

*our dreams come true.*



**NSX**

NSX。それはホンダが'90年代へ向けて送り出す、新世代のピ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、世界第一級のピュア

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

を主軸にしながら、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

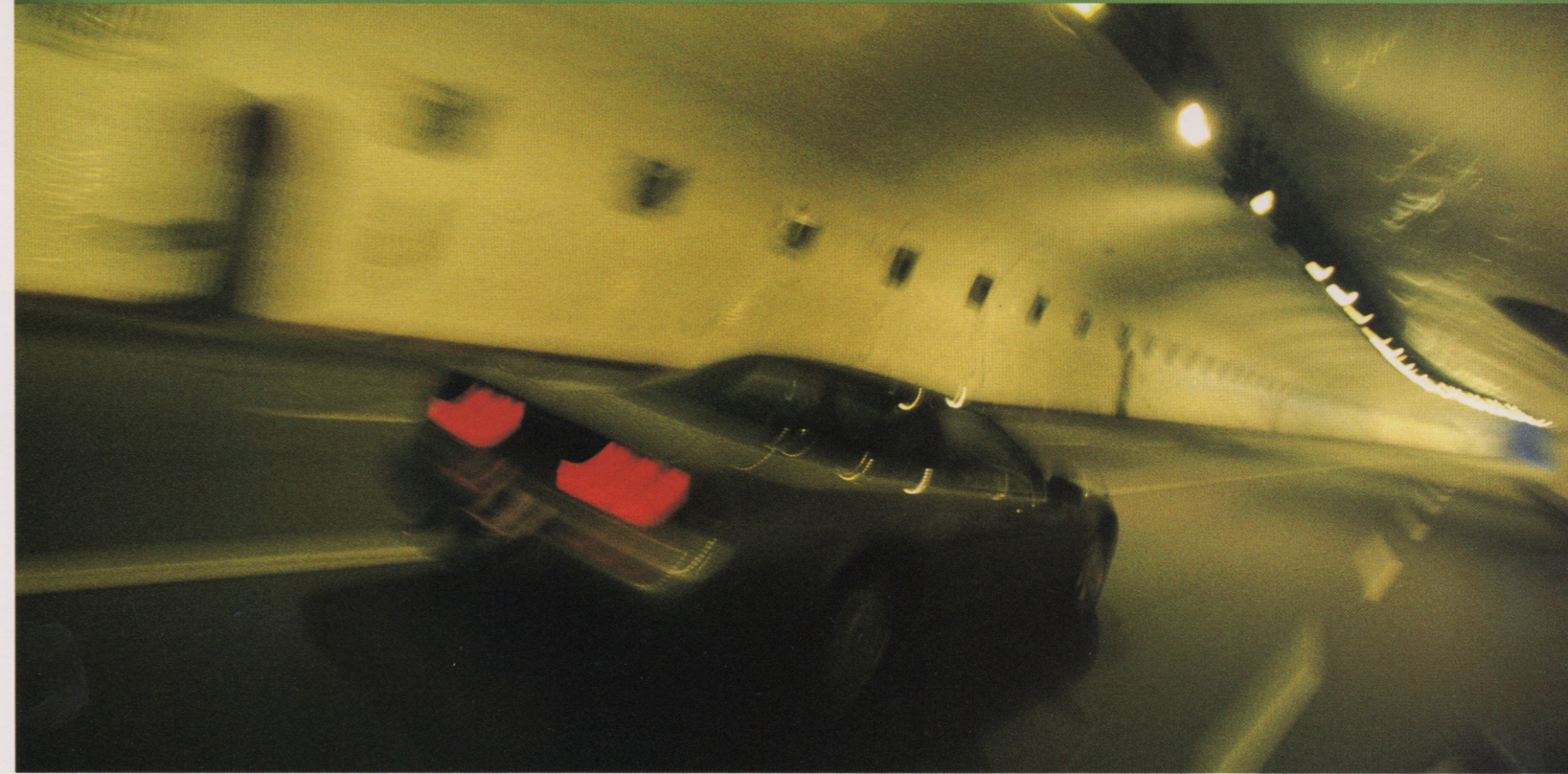
愉しみは、「解放するスポーツ」によって核心に近づいた。その愉しみは、どこにも存在し

