こうしてごくわずかな生産台数であるにもかかわらず、長い休眠期間が解けて再びRが開発された。

ホンダというメーカーは企業として円滑な操業が続き体力が蓄えられたとなれば、かならずこうしたカタチでユーザーに"還元"してくれる。RVやミニバンのメーカーだなんだといわれながらも、ホンダのスポーツ魂は日の目を見るタイミングが合えば、温存しておいた技術を一気に展開する。技術者たちが徹底的に練り上げた、といったところがいかにもホンダらしくて共感できる。

だからただの自動車好きだけではなく、操る楽しさと速く走る楽しさを知っているホンダファン、いや今やタイプRファンといったほうがいいだろう、そうしたユーザーに応えるから他社とは違うファン層が根付き、支持してくれるのだ。

さて、グランプリホワイトの初代NSX-Rを前にすると今だに鮮明に蘇るのは、アイルトン・セナも乗った初代NSX-Rの試乗会である。当時、黄金の第2期F1活動に邁進していたホンダは、日本GPの翌日に、まだレースの余韻が残る鈴鹿サーキットで試乗会を開催していた。'92年だったと思うが、そのときの目玉がNSX-RとドイツのGTカーレース用ADAC仕様だった。そこに現れたアイルトン・セナと中嶋悟の両ホンダドライバー。

多くの媒体関係者とセナ登場を察知した一部のファンが注目するなか、NSX-Rに乗り込んだセナはエンジンを始動するやいなやモーター然と回転を上げ、ブラックマークを延々と残しながらコースへと飛び出して行った。NSX-Rの豪快さも凄いが、まるでレーシングカートのような感覚でNSX-Rというスーパースポーツを扱うセナの振る舞いは現役バリバリのF1ドライバーのコントロール能力の奥深さをさまざまと見せ付けられた思いだった。

この行為がウケたことを知ったセナは、今度はADAC仕様に乗り込み、再びアクセル全開でクラッチミート。……と、今度はタイヤのグリップが大幅に優るスリックタイヤのためホイールスピンとはいかず、見事にクラッチを滑らせてしまった。

数周のデモランのうちに帰ってきたセナの照れた笑顔は、けしてGPでは見せない人間味溢れる表情なだけに忘れられない。個人的にも、ホンダにとってはもちろん愛すべき天才が初代NSX-Rを振り回したという生涯の記憶に残る1日であった。

新型エンジンとも互角に戦える初代の技術の高さ

あれから10年。二代目の初乗りは場所が変わって、もてぎの東コース。

久しぶりに納まる初代のコクピットは、鮮やかなレッドのレカロフル

新旧タイプR 比較インプレッション

■新NSXタイプR（3.2ℓ／6AT／RWD／ミッドシップ）
■旧NSXタイプR（3.0ℓ／5AT／RWD／ミッドシップ）

サーキットベストのセッティングにさらに進化

微小操舵の応答感も、より明確化

レポート：桂　伸一
フォト：中野幸次／斉藤　正
服部真哉

前回のNSXタイプRの登場によって、ホンダはひとつのスタート地点に立つことになった。インテグラ、シビックなどへのタイプRの波及である。ミニバンのホンダとのイメージも定着するなか、「昔からのホンダらしさ」を明確化する記号が確立したのだ。そんなエポックメイキングな旧タイプRと、この新タイプR。はたして時代の隔たりは、どこまでホンダの技術を高めただろうか。これは単なる新旧比較ではないのである。

まずは初代から乗り込む。

タイプR専用にチューンされた3ℓがリミットの8200rpmに達する勢いや中間レスポンスの鋭さなどは、驚くことには・2ℓの新型と比べてもフィーリング的に遜色ない。

これはどういうことか。日進月歩は大げさにしても着実に進化を続けるエンジンが、10年前の3・2ℓと、LEVに対応した現在の3・2ℓのレベルと変わらないのだ。

もちろん厳密にいえば排気量分の違いはあるが、3ℓの回転の滑らかさと、アイドリングからクラッチミートが可能なほど柔軟なトルク特性と、トップエンドに向かってもまだパワフルになる特性や、突き抜けるサウンドの刺激性などは現代のエンジンと対等に戦える10年も前にこの技術があること自体驚きで、まさに次世代の先進性だったのかと改めて思う。

では新型の3・2ℓはといえば、エンジンからの鼓動や振動はごく低く抑えられて各部の精度が上がった印象を受ける。アクセルを踏み込んだ時のペダルのストローク量が短くなり、反力がわずかに強くなった。まるでフォーミュラカーのように微妙なコントロールが効き、ペダル自体の剛性感もあがった。余談だがアクセルストロークは短くなったが、クラッチが深い（アクセルからすれば）点は少々気になる。

アクセルを踏み込むと、躍動感の高まりはサウンドとしてリヤから迫り来るものがあるが、V6とは思えないほど回転バランスが整ったまるでモーターのようなアッドスムーズなまま分厚いトルクとともにトップエンドまでの一気感がある。3ℓはもちろん、標準の3・2ℓをも完璧にしのぐ勢いだ。

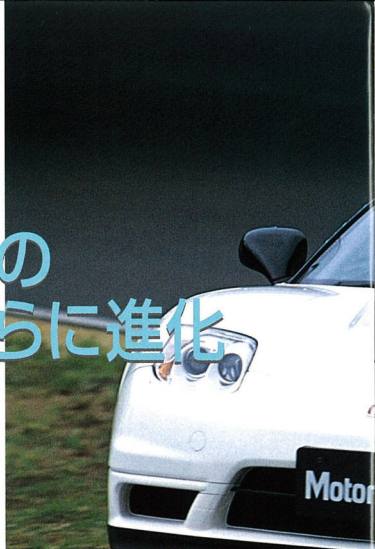
アイドリング域では3ℓに比べてやや重厚さが加わったサウンドだが、音質は基本的に同じ。

あえていえば7000rpm以上で吸気音だろうか、高周波が耳に届く。8200rpmのリミットに変化はないが、その域に達したとこでもうーイオクターブ上に音の奥行感というのか、深みというのか違いがある。エンジンのトルクの太さはさらに強まったのは排気量の違いだから当然だが、ゼロスタート時のクラッチミートはさらに粘り強く柔軟性が増した。

6速ギヤの効果は、まずシフトの操作性が断然軽い。グリップ部を球状に大きくしたことでバーヘッドが重くなったのだろうか、ニュートラルからなギヤにシフトしようと動かし始めると、途中から吸い込まれるように軽く入る。初代は金属同志の当たりを直接感じるほどダイレクトだが、素手で掴まるよりはグローブをはめたくなる感触。

1速分増えたことで特に3速～4速のシフトアップ後の回転落ちが少なく小気味よくつながる。3速が若干ローギヤ化され4速はクロースするギヤ比は、つまり加速重視。5速のギヤ比も初代の5速よりローで、6速が初代の5速よりも若干ハイギヤになる設定だ。

ダウンヒルストレートでは下り始める前にすでに180km/hの速度リミッターに達する。ここで3ℓと3・2ℓの差が歴然とする。4速にシフトして即リミッターが作動するのはもちろん3・2ℓのほう。リミッターの介入は滑らかで、一瞬何で加速しないのか分からないほど自然。レーシングマシン並みにハードな



サスの印象は変わらず。もてぎのピットロードを加速しながら、路面の荒れは目で見るよりも、乗っているほうがダイレクトに感じ取れる。サスとともにボディも締め上げられた印象は新旧変わらず。

初代のステアフィールはニュートラル付近に、確かに10年前当時のドイツ車はこうだったと思えるダルな領域がある。握り拳分ほどの操舵ではほとんど姿勢は変化しない。ステア角で45度以上からフロントの回頭性は急激に高まり、90度まで切ると操舵反力はしっかり強くなり、キャスターアクションも手伝って、ニュートラルに戻ろうとする力から重さを増す。もてぎの高速S字やその後のヘアピンなどでは切り込んだステアリングを保舵することと、リヤの動きに対応するのに汗をかく。

操作性の向上により より正確に、さらに速く

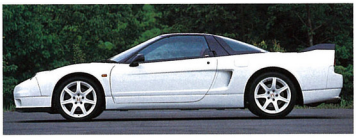
新型はステア初期から舵角どおりリニアに応答する。その動きはまるでレールに導かれたかのようにフロントを軸に曲がる。フロントの慣性重量が軽いMR（ミドシップ）ならではの軽く素直な動き。初代とはタイヤのグリップ力も違うし、サスの設定もストロークさせながら、その動きを抑えるという感覚。操安性に対する考え方の違いもありそうだ。

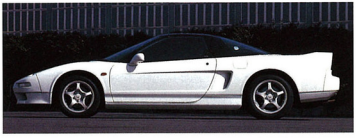
フロントが入る（曲がる）と、次はリヤの動きである。初代は初期応答が遅れるため、狙ったラインに乗せようとすると、どうしても舵角を増やしてしまう。曲がり始めると今度はリヤが遅れて追従し始めるが、舵角が大きいから結果的にリヤのスライドを誘発させる。特性としてはアンダーオーバー。しかもオーバ

新型

旧型

●旧型は標準車に対して、中身の軽量化には徹しているが外観上の変更点はほとんどないといっていい。違いをあげるとするならば、専用のアルミホイール（フロント：15インチ/リヤ：16インチ）と、フロントノーズにつく「H」の赤バッチ程度である。対する新型は、先に行われたマイナーチェンジをベースに、リヤスポイラーなどが装着されている。また、ホイール径は前後とも17インチに拡大された。





新型

●旧型で特徴的なのはダッシュボードに張られた素材である。フロントウインドウへの反射を防ぐためスウェード生地が全面に貼られる。また、シートはカーボン素材によるフルバケットシート。前後スライドの調整を正確に行うため、電動スライドが採用されている。搭載されるエンジンは、3ℓ。標準車に対しスペックの変更はないが、チタン製のコンロッドが採用されるなど、ハイレスポンスのパワーユニットとしている。新型は、ダッシュボードには旧型のスウェードが暑苦しい、汚れが目立つとの反省から、ハイマットラバーを採用。新しい素材感を追求している。シートは旧型同様の電動スライドを採用。この設定は開発当初からのLPLの上原氏の意向でもある。搭載されるエンジンは3.2ℓ。市販車初の手作業によるバランスどりが施された。

旧型

▲1992年から3年の間限定発売された初代NSX-R。

ーステアに変化した時のリヤの動きは極めて速いため、そのスライドの始まりを的確に掴む、研ぎ澄まされた〝腰のセンサー〟が必要になる。

新型はステア初期から回頭するから、舵角は少なくて済むし、サイズアップされたタイヤのグリップレベル拡大によってリヤの安定感は圧倒的に高くなった。

新型はポテンザRE070によるグリップ力の高さと、接地面の変化の少なさとでステア操作は舵角なりの手応えと反力（重さ）が自然に増える。初代が途中から急激に反力を増すのとは対照的で、荷重の軽いフロントからでも路面からの情報はよく感じ取れる。軽いパワーアシストに慣れ切った体には今更ながら初代はこんなにタフだったっけ、である。

タイプRということでサーキットの全開走行をメインに話をしているが、もちろん一般公道で飛ばす程度とはケタ違いの重速域である。

ということを踏まえたうえで、初代は東コースでさえ、3ラップほどするとリヤタイヤは発熱から内圧があがりグリップは明らかに低下して、パワーオンでもオフでもリヤのスライド量は増えてナーバスな動きになる。腰のセンサーが効くのはココからだ。特に高速コーナーでは微妙にドリフトするリヤに対して、適度な駆動力を与えながらフロントでの修正をどうミキシングするか。その時の車速、コーナーのアール、路面とのグリップ状況で操縦方法も臨機応変に対応する必要があった。

ヘアピンのように大舵角をあて、アクセルオフで進入した際に、流れ始めたリヤのスライドをどうステア修正しながら駆動力で安定させられるか。これはもう職人の技が要求される。

新型が〝深化した〟と思うのは、これらのナーバスな動きから解放されたためだ。高速コーナーではリヤの安定したグリップ力があるし、ステア修正の必要も最小限で済む。150km/h以上なら空力によるダウンフォースも強力なアシストとなるだろう。S字コーナーでパワースライドし始めたリヤの動きを取束させることも容易になった。

タイヤによるグリップレベルの増大と、それを活かすサス。ポテンシャルのあがったエンジンとそれを引き出す6速ミッション。そして最後にそれらのエネルギーを抑え込むブレーキ力もタフになった。

MRレイアウトのクルマでは駆動力の加え方、抜き方と、ブレーキの減速による荷重移動のしかたで曲がりやすくも、安定させるも、また不安定な状況を作り出すことにもブレーキは深く関わってくる。

初代に比べて新型のブレーキは、連続走行での耐フェード性が高まった。ペダルタッチの変化が抑えられ剛性感もあがった。しかもペダル踏力を弱める、いわゆる減速Gの抜きのコントロールが行いやすくなった点が、姿勢のコントロールのしやすさに直接結びつく。

初代は乗り手を選んだ。

新型ももちろん選ぶが、その範囲はより広がった。タイヤの効果もあるが、一般公道での乗り味も断然よくなり、ロードカーとしての質も高くなった。という点は標準のNSXがすでにそうだ。がともかくスポーツカーが消えていく現在、ホンダだけが最強のNSX-Rを復活させるという、あらゆる意味での技術力の違いを見せ付けたことは確かだ。

■主要諸元表

主要諸元	車種	NSX タイプR（新型）	NSX タイプR（旧型）
寸法・重量	全長(mm)	4430	4430
	全幅(mm)	1810	1810
	全高(mm)	1160	1160
	室内長(mm)	920	995
	室内幅(mm)	1460	1460
	室内高(mm)	980	980
	ホイールベース(mm)	2530	2530
	トレッド(mm) 前	1510	1510
	トレッド(mm) 後	1540	1530
	車両重量(kg)	1270	1230
エンジン	種類	V型6気筒DOHC	V型6気筒DOHC
	ボアxストローク(mm)	93.0×78.0	90.0×78.0
	総排気量(cc)	3179	2977
	圧縮比	10.2	10.2
	最高出力(kW[ps]/rpm)	206 [280] /7300	- [280] /7300
	最大トルク(Nm[kgm]/rpm)	304 [31.0] /5300	- [30.0] /5400
	燃料供給装置	ホンダPGM-FI	ホンダPGM-FI
燃料タンク容量(ℓ)		70	70
トランスミッション	ギヤ・レシオ 1速	3.066	3.071
	2速	1.956	1.952
	3速	1.428	1.400
	4速	1.125	1.033
	5速	0.914	0.771
	6速	0.717	—
	後進	3.186	3.186
ファイナル・レシオ		4.235	4.235
ステアリング		ラック&ピニオン	ラック&ピニオン
サスペンション	前	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン
	後	ダブルウイッシュボーン	ダブルウイッシュボーン
ブレーキ	前	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
	後	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
タイヤ・サイズ		215/40R17(前) 255/40R17(後)	205/50ZR15(前) 225/50ZR16(後)
性能	最小回転半径(m)	5.8	5.8
	10・15モード燃費(km/ℓ)	8.6	9.2
東京地区標準現金価格(万円)		1195.7	970.7

■NSXタイプS（3.2ℓ／6速MT）

スポーツカーなれど光る ラグジュアリーの気品

意外なほどに街中でも快適な走りを実感

タイプRの再登場によってラインアップを整えたNSXだが、Rの登場によって標準車やタイプSが中途半端な印象となってしまうのではないか？　との疑問もあるはず。ここではタイプSの試乗を中心に、NSXの素顔をレポートしてみたい。

レポート：松永大演　　フォト：中野幸次／斉藤　正

マイナーチェンジでより現代的にリファイン

青山のホンダ本社で手渡されたのは、NSXタイプSのキーだ。地下駐車場でも独特のまぶしい光を放つボディカラーはイモラオレンジ。パールの配合された新色だ。日ごろミニバン系、トール系が取材の対象となることが多いせいか、ボディのその低さにも驚かされる。決して「乗り込む」という表現ではなく、地べたに座り込む感じだ。

01年末にマイナーチェンジを実施されたのだが、一見するとその違いはリトラクタブル・ヘッドランプを固定式に変更しただけのようにも見える。しかし、固定式ヘッドランプはウインカーやポジションランプを一体化して収めてしまっているために、従来はバンパー内にあったウインカー類が一切なくなっている。またバンパーからボディサイドにかけての下端部がリデザインされ、より安定感のあるカタチとなった。実際には、ボンネット形状も変更されているのだというから驚きだ。

空気抵抗の低減（ノーズを低く造ることができる）やランプの汚れを防ぐために採用されたリトラクタブル方式のヘッドランプだが、開閉のための機構やモーターなど構成要素を考えると軽く仕上げることができないのはデメリットである。また、NSXでは以前ヨーロッパをロングツーリングした経験があるが、山沿いの多くのトンネルの連続ではヘッドランプの開閉が大げさであり、雨まじりとなるとヘッドランプの汚れが格納されることですぐに乾燥した状態でこびりつく。それらを嫌うとずっとヘッドランプを上げた状態で走ることとなるので、リトラクタブルの恩恵はあまり感じなかった。

現在ではランプユニットも小型化され、低いノーズにきれいに収まることなどからも、これは進化であると断言することができるだろう。

タイプR以外はNSXではないのか？

さて、タイプRが存在することによって、クーペやタイプSは単なる廉価バージョンとなってしまったのだろうか？　何しろトップエンドの

▲こちらは標準車。6速MTのほかに4速ATを選ぶこともできる。その他にタルガトップのタイプTもラインアップされる。

▲標準車に対して10㎜のローダウンがなされたのがタイプS。装備的にはほぼ変わらないものの、高いスポーツ性を強調。

スポーツカーとして、速さを追求するのは自然だ。その点ではタイプRこそが真のNSXといえるのかもしれない。しかし、改めてこのタイプSに乗ってみて実感したのは、タイプRの存在によってNSXというクルマの位置する幅がより広く明確になっているということだ。その詳細な答えを出すまえに、タイプSで走ってみよう。

普通のセダンと圧倒的に違うのは景色の見え方だ。周囲のクルマのすべては、非常に背の高いものに見える。フロント左右のフェンダーが盛り上がっているので左右の感覚は意外とつかみやすく、さらに背の低いことが車幅感覚を理解しやすくしている。これはミニバンに対する背の低いセダン系の特権でもあるが、「下から周囲のものが見えることで「見えないところに何があるのではないか?」といった不安が少ないという面もあるようだ。ミニスカートの女の子が横断歩道なんかを歩いているとちょっとドキドキ。

センターコンソールとともにシフトレバーは高い位置にあり、シートの低さがいっそう強調される。タイプSにはチタン製のシフトノブが装着され、硬くヒンヤリとした感触が手のひらに伝わる。6つの前進ギヤにリバースと、多くの選択をしなければならないのだが、レバーの操作感はカッチリとしておりこのギヤを選択しているかは明確だ。また、この小気味よさがスポーツカーを操っているのだという実感を伝えてくれる。クラッチやステアリングは平均的なレベルからいえば重いのだろうが、決して何かを引きずっているような(フリクション的な)嫌な感触ではなく、逆痛に感じることはない。

大きな排気量と軽量ボディは街中でも安楽

3・2ℓの自然吸気で280㎰というパフォーマンスを与えられているものの、エンジンは街中では決して扱いにくいものではない。たとえばまったくごねることなくアイドリングでクラッチをつないで発進していけるし、アイドリング・プラスくらいの回転数でシフトアップしていくと、気がつけば街中の流れでも4速などは平気で使えてしまう。かろうじて走っているのではなく、そのままかなり速度が落ちたところからでも粘って加速できるし、エンジンがバタつくようなこともない。

つまりは、こうした規則正しい(?)渋滞などのなかで、NSXは非常にジェントルな表情を見せてくれる。この点で、普通のセダンとなんら変わりのない扱いやすさを提供する。アクセルは、スロットルを直接ケーブルで引っ張るかわりに電気信号を伝達するドライブ・バイ・ワイヤ式。この方式はアクセルオフからオンに移るときなど、微妙な操作に対してセンシティブな感じが出しにくい(無反応な部分があってその先でポッとトルクが出てくるような感じ)とも言われていたが、ことNSXに関してはそうした違和感が一切なくきわめてスムーズだ。隣との会話を阻害するような振動や騒音、加減速時のぎこちなさなどは一切なく、いい意味で普通のクルマでいてくれる。

ここまで話しを進めてきて、快適なNSXでは満足と感じる人もいるかもしれない。しかし、今クルマを降りてしまうのは、ちょっともったいない。もう少し結論まで付き合っ

ていただけないだろうか。試乗はまだ終わったわけではないのだ。

首都高へとクルマを進めよう。

青山の本社からほどなくして、足を投げ出す低いアイポイントが普通に感じてきたのだが、料金所ではおじさんがやけに高い位置に感じられる。気のせいかもしれないが、いつもよりちょっと親切にも感じる。

アクセルを踏みこむことによって、アイドリングから高いトルクを感じさせるエンジンだが、踏み込むことによってトルクは実に自然に思うとおりに高まりはじめる。相変わらず、電子スロットルはそのエンジンの存在を感じさせない。ドライバーとしては接スロットルを操作しているようなダイレクトな気分にさせられる。流入車線で大きめの加速操制に入ると背後のエンジンサウンドが急変する。クォーン！　という、いわゆるカムに乗った大音響を発生しだすのがおよそ3000rpmくらい。あれだけジェントルだったクルマがわずかにリヤを沈め、その本性を現す瞬間である。

日ごろおとなしいドライブを心がける自分も、やはり男の子のDNAが潜んでいるらしく、アクセルを踏む力がいっそう高まる。本線で横にいるクルマは急激に後退したように見え、いとも簡単に流入を完了。気がつけばルームミラーでも確認できないほどの存在となっている。

280psというクルマは現在ではそれほど珍しくないが、そのほとんどはターボエンジンだ。ターボは広範囲に潤沢なトルクを提供するものの、アクセルの踏み込み量に対して分をわきまえたパワーを配分しにくい存在でもある。ドライバーがクルマに押されてしまうターボに対して、あくまでも自分自身が主役でいられるのが自然吸気の魅力なのだと思う。

路面の荒れを敵にしない振動吸収性能の高さ

首都高でスポーツカーの弱点となるのは、実は安定性ではないかと思ったりもする。慢性的な渋滞はトラックの重いタイヤをアスファルトの中に沈みこませ、わだちのなかにも大きな起伏を造りだしてしまっている。そんななかで接地面が大きなタイヤとセンシティブなハンドリング、小さな慣性モーメントを自慢とするクルマたちは、なかなか快適には走ってくれないのが普通だ。しかしNSXは当初の設計から、フロントダブルウイッシュボーンの前方取り付け位置にコンプライアンス・ピボットと呼ばれる構造を持っている。これは回転軸とブッシュにより構成される支持部だが、前方から入るタイヤへの入力に対してアライメント変化をほぼゼロに保ちながらソフトに入力を吸収するものだ。

よってNSXは、こうした荒れた路面でも実に滑らかに走行することができる。普通のクーペより10㎜全高が下げられ、いっそう引き締められたサスペンションを持つタイプSにしても、その印象が「快適」と評することができるのはやはりこの効果も大きいと思われる。ヨーロッパのロングツーリングで、もっともありがたかったのはこの快適な乗り心地だったと記憶している。ただしそのかわりなのだが、ゆっくりと操舵したときの動かしはじめの感覚に、タイヤのたわみ分だけではないアンリニアさがわずかながら残っていると思う。しかし、速い操舵となるワインディングに持ち込めば、その姿は影さえも消すのだが、そしてアクアラインへ。東京からのトンネル部分では速度によってはかなりの轟音を内部に響かせる。周囲には迷惑なはなしだが、ユーザーとなってしまえばそれが快感なのだと思う。ただし、路面状況によって幅に変わるロードノイズは仕方のないところ。速度が上がると、会話の声は大きくしなければならない。決して甘いさるやきという感じではない……。そして海はたるでひと休みをして海上の橋を渡る。ミニバンなら海を一望できるが、NSXは車高が低すぎてコンクリートの壁しか見えない。これは結構つまらない状況だが、かなりの強風にもかかわらずその安定した走りは「ドライバーにとっては景色が見えるよりも嬉しいことであるかもしれない。

本領発揮の身のこなし ちょうどよさも魅力

さてワインディングに入るとどうか？　日本的な道では、箱根など場所によってはボディの幅広さを感じてしまう部分がないでもない。しかし、左右に見えるフェンダーの張り出しなど、普通のセダン以上に車幅の感覚が明確であることが、その絶対的な広さを感じさせないものへとしてくれる。

また圧倒的な重心の低さは、コーナリング中でも地面に張り付く感じを見せてくれるし、やはりうねった路面でのコーナリングの正確さや安定した感じは、たとえば後輪荷重をきわめて大きく取ったリヤエンジンのポルシェ911であれば実現が難しい部分であると思う。「911は

スポーツモデルは消え去るのみなのか？

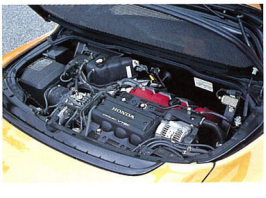
●スカイラインGT－R　VスペックⅡ。スポーツモデルの代表格として、その強烈な個性を発揮する。NSXのように専用のパッケージを持つのではなく、セダンをベースとしているあたりがファンの心をくすぐる。それにしても、もはや従来型のターボにとっては辛い時代に入ってしまったのか。時代は大きなターニングポイントに来た。しかしこれだけで終わらないことを、多くのファンは祈っているはずだ。

後輪を軸足にした特別な走りかたが必要」とはよく言われるが、対するミッドシップのNSXは運動力学に基づいたような、きわめて自然なバランス感覚で走り抜けることが可能だ。これらの走行フィーリングをさらに楽しいものにしてくれるのが、シフトの操作フィーリングだ。

ガッチリとしたポルシェ911や繊細さのなかにメカとしての明確な質感を感じさせるフェラーリ360モデナなどと比較すると、NSXのそれはしとやかな印象だ。明確さをもっていながらも初期操作やゲートの選択にやわらかいタッチを持ったもので、扱いやすさとわかりやすさを感じさせる。これは操作の疲労感軽減にも一役買っている。この軽快な操作感と中高回転を維持することで聞こえるエンジンサウンドは、ドライバーをいつしか戦闘体制へとかきたててしまう魅力にあふれている。

また、アクセルに対する挙動の従順さもNSXの魅力のひとつとなっている。多くの日本車はコーナリング中などのアクセルの微妙な操作に対して、挙動が変化することを拒絶する方向にあるようだ。しかし、このクルマは穏やかに、しかも正確に挙動変化を楽しめるので、曲率の変わるような複合コーナーでもステアリングを一定としたまま、アクセルの微妙な操作でクリアしてゆくことが可能だ。こういった微妙なコントロール性の高さが走りの楽しさにつながることは間違いない。

しかしこうしたスポーツカーはハードウエアこそが重要なモデルではあるのだが、決してそれだけで語られるものではない。駐車場に停めただけでバッと華やかになるその存在感、乗り込むときの一種の優越感や満足感などを与えてくれる。東京都内、アクアライン、千葉のワインディングなど様々なシーンを体験しながら感じたのは、そうした優れたハードウエアの楽しさと、それと同じくらいのレベルで得ることのできる自己顕示的な満足感なのである。決して表立っていうべきことではなかったかもしれないが、心の奥底に潜んでいる「下心」を実に繊細にくすぐってくれるツールであることが何よりも嬉しかった。



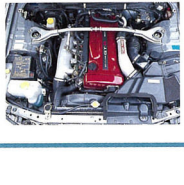
NSXタイプS

標準車との違いは、専用チューニングのサスペンションとレカロ製バケットシート、エンジンが外から見えるアルミメッシュ・エンジンメンテナンスリッド、チタン製シフトノブなどを装備する点。重量は標準より20kgほど軽い1320kgとなる。

時代の流れだからこそ仕切りなおしが必要

ここへきて、さよならを告げなければいけないクルマたちが増えている。スカイラインGT-R、RX-7、スープラ、シルビアと生産に幕を閉じるモデルが目立つ。どれもターボエンジンを核としたスポーツカーで、旧来のエンジンと過給システムの環境に対する現状での限界点にさしかかっていることをうかがわせる事実だ。また、同時にミニバンのみが販売台数を伸ばすような時代にあっては、さびしい話ではあるが時代遅れといわざるを得ないクルマたちなのかもしれない。そんななかで発展し続けるNSXは、自然吸気エンジンを採用したというのがひとつの結果を生んでいるのかもしれない。

しかしこれは、淘汰であり進化である。スポーツカーは速さ、走る楽しさを提供するクルマであって、そのための手段であるエンジンが重要なのではない。この先にあるのは自然吸気であるかもしれないし、電気モーターかもしれない。要は快感を得られるパワーユニットであればいいのである。ミニバンにしてもどうせ走るものであるのは変わりない。同じ移動のなかで、その移動自体に快感を得られるほうが悪いということとはないはず。ここでひとつの時代が終わり、新たな時代がやってくるはず。そうした時代を予感させるクルマがモーターショーでも展示された。環境に配慮したスポーツカーへの道は、必ずや通らなければならない道なのである。しかし、問題なのは多くのユーザーがミニバンに傾倒しきってしまわないことなのだが……。



開発ストーリー

▲ボンネットやリヤウィングなどの素材に、カーボンコンポジットを採用したタイプR。
旧タイプRに比較して、走りのポテンシャルの高さを結果的に外見でも表現できている。

究極をきわめたスポーツカーのさらなる進化

90年に登場したNSXも、ようやく01年12月にマイナーチェンジを図った。そして6ヶ月後の02年5月末に待望のタイプRが再登場。12年という日本車としては異例に長いライフを経過しながらも、そのポテンシャル、アピアランスに新鮮さを保てるだけの素性を持つとは、これもまた異例のことである。スポーツカーに対する風あたりの強い昨今だが、それでもホンダはNSXにこだわり続ける。その真意はどこにあるのか？　ここではホンダが抱くNSXへの想いを解き明かしていこう。

大久保敦彦（武蔵工業大学）
フォト：中野幸次

NSXはホンダに欠かせない夢の象徴

高性能スポーツカーは本田技研の創設者、本田宗一郎の夢であった。彼は若かりし日、ヨーロッパのスポーツカーに改良を加えては、みずからそれを駆ってレースに出場したことは有名な話である。

その宗一郎がこの世を去ったのは1991（平成3）年8月のことだった。その前年の9月、総アルミのボディをもつ2シーター・ミッドシップの高品質・高性能スポーツカー『NSX』が発表・発売された。宗一郎が生前にこの究極のスポーツカーの市販を確認できたのは、彼にとって非常に幸福なことであったと思われる。

