

## CONTENTS

ページナンバーをクリックすると  
ご覧になりたいページを表示できます

<b>新型「フェアレディZ」について</b>	
商品コンセプト、アピールポイント	2
<b>デザイン</b>	<b>3</b>
エクステリアデザイン	4
インテリアデザイン	
コックピット	5
室内空間	6
カラーコーディネーション	7
<b>全ては“走り”のために</b>	<b>8</b>
<b>“走る”ために／メカニズム</b>	
運動性能	9
エンジン、VVEL(Variable Valve Event & Lift)	10
ミッション、加速性能	11
動力性能	12
ボディ、静粛性、空力性能	13
サスペンション、ブレーキ、タイヤ、VDC	14
<b>“走り”を支えるために／パッケージング</b>	
レイアウト、寸法	15
居住性、ドライビングポジション、シート	16
<b>“走る”気持ちを高めるために</b>	
エンブレム、メーター	17
<b>ユーティリティ</b>	
ラゲッジ、収納	18
<b>装備</b>	<b>19</b>
ナビゲーションシステム、オーディオ	
<b>安全性</b>	<b>20</b>
<b>品質</b>	<b>21</b>
<b>環境</b>	<b>22</b>
<b>二面図・設定車種・諸元表</b>	<b>23</b>
<b>日産の「モノづくり」</b>	<b>24</b>

## 日産自動車株式会社

グローバルコミュニケーション・CSR本部  
〒104-8023 東京都中央区銀座 6-17-1  
Tel.03(5565)2142

プレスサイト <http://press.nissan-global.com/JP/>

日産自動車ホームページ <http://www.nissan.co.jp/>

常に進化を続けてきた「Z」を、一気にジャンプさせる。  
「Z」をこよなく愛してくださる世界中のお客さまの期待を、絶対に裏切りたくなかった。

### 世界中にいるファンこそ 「Z」のかけがえのない財産

1969年の初代S30の誕生から約40年、先代「Z」の誕生から6年、「Z」はそのすべてを一気にジャンプさせてフルモデルチェンジを果たします。歴史を振り返るまでもなく、「Z」は世界で最も数多く販売されてきたスポーツカーであり、それは最も多くの人に愛され、支持されてきたスポーツカーであることを意味します。そうした「Z」ファンの情熱と期待に応えるために、私達もこの6年間、一生懸命に「Z」のパフォーマンスを進化させてきました。

また、「Z」の存在に刺激されたかのようにあのポルシェからクロースドポディのケイマンが登場し、スポーツカー市場というものが活性化されたことも、たいへん喜ばしいことだと考えています。

新型「Z」も彼らライバルと切磋琢磨し、スポーツカーの持つ楽しさ、スポーツカーがもたらす人生の喜びを一人でも多くの人に提供していきたいと思っています。新しく生まれるZ34新型「Z」は、こうして40年間もの時の中で築いてきたお客さまとの絆をより広く、より深くするために誕生しました。新型「Z」も「Z-ness(Zらしさ)」をきちんと盛り込みながら、新しいデザイン、新しいパフォーマンスが生む「NEW-ness」によって、かつてない感動とサプライズをお届けすることをお約束します。

### 6年にわたる進化の結晶としての 「ジャンプ」

先代「Z」は6年間にエンジンを4回も更新しました。また、足回りやインテリアの質感の向上など、新しく生まれたテクノロジーやアイデアをどんどん投入する形で進化してきました。ひとつのモデルでこれほど進化してきたクルマは過去に例がありません。しかし、やはり限界はあります。先代「Z」のプラットフォームでは、もう手を入れる余地がないほど改良し尽くしてしまったのです。

