SKYLINE GT-R

V・spec II 新登場

Engine: RB26DETT<6-cyl. in-line 2600 DOHC 24-valves, ceramic twin turbochargers with intercooler>2568cc 4-valves/cylinder,
Bore×Stroke: 86.0×73.7mm, Compression ratio: 8.5-to-1,
Max. power (net): 280PS/6800rpm, Max. torque: 36.0kg·m/4400rpm,
Brakes: Front/opposed 4 piston alminium calipers with ventilated discs,
Rear/opposed 2 piston alminium calipers with ventilated discs.
Suspension: 4 wheel independent multi-link type with SUPER HICAS.
Drive system: Electronically controlled torque split 4WD system (ATTESA E-TS)
Dimensions: Overall length×width×height: 4545×1755×1340mm,
Wheelbase: 2615mm, Tracks: Front/1480mm Rear/1480mm,
Tires: 225/50 R16 92V steel radial.

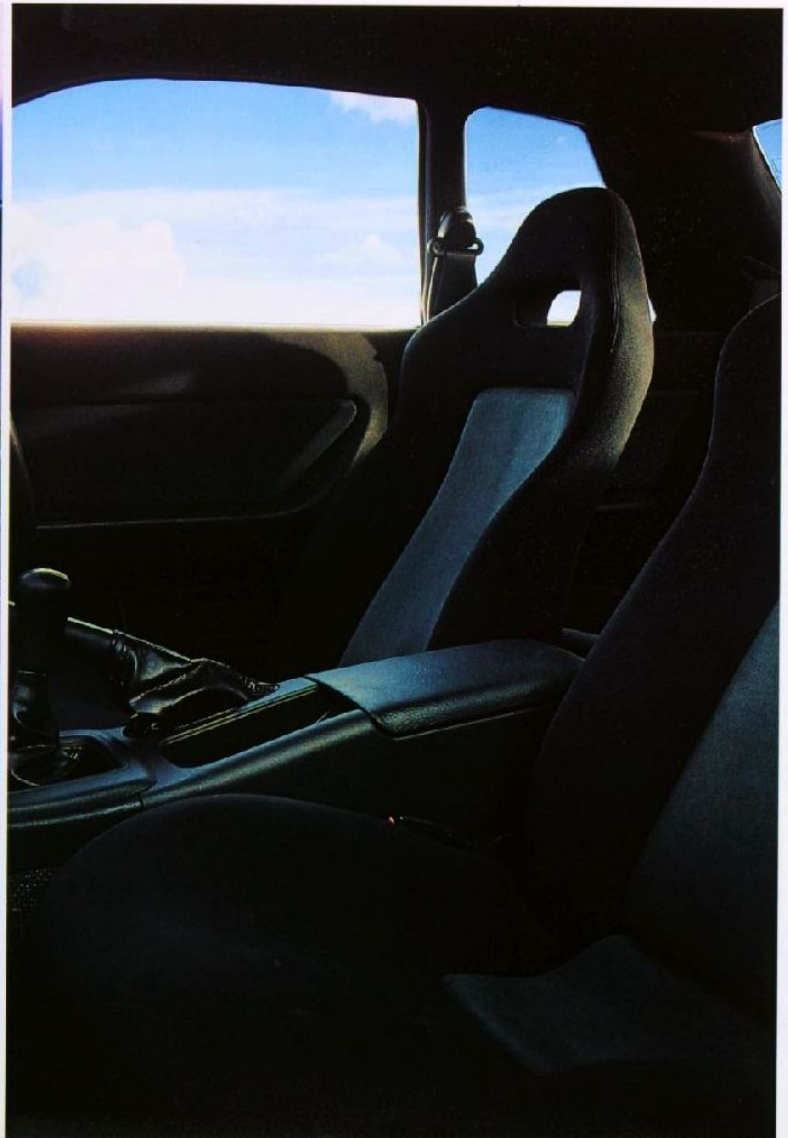




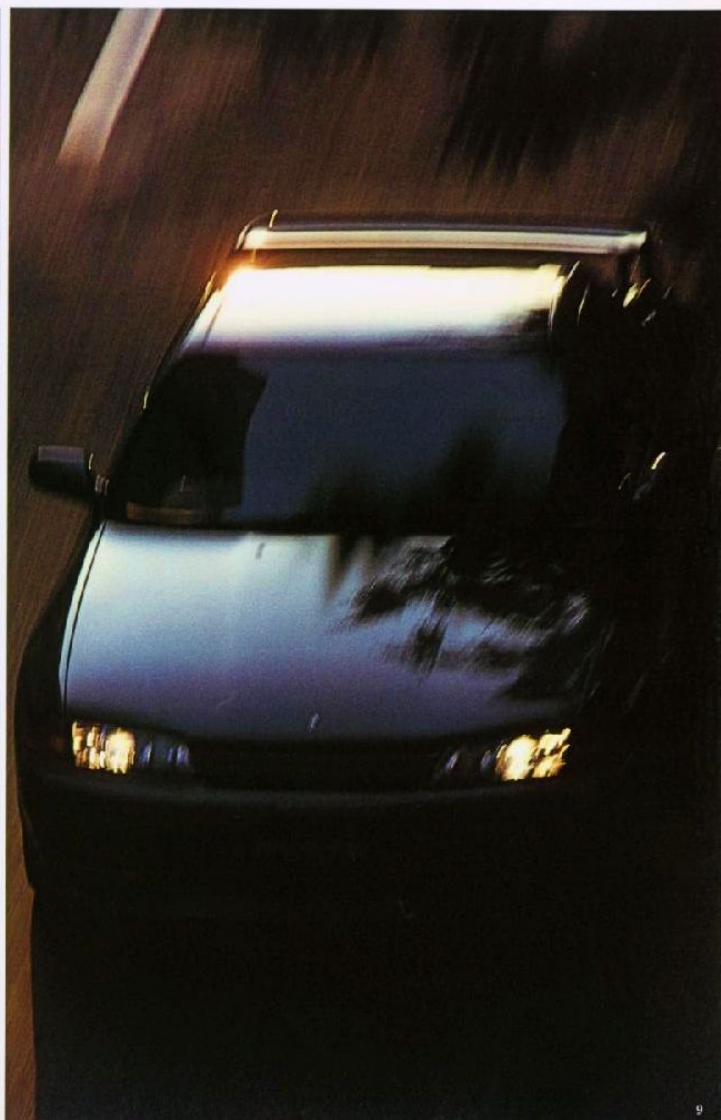
生れながらにして、すでに
伝説的な存在となることを運命づけられたクルマである。
頑なまでに貫かれた設計哲学、そして
技術の徹底した追求から生みだされた、最高水準の走りがここにある。
そのたぐいまれな才能は、時代を超越し、
いつまでも輝きつづけるにちがいない。
人々の熱いまなざしを全身で受けとめながら。


