

MINI

2Door Sports Coupe

NEOストレート6ターボ&デュアルマチックM-ATx搭載



25GT TURBO

ボディカラーはブラックパール（#GV1）。リヤスポイラーはメーカーオプション。テストコースでの撮影。

DRIVING BODY

ワクワクするようなスポーツクーペをつくらう。クルマを心から愛し、走りにこだわりを持つドライバーのために、走る欲びに満ちた、まったく新しいスカイラインをつくらう。ここから、私たちにとって10代目にあたるモデルR34の開発は始まった。そして“DRIVING BODY”という最新の成果から生まれた圧倒的な剛性感を基本に、すべての技術が磨かれ鍛えられていった。この走りには、欲びがある。躍動がある。快感がある。そして人の心がある。高性能なクルマを自由に操れることは、これほどまでに楽しいことか。私たち自身がいま感じているこの思いを、こんどはぜひあなたに感じて欲しいと思う。

この走りは、私たちのメッセージである。

SKYLINE 2DOOR

「歓」性能

それは私たちが最も重視してきたテーマだった。クルマの挙動が手の内にある感覚。意のままに操れる感覚。それを感じとったとき、ドライバーは走ることに最大の欲びを得ることができる。しかし、私たちが求める「歓」性能の領域は、これまでになく高く、技術的にも新たなレベルと発想が必要とされた。答えは、ボディ剛性にあった。極めて高度な技術と、妥協を許さない走行テストの繰り返しのもとに到達した、圧倒的な剛性感を持つボディ。それが“DRIVING BODY”。この新たな性能を得て、スカイラインの走りはあらゆる意味で飛躍的に進化した。まさに、すべての基本がここにあると言っても過言ではない。



「動」性能

ドライバーの心理とは不思議である。ステアリング操作によるクルマの左右の動きは“意のまま”であって欲しいと思うのに、前後の動き、つまり加速・減速は、自分の予測を超える速さ、期待以上の鋭さを感じなければ、決して“感動”にまで至らないのだ。私たちも走りにこだわる熱心なドライバーの一員である。だからこそ、高出力だけでは不十分だった。レスポンスだけでも物足りなかった。スカイラインの「動」性能は、スペック上の性能だけでなく、私たち自身が“感動”できるまで、その人間感覚を満たす走りに磨きをかけていった。そして、この走りの快感は、必ずやあなたの期待を超えるものになったと確信している。



「快」性能

心を落ち着かせることより、心を昂揚させる快さ。身体を休めることより、身体に活気が生まれるような快さ。スカイラインを、私たちはそんなハートを持ったクルマ、ときめきに満ちたクルマにしたいと考えてきた。例えば、ドライバーがコックピットに座った瞬間に「走りたい」と感じるか？ もし、そう感じないのならば、スカイラインのコックピットとしては不合格であると判断し、作り直した。だから、あなたがスカイラインのオーナーになられたなら、いままでよりもっと走って欲しい。もっと楽しんで欲しい。このクルマを造りあげる長い道のりのなかで、私たちもたっぷりと走り込み、たっぷりと楽しんできたのだから。





「人」性能

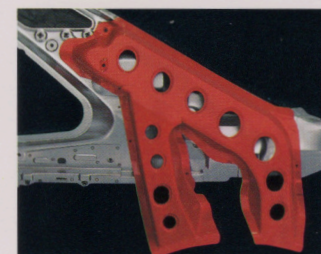
安全とは、人とクルマの間で結ばれた強い信頼関係から生まれる。それが、私たちの考える安全性の出発点である。もちろん、スカイラインが万一の際の安全性について、入念な配慮を行ったのは言うまでもない。しかし、クルマがドライバーの意のままに素早く忠実に従う能力、つまりコントロールセーフティの飛躍的な向上を重視することが、最もスカイラインらしい安全性の進化のあり方だと信じてきた。0→100km/hよりも100→0km/hの高性能。これは、スカイラインの安全性を象徴する強力なブレーキを生み出した開発スタッフの合い言葉である。ドライビングプレジャーとセーフティ。それは私たちにとって、常にひとつのものである。

Body & Chassis

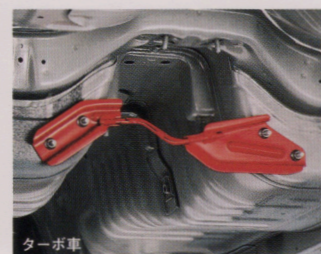
本物の“人車一体感”を実現するためには、ボディ剛性に対する新しい発想と技術が必要だった。

スカイラインを、ほんの数メートル走らせただけで、あなたはこのクルマのボディが生み出すしっかりとした剛性感に、驚きを感じるはず。そして、ステアリングを切った瞬間の軽快感を知った時、コーナーでの安定感を知った時、路面のショックをたやすく受け止めた時…驚きは感動へと高まるに違いありません。DRIVING BODYが生む人車一体の走り。それは、体感した人だけが知る、まったく新しい世界なのです。

DRIVING BODY R34スカイラインのボディは従来、指標とされてきた曲げ剛性・ねじり剛性というボディ全体の剛性だけで、すべてを伝え切ることはできません。私たちは走りの中でボディが果たす役割を、多角的に見直し、検証を重ねました。私たちが求めたのは「意のままの走り」、つまりドライバーの操舵に対して一瞬も遅れずクルマが反応し、期待どおりの動きをする走り、そして期待に反した動きをしない走りです。この高い目標を達成するために最も重要なのは、サスペンションから入った力をしっかり受け止め、かつボディ全体に効率よく伝えることです。そのために、サスペンション取付部、なかでもリヤサスペンション周辺の剛性を大幅に高めるとともに、リヤピラーやリヤシートバック上部を重点的に強化。さらに、フロントサスペンション取付部やフロアトンネルなど、ボディ各部の剛性をバランスよく高めることで、まさに圧倒的な剛性感を獲得したのです。外観からは想像もつかない強靱なボディ。その成果を知り得る道は、あなた自身の「体感」だけです。



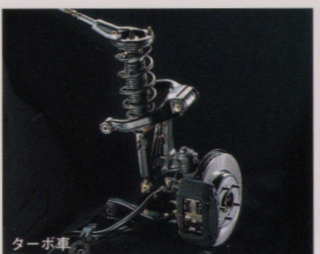
●レインフォースリヤピラー (撮影のため着色しています)



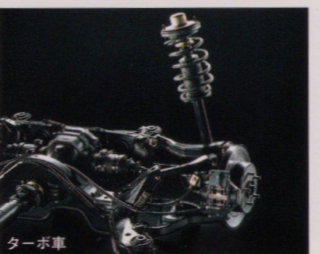
●フロントトンネルステー (撮影のため着色しています)



●ターボ車
●フロントストラットタワーバー (GTを除く全車)



●ターボ車
●フロントマルチリンクサスペンション



●ターボ車
●リヤマルチリンクサスペンション

4輪マルチリンクサスペンション ハイマウントアッパーリンクと第3のリンク(サードリンク)を持つフロントマルチリンクサスペンション。そして、完成の域に達したリヤマルチリンクサスペンション。DRIVING BODYの導入は、このサスペンションが

本来持つ高度なポテンシャルをいっそう引き出しました。車両挙動や路面状況をより的確にドライバーへ伝えるインフォメーションの向上、操舵に対するリニアな応答性、ボディがコンパクトに感じられる軽快なステアリングフィール、そしてダンピングの効いた剛性感あふれる乗り心地。これらは、高剛性ボディがあってこそ高められた新しい走りの味といえます。もちろん、対地キャンパーを最適に保ちタイヤのグリップを引き出すマルチリン