そして、やり切ったと思えたからこそ、私達は次のステップに踏み出す決意をすることができたのです。そして、これまでにたっぴりと溜め込んだ私

アピールポイント

### 1 “ハイパフォーマンス”

大幅な軽量化とショートホイールベース化、さらにVQ37VHRエンジン搭載により世界トップレベルの運動性能(走る、曲がる、止まる)を実現

アピールポイント

### 2 “デザイン”

すべては「走りのために」鍛え上げられたアスリートのようなしなやかでダイナミックなデザイン

アピールポイント

### 3 “ハイバリュー”

お客さまが本当に良い買い物をしたと実感する性能、デザイン、そして洗練された上質感



達の情熱とパワーと技術を、まったく新しい「Z」への「ジャンプ」のために注ぎ込むことができたのです。

### スポーツカーの走りにとどまった 実質100kgの軽量化

新型「Z」は「全ては走りのために」というキーワードを、デザイナーやエンジニア全員が共有して開発を行いました。日産には「Z」だけではなく、GT-Rやスカイラインといったビッグネームが存在します。また、世界には数多くのライバルとなるスポーツカーが存在します。その中において、「Z」はドライバーと一体となった、ダンスパートナーのような走りの楽しさを感じ取れるスポーツカー、最も人間の感性に素直なスポーツカーでありたいと考えてきました。そして、先代モデルからパフォーマンスを飛躍的に向上させることで、その楽しさを一気にジャンプさせました。

そうした目的を達成するためのハードウェアとして最もキーになったのが軽量化です。最新のクルマとして満たすべき安全性の強化や装備の充実を考慮すると、新型「Z」は100kg以上の重量増が見込まれていました。「軽さ」は運動性能を最も重視するスポーツカーにとって、基本中の基本。そのため、新型「Z」では全身の無駄を徹底して削ぎ落とすことと、ホイールベースをハンドリングの向上のため100mm短縮した事によって、実質的に100kg以上の軽量化を実施し、先代「Z」とほぼ同等の車両重量を実現したのです。しかも、エンジンはVVELを採用したVQ37VHRを搭載したことにより、336PSへとパワーアップしているため、パワーウエイトレシオは先代車の4.7kg/PSから4.4kg/PSへと飛躍的に向上。現代の名工・加藤博義が

仕上げたハンドリングと相まって、これまでにないパフォーマンスを実現したと自負しています。実際、私も北海道のテストコースで新型「Z」を走らせたときは、2、3周で戻れと言われたのに、ドライビングの余りの楽しさに戻ることを忘れ、担当の者に怒られてしまったほどでした。

### 日本を代表するスポーツカーとしての 誇りを感じて欲しい

「Z」は間違いなく日本を代表するスポーツカーです。それは、単に販売台数のことを指すものではありません。そのデザイン、クオリティはもちろんのこと、ドライバーを中心に置いて、乗りやすさや日常での使いやすさ、更には安全性や環境性能にまで、とことん情熱とこだわりが注がれているところに「Z」らしさ、日本らしさが現れていると思うのです。だから、多くのお客さまに是非「Made in Japan」の誇りとプライドの素晴らしさを感じて頂きたいと思っています。

日産の情熱の結晶である新型「Z」が、多くのお客さまを感動するドライビングへと誘えることが、我々の願いでもあります。

チーフ・プロダクト・スペシャリスト

湯川 伸次郎

Shinjiro Yukawa



## 常に進化し続ける「Z」であるための「スーパーエボリューション」



# SUPER EVOLUTION

**Newness**

## Sensual Mechanism

アスリートの肉体のような有機的機械感

**Z-ness**

## Daily-use Sports Car

日常的に使えるハイパフォーマンス



アソシエイト・プロダクト・チーフ・デザイナー  
**谷中 譲治** George Yanaka

S30の「Z」が誕生してから39年。脈々と続く歴史のなかであって常に時代の最先端にいるべく、たゆまぬ進化を続けてきた「Z」。このクルマは世界中のいたる所でNISSANブランドの「顔」として、そのパフォーマンスと姿を示し続けてきたグローバルカーです。ですから、今回の進化もその名に恥じないように、グローバルで見てもトップレベルのパフォーマンスを得るべく開発しています。その実現のためのパフォーマンスにおけるコンセプトは「ジャンプ」。それならスタイルやデザインはそれに負けずに付いていく、圧倒的な進化を遂げてやる。「スーパーエボリューション」にはそんな意気込みが込められています。このコンセプトは「Z」であること、つまりFRプロポーションであるとか、乗る方の使い勝手に配慮したZ-nessである「デイリーユーススポーツカー」とい

う概念を土台にしています。その上に、New-nessである“センシユアルメカニズム”というアスリートの肉体のような有機的機械感をデザインの表現として目指しました。このコンセプトから生まれたデザインは、どこから見ても「Z」ですが、誰も見たことのない「Z」に仕上がっています。「Z」がこれまで積み重ねてきた伝統と、いつの時代も新しい進化がデザインに共存している証拠だと思えます。

