



SKYLINE
GT
R

デュアルエアバッグ&ABS標準装備

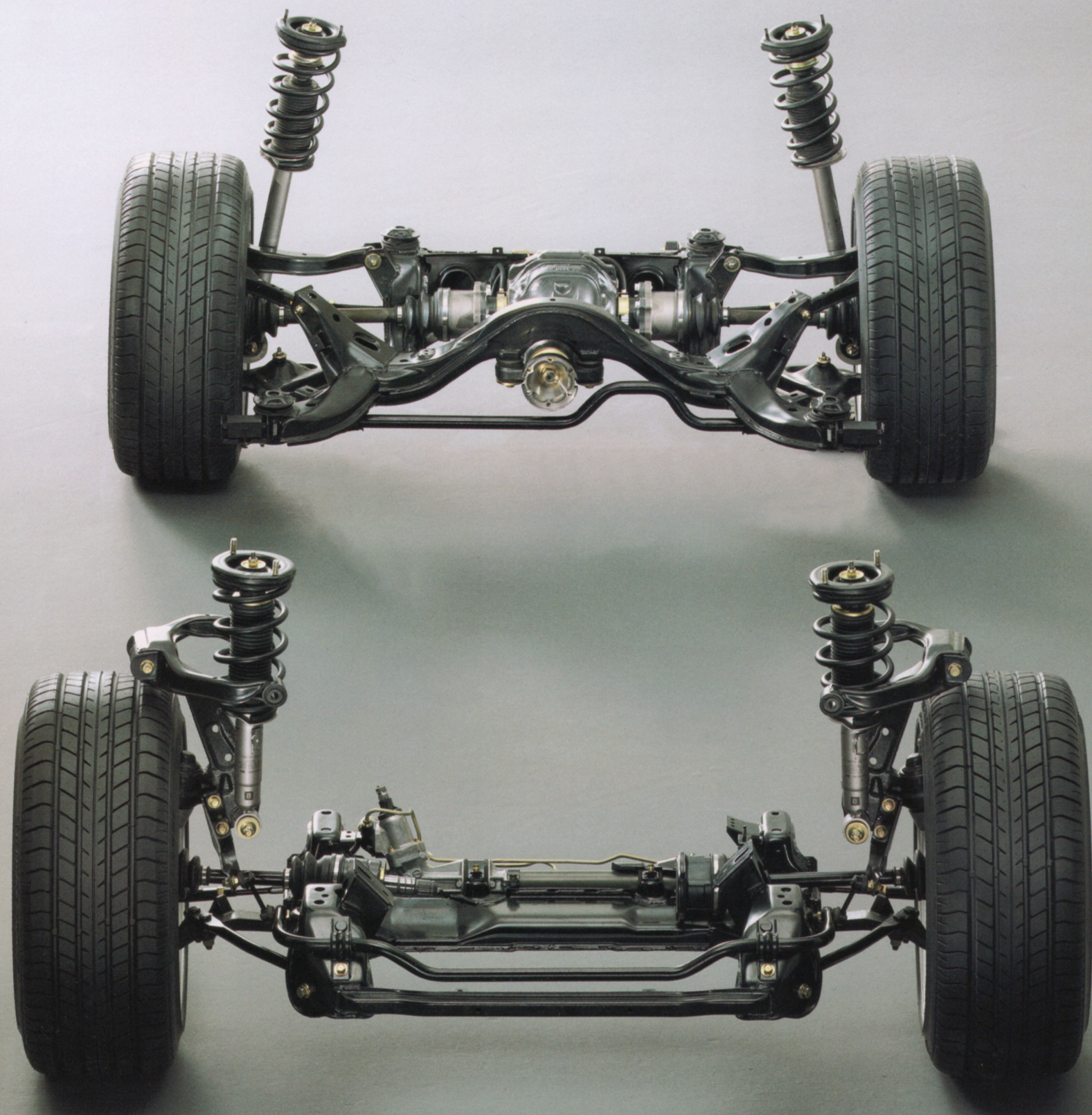


私たちの国には、
GT-Rがあることを誇りたい。

最新のGT-Rが、最高のGT-Rだ。

New **GT-R** Debut.





GT-Rの進化について考える。

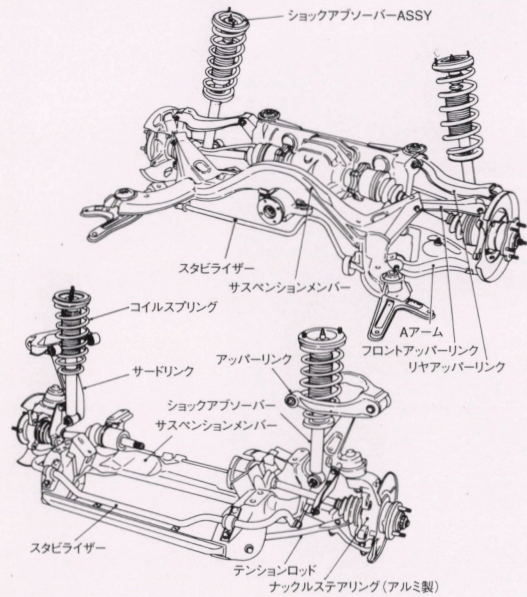
スカイラインGT-R。それはレースとともに進化してきた。挑戦、フィードバック、実証。そして、あらたな挑戦へ。GT-Rはそうにして自らを鍛え、レースで一番高い表彰台に何度となく立つことを通して、人々の期待に応えてきたと自負している。と同時に私たちは、そのうえにさらに高い頂上が待っていることを知らされた。そしてR33 GT-Rへ。私たちは、先代で獲得した「意のままに操れる領域」のさらなる拡大に挑んだ。「意のままに操れる」とは、「クルマがドライバーの期待通りに動く」こと、「期待に反した動きをしない」こと、さらに、「クルマからドライバーへの語りかけがある」ことである。私たちは、企画段階から、「走る、曲がる、止まる」の各性能を「動性能」という一つの軸にまとめ、緊密で総合的な開発を推進。「意のままに操れる拡大」の実現に取り組み、4輪の能力を活かし切って走る楽しさを提供できるポテンシャルを進化させた。ニュルブルクリンクで記録したR32 GT-Rのラップタイムの21秒短縮も、より安全により速く走る能力の達成度を客観的に把握する尺度の一つにほかならない。そしていまGT-Rは、「あらゆるシーンにおける走りと持久力の向上」を目指し、より実戦的なポテンシャルアップを遂げた。その一つが、ブレーキ冷却用の大開口エアダクトを備えた、新設計の大型フロントスポイラー。GT-Rの「動性能」が、サーキットでの限界走行を前提とする領域に達していることの証明である。



4輪すべての能力を活かし切るために、私たちは何をしたか。

その1：GT-R シャシー・ポテンシャル。

フロント&リヤマルチリンクサスペンション

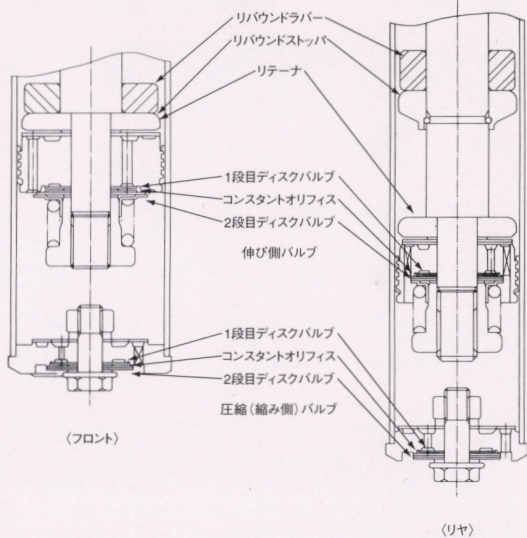


GT-Rサスペンションデータ

		フロント	リヤ
ショックアブソーバー 減衰力 (0.3m/sec.時)	伸び側	242	150
	縮み側	69	55
コイルスプリングバネ定数	kg/m	3.2	3.2
スタビライザー外径	mm	φ22.2	φ26.5

●ショックアブソーバーは2段絞りバルブを持つ。第1次バルブで低速域減衰力のコントロール、および伸び側→圧側のつながりを滑らかにする。第2次バルブは高速ピストンスピード領域での減衰力コントロールを受け持つ。これにより、あらゆる走行状況で高い接地性を支援する。●スプリングには小型軽量の高応力コイルを採用。適切なホイールストロークやバネ特性を確保しながら、車体前後部の軽量化にも貢献している。●ロール剛性を最適化するスタビライザーは、軽量強靱な中空式。

2段絞りショックアブソーバー構造図



クルマを操る人間と路面を結んでいるのは、結局、4つのタイヤのきわめて限られた接地面である。つまりタイヤの性能を高めることと同時に、そのタイヤのポテンシャルを最大限に引き出すことのできるシャシー性能が、不可欠となる。これがR33 GT-Rの目指す「安心して速く走れる能力」の根幹である。私たちは、ステア特性の改善による旋回性能の向上を大きなテーマとした。それには、単にアンダーステアを低減してオーバーステア寄りの特性にするのではなく、まずスタビリティを確保し、ステアリングインフォメーションや車両挙動のわかりやすさを向上させた上で、フロントのグリップを高める必要がある。具体的にはサスペンション、ステアリング、ヨーレイトフィードバック電動SUPER HICAS、タイヤ&ロードホイールを改善。ブレーキ、駆動系、ボディ剛性などと複合的な開発を進め、「意のままに操れる領域の拡大」を実現したのである。

フロントマルチリンクサスペンション

ドライバーの操舵に忠実に応答する。路面のインフォメーションを的確に伝える。直進、旋回はもとより、制動時の安定性を確保する。GT-Rは、それらの資質を高次元でバランスさせたフロントマルチリンクサスペンションを、さらに練磨。安定してより速く走るための前脚として進化させた。たとえば、ショックアブソーバーを挟む二股構造としたアッパーリンクにより、キャンバー剛性を約35%アップ。限界領域に至るまでタイヤのポテンシャルを最大限に引き出すことにより、意のままに操れる領域を拡大した。また、スプリングのバネ定数、スタビライザー径、ショックアブソーバーの減衰力特性、ブッシュ剛性も後脚と併せてチューニングし、接地性を大幅に高めた。さらに、フロントストラットタワーバーやフロントクロスバーの新設により、操舵に対する応答性を向上。神経がクルマと一体化したような心地よさを際立たせている。

リヤマルチリンクサスペンション

サーキットにおける超高速までのスタビリティを走りのベースとするGT-R。そのリヤサスペンションの役割はおのずと、タイヤをしっかりと接地させ、強大な駆動力・制動力が入っても姿勢変化を抑えてスタビリティを確保することが主となる。その任務を的確に果たすのが、リヤマルチリンクサスペンションだ。このGT-Rでは、バウンド側のホイールストロークを従来より10%増大し、接地性をさらに向上。これによってタイヤを適正な姿勢で確実に路面に押しつけ、高いスタビリティを確保する。また、ブッシュ剛性を増大してキャンバー剛性を約20%アップさせるなど、綿密な施策により得た高い剛性が、この後脚のポテンシャルをフルに活かすために機能している。そして、前脚と合わせた4輪マルチリンクサスペンションを構成する全要素が、大小すべての車両構成要素と一つになって、まさに「意のままに操れる領域の拡大」を現実のものとしているのである。

電子制御パワーステアリング

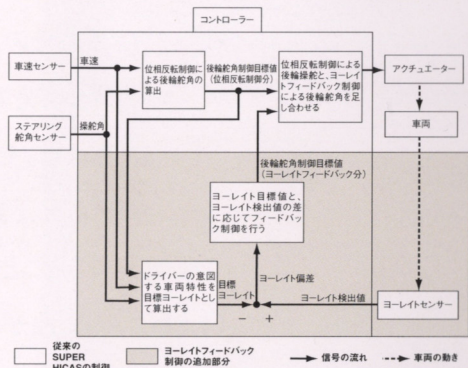
2種類の油圧制御バルブを直列配置し、走行状況に即した適切な操舵アシスト量を電子制御する。据え切りでは、2つのバルブを同時にフル作動させてアシスト量を増加。高速では1段目のバルブのみを動かし、しっかりした操舵力を保持する。そして、実に1/1000mmというミクロン単位の研磨仕上げを施した高精度ステアリングギアが、ダイレクトなステアリングフィールを実現する。狙いのラインをトレースするコーナリングの楽しさ、高速道路における矢のような直進性…。GT-Rのステアリングシステムは、ドライバーがクルマを意のままに操り、路面と語り合うさまざまなシーンで、つねにドライバーに一体感を与える

インターフェースとして働くのだ。 **ヨーレイト*フィードバック電動SUPER HICAS** ドライバーの感覚により忠実な操舵応答性と安定性を向上させるために生まれた4WS、SUPER HICAS。そして、「はじめにドライバーありき」という私たちの思いをさらに突きつめ、意のままに操れる能力の拡大に直結する機能を進化させたのが、このヨーレイトフィードバック電動SUPER HICASである。これは、クルマがドライバーの意思を「目標ヨーレイト」として読み取り、クルマに実際に発生しているヨーレイトが「目標ヨーレイト」に一致するよう、後輪の舵角をフィードバック制御するもの。これによってGT-Rは、ドライバーの意思により忠実に積極的に応えることのできる新次元の4WS性能を獲得した。鼻先を狙いのポイントに正確にスット向け、ラインにびたりと乗ったままコーナーをクリアする楽しさ。荒れた舗装路でも、強い横風にも安定したトレース性を維持する深い安心感。ドライバーとGT-Rの、信頼に満ちた緊密な一体感を増幅するシステムである。

brembo製ブレーキシステム+高性能ABS 絶対的なパワーの大きさに見合う基本能力の実現。瞬間的な急制動への対応。そして制動に相応のペダルフィールがあること。GT-Rのブレーキが担う役割はきわめて重大で過酷だ。それは熱との戦いである。そこで、イタリアの名門brembo社製ブレーキシステムを採用した。その最も大きな特徴は、大径ブレーキローター（フロントφ324×30mm厚/リアφ300×22mm厚）のベンチレーション部に採用されたダイヤモンド形状リブにある。これは熱強度、応力分布にすぐれるとともに、従来の一般的な放射状矩形リブに比べて格段に大きな表面積を実現。ハイカーボン材の採用と相まってきわめて高い放熱効果を発揮し（当社冷却指数比で、同サイズローターの約1.5倍）、サーキット走行時などの過酷なブレーキングにも十分な耐フェード性を確保する。また前輪の対向ピストン型アルミキャリパーには、ブレーキローターの進入側を小径φ38、出口側を大径φ44とした異径デュアルピストンを採用。ブレーキパッドの面圧分布の均一化を図った。高剛性キャリパーとともに、高速域でも安定した制動力とペダルフィーリングを提供する。さらにGT-Rに標準装備したABS（アンチロックブレーキシステム）は、低μ路での安定制動はもとより、スポーツ走行のためのABS性能を徹底チューニング。高速からの制動時における圧倒的な制動性能の高さに加え、ABS制御中に生じがちなアンダー/オーバーステアなどヨー方向の挙動変化の極小化を図り、ライントレース性能を向上させた。これにより、ドライ&ウェットのさまざまな路面で、ドライバーの意思に忠実かつ適正なABS性能を発揮。GT-Rが目指す、安定してより速く走る能力の一翼を担っている。