クの特徴性を活かす、ダンパー減衰力特性の最適化、綿密なトーコントロールに

よる走行安定性の向上など、サスペンション自体の性能もいちだんと熟成させました。スポーツドライブの新しい基準を示します。

電動SUPER HICAS 前輪に加えて後輪も操舵し、ライントレス性や高速直進安定性を大きく高めるメカニズムが電動SUPER HICASです。車速に応じて後輪を前輪と同方向または逆方向に操舵することで、ステアリング応答性と安定性を高める位相反転制御。後輪舵角量を最適に制御する横G応動制御。この2つの制御技術の組み合わせにより、人間の感性に違和感を生じない、ニュートラルなステアリング感覚を実現しました。狙ったラインを思いどおりに走れる高度な安定性とコントロール性を生み出します。(ターボ車)



25GT TURBO

ボディカラーはライトニングイエロー(※EV1)(特別塗装色)。リヤスポイラーはメーカーオプション。

タイヤ&ホイール 私たちは、タイヤの選定に入念な配慮を行い全車に205サイズ以上のワイドタイヤを採用。いちだんと優れたグリップ力を手に入れました。中でも25GT TURBOは、ターボパワーをしっかり伝える225/45ZR17超扁平タイヤを標準装備しました。もちろん、アルミロードホイールは全車に装備。ブレーキシステム&ABS ブレーキには、放熱効果が高く、耐フェード性に優れたベンチレーテッドディスクブレーキを全車の前・後輪に採用。高精度な制御機能を持つABS(アンチロックブレーキシステム)や、ABSの効果をフルに発揮させるブレーキアシストなどと相まって、扱いやすく信頼感の高い制動性能を発揮します。また、25GT TURBOには17インチホイールのメリットを活かす大径ディスクローターと、4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキ(フロント4ピストン、リヤ2ピストン)を装備し、大幅な制動距離の短縮を追求。さらに、スポーツ走行時でのABS制御やブレーキアシスト特性も徹底してチューニングし、アンダーステアの発生などハンドリングへの影響を抑制。「止まる」と「曲がる」性能のベストバランスを追求しました。

V-TCS(ビスカスLSD付トラクションコントロールシステム) 発進・加速時にドライバーの精神的な負担を減らすために開発したV-TCS。駆動輪の空転を検知し、ドライバーの要求に応じた加速力が得られるように、エンジンのスロットル開度をきめ細かく制御します。ビスカスLSDと組み合わせることで、より理想的なトラクション性能を発揮。(ターボ車に標準装備)

リヤビスカスLSD(リミテッドスリップデフ) ビスカスカップリングの働きによって左右駆動輪の差動を制限し、エンジンのパワーを無駄なく路面に伝達するシステムです。発進性、走行安定性を向上させます。(ターボ車、4WD車に標準装備。その他にメーカーオプション)

ATTESA E-TS(電子制御トルクスプリット4WD) FRの走りを基本としながら、走行状況の変化に応じて、コンピュータ制御で前輪にもトルクを配分する4WDシステム。通常走行での前後駆動力配分は0:100のFR(後2輪駆動)に近づけ、ニュートラルな操縦性を優先。発進・加速時や滑りやすい道では

50:50(リジッド4WD)まで無段階に駆動力を制御し、安定性を高めます。



●225/45ZR17タイヤ+17インチアルミロードホイール &アルミキャリパー対向ピストンブレーキ

ATTESA E-TS

Power Unit

280PSは自慢ではない。味わって欲しいのは、踏み込んだ時のレスポンス、上昇感、そしてサウンド。

スカイラインといえば“ストレート6+FR”というイメージがあります。確かにスカイラインは、ストレート6つまり直列6気筒とFRの走りを伝統とし、10代目となるR34でも、その魅力を最大限に追い求めました。ストレート6のなめらかな伸びのある上昇感。FRのすっきりとした操舵感。その人間の五感にダイレクトに響く気持ちのよさには、クルマを操る楽しさの原点があると考えます。私たちが“ストレート6+FR”にこだわるのも、このドライビングフィールのためなのです。

NEOストレート6^{レックス} 日産が21世紀に向かって、資源や環境の問題に正面から取り組み、そのエンジン技術を結集して開発した新しい直列6気筒エンジン、それがNEOストレート6です。吸気ポートの有効長を2段階に切り替えて、低中速域のトルク増大と高速域での出力アップを両立する「NICS(2ステージ可変吸気システム)」の採用(RB25DE<LEV>/RB25DE、RB20DE<リーンバーン>)。そして、回転数に応じて最適なバルブタイミングに切り替えるNVCSのレスポンスを全域で向上させた「高応答NVCS(可変バルブタイミング機構)」を採用。この2つのメカニズムを大きな特長として、効率よく高いパワーを発揮すると同時に、優れた燃費・経済性も追求しました。まさにこれからの時代をリードしてゆくにふさわしい高性能エンジンです。

NEO6 STRAIGHT

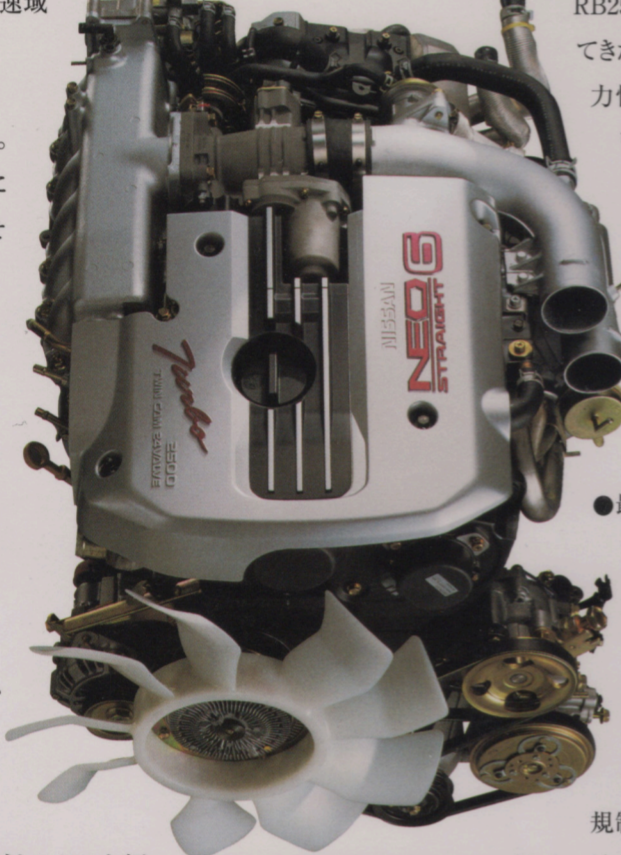
RB25DET スカイラインのエキサイティングな走りの象徴がRB25DETです。セラミックターボ、樹脂製インペラなどを採用することで、ドライバーの感性にリニアに響くレスポンスを確保しながら、走りを文句なく楽しめる、圧倒的なハイパフォーマンスを求めて全身を磨き上げました。中高速域トルクの大幅な強化によって格段に力強い加速感を手に入れるとともに、高回転域での伸び感あふれる走りを実現。どこまでも続くかのようなパワーフィーリングを体感できます。しかも、ターボが効く瞬間には加速Gが強烈に盛り上がるにもかかわらず、ターボラグを感じさせないリニアなレスポンスは、これまでどんな高性能エンジンを経験したドライバーにとっても快感となるでしょう。メカニズム的には、ターボチャージャーのA/Rとインタークーラーをサイズアップするとともに、インテークマニホールドの新設計、高応答NVCS(可変バルブタイミング機構)などの採用により、高出力・高トルク化、そしてシャープなレスポンスも同時に達成しました。また、エキゾースト系では



●RB25DE (NEO ストレート6) (LEV)



●RB20DE (NEO ストレート6) (リーンバーン)



●RB25DET (NEO ストレート6)



●インタークーラー



●排気感応型制御マフラー(カットモデル)

