

our dreams come true.



NSX



NSX。それはホンダが'90年代へ向けて送り出す、新世代のビュアスポーツである。

スポーツカーの在り方にまったく新しい地平を切り拓くと同時に、世界第一級のビュア

スポーツを創造しようとする開発陣の熱い信念のもとにそれは生まれた。量産メーカー

として、独自のテクノロジーとパッケージングで、時代を先駆けるクルマづくりをしてきた

ホンダは、一方ではつねに爽快な走りを求めるというスポーツマインドを持ち続けてきた。

また'60年代にはモータースポーツの最高峰であるF-1にコンストラクターとして挑

戦、いまたエンジンサプライヤーとして参戦している。こうした脈々と流れるホンダ

ならではのスポーツスピリットこそがNSX誕生の大きな原動力となったのである。そ

のホンダが新しいスポーツカー像としてNSXに求めた考え方が「解放するスポーツ」

である。オールアルミニウムボディ採用による圧倒的な軽量化。この思いきった発

想から生まれた「パフォーマンス・コンセプト」によって高度な運動性能を実現。それ

を主軸にしなから、さらにドライビングを解放へと向かわせる2つの軸をもつ。ひとつは

さまざまな路面環境(ドライ、雨、雪、風…)への適応力をもち、人間の能力の及ば

ない領域でのドライバビリティをバックアップする「ドライビングフィールドの解放」。

もうひとつは、あくまで人間が主人公であるという前提に立ちながら、走行中の余分な

ストレスを軽減することでドライバーのもてる力を十分に発揮できるようにする「ドライ

バーの解放」である。「解放するスポーツ」それはドライバーの感性と能力を解き放ち、

大いなるパフォーマンスの高揚へと至るだろう。スポーツカーを操るという、現代人の

愉しみは、「解放するスポーツ」によって核心に近づいた。その愉しみは、どこにも存在し

なかった。だれも知らなかった。この未曾有のクルマによって、いま新たなスポーツカー

ヒストリーが始まろうとしている。NSX ―――緊張ではない。解放するスポーツだ。



photo: 輸出仕屋車

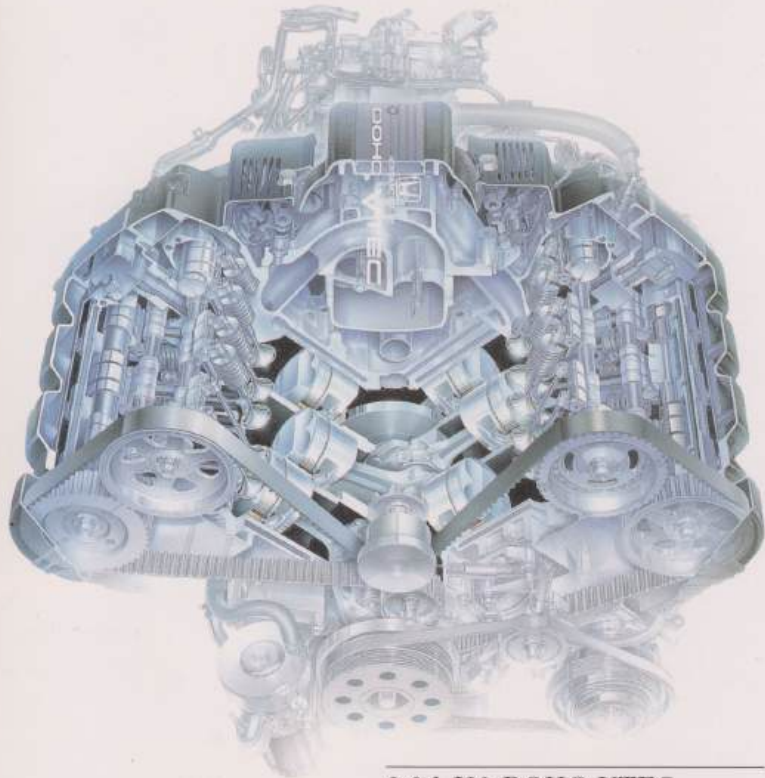






ENGINE

自然吸気の最高峰をきわめる高回転パワー。そこから官能的なパワーフィールが生まれる——3.0ℓ V6 DOHC VTEC 24バルブ。アルミ製、軽量、コンパクト、高回転、C30A エンジンが生ま出す、最高出力280PS(ネット値*, 5MT車)。それは量産3ℓ自然吸気エンジンとしては極限といえるパフォーマンスである。このエンジンにはホンダならではの高回転テクノロジーがあますところなく投入された。高圧縮比、10.2。ボア 90mm、ストローク78mmのショートストロークに加え、慣性マス及びクランクシャフトメタルの負荷を低減する、レーシングエンジン並の超軽量チタンコンロッド。高回転時のバルブ追従性を高めるステム径 5.5mmの細軸バルブ採用。さらにはニッケルクロムモリブデン鋼を使用したカムシャフト、F-1エンジンレベルまで精度を上げたクランクシャフト、モリブデンコーティングのピストンスカートなど少量生産のスポーツカーのみに許された贅沢な部品が各所に使われ、ハイパフォーマンスを達成している。



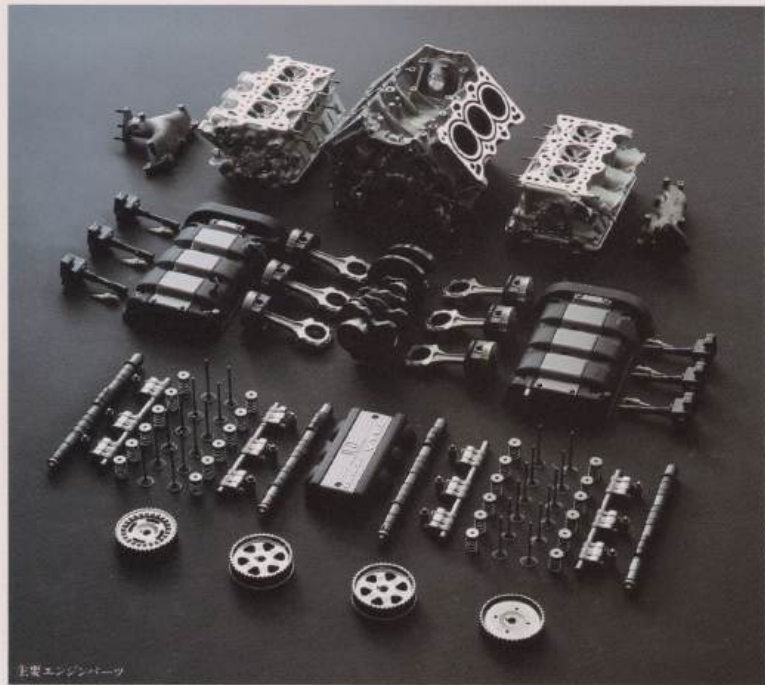
3.0ℓ V6 DOHC VTEC

最高出力 **280PS/7,300rpm** (ネット値・5MT車)