SKYLINE






NISSAN
GT
R
SKYLINE






NISSAN
GT
R
SKYLINE

V・spec II 新登場

高性能ロープロファイルラジアルタイヤ
245/45ZR17、ポテンザRE010標準装備。
その走り、極まる。



Photo：Vスペック II。

SAFETY(安全性)

そのパフォーマンスを支えるGT-Rの安全性能。

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「アクティブセーフティ」(予防安全性)と、万一の場合でも乗員への影響を最小限にとどめ保護性を高める「パッシブセーフティ」(衝突安全性)の両面から、従来より安全性の向上に努めています。

スカイラインの開発にあたっても、クルマの基本性能をより高めるとともに、さまざまな安全対策を実施し、安全で快適な走りを実現しています。

(アクティブセーフティ ― 予防安全性)

高質な運動性能を備え、万一の場合でも事故を未然に回避するための安全性。それが予防安全性である。GT-Rは開発にあたり、その卓越した基本性能に見合うさまざまな安全対策が吟味され、随所に採用されている。安全性のための運転視界確保、メーター類の視認性、最良のドライビングポジション、車両挙動のつかみやすさなど、テストコースで入念なチューニングを重ねた。また、予想外の事態に対しても安全に回避できる危険回避性能もハイレベルなものとした。ハイパワーに対応する強力なブレーキシステム、限界性能を引き上げるSUPER HICAS、電子制御トラクションコントロールシステムATTESA E-TS。思うままに"走り・曲がり・止まる"クルマの基本性能を、最新のテクノロジーの導入とともに高度なものにしている。



●モノフォルムバケットシート

GT-Rのシートは、グループAカーのそれをモチーフに、ロードカー用としてファインチューニング。インパース形状にすることで、ホールド性の向上と窮屈感の解消を同時に図っている。

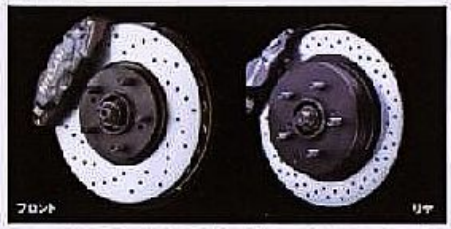
センター部を中心に適度なRをつけた包み込むような形状を、肩部、脇腹、腰部、大腿部に採用。スポーツ走行時の横Gに対した際の操舵性の確保、長時間におよぶ高速走行の際の疲労感の軽減など、その効果は多岐にわたる。

■プロジェクターヘッドランプ

GT-Rはヘッドランプに、上方向への光の漏れをカットし、夜間や霧など悪天候の視認性を向上させるプロジェクターヘッドランプを採用している。

■アルミキャリパー対向ピストンブレーキ

速いクルマほど、安全でなければならない。サーキットの制動力をそのまま移植した4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキ。



フロントは、アルミ合金製キャリパー対向4ピストン型。リヤは、アルミ合金製キャリパー対向2ピストン型。対向ピストンは、シングルピストンにくらべ、ブレーキローターの押し付け力を高め、ブレーキの剛性を向上させることができる。

また、バネ下重量の低減と放熱性を上げるために、キャリパーにアルミ合金を使用。ブレーキ冷却用ダクトの採用で、冷却効率も高い。

■ABS(アンチロックブレーキシステム)

ABSは、ATTESA E-TSとのベストマッチングを図るため、相互を総合制御する方式がとられている。4輪駆動車は、加速する能力も高いが、それ以上に止まる能力も高めなければならない。しかも、4輪駆動と悪い干渉をしあわないことが前提となる。

GT-RのABSは精度の高い前後Gセンサーと横Gセンサーを採用し、この目標を達成した。雪道などの滑りやすい路面での高度なアンチスキッド性能の実現。しかも、ドライ路面におけるスポーツ走行時のアンチスキッド性能も高次元で両立させている。サーキット走行など、ハードドライビングにも充分対応し得る、高性能ABSである。

■メカニカルLSD(リミテッド・スリップ・デフ)

不整路や左右輪のμが異なるような路面、限界コーナリング時の片輪の接地荷重低下による駆動力変化に対応し、最適なトルクスプリットを行なうのがリミテッド・スリップ・デフである。GT-Rは、後輪ディファレンシャルに、トルク感応型メカニカルLSDを採用。このメカニカルLSDは、回転数感応型ビスカスLSDにくらべ、駆動輪への入力トルク、つまりアクセル操作に感応し、ダイレクトに差動制限を行なうことができる。シャープなレスポンスと高いコントロール性という面で、GT-Rにふさわしいと言える。

アルミパネル使用部位説明図



アルミ製フロント・フェンダーとボンネットの採用で、約11kgの軽量化を図った。このフロントの軽量化は、慣性重量を低減するとともに、前輪の負担荷重を軽減し、運動性能と操縦安定性の向上に寄与している。

(パッシブセーフティ ― 衝突安全性)

万一、不可避の事故に遭遇した場合の安全性。それが衝突安全性である。GT-Rは、ボディ構造をはじめとして、細部まで入念な安全対策を備えている。

■ボディ構造

GT-Rのボディは、安全性の高い衝撃吸収ボディとなっている。これは車体の前後が衝突エネルギーをそれぞれ効果的に吸収し、キャビンへの影響を最小限に抑えるもの。最新のコンピュータ解析技術と数々の衝突実験によって、高い衝撃吸収性能をもったボディ構造を実現している。一方、居住空間の部分は主要骨格部の強化と各結合部の補強により、しっかりとボディ剛性を確保。

■サイドドアビーム

ドア内部に補強メンバーを組み込み、ドアの強度と剛性を確保。側面からの衝撃にそなえている。

■フロント&リヤ シートベルト

GT-Rは、常に適切かつスムーズな装着が行えることを目標に、シートベルトを開発している。

フロントには、テンションリデューサー機構付ELRシートベルトを装備した。リヤは、ELR付3点式シートベルト(2名分)としている。フロントと同様、通常は身体を締めつけることなく快適にホールドするが、緊急時には乗員を3点で確実にロックし、安全性を高めている。

■SRSエアバッグシステム(メーカーオプション)(注)

前方衝突時にドライバーの頭部に加わる衝撃を緩和するSRSエアバッグシステム。メカニズムは、車体に取り付けたセンサーが前方から一定値以上の衝撃を検知してシステムに電流を流し、インフレーターで瞬間的に発生した窒素ガスがSRSエアバッグを膨張。そしてドライバーを受け止めた直後すみやかに収縮。この間わずか0.1秒という瞬間的な動きで対応する高度の安全性を備え、シートベルト装着時の補助拘束装置(SRS)としてすぐれた乗員保護効果を発揮する。