新開発の排気感応型制御マフラーをM-ATx車に搭載しています。これは、排気圧力に応じて開閉する制御バルブで結ばれた2つの流路を持つシステム。低圧力時(アイドル時、一定速走行時など)では制御バルブを閉じて、静粛性を向上。また、高圧力(加速時、登坂時など)になると制御バルブが自動的に開き、パワーアップに貢献します。これらの新機構による高出力化にともない、GT-Rと同じ構造としたクーリングチャンネル付ピストンや高強度コンロッドなどを採用することで、より耐久性、信頼性を向上させました。

●最高出力280PS/6400rpm、最大トルク35.0(M-ATxは34.0)kgm/3200rpm

RB25DE<LEV>/RB25DE 自然吸気DOHC24バルブの

RB25DEは、スカイラインのパワーユニットとして好評を博してきた2.5ℓ高性能エンジンです。それだけに、私たちは動力性能の向上だけでなく、日常走行におけるドライバビリティや、静粛性、燃費、そして環境に対するさらなる配慮といった、より総合的な意味での高性能を求めました。NICS(2ステージ可変吸気システム)や高応答NVCS(可変バルブタイミング機構)などの新機構を採用することで、最高出力は200PSを達成。さらに、低中回転域を中心に全域で力強さをアップして、自然吸気ストレート6らしいなめらかな走りに、いちだんと大きな余裕をもたらしています。

●最高出力200PS/6000rpm、最大トルク26.0kgm/4000rpm

LEV (Low Emission Vehicle): 地球規模での対策が叫ばれる環境・エネルギー問題に対し、目標値を日産が独自に設定。新開発の触媒などを採用することで、動力性能を損なうことなく、排出ガス中に含まれるCO(一酸化炭素)、HC(炭化水素)、NOx(窒素酸化物)の10・15モード排出ガス値を現在の規制値の1/10レベルに低減し



ました。(LEV)はRB25DE 2WD車に設定)

RB20DE<リーンバーン> 2.0ℓエンジンはツインカム化とリーンバーン化を同時に行い、動力性能と燃費性能の両方で大幅な向上を実現しました。パワーはNICS(2ステージ可変吸気システム)や高応答NVCS(可変バルブタイミング機構)の採用によって155PSを発揮。また、吸気抵抗を最小限に抑えつつ、シリンダー内に混合気のタンブル流を生成するAJS(エアジェットスワラー)、冠面凹型ピストン、アクティブリーニミット空燃比制御などで安定した希薄燃焼を実現。力強く、燃費に優れ、環境にもやさしい高性能エンジンです。

●最高出力155PS/6400rpm、最大トルク19.0kgm/4400rpm

●10・15モード燃費(運輸省審査値)12.0km/ℓ(5MT)、11.4km/ℓ(E-ATx)



●ボディカラーはブラックパール(≠GV1)。リヤスポイラーはメーカーオプション。



●ボディカラーはライトニングイエロー(≠EV1)(特別塗装色)。リヤスポイラーはメーカーオプション。

25GT TURBO

25GT

ボディカラーはホワイト(※QM)。リヤスポイラーはメーカーオプション。



Cockpit

人を運ぶための“快適”より、人がクルマを操ることの“快感”にこだわった。

指先の操作だけでギヤチェンジができるスイッチを備えた本革巻ステアリング。ドライバーに迫ってくるような立体感のあるメーター。低めに構えたドライバーズシート。スカイラインに乗り込むと、それらのひとつひとつがスポーツドライビングへと誘っているように感じるでしょう。何よりも、ドライバーが走りたくなる空間であること。走ることの喜びを堪能できる空間であること。それが、私たちの考えるスカイラインの cockpit です。

デュアルマチックM-ATx (フルレンジ電子制御4速オートマチック) オートマチックのイージードライブ性と、マニュアル感覚の走り。そして、コンソール上のシフトノブと、ステアリングスポーク上のスイッチのどちらでも操作可能なマニュアルシフト。多彩なドライブ操作が選べる新開発のトランスミッション、それが「デュアルマチックM-ATx」です。私た



●3本スポーク本革巻スポーツステアリング (デュアルマチックM-ATx)

ちは、この新機構にもスカイラインらしいスポーツ性を与えました。マニュアルモードでは、変速操作の楽しさをいっそう高めるため、クイックな変速レスポンスを実現。エンジンブレーキ時にはロックアップクラッチを締結し、アクセルから足を離れた時の空走感を排除しています。さらに、マニュアルモードでの、変速操作はドライバーの意志に任せ、高回転まで使い切れるセッティングとしました。また、シフトレバーでの操作はストローク感、節度感を重視。左右どちらでも操作することができるステアリングシフトスイッチは最小の指の動きで正確に操作できるよう、さまざまな位置・形状を試作し、走り込みの中で最良と判断したものを採用しています。なお、ステアリングシフト操作はドライバーの意志で行えるようコンソール上のスイッチをONにしないと操作できない設計です。



●デュアルマチックM-ATx (ステアリングシフトスイッチ)



●デュアルマチックM-ATx



●デュアルマチックシフトポジションインジケータ (M-ATx)



●E-ATx



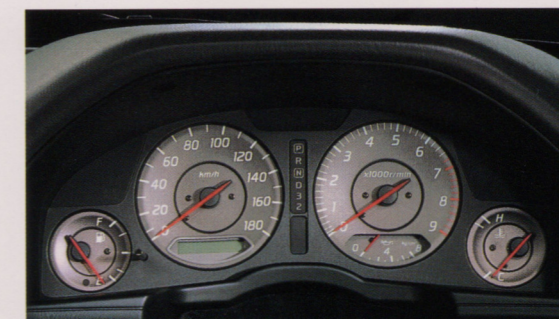
●5速マニュアル

E-ATx (フルレンジ電子制御4速オートマチック) エンジンとの総合制御を行うDUET-EAと学習制御などにより、スムーズな変速とレスポンス、優れた燃費をも実現。走行状況に応じてオート/パワー/スノーの3つの変速モードを選べます。

5速マニュアルトランスミッション ダブルコンシンクロを2速、3速[※]に加え、1速[※]にも採用し、操作力を軽減。また、圧着力を高め、踏力変化を抑えるプル式クラッチをターボ車に採用。(※ターボ車、4WD車)
cockpit ドライバーの走る楽しさを重視したドライバーズゾーンと、パッセンジャーの快適さも考慮したパーソナルツインcockpit。NEOストレート6の鼓動を伝えるメーターは、ドライバーに近づけて配置するとともに立体的な造形でスポーツ感覚を強調。ステアリング、センタークラスター、ドアトリムも立体感あるデザインが力強さと、スポーツ走行で快い適度なタイト感を生み出しています。また、ターボ車は電圧計、油温計、ブースト計からなる独立単眼3連メーターを装備。ステアリング・シフトノブ・パーキングブレーキレバーは全車とも、本革巻です。

Packaging

“GT”を名乗る以上は、スタイルだけのクーペではいけない、と考えた。



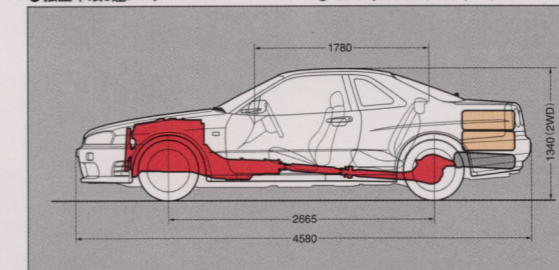
●立体文字盤メーター



●独立単眼3連メーター



●モノフォルムスポーツシート



●クーペパッケージング

R34スカイラインは全車“GT”というグレード名を与えました。“GT”とはグランドツーリング。スポーツカーに匹敵する走る楽しさと、長距離ドライブでも余裕ある居住性と実用性を兼ね備えたクルマのことです。そして、その言葉は、まさにスカイラインのためにあると思います。

ダウンサイジング R34のパッケージングは運動性能を重視したレイアウト。R33モデル比で全長(-60mm)、ホイールベース(-55mm)のダウンサイジングを行いました。フォルムもいちだんと引き締まり軽快。しかも、クーペとしては充分に余裕のある居住性と、VDA方式で316ℓ (R33比+73ℓ)のトランクルームも確保。また、最小回転半径は5.1m(2WD車)と5ナンバー並の取り回しまでも実現しています。