新しい内外装のデザインを生み出すために、私達は世界中のデザイン拠点にスケッチを募りました。様々な文化的背景を持つデザイナー達から集まった「自分なら「Z」はこうだ」という100を越える主張あるデザイン。どのスケッチも個性が際立つなか、すべてのアイデアの奥底には同じDNAが潜んでいるように思えました。様々な表情のスケッチの中から「Z」のエッセンスを濾しとることから私たちの新たな「Z」のデザイン探求が始まりました。

デザインを決定していく中で私たちがこだわったことは「ジャパン・プロダクト」です。大胆でありながら、細部にまで神経が行き届いた繊細さ。この振り幅の広さがジャパン・プロダクトの真骨頂です。「Z」で言えば世界のなかで存在感を示すために絶対に必要な力強い塊の表現。一方、気配りであったり、乗る人を気遣う使い勝手の良さにも魂を込める。それができるのが日本生まれの「Z」。絶対に譲れない誇りです。

「Z」はただ走るためだけでなく、大人が楽しめる仕掛けをあちこちに張り巡らせています。楽しもうという気持ちがわき起こらなければスポーツカーではないと思っています。乗る方の人生のひと時を少しでも輝かせられれば、とても嬉しく思います。

## 大地を力強く蹴るようなイメージを連想させるダイナミックなボディデザイン

内包するエンジンの圧倒的なパフォーマンスを  
想像させるFRプロポーション



鋭く引き締まった精悍な顔つきを  
連想させるフロントマスク

ヘッドランプからウエストへとアーチを描きながら  
駆け抜けるダイナミックなキャラクターライン

どこから見ても違った魅力が発見できる変化に富んだ面と線



誰もが見ても「Z」と解るエンブレムと縦型ドアハンドル

駆動輪を強く感じさせる張り出し量のあるリヤフェンダー

### ■ブーメランモーション



ヘッドランプとリヤコンビネーションは書道でいう  
「とめ、はね、はらい」的役割を担い、スタイリング全体を  
引き締める効果を狙ったブーメランモーション

### ■デザインとテクノロジーの融合



素材にアルミを採用しながらも、  
困難なプレス形成を克服し、  
豊かな面形状と空力のための最適形状を両立



ボディの切れ目から垣間見えるディテールは、  
「フェアレディZ」の根底が  
“緻密な機械体”であることを感じさせる



独自の世界観を表現したエモーショナルな  
デザインとクールなマテリアル感の融合

## ドライバーとの一体感を追求したコックピット

色味や質感においては統一性を持たせることで全体の雰囲気向上。  
手に触れる部分は時間をかけて作り込むことで、上質な空間を実現しました。



適度に身の詰まった重量感と、ドライバーとコックピットの一体感を追求

### 1 メーター



瞬間的に判断できるようメーターを多層化して視認性を向上

### 2 センタークラスターパネル



柔らかいタッチを追求した新合成皮革「ノフィレス」にダブルステッチを施したセンタークラスターパネル

### 3 三連サブメーター



左から時計、電圧計、油温計を配置し、「フェアレディZ」らしさを継承

### 4 ドアトリム

緻密で手触りの良い高品質な新スエードクロス「フォルトスエード」はこれまでのクロスでは追従できなかった複雑な面構成への貼付を可能にし、コックピットにやわらかな包まれ感を表現

