

SKYLINE

GGT

R

復刻版

SKYLINE GT-R

C O N T E N T S



●発行所・〒101 東京都千代田区内神田2-3-7
株式会社タイムス社 編集部☎03-252-5622 販売部☎03-256-2839

●発行日・1990年1月1日

●発行人・藤村俊次郎

●編集人・鈴木俊治

●スタッフ・橋本勝治/青木文雄

●編集製作・DOLPH

●表紙デザイン・KKフジタ

●レイアウト・朝赤道社

●カメラ・北畠主税/清水勇治/奥 英治/森山良雄/小林 健/高木博史/木村博道

4 Prologue

36 GT-R DRIVING IMPRESSION 極限の走りを実現した最速ロードカー ●清水和夫

42 メイク&ドライを繰り返し未知の領域を超えて走る

44 GT-R DRIVING IMPRESSION 加速Gに凝縮された強烈ランを実感 ●津々見友彦

50 走りのイメージを追求した最新テクノロジーの挑戦

52 強烈スポーツテイストに昂る ●松本晴比古

64 GT-R フォルマ

66 GT-R SPECIFICATIONS

68 ユビキッドに伝説を伝えるキットの世界 ●平野克己

72 GT-Rの栄光を作った男たち

74 “まるで戦闘機”と思わず叫んだ!! ●高橋国光

76 回しても壊れない強心臓に脱帽した ●北野 元

78 凄じ能力を秘めたKPGC10に感涙 ●黒沢元治

80 気持ちよくギンギン回るエンジン ●長谷見昌弘

82 GT-Rに乗れるだけで光栄だった ●星野一義

84 GT-Rメモリアル ●片岡英明

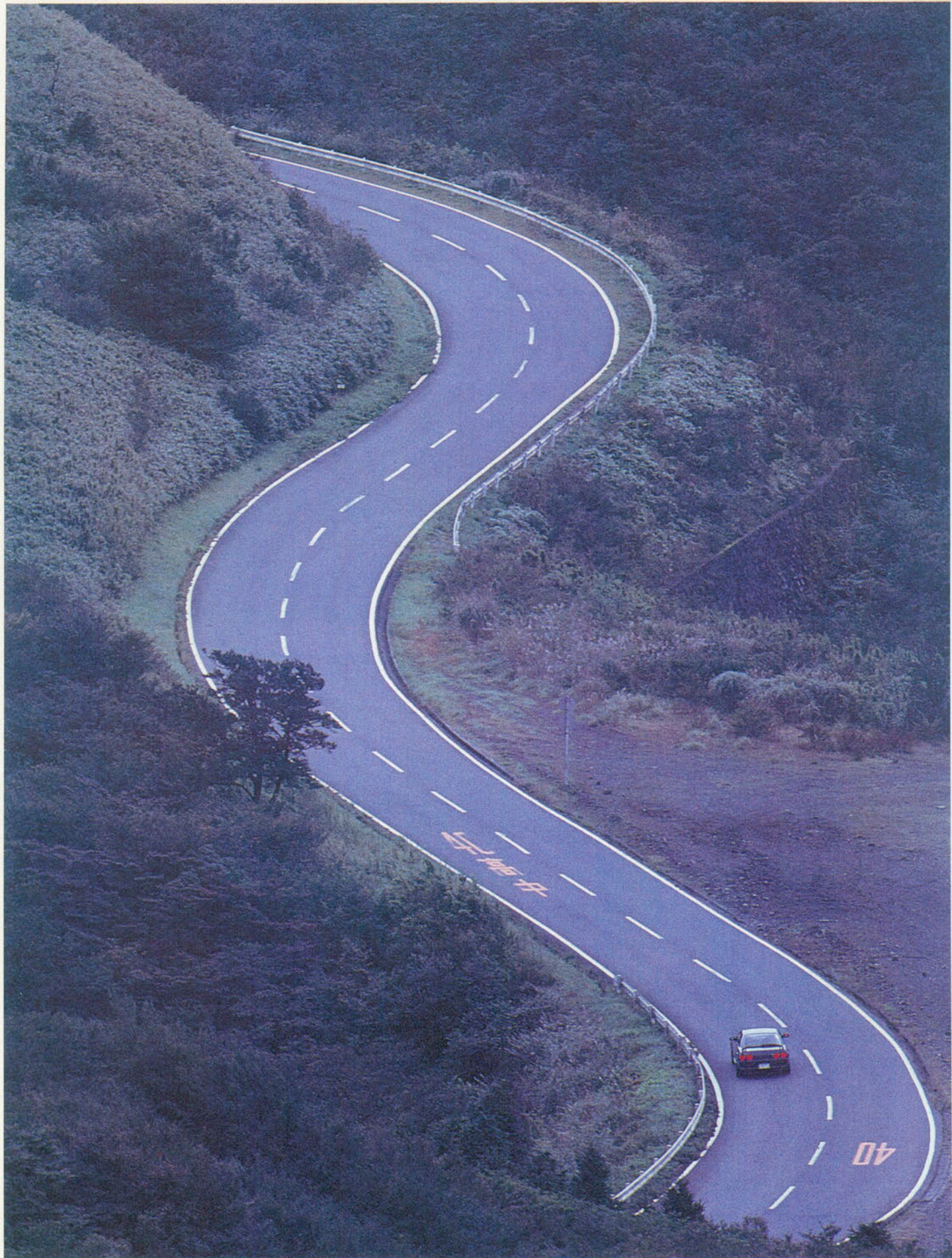
86 PGC10

90 KPGC10

94 KPGC110

98 Epilogue

99 GT-R復刻カタログ



Prologue

神話が いま 甦る

最速を追い求めた 男たちの双眸が

獲物を狙う 野獣のように

鋭利な輝きを 放ったとき

神話はみごとに 復活を遂げた

風の如く疾駆する鉄塊には

新たなる機構が 付与され

男たちの感嘆の溜め息とともに

その名を刻む

精悍なマスクと 輝ける伝統のエンブレムが

新たな伝説の領域へと

その光彩を より強力に放つ

さらなる疾走への 予感は的中し

現実のものと なったとき

走りの世界は

未知への空間へと飛翔する



Photo

北畠主税







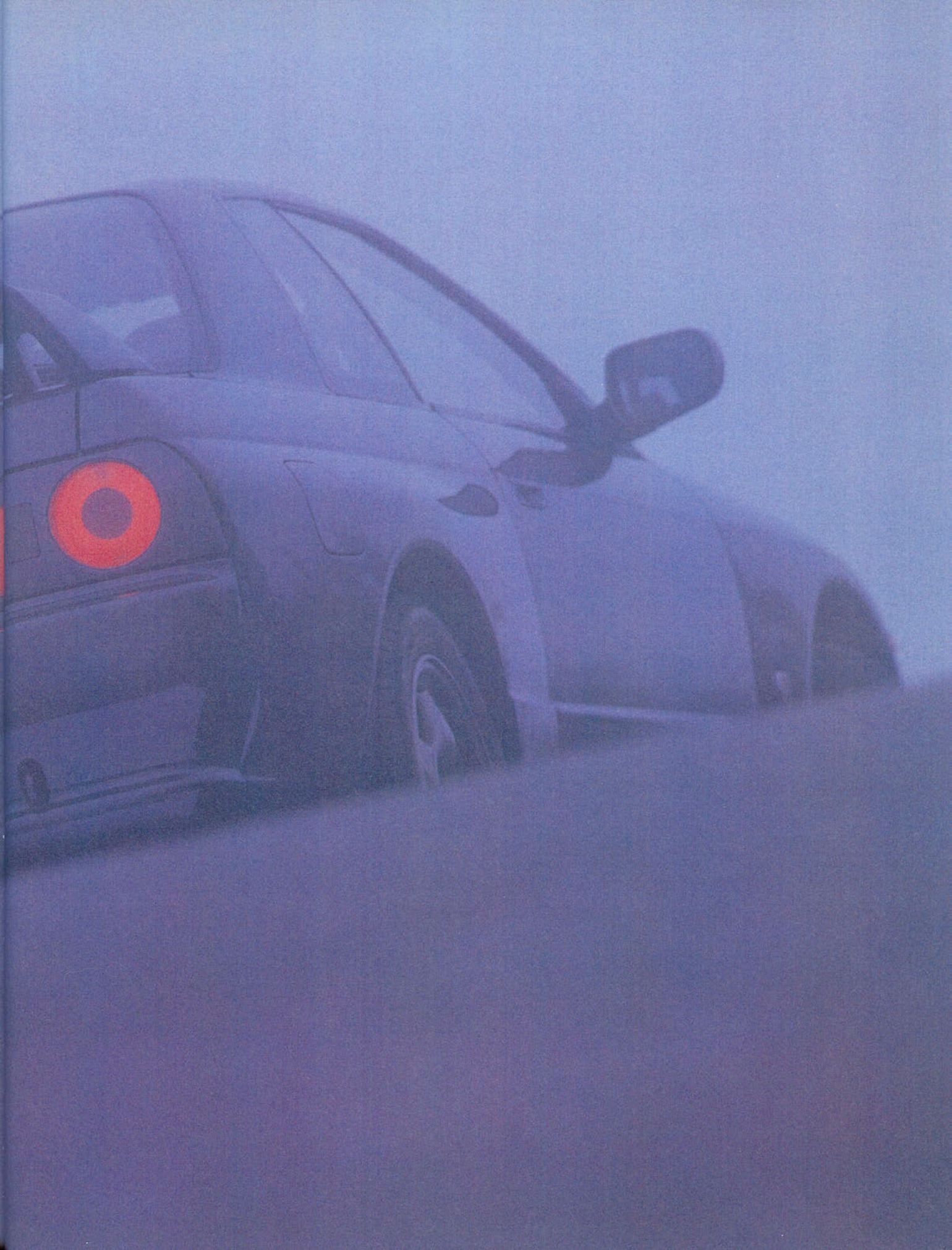




NISSAN

GT
R

品川 33°
や 75-12



















品川33
や75-12





NISSAN

GT-R

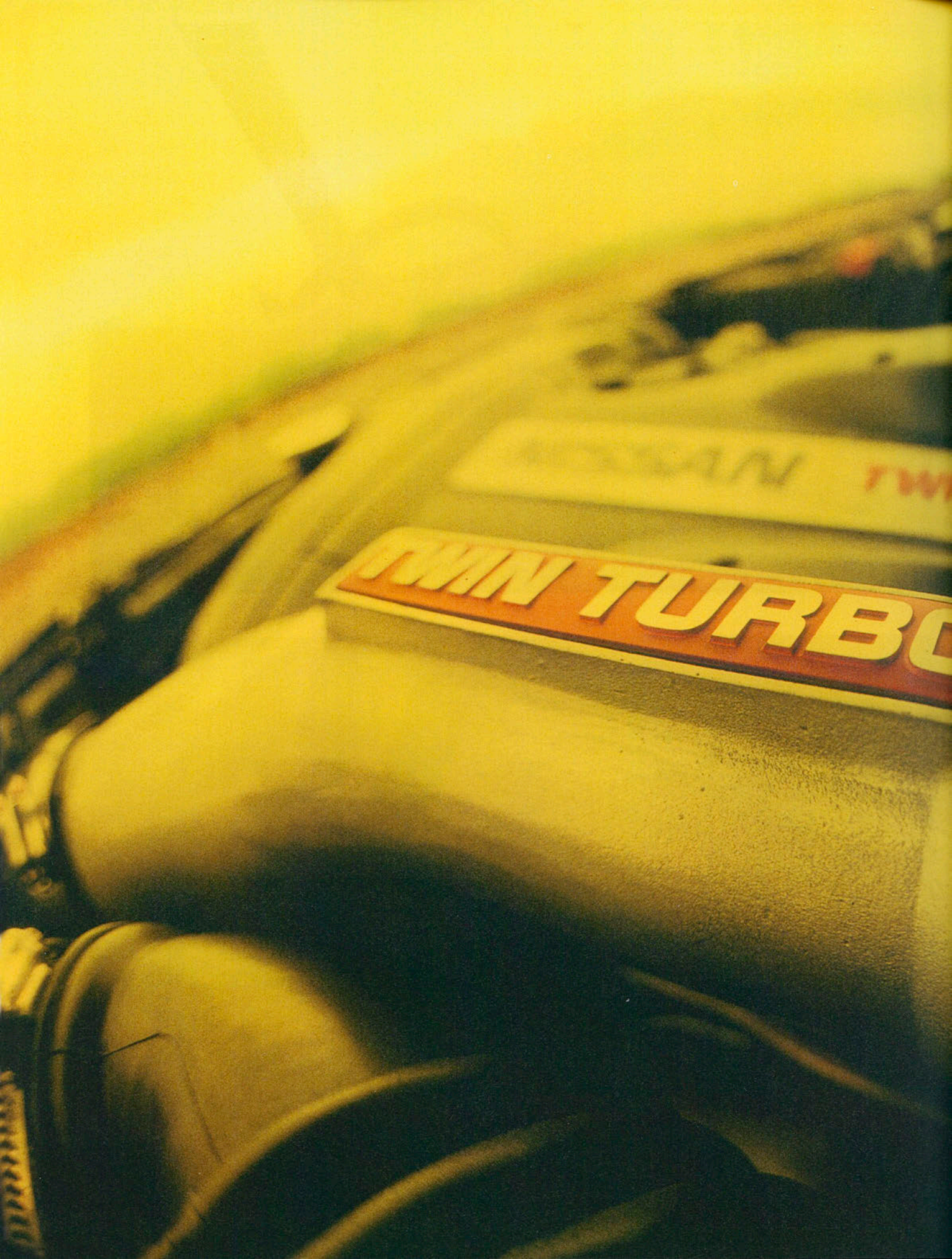
品川 33
や 75-12







品川 33
や 75-12



TWIN TURBO

NISSAN TWIN



CAM 24 VALVE















GT
R





ニユルに相当する場所がない、という問題があるだろう。

が、さらにクルマの性能を高いレベルで評価する能力の問題、実際の技術の問題もある。高い評価能力があって初めて、高度な技術が裏付けられ、スポーツカーは成長していくのだ。

スカイラインGT-Rは、このニユルブルクリンク・サーキットで十分テストされたと聞く。まさにここで生まれ育ち、過酷な条件を満たすべく走り、磨きがかけられたクルマ——それがスカイラインGT-Rなのだ。

思えばスカイラインGT-Rは、もともとレースに勝つべくして生まれた、レーシングカーそのもののクルマだった。

が、それも1973（昭和48）年の2代目で、一応終止符が打たれたのであった。

そして今回、完全に「復活」した。長い間ホクラが待ち望んだスカイラインは、グループAレース必勝をもくろみ登場した。

グループAのマシンは、現行シエラで500ps。ならば、勝つためには650ps以上はほしいところだ。けれど、シエラの500psはFRのパワレベルの限界点である。

となれば、もう4WDしかない。650psのパワーを実現し、生かす4WD。

そこで生まれたのが、スカイラインGT-Rなのだ。GT-Rは、FRをベースとした可変トルクスプリット方式という方法を選んだ。

安定性を求めてというのではなく、レーシングカーとしての走り、ポテンシャルを考えての4WDレイアウト。それがGT-Rの4WDだ。それは、曲がるための4WDであり、FF、ヘイスの今までの国産4WDとは、大きく意味が違ふ。

また4WD以外にも、GT-Rにはさまざまなテクノロジーが投入されている。これも、単に技術があるのだと

の走りを実現した最速ロードカー

photo 小林 健



TEXT
清水和夫

西ドイツ、ニュルブルクリンク・サーキット。

一周20・8kmのそこは、激しいアップダウンとトリッキーな高速コーナーが連続する、過酷なロングコースだ。もとは公道だったため、中にはエスケーパーゾーンさえなく、先はガードレールと黒い森だけという場所さえある。

ここは、だからヨーロッパを中心としたタイヤ/自動車メーカーが、それぞれ一年中走行テストを行なっている。ホルシエやBMWなど多くのプロチームが、走行テストを繰り返している。

だが、前述したようにアップダウンの続くこのオールドコース（F1の予定される一周4・5kmの新コースもある）は、クルマだけでなくドライバーにとっても、非常に過酷である。事実、これほどプレッシャーのかかるコースは、ほかにない。

けれど同時に、ここほどブルービンダググラウンド（テストコース）にふさわしい場所はない。

それは、高性能を立証するレベルの高いテストが行なえるからだ。この厳しさに打ち勝つてこそ、初めて本物の走りが実現できるのだ。

その意味で、今までの日本のクルマは、ハッキリいって一台たりともこのニュルブルクリンクをまともに走れなかった。スポーツカーなどと威張ったクルマでも、限界性能はまったくついていないほどオソマツなものばかりであった。

その原因のひとつには、日本にこの

GT R DRIVING IMPRESSION



アピールしているのではない。すべて、グループAで勝てるポテンシャルを身につけるためなのである。

GTRは、普通の運転レヘルではポテンシャルを100%引き出せないほどだ。プロが納得できるほどの素晴らしい性能をもっている。グループAをバックボーンにしているとはいえず、やはり、それは凄いことなのである。

無類のコントロール性が快速を生み出す

曲がるための4WD。それがGTRの開発コンセプトだったことはすでに書いた。

しかし、どうだろう。GTRは、そのコンセプトを実現しながらも、ただ速いだけでなく、無類のコントロール性をもっているのだ。表現のしようのないくらい、扱いやすいのである。

それは、ニユルブルクリンク・サーキットでも十分に体験できる。

ニユルブルクリンク・サーキットは、まず高台からスタートする。そして、いきなり下りのハイスピードコーナーに突入し、スタート3秒後に、2速で左コーナーに進入する。さらに次に右ターニングが続き、ここを3速全開で抜け、そのままアクセルを踏み続けると、その先が右ターニングになる。

この右ターニングは4速全開で抜けなければならぬが、このハイスピードコーナーこそ、ニユルブルクリンクで一番むずかしいところなのである。なぜなら、ほんのわずかな操作の遅れが命取りになるだけに、クルマの動きを完全に読み取らなくてはならないからだ。そこをGTRは、安心してハイスピードで抜けることができる。

というのも、ステアリングから伝わる操舵力の変化が忠実にクルマの動きを予測させてくれ、ただしがみつく、たけてなく、そのインフォメーションを頼りにドライビングを組み立てることができるからである。

ニユルブルクリンクの場合は、とくに

かくハイスピードだ。だから、求められる車両特性としては、想像を絶する高いレヘルでハンドリングとスタビリティが両立されていなければならない。

もちろん、GTRのスタビリティは高い。ほんの少しの気合いさえあれば、誰にでも十分速く走ることができ、自分の運転能力が大幅にレヘルアップしたかのような錯覚に襲われるほどだ。だが、それだけではニユルブルクリンクは攻略できない。ハンドリングの間が抜けてはダメだ。

その点GTRのハンドリングは、非常にレヘルが高い。

まさにステアリングインフォメーションと呼ばれるもの——それは高速スポーツカーの必須条件だ——を見事に実現しているのである。秒速40mの世界では、クルマをコントロールするときに、ヨー変化をお尻で感じるようでは遅すぎ、じつは、手のひらでステアリングホイールから前輪のグリップ変化を感じ取らなければいけないのだ。そんなドライバートとのコミュニケーションを、GTRは実現している。

それに寄与しているのが、GTRに投入されている技術の数々であることはいまでもない。

たとえばE-TS。これが4輪のトラクションをフルに使った、じつに安定したコーナリングを可能としている。旋回中のパワーオンに対する姿勢変化が穏やかで、アンダーからオーバーステアへの移行がともコントロールしやすい。本来このような小さなヨーレートは、ハイパワーな2WDではもはや実現不可能であろうが、GTRはE-TSを使って、ボクスの知り得る限り異次元のクルマの動きを作り出しているのだ。

また、コーナリング初期のスムーズな応答性も、あの高いスタビリティからは想像できないものだ。この辺の領域は、スーパーHICASが効を奏しているのだろう。従来のHICASにあったハビंचチヨ(有名になつてしま



ったボクスの表現だ。は消え、リヤがアクティブにコントロールされるとはおよそ気付かぬ、より人間の操作に近い操舵角制御が効いている。

基本的にはアンダーステアで、これがハイスピードコーナリングでは、安心感を助長する方向に働いている。リヤのグリップ感自体は凄く高い。が、テールスライドしても、リヤの流れはゆっくりで、コントロール性は素晴らしい。

まさしくロケットハイパワーな加速感

GTRのパワーユニットは、直6の2・6だ。

これは、GTRの開発コンセプトと大いに関係がある。すなわち、GTRはグループAのヘース車だということだ。つまり、なんてV6ではなく直6かといえは、V6型よりRB型のほうがレース経験が豊富だからである。それに、直6のほうが吸排気系の設計を自由に採れることも理由のひとつだ。そう考えれば、2・6という排気量も一番おいしいところを狙っていることがわかる。その意味からも、GTRがストリートカーのワクを超えた意志をハッキリもっていることが理解できる。

実際GTRは、とにかく速い。感じとしてだけでも、300km/hくらい出ていると思えるほどだ。やはりパワー感では、V6よりこの直6のほうが上を行く。

そして、ホイールズピンがまったくないのも凄い。トラクションが確実に伝わっている。

だが、このパワーユニットでとくにおいしいのは、5500~7500rpmあたりだ。とくに7000rpm前後の粘り感、2ターボと比べてもかなりある。

高速用エンジン、と呼んでいると思う。従来のエンジンのほとんどは高回転がダメだったが、下があるだけなら、ディーゼルエンジンに任せおけばいい。第一GTRのようなクルマで、トルク特性から低速のドライバビリティをいうのなんてナンセンスだ。GTRには、やはり上で伸びる高速用エンジンが載っていないわけにはいかない。同じ280ps同士だが、フェアレディZのV6よりも、GTRのほうが体感されるパワー感も、ずつと上である。

そのパワーを生かして、GTRの



加速はまさにロケットのようだ。さらにこのパワーは、E-TSの機能と相まって、コーナリング途中の見事な加速も実現する。

たとえば、高速コーナードスロットルを思い切り踏み付けるような場面では、本来ならリヤタイヤのコーナリングフォースが駆動力に取られ、大きくハワートバーステアになるところだがGT-Rでは、ここでリヤタイヤがスリップした途端にE-TSが目覚ます。そして、フロントタイヤにもエンジントルクを噴射し、4輪のトラクションが見事に生かされ、強烈な加速Gにドライブバーは見舞われることになるのである。

その際、リヤはわずかにスライドするだけだ。横Gと加速Gがともに強力に発生しているのである。

また、E-TSがフロントタイヤにエンジントルクを伝えることにより、アンダーステアのコントロール性も高まっている。コーナりの前半で前輪荷重をたつぷり与え、クリップに接近するだけで、あとはとにかく思い切りよくアクセルを踏み付けてさえやればいい。すると、E-TSによってフロントタイヤにトルクが伝わる。

ところで、レスポンスのすこぶるよい高速型エンジンに対する、トランスミッションのギヤ比はどうかだが、これも問題なしだ。パワーを十分に生かせるもので、筑波サーキットというならバックストレッチで、4速で軽々と180km/hをマークする。ちなみにここでは、ボルシエ928S4で、(ボルシエはメーターが少し甘い) 190km/hを超える程度だ。ボルシエ928S4といえは、フロントエンジンの量産車では最速である。その意味で、やはりGT-Rはウエボン(兵器)と呼んでもいいのではないか。それはオーバーでも、クルマではなくマシンだ。だが、エンジンのレスポンスについてひとつだけいえる、高まる感じという点ではややも足りなくも感じる。

とくに2リターボと比べると、そうだがたとえば、ボルシエのターボエンジンだと、ヒューンと回転が上がっても切れてしまふ感じはしない。

けれども、それはあくまでハイレヘルな話だ。

従来のエンジンと比べれば、ずっと高回転の伸び感があり、安っぽいパワー感のまったくない、とにかく回したいエンジンなのである。

ツーリングカーではGT-Rが世界最速

ニウルブルクリンク・サーキットでのスカイラインGT-Rの開発ターゲットタイムは、8分30秒であったという。

しかし実際には、それより10秒も速い8分20秒をマークした。

そのラップタイムは、ストップウォッチを見なくとも実感できるものだった。たとえば、コーナりの脱出速度はボルシエ944ターボより速く、上り坂であつてもメーター読みで240km/hをマークするほどのである。

たとえば、その速さは、ドライブの筑波サーキットで、1分8秒25をマークしている。ちなみに、同じ条件の他車のタイムを記すると、スカイラインGT-RタイプM11分12秒08、フェアレディ300ZXツインターボ11分9秒93、ボルシエ944ターボ11分9秒50だ(いずれもCT本誌データ)。また、サバンナRX7GT-Rは1分11秒55。こう書けば、GT-Rがいかに凄いかかわかると思ふ。

このような速さをGT-Rが実現したのは、もちろんニウルブルクリンク・サーキットで磨かれた、ハイレベルな走りの性能による。

それは、何度も書いたように、レーシングカーの走り考えたものだ。グループAレースで勝つこと。それが、GT-Rの目標なのである。

アウトが4WDなのである。

そこを間違えてはいけない。

だから、280psを発生する2.6リ直6エンジンを始め、4輪トラクションコントロール、スーパーHICAS、4輪マルチリンクサスペンションなどの先進技術は、すべてそのために投入されている。見ただけでもゾクゾクするようなスベックは、ただ技術のお披露目のために投入されているのではない。

4ポッド対向ピストンをブレイキシステムに採用しているのもそうだ。第一ボルシエなどは、元来ブレーキにこれくらいの金をかけるのは当然のことだった。なぜなら、パワーや性能がアップすれば、それだけ止まる性能も必要だからである。この点では、国産車でも200psオーバークルマがこれまでもたくさんあつたが、情けないものが多かったのも事実だった。

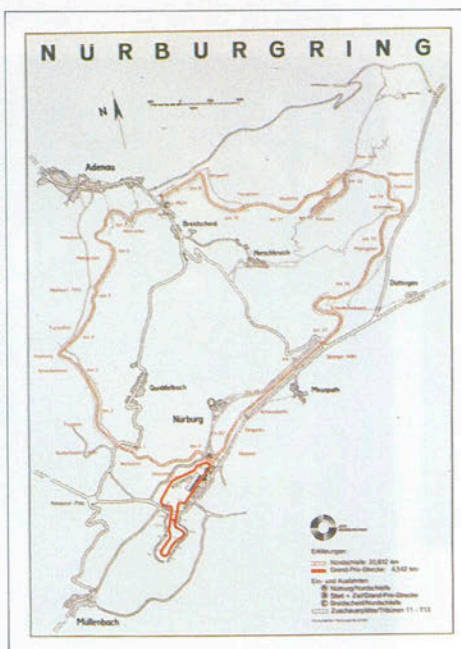
しかし、GT-Rはそこまでやり尽くした。グループAというバックホーンがあつたにしても、それは素晴らしいことだ。もはや、ロードカーとして非常にレベルの高い性能をもっていると言言できるほどだ。

そして、3速や4速を使った、15

0km/h以上のハイスピードコーナリング時に4輪トリフトしたときの境界コントロール性も、キチンと出している。また、先のブレーキは、200km/h以上のスピードから思い切りブレーキングしたときの制動性能も見える。こうした点を実現しているところが、GT-Rの凄いいところだ。

こういふことをやらないと、世界のスポーツカーの領域に入っていけない。そのことによりやく気付いたのだ。ならば、である。

いっそのこと、BMW・M5のようなイメージで、4ドアの、それもATなどもあつてもいいではないか、とボクは思う。ツーリングカー、いわゆるハコクルマとしてのスカイラインなら、そんなヘーシクな4ドアセタンで、走りが第一級のスポーツカーをふち抜くのだ。もしも、この先のマイナーチェンジのときなどに、そのようなモデルが登場したら痛快だ。グループAのレースのほうは、2ドアで闘えばいい。いずれにしても、スカイラインGT-Rは、あまりにも速すぎるロードカーである。だがそれは、ついにボルシエと肩を並べるクルマなのであり、同時に、世界最速のツーリングカーなのである。



1周20.8kmのコースをもつ、西ドイツ・ニウルブルクリンク・サーキット。激しいアップダウンとトリッキーな高速コーナリが特徴とする過酷なロードコース。GT-Rはここで8分20秒11をマーク

てないこともあった。

ドライバーの出した評価結果は、川上技師から、飯嶋や田口を経て伊藤主管のところにも伝えられたが、伊藤主管は容易に結論を引き出せないようなところについては、「ドライバーのいうことを聞いてやってくれ」と指示した。こうしてドライバー最優先の原則は、徹底して守られたのである。

加藤は、走りに関することについてはかたくななまでにこだわった。

たとえばエンジンについては、あのS20型の音を出してくれとしました。ボクはS20型を積んだスカイラインGT-Rにも乗ったことがあったのです。だから、パワー以前の問題として味にもこだわった。

「エンジンパワーについても、実際に乗ったときのパワー感がないと強く文句を付けた。エンジンの連中はきちつとエンジンダイナモでパワーデータを確認しているのだから、当然反論する。もう我々とは大猿の仲ですよ」(加藤)

驚くほどの進歩を遂げた新機構

ドライバーがなんにでも口を出し、評価を下した。ステアリングホイールのグリップやシフトノブの形まで大きな影響を与え、結果的にはドライバーがデザインした形になっている。なぜなら、これらも走るうえで無視できない部分であったからである。

ドライバーングシートもそうであった。もともと加藤は、個人的にレカロ製シートの信奉者であり、プライベートカ



加藤博義

シャシー実験部 第3シャシー実験課
スカイライン チームドライバー



のローレル・ディーゼルにもレカロが取り付けてあった。だから、内装設計担当が持ち込んだ試作シートに容易なことではOKを出さなかったほどである。最終的にはシート設計担当者をGT-Rのサイドシートに乗せ、加藤は思い切り走り、担当者に理解してもらっている。

そうするとシート設計の方向は定まり、ついには空前のドライバーングシートが完成することになった。

「GT-Rで走るなら、あのシートがないと疲れる。そこまでシートはき上がっている」(加藤)

簡単には担当者の理解を得られない



ものについては、しばしば加藤の操るGT-Rのサイドシートに担当者を招待するという手が採られることになった。

「ほとんど脅迫みたいなものです」(川上技師)

アンチロックブレーキについても、当初のものは加藤の「あんなものはいらない」のひと言で片づけられた。それから、実験と設計の絶え間のないやり取りが続けられることになった。

ついには、ドライバー路面での200km/hからの制動感についてまで検討されるようになり、その結果低μ路での効き具合を含めて、振り出しに戻るようなことさえあった。

超高速のドライバー路面でのドライバーが求める制動感と、北海道での雪上でのコントロール性の両立を追求し、最後にはニユルブルクリンクでの極限的な限界走行下での評価をくり抜けば、最終的には加藤が「モノ凄い進歩」と驚くほどのレベルに到達していた。

E-TSは、当初はブルーバードに採用されているアテーサ・システムが

日本での予想スベックでは通用せず

シャシー開発の最大の試練の舞台は、ニユルブルクリンクであった。

88年9月から1カ月間、チームはニユルブルクリンクで走り込んだ。

「だいたい、国内専用モデルをニユルブルクリンクに持ち込んでテストするだけでも大変なものがあつた。実験部の7~8割の人間は、ニユルでまともに走って帰ってこれないといふようです。我々も薄々はきちんと走れないのではと思っていた」(川上技師)

チームは、シルビアのボディをまとったGT-R試作車とともに、ニユルブルクリンクに乗り込んだ。

果たしてクルマの各部は、次から次へと壊れたりトラブったりの連続であつた。

「ニユルでは、予想もできないような入力があつてきた」(川上技師)。加藤にとつてもニユルブルクリンクは初めてだったが、「とにかくサーキットからくるカルチャーショックは大きかった。感覚的についていけない。クルマが壊れても無理ないときえ思い、平然と走る他メーカーのクルマがうらやましく

思われたりした。コースの近くにガレージを借り、走つては徹夜で修理するという繰り返しだった。加藤はそうした場面ではメカニックの役割を担当し、クルマが走ることができるよう努めた。

走り初めておよそ2週間、GT-Rにもメドがついてきた。

「ニユルでは、日本で考えた予想スベックは通用しなかった。今まで見ていた領域を超えたところを体験し、確信が生まれてきた。その結果多くのものが変わっていった。ここまてやらなければならぬ、という思いもあつた」(川上技師)

アウトバーンでは、なんの問題もなかった。チームの上のしかかつてきたのは、ニユルブルクリンクの結果だけであつた。

改めて車体のサス・ハンションの支持剛性が検討され、アツパーアームの取り付けスパン拡大などが図られた。

E-TSやスーパーHICASのチューニングは、生産準備が行なわれる最後の最後の段階までテストが繰り返された。

この最後の一年のプロセスは、車速なりのインフォメーションをドライバーが感ずることができるとか、というテーマがメインになっていた。

スーパーHICASのチューニングによつては、250km/hでも鼻歌混じりで走ることのできるような仕上げも可能になっていたが、限界を超えるともはやドライバーのコントロールできる範囲ではない。ドライバーの限界コントロールのしやすさをテーマに、細かなチューニングが加えられていったのである。

「どうしてよいかわからないところからスタートして、走るのが怖いと思うような緊張したテストに明け暮れ、ようやく仕上がっていった。その反動か今はすっかり安心して、気が抜けたような状態になっています」(加藤)

メイク&トライを繰り返して 未知の領域を超えて走る

並はずれた性能にライバルなし

「我々の仕事は、シャシーの実験が専門で、とくにシャシーユニットの評価をするセクションですが、スカイラインに関してはあえて触れるように、走る性能について大いに口を出しました（川上慎吾技術師）」

シャシー実験部・第3シャシー実験課の川上は、商品本部でR32型スカイライン開発の企画が発表されるとほとんど同時に、シャシー設計部の飯嶋とコンビを組んで、スカイラインの走りのイメージ作りを行なった。

川上がシャシー実験部のなかでスカイライン担当となつたのは偶然といつてもよかつたが、もともと飯嶋とはP900活動を通して息の合ったコンビであった。

伊藤主管は、スカイラインGT-Rについては「凄いクルマを作りたい」という気持ちをあらわにしていた。

そこで、飯嶋、川上コンビはスカイライン開発のシナリオのなかで、GT-R（当時はまだGT-RXと呼ばれていた）は比類のないスーパースポーツモデルとしてのイメージを固めていった。すなわち、2台のスカイラインGT-SportタイプMはボルシエ9444

ただ、凄く速くて、しかもコントロールしやすいクルマ……。GT-Rのイメージは、その程度だった。むしろ、まったくイメージのつかめないところから、未だ見ぬ世界へと走り出していったのだ。

「ホを凌駕する運動性能をもつことが目標であったが、GT-Rについてはロードカーとしては世界中でも比較すべきライバルはなし、というほどの並はずれたクルマでなければならなかつた。

「我々はブジョー205GT16、アウディ・クワトロ・スポーツなどにも乗ってみましたが、もちろんGT-Rとはかなり違う。GT-Rはいつたい何を目標にして、何と比べたらよいのか、正直いつてわからなかつたのです。だから、せいせい凄く速くて、しかもコントロールできるクルマ、という程度のイメージしかもてなかつたのです」（川上技師）

その一方でそんなことをいつても、そこまてできるとは思っていなかったのも偽らない気持ちであったが、それが「ある時期から本気でやればできる」という確信をもつようになっていった。

シャシー実験部では、スカイラインを担当するテストドライバーをふたり起用した。2台、つまり2WD担当の松浦和利、4WDのGT-R担当の加藤博義であった。

いずれも日産自動車を代表するほどの、ズバ抜けたトライビング技術をもつドライバーであった。

加藤はいう。

「なぜボクがGT-Rの担当に選ばれたのか、わからない。ただ、個人的には4WD車が好きということくらいしか、理由は思い付かない。そしてGT-Rについては、好きなようにやってもよい、ということ引き受けたようなものでした」

加藤は、これまで330型セトリック、S30型フェアレディZ、ブルーバード、プレリール、C31型ローレルセフィーロ、C32型ローレル、STB（サスペンション・テスト・ヘッド）、E-TSユニット実験車などのテストドライバーを担当した経験をもつ。