モノフォルムスポーツシート シートはサポート性を第一に考え、腰・肩をしっかり支える深いバケット形状。シートクッション・バックは身体へのフィット感に優れたインパース面構成を採用。腰椎・骨盤複合支持構造により、長距離ドライブでの疲労を最小限に抑えます。運転席にはデュアルシートリフターも装備。

Safety

まず、コントロールセーフティから語る。それがスカイラインの安全性能。

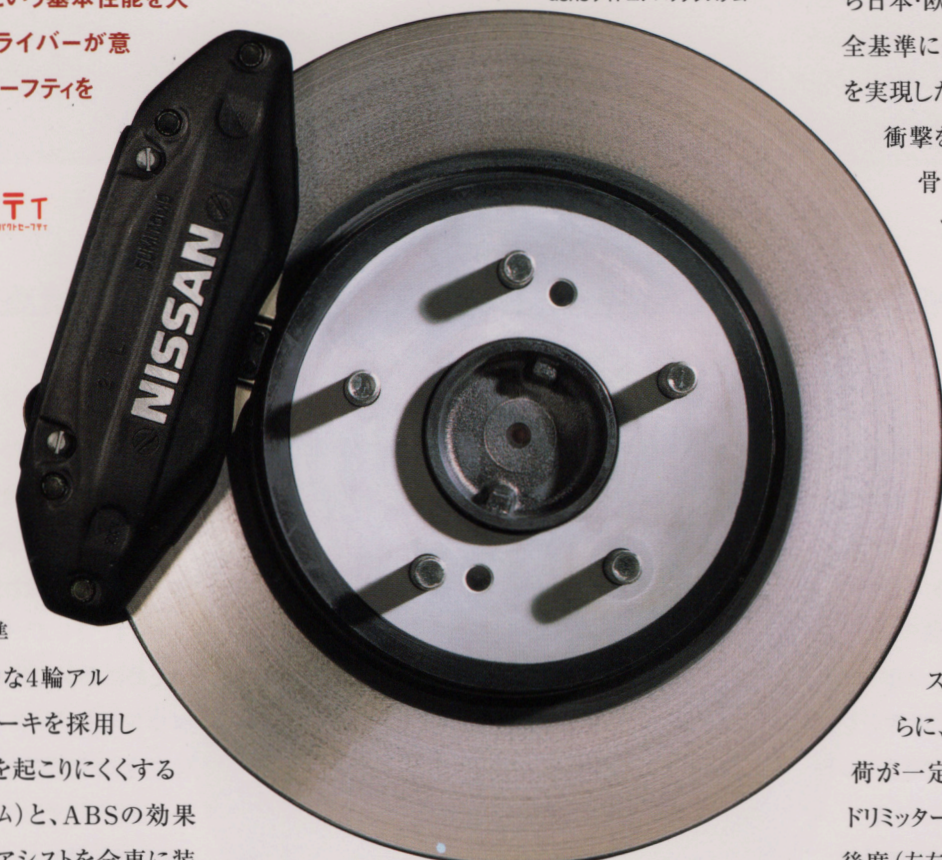
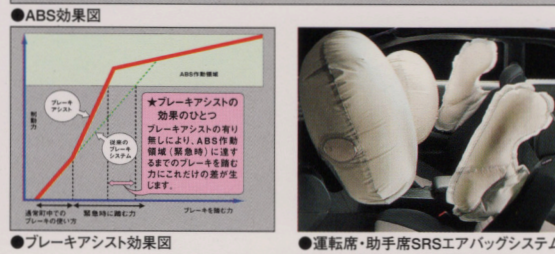
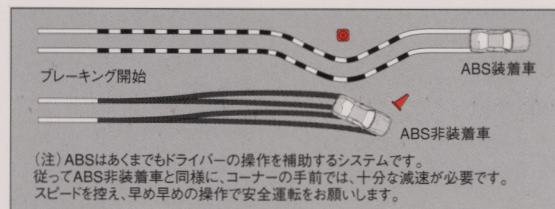
日産では「豊かさ楽しさ—それを支える安心・安全思想」をコンセプトに、危険を予知するための「インフォメーションセーフティ」と、危険を回避するための「コントロールセーフティ」、そして万一の場合の被害を最小化するための「インパクトセーフティ」のトリプルセーフティにより、総合的な安全性の向上を目指しています。スカイラインは、このトリプルセーフティの考え方を基本に、さまざまな安全対策をきめ細かく実施。なかでも、DRIVING BODYに代表されるメカニズム全般の性能向上に全力を投入。「走る、曲がる、止まる」という基本性能を大幅に進化させることにより、ドライバーが意のままに操れる、コントロールセーフティを飛躍的に高めています。

トリプルセーフティ

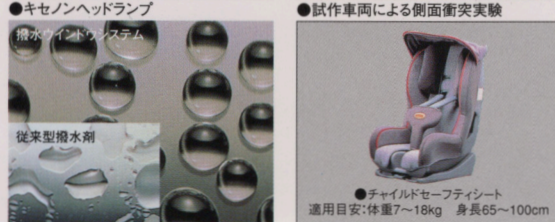
コントロールセーフティ

クルマを的確にコントロールして危険な状態を回避する能力を高めるために、スカイラインは、制動性能の向上を重視しました。例えば、放熱効果の高い4輪ベンチレーテッドディスクブレーキは全車に標準装備。ターボ車には、より強力な4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキを採用しました。さらに、タイヤのロックを起りにくくするABS(アンチロックブレーキシステム)と、ABSの効果をもっと発揮させるブレーキアシストを全車に装備。これらのベストマッチングにより、通常走行での使用時には自然で扱いやすく、急制動時や滑りやすい路面では確かな制動力を発揮。車両の安定性を高め、ステアリング操作による障害物の回避をしやすくします。また、ターボ車は高速コーナーでのコントロール性を向上する電動SUPER HICASを採用しています。

インフォメーションセーフティ ドライバーが周囲の状況を素早く正確に把握することは、安全運転に不



●フロント・アルミキャリパー対向ピストンブレーキ



可欠な要素です。スカイラインは自然光に近く、より明るく遠くを照らすキセノンヘッドランプ(ロービーム・レベライザー付)を、ハイビーム側には通常のハロゲンランプに比べ約1.3倍の光量を持つHIRハロゲンランプを全車に標準装備しています。また、雨をはじくロングライフ撥水ガラス(ドアガラス)や、後方視界を確保するリヤ間けつ式ワイパー、ハイマウントストップランプは全車に標準装備。視界範囲を広げる広角ドアミラー(ディーラーオプション)も設定しています。インパクトセーフティ スカイラインは、'98年10月から日本・欧州で導入が予定されている側面衝突安全基準に先行して適合させ、高強度安全ボディを実現した“ゾーンボディ”を採用。車体前後への衝撃を吸収するクラッシュゾーンと、主要骨格部を補強した高強度キャビンのセーフティゾーンが乗員の生存空間を確保します。側面衝突時にはサイドドアビームや衝撃吸収ドアが、衝撃による車体の変形を抑えます。また、正面衝突などの際に、前席乗員の頭部に加わる衝撃を緩和するSRSエアバッグシステムを全車の運転席と助手席に標準装備。側面衝突の際に、乗員の頭部及び胸部の衝撃を緩和する運転席・助手席SRSサイドエアバッグシステムも全車にオプション設定しました。さらに、前席には衝突時にシートベルトによる負荷が一定以上に高まらず、衝撃を緩和するロードリミッター付プリテンショナーシートベルトを採用。後席(左右2席)にはELR付3点式シートベルト(チャイルドシート固定機構付)を全車に装備しています。なおパワーウインドウスイッチ回路は耐水タイプを採用。



