MITA MOTORSPORTS

NSX ABS Conversion Kit — Installation Guide

NSX ABSコンバージョンキット 取り付けガイド

This guide covers the **MITA ABS Conversion Kit** for the 1991–1999 NSX (product 31243) — the kit that replaces the early car's original anti-lock brake system with the integrated ABS from the 2000–2005 NSX. It is the biggest job in our catalogue: you will remove a complete hydraulic system from the front compartment, fit a new one, run a new electrical harness into the cabin, and bleed the brakes. Nothing in it is beyond a careful home mechanic with ordinary tools, but it is a full day's work even for a professional, and it works on the one system you should never rush — the brakes. Read the whole guide before you open the first fitting.

このガイドは、1991〜1999年式NSX用の**MITA ABSコンバージョンキット**（商品31243）を対象としています。初期型の純正アンチロックブレーキシステムを、2000〜2005年式NSXの統合型ABSへ置き換えるキットです。本カタログの中で最も大きな作業です。フロントコンパートメントから油圧システム一式を取り外し、新しいシステムを取り付け、新しい電気ハーネスを室内へ引き込み、ブレーキのエア抜きを行います。注意深いホームメカニックが通常の工具でできない作業ではありませんが、プロでも丸一日の仕事であり、決して急いではいけないシステム — ブレーキ — を扱います。最初のフィッティングを開ける前に、ガイド全体をお読みください。

First, the two systems, in plain words. Your 1991–1999 car has the early **ALB** system (ALB is Honda's name for its anti-lock braking of that era). It stores brake fluid under very high pressure in a round vessel called the **accumulator**, and a separate pump, modulator/solenoid unit and cabin-mounted control unit do the work. It was advanced in 1991; it is also heavy, complex, and known for breaking down — a failed accumulator is the usual story. The 2000+ system puts everything into one **modulator** — a single unit in the front compartment with its control electronics built in. It is faster, much lighter, and it shares the ordinary brake master cylinder reservoir instead of keeping its own pressurised supply. This kit contains the genuine Honda pipes, valve, bracket and hardware, plus the electrical harness, to convert an early car to that later system.

まず、2つのシステムを平易に説明します。1991〜1999年のお客様の車両には、初期型の**ALB**システム（ALBは当時のホンダのアンチロックブレーキの名称です）が搭載されています。これは**アキュムレータ**と呼ばれる球形の容器にブレーキフルードを非常に高い圧力で蓄え、別体のポンプ、モジュレータ／ソレノイドユニット、室内の制御ユニットが作動します。1991年当時としては先進的でしたが、重く、複雑で、故障しやすいことで知られています — 典型的なのはアキュムレータの故障です。2000年以降のシステムは、すべてを1つの**モジュレータ** — 制御エレクトロニクスを内蔵し、フロントコンパートメントに置かれる単一のユニット — に統合しています。より高速で、はるかに軽く、独自の加圧供給を持たず通常のブレーキマスターシリンダのリザーバを共用します。本キットには、この換装を行うためのホンダ純正のパイプ、バルブ、ブラケット、ハードウェアと、電気ハーネスが含まれます。

The one thing this kit does not contain is the modulator itself. The late-model NSX modulator has been discontinued by Honda, so MITA no longer supplies it: you source a genuine 2000+ NSX modulator yourself, and this kit provides everything that connects to it. Step 0 explains how to be sure the unit you have found is a genuine NSX modulator — look-alike units from other Hondas exist, and they are not suitable. We are not liable for any issues arising from the installation of used

modulators. Only NSX modulators should be used.

本キットに含まれないものが1つあります。モジュレータ本体です。
後期型NSXのモジュレータはホンダが生産を終了したため、 MITAは供給していません。お客様ご自身でホンダ純正の2000年以降NSX用モジュレータをご用意いただき、本キットはそれに接続するすべてを提供します。お客様が見つけたユニットが本物のNSX用モジュレータであることを確認する方法はステップ0で説明します — 他のホンダ車両の似たユニットが存在しますが、それらは適合しません。中古モジュレータの取り付けに起因する問題について、MITAは責任を負いません。必ずNSX用モジュレータを使用してください。

The product
製品について

- **MITA ABS Conversion Kit** — product 31243 — USD $1,932. Choose the **Left Hand Drive** or **Right Hand Drive** version for your car: the brake pipes differ between the two, and they are the part of the kit that must match the car. **MITA ABSコンバージョンキット** — 商品31243 — USD $1,932。お客様の車両に合わせて**左ハンドル用**または**右ハンドル用**をお選びください。ブレーキパイプが両者で異なり、車両に一致しなければならないのはその部分です。
- **What's included: 内容物：**
  - Modulator bracket (57116-SL0-000) — the mounting bracket for the late modulator.
    モジュレータブラケット（57116-SL0-000）—
    後期モジュレータ用の取り付けブラケット。
  - Proportioning valve (46210-SL0-003) and its bracket (46215-SL0-000) — the valve that balances braking between the front and rear axles.
    プロポーショニングバルブ（46210-SL0-003）とそのブラケット（46215-SL0-000）—
    前後軸間のブレーキバランスを取るバルブ。
  - Rubber modulator mounts (57101-S2A-003 × 3) and modulator mounting bolts (57102-S2A-003 × 2). モジュレータ用ゴムマウント（57101-S2A-003
    ×3）とモジュレータ取り付けボルト（57102-S2A-003 ×2）。
  - Eight brake pipes — the late-model pipe set for your car: LHD 46372/46373/46374/46375/46376-SL0-D00, 46377-SL0-D01, 46378-SL0-D00, 46379-SL0-D01; RHD 46372–46377-SL0-N00, 46378/46379-SL0-N01. ブレーキパイプ8本 — お客様の車両用の後期型パイプセット：左ハンドル用
    46372/46373/46374/46375/46376-SL0-D00、
    46377-SL0-D01、46378-SL0-D00、46379-SL0-D01。右ハンドル用
    46372〜46377-SL0-N00、46378/46379-SL0-N01。
  - Brake pipe clips (including 46396-SL0-003, 46392-SE0-000, 46392-SL0-003) and the fitting hardware (nut washers 94071-06080 × 2, flange bolts 95701-06016-05 × 3, 95701-08040-05 × 1). ブレーキパイプクリップ（46396-SL0-003、46392-SE0-000、
    46392-SL0-003を含む）と取り付けハードウェア（ナットワッシャ94071-06080
    ×2、フランジボルト95701-06016-05 ×3、 95701-08040-05 ×1）。
  - ABS indicator light relay (39797-SE0-003) — included, because without it the ABS warning lamp stays lit. Required on 1995–1999 cars (Step 10).
    ABS警告灯リレー（39797-SE0-003）— 付属します。これがないとABS警告灯が点灯したままになるためです。1995〜1999年の車両では必須です（ステップ10）。

  - ABS conversion electrical harness — connects the ALB computer couplers behind the glove box to the modulator in the front compartment. It **splits at a small connector part-way along its length** so it can pass through the factory firewall grommet (Step 9), and it carries the genuine error check connector, so the converted car keeps factory-style self-diagnosis and can be serviced by a Honda/Acura dealer as if it were a 2000+ model.
    ABSコンバージョン電気ハーネス — グローブボックス裏のALB コンピュータのカプラと、フロントコンパートメントのモジュレータを接続します。全長の途中にある**小さなコネクタで分割できる**ため、純正のファイアウォールグロメットを通すことができます（ステップ9）。また純正のエラーチェックコネクタを備えているため、換装後も工場式の自己診断が可能で、ホンダ／アキュラのディーラーで2000年以降のモデルとして整備を受けられます。
- **Not included:** the ABS modulator (see above); brake fluid (use only clean DOT 3 or DOT 4 — the factory manual's rule); the Bleeder T-Wrench described in Step 2 (a Honda special tool, 07HAA-SG00100 or 07HAA-SG00101 — a workshop that services early NSXs will have it, and it is the one special tool this job genuinely needs). **含まれないもの：**
  ABSモジュレータ（上記参照）、ブレーキフルード（清浄なDOT 3またはDOT 4のみを使用 — 純正マニュアルの規定です）、ステップ2で説明するブリーダTレンチ（ホンダの特殊工具07HAA-SG00100または07HAA-SG00101 —
  初期型NSXを整備する工場には備わっており、本作業で本当に必要な唯一の特殊工具です）。
- **Fitment:** 1991–1999 NSX, left- and right-hand drive — order the version that matches your car. **適合：** 1991〜1999年式NSX、左・右ハンドル —
  お客様の車両に合うバージョンをご注文ください。
- **A consequence to accept before you start:** on early cars the ABS and the traction control system (TCS) are linked, so after this conversion **the traction control no longer functions**. That is a property of the conversion itself, not a fault with your installation. Everything else — including ABS warning lamp behaviour and fault diagnosis — works as factory once the job is done correctly. **開始前に受け入れていただく結果：** 初期型ではABSとトラクションコントロールシステム（TCS）が連動しているため、本換装後は**トラクションコントロールは機能しなくなります**。これは換装自体の性質であり、取り付けの不具合ではありません。それ以外のすべて — ABS警告灯の動作や故障診断を含む —
  は、正しく作業を行えば純正どおりに機能します。

