

Silvia



[art] abstraction, representation, design,
molding, portrayal, performance,
modeling, personification, creating,
carving, description, shaping, sculpting,
painting, characterization.
[force] power, energy, dominance, competence,
persistence, will power, potency, determination,
efficiency, authority, impressiveness,
ability, capability, drive, sapience.
[art force] silvia.

SILVIA



'88グッドデザイングランプリ受賞
シルビア Q's

ART FORCE SILVIA

[art] abstraction,
representation,
design, molding,
portrayal, perfor-
mance, modeling,

personification, creating, carving, description,
shaping, sculpting, painting, characterization.
[force] power, energy, dominance, competence,
persistence, willpower, potency, determination,
efficiency, authority, impressiveness, ability,
capability, drive, sapience. [art force] silvia.

美しいものには、独自の雰囲気がある。それは、ただそこにあることによって生まれてくる緊張感であったり。包容力であったり。魅惑的なものであったり。美しさとは、それ自身がつくられたポリシーの表現である。その内面から放たれる、ある種のチカラを感じたとき、その美しさを信じていることができるだろう。エレガントストリームライン。グラマラスフェンダー。流れるような曲線の融合から生まれた魅惑のフォルム。ここに、新しいクルマが誕生した。あなたの感性に共鳴するもの、それがアートフォースだ。

時代は、次のクルマを待っていた。



PHOTO: Q's(アルミロードホイール195/60R15 86Hラジアルタイヤはセットメーカーオプション) #5G7タイムグリーンツートンは特別塗装色



アート之魂。

自らの存在を「アート」で語りかけてくる。
強く、深く、静かに——。
誕生、ニュースペシャルティ・シルビア。
心にとどく、なめらかな面と線。
それは見るものを磁石のようにひきつける。



PHOTO: Q's(アルミロードホイールと195/60R15 86Hラジアルタイヤはセットでメーカーオプション) #5G7ライムグリーンツートンは特別塗装色

内から放つ力。

秘めた力は美しい。
優しくもある。
情感をデザインした緊張感のある膨らみ。
流れるような曲線の知的な融合。
人はそこにアートの本当の意味を知る。

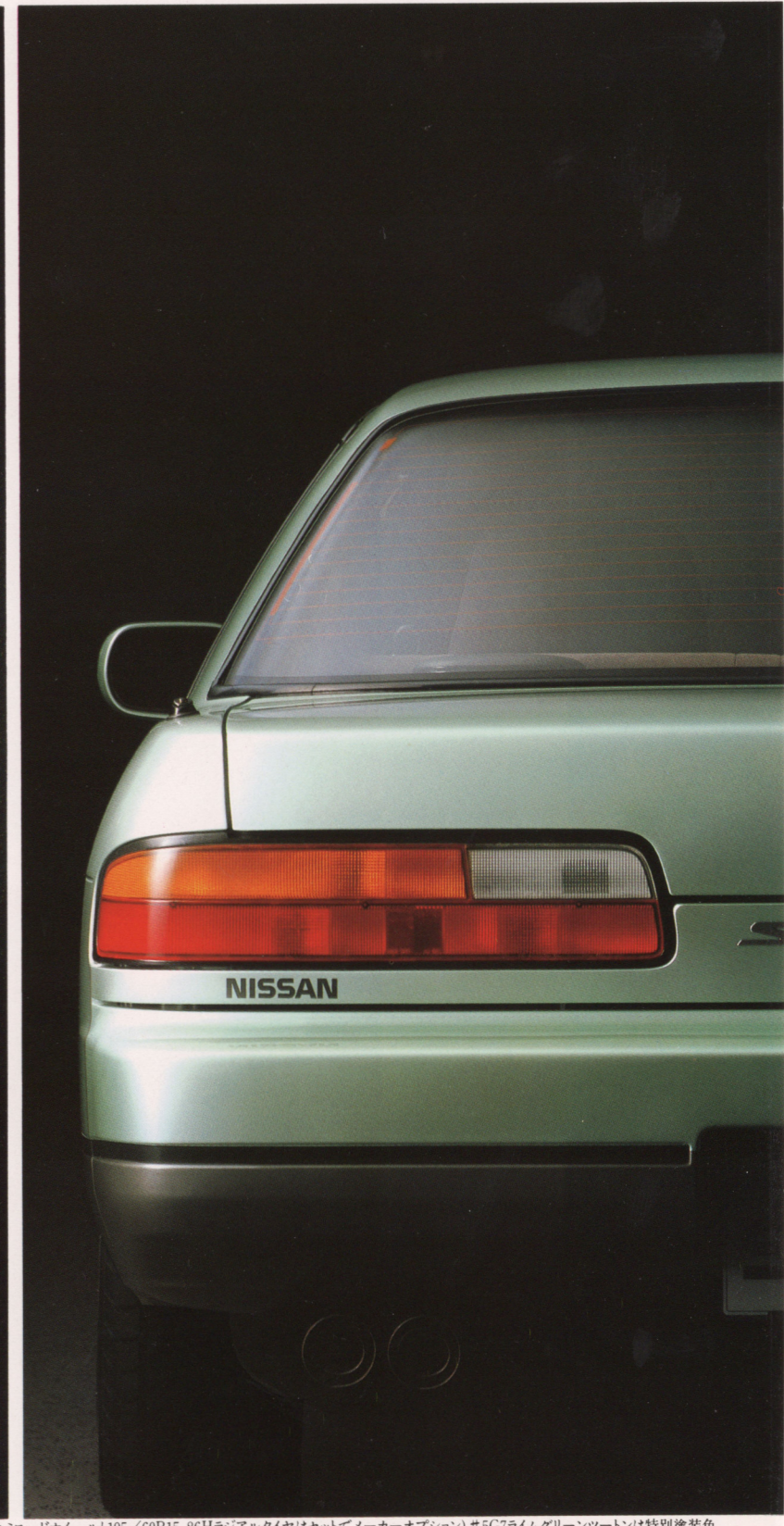


PHOTO: Q's(アルミロードホイールと195/60R15 86Hラジアルタイヤはセットでメーカーオプション) #5G7ライムグリーンツートンは特別塗装色

触発される感性。

このフォルムに触れると、
眠っていた感性が目覚めます。
いつのまにか、無垢になり、
素直な心に戻っている。
クルマとの一体感。
感性がしなやかに反応をはじめている。



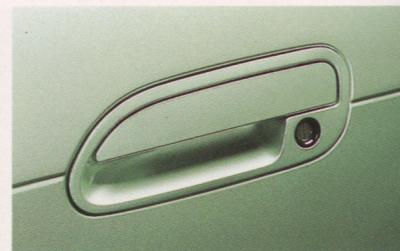
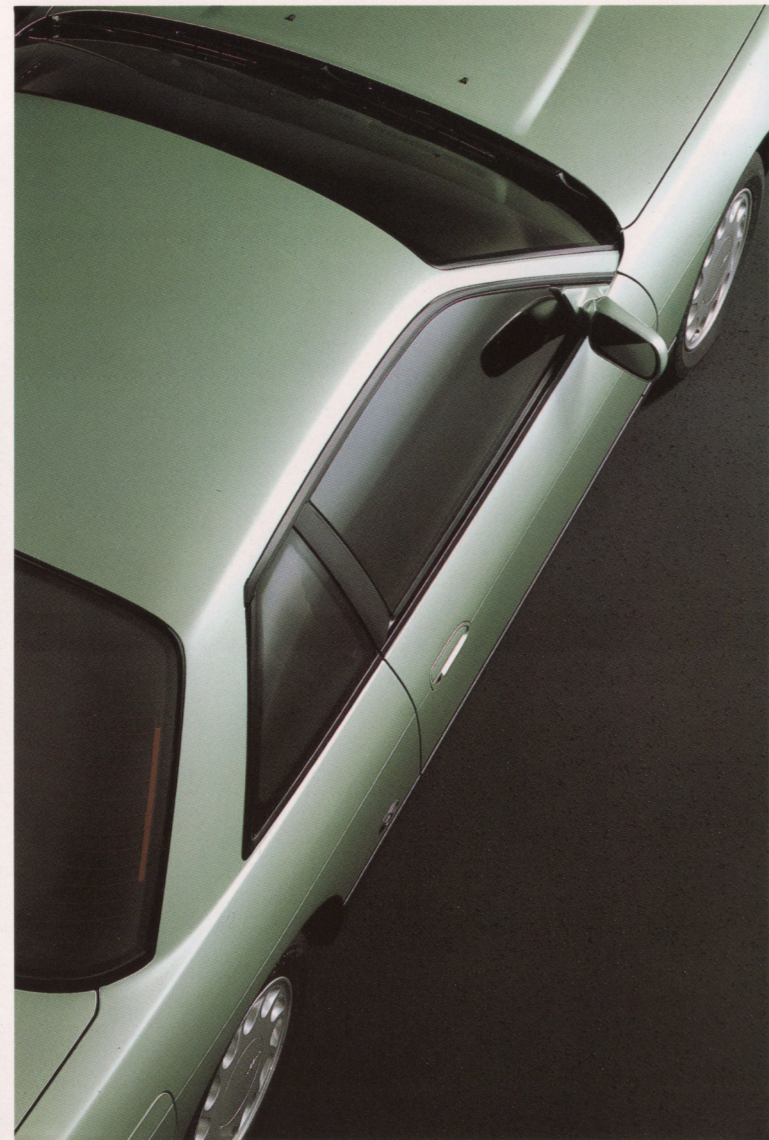
PHOTO: Q's(アルミロードホイール195/60R15 86Hラジアルタイヤはセットメーカーオプション) #5G7ライムグリーンツートンは特別塗装色