川上は、GT-Rのイメージ作りの次の作業として、シャシー実験部として通常のように目標の数値化を行なつた。しかし、速さは世界一、限界のコントロール性を重視するといった部分以外、はつきりわからない部分は適当に推定して決めていた。

GT-Rは、それほど未知の領域のクルマだったのだ。そしてそれだからこそ、ドライバーを頼りにすべてを決めていく、というシステムが確立し得たのである。

加藤はいう。

「GT-Rについては、まったくクルマのイメージがなかつた。たとえばフェラーリ、たとえばアルビノ。どれもGT-Rとは違う。市販された現在でも、GT-Rには比較すべきクルマがないのです」

GT-Rの原形ともいえるランニングモデルが完成したのは、2WDモデルに遅れることおよそ9カ月、'86年の暮れのことであった。

ドライバーの評価が最優先される

テストは、まず東京・東村山のテストコースで開始され、現在の栃木テストコースに移つたのは'88年4月のことであつた。

れたテストの場は、東村山、栃木のテストコース、国内の各サーキット、そして西ドイツのニルフルクリンク・サーキット（旧コース、アウトバーンであったといえる）。

エンジン、シャシー、ブレーキなど基本部分の煮詰めからテストは始められた。

加藤の実感としては、「3000psのパワーがあり、とてつもなく速いクルマであり、ドライバーとしては怖いと思うほどのクルマだ」と思った。

このように、恐ろしいほどのポテンシャルをもつたクルマに、スーパーHICAS、E-TSなど、まったく過去に経験しなかつた、新しい電子制御技術が採用されることが激論の末に決定した。

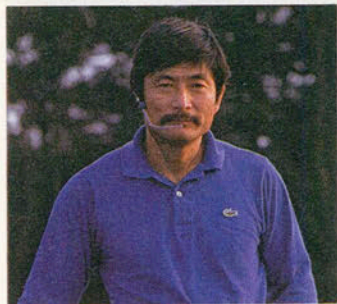
これを知ったとき、加藤は全面的に反対した。

「机の上で、考えられる問題は、ある程度つぶしてあり、モノになりそうだと思つた（川上技師）新しい技術であつたが、ドライバーの加藤はもともとハイテクを好まなかつたし、「クルマに乗せられてやる感じ」が何よりも嫌いだつたのだ。

したがって、新しい技術を現実のものとするためには、ドライバーがいつもの何倍も徹底的に走り込み、自らの感覚に合うレベルまでOKが出されることはなかつたのである。

スーパーHICASについては、「リヤが動いているのがわかるようなら負けたと思つた。まったく自然で、スーパーHICASを意識させないように仕上げていった（加藤）。





TEXT
津々見友彦

1.7倍のターボ係数を掛ける。この伝ていけば、2・6はレギュレーションでは4420ccの換算となる。だが、もし3となら5100cc換算となり、そのとき車重は80kgも増やさねばならない。これは大きなハンデだ。レーシングマシンのチューニングの初歩は、まず軽量化だ。重さは加速、減速、コーナリングすべてに悪影響を及ぼすからだ。つまり、2・6にとどめただけで、すでに80kgもの軽量化に成功したのと同じこととなったのだ。

このことからわかるように、GT-Rは明らかにモータースポーツでの活躍を狙った、レーシングマシンのヘリックカーなのである。

強力なエンジンパワーとくれば、次にはそのパワー、トルクをどのように路面に伝達させるかが問題だ。

GT-Rは、抜本的に有効な手段で効果的にトルクを無駄なく伝達する。そのために車重が多少重くなるのを覚悟で、4WDシステムを採用した。それも並の4WDではない。ATTESA E-TSと呼ばれるこのシステムはちょうど、ボルシエ959がそうしたようにフロント、リアのトルク配分を状況に応じて0...100から50...50まで自在に変化させるものだ。

これでわかるように、うれしいのはFR主体の4WDで、コンピュータがコントロールする最新のシステムを備える。

このように強力なトルクを4輪に分散させて、1輪当たりのトルク負担を

Gに凝縮された強烈ランを実感



スカイラインといえば、スポーツカーの代名詞となっているほどスポーツイメージが強いが、それはいずれもスカイライン・シリーズのなかでもっとも強力なバージョン、GT-Rがモータースポーツのなかにて築き上げた名声をよりどころにするものだ。

スカイラインGT-Rは日本のモータースポーツとともに生まれ、そして育ったマシンである。ツーリングカーレースで熾烈な闘いに勝ち抜き、そして連勝の名譽に輝いた勇者でもある。

その伝統を守るべく、ニューGT-Rはスカイライン・シリーズの期待を一身に背負って生まれてきたエリートマシン。それゆえに高性能でなければならず、そして辛いことに、モーターレーシングの世界で勝たねばならない宿命にあるのだ。

日本でもっとも高性能であらねばならないエリートマシンだけに、GT-Rはそれにふさわしいメカニズムで武装され、きらびやかなスヘックが並ぶ。その数字から、メカニズムから推察するやスーパーウエボンであることに違いない。そのウエボンの第一は、心臓部のエンジンにある。280psと従来の常識を打ち破る高出力エンジン、2・6ℓのRB26DETT型をフードの下に秘めるのだ。

エンジン容積は2・6ℓ。なんと後半端なキャパシティだが、これにはモータースポーツの世界で好成績を収めるべく発案された、スカイラインの頭脳ブレイの結果なのだ。

スカイラインGT-Rの当面の闘いの舞台は、グループAレースだ。年間生産台数5000台のホモロゲーションが必要なツーリングカーのレースは、グループAと呼ばれるクラスのマシンで闘われる。

レギュレーションにより、エンジン容積と車重とはリンクしていて、大排気量ではパワフルで有利だが、その代わり規定の車重が重い。

ご承知のように、ターボエンジンは

GT R DRIVING IMPRESSION



あくまでナチュラ なハンドリング特性

GT-Rが履くタイヤはポテンザR E71、225/50R15とさすがにワイドトレッドなもの。路面の表面のザラ

小さくさせた。
そのタイヤの接地性を高めるサスヘンションは、日産得意のマルチリンクを4輪に用いた4輪独立懸架だ。常に適正なキャンバール角を保ち、フロントタイヤのグリップを確保。リヤタイヤはさらにスーパーHICASが組み合わされ、スムーズなコーナリングを約束する、高度なメカニクスが隠されている。

ツキはよく吸収され、乗り心地は基本的にマイルドだ。しかし、アブソルバーがハーダーなセッティングとなっていて、凹凸ではやはり「ドン」と固めの衝撃が入るのは否めない。がこの種のスポーティカーとしては、乗り心地はよい部類に属する。

ステアリングは、非常にナチュラなバウステ。ワインディングでのスポーティな走りでも、まったく違和感はない。ロックtoロックは2.5回転とシャープな設定。だが、高速道路での直進中にレーンチェンジを試みても、小さく切り出した舵角では過度にダルな応答で、ナチュラな味付けて高速クルージングも不満はない。

それに、ダウンフォースも十分に与えられていて、テストコースでの180km/hの高速クルージングでもピタリと落ち着いた走り。

高速でのレーンチェンジも、じつに安心感がある。ステアリングの切り出しにリニアに感じ、素直に回頭が始まる。決して唐突に切り込まないので安心。そして、最大Gがかかり始めるころからスーパーHICASが働き、リヤタイヤはしっかりと踏ん張り始める。ワインディングに入ると、ますますGT-Rの真価が発揮される。

4WDでありながら、電子制御のスーパーなトルクスプリットシステム、ATTESA E-TSがまるでFRのような走りを与えてくれるからだ。通常はFRだが、リヤタイヤがトルクを吸収し切れなくなると、フロントにトルクが分配される。

これがGT-Rの操縦性のよさの秘密だ。フロントタイヤはあくまでコーナリングの際の軸として頑張らせ、ストレートに入ってから初めてトルクを与える。

実際にタイトコーナーにアプローチし、ステアリングを切り出すとスムーズに予定ラインに進入できる。マルチリンクのフロントサスは、キャンバー剛性が非常に高くグリップ力が高いの

が特徴だ。それだけにフロントのトレース性はよい。コーナリングGが少しでも出始めたら、スロットルを踏み込んでパワーオンできるのがGT-Rの特徴だ。通常のコンベンショナルな4WD車では、ここでパワーオンするとフロントタイヤにトルクがかかり、アングラー傾向へ流れ出すのだが、GT-Rは違う。セカンドギヤでフルスロットルにすると、テールがスルーツとスライドを始めてくれるのだ。しかもそれは、じつにスムーズ。決して唐突なスライドではない。緩慢にスルーツと流れ出すので驚かないし、スロットルコントロールでスライド量は自在にアジャストできる。これもサス、スーパーHICAS、それにデフに仕込まれたトルク感応タイプのメカニカルなLSDが効いているおかげだ。

このドリフト中にフルスロットルにしてもクルマは暴れにくい。リヤタイヤのホイールスピニングが大きくなりすぎると、コンピュータがフロントタイヤにトルクを逃がすからだ。実際、フロントタイヤのトルク計を見ていると、コーナー出口ではわずかに針が振れ、トルクを移しているのが確認できる。

タイトコーナー出口を小さく当てるカウンターステアでドリフトしながら抜け出すのは、非常に気持ちのよいスポーツだ。一見、むずかしそうなこのドリフト走行も、セカンドギヤの範囲ならGT-Rは誰にでも気軽に演じてみせてくれる。

コーナーの脱出が速いだけにスピードも乗る。次のコーナー入り口ではフルブレーキングが求められるが、そのブレーキの効きがまた素晴らしい。ペダルタッチもしっかりと感があり好感がもてる。4ピストンのアルミ合金製キャリパーと、まるでレーシングマシンのような穴開きのベンチレーテッドディスクが、じつに強力な制動力を発揮。さらに、高い減速Gで作動するアンチロック機構の4WASも組み合わせられている。ブレーキで操縦性を弱オー

スーパーな仕上がり 伝統のストレート6

GT-Rの誇りに賭けて、速く走らねばならない。その名譽を担って開発されたバウユニットこそ、RB26DET型である。ストレート6の伝統のなかに、ハイメカニクスが詰め込まれたスーパーなエンジンである。

6気筒シリンダーにDOHC、4バルブの高性能なヘッドがマウントされたエンジン外観もじつに美しい。カムカバーにはえくりが入られ、意味あり気なデザイン。ダイレクトイグニッションとメンテナンスフリーのプラグは、完全にカムカバーの下に隠されずつきりとしている。

電子制御のインジェクション、EGTでコントロールされるキャブレション。ビックアップのよい小径のツインターボ。当然ながら、インタークーラーを経由してホットな圧搾空気は十分冷却され容積を小さくし、たくさんの酸素をシリンダーに送り込む。このインタークーラーは大型化され、フロントのラジエーターマスク後部に配されている。グローバルマシンでは、原型のサイズと位置を保たねばならないので、元となるクルマがこのような効率のよいインタークーラーをもっているのは有利なのだ。

ターボチャージャーは、タービンローターにセラミックを使用した軽量なもの。これもターボラグを小さく、レスポンスを高める仕掛けのひとつだ。ツインに装備されているターボチャージャーは、前から1、2、3番のエキゾーストに1個、4、5、6番のエキゾーストにさらにもう1個が結合されビックアップを高める。

スロットルバルブも手の込んだものだ。通常、このバルブは1個で、それもシリンダーヘッドからかなり離れた







ところが位置する。スロットルバルブが遠いと、ダクトやマニホールドの間が大きくなり、スロットルバルブの閉閉のレスポンスがその分遅れる。R B 26 D E T 型では、その遅れをなくすためにスロットルバルブは、ヘッド間近のところに6連のものが与えられレスポンスを高めている。

高性能を目指すために各所に細かな配慮がされているが、エキゾーストバルブもそのひとつだ。ターボエンジンでは排気バルブが熱的につらくなる。その冷却効果を高めるために、金属ナトリウムをバルブのステムに封入した中空エキゾーストバルブが採用されているが、まるでレーシングエンジン並

みの仕様だ。

これだけのメカニズムが生み出すパワーは、8・5の圧縮比と750mmHgのブースト圧で280ps/6800rpm、36・0kg/m/4400rpmという強力なもの。新生GT-Rにふさわしい動力性能である。

この強力きわまる動力性能は、どの程度の威力を発揮するものだろうか。ゼロヨンでその真価を見極めよう。スポーティカーとして、とくに重くないクラッチを踏み込み一速にシフト。エンジン回転を高めて一気にクラッチミート。ギョーツとリヤタイヤが一瞬スキール音を発するが、すぐにスリッパは収まりトスとはかりの衝撃で急発進する。これはウエット路面でも同様だ。ほとんどスリップなしでスタートしてくれた。4WD、ATTESA E-TSの威力だ。36・0kg/mものトルクも完全に吸収している。

ボディ、シャーシに隠された速さの秘密

日本最速を目指すGT-Rはボディ、シャーシ、エンジンにそれぞれ速さの秘密が隠されている。

まず、ボディスタイリング。特徴的なのは、フロントに装備された大型のスポイラーだ。バンパー一体型のPP樹脂製のそれは、空力的にフロント部分の大きなダウンフォースの発生と、ボディ下面への空気の流れを遮断しCd値を高める。大きく開かれた開口部は、高出力となったエンジンのそれに見合うだけのクーリングを行なうためだが、それはかりではなく大型化されたインテークラーを十分に冷却するためにも必要なスペースなのだ。

このボディに迫力を増しているのが両サイドにあるリスタワーフェンダー。大きくまろやかに膨らんだカーブは美しく、GT-Rの造形のキーポイントにもなっているものだ。その材質は軽量化のために、なんとアルミで打ち出されたもの。このフェンダーのおかげでリヤ同様、1480mmと20mmものワイドなトレッドが可能となり、これでコーナリング性能が高まっている。

強力なエンジンRB 26 D E T 型を隠すのが、なめらかな曲線をみせるエンジンフード。ただし、これもライトウエイト化のためにアルミで整形されている。ボディサイドには、サイドステップが付けられている。ルックスもさることながら、空力的に横からの下面への干渉の防止、リヤタイヤへの干渉を少なくするための空力パーツだ。

そして、その空力装置はリヤエンドにハイマウントされた、ウイングタイプのスポイラーで仕上げは完成する。大型化されたスポイラーは、フロントにバランスしたダウンフォースで、高速コーナリングでのスタビリティを高めるものだ。

室内に入ってみよう。GT-Rの魅力のひとつは、精悍なコックピットだ。

まず目に付くのは、スバルタンなデザインのバケットシート。グループAマシンのレーシングバケットと見まがうばかりのスポーティなものだ。座り込むと、硬めのパッドでこれがじつに気持ちいい。身体が正しい姿勢に保持されるからだ。シート、バックレスト部分ともに身体によくフィットし、人間工学的にもよくできたシートだ。とくに肩の部分でホールドするのは、ハイコーナリングのときには身体が揺れずありがたい。少々不満なのは、ハイトコントロールがなく、私にはやや低く感じられたくらいだ。

ホイールは370φの3本スポークのレザードが、グリッパ部分が縦長形状でこれがなかなか手に馴染むのだ。しかも、メーターが見やすくなるよう、スポークがデザインされている。

そのメーターは大型のアナログタイプ。他のスカイライン・シリーズと基本的には変わりのないものの、よく見ると微妙に異なる。

正面右にあるタコメーターは、マキシマムが10000rpmまで刻まれ、エンジン的高性能ふりがうかがえる。しかも、真上に最高出力の6800rpmあたりが位置するように表示がデザインされているのだ。スピードメーターも120km/hが真上に置かれ、レーシングマシンがレッドゾーンを見やすくすると同じハートで描かれて、これでムードはますます盛り上がる。

その他、水温、燃料、油圧など見慣れたメーターがあるが、珍しいのは左上にあるフロントタイヤトルク計だ。フロントにトルクがデリバリーされるたびに、このトルク計がそれを表示する。センターコンソールには新たに電圧、油温、ブースト圧計が追加され、スポーティさを醸し出す。

5速MTのシフトノブは、これもレザー巻きでタッチもよい。シフトフィールもスムーズで不満はない。

これらのきめ細かいスハックが、「羊の皮を被った狼」の秘密だ。

ちぎり。ボルシエをもぶつちぎるクルマでなければなりません。走りのイメージ作り……の頂点としてのタイプM……究極のスポーツカーとしてのGTR、そして極論すればエンジンにイシャーシとすることこそが、R32型スカイラインのイシャーシ開発のシナリオであった。

メカじゃない、走りを作るんだ!!

GTRのイシャーシ開発でいえば、2・6と、280psという高性能エンジンに対応した、限界のコントロール性を得るためにマルチリンクサスペンション、高性能ブレーキ、E-TSなど、GTRにふさわしい、しかも必然のデバイスが積極的に導入されることになった。

とくにE-TSは、当面はスカイラインのための専用ユニットであり、採用に当たっては大きな議論になった。グループAレース仕様で600psを目標とするGTRは、果たしてワイドなスリットタイヤでトルクをすべて吸収できるのか。

それと同時に、レース仕様ではボディの軽量化は徹底して行なわれるため、通常の2WDでは100kgものバラストを積載しなければならぬことがわかった。であるならば、600psのトルクをより確実にトラクションとして得るために、4WDとするほうが得策ではないのか。

「4WDシステムについても、パートタイム、ファールガン・タイプなどあ



飯嶋嘉隆

前・シャシー設計部 第1シャシー設計課
スカイライン 担当技師
現・モータースポーツ車両開発センター
グループC 担当技師

らゆる形式を検討したが、中央研究所で開発していたE-TSがよく曲がるとまり走りの追求のうえで欠かせないことがわかったのです。ただし、生産移行を前提として検討すると、油圧多板クラッチの耐久性を高めるなど、多くの未知の問題があり、これらを徹底的につぶすのに骨を折ったわけです」

「サスペンションについては、900の過程で十分すぎるほどの検討をしていました。まず最初にリヤマルチリンクをもとにし、次にフロントについては、ストラット、コンベンションナルダブルウィッシュボーン、ハイマウントダブルウィッシュボーン、マルチリンクタイプについて、シャシー設計部内の3チームでコンペをやっていました。このなかから高性能ユニットとして、フロントマルチリンクを選び出したわけ、最初から自信はあったのです」

「HICASについては、さまざまな議論のなかから何タイプかをトライし、結局もっとも新しいスーパーHICASを選びました」

このようなユニット開発と運動して、徹底したドライバ主体の実験が行なわれ、テストドライバとシャシー設計部とのインターフェイスとなったのが、シャシー実験部の川上慎吾であった。

「とにかく、ドライバの意志に忠実に、という前提のもとにボクと川上が中心となって、クルマとヒトのやり取りをひとつずつ確認していきました」

「こうしたなかで、イシャーシのハード

ウェアを作る以上は走りを作っているのだという実感が出てきたのです。そしてストラット、セミトレーリングアームという形式で、あの走りを作っているボルシエの偉さもわかってきたのです」

こうした現由で「出てこい、ボルシエ」のスピーカーは、拜啓、ボルシエに改められることになった。それだけ敬意を込めたわけである。ただし、ボルシエのもたざるウエボン、E-TSとスーパーHICASをGTRが装備することによって、ボルシエを超えられるかもしれない、という予感や期待もすずであった。

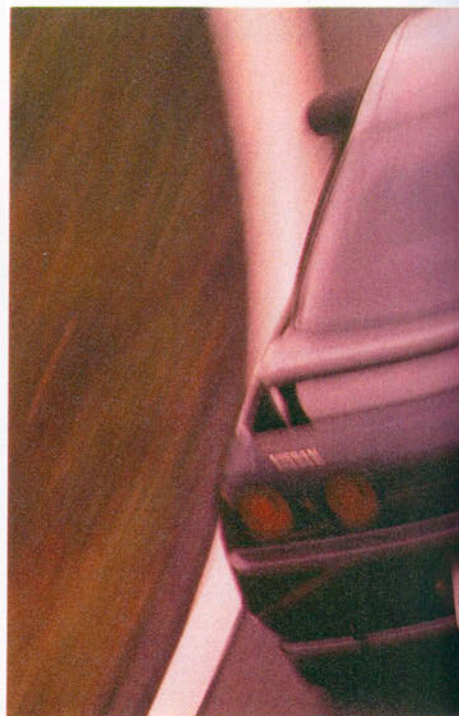
ニルブルクリンクで8分20秒11

飯嶋や川上が中心となって作り上げた「スカイラインの走りのイメージ」や、これをもっと具体化した「走りの場面」は、開発部署の連絡会議である900連絡会では繰り返され、徹底された。当初あつた異論もしだいに統一され、商品本部の代表である田口浩がやり込められることもなくなり、ついには開発スタッフの誰に聞いても、金太郎船のようにスカイラインの走りのイメージは同じ、というところまでなつていった。

「それが、従来なかつたものまで徹底する」という基本姿勢となり、あらゆる部署を走りの場面に引きずり出すことになりました」

従来なかつたものとは、通常領域から限界領域まで突き詰める、ということである。

日本の道路での走り、スピードリミッターが作動する180km/hまでの走り、というような枠を一切取り払って、250km/hに達する最高速領域の走りまで突き詰めなければ、到底納得が得られない状況になつていった。「もうはつきりいって、実験部隊は命賭けてした。しかし、そこまでやつてくれた。最初は当然さまざまな部署が



ら、なんでそこまでやらなければならぬのか、誰かそれをわかってくれるのか、という意見も少なくなつたのですが、しだいに合意ができて、ドライバがそこまでやると誰も何もいわなくなつてきました」

従来、厳然として社内にあつた日本の速度域という了解事項をはるかに超え、走りにかかわるフィロソフィーをスタッフが共有するようになってきたのである。

第一車両実験部の渡邊三は、自動車雑誌の言葉での評価をイメージに重ね合わせ、商品本部の田口浩はイメージの具体化として筑波サーキットの目標ラップタイムを決め、高速道路のサービスエリアで若者の注目度が高いということも目標に付け加えた。そして、伊藤主管は走りの復活に情熱を注ぎ、必要なものに予算を割く、という理解を常に示していた。

このような認識があつたからこそ、それぞれが自分たちのテリトリーをはみ出して、たとえばシャシー実験部がエンジンや内装にまで口をはさむようになっていった。

「しかし、限界領域で高めておくと、一般領域でもいいね、ということもわかつてきたのです。もちろん速さだけではなく、あくまでもヒトとクルマの

やり取りにおいて。こうしたところからドライバ寄りのフィロソフィー、たとえばステアリングインフォメーションという発想が生まれてきたのでした。

そのときの車速60km/hなりのインフォメーション、250km/hなりのインフォメーションがドライバに伝えられなければならない、そのつながりは穏やかで、ドライバにとって自然でなければならない。だから結局、我々はマルチリンクやスーパーHICASやE-TSを開発したのではなく、走りを作ってきたといつてもいいのです」

89年9月、西ドイツ、ニルブルクリンク・サーキットで行なわれたGTRの試乗会で、ラップタイム11分20秒11という、市販乗用車世界一のレコードが樹立された。

「正直いって、自分たちでも驚いています。しかし、設計というのはダイヤモンドの原石を捜し出すことであつて、この原石を削り、磨くのは走りのイメージとドライバを頼りにした、時間のかかる作業でした。自分たちは目標を作り、そこにたどり着けるようにマネジメントした。このGTRの走りは、偶然ではない。明らかに我々が狙つたものであつたのです」

走りのイメージを追求した最新テクノロジーへの挑戦

「ボルシェを凌駕せよ!」開発指令に集合したスキルフルな男たちの挑戦。GT-Rは最速で走り抜けた。たスタッフたちのベクトルが同調したとき、ニユルフルクルクをGT-Rは最速で走り抜けた。

走りを感じさせるイメージの追求

R32型スカイラインの開発が正式にスタートを切ったのは、1985年夏の頃であった。第2商品本部の伊藤修令主管、田口浩主担というコンビで開発を推進していくことになった。

伊藤主管は、旧プリンス自動車に入社し、歴代のスカイライン・シリーズのサス、エンジン設計を担当するなどスカイラインとかかわりの深い経歴をもつ。かつてのS54型のスカイライン（スカイラインGTの原形モデル）やスカイライン・グループが開発を担当したグループアレーシングカー、R381のサス、エンジンにまつわる思い出は、今でも忘れられないという。

それだけに、伊藤主管のニュー・スカイライン・シリーズの開発に対する思い入れはたまたまぬものがあった。伊藤主管だけではなかった。今から思えば偶然なのか、あるいは見えない意志によるものか、R32型スカイラインの開発スタッフは、スカイラインというクルマに対する格別な感情をもった、尋常ではないメンバーが選び出されていたのだ。

そのひとり、飯嶋嘉隆は管裕保率いるシャシー設計部・第1シャシー設計課にあってスカイライン担当員となった。元来、スポーツカーやスカイラインというクルマに一家言もっていたのであるが、スカイライン担当となったのは偶然のはずである。

飯嶋はスカイライン担当に選ばれ、シャシー設計の取りまとめをする任務をもっていたが、商品本部からのスカイライン開発の企画が提示されるとほとんど同時に、シャシー実験部の川上慎吾技師とともに、ほとんど自主的に「スカイラインの走りのイメージ作り」をも担当することになった。

飯嶋はい。

「次期スカイラインのシャシー開発に

関しては、我々としても密かに期するものがありました。スカイラインというクルマのイメージは、ある意味では日産のイメージより高い。ところが、そのスカイラインはモデルごとに本来のイメージを失っていたように思われました」

「スカイラインは走りを忘れてはならないのではないのか。S54B型のレースシーンを、S20型エンジンのパフォーマンスを忘れてはスカイラインではなくなってしまう。スカイラインはその部分を切っても走りであり、乗る前から走りを感じさせなければならぬのです」

飯嶋自身、学生時代にGC10型スカイラインのステアリングを握っていたこともあり、開発スタッフである以前にスカイラインにのめり込んだ人間であったのだ。

飯嶋、川上によるスカイラインのイメージ作りの背景には、車両の走りのイメージをスタッフもたなければシャシーの開発はできないのだ、という認識があった。

開発指令「出たい、ボルシェノ」

シャシー設計部では、折しもP901活動のたた中にあつた。プロジェクト901とは、'90年までに日産車のシャシー全般の性能を、世界一のレベルに引き上げようという、明快な目標を掲げた運動であつた。このP901とスカイラインの走りのイメージをオーバードラップさせれば、少なくともシャシーの走りの性能が世界一のレベルでなければならなかつたのは当然であるが、ではこのテーマをどのように具体化するか。

それが走りのイメージ作りであつた。「走りがよいといわれているクルマ、たとえばBMW・M3、ベンツ190

GT-R復活に賭けた。

E2・3・16、ゴルフGTI、ボルシエ944ターボなどを集めて乗り比べ、イメージや走りの場面を決めていきま

した」

「最初はヘンツかな、と思っていたが、ドライビングの楽しさという点で今一步の感があり、M3は軽すぎる。試しに乗ってみたボルシエ959は曲がり

にくく、我々のイメージと違う。そして、結局ボルシエ944ターボを目標にすることにしました」

「ただし、ボルシエ944のいいところを学ぶということで、このクルマの欠点をいえはきりがなかつた」

R32型スカイラインのシャシー性能走りの目標はかくしてボルシエ944ターボとなり、後に「出てこい、ボルシエノ」という過激なスローガンが開発チームの合言葉になった。

「なぜ走りのイメージ作りにこだわつたのか。スカイラインに限らず、開発にかかわる人にはいろいろな思いがある。そうした各セクションの思いや、熱意が高しとクルマはバラバラになりやすいのです。走りのイメージをはつきりさせることによってスタッフのベクトルを合わせ、全員がひとつの方向に向かつて力を注ぐことができるの

です」

スカイラインのイメージを代表する車種がGT-SとタイプMであつた。それだからこそタイプMに徹底的にこだわりの、このクルマで世界一の運動性能を達成し、ボルシエ944ターボを凌駕することを目標としたのだ。

「つまり、2とシリーズの頂点をヒカピカに磨き上げることが、まず重要だったのです。GT-Rの企画は商品本部に早い時期から構想があつたようですが、タイプMのはるかに高い領域にGT-Rを位置付けました。これは当然皆がやりたがっていたことだった、結果的にはほとんど未知の領域に入り、これがすべてのレベルを引き上げていくことにつながつたのです」

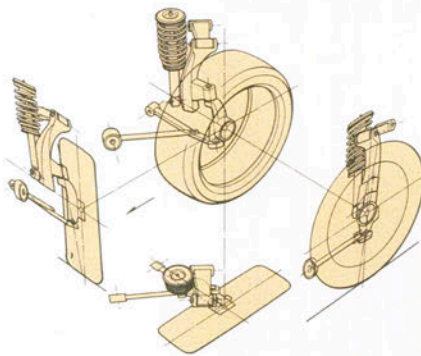
「もちろんGT-Rの根つこの部分はグループAレースということですが、そのためのホモロゲーションモデルではない。ロードカーとして、究極の性能をもつスポーツカーとすることになったのです。つまり、レースモデルであることはもちろん、ロードカーとしても世界でトップレベルの運動性能をもち、サーキットだけでなく、一般路でも速さや楽しさを満喫でき、箱根のようなワインディングロードではぶつ



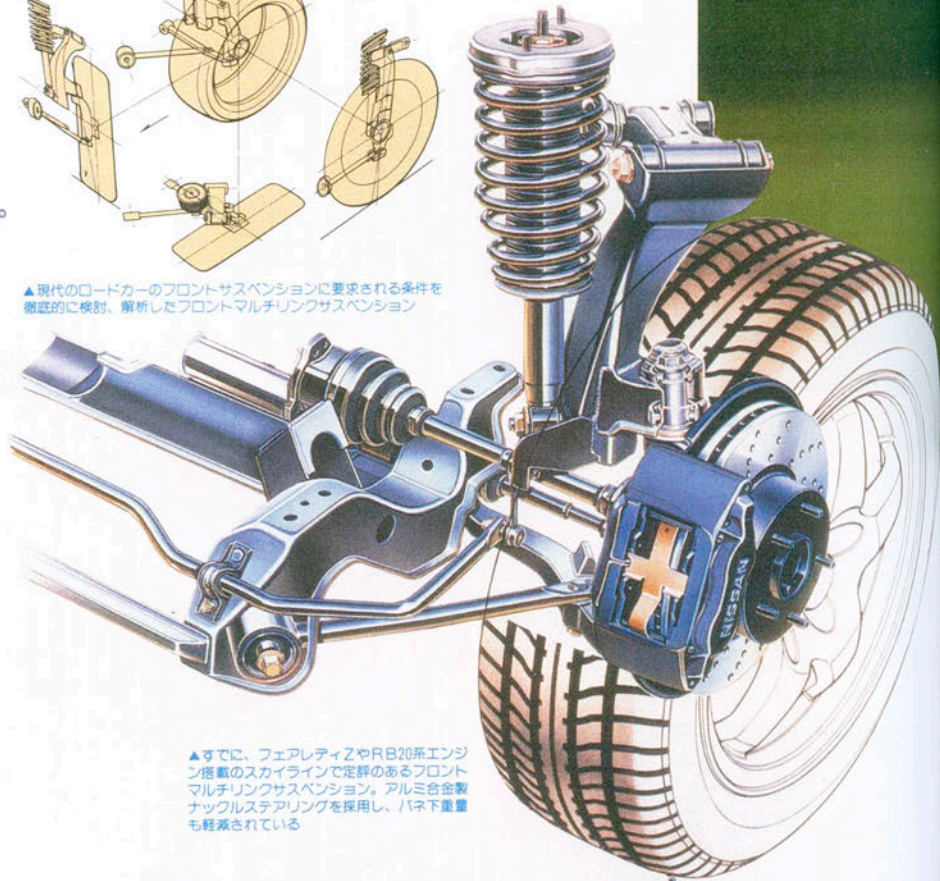
強烈スポーツテイストに 昂る

新スカイラインGT-Rに秘められた超強
カパワーが、最新メカニズムに支えられて大
地を駆る。異次元の走りに秘められた新4W
D&Sサスペンションシステムの勝利の証明だ。

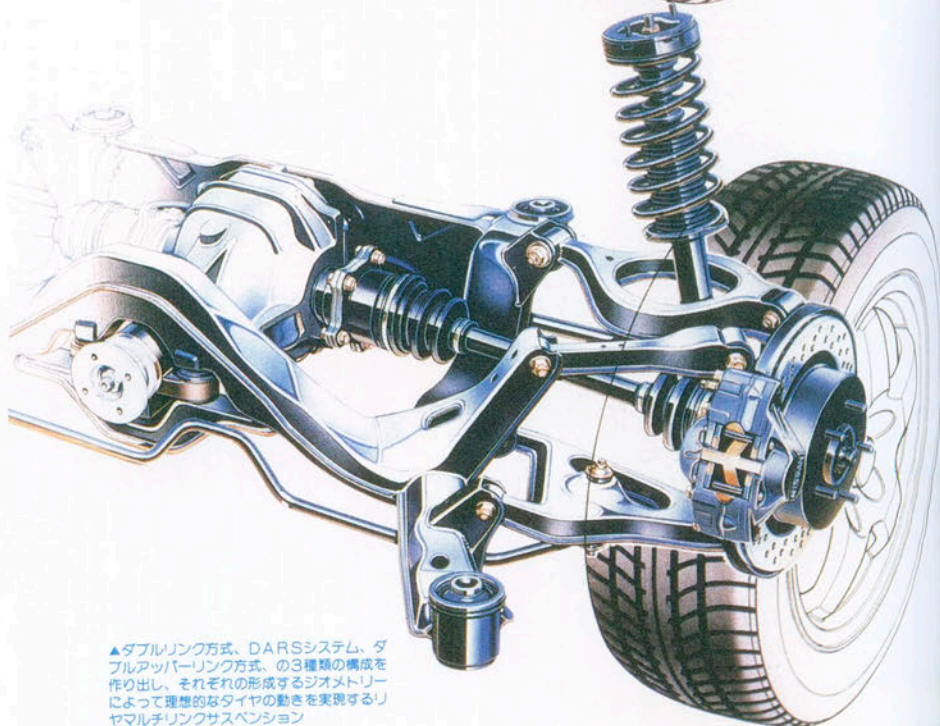
CHASSIS



▲現代のロードカーのフロントサスペンションに要求される条件を徹底的に検討、解析したフロントマルチリンクサスペンション



▲すでに、フェアレディZやRB20系エンジン搭載のスカイラインで定評のあるフロントマルチリンクサスペンション。アルミ合金製ナックルステアリングを採用し、バネ下重量も軽減されている



▲ダブルリンク方式、DARSシステム、ダブルアッパーリンク方式、の3種類の構成を作り出し、それぞれの形成するジオメトリーによって理想的なタイヤの動きを実現するリヤマルチリンクサスペンション

●フロントサスペンション

| 項目 | | エンジン型式 | RB26DET |
|--------------------|--------------------|--------|--------------|
| サスペンション形式 | | | マルチリンク式独立懸架 |
| ホイールタイム (空車時) | トーイン (mm) | | 1 ± 1 |
| | キャンバー (度) | | -0°55' ± 45' |
| | キャスター (度) | | 3°40' ± 45' |
| | キングピン傾斜角 (度) | | 15°25' ± 45' |
| | サイドスリップ量 (参考) | | (-5 - 5) |
| シアブロッケット | 減衰力 (kg) (0.3m/s時) | 伸び側 | 178 |
| | | 縮み側 | 51 |
| コイルスプリング | バネ定数 (kg/mm) | | 2.4 |
| | 自由長 右/左 (mm) | | 405 |
| | コイル平均径 (mm) | | φ110(下側φ80) |
| | 線径 (mm) | | φ12.3 |
| | 有効巻数 | | 7.92 |
| テンションロッド外径 (mm) | | φ20 | |
| スタビライザー外径(中空) (mm) | | φ20 | |

