

Legendary Japanese Cars ホンダ NSX 1
 名車の系譜 ホンダ レジェンド〔初代〕 8
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 本田技研工業② 10
 ジャパニーズカー発展史 モータースポーツの歴史② 12

【発行日】2023年1月31日
 【発行】株式会社デアゴスティーニ・ジャパン
 〒104-0054 東京都中央区勝どき5-2-15 EDGE勝どき
 【発行人】谷 健二
 【編集人】佐藤育美
 【アートディレクション】今福健司
 【編集協力】株式会社ファミリーマガジン
 【デザイン】山下真理子(株式会社ファミリーマガジン)
 【デザイン協力】株式会社ハムクリエイティブ
 【撮影】石橋謙太郎(studioM)
 【印刷】株式会社大丸グラフィックス
 ©2023 k.k.DeAgostini Japan All Rights Reserved.

画像提供
 いすゞ自動車、スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、トヨタ博物館、日産自動車、日野自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車、八重洲出版、三栄
 ※本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複写(コピー)、複製、転載、データファイル化することを禁じます。

定期購読のご案内

隔週刊『日本の名車コレクション』は隔週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全100号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元に届くように、定期購読をお勧めいたします。直接定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

- インターネットで
<https://deagostini.jp/nmc/> (24時間受付)
 ※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます。(24時間受付)
- お客様受注センターに電話またはファクスで
 ☎ 0120-300-851 (10:00~18:00 年末年始を除く)
 ☎ 0120-834-353
 (定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)
- 定期購読申し込み用紙を郵送
 [定期購読のお知らせ] がお手元がない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。

●バックナンバー注文のご案内
 本誌のバックナンバーは定期購読と同じく、弊社WEBサイトかお電話、もしくはお近くの書店で承っております。
 ※在庫に限りがございますので、予めご了承ください。
 ※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊になることがありますので、あらかじめご了承ください。
 ※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

お客様サポートのご案内
 ●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。
 デアゴ よくある質問 検索

●メールでのお問合せ
 ※ Webで会員登録が必要です。
<https://deagostini.jp/support/mail>

●お客様サポートセンター (本誌関連の一般的な質問を承ります)
 ☎: 0570-008-109 (月~金10:00~18:00 土日祝日除く)
 ※間違い電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。また万が一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。

本誌の最新情報をCheck!
 PCからもスマートフォンからもアクセスできます。
 検索 デアゴ 日本の名車

【個人情報の取扱いについて】*お申し込み前に下記を必ずお読みください。
 ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用します。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づく場合を除き、第三者提供をすることはありません。業務委託のうち、クレジットカード決済に關しましては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報のご提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合もあります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせいたします。個人情報保護相談受付窓口(03-6730-3793 土日、祝日、年末年始、夏季休暇を除く10:00~19:00) 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン コンプライアンス担当 弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧下さい。 <https://deagostini.jp/security/>

9

Honda
 NSX
 1990-2005

向世界提出全新

本田 NSX

型號	NA1
引擎名	C30A
排氣量	2977cc
最大輸出	280ps/7300rpm
最大扭力	30.0kg-m/5400rpm
全長	4430mm
全寬	1810mm
全高	1170mm
軸距	2530mm
車輛重輛	1350kg



座艙前置的駕駛艙設計。採用大型圓形玻璃，確保視野不受遮蔽。

價值觀的超跑



照片是首次發售車型。NSX的名稱是由「New Sportscar」和「未知數」的「X」組合而來。

後擾流板與車身融為一體。這有助於提升高速行駛時車身後端的整流效果。它還內置了LED式高位煞車燈。





為了追求「解放的跑車」 而誕生的包裝設計

在從昭和末期到平成初期，印象深刻的本田車款莫過於F1。在昭和58年（1983）作為引擎供應商重返賽車領域後，本田在次年取得了復出後的首次勝利，而在昭和61年（1986）贏得了製造商冠軍頭銜。在昭和62年（1987），他們完全制霸了製造商和駕駛冠軍。在昭和63年（1988），他們從威廉斯Williams轉向麥拉倫McLaren的合作夥伴，創造了一個至今仍被傳頌的「傳奇」，在16場比賽中取得了15場勝利。直到活動停止之前，他們在製造商方面連續6年奪得冠軍，在駕駛冠軍方面連續5年稱霸。