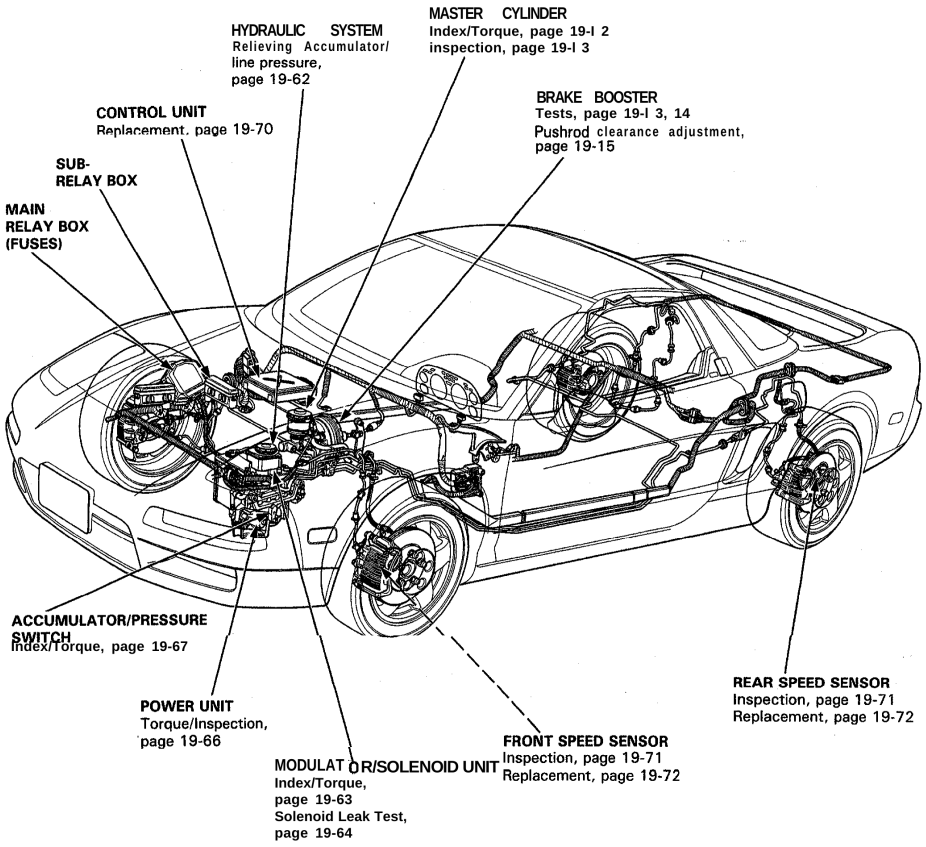


FIGURE 1 — Illustrated index of the early brake system (factory manual, Section 19): master cylinder, brake booster, modulator/solenoid unit, power unit and accumulator — the system this kit removes.
図1 — 初期型ブレーキシステムのイラストインデックス（純正マニュアル第19章）：マスターシリンダ、ブレーキブースタ、モジュレータ／ソレノイドユニット、パワーユニット、アキュムレータ — 本キットが取り外すシステムです。

READ FIRST
最初にお読みください

- **Release the accumulator pressure before you open anything — no exceptions.** The early system's accumulator holds brake fluid at very high pressure even with the engine off and the car parked for a week. Opening a fitting on a pressurised system can spray high-pressure fluid and injure you. Step 2 is the factory manual's depressurisation procedure, done with the Bleeder T-Wrench, and it comes before every other hydraulic step in this guide. The accumulator itself also contains high-pressure nitrogen gas: never puncture it, expose it to flame, or try to open it (the manual's disposal method is at the end of Step 5).
  何かを開ける前に、必ずアキュムレータの圧力を抜いてください — 例外はありません。 初期型システムのアキュムレータは、エンジン停止後、一週間駐車した後でも、ブレーキフルードを非常に高い圧力で保持しています。加圧されたシステムのフィッティングを開けると、高圧のフルードが噴出して怪我をする恐れがあります。ステップ2はブリーダ Tレンチを用いる純正マニュアルの減圧手順であり、本ガイドのすべての油圧作業に先立ちます。アキュムレータ自体にも高圧の窒素ガスが入っています。穴を開けたり、火気にさらしたり、開けようとしたりしないでください（マニュアルの廃棄方法はステップ5の最後にあります）。
- **Brake fluid rules (factory manual):** use only clean DOT 3 or 4 fluid; never mix different brands; never reuse fluid you have drained out; keep dirt out of the system absolutely. Brake fluid

destroys paint — protect the car's paintwork around your work area with towels, cover hose joints with rags when you open them, and if fluid touches paint, wash it off immediately with water. **ブレーキフルードの規則（純正マニュアル）：** 清浄なDOT 3 またはDOT 4のフルードのみを使用し、異なるブランドを混ぜないでください。抜き取ったフルードは再使用しないでください。システム内への異物の混入は絶対に避けてください。ブレーキフルードは塗装を損傷します — 作業範囲周辺の塗装をタオルで保護し、ホースジョイントを開ける際は布で覆い、フルードが塗装に触れた場合は直ちに水で洗い流してください。

- **Airbag caution, 1993–1999 cars:** the cabin work in Step 3 happens behind the glove box, where cars with a passenger airbag carry airbag components. The battery must be disconnected (Step 1) and left disconnected for at least 5–10 minutes before you work around the airbag or unplug anything near it, so the system is fully de-energised.
  エアバッグに関する注意、1993〜1999年の車両： ステップ3の室内作業はグローブボックスの裏側で行われ、助手席エアバッグ装備車ではその周辺にエアバッグの部品があります。バッテリーを外し（ステップ1）、エアバッグ周辺の作業やその近くのコネクタを抜く前に、少なくとも5〜10分間は外したままにして、システムの電気を完全に抜いてください。
- **This is safety-critical work.** If any part of this guide does not match your car, or you reach a step you are not confident about, stop and have the car finished by a professional. A workshop that knows the NSX will need most of a day for this conversion; a first-time installer should allow two to three relaxed days rather than one pressured one. Do not drive the car at any point between Step 2 and the completed bleeding and leak check in Steps 12–13.
  これは安全上重要な作業です。 本ガイドの記述がお客様の車両と一致しない箇所がある場合、または自信の持てないステップに到達した場合は、作業を止め、専門業者に仕上げを依頼してください。NSXを知る工場でも本換装にはほぼ一日を要します。初めての方は、慌ただしい一日ではなく、余裕を持った2〜3日を見込んでください。ステップ2からステップ12〜13のエア抜きと漏れ確認が完了するまでの間は、決して車両を運転しないでください。
- **Keep every fitting clean and capped.** The new pipes arrive with end caps. Leave them on while you feed each pipe into place, and remove them only at the moment you connect that pipe — dirt inside a brake pipe becomes dirt inside your new modulator.
  すべてのフィッティングを清潔に保ち、キャップを付けてください。 新しいパイプにはエンドキャップが付いています。各パイプを通す間はキャップを付けたままにし、そのパイプを接続する瞬間にのみ外してください — ブレーキパイプ内の汚れは、新しいモジュレータ内の汚れになります。

Before You Begin
作業前に用意するもの

- **Tools:** 10 mm flare nut (brake pipe) wrench — a hinged or flexible-head ratcheting type makes this job far easier; a flare-nut crowfoot socket and a torque wrench (the factory torque for the pipe fittings is applied with the crowfoot); 17 mm wrench (for holding the flexible hose fittings); 10/12/14 mm sockets and extensions; screwdrivers; a small fluid pump or syringe for the reservoirs; a pressure bleeder if you have one (the pedal method in Step 12 also works); plenty of towels and rags. **工具：** 10 mmフレアナット（ブレーキパイプ）レンチ — ヒンジ式またはフレキシブルヘッドのラチェットタイプがあると作業がはるかに楽になります。フレアナット用クロウフットソケットとトルクレンチ（パイプフィッティングの純正トルクはクロウフットで締めます）。17 mmレンチ（フレキシブルホースのフィッティングを保持するため）。10/12/14 mmソケットと

エクステンション。ドライバー。リザーバ用の小型フルードポンプまたはシリンジ。お持ちであればプレッシャーブリーダ（ステップ12のペダル方式でも可能です）。十分なタオルと布。

- **The special tool:** Bleeder T-Wrench, Honda tool 07HAA-SG00100 or 07HAA-SG00101 — needed at Step 2, before any hydraulic part comes apart. If you do not have access to one, have a workshop release the pressure for you, or do not start. **特殊工具：**
ブリーダTレンチ、ホンダ工具07HAA-SG00100 または07HAA-SG00101 — ステップ2で、油圧部品を分解する前に必要です。入手できない場合は、工場に減圧を依頼するか、作業を開始しないでください。
- **Consumables:** fresh DOT 3 or 4 brake fluid (buy more than you think you need — Step 12's bleeding often takes several rounds); a container for old fluid. **消耗品：** 新しいDOT 3またはDOT 4ブレーキフルード（多めにご用意ください —
ステップ12のエア抜きは複数回かかることが多いです）。廃フルード用の容器。
- **Your modulator:** a genuine 2000+ NSX modulator, checked against Step 0 before the car comes apart. **お客様のモジュレータ：** ホンダ純正の2000年以降NSX用モジュレータ。車両を分解する前に、ステップ0で確認してください。
- **A helper** for the bleeding in Step 12 if you use the pedal method, and for lifting the old assembly out in Step 5 (it is heavy and awkward, not just heavy). **助手：** ペダル方式でステップ12のエア抜きを行う場合と、ステップ5で古いアッセンブリを取り出す場合（重いだけでなく扱いにくいため）に必要です。

