

新型NSX誕生

ホンダ独自の新しいスーパースポーツを提案

2015年のデトロイトショーでデビューし、すでにアメリカではデリバリーが開始されている新型NSXがいよいよ日本にも上陸する。ホンダのクルマながらアメリカのオハイオ州にある専用工場において、選ばれた技術者によりハンドメイドに近い状態で最終組み立てが行われるNSX。理想の駆動システムであるSPORT HYBRID SH-AWDとミッドシップレイアウトを組み合わせ、どんな状況でも最適のパフォーマンスを発揮できるスーパースポーツカーに仕上げられている。その性能はサーキットやワインディングはもちろん、速度の低い日常走行でも存分に堪能することができる。初代NSXデビューから約25年、再び日本のスーパースポーツカーの歴史を塗り替えるクルマが登場した。



ジュエルアイ LED ヘッドライト

ポップアップフロントエアインテークとサイドエアインテーク

優れた前方視界を徹底追求



発行所
日刊自動車新聞社
東京都港区芝大門1丁目10番11号
芝大門センタービル3階
電話 東京 (03) 5777-2351 代表

ホンダ

新型
NSX

特集号

スーパースポーツの新たな喜びを提案するクルマ

1990年に初代モデルがデビューし、92年にはタイプRを追加してホンダのタイプR路線の幕開けを告げたNSX。95年にはタイプT、97年にはタイプSが追加されてバリエーションを増やし、2002年には大幅なマイナーチェンジを受けてフロントスタイルが一新されている。日本国内では累計で約7400台が販売され、8割に当たる約6000台が今もナンバー付きで走り続けており、耐久性に優れた基本設計もさることながら、ホンダのサービス体制もそのロングライフを支えてきた。その最たるものがNSX専用のリフレッシュプランであり、こうしたサポート体制は新型NSXでも継続される。ホンダ独自の唯一無二のスーパースポーツカーにかける思いは今後も受け継がれていくことになる。

ホンダアクセス純正アクセサリ



インドアボディカバー



フロアカーペットマット



トランクマット



サイドステップガーニッシュ



アルミホイールMR-R03

ホンダアクセスが提案する純正スペシャルアイテムも見逃せない。NSX専用の鍛造アルミホイールModulo MR-R03はスーパーGTマシンが履くホイールのレプリカモデル。センターロック風のデザインがレーシーだ。その他にもカーボンファイバー製のサイドステップガーニッシュや保管に便利なインドアボディカバー、専用カーペットマットやトランクマットも用意。スーパースポーツカーながら、その利便性や快適性を高めるアイテムが揃えられている。



NSX サイドスタイリング(オプション装着車)

カスタムオーダープラン

新型NSXのパフォーマンスを一段と高めたい、あるいはよりプレミアム感を求める人のためのカスタムオーダープランも用意されている。パネ下重量を23.5kgも軽量化できるカーボンセラミック・ブレーキローターや、カーボンファイバー製のエアロパーツを組み合わせたエクステリアスポーツパッケージなどに加え、セミアラインレザーを贅沢に使った電動パワーシートも用意。自分好みのNSXに上げることが可能だ。