専用開発“ポテンザRE010”&17×9JJ鍛造アルミロードホイール 私たちは、GT-Rのシャシーポテンシャルを高度化する取り組みの一つとして、高性能タイヤの開発を実施した。GT-R専用開発“ポテンザRE010”245/45ZR17である。直進性、旋回性、排水性などさまざまな要件の絶妙なバランスを図りながら、タイヤの接地面積を可能な限りワイド化。GT-Rの強大なハイパワーを、安定したトラクションとコントロールリビリティで確実に路面に伝えるグリップ性能を実現した。しかも、ロードホイールは鍛造アルミの新開発17インチ×9JJ。最大限に広げたワイドリムにより、タイヤはそのトレッド幅を余さず使いきって路面をつかみ、蹴ることができるのである。軽量高剛性はもとより、真円度や均一な引張り強度など、きわめて高い精度を備えている。

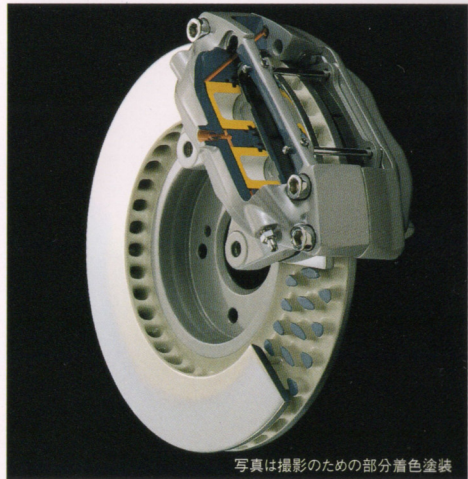
ヨーレイトフィードバック電動SUPER HICASの制御概要



*ヨーレイト (Yaw Rate): 上方から見た車両の、旋回方向への回転角の変化する速度。

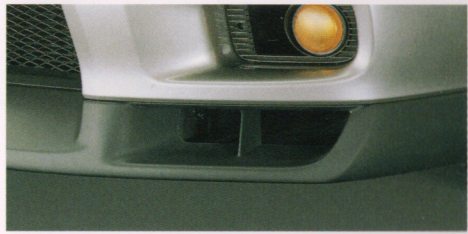
brembo製ブレーキローターベンチレーション構造

brembo製ブレーキローターのベンチレーション部は、3種類のダイヤモンド形状リブによって構成されている。これが、矩形リブを放射状に並べた一般のものに比べて格段に大きな表面積を稼ぎ出す。

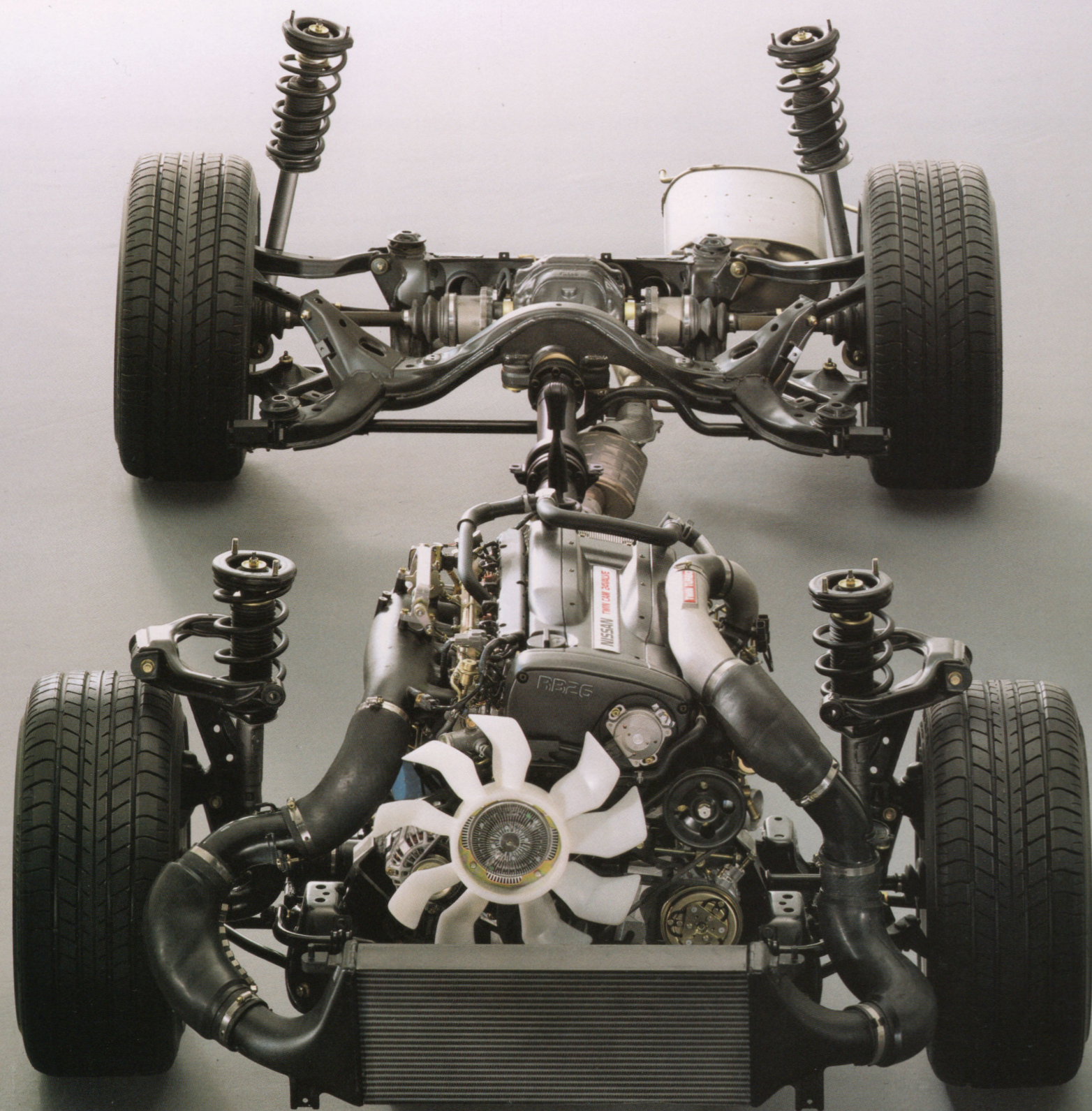


大型フロントスポイラー部のブレーキ冷却用大開口エアダクト

ブレーキ冷却用エアダクトの開口面積を26%拡大した大型フロントスポイラーを新採用。より多量の走行風を効率的に導入することにより、サーキットなどにおける高速からの連続ブレーキング時のブレーキ冷却性能を、従来型エアダクトとの効果比で20%向上している。



大型フロントスポイラーは縁石や段差の大きな場所では路面などと干渉する場合がありますので、ご注意ください。



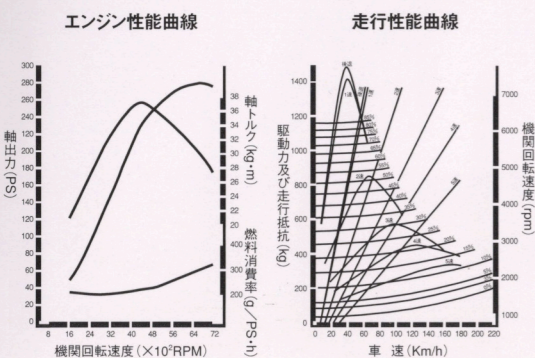
継承すべきもの、挑むべきもの。

2.6ℓ ツインカム24バルブ・ツインセラミックターボ、RB26DETTエンジン。このパワーユニットは、改造範囲の狭い“N1レース”仕様でも、絶対的性能の優位性と信頼性を数々の勝利によって実証してきた。そしてR33 GT-Rでは、RB26DETTにおける進化の余地を求めた。特にターボチャージャーについてはさまざまな試作を行ない、検証を重ねた。その結果、現段階では、GT-Rにとってこれにまさるユニットはないことを確認。R33というパッケージにとって最良のトルク特性やスロットレスポンスを追求し、「意のままに操れる領域の拡大」を果たすことに取り組んだのである。私たちは吸気系から排気系、エンジン制御プログラムまで多岐にわたる綿密なチューニングを行なった。これと同時に、電子制御トルクスプリット4WD ATTESA E-TSの特性も煮詰め直した。そしてあらたに取り組んだのが、フロントバンパーへのエアダクト新設など、“N1レース”のノウハウを駆使したエンジンの冷却性能アップである。それらの内容の説明はこの扉を開いたページに譲るが、私たちがテーマとしたのは、よりニュートラルでコントロール可能な操縦性能を獲得するためのリファインであり、それを基本とする「サーキットでの限界走行における持久力の向上」にはかならない。継承に値する財産を持っているからこそ、さらなる進化に挑む重要な役目を担う。私たちが感じているのは、GT-Rとともにあることの喜びである。



4輪すべての能力を活かし切るために、私たちは何をしたか。

その2：GT-Rドライブ・パフォーマンス。



ナトリウム封入中空エキゾーストバルブ

排気バルブのステム内に金属ナトリウムを封入。常温帯では個体、高温域では液化する金属ナトリウムの働きにより、排気バルブ全体の熱伝導を高め、温度上昇を抑える。

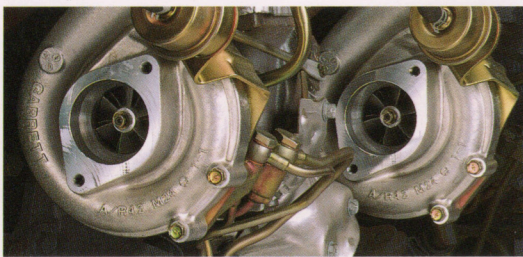
直動式軽量インナーシム型バルブリフター

バルブクリアランスを調整するシムを内側に配し、バルブリフターを軽量化。バルブシステム全体の軽さと追随性を向上させ、高回転でのバルブサージングの限界を高めている。

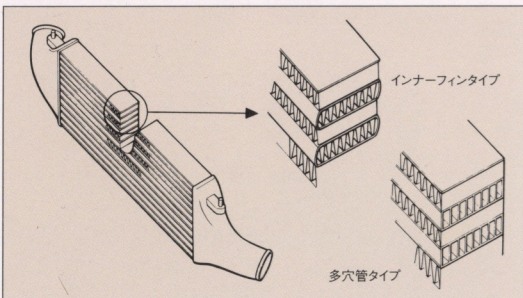
高剛性シリンダーブロック

燃焼過程で生じる爆発エネルギーは、シリンダーブロックからヘッドを押し離そうとする。このエネルギーを余裕を持って受け止めるため、大型ヘッドボルトを採用。エンジンとトランスミッションの結合剛性、クランクシャフト、コンロッドなどの高剛性設計と相まって、RB26DETTエンジンの高出力に対応している。

ツインセラミックターボチャージャー



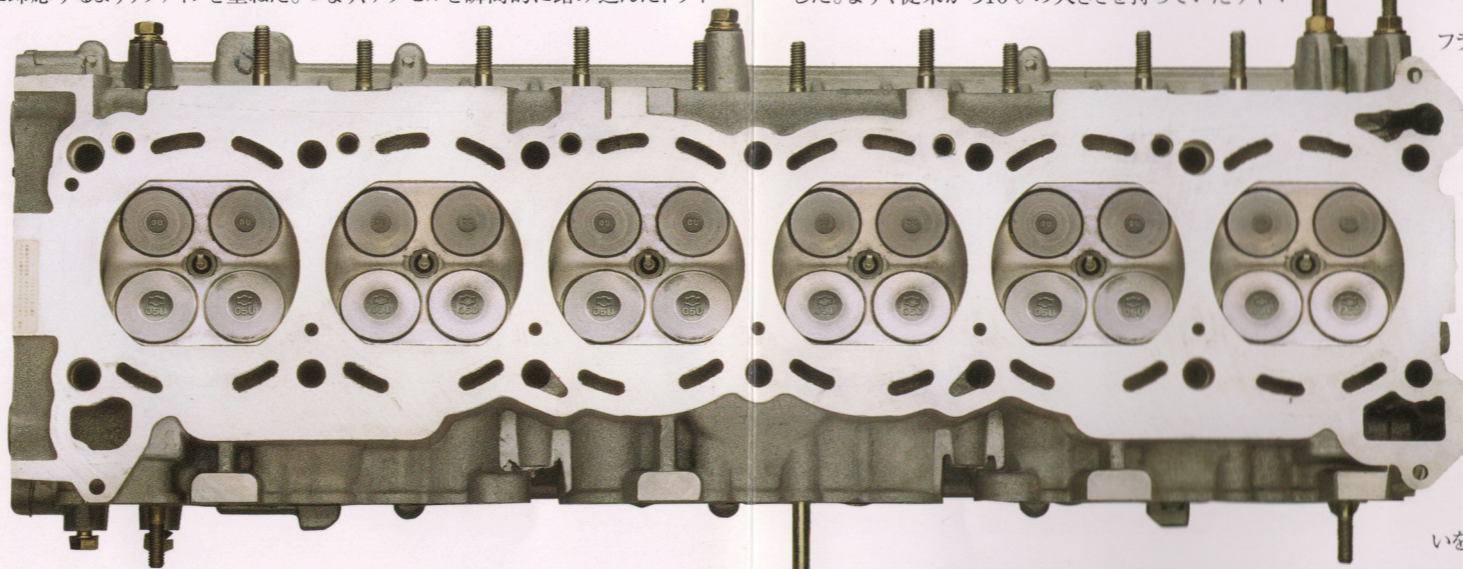
インナーフィンタイプインタークーラー断面図



RB26DETTエンジン ストレート6、2568ccツインカム24バルブ、6連スロットルチャンバー、インタークーラー付ツインセラミックターボ。絶対的な優位性をレースで実証した基本スペックを踏襲しながら、RB26DETTエンジンは、R33という新たなパッケージのGT-R用パワーソースとしてパフォーマンスを向上させた。メインメニューはトルクの増大。ターボチャージャーの最大過給圧を570mmHgから620mmHgに高めるとともに、新開発インタークーラーによる吸気温の低下、軽量樹脂製エアクリーナーによる吸気抵抗の低減、点火時期・混合比のリファインなどを実施。最大トルクを37.5kgm/4400rpmにアップした。と、言葉で言うのはたやすい。しかし、レースで勝つことを見据えたGT-Rのパワーユニットは、コンマ1秒でスロットルがオンオフされるといった、想像を絶する過酷な条件を突きつけられる。点火時期や混合比のコントロールは、これに応え得るものでなければならないのだ。後のページで詳しく触れることになるが、私たちは自社の北海道ブルーピンググラウンドや、あのニュルブルクリンクを開発の重要な舞台とした。例えばエンジン特性の味付けの最終段階では、コンマ1秒以下の特性を見極める能力を持ったテストドライバーの横に、担当技術者が同乗。走行中のドライバーのコメントと、エンジン状態を克明に記録し続けるデータロガーの情報を照合し、走行中のトルクの追従性がドライバーの意志に忠実に即応するようリファインを重ねた。つまり、アクセルを瞬間的に踏み込んだドライバーの、「ここでもっとトルクが出なけりやダメだ!」という鋭敏な感性に基づく要求を満たすことに力を注ぎ込んだのである。点火時期や燃料供給のコントロールといったシンプルな作業も、このように走り込みと検証を繰り返すことで有機的に合成されていった。そして、処理速度を大幅に速めた16ビット集中制御エンジンコンピューターによるスピーディな制御が、安定してリニアなパワーレスポンスを支えている。GT-R専用のRB26DETTエンジン。その圧倒的なパワーとコントロール可能な性能は、まさに伝統と革新の見事なハーモニーによってもたらされるのである。