Steps
手順

Step 0 — Confirm your car, your kit and your modulator
ステップ0 — 車両、キット、モジュレータの確認

Three confirmations before a single bolt turns. **The car:** 1991–1999 NSX. **The kit:** the Region you ordered (Left Hand Drive / Right Hand Drive) must match the car — the pipes are the difference, and an LHD pipe set will not make an RHD car. **The modulator:** the unit you have sourced must be a genuine NSX modulator, and you cannot tell by looking — NSX and other Honda modulators of this era are externally identical. Check instead the identification on the unit itself: a genuine NSX modulator carries a serial number **etched into the top of the black plastic housing that begins with "H"**, and its barcode sticker reads **57105-SL0 010** — the "010" ending identifies the NSX application (and the TCS-capable unit). A sticker ending "J50" identifies a different model's unit: it looks the same and it is **not** suitable for this conversion, TCS included. The modulator's part number (57110-SL0-Z03) was only ever printed on its shipping box, not on the unit — the etched serial and the sticker are what you check. If your unit fails these checks, stop here: fitting it would build the whole conversion on the wrong part.

ボルトを1本回す前に、3つの確認を行います。**車両：** 1991〜1999年式NSXであること。**キット：** ご注文の種別（左ハンドル用／右ハンドル用）が車両と一致すること — 違いはパイプであり、左ハンドル用のパイプセットは右ハンドルの車両には使えません。**モジュレータ：**
ご用意のユニットが本物のNSX用モジュレータであること。ただし見た目では判別できません — この時代のNSX用と他のホンダ用モジュレータは外観が同一です。代わりに、ユニット自体の識別を確認してください。本物のNSX用モジュレータには、黒い樹脂ハウジング上面に**「H」で始まる**シリアル番号が刻印され、バーコードステッカーには**57105-SL0 010**と記載されています — 末尾の「010」がNSX用（TCS対応ユニット）を示します。ステッカーの末尾が「J50」のものは別モ

デル用です。見た目は同じでも、本換装には適合しません（TCSも含みます）。モジュレータの部品番号（57110-SL0-Z03）は出荷箱にのみ印刷され、ユニット自体にはありません — 確認すべきは刻印シリアルとステッカーです。お客様のユニットがこれらの確認に当てはまらない場合は、ここで中止してください。誤った部品の上に換装全体を組み立てることになります。

Step 1 — Prepare the car
ステップ1 — 車両の準備

Move the passenger seat fully back — you will need the working room behind the glove box. In the front compartment: remove the spare tire and its carrier, disconnect the battery (**negative terminal first**), and remove the battery. Remove the sub-relay box near the ventilation blower and the ventilation drain duct, then disconnect the blower's electrical connectors (there are several — note where each one goes, and on the driver's side note the pin placement) and remove the blower unit if your car needs it out of the way for access. Everything you remove now goes back in Step 11, in reverse.

助手席をいちばん後ろまで下げてください — グローブボックス裏の作業スペースが必要になります。フロントコンパートメントでは、スペアタイヤとそのキャリアを取り外し、バッテリーを外し（**マイナス端子から**）、バッテリーを取り出します。送風ブロワ近くのサブリレーボックスと換気ドレンダクトを取り外し、ブロワの電気コネクタを外します（複数あります — それぞれの行き先を記録し、運転席側ではピンの配置も記録してください）。アクセスのために必要であればブロワユニットも取り外します。ここで外したものはすべて、ステップ11で逆の順序で戻します。

Step 2 — Release the accumulator pressure (factory procedure)
ステップ2 — アキュムレータの圧力を抜く（純正手順）

This is the factory service manual's procedure for relieving the accumulator and line pressure, and it must be completed before any hydraulic part is disassembled:

これは、アキュムレータとラインの圧力を抜くための純正サービスマニュアルの手順であり、油圧部品を分解する前に必ず完了しなければなりません：

1. Drain the brake fluid from the master cylinder reservoir and the modulator reservoir thoroughly (use the fluid pump; protect the paint). マスターシリンダリザーバとモジュレータリザーバからブレーキフルードを十分に抜き取ります（フルードポンプを使用し、塗装を保護してください）。 2. Remove the red cap from the bleeder on top of the power unit (the pump unit in the front compartment). パワーユニット（フロントコンパートメント内のポンプユニット）上部のブリーダから赤いキャップを外します。 3. Fit the Bleeder T-Wrench onto the bleeder screw and turn it out **slowly, 90° at first**, so the high-pressure fluid collects into the reservoir; then turn it **one complete turn** to drain the brake fluid thoroughly. ブリーダTレンチをブリーダスクリュに取り付け、**まずゆっくりと90°**回して高圧フルードをリザーバへ集め、次に**1回転**させてブレーキフルードを十分に排出します。 4. Retighten the bleeder screw (the manual's figure specifies 5.5 N·m for this maintenance bleeder) and discard the fluid — drained fluid is never reused.
ブリーダスクリュを再び締め（マニュアルの図ではこのメンテナンスブリーダに5.5 N·mが指定されています）、フルードを廃棄します — 抜いたフルードは再使用しません。 5. Refit the red cap. The system is now depressurised, and only now may fittings be opened. 赤いキャップを戻します。これでシステムの圧力が抜けました。フィッティングを開けてよいのは、ここからです。

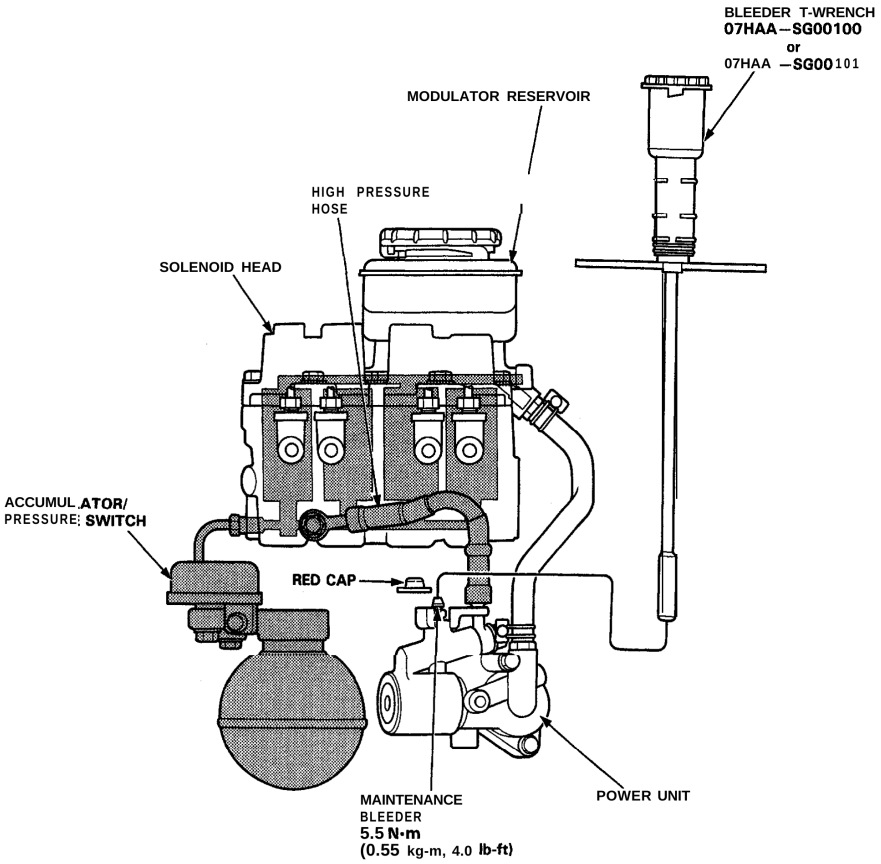


FIGURE 2 — Relieving accumulator/line pressure (factory manual, Section 19): the Bleeder T-Wrench 07HAA-SG00100/101 on the power unit's maintenance bleeder.

図2 — アキュムレータ／ライン圧力の解放（純正マニュアル第19章）：パワーユニットのメンテナンスブリーダに取り付けたブリーダTレンチ07HAA-SG00100/101。

Step 3 — Cabin: the ALB computer's connectors

ステップ3 — 室内： ALBコンピュータのコネクタ

The new harness connects, on its cabin end, to the connectors of the car's ALB control unit, which sits behind the glove box on top of the instrument rack alongside the car's other control units. To reach it: remove the glove box, the dashboard side door vent and its duct, and the subwoofer foot plate. (On 1993–1999 cars, remember the airbag caution in READ FIRST — battery disconnected and de-energised before you work here.) Detach the **two connectors** from the ALB computer. That is all the cabin dismantling the conversion needs: **the ALB computer itself can stay in the car**, unplugged — its job is taken over by the electronics built into the late modulator. Removing it is optional and changes nothing about how the conversion works; MITA's appendix at the end of this guide gives the removal method for those who want it out.