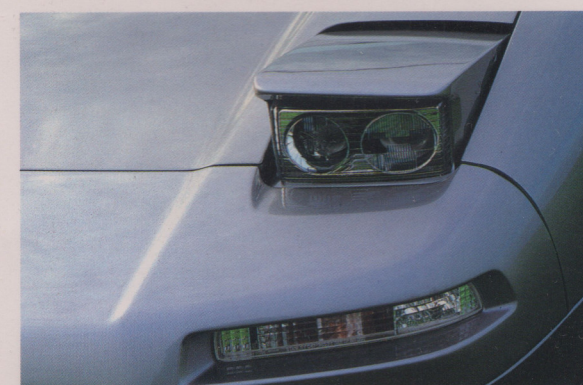
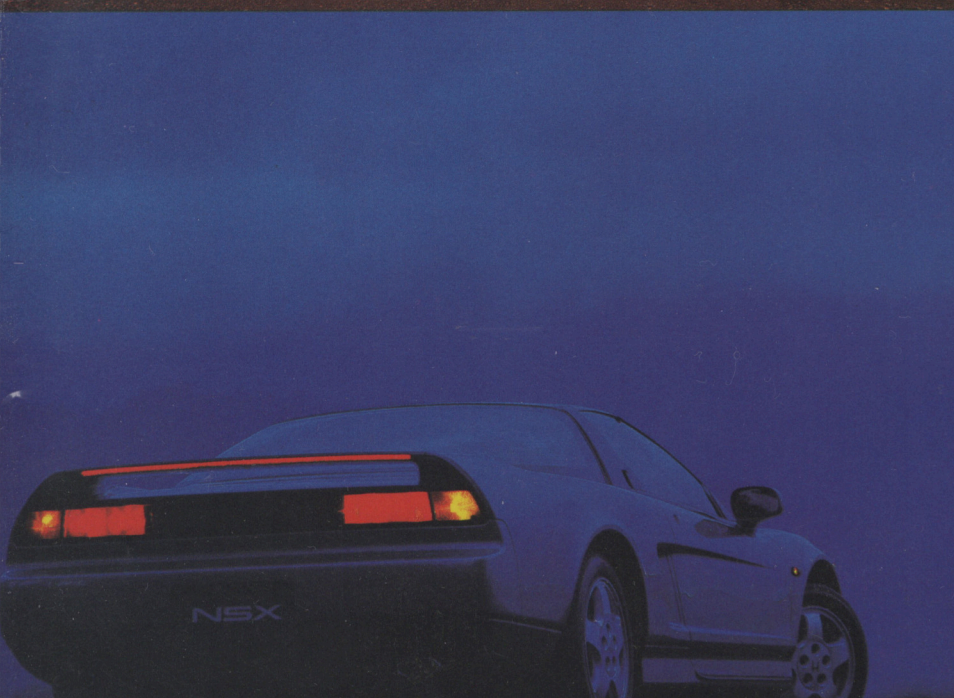
なかった。だれも知らなかった。この未曾有のクルマによって、いま新たなスポーツカー

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。



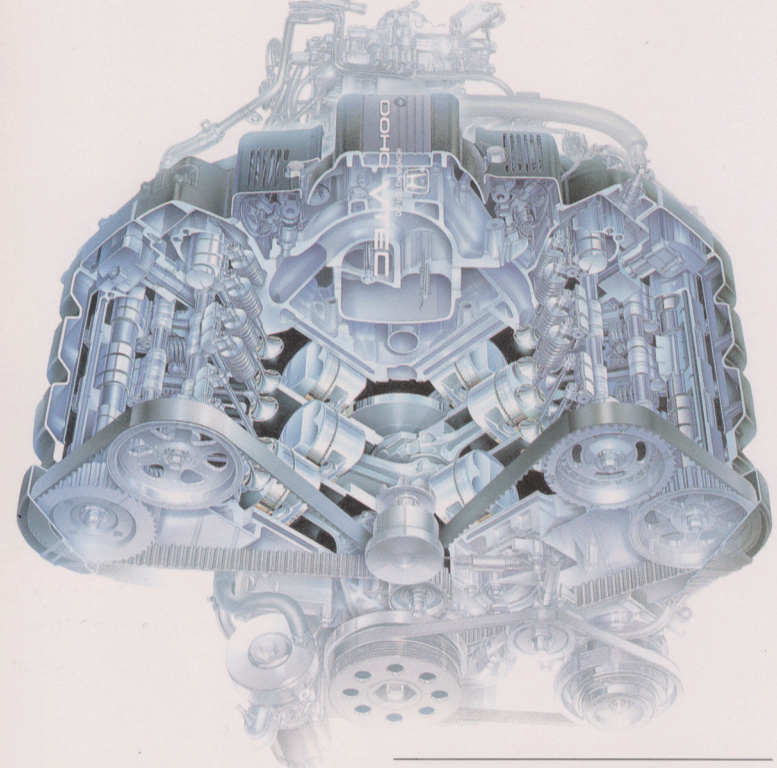




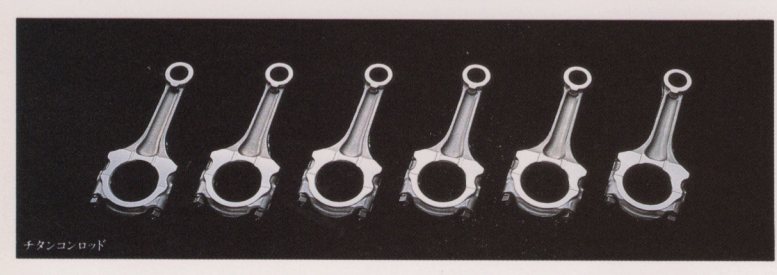
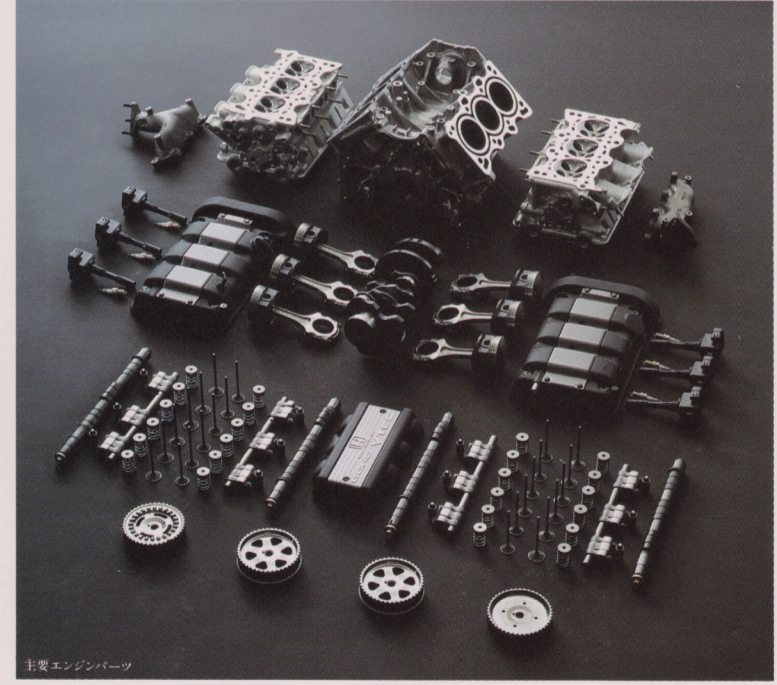