如此以F1車款活躍，特別是在歐洲，大大地提高了本田的形象，但卻沒有產生相應的量產車型，F1活動僅僅是純粹作為技術實驗室的一面。

另一方面，在美國，本田是第一家在當地生產的日本汽車製造商，並從昭和61年開始推出了高級車品牌Acura。他們推出了Legend和Integra兩款車型，銷售非常好，但在這裡也需要一款標誌性的車型。

此外，在日本，本田也推出了Civic Si、CR-X和搭載了VTEC引擎的Integra等車型，以彰顯其運動型形象。然而，日本市場也渴望一款像S系列一樣的正統跑車。因此，由於歐美和日本各自的情況，NSX的目標是成為「本田的代表性」，作為向世界展示本田存在的車型而被策劃出來。

NSX的首次亮相是在平成2年（1990）9月，若是如後段文章中提到UMR於1984年1月作為開發開始時間，那麼NSX的開發就花費了6年半以上的時間。

開發概念是「實現跑車的現代化」，這是由上原繁擔任LPL（大型計劃領導人=開發負責人）時所述的。當然，本田也希望能夠推出像法拉利和保時捷這樣的超跑，而事實上，法拉利328和保時捷911. 930型就是假想的目標，但從一開始就決定採取與這些車型完全不同的方法。

以往的跑車對駕駛者來說是一種負擔和耐心的考驗，被稱為「斯巴達式」等。然而，本田將人性置於核心地位，設想一款讓人們能輕鬆操控的跑車。這種理念在發售時的標語「不是緊繃，而是解放的跑車」中得到了明確的體現。

採用橫置式V6引擎的 中置引擎配置

為了實現「解放的跑車」，採取了各種方法，其中最重要的就是包裝。

雖然是兩人座的中置引擎配置，但這並不是在效仿法拉利或藍寶堅尼。本田原本就是FF（前置前驅）製造商。之所以追求FF，是因為本田秉持人性優先的思維，追求最大的人性化和最小的機械化。

基於這種想法，開始了一個名為「地板中置引擎後驅（UMR）」的項目，旨在同時確保乘坐空間和操縱性，將引擎等部件置於車體中央。結果，市售車也證明了MR在操控性能方面具有卓越的行駛和轉彎能力。同時，內部出現了一股動力希望製造出能夠在全球通用的跑車，在這些因素匯合下，NSX的基本框架就此確定。

引擎採用了橫置式的小型V型6缸引擎。這是基於Legend車型所使用的FF橫置式引擎作為基礎，同時也追求了空間效率。此外，橫置式引擎還有傳遞動力到驅動軸時較少的功率損失的優點。



尾燈組結合各燈具的色調，使其看起來更加一致，形成一體感。這是以噴射機的排氣管為靈感來呈現的效果。



基於駕駛座和副駕駛座不同功能的需求，在此概念設計下，以大型中控台將駕駛座和副駕駛座分開。

量產車首度採用全鋁車身

採用了戰鬥機作為設計靈感的座艙為駕駛員提供了寬敞的空間。踏板也沒有偏置，使駕駛員能夠以自然的姿勢駕駛。此外，從一開始就配備了自動變速器。如今，包括法拉利和保時捷在內的所有跑車都採用了這種設計，但在當時，這是世界上獨一無二的。

初代NSX經常被調侃有一個具備行李箱的長尾部造型，然而這是為了調整風阻中心位置以及確保排氣系統有一定的長度，以應對熱問題，而絕非為了「載運高爾夫球袋」而設計的。

參與開發的Ayrton Senna在試駕時表示：「安全、舒適，同時又非常快速。這是以迥異於以往的方法打造的運動車。」這句話表達了NSX的本質。

在技術方面，NSX最大的特色就是其鋁合金車身。NSX是世界上首款採用全鋁合金車身的量產車，其底盤部件也高達80%以上採用鋁合金。這當然是為了追求輕量化，這也是「解放的跑車」的一部分。當時採用最新的ABS、牽引力控制、安全氣囊系統等裝置也是為了實現車身的輕量化。