ツインセラミックターボチャージャー 先に述べたようにターボチャージャーはそのまま踏襲した。コンプレッサー側:ギャレット製T3型/タービン側:セラミックローター使用T25型のハイブリッドタイプ。慣性モーメントの小さな軽量セラミックタービンが、低回転域からの鋭いレスポンスを実現するとともに、これをツイン装着することにより排気干渉を防止し、排気流速の低い低速域から排気流量の大きい高速域まで、リニアでゆとりある過給効果を発揮。全域にわたってクイックレスポンスとハイパワーを両立した。また最大過給圧のアップに伴い、タービン材質を改良。耐久信頼性を向上させている。

インナーフィンタイプ高効率インタークーラー ターボチャージャーで加圧された空気を冷却してその密度を高め、過給効果をさらに向上させるインタークーラーには、インナーフィンタイプを採用した。従来の多穴管タイプと呼ばれるコアは、中にいくつもの穴が走るアルミ材を重ねたもので、内部にそれなりの肉厚があった。これに対してインナーフィンタイプは、1.4mmピッチでウェイブした0.1mm厚のアルミ製フィンがアルミ板で巻き、すべての接合部をロウ付けしたものだ。これにより、放熱量を従来の16,800Kcal/hから17,500Kcal/hに



向上。同時に小型軽量化を実現した。冷却効率を最優先させフロントオーバーハング部に設置されるため、この軽量化は、車両のヨー慣性モーメントの低減に直結するものとなる。

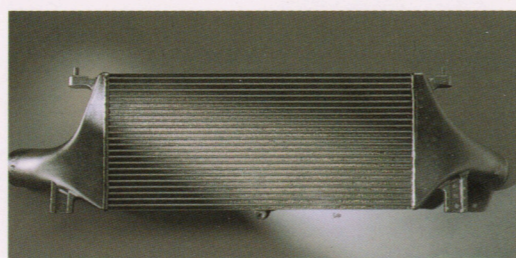
6連スロットルチャンバー GT-Rの鋭くりニアなスロットルレスポンスを支える重要なアイテムの一つ、6連スロットルチャンバー。量産車で実際に使用している例はほとんどない。これは、シリンダーヘッド直前にチャンバーを配し、各気筒のマニホールドにそれぞれスロットルバルブを付けたもの。スロットルバルブから吸気ポートまでの容量が小さいため、スロットルに対する吸気の応答が俊敏になるのだ。サーキット走行などにおける、全開状態での圧倒的な加速応答性はもとより、一般走行でのバーチャル域のレスポンスもきわめてシャープ、かつフレキシブルである。

大容量マフラー採用エキゾーストシステム パワーの充実を図るには排気抵抗の低減が必須だ。が、それに伴い排気吐出音は増大する。相反するこのテーマを両立し、さらにサウンドテイストを洗練させるべく、新開発エキゾーストシステムを採用した。まず、従来から16ℓの大きさを持っていたリヤマ



フラーの容量をさらに19.1ℓにアップ。しかもマフラー内部の各継手部に工夫を凝らしてガスをスムーズに流し、排気吐出音の音質向上と排気抵抗の低減を両立させた。ツインターボのすぐ下流のフロントチューブ2本の大口径化(φ54→φ60.5)やテールチューブのデュアル化も、排気抵抗低減に貢献している。RB26DETT本来のパワーを、この心高まるエキゾーストサウンドとともに堪能していただきたい。そして、最高級ステンレスSUS 304をバブ加工したデュアルテールチューブの美しい輝きを、また走り込むほどに微妙に変わっていくその色合いを楽しんでいただきたい。

電子制御トルクスプリット4WD ATTESA E-TS 「4輪すべての能力を活かし切る」ために存在する数々の技術の核心は、R32 GT-Rから継承、進化させたATTESA E-TS。FRをベースとし、走行状況の変化に即応して前輪にもトルクを配分する電子制御トルクスプリット4輪駆動方式だ。駆動力配分は、0:100 (FR=後2輪駆動) から50:50 (リジッド4WD) まで無段階の連続制御。車速、アクセル開度のほか、4輪それぞれの車輪速センサーと、前後Gセンサー、横Gセンサーが検出した値に応じて、前輪への駆動力配分を制御するのだ。例えば前後輪の回転速度差が小さく、横Gが大きい旋回時などは前後トルク配分を0:100に近づけてFR化。シャープな回頭性とアクセルによる車両コントロール性を最優先させる。さらに、前後輪の回転速度差が増すと、後輪のトルクの一部を前に送って車両のヨーモーメントを適正化。車両の安定性を高めるとともに、4WDの力強い駆動力でコーナーを立ち上がる。またR33 GT-Rでは、大きな横Gが発生するドライ路での高速旋回時のトルク配分を、従来より若干後輪寄りに設定。アンダーステアの一層の低減を図った。また発進、登坂、直線加速時など横Gが小さい場合や、後輪のスリップ量が多いアイスバーンなどの低μ路では、前輪へのトルク配分を増やして4WDならではの安定したトラクションを発生させる。さらに、トルクスプリットとABS(アンチロックブレーキシステム)の総合制御により、さまざまな路面で制動性能とABS性能を最適化している。GT-Rの電子制御トルクスプリット4WD ATTESA E-TS。さらなる熟成を遂げたこのシステムが、安定してより速く意のままに操ることの楽しさを、走りのすべてのシーンでドライバーに語りかけるのだ。



エンジン冷却性能アップのキーアイテム

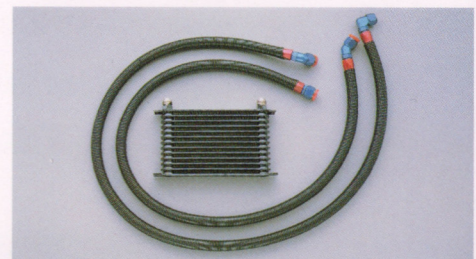
フロントバンパーに「N1レース」仕様と同一のエアダクトを新設。これによりラジエターの通過風速を高め、エンジン冷却性能を向上させた。さらに、サーキット走行時の油温冷却性能を大幅に高める空冷式エンジンオイルクーラーも、ディーラーオプションで新設定した。エアコン装着車への装着も可能だ。



フロントバンパーエアインテークダクト

二スモスポーツエンジンオイルクーラー(空冷式)(ディーラーオプション)

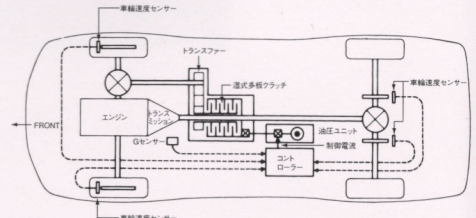
冷却効率が高く、油温上昇によるオイルの性能低下、エンジン本体への悪影響を抑える空冷式エンジンオイルクーラーはサーキットでのスポーツ必須アイテムだ。専用のエアインテークとのセットとなる。

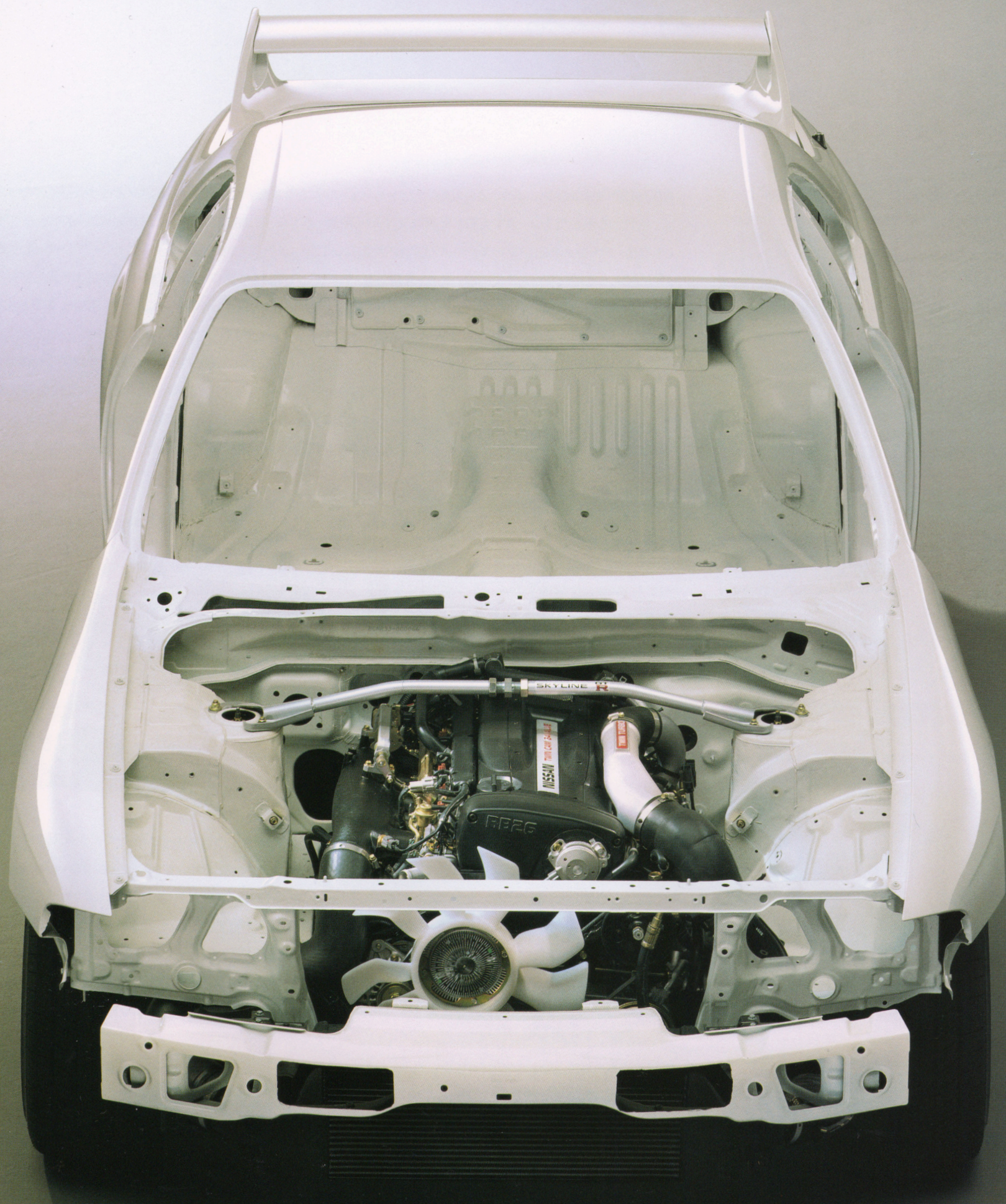


リヤメカニカルLSD

不整地や左右輪のμが異なるような路面の走行やコーナリング時に発生する片輪空転などで、左右後輪の駆動力が変化した場合にトルク配分を最適化する役目を持つ。GT-Rのトルク感応型メカニカルLSDは、回転数感応型ビスカスLSDに比べ、アクセル操作により忠実に応じる能力を発揮。ダイレクトな差動制限を可能とし、積極的なアクセルワークによる車両のコントロールを支援する。

ATTESA E-TSシステム概要図





動性能というパッケージング。

GT-Rの開発に当たって、私たちが「動性能」という一つの軸を中心に、すべてを複合して進めてきたことはすでに述べた。そしてそのことを最も象徴的に示すのが、ボディにかかわる性能、わけでもボディ剛性なのである。例えばRB26DETTエンジンは、その圧倒的なパワーとトルクによって自らが載ったボディに強大な加速度をかける。4輪マルチリンクサスペンションとATTESA E-TSを主体とする足まわりはその加速度を引き受け、タイヤのグリップ力とのせめぎ合いによってボディをねじり、曲げようとする。ボディはつまり、それに耐えて余りある剛性を持たなければならないのだ。でなければ、エンジンやシャシーがいかにも高性能を誇ろうとも、それを「意のままに操る楽しさ」に昇華してドライバーに提供することは、できないのである。さらに言えば、どこにどれだけの剛性を与えるか。強さと軽さをいかに両立させるか。あるいは重量配分や空力的な荷重配分を、トラクションやハンドリングの支援性能としていかに活用するか。あらたにリヤフロアステイを備え、リヤストラットタワーバーをもう1本追加したのと同様の剛性アップを実現したのも、そうした綿密な設計と検証の積み重ねによる成果なのだ。エンジン、シャシー、ボディ。その緊密で複雑で不可分な関係。それこそがまさに、私たちの追い求めてきた「動性能」の実体なのである。



