

NSX

KSP
RACING EQUIPMENT

ORIGINAL PARTS CATALOG



NSX専門ファクトリーから生み出される確かな品質。

日本を代表するピュアスポーツカー-NSX。

そんなNSXの専門ファクトリーが本気で作っている"こだわりのパーツ"

NSXユーザーが求めている本物志向の"こだわり仕様"です。

必ずお客様が満足できるものと信じています。





Parts LineUP

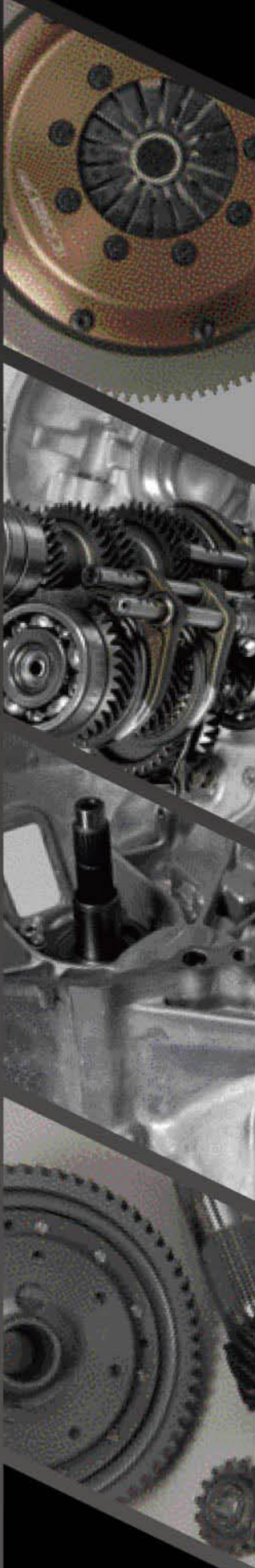


KSPが自信を持ってお届けするオリジナルパーツです。商品は全て装着テスト（ストリートからサーキットまで）を行っております。

※競技専用パーツは除く



CPU
LSD
CAMSHAFT
SUSPENSION
TRANSMISSION
BRAKE
CLUTCH
OIL COOLER
EXHAUST SYSTEM
MUFFLER
RADIATOR
M/T OIL
E/G OIL
AIR CLEANER
CATALYZER



OS技研製KSP仕様 ファイナル&LSDキット

1

OS技研のLSDキットをベースにストリート向けにアレンジしたKSP仕様です。ファイナルギア比は4.4となり、ノーマル比で圧倒的な加速力を得られます。従来の機械式LSDには低速で操舵の大きな時にバキバキとチャタリング音が伴いましたが、内部カムとセッティングなどの最適化により十分な機械式LSDとしての効果を維持しつつ、この作動音を最小に抑え込むことが出来ました。特に、専用ミッションオイルNSRPP使用時には、ストリート走行でほとんど機械式LSDを意識せずに走行が出来ます。

5速用 ¥278,000
6速用 ¥288,000

6速ミッション

2

メーカーでは組み立て済みAssyミッションの供給がないため、バラバラの部品を当社で組み立てた6速ミッションをリリースしています。用途によって、クーペ・ノーマル・Type-R・4.4ファイナルLSDの3種類から選択でき

クーペorType-Rファイナル仕様 ¥750,000
4.4ファイナル&機械式LSD仕様 ¥850,000

リバースゲートコントロール

3

NA1に6MT換装時に使用します。NSXの6MTはニュートラルから右に2段倒してリバースへシフトしますが、走行中シフトレバーが右に1段しか倒れないようソレノイドで制御されています。これを車速に応じて自動で制御するのがリバースゲートコントロールです。