SRSエアバッグシステム装着車のステアリングは、本革巻4本スポークタイプ。

(注)SRSエアバッグシステムは、次の様な場合には作動しません。
- 前面衝突の場合でも、衝撃が小さいとき。
(固いコンクリートの壁に対し20km/h以下の速度で正面衝突した場合。)
- 横方向や後方からの衝突、あるいは横転や転覆したとき。


GT
NISSA

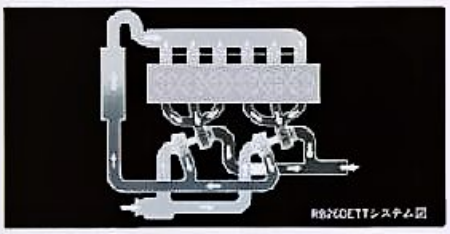
POWER UNIT / RB26DETT

エキサイティングにして官能的なGT-Rの心臓。

GT-R。それは、速さへの挑戦である。圧倒的なエンジン・パワー、卓越したハンドリング、優れたスタビリティ、そして高剛性ボディ。そのひとつひとつのプロセスに、最新されたテクノロジーが、エンジニア達の熱いスピリットが注ぎ込まれている。乗る人すべてに、濃密な一体感を、味わっていただきたい。それはエキサイティングにして官能的な時間となるはずだ。

■パワーユニット —— RB26DETT

「GT-R」復活の原動は、あくまでもこのRB26DETTエンジンである。ストレート6、2568ccツインカム24バルブ、インタークーラー付ツインターボ。



ターボチャージャーは、コンプレッサー側にギャレット製T3型、タービンにセラミックローターを使用したT25型を組み合わせたハイブリッドタイプとし、レスポンスの良さと全域での高い過給効率を両立している。2基のターボは同一方向に向けて配置され、エキゾーストを後方で1本に結合するレーシングタイプのレイアウト。排気干渉を抑え、レスポンスの向上を図った。このエンジンの潜在能力は凄い。第一級のレーシング・エンジンを目指し開発されたという点で、他の市販エンジンとは確実に一線を画す。パワーがある。レスポンスが素晴しい。そして、どこまでも回転を知らない加速感。アクセルを踏めば、瞬時に加速する魅力のリニアリティ。そこには、ドライバーの期待値をはるかに超えた、圧倒的な走りの世界が存在する。

●ツインセラミックターボチャージャー



タービン自体にセラミックを使用し軽量化を図るとともに、小径のタービンローターを採用し、回転部分の慣性モーメントを約40%も減らした。これによって、ターボチャージャーのレスポンスは画期的に改善されている。そしてこのターボチャージャーを2個装着したツインセラミックターボは、馬力の向上と同時に、低回転域からの鋭い立ち上がりを可能にする。つまり、スロットルワークに対して、常にリニアなレスポンスが得られるということだ。

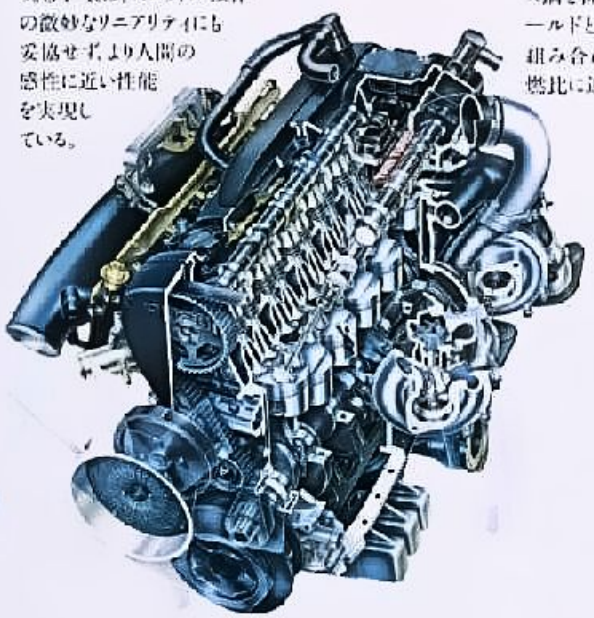
●大型空冷インタークーラー



ツインターボチャージャーで圧縮された空気は、このインタークーラーで冷却される。大型・大容量化により、空気の流れをスムーズにすると同時に、熱交換能力も高めた。さらに、多孔管タイプのコアを持つ新形状の採用で、通気抵抗の低減を図っている。GT-Rは、この高効率インタークーラーを車両の最も冷える所に、マウントした。

●6連スロットルチャンバー

量産車では通常、スロットルバルブ(絞り弁)は吸気流路に1箇所、スロットルバタフライが付いている。レスポンスにこだわった結果、このエンジンでは、インテークマニホールドのすぐ上、それぞれのマニホールドにスロットルバルブを設けるという、緻密なエンジンのメカニズムを採用した。これにより、スロットルバルブからシリンダーまでの吸気管長が短くでき、スロットルに対するシリンダー側の反応が俊敏になる。全開状態からの加速レスポンスのフレキシビリティ。スロットルをわずかに開きかけた時のレスポンスの立ち上り。GT-Rは、スロットル操作の微妙なリニアリティにも妥協せず、より人間の感性に近い性能を実現している。



●プレス型ストレートマフラー

エキゾーストシステムには、超大口径φ70㎜エキゾーストパイプと、プレス成型した上下2枚のシェルで構成した大容量プレス型ストレートマフラーを、センターマフラー／メインマフラーに採用。排圧の低減を図ることで、高回転での伸びを良くする一方、高出力化にも対応している。

●ナトリウム封入中空エキゾーストバルブ

排気バルブの中に金属ナトリウムを封入。金属ナトリウムは、常温帯では固体。高温域では溶化状態となって、排気バルブ全体の熱伝導を高め、排気バルブの温度上昇を抑える。

●直動式軽量インナーシム型バルブリフター

高回転でバルブサージングの限界を上げるには、まずカムが駆動しているバルブシステム全体の軽量化と追随性の向上を図る必要がある。そこで、小型・軽量のインナーシム型直動式バルブリフターを新開発した。クリアランスを調整するシムを内側にセットし、この部分を徹底的に軽量化することで高回転化に対応している。

●シリンダーブロック剛性強化

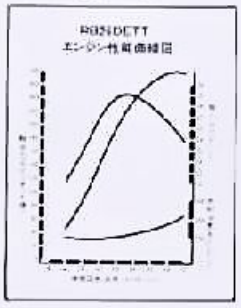
エンジンの高出力化に伴い、各パーツの剛性強化は、徹底してなされている。まず、ブロックとクランクシャフト。燃焼過程で受ける爆発エネルギーは、ブロックからヘッドを押し離そうと作用する。このエネルギーを受け止めるヘッドボルトのサイズをアップ。