一介の自動車整備工から身を起こした宗一郎は、多くの苦難を乗り越えて、自分の描いてきた夢を実現していった。

二輪車の生産、そしてレース活動で世界に君臨、さらに四輪のメーカーに転身して自動車レースの最高峰F-1に挑戦して世界中にHONDAの名をとどろかせた。そして、優勝の栄誉までも手にする。これは日本の自動車メーカーとしてはもちろん最初のことだった。

レース活動だけでなく、世界中に向けて本田技研ならではの高い性能と豊かな商品性を備えた多くのモデルの生産・販売を成功させた。

最晩年、すでに社長の座を後進に譲って最高顧問になっていた宗一郎にとって、スポーツカーの頂点を極めようとしたNSXのデビューは、彼の一生の仕事をしめくくる快挙であったはずだ。

それから12年。NSXは部分的な改良を加えつつ、いまなおその流麗なスタイリングと抜群の高性能によって、日本のトップレベルのスポーツカーとしての地位を保ち続けている。

グレードによって違いはあるが、1000万円前後という高価格ということもあり、量的にはそれほど多くない。が、現在でもコンスタントに国内で年間100台前後が出荷されており、全世界にデリバリーされる台数は年間350台程度ということだ。

このNSXのなかでも、もっともスポーティな性能を備え、そのままサーキット走行も充分に楽しめるというグレードが、『NSX-R』である。

1990年にNSXが誕生してから2年後の1992（平成4）年末に、その初代が発表されている。

3年間の限定生産ではあったがピュアスポーツモデルとしての魅力とともに、軽量化のイメージリーダーとしての意味づけがあった。

また、このクルマは、その後本田技研の乗用車の各シリーズのスポーツモデルとして展開することになった『タイプR』の頂点に君臨するものでもあった。

ベーシックモデルとは段違いの操縦性と圧倒的な加速性能は、当時も大きな話題となったが、それを基本として踏まえながら、大きな進化を与えたのが今回ご紹介する新型『NSX-R』なのである。

NSXスペシャリストがふたたび開発に着手

ベーシックモデルも2001年12月にフロントビューを一新している。外観の大きな違いは、従来の隠顕式ヘッドランプから、ボディシェルに合わせたポリカーボネートのレンズカバーを用いた固定式になったことだ。また、安全性の強化などを主体にした変更（これを時代進化とメーカーは呼ぶ）が加えられた。

この新型NSX-Rも、ベーシックのモデルと同じ顔となり、装備の時代進化分が盛り込まれたことはいうまでもあるまい。

開発担当のリーダーは、NSXの生みの親というべき上原繁上席研究員である。

上原はNSXをリリースしたあとも、その改良の指揮を執ってきたのだが、一時期、研究所の広報担当になって、NSXの開発部門から離れた時期がある。そして1年半ほど前から、再び古巣のNSX開発に戻った。

もっとも、このNSX-R開発の中心的な人物は、初代のNSX-Rのときも完成車テストの全般をまとめてきた走行実験のプロフェッショナル、塚本亮司といってもいいだろう。塚本は第20開発ブロックのアシスタントチーフエンジニアという肩書だが、NSXの開発には企画の初期段階から関わりをもってきた。そして、92年に発売した第一弾のNSX-RのときにはLPL代行を務めることになった。

「今回のRは空力を積極的に利用することを目指しました。狙いは高速での旋回限界を高めることと、挙動の安定性です。接地荷重を増すことによって接地特性がよくなることはよく知られていますが、F-1などのレーシングマシンを除けば、市販車でリフトのないクルマはありませんでした。それで、この新しいRではマイナスリフトをなんとか実現しようと頑張ってきました」

一般に自動車の特性は、スピードを上げて行くに従って車体が浮き上がる傾向にある。空気の力によってその浮き上がり（リフト）を抑えることができれば、すなわちタイヤをより強く路面に押しつけることができれば、旋回時の浮き上がりがなくなり、高速でのコーナリングの安定性が増す。決して難しい理論ではないのだが、現実に市販されているクルマでそれを実現することは非常に困難とされている。

旧タイプRを超えるという偉大な困難

塚本は語る。「93モデル（初代のNSX-Rのこと）のとき、性能を

上原　繁【うえはら・しげる】上席研究員（LPL室）東京都練馬区出身。1971年本田技術研究所入社。第6研究ブロックでESVの操縦性安定性の研究を担当。LPL室に異動、90年発表のNSXでLPLを担当。その後4輪事業本部に異動、95年発売のインテグラ・タイプRのRADを担当し、以後99年発表のS2000や今回のNSXとタイプRではLPLをつとめた。趣味はウォーキング、スキー、ロック音楽（イーグルスのファン）と多彩。愛車はセブリングシルバーのNSX。所有してから10年以上経過したが、現在も同車で出社するという。

高めることは徹底してやっていましたので、さらにそれを深めようとしても非常に難しいんですね。たとえば軽量化ひとつにしても、93モデルのハードルを超えることは困難でした。そこでつぎの手法として、ベースモデルのときから問題になっていたリフト値をなんとかしよう、それによって操縦性を高めるほかはなかろう、ということになりましてね」

ほかのメーカーの動きを見ると、日産自動車が高性能車『スカイライン』でゼロリフト、すなわちリフトのないことを誇っていた。ポルシェなどの世界の著名なスポーツカーを調べても、市販モデルではやはりゼロリフトまでで、それ以上のマイナスリフトをうたうものは見当たらなかった。

塚本は、F-1でやっていることなら、NSXでもできないはずはない、というところから出発した。

「もちろん、レーシングマシンなら巨大なスポイラーをつけることで、強いマイナスリフトを発生させていますが、市販車で、しかもすでにボディの形状がきまっているNSXの場合に、どこをどうすればダウンフォースを出せるところまでやれるのか？　は未知の領域でした」

あまり大きなウイングを装備すると、高速でそれがドラッグ（抵抗）になって燃費が悪化する。加速性能も悪くなってしまう。

「はたして、どのくらいのダウンフォースを与えるべきか？　それを前輪と後輪とにどのくらいずつ配分すればいいのか？　が大きな問題になりました」

ともかくやってみようということになり、試作車をつくってそれを谷田部の自動車研究所のテストコースに持ちこんで高速のテストをやっていたときのことだ。

上原は、塚本の求めに応じてぶらりと谷田部のコースを訪れた。

最初からの開発責任者だった彼は10年以上も前からNSXを自分でも購入して、会社への通勤に使っていた。それだけに、ごく小さな性能の違いも見逃すということはなかったし、NSXのよいところ、不満なところはだれよりも精通している。

「1日に約30kmほどですが、10年間に9万kmは走っています。そのときも自分のNSXで宇都宮から谷田部まで行きました。比較的近い上に、栃木のテストコースはほかのクルマの開発で非常に混んでいるので、外観を見られても問題のないマイナーチェンジなんかだと、よく谷田部を使わせてもらっていました」

開発は塚本を中心に12～3人のスタッフがプロジェクトチームをつくってやっていた。上原はどの程度まで空力による操安性の向上が進んでいるのか？　を知らないまま、試作車に乗り込んで走りはじめた。

「最初のころの試作では、ダウンフォースが効くな、という印象が強かいという乗り味でしたが、チューニングが煮詰まってくるにつれて、非常に自然な雰囲気になって来るんですね。それでいていつも乗っている普通のNSXとは明らかに違う舵の効きの良さが体感できたんです」

塚本によると、いろいろと装備を変えて試みていたなかで、「リフトの効果がどのくらいなものかを確認するために、サスペンションは従来のものをそのまま使った試作車だったと思います。それのテストのときに、上原さんがびっくりしたんじゃなかったか、と思います」

上原は「NSXに乗り慣れている人なら、すぐにわかりますね。ぴたっと吸いつくような感覚です。一般的にいうと、自分の運転の腕が上手になったように思えました」

情熱が生ませたホンダのスポーツカー

NSXが発売されてからの10年あまりの期間、日本の経済は『失われた10年』と呼ばれるように、深刻な不況が続いていた。いわゆるバブルの崩壊が露骨なかたちで社会を襲った。大手の金融機関が倒れ、土地神話が崩れて、企業も民衆も大なり少なりその影響を受けた。

本田技研もF-1から撤退したし、自動車業界も軒並み外国資本に援助を仰ぐ、といった時期であった。

NSXのように高価で、採算の採

れない少量生産の商品への風当たりはもっとも強かったはずなのだが――。

「不思議なことに、NSXをやめろという声はまったくありませんでした。やはり本田技研という会社の性格を考える商品なんでしょうね。逆にたとえどんな時期でもこういう商品は必要だ、といった激励はありました」

上原の分析によると、国内のユーザーは非常に幅が広いとのことだ。お金が自由になりやすい自営業や、医者のような人ももちろんいるが、普通のサラリーマンで、通勤などごく一般的な使いかたをしている人のほうが比率としては多いという。

「なかには、楽しみでやっているサーキット走行だけに割り切ってNSXを所有している人もおられますがちょっとガマンすれば、通勤でも街乗りでも可能です。NSXを本当に愛している人に触れるたびに、やはりやっていてよかったなと、と思います」

本田というと会社は、これまでほとんど例外なく「手を上げた人間がモノゴトを動かしてきた」と上原がいうように、かなり突飛なアイディアであっても、上層部がそれを認めさえすれば、いろいろにやらしてくれるところのようである。

上原はまさにその代表といっていいだろう。1983（昭和58）年春のことだった。本田にも本格的なスポーツカーが欲しい、という社内の願望を実現させるチームが誕生し、そのリーダーになったのが始まりだった。

そのころ、本田はFFばかりだった。が、最適な運動性能を求めるには、ミッドシップがいいのは常識である。

こうした場合、他社のミッドシップの高性能スポーツカーを買い求めて、その研究から始めるのが常道だが、オリジナル性を重視する本田の魂はそれを許さなかった。

それだとどうしてもコピーになりがちだからだ。彼らはベース車に小さなスポーティカーの「CR」を選んで、それをミッドシップに換えて本格的なスポーツカーつくりの実験が開始されたのである。

当時、本田技研は二度目のF-1挑戦がたけなわで、その究極の走りのノウハウは、惜しみなくNSXのプロジェクトに注ぎ込まれた。

そうした幸福な状況のなかで開発が進められたNSXは、1989年には、人気のF-1ドライバー、いまはセナイルトン・セナにテストランを依頼するなど、世の中に出る前から評判の高い存在だった。

卓越した性能追及の要は空力改善にあり

発売したときから、本田の技術を結集したクルマというイメージが強烈だった。2人しか乗ることができず、荷物はどんなタイヤサイズが異なろ、荷物もほとんど積めないというがこ、となるまでに低い実用性が、かえって本格的スポーツカーの資質の純粋さをアピールしたのかもしれない。

だからこそ、たとえ不況の時代に入っても本田技研のキャラクターを示す商品ということで、経営陣や社内の多くの人がとこ支持されてきたということではあるまいか。

時代を経ても、より高い性能を追ってやれるところまでやり抜こうという気持ちがあった。

「商品として必要だ、とする意見が大勢を占めていました。しかし、存続させる以上は、つねに最高の性能が求められます。それも、ちょっとよくなったっていうのではダメで現行モデルより卓越した性能を持たせることが、絶対的な条件になってきます」

これはけっして楽な仕事ではなかった。塚本たちはマイナスリフトを使ったシャシーセッティングを考えたわけだが、レーシングカーの世界ではまったく別物とされている高速サーキットにおけるコーナリング性能と、低いスピードでの操縦性の良さを求めるテクニカルなサーキットとの性能を、同時に満足させなくては、なかなかったからだ。

「具体的にどういうチューニングを施して行ったか？といいますと、われわれは前後の車輪にかかるマイナスリフト（ダウンフォース＝下向きの力、すなわち路面にタイヤを押しつける力と考えていい）の量を、前後軸の重量配分とほぼ等しくさせるならば、低速から高速までスアリング特性に大きな変化が出ないのではないか――と考えてやってみたわけです。これがよかったんですね。ごく自然な感覚で、どんな速度域でも気持ちのいい操縦性を得ることができました」と塚本は語る。

上原はいう。

「ボディの基本的な形状は12年前にリリースしたときと変わっていません。そのボディをそのまま使うとなると、なかなか狙った性能は出てきませんでした。そこで、今回はかなりボディに手を加えました」

マイナススリフトを発生させるためにどうしても必要なのが、ボディの下面をフラットにして、空気の流れを乱さず、その速度を落とさずに流すことだった。

「そこでアルミ製の整流パネルをとりつけたのですが、これがなかなか難しくて、かなり強い空気の流れが当たるんですね。風の力で曲がったり、破損してしまったりということがかなりありました」

また、基本的なこととして、フロントの床下にアルミ板をつけると、ボディの下面に向けて抜いていたラジエーターの冷却風の出口がなくなってしまうのだった。

「そのままでは冷却性能が落ちてしまいます。そこで、最良の策としてボディに穴を開けて、その風を上に逃がすことにしたんです。まあ、フロントのスペースはこれまでの荷室になっていたわけじゃありませんので、使い勝手は大差ないんですが、これまでアルミだったフードの形がかなり変わってしまうので、軽量化ということもあってカーボン繊維の成型品にしました」

軽量だがコストはかなり大きくなった。リヤの専用スポイラーも同じくカーボン繊維のものにした。

時代対応分の重量増を徹底した軽量化で圧縮

塚本はいう。「法規や安全対策な

▲▼旧タイプRがウィンドウへの反射を防ぐために、ダッシュボードをスウェードとしたのに対して、ハイマット・ラバーというウレタン素材を採用した。何とスピードメーターは300km/hを刻む！もちろんスピードリミッターは180km/hで作動だが。

塚本亮司【つかもと・りょうじ】研究員（第20開発ブロック）熊本県熊本市出身。1985年入社。シャシー開発担当として99年発表のS2000から、現在のNSXおよびタイプRにてLPL代行として、車体テストのまとめをてがけた。愛車はS2000とアコードワゴン。

ど時代の要求に対応して進化させた部分で約40kgほど重くなってしまいました。それに加えて、走りのポテンシャルを高めるために、エンジンを3・2リッターに排気量アップをしています。

また、新設計の6速のトランスミッション、タイヤサイズも大きくなりました。こうした増加重量に対して、足回りにアルミ合金を多用したり、フードにカーボンを使ったりといった軽量化分が22kgですから、いくらか重量は旧型のRより増えました。しかし、走りの性能については比較にならないくらいの進化があります」

タイヤはBSの開発陣との共同研究で生まれた『ポテンザRE070』という非対称パターンのもの。16インチから17インチに拡大された。前後で仕様が異なるのは従来と同様だが、ブレーキはパッドの性能を見直した。カーボンファイバーとメタル系の素材を用いている『GPパッド』は、その名称は従来と同じであるが、サーキットでの走行にも耐えられ、しかもユーザーの一般走行でも充分な扱いやすさのあるものへと変えられた。

塚本はエンジンについてこんなことをいう。

「レーシングエンジンのノウハウを投入しました。主にバランスですね。クラッチケースの動的アンバランスをこれまでの1／10にしたほか、ピストンやコネクティングロッドのバランスも1／2まで追い込んでいます」

95モデルから採用されているのがアクセルバイワイヤ、すなわち電気信号によって制御する方式だ。今回のタイプRでは、アクセルのストロークをやや短く設定したという。

「これはエンジンのトルクとのリニアな感覚を追求した結果です。ファイナルのギヤ比をやや低めにしていますが、すべてより鋭敏なレスポンスにするための設定です」

サーキットで突き詰めた走りの確かさ

インテリアも、高機能と高級な雰囲気を盛り上げるために、かなり変えている。ステアリングホイールはMOMO社製の本革巻きで小径のものにした。またレカロ社製のシートはカーボンを材料とした軽量のフルバケットタイプだ。

面白いのはシフトノブで、球形のチタン風のものにした。上原は「これまでは、細長いタイプでしたが、いろいろ調べてみたところ球形のほうがどの方向に動かすときでも短いストロークで済むのでいいと思いました」

Cd値はベースカーは発売当初の0・32から2002年モデル（昨年暮れの発表）で0・30になっているのだが、このタイプRはリフト重視の開発のため、すこし大きくなって0・32～0・33とのこと。Cd値は一般に高速における燃費に効くが、エンジンのほうで低燃費対策はなされているから、トータルとしては燃費も決して悪くはなっていないとのことである。

NSXの実用燃費は、発売された当初から8～10km/ℓで、この数字は排気量が3・2リッターになってからもほとんど変わっていないとか。そして、この新しいRも大差はないという。

塚本たち開発スタッフは、北海道の鷹栖にあるテクニカルコースや谷田部の高速コースだけでなく、鈴鹿サーキットやつくばサーキット、そして仕上げにはドイツのニュルブルクリンクを走りまわった。

「塚本の姿をちょっと見ないなと思うと、鈴鹿に走りに行っていた、ということが多かったですね」と上原は笑う。

「最初にやったのは鷹栖のワインディングコースでした。あのキツイところにベースモデルを持ちこんで、サスペンションのストロークをつめない走りやすいセッティングで、新しいRの特色である空力の積極的な活用（マイナスリフト）を模索して行きました」

そのあと、サーキット走行ではすこし硬めのサスペンションにして、タイムを追い求めて行くというチューニングの手法を採ったという。

「乗りくらべてみると、走り慣れたコーナーで『このスピードではちょっと苦しいかな』というところが楽にスーッと走り抜けられます。それも意外なほどなめらかで、きっとだれにでも体感できると思います」と塚本は新しいRの特色を解説してくれた。

「ともかく降りたくなくなるクルマですよ。高度な走りの楽しさをぜひ味わって欲しいものです」と上原は嬉しそうに語る。

彼は7年前の旧タイプRをリリースさせてから、しばらくNSXの開発から離れていた。再びタイプRの開発が始まったと聞かされたとき、正直いって、うまく行くだろうか？と疑問に思っていた。

「ところがボンネットを抜いた試作モデルで谷田部を走ったとき、予想以上に舵がしっかりしていたので、これならいけると感じたんです」

塚本はいう。

「カーボンのボンネットなど、新しい素材を使って、かなりコストを掛けたのは、それをやることで効果があると確信したからです。このプロジェクトに冷淡な人には、ともかく試乗してもらいました。すると否定的だった人も急に態度が変わるんです――」

＊　＊　＊

空気の力というものを正しく認識することは難しい。

自動車評論家でも、180km/hのスピードでタイヤに掛かる荷重が標準車に対し50kg増えたとして、それで走りのフィーリングにどれだけの変化が生じるのか？を正しく解説できる人はすくない。

それを体感したことが少ないこともあるが、空力特性が操安性に効くといわれても、空気が目に見えないものだけに、なかなか理解しにくい面があるのは事実だ。

その未知なる部分に果敢に挑戦して成果を得たのが、このNSXの新しいタイプRということになる。

本田技研の輝かしい歴史に、またひとつ注目すべき1ページが付け加えられたといっていいだろう。

（文中敬称略）

メカニズム
詳密解説

解説／近田　茂

スポーツカーの〝純度〟と〝バランス〟のメカニズムとは？

新しい価値を持つスポーツカーとして登場したNSXが昨年新たな進化をとげ、それに呼応するように、走りに深化した新たなタイプRが登場した。今回、NSX-Rで追及されたのはスポーツカーとしての〝純度〟と〝バランス〟だという。「速さとその質にこだわる生粋のサーキットスポーツ」を掲げた特別仕様のスポーツカーに盛り込まれた、走りの哲学とメカニズムをご紹介しよう。

ライバルなき至高の国産スポーツカー・NSX

NSXは改めて解説するまでもなく、ホンダを、そして日本を代表するピュアなミッドシップ・高級スポーツカーである。その開発にあたったミッドシップリサーチプロジェクトは1985年に始まり、上原繁LPL（ラージ・プロジェクト・リーダー／開発総責任者）のもとに5年半に及ぶ歳月が費やされ、1990年9月にデビューした。

思い起こせば既に12年も前のことである。にもかかわらず、そのデザインは今も決して色あせることなく、キャビンフォワード&ロングテールの美しいウェッジシェイプ・ラインを魅せてくれていると思う。そしてその普遍的な魅力と輝きは、やはりNSXが特別な存在であることを物語っている。

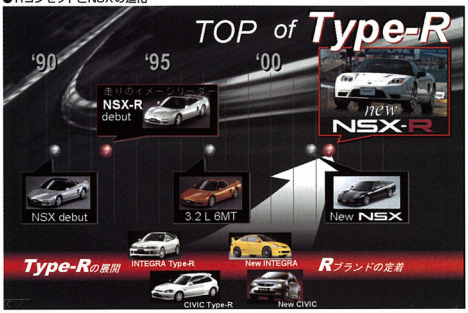
幸か不幸かバブル景気に湧く時代背景のもとにデビューし、筆者の記憶によれば、プレミアムカーとして国産車の中で最も高価な価格設定で登場したというインパクトにも大きなものがあった。ましてや、それまでの国産マーケットにはない、まさにライバルなき存在感と価値を誇れる貴重なクルマでもあったのだ。

しかしそれ以前に、NSXというクルマがホンダというメーカーのフラッグシップをかけた偉大なる『作品』であったことを見逃すわけにはいかないだろう。NSXというクルマに対して抱くある種の畏敬の念は、ホンダという企業が2輪・4輪を問わず常に世界最高峰のレース活動と共に歩んできた歴史と、そのノウハウを市販車開発にも積み重ねてきている事実、そして外部からも「ホンダ・スピリッツ」と呼ばれる他にない企業精神を持つことで知られていることも決して無関係ではないと思えるのだ。

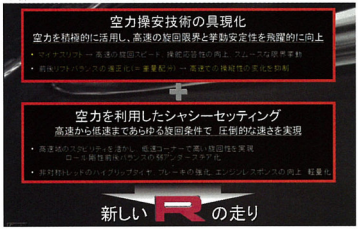
ホンダという会社は、直接的に商品と関係ないであろうと思えるあらゆる領域まで社員が自由闊達な研究活動を行うことができ、それを支援するシステムを持つという。もちろんいずれ日の目を見るものもあるが、そうでないものも含め、常に若い社員の育成と志気向上を含めた活性活動が展開されている。社員の中にも、まるで放課後に趣味のクラブ活動を楽しむかの様な、それぞれの研究開発に没頭する姿が見られるという。そんな社風を持っているのだ。

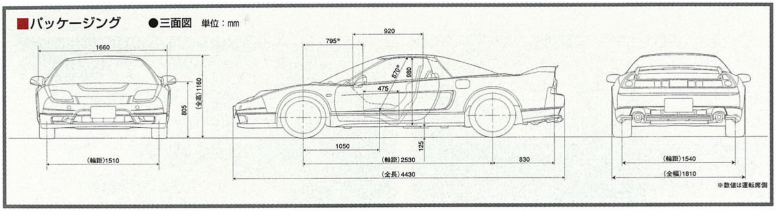
●Rコンセプトと NSXの進化

■開発コンセプト



●新型NSX-Rの開発の狙い





レース活動においても単に勝利を目指すことだけが目的ではない。名声やセールスプロモーション活動以前の重要な要素として、あえて困難なプロジェクトを自らに課し、それに立ち向かうために行うという姿勢がそこにある。その困難な状況の中で、プロジェクトに参加した各人が課題をブレークスルーしていくためのあらゆる術を養う環境の方が大切にされているのだと聞く。

そんな企業イメージが自然な形で育まれてきているところにホンダの特色と、ホンダならではのキャラクターがあると言えるだろう。一面的に見るのなら、企業が取るべきある種商売本位の事業とは質の異なる活動が許容されてしまう風潮がそこには存在する。他ではあまり目にすることができない、そんな個性的な社風と志を持つホンダが、まるで自らの夢を実現するかのようにNSXというホットなクルマをデビューさせたのだから、そこに込められたパッションの大きさには計り知れないものがあった。

普通では考えられないオールアルミ合金ボディを実現して見せた努力もしかり。定期的にオーナーズミーティングを主催し、ユーザーにNSXの真のポテンシャルを安全に楽しんでもらう場を提供する努力も惜しまない。その意味でもNSXというクルマは、まさに特別な存在と言っても過言ではないだろう。

スポーツカーとしての必然の形と先進の技術

さて、そんなNSXは、これまでバリエーション展開を含めて時代に即応した何度かの進化熟成を受けてきているが、去る5月23日にその最新鋭モデルとしてNSX-Rが発表され、翌24日からホンダベルノ店より新発売された。

タイプRは確か1992年にデビューし、3年間限定で生産されたホットバージョン。それが7年ぶりの復活となったわけだ。

ベースとなったのは、もちろん昨年登場した新空力デザインの新型NSX。従来からも含め基本的な部分は踏襲されているが、今回のタイプRではより大きなコダワリを持って刷新されているのが印象深い。おさらいも含めて、その主な内容についてレポートしていきたい。

まずミッドシップ・レイアウトを中心とする設計コンセプトについて簡単に説明しておこう。

例えばサーキットのようなステージで真のスポーツドライブの世界を追求すると、単純にハイパワーエンジンを搭載するだけではお話にならない。路面を蹴りだす駆動輪（エンジンによって動かされる車輪）がきちんと駆動力を発揮できなければ、ハイパワーエンジン搭載の意味はないのだ。つまりエンジンパワーが車輪を通して、無駄なパワー損失がなく確実に路面に伝えられなければならないということだ。NSXの場合は後輪が駆動輪だから、後輪に効率良く荷重を掛けられる設計が求められる。乱暴に言えばリヤタイヤが路面をガッチリとグリップすることが要求されたというわけだ。

しかし、0-400mの直線コースの速さを競うようなドラッグレーサーならともかくとして、クルマという乗り物は直線を疾走できればそれで良いわけではなく、「曲がる」ことが必要だ。闇雲に後輪のグリップを高めれば良いというものではない。そこで素直でクイックな旋回性能を追求して行くと車体マス（質量）はできるだけ中央に集中させるのがベストであり、車体前後部分、ましてや前後オーバーハング部分は極力軽く（なおかつ短く）作るべきなのである。前後部分が重くなると、クルマが向きを変える旋回時の回頭挙動が重く緩慢なものになってしまうからだ。

ここでオモチャのコマを思い浮かべて欲しい。円盤部分の重さが重いコマと軽いコマでは、軽いコマの方が、より小さな力で回すことができる。いささか乱暴だが、これがクルマでいう「クイックな回頭性」だ。さらに重量配分の問題からいえば、コマの円盤部分は心棒に近づくほど、つまり円盤の中央に行くほど厚みと重さを増して行く作り方のほうが安定した回転が得られる。このことから、質量はなるべく中央に集中させ、前後部分を軽く（さらにできるだけ短く）作るほうが良いということがおわかりいただけるだろう。

さらに、クルマに限らず、物を動かす、あるいは動きのある物を止める上で、重量は軽ければ軽いほど楽に扱えることは誰にでも容易に理解できることであろう。軽ければエンジンにも、駆動系統にも、ブレーキにも、そしてステアリング（舵）においても負担は少なくて済み、それらのコントロールは容易になるのである。その点をとことん追求したいスポーツカーにおいては軽量設計は必須であり、さらに理想的な形として、重量物を中央に位置させるミッドシップ・レイアウトがあるわけだ。

そのミッドシップ・レイアウトを成立させるための大きな要件がミッドシップマウントであり、両者はほとんど同義語として用いられているが微妙に異なる。クルマの中でも大きなウエイトを占める重量物としてエンジンがあるが、そのエンジンをミッドシップ（中央）にマウント（搭載）するという手法がミッドシップマウントであり、ミッドシップ・レイアウトはエンジンだけではなく、すべての重量物をミッドシップ（中央）にレイアウト（配置）するということだ。もちろんNSXのエンジンもミッドシップマウントであるが、さらにNSX全体はミッドシップ・レイアウトでもあるわけだ。ちなみにこの形式を採用している高級市販スポーツカーの代表格はF1シーンでも大活躍している、スポーツカー専門メーカーとして古くから有名なイタリアのフェラーリだ。

NSXのデザインと開発はこのような「スポーツカーとしての必然の形」を具現化することから始まっているが、世界に類のない先進テクノロジーとして、外板パーツだけではなく基本骨格部分までオールアルミ合金製という快挙を実現した。

単純に言うと一般的にクルマは鉄で作られる。アルミの比重は鉄の約3分の1。ただし強度的には鉄に及ばないため、鉄と同等の強度を得るためには、アルミでは鉄の1・4倍の肉厚が必要になるという。それでも鉄に対してアルミ合金で作れば、大幅な重量軽減が可能になるわけだ。実際、NSXのモノコックボディを鉄で作ったと仮定すれば、単体で350kgになるという。それをアルミ合金化により、210kgで仕上げることに成功したのだ。空想の比較論ではあるが、ボディだけで実に140kgもの軽量化を実現してしまったということである。

アルミは製造工程において、特に熔接技術が難しくなる。例えば熔接作業時に必要となる合わせ面への加圧や熔接電流も、アルミの肉厚が厚くなる関係等でどちらも高いレベルのものが要求されてしまう。スポット熔接にはなんと4万アンペアという、鉄の場合との比較で約4倍もの電流が必要となるのだ。スポットも含めて熔接箇所は鉄の場合よりも格段に多くなり熔接方法も難しくなる。もちろんロボットも導入されているが、熟練された職人による手作業が大きなウエイトを占める。これもNSXが、少量生産される特別なクルマだからこそ成しえられたことかもしれない。ちなみにNSXは高根沢工場で、ハンドメイドに等しい専用工程で生産されている。

一口にアルミ合金と言っても、NSXでは使用部位に応じて5種類もの異なるアルミ合金材が使い分けられている。主要骨格となるサイドシル等にはアルミ中空の押し出し成形材が組み合わされているが、そこには既に先行してフレームのアルミ化が進んでいた2輪で積み重ねられたテクノロジーからのフィードバックがあるだろうということは想像に難くない。

しかし、衝突などでボディを傷つけてしまった場合の修理性を考慮して、主な外板パーツがボルトオンされている点は見逃せない。アルミは鉄と違って鈑金修理が簡単にはできない性質がある。そこで軽い損傷なら、その部分だけを交換することで対応できるように考えられ、ユーザーの負担を軽くしているというわけだ。

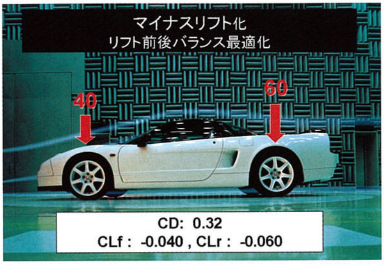
空力を徹底追求の「トップ・オブ・タイプR」

さて今回のニューNSX-Rは、基本的なデザインはNSX標準車と同じだが、先代のタイプRと同様に、よりレーシングマシンに近いポジショニングを目指してチューニングされているのが大きな特徴。簡単に言うと、サーキットでより速く走れることが追求されている。具体的には北海道にあるホンダの鷹栖テストコースを始め、筑波サーキットや鈴鹿サーキットなどの国内サーキット、そして世界に名だたるドイツのニュルブルクリンクが開発の舞台になったという。レーシングカーに近い存在として、ホンダからはインテグラ