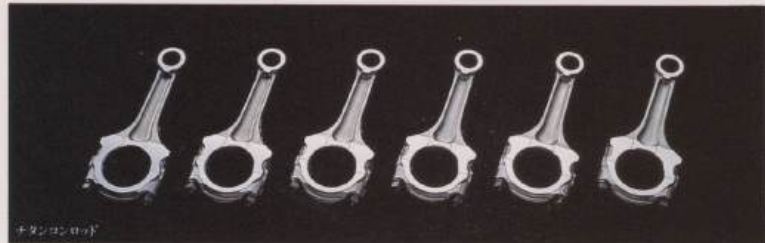
最大トルク **30.0kgm/5,400rpm** (ネット値)

0-100km/h加速 **4.82** (5MT車)

*「ネット」はエンジンを車両搭載状態で測定したものです。
 ●VTECは本田技研工業株式会社の商標です。



主軸エンジンパーツ

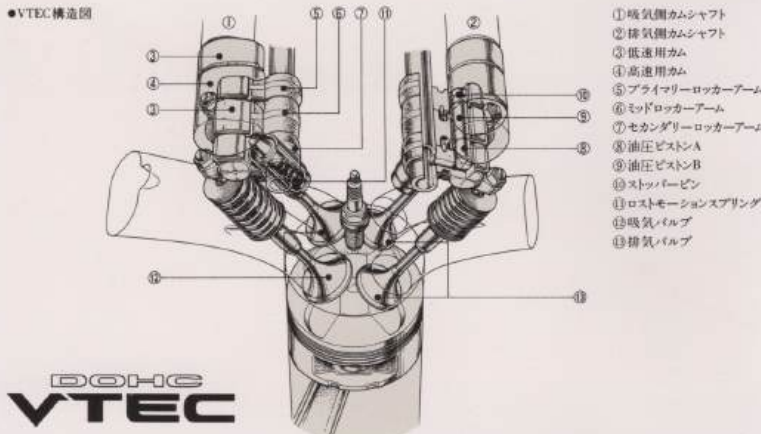


●チタンコンロッド

極限まで洗練されたホンダ独自の吸・排気系レシビ

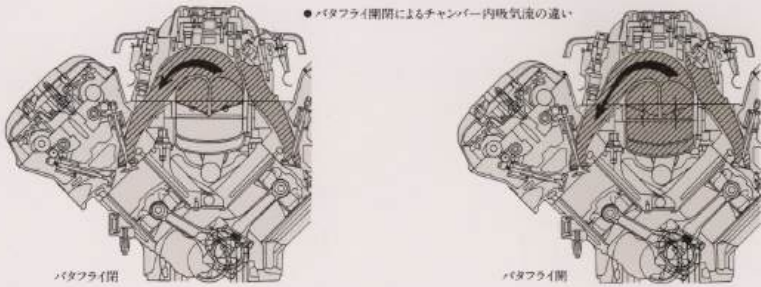
スポーツドライビングからシティクルージングまで幅広いシチュエーションで、スポーツカーらしい高揚感を味わえる機構を吸・排気系に採用した。高速用と低・中速用バルブタイミング・リフトを併せもち、運転状況に応じて切り換える画期的なメカニズム、ホンダ独自のVTEC(可変バルブタイミング・リフト機構)をNSX用に高度に熟成。新開発の共鳴チャンバー容量切り換えインマニシステムとの併用によって、1,000rpmで23.0kgm以上を発生、最大30.0kgmまでスムーズに伸びていくトルク特性を実現した。

●VTEC構造図



DOHC VTEC

各気筒の吸気側・排気側それぞれのカムシャフトは3つの異なるプロファイルをもつカムをもっている。カムはロッカーアームを介してバルブを駆動する。①低・中速時には3つのカムはそれぞれのロッカーアームを押すが、バルブを駆動するのは両端の低速バルブタイミング・リフトのカムだけ。中央のカムはロッカーアームを押すが、この動きはロストモーションスプリングが吸収しており、バルブ開閉には関与しない。②高速時には3本のロッカーアームが内蔵の油圧ピストンによって一体となり、カムプロファイルの最も大きい中央の高速用カムによって押される。(両端の低速用のカムはプロファイルが小さいためロッカーアームに届かず空転状態となっている。)そして、一体化した3本のロッカーアームが高速バルブタイミング・リフトでバルブを駆動する。切り換えは、エンジン回転数、負荷、車速など刻々と変化するドライビング状況に応じてコンピュータがファインコントロールする。

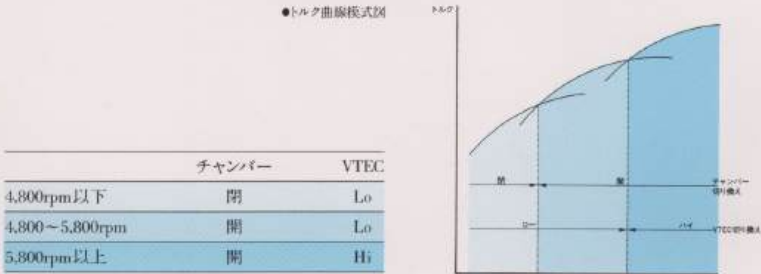


バタフライ開

バタフライ閉

バンク間にチャンバーが設けられ、エンジン回転数やインマニの負圧に応じて各チャンバーのバタフライ開閉、チャンバー容量を切り換えることにより最適な吸気効果をもたらす。低回転ではバタフライを閉じて各バンクの吸気脈動波を合成して共鳴効果を利用、高回転ではバタフライを開けて慣性効果を利用する。

●トルク曲線様式図



高回転・高出力ミッドシップのために生まれた冷却システム

オールアルミ製ラジエターをフロントコンパートメント内に配置。フロント下方から入る冷却風の流れを考慮して、冷却水は一般とは逆にラジエター内を下から上に移動する。気泡を分離したピュアな冷却水をエンジンに供給するためにエクスパンションタンクを採用。エンジンのウォータージャケットは削り込みを深くし、またエンジンルーム内に独立した電動冷却ファンを設置している。