●リヤサスペンション

| 項目 | | エンジン型式 | RB26DET |
|--------------------|--------------------|--------|--------------|
| サスペンション形式 | | | マルチリンク式独立懸架 |
| ホイールタイム (空車時) | トーイン (mm) | | 2 ± 2 |
| | キャンバー (度) | | -1°05' ± 30' |
| | サイドスリップ量 (参考) | | -5 - 5 |
| シアブロッケット | 減衰力 (kg) (0.3m/s時) | 伸び側 | 113 |
| | | 縮み側 | 41 |
| コイルスプリング | バネ定数 (kg/mm) | | 2.7 |
| | 自由長 (mm) | | 345 |
| | コイル平均径 (mm) | | φ100(下側φ90) |
| | 線径 (mm) | | φ11.8 |
| | 有効巻数 | | 7.29 |
| スタビライザー外径(中空) (mm) | | φ25.4 | |

最新メカが強大。パワーを路面に伝達



バンピーな路面を前提に新開発されたマルチリンクサス

サスヘンションというハードウェアの役割は、走行中のクルマのタイヤをきちんと路面に接地させるといふことに尽きる。つまり、クルマにどのような運動特性を与えるかということ、サスヘンションは密接な関係をもっているのである。

しかし、本質は見失われやすく、部品設計としての作業に埋没しやすい。スカイラインの開発チームは、まず最初に走りのイメージを決め、ユニット設計はイメージどおりの走りを実現するための手段としてしっかりと位置付けられた。

スカイラインの4輪マルチリンクサスヘンション開発の原点となったのは、走行中のタイヤ、すなわちサスヘンションにかかる力を厳密に突き詰めるところから始まっている。

つまり、クルマの動きやタイヤに発生する力をどれだけ詳細に分析できるか、そしてそれらの力をどれほど正確にサスヘンションで対応させるか、ということである。

ベーシックな高性能サスヘンションを開発するためにシャシー設計部は、評価の高い他メーカーのクルマのサスヘンションを細かく検討し、その一方で要求される性能が得られるようなサスヘンション形式を求めて、部内でコンパティションを実施。

このようなプロセスのなかから、各タイプのサスヘンションの利害得失がしだいに浮かび上がってきた。

フロントサスヘンションでいえば、ストラット、コンベンショナルダブルウィッシュボーン、ハイマウントダブルウィッシュボーン、マルチリンクタイプの4種が競作されたが、結論からいえばフロント、リヤともにマルチリ

ンクタイプに決定されている。

GT-Rのセッティングとしては、4WDシステムとのマッチング、ワイドなタイヤの接地面をいかなる状況でも使い切れるようなジオメトリーと、バネ/ダンパー/スタビライザーのチューニングが行なわれている。

フロントサスヘンションのアライメントは、キャンバー角がほんのわずかにネガティブで、キャスター角は3度40分、キングピン傾斜角15度30分。フロントの舵角応答性を重視した設定である一方、ツイストアップパーリンクによる特性を生かして、転舵時のキャンバー変化特性を得ている。

リヤもマルチリンクタイプを採用。フラットライドを実現するために強いアンチダイブ、アンチスクワット特性を与えている。

バネ/ダンパー/スタビライザーのセッティングは、シャシー設計部で範囲を決め、シャシー実験部でテストして決めるという形であるが、ニルブルグクリンクでのテストも通してほぼ狙いどおりのセッティングになっている。

フロントスプリングは2・4kg/mm、リヤが2・7kg/mmと、スーパースポーツモデルとしては異例なほどソフト。スタビライザーも2モデルより細く、ストロークとダンピングを積極的に利用した設定といえる。

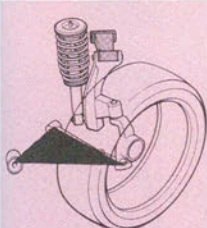
ただし、ブッシュ類はGT-R専用に剛性を高めてある。

バネ/ダンパーの設定は、サーキットなどフラットな路面ではなく、箱根のワインディングロードや、限りなく一般道路に近いニルブルクリンクのバンピーな路面を前提に、タイヤの性能をフルに引き出すという、ロードホールディング重視である。

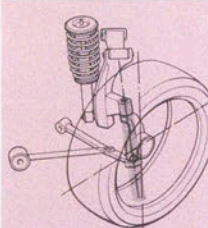
そのためロール角も、決して少ないほうではないが、コーナリング時にも十分に内輪に荷重を残し、コーナリングフォースやトラクションを確保しようというわけである。

その意味で、GT-Rはレースのための、ヘースモデルというだけではなく、従来の常識を破るほどのロードカーとして傑出したスポーツ性能が与えられていることが理解できよう。

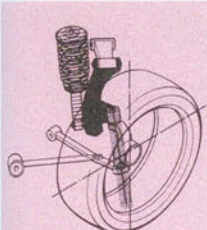
フロントマルチリンクサスヘンションの機能



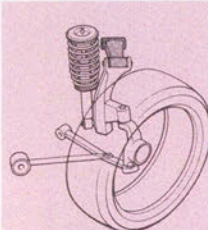
対地キャンバーの適性化、アライメント剛性の向上につながるアップパーリンクハイマウントダブルリンクも実現される



理想的なステアリングアクシス配置となり、キャスターレール、スクラブ半径、キャスター角の適性化が図れる

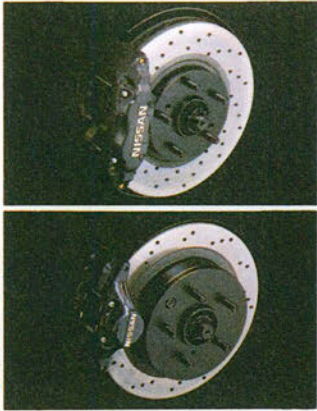


理想的なステアリングアクシス、アップパーリンクを結ぶ、このサービリングがマルチリンクの世界へといざなう

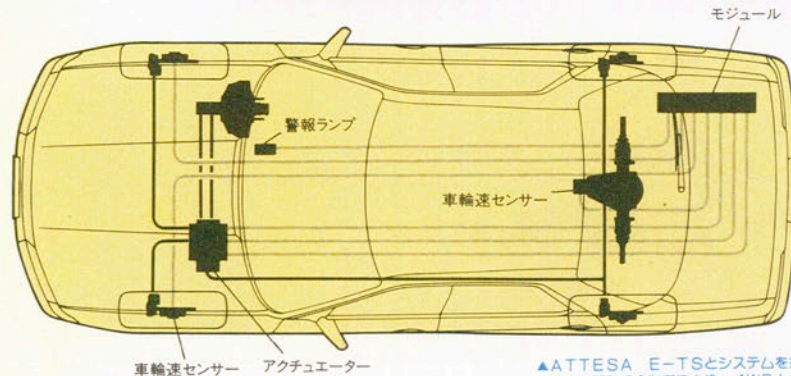


ツイステッドアップパーアームを採用。直進性および撥脱性を向上させ、しかもフラットライドの実現も果たしている

CHASSIS



上のフロント、下のリヤとも、ディスクローターの駆動部には耐フェード性を向上させるため、ピンホールを設定した、ターボフィン型ベンチレーテッドディスクローターを採用。RB26DET型の強烈なパワーを確実に制動し、GTRならではの信頼感を誇る



は、最大1度（ストロークでは3mm）。パワーシリンダー内に設けられたセンタリングスプリングは、GTRでは大幅に強化されている。

このシステムには、コンピュータによる自己診断機能も与えられている。スーパーHICASの採用により、

制動力抜群の新開発ブレーキシステム

スカイラインGTRの走りのイメージは、最初はハイウェイやワインディングロードを舞台として形作られた。このような場面を思いのままに走るためには、加速する、曲がるという基本性能に加えて止まる性能、つまりブレーキ性能が重視されることは当然のことである。

スカイラインの開発スタッフは、ブレーキ性能についても並はずれた執念を燃やし、驚くほどキャパシティの高い

▲ATTESA E-TSとシステムを共用する制動統合制御により、4WDとのマッチングも最適化された4WAS。ハードな走行にも十分対応してくれる

| 項目 | | エンジン仕様 | RB26DET |
|-----------|---------------------|--------------|-----------------------------|
| フロント | 型式 | | OPZ25VR |
| | ディスク外径/厚さ (mm) | | φ296/32(ピンホール付き) |
| | パッド寸法(長×幅×厚) (mm) | | 116×50×10 |
| | シリンダー内径 (mm) | | φ40.4×2 |
| リア | パッド材質 | | AP50H |
| | 型式 | | OPZ11VB |
| | ディスク外径/厚さ (mm) | | φ297×18 |
| | パッド寸法(長×幅×厚) (mm) | | 71.8×36.5×11.5 |
| ブレーキ | シリンダー内径 (mm) | | φ38.1 |
| | パッド材質 | | AP50 |
| | 型式 | | DS17HD |
| | ドラム内径 (mm) | | φ172 |
| パブリシキング | ライニング寸法(長×幅×厚) (mm) | | 154.1×25.0×3.0 |
| | ライニング材質 | | AKD20I |
| | ライニングすき間調整方法 | | マニュアルアジャスター |
| マスターシリンダー | シリンダー内径 (mm) | | φ25.4 |
| 倍力調整 | 型式 | | M215T(JKC) |
| | ブラスター | ダイヤフラム径 (mm) | φ205+230 |
| 後制動装置 | 型式 | | プロポーションングバルブ(マスターシリンダー一体型) |
| | スプリットポイント (kg/cm) | | 20 |
| | レデュシングレシオ | | 0.4 |
| 使用 | ブレーキ液 | | ニッサンブレーキフルード NR-3 (No.2500) |

▲ATTESA E-TSがそうであるように、アンチロックブレーキシステムもスポーツ性をスポイルしないようなチューニングが、重要な開発テーマになっていた。

つまり、雪上、氷上など低μ路でのアンチロック性とコントロール性の確

しかも、E-TSがそうであるように、アンチロックブレーキシステムもスポーツ性をスポイルしないようなチューニングが、重要な開発テーマになっていた。

つまり、雪上、氷上など低μ路でのアンチロック性とコントロール性の確

いブレーキシステムを作り上げた。スカイラインのブレーキの特徴は、アンチロックブレーキシステムを前提として開発されたことを、まず第一にあげなければならぬ。

E-TSシステムと共用の車輪速センサーを使用したアンチロックシステムを備えており、制御コンピュータは相互通信する仕組みである。いい換えればGTRは、駆動力制御(E-TS)と制動力制御(アンチロックブレーキ)の両方を実現しており、これは世界の最先端に位置する技術なのである。

しかも、E-TSがそうであるように、アンチロックブレーキシステムもスポーツ性をスポイルしないようなチューニングが、重要な開発テーマになっていた。

つまり、雪上、氷上など低μ路でのアンチロック性とコントロール性の確

保は当然として、200km/hあるいは250km/hからのフルブレーキングでの制動感などが、徹底的に追求されたのである。

このことは、従来の国産車で到底考えられないことであり、まさに未知の領域への挑戦であった。

ブレーキシステムも完全に常識を打ち破っており、そのターニングポイントとなったのは疑いもなくニルブルクリンクでのテストであった。

前後のキャリパーはアルミ合金製で、フロントは対向4ピストン、リヤは対向2ピストンタイプ。

そしてディスクローターは4輪ハッチレテッドタイプで、ローター面にはターボパターンのピンホールが開けられ、外観的にはレーシングカーそのもの。

ディスクローターのサイズは、フロントが厚さ32mm、外径296mm、リヤは厚さ18mm、外径297mmと、16インチホイールに対応させている。

スポーク型の鍛造ホイールの間からは、日産のロゴが刻まれたアルミ合金製キャリパーと、ターボパターンに配列されたピンホールを見ることができ、このようなたわりも、かつてないことであり、ボルシエを凌駕しようとする執念の表われてもある。

鋭利な操舵を生むスーパーHICAS

スカイライン・シリーズに採用された4輪マルチリンクサスペンションには、スカイラインのために開発されたスーパーHICASが組み合わされている。

従来から、スカイラインに後輪操舵機構、すなわちHICASが採用されていたが、R32型についてはスカイラインの走りを前提としたりうえて、HICASの採用について徹底的に議論が

CASの採用について徹底的に議論が尽くされた。

一部では、不採用案も提出されたがHICAS、すなわち後輪同位相操舵はFR駆動方式のクルマの高速直進安定性、スタビリティを飛躍的に高めるためには不可欠のデバイスでもあった。そこで、従来のHICASの問題点であったクルマの挙動とドライバーの

フィードバックとの一致をテーマに、新しい後輪操舵機構を開発するところからスタートを切っている。

スーパーHICASの機構は、従来のHICASと決定的に異なる点として、コーナリングの初期段階つまりターニングにおけるヨーイングの発生を重視したことである。

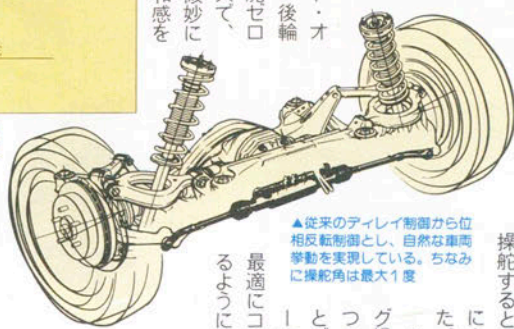
ドライバーは、ステアリングの操舵より、ヨーイングの発生を感じてコーナリングに入ったことを認識することを経験的に知っており、実際のコーナリングにおいてもクルマがヨーイング、つまり自転的な回頭運動が発生しなければ強いアンダーステアと感じるものである。

従来のHICASは、車速と前輪の

油圧反力、つまり横Gのふたつの要素により後輪操舵の油圧を制御するが、後輪操舵に時間的な遅れを与えることで、ヨーイングを発生させる遅れ制御を組み込んでいた。この「遅れ」制御は油圧の制御による単純な機構であり、さまざまなコーナリングに対して完全に対応できるものではなかった。

もうひとつの問題点は、コーナリングの終末時、つまりアウト・オブ・コーナーで、後輪同位相操舵が操舵ゼロに復帰するケースで、クルマの姿勢が微妙に変化を与え、違和感を感じることがあった。

スーパーHICASでは、ステアリングの操舵角、操舵角速度、操舵角加速度と車速に連動した後輪操舵方式としている。



▲従来のディレイ制御から位相反転制御とし、自然な車重挙動を実現している。ちなみに操舵角は最大1度

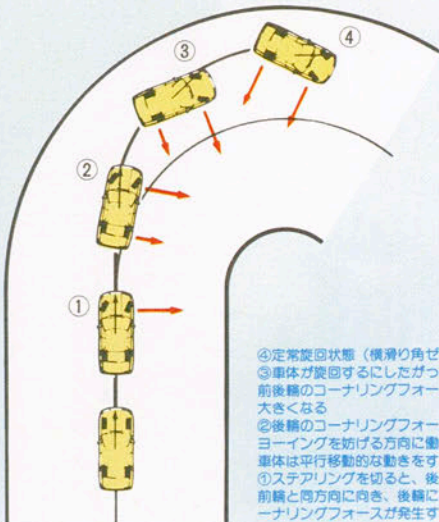
スーパーHICASは、後輪操舵のコントロール方法を、車速とステアリングセンサーからのステアリング操舵角、操舵角速度、操舵角加速度の各要素をもとに、後輪をまず逆位相側にわずかに操舵し、次の瞬間に同位相に操舵するというマイクロコンピュータによる位相反転制御を採用した。

つまり、車速やステアリング操作に関する情報を考慮しつつ後輪を位相反転させることで、ヨーイングの発生とコーナリングフォースの発生を最適にコントロールすることができるようになっている。

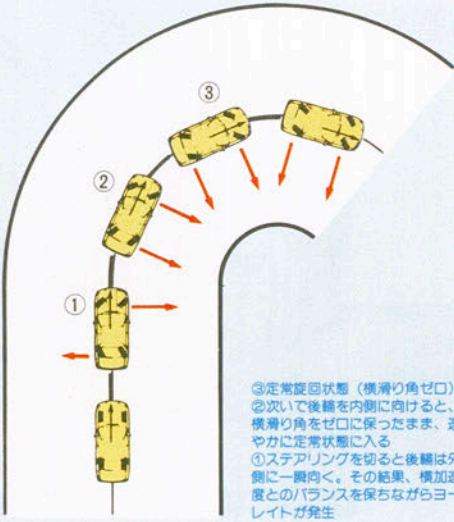
スーパーHICASを
使用する際は、ヨーイングとコーナリングフォースを同時に発生させることも可能であるが、操舵タイミングや操舵角はテストを繰り返して、自然なフィードバックとなるように設定している。スーパーHICASのメカニズムは、車速センサー、操舵センサーとコンピュータ、油圧で作動する後輪操舵用のパワーシリンダー、センタリングスプリング、タイロッドなどで構成されるパワーシリンダーによる後輪操舵角

4WS (ディレイ制御なし)

SUPER HICAS (位相反転制御式)

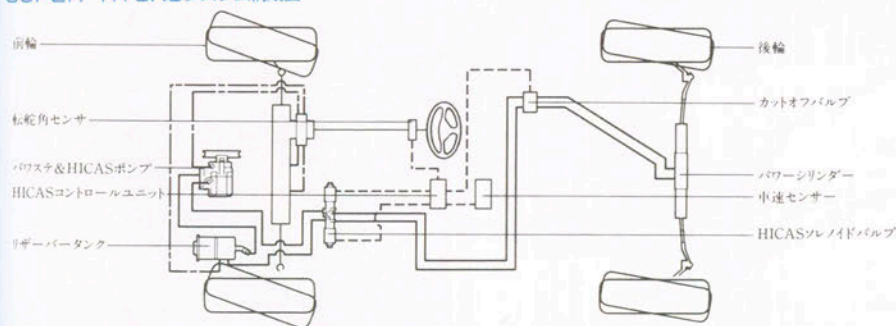


④定常旋回状態（横滑り角ゼロ）
③車体が旋回するにしたがって、前後輪のコーナリングフォースは大きくなる
②後輪のコーナリングフォースがヨーイングを妨げる方向に働き、車体は平行移動的な動きをする
①ステアリングを切ると、後輪は前輪と同方向に向き、後輪にもコーナリングフォースが発生する



④定常旋回状態（横滑り角ゼロ）
③次いで後輪を内側に向けて、横滑り角をゼロに保つたまま、速やかに定常状態に入る
①ステアリングを切ると後輪は外側に一瞬向く。その結果、横加速度とのバランスを保ちながらヨーレイトが発生

SUPER HICASシステム構成図

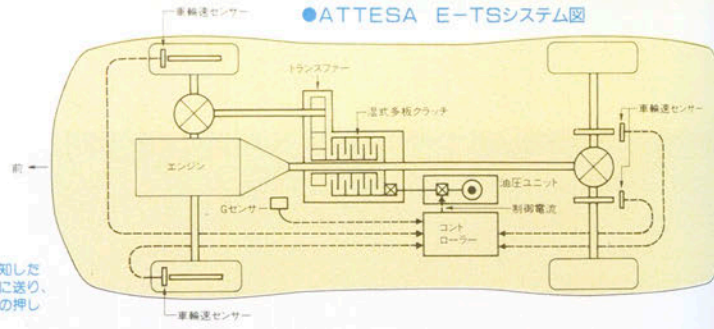


--- HICAS電気系
— HICAS油圧系
--- パワステ油圧系

| エンジン型式 | | RB26DET | |
|---------------------|--------------------|-------------------|-----------------|
| 項目 | サスペンション | フロント | リヤ |
| サスペンション形式 | | | |
| マルチリンク式独立懸架 | | | |
| ホイール | トーイン (mm) | 1 ± 1 | 2 ± 2 |
| | キャンバー (度) | -0°55' ± 45' | -1°05' ± 30' |
| | キャスター (度) | 3°40' ± 45' | |
| | キングピン傾斜角 (度) | 15°25' ± 45' | |
| | サイドスリップ量 (参考) | | -5 - 5 |
| シアパワーステアリング | 減衰力 (kg) (0.3m/s時) | 伸び側 178 縮み側 51 | 113 41 |
| | バネ定数 (kg/mm) | 2.4 | 2.7 |
| コイルスプリング | 自由長 (mm) | 405 | 345 |
| | コイル平均径 (mm) | φ110 (下側80) | φ100 (下側90) |
| | 線径 (mm) | 12.3 | 11.8 |
| | 有効巻数 | 7.92 | 7.29 |
| パワーステアリング | 内径 (mm) | | φ60 |
| | ストローク (mm) | | ± 3 ± 0.1 |
| | スプリング剛性 (kg/m) | | 450 ± 22.5 |
| ポンプ | 形式 | 吐出量一定型 | |
| | 部品番号 (49110) | 05U00 (RB26DET) | |
| テンションロッド外径 (mm) | | φ20 | |
| スタビライザー外径 (中空) (mm) | | φ20 | φ25.4 |
| 最大かし取り角度 (度) | 内輪 | 38° | 1° (ストローク: 3mm) |
| | 外輪 | 31° | 1° (ストローク: 3mm) |

4WD

●ATTESA E-TSシステム図



▶車輪回転センサー、Gセンサーで感知した信号をE-TSコントロールユニットに送り、E-TSの指令により、油圧ユニットの押し付け圧に応じたトルクを前輪へ伝達



ATTESA E-TS

基本システムは、後輪が空転を発生すると、空転量に応じてコンピュータの指令により油圧多板クラッチが作動して前輪に駆動トルクを伝達し、したがって後輪に空転が発生しない状況では前輪にトルクは伝えられない。

このようなメカニズムに加えて、横G制御の機能が付加されており、横Gが低下するような状況、つまり路面のGが低く横滑りが生じるような場合に

通常、駆動系は機構設計部の担当であるが、このE-TSは操縦特性と密接な関連をもっているため、シャシー設計部、シャシー実験部が一体となって開発することになった。

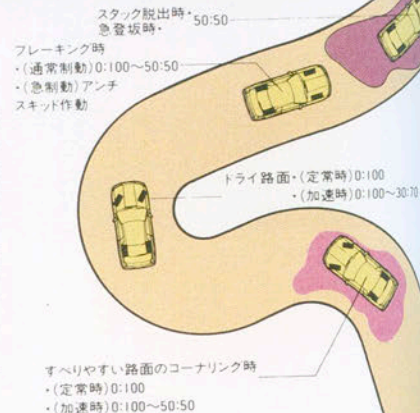
かくしてスカイラインGT-Rは、ボルシエ59を上回る究極の4WDシステム、トルクスプリットタイプ4WDを装備することになったのである。E-TSは、ある意味では積極的なトラクションコントロールであり、同時に限界時の操縦特性を左右するGT-Rの決定的な武器といえることができる。

アテッサE-TSのメカニズムは、トランスファア部に電子制御油圧多板クラッチを備え、走行状態に合わせてフロントに駆動トルクを最適配分するもので、前後のトルク配分は0...100から50...50の間で連続的に変化。トルク配分を変化させる要素は、横Gと前後輪の回転数差、つまり後輪のスリップである。

つまり、リヤタイヤがパワースライドし始めると、E-TSではフロントタイヤに駆動力を与え、オーバーステア特性を弱める方向に作用し、逆にフロントタイヤがドリフトアウトする状態では、リヤタイヤに最大限の駆動トルクを与えてアンダーステア特性を弱める方向に作用し、結果的にE-TSはGT-Rの操縦特性をトライバーがコントロール可能な範囲に留める役割を果たしていることになる。

このE-TSは、GT-Rの限界域での操縦特性をかなりの部分で支配しているといえることができる。

もちろん、このようなコーナリング時の働きと同時に、急加速時や登坂、低μ路での最大限の駆動力の発揮という役割も備えている。



E-TSの開発のためには、6000psのパワーに耐え得るだけの油圧多板クラッチの耐久信頼性の確保、あらゆる走行条件下でもコントロール可能な操縦特性が得られるようなトルク配分制御のソフトウェアを見つけて出すためのテストなどに多大な努力が注がれたが、ニブルブルクリンクでのテストがE-TSの仕様を決める決定的なターニングポイントであった。

E-TSは現時点で、世界を大きくリードした最先端技術であり、スカイラインGT-Rの心臓部なのである。

は前輪への駆動トルク伝達量は多くなるように設定されている。

このようなE-TSのシステムは、したがってたんなる駆動力を4輪に伝えるという4WDシステムではなく、後輪のスリップに応じて前輪の駆動力を変化させることによって限界コーナリング時の操縦特性にも大きな影響をもつシステムであることがわかる。

タイヤのグリップ力は、駆動力と横力との相関関係にあり、限界時では駆動力を変化させることでタイヤの横方向のグリップ力、つまりコーナリングフォースをコントロールすることができるといえる。

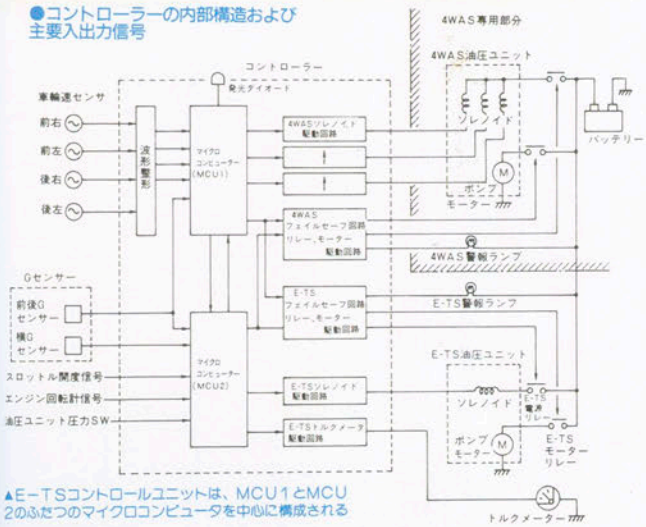
もちろん、このようなコーナリング時の働きと同時に、急加速時や登坂、低μ路での最大限の駆動力の発揮という役割も備えている。

E-TSの開発のためには、6000psのパワーに耐え得るだけの油圧多板クラッチの耐久信頼性の確保、あらゆる走行条件下でもコントロール可能な操縦特性が得られるようなトルク配分制御のソフトウェアを見つけて出すためのテストなどに多大な努力が注がれたが、ニブルブルクリンクでのテストがE-TSの仕様を決める決定的なターニングポイントであった。

E-TSは現時点で、世界を大きくリードした最先端技術であり、スカイラインGT-Rの心臓部なのである。

強カトルクを生かすアテサーE-TS

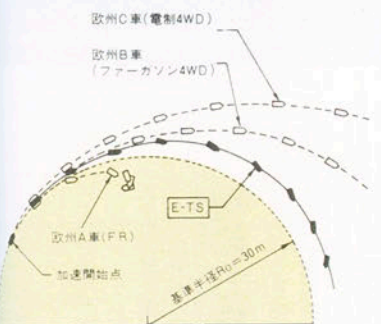
●コントローラーの内部構造および主要入出力信号



▲E-TSコントロールユニットは、MCU1とMCU2のふたつのマイクロコンピュータを中心に構成される

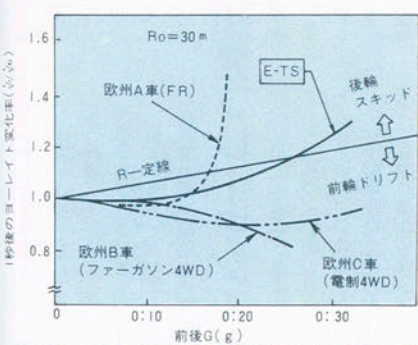
コントローラーの内部構造及び主要入出力信号

●旋回加速時の車両軌跡(ドライ路面)



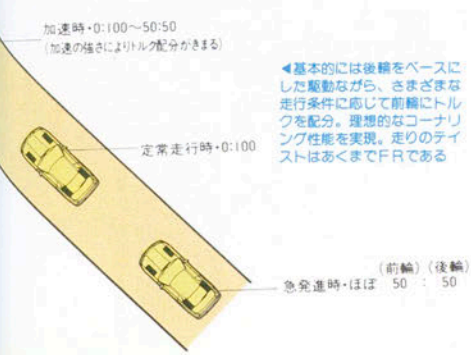
▲トルク配分が固定された他車では、あらゆる路面で一定のRを占めた弱アンダーから弱オーバーステアの理想的な旋回特性を実現することは不可能となる

●各車の旋回加速時の前後に対するヨーレート変化(ドライ路)



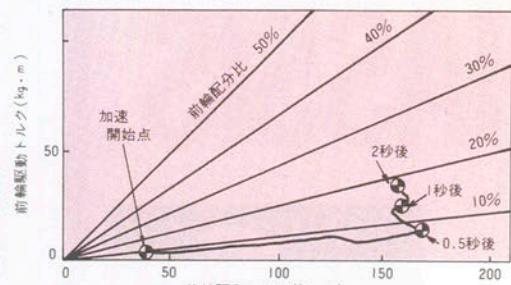
▲FR車では前後Gが大きくなると急激にヨーレートが増加し、前後トルク配分が均等に近しい(4WD)車両では、前後Gの増加につれてヨーレートが減少していってしまう

●ATTESA E-TS走行特性図



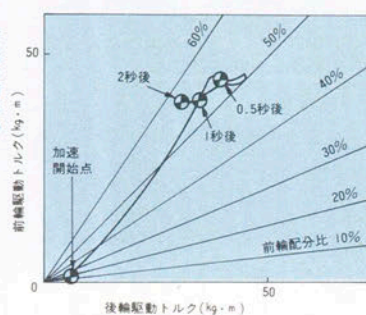
▲基本的には後輪をベースにした駆動ながら、さまざまな走行条件に応じて前輪にトルクを配分。理想的なコーナリング性能を実現。走りのデイスはあくまでFRである

●ATTESA E-TSの旋回加速時の前後輪駆動トルクの変化



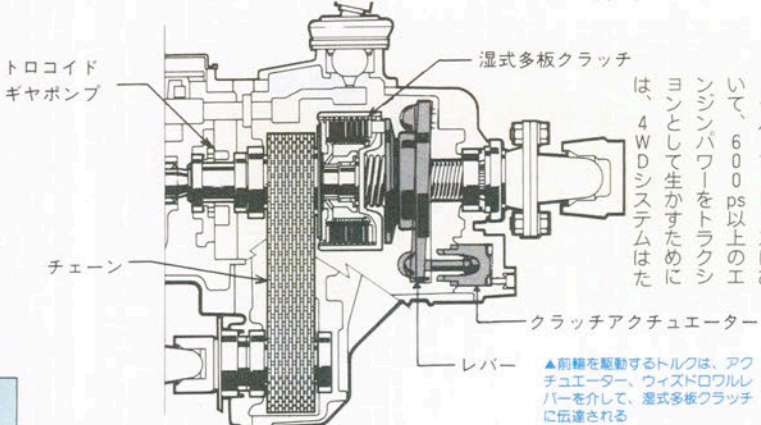
▶前後輪の回転差に対し、前輪へのトルク伝達を小さくし、ステアリングの効きを維持。この加速度でのトルク配分は、最大約20:70

●ATTESA E-TSの旋回加速時の前後輪駆動トルクの変化(氷上)



▶加速の強さに応じて前輪へのトルク伝達を大きくし、車両コントロール性を高める。前後のトルク配分は、ほぼ50:50となっている

●トランスファー構造



▲前輪を駆動するトルクは、アクチュエーター、ウィズドロワルバーを介して、湿式多板クラッチに伝達される

いへん魅力的である。その一方、FR駆動方式を前提とした4WDシステムでは、トランスミッションの側部にトランスファーを設け、通常の後輪用プロペラシャフトと前輪用プロペラシャフトも備えなければならぬ。そしてFR駆動方式、つまり縦置きエンジンレイアウトのため、フロントデリアレンシャルおよびドライブシャフトの配置も尋常な手段では不可能である。

そして、なによりもこのようなシステムはF駆動方式やRR駆動方式をベースとした4WDシステムより機構が複雑であり、重量も増加する。それはGTRのスポーツ性を著しく損なうのではないのか。

まず、メカニカルなレイアウトではフロントマルチリンクサスペンションの採用により、ダンパー/コイルとドライブシャフトとの干渉は回避することができた。次にトランスファー、フロントプロペラシャフト、フロントデフ、ドライブシャフトと、エンジンとの配置関係は、トランスミッションの右側にトランスファーを設け、プロペラシャフトを前方に伸ばし、デフはエンジン

のオイルパンと一体化。フロント右ホイール用のドライブシャフトは、オイルパンの内部を貫通する配置とした。

さらに、オンロードでのスポーツカーとしても36・0kg・mにおよぶ強力なトルクを路面に伝達するためには4WDシステムは有効なデバイスである。このような結論に達したことが、GTR開発の大きな節目であった。

次の課題は、操縦特性を重視するレシングカー、スポーツカーとしての4WDシステムとはどのような形であるべきかを検討しなければならなかったのである。

パートタイム4WD、センターデフ&LSDをもつファアガソンタイプなど、既存の4WDシステムが検討されたが、GTRの狙う操縦特性とはとうてい相いれないものがあつた。

結果としてコンセプツカー、CUEXのために中央研究所で先行企画・開発が行なわれていた電子制御トルクスプリット式4WD(E-TS)の導入がGTRのために決定されたのである。

同時に究極のスポーツカーであること求められるGTRに、そもそも4WDシステムは必要なのであろうか。グループAレースにおいて、600ps以上のエンジンパワーをトラクションとして生かすためには、4WDシステムはた

スカイラインGTRのための4WDシステム、アテサーE-TSの採用については、GTRの企画段階で大問題となった。

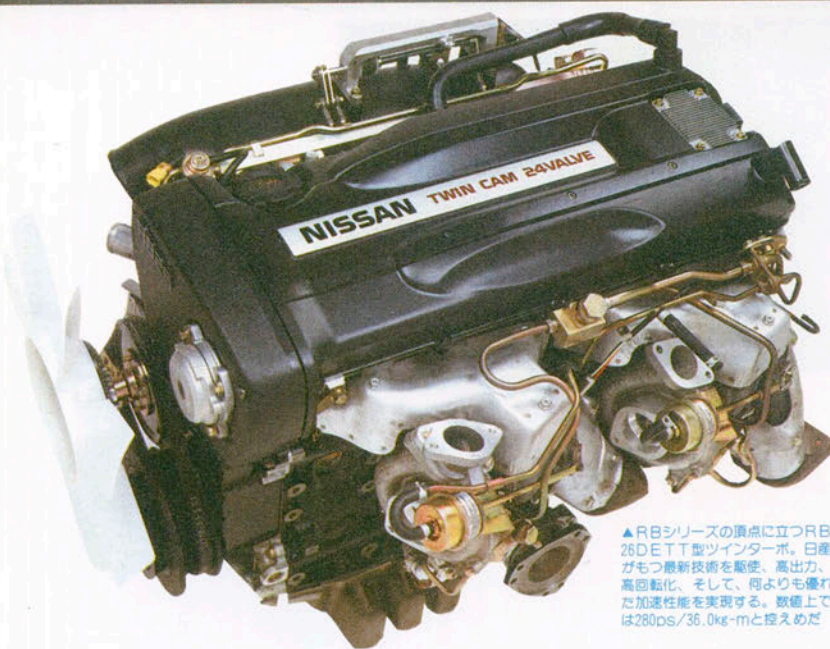
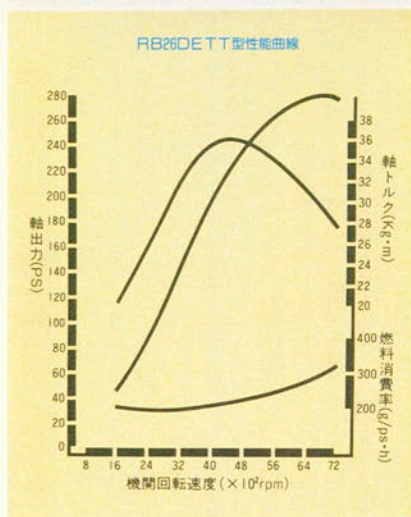
強烈スポーツテイストに昂る





強烈スポーツテイストに昂る

ENGINE



▲RBシリーズの頂点に立つRB26DET型ツインターボ。日産がもつ最新技術を駆使、高出力、高回転化、そして、何よりも優れた加速性能を実現する。数値上では260ps/36.0kg-mと控えめだ

がある。FRシャーシを前提としたハックケーシングでは、V6と直6はほぼ同等であり、吸・排気レイアウト、とくにターボチャージャーの配置を考慮すると、出力では直6のほうが圧倒的