### 5 運転席・助手席ニーパッド

高級感のあるダブルステッチを採用。素材、固さ、仕上げにこだわったニーパッド

### 6 本革巻ステアリング

触感だけでなく機能性も重視。メーターが見やすいように形状の一部を拡大したステアリング

### 7 エアコンダイヤル

つまんで操作する部分には、触感の統一のためにピラミッドカッティングを採用

### 8 アームレスト

シフト操作の妨げにならないラウンドシェイプのアームレスト

### 9 マルチディスプレイ

ドライブコンピュータ（平均燃費、平均車速、航続可能距離など）やウォーニング、メンテナンス情報表示機能を備えたマルチディスプレイ

幅広いカラーイメージを実現。専用素材を採用して、スポーツカーに相応しい機能性と高い品質感を訴求

■インテリアカラー



「フェアレディZ」のイメージを強くつくり出してきたオレンジをさらに進化。よりエモーショナルな色を表現した「パーシモンオレンジ」

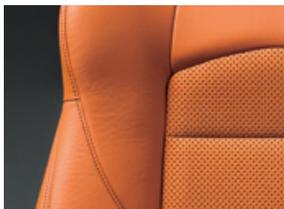


定番の「ブラック」は落ち着いた雰囲気演出。  
ドライビングの集中力を高める緻密なシルバーパーツのコンビネーション

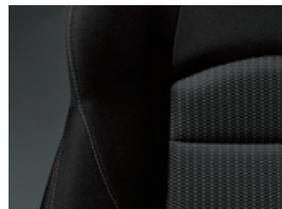


クール＆モダンな明るいインテリア空間を演出する「グレー」

■マテリアル



本革と新たに開発された「フォルトスエード」の組合せ。  
上半身をしっかりと支えるため、シートバックとクッションの  
メイン部にはホールド性に優れた「フォルトスエード」、  
サイドサポート部には滑りにくい本革、そして肩周りには  
弾力性のある本革を採用  
(フェアレディZ Version ST、フェアレディZ Version T)



緻密な織物とトリコットの組み合わせ。  
心地よい肌触りでスポーツカーらしさのなかに高級感を演出  
(フェアレディZ Version S、フェアレディZ)

## ボディデザインの魅力を引き立てる豊富なカラーバリエーション

### ■ボディカラー



**NEW** ブリリアントホワイトパール(3P)  
〈#QAB・スクラッチシールド〉特別塗装色



**NEW** プレミアムアルティメイトイエロー  
〈#EAC・スクラッチシールド〉特別塗装色



**NEW** プレミアムルマンブルー(3P)  
〈#RAE・スクラッチシールド〉特別塗装色



ブリリアントシルバー(M)  
〈#K23・スクラッチシールド〉



ブレードシルバー(M)  
〈#K51・スクラッチシールド〉



タイタニウムグレー(TM)  
〈#KAC・スクラッチシールド〉



ダイヤモンドブラック(P)  
〈#G41・スクラッチシールド〉



バイブラントレッド(C)  
〈#A54・スクラッチシールド〉

(P)はパール、(M)はメタリック、(TM)はチタンメタリック、(3P)は3コートパール(C)はカラークリアーソリッドの略です

### ■ボディカラー/シート地/内装色組み合わせ

グレード	フェアレディZ Version ST フェアレディZ Version T		フェアレディZ Version S フェアレディZ	
シート地	本革+フォルトスエード調ファブリック			ファブリック
内装色				
	パーシモンオレンジ	ブラック	グレー	ブラック
ブリリアントホワイトパール	●	●	●	●
プレミアムアルティメイトイエロー	●	●	●	●
プレミアムルマンブルー	●	●	●	●
ブリリアントシルバー	●	●	●	●
ブレードシルバー	●	●	●	●
タイタニウムグレー	●	●	●	●
ダイヤモンドブラック	●	●	●	●
バイブラントレッド	●	●	●	●

### ■スクラッチシールド

ボディに軟質樹脂を配合したクリアー塗装を施したスクラッチシールドを全色に採用。クリアー塗装部についた洗車によるすりキズ、日常使用でのひっかきキズなどを、時間経過によって自然に復元します。また一般のクリアー塗装と比較してキズがつきにくく、水はじきも良く、光沢も持続します。

※周囲の温度状況、キズの深さなどにより復元する時間が変化します

※硬貨でキズをつけられたなど、クリアー塗装がはがれるような深いキズや、クリアー塗装自体が切断された場合は復元しません

## 「レスポンス」、「リニア」、「ステイブル」

スポーツカーとして「世界一楽しい」走りを目指した  
新型「フェアレディZ」のキーワードです



### “走る”ために 全ては操縦安定性能と動力性能のために

- パッケージング
- VQ37VHRエンジン、VVEL
- シンクロレブコントロール付6MT、マニュアルモード付7速AT
- 軽量化
- ボディ
- サスペンション