やわらかな張力、精緻なディテール。

グラマラスに膨らんだボディの張り——。
精緻なディテールが放つ美しい輝き……。
人の心に深く触れてくるエクステリア。



▲ダイナミックに張りだした(グラマラスフェンダー)



▲高級感あふれるフラッシュサーフエスの(ドアハンドル)



▲ボディに調和したスタイリッシュな(ドアミラー)



▲ワイド&ローを強調した(セパレートテールランプ)



▲流れるようなスピード感の(エレガントストリームライン)



メーカーオプション



▲プロジェクターヘッドランプ(フォグランプ組込み) [Sパッケージ]



▲リヤスポイラー(ハイマウントストップランプ付) [Sパッケージ]



▲アクセントモール [Sパッケージ]



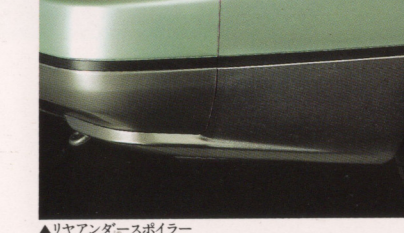
▲電動スライドガラスサンルーフ [Gパッケージ]



▲フロントエアロフォルムバンパー(フォグランプ別売、Q'sに設定)



▲サイドシルプロテクター



▲リヤアンダースポイラー

販売会社オプション部品の適用は、車種・仕様により異なりますので詳しくはオプション部品カタログをご覧ください。

ART FORCE SILVIA

[art] abstraction,
representation,
design, molding,
portrayal, perfor-
mance, modeling,

personification, creating, carving, description,
shaping, sculpting, painting, characterization.
[force] power, energy, dominance, competence,
persistence, willpower, potency, determination,
efficiency, authority, impressiveness, ability,
capability, drive, sapience. [art force] silvia.

美しさに機能が融合すると、デザインはやわらかな曲線をもつ。ウェーブ、カール、ラウンド、カーブ。それらは、人の心に優しく融けこみ、心地よく響き、五感をやわらかく刺激する。人間工学を超えたヒューマンタッチなインテリアに人はあたたかなぬくもりを感じるはずだ。心まで包みこむモダンフォルムシート、手触りも優しいシフトノブ、小さなひとつひとつの備品にまで、まるみのある精緻なつくり。触れるものすべてのデザインが人の気持のためにある。あなたの感性に共鳴するもの、それがアート・フォースだ。

デザインが美しい心をもった。



PHOTO: Q's



心まで密に包む。

やわらかなカーブで構成された
モダンフォルムシート。
パーソナルな空間を彩る、
ヒューマンタッチなインテリア。
二人を優しく包みこむ快適なゾーン。



純になるとき。

サラウンドした運転席と
センターコンソールへの流れに
ア트워크のゆえがある。
若い感性と響きあうハイタッチ感覚……。
その時、人は純になる。



まるみ、そのやわらかさに人間工学の粋。

高品位・高機能でありながら
人のぬくもりがあるデザイン——アート。
やわらかな質感が漂うインテリア。



▲大型で視認性に優れたアナログメーター



▲やわらかな感触のフルパッドステアリング



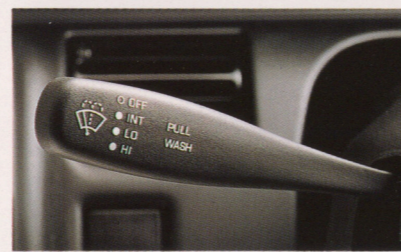
▲運転席からドアへとサラウンドした空間。そしてパートナーに優しいクロス貼りのグローブボックス(写真はQ's)



▲機能的にデザインされたセンターコンソールボックス



▲手に優しいライトスイッチ



▲使いやすいワイパースイッチ



▲アーム式シートベルトガイド(Sパッケージとしてセットオプション)



▲〈フロントウィンドウディスプレイ〉写真は機能説明のためメーターを点灯したもので、実際の運転状態時のものとは異なります。フロントウィンドウの車速表示部分はガラス層の一部で、着色加工やフィルム貼りではありません。

遊び心をくすぐるハイテック感覚
フロントウィンドウディスプレイ(Gパッケージ)
運転することが楽しくなる。シルビアはそんな
遊び心に応じて数々の新機構を採用した。
スピード表示がフロントガラスの右下にも
デジタル表示されるという
「フロントウィンドウディスプレイ」もそのひとつ。
運転中、遠くを見ながらスピードが
確認できるという画期的なシステムだ。
これはデジタルメーターのスピード表示を
ガラスに映し出すというハイテクを駆使した
新機構。見やすさも抜群のうえ、視線の移動が
わずかで済むため安全性にも優れている。
ハイブリッドメーター、イルミネーション
コントロールとセットオプションで用意。



▲スグアてすいといったようなドア内側の〈アームレスト〉と〈パワーウィンドウスイッチ〉(K's, Q's)



▲やわらかな構成の〈ロックノブ内蔵インサイドハンドル〉



▲〈トランク&フューエルリッドオープナー〉



▲〈PROアコースティックフロントスピーカー〉(K's, Q's)



▲〈PROアコースティックリヤスピーカー〉(K's, Q's)



▲〈AM/FM電子チューナー&一体型カセットデッキ(ドルビー対応&メタル対応)〉(K's, Q's)



▲サーフボードなどの長いものも積める〈トランクスルー機構〉

新音楽空間——
PROアコースティックサウンドシステム(K's, Q's)
フロントスピーカーは乗員に向けて
上向きに20度、後方に15度傾斜させてある。
リヤスピーカーは高音を下げることでより
圧迫感を解消し、さらに豊かな臨場感を再現。
この4スピーカーによって
スペシャルティカー・シルビアにふさわしい
自然で迫力のある、
音楽空間を創り上げた。

■販売会社オプション 販売会社オプション部品の適用は、車種・仕様により異なりますので詳しくはオプション部品カタログをご覧ください。



▲CDデッキ



▲DATデッキ



▲アコースティックズームセンタースピーカー



▲オートエアコン



▲クールボックス付オートエアコン



▲アームレストエクステンション(キャプスタ
ド内蔵)



▲スーパーウーハー

メーカーオプション



▲フェザー・タッチ式のAM/FM電子チューナー&一体型カセットデッキ
(電子制御アクティブスピーカーとセットでオプション)



▲電子制御アクティブスピーカー(フロント)



▲電子制御アクティブスピーカー(リヤ)

**電子制御アクティブ
スピーカー**(K's, Q's)
ドアスピーカー(フロント)
ボックスにアンプを内蔵し、
車室内空間の音場特性を
最適にするために周波数特性、
位相特性を制御している。
また、小音量時にも迫力ある
低音をもたせるオートラウドネス
機能ももったアクティブな
スピーカーである。(25W×4)

ART FORCE SILVIA

[art] abstraction, representation, design, molding, portrayal, performance, modeling,

personification, creating, carving, description, shaping, sculpting, painting, characterization. [force] power, energy, dominance, competence, persistence, willpower, potency, determination, efficiency, authority, impressiveness, ability, capability, drive, sapience. [art force] silvia.

