

HONDA

NSX



Sports Formula

かつてないドライビングスポーツの基準へ。

NSXの、時間軸。

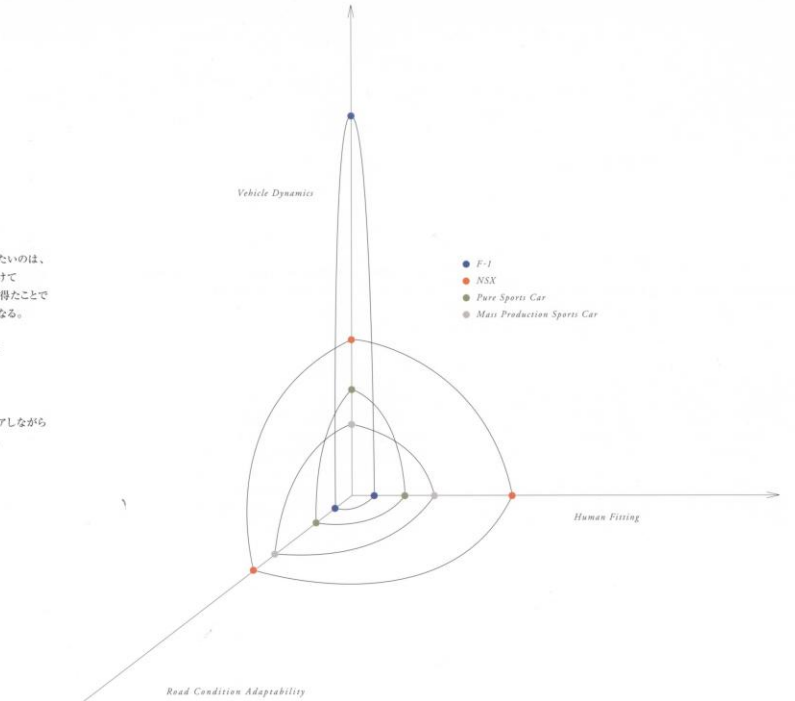
一台のスポーツカーが生まれ、進化していくプロセスにおいては、さまざまな時間の刻み方がある。あるときは加速し、またあるときは立ち止まりながら、クルマとしてのパフォーマンスを高め、成熟していく。モータリゼーションがめぐるしく変遷する現代においては、スポーツカーの正常進化もいささか奇余曲折をまぬかれないが、そうした時代性を色濃く反映しつつも、いかにスポーツカーとしてのアイデンティティを深めていくか、と自らに問い進化し続けるのが、現代を生きるスポーツカーの宿命であるといえるだろう。

NSXもまた、そうした時代性と対峙しながら進化している。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生まれ、つねにドライビングスポーツの新しい方向性へのアプローチを繰り返しながら独自のヒストリーを編み上げてきた。誕生期には“解放するスポーツ”というスローガンのもとホンダ独自のパフォーマンスコンセプトと超軽量アルミボディというブレークスルーによって、動力性能と快適性を同時に実現するという、まったく新しいスポーツカーの考え方を世界に提示、ドライバーの操る楽しみを解き放った。

そして、Fマチック、DBWなどの技術革新やタイプR、タイプTなどのラインナップの拡大によって、より多くの人にドライビングスポーツの楽しみを提供した。1997年には3.2ℓV6エンジンをパワーアップ。タイプSというスペシャルモデルを加えて商品性を高めた。一方ではGT選手権をはじめさまざまなモータースポーツフィールドにおいてビュアスポーツとしてのポテンシャルを実証してみせた。その進化のプロセスは、ヨーロッパの伝統的なスポーツカーが星霜を重ねてきた道筋とは似ていない。ホンダテクノロジーと真のスポーツカーをつくりたいという情熱をバックボーンとした、まさにNSX固有の時間軸にほかならない。NSXの独創的スポーツカーコンセプトは、この時間軸を起点として世界へ発信し続ける。今回のマイナーモデルチェンジにおいても、わたしたちはそういう視点からNSXにいくつかのリファインを施した。NSXのアイデンティティをより深めると同時に、こうしたスポーツカー品質を高めることに力点が置かれている。その一つは、ドライバーがより高感度なドライバビリティを享受するためのもの。高速走行や限界コーナリングなど、ビュアスポーツならではの高度な走りの

領域においてきわめて重要なファクターとなるのが、アクセルワークやシフトワーク、ブレーキング。そこでリファインされたのは、操作性はもちろんのこと、ドライバーが感じる操作感、すなわち官能領域でのファインチューニングである。また、それと対応するように室内環境においても手が入れられた。シートやステアリング、シフトノブ、ドアまわりなどをパンチングレザーでコーディネート。ハイオクリテイングからよして、わたしたちが醸したもう一つのものは、いままも急務とされる地球環境を守るためのローエミッション化であった。運動性能や燃費にまったく影響を与えず有害な排出ガスを最小限に低減する。そのためにNSXは、全車LEVとした。基本的なエンジンの燃焼システムには手を付けず、排気2次エア導入システムと触媒の効率化のみによって全車に対してローエミッション化している。NSXにLEVという組み合わせは、不似合いと感じる方もおられると思う。しかし、技術は時として人の想像力を超える。LEV自体、ホンダにおいてはすでに目新しいものではない。