シフトする歓びを満す、5速マニュアル

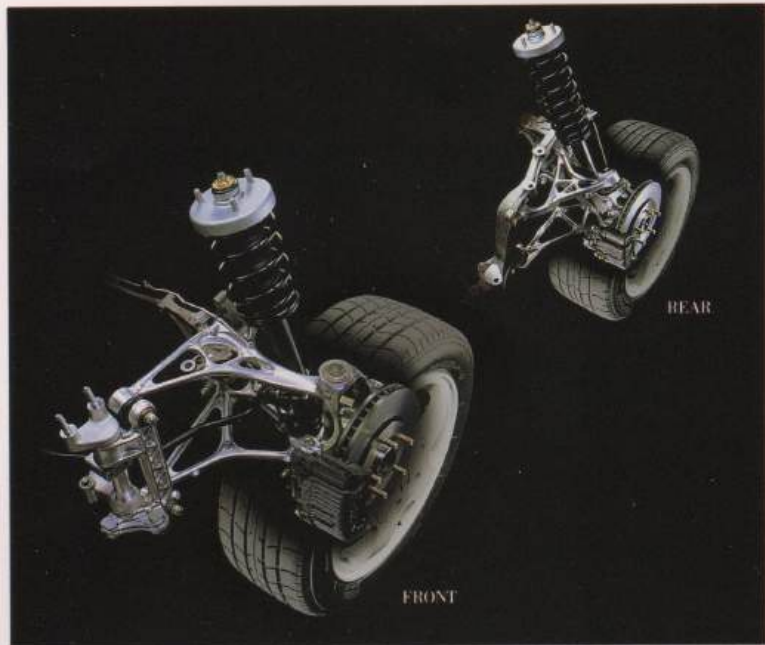
セカンドギアにシンクロ容量を1.8倍(シングル比)にしたダブルコーンシンクロを採用。操作力の少ない、節度ある操作感を獲得した。クラッチは、130mmのショートストローク、踏力13kgのブルタイプ小径ツインプレート型。ベンチレーテッドタイプのミッドプレート、アルミクラッチカバーなど、高回転・高出力化への対応がなされている。

新世代スポーツは「走るAT」

サーキット走行まで楽しめるNSX専用4速スポーツオートマチック。カムプロファイルの変更などでエンジンの出力特性をトルク重視にセッティング。7,500rpmのレッドゾーンまでエンジンパワーを存分に発揮し、マニュアル感覚を楽しむために①②③をそれぞれホールド。また、②③④をロックアップ機構付とした。

オートマチック車の確かな操作性をめざして、ブレーキペダルを踏まない、セレクトレバーのⅣ(駐車)位置からのシフト操作が行えないシフトロック機構、Ⅳ位置にあるときのマイグニッションキーを抜くことができるキーインターロック機構、Ⅲ(後退)位置にあることをチャイムでドライバーに知らせる後退位置警報装置を採用。

SUSPENSION



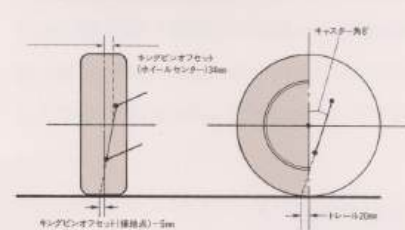
コンプライアンスピットを採用したアルミ製インホイール型ダブルウィッシュボーン

ミッドシップレイアウトがもつくれたポテンシャルを引き出すために生まれた、軽量、高剛性のNSXのサスペンション。主要部品の80%をアルミ化し軽量化を徹底、バネ下重量の低減をすめながら、一方で、アッパーアームとロアアームをホイール内側に包み込んだインホイール型ダブルウィッシュボーンを新世代ビュースポーツの脚として採用した。コンプライアンスを確保しつつ、アライメント変化をほぼゼロに抑えるコンプライアンスピットを開発。高い操縦性能とすぐれた乗り心地を高い次元で両立、その「しなやかさ」と「たしかさ」において「解放するスポーツ」の脚にふさわしい才能を備えた。＊コンプライアンスピットはフロントに採用。

走りを極めるために入念に施された、ジオメトリチューニング

刻々と変化する走行状況の中で最適なト、キャンバー特性を獲得し、専用タイヤの高性能を引き出せるように入念なジオメトリチューニングが施されている。高速直進性と、軽快でリニアな旋回性能を生むための、大キャスター角(8°)と小トレール(20mm)の採用。さらにステアリングのキックバックなどの振動を低減、ブレーキング時のスタビリティ感を確保するために、キングピンオフセットをホイールセンターでは34mm、接地点では5mmのネガティブスクラブに設定している。

●フロントホイールのインシヤルアライメント



すぐれたハンドリングを生む、前後異径タイヤの採用

前後リム径だけでなく、構造上左右も非対称であり、4本のタイヤがすべて異なるという独創的なフィーチャをもつNSX専用タイヤ。1.0G以上の横Gが発生するハードコーナリングを想定した場合でも、性能に余裕を残す225/50ZR161に対して、バランスにすぐれたフロント205/50ZR15をチョイス。軽快で、スタビリティ感豊かな操縦性を実現した。また、小径フロントタイヤは良好な視界性と違和感のないベダル配置を得ることに貢献している。

サスペンションを支援する、高速型ドライブシャフトと新ダンパー

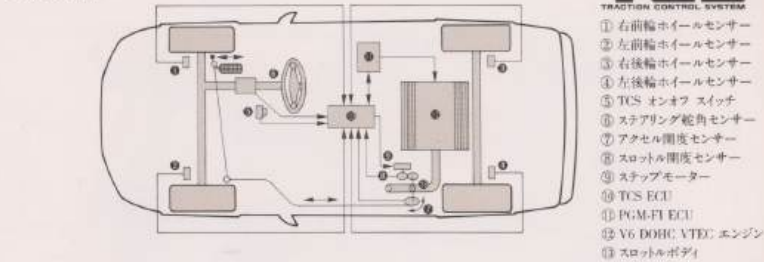
高性能スポーツカーのハード&ロングドライビングに対応するために。高速型ドライブシャフトは大スライド量のフラットローラージョイントを採用、高回転域まで世界トップレベルの低振動

化を実現しながら、サスペンション性能の向上に貢献している。また、HPV(ホンダ・プログレッシブ・バルブ)をピストン、ボトム両方に使用したNSX専用ガスダンパーは減衰力の立ち上がりがよく、タイヤの追従性を高め、フラットな乗り心地を可能にしている。

スタビリティとスポーツドライビング。2つの才能をもった新時代のTCS

走行状況、路面状況に応じてエンジン出力をコントロールすることで駆動輪のムダな空転を防ぎ、トラクションを得るトラクション・コントロール・システム。ミュー(摩擦係数)の低い路面では十分な安定感を確保し、ミューの高いドライ路面では従来のTCSでは困難だったドライバー自身のアクセルワークによる姿勢制御が可能になった。

●TCSシステム図



①加速制御:前輪と後輪の速度差(車輪のスリップ)を検知すると、まず状況に応じて目標スリップ率を設定、用い置かれた路面や雪道などの滑りやすい路面での発進加速時には、コンピュータが後輪のトラクションを最大にするようエンジン出力を調整する。これによって最大効率の加速が得られる。
 ②操安制御:ウェット路のような低ミュー路面での旋回時に、ハンドル舵角から規範ヨーレート(ドライバーが意図する曲がり方)を算出、前輪の左右速度差から算出した実ヨーレート(実際のクルマの向き)とのズレを計算して、ドライバーの狙い通りのコーナリングができるように出力制御を行う。
 ③悪路制御:砂利道など悪路の場合、一般的に多少駆動輪を滑らせるほうがスムーズな加速が得られる場合が多い。悪路特有のバネ下の振動をセンサーが検知。悪路と判断すると、出力制御を緩和する方向にスロットル調整する。これによって悪路でも効率の高い駆動力が得られる。
 ④グリップ制御:ドライ路面におけるコーナリング等で、前輪の速度センサーからの情報をもとに、前後G、横Gを算出。合成演算することでタイヤのグリップ力を推定し、TCSのデータマップと比較。路面がドライと判断した場合には、タイヤの目標スリップ率を上げ、出力制御を制限。豪快なパワーライド走行をも可能にした。