■空力操安

●フロントリフト低減技術

●マイナスリフト



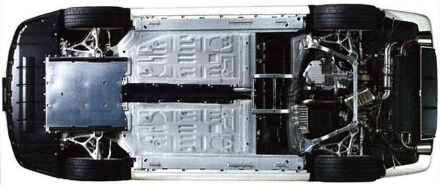
▲高速時、通常のクルマには、車体を持ち上げようとする揚力（リフトフォース）が働くが、それを空力的なアプローチにより低減、車体を路面に押し付けるよう、負（マイナス）の値まで揚力を低減させたのがマイナスリフト。F1レースなどでダウンフォースと呼ばれる効果だ。

マイナスリフトによって高速でクルマが路面に押し付けられた時、①タイヤにかかる垂直荷重が増えてグリップ限界が上がり、コーナリングスピードが高められる。②同様にコーナリングパワー（タイヤの応答のシャープさ）もあがる。③クルマのロールやピッチング挙動が抑えられる。という3つのメリットが生じる。このようにマイナスリフトという空力ファクターで操縦性を向上させる考え方が「空力操安」だ。

新型NSX－Rは前後重量配分と同じバランス（F40：R60）でマイナスリフトを発生させることで低速から高速までステア特性の変動を抑え、これにより高速時のステアリング操作に対するクルマの挙動のリニアリティ向上をはかっている。つまり、より確かな操作を行え、クルマの速さを引き出しやすくしているというわけだ。

●リヤリフト低減技術

●下面流の整流



←前

▶新型NSX－Rはマイナスリフト獲得のため、ボディ下面をフラットにして下面の（空気の）流速を落とさずにスムーズに流す方法を選択している。

細かな部分を見ていくと、フラットな底面を構成する大きなフロントアンダーカバー（写真前方の黒い部分とフロントタイヤ間の銀色の部分）があり、その左右に装着された縦フィン（帯状の黒い部分）が、ボディ下面の空気がホイールハウス内へ流入することを抑制している。この縦フィンはクルマが回頭し角度を持った瞬間の揚力も効果的に低減させる、チンスポイラー的役割をも果たすことが実車風洞の計測で確認されており、過渡特性の向上にも大きく寄与しているという。

リヤディフューザー（後端の黒い部分）は下面の空気流を整流しつつ、積極的に後方へ抜く。

やシビックのタイプRなどもリリースされているが、それら「タイプR」シリーズ（?）の頂点に君臨する「トップ・オブ・タイプR」がNSX-Rというわけだ。

モータースポーツに詳しい方なら先刻ご承知だろうが、昨年の全日本GT選手権でNSXは見事チャンピオン・マシンの栄冠に輝いた。NSX-Rは、まさにそんな全日本選手権級レーシングマシンに最も近い所に位置する市販スポーツカーなのだ。

まず先代のタイプRと比べ、今回のNSX-Rで徹底的にリファインされているのはエアロダイナミクス（空力）である。既に登場している新型NSXもエアロダイナミクスの熟成が施され、空気抵抗係数のCD値は初代モデルの0・32から0・30へと向上した。主にフロント回りの変更やアンダーカウル等の装備で、より空力特性を考慮した最新のデザインに熟成されたわけだ。先代NSXのチャームポイントのひとつだったリトラクタブル式のヘッドライトが廃止されたのも、それを重視した結果と見て良いだろう。

そんな新型NSXをベースとしているだけにエアロダイナミクスの熟成は当然と思えるのだが、実はNSX-Rでは、新型NSXとはまた異なったアプローチのエアロダイナミクスとそれに基づいたエアロデザインが採用されており、レース活動で培われたノウハウが積極投入されている点が見逃せない。

昨年発表された日産のスカイラインが「ゼロリフト」、つまり高速で走っても車体の浮き上がり現象がない空力特性をうたって話題となったが、NSX-Rでは、さらに「マイナスリフト」の考えが導入された。サーキットでの圧倒的な速さを実現するために、「空力操安」という考え方を導入したのである。

わかりやすく説明すると、クルマが高速で走る時に影響が大きくなる空気の力（風圧）を利用してダウンフォースを効かせることで、車体を地面に押さえつけ、クルマの安定性を高めようという考え方だ。

これまで空力特性に言及する時、新型NSXも含めて、ほとんどの場合が、空気抵抗係数のCD値を下げる努力に終始する内容だった。しかし、NSX-Rの場合は、その点を少し犠牲にしてでも前後輪の動的な接地荷重バランスを適正化することを狙ったのである。フロントノーズやボンネットフード。フロントスカートにアンダーカウル、そしてリヤのスポイラーとディフューザー・デザインを徹底的にチューニングしたというのだ。

大きなウイング（スポイラー）を装着したレーシングカーは別として、これまでのクルマは多くの場合、高速で走行すると車体の浮きが生じて操縦性に変化をきたす。日本の公道を走っている限りはそれを感じられるシーンはまず無いことだろうが、サーキットでスポーツ走行をするようなレベルになるとクルマに影響する風圧は侮れない大きさになり、操縦性が変化するばかりかドライバーが期待していたステアリング（舵）の効きが得られないような場面に遭遇してしまうこともあり得る。

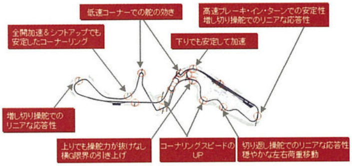
レーシングスピリットを投入したNSX-Rではそれを嫌い、エアロデザインのチューニングで車体を押さえ、風圧がタイヤを路面に押さえつける様に働くよう工夫された。結果的に空気抵抗係数では犠牲になってCD値は0・32となるが、それでも初代モデルと同レベルに押さえられているから、いかにエアロチューンに苦労したかがうかがえる。

●フードエアアウトレットとリヤスポイラーのデザイン変遷

▲空力に大きく影響を与えるフロントフードのエアアウトレットやリヤスポイラーの形状は、風洞テストはもちろんのことサーキット実走テストも何度も繰り返されて煮詰められていった。このテストと並行して量産化技術検討が行われ、カーボンによる製品化が決定されていった。

ちなみに両パーツとも通常の空力パーツではあまり重視されない耐久性をも徹底追求され、すべての商品性において金属ボディ外板同等の耐久性を実現。下地処理を中心に塗装にもこだわり、両パーツとも5コート5ベイクの塗装を実施。特にボンネットフードでは、うっすらとカーボン繊維が凸凹に浮き上がって見えるよう、塗装にこだわっている。

●空力操安で狙った操作フィール

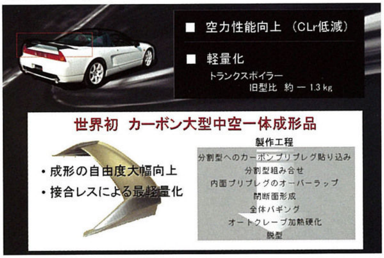


▲これは鈴鹿サーキットの走行において設定された新型ＮＳＸ-Ｒの操作フィールの例。このように各地のサーキットやコースにおいて細かく目標が設定され、すべての設定目標をクリアするべく実走テストなどで空力操安が煮詰められていった。メインは空力操安だが、もちろんサスペンションのセッティングなども並行して行われたことは言うまでもない。

●フルカーボン製フード

▲新型NSX-Rはボディ下面をフラットにして下面の流速を落とさずにスムーズに流し、マイナスリフトを獲得する方法を選択したため、それまでボディ下面に抜いていたラジエーターの通過風をいかに排風するかという課題が発生。そこでミッドシップレイアウトの特性を活かし、ボンネット上にエアダクトを設置して、そこから排風することとした。このアプローチはフードに穴を開け、エッジを樹脂パーツなどで整えることでも成立するが、ボンネットのラインの美しさを保つことと徹底した軽量化をも両立させるためにカーボンが採用されている。工程などの詳細はカーボン工場取材記を参照のこと。

●フルカーボン製リヤスポイラー



▲空気抵抗を低減しながらマイナスリフトを獲得するウイングタイプの大型リヤスポイラーの繊細な形状を美しくシンプルに表現し、軽量化とも両立させるため、カーボンの一体成形という手法が選択された。この結果、旧型より1.3kgも軽量化が達成された。工程などの詳細はカーボン工場取材記を参照のこと。

4輪それぞれの荷重バランスを計測しながら風洞実験を繰り返す中で、時には粘土を盛り、そして削る。また角度やデザインの異なるウイングやカウルを付け替える。さらにはサーキット等で実際に走行実験を繰り返し、その効果とバランスの検証を繰り返す。このような地道な作業の積み重ねでエアロチューンされて行ったのだ。

このマイナスリフトに大きく貢献しているのがＣＦＲＰ（カーボン・ファイバー・リインフォースド・プラスティック）オートクレーブ成形と呼ばれるフルカーボン一体成形されたリヤのスポイラーやボンネットフードだ。製造工程などの詳細については本誌32ページからのレポートにお任せするが、アルミでは成しえない美しいデザインを可能とし、しかも軽量（フロントフードは旧型比で約2・2kgダウン、リヤスポイラーは約1・3kgダウン）に仕上げられている。

また大胆な空気の出口（ラジエーター排気ダクト）を設けることができたフードデザインは、スペアタイヤレスという割り切った考え方で達成したものだ。

もともとＮＳＸはキャビン後部にエンジンがあり、その後方に小さなトランクスペースがある関係で、スペースセイバーのテンパータイヤがフロントのノーズ部分に納められていた。これをインテグラのタイプＲで用意されたパンク

■軽量ボディ

ボディはオールアルミニウム合金パネルの溶接組み立てによるモノコック構造で、エンジンを車体中央部に配置したミッドシップレイアウト。アンダーボディは前後のサイドフレームとサイドシルで構成され、一体連続化をはかっている。ボディの両サイドはバルクヘッドとクロスメンバーをフレームとサイドパネルに結合し、高いボディ剛性を実現。アルミニウム合金を採用することで徹底した軽量化と強度で高いボディ剛性により、動力性能やハンドリングなどが大幅に向上し、またその特性を活かして耐防錆性も大幅に向上している。

衝突安全性においては、フロントからの衝撃エネルギーを効率よく吸収するためにフロントサイドフレームは真直となっており、サイドフレームはサイドシルへスムーズに結合されてフロントボディの剛性を高めているほか、サイドシルは押し出し一体成形でキャビンの安全性を確保。リヤピラー下側は末広形にされ、サイドシルとリヤサイドフレームを結合することによりセンターボディの剛性を大幅向上させている。

リヤからの衝撃エネルギーはサイドシルに結合されたリヤサイドフレームが吸収、この構造はリヤボディの高剛性をも実現している。さらにフューエルタンクを衝撃から守るため、リヤサイドフレームをサイドシルおよびリヤバルクヘッドセンターに結合し、大型断面化をはかっている。

■サスペンション

●サスペンションセッティング

旋回スタビリティUP、最大横G UP
高速旋回性能、応答性向上 達成

スタビリティと舵の効き 向上

	旧Type-R		New Type-R
ロール剛性バランスの適性化（フロント寄与率）	45 %	→	43 %
トータルロール剛性UP	254 kgm/deg	→	285 kgm/

リア応答性（リニアリティ）と限界性 向上

リア ロアアームブッシュレート UP	21.7 → 27.5 kN/mm	23 % UP
リア コンプライアンスブッシュレート UP	5.68 → 7.90 kN/mm	34 % UP
リア コントロールアームブッシュレート UP	13.5 → 19.6 kN/mm	33 % UP
ボディ剛性補強（タワーバー補強）	φ22.2 × 1.0t →	φ22.2 × 2.3t

▶サスペンションはフロント、リヤともダブルウィッシュボーン式。全体としてコーナリング限界を高めてハンドリングレスポンスを向上させるロール剛性強化を狙っている。具体的にはスプリング強化と同材質進化による軽量化、ダンパー減衰力アップ、スタビライザー強化、ダンパーマウントやリヤのコントロールアームなどのブッシュ類の硬度アップなど。またスタビライザーのホルダーブッシュには自己潤滑タイプのゴムが採用され、従来より硬度を高めることが可能となり、スタビライザーの効率アップがはかられている。

●リヤサスペンション

●フロントサスペンション

リペアキットに置き換え、スペアタイヤを搭載しないことで、フロントフードに風がスムーズに通り抜ける道を構築できたのだ。出口がチョークされていると前方からの風が車体下に溜まってしまい（滞り）プラスリフト（揚力）が発生してしまうが、それを解消しているというわけだ。しかもオーバーハング部分に載せられていたスペアタイヤ分の重量がセーブでき、ハンドリング特性の向上にも貢献する。

　ハンドリングについてもう少し説明しておくと、このマイナスリフトを与えることで、よりシャープなステアリング特性にふることが可能となっているのも見逃せない。

　リフト（揚力）が生じる従来のタイプRでは、高速時のスタビリティーを確保する意味で若干アンダーステア傾向のサスペンションセッティングが施されていたが、車体がエアロチューンされたことにより高速走行時のスタビリティーが確保できるようになったため、その分、よりニュートラルなステアリング特性方向へのチューニングが可能となったのだ。

　説明の繰り返しになるが、一般的にクルマはボディの下まわりに入り込む空気がクルマそのものを持ち上げて、極端に言うとタイヤの接地性が薄れ、高速では不安定な挙動を誘発する傾向がある。もちろん地面を離れて離陸してしまうほど浮き上がるわけではないが、高速になればなるほど風の影響は膨れ上がり、走行安定性を少なからず乱す要素となってしまうのだ。このリフトに着目し、マイナスリフト化でダウンフォースを発生させて4輪全ての接地荷重を上げることで高速旋回時のフィーリングアップと舵の効きを向上させ、スムーズな限界挙動を果たしたというわけである。

　アンダーカウルについてはできるだけ低い位置に平らなカバーを着けることが空気抵抗の低減には効果があるが、NSX-Rでは速い流速を促すことでマイナスリフトを発生させた。左右前輪が発生する乱流を押さえる意味で、縦方向（クルマの前後方向）に長いフラップを垂らす整流板を設けたり、エアコンのコンデンサーを冷却するために開けられたフロントスカート両脇のダクト面積を、120から80平方センチメートルに絞るなどの工夫も合わせて徹底的にチューニングされたという。

　結果的に定常直進走行時のダウンフォースは前40%、後60%というスタティックな前後荷重配分とほぼ同様なバランスで効き、高速走行時まで変わらぬ操縦安定性のキープに寄与するという。風洞実験等では設定速度を主に180km/hでテストしたといい、実際の走行でも150km/hを超えた領域になるとハッキリとその効果が体感できるという。

　結果的にダウンフォースを示す係数CLfは、フロントがマイナス0・040、リヤがマイナス0・060。フロントとリヤのそれぞれの部位では、図で示す各データの値が実現された。

　実際にフロント軸上には、マイナスリフトにより約10kg、リヤには16kgの荷重を加えることに成功。従来のタイプRとの比較では、従来型にはリフト（揚力）が発生していた関係でフロントで36kg、リヤには25kgもの動的な荷重差がもたらされたという。また100km/hの速度でも、フロントに3kg、リヤに5kgのマイナスリフトを生じさせているのだ。

　まさにタイプRならではの、だからこそ可能になった手法と言えるだろう。それほどに、コーナリング性能のポテンシャルを高め、かつその領域での安定性と操縦性を昇華させているのが、特徴であり他に例をみない魅力となる。

空力操安との相乗効果で一段向上した足回り

　一方、足回りについては基本的な形式は従来通り。アルミパーツを使用した4輪ダブルウィッシュボーン式。最低地上高も125mmと共通だ。ただ、採用されたタイヤはブリヂストンにより専用新開発された。トレッドに非対称パターンを採用したポテンザのRE070をマッチ。

　旧タイプRではフロントに205/50ZR-15、リヤには225/50ZR-16インチサイズを履いていたが、新型NSX-Rではフロントに215/40R-17、リヤにはなんと255/40R-17インチサイズへと大幅なワイド&ロープロファイル化と共にインチアップを果たしているのが印象深い。車体サイズに変更はないが、これによりリヤのトレッドは旧タイプRより10mmワイドな1540mmになっている。

　前述の通り、サスペンションの形式は初代モデルと何ら変わりはなくジオメトリーも共通だ。しかし、そのセッティングにおいてはマイナスリフトとの相性も含めて、専用チューニングが施されている。詳しくは旧タイプRとの諸元比較を参照して欲しいが、基本的な考え方としてはトータルで車体のロール剛性を高め、コーナリングでの限界性能を高めると同時にステアリング操作の応答レスポンスを向上させている点が新しい。

　採用されたタイヤは専用のハイグリップタイプではあるがウェット性能や耐久性も考慮されたもので、スポーツドライビングには定評のあるポテンザ040と同等の性能が確保されたという。非対称のトレッドパターンは内側部分に排水性に効く、大胆にして十分な容量を持つストレートグルーブを配し、外側部分は大きめのブロックパターンで、接地面の剛性を向上。ハードなコーナリングで外側のタイヤが路面に踏ん張る時の食いつき特性に優れたゴム質を考慮し、ハイグリップとウェット性能にも効くシリカコンパウンドを採用。サーキットでのタイムアップにも大きく貢献しているという。

　サスペンションのコイルスプリングレートは、いずれもハードなタイプに換装。ダンパーもフロントのコンプレッション（縮み）側を除いて減衰特性は全て高められた。中空のスタビライザーは、リヤは共通だが、フロントはサイズ、肉厚共にアップ。各所ブッシュレートも旧タイプR比較でおよそ30%前後高められている。

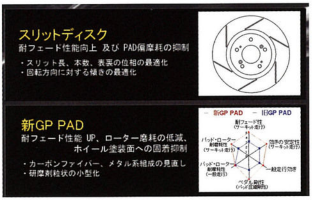
　ロール剛性配分は旧タイプRのフロント45%から、新型NSX-Rでは43%へ変更。フロント寄与率を若干低減させた。つまりワイドタイヤの装着ともあわせて、リヤでシッカリと踏ん張る安定性の確保を図り、フロントは舵の効きを促進しようという設定だ。ステアリングを切ってコーナーに進入して行く時、フロント外側のサスペンションが素直にストロークすることで荷重がそのタイヤにシッカリと加わり、コーナリングフォースを大きく発生させる。しかもそこに至るまでの挙動に鋭さを増すことで、応答性に優れた素直なグッドハンドリングをもたらすセッティングとなるわけだ。

　プリロードLSD（リミテッド・スリップ・デフ）も新型NSX-R専用の荷重設定を採用。駆動トルクを効果的に路面に伝え、急旋回でもクルマを前へ前へと押し出す方向へと働く設定。

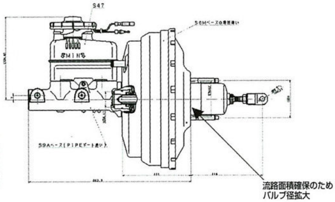
　ボディ側の対応としては前後方向へのタワーバーを適用。リヤのロール剛性向上を果たした。

■ブレーキ

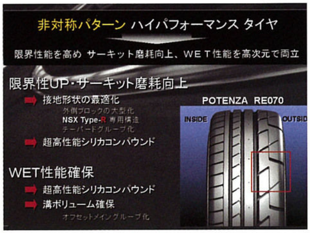
	旧Type-R	New Type-R
ディスクローター	FR 15" ＊28t ベンチ RR 15" ＊21t ベンチ	FR 16" ＊29t ベンチ＋スリット入り RR 16" ＊23t ベンチ＋スリット入り
ブレーキパッド	FR GPパッド（NS181） RR GPパッド（NS518）	FR 新GPパッド（NF88） RR 新GPパッド（NF88）
ABS	間接制御方式	直接制御方式（00Mより適用）



▼新型NSX-Rでは、マスターパワーの負圧サーボ内の正圧導入バルブ径の拡大により急制動時の応答性が16%向上されている。また、アシストレシオがアップされ、リニアリティも向上している。



■新開発タイヤ POTENZA RE070



エアロチューンも含めて、ほとんど全てにおいて、ハードな方向に振られたセッティングではあるが、見逃せないのはショックダンパーのピストンを1本1本研磨する作業工程を追加。まさにレーシングマシン並のファインチューニングの世界がそこにある。

サーキットに通い、スポーツ走行やレースを楽しむごく一部のマニアなら、あるいは自分で徹底的にメンテンスやチューニング作業を行う人も居るかもしれない。しかし一般の市販車でここまで手の込んだチューニングを施すのは非常に稀なこと、というより皆無であり、タイプRならではの大きな魅力となることは間違いないだろう。

これによりダンピング特性の4本のバラツキは減少する。細かな凹凸に対してもスムーズなストロークが期待でき、その乗り味は格段に良くなるハズだ。作動特性が向上することで、ゴツゴツ感などの乗り心地への影響を最小の物にしている点も嬉しい。

一方、ブレーキもベンチレーテッドタイプのディスクローターの片側に60度間隔で6本、裏側には同じパターンを30度ずらして斜めに切られたスリットを設定。スリットは両側で12本になるニュータイプだ。ローター径も旧タイプRのφ15から16インチにサイズアップされている。ディスクパッドもメタル成分とカーボンファイバーの配合がローターの磨耗対策も含めて見直され、研磨材粒状を小型化。メタル系の配合を少なめにし、さらに磨耗粉がホイール塗装面へ固着することの抑制も考慮されたNF86と呼ばれる新GPパッドを採用。

斜めに切られたスリットの効果も相まって、ブレーキング時における摺動面のクリーン化により、削られたパッド磨耗粉の排出促進によって耐フェード性能が大幅に向上。例えば筑波サーキットの様な、頻繁にハードなブレーキングが要求され、かつ冷却される時間が少ないステージにおいて、旧タイプRではフェードによる制動能力の低下を考慮したタイムアタックが必要だったという。それこそクリアラップを選んで2周ほどの間にベストタイムを目指すような走り方が望まれた。

しかし新型NSX-Rでは耐フェード性能の大幅な向上により、例え10数ラップでも、ほぼ安定した制動能力の発揮が可能となったという。誰にでも容易にタイムアップを図れる要因のひとつがここにあるわけだ。ホンダの社内評価によれば、一般走行におけるパッド&ディスクローターの耐磨耗性を損なうことなくサーキットでのライフと耐フェード性、そして効きの安定性が向上。一般走行時の効きとペダル剛性も大きく向上しているという。

ABSも直接制御方式の採用によって作動レスポンスが向上。前後のブレーキ力配分も旧タイプR比較で10%リヤ側を強めている。ダウンフォースが働いていることにバランスさせた配慮でもあるが、例えば鈴鹿の1〜2コーナーへ高速で進入していくようなシーンでも、舵の効きを確保し、制動旋回時のスピン抑制など、操作性の向上に貢献しているわけだ。

そしてサーボアシストもサーボ内の正圧導入バルブ径をφ30から36㎜へ拡大。より大きな流路面積が確保されたことにより、ブレーキング時の応答性は16%向上したと言う。JNCAPでもテストされる100㎞/hからの制動停止距離は38m台。しかもその扱いやすさとスタビリティーには一級のものがあるわけだ。

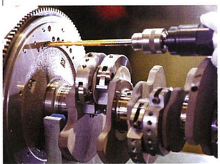
職人魂のこもったファインチューンエンジン

さてキャビンの後部にクランク横置きでミッドマウントされたエンジンは、DOHC水冷V型6気筒。Vバンクが90度の24バルブで、ボア・ストロークは93×78㎜というショートストロークタイプの3179㏄。もちろんターボを持たない自然吸気（NA）エンジンである。

旧タイプRは3ℓエンジンだったが1997年のNSXでボアを3㎜拡大することで3・2ℓ化が施され、1999年には、なんとホットなスポーツカーでありながらも電子スロットルの熟成等でLEVエンジンを搭載。2000年には☆二つの優―低排出ガス認定を取得してしまったあたりは、いかにもホンダらしい技術革新と環境性能に対する強いコダワリを

■エンジン

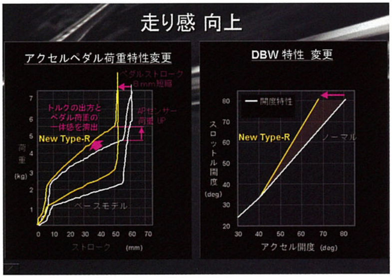
●スペシャルチューニング

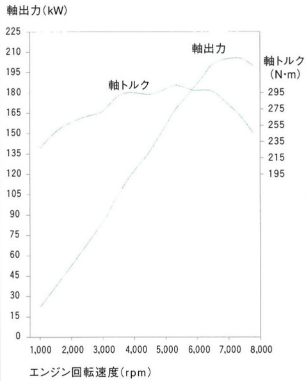


新型NSX-R用エンジンはクランク系精密バランス取りなど、職人の手によってファインチューニングが施されている。

C32B型エンジン
★排気量：3179cc
★シリンダー数および配置：V6・横置き
★燃焼室形状：ペントルーフ型
★弁機構：DOHC・ベルト駆動
★内径×行程(mm)：93.0×78.0
★圧縮比：10.2
★燃料供給方式：電子燃料噴射式（ホンダPGM-FI）
★最高出力（ネット）(kW[ps]/rpm)：206[280]/7300
★最大トルク（ネット）(Nm[kgm]/rpm)：304[31.0]/5300
★10・15モード燃費(km/ℓ)：8.6

●サーキットでチューニングされたアクセルペダルストロークと
DBW（Drive By Wire／電子スロットル）の特性





エンジン性能曲線図

感じさせられるところだ。

一般的なスチール製と比較して30%もの軽量化を果たすチタン合金製のコンロッドを使用。精度を追求した超精密鏡面仕上げのクランクシャフトや、潤滑能力に優れ、フリクションロスの低減に寄与するモリブデンコーティングされたピストンスカートなど、基本的な仕様は踏襲されている。

吸気系ではVTEC＋共鳴チャンバーが採用され、バルブタイミングと吸気チャンバーの制御の組み合わせによる3段可変等によって、幅広い回転域にわたって高いトルク特性を発揮。

無鉛プレミアムガソリン仕様で、最高出力は206kW（280ps）／7300回転。最大トルクは304Nm（31kgm）／5300回転数を発生する。

VTECは既にホンダエンジンではお馴染みの2ステージ可変バルブタイミング&リフト機構のこと。現在主流となりつつある無段階制御方式ではないが、可変バルブシステムのパイオニア的存在だ。低速用と高速用を担当する2種のロッカーアームとカムプロフィール2種を持つ。実際には3個ずつだがそれを電子的に制御された油圧の作動ピンをスラスト方向に動かすことで、双方のカムを使い分けする。両脇にあるカムは通常の低速用で、真ん中の高速用カムを使うとバルブは低速時よりも速く開いて遅く閉じ、バルブのリフトやオーバラップも大きく、高出力の発揮に貢献するシステムだ。

通常は両脇のカムが両脇のロッカーアームを介して2本のバルブを駆動する。その際、センターの高速用カムはロッカーアームのみを駆動し、ロッカーアームは空振り状態となっている。しかし、ピンが作動すると空振りしていたセンターのローカーアームと両脇のロッカーアームが一体化してしま

うことで、センターのカムによるバルブ駆動となるわけだ。
　またVバンクに挟まれたトップエンドに位置する共鳴チャンバーは吸気マニホールド容積を可変することで、やはり低速域から高速域まで効率の良いトルク特性の発揮に貢献する。
　さらにミッションには旧タイプRの5MTに対してローのギヤ比が若干低めに、トップは高めに設定された6速クロスタイプのMTをマッチ。スタンダードのNSXと比較するとファイナルギア比を4・1%低く設定されているのも見逃せない特徴だ。
　トータルの車両重量では旧タイプR比較で40kg増加した1270kgになってはいるが、排気量アップによる絶対的なトルクとトルク特性の向上により、その走りっぷりへの期待値は大である。
　実際、社内のテストデータによれば、最高速度と0~400m発進加速においては旧タイプRと同等レベルの動力性能ながら、80~120km/h、あるいは160~200km/hといった中間加速性能ではギヤ比の違いによる影響は大とはいえ、明らかに旧タイプRを凌ぐという。つまりサーキットでもコーナーの立ち上がり加速で有利となり、直線のスピードの伸びにも好影響をもたらす。ブレーキや旋回性能の向上を合わせると誰でも容易にタイムアップが図れるポテンシャルの高さが見えてくるというわけだ。
　余裕加速度線図によれば、ローとセカンドにおいては旧タイプRとほぼ同レベルの加速度を発揮。3・4・5速においてはあきらかに新型有利となる。しかもユッタリと静かなクルージングも可能としているのが6MTを組み合わせた特徴となっている。
　またスロットルコントロールにおける味付け面ではアクセルペダルの荷重特性を変更。DBW（ドライブ・バイ・ワイヤー）つまり電子制御スロットルの特性にも手が加えられている。
　これまではスロットル開度にして約80度の全開状態を得るためには、アクセルペダルの開度にして、81度の開度を要していた。しかし新型NSX-Rでは、アクセルペダルの開度が68度で、既にスロットル全開となる設定となっている。簡単にいえば『ハイスロットル』化されているのだ。
　V6エンジンの特性とも無関係ではないが、アクセルペダルを大きく踏み込んだ高回転領域でのエンジンのレスポンスは、トルク特性がフラットな性格故に鈍く感じられる部分がある。新型NSX-Rではその領域を短縮することで、よりリニアで俊敏なスロットルコントロールを可能としているのだ。
　またアクセルペダルのストロークも8mm短縮。アクセルペダルそのものの踏力荷重は重めにセッティングされたが、右足に込められるドライバーの意思に対して、より忠実に後輪の駆動トルクをコントロールできるよう、一体感を高める努力が徹底された。
　そして今回絶対に見逃せないのがサスペンションのところでも触れているが、通常では考えられないファインチューニングがエンジンの組み立て工程でも徹底されていることにある。
　例えばWRCなど、レースに参戦するためのエンジンを組み上げているスバルのSTiなどでは例があるが、一般ユーザーが購入できるクルマでここまでコダワリを持って組み立てられるモデルも稀だ。そこにはまるでレーシングエンジンを組み立てるクラフトマンの技と心が入れ込まれているようですらあるのだ。
　一般的にエンジンの製造工程では集められた部品を順序良くクランクケースに組みつけて行くのが当然の作業である。しかし新型NSX-Rに関しては、まさに特別に精密なバランス取りを実施しているのだ。
　当然のように使用パーツはNSX同様に量産品が使われるわけだが、量産部品というものは製品の仕上がり具合にバラツキがある。いくら日本の工業製品の加工精度が向上しているとはいえ、重さや寸法等において全く同じものが供給されているわけではない。
　もちろん大きなバラツキを持つ部品は製造段階でハネられてアッセンブリー工場には届けられないし、もともとエンジンの設計上でも、決められた歩留りの範囲内であれば一定の性能発揮には問題ないようにできているものなのだ。
　しかしタイプRにおいては出来得る限りのベストを目指し、クランク系の精度バランスを徹底的に整える作業が導入された。厳密な比較データについてはノーアンサーだったが、ピストンやコンロッドの気筒間における相互重量バランスでは従来比で2分の1以下に揃えられている。つまり、どの気筒にどのピストンとコンロッドを組み合わせればうまく釣り合いがとれるかをひとつひとつチェックした上で、それぞれの部品を適材適所に当てはめる作業をおこなっているわけだ。
　レースの世界では当然だが、一般市販車では非常識なこと。それを実践してくれているところが特別なクルマNSXの、なお特別なタイプRならではなのである。
　メタル部分の潤滑性能に関与するクリアランス管理も徹底。さらにクランク系ではクラッチケースとプーリーを合わせた状態でバランスチェックを行い、これまたどの程度のレベルか絶対値に関する回答は得られなかったが、通常の10分の1以下のレベルまでチューニングするという。つまりファインチューニングの徹底により、エンジンの回転フィーリングはよりストレスのないスムーズな噴き上がりの体感が期待できるわけだ。実際の乗り味に関しては試乗インプレッションのページを参照して欲しいが、ファインチューニングされたエンジンは、同じエンジンとは思えないほど快活な噴き上がり感を体感できる。加速はスムーズに感じ、回転の伸びも良くなったように思える。
　これだけのチューニングが施されているなら体感だけではなく、実際のところレブリミッターがないレーシングエンジンならば、ピークで500回転ほどは向上してしまうことだって実例としてザラにあるのだ。当然、その場合はパワー／トルクも通常のエンジンよりハッキリと勝るし、燃費性能でも格段に良い結果を残してくれるようになる。一般市販車という足かせがあるだけにパワーは自主規制値内に留まるが、少なくとも燃費については向上するのではないだろうか？
　重量やスペース的に軽く小さくてすむオートバイのエンジンなら、あるいはマイガレージの片隅でファインチューニングを自分で手掛けることも技術と経験があれば可能だろう。しかし4輪の場合は現実的にそんな作業が無理なだけに、ファインチューニングされたエンジンの気持ち良さに触れられる魅力には、計り知れない大きなものがあると思うのだ。
　栃木にある高根沢工場に隣接したファクトリーでのファインチューニングの様子は、本誌30ページからのレポートに詳しいが、約8000回転で実際に回しながらクランクバランスを取ったり、フライホイールやプーリーの内側要所をハンドドリルで削り込むことで重量バランスを整える。ひとつひとつ熟練した職人技による手作業で測定とバランス取りを繰り返す作業は、2時間に及ぶこともあるという。NSX-Rはそれだけ人のハートが込められ、さらに特別なクルマへと昇華しているわけだ。
　高級腕時計でもそうだが、長年積み重ねられてきたクラフトマンシップが生かされ、その製品に肌を触れることで造り手のハートが伝わってくるような工業製品にはなんとも言えない魅力が漂うものである。NSX-Rは筆者にとって、もちろんおいそれとは買うことのできないプライスがつけられているが、もし万一買うことが可能なら、迷わずタイプRを選択すると思えた。それが今回の取材で感じ取れた正直な感想だ。