ホンダのフラッグシップカーであるNSXがLEVになったことは至極当然の成り行きなのである。それよりもむしろ注目していただきたいのは、高度な運動性能を旨とするビュアスポーツのジャンルで世界に先駆けてパフォーマンスをまったく低下させることなくローエミッション化をなし得たことである。ホンダの技術的アドバンテージが、ここでも証明されたことになる。さて、これからのスポーツカーである。スポーツカーの本質とは、最上のファンタッドライブ(=操る楽しみ)にほかならない。そして、いま求められているのは、次世紀を生きるスポーツカーであり続けられるかどうかだ。環境問題をはじめ時代の要求はシビアさを増している。そうした中でこれからのスポーツカーには、ハードルを一つずつクリアしながらスポーツカーの本質をまっとうしていくタフネスが要求されるだろう。そこでは卓越した技術力と熱いエモーションが必須となる。ファンタッドライブ(=操る楽しみ)を21世紀へとつなげるために、そして、スポーツカーのより新しい可能性を切り拓くために、NSXはさらに進化し続ける。



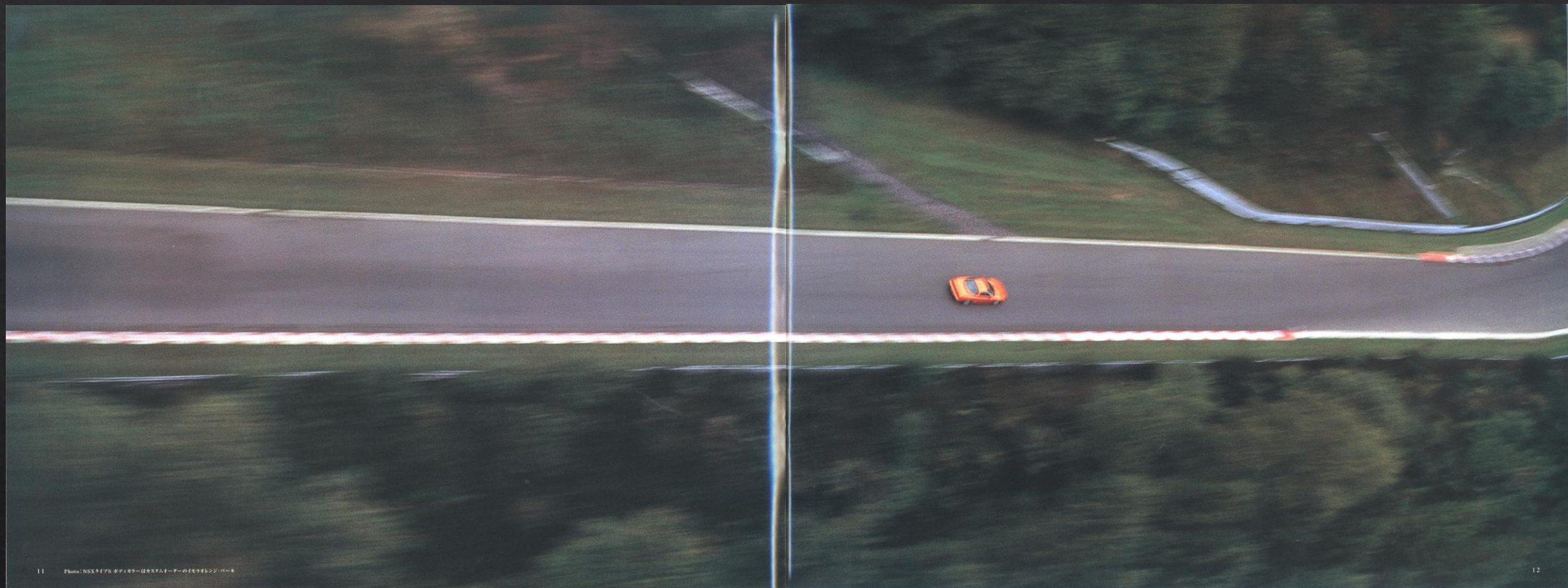
NSXコンセプトシート
各パラメータのスポーツカー各層を表現する3軸の
チャート。運動性能(Vehicle Dynamics)、
環境適合性(Road Condition Adaptability)、
ヒューマンフィッティング(Human Fitting)の
要素をバランスよく満たした
NSXのポジションが明確に示されている。



