

SKYLINE  
GT  
R

## 究極へ。R34 GT-R

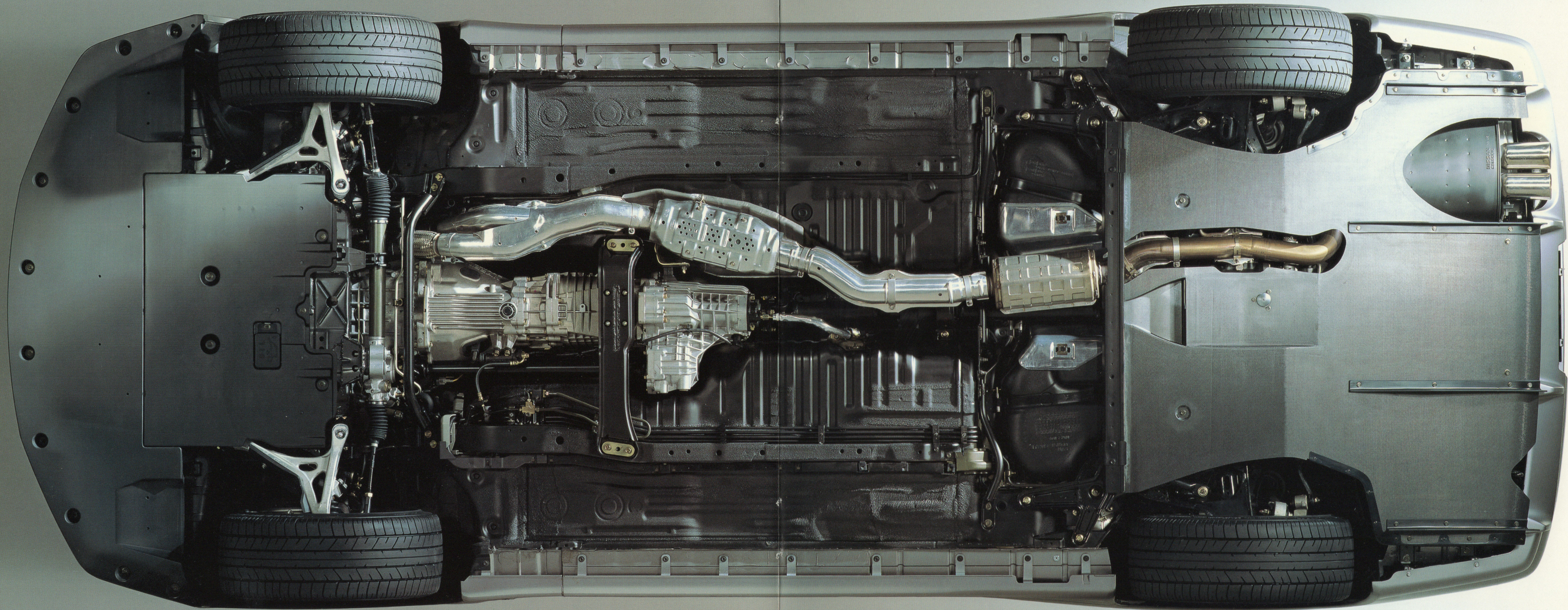
GT-Rは、人間のロマンの産物である。日産のすべての人間と、走ることを心の底から愛する人間が抱く“走りのロマン”がGT-Rというクルマを生み出している。世界最高水準の技術と性能への憧れ。人とクルマが完璧なまでに一体になれる走りの欲。それらを追い求める人にとって、GT-Rは格別の存在になる。私たちはいま、R32で蘇った新世代GT-Rから数えて3代目となるR34 GT-Rを送り出す。先代・先々代とまったく変わらない“究極のドライビングプレジャーの実現”というコンセプトのもと、その技術、走り、そしてそれを駆ることの感動において遥かに進化したGT-Rである。メカニズムは、名称と基本構造を語るだけなら、その多くは変わっていない。だが、R32、R33と磨き続けてきた技術は、もはやこれ以上は手を加えられないほど熟成し尽くし、昇華させた。少し子供っぽい言い方をすれば、R34モデルは“超進化GT-R”なのである。そしてもうひとつ、開発の過程において、私たちが最も重視してきたのは、未来のGT-Rオーナーの代弁者たるテストドライバーの声であった。GT-Rのすべての価値基準は、何よりもステアリングを握るドライバーの感性に他ならない。それもまた、GT-Rのアイデンティティなのである。料理で言えば、テストドライバーという最高の舌と技を持った料理人によって、何代にもわたり磨かれ、完成させてきたものだけが持つ“味”が、R34 GT-Rにはあると思う。いま、私たちがやれることはすべてやり終えた。やっとR34 GT-Rのキーをテストドライバーではなく、あなたへ手渡せる。私たちが追い求めてきた“究極のドライビングプレジャー”が、こんどはあなたのものになる。

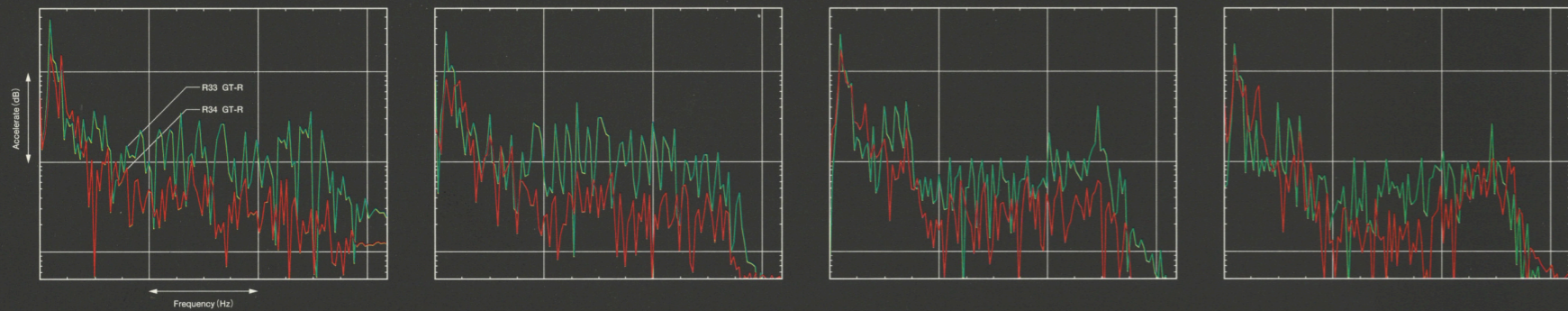
SKYLINE  
GT  
R



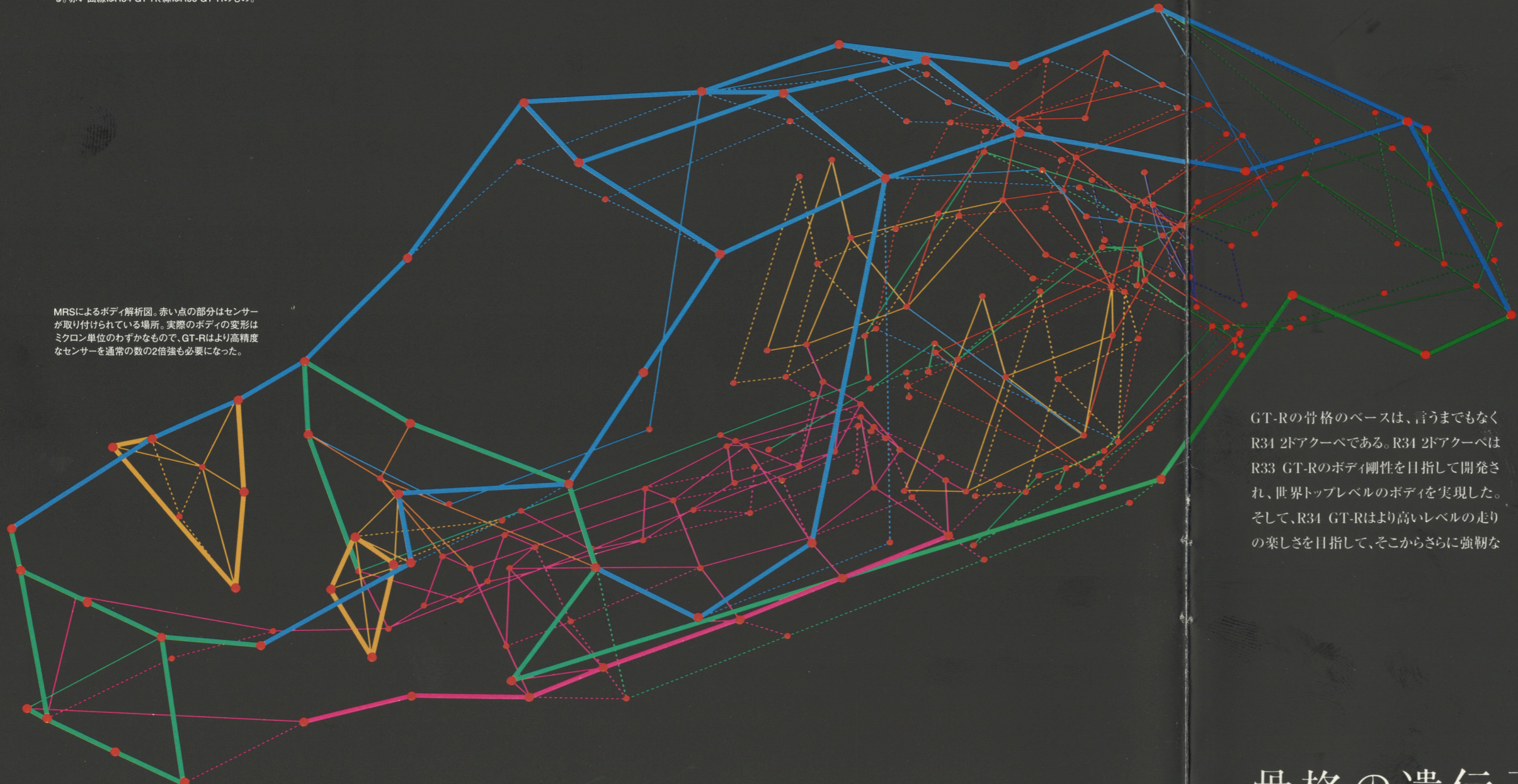








MRSIによるボディ解析データグラフ。周波数と加速度を測定するという画期的な解析方法で測定した解析データ。実際にはセンサーの数だけこのグラフがある。赤い曲線はR34 GT-R、緑はR33 GT-Rのもの。



MRSIによるボディ解析図。赤い点の部分はセンサーが取り付けられている場所。実際のボディの変形はミクロン単位のわずかなもので、GT-Rはより高精度なセンサーを通常の数の2倍強も必要になった。

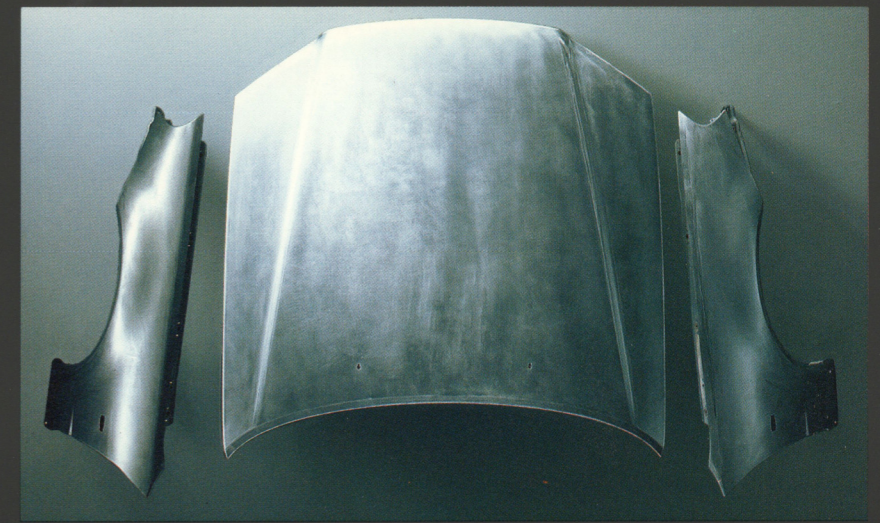
「ドライバーが意のままに操れる、欲しいのは結局それだけなんだ」

●究極のドライビングプレジャー：クルマが期待通りに動くこと。期待に反した動きをしないこと。そして、クルマから人への語りかけがあること。これが私たち日産の「走りの理念」である。GT-Rとは、安心感をベースとして、この理念を究極まで研ぎ澄ますことを目指したクルマと、言い換えることができる。そういう意味で、GT-Rはこれからの日産の走りの新たな基準を示すクルマであり、そこで極めて重要なのがボディ剛性なのである。

GT-Rの骨格のベースは、言うまでもなくR34 2ドアクーペである。R34 2ドアクーペはR33 GT-Rのボディ剛性を目指して開発され、世界トップレベルのボディを実現した。そして、R34 GT-Rはより高いレベルの走りの楽しさを目指して、そこからさらに強靱な

骨格を求めていった。R33 GT-RからR34の“DRIVING BODY”へ、そしてR34 GT-Rへ。技術は確実に受け継がれていく。「ボディ剛性って、止まっているクルマで測っても意味がないじゃないか」