# ENGINE

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エンジンが生み出す、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も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り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。

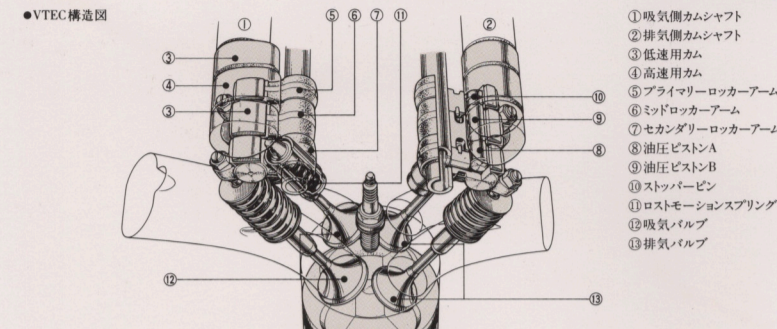


**3.0ℓ V6 DOHC VTEC**  
 最高出力 **280PS/7,300rpm** (ネット値\*、5MT車)  
 最大トルク **30.0kgm/5,400rpm** (ネット値)  
 パワーウエイトレシオ **4.82** (5MT車)  
 \*ネットとはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。  
 ●VTECは本田技研工業株式会社の商標です。



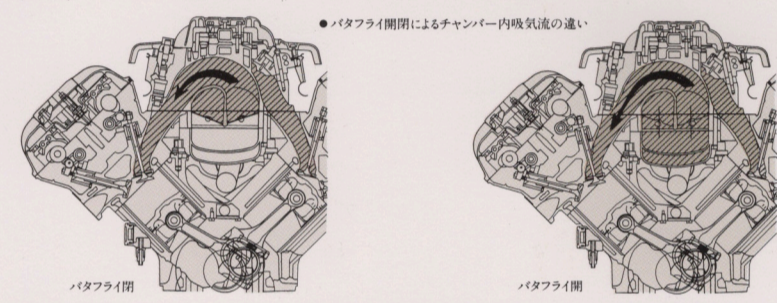
## 極限まで洗練されたホンダ独自の吸・排気系レシビ

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。

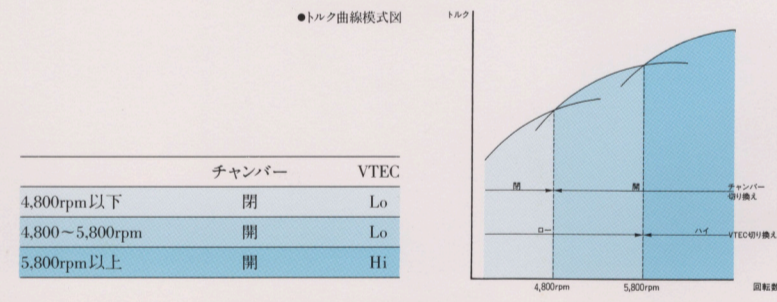


## DOHC VTEC

各気筒の吸気側・排気側それぞれのカムシャフトは3つの異なるプロフィールをもつカムを持っている。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、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、カムプロフィー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ィー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を開閉、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。



## 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spansion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。

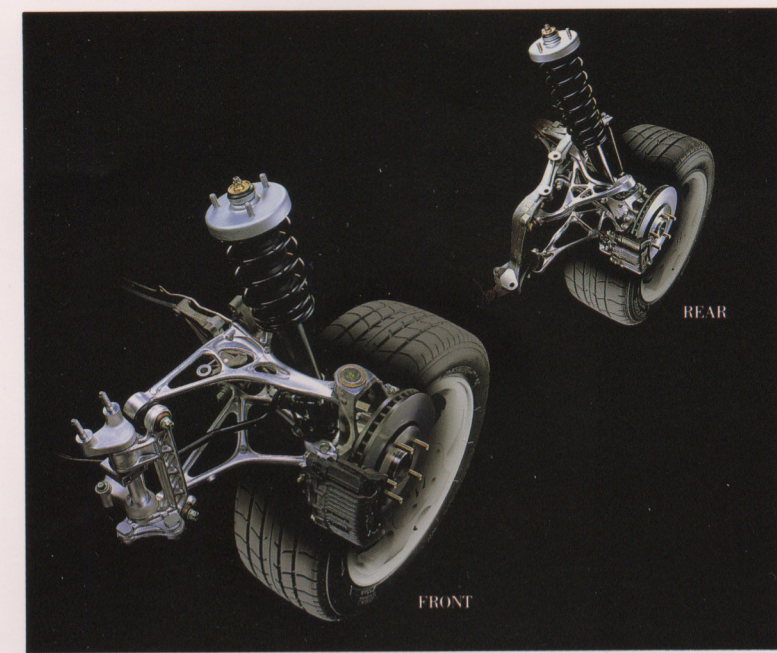
## シフトする歓びを満たす、5速マニュアル

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。カムプロフィー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P(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、P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、R(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