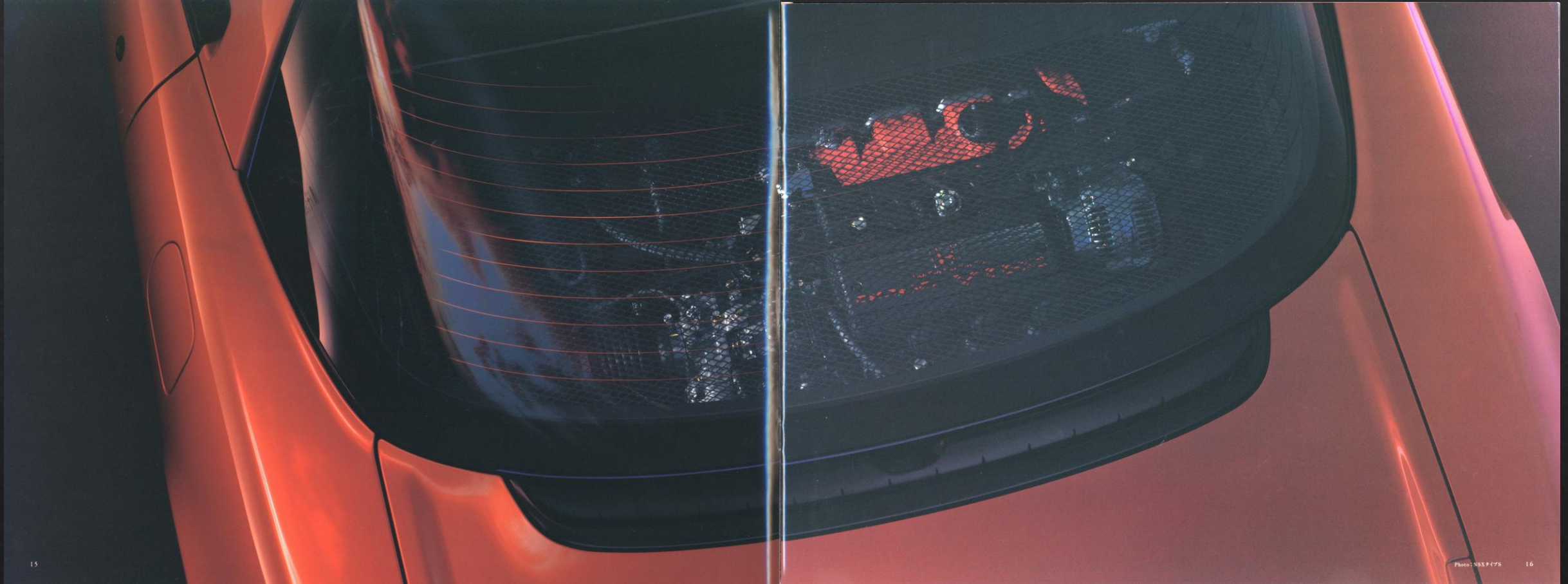


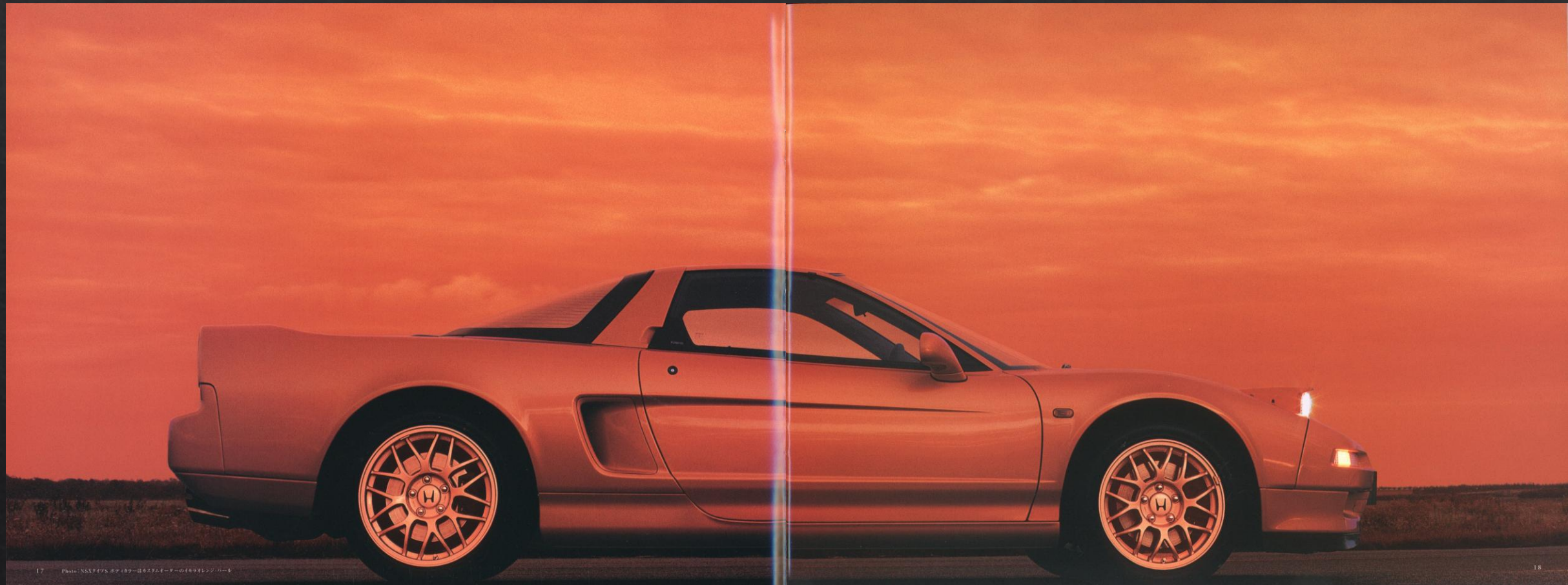


Photo 左: NSXタイプS ボディカラーはカスタムカラーのイクリンシルバー 右: NSXタイプS











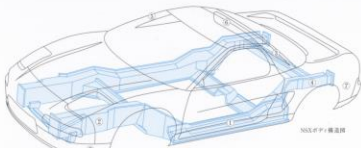
Styling & Body

人をまんまかに考えるミッドシップ。すべてはそこから発想される。



パッケージングの核、ミッドシップレイアウト。
 俊敏かつコントロールラバーな運動性能への生命線、ミッドシップレイアウト。このビュースポーツの基本形が、NSXのパッケージングの中核を形成している。V6エンジンとトランスミッションをリアアクスルの真面に横置きに配置。ヨー慣性モーメントを極力小さく抑えるために人や燃料タンクなどの慣性マスをできる限りボデー中心部へ集めることにより前後重量配分をより理想に近づけた。換えるは自分、ドライブを魅了する。このミッドシップならではのエモーションは、スタイリングにも存在する。フォワードキヤノピーデザイン。一足するだけでそれと分かる個性的なスタイリング。「高性能ジェット機」のグラスキャノピーをイメージしたNSX固有の造形は、広いレッドと長いホイールベースを基本としながら、フェンダーがゆるやかな盛り上がりやあふれる低いノーズ部とロングテールによってボデー全体が鋭いウエッジシェイプに表現されている。すぐれた空力特性と視界性をも実現した、このインテグレートドデザインは、すべてがミッドシップレイアウトを軸点としていることはいままでもない。

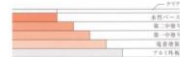
ホワイトボデー208kg、オールアルミ。
 なによりもこのパッケージングに貢献したのが、オールアルミニウムボデーだ。ミッドシップという形式は、ボデー構造上隔壁が多く、高い剛性が得られやすい一方で重量がかさむというハンディをもつ。NSXはそれをアルミニウムをはじめとする軽量素材の多用化で解決したが、とりわけボデー全体をアルミ化することの意義はただ、ホワイトボデー208kg。その驚異的な軽さがNSXを真のビュースポーツたらしめるパフォーマンスを生んだ。ボデー剛性においては、フロア骨格を連続構造にしてフレーム断面を大きくとり板厚を確保、強い構造をめざした。サイドシルには、きわめて高剛性の成形材を採用。