●動剛性と“DRIVING BODY”：一般的にボディ剛性は曲げ剛性とねじり剛性とで表されるが、これは静止状態のボディに荷重をかけ、その時の変形具合を表しているに過ぎない。しかし、実際に問題となるのは走行時のボディの変形、つまり“動剛性”なのであるが、これを測定することは事実上困難であり、ボディの補強はテストドライバーの感覚を頼りにトライ&エラーで行なわれることが多い。しかし、ボディの補強はどうしても重量の増加を招き、動力性能や燃費などにはマイナス要素となる。したがって、よりムダのないボディ剛性を得るためには、走行状態でのボディの変形を解析する技術が求められた。そこで私たちが着目したのが、MRS(マルチロードシミュレーター)という実験装置である。これは、車両に台上で上下・左右・回転方向の入力を与えることができる装置である。このMRSにテストコースにおける実際のサスペンションの荷重データを入力し、ボディの各部にセンサーを取り付けて変形を測定すれば、テストコースの走りの解析が可能となる。さらに、単にボディの変形量を測定するのではなく、各センサーから送られてくる信号を時間軸での変形状態に変換するという画期的な手法が導入された。サスペンションから入力した荷重は、単純にボディを曲げるだけでなく、振動としてボディの各部に伝わっていく。こ



アルミ製フード&フロントフェンダー

の振動の量と伝わる速さを測定することで、より高精度で実際の走行状態に近い動剛性の測定が可能になったのだ。「コンピューターより、人間の感覚の方が凄いな」

●テストドライバーの価値：GT-Rならではの価値も生じた。それは、テストドライバーが指摘する運動性能とMRSで得た結果の微妙な違いである。その原因は、MRSを用いた解析でもとらえきれない微妙な差をドライバーの鋭敏な感覚が検知してしまうことにある。そのため、通常のセンサーでは検知できない剛性の差異を明確にすることを目指してセンサーの感度を上げ、さらに微妙な変形を測定できるよう、通常の2倍強もの数のセンサーを装着したのである。彼らテストドライバーは、自らが持つ「走りの理念」を実現するためには妥協を許さない。「GT-Rを駆る一般のドライバーも、体感することなんだ」と彼らは言う。私たちがテスト

ドライバーの評価を“神の声”と呼ぶのも、GT-Rオーナーの感性を絶対に裏切りたくないからなのである。「100kg近く重くなったら、もうGT-Rとは呼べないじゃないか」

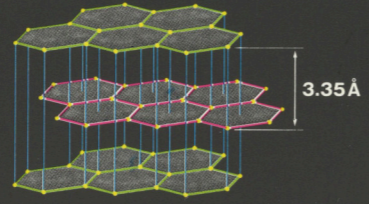
●徹底した軽量化：車体の軽量化も大きなテーマであった。R33 GT-Rと比べ衝突安全対策などによる重量の増加は、計算上約93kg(GT-R V-spec)にも達していた。そのため、軽量アルミロードホイール、超小型バッテリーの開発、スピーカーの軽量化に至るまで、まさにグラム単位で贅肉を削ぎ落としていった結果、わずかGT-Rで10kg、GT-R V-specで20kgの増加に抑えている。また、フード&フロントフェンダーはGT-R伝統のアルミ製を採用。フードは、より強度の高い6000系アルミ新素材を開発することで、R33 GT-Rのフードよりさらに約1kgの軽量化を果たした。もちろん、回頭性を向上するため前後重量配分の適正化も図っている。

## 骨格の遺伝子。



GT-R V-specのアドバンスドエアロシステム。前方からボディ下面に流入した空気は、圧縮・整流された後、後端の跳ね上がった部分で拡散することでダウンフォースを発生させる。

角度調整機構付2段式リヤスポイラー。空気の流れは前部の翼で整流された後、後部の可変翼に流れるため、空気抵抗の少ない小型リヤスポイラーでも大きなダウンフォースを生む。



カーボンの素材結晶構造図

「GT-Rでなければできない新しいチャレンジをしよう」

●エアロダイナミクス:レースとともに進化してきたGT-Rが、従来の量産車とは比較にならないほど空力性能を重視するのは、むしろ自然な進化の姿と言えよう。しかも、GT-Rにはレースにおける膨大な空力ノウハウがあるだけでなく、'98年のル・マンに出場した4台すべてがトップ10に入賞を果たしたR390GT1など、純レーシングマシンによって育まれてきた技術もある。R34 GT-Rには、これら日産モータースポーツの豊富な財産が惜しみなく注がれた。

「見ためだけのデザインはいらない」

●インテリジェント・ハンマー:GT-Rのデザイン手法はレーシングマシンのそれに近い。まず、性能の要求があり、そのうえにデザインがある。フロントマスクにはRB26DETTが求める大容量のラジエーター&インタークーラー、そしてブレーキを冷却するのに十分なエアダクトのサイズを与えたうえ、外気がよりスムーズに導入されるデザインとした。フロントバンパーには、サイドに特徴的な張り出しがあり、実はこれがR34 GT-Rの秘密兵器なのだが、その解説は22頁のブレーキの項目にゆずる。前後フェンダーの張り出しは245/40ZR18のタイヤがびったり収まるようワイド化を行った。ハンマーのように力強く、カタマリ感あふれるフォルムは、そのすべてに知的な裏付けが隠されている。

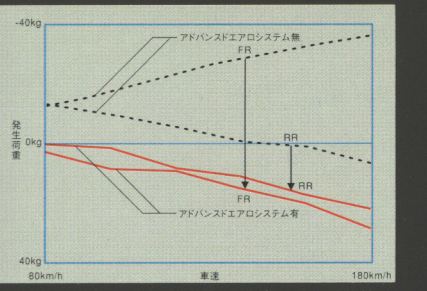
「サーキットだけでなく高速道路でも効果のある空力にしてくれ」

●アドバンスドエアロシステム(フロントディフューザー/カーボン製リヤディフューザー):高速道路での走行安定性から、サーキット

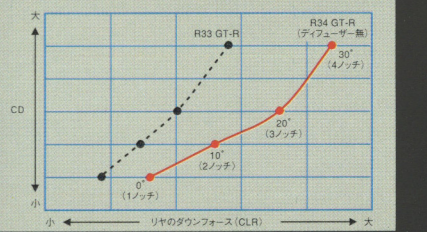
での高速コーナリングまでを視野においたとき、空力性能はより大きな意味を持つてくる。GT-R V-specのさらなる走りの楽しさへのこだわりを最も象徴的に表すのが、ボディの床下に装着したフロントディフューザーとカーボン製リヤディフューザーである。通常、高速走行時において床下を流れる空気はエンジンや足回りなどの突起が障害物となって渦を巻いてしまい、これがボディを浮き上がらせる力、つまり揚力を発生させる。そこで床下の最も凹凸が大きいエンジンルーム部分とリヤデフ周辺をカバーして、床面をフラットな形状にすることで、空気の流れを圧縮・整流し、カバー後端の跳ね上がった形状によって拡散(ディフューズ)させ、それによってダウンフォースを生み出す。この本格的なディフューザー効果によって得られたダウンフォースはフロント、リヤともに発生するため、前後の空力バランスに優れ、80km/h程度のコーナリングやブレーキング時でも明確に安定感が増す。リヤディフューザーにはいわゆるNACAダクトを設け、リヤデフの冷却にも配慮している。さらに、エキゾーストの高熱にさらされるリヤディフューザーには、日産の宇宙航空技術を活用したフルカーボンファイバーを量産車では世界で初めて採用。手造りに近い工程が必要なため高価だが、超軽量なうえ耐熱性・剛性は驚異的に高い。まさに、GT-Rならではのこだわりが込められている。

「自分なりにセッティングできる楽しさって、あるはずだ」

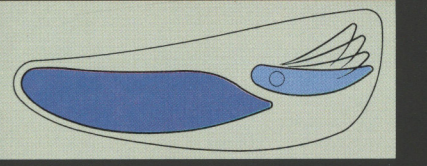
●角度調整機構付2段式リヤスポイラー:リヤスポイラーの役目は、高速走行時におけるボディのリフトを抑えることだが、翼面積



アドバンスドエアロシステムの有無によるダウンフォース比較



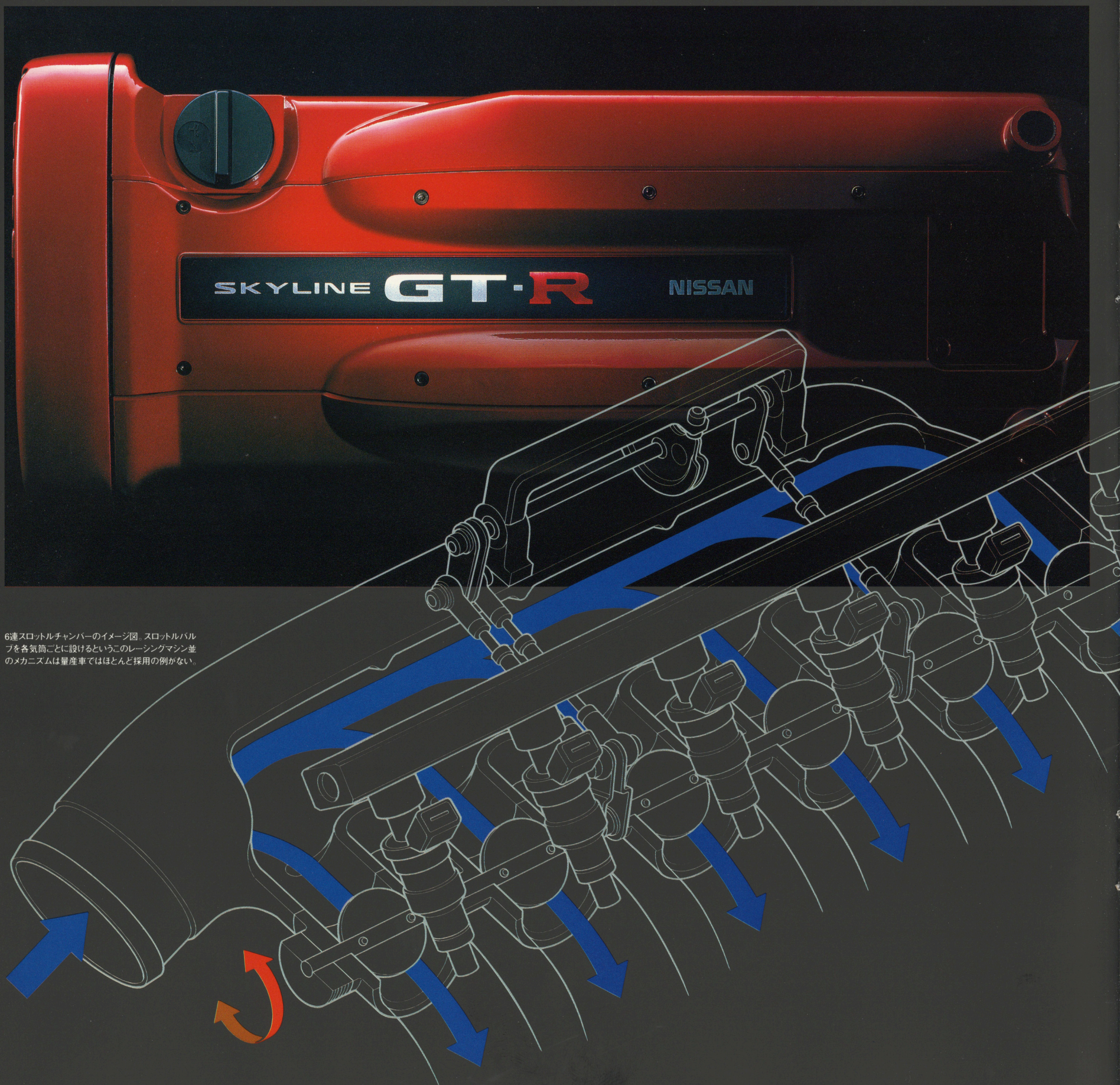
リヤスポイラーのダウンフォース(CLR)



角度調整機構付2段式リヤスポイラー断面図

を大きくすれば、ダウンフォースは増加するものの、それに伴って空気抵抗も増大してしまう。その解決策として考案されたのが、固定翼+可変翼を持つ国産量産車では初の角度調整機構付2段式リヤスポイラーである。ルーフを通過した後で乱された空気は、前部の固定翼できれいに整流された後に、後部の可変翼に流れ込むため、サイズはコンパクトでありながら格段に大きなダウンフォースを発生させることができるのだ。この結果、1枚翼のR33 GT-Rに比べ空気抵抗を大きくすることなく、リヤダウンフォースの調整範囲を10度ピッチで4段階・最大30度まで拡大した。また、可変翼には、アルミ合金材を使用して軽量に仕上げている。

ル・マンの風圧。



6連スロットルチャンバーのイメージ図。スロットルバルブを各気筒ごとに設けるというこのレーシングマシン並のメカニズムは量産車ではほとんど採用の例がない。

「280PSをめいっぱい出すか、余裕を出すか、その違いがGT-Rだ」

●RB26DETT:このエンジンはR32、R33、R34と受け継がれる中で熟成を極めてきた。そもそも、R32 GT-Rに搭載されてデビューした時点で、RB26DETTは飛び抜けた高性能で他を圧倒した。それも当然で、そのスペックのすべてが当時のグループAレースで常勝することを目標に設計された、生まれながらのサラブレッドだったからだ。こうしたバックボーンを持つエンジンは、我が国ではかつてのS20(もちろん、あの初代GT-Rのエンジンである)を除いては皆無である。あれから9年、時代は280PSという出力をすでに驚異と感じなくなった。しかし、無数の勝利によってその絶対的な信頼性を実証してきたエンジンである。さらなる熟成に熟成を重ねることで、私たちはこのエンジンが持つ真のポテンシャルを極めようと考えてきた。シリンダーヘッドカバーを鮮やかなヴィンテージクリアレッドに塗装したのは“究極”の証を形として見せたいという思いからである。