這樣特製的車身無法利用工業機器人進行生產，因此為生產NSX一款車型而特別建造位於栃木的小規模生產工廠。每天僅生產25輛車，大部分工程都由工廠內擁有10年以上工作經驗的專家進行手工完成。組裝線上沒有傳送帶，而是由各工作崗位的負責人判斷後進行下一步工作程序。

鋁合金車身雖然輕量，但剛性不足。因此，對形狀進行了改良。利用超級計算機進行剛性分析，計算出理想的設計。將底盤骨架連續化，並增大框架截面，從而提高了剛性。

高轉速型引擎，甚至連桿材質也很講究

底盤採用四輪雙A臂懸吊。調校由Ayrton Senna和中嶋悟參與，並在德國紐柏林賽道進行徹底測試。如今，「經過紐柏林賽道鍛鍊的底盤」已成為高性能日本車的代名詞，但當時，在該賽道進行測試的國產車幾乎沒有，NSX是先驅者。

搭載的引擎是一具90度夾角的V型6缸DOHC24氣門，最初推出時排氣量為3000cc。如前所述，這台引擎是基於搭載在Legend上的CA型改造而來的，對排氣量進行了擴大，缸頭從SOHC改為DOHC，同時還採用了可變氣門正時和提升機構VTEC。雖然型號為C30A型，但與Legend使用的CA20A、25A和27A型號完全不同。



採用了頭枕與座椅一體的桶形座椅。標配電動座椅，適用於駕駛座和副駕駛座位。



儀錶板採用六眼電氣式類比儀錶，以優化視野。每個按鈕都只具有一個功能，並以衛星狀排列。

在開發的最後階段，決定將引擎改為DOHC和VTEC規格。隨之而來的是，最初預計約為6800轉的最高轉速被提高到8000轉（MT規格）。當然，所有零件都必須能夠承受過高的運轉能量。因此，在連桿上採用了鈦合金。這是量產車的世界首創，在其加工過程中採用了來自F1引擎的技術。

NSX的另一個特色是沒有使用渦輪增壓器，而是採用自然進氣。雖然VTEC可以獲得平順的輸出特性，但在高速凸輪轉換點時會出現扭力低谷，因此採用了共振腔容量切換進氣歧管系統，以彌補這一點。

NSX在長期的車型週期中不斷進化

NSX持續生產銷售長達16年。在其歷史上，最為突出的是在平成4年（1992）

以期限為3年間推出的特別版「Type R（NSX-R）」。透過排除音響等舒適裝備，並對數十項進行了徹底的檢討，成功實現了車重輕量化120公斤。功率重量比從4.82kg/ps降至4.39kg/ps，功率換算提高27.5ps。值得一提的是，Type R的形象色為「Grand Prix White」，搭



平成7年推出的T型車。它的特色在於可將車頂拆下後收納在後頂篷的設計。

配「H」紅色徽章。這種「紅白」的配色是向第一期F1活動的車隊顏色致敬的。

在平成7年（1995）改款中的NSX採用了電控油門，並在AT車型上新增了F-Matic手動換檔功能。同時，這次改款也推出了Targa車頂版的Type T（NSX-T）。

在平成9年（1997），手排車型的引擎排氣量升級至3200cc，同時變速箱也升級為6速。此外，除了標準型號之外，還增加了比標準型車輕了30公斤的Type S，以及更進一步取消了空調等配備以實現更輕量化的Type S Zero。