サスペンションの取り付けには、鍛造ビームとプレスビームで構成されたサブフレームを採用。軽量化を兼ねながらサスペンション剛性を向上させ、微妙なアライメント変化を実現している。また、パネルスキン用に成形性がよく、ベークハード性(焼付け時に硬度を増す性質)の高いアルミ材を開発。ボデー全体における軽量化に貢献している。



ボデー構造
 ①高剛性 高剛性鋼1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的に吸収するフロントサブフレーム
 ③メイカフレームに強力に固定された高剛性センターピラー
 ④サブフレームにアルミニウムメッキを付した大断面高剛性サブフレーム
 ⑤アーク骨格を併せた高剛性樹脂フロア
 ⑥ボデー側面、剛性の向上とエンジンルームからの断熱・遮音に効果的な2層パーティションガラス
 ⑦フロント及びリアアンダーを組み付け部品化することにより軽量化時のリブを削減

C0値(空気抵抗係数)0.22
 Cx値(空気抵抗係数×前面投影面積)0.57
 Cl値(揚力係数)0.014(フロント)、0.045(リア)
 Cv値(ロードアームメント係数)0.24(30°)
 全周長311.8*
 前方車直視距13.7*
 後方車直視距15.7*

4ローエアクリーナー
 車体は上部に水性塗料を施した4ローエアクリーナー。すべての平滑性、剛性性によってハイパフォーマンスを確保している。とりわけフロント部には、光への反射が少ない黒い色調に塗料を施す。



Type S special tune ① エクスタリア ひと目でそれと分かるタイプSの外観。

メッシュ仕様のバンパーサイド部とサイドインテーク部がよりスポーティ感を出している。フロントやテール部などには専用のチタンカラーエンブレム。さらにルーフはボデーと同色となる。リアスポイラーは発泡材を採用、1.7kgの軽量化とヨー慣性モーメントの低減に寄与している。以下はトータル49.8kgの軽量化の内容。

●リアスポイラー (軽量化)	- 1.7	●電動パワーステアリング (塗装前)	-14.5
●リアスポイラー (塗装前)	- 1.5	●ABS/ESP/パワーステアリング (塗装前)	- 6.8
●ホイール (軽量化)	-16.5	●TCS (塗装前)	- 1.0
●ホイール (塗装前)	- 4.0	●サドル	- 4.1
●ブレーキコントロール (塗装前)	- 0.1		
合計			-49.8 kg