走りも美しくあるべきだ。そのためにシルビアはひとつの結論に達した。すなわち「FR」(後輪駆動)である。合理性のFFに対するスペシャルティ・カーとしての余裕=FR。しかも、シルビアが目指した走りには、タイヤの動きを理想的にコントロールする新しいFR用サスペンションが不可欠であった。それが「マルチリンクリヤサスペンション」である。さらに日産独自の4WS——ハイキックHICAS-IIの採用。エンジンはツインカム16バルブを全車に搭載。美しい走りはその心臓と脚にあらわれた。あなたの感性に共鳴するもの、ここにテクノロジーの進歩がある。

テクノロジーは人に優しい。

ENGINE

ファインな走りを生むニューシルビア。全車に、ハイテック高性能ツインカムエンジンを搭載。

二人で味わう華麗な走りのテイスト

小気味よいレスポンス—CA18DEツインカムスペシャルティカーの期待にたがわぬ動力性能をシルビアは有している。速く、美しく走るために採用された新しい高性能エンジン——CA18DE型。

吸気側2個、排気側2個のバルブをクロスフローに配した「ツインカム16バルブ」が軽快なサウンドを囁きながら、滑らかに加速し、スムーズに高速へと伸びていく。生命を吹きこまれた有機体としてクルマを実感するのは、こんな瞬間かもしれない。そのテイストはまさに心地よく思いのままにパワーが楽しめる。また、このエンジンには多くのハイテクノロジーが集約されている。9.5という高圧縮比化、電子制御可変吸気コントロール(NICS)、電子配電点火システム(NDIS)と白金プラグの採用、ハイドロリックバルブリフターなどがそれである。さらに、ベアリングビームの採用やシリンダーブロックの強化などによって静粛性もいちだんと向上。俊敏な走りから、気分よいクルージングへ、ツインカムパワーが湧えわたる。



PLASMA-CA18DE

- 最高出力135PS/6400rpm(ネット値) 最大トルク16.2kgm/5200rpmのハイパワー、ハイトルクを發揮
- 圧縮比9.5を達成
- NDIS(電子配電点火システム) 各気筒毎に超小型イグニッションコイルを内蔵させ、ハイテンションケーブルを廃止。高回転域まで安定した2次電流を供給するとともに電波ノイズも大幅に低減。ラジオへの雑音影響が少ない。メンテナンスフリーも実現。
- NICS(電子制御可変吸気コントロールシステム) エンジン回転数に同調してECCSが効率的に吸気をコントロールするので、低速でのトルクと高速でのハイパワーが得られる。
- ハイドロリックバルブリフター(自動式油圧リフター) 油圧によって、バルブクリアランスをゼロにキープ。動力系の作動音と振動を低減。メンテナンスフリーである。
- 白金プラグ 中心電極と外側電極に白金(プラチナチップ)を使用。硬さと耐久性に優れ、高回転域の高い2次電圧も確実に供給。

美しいサウンドは高性能ツインカムの鼓動

胸のすく加速感—CA18DETツインカムターボ石足踏みこみに呼応して、鋭く吹け上がり、高回転域まで軽快に回りきる…。ドライバーの心の昂りとシンクロするように、アクセルワークに鋭くレスポンスする、ハイテックエンジン——CA18DET型。エンジンこそクルマの中で最もモダンで感性的にも優れたものでなければならぬ、という思想から選ばれた日産の最先鋭パワーユニットがこれである。快い加速性能をもたらす高性能ツインカム16バルブ。これに空冷式インタークーラー付ターボチャージャーをドッキングさせ、圧倒的なハイパワーとハイトルクを獲得。スペックに示された数字以上の洗練された感覚性能が味わえる。ひとたびアクセルを踏めば、その高性能ぶりは背中を感じられ、気持ちのよい走りが充分に楽しめる。アートフォース・シルビアの容姿からは想像もできない力感あふれる高性能エンジン。まさに、胸のすく加速感がここにある。



PLASMA-CA18DET

- 最高出力175PS/6400rpm(ネット値) 最大トルク23.0kgm/4000rpm。圧倒的な6.4(ターボ)のパワーウェイトレシオを実現。
- 空冷式インタークーラー 内部コア部が冷却効率の高いインナーフィンタイプ。吸気充填効率を高めターボ効果をアップする。
- ターボチャージャー 過給圧を最適に制御する電子制御過給圧コントロールシステムによりコンピューターがノッキングを防ぎ、パワーを効率よく引きだす。
- NICS(電子制御可変吸気コントロールシステム)
- NDIS(電子配電点火システム)
- 白金プラグ
- ハイドロリックバルブリフター(自動式油圧リフター)
- 無鉛プレミアムガソリン適合 レギュラーガソリン使用時に自動切換えるシステムも合わせもつ。

●「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。
PHOTO: K's(メーカーオプション装着車) ただしエアロパーツは販売会社オプション(リヤスポイラーを除く)

SUSPENSION

タイヤの動きを理想的にコントロールしたい…。永遠のテーマに応える日産からの最新の回答。マルチリンクリヤサスペンションが「新しいFRの世界」を拓く。



MULTI-LINK REAR SUSPENSION

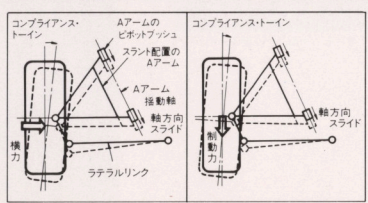
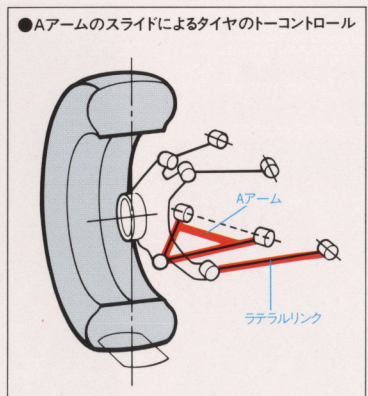
クルマを操る楽しさ——シルビアがFR(後輪駆動)を選んだ理由は、はじめにFR(後輪駆動)があった。ニューシルビアは当初からFRにこだわり、これを熟成した。シルビアがあえてFRを選んだのは、スペシャルティ・カーとしてのゆとり、ぜいたくの証しなのである。FRはコーナリング時のクルマのコントロールを、前輪のステアリングと後輪の駆動力の両方で行なうことができる。ステアリングを切りつつエンジンパワー(駆動力)をスロットルペダルの調整によって加減し、車両姿勢を自在にコントロールする楽しさは、まさにドライビングの醍醐味であるといえよう。前輪に駆動力がかからないためにステアリング操作がなめらかで自然なフィーリングが保たれるのも、FRの美点である。

FRが最高のポテンシャルを発揮する次世代サスペンションを——クルマの運動性能を高めるためには、タイヤをできるだけうまく接地させることが必要である。一方、快適な乗り心地を実現させるためには、路面からタイヤに加えられる衝撃をできるだけ柔らげる必要がある。前者はタイヤと車体の正確なガイド、後者はその相関関係を断つという矛盾した機能がサスペンションには要求される。新しい後輪サスペンションは、こういった相反する要求を高次元で満たした「高性能サスペンション」でなければならない。しかも、人々の感覚が高度に洗練されてきた現代においては、走りそのものが「楽しさ」、「心地よさ」など

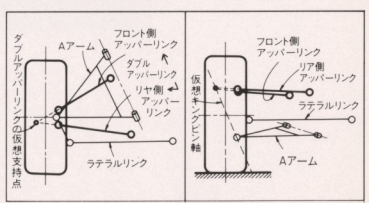
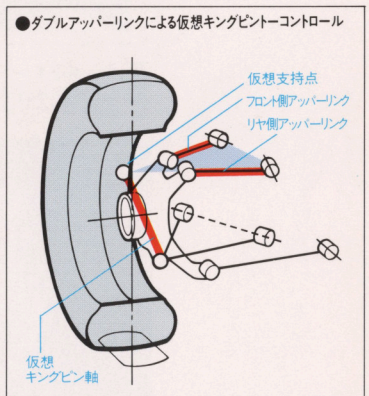
感性の領域で語られるようになってきており、感覚性能にフィットした高質の乗り心地や新しさもまた必須条件であった。シルビアの新しいサスペンションは、全ての機能が高度に融合して生まれる有機的な美しさをコンセプトに、FR車に組みこんだ時、最高のポテンシャルを発揮するべくあらゆる面から検討を加えられ開発された。タイヤと路面とボディの理想的な関係新しい発想によるマルチリンクリヤサスペンションいかなる条件下においてもアクセル、ブレーキ、そしてステアリング操作に対し、挙動が穏やかでコントロールラブルであること。自然でしっかりとしたロール感、リアリティのある操舵感、常にフラットな車両姿勢を保つこと。そして深味のある乗り心地と高い直進安定性

を有すること。これらをいずれも満足させるには柔軟な発想による、新しいサスペンションの開発が必要であった。それが新開発マルチリンクリヤサスペンションである。このサスペンションは、第26回東京モーターショーに参考出品され、CUE-XやMID4に採用された独自のDARS(ダイアゴナルAアームリヤサスペンション)システムをさらに発展させたもので、第27回東京モーターショーにおいてARC-X、MID4-IIに搭載し、発表した。これからのFR車は必ずこのマルチリンクリヤサスペンションを目標とするに違いない、という自信をもつ。そのレイアウトは、上部にダブルアッパーリンク、下部にスラント配置のAアームとその後方にラテラルリンクを配してある。これらが織りなすタイヤと路面とボディの理想的な関係、そこにマルチと呼ばれる、多彩な機能を見出すことができる。