※衝突写真は、試作車両による衝突実験です。実際の衝突時の状態は、衝突の際のエネルギーや衝突の方向などさまざまな条件により変わります。
 ※SRSエアバッグシステムは撮影のため影を消した状態を再現したものです。なお、サイドエアバッグは実際の衝突時には衝突箇所に影を消します。
 (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は、厚いコンクリートのような壁に25km/h以上の速度で正面衝突した場合に作動します。従って、下記の場合には作動しません。①側面衝突、追突された時。②横転、転覆した時。③一度エアバッグが作動した後の衝突。④その他、デュアルエアバッグ付車では、助手席にチャイルドシートを後ろ向きに取り付け等注意事項がございますので、取扱説明書を必ずお読み下さい。
 (サイドエアバッグ) ●運転席・助手席SRSエアバッグシステムは、一般的な乗用車が25km/h以上の速度で側面(前乗員付近)に真横から衝突された場合に作動します。①一度エアバッグが作動した後の衝突の場合は作動しません。②サイドエアバッグ付車では、前席シートカバにシート側面(運転席・助手席SRSエアバッグ格納部)を覆わないものをご使用いただく等注意事項がございますので、取扱説明書を必ずお読み下さい。
 ●SRS:Supplemental Restraint System(補助拘束装置)



PHOTO: 25GT TURBO. ボディカラーはライトニングイエロー(※EVD(特別塗装色)). リヤスポイラーはメーカーオプション。

Ecology

人と自然にやさしい技術—21世紀を見つめた環境との調和。

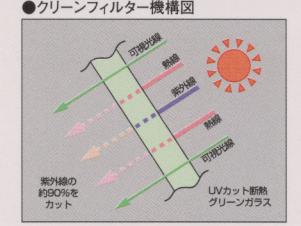
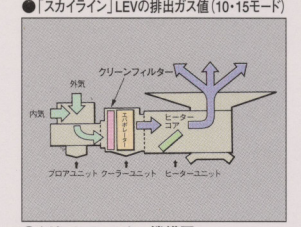
日産では、「人とクルマと自然の共生」をコンセプトに、クルマの製造から使用、廃棄・リサイクルにいたるすべての過程で、環境との調和を図っています。また、人によりやさしい室内環境「インナーグリーン(新室内快適性能)」の考え方にに基づき、さまざまな工夫を実施しています。もちろんスカイラインにおいても、その考えをもとに地球や人にやさしい環境を整えています。

クリーンで自然にやさしい「LEV」

環境を考えると、排出ガスによる大気への影響は見逃せません。環境保全のためには、排出ガスをいかに浄化するかが重要となります。日産では、「環境への配慮と気持ちのいい走りとの両立」という発想のもと、環境保全への取り組みの一環として排気系の技術開発を進めました。スカイラインでは、RB25DEエンジン搭載車(2WD車)において、新開発の触媒の採用などにより、10・15モードでのCO(一酸化炭素)、HC(炭化水素)、NOx(窒素酸化物)の排出ガス値を現行規制値の1/10レベルに低減した、LEV(Low Emission Vehicle)車を設定し、よりクリーンな排気を実現しています。爽快な走りだけでなく、自然への配慮ある走りもスカイラインならではの魅力です。

	CO (一酸化炭素)	HC (炭化水素)	NOx (窒素酸化物)
「スカイライン」LEV 排出ガス値	0.3 g/km	0.03 g/km	0.03 g/km
国内自動車 排出ガス 規制値 (平均規制値)	2.10 g/km	0.25 g/km	0.25 g/km
低減率	▲85.7%	▲88.0%	▲88.0%

●「スカイライン」LEVの排出ガス値(10・15モード)



■新室内快適性能「インナーグリーン」

「室内はいつもクリーンな空気」 エアコンのクーラーユニットに内蔵したクリーンフィルター(集塵・脱臭機能付)が、外気導入時のほこりや花粉の侵入を防ぎ、室内の空気を爽やかに保ちます。また、1ミクロン以下のより微細な浮遊物やタバコの煙も除去できる空気清浄機「マイクロガードピュアトロン」は全車ディーラーオプションで用意しました。
 「室内はいつも清潔、きれい」 乗る人が触れる頻度の高い部品を中心に、雑菌の繁殖を抑える抗菌処理を施しました。 ●ステアリング ●ドアプルハンドル ●ドアグリップ ●アシストグリップ ●シフトノブ ●パーキングブレーキレバー ●リモートコントロールエントリーシステム(鍵り部分) ●コンソールリッド ●シート表皮
 「室内はいつも人に(肌)にやさしい」 日焼けの原因となる紫外線を約9割カットし、肌を守るUVカット断熱ガラスを全車に採用。また、室内への視線も遮るプライバシーガラス(リヤサイドガラス、リヤウインドウ)をGTを除く全車にメーカーオプション設定。

■スカイラインの環境への配慮

(大気汚染の防止)
 ●RB25DEエンジン(2WD車)では、10・15モードでのCO(一酸化炭素)、HC(炭化水素)、NOx(窒素酸化物)の排出ガス値を国内排出ガス規制値の1/10レベルに低減したLEV車を設定し、よりクリーンな排気を実現しています。
 (地球温暖化の防止)
 ●RB20DE(リバーバン)エンジンでは、燃費向上によりCO₂(二酸化炭素)の排出を低減しています。
 (オゾン層の保護)
 ●オゾン層を保護するために、新冷媒(HFC134a)を使用したオゾンセーフエアコンを採用しています。
 ●生産工程において、部品洗浄や樹脂部品の発泡の際にフロンを使用していません。
 (リサイクル)
 ●日産では2000年以降、新型車のリサイクル可能率を90%以上(重量ベース)にすることを目標とし、さまざまな技術開発を進めています。
 ●リサイクルしやすい材料(熱可塑性樹脂)をバンパーやグローブボックスなど多くの部品に積極的に採用し、クルマのリサイクル性を向上させています。
 ●多くの部品にリサイクルした資源を有効に活用しています。例えば、トランクリムには、バンパーをリサイクルした再生材を使用しています。
 ●製造工程内で発生したバンパーや燃料タンクの端材などを部品の製造に再利用しています。
 ●大部分の樹脂と一部ゴム製品には材料表示(マーキング)を行っています。
 (鉛の削減)
 ●新開発の防錆材料などの採用により、鉛を使用しない電着塗装を採用します。('98年8月生産車より)
 ●ラジエーターとヒーターコアには鉛ハンダを使用しないアルミ製を採用しています。また、燃料タンクには鉛メッキを必要としない樹脂製を使用しています。
 (水質保全)
 ●新車の輸送時の表面保護材に、ペイントガードフィルムを採用しました。従来のワックスタイプとは異なり、除去に洗浄が不要なため、ワックス流出による水質汚染の防止に貢献しています。また、ペイントガードフィルムはリサイクルも可能です。
 (環境に関する情報の公開)
 ●「日産スカイライン環境ノート」を発行し、スカイラインの製造、使用、廃棄・リサイクルの各段階における環境に関する取り組みやデータをお客様に紹介しています。



駐車時にはエンジンを止めて資源のムダ使いをなくしましょう。



25GT TURBO

■デュアルマチックM-ATx (フルレンジ電子制御4速オートマチック)、5速マニュアル
■エンジン：RB25DET、最高出力280PS/6400rpm (ネット値)、最大トルク34.0kgm/3200rpm (M-ATx)、35.0kgm/3200rpm (5MT)



ボディカラーはライトニングイエロー (#EV1) (特別塗装色)。リヤスポイラーはメーカーオプション。



ボディカラーはアクティブレッド (#AR2)。リヤスポイラーはメーカーオプション。



内装色はブラック G。

25GT

■デュアルマチックM-ATx (フルレンジ電子制御4速オートマチック)、5速マニュアル
 ■エンジン: RB25DE (LEV)、最高出力200PS/6000rpm (ネット値)、最大トルク26.0kgm/4000rpm