Photo: 藤原誠

タイプTのボデー構造

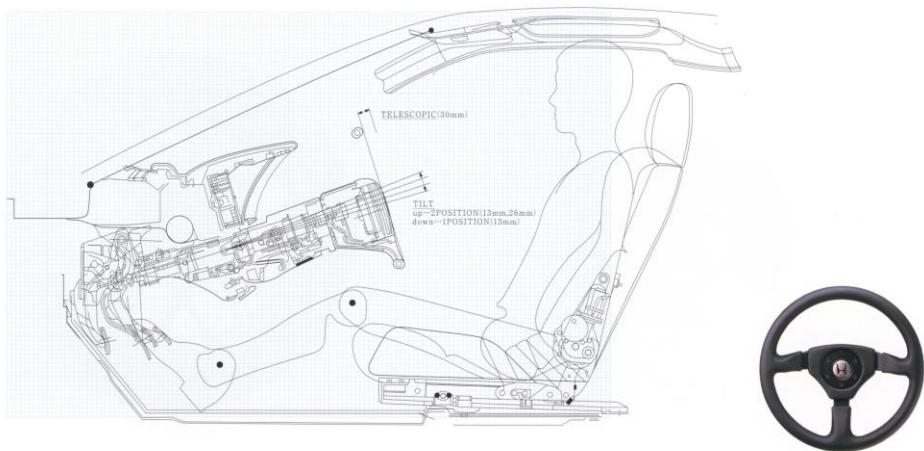
オープンいざでもドライブがステアリングを切る動きにシャープに反応する追従性がなければならない。そのためには、高いボデー剛性は必須条件だ。さらに車体の振動をミニマムに抑え、長期間乗ってもボデーのおじれやゆずみを感じない耐久性能も同時に求められる。タイプTは、高いボデー剛性を確保するためにニュルブルクリンクサーキットの過酷なコースを走り込みながら徹底的に鍛えられた。50ヶ所以上にわたって部材の厚さや構造などが変更を受けている。サイドシルは板厚をアップ。フロントピラーには補強材が追加された。さらにエンジンルーム内にはボデーのねじれを少なくするためのストラクチャーバーが装備されている。

タイプTに採用された軽量コンパクト、着脱式アルミ製ルーフ。ブラックゼイトーンのスポーティな色調をもったアルミ製ルーフは、重量わずか8.5kg。大人ひとりでも着脱できる重さである。セーフティノブとレバーの操作だけで簡単にかつ確実にロック/アンロックができる「ワンタッチルーフロック機構」を採用(盗難防止をはかるためセキュリティシステム対応になっている)。また、メーカーパネル内には、ルーフのロック忘れを警告するワーニングランプも設けられている。ルーフをボデーから取りはずす際には、セーフティノブを押しながらレバーをアンロック側に押し下げて、ルーフキッドロックを解除する。取りはずしたルーフは、リアキャノピー内に収める。トランク容量も変わらず、視界を大幅に犠牲にすることもない。また、オープンカーの輻射を抑制する小型サンバイザーを採用している。



Cockpit

意匠を反映する中樑として、コンセントレーションを高める解放空間として。



走りの機能としての、コックピット。ピュアスポーツとして、ドライバーがその能力をじょうぶに発揮できる場としてのコックピットがマストとなる。ステアリングを切る、タイヤが路面を捉える。クルマが狙った方向へむかう。一連のダイナミズムの中で、そこはドライバーの意思が反映できる指令室である。NSXのインテリアデザインはそうした発想から反映されている。まず、不要なストレスを排除した解放的な空間であること。下半身は適度にタイトに、上半身はヘッドクリアランスが保たれ、開放感を享受できるように配慮されている。操作性という点では、スイッチボタンひとつまでドライバー優先の機能が買われている。たとえばインストルメントパネルは、最適なドライブポジションから導き出された適度な高さとなり目線も誘う。さらに、自然なペダルレイアウト、ホールド性にすぐれたシート、最適な位置が選択できるステアリング、操作しやすいフグ、視認性の高い計器類、そして、指先でさくだけで判別できる大きめのスイッチ類—これらは高速走行時でも同時に操作できるように設計されている。正面インパネには6速メーターを配し、スポーツカーフィリングを演出している。

クラフトマンシップに凝れた、室内。コックピットは的確なハンドリングのための空間であると同時に、ドライバーを解放させる空間でなくてはならない。しかもそれは単にくろろぎを与えるという意味だけではなく、コンセントレーションを高めるという役割を担っているのである。NSXの室内は、そのいたるところにクラフトマンシップを感じさせる特別仕立てが見てとれる。インパネ周辺の表面は耐熱性にすぐれた天然皮革を思わせるシグを忠実に再現した精密転写表皮。これに熟練した職人がダブルステッチの縫製を施し、インパネ素材への貼り込みも手加工で行なっている。縦き目のないワイルドパッドで高品質感を演出しながら、包み込むようなソフトイメージに仕上げられている。センターパネルには4層の合金メッキを使い、深いボンブラックカラーの「メタルライクパネル」をしつらえた。また、室内をスポーツに引き締めるために、新たにシートセンター部、ステアリング、サイドブレーキレバー、シフトノブ、ドアパッド、ドアアクリルにパンチングレザーを施し、コンビネーションによる一体感を演出している。