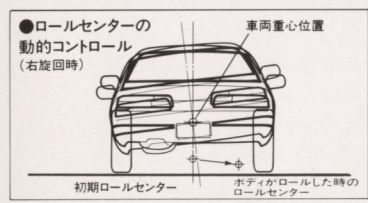
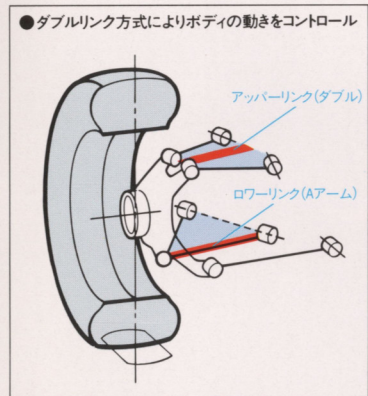
多彩な機能、その1。タイヤの動きをコントロールサスペンションの下部に配置したAアームは揺動軸が斜め(スラント)にセットされている。これが第1の特徴。そして第2に、力を受けた時にアーム全体がスライドするように設計されている。この大胆なアイデアの結果、次のようなことが可能になる。クルマがコーナリングしたり、その過程でブレーキをかけた時、つまりタイヤに横力や前後力が加わった時、Aアームがその力に応じてスライドする。そしてAアームの後方にあるラテラルリンクとの相互作用によって、タイヤは内側(トーイン)に向きを変えるのである。これによりコーナリング性、高速走行安定性など、通常走行から限界走行まで、その能力を飛躍的に高めることができた。



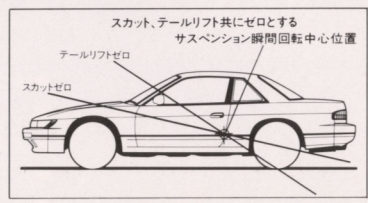
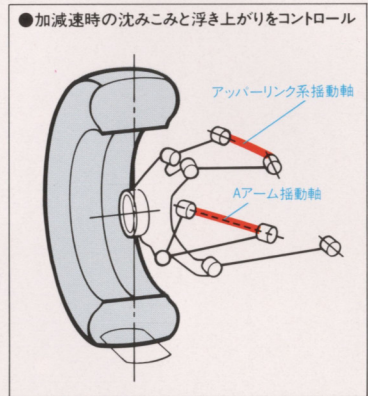
その2。ブレーキング時の安定性をコントロールサスペンション上部のアッパーリンクは2分割したダブルアッパーリンクを採用。それぞれのリンク延長線上の交点に仮想支持点を設けた構造としている。この仮想支持点とサスペンション下部に配置したAアームの支持点を結んだ線を「仮想キングピン軸」として設定し、その傾きを最適化することでタイヤの動きをコントロールするのである。すなわち、フットブレーキ(接地点入力)とエンジンブレーキ(タイヤ中心点入力)という同じ制動でも入力点の異なる状況でも、トーコントロール量をそれぞれ最適化することができる。このためコーナリング中のブレーキング時により洗練された操縦性、安定性がえられる。



その3。ボディの上下、左右の動きをコントロール上部にダブルアッパーリンク、下部にAアームというダブルリンク方式に加え、それぞれの長さや角度を最適化することにより次のような動きがコントロールできた。(1)ロールセンターの動的コントロール旋回時、ボディがロールしても重心位置高さの変化をゼロに保つ。すなわち、ロールしながら車両後部が浮き上がるジャッキアップ現象が抑えられる。(2)キャンバー変化のコントロールイニシャルキャンバーをネガティブに設定するとともに、キャンバー変化を小ストローク時には小さく、大ストローク時には大きくコントロール。直進性の向上を図ると同時に高いコーナリング性能を実現。(3)バウンド・リバウンド時のスカッフ変化を抑制。路面のうねりや突起を乗り越えた時に生じる接地点が横にずれるスカッフ変化を抑え、直進性や不整路走破性を向上。

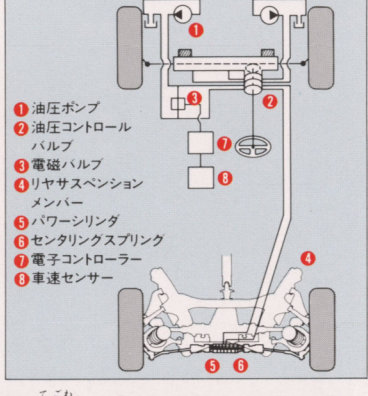


その4。ボディの浮き上がり、沈みこみをコントロールクルマの加速時には後部の沈みこみ(スカット)が、減速時には浮き上がり(テールリフト)が起こる。これらピッチングの動きを抑えるために、サスペンション瞬間回転中心位置を抑制し、路面のうねりや突起を乗り越えた時に生じる接地点が横にずれるスカッフ変化を抑え、直進性や不整路走破性を向上。



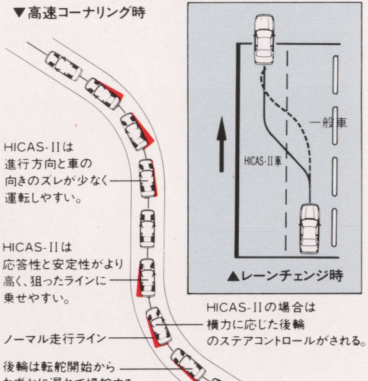
絶妙のコンビネーションを発揮マクファーソンストラット式前輪サスペンション高度な運動性能を存分に発揮させるべく磨かれたシルビアの脚。革新的なマルチリンクリヤサスペンションという後ろ脚をえたことにより、前脚は、性能をさらに伸ばす結果となった。絶妙のコンビネーションを発揮するフロントサスペンションは軽量かつ合理的なサスペンションとして定評のあるマクファーソンストラット式。快適な乗り心地を実現し、またあらゆる走行条件にマッチするよう設計されたプログレッシブジオメトリーが適用されている。たとえば、ブレーキング時のノーズダイブを抑えるアンチダイブジオメトリー、高速直進時のセルフセンタリング特性を高める約7というハイキャスト、コーナリング限界を高めるネガティブキャンバー、限界走行時の操舵反力特性も考慮したナイトレール、そして、サスペンションのフリクション(摩擦)を低減するオフセットコイルスプリングの採用など。さらにフットワークの乱れを最小限に抑えるさまざまな工夫によって、優れた直進性、そして操縦安定性を実現している。

コーナーを吸いつくようにトレースするこれが、日産の4WS(4輪操舵)——「HICAS-II」だより美しく、よりスムーズにコーナーを駆け抜けたい…。マルチリンクサスペンションという高機能・高性能サスペンションを得たシルビアは、さらにその走りに磨きをかけるため4WS(4輪操舵)システムをも導入した。日産が世界に先駆けて開発し、熟成を続けてきた先進の4WS技術—ハイキャスを、一歩前進させた「HICAS-II(日産4WS)」である。これはコーナリング中やレーンチェンジ時に、車速と操舵反力(横G)に応じて、後輪も同じ方向(同位相)に舵をとるという独自の4輪操舵システム。このため、中低速ではシャープな回頭性を、高速ではスムーズで優れた走行安定性を高次元で両立。初心者には安定感を、ベテランにはこの上ない走りの楽しみをもたらしてくれる。(メーカーオプション)



手強いと感じていたコーナーが優しく微笑む想定ラインを描ききる満足—4WS快感「HICAS-II(日産4WS)」は、車速とステアリングを切った時の横Gを感知し、油圧によって後輪を操舵する後輪アクティブ制御が特長である。

後輪はセンタリングスプリングを内蔵したパワーシリンダによってダイレクトに操舵される。変位角は最大1°と高G領域までコントロール範囲を上げ、ハードなコーナリング中にもその効果を発揮する。また、前輪の操舵と後輪の反応にはわずかな時間差(タイムラグ)を明け、切りはじめのシャープなレスポンスと、その後はしっかりと安定感を両立させる、優れたデレール特性を実現している。日産の4WS技術はあくまで人間の感性に異和感のないナチュラルな操舵フィーリングを目指しこのHICAS-II(日産4WS)を完成。ドライブは、狙ったラインをイメージ通りにトレースでき、その素早い身のこなしと安定したコーナリングに魅了されるに違いない。

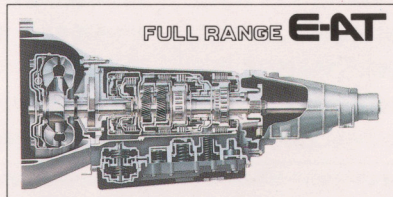


■高速コーナリング時 ステアリングを切ると、ノーズが瞬時に向きを変え、リヤを振りだすことなく狙ったラインをリアルにトレースできる。■レーンチェンジ時 ステアリングのロックtoロックを2.4回転というクイックに設定。速い反応によってクルマは向きを変え新しいレーンに入ると後輪は再び進行方向を向いて、きれいに収束する。■高速直進時 ステアリングの微調整に気を配る必要はなく、高速安定性を発揮。横風をうけても前輪の横力によって後輪はクルマを安定させる方向に小さく向きを変え直進状態を保つ。