球形状チタン削り出しシフトノブ

シフトノブ形状はサーキットテストで検証し、さまざまなドライビングスタイルに対応する操作感に優れた球形状が選択された。シフトノブは軽量で強固なチタンの無垢材から削り出しで作られており、シフトブーツはジャージーメッシュを採用。こうした細かな部分の積み重ねでも軽量化を実現している。

レポート：高橋昌也（本誌）
フォト：中野幸次

エンジンをより純粋な存在へ

ホンダエンジニアリングの職人魂

NSXタイプRは、NSXの中でも走りの方向性に深化したモデルである。まったく同じ素材の部品を使っているにもかかわらず、そのエンジンは標準車とはまるで別物のようなフィーリングを体感させてくれる。秘密はエンジン製作工程に携わるマイスターたちのコダワリと手作業にあった…。

並木道と鳩時計

新型NSXタイプRのエンジン製作工程の取材のためのホンダエンジニアリング栃木技術センター（EGT）を訪れた時、正門から続く並木道を歩いていると、「第三の男」という映画の中のセリフが頭の中に浮かんだ。もっとも映画と違い桜並木だったが…。

「ポルシェ家の30年の圧政はミケランジェロ、レオナルド・ダ・ヴィンチ、そしてルネッサンスを生んだが、スイス500年の民主主義と平和は何を生んだと思う？…鳩時計さ」

簡単かつ乱暴に言えば「独裁者は芸術家のパトロンやスポンサーになって優れた芸術家や芸術文化を生み出したが、民主主義体制の中では取るに足らない工芸品しか生み出せない」ということだ。このセリフはとある英国の画家のエッセイから名優オーソン・ウエルズが連想したアドリブであり、映画の中での彼の役どころをうまく表現しているものだが、実はこのセリフには認識不足がある。

問題は鳩時計だ。

とは言え、そもそも鳩時計はスイスで生み出されたのではなく、16 40年ごろにスイスとフランス国境沿いのドイツ南西部“黒の森（シュヴァルツ・ヴァルト）”で誕生したものであり…などという揚げ足取り的な歴史講釈もこの際どうでもいい。実際のところ、鳩時計はルネッサンス芸術文化に対抗して「軽くいい作り物」の例にされる筋合いなどないほど立派な精密機械なのだ。

ドイツ製ムーブメントは極めて正確に時を刻み、小さな鳥の模型の中に仕込まれた可動部だけでも実に7箇所以上という技巧が凝らされ、その鳴き声もいわば超小型アコーディオン。時を告げる音色を奏でるオルゴールは精密機器に定評のあるスイス製。時計としての優秀なメカニズムだけではなく、その外装はスイスの職人たちがひとつひとつ丹精込めて仕上げていく。それは精度の高い手作業のいわゆる“いい仕事”だ。ある意味、鳩時計は量産アナログ機械時計の頂点と言ってもいい。

さて、「時計」と言えばもう一つ思い出されるものがある。1964年のF1初参戦の時、それを見たヨーロッパのジャーナリストから、「まるで精密機械時計を見るようだ」と評されたというホンダの高回転F1エンジンだ。見事な仕業ぶりだけではなく、そんなことからも例のセリフが頭に浮かんだのかもしれない。

NSXエンジンの調律師

NSXに搭載されるエンジンはホンダF1エンジンの直系親族だ。F1エンジンをワンオフ特別注文の高級精密時計とするならば、NSXのそれは量産最高モデルの精密時計。その量産最高モデルをさらにチューニングしたものが、NSXをさらに走りの方向に深化（進化ではない）させたタイプRに搭載される。

ここで「なぜ最高モデルをさらにチューニングする必要があるのか？」という疑問が浮かぶかもしれないが、本来、「チューニング」とはエンジンの回転や出力を無理矢理にアップさせる改造行為のことではない。タイプR用エンジンに施されるチューニングとは、言葉の本来の意味である「調律」「整調」だ。そもそもチューニングとは音楽用語であり、ピアノなどの楽器の音程を一定の基準音をもとに整える作業のこと

③測定機から作業台に移動させ、測定データに示された位置の肉抜き加工を行う。

②画面に赤文字で「NG（NoGood＝不適）」と示されている通り、まだ規格での基準値に達していない。

クランク
精バラ加工

①測定機に何も加工していないクランク系をセットして測定。高速で回転し、重量バランスを測定、評価する。

⑤測定しては加工という作業を、最終的に測定機が写真のように「OK」を出すまで何度も繰り返す。最初の画面写真と見比べればわかるとおり、誤差の数値がコンマ以下を示している。

④ホイストでクランク系を吊り下げ、作業台から再び測定機へ移動させて測定。

エンジン組み立て工程

▶すべての部品が熟練自他"職人"の手で選ばれ、セットされる。ビス1本にいたるまで適合する箇所を決めているため、ほとんどすべての部品に位置指定のマーキングが施される。

◀もちろんボルト類の締め付けトルクも決められており、個々に適切なトルクをもって締結されていく。

▲朝8時50分から作業を開始して、1日に組み立てられるエンジンはたった1基。幾多の手作業を経て純粋存在に近づけられたエンジンだけが、『Honda』のロゴの光る赤いヘッドカバーを付けることが許される。

▲写真では5種類しか見えないが、メタルは7段階に細かく分類され、色分けしたトレーで管理される。棚の張り紙でもわかるように、嵌合チェックもそれぞれ2回行われる。

とを指す。そのタイプRのチューナー＝調律師が、今回、訪問したホンダエンジニアリング（株）というわけだ。

　それでは具体的に、NSXタイプRのエンジン製作工程でのチューナーの仕事とは何だろう？　何をどう「調律」するのだろうか？

　ひと言で言ってしまえば「精度を高める」ということに他ならない。

　世の中のありとあらゆる製品は、設計との誤差が0ということはありえない。なぜなら設計という作業で主役となる「数字」とは概念世界の存在、言い換えるなら純粋な存在だからだ。しかし我々が実際に生きている現実世界では、さまざまな物理法則が互いに影響しあっているし、すべてのものが長さと幅、高さを持ち合わせている。それゆえに完璧かつ純粋な正多面体や真円、真球を作ることはできないし、まったく同じものを作ることも不可能なのだ。

　ゆえに大量生産品には誤差が生じるのは当然であり、実際、設計者は誤差を見越して設計を行い、メーカーは実用に支障のない範囲での誤差を認めている。これを公差と言うが、数ある自動車メーカーの中でも、ホンダはその基準を厳しく定め、製品管理しているのは有名な話だ。

　しかしいくら誤差が仕方ないと言っても、設計者の真意は非情で妥協を許さない「数字」というもので割り切れるところにある。そこで製品に手を加え、より設計者の真意、つまり設計者が理想とした「数字」に近づけてやろう、限りなく差を0にしてやろうというのがタイプRのチューニングなのだ。その主たる作業は、クランク系のバランス取り（精バラ取り工程）とレーシングエンジンの組み立て方式をフィードバックさせたエンジン組み立てである。

執念に近いコダワリ

　クランク系はエンジンの中でコマのように回転する部品だ。バランスの良いコマは回転させた時、微動だにせず直立しているように見え、長時間安定して回転を続ける。しかしコマの円盤部分の片方にオモリを乗せて回すと、フラフラと揺れてすぐに回転が止まってしまう。そこまで極端ではないが、量産品のクランクはバランスの悪いコマのようなものだ。そこで全方向から重量バランスを検討し、重い部分を削ってバランスをとってやろうというのが「クランク精バラ」と呼ばれる工程だ。

　測定機にクランク系をセットしてバランスを測り、それを小型ホイストで作業台まで運んでから切削加工し、再び測定機までホイストで運んで測定し…という、実に手間ひまのかかる作業。プーリーやフライホイールがアッシー状態のクランク1本について、通常の1／10以下の回転重量精度を実現するには1～2時間かかるという。最初の頃は1日に1本加工するのがやっとだったとか。それでも完全に偏差を0にはできないが、そのバランス精度はF1エンジン並み、いや、それ以上であると言う。この作業が実現できた背景には、非常に精度の高い測定機が導入できたことがある。

　一方、タイプRのエンジンの組み立ても、執念とも思える現場のコダワリにより1日に1基が限界であるという。つまりタイプRのエンジンは日産1基ということだ。

　クランク系のバランス精度を高めれば、その効果を最大限に引き出すためにピストンやコンロッドもバランスを取る必要がある。そこでタイプRのエンジンには、ピストンの重量は±1g以内、コンロッドは同じく2g以内の公差のものだけが使用される。通常、公差は2～4g以内の範囲（これでも驚異的）ということだから、2倍以上の精度を追求していることになる。この作業は部品を量るハカリの選定からコダワったとか。

　さらに回転部分の要であるベアリングメタルも、クランクとエンジンブロック側のそれぞれを実測してからデジタル嵌合（かんごう）表に基づいて投入され、最適なオイルクリアランスを確保している。これまた製品では24ミクロン（1000分の24㎜！）の公差が許されるが、タイプRについては完全に個々の製品に適合したものが選ばれるという。

　これらはすべてレーシングエンジンの組み立て方法論のフィードバックだと言うが、実際、F1エンジンでもここまでの精度追求がなされているのかは疑問なところだ。

より純粋な存在へ

　こうして組み上げられたタイプRのエンジンは、回転にバラつきがなくなり、回転の抵抗（フリクション）も減っているため、スッキリした吹き上がり感、4%のローレシオ化と相まった軽快さの演出を実現し、アイドル領域の振動低減により、ハード目に設定されたサスペンションによるドライビングでの疲労感を低減させた。つまり同じ素材の部品を使っているにもかかわらず、よりストレスなく吹き上がり、よりスムーズな回転が体感できるエンジンとなったわけだ。そして設計者が思い描いた「数字」＝純粋な存在に、より近づいているのである。

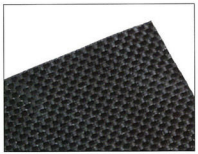
　もちろん最新の測定機などが導入されたこともあるが、それ以前に「とにかく限界までやってみよう」という現場サイドのコダワリと手作業の確かな経験と技術が、物体を純粋存在のレベルにまで引き上げる結果に結びついているのだ。それはあたかもマイスターの業である。

　冒頭のセリフの話に戻ってみよう。タイプRのチューナーたちの仕事は、NSXというメカニズムの完成度を高めるため、設計者の真意を確実に反映させるために用いられる。その立場は鳩時計の完成度を高めるためのスイスの職人の、精密かつ誠実な手仕事に近い。

　物造りにおいて、職人の魂はもちろん重要な位置を占めるが、〝感性〟と呼ぶあやふやなヒラメキや〝おおらかな芸術性〟だけでは製品に値する物は作れない。それだけが突出し、確たる理論や技巧の裏付けが存在していなければ、つまり根拠が無ければ、所詮は道楽と呼ばれてしまうのがオチだ。一部の好事家を熱狂的に感動させることはできるかもしれないが、ヨーロッパ中はおろか世界中に伝播した鳩時計のように、万人を納得させることはできない。

　少なくとも我々は、〝我々の鳩時計〟とそれを作り上げた人々を誇りにしていい。そう言えばボルジア家の圧政もルネッサンスの文芸復興も、〝あのスポーツカー〟の国、イタリアである。

3日に1台分しか作られない タイプRだけに許された特別の素材



▲炭素繊維を織って布状にし、樹脂に浸したプリプレグ。これを数枚張り合わせてカーボンコンポジットは形成される。この織りかたは一般的な平織り。その他に、朱子織り、綾織などがある。カーボンパーツの模様はこの炭素繊維で織った布の格子模様なのだ。

▲これが素材の元となるカーボン繊維。写真で見えている最小のものでも数十本以上の束としてしか見ることができない。実際の1本の太さは7μm。引っ張り強度は400kgf／mm²という強靭な繊維なのだ。

▲プリプレグは、刃を1分間に数万回上下させることができる超音波カッターによって正確にカットされる。この時、アングルをきちんと制御しなければ、設計段階の強度を保つことができない。その精度は、±1度以内の傾きに抑えなければならない。

◀切り出された素材のプリプレグ。

究極のボディパーツ カーボンコンポジットのできるまで

NSXを開発するにあたり、軽量化を図るためアルミボディが選択されたのはご存じのとおり。しかし、タイプRには、さらに軽くて強靱な素材、カーボンコンポジットがフロントフードとリヤウイングに採用された。タイプRだけのために選ばれた究極の素材なのだ。

レポート：小林和久（本誌）
フォト：前田惠介

アルミボディをさらに軽量化するパーツ

ただでさえ軽量なアルミボディのNSX。それを上回るスポーツ性能を持たなければならないタイプRには、さらなる軽量化も必須命題となった。しかし、アルミよりも軽量となる素材があるのだろうか？　それがカーボンコンポジットである。

レーシングカーの世界では当たり前に使用されるカーボンコンポジット。軽くて剛性があり、ダンピング効果も見込めるとして、ボディはもちろん、フレームやブレーキディスクなど、強度と軽さを必要とされる箇所に積極的に用いられている。

ところが、量産車の主要パーツとして用いられることはほとんどない。GT－Rのボンネットやディフューザーに使われたのが記憶に新しいが、フツウのクルマに採用されることはまずない。

その理由は、写真で解説してあるとおり、量産にまったく向いていない素材だからだ。素材の高価なことも さらに拍車をかけ、コストも並み大抵ではない。

しかし、ホンダの威信をかけて製作されるNSXの、しかもタイプRだけには、迷わずこの素材が選ばれたという。

コスト度外視や お金で買えない部分で普及

さて、カーボンコンポジットについて簡単に解説しよう。自動車用アクセサリーの〝カーボン風〟つまりニセモノを除けば、カーボン素材はウェットカーボンとドライカーボンに大別される。レーシングカーやタイプRに使われるのは、しっかりと強度が期待できるドライカーボンだ。

7μmの太さのカーボン繊維を織り、布状になったものを樹脂で浸す。これがカーボンの素材となるプリプレグだ。プリプレグを型に数枚重ねて張り込み、それを釜で圧力をかけながら加熱。このT程からドライカーボンと呼ばれるのだ。

こうしてカーボンを主原料としながら樹脂などのう種類以上の材料によって成形されたものが複合素材＝コンポジットと呼ばれる。

いろんなところで活躍するカーボンパーツ

▲自動車関係ではストラットタワーバー、ステアリング、メーターパネルなどが代表例。ただし、どれも量産の部品ではなく、オプションまたはアフターマーケットのパーツだ。この他、農薬散布などのラジコンヘリ、産業用ロボットのアーム、2輪用マフラーなどにも使われているのだ。

東邦テナックス　カーボンコンポジット工場見学

◀カーボン繊維はその繊維方向によって強度が大きく変わる異方性材料。よって、プリプレグを張り込む際は、同じ部分については45度ずつ角度を変えながら重ねられていく。もちろん、そうなるように超音波カッターでプリプレグはカットされているのだ。

◀ウイングの水平部分の張り込み。超音波カッターで切り出されたプリプレグは、1枚1枚丁寧に扱われながら張り込まれる。この部分は4枚重ねて張られる。張り込んでは型を組み立てて、という手法で段々と形作られていく。

◀ウイングのサイド部分。この部分は比較的小さなパーツだが、それでも作業時間は7〜8時間と、通常の1日分の作業時間を要するそうだ。ウイングもフードも基本的に2人ひと組で製造が続けられ、トータル2日間で張り終わる。

◀フロントフードスキン（表）側。フロントフードは美感も大事であると同時に、歩行者への障害軽減も考えられている。そこで、アラミド繊維を織り込んだプリプレグが使用されている。これで、ある程度の弾力を持たせることができるのだ。

◀フロントフードフレーム（内）側。スキン側は乾燥後の縮みなどの考慮から6枚重ねとなるが、フレーム側は形状による強度も持たせることができるので4枚重ね。型の素材は、作っているものの完成品と同じカーボンコンポジットだ。

NSXのフロントフードを発見！

▲フロントフードそっくりのものが置いてある。じつはこれ、できあがったフロントフードがボディ形状とあっているかどうかチェックするためのもの。完成に至った、全数チェックが行われているのだ。精密なボディラインとの確認には、この他に専用の検査治具を用いる。

▶ナイロン製のバッグ（袋）に詰めて圧力を抜き真空状態で乾燥。圧力によって、より強い素材とすることができる。また、ウイングはあの複雑な形状ながら中空一体成形。バッグの入れかた、抜きかたなどに東邦テナックスの独自のノウハウがあって可能となったそうだ。

▲エア抜き用のチューブをつなぐためのバルブ。

▶いよいよオートクレーブ（釜）へ。120〜130℃の温度で2〜3時間かけて乾燥させる。バッグの中は真空状態だが、さらに釜の中は3〜5kg／㎠の圧力がかけられている。乾燥後、冷却され型から外される。成形品は、エンドミル、リューターなど砥石によるバリ取り、トリミング、穴あけの加工に回される。

完成！

フロントフードはスキンとフレーム側を接着させる。その後、手作業で目の細かいサンドペーパーによる水研ぎ表面仕上げを行なって検査をして高根沢工場へと出荷される。この日も、出荷の合間の15分だけ撮影が可能となった。売れっ子アイドルのような分刻みのスケジュールで現在生産が進められているわけだ。

カーボン繊維にアラミド繊維を織りまぜ、弾性を持たせたり、プリプレグの樹脂の特性を変化させることで、できあがったコンポジットの性質をコントロールすることなどが可能である。

これによってカーボンコンポジットは様々な分野で利用されてきている。

もっとも利用されているのが御想像のとおり航空、宇宙分野、それにゴルフクラブ、釣り竿などのスポーツ用品である。

意外なところでは、印刷の輪転機。途中で交換が必要な輪転機のローラーを軽量化することで、作業者の労力を低減。同様の理由から、遠心分離器の回転体。研究者の腕が疲れないという理由で、需要は多いという。また、軽量かつ剛性があるという点で生産ロボットのアームにも採用される。例えば、コンピューターなどで需要が増えてきた大画面の液晶モニターも、カーボンコンポジット製アームのおかげで精度良く生産することが可能だそうだ。

さらに、X線をよく透過する性質から、レントゲンの胸を押し付ける部分にも使われている。X線の放射量を減らすことができ、オペレーターにも影響を与えにくくできるという。

このように、コストが許されたり、労力などコストを超えて必要とされる部分に、カーボンコンポジットは用いられるのだ。

NSXタイプR用フロントフードとリヤウイングの生産にかかる日数は、なんと約1週間。型の回転をフルに活用しても3日に一台分しか製造できないという。休みなしで稼動したとして、1カ月に10台。スーパーカーの、さらに選ばれしモデル、と考えれば、納得のいく生産台数と考えられなくもないか。

価格は言うまでもないが、その生産台数からも、誰もが購入できるクルマではないことを物語っているわけだ。むしろ、量産車とはもっとも違う部分として、オーナーにとっては喜ばしい生産効率といえるかもしれない。

▲今回の取材で対応いただいたのは、左からカーボンコンポジットひとすじに20数年という東邦テナックスコンポジット事業部長の魚谷眞一郎さん、80年代後半のF1でカーボンの魅力に取り付かれたホンダ技術研究所第3研究ブロックの山根保夫さん、東邦テナックス徳島工場でコンポジットの生産に情熱を傾ける脇田和信さんと山口吉昭さん。

デザインイメージ

軽量、高効率をキーワードに選択

CDをスポイルせずダウンフォース増加を目指す

に移行

RR SPOILER IDEA SKETCH

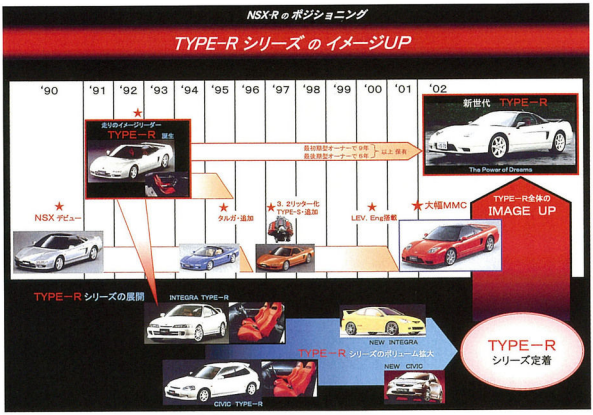
DESIGN REPORT

性能に磨きをかけて

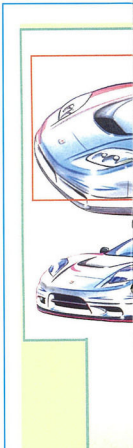
ひとつの目的に特化したクルマ。走りの性能という、本来のクルマの魅力を追い続ける先には、明確な目標がみえてくる。そのクルマをいかにデザインするべきか？　そこにはやはり目標なしには語れない、険しい道のりがあったのである。

レポート：松永大演　フォト：中野幸次

▶取材に協力いただいたデザインスタジオAのチーフデザイナー　早内　稔氏、デザインBスタジオのアシスタント・チーフデザイナー　伊藤圭子氏、デザインDスタジオ研究員の萩原一幸氏。



▶軽量化、空力といったものを時代進化分の性能として表現。ルーフをはじめとしたブラックアウト化は、基本に立ち返ったキャノピーの表現。手を加えるほどに、オリジナルの完成度の高さを実感したという。



◀92年のNSXタイプRの登場によって、その後のタイプRブラザーズが誕生。NSXタイプRはやはり従来からのスポーツのホンダを印象づけるイメージリーダーでもある。

時代進化分のカタチは空力にあり

久しぶりのタイプRの登場となったが、ことこのクルマのデザインに関してはまったく異なるアプローチがなされている。NSXタイプRにとって、デザインとは何であるのか？　担当者にとっても、これはまさに未知へのトライであったといえるだろう。

今回のタイプRの話題に入る前に、その骨格＝ベースであるNSXのマイナーチェンジの経緯について紹介しよう。

NSXの発表は1990年、それから数度のバリエーション追加や小変更を行いNSXは確実に進化を続けている。そして2001年12月、ついこの前のこと、NSXは大きな変更を受けることになるのである。12年という長きにわたって、この基本的なデザインを変更せずに新鮮さを保ってきたことのほうが驚きだ。

そのなかで12年ぶんの進化をどう表現するか？　ということになる。時代進化、その象徴的なものとして空力を見つめなおすということに重点がおかれたのである。

本来、空力向上を目指して採用されたリトラクタブル・ヘッドランプの採用も、発表当時の技術では大きなヘッドランプユニットをいかに空気抵抗少なく収めるか、といった観点からの採用でもあった。もちろんヘッドランプを格納したときの特性は優れたものであったのだが、点灯したときとの特性差が大きいというのが、その後の問題点としてもあがっていた。とくに雨天など条件が悪くなるほど、その差は大きくなるという。

そして現在ではヘッドランプユニットも小さくなり、それどころかコンビランプまでそのサイズに収める

◀デザインはすべて機能を有する。それがタイプRの進化へと結びついている。ボンネット、リヤウイングなどにはカーボン素材が採用されるが、10年品質を考慮し塗装が施されることになる。このデザインコンセプトの段階ではCFRPが前提となっている。

▶これがデザインの仕事なのか？　風洞やサーキットなど、その活動フィールドや実際の開発内容はおよそ従来のデザインとはかけ離れたものとなっていた。

ことができるようになった。さらにリトラクタブルは昇降機能部品をを中心に非常に重たいものとなっており、固定式としたことと、同時にバンパー内に収められていたコンプランプが不要となったために、結果的に10kgもの軽量化が実現できたという。

外観上でランプ類の違いに加えて、大きく印象を変えているのがサイドシルまわりの造形の違いだ。従来のNSXは、非常にシンプルで軽快なアピアランスを持っている。これが12年という歳月をも感じさせないほどの、すっきりとしたカタチを見せていた要因となっている。しかし他方では、その軽快感、シャープさゆえに現在ではボリウム感のないものにも感じられてしまっているのも事実だ。そのあたりに改良を加えたのもひとつの特徴となっている。しかし重要なのは、すべての改良はNSXの進化とは何であるか？　との問いかけに答えるものであって、不必要な付加物は追加されていないという点にある。つまりは、これも空力特性の改善のためなのだ。

標準車のマイナーチェンジでの最大のテーマとなったのが、リフト特性をキープしながらの空気抵抗係数（Cd値）の改善である。すべてがCdを低減するために考えられているのだろうが、フロントバンパーには左右にちょっといかつい「えら」が張っている。

デザイナーが「どんぐり型」と称するこのカタチが、空力的に有利に働くのだという。このどんぐり型とは、あのぼうしをかぶったどんぐりである。そのぼうしの部分が前端で、なだらかなサイドラインが後方に流れ収束のラインを描く。上方から見ていかにも速そうな抵抗のないカタチといえば端の尖った射錐型であるが、その先をスパッと切ったようなカタチが風洞実験からも好結果をもたらすのだという。一見したイメージでは、なんとなく角を丸めたほうがいい気がするが、実際にはその先端に仮想交点をもつような緩やかな弧を描くサイドラインのほうが滑らかに空気を流せる。クルマのイメージとしてはこうした「えら」はないほうがいいのだが、より実質をとる姿勢を貫いたのである。

「我々はまとめ役である」というデザイナーのことばに、目標を明確に持ったクルマのあるべきカタチを見ることができる。そしてCd値は0・32から0・30に大幅に低減された。

ライバルを意識しない己に向かう目標設定

そして、タイプR。こちらの目標は標準車のCd値をできるだけスポイルせずに、マイナスリフトを発生させること――デザイナーにもこんな目標が課せられたのだ。

NSXが世界を走るあいだに、フェラーリやポルシェは新型を発表している。より最新のテクノロジーに裏打ちされながら、最新でかつ独自のカタチを誇示していった。それらライバルたちのデザインに対抗する意識はあったのか？　答えはノーであるという。

「よそがどうあろうが、ホンダ最高のテクノロジーで目標とする数値を達成するためのカタチを考える」

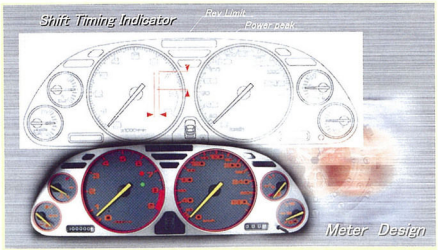
そのことに没頭した。

だからこそ、ライバルはライバルでなくなったともいえる。それらの存在は、意識のなかから外れていたというのだ。

「まずはフロントのマイナスリフトありき」ここから始まった。フロントのラジエターから入った空気は、標準車であれば下方に排出された。しかし、これをボンネットにアウトレットを設け上方に排出しながら冷却効果も完全な状態にする。Cd値に大きな影響を与えずにマイナスリフトを得るには、ボディ下面の流速を高めることでダウンフォースを得る以外に手段はない。そのためには冷却風は完全に上に流し、下面を完全にふさいでしまいたかった。フロントまわりを見れば、大げさなスポイ

▼従来のタイプRやタイプSとは異なる形状のシフトノブ。これもサーキットからのフィードバックにより球状のものが採用された。また、シフトパターンの刻みもグリップを助ける。

▼室内のデザインコンセプトもサーキットベストが大前提。イメージ展開だけでなく、軽量素材であることが重要なポイント。操作性も最重要項目となっている。

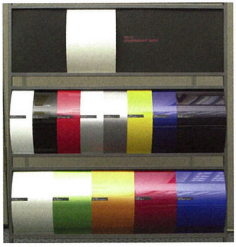


サーキットベストの走りをサポートする機能とアグレッシブなグラフィック・カラーの変更

▲注目のスピードメーターは300km/hのものが採用された。またタコメーター内には、パワーピークを示すグリーンとレブリミットを示すレッドのLEDを設置。イエローの指針はモモのステアリングロゴとともにアクセントカラーに。