Type S special tune ⑤ MOMO社製ステアリング*
ステアリングは、路面からのインフォメーションを正確に伝えると同時に、ドライバーからの意思として、ステアリングの切り角や機能スピードが入力しやすい形状をもったものが選ばなければならない。タイプSには、MOMO社製の小径革巻きステアリングが採用された。イヤーシートの少ない軽量タイプで、適度な太さとグリップ感をもつ。
Type S special tune ⑥ レカロ社製シート
高い運動性能を完成させる最後のチューニングは、コックピットの中にある。とりわけシートは、路面からのインフォメーションをダイレクトに体全体で受け取るための最重要パーツだ。タイプSが採用したレカロ社製一体型バケットシートは、カーボン素材の骨格を使用し、ノーマルタイプに対して15.5kg減という超軽量設計でありながら、ハードコーナリング時においても、G荷重を受けたドライバーの体重をしっかりと受け止める剛性をもっている。
Type S special tune ⑦ インテリフ
F1アセンターパッドとレカロ社製シートのシートバックには、オレンジ、ブルー、ブラック3種類のカラーリングが用意された。また、インパネまわりには

※写真はイメージです。実際は異なる場合があります。

タイプS専用レカロ社製シート
シートセンター部は、フロントセンターパッド、カラーリング
においても、ドアセンターパッドと同色という
コーディネートが施されている。また、ドライバーが
スムーズに乗り降りできるようにカーボード部を
高車にするなどの配慮がなされている。



チタン調メッキパネルをコーディネート、フロアマットも軽量タイプを採用。そのひとつひとつがスポーツで洗練された走りイメージする。

Type S special tune ⑧ チョウシフトノブ
タイプSのシフトノブには、グリップ感のよさとレーシングイメージへのこだわりを追求した、チタン調出し素材を採用した。めまぐるしく変化するドライブリングシチュエーションに対応するグリップ形状であることはもちろん、手になじむサイズに設計されている。指先でシフトする、Fマチック。



NSXのために開発されたFマチックは、ドライバーの操作性に大きな変革をもたらすATシステム。通常のATとしての機能ももちながら、必要とあらばステアリングコラムの横に設けられたシフトスイッチを指先で操作してクイックな

シフトができる。シフトアップは上へ、シフトダウンは下へ。変速時のタイムラグも従来のATに比べて大幅に削減。よりスポーティな加速が可能になった。さらに最適なシフトダウンの際にDBW、TCSCを連動して、エンジンの回転を合わせる制御も働いている。これによってシフトダウン時のショックを低減し、結果として3秒のタイムラグも小さくもっている。いかにATのダブルクラッチである。センターコンソールにあるATセレクターレバーは、7段階仕様。1、2がホールド。3/M、DII、ロックアップ機構付き。3/Mにおけるロックアップ領域は、Dよりも広く設定。トルクコンバーターの滑りの領域を減らし、広いパワーバンドとトルク重視のセッティングとあいまってダイレクトで強い加速を可能にした。ナチュラルフィール、電動パワーステアリング。

NSXに採用された電動パワーステアリングは、車速と操舵量をセンサーが検知、コンピュータが適切なアシスト量を決定し、電動モーターできめ細かくパワーアシストを行なう方式。単低下では軽く、

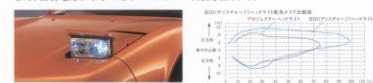
駆動車側のアル1製シート
シートは3Dリアアクトー直掛け式。高背低床
低背パッドの地味な配置で乗り心地のよ
さと理想的なヒップポイントを確保している。
シート表皮は、耐熱性、耐摩耗性にすぐれた
高背を専用。シートセンター部には、
パンチングレザーが使用されている。



●Fマチックのデュアルレバーはエンジン化による安全のための3つの自動シフトが行われます。①1速から2速へは過回転防止のため7,000rpmで自動シフトアップ。②2速から3速へは一定速度以上でアクセルをオフにした場合、過剰なエンジンブレーキにより、車の動きが不安定になるのを防ぐための2速へ自動シフトアップ。③3速の車速は、どのギアポジションからも適にシフトダウン。シフトポジションはメーター内インジケータで確認可能。

●Fマチックの3つのギアは、●レバーの位置を覚えておくことで、運転中のアクセル操作がスムーズに行なえます。また、●レバーの位置を覚えておくことで、運転中のアクセル操作がスムーズに行なえます。また、●レバーの位置を覚えておくことで、運転中のアクセル操作がスムーズに行なえます。

速度が上がるとともにダイレクト感が高まる。スポーティな操舵感が特長。この基本セッティングをよりきめ細かく制御することにより、ナチュラルな操舵フィードバックを実現することができた。大光量、高効率HID採用4灯リフレクターヘッドライト。次世代の自動車用ヘッドランプとして注目されているHID(High Intensity Discharge lamp)をロービームに採用したヘッドライト。このHIDは、光量にフィードバックのないガス放電型のバルブ(電球)で、ハロゲン2倍以上の大光量をもち、昼光に近い照射光によって夜間走行や雨、霧、降雪時に高い視認性を発揮する。また、消費電力が小さいためバッテリーの負担も軽くなる。