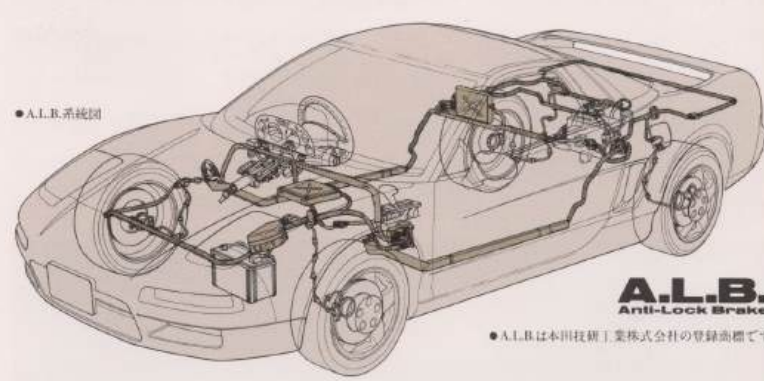
エンジンパフォーマンスに見合った高度なブレーキングシステム

ハイパフォーマンススポーツにふさわしい第一級の制動力が求められるブレーキングシステムには、サーキット走行でも強力なブレーキ性能を発揮する4輪ベンチレーテッドディスクを採用。ローター径はフロント、リアともに282mm(外径)、ローター厚はフロント28mm、リア21mm。ブレーキパッドに均一な面圧を与えるためにフロントに異径ピストンの2ポットキャリパーを採用している。

ミッドシップ専用4チャンネルデジタル制御A.L.B. (4輪アンチロックブレーキ)

A.L.Bは滑りやすい路面での急制動時にコンピュータの指示でポンピングブレーキを素早く行い、車輪のロックを制御。急制動時にも操舵による回避能力を確保するシステムである。制動力配分が後軸側に大きいミッドシップのための4チャンネルセンシング&コントロール。このシステムは、とりわけコーナリング制動やスプリット路における制動に効果を発揮する。

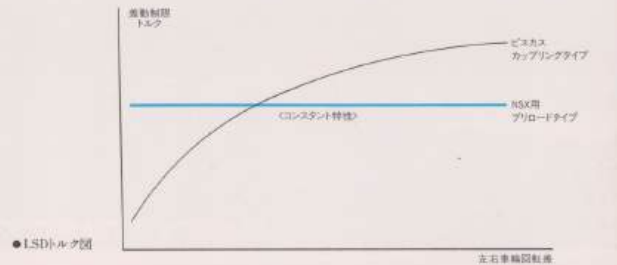
●TCSやA.L.B.は、あくまでドライバーのアクセル操作やブレーキ操作を補助するシステムです。したがって、TCSやA.L.B.がない車両と同様にコーナ一等の手前では十分な減速が必要であり、ムリな運転までは制御できません。安全運転をお願いします。



より速く、よりスムーズに走るために生まれた、ミッドシップ専用LSD

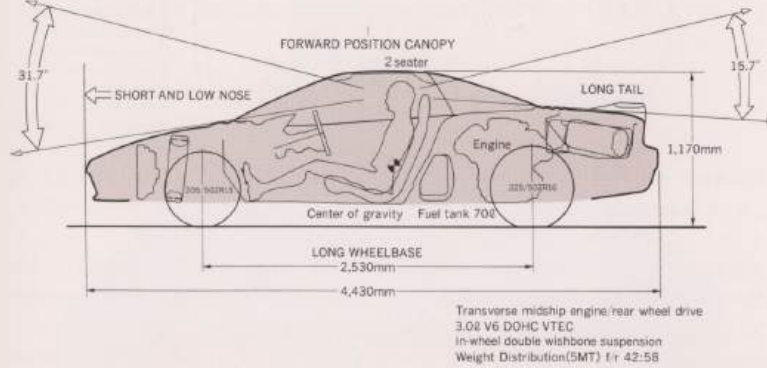
NSXのために開発された、皿バネにあらかじめ荷重をかけておくプリロード式のLSD(リミテッドスリップデフ)である。通常走行時はデフ機能に影響を与えず、一方、外乱により、左右輪に回転差が生じると、湿式多板クラッチの働きで片側のトルクを瞬時に増幅、復元モーメントを得る。ビスカスカップリング式など従来式と比較し、作動制限トルクが一定であるため、旋回時の過剰なアンダーステアが防止でき、スムーズなコーナリングが可能になる。

●LSDトルク図



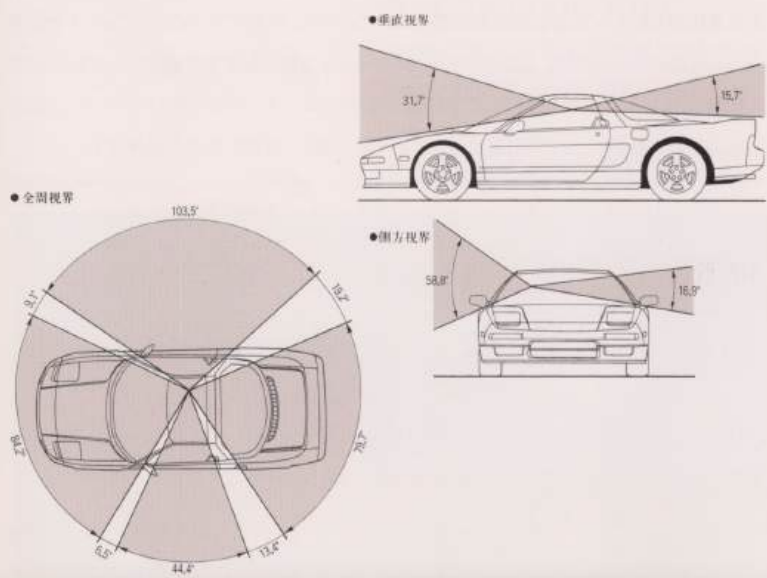
人間優先主義に貫かれた、ミッドシップレイアウトのパッケージング

ピュアスポーツの正統的な定石に沿い、ミッドシップレイアウトを採用。V6エンジンとトランスミッションを横置に搭載、前後の重量配分を42:58という、このクラスのミッドシップスポーツとして理想的な配分にした。さらに燃料タンクをシート後方に配置するなど、車体中心部への慣性マスの集中化を徹底。コントロール可能な運動性能に大きく寄与している。また、エンジンとトランスミッションがリアアクスルの直前にレイアウトされるためキャビンはボディ前方に位置した独創のキャンピー形式を採用。広角視界を実現するとともに、自然なドライビングポジションを生みベダルやステアリングなど操作系の配置が考えられた。これらすべてが「解放するスポーツ」にふさわしいパッケージングとして凝集されたのである。*5MT車