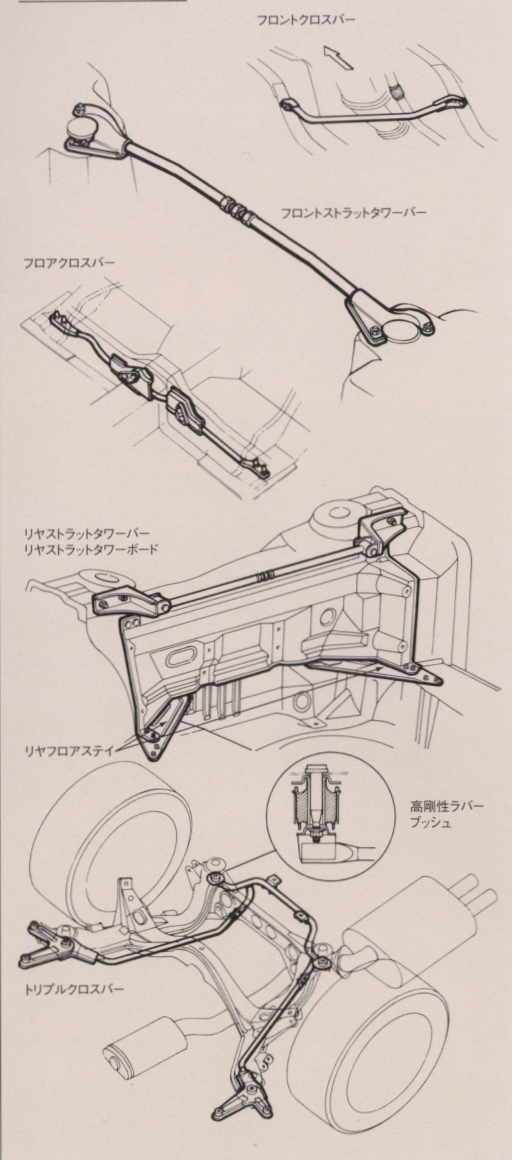
4輪すべての能力を活かし切るために、私たちは何をしたか。

その3：GT-R ボディ・コンストラクション。

フロントストラットタワーバー



剛性強化部位の一例



テストドライバーの感性とボディ剛性 R33の2ドアクーペボディをGT-Rの骨格とするに当たり、私たちは全面的に検証し直した。そのボディが、すでにきわめて高度な剛性を獲得していることは言うまでもない。CADを駆使した綿密なシミュレーション解析。プロトタイプによるねじり剛性、曲げ剛性の計測。そして走り込みを重ね、剛性を育成してきた2ドアクーペボディだ。日本を代表するグランドツーリングカーの骨格にふさわしいポテンシャルを備えているのである。しかし何よりエンジンパフォーマンスが圧倒的に高く、レースでの勝利を当然の目標として掲げているGT-Rとなると、要求される技術レベルはさらに高まる。また、装着するタイヤがもう少しよわらなければ、ボディに入力されるさまざまな種類の負荷も、幾分は緩和されるということもある。が、そんな妥協はできるものではない。私たちは目指すボディ剛性を手に入れるため、結局30点にも及ぶ部品にさらなる改良を加えた。何よりもまず、これまでのグループAレースでの経験やデータの蓄積を活かした。シミュレーション解析も繰り返し行なった。「動性能」追求の手段の一つとして開発した可変車体剛性実験車を使い、剛性の変化を検証することもした。それでもなお、解明できないいくつかの課題が残った。R33 GT-Rのポテンシャルアップとともに、私たちはより高度な技術が要求されるレベルへと進んでいたのだ。模索の中でそれに解答を与えたのは、私たちの中でも最高の運転量と評価解析能力を持つ、GT-R開発担当テストドライバーの感性だった。コンピューターに解き明かせない挙動も、鋭敏な人間は感じとることができる。人間が操るクルマに生命を与えるのは、やはり人間なのである。

全体剛性と局部剛性

フロントストラットタワーバー。左右の車体サイドメンバー前方部分をつなぐフロアクロスバー。リヤストラットタワーバーとスチール製リヤストラットタワーボード。リヤサスペンションメンバーに添うように配した3分割のピンスティから成るトリプルクロスバー。これらの剛性メニューに加え、リヤのフロアパネルとサスペンション取り付け部を強固に支持するリヤフロアステイを新設。ストラットタワーバーを1本増設したと同等の高いリヤサスペンション取り付け部剛性を確保した。これらによってさらに高度化した全体剛性と局部剛性により、操舵に対する追随性や回頭性、リヤの追従遅れの低減や接地性の向上、車両挙動のつかみやすさ、ステアリングインフォメーションの向上を実現。通常走行時の安心感を深めるとともに、4輪ドリフト時のつながりが一様となり挙動がつかみやすいなど、限界領域でのコントロールビリティを高めるという全体的な効果を具現化しているのである。

ハイトラクションレイアウト GT-Rでは車両の隅々にわたって、きめ細かな軽量設計を施している。しかも前後のタイヤにかかる荷重をできる限り均一にするため、前後重量配分の適正化を重視。エンジンやシャシー本来のポテンシャルを安定的に発揮し、高いトラクションを提供できるパッケージングを追求した。これが、GT-Rに施した「ハイトラクションレイアウト」である。と同時に、前後車軸より外側の、いわゆるオーバーハング部に搭載される部品の重量軽減にも徹した。これは、重量部品をできる限り車両の重心に近づけることにより、回頭性の向上に直結するヨー慣性モーメントの低減を図るためだ。ハイトラクションレイアウトにかかわる主な軽量化アイテムは、以下の通り。小型軽量のインナーフィンタイプインタークーラー。樹脂製エアクリナー。クーリングファン

の大型化によるエンジン全長の増大を避けるため、クランクシャフト側に後退させて配置したパワステ用プーリー。SUPER HICASの電動化に伴う油圧ポンプや配管などの廃止。4輪に使用した高応力コイルスプリング。前後アルミ製アクスルハウジング。小型化したABSアクチュエーター。樹脂製ヘッドランプ・アウトターレンズ。後方配置のバッテリー。そしてもちろん、アルミ製フロントボンネットおよびフロントフェンダー。GT-Rがいかに前後重量配分の適正化を重視し、オーバーハング部の軽量化にこだわったかがおわかりいただけよう。そして、このハイトラクションレイアウトを実現するために、車体設計だけでなく全領域の知恵と経験と技術を総結集する必要があったこともまた、知っていただけたことと思う。

エアロダイナミックフォルム

求める走りの次元が高くなればなるほど、クルマの性能の前には宇宙の物理法則が立ちはだかる。足まわりと路面の関係でいえば加速度であり、ボディと大気の関係でいえば空気抵抗である。GT-Rはここでも、「4輪すべての能力を活かし切る」ための空力特性を追求。4輪のタイヤをしっかりと路面に押しつけ、持てるトラクションをムダなく操縦性能の向上に活かすことを目指した。そして、基本的な空力特性に優れたボディシルエットをベースに、風洞実験や実走行テストを幾度

となく実施。前後のリフトバランスの適正化を図りながら、245/45サイズのワイドタイヤを覆うプリスターフェンダーの形状や、フロントスポイラーと可変リヤスポイラーの形状を決定していったのである。こうしてGT-Rは前輪のリフトを抑え、CLf=0.09、CLr=-0.03(可変リヤスポイラー・標準位置)に設定。空気抵抗係数CD=0.35と相まって、前輪のグリップを逃がさず安定したトラクションを維持し、矢のような直進性と高速旋回性能の高次元両立を支援している。なお、可変リヤスポイラーは車載工具でその角度を4段階にわたり調整できるが、これを活用することによる真価はレース場で初めて発揮される。公道走行では標準位置が最もバランスに優れており、この位置での使用をお勧めする。

主な軽量化施策

- 【ボディ関係】 ●ねじり剛性を大幅に向上させた軽量ボディ構造 ●アルミ製ボンネットフード&フロントフェンダーの採用 ●高張力鋼板の採用 ●振動・騒音の根本的な低減に伴う遮音材の削減 ●サイドアームのパイプ化 ●燃料タンク、ヘッドランプアウトターレンズの樹脂化 ●リヤスポイラーの材質変更 ●超高剛性PPバンパーの採用
- 【インテリア関係】 ●ダッシュインシュレーター一体成形化 ●ヘッドライニングの樹脂化
- 【シャシー関係】 ●SUPER HICASの電動化に伴う油圧ポンプ、配管等の廃止 ●4輪への高応力コイルスプリングの採用 ●前後アクスルハウジングのアルミ化 ●リヤマルチリンクサスペンション・アッパーリンクのプレス製 ●リヤスタビライザーの中空化 ●軽量高剛性アルミロードホイールの採用
- 【パワートレイン関係】 ●二重防振デマウント採用に伴うダンパー類の削減 ●エンジンマウントブラケット類のアルミ化 ●インナーフィンタイプ採用によるインタークーラーの小型化 ●ABSアクチュエーターの小型化 ●エアクリナーの樹脂化 ●排気吐出口の低減に伴うエキゾースト系ダイナミックダンパーの削減

角度調整機構付リヤスポイラー





サーキットでの速さと、安全性能。

さて、GT-Rの安全性能の話である。日産では「豊かさと楽しさ—それを支える安心・安全思想」をコンセプトに、ドライバーとクルマの危険回避能力を高め、事故を未然に防ぐ「インフォメーションセーフティ」（情報安全）、「コントロールセーフティ」（予防安全）、事故後の乗員の被害を最小限にとどめる「インパクトセーフティ」（衝突安全）の“トリプルセーフティ”により、総合的な安全を目指している。それらすべての前提となるのが、「走り、曲がり、止まる」という基本性能であることは言うまでもない。そして、サーキットにおける限界走行を究極的なステージとするGT-Rにおいて、その基本性能を具現化するキーテクノロジーが、4輪マルチリンクサスペンションであり、電子制御トルクスプリット4WD ATTESA E-TSであり、LSD、ABS、高剛性ボディなのだ。おわかりだろう。GT-Rが追求する「意のままに操れる領域の拡大」とはすなわち、究極的なドライビング・プレジャーを目指すものであると同時に、事故を未然に防ぐための極めて高度な安全性能を獲得するためのものなのだ。そして、この優れた基本性能が織りなす安全性能をさらに増幅し、高度化するのが、これからご紹介する“トリプルセーフティ”なのである。サーキットでは限界領域での優れたコントローラビリティを、公道ではクルマとの心地よく緊密な一体感を極めるために。GT-Rにおける安全性能の真価を追求する私たちの姿勢は、あくまでも複層的で綿密である。



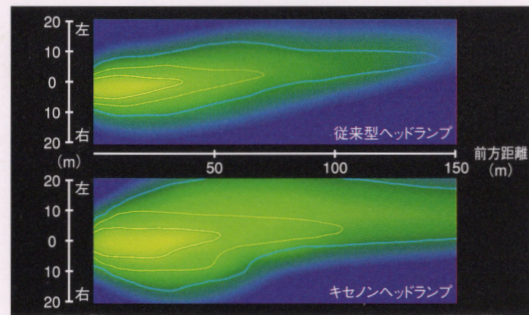
試作車両による前面衝突実験

GT-Rの場合、意のままに操る楽しさは危険回避能力のことでもある。
そして、“トリプルセーフティ”で万全を期した。

キセノンヘッドランプ



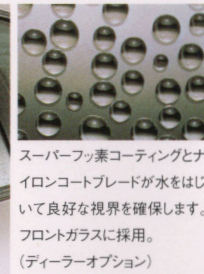
ヘッドランプ配光図 (ロービーム)



ロングライフ撥水ガラス (ドアガラス)

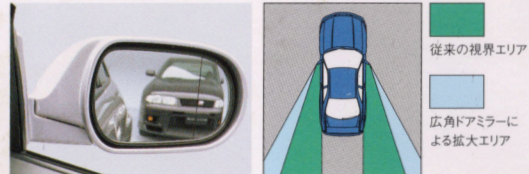


撥水ウインドウシステム



スーパーフッ素コーティングとナイロンコートブレドが水をはじいて良好な視界を確保します。フロントガラスに採用。(ディーラーオプション)

広角ドアミラー (ディーラーオプション)



鏡面外側の曲率を変化させ、視界範囲を従来の約1.5倍に広げたドアミラー。車線変更での後続車の見落としが少なくなります。

リヤワイパー



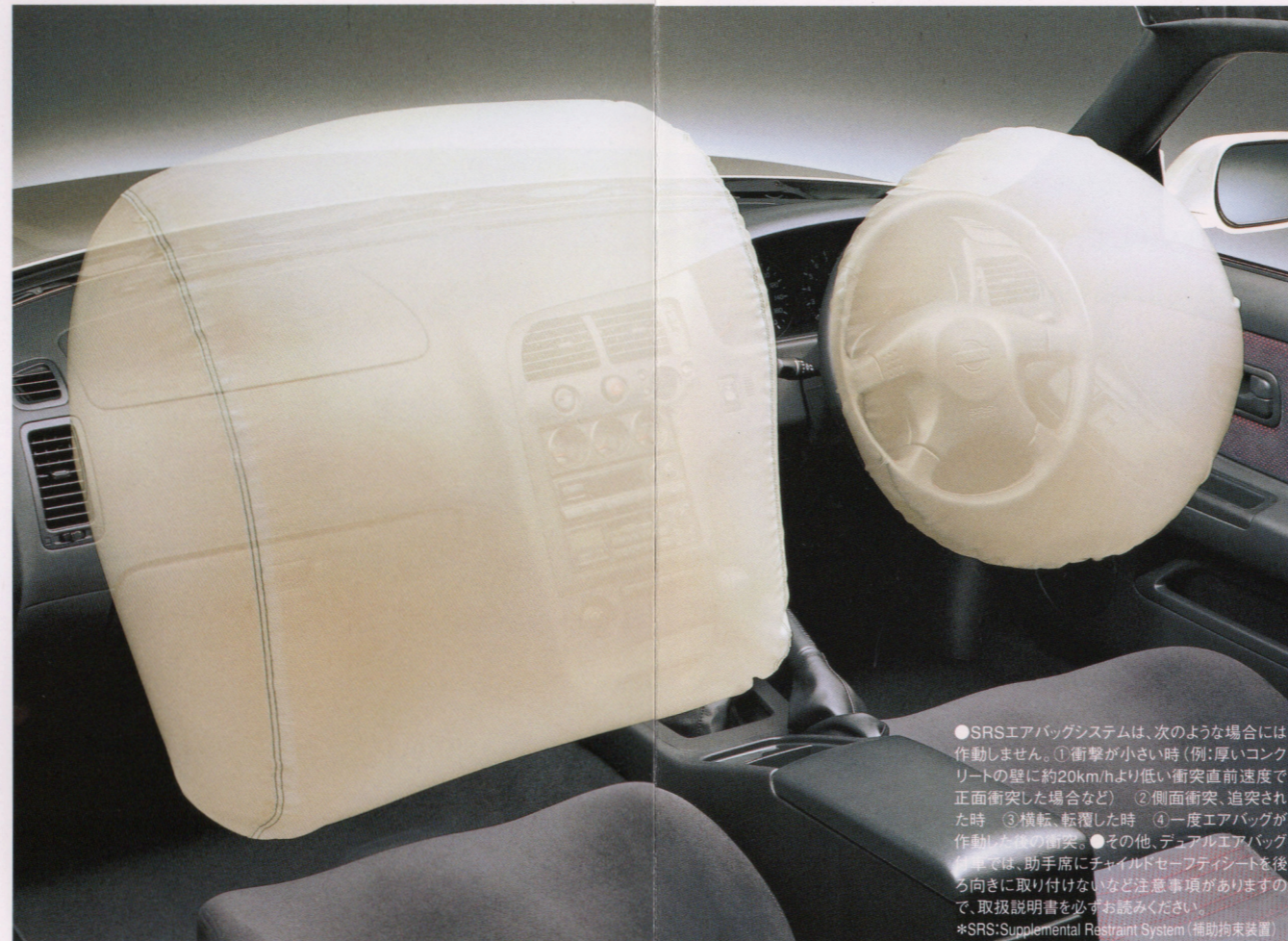
INFORMATION SAFETY (情報安全)