「R390 GT1と同じ材質を使う  
ようなこだわりがあっている」

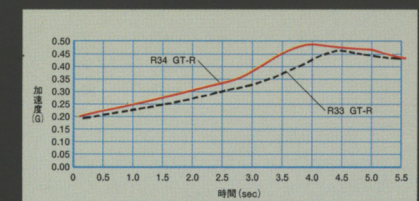
●RB26DETTのメカニズム:R34 GT-Rにおけるエンジンの開発目標は3つある。まず、エンジントルクのさらなる向上、トルクの立ち上がり・レスポンスの鋭さ、そして動性能を高めるための軽量化である。これらを実現するためのメニューは主にタ

ーボチャージャーの改良によるものが多いが、まずエンジン本体の資質と私たちのこだわりを紹介していきたい。排気量2568cc、直列6気筒ツインカム21バルブ、インタークーラー付ツインボールベアリングセラミックターボ…これらの一般的なスペックでは、RB26DETTの本当の魅力はほとんど語り尽くせない。例えば、6連スロットルチャンバー。6気筒それぞれのマニホールドすべてにひとつずつのスロットルバルブを付けたこのメカニズムを搭載した量販車は、いまだにほとんど例がない。微妙なスロットルワークに俊敏に反応するGT-Rならではのリニアなレスポンスを生み出している。また、8000rpmという高いレブリミットは、バルブクリアランスを調整するシムを内側に配し、バルブシステムを軽量化することで追従性を高めた直動式軽量インナーシム型バルブリフターが可能にしたものである。新しいターボチャージャーの特性に合わせて、カムタイミングは高速での伸び感を重視したセッティングに変更された。1000℃以上の高温にさらされるエキゾーストバルブは、温度上昇を抑えるナトリウム封入中空バルブである。さらに、シリンダー内の強大な爆発エネルギーを受け止めるシリンダーブロックは、レース仕様でもそのまま使用できるほどの高剛性を確保している。コンロッドメタルにはN1・グループC・GT1マシンで採用され、耐荷重性に優れるケルメット系の材質を全車に採用し、大幅なトルクアップに余裕を持って対応する高度な耐久性と信頼性を与えた。また、軽量化をいっそう推進するため、タイミングベ

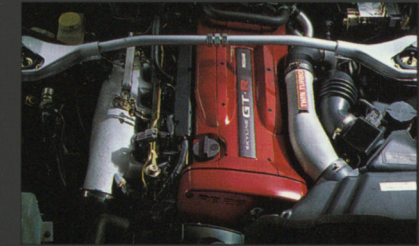
ルトカバーの樹脂化も行っている。「ここでトルクが欲しいと思った時にもっと鋭く反応するレスポンスがある」

●新開発ツインボールベアリングセラミックターボ:ギャレット社製C100-GT25型ハイブリッドタイプのツインセラミックターボに一新した。ターボローターの軸受けにボールベアリングを採用することで、ローターのフリクション(摩擦抵抗)を約50%減少。特に中低速域を中心とした過渡的なレスポンスを高めた。さらに、トルクの向上を求めて過給圧を高めるとともに、ノッキングを防止するため、コンプレッサーの翼形状を見直して過給気の温度上昇を抑制。さらに、エキゾーストアウトレットをより薄肉化が可能なステンレスパイプへ、インタークーラーもコアチューブ厚の薄肉化により通路面積を拡大し、通気抵抗を低減した。エキゾーストアウトレットとインタークーラーの改良は計約2.8kgの軽量化にも貢献している。最大トルクはついに40.0kgmの大台に達した。排気量1ℓ当たりの数値に換算すると、実に15.6kgm/ℓとなり、2ℓ以上の6気筒系ではほとんど例のない高性能ユニットである。その加速の鋭さはR33と比較したGTカーブ(G:加速度/T:時間)をご覧になれば一目瞭然であろう。

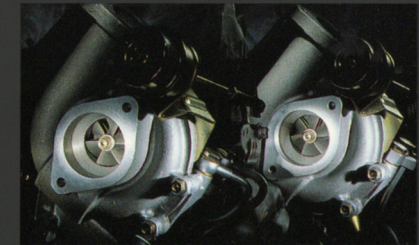
●エキゾーストシステム:新たにステンレス製の排圧感応型制御マフラーを採用。これは、排気圧力に応じて開閉する制御バルブで結ばれた2つの流路を持つシステム。低背圧化の実現によって動力性能の向上に大きく貢献している。また、エキゾーストノー



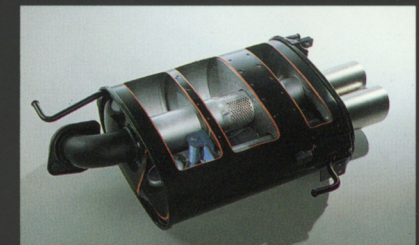
G(加速度)/T(時間)カーブ:2速・20km/h〜



RB26DETTエンジン



ツインボールベアリングセラミックターボ



排圧感応型制御マフラー(カットモデル。撮影のため部分着色)

トも走り出しの迫力感を増大するとともに、回転数に応じてリニアに変化する音圧特性とした。φ80の大口径デュアルテールチューブは、高品質ステンレス材SUSXM15J1をバフ加工して採用している。

純血種の潜在力。

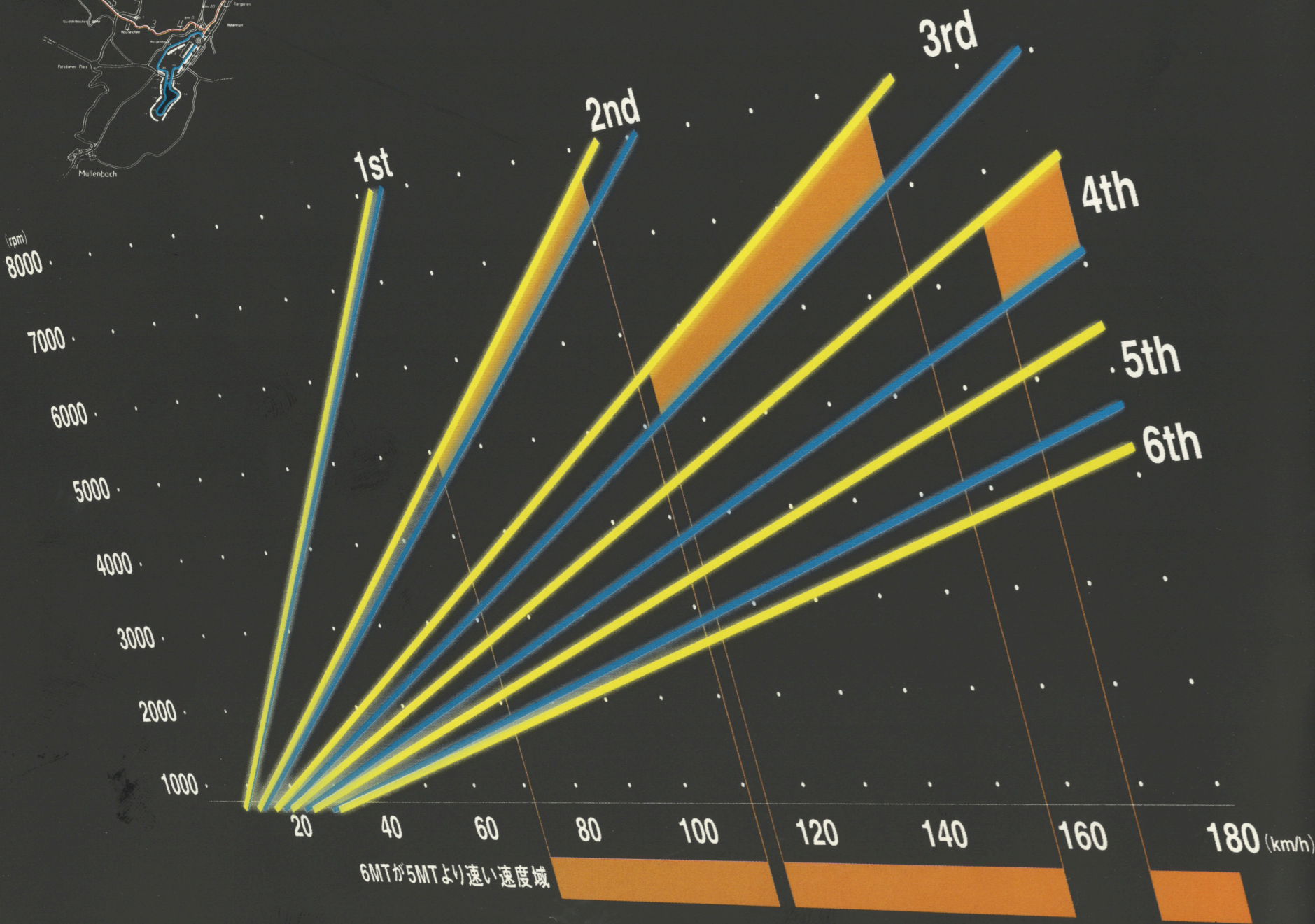
Erklärungen:  
 ■ Nordschleife : 20.832km  
 ■ Grand-Prix-Strecke : 4.542km  
 Ein- und Ausfahrten :  
 (A) Nürburg/Nordschleife  
 (B) Start+Ziel/Grand-Prix-Strecke  
 (C) Breidscheid/Nordschleife  
 ■ Zuschauerplätze/Tribünen T1-T13  
 Herausgeber : Nürburgring GmbH



6MT by GETRAG

6速MTと5速MTの走行性能図。着色した速度域が6速の方が速い領域。6速化によりハイトルクバンドを有効的に活用でき、特に2速から3速へのシフトアップ時のつながりが改善されていることが解る。  
 ※同一エンジンでの比較

6MT 5MT  
 6MTが5MTより速い速度域



「パワーに頼るだけが動力性能じゃない、ミッションで加速しよう」

●GETRAG社製6速マニュアルミッション！RB26DETエンジンのポテンシャルを有効に引き出し、加速性能をさらに高めるために、私たちはドイツGETRAG社とともに6速マニュアルミッションの共同開発を行った。ギヤは5速で1,000の直結となるクロスレシオである。左の走行性能図は6速ミッションと5速ミッションの比較である。例えばサーキットにおけるスポーツドライビングで多用する2速から3速で、6速ミッションが明らかに優位に立っていることがお解りいただけよう。トルクの最も“おいしい”部分を最大限に使い切れるシフトアップ時のつながりのよさは、それだけでGT-Rを操る欲びをいっそう増幅させてくれるはずである。オーバードライブレシオの6速は高速クルージング用と割り切り、R33 GT-Rに対し10%ハイギヤに設定。静粛性と低燃費に貢献する。また、RB26DETの高回転・高出力に対応するため、R34 GT-R専用高剛性ミッションケースの採用、結合ボルトの強度・本数・締付トルクアップを実施し結合剛性を向上。ミッ

シオン合わせ面には専用シール材を採用し、信頼性をさらに高めている。加えて、ユニット内のパイロットベアリング耐久性向上のため、ラジアルクリアランスの最適化も実施した。すべてのギヤ歯面には高精度な研磨処理を施してノイズを低減するとともに、ドイツLUK社製ダンパー付フライホイールを採用して駆動系のギヤ打ち音、こもり音を低減している。6速化にもかかわらずR33 GT-Rの5速ユニットより約3kgも軽量なこと、きわめて耐久信頼性が高いこともGT-R専用GETRAG社製6速ミッションの大きい美点である。

「シフトはもっと速く、もっと正確に、もっと気持ちよく」

●シフト操作性へのこだわり:多くのドライバーにとって、マニュアルミッションの最大の魅力は、自らの意志で動力をコントロールしているという実感であろう。そのために、私たちはシフト操作性には大いにこだわりを込めた。その第一はシンクロの容量拡大である。R33 GT-Rでは2速・3速がダブルコーンシンクロ、1速・4速がシングルコーンシンクロを採用していたが、R34 GT-Rでは1速・2速にト

リプルコーンシンクロ、3速・4速にダブルコーンシンクロを採用し操作力を低減した。2速・3速のシンクロにはギヤ鳴きを抑え、よりスムーズなシフト操作を可能にするファイブピッチ非対称チャンファ構造を採用して念を入れた。また、リバースギヤにもシンクロを装備するとともに、シフト操作を正しく行うために、シフトノブ下部のリングを引き上げないとリバースにシフトできない構造としている。そして、最後の仕上げがシフトレバーの剛性向上である。シフトレバーは2重パイプ構造になっており、そのパイプ間に振動を低減するためのラバーブッシュが挟まれている。このブッシュなしではドライバーの手にビリビリとした微振動が伝わってしまうため、不可欠のパーツなのだが、シフト操作時のカチッとした剛性感を実現する助けになるのも事実で



GETRAG社製6速マニュアルミッション

ある。ところが開発当初、便宜上ただの鉄棒をシフトレバーとして使用したところ、テストドライバーは“鉄棒レバー”の剛性感あるシフトフィーリングに惚れ込んでしまったのだ。もろん、ラバーブッシュを外すわけにはいかない。そこで、ラバーの弾力特性のほか、各部位の剛性の向上、ストロークの短縮などを綿密に追求していった。ダイレクト感にあふれ、手首のスナップだけで正確に決まる最高レベルのシフト操作性を実現できたと自負している。