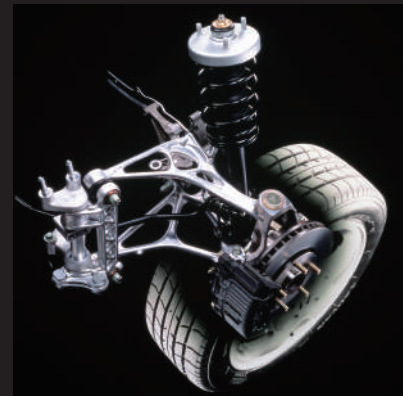
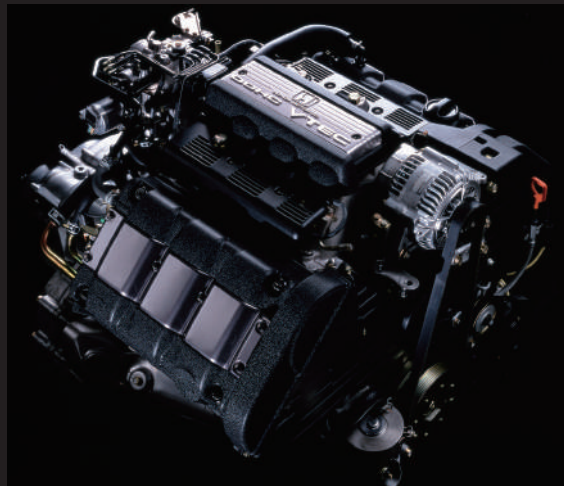
在平成12年（2000），採用了冷啟動觸媒性能提高機制等技術，以滿足當年排放標準下降50%的要求。這一點也展示了新一代跑車的形象。

翌年，由於安全標準的修訂，頭燈從可伸縮式改為固定式，半年後Type R回歸。此外，還發布了限量5台的Type R GT，用於獲得超級GT認證，售價為5000萬日元。車輛價格以MT來說約800萬日元，AT則約860萬日元。是當時市售車最高價格，同等規格的三菱GTO最高級車型的兩倍，但在泡沫經濟的時代來說可以算是便宜。事實上，它甚至積累了三年生產份額的訂單。在那之後泡沫經濟崩潰，訂單取消等導致人氣下降，但Type R的登場再次掀起了NSX熱潮。國內銷售量為7394台。



平成4年新增車款的NSX-R。車重僅為1230公斤，相較於傳統的5速手排車輛，實現了100公斤以上的輕量化。

為了達到重量和功率的平衡，採用了小巧的V型6缸引擎。並且透過全新開發的共振腔容量切換進氣歧管系統，實現了高功率輸出。



前後輪採用了將上控制臂和下控制臂內置於輪胎內側的輪內式懸吊系統。



行李箱容量為154升。其結構設計可吸收被追撞時的衝擊。

橫置式引擎，變速箱側向配置，使前後車重分配為前42：後58（單人乘坐時）。



NSX在賽道上證明了其包裝設計的正確性

NSX 並不是基於參賽而設計的車型，但由於投入了純跑車型Type R，它開始參加比賽。這背後是前本田車手高橋國光的強烈意願。雖然本田內部也有一些 NSX GT 項目正在進行，但高橋的一句話「既然我們已經製造了代表日本的跑車，那麼就應該用它來比賽」起了很大的推動作用。

NSX首次參加比賽是在平成5年（1993）的德國ADAC-GT杯。在第一級別的比賽中，它在第三站比賽中取得了首次勝利，展現了其作為賽車的潛力。

隔年起，NSX 開始參加勒芒24小時耐力賽GT2級別。雖然最終成績不盡理想，但三輛參賽車輛都成功完賽。隔年，NSX在GT1級別和GT2級別都進行了參賽。在GT2級別中，國光隊獲得了級別冠軍（綜合第8名）。

從平成9年開始，NSX參加了國內的GT錦標賽。在首個賽季中，使用了參與勒芒24小時耐力賽的GT3級別私人（半工廠）賽車底盤，次年與童夢組合並取得了5連勝。並於平成12年贏得了該系列賽事的冠軍。

順帶一提，勒芒GT1級別參賽賽車的引擎是縱置的，其中一輛裝有渦輪增壓器，但最終成績不佳。GT2 級別的冠軍賽車仍然是橫置的自然進氣引擎，擊敗了3.6 升渦輪增壓的保時捷。另一方面，在平成15年（2003）之後，GT錦標賽也因規則的修改而採用了縱置引擎，但據說並沒有太多優勢。

在NSX首次亮相時，曾被嘲笑為「橫置式引擎的跑車」，然而事實上它最終在賽場上證明了其設計的正確性。



國光隊總監高橋國光先生。他曾活躍於2輪和4輪賽車，之後於平成4年成立了賽車隊伍「國光隊」。在成立初期，他同時擔任總監和車手的角色。