ボディカラーはアスリートシルバー (M) (#KV2)。リヤスポイラーはメーカーオプション。



内装色はブラック (G)。マルチAVシステムはメーカーオプション。

GT

■E-ATx (フルレンジ電子制御4速オートマチック)、5速マニュアル
 ■エンジン: RB20DE (リーンバーン)、最高出力155PS/6400rpm (ネット値)、最大トルク19.0kgm/4400rpm



ボディカラーはダークブルーパール (#BP9)。



内装色はブラック (G)。

25GT FOUR

■E-ATx (フルレンジ電子制御4速オートマチック)、5速マニュアル
 ■エンジン: RB25DE、最高出力200PS/6000rpm (ネット値)、最大トルク26.0kgm/4000rpm



ボディカラーはソニックシルバー (M) (#KR4)。リヤスポイラーはメーカーオプション。



内装色はブラック (G)。SRSサイドエアバッグシステムはメーカーオプション。

EQUIPMENT



●マルチAVシステム (立体パードビュー*) ※画面はハメコミ合成です。



●マルチAVシステム (全車にメーカーオプション)

トップマウントタイプの電動開閉式5.8インチワイド液晶を採用し、視認性や安全性を高めた最新のナビゲーションシステムです。電動ポップアップ式なので、使用しないときはインストルメントパネルに収納できます。より遠近感のあるパードビュー®は、視点の高さが9段階に変えられ、立体パードビュー®も付いて、いっそう見やすくなりました。また、地図&地図、地図&ハイウェイ情報など2画面同時表示もできます。ディーラーオプションのパードビューロードマップ II 地域版を使用すれば、より詳しい市街地図表示、ビル名称表示も行えます。さらにFM多重放送受信機をコントローラに一体化させ、渋滞などの交通情報が一目でわかるVICS®システムにも対応、FM文字多重放送、高精度なD-GPS®システムも受信できます。

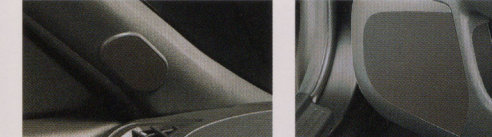
※1 VICSとは渋滞情報などの道路交通情報をリアルタイムに表示できるシステムです。1998年5月現在で、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、大阪府、愛知県、長野県、兵庫県及び全国の高速道路でサービスが受けられます。ビーコンによる情報を表示するには、VICS (ビーコン) 対応キット (ディーラーオプション) が必要となります。なお、VICSは財団法人 道路交通情報通信システムセンターの商標です。

※2 D-GPSサービスは (株) 衛星測位情報センターが提供するGPSの誤差補正データをJFN全国ネットのFM多重放送で送信します。

■スカイラインホログラフィックサウンドシステム (GTを除く全車にメーカーオプション)



●CD・カセット一体AM/FM電子チューナーラジオ



●ピラーツイーター

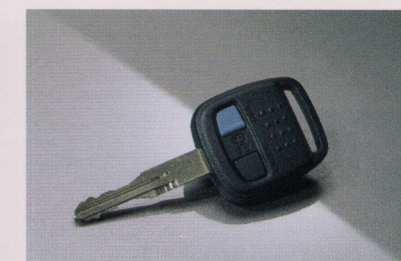
CD・カセット一体AM/FM電子チューナーラジオを搭載し、室内の音場特性に合わせ最適チューニングを施した最高級オーディオシステムです。フロントピラーツイーター、フルレンジドアスピーカーに加え、リヤにツインウーハー (6.5インチウーハー&3インチスコーカー) を採用しました。スピーカー総数8個、トータル出力200Wと迫力ある重低音、そしてメリハリのある中高音で、臨場感のあるクリアな高音質サウンドが楽しめます。



●フロントドアスピーカー



●カセット一体AM/FM電子チューナーラジオ (60W、4スピーカー)



●リモートコントロールエントリーシステム



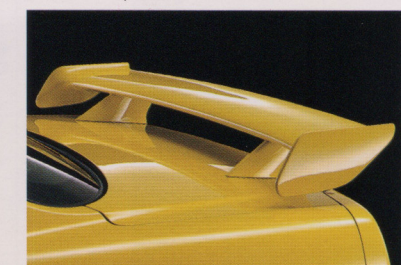
●サングラスホルダー



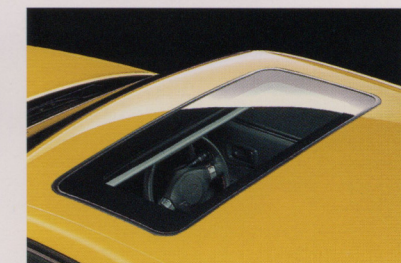
●前席カップホルダー2個 (4WD AT車は1個)



●パワーウィンドウ (運転席はワンタッチ、防水タイプ、キーオフ後作動、換気防止機構付)



●リヤスポイラー (全車にメーカーオプション)



●電動ガラスサンルーフ (スライド&チルトアップ) (全車にメーカーオプション)



●リヤ間けつワイパー

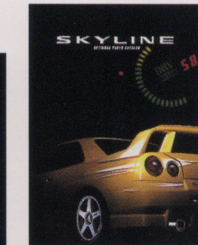
OPTIONAL PARTS

〈販売会社装着オプション〉



●7インチワイド収納型液晶テレビ& N' FITサナヴィ

●パードビューロードマップ II 地域版 (市街地図表示画面)



当掲載商品以外にも豊富にディーラーオプションを用意しております。適用は車種仕様によって異なりますので、オプションパーツカタログをご覧ください。か、カラーライフアドバイザーにお問い合わせください。



●N' FITオーディオ (この他にN' FITケンウッド、N' FITアルパイン、N' FITアーストもあります) (6月下旬発売予定)



●フォグラмп

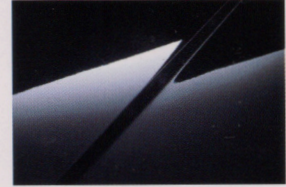


●広角ドアミラー

■BODY COLOR



ライトニンググレイ (EV) (#EV) (特別塗装色)



ブラックパール (#GV)



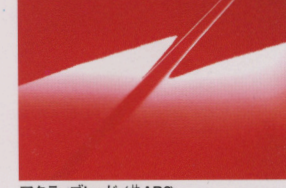
アスリートシルバー (M) (#KV2)



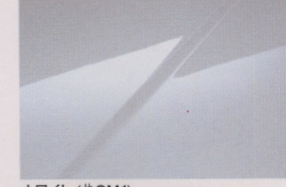
ソニックシルバー (M) (#KR4)



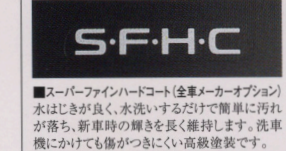
ダークブルーパール (#BPS)



アクティブレッド (#AR2)



ホワイト (#QM)



■スーパーファインハードコート(全車メーカーオプション)
水はじきが良く、水流しするだけで簡単に汚れが落ち、新車時の輝きを長く維持します。洗車機にかけても傷が付きにくい高耐久塗装です。