TRANSMISSION & VISCOUS LSD

ドライバーの五感に、しなやかに反応する。パワーのほとばしりをタイヤに伝える、そのインターフェイスで人は、意のままにコントロールする喜びを味わう。

右足の動きに呼应し、なめらかにギヤチェンジ。画期的なフルレンジ電子制御オートマチック(E-AT)まるで人の心の動きを読みとったかのように、走りにあわせて最適なシフトスケジュールを自動的にチョイスする最先端のオートマチック。それがフルレンジ電子制御オートマチック<E-AT>である。電子制御によって変速ショックをほとんど感じることなくなめらかにつながり、思いどおりのギヤチェンジが行なわれていく。心地よい走行フィーリング、スムーズなシフトフィーリングはまさに最先端にふさわしく、より人間の感性に近づいてきた。これは、車速、温度、スロットル開度、そしてエンジン回転数などの情報をそれぞれのセンサーから集め、コントロールユニットで解読してきめ細かく電子制御するシステム。1速～4速(ロックアップを含む)すべてのギヤチェンジタイミングを自動化している。



ホルドモードスイッチ付の新機構。操作フィーリングにはデザイナーの良心が...シートに座ったままシフトレバーを握る。その時の腕の位置、握りの感覚までも考慮した人間工学的なエルゴノミックデザインのシフトレバーを新設計。さらにシルビアのフルレンジ(E-AT)はホルドモードがついた最先端のオートマチックである。すなわち、市街地などにおける通常走行時の「オート」パターン、

登坂時や追い越し時などの急加速時における動力性能を重視した「パワー」パターン、そして固定したいギヤを「ホルド」するパターンの3つのモードが選べる。このホルドモードを使えば、オートマチックでもマニュアル感覚のスポーティなシフトワークが楽しめるほか、雪道での発進にも便利である。また、ODキャンセル機能を独立させてあるため、パワーパターンでもOD走行が可能となっている。



スポーティなシフトフィール。5速フロアシフト。リズムカルなリストワークとフットワークとの連動こそドライビングの醍醐味である、という方に用意された5速フロアシフト。その操作フィーリングはきわめて軽く、なめらかである。これは、新開発のダブルコーンシンクロを採用したため、従来と同じスペースでシンクロ容量を



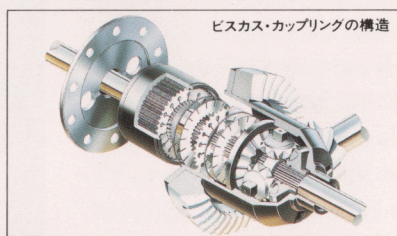
約2倍近くにアップさせてある。また、レバー剛性やミッションオイルの改良などによっても操作フィーリングを向上させ、スポーツライクな走りに軽やかなシフトチェンジで応えている。



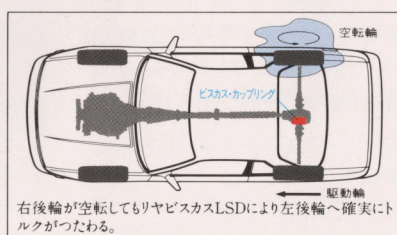
タイヤが路面にしっかりとくいつくビスカスLSDが安定した走りを実現

マルチリンクリヤサスペンション、HICAS-IIそしてこのビスカスLSD、さらにアンチスキッドブレーキを加えた走りのシステムはまさに現在望みうる理想的なメカニズムの組合わせといえる。ビスカスLSDは175馬力のハイパワーを余すことなく路面に伝達し、FRの走りの楽しさを心ゆくまで味わえるシステムとして装着された。

ビスカスマジック!とその機能と動きが話題の「ビスカス・カップリング」は内部に粘性の高いシリコンオイルを封入した自動クラッチのようなもので、このオイルの粘性を利用してトルクの伝達合いを最適にコントロールしている。後輪駆動のシルビアはリヤビスカスLSDとして後輪左右の回転差に応じ、トルクを再配分。いかなる路面状況でも確実にトルクを路面に伝えることが可能となる。(K's)



高いグリップ力。ビスカスの魔法が走りを一変。理想的なトルク配分とLSD(差動制限装置)の機能をそなえたリヤビスカスLSDはシルビアにさまざまな走りの革新をもたらした。例えばハードコーナリング中の内輪空転の防止。駆動力が確実に路面へ伝わるため、旋回スピードも高く維持できる。なめらかなパワースライドへの移行は腕次第である。また、雪道などのすべりやすい路面でも安定した走りを発揮、差動制限効果によってスリップが軽減され、雪道発進も容易となる。



右後輪が空転してもリヤビスカスLSDにより左後輪へ確実にトルクが伝わります。

BRAKE SYSTEM & BODY

気持ちよく走り、安全に止まるための思想——。人に優しいハイテクノロジーはクルマ本来の基本能力にも並々ならぬ神経を配っている。

とっさの急ブレーキにもタイヤはロックしない。4輪アンチスキッドブレーキシステム(4WAS)危険に遭遇した瞬間、あるいは濡れた路面での、急ブレーキ——ブレーキ力が強ければ強いほどタイヤはロックしやすい。前輪がロックすればステアリング操作が不能となり、後輪がロックすれば尻振り現象となって、別の危険にみまわれかねない。

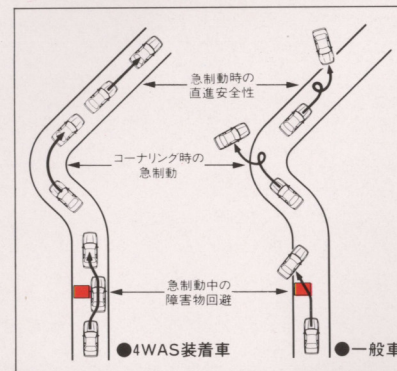
これを防ぐためには、小さきなポンピングブレーキが要求されるが、このポンピングブレーキをドライバーに代って、適正に、かつ素早く行なってくれる装置が4輪アンチスキッドブレーキシステム(4WAS)。電子制御によってブレーキ力がきめ細かくコントロールされているため、タイヤロックがおきず、ブレーキ中でもステアリング操作に支障がない。このためドライバーはいかなる路面でも安心してブレーキが踏め、危険回避能力がきわめて高くなる。ブレーキペダルのキックバックもきわめて小さく4WAS作動時のペダルフィーリングはなめらかである。(メーカーオプション)

4WASは電子制御による危険回避システム。このシステムは——

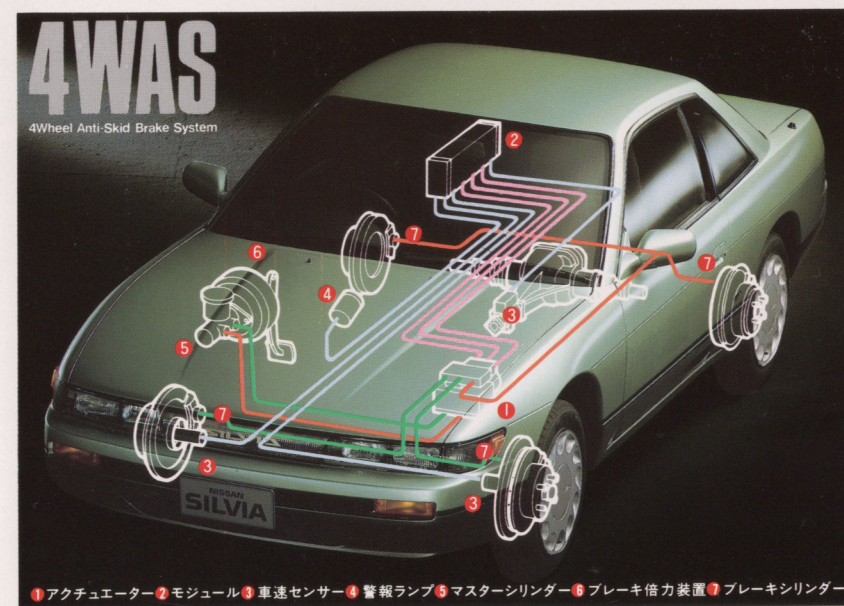
- ①車速センサー(車輪回転数検出装置)を左右前輪とデファレンシャルにセットし、前輪の各回転数と後輪の平均回転数を検知する。
- ②モジュール(電子制御装置)がセンサーからの信号によって車輪のスリップ状況を検出、適正なスリップ率の維持をはかるため。
- ③アクチュエーター(圧力調整装置)へ、きめ細かく信号を発信。これによって配管内のブレーキ液圧を増減し、車輪がロックするのを防止するシステムである。異常時には
- ④警報ランプが点灯。なお、センサー断線やモジュールの故障などが万一発生した場合には

通常ブレーキに復帰するフェールセーフ機能と故障診断機能をそなえている。

- 急制動中の主な効果
- ステアリング操作による旋回性能の向上
 - 障害物回避性能の向上
 - 尻振り防止による車両安定性の向上
 - 特に濡れたアスファルト路面での停止距離の短縮などがある。
- 4WAS装着車と一般車の挙動相違
- 4WAS装着車——どのような路面状況でブレーキを踏んでも、タイヤがロックせず、ステアリング操作は可能である。
 - 一般車——濡れた路面、雪道などで急ブレーキを踏んだ場合、タイヤはロックし、ステアリング操作が不能となるケースがある。