¥18,000

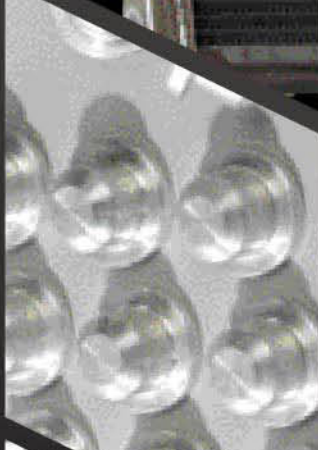
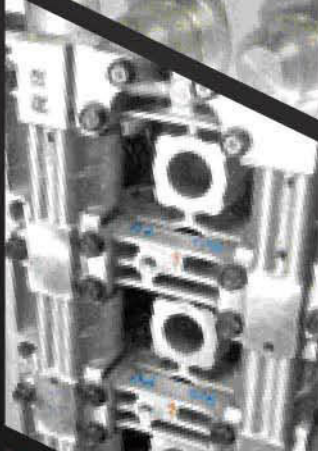
KSP仕様 OSツインスレートクラッチ

4

(NA1及びNA2ツインスレートクラッチ車)
NSXのノーマルクラッチは純正でツインスレートが採用されていますが、構造が複雑故に回転体重量が重く、軽快なレスポンスがスポイルされています。また、純正ディスクは高回転ミート時に滑りを伴います。このKSP仕様OSツインスレートクラッチは、シンプルな構造と特注品の軽量小径ディスクを採用することで、抜群のレスポンスとメタルらしい節度のあるクラッチフイーリングを得ることが出来ます。また、ペダル踏力はノーマル同等に軽く半クラッチ操作性も良好なため、渋滞路などでも苦になりません。組み込みには作動変更キットが必要で、Type-R純正のダンパーレスジョイントの併用を推奨します。

クラッチ本体 ¥160,000
作動変更キット ¥42,000

*本カタログ記載の金額は全てメーカー希望小売価格となり、消費税は別途となります。



5 エキゾーストマニホールド

(NA1 100型~130型)

100~130型NA1専用に製作されたステンレス製エキゾーストマニホールドです。集合部までの距離を長く取り、高回転高出力を狙います。確かなパワーアップと各シリンダーの排気音がそろったエキゾーストサウンドを得られます。また、集合部の構造や接続部の構造に拘り、エンジン振動や駆動系の振動のため発生するストレスからエキマニ自身とマフラーを守ります。ポディ各部分のクリアランス、地上高なども十分考慮されています。O2センサーのハーネスを切断せずにカブラーオンで行える専用延長ハーネスを付属し、エキマニをエンジンに取り付けの際にも工具での作業性が良く、後の整備性も良好に行えるよう設計されています。

¥280,000

6 カムシャフトステージ1・2

(MTのC30A、C32B共通)

リフト量と作用角を増大させた純正加工ハイカムです。ステージ1は低速側のカムプロファイルをノーマル同等にし、アイドリング安定性などは純正同等を確保しつつ、VTEC切り替わり後の大幅なパワーアップを得ています。V.Pro制御を推奨ですが、純正コンピュータ書き換えでも制御可能。ステージ2は低速側カムまでプロフィールを大幅に変更し低速側カム駆動時の出力アップも狙います。ステージ1に比べるとアイドリング安定性などは劣るため、競技志向が強くなります。エンジン制御にはV.Proなどのフルコンピュータが必要。両カムシャフトとも高回転時に20馬力近辺の出力アップを狙えます。

¥200,000 (ノーマル下取り)



7 ロストモーションスペーサー

(標準用・ハイカム用)

NSXはLEV仕様にマイナーチェンジされたとき、VTEC機構のロストモーションスプリングが変更されています。後期型の方が耐久性に優れており、エンジン整備の際に後期型スプリングを使用すると、低速カム駆動時にヘッドからのメカノイズが大幅に軽減します。このスプリング使用時に前期型エンジンのシリンダーヘッドに対してスプリング全長が不足するため、ロストモーションスペーサーを使用します。寸法選いでノーマルカム用・ハイカム用があり、耐久性重視で高強度ジュラルミンからの削りだし製品です。