新しいハーネスは、その室内側の端で、車両のALBコントロールユニットのコネクタに接続します。ALBユニットはグローブボックスの裏、インストルメントラックの上に、車両の他のコントロールユニットと並んでいます。アクセスするには、グローブボックス、ダッシュボード側のドアベントとそのダクト、サブウーファのフットプレートを取り外します。（1993〜1999年の車両では、「最初にお読みください」のエアバッグの注意を忘れないでください — ここで作業する前にバッテリーを外し、電気を抜いてください。）ALBコンピュータから**2つのコネクタ**を外します。換装に必要な室内の分解はこれだけです。**ALBコンピュータ自体は、コネクタを抜いた状態で車両に残して構いません** — その役割は、後期モジュレータに内蔵されたエレクトロニクスが引き継ぎます

。取り外しは任意であり、換装の仕組みを変えるものではありません。取り外したい方向けの方法は、本ガイド末尾の付録にあります。

Step 4 — Drain and disconnect the old hydraulics
ステップ4 — 古い油圧系の排出と切り離し

Work in the front compartment, with towels protecting the paint and rags over every joint before you open it. Extract any remaining brake fluid from the master cylinder and the old modulator's reservoirs. If the cruise control cable crosses your access to the master cylinder lines, adjust/slacken it for room. Then disconnect, keeping each line's identity noted (a tag or a photo — eight lines will be in your hands before this job is done): the brake lines at the master cylinder; the lines running from the distribution block to the old modulator; and the electrical connectors — the modulator solenoid connectors, the ALB pump motor connector, and the pressure switch connector. Expect fluid to keep weeping from the old unit as you work; that is normal, and it is why the rags are there.

フロントコンパートメントで作業し、塗装をタオルで保護し、開けるすべてのジョイントを布で覆います。マスターシリンダと古いモジュレータのリザーバに残ったブレーキフルードを抜き取ります。クルーズコントロールのケーブルがマスターシリンダのラインへのアクセスを妨げる場合は、緩めて余裕を作ります。次に、各ラインの識別を記録しながら（タグや写真で — 作業中は 8本のラインを扱います）切り離します。マスターシリンダのブレーキライン、ディストリビューションブロックから古いモジュレータへ行くライン、そして電気コネクタ類 — モジュレータのソレノイドコネクタ、ALBポンプモータコネクタ、プレッシャスイッチコネクタです。作業中、古いユニットからフルードがにじみ続けることがありますが、これは通常のことであり、そのために布を用意しています。

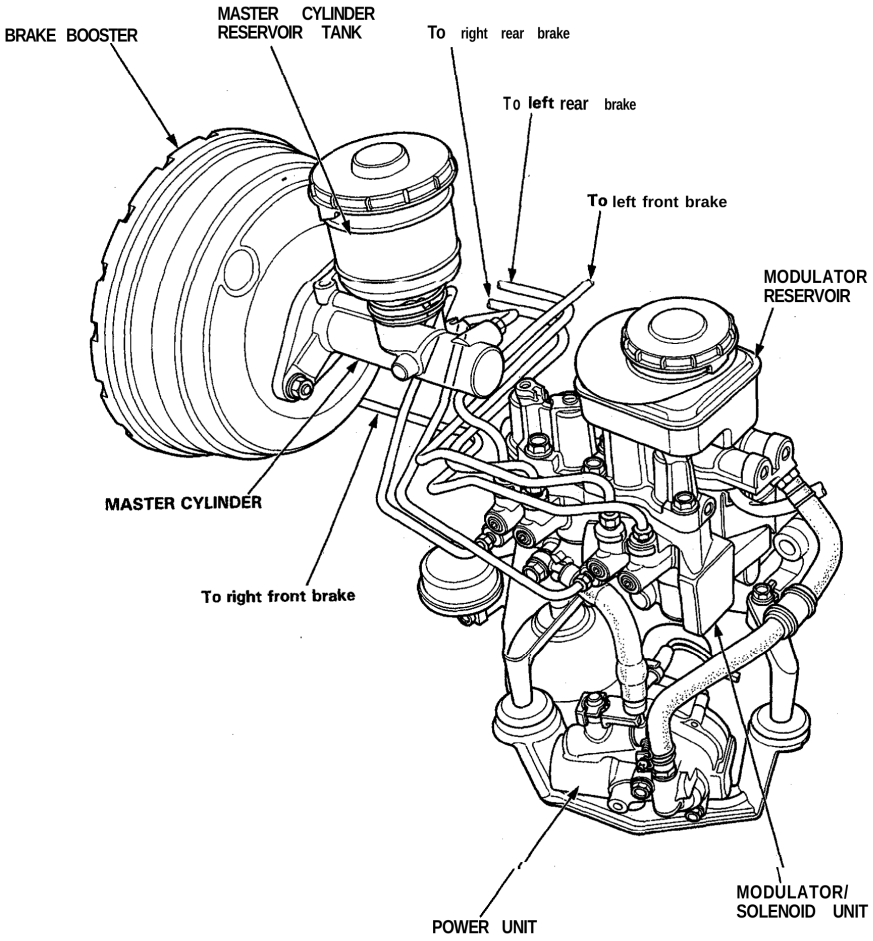


FIGURE 3 — Hydraulic connections of the early system (factory manual, Section 19): the lines between the master cylinder, modulator/solenoid unit, power unit and the wheels.
図3 — 初期型システムの油圧接続（純正マニュアル第19章）：マスターシリンダ、モジュレータ／ソレノイドユニット、パワーユニットと各ホイールを結ぶライン。

Step 5 — Remove the old assembly and the front lines
ステップ5 — 古いアッセンブリとフロントラインの取り外し

Detach the **three 14 mm mounting bolts** of the old modulator assembly and lift the complete pump/modulator/accumulator assembly out — carefully: the modulator alone weighs approximately 22 lb (10 kg), the stack is awkward, and the factory manual's caution applies throughout this job: do not damage the brake pipes when working around the spare tire area and the modulator. Have your helper for this lift. Then remove the two **front brake lines** (they are replaced by the kit's new lines; the **rear brake lines stay** — they connect to the new system's distribution). Each front line runs to its wheel well: release it at the flexible hose (hold the hose fitting with the 17 mm wrench, break the flare nut loose with the flare wrench), and release its clips and brackets along the way. The lines pass behind other lines and hoses, so they must be bent gradually, in several places, to come out — bend in gentle curves over a length of pipe, **never a sharp crease**: a kinked line is a cracked line. Clean the front line fender-well brackets while they are empty; they are reused.

古いモジュレータアッセンブリの**14 mm取り付けボルト3本**を外し、ポンプ／モジュレータ／アキュムレータのアッセンブリ一式を持ち上げて取り出します — 注意してください。モジュレータ単体で約22ポンド（10 kg）あり、アッセンブリは扱いにくく、

本作業を通じて純正マニュアルの注意が当てはまります。スペアタイヤ周辺やモジュレータ付近で作業する際は、ブレーキパイプを損傷しないでください。この持ち上げには助手を付けてください。次に、**フロントブレーキライン2本**を取り外します（キットの新しいラインに交換されます。**リアブレーキラインは残ります** — 新しいシステムのディストリビューションに接続されます）。各フロントラインはホイールウェルへ通じています。フレキシブルホースのところで外し（ホースフィッティングを 17 mmレンチで保持し、フレアナットをフレアレンチで緩めます）、途中のクリップとブラケットを外します。ラインは他のラインやホースの裏を通っているため、取り出すには数か所で徐々に曲げる必要があります — パイプの長さにわたって緩やかなカーブで曲げ、**決して鋭く折らないでください**。折れたラインは割れたラインです。空になったフロントラインのフェンダウェルブラケットは再使用するため、清掃しておきます。

Disposing of the old accumulator: it still contains high-pressure nitrogen gas even after Step 2 (Step 2 released the fluid pressure, not the gas). The factory manual's disposal method: secure the accumulator in a vise with its relief plug pointing straight up, slowly turn the plug 3½ turns, wait 3 minutes for all pressure to escape, then remove the plug completely and dispose of the unit. Never puncture it, heat it, or throw it in a fire.

古いアキュムレータの廃棄： ステップ2の後でも、高圧の窒素ガスが残っています（ステップ2で抜いたのはフルードの圧力であり、ガスではありません）。純正マニュアルの廃棄方法は次のとおりです。アキュムレータを万力に固定し、リリーフプラグを真上に向け、プラグをゆっくり3回転半回し、すべての圧力が抜けるまで3分間待ち、プラグを完全に外してユニットを廃棄します。穴を開けたり、加熱したり、火中に投じたりしないでください。

Step 6 — Bench-build the new unit
ステップ6 — 新しいユニットのベンチ組み立て

Build the new assembly on the bench, where you can see everything: press the three rubber mounts (57101-S2A-003) into the modulator, set **your** modulator onto the kit's bracket (57116-SL0-000) with the supplied mounting bolts (57102-S2A-003 × 2), and fit the proportioning valve (46210-SL0-003) on its bracket (46215-SL0-000). The modulator's ports on top are stamped with their wheel positions (FL / FR / RL / RR); the proportioning valve sits below the modulator in the assembly.