一方、エンジンとトランスミッションとの結合剛性、クランクシャフト、コンロッドなどの剛性も高めた。

●ステンレス鋳鋼エキゾーストマニホールド

1000℃近くにも達する排温に耐え得る耐熱性と耐久性を両立する材質。新しい鋳造法による耐熱ステンレス鋼を開発した。この耐熱鋳鋼エキゾーストマニホールドとナトリウム封入中空エキゾーストバルブの組み合わせで、高速・高負荷域において、最適の空燃比に近づけ、効率的な出力を発揮する。

Engine:RB26DETT (6-cyl. in-line 2568 DOHC 24-valves, ceramic twin turbochargers with intercooler)
2568cc 4-valves / cylinder, Bore × Stroke : 86.0 × 73.7mm,
Compression ratio : 8.5-to-1,
Max. Power(net) : 280PS/6800rpm,
Max. Torque : 36.0kg-m/4400rpm




NISSAN
RB26

CHASSIS / SUSPENSION

ドライバーの走行イメージを高次元で満たすGT-Rの脚力。

ドライバーとクルマが、緊密で正確なインターフェースができること。これが、GT-Rの目指したシャシー性能である。ステアリング操作に伴うクルマの挙動変化が、ドライバーのイメージ通りであり、安定していること。しかも、低速域から高速域、低G域から高G域とあらゆる走行条件下で、ドライバーの期待を裏切らない性能であること。

当然、クルマの挙動変化は、逐一ドライバーの手の内に、コントロール範囲下になければならない。

4輪マルチリンクサスペンションなどハードウェアの開発から始まり、そのシャシー性能を人間の感性により近づけたものとするため、GT-Rはソフトウェアの面でも熟成に熟成を重ねていった。

●フロントマルチリンクサスペンション

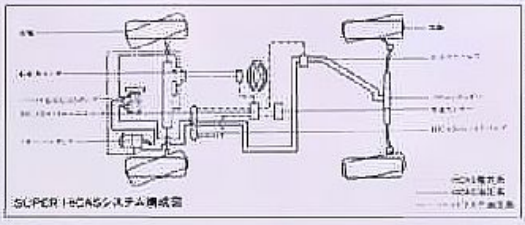
ハイマウントアッパーアームとロアアームに加え、第3のリンク(サードリンク)を組み合わせた独自のサスペンションシステムである。この画期的な第3のリンクは、アッパーリンクとキングピン軸を連結するもので、キングピン軸がアッパーアームとの関連から解放されるため、理想的なステアリングアクシスの設定が可能になっている。

熟成されたフロントマルチリンクサスペンションの採用により、GT-Rは、対地キャンバー変化、スカッフ変化の最適化と、キャスタートレール、スクラブ半径、キャスター角設定の最適化を両立。直進性、旋回性、制動時安定性、そして乗り心地と、フロントサスペンションに要求される全性能を、想像を超えるハイレベルで具現化している。さらに、アルミ製アクスルハウジングによるバネ下重量の低減を図り、接地性の向上を実現した。

■リヤマルチリンクサスペンション

強大なエンジン・パワーを路面に確実に伝え、充分なスタビリティを確保すること。これがリヤサスペンションの基本的な役割である。GT-Rのリヤマルチリンクサスペンションは、車体とタイヤの相対位置を正確にガイドすること。そして路面からの不要な入力を遮断する、という相反する要求を高次元で両立させている。レイアウトはダブルアッパーリンクを上部に、スラント配置のAアームとその後方のラテラルリンクによるロアアーム系を下部に配し、前後、左右、上下など異なる方向からの入力に応じて、トー角を安定方向にコントロールする。この結果、充分なスタビリティの確保とタイヤの接地能力を大幅に高め、限界コーナリング時のコントロール性とトラクション性能の向上を達成した。

まさに、オンザレール感覚の走りだ。また、旋回中のアクセルオフやブレーキングにも、過度のタックインを起こすことなく、安定した制動力を確保できる。


SUPER HICASシステム構成図

■新構造ショックアブソーバー

2段絞りバルブをもつショックアブソーバーである。第1次バルブで低速域減衰力のコントロール、および伸側・圧側の切り換わり時の減衰力のつながりをなめらかにする。第2次バルブでは高速ピストンスピード領域の減衰力コントロールを受けもつ。したがって低速時から高速走行時まで、あらゆる走行状況において、しなやかで、しっかりした乗り心地と高い接地性によるスムーズなトラクション性能を確保した。

■電子制御パワーステアリング

カウンターステアのような素早い操舵にも、リニアに追従する応答性。しかも高い剛性とリニアリティを備えたハンドリングが、スポーツ走行には必須である。このシステムは、油圧制御バルブを2種類直列に配置。据切りでは2つのバルブがフル作動してアシスト力を高め、高速では1段目のバルブだけを動かすことで、剛性感のある操舵力を保持する。

中間状態も車速に対応して適正なアシスト量が得られ、あらゆる状態でシュアな操舵を可能にする。

■SUPER HICAS

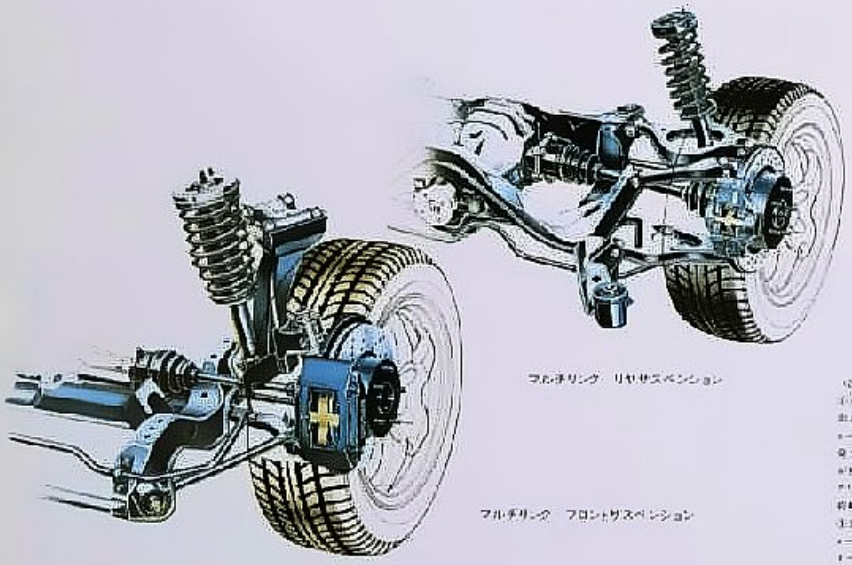
SUPER HICASは、人間の感覚により忠実な安定性と応答性の両立を目標に開発された最新の4WSである。転舵初期に一瞬後輪を逆相にステアすることで、後輪のコーナリングフォースを、回頭性を高めることに利用している。さらに、旋回中は同相に制御して安定性を確保する。これらの制御により、ドライバーは転舵初期から、イメージ通りのスムーズな車両挙動を感じることができる。