▲素材に対するコンセプトは進化、軽量、高機能。そこからメタル、ラバー、メッシュというアイテムが抽出された。ダッシュボードは革シボに頼らないマットラバーを採用。

▲内装はタイプRカラーを印象づける赤&黒を基本とする。レッド内装、ブラック内装の違いはシートのベースカラー。これだけで印象はかなり違う。



▶メインカラーは上のチャンピオンシップホワイトだが、中央のスタンダードカラー8色と下のプレミアムカラー5色も選択可能。つまり標準車と同じ選び方もできる。

ラーの類は一切なく、きわめてすっきりとしている。スポイラーではCd値が増加してしまうので、下面流に依存しているのである。

そして、それに見合うリヤのマイナスリフトを実現しなければならない。マイナスリフトの効果は、速度が上がるにつれてグリップが高まる。つまりハンドリング特性が市販車では未体験の方向に進むのだ。クルマをバランスよく造るには、同じ傾向でリヤもマイナスリフトを発生しなければならない。そこで実施されたことは、風洞による実験とサーキット走行そして変更の繰り返しだった。数値的な効果とフィーリング調査、ここにデザイン部門が立会いながらトライ&エラーの末、タイプRは仕上げられていった。

前後バランスをしっかり取る

注目はリヤウイングの翼端板形状だ。どうしてもここが抵抗になってしまう。そこで、ミラーとサイドウインドウ周辺に発生する渦の流れのなかに翼端板を入れ込んだ。渦ができるのであれば、そのなかではそれほど大きな抵抗とはならない。また、リヤ下面のディフューザーも微妙な角度の調整を同様の手法で行い、上方の流れと最適な位置で合流させている。こうすることで、前後がうまいバランスを取ったマイナスリフトのNSXが完成したのである。

室内に関しても、やはり狙いはサーキットベストである。シフトノブはタイプS同様のチタン製ながら、どのポジションでも操作しやすい球状とした。また1ミリ単位でそのサイズを検討し、しっくりとくるサイズを見出した。また、エンジン性能、サスペンション&ブレーキ性能が高まるにつれ鷹栖（ホンダの北海道のテストコース）のジャンピングスポットでシートが滑るとの問題ができてきた。それまでは問題ではなかったものが性能の進化によって対応を迫られることともなったのだ。

こうした話を聞いていると、これがデザイナーのはなしであるとはおよそ思えないだろう。しかし、こうしたダイナミクスのなかに身をおいて、デザインは進められてきたのである。たとえば表皮の素材を選ぶにも重さは非常に大きな問題となり、軽くなければ使えないという意識がしっかりと確立していったという。たとえば先の東京モーターショーに参考出品されたプロトタイプには床面の内張りにざっくりとした高級感、未来感、華やかさのある素材が採用されていたが、その重さが採用を断念させる要素となったという。

ピュアスポーツカーをデザインするということは、より特化したひとつの目標を実験部門とともに共有することでもあった。ただ単にデザインだけが先走ってしまっては、目標は達成できない。

「いままでにはなかったことを、いろいろ体験することができた。運動力学などについても非常に勉強させてもらった」とはデザイナーのことばである。もはやデザインと商品企画、実験のあいだに壁はなくなりつつある。それは単に数値を追い続けるスポーツカーだけでなく、多くのクルマに求められる要件だろう。それだけ、相互が連携を取らなければ魅力的な商品は生まれない時代を痛感する。ある意味、縦割りから逸脱した切り崩し的な開発が、クルマの未来を支えるキーワードなのかもしれない。

NSXその進化の軌跡

当初から標榜されたスポーツカーの基本を堅実に守りながら、確実に進化を遂げてきたNSX。基本性能をアップさせるため、あるいはその時代にマッチさせるため、どのような変遷をたどったのか。ここで確認しよう。

▲90年デビュー直後のNSX。新たなスポーツカーの歴史を刻む、始まりだった。

1989

●生産台数9台
日本8台
北米1台

初お披露目はシカゴショー

1989年5月、米国シカゴオートショーでプロトタイプであるACURA NSX-Xが初めて公開された。フロント部分の違い以外は、市販型とかなり近い。しかし、正式デビューまでは、この後1年半を要した。

▲デビュー前のアキュラNS-X。デビューまでジャーナリストなどに試乗させるなど、比較的オープンな開発が続いた。

▲市販型より全長が30mm短いプロトタイプNS-X。フロントマスクが異なる。

▶リヤまわりはほとんど同デザインだが、コンビネーションランプが違っている。

90年NSXのすべてより

話題のクルマの詳細情報をいち早くお届けしてきた本誌ニューモデル速報。当然、NSXも1冊にまとめあげられた。今でも現役レポーターの星島浩さんは、「高級車でスポーツカーである」と評価。実際に、発売直後にはNSXを購入し、つい最近まで愛車としていた。

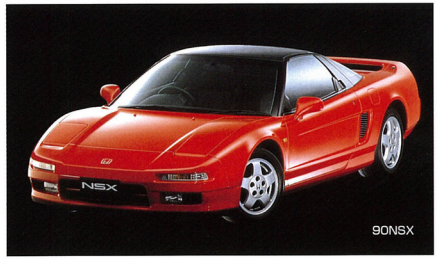
NSXの総生産台数は、年表中の各年の数字を合計した1万8170台（2002年4月まで）であるが、これにはプロトタイプやホンダ内部での研究用車両なども含まれている。89年に製造された車両は、そういったものだと思われる。同様の理由から、販売台数、実際にユーザーが登録した台数はこれよりもやや少なくなるはずだ。

レポート：小林和久（本誌）

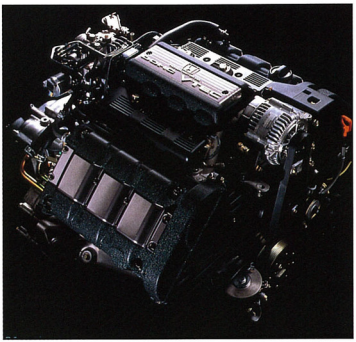
新時代のスポーツカー誕生

1990年9月　新型車NSXがデビュー。量産世界初のオールアルミモノコックボディを採用し、V型6気筒VTECエンジンをミッドに横置きマウントされ、ABS、エアバッグなども装備する、新時代のスポーツカーを表現した。しかし、これらの基本仕様、コンセプトは現在も変わりなく受け継がれている。

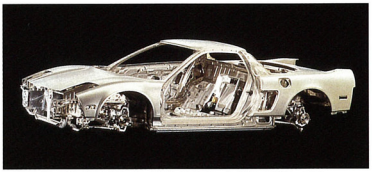
▲空力を煮詰めていくうちに、ミッドシップカーとしては長いリヤまわりとなり、トランクにはゴルフバッグが収納できた。



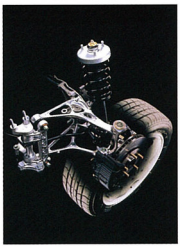
90NSX



▲当初、SOHCで開発が進められたが、直前になって今となってはホンダスポーツエンジンの看板となったVTECを採用した。



▲量産車世界初のオールアルミモノコックボディを採用。そのために、プレスや溶接など、様々な新技術が投入された。



▶前（写真左）後ともにダブルウイッシュボーンのサスペンション。アーム類もボディ同様アルミ製だ。

●生産台数8422台
日本4600台
北米2963台　欧州762台
アジア・オセアニア97台

1991

1990

●生産台数2957台
日本1204台
北米1405台　欧州308台
アジア・オセアニア40台

ホンダのひとつの夢は83年にスタート

1989年2月、シカゴショーにはACURAブランドのまったく新しいスポーツカーが展示された。それが、現在のNSXの原形であるNS-X。市販型よりフロントオーバーハングが30㎜短いものの、NSXのコンセプトが初めて一般に披露された瞬間だった。

NSXの開発は1983年にさかのぼる。ちょうど、ホンダが2度目のF1への挑戦を始めた年でもある。F1参戦を見るまでもなく、走りへの意識は、ホンダの乗用車のアイデンティティでもあった。

走る性能を追求すれば、重量物であるエンジンを車体中央付近に配したいというのは、エンジニアでなくともわかりきっている。

それ以前のスポーツカーであるS800などを除けば、N360以来、乗用車にはFFを一貫して採用してきたホンダ社内にも、ミッドシップを夢見た人間は数えきれないほどいたはずだ。

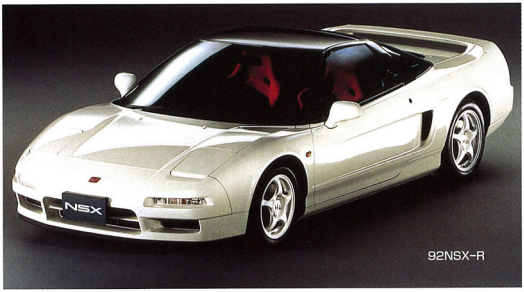
そんな背景の中、NSXの開発はスタートする。

ミッドシップスポーツカーの開発としては、当時のFFライトウエイトスポーツであるCR-Xがベースとなった。CR-Xのミッドにエンジンを搭載したもので、ミッドシップ車の基礎データが収集されたという。

また、発売時に大きな話題となったアルミボディについても、同様にCR-Xで確かめられたという。余談ではあるが、想像しただけで乗ってみたいクルマだ！　そちらを発売してくれてもよかったのに……？

初代NSX-R登場

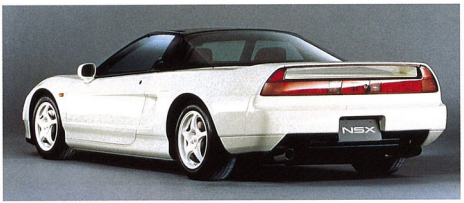
1992年11月　タイプRを追加。国内随一のスポーツカーと認められながらも、よりピュアスポーツを目指したタイプRを追加。快適性をやや犠牲にしながらも徹底した軽量化、エンジン、トランスミッション、サスペンション、ブレーキ、インテリアなど、すべてにわたってレーシングカーに近付ける方向のチューニングが施された。カスタムオーダープラン開始。



92NSX-R

▲カーボンフレームのレカロ製バケット、MOMOステアリングなども軽量化に貢献する。

▲当時としては車両に採用されることの少なかったチタンをシフトノブに採用。その後、シビック、インテグラにも波及する。



◀専用ボディカラーのチャンピオンシップホワイトが、他の車種を含め、タイプRのイメージとなる。ホンダエンブレマは赤地だ。

装備をアップデート

1993年2月　セキュリティシステム、オプションセーフエアコン、助手席SRSエアバッグを選べるようになった。リプレッシュプラン開始。

▲スポーツカーであると同時に、高級車らしい装備も充実させた。

92年最新NSXのすべてより

タイプRが発売された92年には、最新NSXの詳細をお届けした。清水和夫さんのドライビングによる、筑波サーキットにてポルシェ911とのバトルが繰り広げられた。勝者はNSX-Rだった。

1993
●生産台数696台
日本306台　北米337台　欧州34台
アジア・オセアニア19台

1992
●生産台数1272台
日本270台
北米807台　欧州134台
アジア・オセアニア61台

そうして、量産車で世界初のアルミモノコックボディ、デビュー前年までSOHCで進められたエンジンも、途中から社内から画期的な発明、VTECが登場すると急きょそちらに変更するなど、まったく妥協を許さない開発が続けられた。

妥協を許さぬエピソードには、例えばステアリングの開発では、レザーの厚みを一枚ずつ変えて、そのステアリングをドイツニュルブルクリンクサーキットへ送り込み、レーシングドライバーにフィールを確かめてもらった。同様に、シフトノブ、サイドブレーキのレバーなどもテストが繰り返されたという。

当時、マクラーレンホンダF1で世界を制したアイルトン・セナもテストに参加。彼の多くの意見が開発、熟成に多大な影響を与えたというエピソードも残っている。

6年半の歳月を経てNS-XはNSXへ

そうしたこだわりを経て、初披露から1年半、開発開始からは6年半の年月を経て、NSXは発売された。ちなみにNS-Xは、NSがニュー・スポーツ、Xは未知数を表すプレジェクトの通称だったが、市販に至ってそれをまさに具現化したという自信だろうか、商標のとれる3文字のアルファベット、

ロープロファイルタイヤを開発

1994年2月　フロント215／45ZR16、リヤ245／40ZR17サイズのタイヤをメーカーオプション設定とした。単なるドレスアップではない。性能をあげるためのサイズアップで、その開発には1年の歳月を費やしたという。

▲F：16×7JJ、R：17×8.5JJのホイールとともにメーカーオプション設定。95年モデルからはこのサイズが標準となる。

◀当時話題となったツイントレッドタイヤをカスタムオーダーに設定。これは、トレッド幅を確保しながらウエット性能を高めたものだった。

▲AT車には、ステアリングコラムにシフトアップ／ダウンスイッチを追加。ATでのスポーツ走行がさらに楽しくなる。

タルガトップとステアシフト登場

1995年3月　マイナーチェンジ、タイプTを追加。AT車のステアリングコラムにシフトスイッチが設けられたFマチックの採用、ドライブ・バイ・ワイヤを早くも取り入れ、トルクリアクティブ・プリロード型LSDやツイントレッドタイヤなど、先進技術を積極的に投入。また、オープンエアも楽しめるタルガトップボディも追加された。

1996
●生産台数506台
日本152台
北米332台　欧州16台
アジア・オセアニア6台

1995
●生産台数1379台
日本216台
北米991台　欧州156台
アジア・オセアニア16台

1994
●生産台数909台
日本318台
北米519台　欧州47台
アジア・オセアニア25台

NSXとなって車名となったのだ。

デビューしたてのNSXは、当時のバブル経済も手伝って、800万円のプライスタグにもかかわらず、バックオーダーは2年ともいわれた。しかし、その性能を本当に理解するものにとって、世界のスポーツカーとして見渡した場合、やはり800万円は激安とその目に映ったのも事実だったろう。また、当初から4ATもラインアップされた。

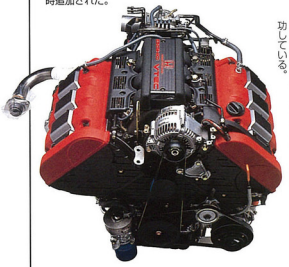
92年にはボディカラーやシート生地など、自分の好みで注文できるカスタムオーダープランを開始。これは現在にも受け継がれている。ちなみに、現在のもっとも人気の高いボディカラーはイモラオレンジだが、これもカスタムオーダープランでしか選べないカラーだ。

同じく、92年には初代タイプRが登場する。その後、タイプRという名前が、インテグラやシビックのピュアスポーツモデルに与えられたのはご存じだろう。

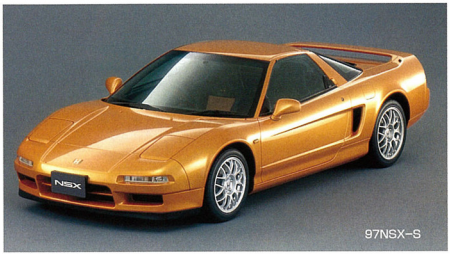
タイプRは軽量に設計され尽くされたはずのボディを、さらに120kgも軽量化！　バンパービーム、ドアビームなどのアルミ化、エンジンメンテナンスリッドのアルミメッシュ化、レカロ社のフルバケットシート、MOMO製ステアリング、エンケイ製ホイールなども超軽量なものを開発し、チタンシフトノブ、カーボンリヤスポイラー、フロアカーペットやトランクライニング材まで徹底した素材の吟味によって可能になった数字だ。当然、全体のバランスも変化してくるので、それにあわせてサスペンションもチューニング。ECUもプログラム変更され、ミッションにはローギヤードな変速比が与えられた。

排気量アップ＋6速採用

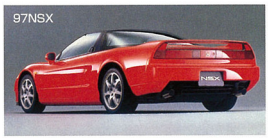
1997年2月　マイナーチェンジ、タイプS追加。排気量が3.2ℓへとアップ（AT車は3ℓのまま）、マニュアルトランスミッションは6速化され、ブレーキローターを16インチへ、ディスチャージヘッドライトもこの時初めて採用された。また、快適装備を損なわず45kg軽量化し、よりニュートラルステアの方向へとサスペンションもセッティングされたタイプSが登場。さらに快適装備も省略し、ハードで軽量（－96kg）なタイプS・ゼロも同時追加された。



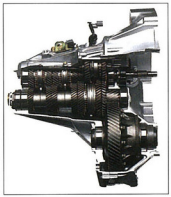
◀シリンダーライナーにそれまでの鋳鉄に代えてFRM（繊維強化金属）を採用。重量を3kg軽減することに成功している。



97NSX-S



97NSX



▶マニュアルミッションはギヤ比をクロスレシオ化。強度を変えずにギヤ厚を下げ、スペースは従来どおりとなる。

▶フロントディスクが15インチタイプの径/厚:φ282/28mmから16インチタイプのφ298/28mmへ、リヤは径/厚:φ282/21mmからφ/厚φ303/23mmへと大きくなった。

▶当時としてはニューアイテムだったディスチャージヘッドライト（品名も放電灯ヘッドライトと呼ばれていた）を採用。ただし、ノーマルのNSXにはカスタムプラン扱い。

低公害のスポーツカーに！

1999年9月　マイナーチェンジ。LEVエンジン搭載し、新開発の小型、軽量なABSを採用。ECUプログラムを変更するなど、時代を先取りしたスポーツカーへと進化。

99NSX

▲ディスチャージヘッドライトをNSXにも拡大採用、全車同席パワーシートを標準化など、全体的な装備のグレードアップも同時に行われた。

1999

●生産台数313台
日本107台
北米188台　欧州14台
アジア・オセアニア4台

1998

●生産台数488台
日本348台　欧州32台
アジア・オセアニア10台

1997

●生産台数535台
日本198台
北米279台　欧州38台
アジア・オセアニア20台

エンジンを3・2ℓ ミッションは6速へ

97年にはやや大きめの変更が行われた。マニュアルミッションモデルの排気量を3・2ℓへとアップさせ、全体にトルクを確保。ブレーキディスクの16インチ化や6速ミッションの採用などが主な変更点。それに加え、タイプRなき後の、モア・スポーツモデル、タイプSが追加された。

タイプSはエアコンなどの快適装備はそのままに、レカロシートやMOMOステアリングなどの軽量パーツの採用などにより、ノーマル比45kgもの軽量化を実現した。

さらに、軽量バッテリー、ハーネスまでも含めオーディオ装備の省略、快適装備のオートエアコン、BOSEサウンドシステムはオプション扱い、コンソール、ドアのカーボンパネルも選択でき、このオプション価格は80万円だった。

これらはすべてにレーシングマシンに近付ける方向での変更だが、結果としてNSXの正常進化として乗りやすく、扱いやすいマシンに仕上がったという。

その後、93年には安全装備を充実させ、リフレッシュプランを追加。どの年式のどのモデルでも、新車の状態と間違わんばかりの状態にリフレッシュすることが可能となる。

95年にはタルガトップのタイプTを追加すると同時に、ATやDBW（ドライブ・バイ・ワイヤ）などの進化を見せるが、これもNSXを基本に忠実ながらその時代にマッチさせたスポーツカーとして具体化であり、常に最新、最良のスポーツカーであったことに間違いはない。

NSXその進化の軌跡

■主要車種・主要諸元表

主要諸元＼主要車種	90NSX		92NSX-R	95NSX-T		97NSX		97NSX-S	01NSX		02NSX-S
	5MT	4AT	5MT	5MT	4AT	3.2ℓ6MT	3.0ℓ4AT	3.2ℓ6MT	3.2ℓ6MT	3.0ℓ4AT	3.2ℓ6MT
形式	E-NA1					E-NA2	E-NA1	E-NA2	LA-NA2	LA-NA1	LA-NA2
寸法・重量 全長×全幅×全高(mm)	4430×1810×1170		4430×1810×1160	4430×1810×1170				4430×1810×1160	4430×1810×1170		4430×1810×1160
寸法・重量 ホイールベース(mm)	2530										
寸法・重量 トレッド(mm) 前/後	1510/1530								1510/1540		
寸法・重量 最低地上高(mm)	135		125	135				125	135		125
寸法・重量 車両重量(kg)	1350	1390	1230	1400	1430	1350	1390	1320〔1270〕	1340	1390	1270
エンジン 形式	C30A					C32B	C30A	C32B		C30A	C32B
エンジン 種類	水冷V型6気筒横置(無鉛プレミアムガソリン仕様)										
エンジン 燃焼式形式	ペントルーフ形式										
エンジン 弁機構	DOHCベルト駆動 吸気2 排気2										
エンジン 総排気量(cc)	2977					3179	2977	3179		2977	3179
エンジン ボアxストローク(mm)	90.0×78.0					93.0×78.0	90.0×78.0	93.0×78.0		90.0×78.0	93.0×78.0
エンジン 圧縮比	10.2										
性能 最高出力(ps[kW]/rpm)	280/7300	265/6800	280/7300	280/7300	265/6800	280/7300	265/6800	280/7300	280〔206〕/7300	195〔265〕/6800	280〔206〕/7300
性能 最大トルク(Nm[kgm]/rpm)	30.0/5400					31.0/5300	30.0/5400	31.0/5300	30.0〔294〕/5400	31.0〔304〕/5300	31.0〔304〕/5300
性能 パワー・ウエイトレシオ(kgPS)	4.82	5.25	4.39	5.00	5.40	4.82	5.25	4.71〔4.54〕	4.79	5.25	4.54
性能 10.15モード燃費(km/ℓ)	8.3	7.1	—	9.0	82	90	84	90	90	84	86
変速比 1速	3.071	2.611	3.071	3.071	2.611	3.066	2.611	3.066	3.066	2.611	3.066
変速比 2速	1.952	1.466	1.952	1.952	1.466	1.956	1.466	1.956	1.956	1.466	1.956
変速比 3速	1.400	1.025	1.400	1.400	1.025	1.428	1.025	1.428	1.428	1.025	1.428
変速比 4速	1.033	0.777	1.033	1.033	0.684	1.125	0.684	1.125	1.125	0.777	1.125
変速比 5速	0.771	—	0.771	0.771	—	0.914	—	0.914	0.914	—	0.914
変速比 6速	—	—	—	—	—	0.717	—	0.717	0.717	—	0.717
変速比 後退	3.186	1.909	3.186	3.186	1.909	3.186	1.909	3.186	3.186	1.909	3.186
変速比 減速比	4.062	4.066	4.235	4.062	4.428	4.062	4.428	4.062	4.062	4.066	4.235
タイヤ(前・後)	前:205/50ZR15・後:225/50ZR16			前:215/45ZR16・後:245/40ZR17				前:215/40ZR17 83Y・後:255/40R17 94Y			
価格(東京地区・万円)	800.3	860.3	970.7	960.7	995.7	910.7	930.7	1035.7〔985.7〕	920.7	940.7	1195.7

燃費は10モード燃費　　〔 〕内はS・Zero

初のエクステリアを一新

2001年12月、マイナーチェンジ。エクステリアデザインを一新。リトラクタブルヘッドライトを廃止して、固定式のディスチャージライトとしたほか、フロントバンパー、ドアガーニッシュ、リヤコンビネーションランプなどを新デザインとした。タイヤサイズはフロント215/40R17、リヤ255/40R17とし、メーターパネルほか、インテリアのスイッチなどに新色を採用した。

▲この時点ではNSX、タイプSのラインナップ。

第2世代タイプR 2002年5月NSX-R追加。

▲そして、5月に待望のタイプRが追加された。

2000
●生産台数289台
日本53台
北米221台　欧州12台
アジア・オセアニア3台

●生産台数286台
日本60台
北米215台　欧州6台
アジア・オセアニア5台

2002
●生産台数109台
日本23台
北米71台　欧州12台
アジア・オセアニア3台

遮音シートの軽減まで図り、96kgの軽量に成功したタイプS・Zeroも登場している。本当にサーキットなどを攻めるためのベース車だ。

99年には、平成12年排出ガス規制を50%以上も下回るホンダLEVエンジンを搭載、優一低排出ガスの★★を獲得し、自動車取得税の0%減税措置を受けられる。世界に通用するハイパフォーマンス・スポーツカーでありながら環境への配慮も忘れていない。この時、新開発の軽量なABSでより高い制動能力とコントロール性も同時に得ている。

01年には初めての化粧直しが行われる。シンボリックだったリトラクタブルヘッドライトを廃止して、空力に悪影響を与えにくいよう、薄い形状のディスチャージ式固定ライトを採用。NSXの顔がより明確になった。

そして2002年、第2世代のタイプRが発進した。今回もさらに妥協を許さぬ作りであることは、ここまでお伝えしてきたレポートでも明らかだ。

デビューから12年、開発スタートから数えるともう20年近く経とうとするNSX。現在も生き続けて来られたのは、時代とともにアップデートな進化を遂げてきたからにほかならない。しかし、12年もの間フルモデルチェンジを受けず、その過酷な進化に耐えて来たのは、基礎体力ともいうべき基本設計が間違っていなかった証拠といえる。

今後も小変更を重ねることはあっても、安易なフルモデルチェンジが敢行されることはあり得ないだろう。そんなクルマが日本車として存在しつづけることを、我々も応援してゆきたい。

タイプR全集合

こっちがホンダの顔

フォト：森　信英

シビック・タイプR

ミニバン人気で
元気を吹き返した
ホンダだが
やはり
ホンダフリークにとって
嬉しいのは
こんなスポーツモデルの
登場だ
日本で最も高価な
タイプRから
手ごろなものまで
ともに同じ
狼の血が
流れているのが
嬉しい

3

2

インテグラ・タイプR

NSX・タイプR

NSX&NSX-R

使い勝手 徹底チェック

ノーマルよりS、SよりRが刺激的なのは本当だ。もちろん、NSXが世界屈指のスーパーカーであることは間違いない。スーパーカーに日常性と優れた耐久性を与えた功績は、とても大きい。王者フェラーリでさえ、NSXの登場で変わったのだ。だから、街なかで気どるならノーマルでもいい。もう少しビシッとした走りを堪能するならSだ。シフトの剛性感からしてノーマルと違う。しかし、魂が揺さぶられるほどの感動を味わいたいならRしかないだろう。NSX最上の快楽と恍惚にキミの心に潜む野性が昂揚するに違いない。

レポート：飛鳥　学
アシスタント：吉田由美
フォト：森　信英

昂る野性を満たす ライブな仕掛け

洗く光るNSX-Rのメインキー。他の仕様と共通デザインだ。Rの文字を入れたところ。

▼ノーマル車のヘッドライト。Rはヘッドライトカバーをボディと同色化しているが、こちらは渋いメッキ調。

NSX-R

〔取材車のプロフィール〕

●車名：NSX
●ボディカラー：モンテカルロブルー・パール
●シートカラー：リアルブラック

●車名：NSX-R
●ボディカラー：チャンピオンシップホワイト
●シートカラー：レッド

▲▼上がタイプR、下がノーマル車のメーターパネル。

●タイプRの速度計は300㎞スケール！● 180㎞で燃料カットされるのは従来どおりだが、やはり「300」の数字は高性能車の勲章。うれしいネ、パワーピーク7500回転で緑色に点灯し、レブリミット8000回転で赤に変わってシフトアップを促すシフトインジケーターを追加。メーターリングを黒から赤へ、指針の赤から黄色への変更もタイプRのポイントだ。

運転席まわり

▲▼ノーマル車（上）とタイプR（下）。Rはカーペットもザクッとした特製品。

●胸が躍るタイプRのコクピット● 上面を低く抑えて開放感を高めながらセンターコンソールのボリュームを保ちつつ、その相乗効果で低重心イメージを強調したインパネは基本的に全車共通だが、赤と黒のコンビネーションが目に眩いタイプRと、黒一色のノーマル車を比べるとまるで別のクルマのような錯覚に陥ってしまう。ノーマル車はシフトレバーも黒の本革巻きだ。

●独自のサテライトスイッチ● ステアリングコラム右側にウインカー、ライティング、クルーズコントロールメイン。左側にワイパー、ハザード、デフォッガーの各スイッチを配置。すべてがNSX専用のデザインで、初めての人はやや戸惑うかもしれない。だが、とてもシンプルで扱いやすく、すぐにも馴染めてしまうはず。操作感も上々だ。なお、タイプRはクルーズコントロールを省いて軽量化を追求。ステアリングも小径360㎜のMOMO社製本革巻きになる。

●直径1㎜の差にこだわったチタン削り出し球形シフトノブ● ノーマルよりS、SよりRが刺激的なのは、仕様ごとにステップアップするシフト感によるところも大きい。小気味よくカチッと剛性感高く、しかも滑らかにシフトできるのは、もちろん、R。この種の超絶級スポーツカーのシフト感として、個人的に許せるのはSまでだ。面白いのは、シフトノブがRとSでは違うこと。いずれもチタン削り出しの豪華版だが、タル型のSに対し、Rは握り方を限定しない球形にして、さらに、最終案よりも直径を1㎜削るほどシフト感の熟成にこだわっている。

▼いずれもノーマル車の小物入れ。カップホルダー&小物入れのリッドを閉めて全体をはね上げると、コンソールボックスが現われる。ますます小さくて、手回り品を入れるのに重宝だ。

こんなところも軽量化に貢献！

▲タイプRのコンソールボックス。ノーマル車に備わるカップホルダー&小物入れを廃止して軽量化を図り、さらにトランクオープナーも省いている。これだけでも、けっこうな軽量化になるという。

居住性

●運転席のいいレカロ製バケットシート● 路面に座り込むような低いドラポジにもかかわらず、乗り込んでしまえば意外にも開放的な気分で運転できるのがNSXの特徴。頭上の余裕も十分だ。筆者が運転すると65㎝。NSX以前のミッドシップ五大スーパーカーのキャビンは狭くやや不自然なドラポジを強要されたものだが、こと自然な感覚で運転できるのだ。今日のフェラーリの居住感が洗練されたのも、じつはNSXの影響が大きいといわれている。シートは、ノーマル車よりR&Sタイプのレカロ製のほうが断然上等。バケットシートながら、あまり体型を選ばない絶妙な掛け心地と、ノーマル車のシートより数倍勝る剛性感がドライブを楽しく刺激的なものにしてくれる。

▲上がタイプR、下がノーマル車。運転席の由美ちゃんは身長165㎝（なお、筆者の身長は172㎝）。

▲ノーマル車の小物入れの品揃えは、S2000より立派で手まわり品を置くのにあまり困らない。未設定のドアポケットについても、運転席背後のネット式マガジンラックで代用OKだ。だが、タイプRはこれも廃止。これで何グラムの軽量化かしら？

●ノーマル車用より15.5㎏も軽いレカロ製バケットシート● ノーマル車用もアルミフレームにより軽量化を図っているが、R&S用のレカロは超軽量なカーボン素材による簡素なモノコック構造で、電動リクライニング機構レス。その差は大。サイドサポート部に柔軟なパッドを与えて乗り手の体型差をカバーし、万人向けに仕立てているのもニクイ。