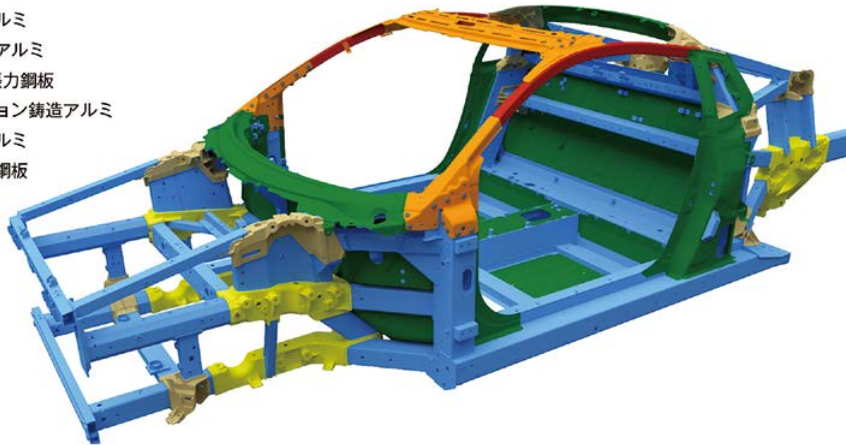
エンジンとモーターの利点を融合

運動性能のためのパッケージと低重心化・最適な前後重量配分

エンジンやトランスミッションなど主要システムをコンパクトに設計し、それらをホイールベース内に収めることでヨー慣性モーメントを抑えたとこに注目したい。さらにエンジンの配置を含め徹底した低重心化を図り、前後の重量配分を前42%、後58%とすることでスポーツカーにふさわしい操縦安定性を実現している。押し出しアルミ材主体の複合素材によるスペースフレーム構造は、高い強度と高剛性により操縦安定性の向上はもちろん、衝突安全性の高さも確保している。一方でコックピットは身長180cmのドライバーがヘルメットを着用しても余裕のあるスペースが保たれ、運転席のダッシュボードを低くすることで視界も確保するなど、ドライバーオリエンテッドな設計がなされている。

複合素材を用いたスペースフレーム

- 押出成形アルミ
- プレス加工アルミ
- 3DQ 超高張力鋼板
- アブレーション 鋳造アルミ
- 重力鋳造アルミ
- プレス加工鋼板



エクステリアデザイン

スーパースポーツカーの重要なファクターであるスタイリングは、NSXならではのクオリティ感と、塊感のある力強いシルエットを高いレベルで融合し、美しいフォルムで仕上げられている。ボディ下面は極限まで低く下げられ、大径タイヤの存在感を強調。ジュエルアイLED ヘッドライトがフロントの低さを際立たせ、リアに回ると厚みのあるリアパネルに配されたLED テールランプが過ぎ去る姿を強く印象づける。流れるようなルーファインは空力性能の高さを連想させ、ドア後方に大きく開いた3 次元造形のサイドインテークが高性能を物語っている。ドアパネルに埋め込まれ、空力性能の向上にも寄与するドアハンドルが乗り込むときの非日常感を演出してくれるはずだ。

走行シーンに合わせ4つのモードーインテグレイテッド・ダイナミック・システム

走行シーンに合わせて4 つのモードを選べるインテグレイテッド・ダイナミック・システムは、エンジンとモーター、トランスミッション、電動パワーステアリング、電動サーボブレーキ、磁性流体式アクティブダンパーなどを総合制御。乗る人の志向や目的に合った車両特性でドライビングに臨むことができる。QUIET モードではエンジン回転を低く抑えるとともにアイドリングストップやEV 走行を優先。アクティブダンパーも乗り心地重視のセッティングとなる。SPORT モードでは乗り心地や軽快感を重視しながらもシフトホールド機構などにより積極的な運転を支援。SPORT+ モードでは高い回転数を有効に使えるようにエンジンを制御し、アクティブダンパーや電動パワーステアリングもレスポンス重視の方向へシフト。TRACK モードを選べば最大のパフォーマンスを発揮してサーキットでタイム短縮も狙うことができる。

ダイナミックTFTメーター



インテリアデザイン

インストゥルメントパネルの中央に強固な骨格を思わせるガーニッシュを配し、そこから続くセンターコンソールは有機的なラインのデザインとして躍動感のあるインテリアとしている。体幹を支える構造のスポーツシートはサーキット走行にも適した高いホールド性を確保しながら乗り心地はよく、長距離ドライブでも疲れにくい構造となっている。ステアリングホイールの形状と素材も吟味され、さまざまな情報を鮮明に表示し、かつアナログデザインにこだわったダイナミックTFT メーターも魅力的だ。フロントピラーは3DQ 超高張力鋼管の採用により細めに仕上げ、ダッシュボードも低くデザインすることで前方視界を確保している点にも注目したい。



フィット感と操作性を追求したステアリングホイール

世界第一級の運動性能を快適に操れる

Engineer's Voice



(株)本田技術研究所
四輪R&Dセンター
和田 範秋さん

初

代NSXの開発から関わってきましたが、最新のテクノロジーにより絶大なパワーを最適制御したところが新型NSXの進化ポイントといえるでしょう。ハイブリッド車となった新型NSX に、今までとはちょっと違った印象を持たれる方もおられるかもしれませんが、乗っていただければ一般路でのジェントルな走行から、サーキットでのパフォーマンス走行まで、存分にこなせる高性能スポーツカーだということを分かっていただけたと思います。今後は自動運転に向けてのテクノロジーなども盛り込む方向で検討を進めていく考えです。