4輪マルチリンクサスペンション+SUPER HICAS。どこまでも人間の感性に自然な操舵感とアクティブ・セーフティな機能を合わせ持つ、最先端のシャシー・テクノロジーである。

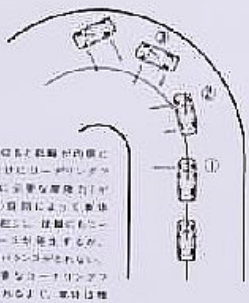
■タイヤ&ロードホイール

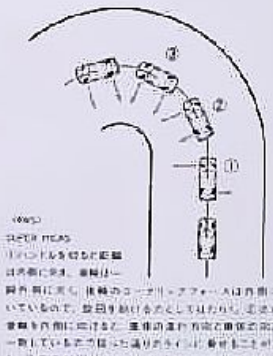
225/50 R16 92Vタイヤ。これも、GT-R専用に開発された。高いグリップ性能とコントロール性。強大なエンジン・パワーも確実に路面に伝える。

そして、このタイヤには16×8JJ鍛造アルミロードホイールが組み合わされる。ワイドリム設計により、タイヤの接地面積を拡大。高速耐久性、操縦安定性、乗り心地を高次元でバランスさせるため、高剛性化と軽量化を徹底して図った。


マルチリンク リヤサスペンション

マルチリンク フロントサスペンション







4 WHEEL DRIVE / ATTESA E-TS

280PSのパワーを確実に活かしきるGT-Rの4WD。

280PSという強力なエンジン・パワーを、有効に路面に伝え、しかも安全、確実にドライバーのコントロール下に置くこと。電子制御トルクスプリット4WD ATTESA E-TSは、このために開発された。

FRの素直な操縦性能、アクセルワークとブレーキングの駆使による独自のドライビング・プレジャーを継承しつつ、トラクションによる速さを加えたのが、このシステムの画期的な特徴である。当然、従来の4WDシステムとは、性格を大いに異にする。なぜなら、あらゆる路面における操縦安定性の向上を、あくまでも後輪駆動車のテイストで実現しているからだ。

■電子制御トルクスプリット4WD/ATTESA E-TS

ATTESA E-TSは、基本的には後輪をベースに駆動し、走行条件に応じて前輪にトルクを配分する。そのために、後輪へは直結状態で駆動力を伝え、前輪へはトランスファー部で分岐させている。トランスファー部に組み込まれた油圧多板クラッチの押し付け力を変えることによって、前輪へ伝達されるトルクの大きさを変化させるのである。

このクラッチを切った状態では、後輪駆動。クラッチを結合した状態では、リジッド4駆になる。この間を無段階に変化させている。

さらに、このシステムには、前後4輪の車輪速度センサーと、横Gをアナログ的に検出するセンサーを付けている。これらセンサーからの信号入力を受け、コントローラーが油圧多板クラッチの圧着力を変化させて、前後のトルク配分を決定する。

したがって、通常の後輪駆動状態から、後輪にかかる駆動トルクの増大で後輪のスリップ量が大きくなると、前輪へも駆動トルク伝達を行なう。前輪へ伝達する駆動トルクの大きさは、横Gの大きさと前後輪の回転速度差に応じて変化する方式としている。

例えば、アイスバーンのように、タイヤの摩擦係数μ(ミュー)の低い路面で、後輪のスリップ量が大きい場合は、前輪へのトルク伝達を増やす。ところが、ドライ路面でコーナリングしているような横Gが非常に大きい状態では、ホイールスピンしていても前輪へ伝達する駆動トルクを余り増やさない。

後輪側の駆動トルクを大きくし、かつ前輪の駆動トルクを小さく配分することにより、後輪をアクセルワークによって積極的にコントロールするキャパシティと、前輪の操縦性能を大きくとっている。

前輪に駆動トルクをあまり伝えてしまうと、前輪の操縦性能に影響を及ぼすため、この時は前輪にトルクを出さないようにしたいからだ。

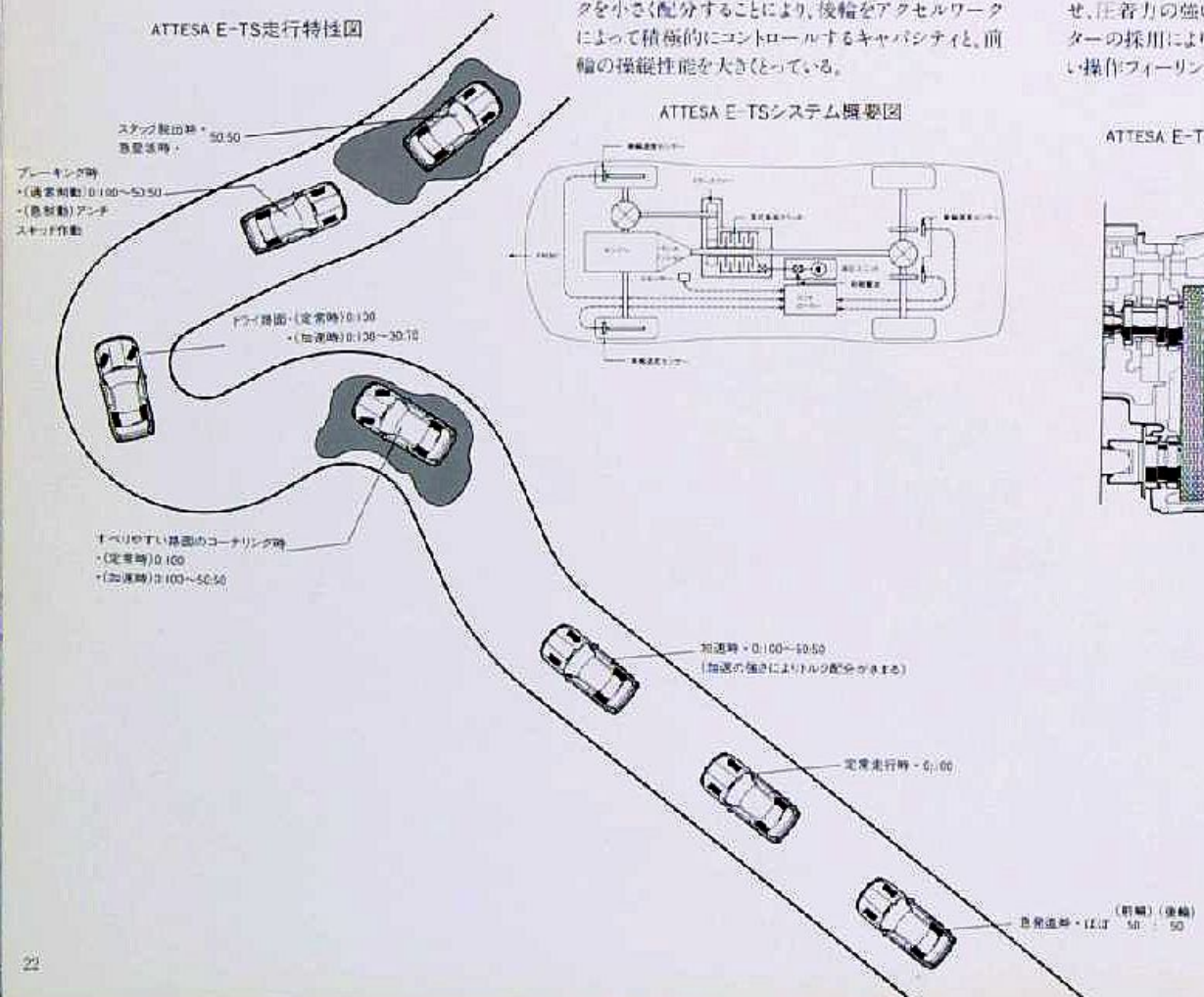
さらに、ABS(アンチロックブレーキシステム)との総合制御も実現している。4輪それぞれに設けられた車輪速度センサーやGセンサーにより、作動タイミングをきめ細かくコントロールできるため、より自然な制動性能を確保している。