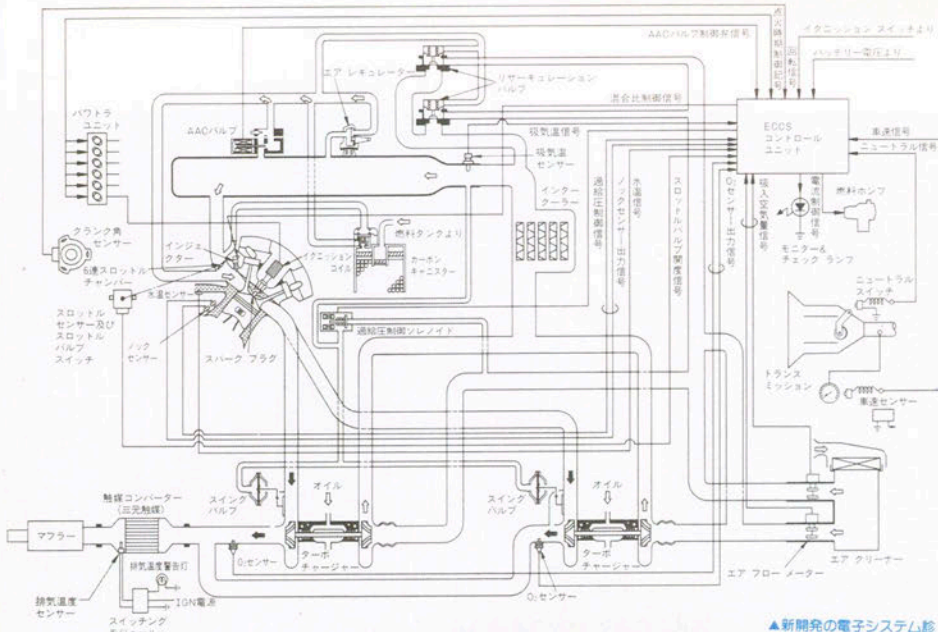
に有利であった。このような理由で、企画初期に直6案に一本化され、ベースブロックには輸出用のRB24型が選ばれ、300ps級エンジンの開発に着手されたのである。

GTR-RSユニットが脈打る2000rpm

エンジン主要諸元

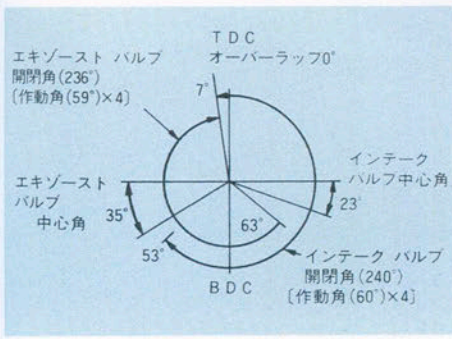
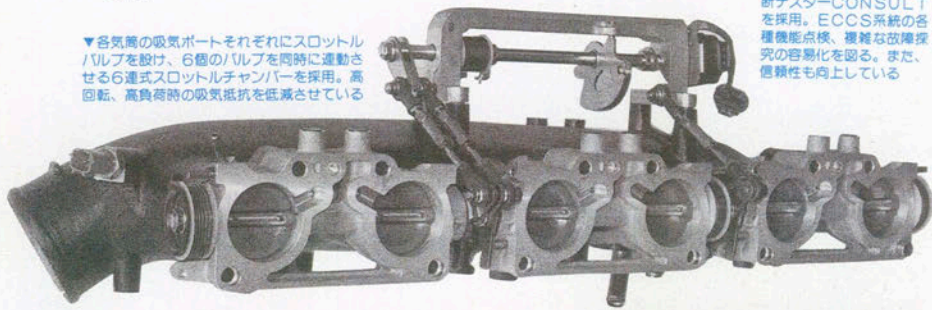
| | | |
|--------------------------------|-----------------|-------------------|
| 車種 | E-BNR32 | |
| エンジン仕様 | RB20DET | |
| 総排気量 (cc) | 2568 | |
| 燃焼室形状 | ペントルーフ型 | |
| 弁機構 | DOHCベルト駆動 | |
| 内径×行程 (mm) | 86.0×73.7 | |
| 圧縮比 | 8.5 | |
| 圧縮圧力 (kg/cm ² /rpm) | 12.0/300 | |
| 最高出力(ネット) (ps/rpm) | 280/6800 | |
| 最大トルク(ネット) (kg-m/rpm) | 36.0/4400 | |
| 燃料消費率 (g/ps-h)/rpm) | 200/2800 | |
| 寸法 (長×幅×高) (mm) | M/T 870×665×675 | |
| 弁開閉時期 | 吸気開(上死点前) (度) | 7 |
| | 吸気閉(下死点後) (度) | 53 |
| | 排気開(下死点前) (度) | 63 |
| | 排気閉(上死点後) (度) | 7 (上死点前) |
| 弁すき間 | 吸気(温間) (mm) | 0.51 |
| | 排気(温間) (mm) | 0.44 |
| アイドル回転数 (rpm) | M/T 950 | |
| 点火時期 (BTD C°/rpm) | M/T 20°/950 | |
| 整備値 | アイドルCO濃度 (%) | 0.1以下 |
| | アイドルHC濃度 (ppm) | 50以下 |
| エンジンオイル (工場出荷時) | 標準 | 7.5W-30 (SG級ターボ用) |
| | 寒冷地仕様 | |
| オイルパン容量 (Hレベル) (ℓ) | 4.5 | |
| オイルフィルター容量 (ℓ) | 約0.4 | |
| 冷却水全容量 (ℓ) | 約9.0 | |

ECCSシステム図



▲新開発の電子システム診断デスターCONSULTを採用。ECCS系統の各種機能点検、複雑な故障探知の容易化を図る。また、信頼性も向上している

▼各気筒の吸気ポートそれぞれにスロットルバルブを設け、6個のバルブを同時に連動させる6連式スロットルチャンバーを採用。高回転、高負荷時の吸気抵抗を低減させている



| エンジン仕様 | RB26DET | RB20DET (参考) | | | |
|-------------|---------|--------------|--------|-------|--------|
| 項目 | 部位 | インテーク | エキゾースト | インテーク | エキゾースト |
| 作動角 (度) | | 60 | 59 | 58 | 60 |
| カムリフト量 (mm) | | 8.58 | 8.28 | 7.3 | 7.8 |
| 中心角 (度) | | 23 | 35 | 21 | 30 |
| オーバーラップ (度) | | 0 | | 5 | |



▲大容量インタークーラー採用で出力向上を図る

エキゾーストバルブ開閉角(236°) (作動角(59°)×4)
 インテークバルブ中心角
 インテークバルブ開閉角(240°) (作動角(60°)×4)
 エキゾーストバルブ中心角
 燃焼室は多球形タイプで、圧縮比は9.5と高い。
 オイル潤滑はウエットサンブ方式であるが、オイル容量は6

直列6気筒、2ℓ、DOHC 24バルブの、当時としてはレーシングエンジンのみに許されたメカニズムを採用。ソレックス40ツインチョークキャブレターを3連装し、吸・排気系は完全に独立させ、排気マニホールドはステンレスパイプ製のタコ足タイプ。動弁系は気筒当たり4バルブの直動式で、バルブクリアランス調整はバルブバケットによる。

PGC10型スカイラインGTR、すなわち初代GTRがスーパーパスポートセタンとして伝説的な評価を得ている理由のひとつとして、S20型エンジンの存在を忘れるわけにはいかない。GTR専用エンジンとして設計されたS20型エンジンは、デビューした1969(昭和44)年当時にあつては、ズバ抜けたスベックと性能をもつていた。

カム駆動はギヤナダフルローラーチェーン。吸・排気バルブタイミングはオーバーラップ50度と、ロードユースを考慮すれば限界的な高速タイプの設定であった。燃焼室は多球形タイプで、圧縮比は9.5と高い。オイル潤滑はウエットサンブ方式であるが、オイル容量は6

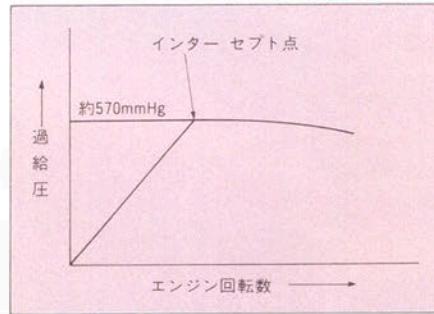
初代GTRから20年GTRは甦った。時代の背景は違つても、GTRのスピリットは生きていた。R32型スカイラインGTRに搭載される2.6ℓエンジンは、RB26DET型という名称が与えられた。直列6気筒、2.6ℓ、DOHC 24バルブ、ツインセラミックターボ装備で最高出力は280ps。このエンジンの開発に当たって、伊藤主官は機関設計部・第7機関設計課に対して、「GTRにふさわしいエンジンとするために、思いどおりにやってほしい」という要望が伝えられた。GTR用エンジンの企画の段階では、直列6気筒とV型6気筒というふたつの基本レイアウトが検討された。V6は8000rpm以上の高回転領域での素質が優れており、一方直6は完全バランスによるスムーズさに特徴

と大容量である。冷却システムは、エンジン左側面に置かれたウォーターギャラリーから、各気筒に冷却水を送るタイプである。点火システムは、トランジスタによる無接点式で、これは国産初の試みたコンロッドやクランクシャフトは鍛造鋼製で、クランクはタフトライド処理され、強度を高めている。シリンドラーブロックは、アイプスカイタイプ製の鋳鉄製。メインベアリングキャップは、通常のキャップボルトにサイドボルトを加え、支持剛性を高めている。

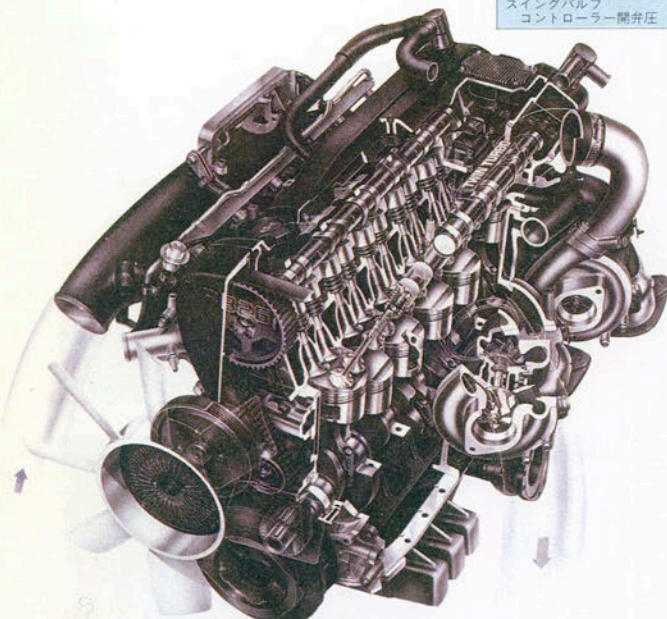
2000psに秘められた伝統の直6思想

ENGINE

▼ターボの最大過給圧は570mmHg。なお、異常に過給圧が上昇した場合にはフューエルカットを行なうシステムや、タービンを過給せずに、そのまま排気管へと逃がすスイングバルブコントローラーを採用



| エンジン仕様 | | R B 26 D E T T |
|--------------------------|------------------|----------------------------|
| 項目 | | |
| 型式 | | T 3 / T 25 |
| A / R | | コンプレッサー側 0.42 / タービン側 0.48 |
| 最大過給圧 (mmHg) | 無鉛プレミアム (ハイオク) 時 | 約570 |
| スイングバルブコントローラー開弁圧 (mmHg) | | 約460 |



▲RB20DET型と同様の、強剛性を誇るシリンドラブロックや、ステンレス鋼調E X マニホールド、ナトリウム封入中空E Xバルブの採用で高負荷、高回転化に対応する

グキャップは、7個のキャップを一体化したヒーム型へアロッキングキャップであり、シリンドラブロックとの結合剛性を大幅に向上させている。オイルパンは、アルミ合金製。G T Rは4WDシステムを採用しているため、フロントデフアレンシャルがターボシステムの構成は、ツインタ

ーボを採用したこと、徹底した高出力、レスポンス重視の設計となつていることに特徴がある。

ターボチャージャーはギャレット製セラミック製のタービンはT25、コンプレッサーはT3を組み合わせて2連装。もちろんセラミック製であるから、金属製タービンより回転慣性モーメントが小さく、鋭いレスポンスが期待できるわけである。

1個当たりのタービンの容量は300psレヘルで、2個で600ps程度の高出力を許容する設定である。

なお、ターボの設定過給圧は0.7kg/cm²。過給圧のコントロールは、スイングバルブタイプのウエストゲート

オイルパンの右側に一体化され、しかもオイルパン内部をトライブシヤフトが貫通する形になっている。

冷却方式はシリンドラブロック/ヘッドともにウォーターギャラリ/クローズド/冷却で、気筒間を均一に冷却させることができる。

バルブで行なっている。

このツインターボに対応して、エアフロメーターも2連装し、吸気抵抗を低減。ターボチャージャーで加圧されたエアは、大容量の、しかもスムーズなエアの流れを作る形状のコレクターから、各気筒独立の6連スロットルチャンパーを経て吸気ポートに圧送される。

6連スロットルチャンパーは、各気筒ごとにスロットルバルブをもち、2気筒分ずつが一体化され、ちよどツインヨーク・ソレックスのような構造である。これによって、高負荷、高回転時の吸気抵抗を低減させるとともに、低負荷時のレスポンス向上も期待できるのだ。

燃料噴射のコントロールには、新たに学習機能が付加され、空燃費補正の応答性を向上させている。

エキゾーストは、ツインターボエンジンのため2-タイプであるが、デュアル部は長く設定され、チューブ径は54φ。シングル部は70φと大径でありブリマフラー、メインマフラーはともにフロア形状に合わせて最大限の容量を確保したプレス型で、内部はストレート構造であり、背圧は低く抑えられている。

R B 26 D E T T型エンジンは、最高出力280ps/6800rpm、最大トルク36.0kg・m/4400rpmを発生。最高許容回転数は8000rpmに達する。

いずれの部分を取っても、市販モデルの領域をはるかに超えた存在であり、それだからこそスカイラインG T Rにふさわしいエンジンなのである。

| エンジン仕様 | | R B 26 D E T T | |
|-------------------------------|--------|--|---------|
| 項目 | | | |
| 型式 | | F S 5 R 30 A | |
| モデルNo | (注1) | 05U10 | |
| ギヤ比 | | 1 | 速 3.214 |
| | | 2 | 速 1.925 |
| | | 3 | 速 1.302 |
| | | 4 | 速 1.000 |
| | | 5 | 速 0.752 |
| | | 後 | 速 3.369 |
| メインドライブギヤ | | 23 | |
| メインシャフト | | 31 | |
| ギヤ歯数 | 1 速 | ギヤ | 30 |
| | 2 速 | ギヤ | 29 |
| | 3 速 | ギヤ | 24 |
| | 5 速 | ギヤ | 30 |
| | リバース | ギヤ | 30 |
| カウンターの | ドライブ | ギヤ | 31 |
| | 1 速 | ギヤ | 13 |
| | 2 速 | ギヤ | 21 |
| | 3 速 | ギヤ | 30 |
| | 5 速 | ギヤ | 43 |
| | リバース | ギヤ | 12 |
| | リバース | アイドラー | ギヤ 22 |
| スピードメータービニオン歯数 (ドライブ/ドリブン) | | 6 / 20 | |
| プロベラシャフト結合部 (スプライン呼び径(mm)×歯数) | | 32×30 | |
| トランスミッションスイッチ | ニュートラル | 付き | |
| 全長 (mm) | (注2) | 625 | |
| 使用オイルおよび量 (ℓ) | | ニッサンギヤオイル M P - G スペシャル G L - 4 #75 - 90(約4.1) | |

注(1) モデルNoとは、部品番号(32010 ×××××)の下5ケタ(×××××)を示す。
 (2) 全長とは、クラッチケース前端からエクステンションカバー後端までの長さ。

グループAを標的としたエンジン設計

GTRのエンジンは、GTRが最強のロードカーとしてふさわしい動力性能を得るために、300psを目標出力とすると同時に、グループAツーリングカーレース仕様では600ps以上の高出力が必要であった。

ところが、グループAでは排気量に対応した車両重量が与えられるので、目標出力と排気量、車両重量の最適バランス点を捜さなければならぬ。

そのキーとなるのが馬力荷重であり、目標は2kg/ps。このような観点から2・6ℓターボ（換算排気量4366cc）、規定最低重量は1260kgのクラスが選択された。

ホアストロークは、86・0×73・7mmとオーバースクエアな設定が選ばれ、バルブ径は吸気 \parallel 34・5φ、排気 \parallel 30・0φとビッグバルブを採用。バルブ挟み角は46度といずれも出力寄りに設定されている。

RBシリーズに属するシリンダーブ

ロックはRB26型用として補強リブが加えられ、ヘッドボルトも12mmとサイズアップするなど高出力化に対応。クランクシャフトは8ハランスウェイットの鍛造鋼製で、フィレットロール加工によって通常の2倍の強度が与えられている。

ピストンは鍛造アルミ製で、ピストンを十分にオイル冷却するためにピストンオイルジェットと、クーリングチャンネル構造を合わせて採用。ピストン裏側にオイルを噴射し、そのオイルでピストン頭部の内側を循環して冷却し、ピストンの耐熱負荷を高める仕組みになっている。

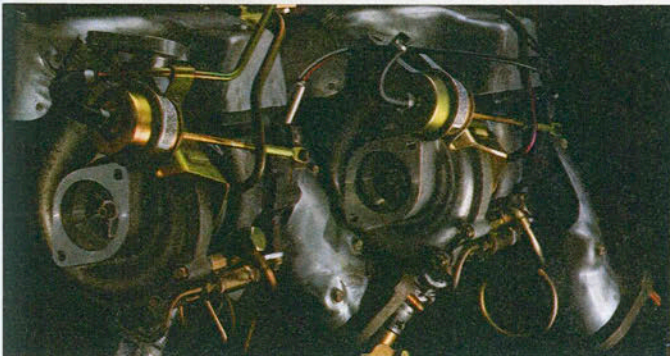
排気系の熱対策として、950℃という高温にさらされる排気バルブは、自己冷却性をもつナトリウム封入式バルブとし、排気マニホールドは1・34〜6気筒の2分割タイプでステンレス鋼製を採用。高出力エンジンにふさわしい装備となっている。

動弁機構は直動式で剛性が高く、高回転化に対応。バルブクリアランスの調整はパケット内側に設けられたインナーシムによって行なう。このインナーシムは、バルブステムの形状に合わせた小さなもの。バルブスプリングもシングルで、それだけ軽量化を重視していることがわかる。

バルブリフトも、ほかのRBシリーズより大きく設定され、その代わりにオーバーラップは0度にされている。すなわち、低速重視のバルブタイミングにより低・中速域の性能を獲得し、出力はターボで稼ぐという方向である。カムシャフト駆動はコグドヘルトにより、吸気・排気カムシャフトを同時に駆動する。

高出力、高ブーストに対応して、シリンダーヘッドガスケットはホアまわりにステンレスワイヤーを挿入したカーボン製。

クランクシャフトを支えるヘアリン



▲ハイリッド型にするるとともに、ローターをセラミックとし、慣性モーメントを低減させたいだつのターボ



サーキットの戦士、スカイラインGT-Rが復活した。8代目スカイラインの命題は、伝統を踏まえつつも新しいスカイラインのイメージを構築することである。つまり、新しいアイデンティティの確立とスポーツ派としての表現のふたつが、エクステリアデザインの基本テーマとなったのだ。その頂点に位置するのが、ワイドボディのGT-Rである。

かつてのGT-Rと同じように、新しいGT-Rもサーキットで勝つために生み出された。キーワードは「走り」の2文字以外にはない。サス、エンジンやシャシー、パワートレイトは、超一級のハイメカニクスと与えられている。それは「GT-R」というスーパースポーツブランドにこたわつたからだ。となれば、エクステリアも、ふさわしいものでなくてはならない。

スカイラインには、一貫した走りの美学がある。スタイルングも、走りイメージにしたものはかりだ。スカイラインGT-Rは、ロングノーズ&ショートデッキのスポーティなシルエットで登場し、独自の丸型リアコンビネーションランプを人々に印象付けた。また、ボディサイドにはシャープなサーフィンラインが刻み込まれている。

続いてデビューした愛のスカイラインは、ウエッジシェイプの効いたホリウム感あふれるスタイルングで話題をまいた。その内側から沸き立つような特異なフォルムは衝撃的であり、ボディサイズはコンパクトだが、4本のタイヤがしっかりと地面を捕らえ、野獣を思わせる迫力を感じさせるのだ。

このモデルで、初めてGT-Rが登場した。ノーマルの2000GTとの違いはほんのわずかだ。バンパーにオーバードライダがなくなり、リヤのサーフィンラインがカットされている程度である。が、その控えめなスタイルングが逆にGT-Rの凄さを演出した。

これは、KPGC10の型式を与えら

れたハードトップGT-Rにもいえることだ。リヤにはリベット止めのFRP製オーバードライダを装備し、オプションでリヤウイングも付く。視覚的な押し出し感も4ドアGT-Rの比ではない。4ドアセダンをベースにデザインされたオーソドックスなシルエットなのだが、そこにえもいわれぬ独特のテイストを感じさせるのだ。

この默定的、肉感的な雰囲気はGT-Rのイメージとして強く残っている。言葉を変えて表現するならば、それは日本伝統の「粹」であり、「渋さ」といえるだろう。日本文化を感じさせる世界観がスカイライン、そしてGT-Rには漂っているのだ。それゆえ、我々はGT-Rに惹かれ、引き込まれるのである。

そして、セカンドジェネレーションのGT-Rの時代がきた。人々が、ゲントとメリーのGT-Rと称したKPGC10がそれだ。スタイルングは、初代GT-Rより格段にモダンにズカれている。流行のエアラインウインドを採用し、そのシルエットも一段とウエッジシェイプの強いものとなった。

4輪にオーバードライダを配し、ブラックアウトされた精悍なフロントマスクと、リヤスポイラーをもつGT-Rには、先代モデルほどの凄さは感じられない。が、内には闘志がみなぎっている。猛々しさを表面には出さず、無言のうちにライバルを圧倒しているわけだ。

これらGT-RとGT-Rに共通してい

機能から生まれ出た 精悍なスタイルング

走っているときのシルエツトが美しいことである。全身に力があなざり、躍動感にあふれているのだ。そして、何よりサーキットが似合う。

新しいGT-Rは、スカイライン独自のアイデンティティと走りの美学を継承しつつ、新しいものを数多く盛り込んでいる。最先端の走りを形として表現したのが、新世代のGT-Rなのだ。

新しいGT-Rは、走りの美しさにこたわつたクルマである。全体のシルエットは、スカイライン伝統のロングノーズ&ショートデッキを受け継いでいる。が、オーバードライダは短い。そのため実際のボディサイズよりも引き締まった、タイトなプロポーションに見えるのだ。これが走りこたわつた

証明のひとつといえるだろう。レイアウトの段階からコンパクトに見えるデザインに固執し、リヤオーバードライダを可能な限り切り詰めている。また、フロントも、コーナー部を削り落として走りに誘う形状とした。

フロントマスクも、GT-R専用のデザインだ。ノーマルのスカイラインがグリルレスであるのに対し、GT-Rは横線基調のラジエーターグリルを採用している。また、バンパーも大きく口を開けた、開口面積の大きなものを装着した。そして、バンパー下端に固定式の大型スポイラーが組み合わされている。その精悍な面構えは、ノーマルのスカイラインを大幅に凌ぐ。

だが、これは決してデザインだけのものではない。バンパーは、超大型インタークーラーの冷却性能を十分に考慮したもので、エアスクロブ面積が大きいのもそのためだ。

また、大型のフロントスポイラーは高速域でのダウンフォースを確保し、ブレーキに大量のエアを導くためだ。リヤに装着される、ウイング形状のスポイラーも大きい。これはパワーアップしたときでも、抜群の空力パフォーマンスを得られるようにリヤエンドに配されたものだ。すべてが高性能の証であり、必要不可欠な装備なのである。

精悍なフロントマスクとリヤスポイラーは、極限の走りを生み出す機能パーツであり、データではない。GT-Rのもっとも特徴的な部分は、サイドビューだ。4本のタイヤをしっかりと地面に這わせるため、プリ

スタータイプの前フェンダーを採用した。かつてGT-Rには、FRP製のオーバードライダが装着されていた。これを現代に昇華させたのが、プリスターフェンダーなのである。

フロントのホイールオープニングから、リヤへと走るキャラクタールラインが新しいスカイラインの特徴だが、プリスターを採用することによって張り出しが大きくなった。フロントのフェンダーは、ホイールアーチの頂点かつとも大きく張り出している。

リヤのプリスターもホリウム感あふれるもので、その絞り込みも強い。ノーマルのスカイラインと比べ、左右で30mmワイドボディとなり、ダイナミック感が格段に増した。連続した曲面に、ワイドなプリスターフェンダーを組み合わせたことによる、視覚的な迫力は文句なしだ。

このプリスターフェンダーには、225/50R16サイズのワイドラジアルと、8Jサイズの鍛造アルミホイールが収められている。が、グルーブAレス仕様では11Jホイールと18インチタイヤが装着可能だ。つまり、このプリスターフェンダーも、サーキット走行を意識していることにはかならない。そして、巨大なリヤウイングの下には、スカイライン伝統の丸型2連リヤコンビネーションランプが輝きを増す。中心部をトナツ状にしたことにより、速く走ってもスカイラインと識別できるはずだ。このこたわりも、スカイラインならではのものがある。

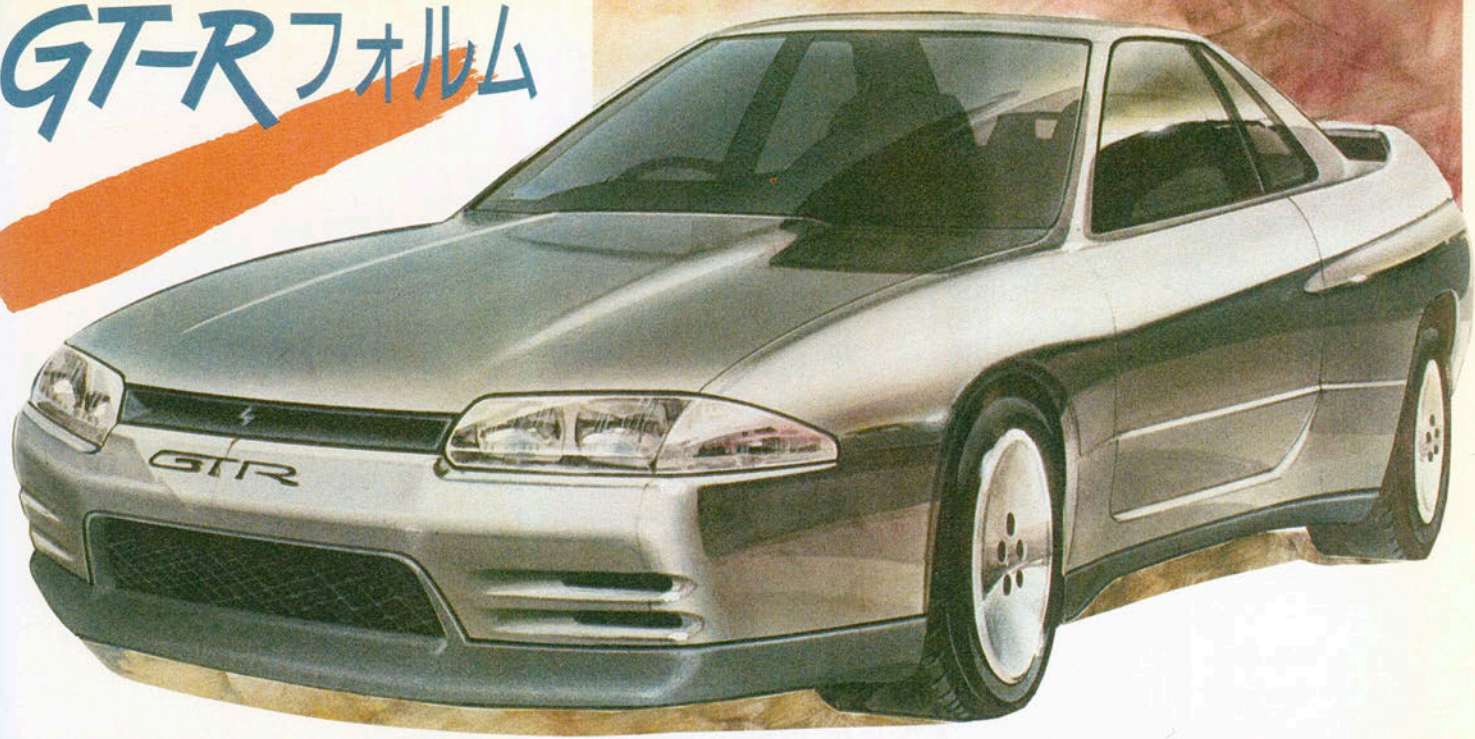
また、GT-R、GT-Rと受け継がれた栄光の赤ハッジも復活した。赤ハッジを乱発した時期もあったが、やつとそれを付けるにふさわしい高性能モデルが出現したわけだ。

GT-Rは、その類い稀なポテンシャルを形として表現した。ルームミラーにGT-Rを捉えたとき、人々は気圧さされるだろう。やはり、サーキットに生きたGT-Rは、走る姿がもっとも美しく、力強くあつてほしい。



GT-R。この名がもつイメージが、数値だけでは決して表現することのできない真正正銘の走りが、そのダイナミックなスタイルングからも感じ取れることだろう。

GT-R フォルム



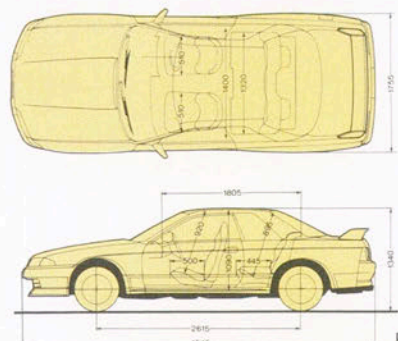
▲プロトタイプ最終案。専用のラジエータグリル、大型インタークーラーの冷却を確保するために大きく口を開けたフロントバンパー、追力のリアリスターフェンダーなど、ポテンシャルを最大限に発揮する流みをもっている





GT R SPECIFICATIONS

| | |
|----------------|---------------------------------------|
| ■車名 | ニッサン・スカイライン2600GT-R |
| 型式 | E-BNR32 |
| ■寸法・重量 | |
| 最大寸法 全長×全幅×全高 | 4545×1755×1340mm |
| ホイールベース | 2615mm |
| トレッド 前/後 | 1480/1480mm |
| 最低地上高 | 135mm |
| オーバーハング 前/後 | 950/980mm |
| 室内寸法 長/幅/高 | 1805×1400×1090mm |
| 車両重量/車両総重量 | 1430/1650kg |
| 乗車定員 | 4名 |
| ■性能 | |
| 最高速度 | 180km/h |
| 登坂能力 | — |
| 最小回転半径 | 5.3m |
| ■エンジン | |
| 型式 | R B 26 D E T T 型水冷直列 6気筒DOHC |
| 燃焼室型式 | ペントルーフ型 |
| 弁装置 | 4バルブクロスフローポート直駆動式 |
| 内径×行程 | 86.0×73.7mm |
| 圧縮比/総排気量 | 8.5/2568cc |
| 最高出力 | 280ps/6800rpm |
| 最大トルク | 36.0kg-m/4400rpm |
| 機関寸法 長×幅×高 | 870×665×675mm |
| 機関整備重量 | 255kg |
| 気化器 型式×個数 | E C C S |
| エアクリナー | 汙紙式 |
| 燃料ポンプ/タンク容量 | 電磁式/72ℓ |
| 潤滑方式 | 強制ギヤ式ポンプ |
| オイルパン容量 | 4.5ℓ |
| 冷却方式 | 水冷連心式ポンプ強制循環式 |
| サーモスタット | ワックス式 |
| バッテリー | 34B19R12V-27Ah |
| オルタネーター | 12V-94A |
| スターター | 12V-1.4kW |
| 点火プラグ | NGK PFR6A-11 |
| ■駆動装置 | |
| クラッチ | 油圧操作式ダイヤフラム(流体式トルクコンバーター) |
| トランスミッション 型式 | 前進5段後退1段フルシフトロ式 |
| 操作方式 | フロアシフト |
| 変速比 | 3.214/1.925/1.302/1.000/0.752/B・3.369 |
| 減速機 | ハイポイドギヤ1:4.111 |
| 差動機 | 機械式湿式多板クラッチ型LSD |
| ■操向装置 | |
| 型式 | ラック&ピニオン式 |
| 歯車比 | ∞ |
| ハンドル径 | 370mm |
| ■懸架装置 | |
| フロント | コイルスプリング(2.4kg/mm)マルチリンク式独立懸架 |
| リヤ | コイルスプリング(2.7kg/mm)マルチリンク式独立懸架 |
| ショックアブソーバー F/R | 筒形複動式/筒形複動式 |
| スタビライザー F/R | トーションバー式/トーションバー式 |
| ■タイヤ | |
| ホイール | 8J J |
| タイヤ | 225/50R16 92V |
| ■ブレーキ装置 | |
| 主ブレーキ型式(F) | OPZ25VR型アルミ対向4ピストンベンチレーテッドディスク φ298mm |
| (R) | OPZ11VB型アルミ対向2ピストンベンチレーテッドディスク φ287mm |
| 駐車ブレーキ型式 | 機械式後2輪制動 |
| ブレーキマスターバック | M215Tタンデム8インチ+9インチ |
| ■価格 | 445万円 |



E-BNR32

24分の1でリリースされた新GT-R

日本を代表するツーリングセタン、スカイラインにGT-Rが復活した。73年にその名が消えて以来であるから、しついに16年振りのことだ。早速プラモデルにもGT-Rは登場、時代は変わっても衰えることのない、GT-R神話を物語ることになった。

そこで今一度、スカイラインGT-Rのプラモデルにおける歴史を振り返って、GT-Rとプラモデルとの相関関係を考えてみよう。常に実物の忠実なコピーであったプラモデルには、実物であるスカイラインGT-Rが宿した精神的、物質的な文化意識が正確にトランスされている。スカイラインGT-Rとしては、3代目に当たる新生GT-RⅡ型式名E-BNR32(どうせ永きにわたって型式で呼ばれるのだから、もう少し整理した型式名称にならなかったのてしうか?)は正に「新生」と呼ぶにふさわしいモデルとなつて登場した。

すでに桜井真一郎の名は消え、旧プリンスの残り香はどこにもない。そして、レーシーであったことはイコール・スパルタンであった時代とは、現代がいかに大きく異なっているかを示すように、ゴージャスなレーサーレブリカに仕上がっている。ここでは、これ以上実物について詳しく触れようとは思わないが、ともかく

GT-Rのステイタスに対する時代の価値観の相違が、プラモデルにどう反映しているのだろうか。

新生GT-Rは、まずフジミとアオシマから24分の1スケールでリリースされた。どちらのメーカーも、この手の国産車を得意としているので、すでに後発を許さない決定版的モデルとなっている。フジミ24分の一は実車発売とオンタイムで登場したが、プリスターフェンダーをもつ独自の精悍なボディフォルムを見事に再現した優れたキットで、組み立ても至って簡単な、いかにも現代のプラモデルを象徴するキットだ。

アオシマ24分の一も内容はほぼ同じといつていいが、全体の線とか面の処理表現が、フジミはシャープでどちらかといえは冷たいのに対して、アオシマは穏やかで柔かい。現代のコンピュータテクノロジーから生まれる自動車としては、当然フジミのほうが実車のイメージを感じさせるが、最後は自動車に対する個人の感性の問題だろうから、要は良い悪いではなく、好き嫌いの問題であらう。



▲新GT-R。アオシマ製モデル。全体の線とカムの処理表現が、種やかに柔らかく仕上げられている

ワークスバージョンモデルに人気集中

さて、では過去のGT-Rのモデルを振り返ってみよう。まずは69年に登場した初代GT-R、PGCIO。この4ドアセタンは、プラモデルとしては驚くほど不人気というが、当時はしついに冷遇視されていた。オン