攻めるレシオ。



「GT-RのライバルはGT-R、GT-Rオーナーならきっとそう思っている」

●電子制御4WDの、もうひとつの意味:GT-Rのライバルは?と問われると、私たちはいつも考えてしまう。あえて名を挙げるならホルシェとフェラーリと答える。なぜなら、レーシングスピリットに根ざした走りへの情熱と徹底したこだわりで、世界トップクラスの走りを狙う、という共通項を持った相手は、他に思い浮かばないのだ。むしろ、日本での価格はかなり違い、マーケット的な意味でのライバルとは考えていない。さらに、GT-Rは日産という日本の量産車メーカーのクルマであり、彼らはスポーツカーのスペシャリストという立場は大いに異なる。そして、例えば911カレラはリアエンジン、F355はミッドシップを中心に考え、比較的ベーシックな技術の膨大な積み上げでクルマづくりを行っているのに対し、GT-Rは技術の蓄積も大切にしながら、電子制御トルクスプリット4WD=ATTESA E-TSに代表される最先端技術を重視している点も、大きく発想が異なる。しかし、彼らは彼らの、GT-RはGT-Rの、それぞれの道を信じて技術を磨き、走りを進化させる。そして、時にはサーキットという舞台で鎬を削る。それは、GT-Rオーナーにこそ許された夢であろう。

「FRの楽しさと、FRにマネのできない安心感、どっちも欲しい」

●ATTESA E-TS:GT-Rは、4つの車輪の能力を最大限に生かし切ることを目的に、R32 GT-R以来、電子制御トルクスプリット4WD=ATTESA E-TSを採用してきた。そのメカニズムは、FRのナチュラルなハンドリングをベースとしながら、路面状況や走行状況の変化に即応して前輪にもトルクを配分する。駆動力配分は0:100 (FR=後2輪

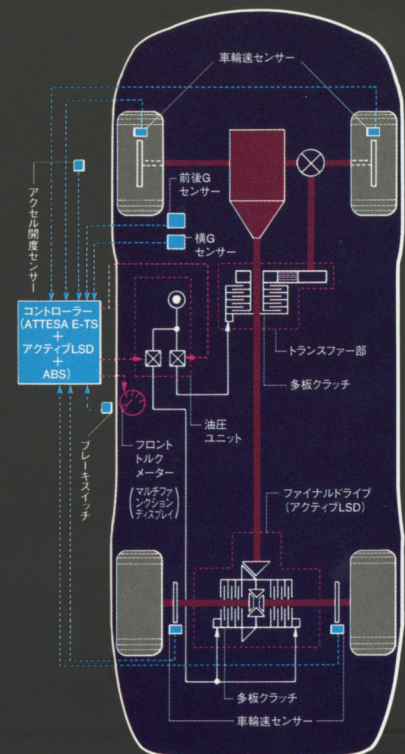
駆動)から50:50 (リジッド4WD)まで無段階に連続制御を行う。走行状況の診断は車速、アクセル開度のほか、4輪それぞれの車輪速センサーと前後Gセンサー、横Gセンサーで行う。例えば、前後輪の回転速度差が小さく、横Gが大きいコーナリング時などは前後トルク配分を0:100に近づけてFR化。シャープな回頭性とアクセルによる車両コントロール性を最優先させる。さらに、前後輪の回転速度差が増すと、後輪のトルクの一部を前輪に送って車両のヨーモーメントを適正化し安定性を高めるとともに、4WDの力強い駆動力でコーナーを立ち上がる。また、発進、登坂、直線加速時など横Gが小さい場合や、後輪のスリップ量が多い低μ路では、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。R34 GT-Rでは、より綿密な制御を行うために、アクセル開度センサーや各Gセンサーの信号精度を向上。高性能CPUを搭載したコントローラーも新たに設計した。そのソフトウェアは、徹底した走り込みを通じて磨き上げている。また、トルクスプリットとABS (アンチロックブレーキシステム)と総合制御することで、さまざまな路面での制動安定性とABS性能の最適化も図っている。

「問題はメカ電子制御かじゃない、どちらが自分の感性に合っているかだ」

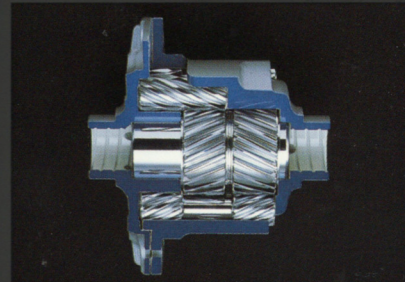
●GT-RのLSD:ATTESA E-TSが前後輪のトルク配分を行う4WDシステムであるのに対して、LSD (リミテッドスリップデフ)は後輪の左右のトルク配分をコントロールするシステムである。GT-Rはこの4WDシステムとLSDを高度に統合させることで4輪の能力を最大限に発揮させ、その強大なパワーをてなづけている。

●トルク感应型ヘリカルLSD:多板クラッチを用いたこれまでのメカニカルLSDから、新たにトルク感应型のヘリカルLSDを採用した。GT-Rの場合、LSDに求める最も大きな働きは何と言っても旋回時のトラクション性能である。その点ヘリカルLSDは抜群の性能を発揮し、パワーをしっかりと路面に伝えてコーナーを立ち上がる。しかも応答性に優れ、アクセルワークでのコントロールも極めて自由度が高い。6速マニュアルトランスミッション+ATTESA E-TS+ヘリカルLSDという駆動系のスペシャルメカニズムが生み出すその走りは、GT-Rにいままで以上のコントロールする喜びを提供してくれるはずである。

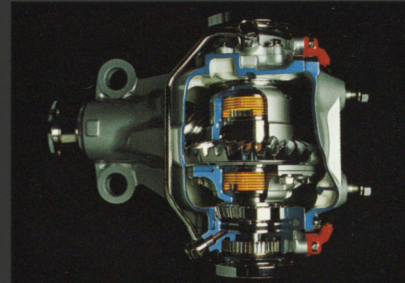
●アクティブLSD:GT-R V-specに搭載されたアクティブLSDは、トルクスプリット4WDと統合制御され、ATTESA E-TS PROを形成する。さまざまな路面状況や走行状況、ドライバーの操作を各種センサーで読み取り、左右駆動力の強さや応答性までもコントロールする、まさに究極のLSDである。これにより、旋回内輪の空転限界を上げることができ、トラクション性能をいちだんと向上させることが可能となる。さらに、トルクスプリット4WDとの統合制御により前後左右の駆動力コントロールを行い、車両の安定性と高いトラクション性能を高次元で両立した。電子制御といえば、人間感覚との違和感を指摘される場合が多いが、アクティブLSDのナチュラルな特性を知れば、そのイメージは大いに変わるに違いない。クルマの動きが手に取るように解り、意のままにコントロールできる。そして、人とクルマの濃密なコミュニケーションから生まれる安心感を土台に、走りの楽しさを実現する。GT-R V-specが目指したのは、そういう走りである。



ATTESA E-TS PRO システム図



ヘリカルLSD (カットモデル、撮影のため部分着色)



アクティブLSD (カットモデル、撮影のため部分着色)

4輪に最先端。

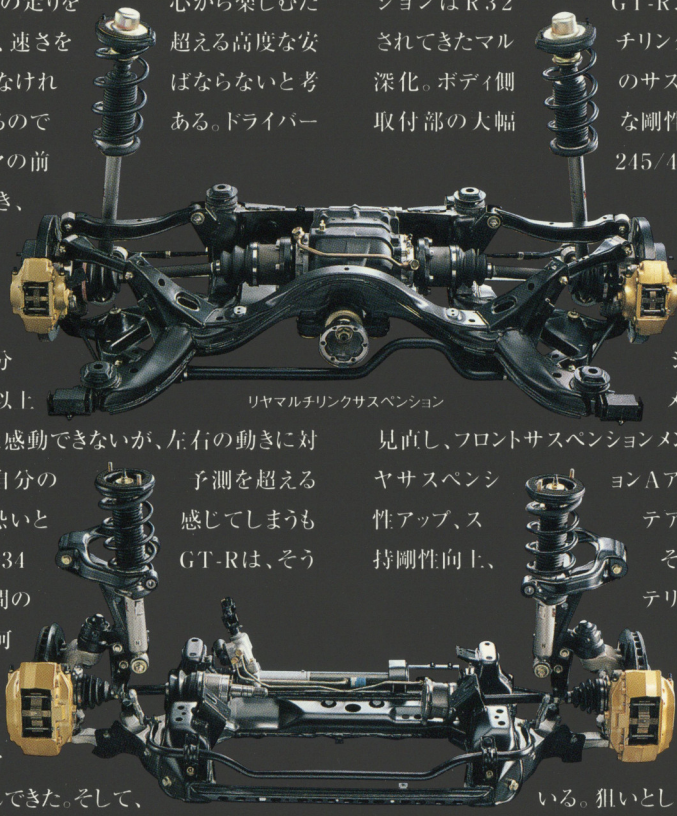


「いつものコーナーをもっと高い  
安心感を持って回れる」

●新しい走りのテイスト: R34とR33の両  
GT-Rの走りを評してテストドライバーは  
「R34に乗るとR33がやけに猛々しいと感じ  
る」と言う。その言葉は、R34 GT-Rの走り  
を半分だけ語っていると思う。私たちは、  
R34 GT-Rで「安心感を上台にした、意の  
ままに操れる走り」を追求してきた。だから  
こそ、その走りを心から楽しむた  
めには、速さを超える高度な安  
心感がなければならぬと考  
えているのである。ドライバー  
はクルマの前

後の動き、  
つまり  
加速・  
減速性  
能は自分  
の予測以上

でないと感動できないが、左右の動きに対  
しては自分の予測を超える  
動きを恐ろしく感じてしまうも  
のだ。R34 GT-Rは、そう  
した人間の感覚を何  
よりも重視し  
て走り  
を磨き込んできた。そして、



リヤマルチリンクサスペンション

フロントマルチリンクサスペンション

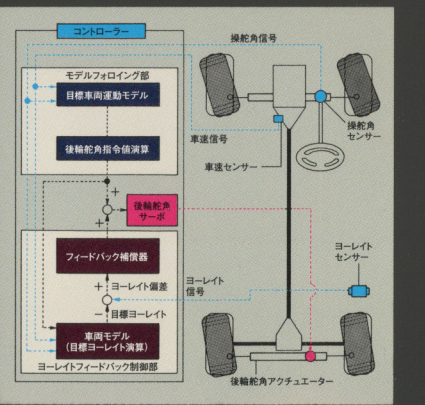
そのうえで異次元の限界性能まで求めているのだ。R33 GT-Rが「猛々しい」と感じたのはR34 GT-Rの左右の動きがより「人間の操作感覚に忠実」だからだろう。そういう意味で、R34 GT-Rの走りは大人で洗練されているが、そのエネルギーは強大である。

「本当に走りを知っているドライバーに  
凄いとわれてこそ本物だ」

●1輪マルチリンクサスペンション: サスペンションはR32 GT-R以来継承されてきたマルチリンクをさらに深化。ボディ側取付部の大幅  
チリンクをさらにのサスペンションな剛性アップと、  
215/40ZR18タイヤに合  
わせて、  
フロントサスペンションジオ  
メトリーの  
見直し、フロントサスペンションメンバーとリ  
ヤサスペンションAアームの剛  
性アップ、ステアリング支  
持剛性向上、そしてヒス  
テリシス低減  
など、大  
幅なリ  
ファイン  
を行って  
いる。狙いとしては、より

リニアな操舵感、操舵に対する車両の軽快な動き、そして限界域までコントロールしやすい挙動とドライバーに対するステアリングインフォメーション。これらの目標を総合的に高めることによって、高い安心感を上台にした、意のままに操れる楽しさを追求した。また、ショックアブソーバーは極低速域での減衰力の応答性を大幅に向上。小さなゴツゴツ感、突き上げ感が減少し、角の取れた上質な乗り心地を提供する。加えて、リヤサスペンションのラバークラッシュを硬度アップしてキャンバー剛性を高めながら、スタビライザーでロール剛性の前後配分を変えることでタイヤの接地性を高めている。また、バネド重量の軽減も積極的に行い、フロントサスペンションはロアアームにアルミの鍛造品を採用し左右で2.5kg軽量化。これらの結果、例えば荒れた路面での高速コーナーでも、タイヤは大きく上下動をしながらもしっかり路面をグリップし、抜群の安定感を味わわせてくれる。

「人の感覚に違和感がある4WSなら、  
ないほうがいい」  
●ヨーレイトフィードバック制御電動SUPER HICAS: ドライバーの感覚に自然になじみ、かつ狙ったコーナリングラインを安定した姿勢で正確にトレースする能力を高めるために、積極的に後輪舵角を制御する4WSシステム。R34 GT-Rでは、後輪制御方式に、モデルフォロイング制御を新たに採用した。



ヨーレイトフィードバック制御電動SUPER HICASシステム図



フロント鍛造アルミロアアーム

これは、車速やドライバーのステアリングの操作量を基に目標となる車両の状態を決定し、その目標となるように後輪舵角を決定するもの。最新のジェット戦闘機などに用いられる最先端のテクノロジーが、GT-Rの電動SUPER HICASにさらなる進化をもたらした。また、路面からの外乱により、クルマが発生したヨーレイトを「目標ヨーレイト」と一致するように後輪の舵角をコントロールするヨーレイトフィードバック制御も継承。この2つの技術により、さらに高精度かつ人の感性に合ったきめ細やかな後輪制御を行う。