### “走り”を支えるために 操縦安定性能と動力性能を支えるためのドライビング環境

- 車両レイアウト
- ドライビングポジション
- シート
- 視認性

### “走る”気持ちを高めるために 高い操縦安定性能と動力性能を期待させる演出

- エンブレム
- メーター



チーフ・ビークル・エンジニア

**田村 正樹** Masaki Tamura

「Z」の走りの評価基準、それは意のままに操れる「楽しさ」という性能。ひとくちにスポーツカーと言っても、世界には沢山のスポーツカーがあり、その個性もさまざまです。そうした中において新型「Z」は、世界で一番走ることが楽しいスポーツカーでありたい、人とクルマが一心同体になったように違和感なく「気持ちいい」と感じられる走りになりたいと考えて造ってきました。

クルマは、同じエンジンや同じプラットフォームを使っている、考え方や造り方だけで全く違うキャラクターを与えることができるものです。例えばアク

セルを踏み込んだ時に想像以上の加速感を強調することもできるけれど、「Z」の場合はそうした意識的な演出はせず、踏み踏んだだけ、そして踏むほどにパワーが盛り上がるように仕上げています。ハンドリングもブレーキングも、考え方は同じ。“機械”が本来持っている素性のよさを最大限に引き出すことで得られる、人間の感性に素直な走り、安心感のある走りを基本にしたのです。

クルマの開発には効率化やコストの制約も多く、また、世界中で何万台も販売される「Z」にとっては居住性や実用性も大切です。

そうした多くの要求がある中で、私達開発スタッフは「全ては走りのために」という言葉をよりどころとして、可能な限り妥協のないクルマ造りにチャレンジして

きました。例えば、プラットフォームは基本的に「スカイライン クーペ」と同じなのですが、ホイールベースを先代「Z」より100mm短くしたこともあり、後半は全部新しく造り変え、燃料タンクは専用のものを、ドアはアルミを使用しました。効率化、共用化が叫ばれる時代ですが、こだわりや思い入れがもの凄く強い「Z」だからこそ実現できたことと言えるでしょう。

こうして「全ては走りのために」を目標に掲げた「Z」は、日産の若いエンジニアの能力と熱い思いが詰まった世界一気持ちの良い走りのために造られた、世界一のボディをまとったクルマに仕上がったと自負しています。

## 「高揚感」「気持ちよさ」「安心感」。すべての面で大きくジャンプさせたパフォーマンス

### ■運動性能

新型「フェアレディZ」は、「フェアレディZ」ならではの走りパフォーマンスを大きく進化させるために、プラットフォームから新開発。「レスポンス」「リニア」「ステイブル」の3つのキーワードから、「軽量化」と「ホイールベースの短縮」を基本に、細かいパーツまで全面的に専用設計を行いました。「軽量化」は、スポーツカーの命である軽快なハンドリングと、動力性能に関する重要なポイントです。今回は、安全性の強化や装備の充実、そして高剛

性化のため先代「フェアレディZ」から100kgの重量増が見込まれましたが、「ホイールベースの短縮」「車体構造の合理化」など徹底した軽量化により先代「フェアレディZ」とほぼ同等の重量を実現。加えて、エンジンの出力向上によりパワーウェイトレシオを高め、ボディサイズが小さくなったことで軽快なハンドリングと動力性能を大幅にアップさせました。

### 机上と実験の双方の走り込み

北海道、サンフランシスコのワインディング路、そして超高速200km/h以上での安定性を見るためのアウトバーン走行を経て、最後に高負荷なシーンでのテスト。一步一步、厳しい路面でのテストを繰り返してきました。また、他のクルマでは行わないような机上テストを繰り返し、必要なチューニング範囲を絞り込んで質の高い実車テストを行いました。