■SEAT CLOTH



内装色：ブラック (#)。
ダブルプラスター仕様

■スカイライン2ドアスポーツクーペ装備表

全車標準装備	グレード別装備	車種					
		RB25DET [NEOストレート6] 25GT TURBO	RB25DE [NEOストレート6] (LEV) 25GT	RB20DE [NEOストレート6] (リーンバーン) GT	RB25DE [NEOストレート6] 25GT FOUR		
●フロント無段階付ワイパー ●電動格納式リモコンカードアミラー ●防眩式ルームミラー ●最適配光ヘッドランプ ●熱線リヤウインドウ(タイマー付) ●フロントワイパーフィン ●ロングライフ撥水ガラス(ドアガラス)	リヤ無段階付ワイパー UVカット断熱グリーンガラス(全面) プライバシーガラス(UVカット断熱機能付)(リヤサイドガラス・リヤガラス) キセノンヘッドランプ(ロービーム、レベライザー付) フォグランプ 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)						
●抗菌仕様(シート表皮)	シートバックポケット(運転席・助手席) 前席上下調整式ヘッドレスト 運転席デュアルシートリフター						
●半ドア警告灯 ●油圧計 ●ヘッドランプ消し忘れ警告 ●キー抜き忘れ警告 ●燃料残量警告灯 ●チルトステアリング ●オゾンセーフフィルター ●エアコン(デジタル表示) ●液晶オド・ツイントリップメーター ●デジタル時計 ●アームレスト付センターコンソールボックス ●前席ドアポケット ●ドラックルーフランプ ●マップランプ ●イグニッションキー照明 ●抗菌仕様(ステアリングシフトノブ、パーキングブレーキレバー、キー、アシストグリップ、ドアハンドル、ドアグリップ、コンソールリッド)	パワーステアリング 3本スポーク本革スポーツタイプステアリング(SRSエアバッグ内蔵)(後ステア付) 本革巻シフトノブ&本革巻パーキングブレーキレバー サンダースホルダー フロントカップホルダー(リッド付) 独立単眼3連メーター(電圧計・油温計・ブースト計) 17インチの17インチ(運転席は7インチ、助手席は5インチ)後作動、持ち込み防止機構付 集中ドアロック リモートコントロールエントリーシステム(キー一体型) キー連動室内照明システム ATポジションインジケータ E-ATx用 デュアルマチックM-ATx用	電子制御	2個	2個	2個	2個(AT車は1個)	
●リヤガラスアンテナ ●FMダイバーシティ	カセット一体AM/FM電子チューナーラジオ(60W,4スピーカー) スカイラインホログラフィックサウンドシステム(2DINタイプCD・カセット一体AM/FM電子チューナーラジオ,200W,リヤツインウーハー付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)(注2) マルチAVシステム 5.8インチフルカラーディスプレイ液晶モニター、テレビハードビュー+音声ガイドナビゲーションシステム、ビデオ端子付、FM多重放送(VICS・文字多重放送・D-GPS受信機能付)、NAVI専用カセット一体AM/FM電子チューナーラジオ、120W 6スピーカー・CDオートチェンジャーコントロール機能付(注2・3) VICS(ビーコン)対応キット オーディオレス(注4)						
●デュアルテールパイプ フィニッシャー	電動ガラスサンルーフ(スライド&チルトアップ) スーパーファインハードコート リヤスポイラー(注5) ターボ専用フロントバンパーエアアウトレット(左側のみ) エアロフォルムバンパー(フロント用) サイドシルプロテクター エアロフォルムバンパー(リヤ用) 大型リヤスポイラー(3分割タイプ) 電動SUPER HICAS 4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキ(フロント:4ピストン/リヤ:2ピストン) ATTESA E-TS(電子制御トルクスプリット4WD) V-TCS(ビスカスLSD付トルクコントロールシステム) リヤスタビライザー フロントストラットタワーバー						
●4輪マルチリンクサスペンション ●4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ	電動SUPER HICAS 4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキ(フロント:4ピストン/リヤ:2ピストン) ATTESA E-TS(電子制御トルクスプリット4WD) V-TCS(ビスカスLSD付トルクコントロールシステム) リヤスタビライザー フロントストラットタワーバー						
●スペアタイヤ(応急用タイヤ)	205/60R15 91Hタイヤ 205/55R16 89Vタイヤ 225/45ZR17タイヤ 15X6.5Jアルミロードホイール 16X7.7Jアルミロードホイール 17X7.5Jアルミロードホイール						
●前席リヤリフター 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 ●サイドエアビーム ●ハイマウントストップランプ(トランクリッド組込み)	運転席・助手席SRSエアバッグシステム 運転席・助手席SRSサイドエアバッグシステム 運転席シートベルトアーム 前席ロードリミッター付プリテンショナーシートベルト 後席ELR付3点式シートベルト(左右2席) チャイルドシート固定機構付リヤシートベルト(後座左右2席) ABS(アンチロックブレーキシステム) ブレーキアシスト リヤビスカスLSD(リミテッドスリップデフ)						

●「メーカーオプション」はご注文時に申し受けます。メーカーの工場での装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。(注1)マルチAVシステムとの同時装着はできません。(注2)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。(注3)FM多重放送及びD-GPS情報受信については、サービス地域に限定されます。またVICSのビーコン情報受信には、ディーラーオプションのVICS(ビーコン)対応キットをお選びください。(注4)オーディオレス車には、リヤガラスアンテナ、FMダイバーシティ、フロント&リヤスポイラーグリル、ハーネスが装着されます。またディーラーオプションとしてN-FITオーディオ・N-FITナビゲーションをご用意しています。(注5)ハイマウントストップランプはトランクリッド組込みとなります。
●全車に寒冷地仕様を用意しています。(リヤフォグランプ/ワイパーブレード/ヒーター付電動格納式リモコンカードドアミラー/寒冷地用高性能バッテリー/寒冷地仕様クーラント/大型スターター/強化ヒーター。)*ワイパーブレードとは、熱線、ワイパーブレードとフロントガラスとの水結を溶かす装置です。
表内の緑文字は新室内快速性能「インナーグリーン」の装備です。

■TIRE & WHEEL



225/45ZR17タイヤ& 17X7.5Jアルミロードホイール
205/55R16 89Vタイヤ& 16X7.7Jアルミロードホイール
205/60R15 91Hタイヤ& 15X6.5Jアルミロードホイール
応急用タイヤ

(M)はメタリックの略です。ボディカラー及び内装色は、印刷インキ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。

■スカイライン2ドアスポーツクーペ主要諸元

諸元	車種	2WD(後輪駆動)			
		RB25DET [NEOストレート6] 25GT TURBO	RB25DE [NEOストレート6] (LEV) 25GT	RB20DE [NEOストレート6] (リーンバーン) GT	RB25DE [NEOストレート6] 25GT FOUR
●車名型式		ニッサンGF-ER34			
●運転タイプ		ニッサンGF-HR34			
5速マニュアル		ニッサンGF-ENR34			
デュアルマチックM-ATx(フルレンジ電子制御4速オートマチック)					
E-ATx(フルレンジ電子制御4速オートマチック)					
●寸法					
全長	mm	4580			
全幅	mm	1725			
全高	mm	1340			
室内寸法 長	mm	1780			
室内寸法 幅	mm	1400			
室内寸法 高	mm	1105/1075(サンルーフ付)			
ホイールベース	mm	2665			
トレッド 前	mm	1480			
トレッド 後	mm	1470			
最低地上高	mm	140			
●重量・定員					
車両重量	kg	1410(1430)	1340(1370)	1330(1350)	1450(1460)
乗車定員	名	5			
車両総重量	kg	1685(1705)	1615(1645)	1605(1625)	1725(1735)
●性能					
最小回転半径	m	5.1			
燃 料 10・15モード(運輸省審査値)	km/l	10.6(9.8)	11.0(10.6)	12.0(11.4)	9.6(9.2)
消費率 60km/h定地走行(運輸省届出値)	km/l	17.3(17.0)	17.8(17.6)	19.4(19.3)	16.0(15.8)
●諸装置					
クラッチ形式		油圧操作式ダイヤフラム(フル式) (流体式トルクコンバーター)		油圧操作式ダイヤフラム(流体式トルクコンバーター)	
減速機歯車形式		ハイボイドギヤ			
ステアリングギヤ形式		ラック&ピニオン式(電動SUPER HICAS付は後輪制御式)			
懸架方式 前		独立懸架マルチリンク式			
懸架方式 後		独立懸架マルチリンク式			
主ブレーキ 前		ベンチレーテッドディスク対向ピストン型		ベンチレーテッドディスク	
主ブレーキ 後		ベンチレーテッドディスク対向ピストン型		ベンチレーテッドディスク	
駐車ブレーキ		機械式後2輪制動			
タイヤ 前・後		225/45ZR17	205/55R16 89V	205/60R15 91H	