進化と深化。

# 情熱を冷却する。

「走りが熱くなるとブレーキも熱くなる、これが問題だ」

●ブレーキ冷却システム:どんなに優れたベンチレーテッドディスクブレーキといえども、その放熱効果には限界がある。そのため、R34 GT-Rは、走行風を利用しながら、新しい発想を導入したブレーキ冷却システムを開発した。下の図をご覧ください。フロントスポイラーのエアダクトから流入した冷却風はボディ内を通りブレーキに導かれる。一方、バンパーの横に回り込んだ風は、バンパーサイドのリップ状の部分に当たることで跳ね上げられる。すると、跳ね上げられた風とホイールの間には剥離流が生まれる。その剥離流の圧力は、ホイール内部の圧力に比べて低い

で、取り込まれた冷却風は効率よく排出されるのだ。単にブレーキに風を当てるのではなく、吸い出すことによって冷却効率を上げるのである。それはちょうど、走行中に室内で吸ったタバコの煙が、窓から勢いよく吸い出される光景に似ている。エアダクトやバンパーのリップ形状は、車輪を回して効果を測定できる風洞実験を繰り返し行い決定した。なお、GT-R V-specにはフロントサスペンションのロアアームには、冷却効率をさらに高めるブレーキ導風板を装備している。  
「本当に高性能なクルマかどうかは、ブレーキでわかるんだ」  
●brembo社製ブレーキ+Jurid社製パッド:ブレーキ本体は、すでに定評あるイタリアの

名門brembo社製のベンチレーテッドディスクブレーキを4輪に装着している。このシステムは、ブレーキローターの特徴的なベンチレーション部形状(ダイヤモンドリブ)によって極めて高い冷却効果を持つ。ブレーキ冷却システムと相まって、その冷却効率はいちだんと高まった。また、前輪の対向ピストン型アルミキャリパーには、ブレーキパッドの面圧分布の均一化を図りφ38、φ44の異径デュアルピストンを採用。さらに、新たにドイツJurid社製のハイμ(高摩擦係数)ブレーキパッドも装備。高剛性キャリパーとの組合せにより、日常域で扱いやすく、高速域でも安心感の極めて高い制動性能を発揮する。ペダルブラケットやブースターシェルの強化により、踏み込

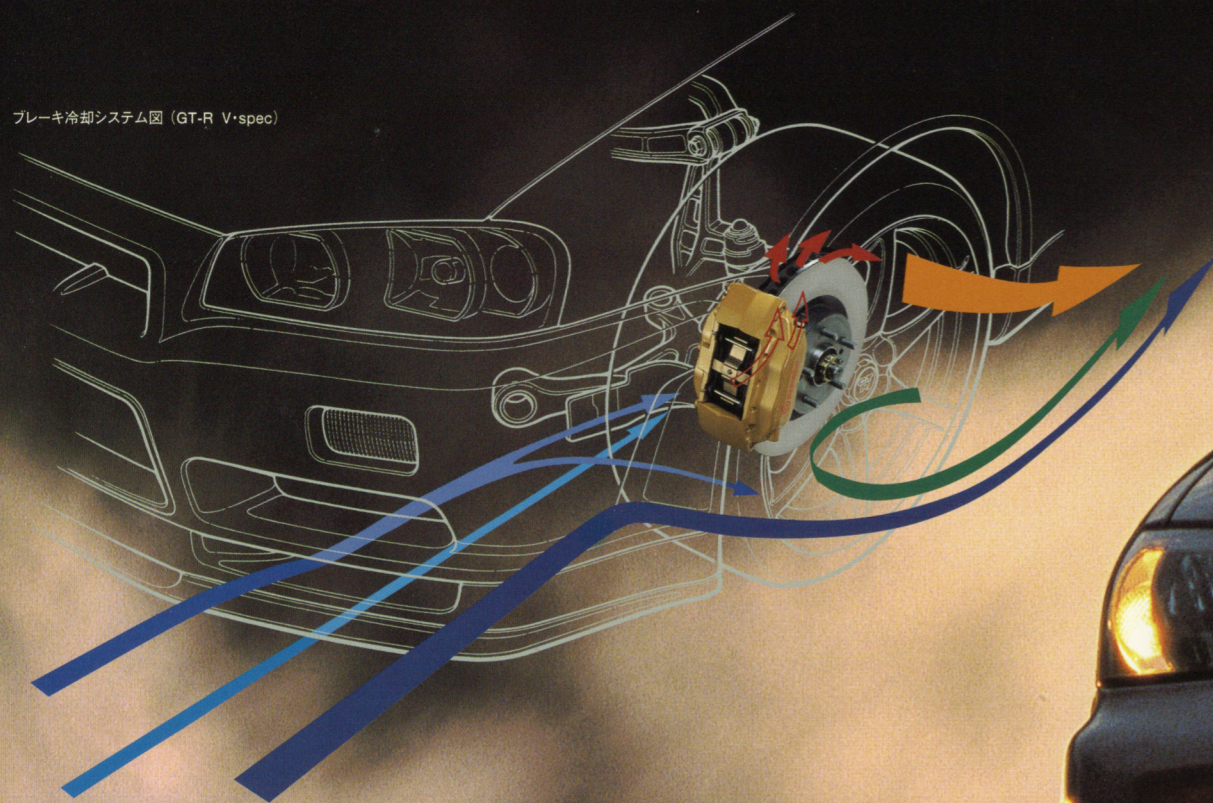
の剛性感もいっそう高めている。さらに、ABS(アンチロックブレーキシステム)は、レスポンスを高める高応答タイプを採用。意志に反した介入を極力しないセッティングで、しかも限界域ではABSならではの効果が大きな安心感をもたらす。なお、いちだんと性能アップを実現したブレーキシステムの証として、キャリパーはゴールドに塗装した。  
「クルマの性能はタイヤしたい、最適なタイヤが何種類もある訳はない」  
●245/40ZR18 ポテンサRE040:R34 GT-R専用開発した“ポテンサRE040”は、私たちが求める高いハードルを超えた高性能タイヤである。優れたトラクションを持ち、定常域から高G域まで高い旋回

性能を発揮することでドライバーの意のままにコントロールすることが可能だ。トレッド部、ビード部補強部材の細部にわたり、操舵応答性、限界コントロール性への影響を評価し、最適な仕様を選択した。40ならではの横剛性の高さも、旋回性能の向上に貢献している。  
「そのデザインにはどんな機能の裏付けがあるか、それを必ず確かめる」

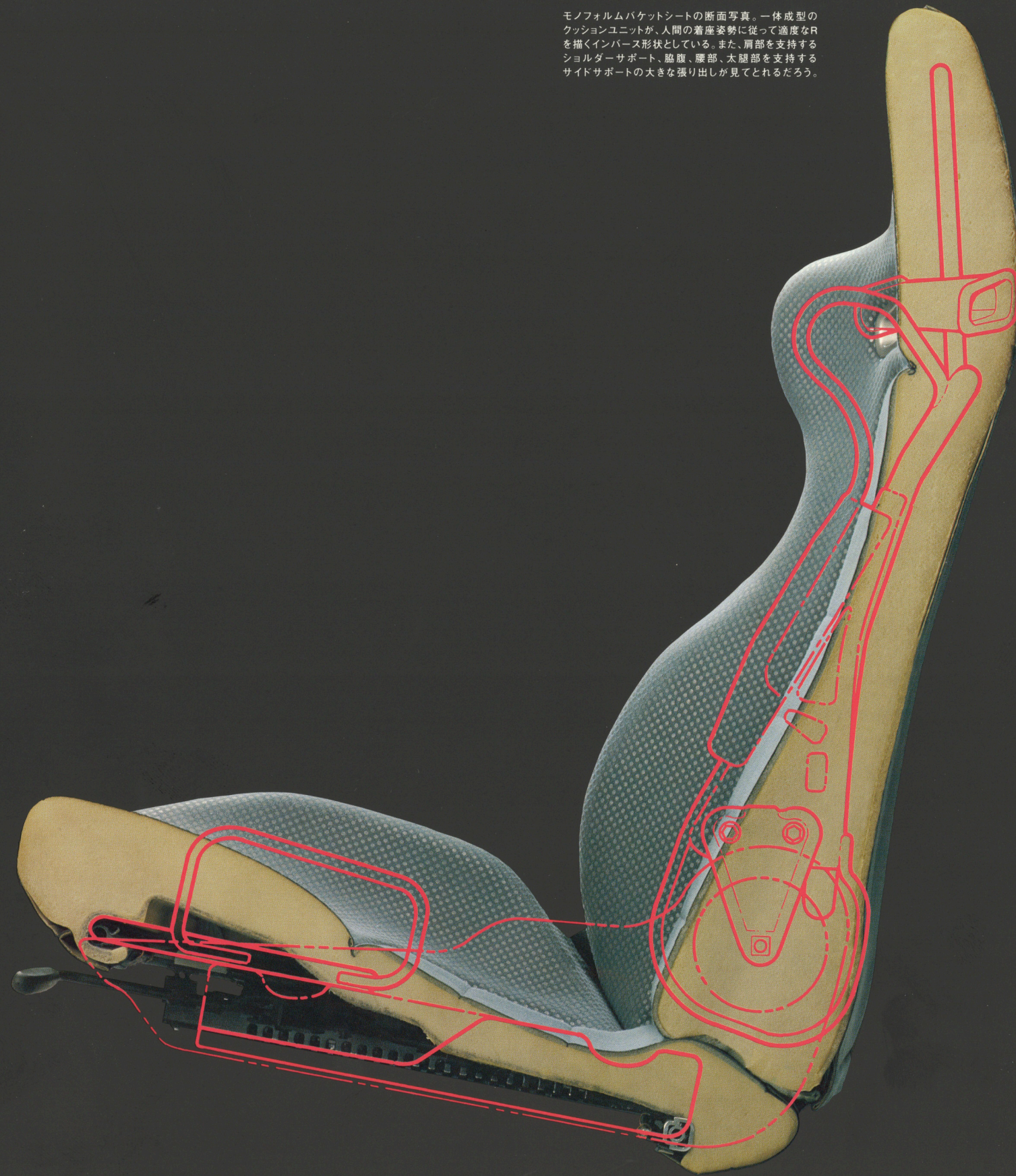
●18インチ鍛造アルミロードホイール:ホイール

は、アルミ鍛造1ピースの18×9JJ。1本当たりの重量はわずか9.3kgを実現している。軽量を誇ったR33 GT-Rのホイールが17インチで10.3kgであったとすれば、その軽さがいかに驚異的なものを納得していただけだろう。スポーク部は細く、リム厚は薄い、これは徹底した強度解析によって駄肉を削り落とした結果なのである。

ブレーキ冷却システム図 (GT-R V-spec)



モノフォームバケットシートの断面写真。一体成型のクッションユニットが、人間の着座姿勢に従って適度なRを描くインバース形状としている。また、肩部を支持するショルダーサポート、脇腹、腰部、大腿部を支持するサイドサポートの大きな張り出しが見てとれるだろう。



「GT-Rのシートは最高だよ、それなのにどうして変えるの?」

●シートを変えるということ:GT-Rにとって、シートデザインを変更するのは、かなりの冒険を強いられるテーマである。R32 GT-RからR33 GT-Rへとモデルチェンジを行った時、「これだけは変えてくれるな」という意見が圧倒的に多く、シートについてはほとんど手を加えていない。それほど高い評価を得てきたシートなのである。ましてや、GT-Rのオーナーなら、恐らくシートは身体の一部のように感じているに違いないのだ。何事にも手厳しい日産のテストドライバー達も、ことシートに関してほとんど不満をもらしたことがない。しいて言うなら、R34 GT-Rに進化したことによって、旋回性能が大幅に高まった分、ショルダーサポートとサイドサポートが多少不足気味になった、ということだけだったのである。だが、「究極のドライビングプレジャー」というコンセプトを前に、シートの開発担当者としては、そのわずかな不満ですら見逃す訳にはいかないと考えた。GT-Rだからこそ変えよう、さらに向上する余地があるならばベストを求めて積極的に

チャレンジしよう。私たちは、そう決断した。

「身体とのほんのわずかなすき間も気になる、そこを何とかしてくれ」

●新モノフォームバケットシート:新しいシートを解説するにあたり、まず変えなかった部分について話をしよう。シートの中心部分の構造は基本的に変わっていない。つまり、普通に走るだけなら、そのフィーリングはR33 GT-Rそのものである。基本構造は、ムダを削ぎ落とした薄型フォーム、人間工学から割り出した適度なRをつけて身体を包み込むインバース形状、そして高密度クッション素材を一体成型するモノフォームシートである。ここをベースに、まずショルダーサポートを高く張り出す形状をとった。さらに、脇腹、腰部、大腿部を支えるサイドサポートもいちだんと張り出し量を増大させることによって、高速旋回時に発生する強烈な横Gによるドライバーの姿勢のズレを抑制する。また、高く張り出したサイドサポートはステアリング操作やシフトワークを阻害しない形状としている。これらの形状はテストドライバーとのやりとりの中で、クッションの厚みや硬度、振動吸収のための減衰特性などを

部分ごとにチューニングすることによって仕上げていった。また、シート表皮は通気性のよいクロス地を用い、サポート部には滑りにくさを狙って直径約3mmの発泡レジンを一面にプリントした。カラーは明るいグレーとして、よりアクティブな本格感を狙っている。また、アクセルとブレーキペダルの段差と角度の微調整、6速ミッション化によるシフトレバーポジションの最適化など、操作性を重視したう