周囲の状況を把握する明瞭な視界の確保 クルマを安全に意のままに操るためには、ドライバーがその時の走行環境を素早く正確に認知することが前提となる。そしてその根幹をなすのが、視界を中心とする「情報安全」だ。そこでGT-Rでは、新たにキセノンヘッドランプを採用した。これは、キセノンガスなどを封入した発光管(バルブ)内で、2つの電極間にアーク放電を起こして発光させるもの。フィラメントを発光体とする従来のハロゲンランプに対して約2倍以上の光量と、見やすく疲れにくい自然な白色光を特長とする。この多光量を活かして照射範囲を広げ、遠方や夜間の路肩などの視認性を大幅に向上。さらに、ウェット路面上での再帰反射光の量も倍増するため、雨の夜というやっかいな走行環境下でも良好な視界を確保する。雨天走行時の情報安全は、両サイドのフロントドアに新採用したロングライフ撥水ガラスによっても高められている。効果が長く持続する撥水層をコーティングしたこのガラスが、雨滴をはじきやすくし、クリアな側方視界を保つのである。また、鏡面の外側方向部分の曲率半径を徐々に小さくした広角ドアミラー(ディーラーオプション)

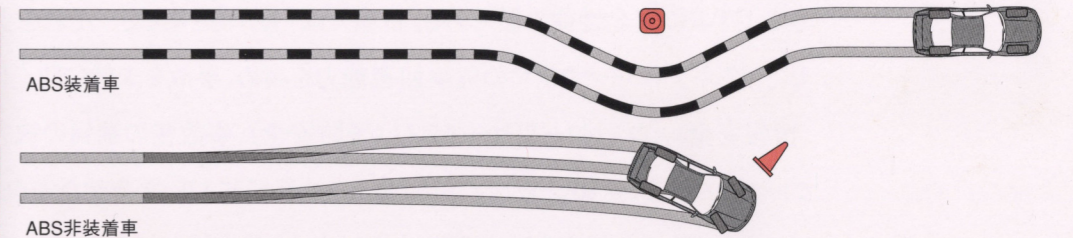
は、曲率が一定の従来タイプのドアミラーに較べて約1.5倍の視界範囲を確保。特に車線変更や高速道路の合流時などに、真横付近に接近しているクルマを視認しやすくなる。一方、被視認性すなわち後続車などから視認されやすいことも、安全走行における重要なポイント。GT-Rでは、ブレーキングによる減速の意思を明確にアピールするハイマウントストップランプを標準装備している。

CONTROL SAFETY (予防安全)

能力を高め、事故を未然に防ぐ役割を担うのが、この「コントロールセーフティ」の領域である。そのためのハイメカニズムのひとつが、ヨーレイトフィードバック電動SUPER HICAS。これは、ドライバーの意志により忠実な走行ラインを維持するため、ステアリング舵角と車速と実際のヨーレイトを読み取って、後輪の舵角を適切にフィードバック制御するもの。コーナリング時はもとより、荒れた路面や強い横風にも安定したトレース性を維持する。コンピュータがブレーキ液圧を制御してタイヤロックを起りにくくするABSも、もちろん標準装備。ATTESA E-TSとの総合制御によってさまざまな路面状況下で適切なABS性能を発揮し、ステアリング操作による障害物回避をより容易なものにしている。しかも、ブレーキのメインシステムでは、brembo社製アルミキャリパー対向ピストンブレーキを4輪に装着。RB26DETTエンジンの圧倒的なハイパワーを余裕をもって引き受ける強大なストップパワーを確保するとともに、剛性感の極めて高いブレーキペダル操作感を実現。大胆かつ繊細なブレーキングを可能にする優れたコントロールアビリティを身につけている。GT-Rのコントロールセーフティ。それはクルマを意のままに安全に操る楽しさを支えるポテンシャルにほかならないのである。



●SRSエアバッグシステムは、次のような場合には作動しません。①衝撃が小さい時(例:厚いコンクリートの壁に約20km/hより低い衝突直前速度で正面衝突した場合など) ②側面衝突、追突された時 ③横転、転覆した時 ④一度エアバッグが作動した後の衝突。●その他、デュアルエアバッグシステムでは、助手席にチャイルドセーフティシートを後ろ向きに取り付けられないなど注意事項がありますので、取扱説明書を必ずお読みください。
*SRS:Supplemental Restraint System(補助拘束装置)



ABS ANTI-LOCK BRAKE SYSTEM

(注)ABSはあくまでもドライバーのブレーキ操作を補助するシステムです。従ってABS非装着車と同様に、コーナーの手前では、十分な減速が必要です。スピードを控え、早め早めの操作で安全運転をお願いします。

IMPACT SAFETY (衝突安全)

“ゾーンボディコンセプト”、そしてデュアルエアバッグ標準装備 防ぎ切れない万一の緊急事態に備え、GT-Rは“ゾーンボディコンセプト”によってボディ自体の安全性能を高めて



いる。“ゾーンボディコンセプト”とは、“クラッシュアブルゾーン+セーフティゾーン”の2つのゾーンで万一の場合の衝撃を吸収し、乗員を守ること。前後の衝突時には、衝突のエネルギーを車体のクラッシュアブルゾーンで吸収して乗員への衝撃をやわらげるとともに、頑強なフレームやメンバー、ピラーなどによって構成された高強度度キャンピング、乗員のためのセーフティゾーン(生存空間)

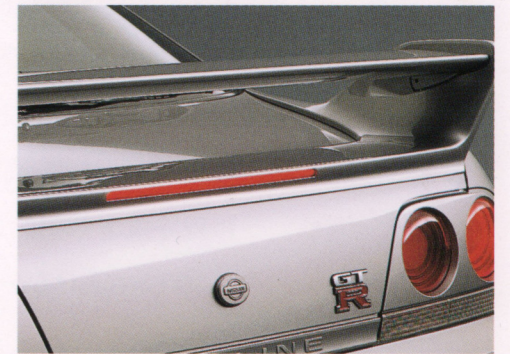
の確保を図るものだ。また側面衝突に対しては、ドア内部に組み込まれた強靱なサイドアビームなどによってその衝撃を分散。キャビンの変形を効果的に抑制する。こうした高度な衝突安全性を基本としたうえで、GT-Rはデュアルエアバッグ(運転席・助手席SRS*エアバッグシステム)を標準装備。正面衝突時などの際に、エアバッグが瞬時にふくらみ、正しく装着されたシートベルトとともに乗員の頭部への衝撃を緩和する。シートベルトは前席が圧迫感の少ないテンションリデューサーELR付3点式シートベルト。後席にもELR付3点式を装備。さらに、ドライバーにシートベルトの着用を促す運転席シートベルト非着用時警告灯を備えている。

未来を見つめた環境との調利

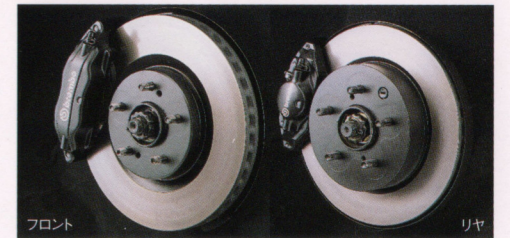
人とクルマの自然との共生のために 日産は「人とクルマと自然の共生」をコンセプトに、製造から使用、廃棄に至るすべての過程で、環境

への配慮を行なっている。例えば、オゾン層を保護するため、新冷媒(HFC134a)使用のオゾンセーフエアコンを採用。地球資源の有効利用については、クルマのさまざまな部分にリサイクルのしやすい熱可塑性樹脂を使用するとともに、ルーフィッシュレーター(吸音材)やトランクの内張りにはフェルトを再利用した材料を使用するなど、多くの部品にリサイクル素材を活用。さらに、製造工程内で発生した部品の端材の再利用など、多岐にわたって取り組んでいる。また、鉛はんだを使わないアルミ製ラジエター&ヒーターコア、樹脂製燃料タンクを採用し、鉛の使用量削減にも努めている。さらに、新車の輸送時にボディをコーティングする表面保護材に、従来のワックスタイプに代えてペイントガードフィルムを使用。洗浄することなく容易に除去できるため、ワックス流出による水質汚染の防止に貢献するほか、ペイントガードフィルムを資源としてリサイクルすることも見据えた、新たな取り組みである。

LED式ハイマウントストップランプ



brembo製アルミキャリパー対向ピストンブレーキ



前席テンションリデューサーELR付3点式シートベルト



運転席シートベルト非着用時警告灯



後席ELR付3点式シートベルト





“Vスペック”の立場。

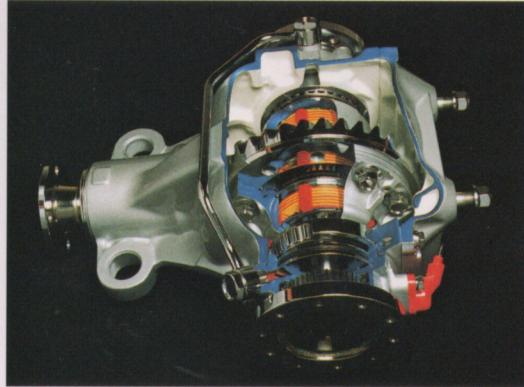
GT-Rが速さへの挑戦を志とすることは、歴史的な事実だ。R32 GT-Rでも私たちはそれを標榜してきたし、グループAレースの戦績でそれを証明してきた。サーキットで速いということは、意のままに正確に安定して操れることにほかならない。私たちの言う「動性能」の高さを客観的、定量的に表わす指標となるのがすなわち「速さ」なのだ。私たちが速さにこだわり続ける真意もそこにある。安定してより速く走る能力を追い求めたR33 GT-Rは、まさにGT-Rとしての正常進化のラインをたどったのである。と同時に私たちは、R33 GT-R Vスペックの開発に挑んだ。このVスペックは、オリジナルGT-Rの動性能をベースとしながら、さらに高度な走りの領域へ足を踏み入れている。ヒエラルキー、上下関係の問題ではない。造り手の気持ちを言えば、単に限界性能を高めるだけでなく、その領域におけるテイストまで余さず味わいつくしたいというドライバーの顔を思い描いて、走りを研ぎ澄ましたのだ。ニュルブルクリンクでR32 GT-Rのラップタイムを21秒縮めたのも、このVスペックである。私たちは、より高度な運転技量と大人の理性を持つドライバーにこそ乗ってほしいと思っている。動性能は非常に高く、走りは安心感に満ちているが、楽しさを味わいつくすという点では多分、一般的なドライバーの手に余るのである。



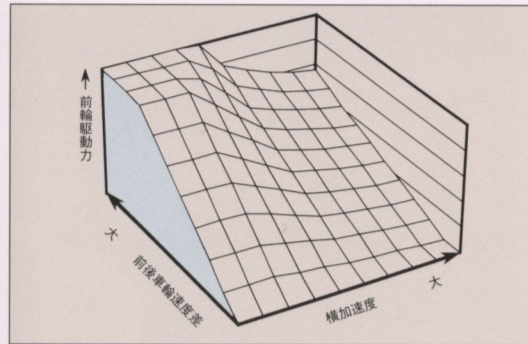
Vスペックのあらたな進化を促したのは、ATTESA E-TS PRO。

そして、エクスペディアS-07+9JJワイドリムだった。

アクティブLSDカットモデル

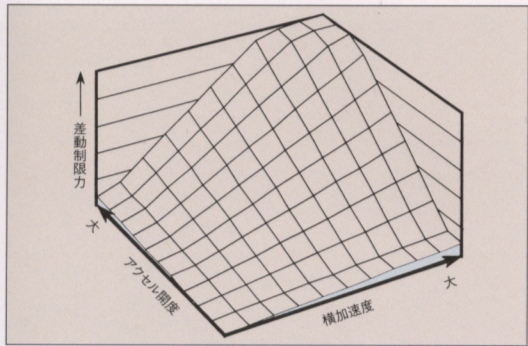


写真は撮影のため部分着色塗装



前後駆動力配分の基本制御例(100km/h)走行時

ATTESA E-TS PROの「前後駆動力配分」の制御特性例を示す。「前後車輪速度差」が大きく「横加速度」が小さい場合(発進・登坂・直線加速時など)には、「前輪駆動力」が増大。また「前後車輪速度差」が大きい場合でも、旋回などで「横加速度」が増すと「前輪駆動力」は減少する。なお、「横加速度」の大きな旋回加速では、下図のアクティブLSD制御特性例に見るように、アクティブLSDの差動制御力を強め、前輪への駆動力配分を大きく設定。これにより、特にドライ路・高速旋回加速での力強いトラクションを実現した。



アクティブLSDの基本制御例(100km/h走行時のアクセル感応制御)