タイムなキットは、ほとんどなかったのである。もつとも初期に現われたのはマルイ24分の一だが、これも当初はGTとして設計されたもので、しかもその出来栄は、Gしだかなんだかよくわからない、というのが

いずれにしても、どちらのキットもコンピュータを駆使した完全無欠が売り物のようなキットであるところか、いかにも現代の最新鋭マシンのミニチュアらしいところだ。



▲4ドアモデルがないがというファンに訴えてキット化されたPGCIO型。セタンゆえに人気は出ず



▲ミニチュアモデルは趣味の世界から「こだわり」のキットへと進化してきた。ニューGT-R、フジミ製

GT-R

プラモデル考

ビビッドに伝説を伝える キットの世界



“GT-R神話”が語られるとき、もうひとつのキットの世界が時を刻んできた。それが、プラモデルたちだ。スケールダウンされた小さなクルマたち。そのスモールモデルが伝える名車の歴史もまた、GT-Rの貴重な証人だ。

COPY

平野克己

PHOTO

輿 英治

協力・モデルアート/SCCC

トイ、といったプラモデルのジャンル分けが暗黙の既成事実でもあった時代だ。24分の1という小スケールが、モーターライズを主体に考えられたキットであつても、それは時代のトレンドであつて、決してキットの欠点とはいえないだろう。

それでもモーターライズと、ディスペレイを巧みに融合させたキット内容は、さすがに日本製プラモデルの妙味であろうか。

それに比べると最新の3代目GT-Rのキットは、明らかに現代のプラモデルの方向性を示すものだ。今やプラモデルのスタンダードスケールとなった24分の1が、チヨイスされるのは当然で、ボディはなんの閉閉部ももたないワンピースと、あくまでも作りやすさとボディ形状の正確再現に主眼が置かれている。もはやエンジンやサスハンションまでリアルに再現することは、現代のプラモデルにおいては必須ではない。

フジミ、アオシマとも最近登場している接着剤不要のスナップキットではないものの、その昔のようにヤスリやバテを駆使する職人気風でなくては作れない、というむずかしいプラモデルではない。初心者にもまづたく簡単に組み上げられる、きわめてインスタント性の強いものだ。

そして、組み立ての工程が簡略化されている分だけ、塗装にウエイトを置くことができるわけだ。これまでのGT-Rでは、ボディカラーがどうしてもシルバーメタリックかホワイトになつてしまいがちだったが、今度のGT-Rにはガングレーメタリックブラックパールメタリックジェットシルバーメタリックブルーパールレッドパールメタリックの範囲が広がったのも楽しい。ただし、いずれも微妙な色調なので、市販の缶スプレーですます、というわけにはいかないかもしれないから、痛し痒しいところだろうか。調査したカラ

ーをスプレーできるエアブラシを持つマニアには、実車用タッチアップペイントの使用をおすすめしよう。タッチペンを模型用ラッカーシンナーで薄めれば、プラモボディにも塗ることができる。ただし、安全のために下地にサフェーサーをスプレーしておけば完璧だ。これはインスタントにむずかしい色を塗りたいときの極意でもある。そして伝統の赤／白のGT-Rエンブレムだけは、細筆を使ってこだわりたい。フジミ、アオシマのキットではこの辺だけが手のかかるところで、あとは肩に力の入らないキットとなっている。

かつてエアコンはもちろん、ラジオ、ヒーターさえ標準にもたず、それなりの覚悟で取り組まなくてはならなかったGT-Rからすれば、今度のGT-Rはまったく異質のスーパーグループAレプリカといえるだろう。それが、GT-Rというステイタスに求める時代の感性なのかもしれない。そして、その感性をフィードバックするように、GT-Rのプラモデルの性格も変わった。

これほどまでのパフォーマンスが一般走行に必要か、というような議論はともかくとして、赤／白のエンブレムやリヤスポイラー、円型のテールランプなどに込められたスカイラインGT-Rのスピリットは、マニアの心を永遠につかんで離すことがない。それだけにミニチュアモデルの存在は、単に興味世界の玩具というには余りにも「こだわり」を感じさせる。

歴代のGT-Rを知る者には、その特別なクルマの変遷を忘れないために、そして若いマニアには過去の歴史を振り返り、より深くその精神に触れるために、小さなGT-Rたちは貴重な証人であるということをもっと知ってほしいと思う。プラモデルもGT-Rの歴史の一部を確実に物語っているのである。



▲GT-Rレーシング(KPGC10型)×2。このモデルは売れに売れ、マルイのキットは最高との評価を得る

▲PGC10型レーシングモデル。GT-Rに代わる硬派セダンとして登場した実車の「モデル」だが不人気だった

実情だった。だいぶあとになってアオシマ24分の1が登場したが、これも全体にヒリッとしたところのないモデルであった。この時代は自動車という存在そのものが、まだまだ今ほどポピュラーではなく、ましてやGTRなどは、ほんの一部のマニアにしか興味の対象にはならなかった時代である。

70年にはハードトップが登場、伝説の50勝を記録したのもこの頃であった。しかし、世は暗黒の排力ス規制とオイルショックの時代へと入り、自動車は社会の必要悪と呼ばれる時代となっていた。そんな重苦しい時代に登場した2代目GTR/KPGC110は当然のことながら薄幸で、わずか4カ月で姿を消した。むしろ、社会との協調を謳ったソフトモードのGTやGTXが全面に押し出され、プラモデルにもそれらが氾濫した。この時代にGTRがキツト化されたのは、ナガノ20分の1がおそらく唯一だろう。しかし、これとて売れ筋のGTXとパーツを流用化したから出現したといえるのだ。

さて、GTRはすでに中古車市場で驚くべきプレミア価格をもつようになる。ないモノねたりは、人の世の常だからだ。希少価値、ヒストリックカーなどの形容詞が付くようになって、プラモデルのGTRはおつとり力て続々と登場した。まずは、もともと人気の高い通称「愛のスカイライン」ハードトップKPGC110が氾濫する。国産車では老舗の部類に入るニチモは20分の1と24分の1の2本立て、これにイマイとマルイが24分の1で参入した。

しかし、この激戦区はマルイのキツト水準の高さであつさりけりが付き、マルイのロードゴイキングと50勝目の高橋国光のワークスレーサーの2バージョンが売れに売れた。現在でもマルイのキツトが最高、という評価がくずれていないのはさすが、というよりない。

また、4ドアモデルがないことを嘆くファンの声が反映されて、アオシマとフジミから24分の1のPGC10が後にキツト化されたが、やはりHTモデルほどの盛り上がりを見せなかったのは、セタンゆえの地味さからだったろうか。

通称ケンメリのC110系のモデルが数多く輩出したことはすでに記したが、これらのモデルもやがて延命策としてマイナーチェンジする際に、GTRに意匠替えしたものも多い。それはともかく、KPGC110のモデルは、24分の1でマルイ、ニチモ、アオシマの3キツトが存在したが、現在ではいずれのキツトも常に店頭で手に入る、というわけにはいかないようだ。

これらハコスカ、ケンメリの各キツト群は、いずれも玩具的なもの、もしくはそのニュアンスがどうしても感じられるものが多い。自動車のプラモデルというのが、だいたいからしてつい最近までトイ的発想で扱われていたからである。しかも、いくらGTRとはいえ、所詮（といつては失礼ながら……）は国産量産車の範疇を出るものではない、という概念も強く、どうしてもモノグラムやAMTのごとき、高い年齢層向けのコレクターズアイテムとは一線を画してきたことは否めない。

小さなモデルが証言するGTRの系譜

これらスカイラインGTRのキツトが生まれた70年代は、大きなスケールは子供向けの走らせて遊ぶ

ケールは大人のホビー向け、小さなスケールは子供向けの走らせて遊ぶ

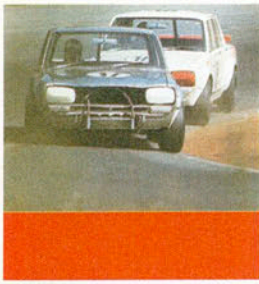


▲人気車ゆえ3社が激突したKPGC110型。国産車では老舗のニチモが20%と、イマイが24%で参入。マルイが24%。



▲アオシマ。KPGC110型のモーターショー仕様モデル。2代目GTRは4カ月で姿を消す薄幸だった

▲人気の高かった通称「愛のスカイライン」ハードトップKPGC110型モデルも実車同様の人気を博す。ナガノ



GT-Rの栄光を作った男たち

“羊の皮を被った狼”のニックネームをいただいたスカイラインGT。彗星の如くデビューすると、そのままレースの歴史を築いていった。不滅の50勝を達成し、華々しく消えていったGT-R。いまR32として甦る

72年3月、前人未到の50勝を達成する

70年もGT-Rの快進撃は続く。だが、ここに恐るべきチャレンジャーが名乗りを上げた。マツダのロータリークーペであった。69年11月に国内デビューを果たしたロータリークーペが、本格的にレース活動を開始したのだ。70JAFグランプリに姿を現わしたワックスロータリークーペは、ストップ・ザ・GT-Rに燃えていた。

必勝を期す日産は、高橋国光、黒沢元治、都平健二を送り込み、ブラクティスで2分07秒47のコースレコードを叩き出す。本番でもストレートで先行するロータリー勢を、コーナーで振り切り、黒沢と都平が1-2フィニッシュを達成した。

そして、6月には長谷見昌弘が、ニッサン7人のサムライに名を連ねることになる。長谷見はクラッシュによって最後尾スタートとなったが、狼の本領を発揮し、すべてのマシンを抜き去った。この70全日本富士300マイルでウイナーとなり、以後、GT-R使いの名をほしいままにする。

また、同じ6月には星野一義がTSIVクラスでGT-Rを駆り、その連勝記録に新たなページを追加した。

GT-Rは、耐久レースでも大暴れしている。7月の富士1000kmレースで総合2位入賞を飾り、クラスウインを獲得。8月の全日本鈴鹿12時間自動車レースでも、高橋国光、都平健二組がIIクラスウインに輝いている。さらに11月の富士ツーリストトロフィーレースでは、北野元/長谷見昌弘組のGT-Rが総合優勝を飾った。

この年、高橋国光は全日本ドライバ



選手権でIIクラスのシリーズチャンピオンになっている。71シーズンに入ると、主力マシンはハードトップGT-Rに切り替えられた。シヨートホイールベース化によって運動性能は飛躍的に向上し、空力面においても徹底的に研究されている。ハードトップGT-Rは3月にデビュー

したが、走るたびにコースレコードを更新する。

スカイラインGT-Rは72年3月20日、前人未到の50勝を達成する。ゼツケン⑤のGT-Rを駆る高橋国光が、豪雨のなか、すべてのマシンをラップ遅れにして劇的な優勝を飾った。GT-Rは、10月の富士マスターズ250



▲不死鳥のごとく甦ったGT-Rは開発初期の段階からグループAマシンとして設計された生粋の戦士だ

▲運動性能が向上し、走るたびにコースレコードを更新したハードトップ

GT-R 50勝の歩み

| | | | | | | | |
|----|----------------------|-----------|------------|----|-----------------------|-----------|------------|
| 1 | '69 JAFグランプリTSレース | 69年5月3日 | 篠原孝道 | 26 | '70ニッサンサンデーレース | 70年7月19日 | 久保田洋史 |
| 2 | 富士300km ゴールデンシリーズII | 69年6月29日 | 黒沢元治 | 27 | '70全日本富士1000kmレース(TS) | 70年7月26日 | 砂子義一/長谷見昌弘 |
| 3 | NETスピードカップTSレース | 69年8月10日 | 都平健二 | 28 | 全日本鈴鹿12時間自動車レース | 70年8月23日 | 高橋国光/都平健二 |
| 4 | '69ニッサンサンデーレース | 69年8月24日 | 千代間由規 | 29 | 富士フレッシュマンIV MAXI | 70年8月23日 | 久保田洋史 |
| 5 | 富士300km ゴールデンシリーズIII | 69年8月31日 | 長村瑛臣 | 30 | 富士インターナショナルゴールデンレース | 70年9月6日 | 杉崎直司 |
| 6 | 第12回全日本ストックカー富士300km | 69年9月21日 | 都平健二 | 31 | 富士フレッシュマンV MAXI | 70年9月27日 | 久保田洋史 |
| 7 | '69日本グランプリTSレース | 69年10月10日 | 寺西孝利 | 32 | 日本オールスターシルバーレース | 70年10月10日 | 杉崎直司 |
| 8 | 富士ツーリストトロフィーレース | 69年10月19日 | 篠原孝道/長村瑛臣 | 33 | '70全日本鈴鹿自動車レース | 70年11月3日 | 高橋国光 |
| 9 | 富士300km ゴールデンシリーズIV | 69年11月3日 | 千代間由規 | 34 | 第5回富士ツーリストトロフィーレース | 70年11月3日 | 北野元/長谷見昌弘 |
| 10 | '69全日本鈴鹿自動車レース | 69年11月3日 | 都平健二 | 35 | 富士フレッシュマンVII MAXI | 70年11月15日 | 久保田洋史 |
| 11 | 富士100km ロードレース | 69年12月14日 | 長村瑛臣 | 36 | '71全日本鈴鹿300kmレース | 71年1月10日 | 長谷見昌弘 |
| 12 | 富士フレッシュマンI MAXI | 70年1月15日 | 久保田洋史 | 37 | '71全日本鈴鹿自動車レース | 71年3月7日 | 黒沢元治 |
| 13 | 全日本鈴鹿300kmレース | 70年1月18日 | 高橋国光 | 38 | '71全日本ドライバ選手権III | 71年3月21日 | 長谷見昌弘 |
| 14 | '70全日本鈴鹿自動車レース | 70年3月8日 | 高橋国光 | 39 | '71レース・ド・ニッポン6時間 | 71年4月11日 | 蔵森康隆/星野一義 |
| 15 | 富士フレッシュマンII MAXI | 70年3月15日 | 久保田洋史 | 40 | '71富士グランチャンピオンシリーズI | 71年4月25日 | 久保田洋史 |
| 16 | 第13回全日本ストックカー富士300km | 70年3月22日 | 高橋国光 | 41 | '71日本グランプリTSレース | 71年5月3日 | 高橋国光 |
| 17 | 全日本鈴鹿500km自動車レース | 70年4月5日 | 箕輪真治 | 42 | '71富士フレッシュマンVII MAXI | 71年5月16日 | 正谷栄邦 |
| 18 | レース・ド・ニッポン6時間 | 70年4月12日 | 黒沢元治/砂子義一 | 43 | ニッサンオールスターシリーズI | 71年5月23日 | 河原伸光 |
| 19 | '70 JAFグランプリTSレース | 70年5月3日 | 黒沢元治 | 44 | 富士グラン300マイルレース | 71年6月6日 | 黒沢元治 |
| 20 | 富士フレッシュマンIII MAXI | 70年5月17日 | 塩谷俊介 | 45 | ストックカー筑波100kmレース | 71年7月17日 | 長谷見昌弘 |
| 21 | 全日本鈴鹿1000kmレース(TS) | 70年5月24日 | 箕輪真治/久保田洋史 | 46 | ニッサンオールスターシリーズII | 71年7月18日 | 久保田洋史 |
| 22 | '70全日本富士300マイルレース | 70年6月7日 | 長谷見昌弘 | 47 | 鈴鹿グレート20ドライバーレース | 71年8月22日 | 黒沢元治 |
| 23 | 第12回全日本クラブマンレース | 70年6月28日 | 星野一義 | 48 | '71富士グランチャンピオンシリーズIV | 71年9月4日 | 久保田洋史 |
| 24 | 北海道スピードウェイオープニングレース | 70年7月5日 | 須田祐弘 | 49 | '71富士グランチャンピオンシリーズV | 71年10月10日 | 黒沢元治 |
| 25 | '70全日本ドライバ選手権 | 70年7月12日 | 高橋国光 | 50 | '72富士グランチャンピオンシリーズI | 72年3月20日 | 高橋国光 |

kmレースで一分59秒70を叩き出し、これを最後にサーキットから消えていく。そして今、新世代のGT-Rが新たな神話を築くためにサーキットに帰ってくる。新しいGT-Rも、サーキットを席巻するために生まれてきた戦士なのだ。再びGT-Rがサーキットに凱旋する日は近い。



デビュー戦こそ苦戦したGT-Rだったが、2戦目以降は抜群の強さをみせつけたのだった。GR8型DOHCの血を引く心臓は、最終仕様では260ps以上にチューンされ、GT-RのライバルはGT-Rだった

スカイラインほどサーキットが似合うクルマはないであろう。スカイラインは、いつの時代にもレースとともに生き、数多くのドラマを生み出してきた。その歴史は、日本のモータースポーツの歴史そのものである。

幾多のサーキット神話を生んだが、その幕開けを告げた記念すべきクルマがスカイラインGTだ。モータースポーツの黎明期といえる1964（昭和39）年5月に彗星のごとくデビューを飾り、人々から羊の皮を被った狼のニックネームで愛されている。

スカイラインGTはプリンス自動車の秘密兵器であり、第2回日本グランプリで勝つために開発された。S50型スカイライン1500のノーズとホイールベースを200mm延長し、そのボンネットにグロリア・スーパー6用のG7型SOHCストレート6を無理やり押し込んでいる。ホモロゲーションを取得する目的で、わずか100台余りが生産され、当時、世界最強の2マシンといわれたボルシエ904GT Sと熾烈なバトルを繰り広げた。

GPでポテンシャルの高さを人々に知らしめたスカイラインGTは、翌65年2月、正式にカタログモデルに加えられた。ウエーバーを3連装した2000GT（後にGT-Bとなる）は、その後、サーキットで敵なしの活躍をみせつけ、ワークスマシンはG7CR型エンジンに進化する。これはV字型配置の半球形燃焼室（ヘミヘッド）を採用したもので、後のG15型エンジンにも生かされた。

サーキットの王者に君臨した、S54B型スカイラインの後継モデルとして開発されたのがGT-Rだ。69年2月に市販に移されたが、その目的はサーキットを席巻するためにほかならない。GT-Rは、サーキットで勝つために生まれてきた生粋の戦士であり、そのために世界最高のメカニズムを惜し気もなく注ぎ込んでいる。

デビュー戦は、5月に富士スピードウェイで開催された69JAFグランプリTS（特殊ツーリングカー）レースだった。その心臓は、日本初のプロトタイプレーシングカー、ニッサンR380に搭載されているGR8型DOHC4バルブの血を引くものだ。レーシング仕様は、ソレックスをウエーバー・キャブに換え、200ps/8000rpmを絞り出す。

トヨタ1600GTのベナルティに助けられ、GT-Rは辛くも初陣を勝利で飾った。篠原孝道のドラマチック



▶ 直列6気筒DOHC、24バルブ、1989ccのキャパシティの鍛え抜かれた心臓は、当時の2&としてはスバ抜けたパフォーマンスを発揮した

な1勝が、GT-R神話の記念すべき最初のページを彩ったのである。

GT-Rが1-8位までを独占した!!

デビュー戦こそ苦戦したが、2戦目

以降は抜群の強さをみせつけた。6月29日の富士300kmゴールデンシリースII・セタンレースでは、ワークスドライバーである黒沢元治がステアリングを握る。黒沢は2分12秒84のコースレコードでポールポジションを獲得し、レース本番でもライバルを寄せ付けず完勝した。続く8月のNETスピードカップTSレースでも、都平健二が優

勝を飾っている。

9月には、初めて富士スピードウェイの左回り4.3kmコースに姿を現わした。このレースではボルシエ906、ロータス47GTに次いで3位に食い込んだ。もちろん、TIIクラスのウィナーである。もはや、GT-RのライバルはGT-Rでしかなかった。

10月になると、一段と戦闘力を増強したGT-Rがデビューする。ワークスGT-Rには、ウエーバー・キャブに換えてR380と同じルーカス製フューエルインジェクションが装着されたのだ。最高出力こそキャブ仕様と大差なかったが、ピックアップが鋭くなり、コーナーの立ち上がりも速い。

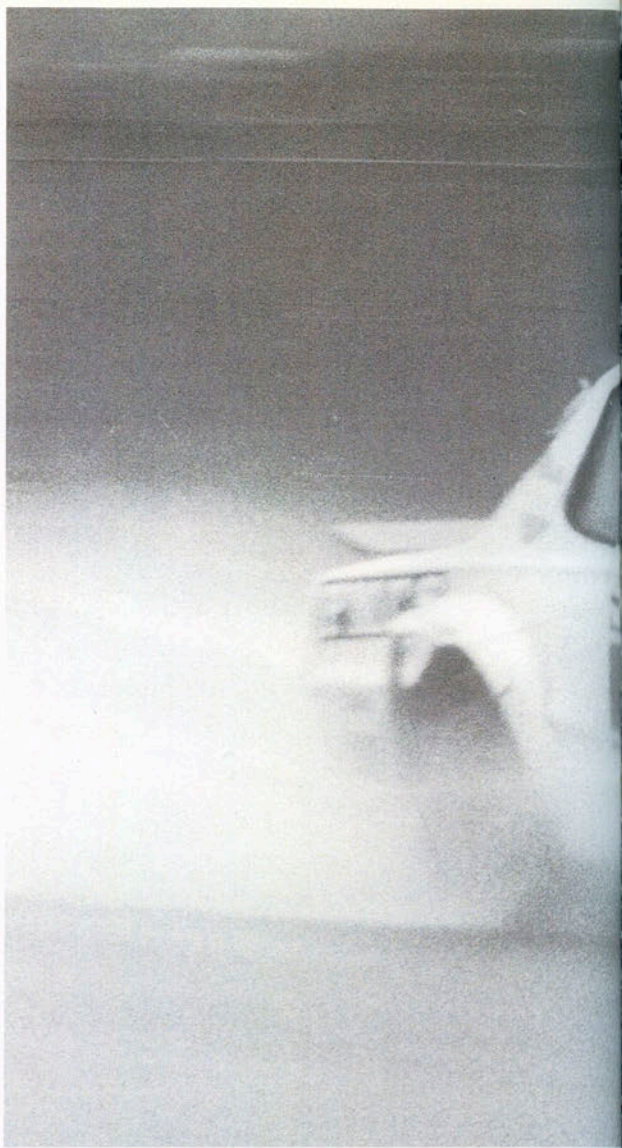
ブラクティスで寺西孝利が2分10秒08のコースレコードを叩き出し、決勝レースでもGT-R同士のデッドヒートが繰り広げられた。GT-Rは1-8位までを独占し、王者の貫禄をみせている。

GT-Rは、富士スピードウェイで驚異的な速さを誇ったが、鈴鹿サーキットでも文句なしに速かった。11月3日の全日本鈴鹿自動車レースに出場したワークスGT-Rは、初めてのコースで2分33秒40をマーク。ロータス47GTとともにフロントローを占めている。本番でも都平健二が横綱の貫禄を示し、堂々の優勝を飾った。横山達も3位に食い込んでいる。このレースでGT-Rは10連勝を達成したが、これは都平にとって69全日本選手権TIIクラスのシリーズチャンプを決めた、記念すべきレースとなった。

この時期になると、GT-Rは本格的なレーシングマシンに変貌する。フューエルインジェクションを装着しただけでなく、オイル潤滑方式もウエックトサンブからドライサンブに改められた。また、シリンドラーヘッドやカムシャフトにも手が入られ、後にコンロッドやバルブは高価なチタニウムに変

GT-Rの栄光を作った男たち

"まるで戦闘機" と思わず叫んだ!!



高橋国光

●ホンダのGPライダーから日産のワークスドライバーとなり、R380、R381、R382などで大活躍。70年にGT-Rを駆って全日本ドライバー選手権のチャンプとなる。78年のJAF鈴鹿GPでウィナーとなり、耐久レースでも活躍。今なお第一線にいる超ベテランだ。

「ドリフト走行こそ
似合うクルマだった」

その後、私は日産のワークスドライバーに転身。ブルーバードをドライブすることになった。そして、プリンスと日産の合併。私はブルからスカGへと乗り換えることになる。運命とは、じつに奇怪なものだ。R380/381/382の強烈なレーシングマシンもこなしたが、スカイラインの主戦ドライバーになったのだ。

ブルは、ツーリングカーである。一般の乗用車をチューンしたマシンではない。ところがGT-Rは違った。たたく速く走るためだけに生まれてきたようなクルマだ。ブルとGT-Rとは、明らかにレベルが違っていた。

初めて、GT-Rのレース仕様車のステアリングを握ったとき、「戦闘機ってこんな感じかな?」と驚愕したのを今もはっきりと覚えている。GT-Rには、レーシングマシンの基本的要件が揃っていたのだ。

日本のレース界は、まだまだ世界のレベルには達していなかったが、'60年代の半ば過ぎ頃から、ようやく世界を意識するようになり、そんな環境のなかで、スカGはグングンと成長していった。

この頃のドライバーの走りは、現代といささか違い、ドリフト走行が速く走るための必要条件だった。滑らせてコーナーをクリアする。スピードを殺さず、スムーズにコーナーを抜ける、このテクニクこそ、トップドライバーの必須項目だった。

エンジンの回転やトルクにタイミングを合わせて、バランスを取りながら走る運転テクは、クルマを運転している、という感じが強かったと

思う。今なら「なんと乱暴な」というような操縦に映るかもしれない。そんな走りに対して、じつによくドライバーの意志に従ってくれるクルマ。がスカイラインGT-Rだった。弱アンダーの、流れる、といった感じのGT-Rは、まさに「乗ってみて、見えて楽しいクルマ」だったといえる。

私のカウンターステアのテクを見て、かんの横這い、などと称する人もいた。速い速度でコーナーに進入し、クルマを横に向ける。今なら、さながらダートを走るラリーカーのテクに似ているかもしれない。

このテクを駆使するには、速くコーナーに入らなければ、リヤは流れない。アクセルを吹かし、リヤの駆動をかせぎすぎるほどかけ、車体を横に向けて、コーナーの入り口から出口まで流す。突っ込みが違い、このカニの横這い走行ができないのだった。

私にとつては、懐かしい走りだ。現在のグループAで、こうした走りをするケースはまれになってしまった。タイヤの性能が向上し、グリッブ走法が主流となったためだが、歴戦の長谷見、星野、北野などは、ときここうした走りを見せることもあった。

フォーミュラで「横走り」でもしようなものなら、それこそ「流れ始めたな」と思った瞬間、もうスピンしてしまっている。

ところで、今度、ニュー・スカイラインGT-Rが出たが、私はまだこのニューカーには乗っていない。しかし、4WDになり、誰も乗れる素人向きに仕上がったのではないかと

思う。日産を離れた私にとって、レースで新スカGに乗ることはないが、かつてのスカGの主戦ドライバーとしては、いささか複雑な思いがある。



スカイラインとの出合いは、『クルマ好きがそれに乗った』という、ただそれだけのことから始まったといっている。

私はもともと、グランプリライダーだった。日本人として初めて、世界GPで優勝した経験もある。

当時、そんなライダーだった私は、まだ始まったばかりの日本グランプリ自動車レースがとても刺激的に映ったのだ。

それで、スカイラインGT-Bを乗り回すことになった。

「GT-Bは凄い!!」

というのが、そのときの印象だった。また、日産とプリンスが合併する前のことだ。

友人にクルマを借りて、東海道を走り回った。「凄いマシンだ!!」と走るたびに呟いたものだ。ほかのクルマが4気筒しかなく、アクセルを目いっぱい吹かしても「モノ足りない」というときに、GT-Bは6気筒ノースも長く、本当に迫力満点のクルマだった。

また、日本の近代レースは、それこそ黎明期。レーシングタイヤもない時代。そんなとき、プリンスは6気筒のクルマをサーキットに送り込んだのだ。それが、日産スカイラインGT-Rへの強烈な布石となったわけだ。

鈴鹿サーキットに行くのに、今なら新幹線が、東名高速があるでも、この頃は新幹線も東名もない。旧東海道線に乗って、4〜6時間揺られて行くか、旧東海道を延々8〜10時間かけてドライブして行くかしかなかった。でも、東海道はガラ空きだったから、そんなに苦にならない。箱根を越えるのも、また楽しいという感じだった。

このロングドライブ中のGT-Bの印象は、前にも述べたが「6気筒エンジンで、こんなに凄いのか」というフィーリングの一語だった。キヤブも、ガボツ」と開く感して、吸気音と排気のフィーリングも刺激的だった。吹き上がりもよく、つながりもいい。ガボ、ガボツとくる吸入の感覚がたまらない。

へどっしりしたクルマだった。速いから軽快、というのではない。重量感もあったが、それと同時に、迫力たっぷりの押し出しもあった。

パワーは、タイヤを食い殺すようなところがあった。タイヤの幅が狭いせいもあったが、パワーがタイヤを食ってしまう。明らかに、パワーと重量にタイヤが負けていたのだ。速く走るためには、カウンターステアは絶対に必要なテクニクだったから、パワーを乗せて走ることになり、それがいっそう「いかにも



GT-Rの栄光を作った男たち

回しても壊れない 強心臓に脱帽した



北野 元

●'64年の日本GPでホンダS600を駆ってレースデビュー。高橋国光とともに日産のEースとしてビッグレースに参戦。'68日本GPではR381を優勝に導いた。GT-R、240Zなどで暴れ回り、'71年に全日本S11チャンピオンを獲得。星野とともにスカイラインを導く。

新たに登場したスカイラインGT-Rの市販車にも乗ったが、モータースポーツ専用車にはまた乗っていない。でも、市販されたGT-Rのその強烈なポテンシャルには脱帽だ。

—— 凄い。考えられないくらい凄い……。

それがホクの印象だ。ノーマルのホイールをインパルのレース用アルミホイールに換えて、タイヤをレーシングにすれば、そのままレースに出られる。テストである以上、目いっぱい回したわけだ。かなり無茶をして、回転の限界まで回しても、エンジン本体はヒクともしない。丈夫なクルマだった。壊れるのは、決まって補器類などである。この丈夫さは本当に驚きだった。レースで減多にスカイラインには乗らなかったホクだが、記録を更新している最中の51勝目はホクがものになっている。

しかし、70年代に入ると、マツダのロータリーが躍進してきて、サブアンナRX-3とスカGの闘いは、熾烈を極めたものになっていった。ホク自身は、2度レースに出て2度勝ったから、スカイラインでは結局、負け知らずなのだ。マツダのRXの追い上げは、どんどん速くなってきたのだった。

当時、ロータリーの排気量換算ははつきり決まっていず、ストレートの伸びには目を見張るものがあった。

コーナーでは、スカイラインのほうが速い感じだったが、富士スピードウェイなどは直線のスピードがものをいうのだった。

現在、ホクは星野一義と組んでグループAに、スカイラインで出場している。いいところを走ってはトラブって、リタイアしたりしているが、楽しい。

「70年代に第一線を退いたホクは、'88年から、グループAに出場し始めたのだが、「直情的走り、かつての北野を思い出すね」といつてくれる人もいます。

最初の頃のスカイラインは、ツリングカーにDOHCで、パワーのある6気筒を積んだだけぐらいに思っていたが、実際にはもっとタフなクルマだった。

とくに、ハードトップのGT-Rはボディもしっかりしていて、強烈だった。メーカーのやる気が、強烈なGT-Rを生んだのだと思う。

新たに甦ったGT-Rに「期待感いっぱい」というのが、正直なホクの気持ちだ。

出られそうを感じたのだ。そんな足まわりをしている。高速になればなるほど安定してくるし、飛ばせば飛ばすほどいい感じになる。

「前のGT-Rと比較したらどう？」と、聞かれれば、なんと答えようか。旧型から15年以上も経っているのに、直接比較することにはならないが、前のクルマの6気筒、高回転は、当時たいへんな魅力だった。

新GT-Rは、ターボが付いて足まわりも違っている。技術そのものが別モノだ。

ただ、乗ってみて受ける衝撃度でいえば、今度のクルマも強烈だ。進化モデルがこの先どんなものになるか楽しみ、といったところだ。

リヤをコントロールする4WS、それに4WDは街乗りにはいい。ダートや雨にも有効だと思う。

しかし、その複雑なメカをレースで生かせるか、となると話は別ではないかと思う。

どうしても重くなるので、そうしたものをなくして、軽量化したほうが、レースでは得というケースも多い。その答えは今年中には出てくるのではないか。



ボクとスカイラインは、そう親密な間柄ではなかった。テストで乗ることは多くても、レースとなると、スガG^oのステアリングを握ることは減多になかったからだ。

むしろ、R380/381/382、それにフェアレディに乗るほうが多かった。スカイラインには、国光サン（高橋）がよく乗っていた。ボクがGTRでレースに出たのは、確か2回。その2回とも勝った記憶がある。

1960年代半ばから70年代にかけて一世を風靡したスガGは、日産と合併する前のプリンス自動車の最後の傑作だった。6気筒のハイパワーエンジンは、当時の若者のハートを熱く捉えたものである。

初め、ボクにとって、スカイラインはライバルだった。フェアレディSRやロータス・エラン、ベレットなどと混走したが、スカイラインの高回転エンジンは、とにかく魅力的だった。

それが、日産とプリンスが合併して、ライバル・スカイラインは今度は仲間になり、しかもそれに乗ることになったわけだ。

あの当時、サーキットは今のようには混んでいなかったから、メーカーでは朝8時から夕方5時まで、サーキットを専有して使うこともできた。



ドライバーが代わる代わる乗って一日中走ることも珍しくなかった。メーカーの意気込みも凄いもので、迫力があった。60年代の半ばから70年にかけて、各メーカーも激しいバトルを展開していたのだ。ツーリングカーでの勝利が、即、宣伝の場に持ち込まれ、ここでもヒートしていた。

モータースポーツとはいえ、各メーカーの「勝負の場」といった観があった。

だから、各メーカーが真剣になるのも当然。

今なら、トップを競うチームのエンジニア同士が、サーキットで談笑するシーンも珍しくないが、当時は、そんなことは論外。ほかのチームのピットに近づくことすらははかれる雰囲気だった。ロープが張られ、ピットのマシンには目隠し用のシートが被せられるのは当たり前。

テストでコースを丸々一日専有使用し、「企業秘密」という言葉が語られた。まさに、サーキットでのテストとは、企業秘密の最前線。の観があった。

RX-3との闘いは とくに熾烈を極めた

この頃、とにかく、エンジンを回すだけ回して走ったものだ。回転のリミッターなんてものがなかった。



平健ニクンをナンバー2とするローテーションを組んでいたのだから、その頃、国光サンのニックネームは「無冠の帝王」。凄い走りをするのだが、肝賢なところで勝ちを失うという不運な巡り合わせとなっていた。僕も北野サンもGPで勝利をあげているのに、高橋サンは未勝利であった。

チームメイトの僕たちとしてみれば、一年先輩の国光サンに、なんとか勝ってもらいたいという気持ちがあり、それがGT-Rの50勝目の勝ちにつながったように思う。

マツダのロータリー車が台頭してきたのは、その頃である。小さなホデイに高回転・高出力のロータリーを積んだこいつが、減法速い。バンクで追いつき、コーナーでマツダ車の前に出て、最終コーナーで水を開ける。

ところがホームストレッチにかかると、マツダのキーンというエンジン音が近づき、たちまちクリアされてしまう。毎レース最高速とコーナリング特性の競争となったが、それに加えてレースそのものが、猛烈に戦闘的であった。メーカー同士の対抗意識が、モロにぶつかったからである。

周回遅れのクルマをコーナーでクリアしようとすると、敵が体当たり

をしてくる。やるが、やられるが、そんな激しいレースが常に展開されたのだ。

しかし、結局は時代の変革がGT-Rの終焉をもたらした。以後、ロータリーの全盛時代が訪れたのであった。

今は歴史のなかに名を刻むKPG C10だが、今思えば、ドライバリーに何かを語りかけてくれるクルマであったと思う。

「オレは凄い潜在能力をもっている。ドライバリーもチューナーもしつかりとやってくれば、もっと走るぜ」
「間違ったチューニングやハンドリングをすると、ジャジャ馬に変身するぞ」

エンジン音が、そしてハンドルが、僕にそう話しかけてくれたのである。今回、新GT-Rに乗ってみた。若干、問題点がないわけではないが、その速さという点では、GT-Rのエンブレムを付けるにふさわしい、仕上がりである。

こういったクルマの出現を、時代背景との関係で考えると、かつてGT-Rが登場したときと同じ観がある。性格が曖昧なクルマが多いなかで、強烈な個性を輝かせたのが、GT-Rの系譜なのである。おそらく新GT-Rも時代にエポックを刻むのだろう。



GT-Rの栄光を作った男たち

凄い能力を秘めた KPGC10に感涙



黒沢元治

●65年にブルーバードSSでデビューし、'68年に日産ワークス入り。R380とR382をドライブし、'69日本GPでウィナーとなる。GT-R、ブルーバードSSSSなどで数回、73年からヒールズレーシングで大活躍。現在はレーシングジャーナリストとして筆を奮う。

1969(昭和44)年2月に4ト
アGT-R(型式PGC10)が発表
された。レースのために生まれたク
ルマ、といわれたほど高いポテンシ
ヤルもっていた。

エンジンは、R380に積まれた
GR8型の直系というべき直列6気
筒DOHC24バルブ。

富士のフルコース6kmで走らせる
と軽く2分14秒をマークしたが、
これはツーリングカーでは大衆勝の
タイムだった。

当時、JAFが「GPにフアクト
リートライバーは出場させない」と
いう、ワケのわからないことをい
出したため、日産ではSSCCN、P
MSCのクラブ員を乗せて走らせる
ことにしたが、当然、勝ちが決まっ
たものと僕らは余裕の構えてあった。
本社サイトも新聞広告などでデカデ
カと勝利宣言をしたのだが、結果は
トヨタ1600GTにコロリとやら
れるというお粗末。

もつとも、これはクルマの性能の
問題ではない。クラブ員では2分17
秒がやっとだったのである。

これは、僕らのプライドが許さ
ない。

幸いJAFの奇妙なルールも撤回
されたので、次のレースに僕が乗り、
ブツギリの優勝を果たした。これ
がGT-Rの初勝利である。

当時のあの直列6気筒DOHC24
バルブのエンジンを振り返ると、パ
ワー、トルクが抜群で、「これぞエン
ジン」という感じであった。しかも
シャーシの出来が素晴らしく、コー
ナリング特性が優れているという部
分的評価ではなく、どんな状況でも
コントロールできるという絶対的信
頼感があったのである。

70年の10月、ハードトップのGT
-R(型式KPGC10)は、4ドア
に比べて、全長で65mm、ホイールハ
ースで70mm、全高で15mmとひと回り

小さくなった分だけ、戦闘力が増加
した。

とりわけ、コーナリングの速さには、
乗っているドライバーが愕然と
するくらいのものであった。このこ
とを突き詰めていこうと、クルマの挙
動がよく、ステアリングインフォメ
ーションが素晴らしく、タイヤと路
面の接地状況がつかみやすいクルマ
だったといえよう。

この接地状況に関しては、タイヤ
が広くなったこと、ホイールベ
ースが短くなったためと、サスベン
ションが柔らかくなったことが、大
いに関係しているが、僕は設計主任
の桜井真一郎氏に命じられ、サスベ
ンション開発に携わっていた。クル
マの性能向上に関与したという意味
では、うれしい思い出である。

ハードトップGT-Rは、熟成を
重ねるごとに、その性能を削き出し
にしてサーキットに挑みかかり、つ
いには6kmコースで一分56秒をマ
ークした。

これは、R380に匹敵するタイ
ムであった。R380はミッドシッ
プのプロトタイプ、一方ハードトッ
プGT-Rはスポーツカーのカテゴリ
リーに入るが、それが互角のタイム
を叩き出すというのは、常識では考
えられない。それだけ出来のいいク
ルマであった、ということなのだ
と。

GT-Rの系譜とは レースそのものだ!!