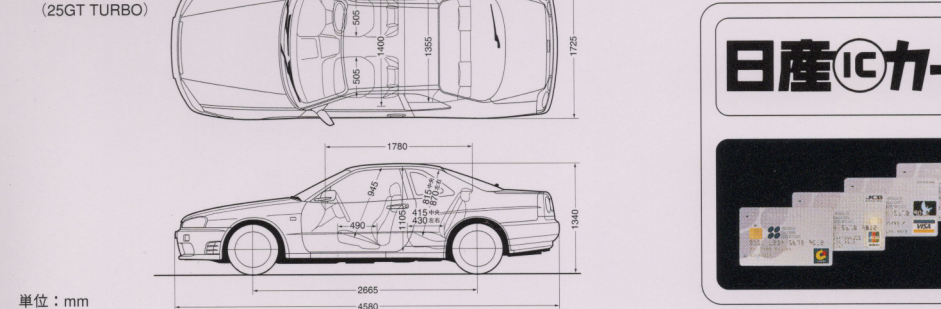
●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時の気象・道路・車両・運転・整備などの条件により燃料消費率は異なってきます。
●本諸元のモード走行時における燃料消費率の表示は、すべて「10・15モード」です。
●「10・15モード」は都市内高速走行などが加味されているため、同じ車両で測定した場合「10モード」より平均的には10%程度高い値(自工会調べ)となっています。
●サンルーフ装着車の室内高は30mm低くなります。

■エンジン主要諸元

項目	型式	RB25DET [NEOストレート6]	RB25DE [NEOストレート6] (LEV) ※1	RB20DE [NEOストレート6] (リーンバーン)
		種類・シリンダー数	水冷直列6気筒・DOHC	
シリンダー内径×行程	mm	86.0×71.7	86.0×71.7	78.0×69.7
総排気量	cc	2498	2498	1998
圧縮比		9.0	10.0	9.5
最高出力	PS/rpm	280/6400	200/6000	155/6400
最大トルク	kgm/rpm	35.0/3200(34.0/3200)	26.0/4000	19.0/4400
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・65		

●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グロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」とはエンジン車を車両に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「グロス」よりもガソリン自動車で約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。●本車両には無鉛プレミアムガソリンをご使用ください。なお、無鉛プレミアムガソリンが入手できない場合、無鉛レギュラーガソリンも使用できますが、エンジン出力低下等の現象が発生します。(※1)LEVは2WD車のみ。(※2)RB25DET・RB25DE(LEV)搭載車のみ。

■二面図

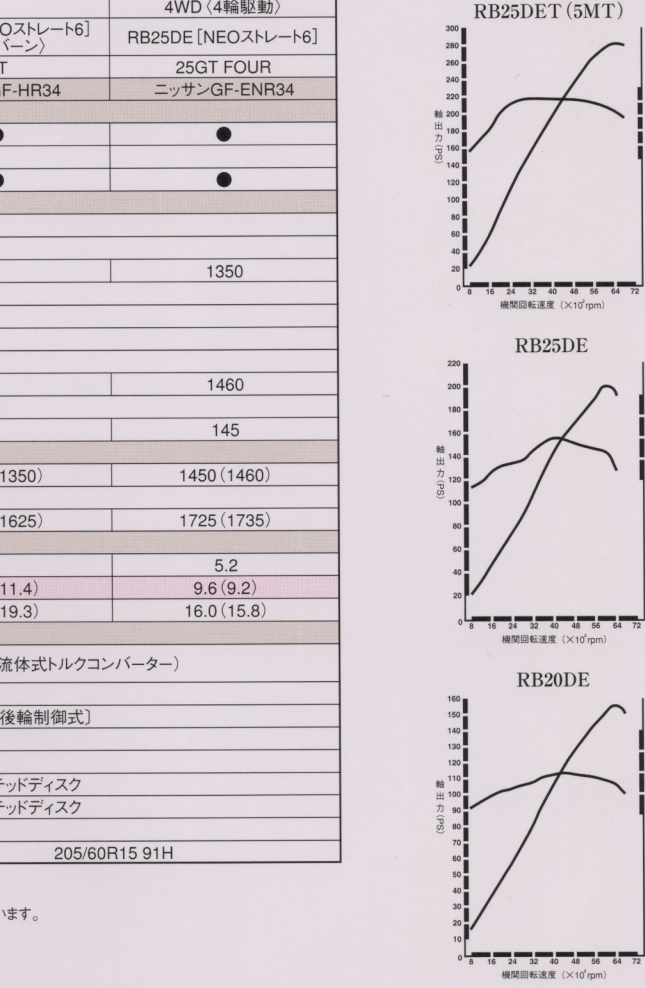


単位: mm

素敵なカーライフを!!安心の日産サービス

●安心して乗りいただくために “いつでも、どこでも安心して” おクルマを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客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テクニカルスタッフが、お客様の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」「特別保証」の3種類の保証制度でお客様の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。(特別保証) 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ないと、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。または販売会社にお確かめください。
●定期点検を忘れない おクルマにいつも快適に安心して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、お客様ご自身で運転前に1日1回実施する点検。(定期点検) 1ヶ月または1,000km走行時点、6ヶ月または5,000km走行時点の新車無料点検。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、気になることなどが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への入会手続き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。

■エンジン性能曲線



■変速比・最終減速比

トランスミッション	5速マニュアル			デュアルマチックM-ATx(フルレンジ電子制御4速オートマチック)※2 E-ATx(フルレンジ電子制御4速オートマチック)		
	RB25DET	RB25DE [NEOストレート6] (LEV) ※1	RB20DE (リーンバーン)	RB25DET	RB25DE [NEOストレート6] (LEV) ※1	RB20DE (リーンバーン)
変速比 第1速	3.214	3.321/3.580	3.592	2.785	2.785	2.785
第2速	1.925	1.902/2.077	2.057	1.545	1.545	1.545
第3速	1.302	1.308/1.360	1.361	1.000	1.000	1.000
第4速	1.000	1.000/1.000	1.000	0.694	0.694	0.694
第5速	0.752	0.759/0.760	0.821	—	—	—
後退	3.369	3.382/3.636	3.657	2.272	2.272	2.272
最終減速比	4.111	4.363/4.363	4.363	4.083	4.083/4.363	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グロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」とはエンジン車を車両に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「グロス」よりもガソリン自動車で約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。●本車両には無鉛プレミアムガソリンをご使用ください。なお、無鉛プレミアムガソリンが入手できない場合、無鉛レギュラーガソリンも使用できますが、エンジン出力低下等の現象が発生します。(※1)LEVは2WD車のみ。(※2)RB25DET・RB25DE(LEV)搭載車のみ。

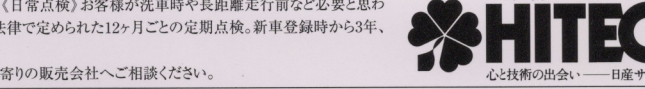
会員募集中!

特別! 5%割引 プラス特典付き
全国日産販売会社で整備・部用品購入が5%割引。ご入会の販売会社の独自特典もプラス。

特別! 最高30万円キャッシュバック
カード払いの利用額に応じ、新車・中古車購入後に最高30万円(車検・法定点検入庫で最高10万円をキャッシュバック。*1)のキャッシュバックが受けられます。詳しくは販売会社にお確かめください。

特別! ICカード
お客様の整備履歴をカードに記録。カルテ機能で安心サービス。便利なクレジット払いもOK。
(カード機能は一部販売会社で対応できない場合があります。)

※くわしくは日産販売会社へ





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

LIFE TOGETHER
 **NISSAN**

人間のやさしさをクルマに。

●このカタログの内容は1998年5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、印刷インキ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。

C4225-8051AAC