ミッドシップであることをボディ全体で主張する、フォワードキャンビー・デザイン

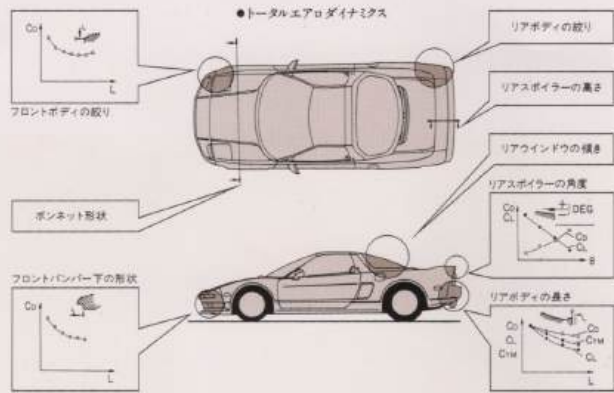
未来へ視点を向けたスポーツカー美学は、「クルマのデザインは性能そのものである」という考えから生まれた。「解放するスポーツ」というコンセプトが生かされた、未来的でナチュラルな造形。ルーフ及びピラーをブラックアウトしたフォワードキャンビー・デザインは、高性能ジェット機のグラスキャンビーをイメージしてつくられた。デザイン面ではスポーツカーらしいアグレッシブさを備えながら、一方では全周視界角度311.8°のクリアな広角視界も実現している。



ポディ形形状においては、全体的なフラッシュサーフフェスを徹底し、風切り音の低減も配慮。
グループCカーのようにフロントの絞り込みを少なくすることで C_D 値を下げ、ロングテールは C_D 、 C_L 、 C_{V3} 値に効果を発揮。リアスポイラーは C_L 値を低減、ダウンフォースを発生させる。また、

空気抵抗の実力値である $C_D \times A = C_D A$ 値や C_L 値の前後バランスも重視しているなどトータルエアロダイナミクスの視点から空力を極めた。さらに空力性能を検証するため、JARIの実車風洞やオランダのDNW実車風洞などでも測定、その信頼性を高めている。

●C_D値(空気抗力係数):0.32 ●C_DA値(空気抗力係数×前面投影面積):0.57 ●C_L値
(揚力係数):0.020(フロント)/0.030(リア) ●C_{YM}値(ヨーイングモーメント係数):0.24(30°)



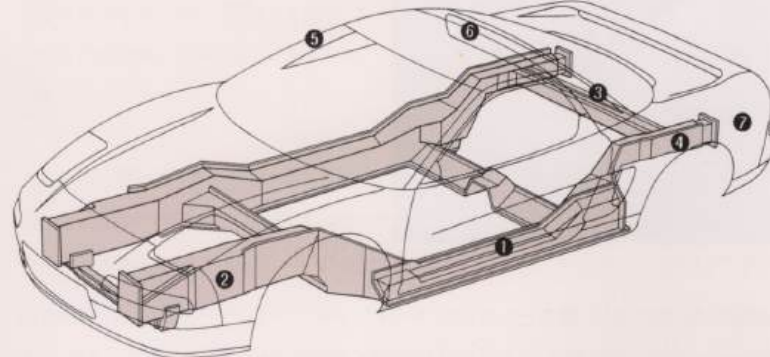
A cutaway view of a white sports car, showing the internal chassis, engine, and drivetrain components. The car is shown from a side profile, with the front and rear sections cut away to reveal the internal mechanical parts. The engine is visible in the front, and the transmission and drivetrain are visible in the rear. The interior of the car is also visible, showing the seats and dashboard. The car is set against a black background.

軽量化思想と綿密な剛性解析から生まれたホワイトボディ210kg

ミッドシップスポーツとしての高いポテンシャルを最大限引き出すために、オールアルミニウムボディを採用。鉄に比べて比重は約1/3、耐蝕性にすぐれ、寿命は半永久的であるというアルミ本来の特性を生かし、NSX用によりわけ溶接性、成形性にすぐれたものを開発、部位によって使い分けている。構造はフロア骨格を連続にしてフレーム断面を大きく採り、剛性を向上。押し出し成形材のサイドシルからサスペンションを取り付けるサブフレームにいたるまで「強い構造」が貫かれた。スーパーコンピュータの剛性解析により理想的な高剛性設計を実現した。

弄造

- ① 高強度・高剛性押し出し成形サイドシル
- ② フロントの衝突エネルギーを効率よく吸収するフロントサイドフレーム
- ③ メインフレームにしっかりと固定した高剛性センターピラー
- ④ リア衝突時にフューエルタンクを守る大断面高強度リアフレーム
- ⑤ アーク溶接を使った高剛性極細ピラー
- ⑥ ボディ強度・剛性向上とエンジンルームからの燃熱・爆音に効果のある2重パーティションガラス
- ⑦ アルミフレームを組み付け部品化することにより軽衝突時のリペアを簡素化



美しいシェイプを完成させる、高品質な仕上りの4コート4ベーク塗装

塗装は上塗り水性塗料を使った4コート4ベーク。乾燥時の収縮率が高く、また、ゆっくりに収縮する性質がある水性塗料は、すぐれた平滑性、鮮映性をもつ。その特長を生かして美しい塗面仕上がりを実現。たとえばメタリックの場合には塗料のなかに混合したアルミ片が高い収縮率によってきれいに並ぶために光に対しての乱反射がきわめて少なく、最終的な仕上がり塗面は美しいメタリック色調に発色される。

「操る」ことにドライバーを集中させる機能主義、ダブルサラウンドコクピット

ドライバーとパッセンジャーがそれぞれ固有の空間を所有し、ドライビングを愉しむ1 by 1のダブルサラウンドコクピット。そこでは人にストレスを強いる要素を極力排除、最適なドライビングポジションを基本にしながらドライバーが操作しやすいペダルレイアウト、見やすい計器類、指先で触るだけで判別できる大きめのスイッチ類…ドライバーがその能力を十分に発揮できるように、人間優先主義のコクピットづくりが貫かれている。

