



SKYLINE
GT
R
M-spec





「大人の感性を刺激し、大人のこだわりをも満たす、そんなGT-Rが欲しい」

●“GT-Rのオーナー”になるということ:それはたぶん、ちょっとした勇気と決断が必要だと考えている方も多いだろう。GT-Rが持つ走りへのこだわりと、ストイックなイメージは、単なるスポーティカーとは一線を画すものである。しかし、速さと、ドライビングの愉しみをクルマ選びの基準としているような方にとって、GT-Rを所有することは、人生に強烈な刺激をもたらすとともに、かけがえのない喜びとなるに違いない。ましてや、GT-Rという名を聞いただけで「ワークスマシンR380のエンジンを搭載」「栄光の50勝」「デビュー即優勝」といった数々の伝説的な物語が思い浮かぶような方なら、なおさらである。私たちはそんな方々にこそ、一生に一度はGT-Rのステアリングを我が物にしたいものだと思ってきた。そして、そうした想いをカタチにしたのが「GT-R M-spec」である。こだわりとロマンを捨てない“大人”に贈る、GT-Rの新しい提案がここにある。

「この走りの先にはル・マンが見える、それもまたGT-Rで見られる夢だ」

●もうひとつのGT-R、M-specのコンセプト:GT-Rが目指すものは、言うまでもなく「究極のドライビングプレジャー」に他ならない。しかし、レースの世界には、短距離で争うスプリントレースと長距離・長時間で戦う耐久レースがある。どちらも「究極」であるウイナーを目指すことに変わりはないが、そのマシンに求められるチューニングは異なるベクトルを持っている。GT-R V-specIIとGT-R M-specの違いを一言で語るなら、このスプリントレーサーと耐久レーサーの違いに例えることができる。GT-R V-specIIIはラップタイムを極限まで削り取るために約4kgの軽量化にこだわり、カーボン製エンジンフードまでも採用した生粋のタイムアタッカーなのである。それに対し、GT-R M-specは24時間後の栄光を勝ち取るためのコンスタントな速さを追求するようなサスペンションのセッティングを与えている。どちらも「究極のドライビングプレジャー」を目指していることは同じだが、

それに至るまでのアプローチのしかたが異なるのである。さらに、別の見方をするならGT-R V-specIIのハードスベックが、若者のようなエネルギーとストイックさを持っているのに対して、GT-R M-specはより洗練され、知恵のある大人の走り味を持つとも言ってもよいだろう。さらに、そんな洗練された速さに呼応して、内装には手造りのクラフトマンシップを実感することができる本革シートや専用ステアリングホイールを採用した。限定生産50台/月としたのは、こうした手間のかかる製造方法のためである。さらに、ボディカラーも透明感のあるゴールド「シリカプレス」をGT-R M-spec専用色として加えた。これは、光の当たり方によって色が微妙に干渉するマルチフレックスカラーで、プリスターフェンダーの張り出しを鮮やかに際立たせる。このGT-R M-specのパフォーマンスはこれまでどんなクルマに乗ってきた方にも、強烈な刺激を与えずにはおかないだろう。そして、その高質な心地よさは、大人のこだわりを十分に満足させるに違いない。

M-specというベクトル。



「スポーツってこれだよ、未来の走りだよ、こんな走りは初めてだ」

●フラットライドコンセプト:1989年夏、富士スピードウェイ。翌年のル・マンを目指して開発されたそのプロトタイプマシンがピットロードに滑り込み、ドアを開けたドライバーは開口一番そう叫んだ。そのマシンは、フルアクティブ(完全油圧コントロール)サスペンションを搭載していた。「最高速でも微振動ひとつしない、コーナリングでもプレーキングでもマシンが傾かない、思うがままに動いてくれて、しかも氷の上を走っているみたいに乗心地がいい…」彼の言うように、そのマシンはとてつもなく速かった。コーナリングスピードが常識を逸脱していた。しかも、真夏だというのに、ドライバーは汗ひとつかいていない。これが「フラットライドコンセプト」である。残念ながら、このマシンはレギュレーションの変更のため、世に知られることなく姿を消した。しかし、私たちに「究極のドライビングプレジャー」を追求する、もうひとつのアプローチが存在することを確信させ、その走りを具体的にイメージさせるという大きな役割を果たしてくれた。そして、その後のル・マン、SPA、あるいは十勝など数々の24時間耐久レースを通じて、私たちはフラットライドの走りを追求し、技術を磨き上げてきた。GT-R M-specの走りは、このフラットライドコンセプトをGT-Rに持ち込むことを目指して開発された。前ページで、GT-R M-specを耐久レーサーに例えた理由も、ここにある。