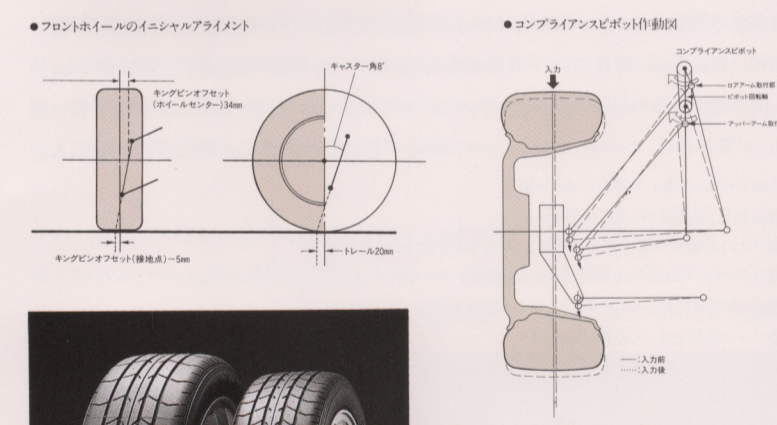


## コンプライアンスピットを採用したアルミ製インホイール型ダブルウィッシュボーン

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、パネ下重量の低減をすすめながら、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ア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「たしかなさ」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、キャンパー特性を獲得し、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°)と小トロール(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。



## 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ーをもつ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、性能に余裕を残すリア225/50ZR16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ペダル配置を得ることに貢献している。

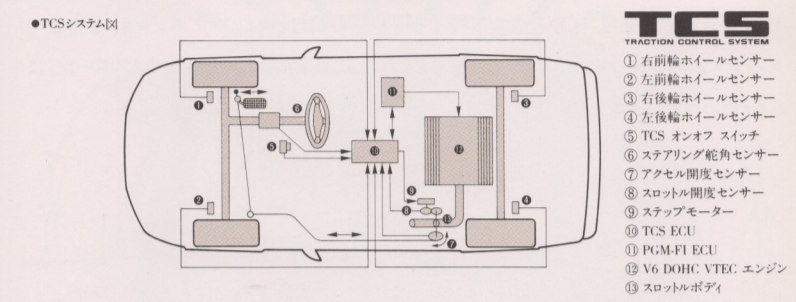
## サスペンションを支援する、高速型ドライブシャフトと新ダンパー

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・ハイブ)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

## 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。



- 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、雨に濡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 握安制御: 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。悪路特有のパ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。豪快なパワースライド走行をも可能にした。

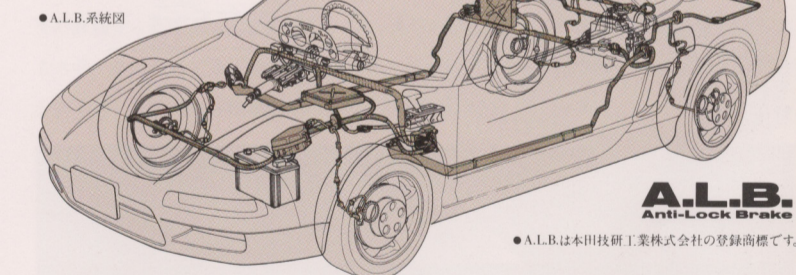
## エンジンパフォーマンスに合わせた高度なブレーキングシステム

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)

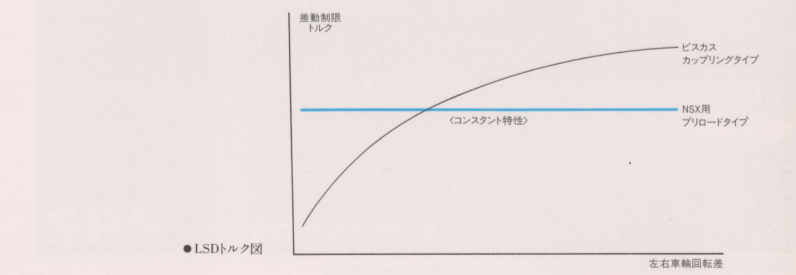
A.L.Bは滑りやすい路面での急制動時にコンピュータの指示でポンピングブレーキを素早く行い、車輪のロックを制御、急制動時にも操舵による回避能力を確保するシステムである。制動力配分が後軸側に大きいミッドシップのための4チャンネルセンシング&コントロール。このシステムは、とりわけコーナリング制動やスプリット路における制動に効果を発揮する。

●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。



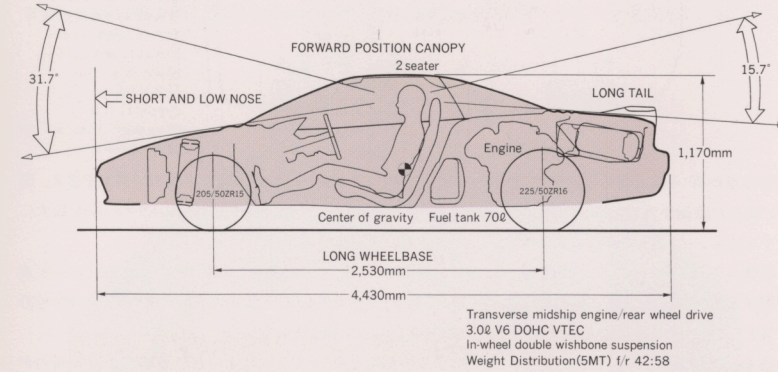
## より速く、よりスムーズに走るために生まれた、ミッドシップ専用LSD

NSXのために開発された、皿パ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いて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。