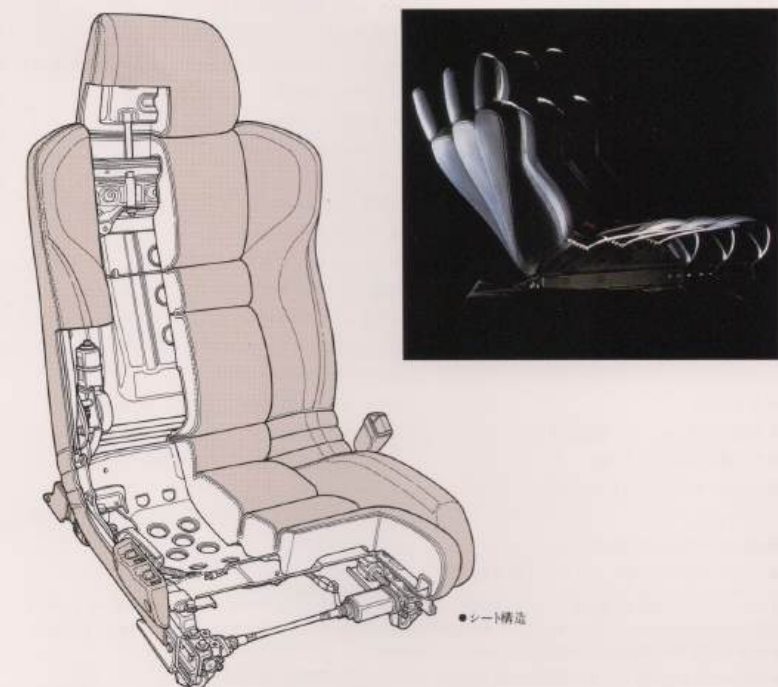


クラフトマンシップと合理性の融合

センターパネルは、4層の金属メッキ処理によりガンブラックカラーのトーンを演出、重量感のある高品位なメタルライクパネルが完成した。また、インパネル周辺の構造は軽くて強いウレタン基材で構成。表面は、耐候性にすぐれた、天然皮革のシボを忠実に再現する精密転写表皮で包み込み、熟練した職人がダブルステッチの縫製を施し、インパネル基材への貼り込みも手加工で丹念に行なっている。継ぎ目のないフルバンド形式で高品質感を演出しながら全体的に包み込むようなソフトフェイスに仕上げた。

量産乗用車としては初めての軽量アルミフレームシートの採用

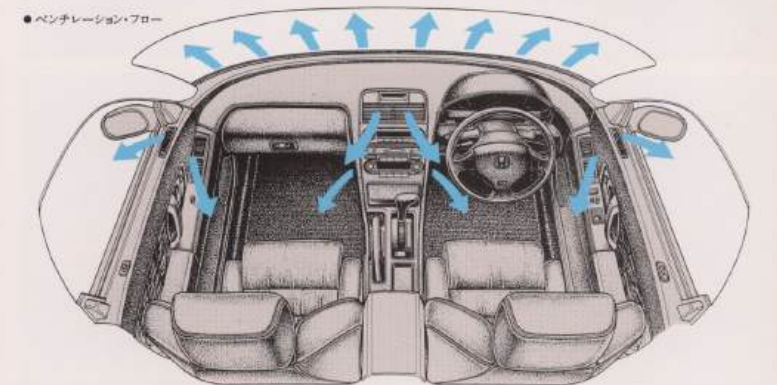
フレームからスライドレールまでアルミ化、スポーツ走行時もドライバーをしっかりサポートするモノフォルムバケット。運転席、助手席ともにパワーリクライニング&パワースライディングを装備。シートベルトロアアンカーが直接シートに取付けられ、スライドしてもベルトがしっかりと腰を



にフィットするように配慮している。パッド構造はバックレスト、クッション、サイドサポートを異硬度パッドで一体成形。シート前面は上質な本革を使用、長期間にわたって高品質感が保てるよう耐候性にも配慮している。

NSX専用開発されたフルオート・エアコンディショニングシステム

全ユニットをコンパクトに設計、縦に直列配置することで乗員の足元空間を確保したフルオートエアコン。希望温度にセットするだけで気温、風量、内外気切り換え、吹き出し口の切り換えをコンピュータがファインコントロール。スポーツカーを操る愉しみを爽やかに満たす。



NSX専用ホンダBOSEサウンドシステム

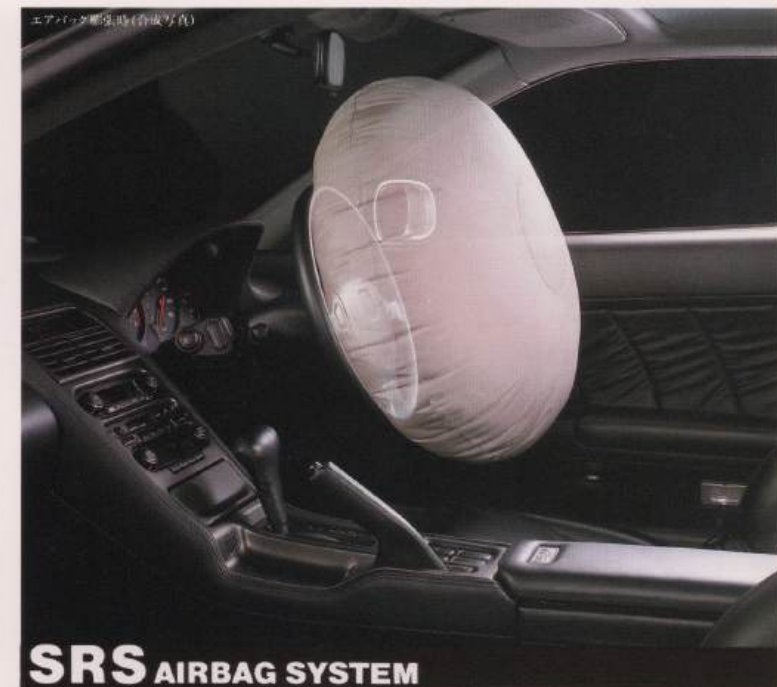
BOSE社がNSXの室内空間に合わせて専用設計。ドライバーとパッセンジャーの耳の位置



が最良のリスニングポイントとなるよう、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(前後左右)+AM/FMチューナー、カセットデッキシステムを完成。ライブ感覚にあふれたダイナミックな音響空間の創造をめざした。

走りへの大いなる安心感、SRS*エアバッグシステム

国産車で初めてホンマがつり上げた信頼のメカニズム、SRSエアバックシステムをNSXも採用。シートベルトと併用することで、万一の衝突時にドライバーの顔面への衝撃を緩和する装置。前方向からの衝突が起った場合、一定以上の衝撃をセンサーが感知するとインフレーターが作動。瞬間的に膨張した、容量60ℓのエアバックがドライバーの顔面を受け止め、その直後から窒素ガスが効果的に排出し、速やかに収縮することで衝撃を吸収、緩和する。またスポークの変形で衝撃を緩和するエネルギー吸収ステアリングホイールも採用。ステアリングホイールは、チルト機構とテレスコピック機構も同時装着している。



*SRZ = Supplemental Restraint System (運転席用 シートベルト補助 乗員保護装置)