新しいアッセンブリは、すべてが見えるベンチの上で組み立てます。ゴムマウント3個（57101-S2A-003）をモジュレータに圧入し、**お客様の**モジュレータをキットのブラケット（57116-SL0-000）に付属の取り付けボルト（57102-S2A-003 ×2）で取り付け、プロポーショニングバルブ（46210-SL0-003）をそのブラケット（46215-SL0-000）に取り付けます。モジュレータ上面のポートにはホイール位置（FL / FR / RL / RR）が刻印されています。プロポーショニングバルブはアッセンブリ内でモジュレータの下方に位置します。

Then pre-fit the pipes to the unit **on the bench** — all of the modulator lines except the two master cylinder lines, which are fitted last, in the car (Step 8). Which pipe goes where:

次に、ユニットへのパイプを**ベンチ上で**仮組みします — マスターシリンダのライン2本を除くすべてのモジュレータラインです。その2本は最後に車両側で取り付けます（ステップ8）。各パイプの行き先は次のとおりです：

Pipe	Connects
46372	Modulator to the new distribution block
46373	Modulator to the new distribution block

Pipe	Connects
46374	Modulator to the master cylinder (fitted last)
46375	Modulator to the master cylinder (fitted last)
46376	Right front brake line
46377	Left front brake line
46378	Modulator to the distribution on the fender well
46379	Modulator to the distribution on the fender well

パイプ	接続先
46372	モジュレータ → 新しいディストリビューションブロック
46373	モジュレータ → 新しいディストリビューションブロック
46374	モジュレータ → マスターシリンダ（最後に取り付け）
46375	モジュレータ → マスターシリンダ（最後に取り付け）
46376	右フロントブレーキライン
46377	左フロントブレーキライン
46378	モジュレータ → フェンダウェル上のディストリビューション
46379	モジュレータ → フェンダウェル上のディストリビューション

Two rules for every flare fitting in this job. **First, threading:** start every flare nut by hand. A fitting that does not spin in easily and straight is cross-threading — back it out and start again; never force it. **Second, torque:** the factory service manual specifies **19 N·m (14 lb-ft)** for the brake pipe flare nuts (the 10×1.0 and 12×1.0 fittings at the master cylinder and the modulator unit alike), applied with a flare-nut crowfoot socket on a torque wrench. Some lines may need slight bending to align with their ports — bend gradually as in Step 5, never crimp. Leave several fittings finger-loose for now if final torquing will be easier once the unit is in the car; you will torque everything in Step 8, and check it all again in Step 13. One honest limit: no factory source publishes a torque for the late modulator's own bracket bolts or the proportioning valve bracket hardware in this kit — the 19 N·m figure belongs to the pipe fittings only, and must not be borrowed for other bolts. Tighten the bracket hardware firmly and evenly, and check it in Step 13.

本作業のすべてのフレアフィッティングには2つの規則があります。**第一に、ねじ込み：** すべてのフレアナットは手で回し始めてください。スムーズにまっすぐ入らないフィッティングは斜めに入っています — 戻してやり直してください。決して力任せにしないでください。**第二に、トルク：** 純正サービスマニュアルは、ブレーキパイプのフレアナットに **19 N·m（14 lb-ft）**を指定しています（マスターシリンダとモジュレータユニットの10×1.0および12×1.0フィッティング）。フレアナット用クロウフットソケットをトルクレンチに付けて締めます。ポートに合わせるためにラインをわずかに曲げる必要がある場合があります — ステップ5と同様に徐々に曲げ、決してつぶさない

でください。ユニットを車両に載せてからの方が最終トルクをかけやすいフィッティングは、今は指で軽く締めた状態にしておいて構いません。すべてはステップ8でトルクをかけ、ステップ13で再確認します。正直にお伝えする制約が1つあります。本キットの後期モジュレータ自体のブラケットボルトやプロポーショニングバルブのブラケットハードウェアについて、純正資料にトルクの公表はありません — 19 N·mという数値はパイプフィッティング専用であり、他のボルトに流用してはいけません。ブラケットハードウェアはしっかりと均等に締め、ステップ13で確認してください。

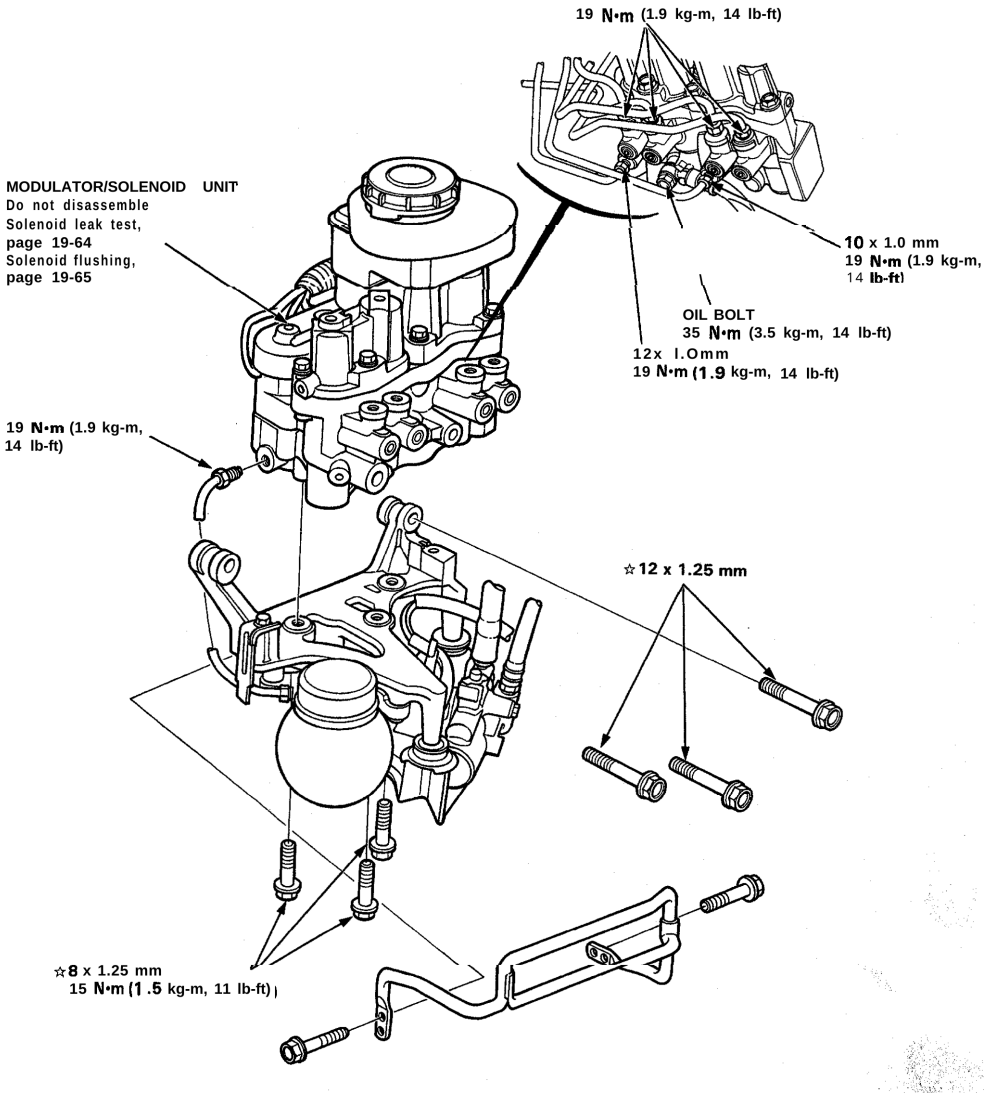


FIGURE 4 — Modulator/solenoid unit index and torques (factory manual, Section 19): the 19 N·m pipe fitting specification used throughout this job.

図4 — モジュレータ／ソレノイドユニットのインデックスとトルク（純正マニュアル第19章）：本作業全体で使用するパイプフィッティングの19 N·m指定。

Step 7 — Install the new front lines

ステップ7 — 新しいフロントラインの取り付け

Feed each new front line (46376 right, 46377 left) into place along the route the old line took, caps on until the pipe is through. Where the lines pass through the fender wells, straighten the bends to pass them, fit the new fender well grommets supplied with the kit, then re-form the bends gently down into the wheel well and seat the lines into their clips and the cleaned original brackets. Connect each line at the flexible hose — hold the hose fitting with the 17 mm wrench and snug the

flare nut with the flare wrench — but leave the final positioning loose for now: the lines' alignment is settled in Step 8, once the modulator assembly is in and the passenger-side line is clipped to the firewall. Do not fit the final retaining clips until each fitting has been aligned and partially threaded.