旋回時の加速で、「アクセル開度」「横加速度」がともに大きくなると、差動制御力が強まることわかる。

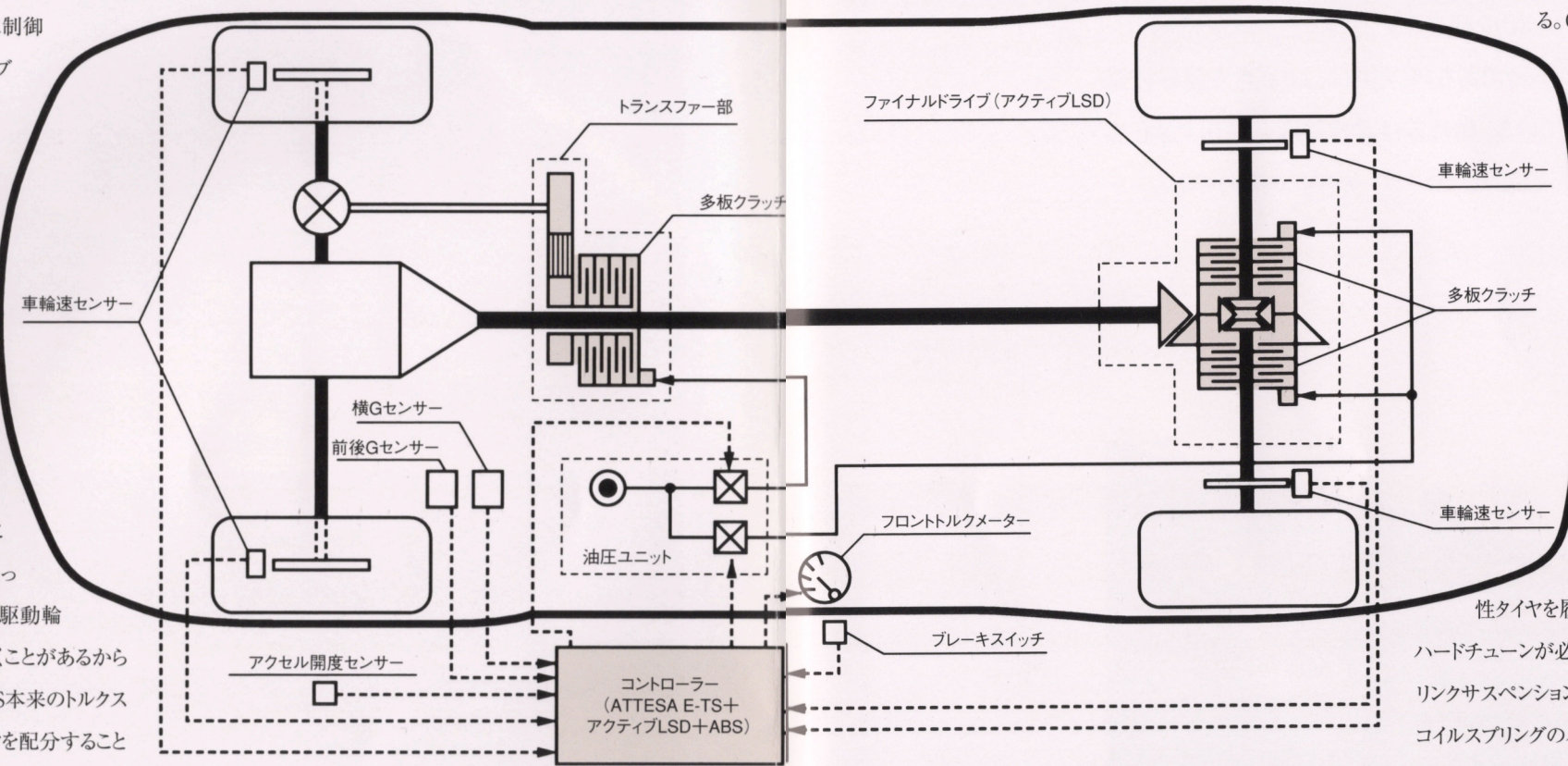
Vスペックにおける4輪の能力の活かし方

ATTESA E-TSの働きについてはGT-Rオリジナルのところでお話した。FRの走りを中心に、走行状況に応じて前後トルク配分を0:100から50:50まで無段階で変化させるといものだ。まさに、4輪すべての能力を活かし切るためのシステムである。VスペックではこれにアクティブLSDを複合させ、より限界に近い領域におけるトラクションとコントロールビリティを追求したATTESA E-TS PROを搭載する。象徴的には、サーキットでの速さをさらに高めるために。具体的な開発目標としては、ニュルブルクリンクでのラップタイムを20秒縮めるために。そして何より重要なベネフィットとしては、ドライバーに究極的な操る喜びを提供するために、である。

アクティブLSD採用。ATTESA E-TS PRO ATTESA E-TS PROのポイントはアクティブLSDにある。LSDはそもそも、旋回に伴うロールなどによってコーナー内側の駆動輪が浮き上がって空転すること(内輪空転)を抑える役目を持つ。これを差動制限力と呼ぶが、一般のLSDでは左右駆動輪に発生する回転数差やトルクを、ビスカスカップリングやギアユニットなどが受け取ってそのまま機械的に制御

する。これに対してVスペックのアクティブLSDは、LSDの油圧を文字通りアクティブに積極的に電子制御する。つまりコンピューターソフトのチューニングによって、目指すべき最適の特性に設定できるのである。Vスペックでは、アクティブLSDにより差動制限力の上限を高くした。これにより内輪空転の発生限界が上がり、路面に接地している外輪は前に進むトラクションを確保できる。この場合、単純なFRであればアクセルを踏み込むことはできない。外側の駆動輪だけで走っているわけで、そこにトルクが加われば駆動輪が空転し、過度なオーバーステアを招くことがあるからだ。しかしVスペックにはATTESA E-TS本来のトルクスプリット機能がある。前輪に適切なトルクを配分することで、安定したトラクションとコントロールビリティを維持するのである。しかもアクティブLSDの働きにより、後輪が充分なトラクションを維持しているため、前輪に流し込むトルクは小さくて済む。つまりアンダーステアの発生を極小に抑えられるのである。またATTESA E-TS PROのトルクスプリット+アクティブLSDとともにABSを総合制御することにより、ABS性能を最大限に発揮する能力も備えている。——「電子制御」という技術は、とすれば「ナチュラル」という感覚の対極にあるように見られるもの。しかしVスペックに代表されるGT-Rの、きわめて自然でかつ圧倒的に速く安心感に満ちた走りを体験すれば、電子制御技術に対する何かしらの先入観があったとしても、それはきれいに払拭されるだろうと確信する。問題は、メカが電気かにあるのではない。その技術が人にどんな喜びや幸せを提供できるか。そのことを追求していこうとする私たち造り手の志の問題なのである。

専用開発「エクスペディアS-07」&17×9JJ鍛造アルミロードホイール GT-R Vスペック専用開発タイヤ、プリチストン「エ



クスペディアS-07”245/45ZR17。私たちは、R32 GT-Rのタイヤと同レベルの高いウェット性能を維持しながら、ドライでのグリップ性能を大幅に向上させることを目指した。言葉を換えれば、ニュルブルクリンクのラップを従来より20秒短縮するという大命題を達成できるトラクションとコントロールビリティの実現である。そのベースとなるのが、245/45という超ワイドサイズ。とにかく、すべての動性能が集中するタイヤの接地面をできる限り拡大し、そのキャパシティを上げることが基本なのだ。しかも、タイヤのトレッド全面が路面に均一に接することが求められる。そこでタイヤ断面形状をきわめてスクエアにし、スチールベルト幅を拡大。さらにナイロン製の補強コードを付加して剛性をアップ。接地面の拡大と均一化を促した。トレッドパターンは左右非対称だ。外側は、グルーブ(溝)を狭くしてネガティブ率(パターン面に占めるグルーブの面積比率)を低減。ショルダー部ブロックの剛性を向上させることにより、ドライでの優れたグリップ性能を支えている。これに対して内側のパターンは、グルーブを太くしてネガティブ率をアップ。排水性に優れたウェット性能を実現した。このタイヤを履くのは、17×9JJ鍛造アルミロードホイール。リム幅9JJは、245サイズタイヤに対応できる最もワイドなサイズだ。これによりタイヤのプロファイルは一層スクエアなものとなり、その接地面をさらに拡大するのである。

GT-R Vスペックのハイパフォーマンス

を、余すことなくトラクションとコントロールビリティに変換させる能力を得た、エクスペディアS-07&17×9JJ鍛造アルミロードホイール。ニュルブルクリンクでの-21秒を達成した鍵の一つである。

*エクスペディアS-07はグリップ性能の高いコンパウンドを使用しており、走り方により摩耗が早い場合がありますので定期的な点検とローテーションを行って下さい。摩耗が進んだ時は速やかにタイヤ交換を行い、安全運転に心掛けて下さい。

サスペンションチューニング

あらたにアクティブLSDを得たATTESA E-TS PROがその特性を独自のものとし、専用開発の高剛性タイヤを履くとすれば、サスペンションもおのずとハードチューンが必要となる。基本はもちろん、4輪マルチリンクサスペンション。Vスペックでは別表に掲げたように、

力特性をそれぞれアップし、ロール剛性をさらに向上させた。これにより、サーキット走行を含めたあらゆる走りのシーンでピッチやロール挙動を抑え、接地性を向上。クルマとの緊密な一体感が堪能できる、安定してより速い走りを実現している。これと併せて、ヨレイトフィードバック電動SUPER HICASの特性のベストマッチングを図っている。

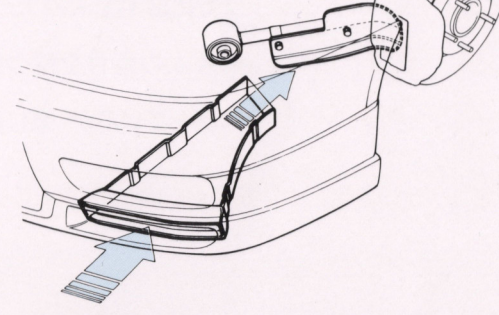
フロントブレーキ導風板 ブレーキシステムはオリジナルのGT-R同様、brembo社製アルミキャリパー対向ピストンブレーキ。Vスペックではレースへの挑戦を見据えて、その卓越した耐フェード性をさらに向上させるため、従来より面積で40%大型化したフロントブレーキ用の導風板を採用した。これは、フロントスポイラー左右の大きなブレーキ冷却用エアインテークからダクトを通して入ってくる走行風を、ブレーキローター部に導くアイテム。フロントサスペンションのテンションロッドに装着されている。これにより、非装着状態に対して冷却効果が大幅にアップ。サーキットにおける限界走行時の制動性能にさらなる余力を与えている。

GT-R Vスペックサスペンションデータ

		フロント	リヤ
ショックアブソーバー減衰力(0.3m/sec.時) kg	伸び側	275	175
	縮み側	85	67
コイルスプリングバネ定数 kg/m		4.0	5.0
スタビライザー外径 mm		φ22.2	φ26.5

●このデータからも、オリジナルGT-Rのサスペンションに比べ、大幅なハードチューンがなされていることがおわかりいただける。ATTESA E-TS PROとエクスペディアS-07タイヤの採用、ヨレイトフィードバック電動SUPER HICASのベストマッチング化。これらすべての要素と同時複合的に、サスペンション特性をセッティングした結果だ。

ブレーキ導風板構造図



ATTESA E-TS PRO

E-TSは「Electronically Torque Split:電子制御駆動力配分」。そしてPROには、「progressive:一歩進んだ」「professional:プロフェッショナル」「proximate:次世代の」などの意味を重ね合わせた。走りの新次元を目指すGT-R Vスペックのスピリットとテクノロジーを象徴するネーミングである。

VスペックN1仕様



- N1仕様専用装備●カーボンセンターリヤスポイラー(角度調整機構付)●カーボン製アンダーカバー●フードトップモールド●メタルタービン●空冷式エンジンオイルクーラー●ヒーター(デジタル表示)
 - Vスペックに対する非装着装備●助手席SRSエアバッグシステム●熱線リヤウインドウタイマー●オゾンセーフフルオートエアコン●イグニッションキーシリンダー照明●助手席パニティミラー●オーディオ(アンテナ、ハーネス等を含む)●後席アシストグリップ●集中ドアロック●後席灰皿●リヤワイパー
- N1仕様にはメーカーオプションの設定はありません。
(注)トランスミッション、フロントデファレンシャル、リヤデファレンシャル、トランスファーの各オイルクーラー(ニスモ製)、カーボン製インタークーラーエアガイドをディーラーオプションで設定。
N1仕様はボディカラー・ホワイト(≠Q01)のみ設定。



ニュルブルクリンクへの道程。

全長約20km。コーナー180箇所以上。高低差、実に300m余り。ドイツ・ニュルブルクリンクサーキットは、いわば世界でも最も過酷な公道サーキットである。一周の長さ、激しいアップダウン、連続するブラインドコーナーが、そこをハイスピードで走るクルマに強い上下Gと横Gを間断なく与え、ステアリングを操るドライバーに心理的プレッシャーをかけ続ける。ドイツはもとより、世界中のクルマメーカーやタイヤメーカーが開発テストのためにこの地を訪れるのも、その過酷な条件に耐え抜く性能を獲得し検証し、実証するためだ。R33 GT-R Vスペックが、8分00秒を切るラップタイムを目指したニュルブルクリンクとは、つまりそういう場所なのである。私たちの遠征部隊はここに数か月間とどまり、トライを繰り返しつつ車両を煮詰めた。クルマを操る楽しさの真価。ハイパフォーマンスカーに足る危険回避能力のあり方。私たちはそれらについて考え続け、体を動かし続けた。そしてついに、-21秒の目標を達成した。しかし、ニュルブルクリンクでの数か月間で、一足飛びにハッピーエンドを迎えたのではない。人知れぬ幾多の場面で、その何倍、何十倍もの時間と力が費やされてきたのだ。その中心舞台となったのが、私たちの北海道ブルーピンググラウンド“HPG”、陸別試験場である。R33 GT-Rがニュルブルクリンクで叶えた夢。それは、厳しいテストに明け暮れたHPGでの日々があったからこそこの結果なのだ。

DER Nürburgring.



最新のGT-Rには、最新の北海道ブルーピンググラウンドがあった。 そして、-20秒を目指してステアリングを握る男たちがいた。

より安定して速く走る能力を高める3つのプロセス

その1:基本ポテンシャルの向上

R33 GT-Rで目指した「意のままに操れる領域の拡大」、すなわち「より安定して速く走る能力」を実現するため、私たちは3段階のプロセスをたどった。第1は、「車両性能のポテンシャルを高めること」。クルマが発生可能な最大横Gや最大前後Gの値は、エンジン、車両重量、タイヤ、ブレーキで決まり、それがそのままクルマのポテンシャルを決定する。そのために私たちは、エンジンのトルクアップ、タイヤおよびブレーキの性能向上、そしてトラクション自体のポテンシャルを高めた。すべてはここから始まる。



写真は開発時のテスト車両のものです。

3つのプロセス-その2:ポテンシャルを活かすハードの整備

第2は「高いポテンシャルを活かすハードを整えること」だ。エンジン出力がいかに大きいても、タイヤがスリップしてしまえばそれ以上の出力は使えない。また、タイヤがいかに高性能でも、そのポテンシャルを最大限に活かし切れるシャシー性能がなければ意味がない。そこでサスペンションの改良はもちろんのこと、ボディ剛性の向上、ATESA E-TSやABSの改良、ヨーレイトフィードバック電動SUPER HICASの採用など、シャシーに関わるすべての部品の見直しと改良を行なった。特に、走りにおける先鋭的な進化を目指すVスペックでは、トラクションを活かすためのハードをさらに追求。前後駆動力配分とABSに加え、アクティブLSDを総合制御するATESA E-TS PROを搭載した。R33 GT-Rはこのようにして、「クルマがドライバーの期待通りに動き、かつ、期待に反した動きをしない」性能を高めたが、しかし、これだけではまだ不十分なのである。



写真は開発時のテスト車両のものです。

HPG、GT-Rが飛ぶ過酷なコース

日産の北海道ブルーピンググラウンド(HPG)、陸別自動車試験場は1992年8月に完成した。R33 GT-Rが徹底的に鍛えられ、魂を吹き込まれた場所だ。阿寒湖の西方約20kmほどに位置する陸別町と、その北の北見市を隔てる山をグルリと取り巻くように、世界の特徴的なコーナーを随所に織り込んだ全長約7.2kmのカントリーロードが走る。しかもそのコースは等高線を上下するように設定されていて、かなりの高低差を持つ。GT-Rの実験開発のまとめ役で、スタッフに「隊長」と慕われている実験チーフは言う。

「ニュルブルクリンクもそうですが、ここもまた高低差の大きさが一つの特長です。林間コースで、何よりアップダウンがきつい。例えば第1コーナーの先の直線路は、かなり勾配のある上り。頂上付近にブラインドの右コーナーが待っています。しかも途中でジャンピングスポットを設け、高速だとクルマが完全に飛ぶようにしてあります。また下りについても、全開で駆け降りてきた最後にほぼ直角のコーナーがあつたりする。普段では遭遇し得ないような極限状況でのクルマの挙動を再現して評価解析し、動性能のポテンシャルを磨きあげるためのコース設定なのです」