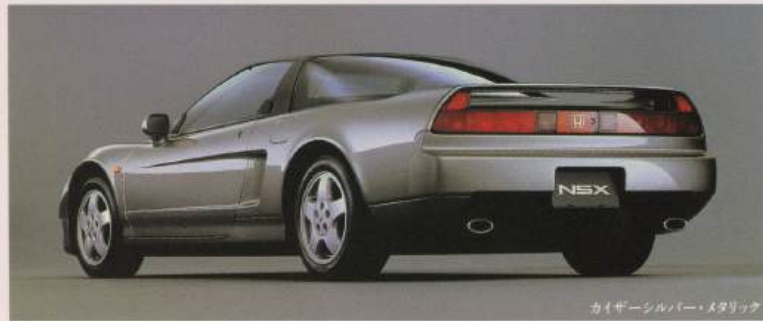
セブリングシルバー・メタリック



ファイアグロウレッド



ベルリナブラック



カイザーシルバー・メタリック



※ニュートンホワイトパール



※シャロットグリーンパール



※インディエローパール

※のカラーは、91年3月20日生産分です。



EQUIPMENT 主要装備

快適装備

- 電動パワーステアリング(4速オートマチック車)
- チルト&テレスコピック機構
- ノワードアロック
- ノワウインドウ
- 運転席側キーオフ・オペレーション機構付)
- 電動リモコンドアミラー*
- クルーズコントロール
- フルオート・エアコンディショナー
- ホンダBOSEサウンドシステム
- AM/FM電子チューナ+カセットデッキ+アンパ・イコライザー+内蔵4スピーカー)
- オートアンテナ(ハーフスイッチ付)
- ダブルキーステル
- インストールメントパネル
- SRSエアバッグシステム
- 本革巻ステアリングホイール
- 6速メーター
- ライト消し忘れ警告ブザー
- デジタルクォーツ時計
- キー付グローブボックス(照明付)
- インパネ照明(アッシュトレイ、オーディオパネル、タイマー付イグニッ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

シート

- 本革表皮
- 電動リクライニング、電動スライド
- 3点式ELRシートベルト
- シート一体式シートベルトアンカー
- センターアームレスト付コンソール
- パニティミラー付サンバイザー(助手席側)

*フェンダーミラー装着車も選べます。詳しくは販売店にお問い合わせください。●速度警告ブザー装着車も選べます。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。●本カタログ内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。

●カラー・注文装備等により、納期が異なりますので販売店にお問い合わせください。

- カーテシーランプ
- タイマー付フットランプ
- オープンカー(フェーエルリッド、フロントフード、リアウインドウ、トランク)
- フットレスト(運転席側)
- トランクランプ
- エクステリア
- プロジェクトター4灯ヘッドライト(リトラクタブル式)
- インテグレートド・リアスポイラー
- (ハイマウントストップランプ内蔵)
- フォグランプ
- フロント合わせガラス(ハーフシェイド)
- 電熱線入りリアウインドウデフォグガー
- リリアブル間欠付フロントワイパー(ミスト機構付)
- マフラーカッター
- サイドシルガーニッシュ
- フロントアスカー

走行関連装備

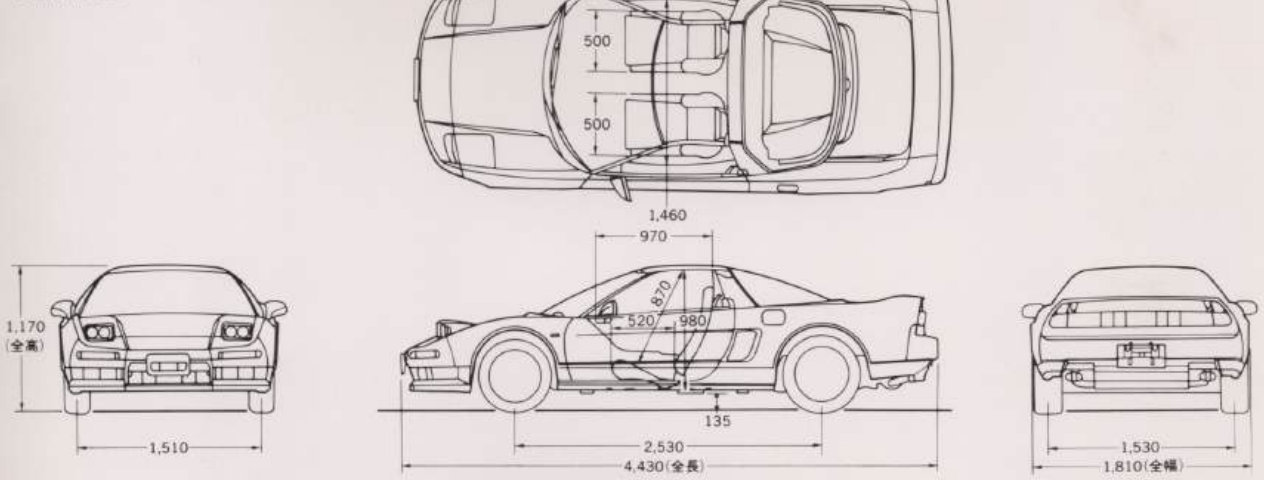
- 4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション
- TCS(トラクション・コントロールシステム)
- 4チャンネルデジタル制御A.L.B.(4輪アンチロックブレーキ)
- 4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ
- タイヤ/ホイール
- スチールラジアルタイヤ
- (フロント205/50ZR15、リア225/50ZR16)
- アルミ鍛造ホイール
- (フロント15×6JJ、リア16×8JJ)
- フォールディングタイプテンパータイヤ
- (165/80D15FS、アルミホイール)
- 電動ポンプ
- プレッシャーゲージ

SPECIFICATIONS 主要諸元

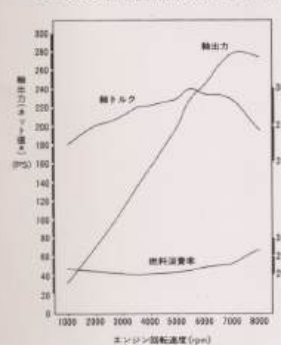
		5速マニュアル		ホンダ・E-NA1		4速オートマチック	
車名・型式	寸法・重量			ホンダ・E-NA1			
				4,430×1,810×1,170			
				2,530			
				1,510			
				1,530			
				0.135			
				1,350		1,390	
				2			
				0.970×1.460×0.980			
エンジン	エンジン型式			C30A			
	エンジン種類・シリンダー数			水冷V型6気筒横置(無鉛プレミアムガソリン使用)*1			
	燃焼室形式			ペントルーフ形			
	弁機構			DOHC(ベルト駆動) 吸気2 排気2			
	総排気量 (cm³)			2,977			
	内径×行程 (mm)			90.0×78.0			
	圧縮比			10.2			
	燃料供給装置形式			電子燃料噴射式(ホンダPGM-FI)			
	燃料ポンプ形式			電動式			
	燃料タンク容量 (ℓ)			70			
				6.3			
				圧送式			
				フル・トランジスタ式・バッテリー点火			
性能	最高出力 (PS/rpm) ネット値*2	280/7,300				265/6,000	
	最大トルク (kgm/rpm) ネット値			30.0/5,400			
	燃料消費率 (km/ℓ)	10モード走行(運輸省審査値)		8.3		7.1	
		60km/h定地走行(運輸省値出値)		16.0		15.3	
						5.8	
				13.0			
動力伝達・走行装置	クラッチ形式			乾式複板ダイヤフラム		3要素1段2相形(ロックアップタッチ付)	
	変速機形式			常時噛合式			
	変速機操作方式			フロア・チェンジ式			
	変速比	1速		3.071		2.611	
		2速		1.952		1.466	
		3速		1.400		1.025	
		4速		1.033		0.777	
		5速		0.771		—	
		後退		3.186		1.909	
				4.062		4.066	
				ラック・ピニオン式		ラック・ピニオン式(ノーマルステアリング仕様)	
						前:205/50ZR15・後:225/50ZR16	
						真空倍力方式	
						油圧式ベンチレーテッドディスク	
				2系統式		前右1輪-後左1輪 前左1輪-後右1輪	
					スキッド・コントロール装置		
					ダブルウィッシュボーン式(前後)		
					トーション・バー式(前後)		