新しいフロントライン（46376が右、46377が左）を、古いラインが通っていた経路に沿って、キャップを付けたまま通します。ラインがフェンダウェルを通過する箇所では、曲げを伸ばして通し、キット付属の新しいフェンダウェルグロメットを取り付け、次に曲げを緩やかに戻してホイールウェルへ下ろし、ラインをクリップと清掃した純正ブラケットに収めます。各ラインをフレキシブルホースに接続します — ホースフィッティングを17
mmレンチで保持し、フレアナットをフレアレンチで締めます — が、最終的な位置決めは今は緩いままにしておきます。ラインの位置合わせは、モジュレータアッセンブリが入り、助手席側のラインがファイアウォールにクリップされた後、ステップ8で確定します。各フィッティングの位置が合い、部分的にねじ込まれるまでは、最終の保持クリップを取り付けないでください。

Step 8 — Set the assembly in and connect the lines
ステップ8 — アッセンブリの搭載とラインの接続

Before you bolt the bracket down, one routing task is far easier done first: guide the harness's modulator connector up from below, positioning it between the modulator mounting bracket and the inner fender, ready to connect in Step 9 — once the assembly is bolted in, that gap is hard to reach. Then set the bench-built assembly into the front compartment on its mounting and secure the bracket. Connect the lines: the pre-fitted pipes are distributed to their destinations (distribution block, fender-well distribution, front lines), and the **two master cylinder lines (46374 and 46375) are fitted last**. As each fitting finds its port: hand-start it (Step 6's rule), align the pipe so the nut runs straight, then torque to **19 N·m** with the crowfoot. Fit the new plastic spacer clips — three on the lines passing under the modulator, four on the master cylinder side of the modulator. Finally readjust the front lines from the fender wells to meet the caliper flex lines exactly, and fit their retaining clips now that every fitting is aligned and threaded.

ブラケットをボルトで固定する前に、先に済ませるとはるかに楽な配線作業が1つあります。ハーネスのモジュレータコネクタを下から通し、モジュレータ取り付けブラケットとインナーフェンダの間に位置させ、ステップ9で接続できる状態にしておきます — アッセンブリを固定した後では、その隙間には手が届きにくくなります。次に、ベンチで組み立てたアッセンブリをフロントコンパートメントの取り付け位置に載せ、ブラケットを固定します。ラインを接続します。仮組みしたパイプは各行き先（ディストリビューションブロック、フェンダウェルのディストリビューション、フロントライン）へ配り、**マスターシリンダのライン2本（46374と46375）は最後に取り付けます**。各フィッティングがポートに合うたびに、手で回し始め（ステップ6の規則）、ナットがまっすぐ進むようパイプの位置を合わせ、クロウフットで**19
N·m**にトルクをかけます。新しい樹脂スペーサクリップを取り付けます — モジュレータの下を通るラインに3個、モジュレータのマスターシリンダ側に4個です。最後に、フロントラインをフェンダウェル側から調整してキャリパのフレックスラインに正確に合わせ、すべてのフィッティングの位置とねじ込みが確定したここで、保持クリップを取り付けます。

Step 9 — Run the harness (no grommet cutting)
ステップ9 — ハーネスの配線（グロメットは切らない）

The conversion harness has to travel from the ALB computer's connectors behind the glove box, through the firewall, to the modulator. Its connectors are too large to pass the factory grommet — so the harness **splits at a small connector part-way along its length**: separate it there, feed the

smaller part through the grommet, and rejoin it on the other side. Do not cut the grommet, and do not cut the harness. Route the front-compartment side of the harness to the modulator **before** everything else is refitted around it, and plug it into the modulator: lift the connector's orange locking clip, seat the connector fully, then press the locking clip firmly back down. In the cabin: connect the harness's white connectors to the connectors you removed from the ALB computer in Step 3 — the connectors have different pin counts and cannot be mixed up. Mount the harness's relay securely behind the glove box (in the space around the instrument rack) so it cannot rattle or chafe, put the ground ring terminal on an existing bolt, and leave the diagnostic leads accessible behind the carpet — they are how the system is checked later. Secure the harness along its run so no connector can move or rub. Finally, the four now-obsolete solenoid connectors from the old system: connect them to each other and slide them back onto the solenoid mounting bracket, de-energised and out of the way.

コンバージョンハーネスは、グローブボックス裏のALBコンピュータのコネクタから、ファイアウォールを通って、モジュレータまで到達しなければなりません。そのコネクタは大きく、純正グロメットを通りません — そのためハーネスは **全長の途中にある小さなコネクタで分割できます**。そこで分離し、小さい方をグロメットに通し、反対側で再びつなぎます。グロメットを切らないでください。ハーネスも切らないでください。ハーネスのフロントコンパートメント側は、周囲のすべてが戻される**前に**モジュレータへ配線し、モジュレータに差し込みます。コネクタのオレンジ色のロッククリップを持ち上げ、コネクタを完全に収め、ロッククリップをしっかりと押し戻します。室内では、ハーネスの白いコネクタを、ステップ3でALBコンピュータから外したコネクタに接続します — コネクタはピン数が異なるため、間違えることはありません。ハーネスのリレーは、グローブボックスの裏（インストルメントラック周辺のスペース）に、がたついたり擦れたりしないよう確実に固定し、グラウンドのリング端子を既存のボルトに取り付け、診断用リードはカーペットの裏でアクセスできるようにしておきます — 後でシステムを確認する手段です。ハーネスは経路に沿って固定し、どのコネクタも動いたり擦れたりしないようにします。最後に、旧システムの不要になったソレノイドコネクタ4つは、互いに接続し、ソレノイド取り付けブラケットへ戻して収めます — 通電せず、邪魔にならない状態にします。

Step 10 — The indicator light relay (1995–1999) and the 40 A fuse
ステップ10 — 警告灯リレー（1995〜1999年）と40 Aヒューズ

1995–1999 cars: the ABS indicator light relay must be replaced with the relay included in this kit. Without it, the ABS indicator light on the dashboard will remain illuminated at all times — not merely an annoyance, because a lamp that is always on can no longer warn you about the system, and it is your diagnostic tool (Step 13). Fit the kit's relay in place of the original. **All cars:** check the ALB 40 A fuse. A failing old ABS system typically damages this fuse, and it can look good and be bad — if yours is in any doubt, replace it. It costs little and it is the system's main power feed.

1995〜1999年の車両： ABS警告灯リレーを、本キット付属のリレーに交換しなければなりません。これを行わないと、ダッシュボードのABS警告灯が常時点灯したままになります — 単なる煩わしさではありません。常時点灯するランプはシステムの異常を知らせることができなくなり、それはお客様の診断ツールだからです（ステップ13）。キットのリレーを元のものと交換して取り付けてください。**すべての車両：** ALB 40 A ヒューズを確認してください。故障した古いABSシステムは通常このヒューズを損傷させ、外観が正常でも不良の場合があります。少しでも疑わしい場合は交換してください。安価であり、システムの主電源供給です。

Step 11 — Refit everything
ステップ11 — すべての復旧

Reverse of Steps 1 and 3, in this order: in the cabin, refit the subwoofer foot plate, the ventilation duct, the dashboard door vents and the glove box. In the front compartment, refit the ventilation fan housing and reconnect its electrical connectors, replace the drain duct, reposition the sub-relay box, reconnect the battery (positive terminal first, then negative — the reverse of removal), and refit the spare tire and carrier once Step 13's leak check has passed underneath it. Before you bleed: walk the whole job once — every flare fitting torqued (Step 8), every electrical connector seated, the harness secured, nothing left unplugged that should be plugged.

ステップ1と3の逆の順序で行います。室内では、サブウーファのフットプレート、換気ダクト、ダッシュボードのドアベント、グローブボックスを戻します。フロントコンパートメントでは、換気ファンハウジングを戻してその電気コネクタを再接続し、ドレンダクトを戻し、サブリレーボックスを元の位置に戻し、バッテリーを再接続し（プラス端子から、次にマイナス — 取り外しの逆です）、ステップ13の漏れ確認がその下で完了した後に、スペアタイヤとキャリアを戻します。エア抜きの前に、作業全体を一度見直してください — すべてのフレアフィッティングにトルクがかかっていること（ステップ8）、すべての電気コネクタが収まっていること、ハーネスが固定されていること、差すべきものが差さっていない状態で残っていないこと。

Step 12 — Fill and bleed the brakes
ステップ12 — ブレーキフルードの充填とエア抜き

Fill the master cylinder reservoir with fresh DOT 3 or 4 fluid and keep it full — the manual's rule is that the reservoir must be full at the start and checked after bleeding each caliper; never let it run dry, or air enters the master cylinder and you start again. If the master cylinder drained completely during the job, bench-bleed it first: secure it in a vice, fit the two old master cylinder lines bent to loop back into the reservoir, fill the reservoir, and work the pushrod with the end of a screwdriver to circulate fluid until no air bubbles remain; then seal its ports with plugs until reconnection.