急制動時には、4輪すべてに適切な割合でエンジンブレーキを割り振り、ブレーキ性能とアンチスキッド性も高めている。

■5速ミッション

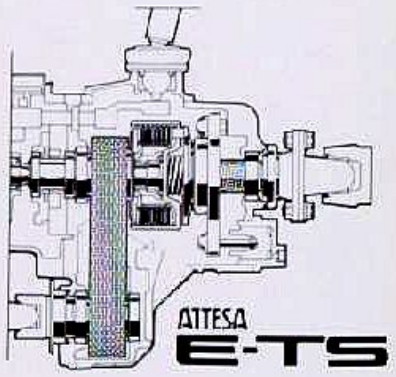
2速と3速にダブルコーンシンクロ(シングルコーンシンクロの約2倍の容量を持つ)を採用し、操作力の低減を図った。さらに、シフトレバーの操作ストロークを50mmと大幅にショート化するとともに、シフトレバーの取り出しをトランスファーの上部とし、自然なドライビングポジションとスポーティなシフトフィーリングを実現。シフト感覚の向上と同時に、クラッチ性能も高めている。強力なパワーと路面への伝達効率の高さに合わせ、圧着力の強いクラッチを設定しているが、ブースターの採用により重すぎることなく、GT-Rにふさわしい操作フィーリングを実現した。

ATTESA E-TS走行特性図



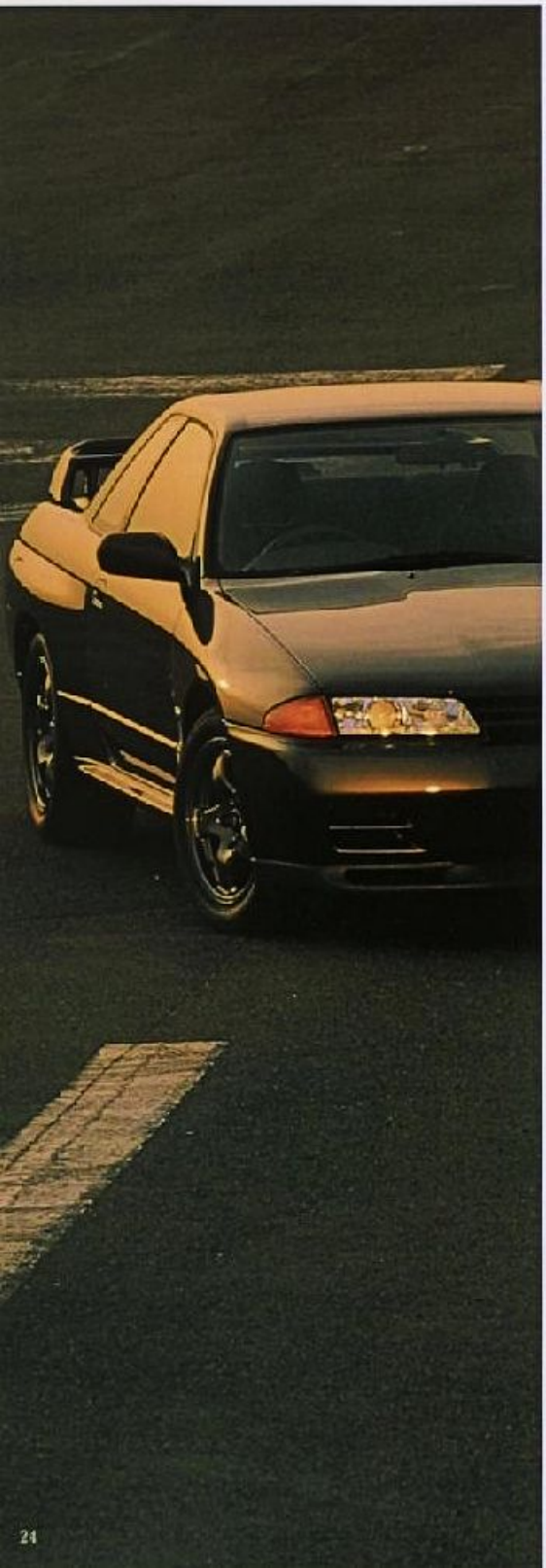
ATTESA E-TSシステム概要図

ATTESA E-TSトランスファー構造図




NISSAN
SKYLINE

EQUIPMENT
高品質・高性能装備



〔高品質・高性能装備〕



●アクティブアメニティシステム
（電子制御アクティブフルオートエアコン
＋電子制御アクティブサウンドシステム）



●プロジェクターヘッドランプ



●16×8JJ鍛造
アルミロードホイール

■アクティブアメニティシステム

●電子制御アクティブフルオートエアコン

外気温と室内設定温度に応じて、コンプレッサーの負荷をきめ細かくコントロール。パワーと省燃費を両立、さらに急冷性能も備えた最新のフルオートエアコン。

●電子制御アクティブサウンドシステム

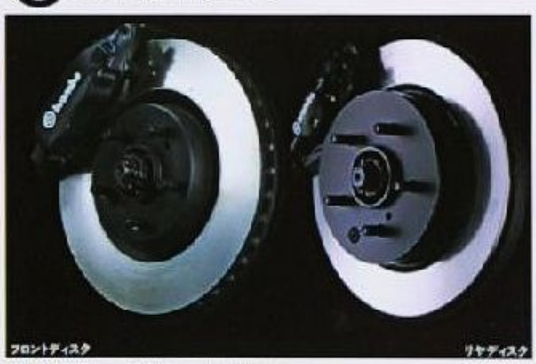
リヤスピーカーにイコライジング回路、オートラウドネス回路を内蔵した専用アンプを搭載。低音から高音までクリアで迫力あるサウンドを再現する。フロントスピーカー（25W×2）＋リヤスピーカー（25W×2）を装備。