「レーシングマシンで使っているショックを、GT-Rに使えないか」

●新機構、リップルコントロールショックアブソーバー:GT-R M-specとGT-R V-

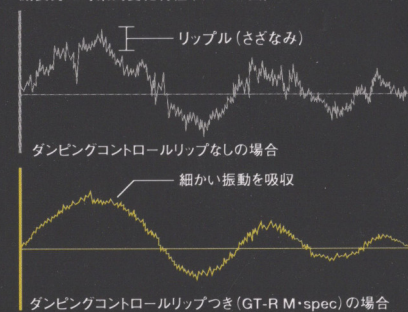
specIIのメカニズム上の違いはそう大きなものではない。異なるのは、新開発のリップルコントロールショックアブソーバーを装着したことと、リヤスタビライザーをφ24.2からφ23.0へとサイズ変更した程度であるが、その走りの違いは想像以上に大きい。通常、路面からサスペンションに伝わるショックは、スプリングの縮みとダンパーの減衰力によって吸収される。しかし、路面の表面にはより細かな凹凸が限りなくあり、それがビリビリ・ザラザラとした感触としてドライバーに伝わってしまう。特にレーシングマシンの場合、細かなショックを吸収する役目を持つ溝がいつさいないスリックタイヤを履くので、この微振動がダイレクトに伝わる。そのために開発されたのがリップルコントロールショックアブソーバーである。これは特殊なゴムでできた「ダンピングコントロールリップ」を備えたもので、路面から“さざなみ”のように伝わる高周波の振動やロードノイズを効果的に遮断するとともに、タイヤの路面への追従性を向上させる。ちなみに“リップル”とは“さざなみ”の意味である。この実にシンプルなメカニズムの中に、私たちが長年培ってきた膨大なレーシングテクノロジーが凝縮されているのである。

「疲れないからドライビングに集中できる、それがレーシングドライバーの本音だ」

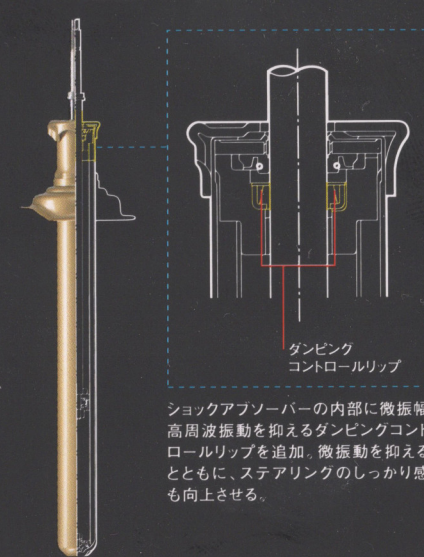
●GT-R M-specとGT-R V-specIIを乗り比べればその走りの違いは、それこそ手に取るように理解できる。GT-R V-specIIは、あくまでダイレクトなステアリングフィールによる速さを重視しているのに対して、GT-R M-specの方は路面からのショックを適度に“いなす”感覚でコントロールし、乗り心地がよい。それでいて路面への追



減衰力の時系列変化特性(イメージ図)



性能試験中のリップルコントロールショックアブソーバー



従性が上がったぶん、トルクがスムーズに路面に伝達されるため、非常にコントロールラブルに感じる。しかし、GT-Rの性能項目に「快適な乗り心地」などと書けば、違和感を持たれる方も多いのではないだろうか。確かに、乗り心地が向上したのと引き換えに、サーキットでの速さを失ってしまっはGT-Rとは呼べない。そのために、私たちはM-spec仕様のGT-Rも筑波サーキットに持ち込み、ステアリングを現役のトップレーシングドライバーに託して検証を行った。結果的にラップタイムはほとんど遜色がない