タイプR、独自の工夫

●空力の洗練と軽量化がタイプRの最優先課題● ノーマル車のアルミフードよりグンと軽いカーボンフードの採用も、その一例。フード中央にラジエーターの冷却風を導くエアダクトを設けているのがアグレッシブだ。

▲スペアタイヤを廃止した代わりに、パンク応急修理剤をトランク内に装備。「スペアタイヤに交換するより楽♡」と、由美ちゃん。なお、応急用スペアタイヤの注文装備は設定されている。

◀▲フード中央へのエアダクト追加は、スペアタイヤの廃止を前提としたアイデア。なお、フード内のエアダクト左右の隔壁は、ホイールハウスへの空気の流れを防ぐ工夫だ。

オーナーなら愛情をもって

優しく、スマートに

◀顔長筆者でさえ、地上960㎜という運転時のアイポイントの低さは、走るには楽しくても乗降はやや面倒。低く足を伸ばして座るシートに出入りするには、コツがいる。由美ちゃんのように、サイドシルに置いた手に体重をかけて腰をひょいと上げなければならないのだ。もっとも、これは儀式のようなもの。楽しいという人もいよう。

お尻でポン……なんてしてはダメ！

▲エンジンルームを覗くためにリヤガラスを開けようとした由美ちゃんが、「手が届かないわよ～」。これは彼女の胴が短いからで、コツはありません。

◀NSXはトランクリッドもアルミ製。ドアと同様、乱暴に扱うと傷めやすい。閉めるときは、由美ちゃんのようにスポイラーをもたずに、リッド（フタ）部分を静かに下げ、上から手で押さえつけるようにして施錠する。こうすれば、カチッと音がしてキチンと閉まる。NSXとは優しく付き合いたい。

●ドアの閉め方●　ふつうのクルマならば、これまでの経験からドアを閉める力のかけようも見当がつくが、NSXのドアは軽いアルミ製なので半ドアになりがちだ。注意しよう。由美ちゃんのように「お尻でポン」などと手荒に扱うのもいけない。アルミはスチールよりも柔らかい材質なのだ。剛性の高いドアノブ部分を、優しく押して閉めるのがコツだ。

▼NSXと女性はグッドマッチング。「でも、タイプRは男性向き。ハンドルが凄く重いもん」とは、由美ちゃんの感想。なるほど。

両手で持ち上げて、パッと放す……のが流儀

▶ノーマル車のアルミフードと、タイプRのカーボンフードではメーカー指示の閉め方がやや異なる。写真のノーマルはフードを静かに下げ手を離すが、タイプRではロック部分を上から手で押さえつけるようにして閉めるよういっている。

▲トランクルーム床下には、アルミ製のジャッキ、タイヤ空気注入用コンプレッサー、工具類をキチンと収納。

▼実用に足るトランクルームを備えているのも、NSXのご自慢。長さ480（最大830）×幅1360×高さ250㎜で、リッドは地上810㎜から開く。

バイヤーズガイド

新型NSXタイプRが発表された。7年前の限定生産車からそのチューニングレベルを大きく進化させての登場だ。ハードな走りにも耐え得るサスペンションや専用タイヤ&アルミホイール、徹底した軽量化によって、走りの神髄を味わうための2シータースポーカー、いや、公道を走れることができるレーシングカーといっていいほどの出来栄えだろう。

レポート：尾崎友章
フォト：中野幸次

▲クルマの内部空間まで空力の向上に活用しようという、エアアウトレットダクト付カーボンフード。それはまた機能美の極みでもある。

最高の速さと最高の楽しさのために

モデルがチェンジされその意味を考えてみたい

新型NSXタイプRが発売された。最初にお断りしておくが、これはNSXのフルモデルチェンジ版でもなければ復刻版でもない。この新型NSXタイプRは、7年前から3年間、限定発売された初代NSXタイプRからの正常進化モデルなのだ。

クルマの進化の考え方には大きく分けて2つのケースがある。売れ行きが鈍ってきたために販売のテコ入れを行う必要からモデルチェンジをするケースと、この新型NSXタイプRのように純粋に技術的なレベル向上を狙ってモデルチェンジを図るケースだ。

後者のケースはスポーツカーでよく見られる手法で、ポルシェ911などその典型的な例だろう。

さらにこのモデルチェンジもフルモデルチェンジと単純なモデルチェンジの2つに分けられる。

フルモデルチェンジとモデルチェンジのいちばん解りやすい違いは、外観デザインが大きく異なるかどうかだと思う。

極端な言い方をしてしまえば、フルモデルチェンジの場合は従来モデルの名前を引き継がず新型モデルとして販売しても何ら問題のないクルマとしてできあがっている場合が多い。

外観のデザインにしても名前を引き継ぐ必要性から従来モデルのエッセンスを取り入れてあるだけで、そうでなければまったく異なる外観を採用していても困ることがないクルマであることも多い。

例外として、逆に名前だけが同じでまったく従来車の香りがしないクルマもあるが、これは新型車としてデビューするよりも従来車のネームバリューを利用して販売促進を図ろうという考えだ。

こういった手法はセダンタイプのクルマに多く、外観デザインはその時のトレンドに大きく左右され、様々な使い勝手やパッケージングの考え方の進化に従ってクルマの変化も大きい。

単純なモデルチェンジの場合もさらに2つの考え方があり、ひとつは販売促進のための化粧直し的なモデルチェンジだ。フルモデルチェンジまでの販売期間中の半ばに行われることがほとんどで、これはいわゆるマイナーチェンジと呼ばれる手法である。

それが正常進化版のモデルチェンジだと従来モデルの名前を引き継ぐことになんら矛盾はなく、外観にしてもポリシーを持ってデザインしている場合がほとんどであるから、大きく変化することはない。

そのために伝統的なスポーツカーの多くがこの手法を採用して日々進化を続けている。新型NSXタイプRもこの例に漏れず、先代NSXタイプRの開発コンセプトに従ってすべての性能を進化させ再登場したのだ。

新型NSXタイプRの開発に当たっては「徹底した軽量化」「サーキット走行を念頭においた足回りのチューニング」「高精度のエンジンバランス取り」という、先代モデルで培われたチューニング技術をさらに熟成させるという手法を取っている。

また空力性能を向上させるために新たなボディパーツを採用、先代モデルを上回る高速域での操縦安定性

▲タイプRの専用色であるチャンピオンシップホワイトは、リヤを彩るレッド系にひときわ似合うボディ色だ。

■NSXタイプR車種／価格

2ドア　3ナンバーボディ　2シータースポーツカー　全長4430㎜　全幅1810㎜　全高1160㎜　定員2名

車種	駆動方式	ミッション	エンジン	ベース価格
タイプR	MR	6MT	3.2ℓ	1195万円

■エンジン:C32B型V型6 気筒DOHC　排気量3179cc 206kW(280ps)/7300rpm 304Nm(31.0kgm)/5300rpm　ガソリン:プリミアム　販売会社：ホンダベルノ店

※実際の地域価格は本文を参照。

も実現しているという。

発表は5月23日、発売は翌日の24日金曜日である。価格は生産工場からの陸送距離によって異なる「地域価格」なる手法を採用しており、ベース価格は1195万円。それぞれの地域価格は以下のとおりだ。

なるべく読みやすいように大きく地方別に分けたが、価格によって別の地方に入ってしまっている地域もあるのはご了承願いたい。

北海道地方は、北見・帯広＝＋5万4000円。旭川・釧路＝＋5万3000円。函館・札幌＝＋4万8000円。室蘭＝＋4万7000円となる。

東北地方は、青森＝＋2万2000円。秋田＝＋1万9000円。岩手＝＋1万7000円。山形＝＋1万3000円。宮城＝＋1万1000円。福島＝＋8000円。

関東・甲信越・東海・中部地方は、東京・神奈川・千葉・埼玉・茨城・群馬＝＋7000円。栃木＝＋6000円。山梨＝＋1万2000円。長野＝＋1万6000円。新潟・静岡＝＋1万4000円。愛知＝＋1万8000円。岐阜・富山＝＋1万9000円。三重・福井・石川＝＋2万円。

近畿地方では、滋賀・奈良＝＋2万1000円。京都・大阪・兵庫＝＋2万3000円。和歌山＝＋2万4000円。

中国・四国地方では、岡山＝＋2万6000円。広島・鳥取・香川＝＋2万8000円。島根・徳島＝＋3万1000円。愛媛・高知・山口＝＋3万2000円。

九州・沖縄地方では、福岡＝＋3万4000円。佐賀＝＋3万5000円。大分＝＋3万7000円。長崎・熊本＝＋3万8000円。宮崎・鹿児島＝＋4万3000円。沖縄＝＋6万8000円となっている。

最速のマシンに用意されたカラーリングはなんと14色

新型NSXタイプRの魅力は卓越した走行性能ばかりではない。なんと14色も（！）用意された多彩なカラーバリエーションが、ユーザーの心をくすぐる材料のひとつとして提供されているのだ。

スタンダードカラーとして提供されるのが、「チャンピオンシップホワイト（NSX-R専用色）」「グランプリホワイト」「ベルリナブラック」「シルバーストーンメタリック」「ニューフォーミュラレッド」「セブリングシルバーメタリック」「ミッドナイトパール」「モンテカルロブルーパール」「インディイエローパール」の9色。パール色は15万円高となる。

カスタムオーダー色として用意されるのが、「プラチナホワイトパール」「ロングビーチブルーパール」「モンツァレッドパール」「ニューイモラオレンジパール」「ライムグリーンメタリック」の5色。こちらの価格はディーラーに問い合わせてほしい。

組み合わせられるシートカラーは、「レッド」「ブラック」の2色。

搭載するエンジンは3・2ℓのC32B型V型6気筒DOHC（206kW＝280ps／304Nm＝31・0kgm）で、ミッドシップの横置きとなる。ミッションは6速のマニュアルのみの設定だ。

使用燃料はプレミアムガソリンで、国土交通省審査値の10・15モード走行燃料消費率は8・6km/ℓとなる。ガソリンタンク容量は70ℓ。走り方によって極端に燃費が変わってしまうスポーツカーに経済性の話云々もないとは思うが、筆者の独断と偏見による市街地での実用燃費予測は6〜7km/ℓ程度。

一般道でのドライブに使用する程度であれば、満タンで500km前後は走れると思う。東京から箱根へ高速道路を使用して往復、箱根ではワインディングロードを堪能、といった使い方であれば、家を出たときに満タンにすれば十分無給油で帰って来れるはず（？）。

NSXタイプRの魅力を際立たせる主な装備としては、外観・視界関係が、前215／40R17×後255／40R17サイズのポテンザRE070＋BBS鍛造専用アルミホイール、エアアウトレットダクト付カーボンフード、フィン付フロントアンダーカバー、ハイマウントストップランプ内蔵カーボンリヤスポイラー、リヤディフューザー、高熱線吸収UVカットサイドガラスなど。

機能・快適装備関係では、チタン製球形シフトノブ、アルミ調カーボンコンビセンターパネル、カーボン調メーターパネル、300km/hフルスケールメーター、チルト&テレスコピック機構、パワーウインドウ、センターアームレスト付コンソール、MOMO製本革巻ステアリング、運転席フットレストなどが標準となっている。

エアコンとオーディオはレス仕様。

シートは専用表皮のレカロのバケットで、電動スライド機構付き。

安全装備関係では、クラッチスタートシステム、専用セッティングABS、シートベルトプリテンショナー、タイヤパンク修理剤、電動エアポンプ、プレッシャーゲージなどを備えている。

走行関係のメカニズムでは、専用セッティングのDBW（ドライブ・バイ・ワイヤ）、専用プリセット荷重のプリロード型LSD、スリット入り4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ、専用ハードセッティングサスペンション、ボディ補強アルミパイプ（フロント）×2、ボディ補強ダンパー（リヤ）、専用ローレシオ・ファイナルギアなどが標準となるほか、様々な箇所で軽量化が図られている。

軽量化のためのアンダーコートやインシュレーターの廃止、オーディオやエアコンのレス仕様は常識だが、例えば電動リモコンドアミラーや集中ドアロック、熱線式リヤウインドウデフォッガー、トランクオープナーまで廃止、それに伴うハーネス、スイッチ、ブラケット類まで廃止するという徹底ぶりだ。

その結果得られた車両重量は1270kg（！）。パワーウエイトレシオはなんと4・536という、スポーツカーとして誇れる数値を実現している。

メーカーオプションで用意されている主なものは、フルオートエアコン＋熱線式リヤウインドウデフォッガー＝30万円、プロジェクタータイプディスチャージヘッドランプ（ロービーム）＝5万円、BOSEサウンドシステム＝30万円、運転席&助手席エアバッグ＝10万円、リヤハッチガーニッシュ＝80万円などがあるがそれぞれセット装着が必要なものが多いので、くわしくはディーラーで確認してほしい。

取り扱いディーラーは全国のホンダベルノ店となっている。

Back Number

「ニューモデル速報」シリーズのバックナンバー在庫は以下の通りです。なお、カッコ内の年月はその本の発行時期を示します。

★新型セリカのすべて（'99年9月）
★新型クラウンのすべて（'99年9月）
★新型シャリオ・グランディスロイヤル&RVRのすべて（'99年10月）
★トヨタMR－Sのすべて（'99年10月）
★ホンダ・インサイトのすべて（'99年10月）
★日産パサラのすべて（'99年11月）
★トヨタ・bBのすべて（'00年2月）
★新型フォレスターSTb&STi&フォレスターのすべて（'00年5月）
★新型RAV4のすべて（'00年5月）
★トヨタOpaのすべて（'00年6月）
★新型インプレッサのすべて（'00年7月）
★新型カローラのすべて（'00年9月）
★ダイハツYRVのすべて（'00年9月）
○新型セルシオのすべて（'00年9月）
♧アウディ・スポーツプレミアムのすべて（'00年9月）
★新型シビックのすべて（'00年9月）
♧メルセデス・ベンツ・Cクラスのすべて（'00年9月）
★日産エクストレイルのすべて（'00年10月）
★新型インプレッサSTiのすべて（'00年10月）
★新型マークⅡのすべて（'00年10月）
★マツダ・トリビュートのすべて（'00年11月）
♧2001年 ミニバンのすべて4WD特集（'00年11月）
★トヨタ・クルーガーVのすべて（'00年12月）
★新型シーマのすべて（'01年1月）
★新型プリメーラのすべて（'01年2月）
★新型ランサーエボリューションⅦのすべて（'01年2月）
★新型ステップワゴンのすべて（'01年4月）
○新型ソアラのすべて（'01年5月）
★新型イプサムのすべて（'01年5月）
★新型スパシオのすべて（'01年5月）
★新型レガシィのすべて（'01年6月）
★新型スカイラインのすべて（'01年6月）
★ホンダ・フィットのすべて（'01年6月）
★新型インテグラのすべて（'01年7月）
★トヨタ・ヴェロッサのすべて（'01年7月）
★三菱エアトレックのすべて（'01年7月）
♧2001～2002年 最新ミニバンのすべて（'01年8月）
★新型ウィンダムのすべて（'01年9月）
★新型CR－Vのすべて（'01年9月）
★三菱ekワゴンのすべて（'01年10月）
★新型ステージアのすべて（'01年10月）
★トヨタ・ヴォクシー／ノアのすべて（'01年11月）
♧2002年軽自動車のすべて（'01年12月）
★ホンダ・モビリオのすべて（'02年1月）
★トヨタ・プレミオ／アリオンのすべて（'02年1月）
★トヨタ・マークⅡブリットのすべて（'02年2月）
★ホンダ・ザッツのすべて（'02年2月）
★新型フォレスターのすべて（'02年2月）
★新型マーチのすべて（'02年3月）
★トヨタ・イストのすべて（'02年5月）

★定価420円／○定価480円／♧定価680円

■バックナンバーの購入方法
お近くの書店を通してお取り寄せいただくか、小社販売部にご注文ください。
受付時間／9時～17時
支払方法／本の代金＋送料（310円、2冊以上はお問い合わせください）を、現金書留もしくは同額の未使用切手を送付下さい。
受付・問い合せ／販売部03-3364-3812

Present Corner プレゼントコーナー

■ミニカー（5名）
「NSX タイプR」のミニカーです。お部屋のインテリアとしていかがですか？（写真はサンプルです。実際の物とは異なります。）

■ボトルホルダー（3名）
500mℓのペットボトルにジャストサイズのボトルホルダーです。スポーツ観戦やアウトドアスポーツなど、アクティブなあなたにお薦めです。

■ミニタオル（3名）
「Honda Racing」のミニタオルです。表はブラック、裏はレッドのコントラストが鮮やかです。

■ネックストラップ（黒のみ）（3名）
ストラップの長さを調節できるアジャスター付きネックストラップです。お出かけのときに便利ですよ～コレ。

■ステッカー（3名）
「Honda Racing」のオリジナルステッカー。どれが当たるかはお楽しみに！

応募要項：このページに掲載されたプレゼントをご希望の方は、官製ハガキに【①住所②氏名③年齢・職業④電話番号⑤本誌で一番面白かったページ⑥本誌以外でよく読む雑誌⑦購読している新聞⑧これから取り上げて欲しいジャンルのクルマ（例：SUV、スポーツカーなど）⑨（現在クルマをお持ちの方は）所有しているクルマ⑩これから欲しいクルマ⑪本誌の感想⑫希望の商品名】を明記し、本ページの右下の応募券を忘れずに添付の上、以下の宛先までお送り下さい。なお、当選の発表は商品の発送を以て代えさせていただきますのでご了承ください。
締切／平成14年6月29日（土）
＜宛先＞〒169-8588 東京都新宿区北新宿4-8-16
三栄書房 ニューモデル速報編集部
「NSX タイプR・プレゼント」係

編集長のひとりごと

90年に登場したNSXは、私がモーターファン本誌にいた時代に登場し谷田部でロードテストを実施したことを記憶している。また、栃木の研究所ではモーターファン別冊ニューモデル速報で取材中の星島さんの助手席に乗って、試乗につき合わさせていただいたり、今、その編集部で編集長をやっているなんて、夢にも思っていませんでした。しかし、それから12年。クルマっていうのは早く年を取るものなのですが、ことNSXに関しては自分のほうがさきに年を取ってしまった感じです。

ニューモデル速報オリジナル特製バインダー 発売中!!

このファイル1冊に、10冊のニューモデル速報がしっかりファイリングできます。あなたのライブラリー整理にぜひお役立てください。お近くの書店でお取り寄せいただくか、直接小社まで電話でお申込みください。1部1200円

告知

●第301弾
新型エルグランドのすべて
定価420円
発売中

●第302弾
トヨタ・アルファードのすべて
定価420円
発売中

●第304弾
マツダ・アテンザのすべて
6月5日発売予定
定価420円

NSX タイプRのすべて プレゼント 応募券 H14

このページの太線に沿って切り取ると応募用紙を作ることができます。
裏のアンケートもしっかり記入してください。

モーターファン別冊ニューモデル速報
300弾達成特別記念ステッカー

MotorFan

MOTORFAN NEWMODEL SERIES SINCE 1981

J

COMMEMORATION No.300 NEWMODEL 2002

モーターファン別冊

概 歴
1981年4月11日
第1弾「トヨタ・ソアラのすべて」
1991年6月22日
第100弾「ホンダ・ビートのすべて」
1997年1月12日
第200弾「ホンダ＆・MXのすべて」
2002年6月28日
第300弾「トヨタ・イストのすべて」

※実際に送付されるものとはデザインが異なる場合があります。

ヴィークル IDプレートって何？

ＩＤプレートとは、外国のクルマがトランクリッドあたりにローマ字の文字がはられているのにお気づきでしょうか？　その文字がそのクルマの登録された国籍を示すもので、地続きとなるヨーロッパなどでは、自国を示すIDとなっています。日本のなかにいる限りはあまり縁のないものですが、ちょっとパロディ風に造ってみました。よーく見るとMotorFanのロゴでJの字を造っていますが、国内でもその雰囲気を味わってみませんか。

やまおり

《貼り付け部分》

貼り付け部分

名前	女・男	歳	職業 学年
住所 〒□□□-□□□□			
電話番号 自宅	携帯・PHS		

貼り付け部分

恐れ入りますが、80円切手をお貼りください。

169 8588

東京都新宿区北新宿4-8-16
㈱三栄書房

ニューモデル速報編集部
第300弾突破記念
アンケート©係行

この裏をのり付けする

この裏をのり付けする

この裏をのり付けする

この線にそってキリトリください。

このページの太線に沿って切り取ると応募用紙を作ることができます。

モーターファン別冊ニューモデル速報
300弾突破記念特別アンケート

以下の質問にお答えください。お答えいただいた方全員にモーターファン別冊特製IDプレートステッカーをお送りいたします。締め切りは6月末日消印有効です。ステッカーの送付は6月下旬となります。

【質問内容】

1）本誌「ニューモデル速報」はどれくらいの頻度でお買い上げいただいていますか？
あてはまるものを○で囲んで下さい。

〈毎号購入している／たまにみかけると購入する／興味のあるクルマのみ購入する／今号初めて購入した〉

2）本誌を読んでみて特に面白かった・興味を持てた記事を○で囲んで下さい。（複数の○も可）

〈特集／試乗レポート／開発ストーリー／デザインインタビュー／メカニズム解説／使い勝手徹底チェック／バイヤーズガイド／プレゼント／カタログ〉

3）本誌の内容で気に入らない・つまらなかった記事を○で囲んで下さい。

〈特集／試乗レポート／開発ストーリー／デザインインタビュー／メカニズム解説／使い勝手徹底チェック／バイヤーズガイド／プレゼント／カタログ〉

4）あなたの所有しているクルマは何ですか？

車種（　　）

5）そのクルマの良い点、悪い点があれば教えてください。

（　　）

6）そのクルマに乗車する人数の平均を教えてください。

（　　）人

7）生活の中でクルマを使う頻度、利用範囲を教えて下さい。

■1週間に（　　）回程度運転する。
■利用する範囲（　　）

8）今、欲しいと思うクルマ、気になるクルマはありますか？

はい／いいえ
車名（　　）

9）クルマを購入したら行きたいところはありますか？

（　　）

10）クルマを購入するにあたってどの点を一番重視しますか？

価格／燃費／クリーン度／家族の意見や便利度／スタイル／走り／自分のコダワリ／運転のしやすさ／クルマの内容
その他（　　）

11）本誌「ニューモデル速報」が、新車の購入にむすびついたことがありますか？

はい／いいえ
購入した車種（　　）

12）例えば、本誌で下記のような特集をするとすれば、何に興味がありますか？○で囲んでください。

① 輸入車のすべて（ここ1年間に発表された新型輸入車をすべて検証する！）
② SUVのすべて（パジェロ、ランクルなど4駆を中心にSUVの魅力を完全検証！）
③ スポーティカーのすべて（スポーティといわれる話題の国産車をピックアップ！ 新型、旧型を徹底比較する！）
④ 軽自動車のすべて
⑤ スモールカーのすべて
⑥ どれもあまり興味がない。
⑦ その他の要望、新企画案がありましたらご記入下さい。
（　　）

13）本誌「ニューモデル速報」の特集版として、もっとも取り上げて欲しいクルマのジャンルは何ですか？　ふたつだけ○で囲んで下さい。

●スポーツカー（NSXなど）
●スポーティカー（スカイライン、ランエボなど）
●ミニバン　●軽自動車　●輸入車（プジョー、ルノーなど）
●輸入車（ベンツ、BMWなど）　●輸入車（フェラーリなど）
●SUV／4WD（パジェロ、ランクルなど）　●スモールカー（マーチなど）　●1BOX
その他（　　）

14）本誌を購入したのはどこですか。

書店／コンビニ／その他

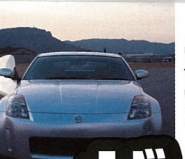
15）よく読まれる新聞を教えてください。

朝日新聞／読売新聞／毎日新聞／産経新聞／日本経済新聞／その他（　　）

16）本誌に関して何かご意見がありましたらご記入ください。

ご協力ありがとうございました。

この線にそってキリトリください。



新型Z日本仕様の詳細判明！

毎月20日発売！
お求めは本屋さん、コンビニで！

発行　（株）三栄書房 〒169-8588 東京都新宿区北新宿4-8-16
Tel:03-3364-3812 Fax:03-3368-1733
編集　（株）CFM出版 〒104-0032 東京都中央区八丁堀2-26-4
Tel:03-5541-5557 Fax:03-5541-5558

月刊 ザッカー XaCAR

2002 July 7月号

増部数街道をバク進中！

2002年7月号は絶賛発売中！

高性能車こだわりマガジン

450円

巻頭大特集　280馬力なんかに縛られるな！

日本のスポーツカーよ世界をめざせ！

●ヴィーマックRD320ってなんだ？
●NSX-Rはこうすれば買える！
●国境を越える和製スポーツカーたち
●フェラーリ、ポルシェを超える日はくるか？
●サム三谷の「日本車の280馬力規制ってヘンだよ」

一足お先に発売SCOOP！

ダイハツCOPEN 6月発進！

センターカラー保存版

いまインプレッサが元気だ！

●320psインプS202デビュー！
●冬のビッグマイナー情報
●メンテ＆チューニングガイダンス
●クスコGTマシンの全貌
●フラット4のウソを暴く！

世界一早いニューカーレポート

徹底分析

アテンザは噂どおりスゴイのか？

トヨタistやシトロエンC3登場で異変あり！●

究極のコンパクトカー選び

モーターファン別冊

ニューモデル速報ヒストリー

●300弾到達を機に、ここでは継続的に過去のニューモデル速報を振り返ってみたい。今回は303弾となるので、第3弾「新型セリカ&セリカXXのすべて」、第103弾「バネット・セレナのすべて」、第203弾「スバル・フォレスターのすべて」の3つを紹介しよう。

《第3弾》
新型セリカ&セリカXXのすべて
1981年8月9日刊

よりスポーティによりカッコよく

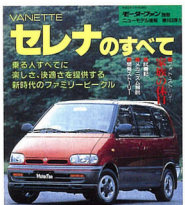
1970年に登場した初代セリカ。そこから数えて3代目となるのがこのモデルである。初代のスタイルからも分かるように、セリカは64年に発表して大好評となったフォード・マスタングと似たコンセプトで登場。マスタングの成功の理由は、当時スポーツカーといえば高価な欧米のモデルしかなかった時代に、若者が乗りやすい安価な価格で本格的なスポーティクーペとして誕生させたことにある。

そうしたヤングユースのクーペとしてセリカも誕生した。生い立ちから欧米市場を睨んだ開発が行われてきたのだが、当初の4気筒モデルから少し大きな排気量の6気筒モデルとしてXX（ダブルエックス）が誕生することになった。それが2代目である。2代目の特にXXはかなりラグジュアリーな方向に振ったものとなり、当時のアメリカンな印象もかもし出していた。そして3代目。カッチリと贅肉をそぎ落としたようなスタイルは、むしろヨーロピアンな印象に変貌した。

同年の2月にソアラが誕生していることもあり、XXに与えられた使命はラグジュアリーからスポーティなものとなり、リヤゲート&バンパーなどをブラックアウトした個性的なボディが印象的だった。

4気筒のほうはクーペ&リフトバックの2種類のボディで、エンジンは1.6ℓ、1.8ℓ、2.0ℓのワイドレンジジの設定。空気抵抗の低減とショートオーバーハング実現のために、リトラクタブルではなくレンズ面が起き上がるライズアップ式のヘッドランプが採用された。いっぽうXXは6気筒で、2.0ℓと2.8ℓ、つまり初代ソアラと同様の設定。ボディはリフトバックのみで、リトラクタブルヘッドランプを採用。4気筒モデルよりもホイールベースが＋115㎜、全長が＋210㎜と延長されている。サスペンションは全車ともフロントがストラット、リヤがセミトレーリングアームとなる。

《第103弾》
バネット・セレナのすべて
1991年7月6日刊



ミニバン大流行の兆し

セレナが登場したのは91年6月、雲仙普賢岳が噴火したと記録にはある。当時はまだミニバンという言葉が完全には浸透しておらず、本誌ニューモデル速報の解説者にも、使っていない人もいたり、あるいはミニバンという言葉を説明したりといったころだった。

つまり、それまでは3列シートのクルマといえばイコール・ワンボックスカーだったのだが、MPVやエスティマなど、鼻のついた3列シート車をそれまでと同様にワンボックスカーというカテゴリーにくくるのは、不自然だと感じ始めたわけだ。

ということで、バネット・セレナ（後にセレナとなる）は、ワンボックスカーのバネット・ワゴンのフルモデルチェンジで登場となった。ホイールベースが短く、オーバーハングの長いワンボックスから、ホイールベースが長く、オーバーハングの短いミニバンへと大変身したのだ。

バネット・セレナは、ガソリンが1.6ℓ2ℓ。セカンドシートがセパレートの7人乗りとベンチの8人乗り。2WDとフルタイム4WDという構成。エンジンをフロントシート下に納め、前方にフロントタイヤを配するというパッケージで、デザインもそれまでにないものの。ただし、フロントマスクは当時のプリメーラ（P10）やアベニールと共通する、日産の顔を持っていた。ロングホイールベースとミッド配置のエンジンのおかげで、乗り心地、ハンドリングも実にスムーズだったと記されている。まだまだワンボックス的な乗り味の多い時代に、洗練された現代的な乗用車感覚を取り入れた先駆者といえるだろう。

キャッチコピーには「家族の時代を始めよう」、キャラクターにはシンプソン・ファミリーを用い、家族での使い勝手のよさをアピールしている。「モノより思い出」といって家族旅行を示唆している現代のセレナも、コンセプトは変わっていないといったところだろうか。

《第203弾》
スバル・フォレスターのすべて
1997年3月30日刊

オンロードにも強い新世代のSUV

つい最近フルモデルチェンジを行った初代フォレスターが第203弾、5年前の97年にニューモデル速報となって発行されている。

本誌でも、そのクルマのキャラクターを広く、一言でわからせるためタイトルをつけるが、フォレスターの場合「乗用進化型SUV」と表現していた。正直言ってこれだけではクルマのキャラがハッキリするわけではない。つまり、ステーションワゴンより背が高く、本格SUVほどハードではないイメージが、クルマのカテゴリーとして当時としては日本になかったからだ。

"日本に"と注釈を付けたように、フォレスターは帰国子女、すなわち、アメリカでそのコンセプトが明確になったクルマだった。アメリカでは、どこでも走れてしまうようなタフなイメージのクルマをSUVとして日常生活にも取り入れて、大きなマーケットとなっていた。ここにスバルは着目し、アウトバック（フォレスターの北米での名称）を投入したわけだ。

もくろみがおりアウトバックが北米でヒットしたのは、今回のモデルチェンジが完全にキープコンセプトだったことからもうかがい知ることができる。

そうした背景で全車フルタイム4WDとして生まれたフォレスターだが、日本では250psのEJ20ターボエンジン搭載モデルが話題となった。NAの2ℓエンジン搭載車でも十分な日常の動力性能を確保していたものの、やはり、パワーのあるモデルに注目するのは日本のマーケットの特徴。その後、小変更で240psとなり、現行では220psとなったのは、本当の意味での正常進化なのだ。