え、さらに座面前部の高さを10mm上げて大腿部の支持性能を高めることで、ドライビングポジションも総合的に見直した。ランバーサポートやハイトコントロールといった付加的な調整機構を持たずに濃密な一体感を



GT-R専用モノフォームバケットシート

提供する。ムダを徹底して省いた薄型のシートにはメーカーオプションのSRSサイドエアバッグシステムを内蔵する余地がないため、ユニットはシートサイドに装着される。これがGT-Rのシートである。

BESTを超える。



「とにかく走っている時に見やすい、GT-Rのメーターはそれだけで充分だ」

●GT-Rのメーターとは:GT-Rらしい機能に裏付けられたスポーツ性を保ちながら、通常走行でも使いやすいメーターとは。R34 GT-Rのメーターをデザインするにあたって、私たちは原点に戻って検討を行った。さまざまなデザインやアイデアが出た中で選ばれたのは、意外にもオーソドックスな丸型スピード&タコメーターを2つ並べたものだった。ただし、タコメーターを左側に置く、他の日産車とは逆の配置である。理由はこうである。スポーツドライビングで重要なのはタコメーターのレッドゾーン付近の視認性で、通常走行で重要なのは80km/h以下の速度域の視認性だ。その2つの領域をメーターの中心側上部、すなわち走行中に最も瞬読しやすい位置にしたのだ。一見なんの変哲もないように思えるメーターだが、GT-Rならではの針の先ほどき細かい思い入れが込められている。

「気合いを入れて走る時は、瞬時に読みとれるメーターがいる」

●GT-R V·specの2段表示式タコメーター:スポーツドライブシーンをより重視したGT-R V·specには、もうひとつ新しいアイデアを取り入れた。それが、2段表示式タコメーターで、3000rpm以下の回転域が目盛り間隔を15度と狭くし、3000rpm以上の目盛り間隔は逆に30度と広くしたのである。目盛りのピッチが広がった分、高回転域での瞬読性はいっそう向上している。また、RB26DETTエンジンの高レスポンス化に合

わせて、メーターのレスポンスも向上させているため反応は極めてリニアだ。

●コックピット:本革巻ステアリングは、アルミ製GT-Rエンブレム付ホーンパッドをセンターに配置した3本スポーク。本革の赤いステッチは、糸の縫い目が表面で交差しないため、細かな突起による不快感がなく、手のひらにしっとりなじむGT-R伝統の縫い方。パーキングブレーキレバーも本革巻。シフトノブはアルミダイキャストと本革を組み合わせた精悍なデザインである。また、メーターパネルやセンターコンソールパネルにはアルミヘアライン調仕上げを採用。GT-Rエンブレムは室内の数カ所に施されている。

「レースでも使える本格的なもの、オモチャじゃない」

●マルチファンクションディスプレイ:走りにこだわるGT-Rオーナーにとって価値のある車両情報を提供し、クルマのコンディションとスポーツドライビングに貢献したいと考えたニューアイテムである。5.8インチの液晶画面に7項目(GT-R V·specは9項目)もの情報を切替え表示でき、しかもシンプル&省スペースである。こうした切替え式メーターはF1などレーシングマシンにも多く採用されている。液晶画面のメリットを活かし、より瞬読性の高い指針+ゾーン表示とした。N1レースでも利用できる本格的な仕様を求め、ディスプレイユニットは固定式として耐振動性を高めたほか、ドライバー側に12度向けて優れた視認性を確保。さらに、専用のセンサーを設けるなどメーター精度にも徹底してこだわり、信頼性を向上している。

■表示内容と機能:画面表示はシングルモード、ツインモード、そして多項目を一括表示するマルチモードという3種類から選択することができる。もちろん簡単な操作で表示メーターを自由に切替える。

■表示項目:①スロットル開度 ②インジェクター開弁率 ③過給圧 ④エンジン油温 ⑤電圧(シングルモード/ツインモード時のみ) ⑥エンジン水温(マルチモード時のみ) ⑦フロントトルク(シングルモード/ツインモード時のみ) ⑧吸気温(GT-R V·spec) ⑨排気温(GT-R V·spec)

■シングルモード:任意に選択した1項目を右側に指針式メーター表示、左側では過去30秒間の履歴をグラフ表示する。

■ツインモード:任意に選択した2項目を指針式メーター表示。また、4パターンを組み合わせをあらかじめ登録することができ、ワンタッチで切替えられる。

■マルチモード:エンジンコンディションを示す5つの項目(GT-R V·specは7項目)をバーグラフと数字で一括表示する。

■レッドゾーン表示:インジェクター開弁率、過給圧、エンジン油温、エンジン水温、排気温はドライバーが任意にレッドゾーンを設定できる。設定値を超えるとゾーン表示色がグリーンからレッドに変わる。シングルモードまたはツインモード表示中でも、表示した以外のメーターがレッドゾーンを超えた場合はマルチモードに自動的に切替わり、その項目を確認できる。オプションのナビゲーション利用時にレッドゾーンを超えた時も自動的にマルチモードになる。なお、過給圧、エンジン油



2段表示式タコメーター (GT-R V·spec)



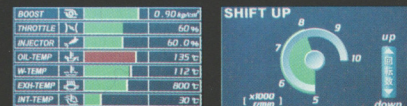
標準メーター (GT-R)



マルチファンクションディスプレイ (シングルモード画面)



ツインモード



レッドゾーン表示

マルチモード



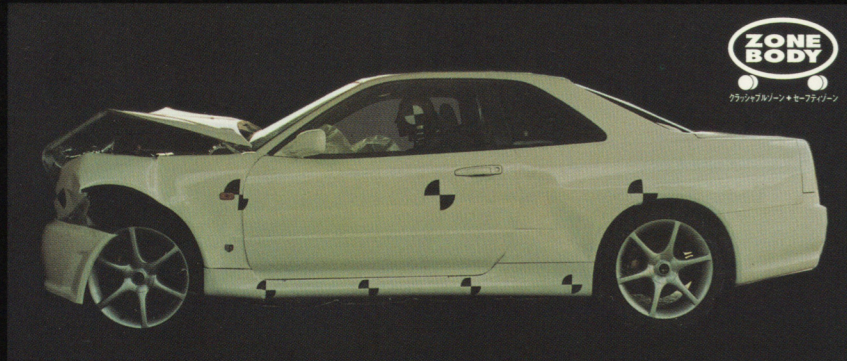
シフトアップインジケータ(設定画面)

写真はGT-R V·specマルチAVシステム装着車、画面はハメコミ合成。シフトアップインジケータは撮影のため点灯。

温などはピークホールド機能も持っている。

■シフトアップインジケータ:任意に設定したエンジン回転数になると、シフトアップポイントを本体右上のインジケータの赤いランプが点灯して知らせる。(走行中の設定変更は不可)

8000rpmの視線。



試作車による前面衝突実験

「GT-Rだからこそ安全をきちんと語りたい」

●トリプルセーフティ:日産では「豊かさを楽しむ——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、GT-Rは総合的な安全性の向上を目指している。

●コントロールセーフティ:ドライバーの意のままにクルマが動く、意志に反した動きをしない。GT-Rの走りの理念を実現することは、そのままコントロールセーフティの向上に直結する。高速コーナーで安定性を高めるヨーレイトフィードバック電動SUPER

HICAS。高出力に応じた制動力を生むbrembo社製4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキ、タイヤのロックを抑制するABS(アンチロックブレーキシステム)も標準装備。●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的確に把握することは、安全運転に不可欠な要素である。GT-Rは自然光に近くハロゲンより約2倍以上明るいキセノンヘッドランプ(レベライザー付)をロービームに、大光量HIRハロゲンランプをハイビームに装備。また、雨をはじく

※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に膨らませ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は衝突側のみ膨らみます。(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。従って以下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。 ●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ない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(前座乗員付近)に真横から衝突した場合に開きます。 ●一度エアバッグが作動した後の衝突の場合には作動しません。 ●サイドエアバッグ付車では、前座シートカバーにシート側面(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)

ングライフ撥水ガラス(ドアガラス)をはじめ、後方視界を向上するリヤ開けつ式ワイパー、ハイマウントストップランプ(トランクリッド組込み)を標準装備。後方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。

●インパクトセーフティ:GT-Rは98年10月より日本・欧州で導入された側面衝突安全基準をクリア。高強度安全ボディを実現した“ゾーンボディ”を採用している。車体前後への衝撃を吸収するクラッシュプルゾーンと、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する。また、正面衝突の際に、前座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運転席と助手席に標準装備。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、乗員の頭部及び胸部への衝撃を緩和する運転席・助手席SRSエアバッグもオプション設定。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、衝撃を緩和する前座ロードリミッター付プリテンションシートベルト、後席はチャイルドシート固定機構付のELR付3点式シートベルトを装備。なお、パワーウィンドスイッチ回路は全席耐水タイプを採用している。



キセノンヘッドランプ



リヤ開けつ式ワイパー



運転席・助手席SRSエアバッグシステム&運転席・助手席SRSエアバッグシステム(メーカーオプション)

もうひとつのルール。

「GT-Rがいつの日か、別のGT-Rに生まれ変われば幸せだ」

●人と自然にやさしい技術——21世紀を見つめた環境との両立: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、環境への配慮を図っている。特にリサイクルでは、資源の再利用、リサイクルしやすい素材の使用・開発など、さまざまな研究開発が積極的に進められている。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)”の考えに基づき、さまざまな工夫を実施。R34 GT-Rにおいても、地球や人にやさしい配慮を行っている。

■GT-Rの環境への配慮

〈オゾン層の保護〉●オゾン層保護のため、新冷媒(HFC134a)を使用したオゾンセーフエアコン採用。 ●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ない。 〈リサイクル〉●日産では2000年以降発売するすべての、新型車でリサイクル可能率(※)90%を達成することを目標とし、さまざまな技術開発を進めている。(※日産独自の算出基準による〈重量ベース〉) ●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している。 ●多くの部品にリサイクルした資源を有効に活用。例えば、トランクトリムにはバンパーをリサイクルした再生材を使用。 ●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る。 ●大部分の樹脂と一部ゴム製品には材料表示(マーキング)を実施。

〈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。 ●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。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。 〈水質保全〉●新車の輸送時の表面保護材に、ベントガードフィルムを採用している。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る。また、ベントガードフィルムはリサイクルも可能。

〈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る。

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。

「乗る人にとっての環境も

地球環境と同じくらい大切なこと」

●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つ。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器「マイクロガードピュアトロン」はディーラーオプションで用意している。

〈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ている。

〈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、強い日射しから肌を守るUVカット断熱グリ



Photo: GT-R V-spec

リサイクル可能な主要樹脂パーツ

ーンガラスを全車に採用している。また、室内への視線を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)をメーカーオプションとして設定している。

未来のために、続けます。

ニッサン・グリーンプログラム。それは、私たちの環境に対する理念である「人とクルマと自然の共生」のために行う活動の総称です。クルマづくりにならざる。生産・開発部門はもちろん、営業・サービス部門をはじめとする企業全体として、この活動を推進します。



- 抗菌仕様
- ① ステアリング
  - ② シフトノブ
  - ③ パーキングブレーキレバー
  - ④ アシストグリップ
  - ⑤ ドアプルハンドル
  - ⑥ ドアグリップ
  - ⑦ シート表皮
  - 本革センターコンソールリッド
  - リモートコントロールエントリーシステム本体



「歴史と技術をきちんと積み重ねていく、  
こういうクルマが日本にもある」

●ニュルの10年・1000ラップ:R34 GT-Rの  
開発は、R32 GT-R以来、10年間続けられ  
てきた。私たちは、そう考えている。技術と  
は積み重ねである。ひとつのコンセプトを基  
に、より高いレベルを目指して技術を磨き、  
熟成を重ねていくことに、大きな価値があ  
る。その点、“究極のドライビングプレジャー”  
という確固たるコンセプトを持つGT-Rは、  
何の迷いもなく走り続けてこれたクルマだ。  
そして、そうしたGT-Rの開発のあり方を端  
的に象徴するのが、ニュルブルクリンクサー  
キットにおけるテストである。この10年という

年月の中で、GT-Rと私たちは何度となくニ  
ュルに通いつめた。その周回数は、優に  
1000ラップを超える。「ヨーロッパのメーカ  
ーのドライバーは500ラップ以上走らないと相  
手にしてくれなかった」とテストドライバーの  
Kは言う。恐らく国産車でこれほどニュルを  
走り込んだクルマはないだろう。さまざまな  
伝説に彩られた歴史を持つGT-Rと、クルマ  
の聖地とも言えるニュルの出会い。そして  
10年・1000ラップという試練。そこにどんな  
価値があるのか。何をGT-Rと私たちにもた  
らしてきたのか。いま、ニュルにおけるGT-R  
の10年の歴史を駆け足で振り返りながら考  
えてみたいと思う。