マスターシリンダリザーバに新しいDOT 3またはDOT
4フルードを満たし、満たした状態を保ちます — マニュアルの規則では、リザーバは開始時点で満たし、各キャリパのエア抜き後に確認しなければなりません。決して空にしないでください。空になるとマスターシリンダに空気が入り、やり直しになります。作業中にマスターシリンダが完全に空になった場合は、先にベンチでエア抜きを行います。万力に固定し、古いマスターシリンダライン2本をリザーバへ戻るよう曲げて取り付け、リザーバを満たし、ドライバーの端でプッシュロッドを動かしてフルードを循環させ、空気の泡が出なくなるまで続けます。その後、再接続までポートをプラグで塞ぎます。

The converted system bleeds exactly like a normal NSX — it shares the master cylinder reservoir and needs **no separate ABS bleeding procedure**; the old system's pressurised checker bleed is gone with the old system. A pressure bleeder is the easiest method; a vacuum bleeder works (air can be drawn past bleeder screw threads — a little care there is normal), and the factory pedal method works with a helper:

換装後のシステムは、通常のNSXとまったく同じようにエア抜きできます — マスターシリンダのリザーバを共用し、**ABS専用のエア抜き手順は不要です**。旧システムの加圧式チェッカーエア抜きは、旧システムとともに無くなりました。プレッシャーブリーダが最も簡単な方法です。バキュームブリーダも使えます（ブリーダスクリュのねじ山から空気を吸うことがあります —
その点の注意は通常のことです）。そして純正のペダル方式は助手とともに行えます：

1. Have your helper slowly pump the brake pedal several times, then apply steady pressure and hold it. 助手にブレーキペダルをゆっくり数回踏んでもらい、次に一定の圧力をかけて保持しても

らいます。 2. Loosen the caliper's bleed screw to let air and fluid escape, then tighten it securely (bleed screw torque: 9 N·m) before your helper releases the pedal. キャリパのブリーダスクリュを緩めて空気とフルードを逃がし、助手がペダルを離す前に確実に締めます（ブリーダスクリュのトルク： 9 N·m）。 3. Repeat at each wheel, in the factory sequence, until no air bubbles appear in the fluid: 各ホイールで、純正の順序で、フルードに空気の泡が現れなくなるまで繰り返します：

Bleeding sequence (factory service manual): 1 — Rear Right, 2 — Front Left, 3 — Rear Left, 4 — Front Right.

エア抜きの順序（純正サービスマニュアル）： 1 — 右リア、 2 — 左フロント、3 — 左リア、4 — 右フロント。

Set your expectations honestly: after a conversion, one round is rarely enough. A pedal that is still soft after the first full round is the documented norm for this job, not proof that something is wrong — several rounds (three or four is not unusual) may be needed before the pedal is firm and bubble-free at every wheel. Do not push the pedal to the floor during bleeding (an old master cylinder can be damaged travelling past its normal stroke), keep the reservoir topped up between wheels, and never reuse fluid that has been bled out.

期待値を正直に設定してください。換装後のエア抜きでは、1回で済むことは稀です。最初の全周の後にペダルがまだ柔らかいことは、本作業で記録されている通常の状態であり、何かが誤っている証拠ではありません — ペダルがしっかりし、すべてのホイールで泡が出なくなるまでに、複数回（3〜4回も珍しくありません）が必要な場合があります。エア抜き中にペダルを床まで踏まないでください（古いマスターシリンダは通常のストロークを超えて動くと損傷する場合があります）。ホイールごとにリザーバを補充し、抜き取ったフルードは再使用しないでください。

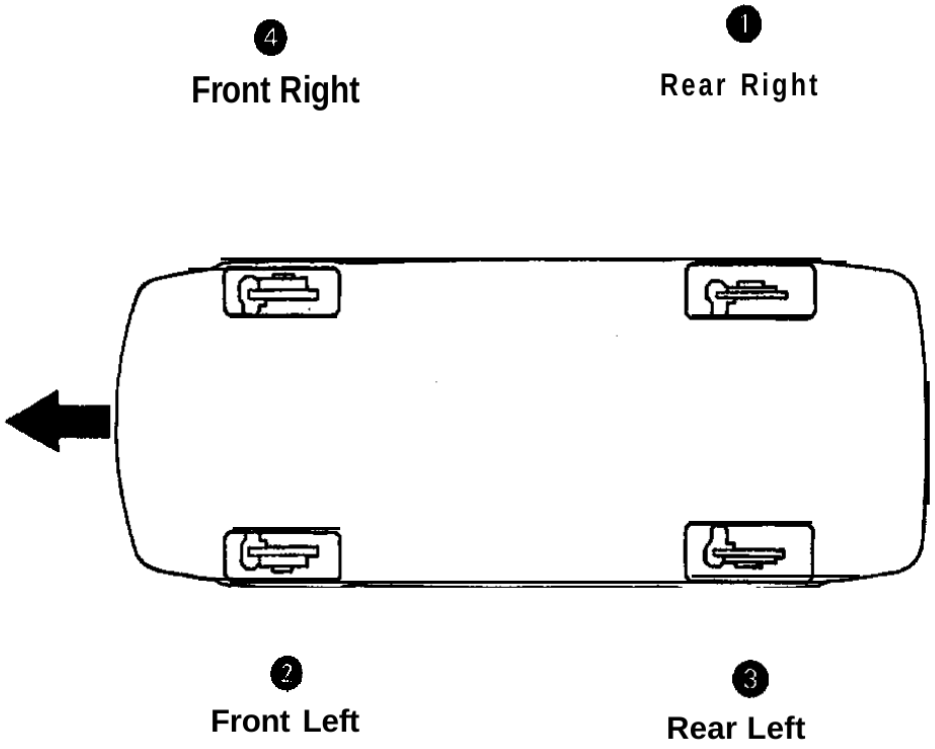


FIGURE 5 — The factory bleeding sequence (factory manual, Section 19): rear right, front left, rear left, front right.
図5 — 純正のエア抜き順序（純正マニュアル第19章）：右リア、左フロント、左リア、右フロント。

Step 13 — Final checks
ステップ13 — 最終確認

Start the engine. Every warning lamp must behave as stock: the ABS (ALB) lamp lights with the ignition and goes out, and stays out. A lamp that stays on means a fault to find — with this kit's harness, the converted car keeps factory-style self-diagnosis: ABS faults are read as blink codes on the ALB lamp via the blue service connector at the passenger footwell, exactly as on the original system, and a Honda/Acura dealer can read the car as a 2000+ model. Then, before driving: **check every single fitting you touched for leaks** — all eight pipe connections, the master cylinder lines, the front hose joints — with the system pressurised by a firm pedal. Any weep means that fitting comes apart, its seats are inspected, and it is reconnected and re-torqued; do not simply tighten and hope. Only when every joint is dry and the pedal is firm do you road-test: confirm normal braking first at low speed, then that the ABS operates (a firm stop on a safe, open surface — you should feel the pedal pulse and the car stay straight). If the lamps behave, the pedal is firm and nothing leaks, the conversion is complete.

エンジンを始動します。すべての警告灯が純正どおりに動作しなければなりません。ABS（ALB）ランプはイグニッションで点灯し、消え、そのまま消えた状態を保ちます。点灯したままのランプは、見つけるべき異常を意味します —
本キットのハーネスにより、換装後も工場式の自己診断が維持されます。
ABSの異常は、助手席足元の青いサービスコネクタを介して、 ALBランプの点滅コードとして読み取れます。これは元のシステムとまったく同じ方法であり、ホンダ／アキュラのディーラーは車

両を2000年以降のモデルとして診断できます。次に、運転の前に、**触れたすべてのフィッティングの漏れを確認します** —
パイプ接続8か所すべて、マスターシリンダのライン、フロントホースのジョイント — ペダルを強く踏んでシステムを加圧した状態で確認します。にじみがあれば、そのフィッティングを外し、座面を点検し、再接続してトルクをかけ直します。単に締めて期待するだけではいけません。すべてのジョイントが乾き、ペダルがしっかりして初めて、走行テストを行います。まず低速で通常のブレーキを確認し、次にABSの作動を確認します（安全で開けた場所での強い制動 — ペダルの脈動を感じ、車両はまっすぐ止まるはずです）。ランプが正常に動作し、ペダルがしっかりし、漏れがなければ、換装は完了です。

Appendix (optional) — Removing the ALB computer

付録（任意） — ALBコンピュータの取り外し

Step 3's default leaves the ALB computer in place, unplugged. If you want it out — the space it leaves is a tidy home for the harness and its relay — MITA's method is: the computer is held by **three 10 mm bolts**. One is on the right side, adjacent to the connector side; the second, on the left, is reached through the firewall opening; the third is on the right side close to the firewall, behind a wire harness, and needs a ¼" flex drive to reach. Remove the harness push-pin strap from the left-side mounting tab of the rack, bend the tab aside, and slide the computer out. Afterwards, bend the tab back to its original position and refit the harness's push-pin strap.