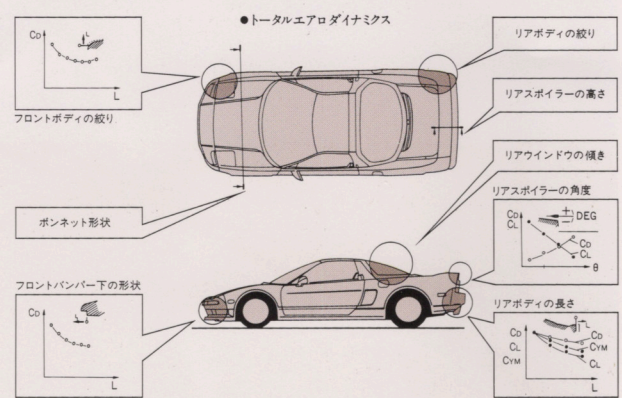
# PACKAGING

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  
 ビ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ノピー形式を採用。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む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。\*SMT#

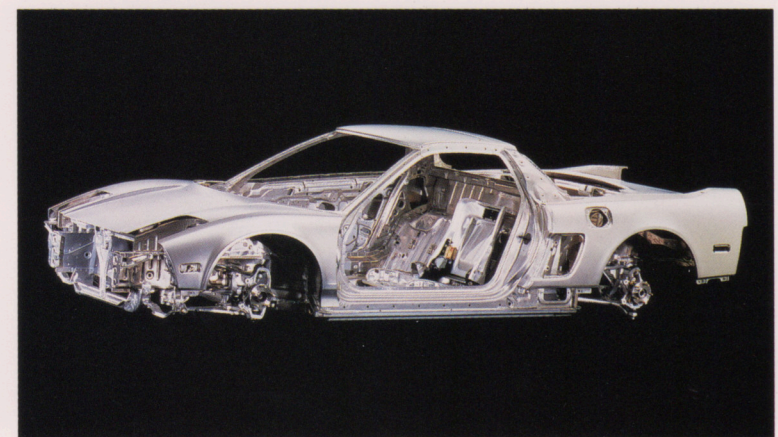


空気抵抗の実力値である $C_D \times A = C_D A$ 値や $C_L$ 値の前後バランスも重視しているなどトータルエアロダイナミクスの視点から空力を極めた。さらに空力性能を検証するため、JARIの実車風洞やオランダのDNW実車風洞などでも測定、その信頼性を高めている。

- $C_D$ 値 (空気抗力係数): 0.32
- $C_D A$ 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°)



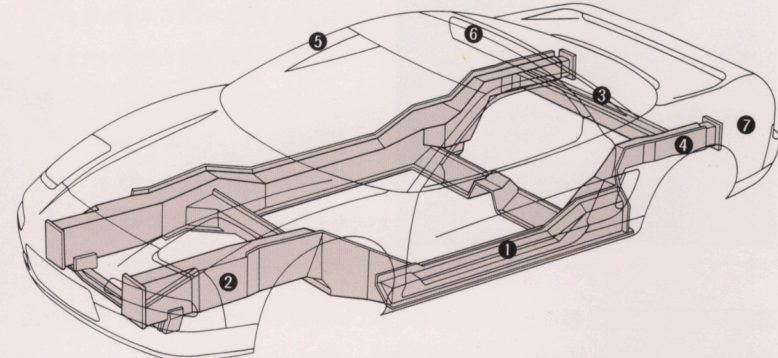
# BODY



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、耐腐食性にすぐれ、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。

- 各部にわたって考えつくされたボディ構造
- 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 メインフレームにがっちり固定した高剛性センタービラー
  - ④ リア衝突時にフェルタ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ビラー
  - ⑥ ボディ強度・剛性向上とエンジンルームからの断熱・遮音に効果のある2重パーティションガラス
  - ⑦ リアフェンダー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



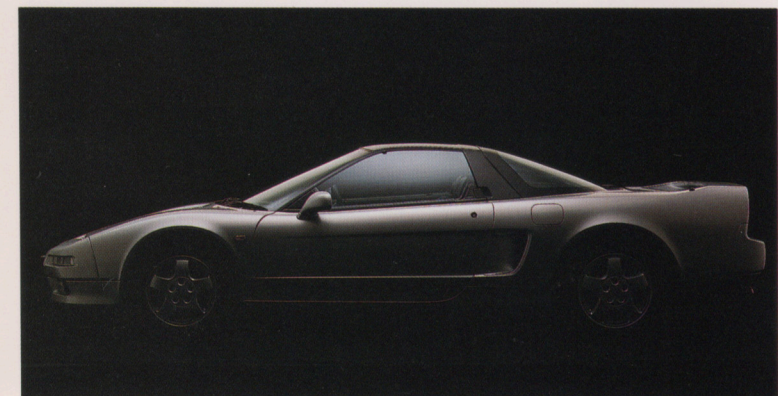
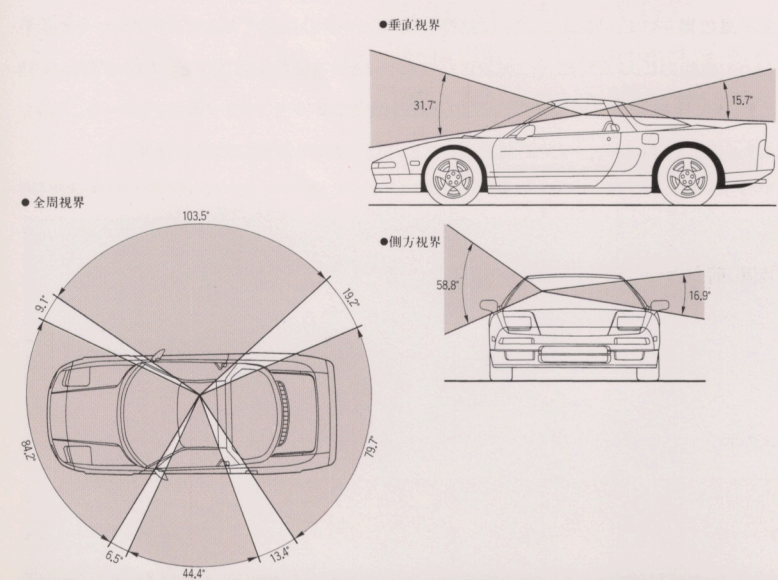
美しいシェイプを完成させる、高品質な仕上がりの4コート4ベーク塗装