*1 本車両は無鉛プレミアムガソリンをご使用ください。*2 エンジン出力表示には、ネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり「ネット」はエンジンを車両に搭載した状態では同条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「グロス」よりも約15%程度低い値(自工調べ)となっています。●燃料消費率は定められた試験条件の値です。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)が異なると、それに伴って燃料消費率が異なります。●PGM-FI、A.L.B.は本田技研工業株式会社の登録商標です。VTECは商標です。●道路運送車両法による型式指定申請者数値●製造事業者/本田技研工業株式会社

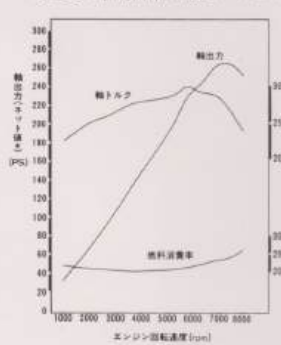
●四面図(単位:mm)



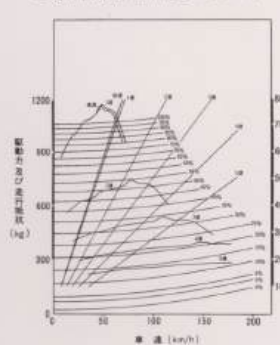
●エンジン性能曲線図(5速マニュアル)



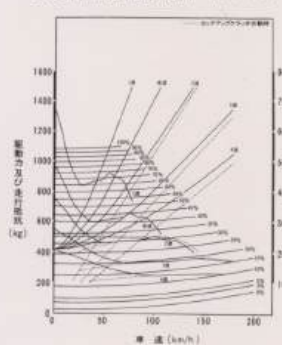
●エンジン性能曲線図(4速オートマチック)



●走行性能曲線図(5速マニュアル)



●走行性能曲線図(4速オートマチック)



人、きめく、走り。H ACCELERATE YOUR HEART

安全で快適なカーライフのために。
ホンダからのお知らせです。

安全運転のために

- 交通法規を守り、安全運転を心がけてください。心に余裕をもって運転されるのが大切です。
- 高速道路をはじめ、一般走行でも必ずシートベルトを着用しましょう。同乗者にもシートベルトをお願いします。
- やむを得ない場合以外は、急発進、急加速、急ブレーキ、急ハンドルなどの操作は避けましょう。車の寿命を縮めるとなり、また経済性、安全性からも好ましくありません。

保証期間

- 新車を登録した日から3年間、ただし、その期間内でも走行60,000kmまでです。また、ホンダが指定した部品は5年間、ただし、その期間内でも走行100,000kmまでです。なお、保証内容は保証書にてお確かめください。詳しくは、販売店にお問い合わせください。定期点検をどうぞ

- 車がいつも安全快適であるため、ホンダ指定の新車時の1ヵ月目・6ヵ月目点検(点検料無料)及び法定の運行前点検・定期点検が必要です。
- 運行前点検とは、自動車を運行する人が、1日1回、運行する前に行う点検です。この点検は運転席に座り、エンジン・ルームをのぞいたり、自動車の周りをまわりながら自動車の状態をみることで容易に行えます。

- 定期点検とは、自動車を運行する人が、定期的に行う点検です。自家用乗用自動車については、6ヵ月点検、12ヵ月点検、24ヵ月点検の3種類があります。車検は3年目(初回)以降については2年ごとに必要です。販売店にお申し付けください。

純正部品・オイル

- 車の性能、機能を維持するために、最もふさわしいホンダ純正部品・オイルをお使いください。
- 燃費を良くするために
- 運転はスムーズに、急加速など「急」のつくことは避けましょう。車速に連したギヤを選んで走りましょう。
- 点検・整備を徹底し、つねに最良の状態に。タイヤ空気圧を適正にしましょう。
- 安心してカーライフのために
- 自賠責保険だけでなく、充分な任意保険に加入しましょう。

※ご利用の際は、取り扱い説明書、整備手帳(保証書)をよくごらんいただきますようお願いいたします。

高出力・高回転エンジンを強力にサポートするウルトラLTD

NSXとともに開発された、ウルトラLTD。NSXの高出力・高回転エンジンの性能をフルに引きだし、ベストフィットするよう処方されています。API(アメリカ石油協会)のSG規格を軽々クリア、EC-II規格(省燃費効果2.7%以上のオイル)にも合格した最高グレードのエンジンオイルです。NSXに、最高のエンジン性能と省燃費性能を与えます。

HONDA CARD

ホンダカードをおもちになると、キャッシュレスで、全国のホンダカード加盟店のホンダ製品及び用品の購入、車検等に、総額100万円(利用限度額)までにご利用いただけます。また、簡単な手続きで分割払いもできます。JCBホンダカードは、さらに国内外合わせて155万店のJCB加盟店(全国各地のホテル、デパート、専門店、ガソリンスタンドなど)でもご利用いただけます。●お問い合わせは、ホンダ販売店(加盟店)へお気軽にどうぞ。

HONDA CAR LEASE

カーリースは、愛車獲得の新しい方法として、いま注目のシステムです。クルマの管理業務からあなたを解放し、維持管理の手間やコスト面でのムダを軽減。合理性と快適さをもたらす、先進のカーライフです。個人、法人にかかわらず、お気軽にご利用ください。●お問い合わせは、ホンダ販売店へどうぞ。

いい運転、あなたから。
クルマもバイクもセーフティ・ラン!
シートベルトをしめましょう。

H 日マークのホンダエンブレムは、つねに先進のクオリティ・カーをおとどける、世界のホンダのアイデンティティです。

本田技研工業株式会社 お客様相談部

お問い合わせ、ご相談はお近くのベル/店またはお客様相談部まで。

全国共通・フリーダイヤル

0120-112010





HONDA

本田技研工業株式会社
〒107 東京都港区南青山2-1-1 電話03-423-1111

本カタログの内容は1990年9月現在のものです。

NSX-KB-009①