「最初のニュルはカルチャーショックだった、  
とんでもない所だと思った」

●1988年、R32 GT-Rのニュル:私たちが  
GT-Rのテストのために、初めてニュルを訪  
れたのは1988年だった。ヨーロッパの自動  
車メーカーやタイヤメーカーの多くは、必ず  
ニュルでのテストをメニューに加えている。  
とは言え、ニュルは料金さえ払えば誰でも走  
れる一般のサーキットである。したがって、  
ここでは各メーカーの未発表のクルマ、つ  
まり@車両が仲良く?一緒に走っており、そ  
れを見物に来る“観客”まで揃っているとい  
う、他ではちょっと見られない不思議な光景  
が展開される。そしてそれは同時に、ニュ  
ルでは自分たちのクルマを極めて客観的  
な条件で評価できるということの意味してい  
る。1988年、私たちはGT-Rのプロトタイプを  
持ち込んでこの“公開試験場”にやってき  
た。国内で十分に走り込み、私たちは大き  
な自信と、未知の地に対する秘かな不安  
を持って、ニュルに乗り込んだ。1周20km  
以上、コーナー180箇所以上、高低差300m、

無数のブラインドコーナー…ニュルのすさま  
じさを語る言葉は、すでに何度も耳にして  
いた。しかし、R32 GT-Rを1周走らせただ  
けで、それまで漠然と描いていたイメージを、  
遥かに超えるインパクトをニュルは私たちに  
与えた。「とんでもない所だ、ここは!」テスト  
ドライバーのKは唸った。日産社内で数名  
しかいない最上級運転ランクAS資格を持  
つ彼にして、ニュルはカルチャーショックであ  
った。つまり、あまりにもコースが過酷だっ  
たのである。クルマはエンジンのクーリング  
を皮切りに、さまざまな問題点を露呈した。  
“ここを走れば一流さ”という彼らの言葉  
には“ここを走れなければ一流ではない”  
という意味も含まれている。栄光のGT-Rと  
いう名を16年振りに復活させるべく、その  
名に恥じない走りを求めて、私たちは数カ  
月間ニュルにとどまり、技術を熟成させなが  
ら、徹底して走り込んでいった。翌年、GT-  
Rは熱狂とともに迎えられデビューを果たし  
た。誰もが待ち望んでいた、しかし誰もが

体験したことのない、強烈なパフォーマンス  
がそこにあった。R32 GT-Rはまさしくニュ  
ルで鍛えられた“MADE IN NÜR”と言え  
るクルマであった。新たな伝説は、ニュルで  
生まれたのだ。

「ボディにスティフナーを付けるたびに  
ニュルがどんどん楽しい場所になった」

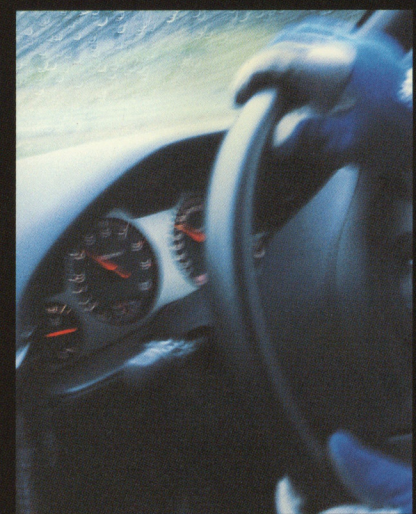
●1994年、R33 GT-Rのニュル:「GT-Rつ  
てクルマは、下半分がレーシングマシンみた  
いなものなんです」と、ある開発担当者が言  
った。GT-Rは究極のロードゴーイングカー  
を目指している。しかし、それは乗用車とし  
ては遥かに高次元のポテンシャルを実現す  
ることであり、それが結果としてレーシング  
フィールドにおけるGT-Rの優れた資質とな  
っているのだ。中でも、R33 GT-Rにおける  
シャシー性能の高さ、特にボディ剛性は、ま  
さしく従来の量産車の域を超えていた。  
R33 GT-Rの開発がスタートした頃、私たち  
は走りを高める鍵が、ボディにあることを確  
信していた。世界各地の代表的な路面を  
再現し、国内ではこれ以上ないほど過酷な

走りが可能な北海道陸別のテストコース  
で、まず徹底した走り込みとチューニングが  
行われた。それでもまだ、ニュルでは現地  
における多くの試行錯誤と改良が必要であ  
った。目指すものが高くなるほど、ニュルも  
また、それまでとは別の表情を見せて私た  
ちの前に立ちはだかってくるのだ。R33  
GT-Rのプロトタイプには、やがてボディのあ  
ちこちにスティフナー（補剛部品）が溶接さ  
れていった。そして、走り込むにしたがって  
ハンドリングは飛躍的に改善され、ラップタイ  
ムもどんどん上っていった。1994年の秋、最  
も大きな成果は、ニュルの洗礼を受けるこ  
とで、後にR34へと続くボディの“動剛性技  
術”の基礎を確立したことであった。

「GT-Rに目標とするクルマはない、  
それは自分たちが生み出すものだ」

●1998年、R34 GT-Rのニュル:R34 GT-R  
もやはり当然のようにニュルを目指した。ニ  
ュルは相変わらずニュルである。コーナー  
が激しいGでボディを軋ませようと待ちかま  
え、コースの途中で突然雨を降らせ、ブライ

ンドコーナーの先には1周17DMの走行料  
を払ってノンビリ走る家族連れのワンボック  
スを用意している。しかし、R32・R33の時  
代に比べれば、10年という歳月を経て、ニ  
ュルは第二の故郷と呼べるほど、私たちに  
親しみやすい存在になった。「初めの頃は  
ボルシェに置いて行かれて、いつか追いつ  
いてやるぞって思ったものだけど、いまは逆  
になっちゃったね」、テストドライバーのKが



写真は開発時のテスト車両。



言った。がむしやらに走り込み、クルマを仕  
上げていった頃に対して、いまは、実験技  
術や解析技術なども遥かに進歩している  
ため、ニュルに到着した時点のクルマの完  
成度は以前とは問題にならないくらい高  
い。ニュルでの最終テストは、文字どおり最  
後の仕上げを行う場である。そして、自らの  
理想に対する達成度の確認が何より重要  
な仕事なのである。R32 GT-R、R33 GT-R、  
そしてR34 GT-Rへ。私たちが追い求めて  
きた“究極のドライビングプレジャー”は、い  
まひとつの終着点を迎えたと思われは思う。  
この3台が走り込んできたニュルの10年・  
1000ラップは、私たちにとって、まさにかげが  
えのない財産である。

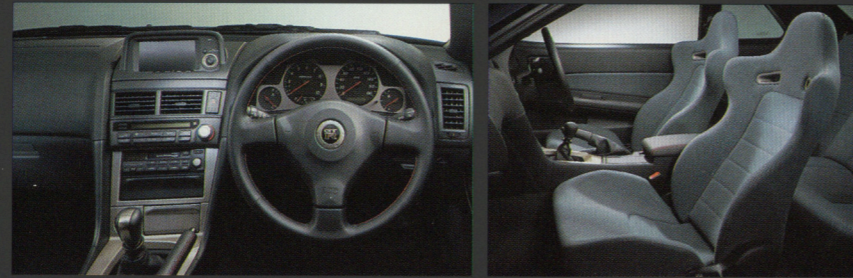
伝説の先へ。



# LINE UP



## GT-R V-spec



主な装備 ●GETRAG社製6速マニュアルトランスミッション ●ATTESA E-TS PRO(アクティブLSD統合制御4WD)  
 ●245/40ZR18タイヤ(ボテンザRE040) ●18×9J鍛造アルミロードホイール  
 ●brembo社製4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキ  
 ●アドバンスドエアロシステム(フロントディフューザー/カーボン製リアディフューザー)  
 ●ヨーレイトワイドバック電動SUPER HICAS ●GT-R V-spec専用ハードチューニングサスペンション  
 ●フロントスポイラー ●フロントブレーキ導風板 ●角度調整機構付2段式リヤスポイラー  
 ●運転席・助手席SRSエアバッグシステム ●ABS(アンチロックブレーキシステム)  
 ●2段表示式タコメーター ●マルチファンクションディスプレイ(9項目表示) ●エンジンイモビライザー  
 ●キセノンヘッドランプ ●スーパーファインハードコート  
 ボディカラーはベイスイドブルー(M) (#TV2) (カラークリアコーティング・特別塗装色) 内装色はブラック(G)。



## GT-R



主な装備 ●GETRAG社製6速マニュアルトランスミッション ●ATTESA E-TS(電子制御トルクスプリット4WD)  
 ●リヤヘリカルLSD ●245/40ZR18タイヤ(ボテンザRE040) ●18×9J鍛造アルミロードホイール  
 ●brembo社製4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキ ●ヨーレイトワイドバック電動SUPER HICAS  
 ●フロントスポイラー ●角度調整機構付2段式リヤスポイラー  
 ●運転席・助手席SRSエアバッグシステム ●ABS(アンチロックブレーキシステム)  
 ●マルチファンクションディスプレイ(7項目表示) ●エンジンイモビライザー  
 ●キセノンヘッドランプ ●スーパーファインハードコート  
 ボディカラーはアスリートシルバー(M) (#KV2)。内装色はブラック(G)。SRSサイドエアバッグシステム、プライバシーガラスはメーカーオプション。

# BODY COLOR

内装色はすべてブラック(G)。Photo: GT-R V-spec.



ベイスイドブルー(M) (#TV2)  
(カラークリアコーティング・特別塗装色)



アスリートシルバー(M) (#KV2)



ソニックシルバー(M) (#KR4)



ブラックパール(#GV1)



ホワイト(#QM1)

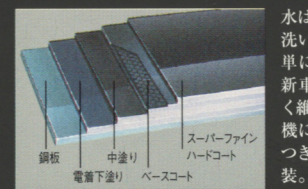


ライトニングイエロー(#EV1)  
(特別塗装色)



アクティブレッド(#AR2)

### 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する。洗車機にかけても傷がつかない。高級塗装。(標準装備)

(M)はメタリックの略。ボディカラー及び内装色は撮影条件等から、実際の色と異なって見えることがあります。



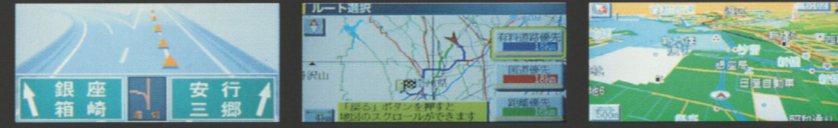
マルチAVシステム ※画面はハメコミ合成。



VICSバードビュー\*(昼画面)

地図/地図2画面

地図/ハイウェイ情報2画面



JCTビュー

複数ルート検索

夕焼け表示



マルチAVシステム専用カセット一体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)



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)

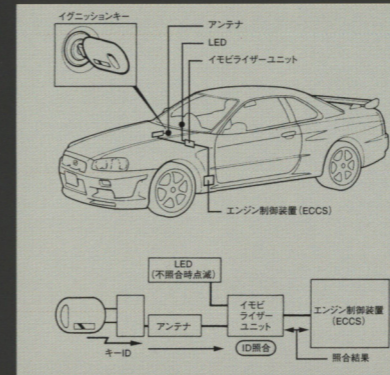
■カセット一体AM/FM電子チューナーラジオ  
 受信感度に優れた電子チューナーラジオと、ドルビーNR B対応のカセットヘッドを一体化している。



フロントアスピーカー



リヤスピーカー



エンジンイモビライザーシステム図

### ■マルチAVシステム

トップマウントされた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。より遠近感のあるバードビュー<sup>®</sup>は、視点の高さが9段階に変えられ、立体バードビュー<sup>®</sup>モードも、実に見やすい。また、地図&地図、地図&ハイウェイ情報など2画面同時表示も可能。ディーラーオプションのバードビュー<sup>®</sup>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る。渋滞などの交通情報が一目でわかるVICS<sup>®1</sup>、最新の情報提供サービス「コンパスリンク」<sup>®2</sup>にも対応。FM文字多重放送、高精度なD-GPS<sup>®3</sup>も受信できる。さらにテレビ放送の受信や、CDを楽しむこともできる。

\*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。1999年1月現在、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、大阪府、愛知県、京都府、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。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。  
 \*2:ディーラーオプション。  
 \*3: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多重放送で送信している。  
 ※走行中テレビ画面は映りません。ナビゲーションとCDの同時使用はできません。

### 快適カーライフのための 情報提供サービス「コンパスリンク」

ドライバーの要望を声で伝えるだけで、オペレーターが調べ、案内するとともに、カーナビゲーションの操作まで代行するサービス。  
 ●正確な名称や住所がわからない場合でも、オペレーターが調べてくれる。  
 ●現在地の周辺でも、指定場所の周辺でも、調べることができる。  
 サービスメニュー…ドライバーの知りたい情報を調べて案内してくれる。  
 ◎タウン案内◎レジャー案内  
 ◎JAF電話接続◎ニュース  
 ◎天気予報◎電子メール◎交通情報(1998年11月、首都圏よりサービス開始)  
 サポート機能…めんどろなカーナビの操作を代行。  
 ◎目的地設定◎電話接続  
 ◎情報表示◎地図表示

※このサービスは、コンパスリンク株式会社により提供されます。  
 ※上記以外にも、様々なサービスメニューをご用意しています。なおサービスのご利用には、「コンパスリンク」への入金手続き及び対応の携帯電話(一部機種を除く)が別途必要となります。詳しくはコンパスリンク サービスパンフレットをご覧ください。カーライフアドバイザーまでお問い合わせください。



システムである。キー溝を複製したキーなどによる盗難を防ぐ。

### ■リモートコントロールエントリーシステム

イグニッションキーから別体化されたリモートコントロールエントリーシステムは、ドアのロック・アンロックがワンタッチで簡単に行うことができる。しかもドアロックの操作をした後に、アンロックボタンを気付かずに押した場合でも、約30秒後に自動ロックする安心の機能が、盗難防止に役立つ。