■225/50R16 92V タイヤ
& 16×8JJ 鍛造アルミロードホイール

GT-R専用に開発された高性能タイヤとロードホイールの組み合わせ。高いグリップ性能とコントロール性、高速耐久性と操縦安定性を高次元で両立している。

〔Vスペック II 装備〕

brembo



●brembo製アルミ対向ピストン型キャリパー
& brembo製ベンチレーテッドディスクローター

■ブレンボ製アルミ対向ピストン型キャリパー
&大容量ブレーキローター

GT-Rのエンジンパワーを余裕をもって吸収する、さらなるブレーキングパワーの実現、そして限界の高いシャシー性能を十分引き出すためには、強力なブレーキングパワーだけでなく意のままのブレーキングコントロール性が要求される。GT-Rはオリジナル仕様でも量産車初指の高性能ブレーキシステム、アルミ対向ピストン型キャリパー&大容量ベンチレーテッドディスクブレーキを装備しているが、サーキットを前提としたスポーツ走行に対応するために、モータースポーツで高い実績を誇るイタリア・ブレンボ社との共同開発によって新たな対向ピストン型キャリパーと大容量ディスクローターを実現。ブレーキ性能をさらに向上するとともに他に類を見ない高性能ブレーキシステムを完成させた。

BBS



●BBS製 17×8JJ鍛造アルミロードホイール
& ポテンザRE010Z 245/45ZR17タイヤ
〔Vスペックは225/50R17 94Vタイヤとなります。〕

■BBS製 17×8JJ 鍛造アルミロードホイール

新開発ブレーキシステムに対応し、冷却性能の向上とアルミロードホイール本来の目的である軽量化、高強度、走りの性能向上をはかるため、BBS製造形の17×8JJサイズ1ピース構造の鍛造アルミロードホイールを採用した。

■ポテンザRE010 245/45ZR17 タイヤ

Vスペック II はオリジナルの225/50R16 92Vにたいし245/45ZR17タイヤとした。新サイズタイヤの開発にあたりポテンザRE010をチョイス。オリジナルでのエスタビリティの高さをそのままに、旋回性能、限界挙動コントロール性を向上。さらに新パターンの採用によりウエット性能の向上をめざした。GT-Rの高性能な走りをさらに強化する"曲がる、止まる"性能向上を受けもつ、この高性能タイヤのポテンシャルに驚かれるに違いない。

■Vスペック II 専用ステッカーが標準となります。



ボディカラーはR40ガングレーメタリック、内装色はオフブラック(S)。

2DOOR SPORTS COUPE
GT-R





V·spec II
Vスペック II

brembo製 ブレーキシステム、
BBS製 17×8JJ 鍛造アルミロードホイール、
ポテンザ RE010 245/45ZR17 タイヤ装備。

V·spec
Vスペック

brembo製 ブレーキシステム、
BBS製 17×8JJ 鍛造アルミロードホイール、
ポテンザ RE010 225/50R17 94Vタイヤ装備。



スカイライン グループAレース4年連続完全優勝記念仕様

Photo：Vスペック II、ボディカラーはB38のリスタルホワイト、内装色はオフブラック(G)。

※ご注文の仕様によっては、納期に時間がかかることがありますので、カーライフアドバイザーにおたずねください。

SPECIFICATIONS / EQUIPMENT
仕様／装備

【視界】
- ●ブロンズガラス又はグレーガラス(注1)
- ●プロジェクターヘッドランプ
- ●無段間けつワイパー
- ●間けつ式リヤワイパー(注2)
- ●電動格納式カラードドアミラー(注3)

【運転席まわり】
- ●電子制御パワーステアリング
- ●チルト&テレスコピックステアリング
- ●本革巻スポーツタイプステアリング
- ●本革巻シフトノブ
- ●本革巻パーキングブレーキレバー
- ●ワンタッチパワーウインドウ
- ●集中ドアロック
- ●タコメーター
- ●フロントトルクメーター
- ●電圧計
- ●油圧計
- ●ブースト計
- ●油温計
- ●スポットランプ
- ●フットレスト
- ●ワーニング(充電警告灯、ドア警告灯、油圧警告灯、排気温度警告灯、燃料残量警告灯、ブレーキ液面警告灯、HICAS警告灯、4WD警告灯、ABS警告灯、ライト消し忘れ警告ブザー、キー抜き忘れ警告ブザー、シートベルト非着用時警報)

【空調&オーディオ】
- ●アクティブアメニティシステム
  - ●電子制御アクティブフルオートエアコン
  - ●電子制御アクティブサウンドシステム、カセット一体式AM/FM(ダイバーシティ付)マルチ電子チューナー(25W×2+25W×2)(注4)
- ●4スピーカー
- ●ツインガラスアンテナ
- ●オーディオサテライトスイッチ

【シート】
- ●モノフォルムバケットシート
- ●テンションリデューサーELR付フロントシートベルト
- ●リヤELR付3点式シートベルト(2名分)
- ●シートベルトアーム
- ●助手席ウォークイン機構

【メカニズム】
- ●4輪マルチリンクサスペンション
- ●フロント&リヤスタビライザー
- ●SUPER HICAS
- ●ATTESA E-TS(電子制御トルクスプリット4WD)
- ●メカニカル式リヤLSD(リミテッド・スリップ・デフ)
- ●4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ
- ●アルミキャリパー対向ピストンブレーキ
- ●ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)
- ●クラッチブースター
- ●フロントスポイラー&リヤスポイラー(注5)
- ●サイドシルプロテクター
- ●SRSエアバッグシステム(メーカーオプション)(注6)

【タイヤ&ホイール】
- ●225/50R16 92V
- ●16×8JJ鍛造アルミロードホイール(5穴)

【Vスペック II 専用装備】
- ●ブレンボ製4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ
- ●ブレンボ製アルミキャリパー対向ピストンブレーキ
- ●245/45ZR17、ポテンザRE010(Vスペックは225/50R17 94Vとなります。)
- ●BBS製 17×8JJ鍛造アルミロードホイール(5穴)
- ●Vスペック II 専用ステッカー