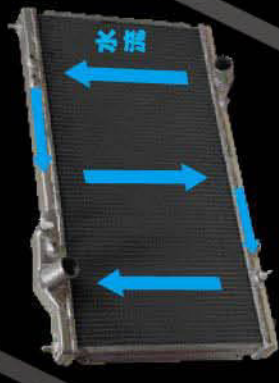
各¥24,000/1台分

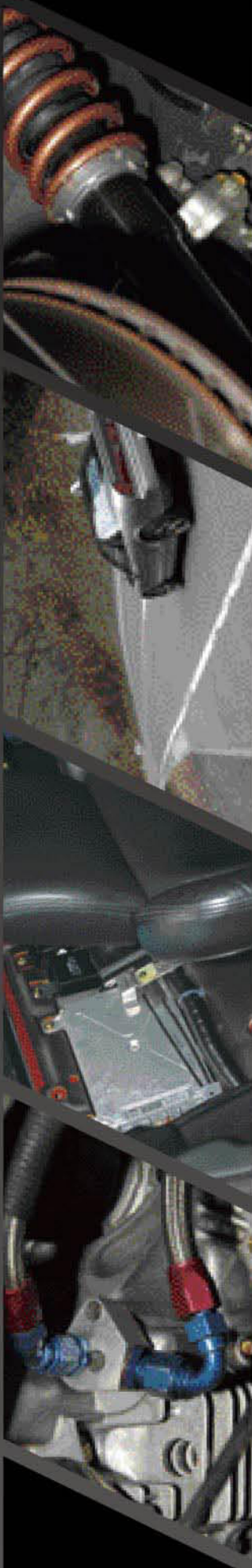


8 アルミトリプルターンスタージェター

NSXの純正ラジエターは必要十分な容量が採用されておりますが、ショートサーキット走行時など車速が乗らない高負荷運転時には水温上昇の傾向があります。また、レイアウト的に横幅が広い形状であるため、単に厚みのあるラジエターを組むとエンジン回転数が低くクーラントの流量が少ない場合に、ラジエター全体にクーラントの流れが散ららないため、ノーマルよりも冷却効率が落ちる場合があります。これに対応するため、3層厚さのアルミミ2層コアを用いて上下タンク内部に仕切りを入れ、水流を強制的に上下させることによって、水流を強制的に上下させることでコア全面を使い、大幅な冷却効果アップを得ております。

¥200,000





9 ミッションオイルクーラー

(GMT、GMT共通)

NSXのミッションは、LSDまで一体で組み込まれている割にはオイル量が少なくオイルの熱的負担が非常に大きいのが難点です。ミッションオイルを冷却することで、サーキット走行時のシフトフイーリング安定化を図れます。

このクーラーキットの特徴はミッション内部のトロコイドポンプを利用してオイルを循環させるため、外部に電動のオイルポンプが不要です。そのため、最小限の重量で効率の良いクーラーシステムが組みます。

¥88,000

10 メインコンピュータ書き換え

(現車のユニットを使用してデータ変更)

各種エンジン仕様に応じてメインコンピュータのデータ書き換えで対応します。また、スピードリミッター解除・レブリミット変更などもメインコンピュータのROM書き換えで行うことで、外付け部品を使わずスマートな処理が出来ます。

リミッター変更 ¥30,000
 AT→MT換装対応 ¥60,000
 ハイカム仕様データ変更 ¥80,000
 現車合わせセッティング ¥80,000～
 (ノーマル下取り)

11 リミッター変更クルコンユニット

(NA1 100型~120型対応ノーマル下取り)

NSXのクルーズコントロールは、最高設定速度が105キロほどのため、実用性は疑問ですが、設定可能速度を上げることで、クルコンは'使える'機能となります。最高設定速度は190キロです。

¥32,000 (ノーマル下取り)