先進のパワーユニットーSPORT HYBRID SH-AWD

NSXの卓越した運動性能と快適な操作性を決定付けるSPORT HYBRID SH-AWD。ミッドに置かれたV6 ツインターボエンジンとダイレクトドライブモーター、前輪のツインモーターユニットを最適に制御し、日常運転からサーキット走行まであらゆるシーンで理想のドライビングを実現してくれる。エンジンと電動モーターの利点を生かし、アクセルを踏み込むと瞬時に反応するレスポンスのよさ、ドライバーの気持ちに呼応するオン・ザ・レールのハンドリングなど、そのパフォーマンスは従来のスーパースポーツカーのレベルを超えている。ドライバーの能力を最大限に引き出し、新たな走りの喜びを見いだせるパワートレインの完成度は想像以上だ。

9速デュアルクラッチトランスミッション

デュアルクラッチトランスミッション (DCT)は9速と多段化が図られている。1 速は発進加速を最大限に得られるギア比とし、2 速～8 速は常にパワーピーク域を維持できるようにクロスレシオ化。ちなみに最高速は8 速で到達できるようにギア比を設定してある。そして9 速は高速クルージング用に特化され、約100km /h 時のエンジン回転数を1700rpm に抑えることで静かで快適、かつ高い燃費性能での巡航を可能としている。9 速分のギアは高密度にレイアウトされ、よりコンパクトにすることで慣性を抑えとともにスポーティなスタイルの実現にも貢献。トルク感応型のリミテッドスリップデフも備え、左右後輪の駆動を最適制御しているところも見逃せない。



インテリジェントパワーユニット(IPU)

高出力リチウムイオンバッテリーにDC-DCコンバーターとECUを集約しシート後部に搭載。シート後部に搭載することで運動性能の向上に寄与。

パワードライブユニット(PDU)

3つのモーターを最適に制御するユニットをセンターコンソール内にコンパクトに格納。低重心・低慣性化による操縦安定性の向上に貢献。

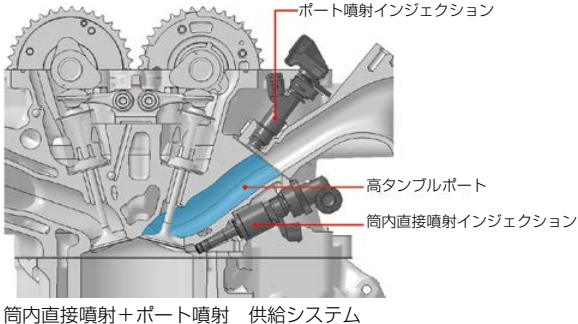
ツインモーターユニット(TMU)

最高出力27kWのモーターを左右に配置し、前輪左右のプラストルクとマイナストルクを自在に制御。高度なトルクベクタリングにより、かつてないオン・ザ・レール感覚を実現。



SPORT HYBRID SH-AWD システム構成

エンジンのコンパクト化・低重心化



筒内直接噴射+ポート噴射 供給システム

新型NSX 専用に開発されたV6 3.5ℓ ツインターボエンジンは、V バンク角を一般的な60 度ではなく75 度とすることで低重心化を図り、さらにオイルパンが不要のドライサンプ式オイル潤滑を採用。より低い位置に搭載することでクルマ全体の運動性能を高めている。2 基のモノスクロール・ターボチャージャーは、電動ウェイトゲートによりアクセル開度が半分程度でもレスポンスを確保でき、ターボラグを感じさせない。また、エンジンの圧縮比はターボエンジンとしては高めの10.0 と燃焼効率を高め、シリンダー内への直接噴射 (直噴) とポート噴射を併用することで高性能を実現しながら環境性能も両立している。ホンダの技術の粋を集めた傑作エンジンといえるだろう。



エンジン(オプション装着車)

3.5L V6 DOHCツインターボエンジン

373kWの高出力とフラットなトルク特性を実現。コンパクト化と低重心配置により運動性能の向上に大きく貢献。

ダイレクトドライブモーター

35kWを発生する高性能モーターをエンジンに直結。優れたレスポンスでアシストや発電を実行。

9速デュアルクラッチトランスミッション

多段9速とし理想的なギアレシオを実現。スムーズかつスピーディーなギアチェンジで一体感のある走りを創出。

新世代のスポーツカーを目指し、開発された新型NSX