塗装は上塗りに水性塗料を使った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で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する乱反射がきわめて少なく、最終的な仕上がりに塗面は美しいメタリック色調に発色される。

# EXTERIOR

ミッドシップであることをボディ全体で主張する、フォワードキャノピー・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。ルーフ及びビラーをブラックアウトしたフォワードキャノピー・デザインは、高性能ジェット機のグラスキャノピ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。



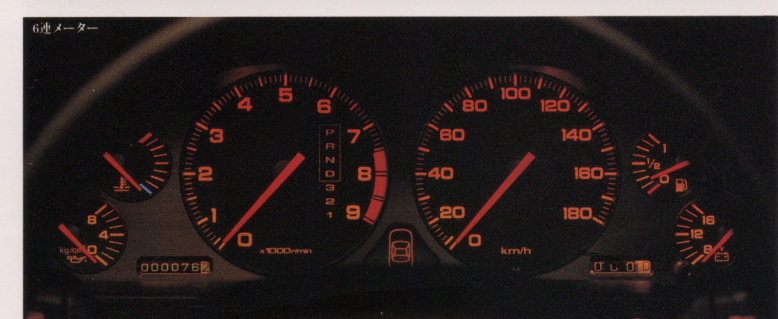
トータルエアロダイナミクスが生んだ空力性能

ボディ形状においては、全体的なフラッシュサーフェス化を徹底し、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 $C_D$ 、 $C_L$ 、 $C_{YM}$ 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、

# INTERIOR

「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。

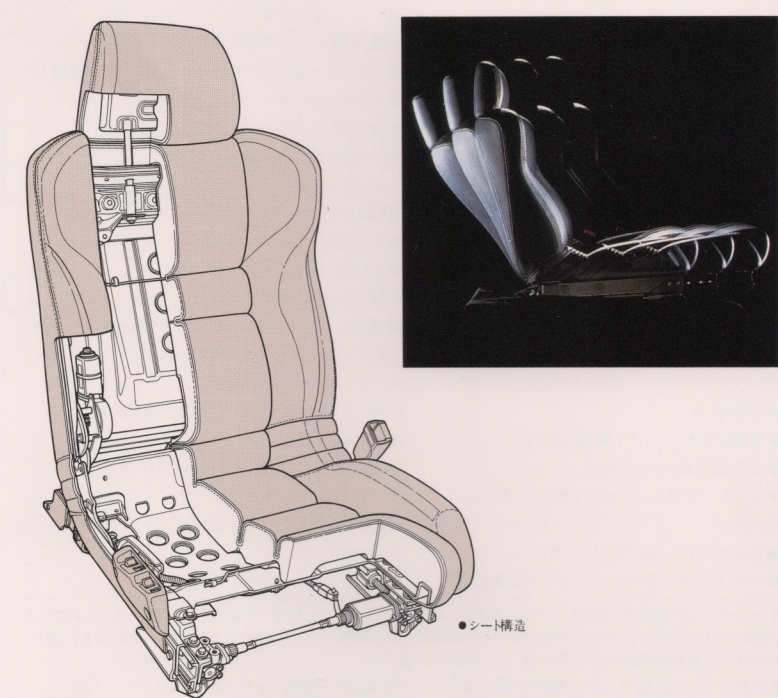


クラフトマンシップと合理性の融合

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、インパネ周辺の構造は軽く強いウレタン基材で構成。表面は、耐腐食性にすぐれた、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、インパネ基材への貼り込みも手加工で丹念に行なっている。縦き目のないフルパッ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シアに仕上げた。

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

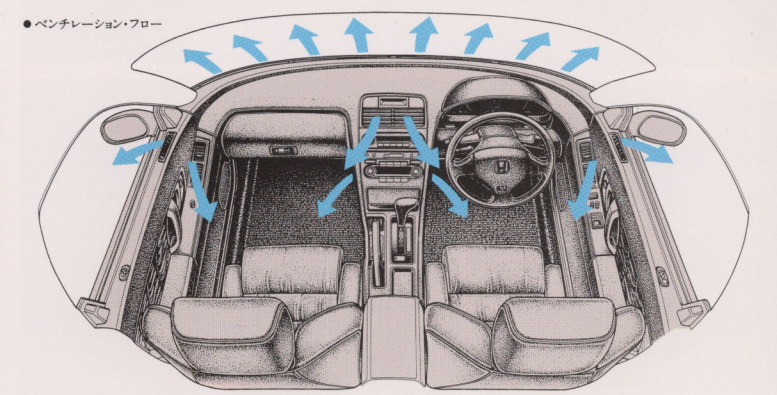
フレームからスライドレールまでアルミ化、スポーツ走行時もドライバーをしっかりサポートするモノフォルムパケット。運転席、助手席ともにパワーリクライニング&パワーライディングを装備。シートベルトロアアンカーが直接シートに取付けられ、スライドしてもベルトがしっかりと腰骨



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久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楽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