頂上に待ち受けるブラインドコーナー、伏兵のジャンピングスポット、下り全開の末の直角コーナー。そしてケタ違いのハイスピード。GT-Rが受けてきた厳しい試練の様子が垣間見える。実験スタッフは笑って言う。

「GT-Rはどのクルマよりも、飛んでいる姿がきれいなんです。姿勢がきれいだというのは、次のコーナーに進入するための最善の体勢がきちんと取れているということ。クルマが操りやすくなればこはいきません」

GT-Rの、4輪すべての能力を活かし切るためのテクノロジーとチューニングは、ここHPGで想像を絶するテストを積み重ね、磨かれていったのである。

HPGからニュルブルクリンクへ

ニュルブルクリンクでGT-Rのステアリングを握ったのは、テストドライバーのK。走行評価機能についての社内最上級の資格を持つA1ドライバーの中でも、目指すべきクルマの特性を練り上げて行く解析能力にひときわすぐれた存在だ。R33 GT-Rの開発にあたっては、彼と、より総合的な視点から評価を行なうSED(シニア・エクセレントドライバー)を実験走行の中軸とし、各性能のまとめ役に複数のA1ドライバーを配置するなど、いわば最強の布陣を敷いたのである。その彼が、ニュルブルクリンクでの経験をこう語ってくれた。

「クルマへの入力のレベルが圧倒的に違うということ。それがニュルブルクリンクの印象ですね。とにかくタイヤの上下動が激しい。例えば高速直進状態から、目の前に立ちちはだかる壁のようなコースを駆け上がって、すぐにハンドルを切らなければならない。しかもブラインドコーナー。路面には再舗装された部分がある。ハイスピードですからクルマはここで跳ねるんですよ」

HPGとニュルブルクリンクのコース設定に、通じるものがあることにお気づきだろう。アップダウンとブラインドコーナーが連続するそのシチュエーションは、クルマのパフォーマンスが高いほど、限界領域でのスタビリティやそれに基づく危険回避性能を検証解析するのに不可欠のものなのだ。そして、HPGで鍛え上げたR33 GT-Rの動性能は、クルマにとってもドライバーにとってもきわめて過酷な



条件が揃ったニュルブルクリンクで検証され、「-21秒」を達成することとなった。

ドライバーを裏切らず、退屈させないGT-R 「ニュルブルクリンクはコーナーの90%以上がブラインドと言っていいほどです。しかも1周20km以上、コーナーの数も180以上ある。そのすべてをすぐに覚えられるものではありません。先が読めないままコーナーに進入していくケースが連続するわけです。一般路であれば充分減速することが鉄則ですが、このテストではハイスピードで入っていくのが仕事でしたからね(笑)。それでもGT-Rは、自分の信頼を一度も裏切りませんでした。今回は、前にR32 GT-Rでトライした時のスピードがホノボノ感じられるほどハイペースでしたが、無用の緊張を強いられることはなかったですね。GT-Rが「OK!まだまだ行ける」と教えてくれるんです」

つまりスタビリティがとても高いため、ドライバーの技量に応じた楽しみ方ができる、とテストドライバーのKは言うのだ。

「一般の人と我々テストドライバーでは確かに運転技量に違いがあるかもしれませんが、GT-Rは各人の運転技量に見あった性能を引き出しながら、走りを楽しめるんです。見方を変えれば、サーキット内でのスポーツ走行はもちろんのこと、公道を安

全に走る一般的な領域でも、GT-Rならではの楽しさが満喫できる。このように言うと、コントロールのしやすい分、退屈なクルマのように思う人がいるのですが、GT-Rはたとえ60km/hでのコーナリングでも、まるで次元の違う走りの楽しさを教えてくれるに違いありません」

走りのシェフ、テストドライバー HPGで鍛え、ニュルブルクリンクで実証した、サーキットにおける圧倒的な速さ。いつもの道での安全な走りのシーンで実感する、操る楽しさの深さ。GT-Rは、そのように懐の深いクルマなのだ。その卓越した動性能を現実のものとしたのは、本質的かつ革新的であることを伝統とする技術。HPGに代表される開発環境。そして何よりも、人中心のクルマ作りを心がけてきた造り手たち…。非常に優れた評価解析能力を持つテストドライバーが、数多く育ったこともまた、GT-Rのさらなる進化を加速させた大きな要因であった。実験スタッフは言う。

「美味しい料理は、誰でも美味しく感じます。しかし、なぜ美味しいのかを誰もが言葉で表現できるわけではない。まして、さまざま

な材料や隠し味が渾然一体としている中から、香辛料の一つを変えればもっと美味しくなるなどと指摘することはできません。しかし、それを探し出して見せるのがテストドライバーなのです。だからこそ私たちは、「ドライバーの声は神の声」という伝統を大切に、GT-Rに最も色濃く反映させているのです。もちろん、限界領域のチューニングだけが問題なのではありません。一般のドライバーによる普通の走りのシーンでも、GT-Rらしい胸躍る楽しさを提供できなければならないからです。このGT-Rはそれを実現しています。何と言っても私たちに、最高の腕と感性を持った走りのシェフがそろっているのですから」HPGという恵まれた環境と、テストドライバーをはじめとする開発スタッフたちの情熱が、R33 GT-Rの誕生を支えてきたのだ。



3つのプロセス-その3:ドライバーの能力を

フルに活かせるクルマの追求

いかに運転技量に優れたドライバーでも、安心感に欠けるクルマでは、持ち前の能力を発揮することができない。重要なのは、「クルマからドライバーへの語りかけ(インフォメーション)」が正確であり、それに応じて次の運転操作が確実にできるということだ。つまり、ドライバーとクルマの間に、運転操作のインフォメーションというフィードバックサイクルが結ばれることが、信頼関係の基本。それができてはじめて、ドライバーは安心してクルマの性能を最大限に引き出そうという気持ちになれる。走行状態や路面状態をわかりやすくドライバーに伝える能力を持ったクルマは運転がしやすく、ドライバーは自分の運転技量を最大限に活かすことができるのである。こうした視点に立ち、R33 GT-Rではサスペンションとボディ剛性の向上、高精度ステアリングギヤの採用、ステアリングホイールのグリップ形状の改良などを実施。車両挙動のつかみやすい操安特性や、ステアリングインフォメーションを練磨した。さらに、運転操作のしやすさを高めるため、GT-R専用シートの改良やメーター視認性の向上なども行なった。

R33 GT-Rで目指した「より安定して速く走る能力」はこうした3段階のプロセスを着実に重ねることによってはじめて実現された。そのことを具体的に示す一つの結果が、ニュルブルクリンクで目標通り8分00秒を切ったラップタイムなのである。



写真は開発時のテスト車両のものです。

HPG(北海道陸別試験場)プロフィール

敷地面積705万㎡に及び日産最新の試験場「HPG」がある北海道陸別町周辺は日本有数の極寒地。適度な積雪が得られるなど、寒冷地試験に適した気象条件を備える。そして、小高い丘陵に広がる地形を活かした全長約7.2kmのカントリーロードには、世界各地の代表的な路面を再現。積雪のない時期、このコースが登坂・降坂やコーナリングにおける操縦安定性や動力性能実験のメインの舞台となる。距離が長く、高低差が大きく、そしてブラインドコーナーの多いコース設定が、危険回避性能をはじめとするクルマの能力を問い、鍛え上げるのだ。単に速さを追いかけるのではなく、より安心して意のままに操れる能力を具現化するための場、それが、ここ「HPG」なのである。



幸福を占有する空間。

GT-Rに潜む走りのポテンシャル。そのすべてを余すところなくほとぼらしらせる最後の出口がタイヤだとすれば…。コクピットは、ドライバーがGT-Rに生命を吹き込むための最も肝心な入口であると、私たちは考える。それは、限界領域にあっても正確で円滑な操作・視認を促す機能を持ち、より安全な走りを支援し、そしてあくまでも、GT-Rらしくなければならない。私たちは多くの部分で、R32 GT-Rで確立したコクピット思想を継承した。車両の重心点に近接した低いシッポポイント。足を前方に伸ばした位置に配したペダル。少し立てぎみのステアリングホイール。手もとに直立したショートストロークシフトノブ。正確で素早い視認を促す大径タコメーター&スピードメーター。センターコンソールに配した、フロントトルク/油温/ターボブーストの小径3連メーター。すべてが、ドライバーとの信頼感に満ちたコミュニケーションを図るために磨かれてきたアイテムだ。R33 GT-Rでは、ちょっとウィットも利かせた。メーターパネル類に与えたカーボン調のサーフェス。センターコンソールやタコメーターパネルなどにあしらった、GT-Rの小さなエンブレム。いわば気持ちの問題。走りのさらなる進化を果たしたGT-Rの、余裕の部分である。すべては、このコクピットを占有してGT-Rを操る喜びを増幅するために。



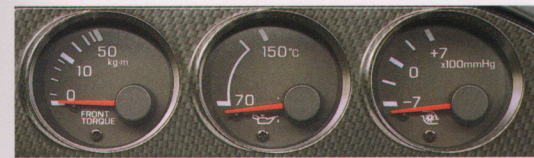
GT-Rが自分か、自分がGT-Rか。

緊密な一体感は、このコクピットに身をおいた瞬間に伝わってくる。

コンビメーター



3連センターコンソールメーター



本革巻4本スポークステアリング (赤ステッチ付)



本革巻シフトノブ&本革巻パーキングブレーキレバー

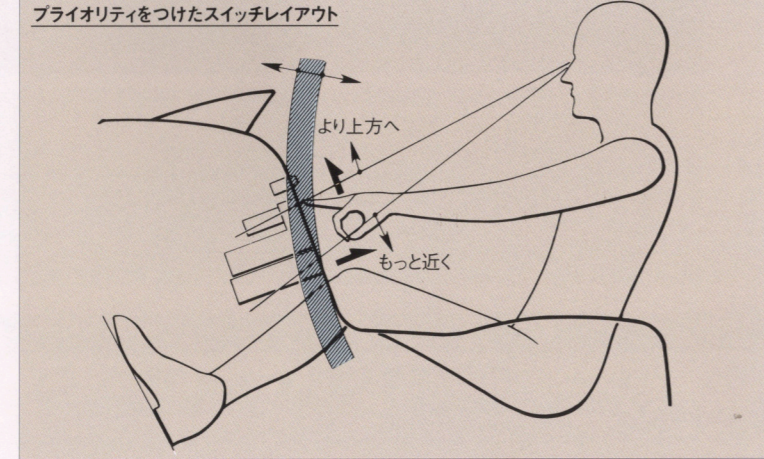


モノフォルムバケットシート グループAカーのシートをモチーフに、ロードカーに求められる機能を熟成したモノフォルムバケットシート。R32 GT-Rですでに高い評価を得てきているこのシートを、R33 GT-Rにも受け継いだ。最も大きな特長は、的確な運転操作を支持するための高度なホールド性と、それと相反する窮屈感のない適切な形状の両立である。それを実現したキータクノロジーが、インバース形状だ。これは、センター部を中心に適度なRをつけた包み込むような形状。整体医学、人間工学の両面から割り出した結果、肩部、脇腹、腰部、大腿部にこの形状を採用している。これにより、スポーツ走行時の強大な横Gによるドライバーの姿勢のズレを最小限に抑制。的確な運転操作性を支援する。さらに、長時間の高速巡航でも疲労感の軽減を実現している。また、座面とシートバック面のセンター部分にキルティングパターンを採用し、スポーティな味わいをさらに際立たせている。

本革巻4本スポークステアリング (抗菌仕様) ステアリング径はR32 GT-R譲りのφ370。グリップ断面形状はこれまでの長楕円型をリファインし、よりナチュラルなグリップ感へと熟成した。また、手のひらに無用の刺激を与えないよう、本革のステッチに施した独自の工夫はきちんと受け継いでいる。ベースボール縫いと呼ばれる一般のステッチは、まさに野球のボールと同じように糸が表面で交差しているため、そこが細かな突起状となって手のひらに当たる。これに対してGT-Rでは、グリップ部材に糸がはまり込むような溝を彫り込んだうえ、糸が表面で交差しないように縫製。レーシーな雰囲気をかもし出す赤ステッチとし、ドライバーは、手のひらにしっとりとなじむ本革ならではの感触を違和感なく味わうことができる。また、シフトノブ、パーキングブレーキレバーも本革巻とし、ステアリングホイールとの一貫性のある感触を提供。一般走行はもとより、サーキットでのスポーツ走行でも、的確な操作をサポートする。

垂直0(ゼロ) 指針の大径タコメーター メータークラスターには、両側に水温計・燃料計・油圧計を従えた大径のスピードメーター&タコメーターが並ぶ。特にタコメーターでは、レッドゾーンを頂上付近に配置するR32 GT-Rを継承し、0(×1000)rpm時に指針が真下を向く“垂直0指針”を採用。前方に向けた視線を大きく動かすことなく、レッドゾーン目前の高回転域の指針の動きが読み取れるよう配慮している。一方センターコンソールには、電子制御トルクスプリット4WD ATTESA E-TSのフロントトルク計、油温計、ターボブースト計からなる小径3連メーターを配置した。

プライオリティをつけたスイッチレイアウト



カーボン調サーフェスパネルとGT-Rエンブレム 運転操作性だけをひたすらに追求していくことが、無味乾燥なコクピットにつながるのだとしたら、それは私たちの考えるGT-Rの姿ではない。GT-Rと一体になって駆ける楽しさは、GT-Rと語り合う喜びにはかならないのだ。過剰な装飾も、くつろぐためだけの装備も不要だが、ドライバーの心をGT-Rらしいやり方で高ぶらせる配慮は欠かせないのである。そんな気持ちで、機能と直接は結びつかないけれど特徴的な装いを取り入れている。その一つが、コンビメーターパネルと3連センターコンソールメーターパネルに施したカーボン調の表面処理。レーシーな気分を味わってもらえたらと思う。もう一つは、コクピットの何箇所かにあしらったGT-Rのエンブレム。一つはセンターコンソール上に。もう一つはタコメーターパネル内に。特にタコメーターパネルのエンブレムは、インストルメントパネル照明ONとともに、さらにくっきりと浮かび上がる。エンブレムを配した箇所はほかにもまだあるのだが、それはどうか自分でゆっくりと捜していただきたい。

オゾンセーフフルオートエアコン 環境への影響に配慮し、新冷媒を使用したオゾンセーフフルオートエアコンを標準装備している。室温を任意の設定温度に自動的に保つことはもとより、長時間アイドリング中の冷房能力や、炎天下に長く駐車していた際の室温を下げるクールダウン性能を大幅に向上。コントロールパネルのデジタルディスプレイには大型蛍光表示式を採用し、エアコンのON/OFF、風量、吹き出し口、設定温度を、より確認しやすいデザインとした。