ただし、SUVとしては意外なほどオンロードでのスポーティな走りも可能だったわけで、やはりハイパワーエンジンが欲しくなるのも納得。それが、フォレスターの最大の特徴だとも言えるわけだ。

●このページはホンダ・NSXの本カタログを抜粋し縮刷したものです。7ページ前よりご覧ください。

主要装備

●は標準装備　○はメーカーオプション（ご注文時にお申し付けください。）

	タイプ	NSX		NSXタイプT		NSXタイプS
	トランスミッション	6MT	4AT	6MT	4AT	6MT
安全装備	運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム	●		●		○※1
	ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)	●		●		●
	シートベルトプリテンショナー	●		●		●
	［全タイプ標準装備］●ハイマウント・ストップランプ　●クラッチ・スタートシステム(6MT)					
快適装備	クルーズコントロール	●		●		○※1
	フルオート・エアコンディショナー	●		●		●
	BOSEサウンドシステム（AM/FM電子チューナー+カセットデッキ+アンプ・イコライザー内蔵8スピーカー）	●		●		●
	セキュリティシステム	●		●		●
	ホンダ・DVDナビゲーションシステム	○		○		○※2
	電動パワーステアリング	○	●	●		○
	［全タイプ標準装備］●オートアンテナ　●チルト&テレスコピック機構　●パワードアロック　●パワーウインドウ　●電動リモコンドアミラー　●ダブルキーシステム					
シート	本革表皮	●		●		
	レカロ社製バケットシート					●
	電動リクライニング	●		●		
	電動スライド	●		●		●
インテリア	本革巻ステアリングホイール(SRSエアバッグシステム組込)	●		●		○※1
	MOMO社製本革巻ステアリングホイール※3					●
	チタンカラー・パネル	●		●		●
	シフトノブ	●本革巻		●本革巻		●チタン
	バニティミラー付サンバイザー(助手席側)	●				●
	タイマー付フットランプ	●		●		●
	カーテシランプ	●		●		●
	センターアームレスト付コンソール	●カップホルダー付		●カップホルダー付		●
	フロアマット	●		●		●軽量タイプ
	［全タイプ標準装備］●6連メーター ●ライト消し忘れ警告ブザー ●キー付グローブボックス(照明付) ●インパネ照明(アシュトレイ、タイマー付イグニションキーシリンダー、シガーライター) ●イルミネーションコントロール ●フットレスト(運転席側) ●トランクランプ					
エクステリア	プロジェクタータイプディスチャージヘッドライト(ロービーム)	●		●		●
	高熱線吸収UVカットガラス	●		●		●
	インテグレーテッドリアスポイラー	●		●		●
	フロントロアスカート	●		●		●
	アルミメッシュ・サイドエアインテークガード　フロントダクトカバー	●		●		●
	アルミメッシュ・エンジンメンテナンスリッド					●
	［全タイプ標準装備］●フロント合わせガラス(ハーフシェイド) ●熱線式リアウインドウデフォッガー ●バリアブル間欠付フロントワイパー(ミスト機構付) ●サイドシルガーニッシュ ●ドアガーニッシュ ●トランク・サブスポイラー ●デュアルエキゾーストパイプ ●エキパイフィニッシャー					
走行関連メカニズム	DBW(ドライブ・バイ・ワイヤ)	●		●		●
	TCS(トラクションコントロールシステム)	●		●		○※1
	プリロード型LSD(リミテッドスリップデフ)	●トルクリアクティブタイプ	●	●トルクリアクティブタイプ	●	●トルクリアクティブタイプ
	Fマチック		●		●	
	フロント&リアベンチレーテッドディスクブレーキ	●		●		●
	［全タイプ標準装備］●4輪ダブルウイッシュボーン・サスペンション					
タイヤ/ホイール その他	スチールラジアルタイヤ	フロント：215/40R17 83Y　リア：255/40R17 94Y				
	フォールディングタイプスペアタイヤ(アルミホイール)	165/75D16 87M FS				
	BBS(ワシマイヤー)共同開発アルミホイール(フロント：17×7JJ/リア：17×9JJ)	●		●		●
	［全タイプ標準装備］●電動エアポンプ ●プレッシャーゲージ					

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

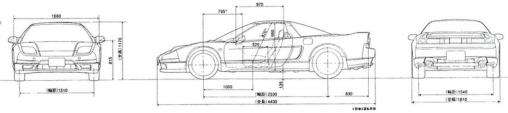
※1 パワーステアリング及び本革巻ステアリングホイールとのセット装備となります。MOMO社製ステアリングホイールは装備されません。また、運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムとクルーズコントロールとTCSはセット装備となります。
※2 パワーステアリングとのセット装備となります。
※3 MOMO社製ステアリングホイールは運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム非装備車のみとなります。
■メーカーオプションは組み合わせによっては同時装備できない場合があります。また他の複数のメーカーオプションとセット装備になる場合がございます。詳しくは販売店にお問い合わせください。
■本仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。あらかじめご了承ください。
■本カタログの写真は印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。
■タイプ、カラー、オプション等により納期が異なりますので、販売店にお問い合わせください。

主要諸元

		タイプ	NSX		NSXタイプT		NSXタイプS
			3.2ℓ 6速マニュアル	3.0ℓ 4速オートマチック	3.2ℓ 6速マニュアル	3.0ℓ 4速オートマチック	3.2ℓ 6速マニュアル
車名・型式			ホンダ・LA-NA2	ホンダ・LA-NA1	ホンダ・LA-NA2	ホンダ・LA-NA1	ホンダ・LA-NA2
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m)		4.430/1.810/1.170				4.430/1.810/1.160
	ホイールベース(m)		2.530				
	トレッド(m) 前/後		1.510/1.540				
	最低地上高(m)		0.135				0.125
	車両重量(kg)		1,340※1	1,390※2	1,400※2	1,430※2	1,320
		ナビゲーション装着車	1,350※1	1,400※2	1,410※2	1,440※2	1,330
		パワーステアリング装着車	1,350※1	―	―		1,330
		パワステ+ナビゲーション装着車	1,360※1	―	―		1,340
		パワステ+両席エアバッグ装着車	―		―		1,340
		パワステ+ナビ+両席エアバッグ装着車	―		―		1,350
	乗車定員(名)		2				
	客室内寸法(m)	長さ	0.970				0.920
		幅	1.460				
		高さ	0.980		0.975		0.980
エンジン	エンジン型式		C32B	C30A	C32B	C30A	C32B
	エンジン種類・シリンダー数及び配置		水冷V型6気筒横置				
	弁機構		DOHCベルト駆動　吸気2　排気2				
	総排気量(cm³)		3,179	2,977	3,179	2,977	3,179
	内径×行程(mm)		93.0×78.0	90.0×78.0	93.0×78.0	90.0×78.0	93.0×78.0
	圧縮比		10.2				
	燃料供給装置形式		電子制御燃料噴射式(ホンダPGM-FI)				
	使用燃料種類		無鉛プレミアムガソリン				
	燃料タンク容量(ℓ)		70				
性能	最高出力(kW[PS]/rpm)*		206[280]/7,300	195[265]/6,800	206[280]/7,300	195[265]/6,800	206[280]/7,300
	最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*		304[31.0]/5,300	294[30.0]/5,400	304[31.0]/5,300	294[30.0]/5,400	304[31.0]/5,300
	燃料消費率(km/ℓ)	10・15モード走行(国土交通省審査値)	9.0	8.4	9.0	8.4	9.0
	主要燃費向上対策		可変バルブタイミング	可変バルブタイミング ロックアップ機構付トルコン	可変バルブタイミング	可変バルブタイミング ロックアップ機構付トルコン	可変バルブタイミング
	最小回転半径(m)		5.8				
動力伝達・走行装置	変速機操作方式		フロア・チェンジ式	フロア・チェンジ式(コラム・シフトスイッチ付)	フロア・チェンジ式	フロア・チェンジ式(コラム・シフトスイッチ付)	フロア・チェンジ式
	変速比	1速	3.066	2.611	3.066	2.611	3.066
		2速	1.956	1.466	1.956	1.466	1.956
		3速	1.428	1.025	1.428	1.025	1.428
		4速	1.125	0.777	1.125	0.777	1.125
		5速	0.914	―	0.914	―	0.914
		6速	0.717	―	0.717	―	0.717
		後退	3.186	1.909	3.186	1.909	3.186
	減速比		4.062	4.066	4.062	4.066	4.062
	ステアリング装置形式		ラック・ピニオン式				
	タイヤ		前 215/40R17 83Y　後 255/40R17 94Y				
	主ブレーキの種類・形式(前/後)		油圧式ベンチレーテッドディスク				
	サスペンション方式(前/後)		ダブルウイッシュボーン式				
	スタビライザー形式(前/後)		トーション・バー式				

※1 NSXの6MT車には運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムが標準装備です。※2 NSXの4AT車、NSXタイプTには運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムとパワーステアリングが標準装備です。
■*はネット値です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。■新単位として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。
■燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件（気象、道路、車両、運転、整備などの状況）が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。
■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■NSX、VTEC、PGM-FI、INTER NAVI SYSTEMは本田技研工業株式会社の登録商標です。■製造事業者：本田技研工業株式会社

三面図：NSX 6MT車（単位mm）

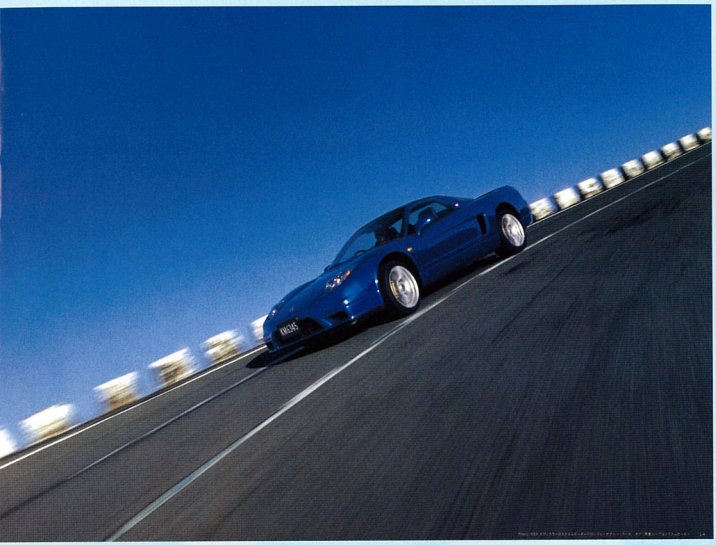


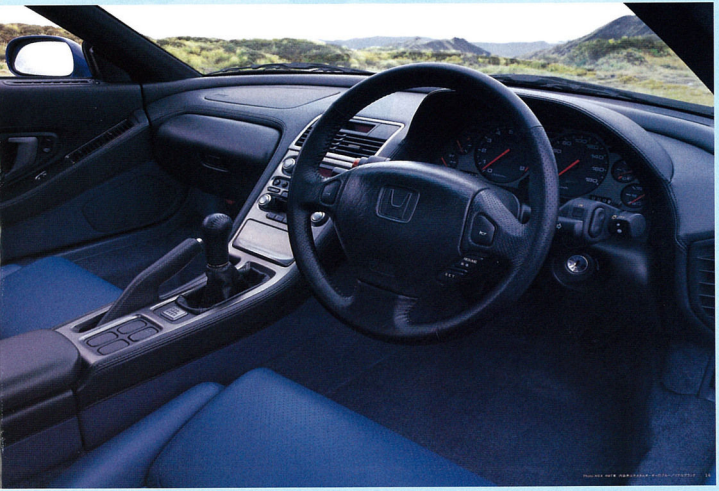
NSX type T

MA1213

MA1213

NSX type S





KM6345

■ホンダ・NSX縮刷カタログ

●このページはホンダ・NSXの本カタログを抜粋し縮刷したものです。

●このページはホンダ・NSXタイプRの本カタログのすべてのページを縮刷したものです。本誌巻末からご覧ください。

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

●交通法規を守り、心に余裕をもって安全運転を心がけてください。

●乗車中は必ずシートベルトを正しく着用しましょう。

●SRSエアバッグシステムを装着した車に乗る際も必ずシートベルトを着用してください。

SRSエアバッグシステムは、シートベルトを正しく着用することで本来の効果を発揮します。

●お子様が乗車される際は、チャイルドシートなどを正しく装着し、きちんと着座させてください。

安全で快適なカーライフのために。

●**保証期間は**、新車登録日から3年間、ただし、その期間内でも走行60,000kmまでです。

また、Hondaが特に指定した部品は5年間、ただし、その期間内でも走行100,000kmまでです。

なお、保証内容は保証書、またはHonda販売会社にてお確かめください。

●**安心できるカーライフのために**、自賠責保険だけでなく、任意保険への加入をおすすめします。

貴重な資源を大切に。燃費向上運転をお願いします。

●駐車時にはエンジンをとめましょう。

●急発進・急加速をさけましょう。

●日頃使わない荷物を載せたまま走るのはやめましょう。

■インターネットでNSX-Rの情報をお伝えしております。

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

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

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

このカタログは、古紙配合率40%の再生紙を使用しております。

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

ホンダベルノ店からお届けします。

本田技研工業株式会社
〒107-8556 東京都港区南青山2丁目1番1号
本カタログの内容は2002年5月現在のものです。
02NSXR-K-200Ⓣ

The Power of Dreams

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

暮らしのあちこちで、夢はカタチになっている。

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

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

Honda e-TECH
ECOLOGY CONSCIOUS TECHNOLOGY

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

排出ガスのクリーン化と低燃費をさらに追求。

カゼリンエンジンの知能化を進め、燃費の向上・排出ガスのクリーン化・走る楽しさを融合した新エンジン「i-シリーズ」を各車に展開。また独自のハイブリッドシステム「Honda IMA SYSTEM」搭載のINSIGHTは、世界No.1の低燃費35km/ℓ*を達成。 *運輸省ガソリン車・10・15モード・燃費値

HONDA IMA INTEGRATED MOTOR ASSIST

代替エネルギー車を開発。

カゼリンを使わない「天然ガス車」や「電気自動車」を発売。「燃料電池車」も2003年の実用化に向けて公道でのテストをスタートしています。

HONDA NGV

リサイクル車を向上。

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

RECYCLE

工場でも環境改善。

「クリーンファクトリー」を目指し、国内全工場と海外主要生産拠点でISO14001を取得。

GREEN FACTORY

まだまだある、e-TECHの取り組み

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

SAFETY クルマのさらなる安全に総合的に取り組みます。

前提は安全性能。

実際の事故防止や乗員保護を追求し、独自の衝突安全技術「Gコントロール技術」を開発。事故をより恐実に再現するために世界初の屋内安全方位衝突実験施設を建設。

G-CON G FORCE CONTROL TECHNOLOGY

各販売会社に安心と安全のプロを。

全国の四輪販売会社には、お客様の疑問や不安に応える「セーフティコーディネーター」をさらにチャイルドシートの正しい選び方や取り付け方をアドバイスする「チャイルドシート・アドバイザー」を配置。

WELFARE パーソナリティを大切に、快適なクルマづくりを。

車いすの方、介護の方のために。

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

アルマス シリーズ

障害のある方のために。

問題の不自由な方への手動運転装置やハンドル旋回ノブといったさまざまな機能部品があります。

Honda・テックマチックシステム

両上肢障害者の方のために。

足のペダル操作運動でステアリング操作がスムースに行えるシステムがあります。

Honda・フランツシステム

充実のカーライフをサポートする、Hondaのネットワーク。

SUPPORT

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

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

HONDA DRIVING SCHOOL

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

ホンダクレジット

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

HL ホンダリース

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

HONDA ACCESS

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

Honda Direct Marketing Corp.

キャッシュバック&チャリティ

ホンダCカード

もっと便利
今度はHonda二輪販売店でも使える!

もっとお得
今度はクルマの車検時にも、バイク新車購入時にもキャッシュバックされる!

[毎日使うカードが、チャリティ活動に役立てられます。]

会員募集中

インターネットでHondaの詳しい情報をお伝えしております。 **www.honda.co.jp**

(iモードからはHondaドリームサイトへ。
(iMenu▶メニューリスト▶⑥グルメ/生活情報▶④クルマ/バイク▶Hondaドリーム)

NSX Owner's Meeting

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

ベーシック・コース

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

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

アドバンスド・コース

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

- セーフティ&スポーツドライビングの知識とテクニック、フラッグなどのレクチャー
- セーフティ&スポーツドライビングの基本操作／コーナリング、ハンドリング、ブレーキング、シフト操作（ヒール&トゥ）
- 講師同乗走行、ショートコースでのセーフティ&スポーツドライビング
- サーキットでセーフティ&スポーツドライビング・テクニックの複合形を習得

スポーツドライビング（サーキット主催）

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

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

NSX Fiesta

NSXフィエスタは、すべてのNSXオーナーを対象とした年に一度の祭典。豊富なレッスンに加え、レーシングNSXのデモ走行やプロドライバーとの語らいなど多彩なプログラムを用意。2日間わたってNSXの世界を熱く楽しく満喫することができる。

（詳細は販売会社にお問い合わせください。）

Racing NSX

Hondaは1997年より、(株)無限と(株)童夢の共同プロジェクト「無限×童夢プロジェクト」を支援。N-GT仕様NSXを開発し、JGTC（全日本GT選手権シリーズ）参戦チームへ供給。2002年からはいよいよ第2世代NSXのN-GT仕様を投入。ターボ車が大多数を占めるなかで、Hondaはあくまでも自然吸気、C32B V6 DOHC VETCエンジンで戦いを挑む。超軽量アルミボディ、そしてミッドシップ＋空力のよさをアドバンテージに、果敢なチャレンジを続けるレーシングNSX。ご声援よろしくお願いします。

Photo:NSX-GT 02スペック

NSX Press

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

www.honda.co.jp/NSX/nsx-press/index.html

Refresh Plan

10年でも20年でもずっと1台のNSXに乗り続けたい。
そんな想いに応えてくれるのが、リフレッシュプラン。購入してから年数も経ち、
距離を走り込んだ愛車が、クラフトマンの手によって新しく生まれ変わる。
以下の5つのコースがあり、オーナーはそれを組み合わせてオーダーできる。
初代Rをはじめ、NSX全タイプ全年式に対応。（詳細は販売会社にお問い合わせください。）

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

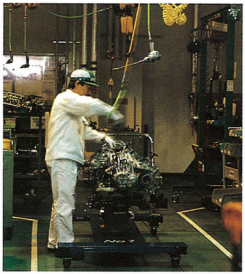
●脚まわり総合リフレッシュ
バネ&ダンパー、サスペンションアームなどの脚まわり主要部品を
新品に交換するR専用のコース。

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

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

●内装リフレッシュ
インテリアカラーやステッチカラーの変更など、カスタムオーダープランの内容も利用可能。

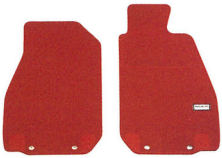
Craftsmanship



エンジン組み立てライン

栃木製作所高根沢工場。NSXのために建設されたそのファクトリーには、
熟練のクラフトマン達が常駐する。豊富な経験と高度なスキルを併せ持つ彼らの存在、
そしてその能力を最大に引き出すべく用意された工作設備がなければ、Rはおろか、
ベースモデルのNSXさえ誕生させることはできない。コンマ何ミリ、コンマ何グラム以下の
精度を必要とするアルミボディの製造、細心の注意が払われる4コート4ベークの高品位
塗装など。また、高精度を極めるR専用エンジンの組み立てにおいては、高根沢工場に隣接する
ホンダエンジニアリング栃木技術センターが
拠点となる。専任の熟練技術者が、微密な
バランス取り作業に時間をかけながら、エンジン
1基1基に命を吹き込んでいく。
ひとつひとつの工程に人間の手と魂が入ったのち、
Rはやがてオーナーのもとへと送り出される。

Dealer Option



フロアカーペットマット（NSX-R専用）

アクティブなコントロールアクションを想定して、
フロアにフィットする形状を採用。
2つのロック付ピンでズレを防止。
素材は耐久性に優れたウィルトン織りを使用。
※ネーム入りとネーム無しが選べます。

株式会社ホンダアクセス
〒352-8515 埼玉県新座市野火止8-19-4
お問い合わせ、ご相談はお近くのホンダベルノ店または下記「お客様相談室」まで。
株式会社ホンダアクセス「お客様相談室」
全国共通・フリーダイヤル 0120-663521
（受付時間：9時～12時 13時～17時／但し、土日・祝祭日は除く）
インターネットで、ホンダアクセスの情報をお伝えしております。
http://www.honda.co.jp/ACCESS/

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

主要装備

●はR専用装備　はNSX標準装備 ◎はメーカーオプション（ご注文時にお申し付けください。）

安全装備	●専用セッティングABS（4輪アンチロックブレーキシステム） ハイマウント・ストップランプ クラッチ・スタートシステム　シートベルトプリテンショナー ◎運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム※1
インストルメントパネル	●MOMO社製本革巻ステアリングホイール※2 ●カーボン調メーターパネル&イエロー指針 ●シフトインジケーター ●300km/hフルスケールメーター チルト&テレスコピック機構
インテリア	●チタン製・球形シフトノブ　●軽量タイプフロアカーペット（赤） ●アルミ調（カーボンコンビ）センターパネル　●ハイマットラバー内装※3 ●専用薄板パーテーションガラス　●カーボンパネル貼り・サイドパネル&シフトプレート ●メッシュタイプ・シフトブーツ パワーウインドウ　センターアームレスト付コンソール キー付グローブボックス（照明付）　フットレスト（運転席側） ◎フルオート・エアコンディショナー※4 ◎BOSEサウンドシステム （AM/FM電子チューナー＋カセットデッキ+アンプ・イコライザー内蔵4スピーカー）※5
シート	●専用表皮レカロ社製バケットシート 電動スライド
エクステリア	●エアアウトレットダクト付カーボンフード　●フィン付フロントアンダーカバー ●カーボンリアスポイラー（ハイマウント・ストップランプ内蔵）　●リアディフューザー ●Hondaエンブレム（赤）　●専用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） ●専用インマニトップカバー（赤） 高熱線吸収UVカットガラス（サイド） バリアブル間欠付フロントワイパー（ミスト機構付） ◎プロジェクタータイプディスチャージヘッドライト（ロービーム）※5 ◎リアハッチガーニッシュ※6
走行関連メカニズム	●専用セッティングDBW（ドライブ・バイ・ワイヤ） ●プリロード型LSD（専用プリセット荷重） ●4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ（スリット入り） ●専用ハードセッティングサスペンション ●ボディ補強ダンパーバー（後） ●ボディ補強アルミパイプ×2本（前） ●専用ローレシオ・ファイナルギア
タイヤ／ホイール	●ハイグリップタイヤ・ポテンザRE070（前：215/40R17 83Y／後：255/40R17 94Y） ●専用・BBS（ワシマイヤー）共同開発アルミホイール ［チャンピオンシップホワイト］（前：17×7JJ／後：17×9JJ） ●タイヤパンク修理剤※7 電動エアポンプ　プレッシャーゲージ

2000年4月1日より、チャイルドシートの着用が義務化されています。Hondaでは、チャイルドシートの取り付けは、後部座席を推奨していますので、このクルマへの取り付けは、おすすめいたしません。

※1.エアコンおよびBOSEサウンドシステムとのセット装備となります。
※2.メーカーオプションのエアバッグ装備車の場合、本革部分のみMOMO社製となります。
※3.メーカーオプションのエアバッグ装備車の場合、助手席エアバッグ部のカバーには適用されません。
※4.熱線式リアウインドウデフォッガーも同時に装備されます。
※5.エアコンとのセット装備となります。
※6.他のメーカーオプションとの同時装備はできません。
※7.スペアタイヤ装備については販売会社にお問い合わせください。

■メーカーオプションは組み合わせによっては同時装備できない場合があります。また他の複数のメーカーオプションとセット装備になる場合がございます。詳しくは販売会社にお問い合わせください。■本仕様ならびに装備は予告なく変更する事があります。あらかじめご了承ください。■本カタログの写真は印刷のため、実際の色と多少異なることがあります。■タイプ、カラー、オプション等により納期が異なりますので、販売会社にお問い合わせください。

主な軽量化対応項目（NSX標準タイプ比）

専用カーボンフード採用	ハイマットラバー内装採用
専用カーボンリアスポイラー採用	メッシュタイプ・シフトブーツ採用
ホイール軽量化	シフトゲートエンブレム廃止
バッテリー小型化※	軽量タイプフロアカーペット&トランクカーペット採用
リアバンパービーム軽量化	フロアアンダーコート、メルシート廃止
スペアタイヤ廃止（タイヤパンク修理剤対応）	リアバルクヘッド・インシュレーター廃止
油圧クラッチダンパー廃止	トランクランプ&オープナー廃止
パワードアロック、電動リモコンドアミラー廃止	イルミネーションコントロール廃止
熱線式リアウインドウデフォッガー廃止※	バニティミラー（助手席側サンバイザー）廃止
リアパーテーションガラス薄板化	ディスチャージヘッドライトおよび
カーボンアラミドバケットシート採用	エアバッグ/オーディオ/エアコンのメーカーオプション化

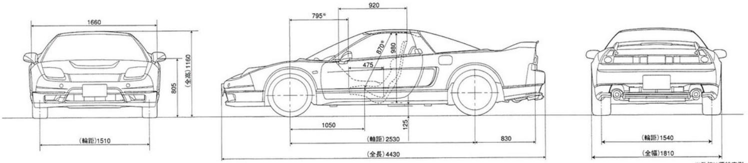
以上の項目、およびそれにともなうハーネス類、スイッチ類、ブラケット類などの廃止。
※メーカーオプションのエアコン装着車は除く。

主要諸元

			NSXタイプR
			3.2ℓ 6速マニュアル
車名・型式			ホンダ・LA-NA2
寸法・重量・乗車定員	全長(m)/全幅(m)/全高(m)		4.430/1.810/1.160
	ホイールベース(m)		2.530
	トレッド(m)前/後		1.510/1.540
	最低地上高(m)		0.125
	車両重量(kg)		1,270
		エアコン装着車	1,290
		エアコン+両席エアバッグ装着車	1,300
		リアハッチガーニッシュ装着車	1,270
	乗車定員(名)		2
	客室内寸法(m)	長さ	0.920
		幅	1.460
		高さ	0.980
エンジン	エンジン型式		C32B
	エンジン種類・シリンダー数及び配置		水冷V型6気筒横置
	弁機構		DOHCベルト駆動　吸気2　排気2
	総排気量(cm^3)		3,179
	内径×行程(mm)		93.0×78.0
	圧縮比		10.2
	燃料供給装置形式		電子制御燃料噴射式（ホンダPGM-FI）
	使用燃料種類		無鉛プレミアムガソリン
	燃料タンク容量(ℓ)		70
性能	最高出力(kW[PS]/rpm)*		206[280]/7,300
	最大トルク(N・m[kg・m]/rpm)*		304[31.0]/5,300
	燃料消費率(km/ℓ)	10・15モード走行（国土交通省審査値）	8.6
	主要燃費向上対策		可変バルブタイミング
	最小回転半径(m)		5.8
動力伝達・走行装置	変速機操作方式		フロア・チェンジ式
	変速比	1速	3.066
		2速	1.956
		3速	1.428
		4速	1.125
		5速	0.914
		6速	0.717
		後退	3.186
	減速比		4.235
	ステアリング装置形式		ラック・ピニオン式
	タイヤ	前	215/40R17 83Y
		後	255/40R17 94Y
	主ブレーキの種類・形式（前/後）		油圧式ベンチレーテッドディスク
	サスペンション方式（前/後）		ダブルウイッシュボーン式
	スタビライザー形式（前/後）		トーション・バー式

■*はネット値です。「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。
■新単位として、出力は「PS」から「kW」に、トルクは「kg・m」から「N・m」に切り替わっています。
■燃料消費率は、定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件（気象、道路、車両、運転、整備などの状況）が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。
■主要諸元は道路運送車両法による型式指定申請書数値。■NSX、PGM-FI、VTECは本田技研工業株式会社の登録商標です。
■製造事業者：本田技研工業株式会社

三面図：NSXタイプR（単位mm）

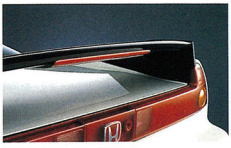


※数値は運転席側

Equipment

●NSX-Rシリアルプレート
ドアステップ部を高品位な輝きで飾る、特別仕立てのアルミプレート（シリアルナンバー付）。

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



●ハイマウント・ストップランプ
中空ワンピース構造カーボンリアスポイラーの後端部にビルトイン。
空力性能を損ねないインテグレーテッドデザインとしている。

●リアハッチガーニッシュ
（株）無限との共同開発。Rのレーシングイメージをいちだんと盛り上げるドレスアップアイテム。（メーカーオプション）

●フルオート・エアコンディショナー
標準装備の高熱線吸収UVカットガラスとのコンビネーションで、すぐれたクールダウン性能を発揮。（メーカーオプション）

●BOSEサウンドシステム
世界の名門BOSE社が、NSXの室内空間に合わせて専用設計。NSXのルームアコースティックを考慮し、専用のイコライザーとアンプをエンクロージャーボックスに納めた4スピーカーシステム。（エアコンとセットでメーカーオプション）

エアバッグシステム作動イメージ図
写真は機能説明のため、運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムを展開した状態を点灯したものです。

●運転席用&助手席用SRSエアバッグシステム
万一の際の乗員へのダメージを軽減するために。
運転席用&助手席用SRSエアバッグシステムを用意*。
また、シートベルトプリテンショナーも両席に装備している。
チルト&テレスコピック機能を備えるステアリングは、
スポーク部の変形によって衝突エネルギーを吸収する構造になっている。
※エアコンとセットでメーカーオプション

SRS=Supplemental Restraint System（シートベルトを補助する乗員保護装置）
SRSエアバッグシステムは、横方向や後方向からの衝撃には作動しません。前方向からの、設定値以上の衝撃を感知したときのみ作動します。
SRSエアバッグシステムは、あくまでもシートベルトを使用することを前提として開発されたシステムです。くれぐれもシートベルトの正しい使用をお願いします。

メーカーオプションのエアバッグ装着車には、SRSエアバッグシステム組み込み本革巻ステアリングホイール（本革部分のみMOMO社製）が装着されます。

Custom Order Plan

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

カスタムオーダー品目		
プレミアムボディカラー		左ページで紹介の全5色を用意
ボディ同色	ルーフトップ	スタンダードカラーおよびプレミアムカラーに対応
	ドアミラー	
アルミホイールカラー	ワシグレーメタリック	いずれもR専用軽量アルミホイール／「NSX-R」のレタリング入り
	シルバー	
「NSX-R」レタリング		標準装備のアルミホイール（チャンピオンシップホワイト）に適用
ヘッドライトガーニッシュカラー		シルバー
カーボンパネル		センター&サイドパネルに適用
アルミペダルセット		
シート地		シートバックセンター／シートクッションセンターにメッシュジャージを採用（シートカラーはレッドまたはブラック）