### 「フェアレディZ」の運動性能を支える様々な要素

#### ■マニュアルトランスミッション

シフト操作時、誰にでもスムーズで安定した挙動を可能にするシンクロレブコントロールを採用

#### ■オートマチックトランスミッション

MTのようなダイレクト感と、マニュアルモード時には世界トップクラスの変速レスポンスが体感可能

#### ■エンジン

アクセル操作に対し、高応答かつリニアに反応し、どこまでも伸びのあるGを発生

#### ■車体構造

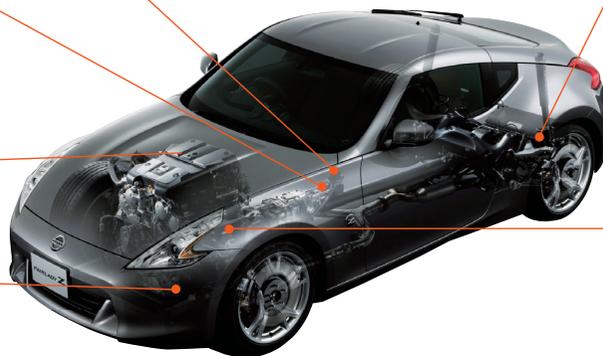
軽量でありながら、コーナリング中にしっかりと荷重を受け止められる車体構造

#### ■パッケージング

先代「フェアレディZ」のパッケージング思想を踏襲しながら、ワイドトレッド化、低重心化、ホイールベースの短縮を行うことで進化したFMJパッケージ

#### ■空力

高速域での直進安定性とコーナリング中の加速旋回性能のため、ゼロリフトと低ドラッグ化を実現



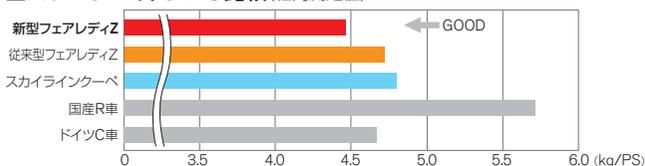
#### ■リヤサスペンション、タイヤ

あらゆる状況の操作でも挙動を乱すことの無い安定性を実現するために、前後異サイズのタイヤとスタビリティの高いリヤサスペンションを採用

#### ■フロントサスペンション、ステアリング

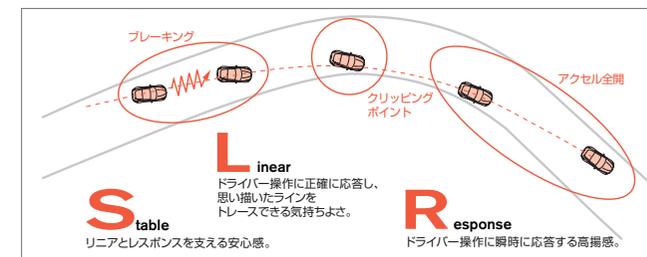
少ない蛇角でリニアに反応し、ドライバーの予期した通りにイメージした走行ラインをトレース。また、ドライバーに路面状況を的確に伝えます

#### ■パワーウェイトレシオ比較(社内測定値)



### アスリートのような無駄の無い肉体

軽いけれども強靭、必要十分な心肺機能を備えるアスリートは、走るため以外の無駄な贅肉はそぎ落とされています。新型「フェアレディZ」はホイールベースの短縮など大掛かりな構造変更を実現するために、走行に必要な負荷のかかる部位を特定し細部まで分析。ブッシュひとつまで鍛錬し、軽量化しました。そのパフォーマンスは走り出した瞬間から感じるここのできる仕上がりです。



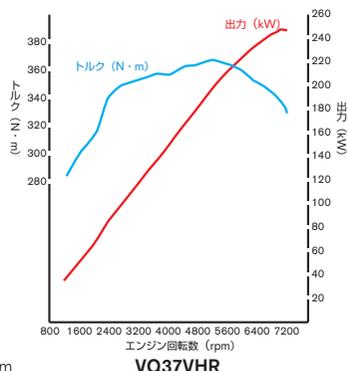
## クルマを操る楽しさや気持ちよさを体感できる最先端技術

吸気バルブ作動角とリフト量を無段階で最適制御する「VVEL」を採用した、日産独自の新世代高性能エンジン

### ■VQ37VHRエンジン

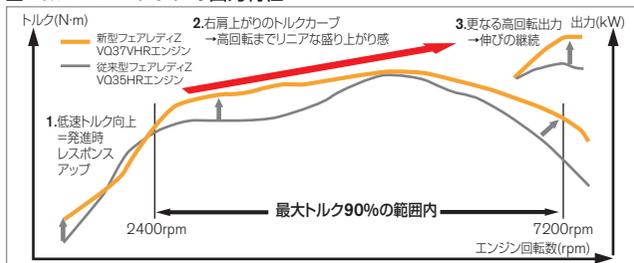


VQ37VHR  
最高出力:247kW(336PS)/7000rpm  
最大トルク:365N・m(37.2kgf・m)/5200rpm



VQ35HRエンジンに対し約35%の部品を新規開発した、新型エンジンVQ37VHR(3.7L)を搭載。最先端技術「VVEL(バルブ作動角・リフト量連続可変システム)」を採用した新世代高性能エンジンは、336PSの高出力を実現。さらに2400rpmから7000rpmで最大トルクの90%を発揮する力強さと扱いやすさを兼ね備え、高回転の7500rpmまで軽く滑らかに吹け上がる伸びの良さを両立しました。吸気バルブで吸入空気量を直接コントロールすることによりレスポンスを向上し、また、クリーンな排出ガス、低燃費についてもクラストップレベルの性能を確保しています。