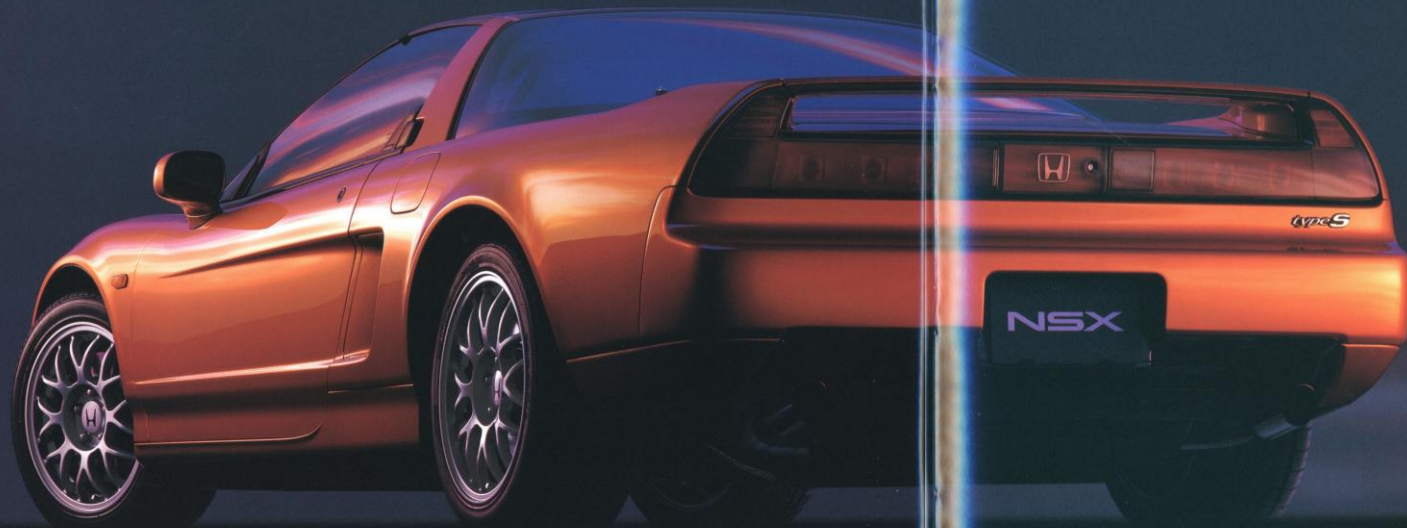








type S









41 Photo: NSXタイプT オプション装着車(赤シフト-DPSビギナーシステム) ホイールはサーキット専用ホイール



Photo: NSXタイプT オプション装着車(赤シフト-DPSビギナーシステム) 内装色はライオン

NSX owner's meeting

NSXオーナーだけが参加できる、スポーツスピリット解放のプログラム。



NSXを手にしたからにはその走りの性能を存分に堪能してみたい、というオーナーの願いと、NSXの真の性能を知って愉しんでもらいたいという開発陣の願いから生まれた、NSXオーナーズミーティング。初めてのサーキット走行から、ハイテクを駆使したドライビング解析など段階を辿ってスキルアップしながら、セーフティドライブの技術も同時に習熟するシステム。距離やタイムリキもてきをはじめとするサーキットで開眼。

ベーシックコース

NSXの真の性能を知ることが、NSXを安全に楽しく乗るための第一ステップ。サーキットという、クルマを走らせるための特別な場所において、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。

また、サーキットならではの、NSXを解放する喜びを知るコース。

- NSX開発コンセプト(栃木研究所)
- ドライビングテクニクの基本をレクチャー
- 適切なドライビングポジション/安全・正確なハンドリング/フルブレーキングの基本操作と制動距離/ABS効果の確認
- スキッドパッドでの車両特性/オーバーステア、アンダーステアの体験と基礎テクニク/TCS効果の確認
- 高速ブレーキングの注意点とテクニク/ブレーキング/ハンドリングによる緊急回避テクニク
- コース上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

サーキットでNSXを解放しつつ、あの喜びをもう一度…。そしてもっと思うがままにNSXを操れるようになりたい、と望むオーナーへ。ベーシックコース経験者を対象とした第二ステップとなる、アドバンスドコースは、スポーツドライビングテクニクを習得するための豊富なカリキュラムを用意。

- スポーツドライビングの知識とテクニク、フリップなどのレクチャー
- 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、ヒール&トウなどのシフト操作
- 講師同乗走行などをまじえ、ショートコースで機動的なスポーツドライビングにチャレンジ
- スポーツドライビングテクニクの複合形をロングコースで習得

ドライビングアカデミー

サーキットドライビングの醍醐味を堪能し、さらに自分のドライビングテクニクの把握と向上を望むオーナーに、ドライビングアカデミーは、精巧なセンサーとコンピュータシステムを用いて、ドライビングを科学的に分析する貴重なレッスン。

- ドライビングレクチャー
- サーキット走行、およびコンピュータシステム測定
- コンピュータによる解析図をもとに、ブレーキングポイント、アクセル開度などを分析する、本格的なドライビングテクニク