車種		2ドアスポーツクーペ GT-R	2ドアスポーツクーペ GT-R Vスペック II (Vスペックは5MT)
車名形式		ニッサンE-BNR32	ニッサンE-BNR32
●寸法			
全長×全幅×全高	mm	4545×1755×1340	4545×1755×1355
室内長×幅×高	mm	1805×1400×1090	1805×1400×1090
ホイールベース	mm	2615	2615
トレッド前/後	mm	1480/1460	1480/1480
最低地上高	mm	135	140
●重量・定員			
車両重量	kg	1480	1500
乗車定員	名	4	4
車両総重量	kg	1700	1720
●性能			
最小回転半径	m	5.3	5.5
燃料消費率	10・15モード(運輸省審査値)	km/l	8.2	8.2
	60km/h定地走行(運輸省届出値)	km/l	14.4	14.4
●諸装置			
ステアリング形式		ラック&ピニオン(SUPER HICAS付)	
駆動方式		電子制御トルクスプリット4WD(ATTESA E-TS)	
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	
主ブレーキ 前		ベンチレーテッドディスク 対向4ピストン型	
〃 後		ベンチレーテッドディスク 対向2ピストン型	
ブレーキ倍力装置形式		8インチ+9インチタンデムブレーキブースター付独立2系統	
制動力制御装置形式		アンチロックブレーキシステム(ABS)	
駐車ブレーキ		機械式後2輪制動	
タイヤ前・後		225/50R16 92V	245/45ZR17(225/50R17 94V)
ロードホイール		16×8JJ鍛造アルミロードホイール	17×8JJ鍛造アルミロードホイール

●本仕様書は予告なく変更することもあります。●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」と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。●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・車両の運転・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」は都市内最高速度行事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)となります。

■エンジン

形式		RB26DETT
種類・シリンダー数		DOHC-6気筒
燃焼室形式		ペントルーフ型
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	kg・m/rpm	36.0/4400
燃料供給装置		ニッサンECCS(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・72

■動力伝達装置

トランスミッション		OD付5速フロアシフト
変速比	第1速	3.214
〃	第2速	1.925
〃	第3速	1.302
〃	第4速	1.000
〃	第5速	0.762
〃	後 退	3.369
クラッチ形式		油圧操作式ダイヤフラム(プル式)
減速機歯車形式		ハイポイドギヤ
最終減速比		4.111

●エアコンディショナー ●パワーステアリング ●パワーウインドウ ●集中ドアロック ●ABS ●SRSエアバッグシステム(メーカーオプション)(注6)

(注1)ボディカラーがR43 レッドパール、B26クリスタルホワイトの場合はブロンズガラス、他はグレーガラスです。(注2)間けつ式リヤワイパーレス仕様をメーカーオプションでお選びいただけます。(注3)寒冷地仕様は全車ヒーター付電動格納式カラードドアミラーとなります。また、フェンダーミラー(手動式)もメーカーオプションでお選びいただけます。但し寒冷地仕様でフェンダーミラーをお選びの場合、ヒーターミラーは付きません。(注4)オーディオレス仕様をメーカーオプションでお選びいただけます。(注5)リヤスポイラーレス仕様をメーカーオプションでお選びいただけます。(注6)メーカーオプションでSRSエアバッグシステムをお選びいただけます。SRSエアバッグシステム装着の場合、ステアリングは本革巻4本スポークタイプとなり、テレスコピック機構は装着されません。詳しくはカーライフアドバイザーにおたずねください。

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3,600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日産の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」「延保証」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3年間、但し、その期間内でも走行距離100,000Kmまで。〈延保証〉乗用車、バン、ワゴン車一表面錆は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、お断りすることがあります。詳しい内容は保証書・整備手帳をご覧になるか、または販売会社にお尋ねください。

ボディカラー一覧 GT-Rはスーパーファインコーティングとなります。

内装色はすべてオフブラック(G)となります。



#326 クリスタルホワイト



#KL0 スパークシルバーメタリック



#KH2 ガンダレーメタリック



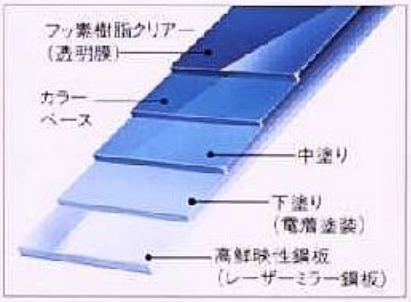
#732 ブラックパールメタリック



#AH3 レッドパール

SUPER FINE COATING

●スーパーファインコーティング(フッ素樹脂塗装)
塗装表面にフッ素樹脂クリアーの焼付塗装を施した高級塗装。水を弾く撥水性に優れていると同時に、化学変化を起こしにくいため、長期間にわたってクルマの光沢や色調を美しく保ちます。



オプショナルパーツ〈ディーラーオプション〉



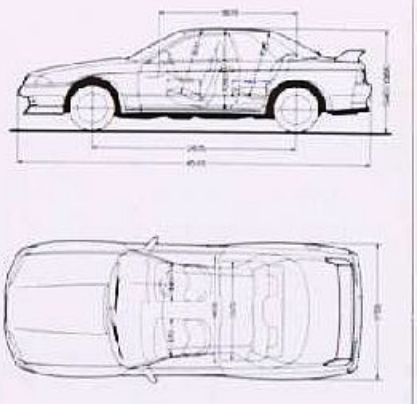
■ブロジェクターフォグランプ(白レンズ)

■CDオートチェンジャー(SONY製)

■小型リヤスポイラー

2面図

[ ]はリスペック目 単位:mm



※その他ディーラーオプションとして●インタークーラーエアガイド●大型センターマッドガード●フーバップモール●ナワーバー●ニーパッドなどを用意。
詳しくはオプショナルパーツカタログをご覧になるか、カーライフアドバイザーにおたずねください。

● 定期点検を忘れずに 安全で快適におクルマをお乗りいただくためには、日頃の運行前点検と定期点検が大切です。定期点検は信頼の日産サービスにお申し付けください。1ヶ月または1,000km走行時点(無料)、5ヶ月または5,000km走行時点(無料)、以降は法律で定められた6ヶ月ごとの定期点検(有料)となります。新車登録時から3年目に初回車検があります。以降は2年ごとに必要です。信頼の日産の販売会社にお申し付け下さい。
● 万一の際、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。

HITEQ
くらし新の出会い——日産サービス

このカタログをご覧になり、もっとくわしい情報や試乗のご希望が
ございましたら、お近くの販売会社へご遠慮なくご相談ください。
また、日産自動車では「お客様相談室」を設け、
お客様からの貴重なご意見ご要望を今後の「より良いクルマ造り」のために、
「より充実したサービス」のために生かしてゆきたいと考えておりますので、
お電話によるご相談、お問合わせもお気軽にどうぞ。

私たちはお客様とのコミュニケーションの輪をもっと広げ、
おクルマ選びのお役に立てるよう、努力してゆきたいと存じます。
これからもよろしくお願いいたします。

お問合わせ、ご相談は
下記の販売会社又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
全国共通フリーダイヤル 0120-315-232

●このカタログの内容は1994年2月現在のもので、仕様ならびに装備は予告なく変更することがあります。
●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。

LIFE TOGETHER
NISSAN
人間のやさしさをクルマに。

日産自動車株式会社
〒114 東京都中央区銀座5丁目17番1号
C4253-432JAGG