ステップ3の標準では、ALBコンピュータはコネクタを抜いた状態で残します。取り外したい場合 — 空いたスペースはハーネスとリレーの収まりの良い置き場所になります —
MITAの方法は次のとおりです。コンピュータは**10 mmボルト 3本**で固定されています。1本は右側、コネクタ側に隣接しています。2本目は左側にあり、ファイアウォールの開口部からアクセスします。3本目は右側のファイアウォール近くにあり、ワイヤハーネスの裏にあるため、¼インチのフレックスドライブが必要です。ラック左側の取り付けタブからハーネスのプッシュピンストラップを外し、タブを脇へ曲げ、コンピュータをスライドさせて取り出します。その後、タブを元の位置に戻し、ハーネスのプッシュピンストラップを戻します。

Troubleshooting
トラブルシューティング

Problem	What to check
The ABS lamp stays on after the job	On a 1995–1999 car, was the kit's indicator light relay fitted (Step 10)? Is the 40 A fuse sound (Step 10)? Then read the blink codes via the blue service connector (Step 13) — the system is telling you where to look.
The pedal is soft after bleeding	The documented norm after this conversion — bleed again, in the factory sequence, with the reservoir kept full (Step 12). Check for a weeping fitting drawing air (Step 13) before assuming the worst.
A flare fitting weeps	Do not just tighten it further. Take it apart, inspect both seats for damage or dirt, reconnect, hand-start it straight, and re-torque to 19 N·m (Steps 6/8).

Problem	What to check
A flare nut will not start by hand	It is cross-threading or the pipe is misaligned. Back it out, align the pipe so the nut runs straight, and start again — never force it (Step 6).
The warning lamps behave, but the car pulls under braking	Stop driving it. Recheck for a leak or an unbled corner (Steps 12–13), and confirm each pipe went to its stamped port (Step 6's table).
The traction control no longer works	That is the conversion itself, not a fault: early ABS and TCS are linked, and the conversion ends TCS operation (see "The product").
You cannot release the accumulator pressure	Do not proceed and do not improvise around it. The Bleeder T-Wrench (Step 2) is the tool for the job; a workshop that services early NSXs can release the pressure for you.

症状	確認すること
作業後もABSランプが点灯したまま	1995〜1999年の車両では、キットの警告灯リレーを取り付けましたか（ステップ10）。40 Aヒューズは正常ですか（ステップ10）。次に青いサービスコネクタで点滅コードを読み取ってください（ステップ13）— システムが確認すべき場所を教えています。
エア抜き後もペダルが柔らかい	本換装では記録されている通常の状態です — リザーバを満たし続けながら、純正の順序で再度エア抜きを行ってください（ステップ12）。最悪の事態を想定する前に、空気を吸うにじみのあるフィッティングがないか確認してください（ステップ13）。
フレアフィッティングからにじむ	ただ締め増ししないでください。外して、両方の座面に損傷や汚れがないか点検し、再接続し、手でまっすぐ回し始め、19 N·mにトルクをかけ直します（ステップ6/8）。
フレアナットが手で回し始められない	斜めに入っているか、パイプの位置がずれています。戻して、ナットがまっすぐ進むようパイプの位置を合わせ、やり直してください — 決して力任せにしないでください（ステップ6）。
警告灯は正常だが、制動時に車両が片寄る	運転を中止してください。漏れやエア抜き不足のホイールがないか再確認し（ステップ12〜13）、各パイプが刻印されたポートに接続されているか確認してください（ステップ6の表）。
トラクションコントロールが作動しない	それは換装自体の結果であり、不具合ではありません。初期型のABSとTCSは連動しており、換装によりTCSの作動は終了します（「製品について」参照）。
アキュムレータの圧力を抜けない	先に進まず、回避策を即興で考えないでください。ブリーダTレンチ（ステップ2）がその作業の工具です。初期型NSXを整備する工場であれば、減圧を行ってもらえます。

Questions

お問い合わせ

If anything in this guide does not match your car, or a part does not fit as described, stop and contact us before forcing anything: support@mitamotorsports.com. On brake work, a question asked before a fitting opens is always cheaper than one asked after.

本ガイドの記述とお客様の車両が一致しない場合、または部品が説明どおりに収まらない場合は、無理をせず作業を止め、こちらまでご連絡ください： support@mitamotorsports.com。ブレーキの作業では、フィッティングを開ける前に尋ねる質問は、開けた後に尋ねる質問よりも常に安く済みます。

MITA Motorsports — Technical Division MITA Motorsports — テクニカル部門

Sources: Honda/Acura NSX factory service manual, Section 19 (Brakes) — Special Tools (p. 19-2: Bleeder T-Wrench 07HAA-SG00100 / 07HAA-SG00101); Illustrated Index (p. 19-3: component locations; the accumulator high-pressure nitrogen warning); Bleeding (p. 19-10: DOT 3 or 4 only, do not mix brands, reservoir kept full, the pedal method, and the bleeding sequence figure — 1 Rear Right, 2 Front Left, 3 Rear Left, 4 Front Right); Master Cylinder and Brake Booster Index/Torque (p. 19-12: pipe fittings 10×1.0 and 12×1.0 at 19 N·m); Brake Hoses/Pipes (p. 19-26: master cylinder-to-line 19 N·m, 6-way joint 19 N·m, bleed screw 9 N·m); Hydraulic Connections (p. 19-61); Relieving Accumulator/Line Pressure (p. 19-62: the five-step Bleeder T-Wrench procedure; maintenance bleeder 5.5 N·m); Modulator/Solenoid Unit Index/Torque (p. 19-63: pipe fittings 19 N·m; do not damage the brake pipes caution); Power Unit (p. 19-66: fluid and cleanliness cautions); Accumulator/Pressure Switch (pp. 19-67/68: depressurise before disassembly; accumulator removal and the vise-and-plug disposal method); Wiring/Connector Location (p. 19-40: ALB 40 A fuse); Control Unit Replacement (p. 19-70: the ALB control unit's position behind the glove box). The manual's ALB-Checker pressurised bleeding (p. 19-69) applies to the removed system only and is not used. MITA's product page for the ABS Conversion Kit and MITA's own step-by-step installation document for this conversion — the kit contents and genuine part numbers, the preparation and disassembly sequence, the optional ALB computer removal, pipe destinations, bench assembly order (master cylinder lines last), spacer clip placement, harness connector routing, the four obsolete solenoid connectors, bench bleeding the master cylinder, and the flare fitting torque of 14 lb-ft (which agrees with the manual's 19 N·m). MITA product knowledge: the modulator is no longer supplied (discontinued), only genuine NSX modulators are suitable, the current harness splits at a mid-harness connector for the firewall grommet and carries the genuine error check connector (factory-style blink-code diagnosis retained), the TCS consequence of the conversion, and the genuine-modulator identification (etched serial beginning "H"; barcode sticker 57105-SL0 010; "J50" units are a different model's and are not suitable).

出典： ホンダ／アキュラ NSX 純正サービスマニュアル第19章（ブレーキ）— 特殊工具（19-2ページ： ブリーダTレンチ 07HAA-SG00100 / 07HAA-SG00101）、イラスト付き索引（19-3 ページ： 部品の位置、アキュムレータの高圧窒素に関する警告）、エア抜き（19-10ページ： DOT 3または4のみ、ブランドの混合禁止、リザーバを満たしておくこと、ペダル方式、およびエア抜き順序の図 — 1 右リア、2 左フロント、3 左リア、 4 右フロント）、マスターシリンダとブレーキブースタの索引／トルク（19-12ページ： パイプフィッティング10×1.0および 12×1.0に19 N·m）、ブレーキホース／パイプ（19-26ページ：マスターシリンダ〜ライン19 N·m、6ウェイジョイント19 N·m、ブリーダスクリュ9

N·m）、油圧接続（19-61ページ）、アキュムレータ／ライン圧力の解放（19-62ページ：
ブリーダTレンチによる5ステップの手順、メンテナンスブリーダ5.5
N·m）、モジュレータ／ソレノイドユニットの索引／トルク（19-63 ページ：
パイプフィッティング19
N·m、ブレーキパイプを損傷しないことの注意）、パワーユニット（19-66ページ：
フルードと清浄さに関する注意）、アキュムレータ／プレッシャスイッチ（19-67/68ページ： 分解前の減圧、アキュムレータの取り外しと万力とプラグによる廃棄方法）、配線／コネクタ位置（19-40 ページ： ALB 40 Aヒューズ）、コントロールユニットの交換（19-70ページ： グローブボックス裏のALBコントロールユニットの位置）。マニュアルのALBチェッカーによる加圧式エア抜き（19-69ページ）は取り外される旧システム専用であり、使用していません。MITAのABSコンバージョンキット商品ページと、本換装に関するMITA独自のステップバイステップ取り付け資料 — キットの内容物と純正部品番号、準備と分解の順序、任意のALB コンピュータ取り外し、パイプの行き先、ベンチ組み立ての順序（マスターシリンダのラインは最後）、スペーサクリップの配置、ハーネスコネクタの配線、不要になったソレノイドコネクタ4つ、マスターシリンダのベンチエア抜き、およびフレアフィッティングのトルク14 lb-ft（マニュアルの19
N·mと一致します）。MITAの製品知識： モジュレータは供給終了（生産終了）のため含まれず、適合するのはNSX純正モジュレータのみであること、現行ハーネスはファイアウォールグロメット通過のために中間コネクタで分割でき、純正エラーチェックコネクタを備えること（工場式の点滅コード診断が維持されます）、換装に伴うTCSの結果、および純正モジュレータの識別（「H」で始まる刻印シリアル、バーコードステッカー57105-SL0
010、「J50」のユニットは別モデル用で適合しません）。