エンジンイモビライザーキー&リモートコントロールエントリーシステム

### ■エンジンイモビライザー

エンジンイモビライザーはエンジン始動時、キーに記憶されたIDコードを照合し、一致した時のみエンジンの始動を可能にするシ

# EQUIPMENT

## ■スカイラインGT-R装備表

	車種	GT-R	GT-R V-spec	全車標準装備	
視界	キセノンヘッドランプ(ロービーム、レベライザー付)	●	●	●ロングライフ撥水ガラス(ドアガラス)	
	リヤフォグラブ	●	●	●フロントワイパー	
運転席まわり 室内装備	UVカット断熱グリーンガラス(全面)	●	●	●フロント無段開けつ式ワイパー	
	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)	○	○	●リヤ開けつ式ワイパー	
	電動格納式リモコンカラードアミラー	●	●	●熱線リヤウインドウ(タイマー付)	
	チタンリア <sup>TM</sup> ドアミラー	△	△	●ドアマーカ(ランプ式)	
	広角ドアミラー	△	△		
	電子制御パワーステアリング	●	●	●油圧計	
	3本スポーク本革巻ステアリング(SRSエアバッグ装備)(ホーン部GT-Rエンブレム&赤ステッチ付)	●	●	●液晶オド・ツイントリップメーター	
	本革巻シフトノブ&本革巻パーキングブレーキレバー(赤ステッチ付)	●	●	●チルトステアリング	
	オンゼーフルオートエアコン(デジタル表示、外気温度表示機能付)	●	●	●運転席シートベルトアーム	
	ミクログレードピュアトロン	△	△	●マップランプ	
マルチファンクションディスプレイ	●	●	●ヘッドランプ消し忘れ警報		
5.8インチワイド液晶モニター+車両状況表示機能(表示項目は下記参照★)	●(7項目表示)	●(9項目表示)	●デジタル時計		
2段表示式タコメーター	●	●	●キー連動室内照明システム&集中ドアロック		
アルミヘアライン調コンソール&コンビメーターフィニッシャー	●	●	●キー抜き忘れ警報		
ステンレスパネル付キッキングプレート	●	●	●グローブボックスランプ&グローブボックススタンパー		
GT-R専用モノウォームバケットシート(助手席ウォークイン機構付)	●	●	●助手席パニティミラー		
パワーウインドウ(運転席はワンタッチ、キーオフ後作動、挟み込み防止機構付、全席耐水タイプ)	●	●	●フロントカップホルダー(リッド付・2個)		
GT-R専用デザインキー	●	●	●クリーンフィルター(集塵・脱臭機能付)		
リモートコントロールエントリーシステム(キー別体ホルダータイプ)	●	●	●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、アシストグリップ、ドアプルハンドル、ドアグリップ、シート表皮、本革センターコンソールリッド、リモートコントロールエントリーシステム本(体))		
エンジンモビライザー	●	●	●トランクリッドトリム		
ツールトレイ付スペアタイヤカバー	●	●	●リヤガラスアンテナ		
オーディオ	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)	●	●	●FMダイバーシティ	
外装	マルチAVシステム	(注1)			
	テレビ/ハードビュー+音声ガイド付ナビゲーションシステム	○	○		
	FM多重放送(WICS、文字多重放送、D-GPS受信機能付)、外部入力端子付、マルチAVシステム専用1DIN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)				
	WICS(ビーコン)対応キット	△	△		
	オーディオレス	(注2)	○		
	角度調整機構付2段式リヤスポイラー(可変水平翼部はアルミ製)	(注3)	●	●フロントスポイラー	
	アドバンスドアシステム(フロントデیفューザー&カーボン製リヤデیفューザー)	(注4)	●	●サイドシルプロテクター	
	カーボン製インタークーラーエアガイド	△	△	●ステンレスデュアルテールチューブ	
	スーパーファインハードコート	●	●		
	メカニズム	GETRAG社製6速マニュアルトランスミッション	●	●	●4輪マルチリンクサスペンション
LUK社製ダンパー付フライホイール	●	●	●フロント&リヤストラットタワーバー		
水冷式オイルクーラー	●	●	●フロント&リヤスタビライザー		
ニスモスポーツエンジンオイルクーラー(空冷式)	(注5)	△			
ツインボールベアリングセラミックターボチャージャー	●	●			
ヨレレトフィードバック電動SUPER HICAS	●	●			
brembo社製4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキ	●	●			
brembo社製4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ	●	●			
ATTESA E-TS PRO(アクティブLSD統合制御4WD)	●	●			
ATTESA E-TS(電子制御トルクスプリット4WD)	●	●			
リヤヘリカルLSD	●	●			
GT-R V-spec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	●	●			
タイヤ・ホイール	245/40ZR18タイヤ(ボテンザRE040)	●	●	●アルミホイールスペアタイヤ(応急用)	
18×9J鍛造アルミロードホイール(専用GT-Rエンブレム付センターキャップ)	●	●			
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サーELR付3点式シートベルト	
運転席・助手席SRSサイドエアバッグシステム	○	○	●後席ELR付3点式シートベルト		
ABS(アンチロックブレーキシステム)	●	●	●運転席シートベルト非着用時警告灯		
前席ロードリミッター付リテンショナーシートベルト	●	●	●サイドアビーム		
チャイルドシート固定機構付シートベルト(後席)	●	●	●ハイマウントストップランプ(トランクリッド組込み)		

●「メーカーオプション」はご注文時に申し受けます。メーカーの工場では装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。(注1)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。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。またコンパスリンク(ディーラーオプション)にも対応しています。(注2)オーディオレス車は、リヤガラスアンテナ、FMダイバーシティ、フロント&リヤスピーカーグリル、ハーネスが装着されています。ディーラーオプションとしてN'FITオーディオ・N'FITナビゲーションシステムをご用意しています。(注3)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。(注4)フロント及びリヤデیفューザーは緑石や砂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。(注5)ディーラーオプションのニスモスポーツエンジンオイルクーラーは、GT-R V-spec N1仕様標準装備されているものとは仕様異なります。またN1仕様のものとは同時装着できません。  
★マルチファンクションディスプレイ表示項目 ①スロットル開度/②インジェクター開弁率/③過給圧/④エンジン油温/⑤エンジン水温/⑥フロントトルク。※GT-R V-specは①吸気温/②排気温表示が追加されます。  
●GT-R V-spec N1仕様を除く全車に寒冷地仕様を用意しています。(ワイパーデアイザー/ヒーター付電動格納式リモコンカラードアミラー/寒冷地用高性能バッテリー/寒冷地仕様クーラント/強化ヒーター。※ワイパーデアイザーとは、熱線、ワイパーブレードとフロントガラスとの氷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。

## GT-R V-spec N1

N1レースに出場するための、スバルタンなモータースポーツベースマシン。

専用装備 ●ツインボールベアリングメタルターボチャージャー ●大型空冷式エンジンオイルクーラー ●大型リヤブレーキ  
GT-R V-specに対する主な非装着装備 ●リヤ開けつ式ワイパー ●リヤフォグラブ ●リモートコントロールエントリーシステム ●助手席パニティミラー ●クリーンフィルター ●トランクリッドトリム ●カセット一体AM/FM電子チューナーラジオ(アンテナハーネス類は装着されています) ●グローブボックスランプ&グローブボックススタンパー ●スーパーファインハードコート  
GT-R V-specに対する変更装備 ●UVカット断熱グリーンガラス(全面)→グリーンガラス ●ドアマーカランプ仕様→リフレクター仕様 ●ドアミラー電動格納機能レス/ボディ同色カラード塗装→ブラック塗装 ●本革巻パーキングブレーキレバー→樹脂製 ●本革センターコンソールリッド→樹脂製 ●オンゼーフルオートエアコンヒーター機能のみ(外気温度表示機能有)  
※本車両はメーカーオプションの設定がございません。(注)トランスミッション、リヤデファレンシャル、トランスファ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はホワイト(＃QM1)のみの設定となります。  
Photo:カーボン製インタークーラーエアガイド装着車



# SPECIFICATIONS

## ■スカイラインGT-R主要諸元

	GT-R	GT-R V-spec
●車種		
●車名型式		ニッサンGF-BNR34
●寸法		
全長×全幅×全高	mm	4600×1785×1360
室内寸法 長×幅×高	mm	1780×1400×1105
ホイールベース	mm	2665
トレッド 前/後	mm	1480/1490
最低地上高	mm	145
●重量・定員		
車両重量	kg	1540
乗車定員	名	4
車両総重量	kg	1760
●性能		
最小回転半径	m	5.6
燃料消費率	10・15モード(運輸省審査値) km/ℓ	8.1
	60km/h定地走行(運輸省届出値) km/ℓ	14.8
●諸装置		
クラッチ形式		油圧操作式ダイヤフラム(プル式)
減速機両車形式		ハイボイドギヤ
ステアリング形式		ラック&ピニオン式(ヨーレイトフリードバック電動SUPER HICAS付)
駆動方式	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)
懸架方式	前 独立懸架マルチリンク式 後 独立懸架マルチリンク式	前 独立懸架マルチリンク式 後 ペンチレーテッドディスク対向4ピストン型
主ブレーキ	前 機械式後2輪制動 後	前 機械式後2輪制動 後 ペンチレーテッドディスク対向2ピストン型
駐車ブレーキ		機械式後2輪制動
タイヤ 前・後		245/40ZR18

●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。  
\*GT-R V-spec N1は車両重量が1550kg、車両総重量が1770kgとなります。

## ■エンジン主要諸元

型式	RB26DETT
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 86.0×73.7
総排気量	cc 2568
圧縮比	8.5
最高出力	PS/rpm 280/6800
最大トルク	kgm/rpm 40.0/4400
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	無鉛プレミアムガソリン・65ℓ

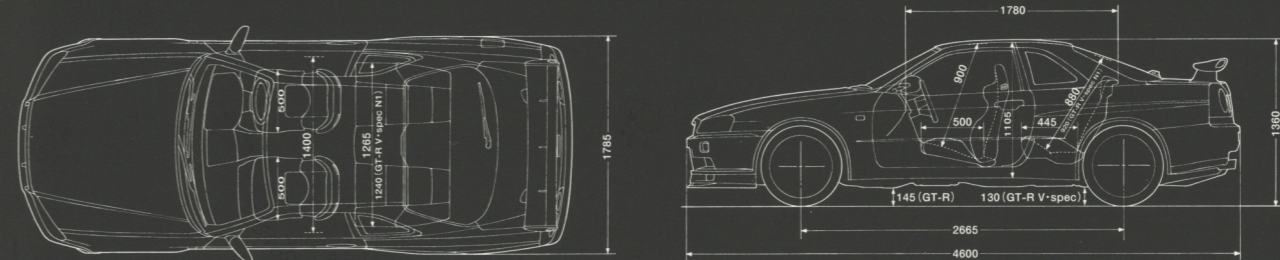
## ■変速比・最終減速比

	トランスミッション	GETRAG社製6速マニュアル
変速比	第1速	3.827
	第2速	2.360
	第3速	1.685
	第4速	1.312
	第5速	1.000
	第6速	0.793
	後退	3.280
最終減速比		3.545

●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」とはエンジンを車両に搭載した状態とは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。

# DIMENSION

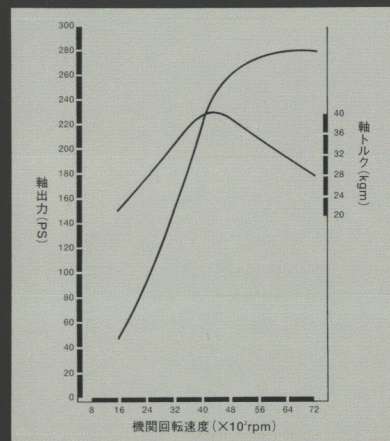
図はGT-R V-spec。単位: mm



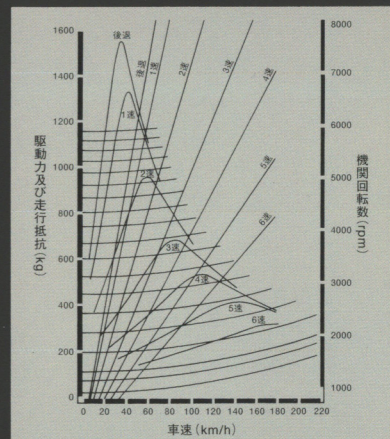
## 素敵なカーライフを!! 安心の日産サービス

- 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」おクルマに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テクニカルスタッフが、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。
- 定期点検を忘れずに 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



## ■走行性能曲線



会員募集中!

**日産ICカードの特典**

5%割引  
プラス特典付

最大3万円  
キャッシュバック

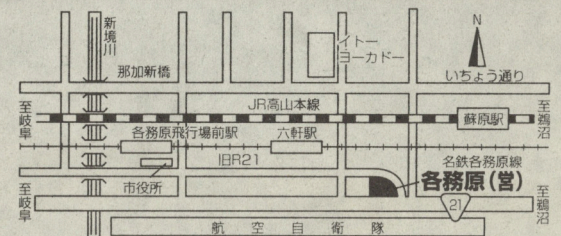
ICカード

※くわしくは日産販売会社へ



日産プリンス岐阜販売株式会社

各務原営業所 各務原市蘇原三柿野町字往来添901-6  
TEL.0583-83-3223



カーライフアドバイザー

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

☎0120-315-232

〒104-8023 東京都中央区銀座6丁目17番1号

LIFE TOGETHER



人間のやさしさをクルマに。

●このカタログの内容は1999年1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。

C4220-9011ACC