うえ、洗練された乗り味ゆえに、マシンコントロールがしやすく、疲労感が少ないというインプレッションを得た。この印象こそ、まさに私たちが求めていたもの、そしてGT-Rが提案する新しい走りの方向性、すなわち「フラットライド」に他ならないのである。

持久する瞬発力。



「こんなGT-Rを待っていた
そんな人が、必ずいるに違いない」

●“M・spec”の意味:大人(Man)の感性を刺激する最高(Maximum)のドライビングプレジャー、レーシングフィールドに通じる速さ(Motorsports)、そしてもうひとつ熟練職人(Meister)気質のこだわり…これがGT-R M・specの名前の由来である。このGT-Rには、多くのクルマを乗り継ぐことで走りの微妙な“味わい”まで嗅ぎ分けるような感性を養ってきたドライバーをも刺激するパフォーマンスを備えている。それと同時に、そうした大人の代わりに、職人氣質の高質さでも応えたいと私たちは考えた。さらに、「フラットライド」というコンセプトで開発したサスペンションの乗り味にマッチしたシート/ステアリングホイールのチューニングも、GT-R M・spec開発の大きなテーマとなった。

「これほど手間のかかる造りが許されるのは、日本ではGT-Rぐらいだろう」

●手縫い本革シート(前後席):一般的に本革シートはラグジュアリーな装備というイメージが強い。しかし、フェラーリやボルシェなどの欧州ピュアスポーツの多くが本革シートを採用しているように、スポーツと本革は決して相反するものではない。むしろ、しっかりとドライビングの機能が考慮された上質な本革シートは、走ることの喜び、満足感をいっそう増幅してくれるものである。そのために、GT-R M・specの本革シートは、メカニズムに劣らないこだわりを込めて仕立てられている。まず、革素材

はハードなサーキット走行でも体が滑らないよう、上質なものを厳選した。座面とシートバックのメイン部は、通気性に配慮したパンチング素材としたうえ、ショルダー部分には肩をきちんとホールドするスウェード調のエクセース®を張り込んだ。ステッチには主張しすぎない品のあるゴールド色を選択し、熟練した腕をもつ職人が一脚一脚丹念に縫い上げていく。さらに、複雑な曲線を持つGT-Rのシート形状にしっかりとフィットさせるため、ていねいに張り込んでいくという工程で完成させる。サーキット走行を繰り返しながら、クッションの厚みを1mm単位でチューニングするなど、GT-Rならではの造り込みを行っていることは言うまでもない。手間と時間を惜しまない製造工程としているため、GT-R M・specは月産50台のみの限定生産となるが、ホールド性、肌触り、耐久性など、どれを取っても“M・spec”の名に恥じないクオリティを感じていただけるに違いない。

「このステアリングは、手に吸い付くようにフィットする」

●本革巻ステアリングホイール(ファイングリップタイプ):スポーツドライビングにおいて微妙なコントロールを行うために最も重要なのは、指ではなく手のひらの感覚である。そのために、GT-R M・specはシート同様、本革素材に極めて上質な素材を用いるだけでなく、1.5mm厚のクッションを内部に巻き込んでフィット感を高めた。



熟練職人の手を経て一脚ずつ丹念に製作される本革シート



本革巻ステアリングホイール(ファイングリップタイプ)



手縫い本革シート(前後席)

このクッションは手のひらに伝わる微細な振動をカットする効果も併せ持っている。さらに、その縫製を始めとする加工工程も手造りで丹念に仕上げている。もちろん、ステッチはシートと同色のゴールドで、パーキングブレーキレバーやコンソールリッドもカラーコーディネートしてある。また、本革シートには季節を問わずドライビングを楽しん

でいただけるように、ヒーター付シートを運転席・助手席に取り入れている。スイッチは操作性を考慮して、運転席がステアリング右側、助手席は左側に設置した。同様の考えから、ヒーター付電動格納式リモコンカラードアミラーやワイパーデアイサー、強化ヒーターなどを組み合わせた寒冷地仕様も標準装備としている。

※エクセース®は東レ株式会社の登録商標

月産50台の至福。