が最良のリズ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。

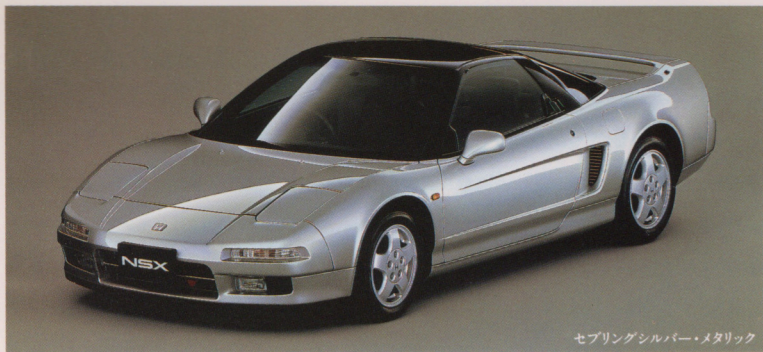
走りへの大いなる安心感、SRS\*エアバッグシステム

国産車で初めてホンダがつくり上げた信頼のメカニズム、SRSエアバッグシステムを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。前方からの衝突が起こった場合、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のエアバッグ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。

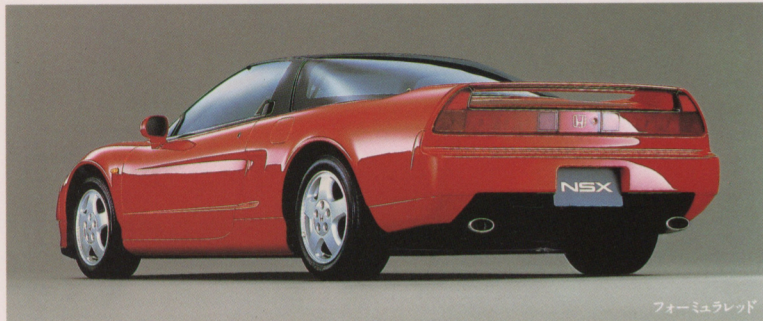


SRS AIRBAG SYSTEM

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



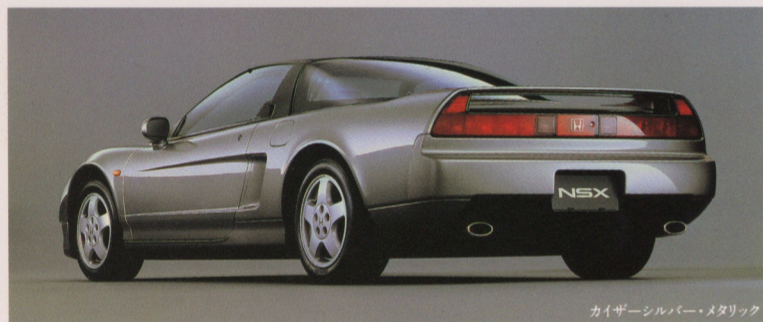
セブリングシルバー・メタリック



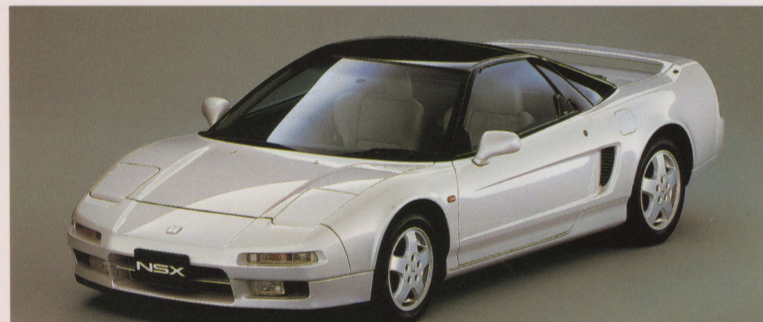
フォーミュラレッド



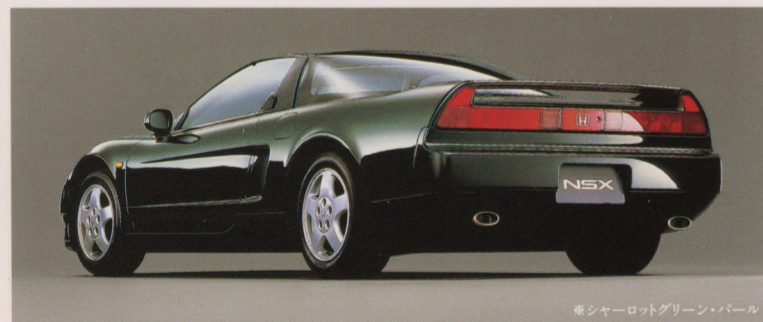
ベルリナブラック



カイザーシルバー・メタリック



※ニュートロンホワイトパール



※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2日生産予定です。



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
- パワードロック
- パワウインドウ
- 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)
- ダブルキーシステム
- インストルメントパネル
- 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
- デジタルウォッチ時計
- 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、オーディオパネル、タイヤ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)

インテリア

- センターアームレスト付コンソール
- プレッシャーゲージ

- カーテシーランプ
- タイマー付フットランプ
- オープン・エアコンディショナー、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
- リアアブソルブションフロントワイパー(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
- フロントアスカート
- 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15×6J、リア16×8J)
- 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