GT-Rは無敵の50勝をマーク、
その50勝目を高橋国光サンが飾った
ことから、国光サンGT-Rとい
うイメージができてきたが、
内情はちよつと異なる。

チームとしては、GT-Rの責任
担当者のような僕、高橋国光サン、
そして北野元サンの三人をナンバー
1ドライバーとし、長谷見昌弘、都

GT-Rの栄光を作った男たち

気持ちよくギン ギン回るエンジン



長谷見昌弘

●65年にブルーバードSSでデビューを飾り、'60年代後半はローラT70などで大暴れした。70年に日産ワークスに復帰し、7人のサムライのひとりとなる。'80年には前人未到の4冠王に輝き、'89年はスカイラインでグループAのチャンプを獲得。F3000でも優勝を飾っている。

2ドアモデルこそ傑作中の傑作マシン

私がレースでスカイラインと出会ったのは、まだプリンス・スカイラインの頃。GT-RはツインキャブGT-R Aは一般向けのバージョンだった。Bのほうはその後に、R、へと発展していく。

モトクロスの全日本チャンピオンから日産入りした私は、ツーリングカーレースでブルーバード1600SSSの4気筒に乗っていた。

日産勢は直線で速いスカイラインに、コーナーで激しく肉迫するのだが、結局、直線勝負の形で、その前に出られない、といった展開を繰り返していた。かなりのパワーの差がない限り、直線でのマイナスをコーナーで取り返したとしても、抜き去る余力はないのだった。

当時のブルーバードとスカイラインを比較すると、ブルはパワーこそ劣っていたが、コーナーではスカイラインより速かったと思う。スカイラインは、でかい。エンジンで走る感で、コーナーでは前にいるといかにも邪魔だった。いい勝負はしても、ストレートで速い分スカイラインが有利だった。

その後、私がスカイラインに乗ったとき、また、2ドアHTがなかったが、エンジンは素晴らしい。シフトアップしていくと、素直に回ってくる。しつこい感じがよかった。シフトアップしていくと、素直に回ってくるのだった。たまた、ハンドリングでは、オーバーステアが強かった。リヤが大きく流れる。ハンドルを切っても、パワーをかけても滑る。コントロールするのは、そうたやすいことではなかった。

私は、スカイラインで全日本のタイトルも取っている。70年代は、私にとって輝かしい時代だった。

'80年代に入り、不運も重なったが、

私はトップドライバーの地位を守り続けることができたのだった。

とにかく、スカイラインのエンジンは丈夫だった。リミッターがなかったのも、オーバードライブさせないようにはしないと、トラブルが発生した。9000rpmくらいまでが限度だったと思う。しかし、指定された回転のなかで回す分には、壊れるようなことはなかった。

スカイラインは、まず4ドアで普及し、2ドアモデルはしばらくしてからであった。私は4ドアのときにタイトルを獲得しているが、本当に好きなのは、その後に登場した2ドアモデルだ。

この2ドアモデルは、スカイラインの傑作中の傑作だった。前モデルのようにリヤが流れることもなく、ニュートラルだった。フレームの剛性感もあった。

時代がそうさせたのかもしれないが、このあたりからクルマの作りは変化していく。世界の趨勢でもあったが、クラッシュに対する安全性と関連する。フロント部がグシャッとつぶれ、衝撃を吸収する方法が広がり始めた。スカイラインも、もちろんその方向に進む。

しかし、レーシングカーにとって、フロント部を『柔構造』にすることは、クルマ全体の剛性を弱めることにつながった。だから、私にとつてその後のスカGよりも、ハードトップの2ドアモデルこそ最高のクルマとして心に刻み込まれてきたのだった。

グループAのスカイラインが、これからどんなものになるのか、楽しみなところだ。今の市販車は街乗りでは素晴らしい。4WDによって安全性は高く、路面の悪条件下で威力を発揮するに違いない。

たまた、サーキットで4WDは、やはりいいのではないと思う。



コースの反対側にドライバークルマが並ぶ。ピット側には予選の順位どおりにクルマが並べられている。

ドライバークルマは合図を待って、コースを横切る。シートベルトをつけ、エンジンを始動、走り出す。

かつてのル・マン式スタートは、こうした情景で始まったものだった。70年代の耐久レースは、こうしたスタート方式を採用していた。

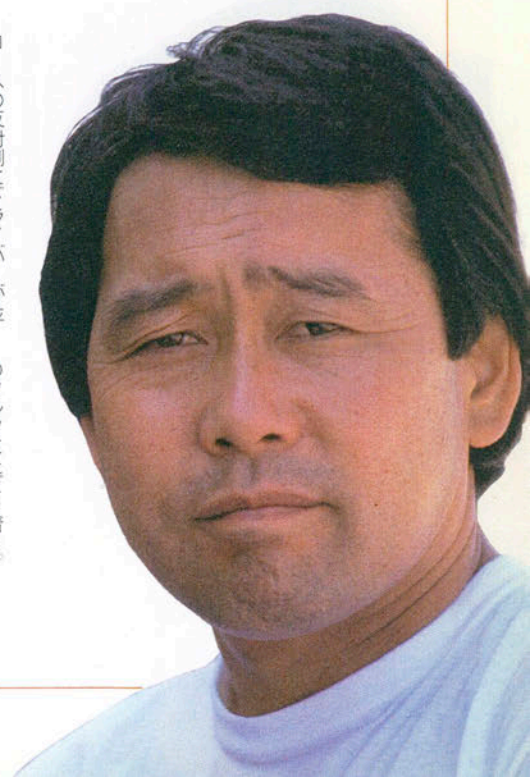
スカイラインGT-Rのワークスカー2台は、並んで位置していた。私は北野サンと組み、高橋国光サンは都平健二クンとコンビを組んでいたように思う。

コースの反対側に北野サンが並ぶのを見て、私は大きく合図した。北野サンは、私に手を振って「わかった、わかった」と合図に答えてくれたのだった。

ワークスカー2台、同モデルが並んでいたのを見て、「我々のクルマはこっちだ」と、私は合図したつもりだった。

ヨイ・トン。

北野サンは下を向いたまま走って行く。隣の国光サン（高橋）はのんびりとコースを横切っている。ところが、なんと北野サンは国光サンのクルマに飛び込んでしまったのではないかと、シートベルトを締め始めている。その頃に、国光サンが自分



のクルマにたどり着く。

「オレのクルマだ、降りろ」

と国光サン。でも、北野サンは夢中だから、よく事態が飲み込みめない。

そんなわけで、2台の優勝候補のワークスカーは、ほかのクルマがスタートしたそのあとから走り出すことになってしまった。

私がスカイラインGT-Rでも、もつとも印象に残ったレースが、このときだった。

そして、それほど、スタートに出遅れても、GT-Rはそのレースに優勝しているのだから、とにかく、強いクルマだったのは、いうまでもないことだ。

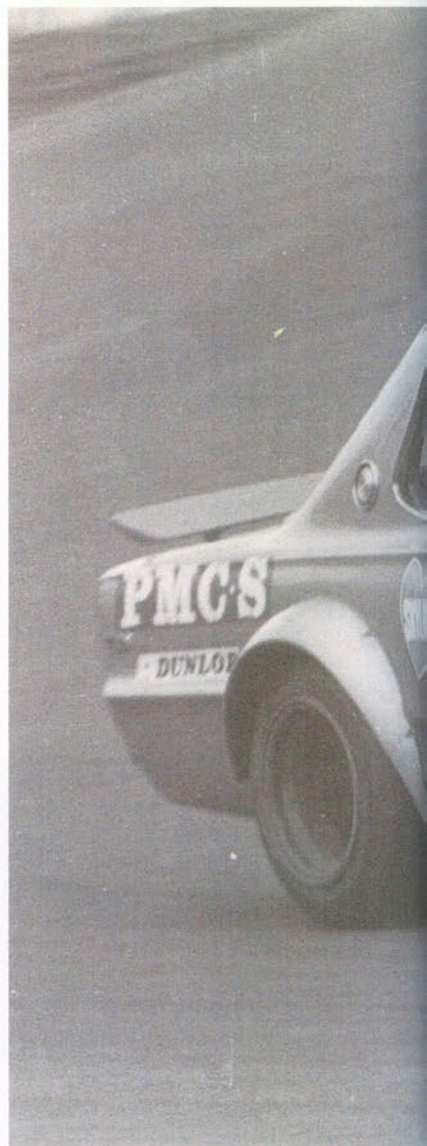
後に、RX-3と激戦を展開。連勝記録をRX-3にストップされるまで、スカG、とくにGT-Rは日本の自動車界に、不敗神話の伝説を作り上げたのだった。

新スカイラインGT-Rが発表された今、ファンにとっては早くその走りを見たいところだろう。現在は規則上、旧型での闘いになるのはやむを得ないが……。

新しいGT-Rには、また一度も乗っていないが、正直なところ、4輪駆動がレースに向いているとはホクは思わない。しかし、どんな形になってレースに登場してくるのか、興味津々といったところだ。

GT-Rの栄光を作った男たち

GT-Rに乗れる だけで栄光だった



星野一義

●日産ワークス最後のドライバーとして、'69年にスカイラインGT-Rでデビュー。GT-R、Z、チェリーなどで華々しい戦績を残し、74年に富士GC、F2にステップアップ。ビッグタイトルを総ナメにして「日本一速い男」の異名を取る。F3000を始め、Gr.Aで活躍中だ。

たときのクルマもスカイライン。デビュー戦もスカイラインを駆った。振り返ってみると、4気筒相手では格の違いを感じたものだ。凄いくるま。だった。GT-Rは。しかし、である。ボクにとってスカGは苦い青春の記憶とも結び付く。栄光のスカG連続記録とは、ボクは、ほとんど縁がなかったからだ。高橋(国)、北野、大石、横山、黒沢、長谷見、都平……。日産とプリンスが合併した直後には、歴戦の勇者がゴロゴロいた。追浜に基地をもつ、ワークスのメンバーが先の人たちならば、大森の日産宣伝部系列のドライバーたちもいた。寺西、鈴木(誠)、須田、田村、辻本、歳森、本橋、そして、シンガリのボクである。GT-Rのテストはすいぶんやらされたものである。走行距離ではボクが一番多かったかもしれない。当時、キャブレターもSU、ソレックス、ウェーバーなどの輸入品が幅を利かせていて、これらと5速MTを組み合わせることで、ワークスカIとしての「威厳」にもなっていた。日産に入る前のボクの懐具合は、寂しい限りだったが、それでも無理をしてスカイラインGT-Rを手に入れたのも懐かしい思い出。頭の中にはGT-Rしかなかった。買ってからあとでカタログを見るような感じだった。「とにかく、欲しいッ!」ということだけだった。GT-Rの54型に乗っているだけで、もう天下を取ったような気分だった。当時、ベンツも少し走っていたが「なんだ、ダサイ」だった。今考えるとお笑いだ、とにかく車高が低くないといけなかった。それも、ロールバーが付いていないといけなかった。そんな年代だった。

速くなければスカGなんて呼べないッ
そして、スカイラインは栄光の連続記録を達成したのち、その連勝をストップされてから、交差の道をたどる。スタイル、排気量、シャーシの剛性など、ファミリーカーへの道を進んでいく。時勢かもしれないが、走りのスカGとしてのホットなフィーリングは薄れていった。ユーザーは敏感にそれを感じ取ったはずだ。「スカイラインはそうじゃない。排気量でも、大ききでもない。フィーリング的に速くないといけない」と。車格というものがあがる、スカイラインはそれだったものとも関係ない。速さ、レスポンス、スタイルなどで押ししていくのがスカイラインの生き方ではないのか、と。そうでなければ幅広いユーザー層にアピールしない。スカイラインには独自の行き方があるのだ、と。ボクにとって、スカイラインは、レーシングドライバーとしてトップに這い上がるかと野望に燃えていた、あの青春時代に創られたイメージそのものの再現でなければならぬ。それが、ボクのスカイラインへの思い入れかもしれない。その意味では、今度の新スカイラインGT-Rは、「作りの思い切りのよさ」で成功しているのではないかとと思う。フィーリングはいい。一時はファミリーカーへの道をたどり、大きな回り道をしていたが、今度は確かに「スカG」のようだ。現在、ボクはグループAのレースをスカイラインで闘っている。次のクルマは当然、ホモロゲーションを取ったニュー・スカイラインということになるが、そのテストは、これからということになる。



現在、ボクはF3000やグループCカーで走るがたわら、忙しい合間を縫って、グループAのレースにも参加している。

かつて、栄光のR380/381/382を駆って、エキセントリックなドライブを展開していた日産ワークスの先輩、北野元サンとコンビを組んで

「トップドライバーとして活躍する忙しい生活のなかで、ツーリングカーまで走らせるのは大変でしょう」と、いう人もいるが、これもまた楽しみのひとつなのだ。

そして、このカテゴリーで思い出に残ることといえば、やはり、スカイライン、とくにGTR。『忘れられないクルマ』の一台といえようか。

ボクらの世代にとって、GTRはまさに、憧れのクルマだった。スカイラインに乗れるが、ただそれだけのことで、素晴らしい幸福感到に包まれたものだ。

それも、レース用にチューンされたGTRともなると、言葉ではいい表わせない。絶対的、な輝きをもっていた。

ボクは、もともとはバイクのライダー出た。

ものだ。

その、ライダー出のボクが、2輪界から日産のテストを受けて、日産入りしたわけだから、なおさら、憧れのスカイラインGTRのステアリングを握れる。そのことだけで「光栄」以外の何ものでもなかった。しかも、当時「モトクロスで速いから」というだけで、ドライバーを採用するような甘い状況ではなかった。

日産の新人採用テストを富士スピードウェイで受けて、そのうえで合格し、晴れてレーシングドライバーとなったのだ。それも、日産最後のドライバーとして。

そんなボクがレース界にデビューしたのは、1969（昭和44）年、鈴鹿サーキットの西コースだったと思う。

そして、初勝利は、この年に完成した筑波サーキットのオープンニングレースだった。

クルマはスカイラインGTR。栄光のクルマを駆っての勝利である。

6気筒のエキゾーストサウンドがたまらない魅力だった。クルマといえはもう、スカイラインしかなかった。

モトクロスをやっていて、4輪に乗りたくなり、日産のテストを受け



勝つために生まれ、そして、
勝ち続けてきたあの名車たち。
卓越した動力性能に、猛々し



▲オーバーフェンダーやリアスポイラー、4輪ディスクブレーキで武装した2代目「ケンメリ」GT-R(KPGC110)。幻のGT-Rと呼ばれる

| タイプ | 生産台数 |
|---------------------|------|
| 4ドアGT-R(PGC10)前期型 | 539 |
| 4ドアGT-R(PGC10)後期型 | 293 |
| 2ドアHT GT-R(KPGC10) | 1113 |
| 2ドアHT GT-R(KPGC110) | 197 |
| 合計 | 2142 |

GT-R HISTORY

| | |
|--------|------------------------|
| 68年10月 | 第15回モーターショーにツインカムGTを出品 |
| 69年2月 | スカイライン2000GT-Rを発売 |
| 5月 | 69JAFグランプリでサーキットデビュー |
| 10月 | マイナーチェンジ |
| 70年10月 | 2ドアハードトップGT-Rを発売 |
| 71年9月 | マイナーチェンジ |
| 72年3月 | サーキット50勝を達成 |
| 73年1月 | ケンメリGT-Rを発売 |
| 5月 | GT-Rを生産中止 |

猛々しく復活した幻のGT-R

S20型直列6気筒DOHC24バルブユニットは、GR8型に限りなく近いカムシャフトの駆動はストリートユースを考慮してキヤダブルローラーチェーンに改められ、オイル潤滑方式がウエットサンブになっているが、基本メカニズムは不変だ。

ホア×ストロークは82・0×62・8mmで、総排気量は1989ccになる。これにツインチョーク・ソレックスN40PHキヤブを3連装し、9・5の圧縮比で最高出力160ps/7000rpm、最大トルク18・0kgm/5600rpmを絞り出す。リッター当たり出力は80・44ps/ℓと強烈だ。

ポルシェ・タイプ0の5速ミッションを介して最高速200km/hを誇り、ゼロヨン加速も16・1秒をマークする。ストックの2ℓ、しかも、4ドアセダンとしては世界トップの動力性能だ。

発売から半年後の8月にはフェイスリフトを行ない、フロントマスクとインテリアをデザイン変更した。ヘッドライトとグリルが、ビース構成となり、ステアリングもウッドから革巻きの握りやすいものになっている。

70年10月にはスカイライン初の2ドアHTが加えられた。GT-Rも、4ドアから2ドアHTに切り替えられ、一段と走りのポテンシャルをアップする。2ドアHTは、ホイールベースを70mm切り詰め、ルーフエンドを粹なノッチバッククレーンに改めたものだ。

このときに、エクステリアとインテリアもリデザインされている。フロントグリルが格子状の大柄なものとなり、ヘッドライトグリルも取り去られた。また、リヤコンビネーションランプも横長から角型2連タイプに変更されている。最大の注目箇所は、リヤに装備されたリベット止めのオーバーフェンダーだ。ワイドタイヤを履くために採用されたものだが、これがGT-Rの証であり、高性能を物語る。

インテリアもブラック一色のスバルタンをデザインとなり、メーターのレイアウトも変更された。スピードメーターとタコメーターを深いナセルで覆い、その左右に4個の補助メーターを配している。

この2ドアハードトップGT-Rは、KPGC10の型式名を与えられ、サーキットでも大暴れた。歴代のGT-Rのなかで、もっとも男を感じさせ、人々に強い印象を残したのが、KPGC10、GT-Rだ。

72年9月、スカイラインはスタイリングを一新する。「ゲンとメリ」のニックネームで呼ばれたが、当初はL20型SOHC搭載車のみだった。沈黙を破ってGT-Rが復活したのは、翌73年1月のことである。HT2000GTをベースにしているが、そのシルエットはGT-Rの名にふさわしい精悍なものだった。

フロントグリルは網目の専用デザインで、左側にはGT-Rエンブレムが誇らしげに付けられている。オーバーフェンダーは、リヤだけではなくフロントにも装着された。また、リヤエンドにはスポイラーが標準装備されている。そのルックスは、初代GT-R以上に猛々しい。

パワーユニットは、サーキットで鍛え抜かれたS20型DOHC24バルブを積む。パワーステックは、先代の2ドアハードトップGT-Rとまったく同じだ。ハイオク仕様のほか、レギュラーガソリンの使用を可能にした155ps仕様も用意されている。

ブレーキも4輪ディスクが装備され、ストラット/セミトレーリングアームのサスベンションも一段とフットワークのよいものとなった。

だが、排ガス対策を理由に、2代目GT-Rはわずか4カ月で消滅する。生産台数は197台でしかない。まさに幻のGT-Rといえるだろう。

メモリアル



いスタイル……。今、GT-Rの復活とともに、彼らを甦らせてみよう。



▲限りなくレーシングエンジンに近いS20型直6DOHC24バルブユニットを搭載し、勝つために生まれたPGC10。GT-R神話の幕開けである



▲コンピュータを駆使してショートホイールベース化に成功し、卓越した運動性能を発揮した2ドアハードトップGT-R。50勝の金字旗を打ち立てた



▲スカイラインの名を人々に知らしめた2000GT(S54B)

超越エンジン搭載の鮮烈マシン

「GT」の名を冠したスポーツモデルは、世界中に数多く存在する。だが、生粋のサラブレッドと呼べるクルマはきわめて少ない。スカイラインは、数少ないサラブレッドカーの資格をもつクルマのひとつにあげられるだろう。なぜなら、サーキットで得られた数々のノウハウを傾注して設計されたマシンだからだ。

記念すべき最初のスカイラインGTがデビューしたのは、1964（昭和39）年5月のことである。このクルマは、ロードゴーイングカーではなかった。サーキットで勝つことを運命付けられ、マシンに仕立てられていたのだ。スカイライン1500のノーズ部分を延長し、そこに長大な6気筒ユニットを収めている。

パワーユニットは、プリンス自動車の自信作であり、我が国初のSOHC機構を採用したG7型直列6気筒が搭載された。スクエアタイプのG7型SOHCユニットは、シングルキャブ装着で105ps/5200rpmを発生する。が、サーキットを走ることを意識して、当時としては珍しいウエーバー・キャブやOD付き5速ミッション、ノンスリップデフなどが用意されていた。

このスカイラインGTは、急遽、エントリーリストに名を連ねたボルシェ904GTSと、モータースポーツ史に残る名勝負を演じている。人々はいつか「スカG」と呼び、再販を熱望した。こうした声にこたえて誕生したのが、スカイライン2000GTだ。後にGT-Rに進化し、S54B（コーヨーンビー）の通称で愛されている。

スカイライン2000GTは、サーキットで得られた貴重なデータをフィードバックして開発された。ウエーバー40DOECキャブを3連装し、ノンスリップデフやサーボ付き前輪ディスクブレーキも標準装備されている。最

高出力125ps/5600rpm、最大トルク17.0kg・m/4400rpmの性能は、当時としては抜きん出たものだ。ゼロヨン加速17.8秒（後期モデルは17秒フラット）、最高速180km/hの数値も、2セダンとしては世界トップレベルにある。

このS54型スカイライン2000GT-Rの後継モデルとして鮮烈なデビューを飾ったのが、スカイライン2000GT-Rだ。'68年10月に開催された第15回東京モーターショーに参考出品され、翌69年2月に市販に移されている。型式名はPGC10だ。

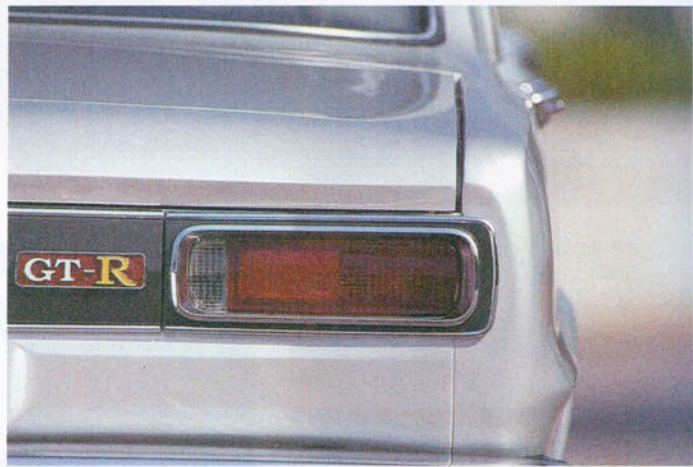
スカイラインは、L20型エンジン搭載の2000GTとほとんど変わっていない。オーバーライダーを取り去ったハンパーと、リヤフエンダーのサーフィンラインが断ち切られている程度である。インテリアも2000GTに準じているが、タコメーターはフルスケール1万rpmのものに変更された。また、レースを意識してラジオやヒーターもオプション扱いとなっている。

GT-Rの最大の特徴は、精緻を極めた6気筒ユニットだ。長いノーズの中には、サーキットで鍛え抜かれたDOHC24バルブユニットが収められている。S20型と名付けられた、このエンジンは、栄光のプロトタイプレーシングカー、ニッサン（プリンス）R380にミッドマウントされているGR8型の直系といえるものだ。基本メカニズムは、レーシングエンジンそのものであり、贅の限りを尽くして組み上げられた。

シリンダーブロックにサイドポルト方式を採用し、シリンダーヘッドやピストンなどにアルミ合金をふんだんに採り入れている。1シリンダー当たり4バルブも、日本初の試みだ。さらに、エキゾーストマニホールドもステンレス製とするなど、高度な技術を随所にちりほめている。

PGC10

GT-R







マツハコやドカティといったクラシックバイクを所有する小林サングが、国産車で唯一気に入ったのが歴戦の勇士、GT-Rだ。4年ほど前、ワンオーナーの'69年式GT-Rを広島で見つけ、苦勞の末に手に入れる。しかし、長い闘ガレージに入りっ放しだったので朽ち果てていた。それを完璧に、新車のようにレストレーションしたのである。

エクステリアはもちろん、インテリアやエンジンまでピカピカの状態だ。唯一、パワーアンテナがオリジナルと異なるが、これがオーナーカーの証だという。現在までトラブルは皆無で、エンジンも気持ちよく吹き上がる。残念なのは、仕事が忙しすぎて存分に乗り回してあげられないことだそう。

OWNER
小林宗祐



インテリアも、男の仕事場といえるスパルタンなもので、ラジオやヒーターもない。そこには、フルスケール1万rpmのタコメーターと、本格的なバケットシートがあるだけだ。しかし、このさり気なさが、GT-Rの猛々しさを無言のうちに物語っている。

インテリアも、男の仕事場といえるスパルタンなもので、ラジオやヒーターもない。そこには、フルスケール1万rpmのタコメーターと、本格的なバケットシートがあるだけだ。しかし、このさり気なさが、GT-Rの猛々しさを無言のうちに物語っている。

エンジンは、SOHCエンジンを積む2000GTとほとんど変わっていない。唯一、目を惹くのは、リヤフェンダーのサーフィンラインが途切れていることである。が、フロントには、GT-Rの文字が燦然と輝き、ボディサイドにもGT-Rの後継を示す、栄えある赤ハッジが付けられている。

エンジンは、SOHCエンジンを積む2000GTとほとんど変わっていない。唯一、目を惹くのは、リヤフェンダーのサーフィンラインが途切れていることである。が、フロントには、GT-Rの文字が燦然と輝き、ボディサイドにもGT-Rの後継を示す、栄えある赤ハッジが付けられている。

エンジンは、SOHCエンジンを積む2000GTとほとんど変わっていない。唯一、目を惹くのは、リヤフェンダーのサーフィンラインが途切れていることである。が、フロントには、GT-Rの文字が燦然と輝き、ボディサイドにもGT-Rの後継を示す、栄えある赤ハッジが付けられている。



世界には、サーキットで勝つために誕生したクルマがいくつ也存在する。これらのモデルは、外観こそ大きく変わっていないが、底知れぬポテンシャルを秘めた強心臓を与えられているものが多い。人々は羊の皮を被った狼のニクネームで呼び、数々のサーキット神話に彩られている。

国産車で、このテのスポーツセダンを捜すとすると、スカイラインにとどめを刺す。ロングノーズに6気筒ユニットを飲み込んだ、スカイラインGT（後にGT-Bとなる）は、サーキットで破竹の快進撃を続け、今なおマニアから愛され続けている。これに続く2000GT-Rも、スカイラインGT以上に輝かしい戦績を残した。

型式名PGC10を与えられた初代GT-Rは、世界でも稀有なモンスターセタンだ。ニッサン、そして旧プリンスのもてる限りの技術力と情熱を傾注して開発され、モータースポーツ史に深く刻まれる不滅の金字塔を打ち立てている。

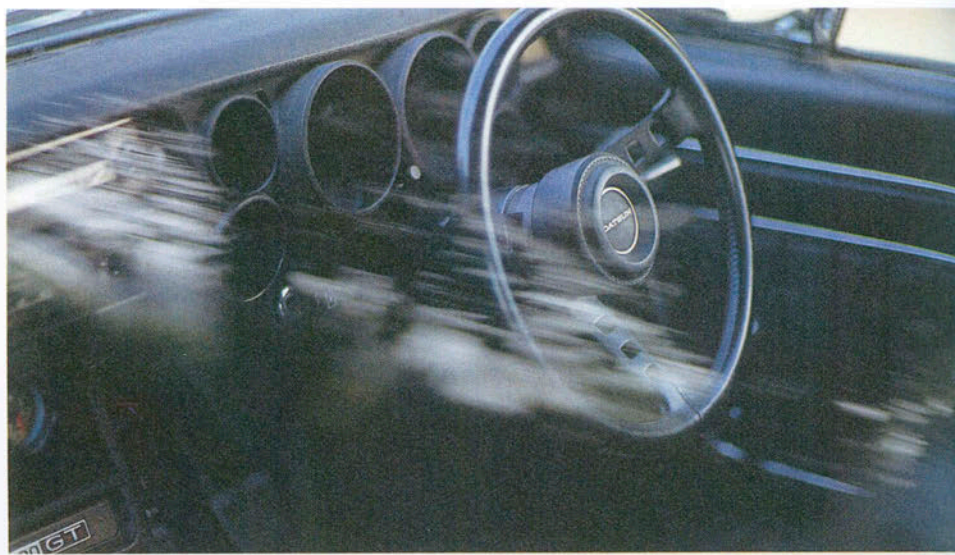
GT-Rは、クルマに興味のない人が見れば、ただの平凡な4ドアセタンでしかない。だが、その素性を知る者には畏敬の念を抱かすにはおられない魅力に満ちている。

最大のセールスポイントは、レーシングエンジンさながらのDOHC 24バルブユニットを搭載していることだ。

S 20型と名付けられた、日本初の4バルブユニットは、かのレーシングプロト、ニッサン（プリンス）R380に搭載されていたGR8型の血を引くものである。当時、平凡な4ドアセタンに高度なDOHC 4バルブを積み込んだ例は、世界的に見てもまったくない。S 20型直列6気筒ユニットは、レーシングエンジンそのものである。サイドボルト方式のシリンダーブロックを採用し、ヘッドにはアルミ合金鋳物をあこった。また、ピストンは軽量かつ冷却性能に優れたアルミ合金製で、クランクシャフトも特殊合金鋼のフォー

KPGC10

GT-R



サーキットを席巻するために生を受けたスカイライン2000GT-Rは、デビュー戦こそトヨタ600GTの前に苦戦したが、その後は連戦連勝を重ねた。レースに出るたびにサーキットのコースレコードを塗り変え、数多くのGT-R使いを誕生させたのである。が、エンジニアたちは、それだけでは満足できなかつた。よりポテンシャルの高いツーリングカーを望んだのだ。

そこで開発されたのが、ハードトップGT-Rである。これは、究極のロードゴーイングモデルだつた。4ドアGT-Rのエボリューションモデルと

いえるクルマだが、サーキットをコンマ一秒でも速く走るために設計され、わずかの改造でレーシング仕様に変貌する。4ドアモデルと大きく異なるのはスタイリングだ。フロントビューはセタンと同じだが、ピラーから後方はスタイリッシュな2ドアHTとなつている。リヤクォーターピラーをクワッと寝かせ、ホイールベースも70mm短い。4ドアGT-Rが2640mmのホイールベースを採用しているのに対し、2ドアHTは2570mmになつている。このショートホイールベース化は、サーキットでの運動性能を向上させるために決定された。ニッサンR382

を開発するとき、日産のエンジニアはいち早くコンピュータを導入している。コンピュータを駆使してタイヤの径やギヤ比を設定し、ベストラップを想定したわけだ。そのコンピュータ技術がGT-Rにも生かされている。2570mmのホイールベースは、富士スピードウェイのバンク付き6kmフルコースに照準を当てて決められた。この数値ならば、2分の壁をGT-Rで破れるというのである。コンマ一秒に賭ける執念は凄まじいばかりだ。全長は4ドアモデルより65mm短くなり、全高も15mm低い。また、ドアハンドル形状も変更されている。ノーマル

photo 森山良雄



KPGC10

GT-R

幼い頃、プラモデルのGT-Rを作り、以来、GT-Rのオーナーを夢見ていたという木村サン。友人が2000GT-Xに乗っていたため、見るたびに思いが募ったという。もっとも気に入っているのは、筋力のない男性的なスタイリングと刺激的なエンジンサウンドだ。この72年式GT-Rはエンジンと足まわりが抜群によく、GT-R本来の走る楽しさを存分に満喫することができる。絶版車専門店のオートガレージ・ワタナベで購入したが、オリジナルにきわめて近いボディカラーと、絶好調のエンジンに惹かれたそうだ。今後は、ミラーやマフラー、インテリアなどをオリジナルに戻し、いつまでも大切にしていきたいとのことである。

OWNER
木村昌二





の2ドアHTと大きく違つのは、リアに装着されたリハット止めのオーバーフェンダーだ。サーキットでワイドタイヤを履くために採用されたものだが、これがGT-Rの凄味を増幅させている。これほど迫力あるフォルムをもつ市販車は、今なお存在しない。

インテリアも、4ドアGT-Rより格段にスバルタンムードにあふれている。ソフトパッドで覆われたダッシュボードはブラック一色となり、6個の丸型メーターが埋め込まれた。ステアリング中央にフルスケール240km/hのスピードメーターと1万rpm表示のタコメーターを配し、その左右に補助メーターが並ぶ。もちろん、ラジオやヒーターは装備されていない。