GPコースドライビング(サーキット主眼)

世界のレーシングドライバー達の熱い闘いの舞台である国際レーシングコースを、存分に走り込むことができるGPコースドライビング。コーナリングの技を磨き、NSXとの一体感をつかみ取る、総合的な高速ドライビングテクニクの習熟を望む方に、

- 高速走行時の総合的なドライビングテクニクを習熟
- サーキット走行

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
ツインリンクアスト Tel: 0285-44-0100

スポーツドライビング(サーキット主眼)

鈴鹿サーキット・南コースの集中的なフリー走行を実践出来る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、存分にテクニクを磨くことができる応用版ドライビングレッスン。

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



特別講師、黒澤元治氏

「スポーツドライビングとは、単、つまりNSXをきっちり運動させること、そして安全に楽しむものだと考えます。ベーシックコースで安全運転とNSXの走りを知り、さらなる方向性を見出して下さい。」



特別講師、清水和夫氏

「NSXは所有することだけでなくドライビングを楽しむために満ち溢れています。しかしミッドシップというレイアウトのため、高いスキルと安全に対する見識も必要。このイベントに参加いただければ、必ず新しい発見があると確信しています。」



ドライビング解析図(アカデミーコース)

車に精巧なセンサーを取り付け、ドライバーのフットワークを右図のように分析。図中の黄色部分はアクセル・オン、赤色部分はブレーキング、レッスン前とレッスン後とは格段の差が見取れる。



NSX fiesta

すべてのNSXオーナーの方に

豊富なレッスンに加え、レーシングNSXのテスト走行、プロドライバーとの語らいなど、趣向を凝らしたプログラムで、2日間たっぷりNSXの世界をお楽しみいただける、年に一度の祭典です。(詳細はベルノ店にお問い合わせください。)



For NSX owners

●NSXプレス
NSXの最新情報と様々なドライビングの書き込み、体験や写真と生きた内容でお楽しみいただける情報誌。パッチャーパンについては販売店にお問い合わせください。



Custom order plan

自分だけのNSXがほしい。そう考えるオーナーのために用意された、カスタムオーダープラン。

走りを楽しむには、まずクルマのアイデンティティを確立したい。そのためには標準仕様と違う、自分だけのNSXがほしい。そう考えるオーナーのために用意されたプランである。オーダー内容は、外装色、内装色、ホイールカラー、インパネまわりなど。販売店にあるカスタムオーダープランのカテゴリを見ながら選択することができる。



●ボディカラー/ルーフトップカラー

ボディカラーはイモロレンジ・パールなど、カスタムオーダーの専用カラーの中から選択。ルーフトップをボディ同色にすることもできる。

●インテリアカラー/ステッチカラー

内装色はオーナーのこだわりに応える豊富なカラーを設定。外装色とのコーディネートが楽しめる。ラグジュアリーな雰囲気を演出するエクステリア色の設定もある。ステッチも同じ豊富なパリエーションの中からカラーを選択。細部にもこだわることができる。

●センター&サイドパネル

山形県・天童木工の匠の技術が生かされたウッド仕様のパネル。その風格ある佇まいは、最高の満足感を約束する。また、レーシングイメージを高めるカーボンパネルも用意されている。

●ホイール

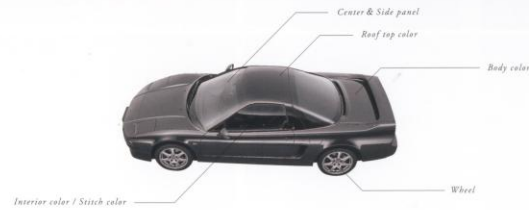
脚もとをスポーティにドレスアップするカードホールを用意。

軽量タイプのBBSホイールもそのパリエーションの中に含まれている。

(タイプによっては、設定のないアイテムがあります。詳細はベルノ店にお問い合わせください。)

Refresh plan

10年でも20年でもずっと1台のNSXに乗り続けたい。しかも手を加えながら、少しずつ成長させてみたい。こうした自分だけのクルマを長く愛し続けるオーナーのために企画されたシステムである。購入してから年数も経ち、距離を走り込んだNSXが、ホンダアクタマンの手によって新しく生まれ変わる。それはいわゆる一般的な修理や部品交換、再塗装などは考え方が異なる。オーナーの希望が的確に届く取り入れられ、作業は製造された時のように丹念に進められる。すべてが手仕事であり、作業量も多い。コースは「基本」「磨き」などの機能。「内装」「外装」という4つのリフレッシュコースがあり、オーナーはそれらを組み合わせることで、「基本」のリフレッシュコースは、まず、テストコースで高速走行機能がチェックされる。その結果によって、各部の調整作業が行われる。「内装」「外装」に関しては、カスタムオーダープランのメニューも適用されるしくみになっている。すべての工程が終わると、テストコースで責任者立会いのもと最終チェックを受け、リフレッシュプランは完了する。(詳細はベルノ店にお問い合わせください。)






VERNO

HONDA
本田技研工業株式会社
〒107-8336 東京都港区南青山2丁目1番1号