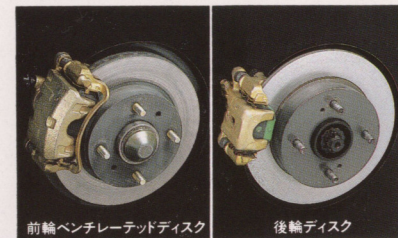


●4WASは、緊急時の安全を確保するものであり、危険な運転を助けるためのものではありません。安全運転をお願いします。



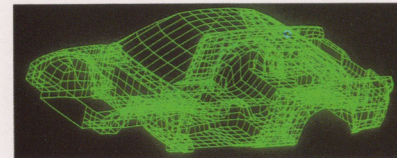
①アクチュエーター ②モジュール ③車速センサー ④警報ランプ ⑤マスターシリンダー ⑥ブレーキ倍力装置 ⑦ブレーキシリンダー

心強い制動力が大きな信頼感を培う。全車に4輪ディスクブレーキを装着。安心して大いなるパワーを楽しみたい。そのためには、高いポテンシャルを有するエンジンに見合う、高性能で確実なブレーキシステムでなければ強い信頼感はおけない。放熱効果が高く耐フェード性に優れたディスクブレーキを全車に装着したのはもちろんのこと、前輪には、特に高速での連続した使用にもきわめて高い制動力を維持できる、ベンチレーテッドディスクを採用している。また、小さな踏力で確実な効きがえられる大型9インチのマスターバックを装着。とっさの危険にも素早く反応する。



前輪ベンチレーテッドディスク 後輪ディスク

美しい肢体の内側には強靱なボディ。高剛性モノコックボディの設計には、高度な構造解析技術を導入し、多角的な検討により万が一の際に人の受けるG(衝撃加速度)を最小限に抑える構造とした。また、車体の軽量化と剛性強化の両立を計るため、各部の板厚の見直し、高張力鋼板の採用、結合部の効果的な補強を徹底的に実施。しつかり感、安全性を十分に確保するとともに振動や騒音にも強い設計となっている。ボディの軽量化は軽快な走りと好燃費の隠れたファクターとなっている。



しなやかなサスペンションが履くのは高性能ラジアルタイヤ。確かなコーナリング、俊敏なフットワークは優れたサスペンションはもちろんのこと、強力なタイヤの支援があつてこそである。シルビアは195/60R15 86Hラジアルタイヤ(K's)と185/70R14 87Sラジアルタイヤ(Q's,J's)を履くことによって、より路面との密着を深め、高い運動性能と快適な乗り心地をバランスよく実現している。

*ハイキャス付車は195/60R15 86H(ポテンザRE71)ラジアルタイヤとセット装着。



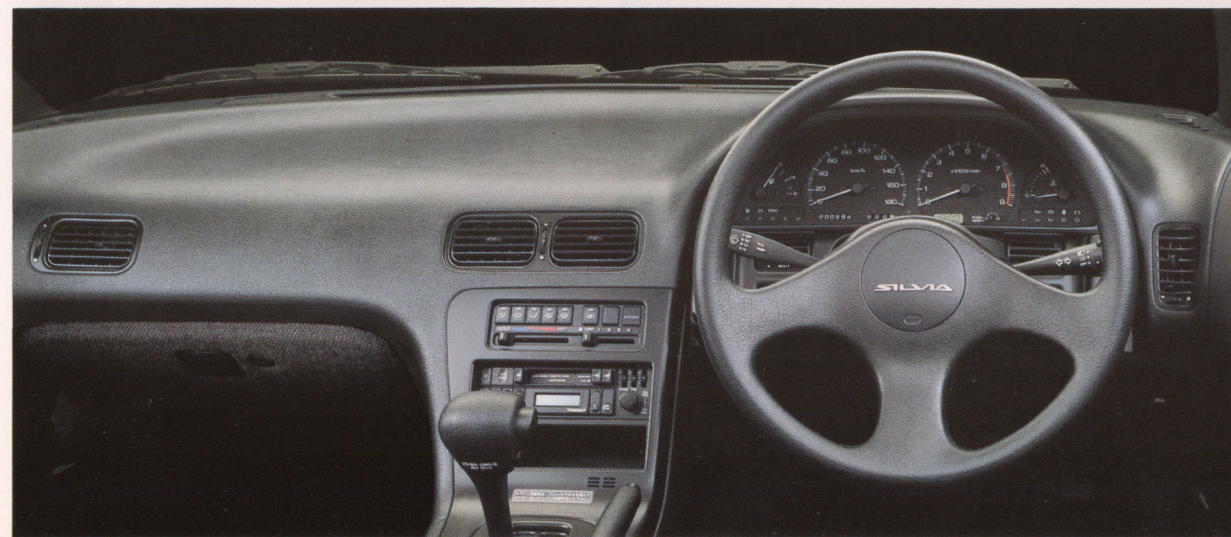
(アルロードホイールはメーカーオプション)

K's

- CA18DET(ツインカムターボインタークーラー付)
- 最高出力175PS/6400rpm(ネット値)●最大トルク23.0kgm/4000rpm
- フルレンジ電子制御オートマチック(E-AT)
- 5速フロアシフト

■主要装備

- 可倒式電動リモコンドアミラー ●ブロンズガラス ●タコメーター ●パワーステアリング ●ワンタッチパワーウィンドウ ●集中パワードアロック
- プッシュ式ヒーターコントロール ●スポットランプ&フットウェルランプ ●AM/FM電子チューナー&一体型カセットデッキ(ドルビー&メタル対応)
- FMダイバーシティ ●PROアコースティックサウンドシステム(4スピーカー) ●モダンフォルムシート ●一体成型ドアトリム(アームレスト一体) ●布貼グローブボックス
- 大型カラードウレタンバンパー ●195/60R15 86Hラジアルタイヤ ●マルチリンクリキヤサスペンション ●4輪ディスクブレーキ ●ビスカスLSD



Q's

- CA18DE(ツインカム)
- 最高出力135PS/6400rpm(ネット値)●最大トルク16.2kgm/5200rpm
- フルレンジ電子制御オートマチック(E-AT)
- 5速フロアシフト

■主要装備

- 可倒式電動リモコンドアミラー ●ブロンズガラス ●タコメーター ●パワーステアリング ●ワンタッチパワーウィンドウ ●集中パワードアロック
- プッシュ式ヒーターコントロール ●スポットランプ&フットウェルランプ ●AM/FM電子チューナー&一体型カセットデッキ(ドルビー&メタル対応)
- FMダイバーシティ ●PROアコースティックサウンドシステム(4スピーカー) ●モダンフォルムシート ●一体成型ドアトリム(アームレスト一体)
- 布貼グローブボックス ●大型カラードウレタンバンパー ●185/70R14 87Sラジアルタイヤ ●マルチリンクリキヤサスペンション ●4輪ディスクブレーキ