12 KSP車高調キット

12

NSX専用開発されたサスペンションキットです。専用設計のショックアブソーバにより、極めて滑らかな動作と十分なストロークを確保しており、高い接地感を得られます。ストリートバージョンにおいては、バネレート(F10/R8)を感じさせない滑らかな乗り味を得られ、ロングドライブなどの快適な走行を楽しめます。ストリート走行からラジアルタイヤでのサーキット走行までをターゲットにしたキットです。

サーキットバージョンはストリートバージョン同様のショックアブソーバを使用。基本減衰力設定をサーキット向けにチューニングし、Sタイヤでのサーキット走行までをターゲットにしています。基本バネレートは(F12/R10)ですが、走行条件、ドライバーの好みに応じて受注オーダーとなります。サスペンション&ストリート仕様共に減衰力調整式ショックアブソーバを採用しているため、走行条件や車輦の個体差などに対して前後車高バランスと共に様々なセッティングを行うことが出来ます。

ストリートバージョン ¥320,000
 サーキットバージョン ¥320,000



13

サスペンションピロブッシュセット

サスペンションアーム可動部のゴムブッシュをピロブッシュ化するキットです。フロントのコンブライアンスピボットを除く全ての可動部をピロ化するフルキットと、効果が大きいリアサスペンションのロア側&トールコントロール部分をピロ化するセミピロキットを設定しました。ゴムブッシュに対してボールジョイントは余分な動きが限りなくゼロであることと、回転方向の動作が非常に円滑であるため、サスペンションの動作が非常に滑らかになります。また、純正ゴムブッシュは経年老化のため、菱形や損傷で硬度変化などが起こり車輻の老化を感じる大きな原因になります。サスペンション可動部をボールジョイントにすることで、円滑なサスペンション動作とダイレクトな走行フィーリングを得ることが出来ます。サートキット走行では路面との接地感がつかみやすく、「流す、止める」のコントロールが非常に楽になり、ストリート走行でもガタツキや異音の発生などが無いため問題なく使用することが出来ます。各ピロブッシュセットはハウジングに仕込まれたピロボール部分に水やゴミが入らないよう全てゴムシールリングが仕込まれています。これによって、極めて信頼性の高いピロブッシュセットになっています。

フルキット ¥250,000 (前後サスペンション可動部一式)
 セミキット ¥120,000 (リアサスペンションロア側トールコントロール)

14

フレックスブレーキキット

NSX用に製作されたブレーキキットです。前後とも大口径328ミリのローターを使用し、圧倒的なストッピングパワーを誇ります。専用ブレーキパッドの使用でストリートでも扱いやすくなり、高速域ではノーマルと比較にならない減速力を得られます。キャリパー黒塗装及びベゼルハット硬質アルマイト色が標準ですが、キャリパー&ベゼルハット色は受注時に特注オーダーを受けられます。また、走行条件に応じてパッド摩材を複数設定しています。大型ローターを使用したキットのため、一見すると重量がありそうですが、アルミ製のキャリパー&ベゼルハットを採用しているため、前後キット&サイドブレーキまで含めてもNA2ブレーキ1台分に対して約4kgの軽量化となっています。

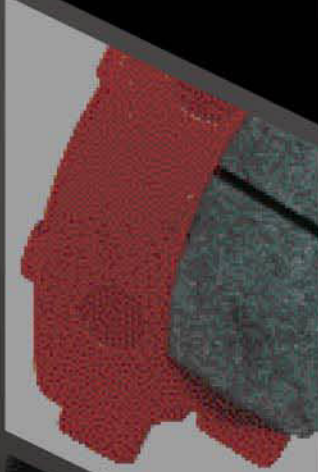
フロント ¥380,000
 リア ¥350,000
 サイドブレーキ ¥180,000