エンジンは、サーキットで鍛え抜かれたS20型直列6気筒DOHC24バルブユニットだ。採算を度外視した贅を尽くした設計で、スポーツキットを組み込むだけで軽々と200ps/8000rpmをオーバーした。ちなみにレギュラーガソリン仕様を設定され、こちらは155ps/7000rpm、17・6kg/m³/5600rpmの性能だ。S20型ストレート6がオーナーを魅了したのは、その高性能ふりと咆哮だけではない。視覚に訴える芸術的なカムカバーも、マニアの胸をときめかせた。ボンネットを開け放ったときの感動は、筆舌に尽くしがたい。

サスペンションは、日産伝統のストラット/セミトレーリングアームの4輪独立懸架を採用する。その卓越したフットワークもGT-Rの美点だった。2ドアハードトップGT-Rは、4ドアGT-Rの後継マシンとしてサーキットに凱旋する。次から次へとコースレコードを更新し、JAFグランプリ以来2年10カ月にしてサーキット50勝の偉業を達成した。

サーキットの疾風——それがハードトップGT-Rだ。レースから生まれた究極のロードコイキングモデルとして、今なお精彩を放ち続ける。

KPGC110

GT-R

走ることが三度のメシより大好きで、全日本ラリー選手権などに出場していた森サン。彼がノックン惚れ込んだのがサーキットの常勝マシン、GT-Rだった。86年春、意を決してGT-Rを捜し回り、自動車雑誌の売買コーナーを通して千葉県のオーナーから譲り受けたという。

購入から半年後にボディをオールペンし、3年間で2万kmほど走り込んでいる。現在までに大きなトラブルはないが、ボディパーツが年を追うごとに少なくなっているのが悩みのタネだ。その精悍なスタイリングと豪快なS20型エンジンが気に入っている。すべてオリジナルでキメた、ベストコンディションの73年式ケンメリGT-Rだ。

OWNER

森 俊次



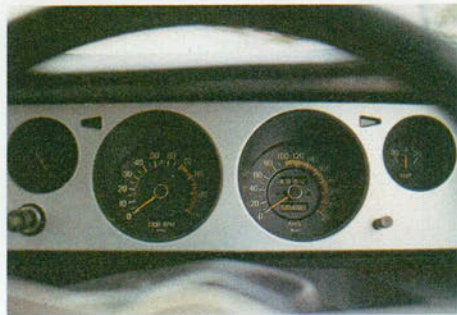
photo 清水勇治



KPGC110

GT-R





サーキットの王者に君臨した初代2000GT-Rは、自他ともに認める不世出のサラブレッドカーだった。モータースポーツの世界で勝利するため開発され、サーキット50勝の金字塔を打ち立てている。しかし、1970年代に入ると、排ガス規制とオイルバニックが高性能スポーツカーを否定した。この暗黒の潮流に果敢に挑んだクルマ、それがKPGC100、2代目GT-Rだ。

オイルバニックに揺れ動く73（昭和48）年1月に突如としてデビューを飾り、今なお人々から「幻のGT-R」と呼ばれている。そのスタイリングは「ゲンとメリ」のハードトップ2000GTをベースにしているが、シルエットは紛うことなきGT-Rそのものだった。サーキット狭しと暴れ回った初代GT-R以上に鮮烈で、個性的なフォルムにアレンジされている。

ワークスGT-Rを彷彿させるリハット止めのFRP製オーバーフエンダーを4輪に装備し、トランクリッドにはスポイラーが垂直に立てられた。また、フロントマスクもGT-R専用の構構なデザインで、大きく口を開けたグリルにはネットが張られている。しかもグリル全体をフラックアウトし、フェンダーミラーも同色のタルボミラーを採用した。

そして、フロントとリヤには新デザインのGT-Rエンブレムが誇らし気に輝いている。ボディサイドに付くGTマークも、GT-R以来の伝統である赤光の赤バツジだ。

インテリアもスパルタンなムードにあふれている。ダッシュボードは磨き込まれたアルミパネルに変更され、ステアリングも革巻きの3スポークタイプだ。時計を含む7個のメーターは、ドライバーに向けてセットされている。スピードメーターとタコメーターは、初代GT-R譲りだ。フルスケール240km/h、1万rpm表示で、レッドゾーンも7500rpmと異例に高

い。もちろん、ラジオやヒーターなどの快適装備は省略されている。シートも走りに徹した本格バケットで、リクラインニング機構はない。

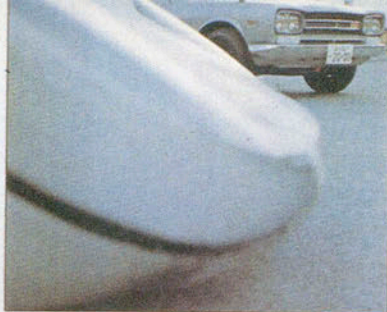
パワーユニットは、名機の名をほしいままにしたS20型直列6気筒DOHC24バルブだ。ボディ形状が異なるため、エキゾーストマニホールドやインテーク側のエアダクトが変更されているが、パワースベックは変わらない。総排気量1989ccで、ソレックスN40PHキャブを3連装している。

最高出力160ps/7000rpm、最大トルク18.0kg・m/5600rpmの性能は、依然として2Lエンジンの頂点にあるものだ。また、圧縮比を9.5から9.0に落とし、レギュラーガソリンの使用を可能にしたモデルも設定されている。こちらは155ps/7000rpm、17.6kg・m/5600rpmと、パワースベックはわずかに低い。

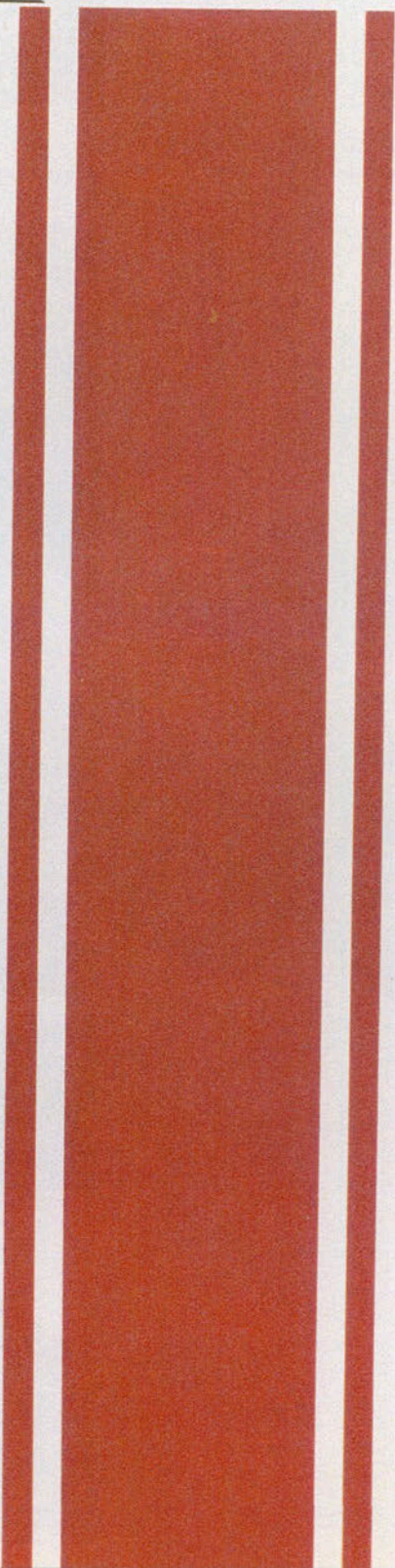
2代目GT-Rは、豪放なクラウンS-バースポーツとして設計された。開発当初からサーキットで速く走ることよりも、最高のロードノイズレベルとして設計されたのだ。そのため、ボルシエ・タイプの5速ミッションは、ストリートユースで扱いやすいギヤ比に改められている。ステアリングも、19.0/22.5のバリアブルレシオをもつリサキレステアリングホイールタイプを採用した。また、ガソリンタンク容量も55と少ない。

が、リヤにはアネット型のディスクブレーキを配し、ストラット/セミトラッキングアームのサスペンションも一段とポテンシャルアップされたものになっている。

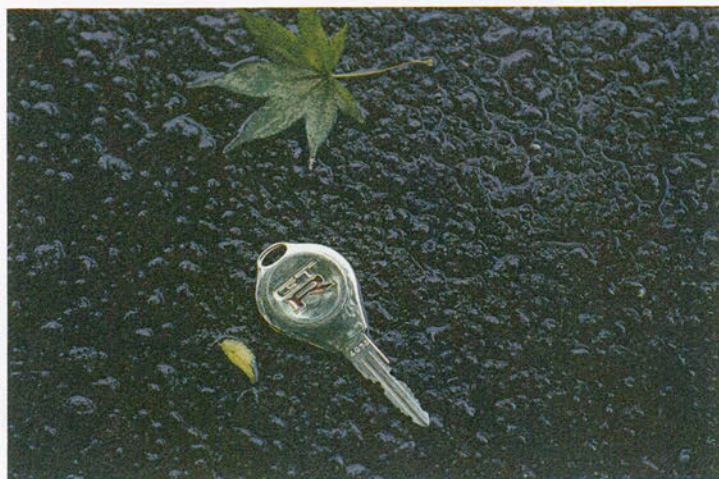
2代目GT-Rは、発売後4カ月にして生産を中止した。数多くのバツクオアダーを抱えながら、自ら生涯の幕を引いたのである。その間に生産されたGT-Rは197台と、フェラーリなどの生産台数よりも少ない。



NISSAN
SKYLINE 2000 GT *IR*



Epilogue



イグニッション キーを

OFFにする

突然 その精緻な

メカニズムの鼓動が 終息する――

ここに出現するのは まぎれもなく

真物^{ほんもの}だけがもつ 輝く世界

乗る者に 新たな感動と歓びを覚醒させ

満足感という名の

ゴールデン・ドリームを

与えてくれる

走りの楽しさと 確かな安息^{やすらぎ}……

動と静が織りなすコスモスに

身体を横たえたとき

GT-Rは また

新たな神話を刻む

GOLD CART^{トップ} MOOK

SKYLINE
GT-R

1990年1月1日 第1刷発行

1990年1月15日 第2刷発行

編集人・鈴木俊治

発行人・藤村俊次郎

発行所・株式会社交通タイムス社

〒101 東京都千代田区内神田2-3-7 ☎03・252・6531

〒553 大阪市福島区福島4-8-5 ☎06・458・3110

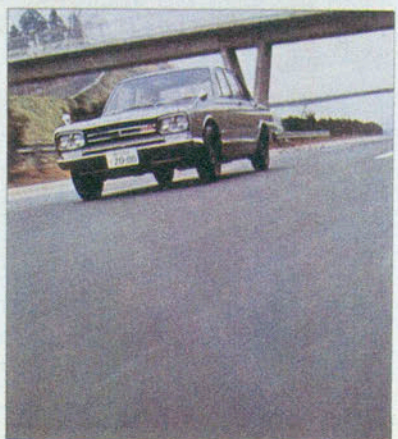
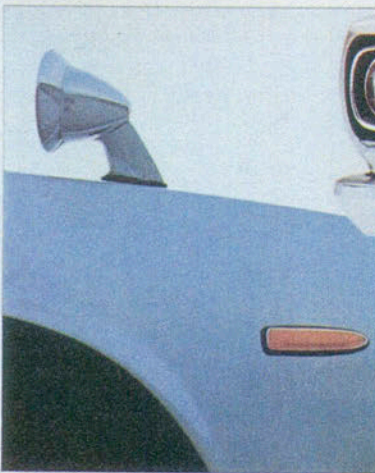
印刷所・凸版印刷株式会社

定 価・1800円(本体1748円)

雑誌コード・63643-67



GT-R



スカイライン2000GT-R《グランドスポーツの主張》

あのR380、プロトマシンに
スーパーとハイメカニズムを
セダンタイプのプロフォルに
自在に操る——これこそ、真
し理解する方の最高のせい
ましよう。心からの満足感
車。高性能セダンとして、
まさに日本最高に位置する車
お届けします。パフォーマンス
ニズム、ハンドリング、フォー
すべてにおいて一点の妥協も
あげたニッサン スカイライン
を...

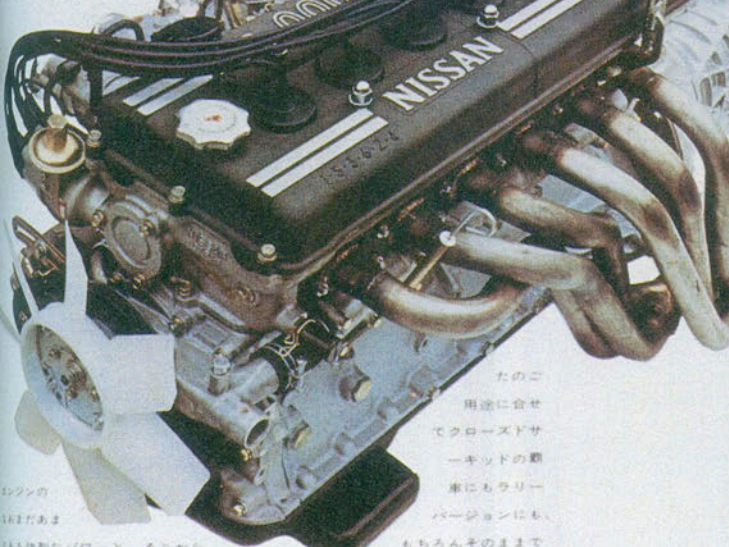
純血のプロトマシン
《ニッサンR380》のエンジン
高性能をそのまま引き継ぎ
この機軸かに秘められた圧倒的
とメカニズムの極致こそ、スカ
2000GT-Rを語りつくすべく
せましよう。
1965年谷田部高速試験場におい
れた「スピード国際記録挑戦会」
をぬいたニッサンR380、1963年
3700ccのV6エンジンで142km/h
日本初の本格プロトマシンとし
本グランプリにおける種々の
シエとの激闘。猛追と勝利の記録
強大なパワーと超高速時の耐久
エンジンをあなたのアクセル
操るくるま、ハイ

地走行のため
速トルクが
ヤンビも光
された高性能
エンジンから引き出
パワーを駆って
ままのドライビングを心ゆくま
っていただけるくるま。スカイ
2000GT-Rは、最高性能で車の最
ぜいたくを満喫していただける
羊の皮を着た狼——
と、呼ばれたあの悪徳は生きて
レース常勝をほしこまにしたス
ライン2000GT-Rの2世。流体力学
セダンとしての充実感、気品が
とけこんだスーパー・エアロダイ
ルック。広がりやゆりの曲線、
内に秘めた強烈な個性はさすが
います。精が込みやうかがわせ
エータタリル。大きくえぐられ
出したホイールハウス。そして高速
タイヤは3700ccのV6エンジンで2000ccのV6エンジン

の身体にじっくりなじむ感触を
 求めてください。この瞬間から、クラ
 ンクシャフト(スカイライン2000GT
)の駆力があることを知らせてはな
 しません。人間工学の徹底追求が
 基本設計を、さらに幾何学的レー
 ンニングあげたシート。体をしっかり
 サポートして、余コーナーにも振り出
 せば、ストレートアームの理想的な
 ショックでハンドリングができます。
 クラックホイールはナルディタイプ
 の3スポークにはホーンボタンを理
 想に、ステアリングを握ったまま
 にも鳴らせます。木目ボードの豪華
 インテリアには、大径の回転計と
 水温計や油圧計などが整然と
 配置されています。ドライバーの
 目線、フロントシートの中央へ流れる
 空気フローパネルも木目張り。
 時計、燃料計の他にワイパースイッ
 チ、ドラッグスイッチなどが見やすく
 すぐ近く配列され、ドライバーの左
 手はステアリングから左下や右
 側の位置には、5段ギヤノブ、サイ
 ドブレーキが配置されています。この
 ドラッグポジションは、初めの不慣れを
 感じさせません。まるであなた
 自身に合せて設計されたようななじみ
 が広がられることでしょう。

04C・6 cyl・2000cc
 最大出力 160PS/7000r.p.m.
 最大トルク 18.0kg-m/5600r.p.m.
 全長 4700mm 全幅 1700mm 全高 1350mm
 全重 1200kg

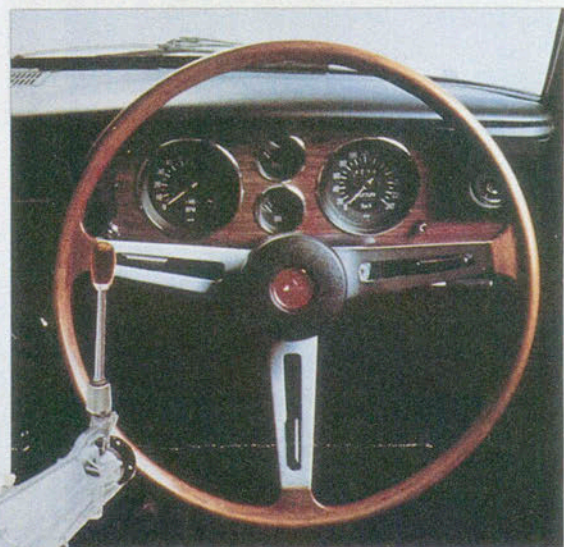
あの日、あの場所、あの瞬間に
 思い起こされること。その瞬間に
 思い起こされること。その瞬間に



たの
 用途に合
 てフロ
 ードサ
 ーキット
 の類
 車にもラ
 ーパ
 ーに
 も
 ちろん
 そのま
 ままで
 タウン
 ライブ
 も心
 づく
 まで
 お楽
 しみ
 いた
 だけ
 るこ
 とで
 す。

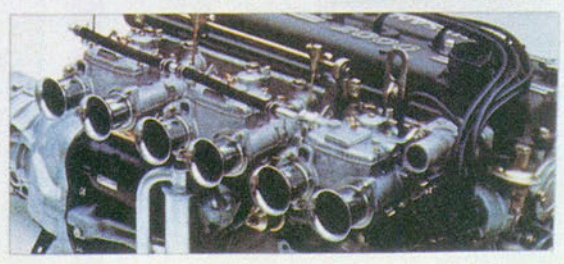
高速走行を支えるサスペンション機構
 サスペンションは4輪独立懸架。フロントはマクファーソン・ストラットタイプ。後輪はセミ・トレーリングアーム。デフはサスペンションメンバーを介してボディに固定したため、その分だけローを低く設計してあります。またスプリングレートを高め、ノンスリップデフを標準装備するなど、高速走行への備えも十二分につくしました。

このシートからハンドルから...グランドスポーツの詩が聴こえる



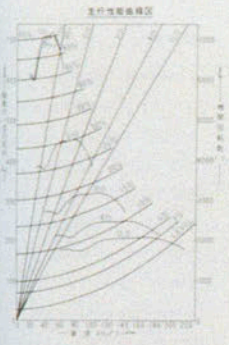
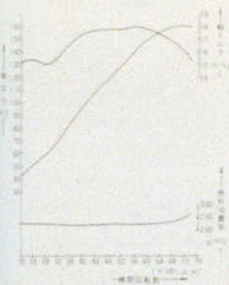
トウモロコシが容易なアクセルペダル、基部を
 固定させ、アクセルとブレーキワークが互いに直
 接に接します。

トウモロコシが容易なアクセルペダル、基部を
 固定させ、アクセルとブレーキワークが互いに直
 接に接します。



SKYLINE 2000 GT-R





スカイライン2000GT-R仕様書

| | | | | | | | | | | | |
|--------------|---------------------------|-------------------|--------------------|-----------|-------------------------|----------|------------------------------|---|--|---------|-------------------------------|
| 車名 | ニッサンスカイラインGT-R | 燃料消費率(燃費平均値最大荷重時) | 13.9km/l(48.5km/h) | 駆動方式 | 後輪駆動式 | ■操向装置 | 形式 | リサーチ・チューニング・ボール式 | | | |
| 型式名 | PGC10 | 最大安定傾斜角 | 左右50° | オイルパン容量 | 6.7l | 減速比 | 19.5 | 形式 | リサーチ・チューニング・ボール式 | | |
| ■寸法・重量 | | ■エンジン | | 冷却方式 | 水冷強制循環式 | カシ取角 | 内31°外29°30° | ペンドル径 | 405mm | | |
| 全長 | 4,395mm | 型式 | S20型水冷直列6気筒DOHC | 燃料ポンプ | 圧力製水ポンプ式 | ■走行装置 | | 高車軸型式 | ストラット・ボールジョイント式 | | |
| 全巾 | 1,610mm | 燃焼室型式 | 多球型 | サーモスタット | ワックスベレット式 | トーション | 4mm | キャンバー | 1°00' | | |
| 全高 | 1,385mm | 弁配置 | 4バルブV配置 | バッテリー | NS402L 12V 35AH | キャスタ | 1°50' | キングピン角度 | 3°40' | | |
| ホイールベース | 2,640mm | クランクシャフト | リフター直駆動式 | ジェネレーター | 12V 30A三相交流式 | スタータ | 12V 1.600 | 後車軸型式 | 半浮動ボールスプリング式 | | |
| トレッド(前) | 1,370mm | 内径×行程 | 82mm×62.8mm | スタータ | 12V 1.600 | 点火プラグ | B7E5 | ■懸架装置 | | | |
| (後) | 1,365mm | 総排気量 | 1,989cc | ■駆動装置 | | クラッチ | 乾燥摩擦式(油圧操作) | 前輪 | 独立懸架ストラット式 (横揺れ中心角×自由角×キャンバー) 12.5°×130°×335°-4.75° | | |
| 最低地上高 | 160mm | 圧縮比 | 9.5 | トランスミッション | | (型式) | 0. D付前進5段後進1段 フルシフトマニュアル式 | 後輪 | 独立懸架セミトレーリングアーム (横揺れ中心角×自由角×キャンバー) 15°×90°×270.5°-6.0° | | |
| オーバーハング(前線迄) | 685mm | 最高出力 | 160ps/7000rpm | 最大トルク | 18.0kg-m/5600rpm | (操作方式) | ボールジョイント・フロアシフト (空速比) | 一速 2.367 二速 1.858 三速 1.311 四速 1.000 五速 0.852 後進 2.922 | ショックアブソーバ(前後) | 油圧式複動型 | |
| (後線迄) | 1,020mm | 最大トルク | 18.0kg-m/5600rpm | 比出力 | 80.4ps/l | 減速機型式 | ハイボルトギア式 | 減速比 | 4.444 | スタビライザー | トーションバー式 (後トーションリンク・トーション) |
| 実車長 | 1,775mm | 燃費整備重量 | 199kg | 燃化器(型式) | ミクニコンプレックス N40PHH-3型 | ■ブレーキ装置 | | 主ブレーキ形式(前) | ディスク (後トーションリンク・トーション) | ■タイヤ | 前後輪共6.45(Hタイプ)14-40PR |
| (巾) | 1,300mm | 燃化器(数) | 3個 | (ガス弁径) | 40mm | アクティブ | 電子式減速 | 燃料ポンプ | ブラッシュ電磁式 | 燃料タンク | 100l |
| (高) | 1,120mm | 燃化器(ベンチュリー径) | 32mm | (配管方向) | サイドドラフトタイプ | エアクリナー | 湿式少紙 | ■その他 | | | |
| 車体重量 | 1,120kg | 燃化器(配管径) | 40mm | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | | | | |
| 定員 | 5名 | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | | | | |
| 車両総重量 | 1,395kg | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | | | | |
| ■性能 | | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | | | | |
| 最高速度 | 200km/h | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | | | | |
| 登坂能力 | 0.490 Sinθ | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | | | | |
| 最小回転半径 | 5.3m | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | | | | |
| 制動距離 | 13m(40km/h) | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | | | | |
| 加速性能 | 0-400m 16秒 0-100km/h 9.8秒 | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | 燃化器(配管径) | 32mm | | | | |

■本仕様は改良のための予告なく変更することがあります。

タウンドライブに、レーシングバージョンに、そしてラリーコンペバージョンに、フル装備をお楽しみください

各装備をオプションで完全にそろえたのもスカイライン2000GT-Rだけの魅力です。あなたはどれをお選びになりますか？

■エンジン関係

- ピストン(アルミ全閉道製)
- カムシャフト
- エキゾーストマニホールド
- オイルクーラーキット
- オイルキャッチタンク
- ラジエーター(容量増大型)
- キャプレーター(ソレックスN44PHH型)
(ウェーバー450GOE型)
- 点火プラグ(B-6PB・9EPB)
- 高圧コード
- ジェネレーター
- バッテリー
- バルブスプリング
- シャシー関係部品
- クラッチ
- スタアリングギヤ
- フロントブレーキパッド&リヤブレーキライニング

トランスミッション(ギヤ比の異なるもの)

- 1st 2nd 3rd Top OD
- 2.678 1.704 1.262 1.000 0.852
- 1.858 1.383 1.217 1.000 0.852
- ファイナルドライブ(ギヤ比 4.875・4.625)
- フロント&リヤスプリング
- アンチロールバー
- リヤスタビライザー
- パンバーラバー
- フロント&リヤショックアブソーバー
- ロードホイール
- レース用タイヤ(フロント&リヤ)
- エキゾースト
- マスターバック(4.5)
- コラプンフルステアリング
- ステアリングキーロック
- ボディ・塗装・電装品等
- ロールバー

- フルハーネスシートベルト
- アシスタント・後席用シートベルト
- ステアリングホイール
- 高速型ワイパー
- フードフラップ
- ワイド型スルーフミラー
- アシスタントグリップ(前席左、後席左右)
- サンバイザー(左側)
- フイレットモール(前後ホイールカット部に取付)
- コートフック(リヤ右)
- バックシートレール(フロント左)
- ヘッドレスト(アシスタント&後席)
- フォクランプ
- ラジオ
- ヒーター
- クロック

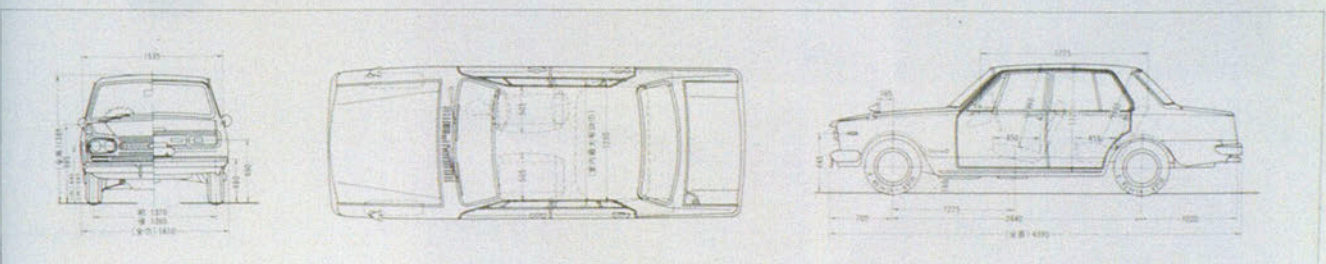
この他にいろいろございます。お気軽にご相談ください。

もっともホットに、ベストコンディションで楽しんでいただくために――

モーター・スポーツコーナーへどうぞ

レーシングスポーツに関心のある方ならどなたもご存知の「モーター・スポーツコーナー」、クラブ・リトリバレッジ、調律・ドライビングテクニックからチューニングまでご相談にお応じます。チューニング担当はレース経験のキャリアを兼ねたピットメカニック。あなたのスカイラインGT-Rを最高のコンディションに整備します。数多くのクラブマン・ドライバを生み、育てたこのスポーツコーナーにあるためぜひお気軽にお出かけください。

- 名称 東京日産プリンスモーター・スポーツコーナー
大阪日産プリンスモーター・スポーツコーナー
- 所在地 東京/港区三田日産プリンスビル
(452) 2151(大代) (451) 7531(直)
- 大阪/大淀区大淀町中5-4
(458) 8861(大) (458) 8869(直)
- 常駐ドライバ(但しレース時は除きます)
東京/横山 謙、杉子義一、大石秀夫、黒沢元志
大阪/上記4名のうち1名、毎週火曜日から土曜日まで3日間



■ご用命は……

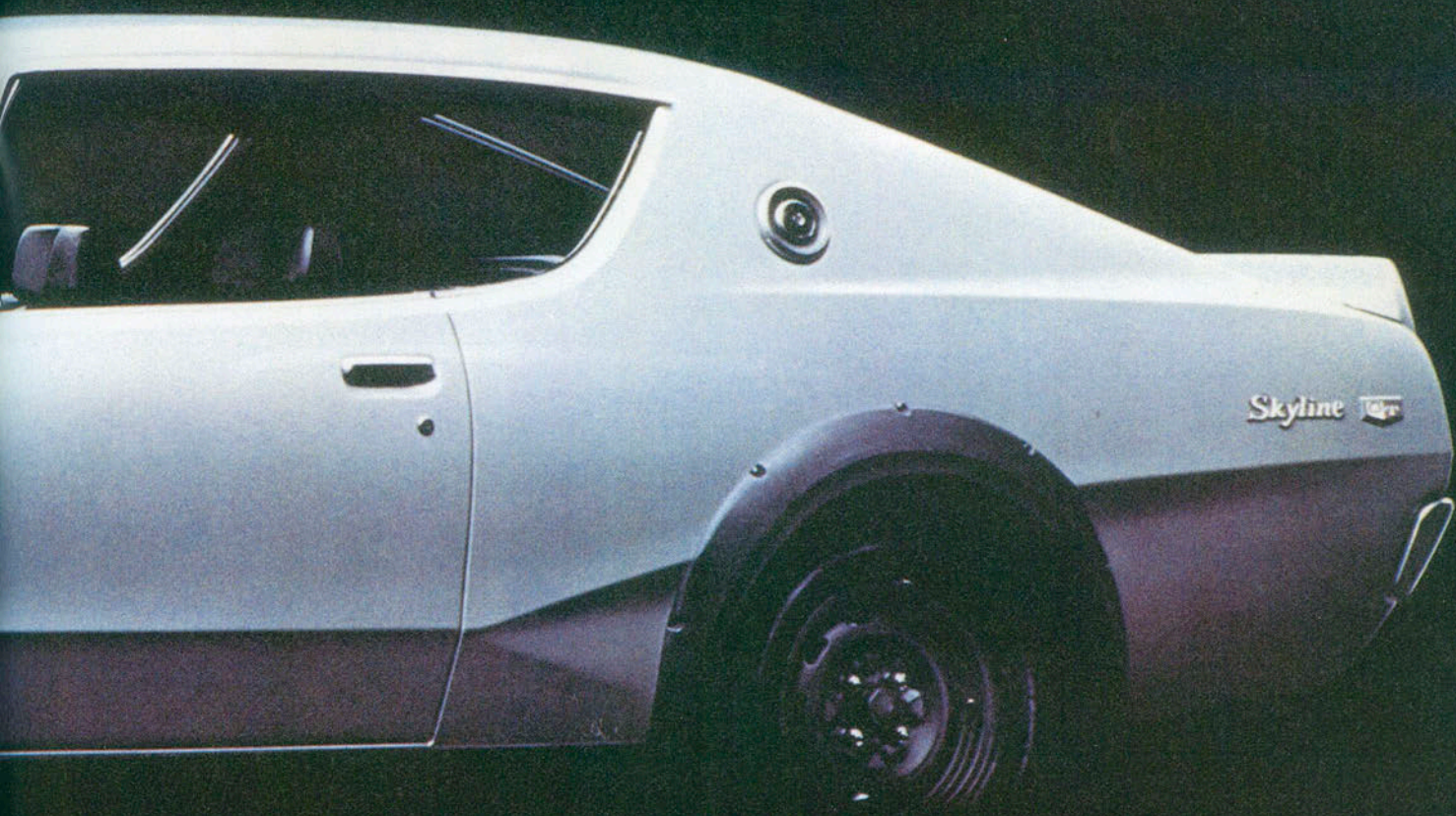
あの豪放な気性を内に秘め、デザイン

見せかけの飾りをいっさい拒否して、あくまでも走る機能のレベルアップとゼイタクを追求。Rのインプレッションにこそ、本物のGTの風情が漂う。ロングノーズ、ショートデッキの研習は



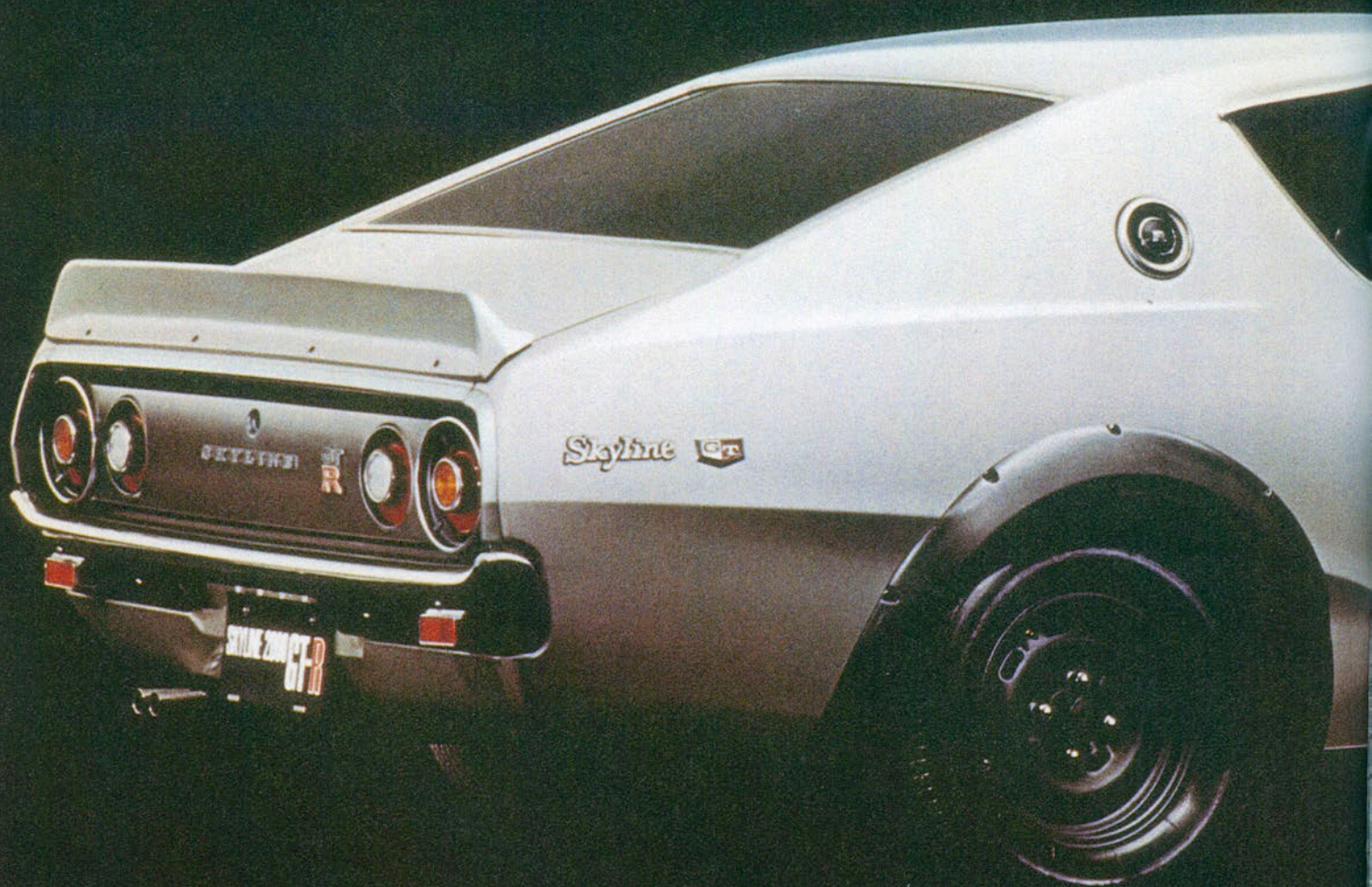
を昇華。Rが甦った、不死鳥のように。

出たフォルム。4輪ディスクブレーキを装着し
高次元の安全機構、豪快なテクニックに反応
する精緻なメカニズム。その独特の操縦フィー
リングは疾駆する男の心をときめかすだろう。