カセット一体AM/FM電子チューナーラジオ AM/FM電子チューナー一体型カセットデッキ+4スピーカーを標準装備。オプションとして、CD一体AM/FM電子チューナーラジオ(200W、8スピーカー)とCDオートチェンジャーコントロール機構を備えたKENWOODサウンドクルージングシステムも用意している。さらに、オーディオレス仕様も設定。CDオートチェンジャーをディーラーオプションとしている。

リヤフォグランプ GT-Rは、あらたにリヤフォグランプを装備した。霧や雨の高速度走行時に、自身の存在を明確にアピールするアイテムだ。



インテリア操作パネル名称

- ① 垂直0指針式タコメーター ② 油圧計 ③ 油圧警告灯 ④ 充電警告灯
- ⑤ 運転席シートベルト非着用時警告灯 ⑥ 水平指針式スピードメーター
- ⑦ 4WD警告灯 ⑧ HICAS警告灯 ⑨ 燃料計 ⑩ 水温計 ⑪ 半ドア警告灯
- ⑫ エアバッグ警告灯 ⑬ ABS警告灯 ⑭ リヤフォグランプ警告灯
- ⑮ カーボン調コンビメータークラスター ⑯ クォーツデジタル時計 ⑰ ハザードランプスイッチ
- ⑱ リヤデフォグスイッチ ⑲ ブースト計 ⑳ 油温計
- ㉑ フロントトルクメーター ㉒ カーボン調センターコンソールメーターパネル
- ㉓ 本革巻シフトノブ ㉔ オゾンセーフフルオートエアコン
- ㉕ カセット一体AM/FM電子チューナーラジオ
- ㉖ 電動格納式カラードアミラー調整スイッチ
- ㉗ 助手席SRSエアバッグシステム
- ㉘ リヤフォグランプスイッチ

センターコンソールGT-Rエンブレム



オゾンセーフフルオートエアコン



カセット一体AM/FM電子チューナーラジオ



KENWOODサウンドクルージングシステム (メーカーオプション)



ボディカラー



●(M)はメタリック、(P)はパールの色です。内装色はすべてオフブラック(K)となります。●VスペックN1仕様はホワイト(#QM1)のみ設定。

DEALER OPTION
(販売会社装着オプション)

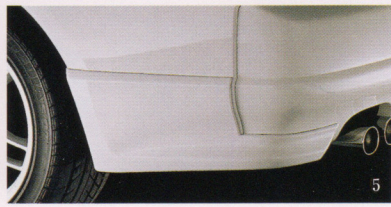
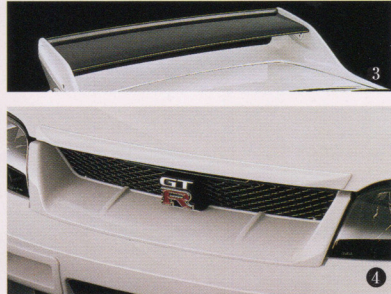
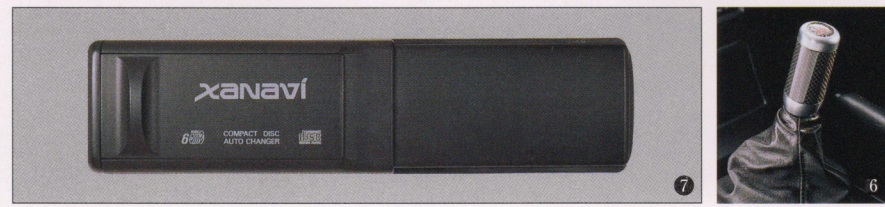


オプションパーツカタログ
掲載商品以外にも多数の販売会社装着オプションをご用意しています。商品の適用は車種・仕様により異なりますので、詳しくは「オプションパーツカタログ」をご覧ください。また、カーライフアドバイザーまでお問い合わせください。

- ①(オプション装着例)リヤサイドプロテクター、リヤウインドウスクリーン。
- ②インタークーラーエアガイド
(カーボンファイバー製)
- ③カーボンセンターリヤスポイラー
(角度調整機構付・カーボンファイバー製)
- ④ブードトップモール
- ⑤リヤサイドプロテクター
- ⑥カーボンシフトノブ
- ⑦CDオートチェンジャー(本体・6枚収納タイプ)

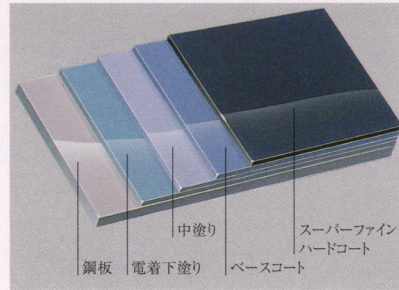


VスペックN1仕様



素敵なカーライフを!!安心の日産サービス

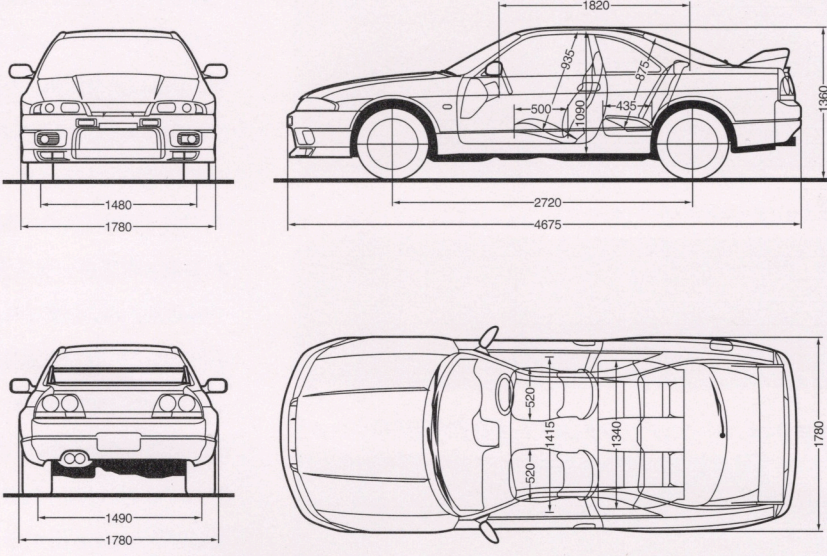
●安心してお乗りいただくために “いつでも、どこでも安心して”おクルマにお乗りいただけますように、日産サービスは全国約3,000箇所のサービスネットワークでおお客様をお待ちしております。国家資格はもちろん、日産独自の教育システムで鍛えられた日産のテクニカルスタッフが、おお客様のおクルマを責任を持って整備いたします。
●充実の保証制度 日産では、「一般保証」「特別保証」「錆保証」の3種類の保証制度でおお客様のおクルマを保証いたします。
(一般保証) 新車登録から3年間、但し、その期間内でも走行距離60,000kmまで。(特別保証) 日産が特に指定した部品は新車登録から5年間、但し、その期間内でも走行距離100,000kmまで。(錆保証) 乗用車、バン、ワゴン車…表面錆は3年間、穴あき錆は5年間保証。尚、おクルマの日頃の点検整備を実施されませんと、保証修理を、受けられないことがあります。詳しい内容は保証書・メンテナンスノートをご覧ください。



スーパーファインハードコート

水はじきが良く、水洗いするだけで簡単に汚れが落ち、新車時の輝きを長く維持。洗車機にかけても傷が付きにくい高級塗装である。

4面図



主要装備一覧

	標準装備		メーカーオプション(ご注文時に申し受けます)		ディーラーオプション	
	GT-R	GT-R Vスペック				
●視界						
キセノンヘッドランプ						
ロングライフ撥水ガラス(ドアガラス)						
熱線リヤウインドウ(タイマー付)						
リヤ開けつ式ワイパー						
リヤフォグラブ						
UVカット断熱グリーンガラス(全面)						
広角ドアミラー						
撥水ウインドウシステム(フロントガラス)						
●運転席まわり						
電子制御パワーステアリング						
本革巻4本スポークステアリング(抗菌仕様)			赤ステッチ付		赤ステッチ付	
本革巻シフトノブ&本革巻パーキングブレーキレバー						
3連センターコンソールメーター(フロントルメーター・油温計・ブースト計)						
オゾンセーフフルオートエアコン(デジタル表示)						
GT-R専用デザインキー						
カーボン調コンビメーター&3連センターコンソールメーターパネル						
GT-R専用モノフォラムパケットシート(助手席ウオーケイン機構付)						
●オーディオ						
カセット一体AM/FM電子チューナーラジオ(30W,4スピーカー)						
KENWOODサウンドクルージングシステム(注1)						
(DDN917,CD-体AM/FM電子チューナーラジオ,200W,8スピーカー,CDオートチェンジャーコントロール機能付)						
フルオートパワーアンテナ(ハーフスイッチ)						
FMダイバーシティ						
オーディオレス(注2)						
●外装						
角度調整機構付リヤスポイラー						
大型フロントスポイラー(注3)						
オイルクーラー冷却口付ターンランプフィニッシャー(注4)						
フロントバンパーエアインテークダクト						
サイドシルプロテクター						
スーパーファインハードコート(注5)						
ステンレスデュアルテールチューブ						
●メカニズム						
水冷式オイルクーラー						
ヨーレイトフィードバック電動SUPER HICAS						
brembo製4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキ						
brembo製4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ						
ATTESA E-TS(電子制御トルクスプリット4WD)						
ATTESA E-TS PRO(アクティブLSD統合制御4WD)						
リヤメカニカルLSD						
Vスペック専用ハードチューニングサスペンション						
フロントブレーキ冷却ダクト						
フロントブレーキ導風板						
フロント&リヤストラットタワーバー						
フロント&リヤスタビライザー						
ニモスポーツエンジンオイルクーラー(空冷式)(注6)						
●タイヤ&ホイール						
245/45ZR17タイヤ			ポテンザRE010		エクスペディアS-07(注7)	
17×9J鍛造アルミロードホイール						
●安全						
運転席・助手席SRSエアバッグシステム						
前席テンションリデュースER付3点シートベルト						
後席ELR付3点シートベルト(2名分)						
ABS(アンチロックブレーキシステム)						
リヤスポイラー組込みLED式ハイマウントストップランプ						

■全車標準装備 ●電動格納式リモコンカラードアミラー ●フロント無段開けつ式ワイパー ●グリーンガラス ●運転席シートベルトアーム ●アシストグリップ ●パワーウインドウ(運転席ワンタッチ付) ●チルトステアリング ●デジタル時計 ●マップランプ ●集中ドアロック ●イグニッションキーシリンダー照明 ●助手席パニティミラー ●キー連動室内照明システム ●ダブルヒンジ式トランクリッド閉閉機構 ●4輪マルチリンクサスペンション ●ハイトラクションレイアウト ●クラッチプースター ●サイドドアビーム ●ワーニング(運転席シートベルト非着用時警告灯、油圧警告灯、充電警告灯、4WD警告灯、HICAS警告灯、半ドア警告灯、エアバッグ警告灯、ABS警告灯、排気温度警告灯、燃料残量警告灯、ブレーキ液面警告灯、リヤフォグラブ警告灯、キー抜き忘れ警報、ヘッドランプ消し忘れ警報)

(注1) KENWOODサウンドクルージングシステムにカセットデッキは装着されません。またCDオートチェンジャーコントロール機能はCDオートチェンジャーを装着しないと作動しません。なお、スピーカーとパワーアンプがケンウッド製となります。(注2) オーディオレス車にはフルオートパワーアンテナ、FMダイバーシティ、フロントスピーカーグリル、ハースが装備されています。(注3) フロントスポイラーは緑色の大きな場所などで路面などと干渉する場合があります。ご注意ください。なお最低地上高の高いタイプのフロントスポイラーも選べいただけます。(注4) ディーラーオプションの水冷式エンジンオイルクーラーおよび専用リヤウオーケインフィニッシャー装着時に効果があります。(注5) ボディカラーはスーパーファインハードコートとセットとなります。(注6) 水冷式オイルクーラーを取外しての装着となります。(注7) ポテンザRE010も選べいただけます。●「メーカーオプション」はご注文時に申し受けます。メーカーの工場装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。●N1仕様車を除く全車に寒冷地仕様を用意しています。詳しくはカーライフアドバイザーにお問い合わせください。

■寒冷地仕様装備 ●ヒーター付電動格納式リモコンカラードアミラー ●大型バッテリー ●寒冷地仕様クーラント ●強化ヒーター ●トランクリッドロム

会員募集中!

日産ICカードの特典

5%割引 スズキ特典付

※全国日産販売会社で整備・部品購入から5%割引、30万円、車検・定額点検入庫で最高10万円をキャッシュバック。(※車検ICカードでの支払いが対象です)

最高30万円 キャッシュバック

※カード払いに利用額に応じ新規・中古車購入時に最高30万円、車検・定額点検入庫で最高10万円をキャッシュバック。(※車検ICカードでの支払いが対象です)

ICカード

※車の整備費をICカードに記録。カメラ機能で安心サービス。便利クレジットカードにもOK。(カメラ機能は一部販売会社で取り扱いがあります) ※詳しくは日産販売会社へ

●定期点検を忘れずに おクルマにいつも快適に安心してお乗りいただくために、定期点検をはじめとする「おクルマの健康診断」をぜひ実施してください。(日常点検) お客様が洗車時や長距離走行前など必要と思われる時期に、お客様ご自身で実施する点検。(定期点検) 1ヶ月または1,000km走行時または6ヶ月または5,000km走行時またはおクルマの定期点検。法律で定められた12ヶ月ごとの定期点検。新車登録時から3年、以降2年ごとの車検。法定点検・車検はもちろん、気になることなどございましたら日産の販売会社にお気軽にお申し付けください。
●万が一の際、あわてないために 日産販売会社では、自動車保険、JAFへの入会手続も取り扱っております。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。





Photo : GT-R V-spec. ボディカラーはソニックシルバー (M) (#KR4)。



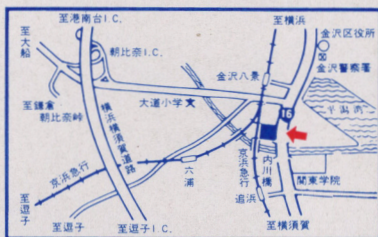
日産プリンス神奈川

金沢営業所

☎ (045)784-3200

〒236 横浜市金沢区六浦1-17-22
 国道16号線六浦町交差点より追浜方面へ400m

PRINCE



スピードおさえて、いい運転。
 シートベルトをしめましょう。

私たちはお客様とのコミュニケーションの輪を広げ、
 クルマ選びのお役に立ちたいと存じます。
 お問い合わせはスカイライン取り扱い販売会社
 または日産自動車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

もっと日産になるコール ☎0120-315-232

〒104-8023 東京都中央区銀座6丁目17番1号



もっと日産になる。

LIFE TOGETHER



人間のやさしさをクルマに。