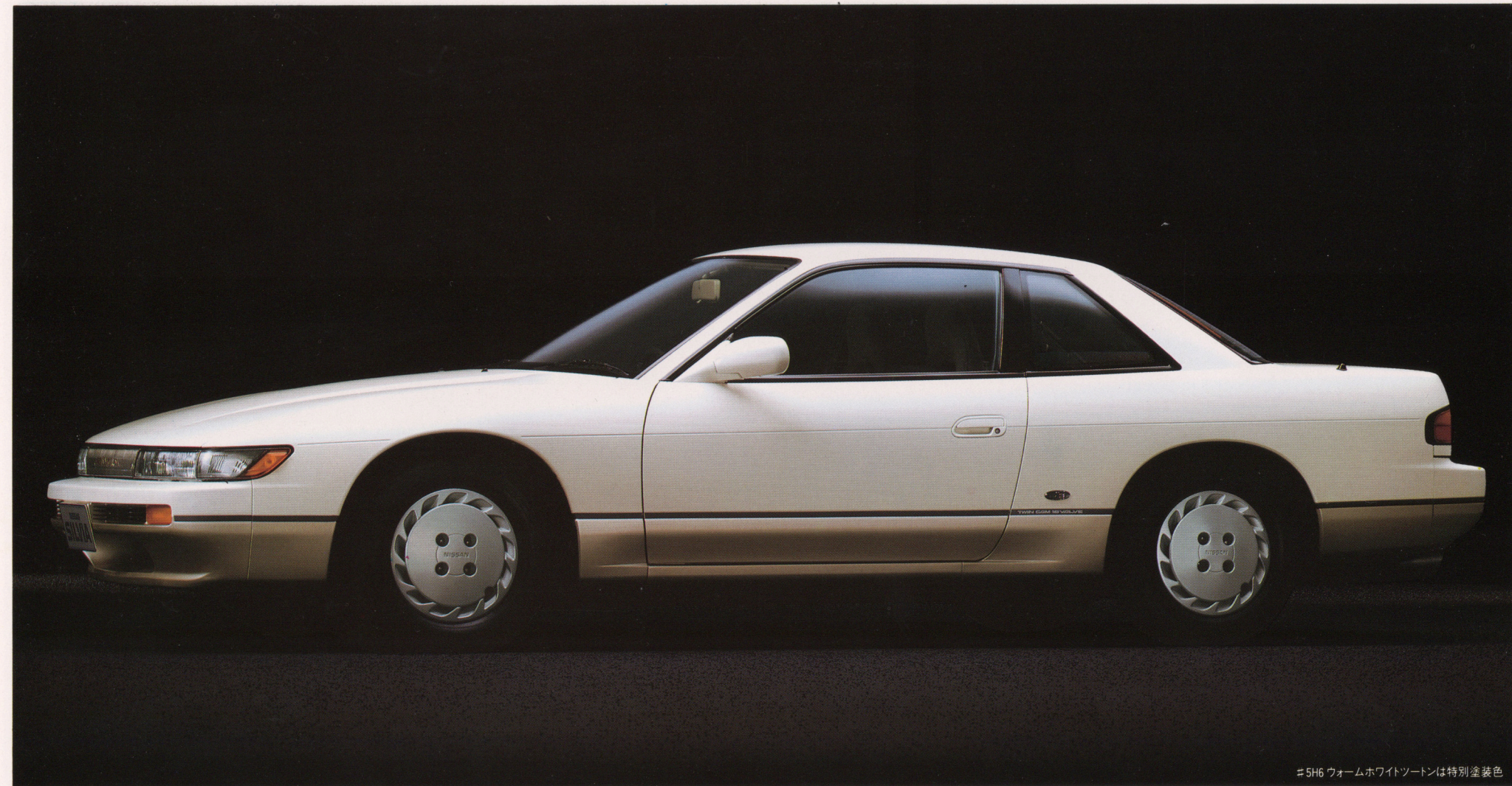
J's

■CA18DE(ツインカム)

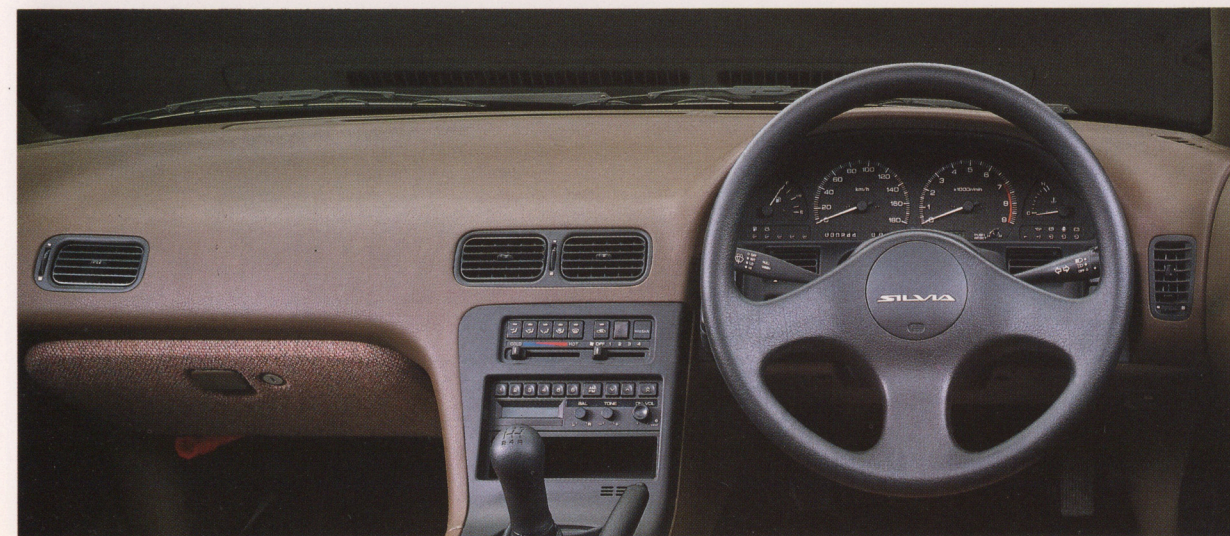
- 最高出力135PS/6400rpm(ネット値) ●最大トルク16.2kgm/5200rpm
- フルレンジ電子制御オートマチック(E-AT)
- 5速フロアシフト

■主要装備

- ウォッシャー連動間けつワイパー(セミンシールド) ●タコメーター ●パワーステアリング ●上下調整式チルトステアリング ●ブッシュ式ヒーターコントロール
- トランク&フューエルリッドオープナー ●AM/FM電子チューナー ●フルオートパワーアンテナ ●モダンフォルムシート ●助手席ウォークイン機構
- 大型ドアポケット(左右) ●布貼グローブボックス ●サンバイザー(運転席・助手席) ●大型カラードウレタンバンパー ●トランクキーシリンダーオーナメント
- 185/70R14 87Sラジアルタイヤ ●フルホイールカバー(14インチ用) ●マルチリンクリヤサスペンション ●4輪ディスクブレーキ



●5H6 ウォームホワイトツートンは特別塗装色



■主要諸元

諸元	グレード	K's		Q's		J's	
		HICAS-II		HICAS-II		HICAS-II	
エンジン		CA18DET		CA18DE		CA18DE	
車名型式		ニッサンE-S13		ニッサンE-KS13		ニッサンE-S13	
車種記号		ニッサンE-S13		ニッサンE-KS13		ニッサンE-S13	
5速フロアシフト		S13JFT	S13JFTK	S13HF	S13HFK	S13F	S13FK
フルレンジ電子制御オートマチック(E-AT)		(S13JAT)	(S13JATK)	(S13HA)	(S13HAK)	(S13A)	(S13AK)
寸法							
全長	mm	4470					
全幅	mm	1690					
全高	mm	1290					
室内寸法 長	mm	1650					
// 幅	mm	1430					
// 高	mm	1065					
ホイールベース	mm	2475					
トレッド 前/後	mm	1465/1460					
最低地上高	mm	135					
重量・定員							
車両重量	kg	1120(1140)	1140(1160)	1090(1110)	1110(1130)	1090(1110)	1110(1130)
乗車定員	名	4					
車両総重量	kg	1340(1360)	1360(1380)	1310(1330)	1330(1350)	1310(1330)	1330(1350)
性能							
最小回転半径	m	4.7					
燃料 10モード(運輸省審査値)	Km/ℓ	11.0(9.2)		11.6(9.8)		11.6(9.8)	
消費率 60km/h定地走行(運輸省届出値)	Km/ℓ	18.6(16.8)		19.2(17.4)		19.2(17.4)	
諸装置							
ステアリングギヤ形式		パワーアシスト付ラック&ピニオン式					
懸架方式 前		ストラット式					
// 後		マルチリンク式					
主ブレーキ 前		ベンチレーテッドディスク式					
// 後		ディスク式					
タイヤ 前・後		195/60R15 86H		185/70R14 87S		185/70R14 87S	

■エンジン主要諸元

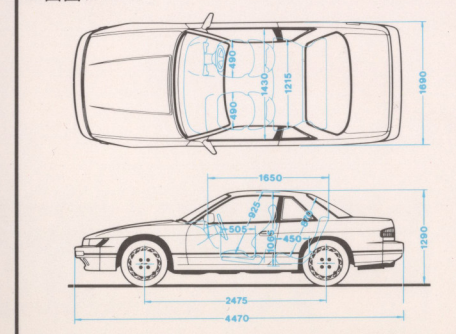
型式	ツインカムターボインタークーラー付		ツインカム	
	CA18DET型		CA18DE型	
種類・シリンダー数	水冷直列4気筒DOHC			
シリンダー 内径×行程 mm	83.0×83.6			
総排気量 cc	1809			
圧縮比	8.5		9.5	
最高出力 PS/rpm	175/6400		135/6400	
最大トルク kgm/rpm	23.0/4000		16.2/5200	
燃料供給装置	ニッサンEGI(ECCS)電子制御燃料噴射装置			
使用燃料・タンク容量 ℓ	無鉛プレミアムガソリン・60*		無鉛レギュラーガソリン・60	

■変速比・最終減速比

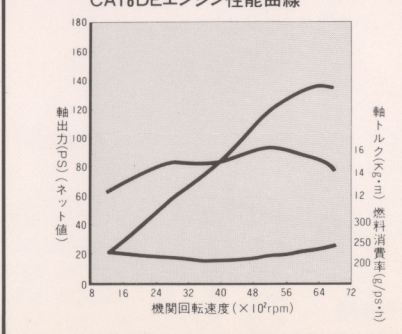
トランスミッション*	5速フロアシフト		フルレンジ電子制御オートマチック	
	CA18DET	CA18DE	CA18DET	CA18DE
変速比	3.321	3.592	3.027	3.027
第1速	1.902	2.057	1.619	1.619
第2速	1.308	1.361	1.000	1.000
第3速	1.000	1.000	0.694	0.694
第4速	0.838	0.821	-	-
第5速	3.382	3.657	2.272	2.272
後退	4.363	4.375(4.363)	4.363	4.375(4.363)