\*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。

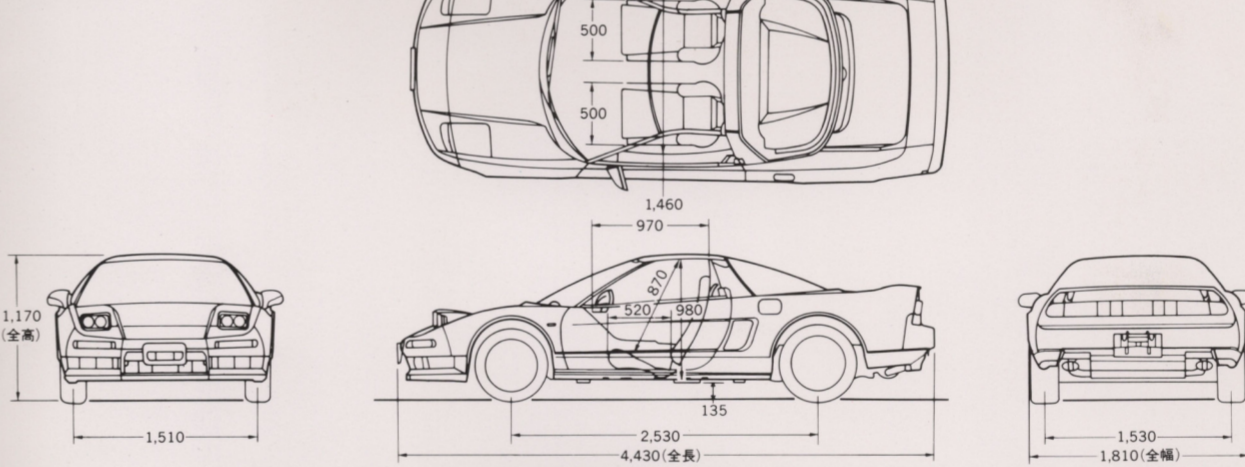
●カラー・注文装備等により、納期が異なりますので販売店にお問い合わせください。

SPECIFICATIONS 主要諸元

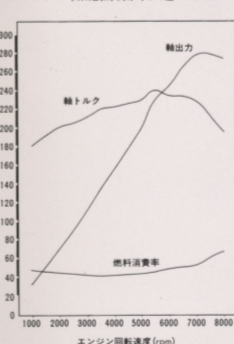
		5速マニュアル	4速オートマチック
車名・型式		ホンダ・E-NA1	
寸法・重量	全長×全幅×全高(m)	4,430×1,810×1,170	
	ホイールベース(m)	2,530	
	トレッド(m)	前 後	1,510 1,530
	最低地上高(m)	0.135	
	車両重量(kg)	1,350	1,390
	乗車定員(名)	2	
エンジン	客室内寸法 長さ×幅×高さ(m)	0.970×1.460×0.980	
	エンジン型式	C30A	
	エンジン種類・シリンダー数	水冷V型6気筒横置(無鉛プレミアムガソリン使用)*1	
	燃焼室形式	ペトルーフ式	
	弁機構	DOHCベクトル駆動 吸気2 排気2	
	総排気量(cc)	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	
	潤滑油容量(ℓ)	6.3	
	潤滑方式	圧送式	
	点火装置形式	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	265/6,800
	最大トルク(kg-m/rpm)ネット値	30.0/5,400	28.5/5,400
	燃料消費率(km/ℓ)	10モード走行(運輸省審査値)	7.1
		60km/h定地走行(運輸省届出値)	15.3
	最小回転半径(m)	5.8	
	制動停止距離(m) 初速50km/h時	13.0	
動力伝達・走行装置	クラッチ形式	乾式複数ダイヤフラム	
	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 2速 3速 4速 5速 後退	3.071 1.952 1.400 1.033 0.771 3.186 4.062
	減速比	ラック・ピニオン式	
	カジ取り形式	ラック・ピニオン式(ハワーステアリング仕様)	
	タイヤ(前・後)	前:205/50ZR15・後:225/50ZR16	
	主ブレーキの種類・形式	真空倍力方式	
		前後	油圧式ベンチレーテッドディスク
	作動系統及び制動車輪	2系統式 前右1輪 後左1輪 前左1輪 後右1輪	
	制動力制御装置形式	スキッドコントロール装置	
	懸架方式(独立懸架)	ダブルウィッシュボーン式(前後)	
	スタビライザー形式	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とほぼ同等条件下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(自工全調下)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、車重、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書数値 ●製造事業者/本田技研工業株式会社

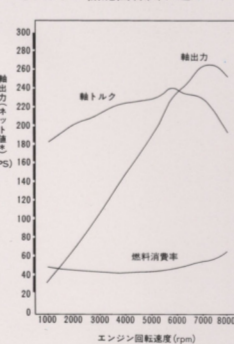
●四面図(単位:mm)



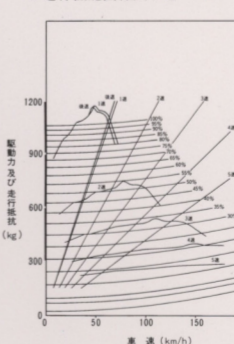
●エンジン性能曲線図(5速マニュアル)



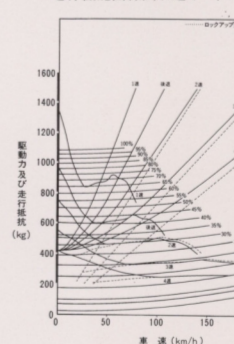
●エンジン性能曲線図(4速オートマチック)



●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、きらめく、走り。 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いたします。  
●やむをえない場合以外は、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、ホンダが別に指定した部品は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

●車がいとも安全快適であるため、ホンダ指定の新車時の1ヵ月・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、自動車を使用する人が、1日1回、運行する前に行なう点検です。この点検は運転席に座った時、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簡単にできるものです。

●定期点検とは、自動車を使用する人が、定期的に行なう点検です。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。販売店にお申しつけください。

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。車速に合っ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。安心して走る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。

※ご利用のさいは、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)にも合格した最高級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もムダを軽減。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ノ/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 ☎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