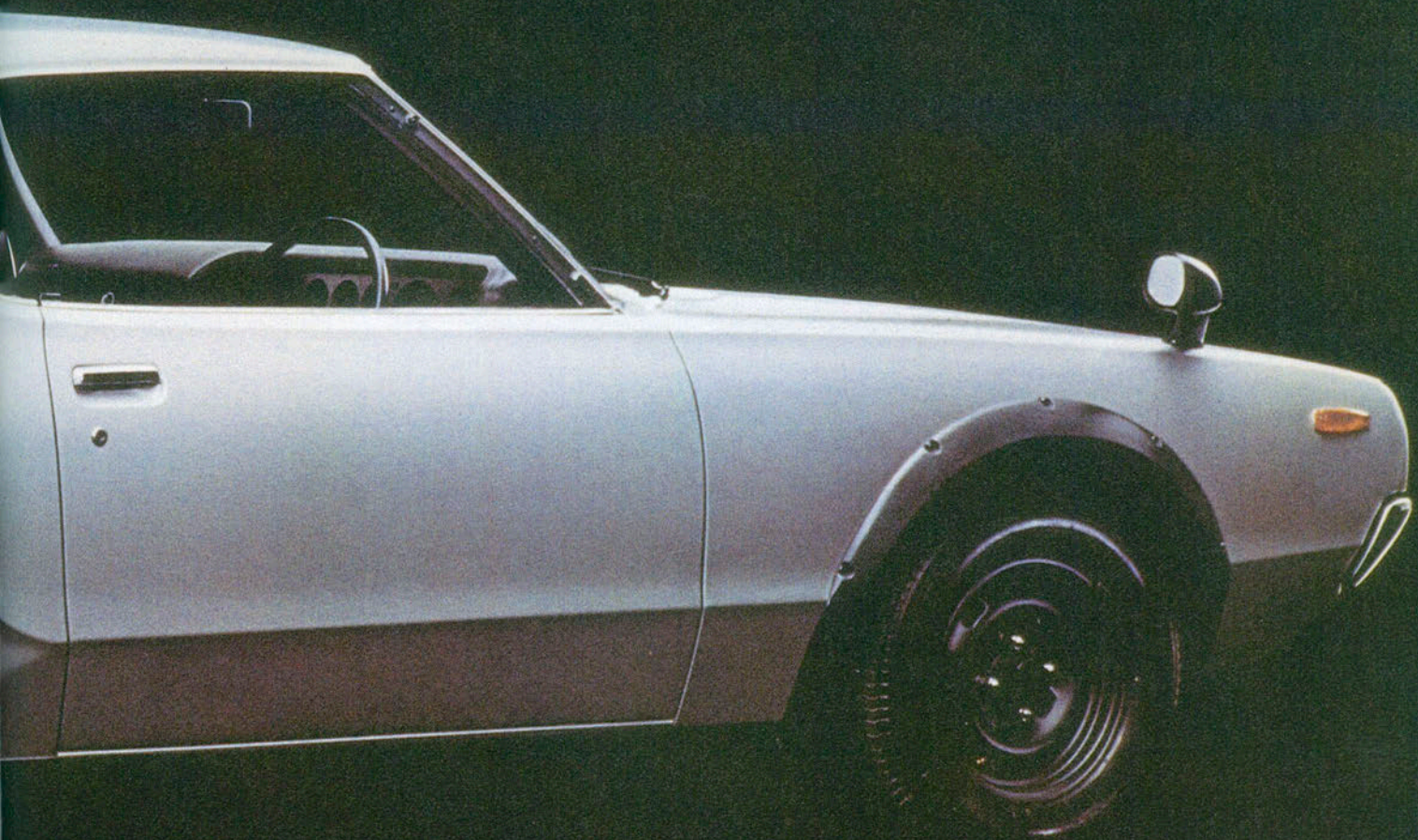
レースの栄光を背景に持つ、真のグラ

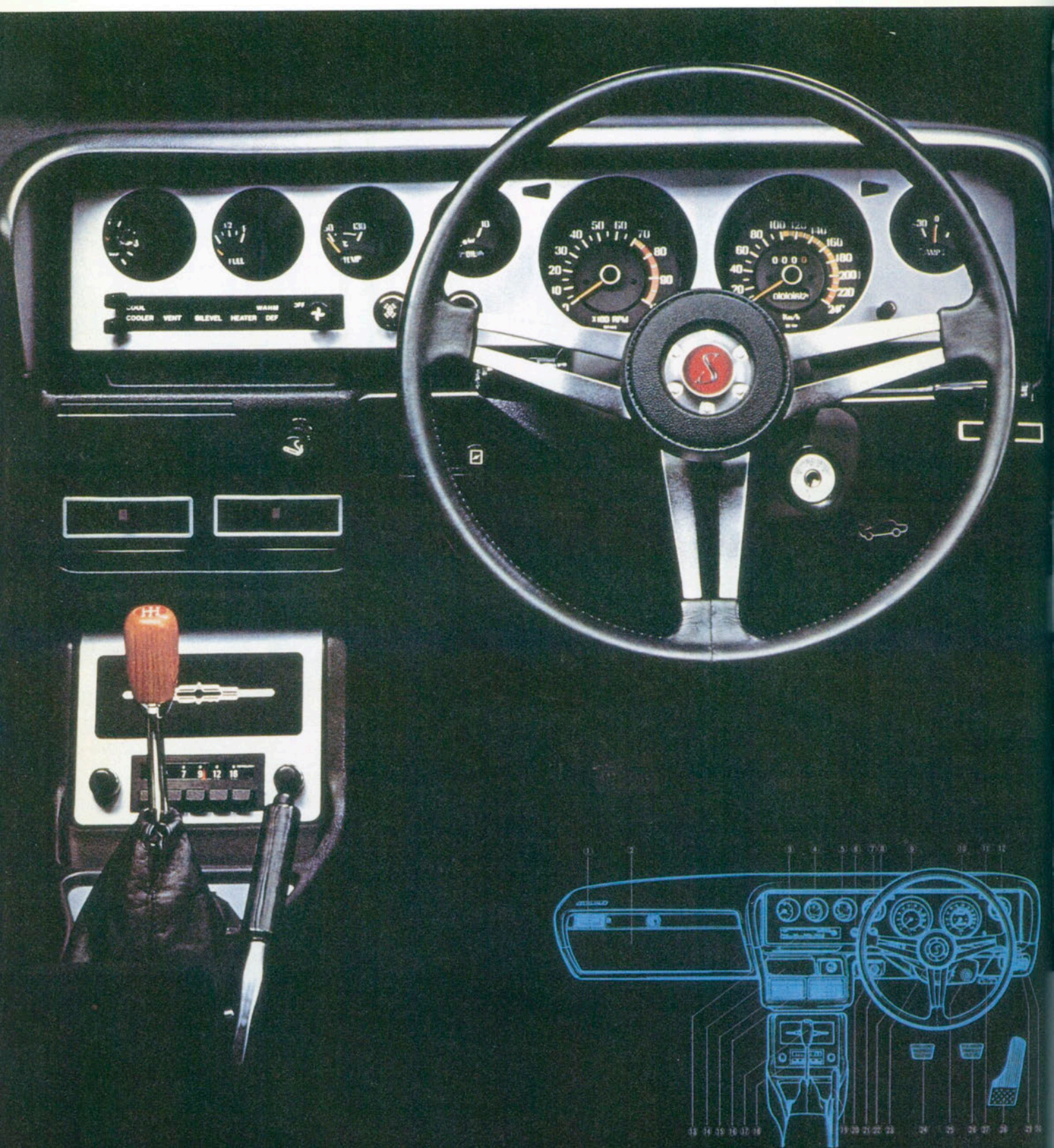
日本に本格的なグランドツーリングをもたらした
先駆、スカイライン2000GT-R。熾烈なレー
の世界で鍛え抜かれたパワーユニットを搭載
強烈なDOHC24バルブの咆哮は多くのハイク



グランドツーリング。その走る機能に妥協はない。

を押し、サーフィンラインが大気を一閃した。
あのRが、精悍なルックスに変貌をとげ、心を震
わす160馬力の感覚を甦えらせた。高性能がもた
らす余裕こそ、真のグランドツーリングの証なのだ。





- ①サイドベンチレーター ②グローブボックス ③時計(opt) ④フューエルゲージ ⑤テンバラチャージゲージ ⑥フォーウェイフラッシャー ⑦パーキングランプ
 ⑧オイルプレッシャーゲージ ⑨タコメーター ⑩スピードメーター ⑪トリップメーターリセットノブ ⑫アンメーター ⑬ヒーターコントロールパネル(opt)
 ⑭アッシュトレイ ⑮センターベンチレーター ⑯シガーライター(opt) ⑰シフトノブ ⑱ラジオ(opt) ⑲サイドブレーキ ⑳チョークアップ ㉑ワイパースイッチ
 ㉒ステアリング ㉓ホーンノブ ㉔クラッチペダル ㉕キースイッチ ㉖ブレーキペダル ㉗ボンネットリリース ㉘アクセルペダル ㉙パッシング&レーンチェンジャースイッチ
 ㉚コンビネーションライトスイッチ

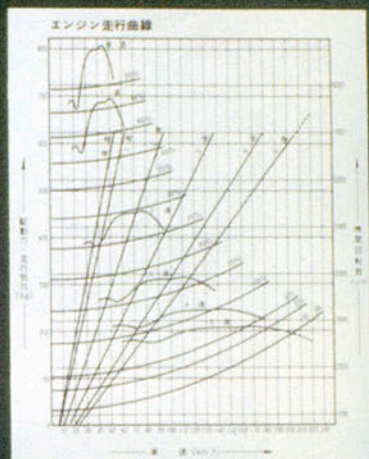
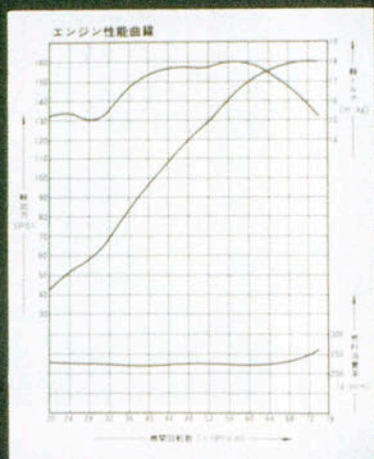


アクセルワークの妙技、ヒール&トウドリフト。 自在に操り奔放に駆る。テクニックを知る男の cockpit。

ダッシュパネルに速度計や回転計など7個の計器がドライバーの視点に向って居並ぶ。操作性と安全を配慮した操縦席のレイアウト。総皮巻きタイヤの握りはストレート・アームに。大型アクセルペダルがヒール&トウのテクニックを容易にする。ビッグパワーの感覚が身体を包む。

スッポリと沈み込むように身体を支える本格的なバケットシート。走行中のあらゆる状況を肌でキャッチさせるクッションの厚みと固さ。背もたれ角度も申しぶんない。アクティヴな前席と対称的に、くつろぎを大切にしたりや空間。本格的なGTの居住空間にふさわしきRの風格。

D-OHC 6CYLINDER 2000CC 160PS/7000RPM



ダブルOHC 6気筒、ボア82mm×ストローク62.8mm、排気量2000cc。

圧縮比9.5。燃焼室は高速での燃焼特性に優れた多球形。

V型配置の1気筒4バルブ、キャブレターにはソレックス型の

ダブルチョークサイドドラフトを3連装備。

バナナ形マニホールド・デュアルエキゾーストと相まって、

最大出力160PS/7000r.p.m.、最大トルク18.0kg-m/5600r.p.m.の

高性能を発生。豪快な立ち上がり、高速での無類の加速性。

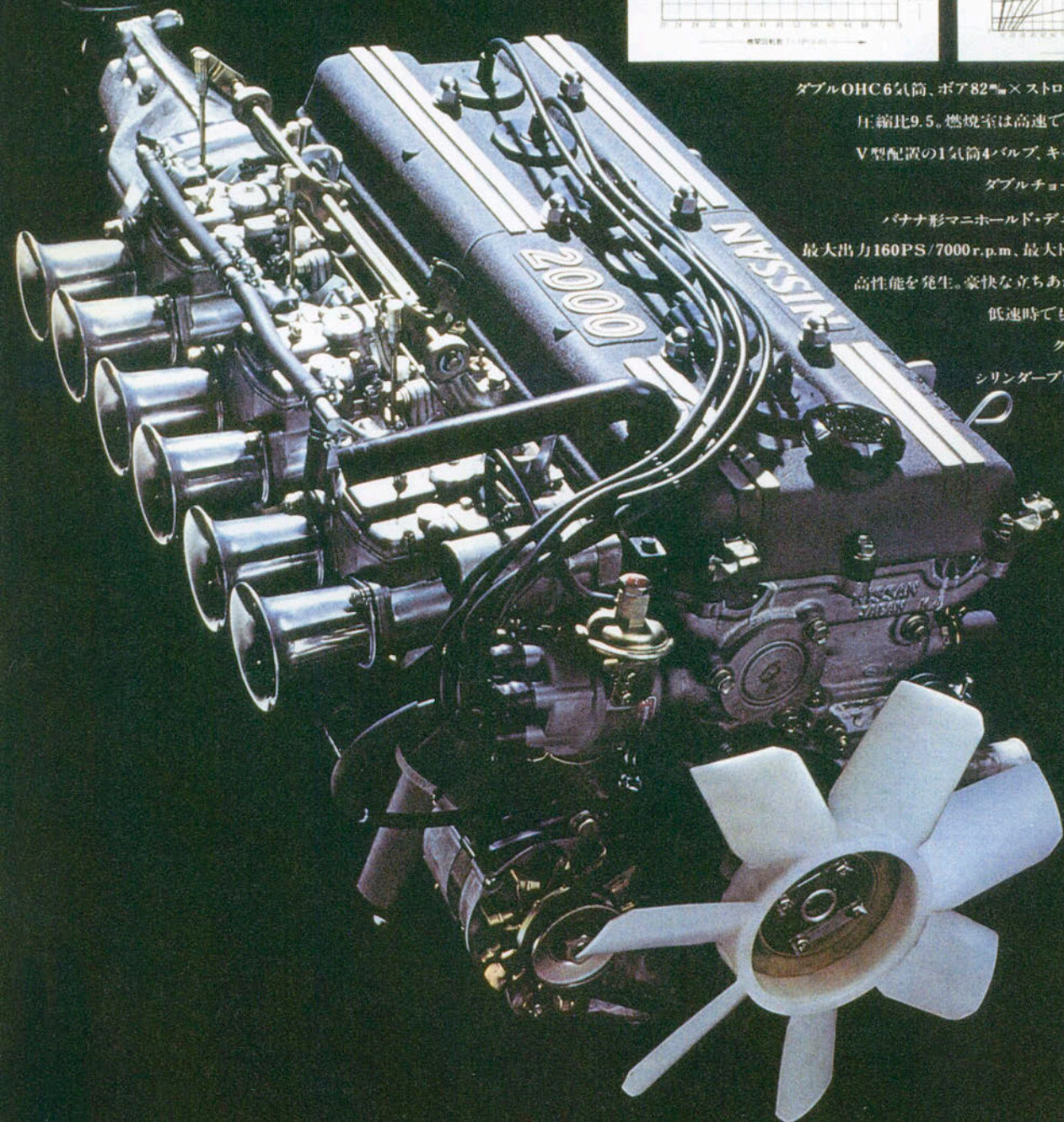
低速時でも驚くほどの柔軟性を発揮する。

クランクシャフトは7ベアリング。

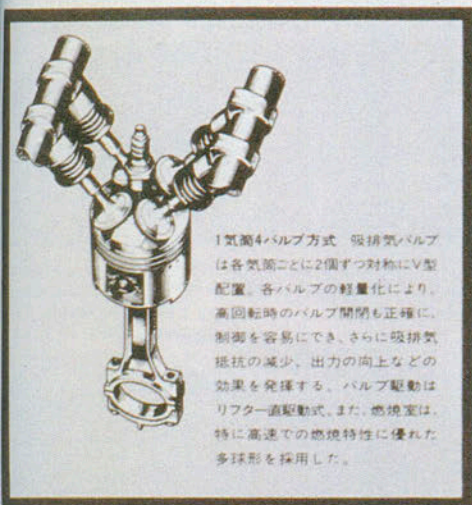
シリンダーブロックにはエンジン剛性を高め

振動や高速連続走行に強い

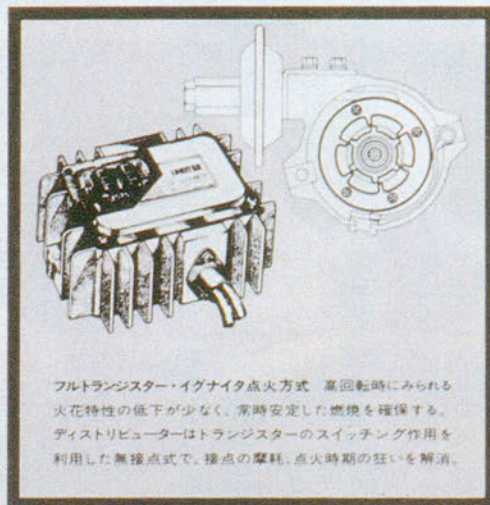
サイドボルト式を採用。



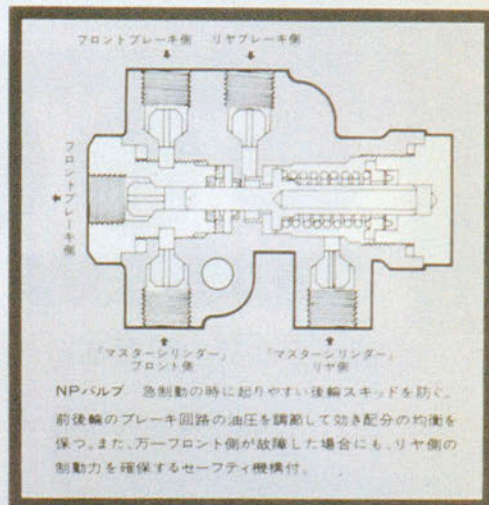
底知れぬハイパワーの実力をワザとおさえて、余裕あるユーティリティを高めたRの機構群。



1気筒4バルブ方式 吸排気バルブは各気筒ごとに2個ずつ対称にV型配置。各バルブの軽量化により、高回転時のバルブ開閉も正確に、制御を容易にでき、さらに吸排気抵抗の減少、出力の向上などの効果を発揮する。バルブ駆動はリフター直駆動式。また、燃焼室は、特に高速での燃焼特性に優れた多球形を採用した。

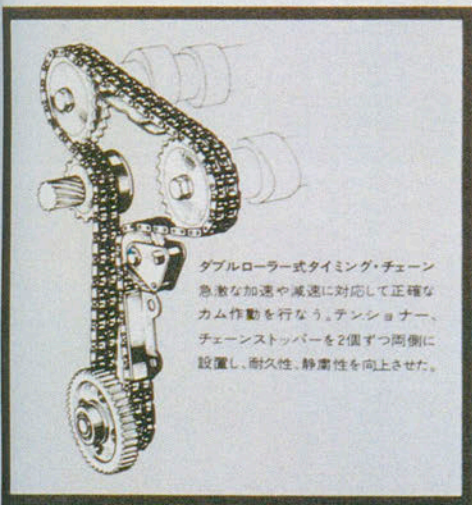


フルトランジスター・イグナイタ点火方式 高回転時にみられる火花特性の低下が少なく、常時安定した燃焼を確保する。ディストリビューターはトランジスターのスイッチング作用を利用した無接点式で、接点の摩耗、点火時期の狂いを解消。

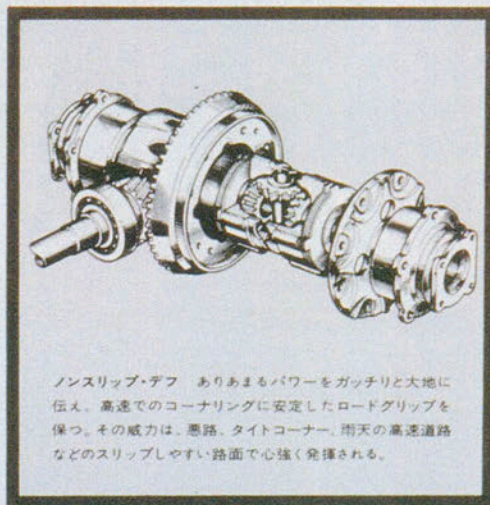


フロントブレーキ側 リヤブレーキ側

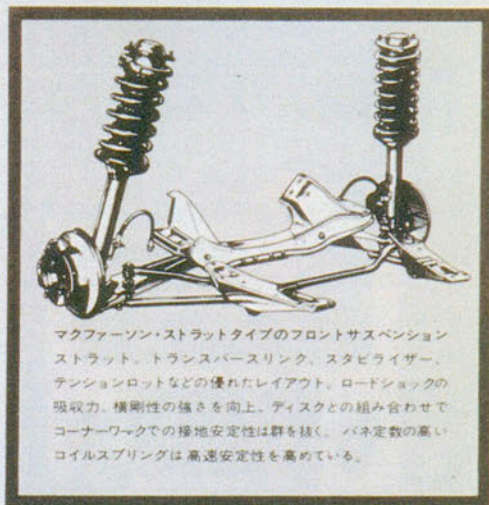
NPバルブ 急制動の時に起りやすい後輪スキッドを防ぐ。前後輪のブレーキ回路の油圧を調節して効き配分の均衡を保つ。また、万一フロント側が故障した場合にも、リヤ側の制動力を確保するセーフティ機構付。



ダブルローラー式タイミング・チェーン 急激な加速や減速に対応して正確なカム作動を行なう。テンショナー、チェーンストッパーを2個ずつ両側に設置し、耐久性、静粛性を向上させた。



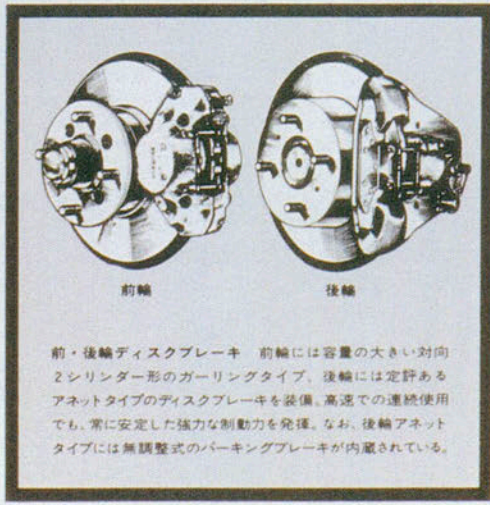
ノンスリップ・デフ ありあまるパワーをガッチリと大地に伝え、高速でのコーナリングに安定したロードグリップを保つ。その威力は、悪路、タイトコーナー、雨天の高速道路などのスリッパしやすい路面で心強く発揮される。



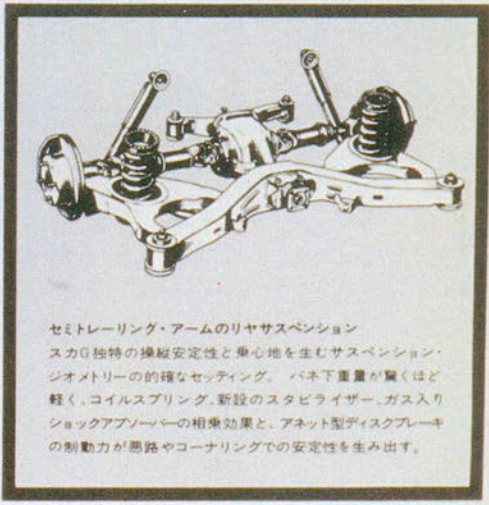
マクファーソン・ストラットタイプのフロントサスペンション。ストラット、トランスバースリンク、スタビライザー、テンションロッドなどの優れたレイアウト。ロードショックの吸収力、横剛性の強さを向上。ディスクとの組み合わせでコーナーワークでの接地安定性を群を抜く。バネ定数の高いコイルスプリングは高速安定性を高めている。



バリアブルレシオ・ステアリングギヤ 直進時19.0、フルロック時22.5の可変比ギヤ(バリアブルレシオ・ギヤ)を採用。高速道路を直進する時には安定したシャープな応答性をもち、しかも低速時や車庫入れなどには操作力も軽く、スムーズなハンドリングができるのが特長。



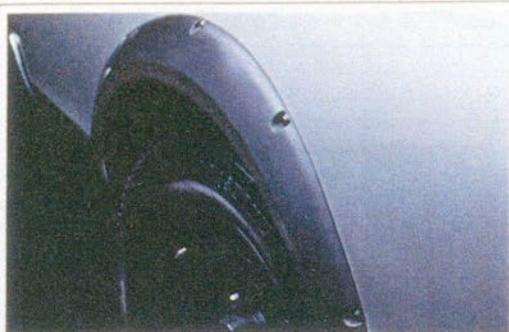
前・後輪ディスクブレーキ 前輪には容量の大きい対向2シリンダー形のガーリングタイプ、後輪には定評あるアネットタイプのディスクブレーキを装備。高速での連続使用でも、常に安定した強力な制動力を発揮。なお、後輪アネットタイプには無調整式のパーキングブレーキが内蔵されている。



セミトレーリング・アームのリヤサスペンション スカG独特の操縦安定性と車心地を生むサスペンション・ジオメトリの的確なセッティング。バネ下重量が驚くほど軽く、コイルスプリング、新設のスタビライザー、ガス入りショックアブソーバーの相乗効果と、アネット型ディスクブレーキの制動力が悪路やコーナリングでの安定性を生み出す。

●クロスフローポート・シリンダーヘッド 吸排気がスムーズな左右対称式。排気マニホールドは効率が高いためステンレスパイプのバナナ形。排気干渉を防止する。
●フェューエルポンプ トランジスター式電磁ポンプを装備。アクセルワークに敏感に追従、高速走行がスムーズ。●ボルシユタイプ5速ミッション(オーブドライブ付) シンクロが強く、あらゆる走行条件を満足させるクロスレシオ。
●2分割3ジョイント・プロペラシャフト 高速での信頼性が高い強度をもち、振動や騒音レベルの低いことでも定評。●コラシブル・ステアリング 衝撃吸収性能のよいスチールボール式。

人間の五感に密着した
操作性と安全を追求。
Rの風格にじむ装備品。



ダークグレーの塗色も精悍なオーバーフェンダー。標準タイヤから超ワイドなレーシングタイヤまで装着可能である。



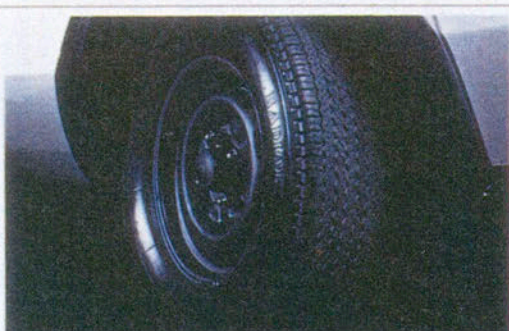
シャープな操縦テクニックを駆使するにふさわしい本格的ナルゲタイプ総皮巻きタイプステアリング・ホイール。ツヤ消しの3本スポーク。心をときめかす爽快なフィーリングは格別だ。



ボディと一体化したような新型エア・スポイラー。高速時の空気抵抗を少なくし、後輪をおさえよりよいロードホールディングを生み出す。レース体験から生まれた信頼性の高いパーツ。標準装備。



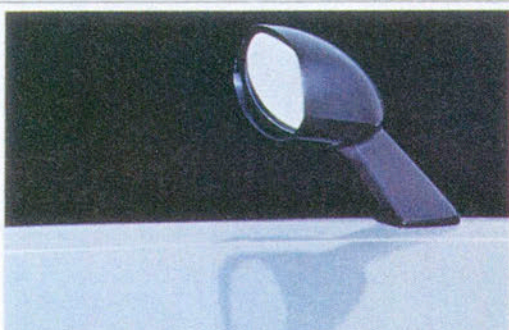
ドライバーの視線に向いて、正面ダッシュパネルに大型のスピードメーターとタコメーターが対座。Rの高速性能を誇示する表示目盛レッドゾーンは各々、7500回転からと200km/h以上に。



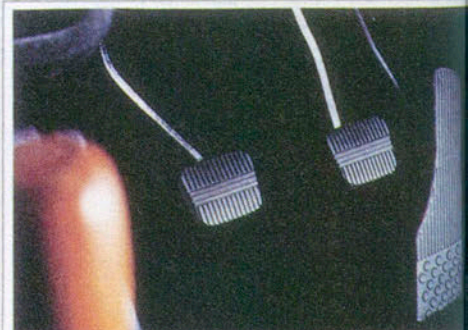
高速での走行性能に優れた巾の広い175HR14ラジアルタイヤを標準装備。ディスクホイールにもワイドな5インチのリムを採用。ラジアルタイヤはブリヂストンRD150またはダンロップSPスポーツ。



音質のよいプッシュボタン式ラジオをセンターコンソールにセッティング。ヒーターコントロールはダッシュパネル左下に集中配置。2本のバーとファンスイッチで、瞬時に温度調節ができる。(オプション)



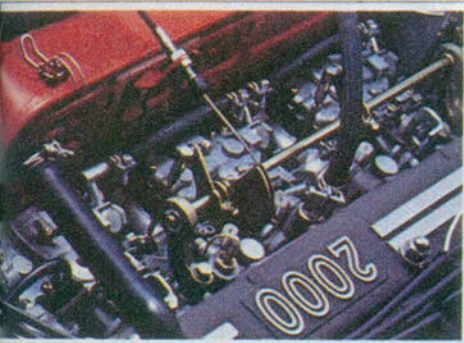
あのプロトマシン R382の体験から生まれた、精悍なブラックの偏平型タルボミラー。ウェッジタイプのフロントフェンダーにマッチした視野の広い機能設計。しかも接触しても安全な可動式である。



アクセルペダルは、R独特の大型ペダルを採用。微妙なアクセル操作が楽しめる。コーナリングではヒール・アンド・トウのテクニックも容易にできる。



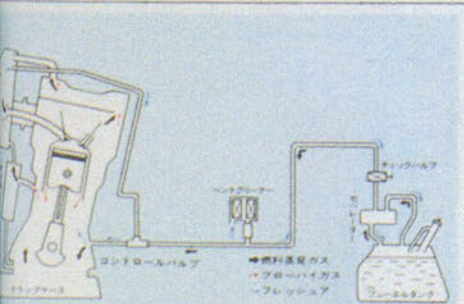
「ターボ」のピラー「ツチ」は、Rのイニシャル付。右側が
 納を循環した空気をここから排出させるドラフター。左側は
 用注入口。



レターは3連式のソレックス40PHHタイプを装着。各気筒ご
 独立型チョークをもち、吸入抵抗も少なく、極めて効率的。ま
 吸入パイプは曲りのない、なめらかな吸入通路を形成している。



ディスクブレーキの採用で、タンデムマスターシリンダーのサ
 イズをスケールアップ。同時に、マスターバックも6インチに大型
 ブレーキのペダル、フィリングを高め、効きを確実にした。



揮発ガス排出防止装置。燃料タンクやキャブレターから蒸発す
 るガスをタンクケースに導き、エンジン運転時の吸入系から燃焼
 に誘導して燃焼。積極的な大気汚染対策の一例である。



栄光の血が騒ぐ、Rの系譜とその偉大なる戦績。

日本が生んだ世界的なGTとして、グンを抜く
 エンジン性能を持ち、日本のモータリゼーション
 に本格的なグランドツーリングをもたらした、
 GT-R。人々は、そのイニシャルをとって、
 R(アール)と愛称する。モータースポーツでの
 めざましい活躍は、スピードレースに、耐久レー
 スに、ラリーに、栄光の勝利記録を築きあげた。
 ファンの脳裡に焼きついた、その鮮烈なRの歴
 史をふりかえってみよう。



そして、このレースの極限で鍛え抜かれたマシ
 ンの心臓部はGT-Rに移殖され、ツーリング
 レースの花形として、だれもが認める輝かしい活
 躍を見せた。1969年JAFグランプリのデビュー
 戦を飾って以来、レース出場のたびに、あらゆる
 レースで圧勝をつづけ、わずか2年余で50勝



Rを語る時、その母型となったプロトタイプ
 マシンR380の存在を忘れることはできない。
 プロトタイプの開発は、その体験と技術を市販
 乗用車へと環元するという目的をもち、世界的
 にも、ドイツのポルシェ、イタリアのフェラーリ
 など、その例は多い。R380は、わが国初のプロ
 トタイプマシンとして誕生。未知のスピードへの
 挑戦によって、貴重な技術的成果をもたらした。
 谷田部のテストコースで7つの国際スピード記
 録を樹立。さらに、そのレーシング仕様による
 「勝つために生まれたマシン」の真髄をレースで披
 歴。世界の強豪ポルシェとの激闘は、日本グラ
 ンプリ史上屈指の名勝負と謳われた。



という金字塔を樹立したのはあまりに有名。「勝
 って当たり前、負けると大ニュース」という逸話
 を生んでいる。エアスポイラーを装着した新型
 2000GT-Rは、わが国初のプロトタイプマシン
 から生まれた高性能マシンとしての血統と、設
 計者桜井真一郎が育った技術の総括として開花
 した。いま、2000GT-Rは、新しい時代の超高
 性能グランドツーリングカーとして駆使するド
 ライバーの着座を待っているのだ。



スカイライン2000GT-R諸元

| スカイラインハードトップ2000GT-R | |
|----------------------|-------------------------|
| ボルシェタイプ5速フロア | |
| KPGC 110 | |
| 寸法・重量 | 燃料タンク容量 (ℓ) |
| 長 (mm) | 4460 |
| 幅 (mm) | 1695 |
| 高 (mm) | 1380 |
| ホイールベース (mm) | 2610 |
| フロントオーバーハング (mm) | 1395 |
| リアオーバーハング (mm) | 1375 |
| 最低地上高 (mm) | 165 |
| 内長 (mm) | 1790 |
| 内幅 (mm) | 1340 |
| 内高 (mm) | 1125 |
| 実重量 (kg) | 1145 |
| 乗員 (名) | 5 |
| 総重量 (kg) | 1420 |
| 性能 | キャブレター |
| 最高速度 (km/h) | 200 |
| 加速力 (0-100) | 0.46 |
| 最高回転数 (rpm) | 5.2 |
| エンジン | ■走行伝達装置 |
| 式 | S20型水冷直列6気筒D-OHC |
| 排気行程 (mm) | 82×62.8 |
| 排気量 (cc) | 1989 |
| 縮比 | 9.5 |
| 最大出力 (PS/rpm) | 160/7000 |
| トルク (kg-m/rpm) | 18.0/5600 |
| サリリー (V-AH) | 12-35 |
| ブレーキ (V-A) | 12-35 |
| | ク ラ ッ チ |
| | 乾・単板ダイヤフラム |
| | ミッション形式 |
| | ボルシェタイプフルシクロ |
| | 操作方式 |
| | フロアシフト式 |
| | 変速比 |
| | 1速 2.906 |
| | 2速 1.902 |
| | 3速 1.308 |
| | 4速 1.000 |
| | 5速 0.864 |
| | 後退 3.382 |
| | 高速燃費車形式 |
| | ハイブリッドギア式/ノンスリップデフ |
| | 変速比 |
| | 4.444 |
| | ステアリング形式 |
| | ボールジョイント式 (コラブルw型) |
| | 変速比 |
| | 19.0-22.5 |
| | 前車輪形式 |
| | ストラット ボールジョイント式 |
| | 後車輪形式 |
| | 半浮動ボールジョイント式 |
| | ■ブレーキ形式 |
| | ブレーキ (前) |
| | ディスク |
| | ブレーキ (後) |
| | ディスク |
| | 駐車ブレーキ形式 |
| | 機械式後2輪制動 |
| | ■懸架装置 |
| | 前懸架方式 |
| | ストラット式 (スタビライザー付) |
| | 後懸架方式 |
| | セミトレーリングアーム式 (スタビライザー付) |
| | ショックアブソーバー |
| | 加圧複動式 (前) ガス入り複動式 (後) |
| | タイヤ (前後) |
| | 175HR14 (チューブレス・ラジアル) |

●メーカー仕様車もごさいます

●本仕様は予告なく変更することがあります