●このカタログのエンジン出力表示はすべて「ネット値」です。エンジン出力表示には、ネット値とクロス値があります。「クロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」はエンジン車を搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「クロス」よりもガソリン自動車で約15%程度低い値(自工自調)となっています。●本仕様車は改良のため予告なく変更することもあります。●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時の気象・道路・車両・運転・整備などの条件により燃料消費率は異なります。●サンルーフ装着車(メーカーオプション)は車両重量が20kg増加、室内高が20mm減少します。●4WAS装着車(メーカーオプション)はツインカム車で20kg、ツインカムターボ車で10kg車両重量が増加します。●本車は無鉛プレミアムガソリンをご使用ください。[*]は4WAS付車

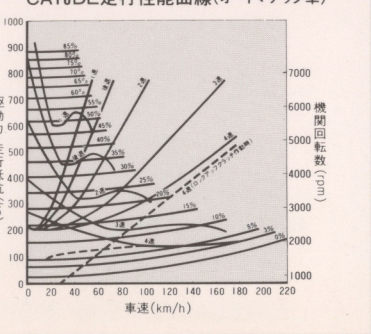
■二面図(単位:mm)



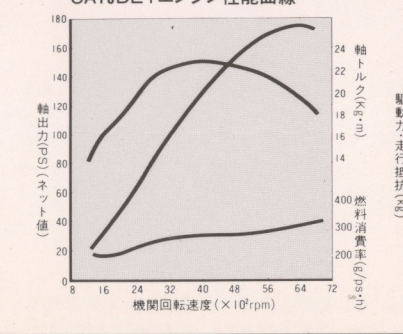
■CA18DEエンジン性能曲線



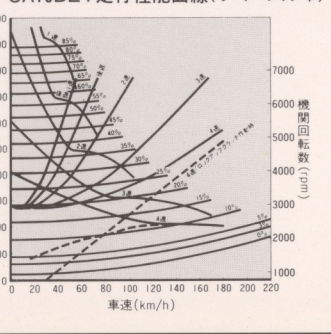
■CA18DE走行性能曲線(オートマチック車)



■CA18DETエンジン性能曲線



■CA18DET走行性能曲線(オートマチック車)



■装備一覧表

装備仕様	グレード	K's		Q's		J's	
		標準装備		メーカーオプション(ご注文時にお申し受けます)			
視界							
可倒式電動リモコンアミラー(ツートン車はカラード)							
可倒式アミラー(ツートン車はカラード)							
超薄型4灯式ハロゲンヘッドランプ							
ブロンズガラス							
ウォッシャー連動間けつワイパー(セミンシールド)							
熱線リヤウインドウ							
運転席まわり							
タコメーター							
パワーステアリング							
上下調整式チルトステアリング							
ワンタッチパワーウインドウ							
集中パワードアロック							
ブッシュ式ヒーターコントロール							
ドライバーパーソナルベントグリル							
デジタルクォーツ時計							
トランク&フューエルリッドオープナー							
フットレスト							
グローブボックスランプ&アッシュトレイランプ							
スポットランプ&フットウェルランプ							
ヘッドランプ消し忘れ警報							
半ドア・燃料残量警告灯							
オーディオ*							
AM/FM電子チューナー&一体型カセットデッキ(デジタル対応)							
PROアコースティックサウンドシステム							
AM/FM電子チューナー							
FMダイバーシティ							
フルオートパワーアンテナ							
スピーカー		4個	4個			2個	
シート							
モダンフォルムシート							
助手席ウォークイン機構							
リヤシートトランクスルー機構							
シート地		ツイード調ニット	ベロア調ニット	ツイード調ニット			
内装							
一体成型大型インストルメントパネル							
// ドアトリム(アームレスト一体)		布貼	布貼				
大型ドアポケット(左右)							
布貼グローブボックス							
サンバイザー(運転席・助手席)		助手席にのみ付	助手席にのみ付				
コートハンガー(リヤ)							
外装&タイヤ・ホイール							
大型カラードウレタンバンパー							
トランクキーシリンダーオーナメント							
185/70R14 87Sラジアルタイヤ							
195/60R15 86Hラジアルタイヤ			※2	※2			
フルホイールカバー		15インチ用	14インチ用	14インチ用			
マルチリンクリヤサスペンション							
4輪ディスクブレーキ							
ビスカスLSD							
メーカーオプション							
フロントウインドウディスプレイ(ハイリッドメーター、イルミネーションコントロールとセット)							
Gパッケージ*							
電動スライドガラスサンルーフ							
電動格納式アミラー *4							
プロジェクターヘッドランプ(フォグランプ組込み) *4							
リヤスポイラー(ハイマウントストップランプ付) *4							
アーム式シートベルトガイド							
アクセントモール							
Sパッケージ							
HICAS-II(日産4WS) *5							
4輪アンチスキッドブレーキシステム(4WAS)							
電子制御アクティブスピーカー(25W×4) *6							
6-JJ15アルミロードホイール			※2	※2			

●「メーカーオプション」は、ご注文時にお申し受けます。メーカーの工場に装着するため、ご注文後はお受けできません。(※1)AM/FM電子チューナー、カセットデッキ、FMダイバーシティ、フルオートパワーアンテナ、スピーカーはセットでオプションを用意。(※2)195/60R15 86Hラジアルタイヤとアルミロードホイールはセットでオプション。(※3)Gパッケージは各々単品でも選択可能。但し納期に多少時間がかかります。電動スライドガラスサンルーフはJ'sにも単品で選択可能です。(※4)いずれも単品でも選択可能。但し納期に多少時間がかかります。(※5)HICAS-II付車と195/60R15 86H(スポイラー RE71)ラジアルタイヤはセットでオプション(15インチ用フルホイールカバー装着)。(※6)電子制御アクティブスピーカーはAM/FM電子チューナー&一体型カセットデッキ(フェザータッチ式)とセットでオプションです。

■ボディカラーとシート地組合せ

★ボディカラー

- ① #5G7 ライムグリーンツートン(特別塗装色)
- ② #6G0 ブルーイッシュシルバーツートン(特別塗装色)
- ③ #5H6 ウォームホワイトツートン(特別塗装色)
- ④ #TH1 ベルベツブルー
- ⑤ #AH3 クランベリレッド
- ⑥ #KH3 スーパーブラック

★シート地

- K's ツイード調ニット(1/2/4/6)
- ツイード調ニット(3/5)
- Q's ベロア調ニット(1/2/4/6)
- ベロア調ニット(3/5)
- J's ツイード調ニット(1/2/4/6)
- ツイード調ニット(3/5)

ボディカラーの番号とシート地を照合してください。なお、印刷仕様の性質により、実際の色調とは異なる見られることもあります。

Feel the Beat

NISSAN SILVIA

- このカタログの内容は1989年2月現在のものです、仕様ならびに装備は、予告なく変更することもあります。
- ボディカラーおよび内装色は、印刷インクや撮影条件などから、実際の色と異なって見えることがあります。

お問い合わせ、ご相談は最寄りの販売会社
又は右のお客様相談室へどうぞ。

日産自動車株式会社 お客様相談室

- 札幌 TEL.(011)722-8823
- 東京 TEL.(03)545-2323
- 名古屋 TEL.(052)951-8823
- 大阪 TEL.(06)536-1123
- 福岡 TEL.(092)451-8823

素敵なカーライフを!!安心の日産サービス

●安心してお乗りいただくために

- ・“いつでも、どこでも、日産サービス”を目指し、常に安心してお乗りいただけるよう、全国約3,000箇所にサービス網を完備しております。
- ・国家資格はもちろん日産独自の教育システムで鍛えられた日産のサービスマンが、高度なサービス技術であなたの愛車を責任もって整備します。

●保証について

- ・期間と走行距離に応じた2つの保証制度でお車をお守りいたします。
 - <一般保証>新車登録から1年間、但しその期間内でも20,000kmまでです。
 - <特別保証>日産が特に指定した部品は新車登録から3年間、但しその期間内でも60,000kmまでです。
- 尚、保証内容の詳細は保証書または販売会社にてお確かめください。

・また、日産のサービス工場では整備を実施したお車に、万一整備上の責任によって不具合が生じた場合、無料で修理させていただきます。「整備保証制度」も確立いたしております。確かな整備に安心をプラス致しました。詳しくは、販売会社にお問い合わせ下さい。

●定期点検のおすすめ

- お車をいつも安全で快適にお乗りいただくために、日産では、定期的な点検整備を実施しております。
- ・1ヶ月または1,000km 走行時点(無料)、6ヶ月または5,000km 走行時点(無料)、以降は法律で定められた6ヶ月ごとの定期点検(有料)となります。
 - ・新車登録時から3年目に初回車検があります。以降は2年ごとに必要です。信頼の日産の販売会社にお申し付けください。

●万一の際、あわてないために

- ・自動車保険、JAF等の入会手続きも取扱っております。
- 安全で快適なカーライフのために、お気軽に最寄りの販売会社へご相談ください。



もっと楽しく感じるままに——技術の日産



日産自動車株式会社 千104 東京都中央区銀座6丁目17番1号

C3084-9025AMG