Variation

Interior

シートカラーはレッド

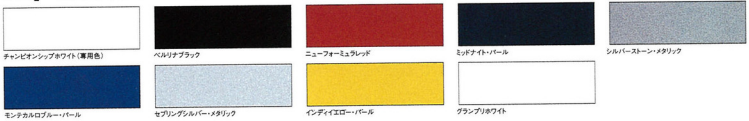
シートカラーはブラック

Seat Color

レッド

ブラック

Body Color〈スタンダードカラー〉



チャンピオンシップホワイト(専用色)　ベルリナブラック　ニューフォーミュラレッド　ミッドナイト・パール　シルバーストーン・メタリック

モンテカルロブルー・パール　セブリングシルバー・メタリック　インディイエロー・パール　グランプリホワイト

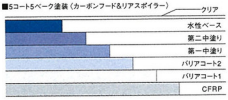
Body Color〈プレミアムカラー〉 カスタムオーダー専用のボディカラーとなります。

モンツァレッド・パール　ニューイモラオレンジ・パール　ライムグリーン・メタリック　プラチナホワイト・パール

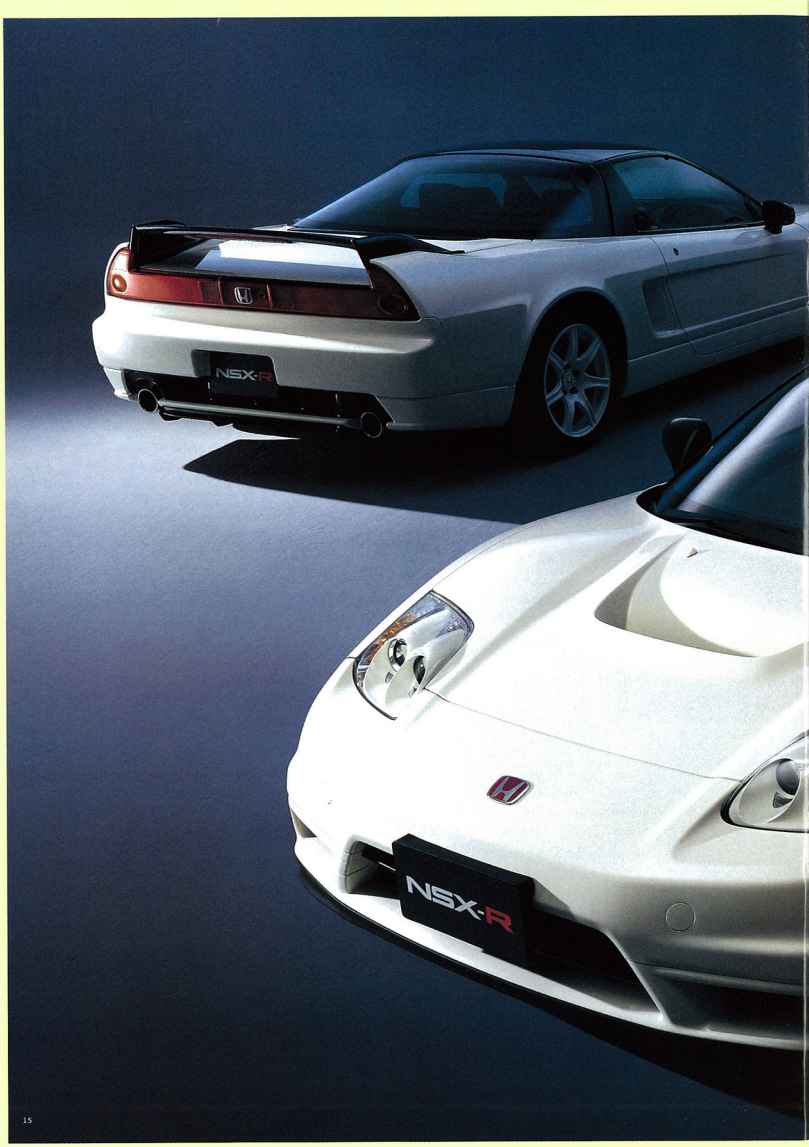
High-Quality Paint

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

■5コート5ベーク塗装(カーボンフード&リアスポイラー)



写真はいずれもボディカラーはチャンピオンシップホワイト　シートカラーはレッド


NSX-R
NSX-R

課題⑤：比類なき人車一体感の創出。

見えるところ、触れるところ、すべての機能がRの速さに結びつく。
サーキットベストともいうべき高性能パーツの数々が、至福の空間を形成する。

［R's Interior］人とマシンの緊密化をさらに突きつめた操縦空間。
操作性能の向上はもちろん、乗り込むたびに心が高ぶるエキサイトメントの創出にも力を注いだ。
レーシングテイストに溢れる各部の意匠、挑発的なイエローの指針、そして各々のメーターを縁取る
レッドリングが、真紅のフロア色と一体となって走りへの期待を盛り上げる。さらにコクピット全体に
張りつめた緊張感を走らせるのは、アルミ調（リアルカーボンコンビ）のセンターパネル、
リアルカーボンを用いたサイドパネル＆シフトプレート、そしてインパネ全体を覆うハイマットラバー。
ツヤ感を消し込んだラバー素材は、フロントガラスへの映り込みを最小限に抑えるとともに
軽量化（−0.6kg）にも貢献している。

［シフトインジケーター］
タコメーター内には、パワーピーク、レブリミットを
ランプの点灯／点滅で知らせるシフトインジケーターを採用。
パワーピークゾーンへの接近・到達は緑で、
レッドゾーンへの接近・到達は赤で告知し、
最適なシフトアップタイミングを瞬時に認識することができる。
サーキット走行時に重宝するデバイスである。

■シフトインジケーターは、あくまでもサーキットドライブを楽しむドライバーを
補助するための装備です。一般道では必要以上にエンジン回転を上げることは避け、
安全運転を心がけてください。

［チタン製・球形シフトノブ］
刻印部分はイエローに彩色。
メーター指針およびステアリングの"MOMO"ロゴを彩る
イエローとともに、コクピット内にビビットなアクセントを効かせる。
シフトブーツは軽量なメッシュタイプを採用。

［R's Function］操作系においては、限界領域でのドライビングを確実かつ正確にサポートできるよう、
素材、形状、重量など徹底的に吟味した。シフトノブはチタン削り出し。
ギアポジションに左右されない握りやすさを求め、球形を選択。刻印部分の仕上げにも気をつかい
心地よい握り感も達成。ショートストロークでシフトチェンジもカチッときまる。
シートはレカロ社製、超軽量カーボンアラミド素材を採用した一体型バケットタイプ。
その表皮は、メイン部がホールド性にすぐれるパンチング・ラックススウェード、
サイド部が通気性が高く軽量なメッシュジャージという専用仕様。
ハンドルはダイレクトな操舵感覚を求めて、小径・軽量のMOMO社製本革巻タイプ*を採用。
豊富なステアリングインフォメーションとともに、ドライバーの意志を余すことなく
マシンへ路面へと伝達してくれる。

※メーカーオプションのエアバッグ装着車の場合、本革部分のみMOMO社製。

0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
x1000r/min
0
20
40
60
80
100
120
240
260
280
300
km/h
000166
momo

課題④:限界領域の拡大

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

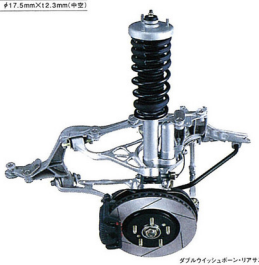
[R's Suspension] 空力操安による高速安定性の向上に呼応して、その脚まわりも旋回性向上など限界性能を大幅にアップ。鷹栖テストコースや鈴鹿サーキットなどでの走り込みを重ねたうえで、ドイツ・ニュルブルクリンクサーキットにて最終仕上げを行い、Rベストといえる専用セッティングを導き出している。具体的には、車高を下げ低重心化を図ったうえで、バネレートおよびブッシュ類のレートアップ、高精度・高応答の分離加圧式ダンパーの減衰力特性最適化、そしてスタビライザーの強化やボディの補強などを実施。セッティング的には、初代Rに比べリアのロール剛性をより高めに設定し、さらにリアロアアームのブッシュを固める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

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

■主なサスペンション諸元

		NSX標準タイプ	NSX-R
スプリングレート	フロント	34.3N/mm	102.0N/mm
	リア	39.2N/mm	81.4N/mm
ダンパー減衰力 (0.3m/sec時)	フロント	(伸び)1148 N (縮み)1089 N	(伸び)2148 N (縮み)2040 N
	リア	(伸び)1785 N (縮み)1226 N	(伸び)2313 N (縮み)2393 N
スタビライザーサイズ	フロント	φ18.0mm×t3.0mm(中空)	φ22.2mm×t4.0mm(中空)
	リア	φ17.5mm×t2.3mm(中空)	φ17.5mm×t2.3mm(中空)

ダブルウイッシュボーン・フロントサスペンション



ダブルウイッシュボーン・リアサスペンション

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

■ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)は、あくまでもドライバーのブレーキ操作を補助するシステムです。したがって、ABSがない車同様に、コーナー等の手前では充分な減速が必要であり、よりな運転までは制御できません。安全運転をお願いします。

2ポッドピストンキャリパーに装着される、高強度カーボンメタリック素材採用・新開発GPパッドには、パッドの摩耗粉がホイールに固着しにくいという特長もある。

[R's Grip] 公道仕様でありながら、サーキットでの最速性能をめざすRコンセプトのもとに開発されたタイヤが、R専用ブリヂストン・ポテンザRE070。
Rの限界性能を引き上げるに十分なドライ&ウエットグリップ性能を発揮する一方、熱ダレにも強く、耐摩耗性にすぐれる高性能スペックとなっている。
また、BBS(ワシマイヤー)と共同開発の鍛造アルミホイールは、強度を確保しながら、徹底した軽量化を施しバネ下重量の軽減に貢献している。

非対称パターン採用、専用開発ポテンザRE070

ボディカラーはチャンピオンシップホワイト

課題③：高精度レスポンスの探求

基本はC32B V6 3.2ℓ DOHC VTEC。高効率、高出力テクノロジーが満載された
ハイポテンシャルユニット。経験豊かな匠の技が、眠れるチカラに火をつけた。

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

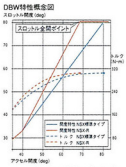
※1.NSX標準タイプの1/10以下で管理
※2.NSX標準タイプの約1/2で管理

ベースとなるC32B V6 3.2ℓ DOHC VTECエンジンには、
超精密鏡面仕上げのクランクシャフト、超軽量チタンコンロッドなど、
高効率・高出力テクノロジーが凝縮している。

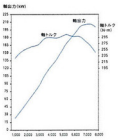
[R's Device] 操ることをより積極的に楽しんでいただくために。アクセルペダル荷重の最適化やペダルストローク短縮、そしてDBWの特性を変更。剛性感のあるペダルフィーリングと、より俊敏かつダイレクトなアクセルレスポンスを達成している。また、加速性能を重視し4.1%※3ローレシオ化されたファイナルギア、そして直進性と旋回中のトラクション能力を重視し、プリセット荷重をアップしたプリロード型LSD6装備するなど、サーキット走行をみすえたデバイスの数々が、スポーツとしてのドライビングを強力にバックアップする。

※3.NSX標準タイプ比

■DBW=ドライブ・バイ・ワイヤ。アクセルの踏み込み量を電気信号で伝達することで、自然でリニアなアクセルフィールを実現するシステム。鉄製のケーブルや周辺パーツが不要になるので軽量化にも貢献する。



アクセル全開ポイントを従来の81度から68度にワイックイン。踏み込み量とトルク上昇のフィーリングをより鋭敏な設定としている。



エンジン性能曲線図

R専用チューンを施した
V6 3.2ℓ DOHC VTECエンジンは
排出ガス中の有害物質、HC(炭化水素)、
NOx(窒素酸化物)を大幅に低減。
平成12年排出ガス規制に対して
HCとNOxを規制値の50%以下にまで
低減し、「優-低排出ガス」認定を取得している。

「優-低排出ガス」認定車表示マーク
平成12年排出ガス規制のHC、NOxについて、
規制値の50%以上下回る
優秀な環境性能を達成した車両に
与えられます。

HONDA
DOHC VTEC

課題②:軽さと強さの融合

走りを高める軽さがほしい。しかし、スポーツカーとしての寿命を縮めるような
軽さはいらない。だからこそRは、軽さの中身にこだわった。

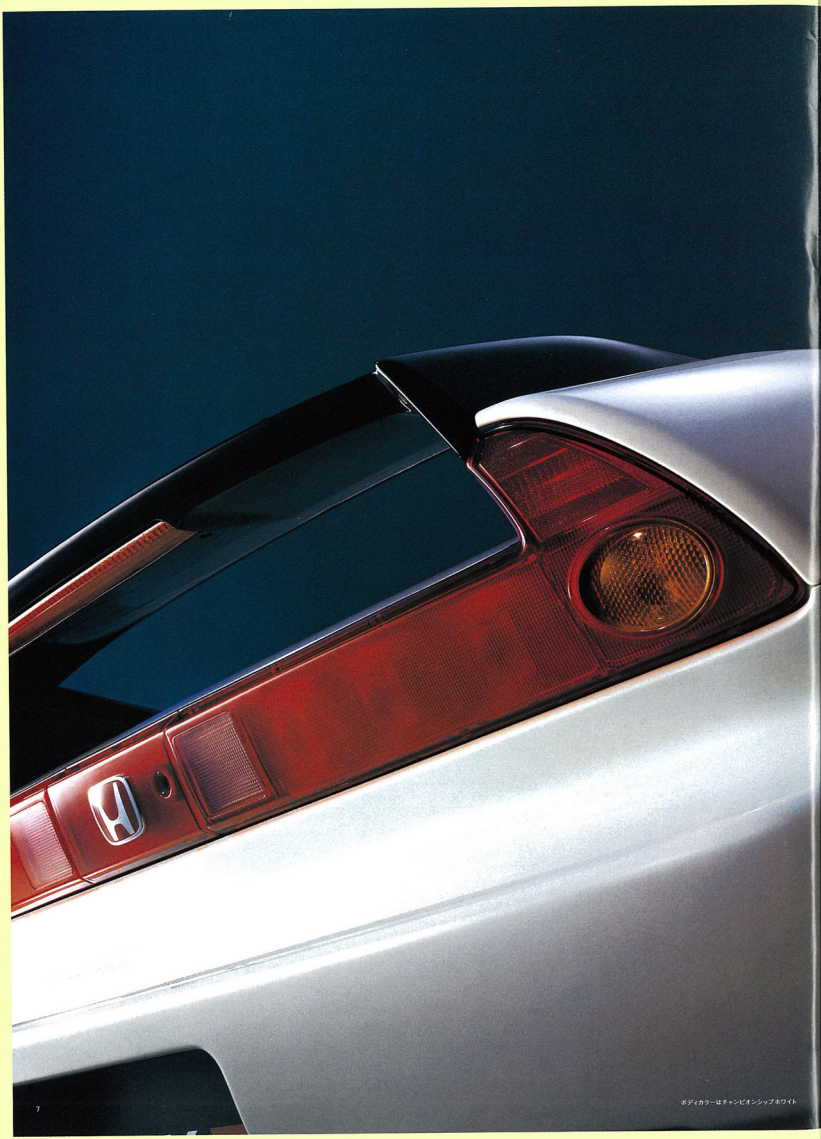
[R's Carbon] まず、超軽量なレーシングスペックであること。
そして、長年の使用を前提とした耐久性と、衝突安全性もみすえた強度を持つこと。
そんな厳しい要件を満たしてくれたのが、このCFRPオートクレーブ成形カーボンフード。
表面6層、フレーム4層という強固な構成を基本とし、各々の中央2層には耐衝撃性にすぐれる
カーボンアラミドファイバーを積層。強度、耐久性、そして耐衝撃性を高いレベルで確保しながら、
大幅な軽量化(-2.2kg)を達成。さらに、カーボンリアスポイラー(-1.3kg)とともに、
劣悪な環境下での劣化試験を何度となく経験し、他の長期保証パーツ同様、十二分な耐久性を実現。
そのリアスポイラーにおいては、軽量かつ仕上がりが高精度という点からワンピース構造にこだわった。
空力が求めた複雑な形状を持つゆえ、その実現は困難を極めたが、
大型中空成形という量産車初の特殊な工法を用いることで目的は遂げられた。Rのカーボン。
そこには少量生産だけに許される職人達の技と英知が、幾重にも幾重にも織り込まれている。

Photo:ホワイトボディ

中空ワンピース構造のカーボンリアスポイラー

[R's Approach] もともと驚異的な軽さを誇るオールアルミボディを採用し、徹底した軽量化対策を
施しているNSX。幾度にもおよぶ進化の過程においても軽量化への取り組みは必須項目であり、
その時代その時代で徹底的なウェイトダウンをやり遂げてきた。そうしたプロセスを推し進め、さらなる
軽量化を達成しようとしたとき、次のステップとして超軽量カーボン素材へのチャレンジは必然であった。
その他の部位においても、NSX本来のボディ剛性と衝突安全性能を損ねることなく、各種快適装備の
廃止など走りに直接関わらないものを削ぎ落とすという初代Rが敢行した軽量化手法に加え、軽量アルミ
鍛造ホイールのさらなる軽量化(-1.0kg)、リアバーチーションガラスの薄板化(-0.2kg)、そしてスペア
タイヤ廃止※(-14.4kg)など、細部にわたり新たな軽量化に取り組んでいる。(軽量化対応項目は19pにて紹介)

■[ ]内の数値はすべてNSX標準タイプ比　　※タイヤパンク修理剤対応

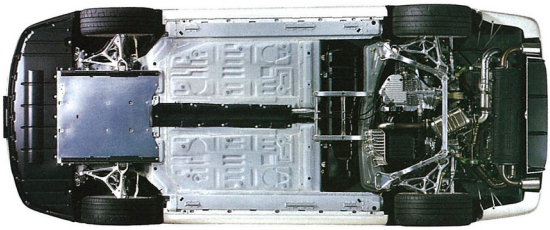


ボディカラーはチャンピオンシップホワイト

課題①:マイナスリフトの実現

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

[R's Aero] マイナスリフトとは、高速走行時にボディが沈みこむチカラを発生させる状態のこと。
つまりそれは、タイヤの接地力を高めるダウンフォースの発生を意味する。理論上、レーシングカーのように
最低地上高を限界まで低めていけば、マイナスリフトの実現はさほど困難なことではない。
だが一般道も走るRの場合は、ある程度の最低地上高の確保は必須となり、その実現は非常に
難しいものとなる。しかし開発チームは、ベースとなるNSXの空力ポテンシャルを信じ、
さまざまな可能性を探求。高速テストコースでの実走テストおよび実車風洞での空力解析を
数限りなく繰り返し、ついに前後マイナスリフト化を達成。とくに難しいとされるフロントリフトの低減は、
ミッドシップの特長を最大限に活用することではじめて達成できた。具体的には、ノーズ部の
内部空間まで空力メンバーとして活用するエアアウトレットダクト付カーボンフード、
そしてそのラジエーター排風上方排出化によって可能になったフィン付フロントアンダーカバーの
採用など。さらにリアのカーボンスポイラー、ディフューザーによって、前後のリフトバランスを整えるなど、
その性能は目にみえるカタチとなって達成された。



Cd値(空気抵力係数)　:　0.32
CL値(揚力係数/全体)　:−0.100
CLf値(揚力係数/フロント):−0.040
CLr値(揚力係数/リア)　:−0.060
NSX標準タイプに対して、タイヤ接地荷重に換算すると
前:268.3N/mm、後:229.5N/mmの荷重増に相当
(いずれも180km/hでのテスト値)

■揚力低減達成手法(単体効果測定値)

	効果	達成値
エアアウトレットダクト付カーボンフード	気流上方向整流	CLf値:−0.025
フード内ラジエーター排気ダクト	気流上方向整流	CLf値:−0.010
フィン付フロントアンダーカバー	前方・下面流の整流	CLf値:−0.040
フロントコンデンサー開口面積縮小	正面流の整流	CLf値:−0.025
カーボンリアスポイラー	後方・上面流の整流	CLr値:−0.100
リアディフューザー	後方・下面流の整流	CLr値:−0.002 Cd値:−0.003

数値はすべてHonda測定値

[R's Force] マイナスリフトの達成は空力操安というアプローチによって実現された。
空力操安とは、空力的見地から高速時の安定性と操縦性の向上を追求し、限界領域の拡大と
コントロールクォリティのレベルアップを狙おうというもの。上記のようなエアロダイナミクスを極める
手法によって、最高速を低下させることなくマイナスリフトを達成、そして得られるダウンフォースを
無駄なく速さに直結させるべく、きめ細かなセッティングを敢行。具体的には、ハイスピード領域での
挙動変化を最小限に抑えるよう前後のリフトバランスを巧妙にセットアップ。
これにより、高速域での旋回限界と挙動安定性を大幅に引き上げることができた。
さらに、空力操安による高速安定性の向上は、タイトコーナーでの旋回性を
重視したサスセッティングを可能にし、結果、高速コーナーから低速コーナーまで、
自在にこなせる懐の深いハンドリングが完成。空力操安の投入が新たな速さをRに与えた。

ボディカラーはチャンピオンシップホワイト

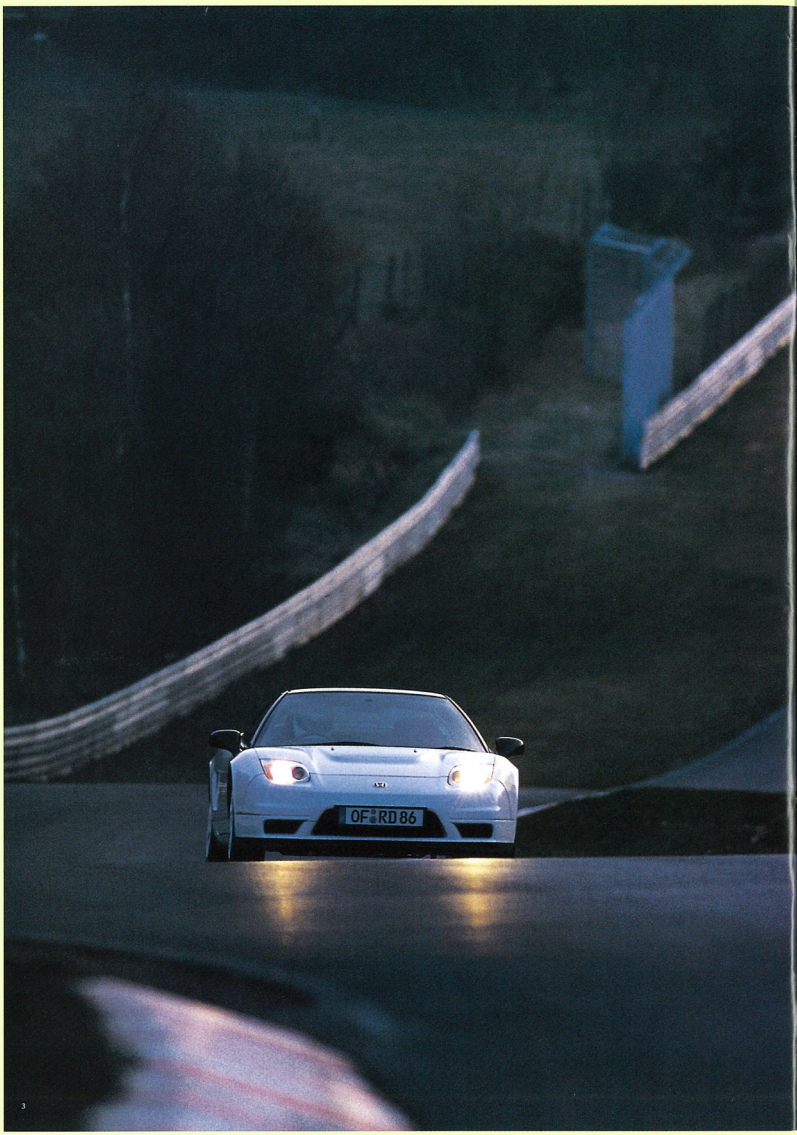
レーシングカー領域へ。また一歩。

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

スポーツカーの新基準を世に提示し続けるのがノーマルNSXであるとするならば、
NSX-Rはスポーツカーの真髄を極めるマシンであると言い切れる。
その限界を引き出せるだけのドライビングスキルがあれば、
圧巻のコーナリングスピード、そして、すべてのコーナーを意のままに
征服するという、究極的な人車一体の歓びが手に入る。
"レーシングカーの速さと圧倒的ドライビングプレジャーの両立"という
開発指針を立ち上げた初代R('92年〜'95年生産)においては、
徹底的な軽量化を核にその速さと官能を見事に解放できたと自負している。
そしていま第2世代NSXの誕生ともいうべき、ノーマルNSXの劇的な空力進化が、
新たな走りの可能性を我々の前に導き出した。エアロダイナミクスがそれである。
初代Rでは未着手だったその領域を開拓すべく、北海道・鷹栖の
テストコースや鈴鹿をはじめとした高速サーキットにマシンを持ち込み、
膨大な量の研究、開発、実走テストを敢行。その結果ついに得られたのが、
前後マイナスリフトという極めて有益かつ貴重なるエアロパフォーマンス。
それに合わせて、走りにかかわるすべての性能を進化させ
そこに融合させることで、高速域でのスタビリティアップと同時に、
タイトコーナーにおける旋回性の向上をも達成。
全速度域を席巻する真新しい走りの性能が完成した。
前後ダウンフォース化によって実現されたコントロールクォリティの向上が、
Rの速さと官能を、また一歩、レーシングカー領域へと接近させたのである。

決して機械まかせの走りではなく、人間が自らの意志でマシンを操ることを
主眼とし、幾多もの進化を集積してきたNSXパッケージ。
そして、Rの名のもとに投入されたレーシングスペックの数々。
スポーツドライビングをこよなく愛する人々にこそ、その性能を捧げたい。
R。それは、メーカーたる我々だけに許される、この上なく贅沢かつ実戦的な
チューンアップのアプローチ。各部門、各分野のスペシャリスト達の手によって、
人間とマシンの距離は極限まで切りつめられていく。
最高の速さ、最高の走りを追求し続ける技術者達の夢と理想は、
Rとともに進化する。新生NSX-R、走りはついに第2世代へ。

表紙およびこのページの写真は、ニュルブルクリンクサーキットでのテスト走行を撮影したものです。また、1・2pの写真は、ニュルブルクリンクサーキット近郊のワークショップにて撮影。いずれもボディカラーはチャンピオンシップホワイト　シートカラーはレッド


OF RD 86

またひとつ。夢が生まれた。

かつてその手は、日本車初のF1優勝達成車、RA272を生み出した。

この国がまだ、モータースポーツという文化に目覚めていなかった時代から、

世界の舞台で、幾多もの栄光や伝説をずっとずっとつくり続けてきた。

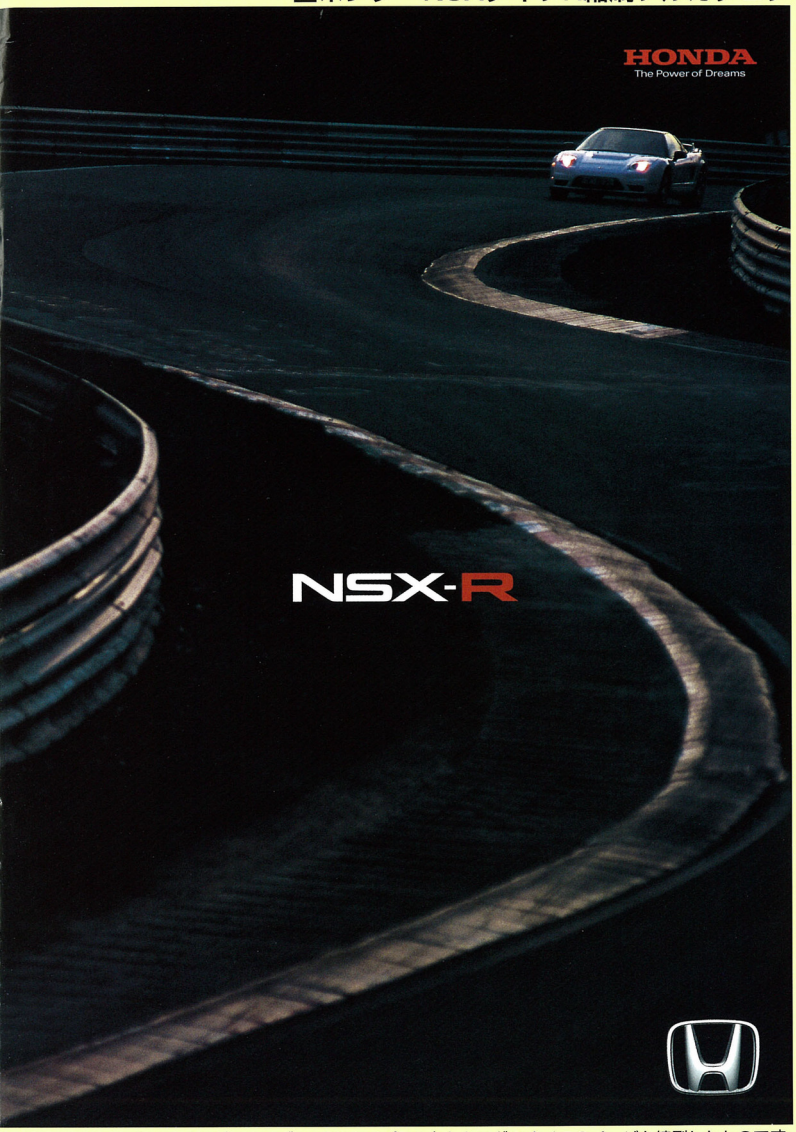
ビス一個、ネジの一本一本にいたるまで人間の手と魂が入った、

レーシングカーに極めて近いスポーツカー。NSX-R。

ベースモデルの劇的進化を出発点に。はじめての進化をここに達成。

D
OF RD 86

■ホンダ・NSXタイプR縮刷フルカタログ



●このページはホンダ・NSXタイプRの本カタログのすべてのページを縮刷したものです。

モーターファン別冊

ニューモデル速報

ホンダNSXタイプRのすべて

平成14年7月2日発行
発行所・株式会社三栄書房
〒169-8588東京都新宿区北新宿4-8-19 ☎03(3364)3812
発行人・町田英明
編集人・松永大演

ISBN4-87904-524-1
C9476

雑誌68710-13 Printed in Japan 印刷／製本：共同印刷株式会社