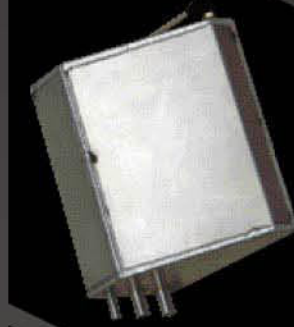
15

スレーキパッド

KSPオリジナルのブレーキパッドです。ストリートバージョンは、通常ストリート走行からショートサーキョンまで。専用サーキョットバージョンは、ブレーキに過酷な高速サーキョットまで対応します。サーキョットバージョンは、ブレーキダスト量が多いこととブレーキ時に軽い鳴きがありますが、使用温度領域は通常ストリート走行でも全く問題ありません。

ストリートバージョン:
 フロント ¥22,000 / リア ¥20,000
 サーキョットバージョン:
 フロント ¥25,000 / リア ¥23,000





16 後期ABS換装ハーネスキット

(LEV以前型ABSのNSX全車)

LEV仕様以前の前期ABSを後期型ABSに換装する際に使用するハーネスキットです。このハーネスキットは、ボンネット側配線に産業用コネクタケーブルを使用しているため、配線が高強度で細いため高強りにくく、屈曲に対する耐久性が強く、室内への取り入れ部分に超小型コネクターを設けているため、配線の引き回しが非常に楽に行えます。また、ABS警告灯の配線方法も年式によって異なりますが、リレーとコネクターの繋ぎがえで全ての前期型ABSに対応しています。

¥28,000

17

オイルキャッチタンク

(車ヘッドC30A用：
ホース長さ変更で赤ヘッドに使用可能)

横Gの大きなスポーツドライビング時に、ヘッドからブローバイガスと共にオイルミストが吹きませんが、これをスロットルに流さずタンクに蓄えます。ハーネスに流さずタンクに蓄えます。ハーネス部分はスロットルに戻すため、大気開放はしません。取り付け位置の限られるNSXですから、専用設計の美しい取り付け状態が特徴です。

軽アルミ製
¥32,000

18

リアハーネスバー

NSXに4点シートベルトを取り付ける際、リアのハーネスを固定するバーになります。ブラケットでバー位置を下げるとブラケット強度が不足しやすいため、本製品ではバーに軽量強固な薄肉ステンレスパイプを使用し、パイプの両端を曲げることで取り付け位置を最適化し、ブラケットの強度を維持しつつバー位置の最適化を得ています。構成部品は全てステンレスで製作され溶接組み立てされています。車への取り付けはシートベルト部分への共締めとなるため、内装の一部に穴加工するだけでボディは無加工で取り付けできます。また、本製品は取り付けた状態のまま背面の内装を取り外すことが出来るため、取り付け後の整備性も非常に良好です。

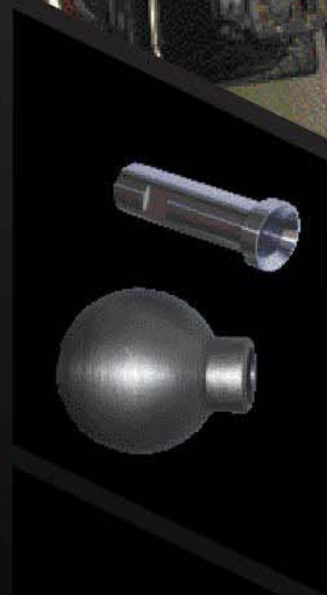
ステンレス無地 ¥32,000
黒メッキ ¥35,000

19

サイドアンカー

4点式シートベルトを取り付ける際、リアハーネスバーと共に使用する部品で、シートベルトの両サイドハーネスを固定します。本製品はシートレールの後部取り付けボルトに共締めで取り付けられるため、取り付けも簡単です。

ステンレス製
¥8,000



20 シフトノス

(Type-R以外)

NSX専用デザインされたシフトノブ。ジュラルミンから削り出し製作してからグリップ向上のため表面を極荒サンドペーパーで旋盤加工し、荒れた表面が摩擦しないよう硬質アルマイト処理しています。このため、素手で握った際にも滑りにくい状態が長期間続きます。また、専用カラーを付属することで高さを調整可能とし、02R用シフトブーツと最適な組み合わせになるよう作られています。

¥12,800

21 FRPバンパービーム

NSXのバンパービームはスチール製で非常に重く、これを前後FRPに交換することで約10kgの軽量化になります。また、車前先端部分を軽量化は運動性能の向上に非常に有効です。このFRPバンパービームは、Type-R用アルミビーム形状をFRPで製作したもので、バンパーの形状維持に十分な強度と軽量化を両立し、衝突の際ビームが破損することでフレームへのダメージを増強しないように配慮しています。軽量化を狙ったType-R形状のため、クーベ標準のフォグランプは取り付けできません。

フロント ¥38,000
リア ¥32,000

22 NSX専用 ミッションオイルNSRP

(4ハート/S:ソフト 1kg単位で販売)

NSXのミッションは、変速ギアとファイナルドライブが同じケース内に仕込まれて同じオイルで潤滑する構造ですが、オイル容量が2.7リットルしか入らないため、オイルにとって非常に過酷な条件下で使われています。そのため高耐久のオイルを使いたいところなのですが、ミッションの設計が非常に低粘度の純正オイルを基準に作られているため、高粘度のギアオイルと相性が悪く、低粘度強油膜のギアオイルが求められます。このNSX専用ミッションオイルNSRPは、オイルメーカーにドラム缶単位で製作依頼して作られています。低粘度で非常に油膜が強く、特に機械式LSDを組んだ場合や、サーキット走行時などに真価を発揮します。ハードタイプでも一般ギアオイルに比較して低粘度ですが、さらに低気温時に最適化したソフトタイプがあります。

ハード/ソフト各¥4,500 /1L

23 ワイドトレットスペーサー

REALシリーズ15・20・25・30ミリ厚

NSX専用ハブセンター一体加工で製作されたワイドトレットスペーサーです。ハブセンター径は前後で異なる前後専用設計で、ジュラルミン削り出し製作後、硬質アルマイト処理しています。上記寸法が標準サイズですが、特注で最大60ミリ厚まで製作可能です。

15・20・25mm各¥23,000 (2枚セット)
30mm各¥23,800 (2枚セット)



24

リビルトエアコンコンピューター

故障の多いエアコンコンピューターのリビルト品です。
このコンピューターが故障すると温度制御不能・風量制御不能などを起こします。
新品は4万円以上しますが、リビルトなら半額以下で修理できます。

¥20,000 (ノーマル下取り)

25

エアコンエアフィルター

NSXのエアコンは外気導入口がカウルトップ内部にありますが、フィルターがないので外気で使用する室内のヒーターユニットまでゴミやホコリが直通で流れ込んでしまうため、これがエバポレーターへの腐食やエアコン異音の原因となります。
このエアコンフィルターを使うことで外気導入時にフィルターを通過させることが出来ます。
取り付けはクリップを外してカウルトップをめくれば簡単に行えます。
また、フィルターが汚れた場合 フィルターのみ交換すれば本製品は再使用可能です。

¥12,000

26

リップスボイラー

リトラクタコルヘッドランプ専用

NSX用にデザイン製作されたリップスボイラーです。ウレタン樹脂で作られているため柔軟性があり、繊維が入っていないため大きな衝撃の際にリップが変形or破損することでパンパーを守ります。
地上高は純正後期用とほぼ同じ程度を確保し、フロア面へのエアの流れを制限しダウンフォースを得るデザインにしています。
フロントリフトを抑え高速走行時の操縦安定性に大きなメリットが得られます。

また、オプションのアンダーパネルを取り付けることでさらに大きなダウンフォースを得ることが出来ます。

リップスボイラー ¥38,000
アンダーパネル ¥38,000

*本カタログ記載の金額は全てメーカー希望小売価格となり、消費税は別途となります。
*本カタログ掲載内容は2007年12月現在のものであり、仕様金額等予告なく変更する場合があります。予めご了承ください。

NSX

<http://www.ksp-eng.co.jp/>

KSP

RACING EQUIPMENT