### ■VQ37VHRエンジンの出力特性



### ■VVEL (Variable Valve Event and Lift)

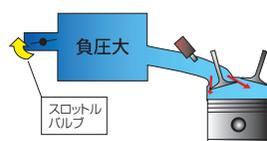
#### バルブ作動角・リフト量連続可変システム

VVELは、アクセル開度に応じてエンジンの吸気バルブの作動角とリフト量を“連続的”に変化させ、吸気抵抗の低減と、空気吸入の応答性を飛躍的に向上させるシステムです。ボールスクリュー駆動を採用することで、変換速度の速い高レスポンス化を実現。また、部品点数の少ないコンパクト且シンプルな構造、リンク機構を用いた直動・強制変換により、剛性を確保した高い信頼性と高回転化を両立しました。これらにより、ハイレスポンス、高出力、低燃費、低排出ガスという相反する要件を同時に実現することが可能となる、日産独自の技術です。

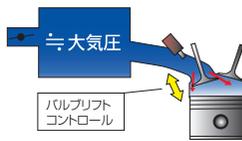
#### VVEL基本構成

通常、エンジンはスロットルバルブで吸気量をコントロールするのに対し、VVELでは吸気バルブによって吸気量を調整します。さらにC-VTCと組み合わせることでバルブのリフト量、作動角、位相のすべてを無段階に制御することができるのが特長です。これにより、スロットルバルブの吸気抵抗(ポンピングロス)を低減できるほか、吸入空気の影響を飛躍的に向上できるため、燃費、レスポンス、出力、排出ガスという、エンジンの性能要件にかかわる要素の横断的な改善を可能にしました。

#### ■従来のエンジン



#### ■VVELエンジン



#### 特長

##### ・レスポンス向上

従来のスロットルバルブではなく、燃焼室直前の吸気バルブで吸入空気量を直接コントロールするため、加速開始時から密度の高い空気を吸入することが可能となり、アクセルレスポンスを向上しました。

##### ・出力向上

リフト量やバルブの作動角を調節することで、低速域から高速域まで全域で出力を向上させました。低回転域では吸気バルブの開時間を短くすることで、一度吸入した混合気の吹き返しを抑制し、トルクを向上。高回転域では、吸気バルブのリフト量を大きくし、吸入空気量を増大させることでトルクを向上させています。

##### ・燃費向上

従来のスロットルバルブではなく、燃焼室直前の吸気バルブで吸入空気量を直接コントロールすることで、吸気抵抗(ポンピングロス)を低減し、燃費が向上しました。また、吸気バルブリフト量を小さくし、カム駆動フリクションを低減します。

##### ・排出ガスのクリーン化

エンジンが冷えている際の始動時に、吸気バルブの閉じるタイミングを適正化し、点火時期を遅らせることで排出ガス温度を上げて触媒を早期活性化。吸気バルブのリフト量を小さくすることで、吸気流速を上げて、燃料を微粒化し完全燃焼しやすい状態にします。これにより、不完全燃焼に発生しやすいHC(ハイドロカーボン)排出量を低減します。

## 心地いい加速を実現するトランスミッション

### ■シンクロレブコントロール付 6速マニュアルトランスミッション

#### MTシンクロレブコントロール

プロドライバーを凌ぐシフト操作が誰でも可能になる、これまでATで採用されてきたシンクロレブコントロールを世界で初めてMT車に採用しました。シフトチェンジの際にドライバーのシフト操作に応じて、エンジン回転数を最適な回転数に制御。その結果シフトダウン時にヒール&トゥのような複雑な操作をしなくても、素早く且つスムーズな変速が誰でも実現可能になりました。またシフトアップ時にも回転数が落ちすぎないように制御します。

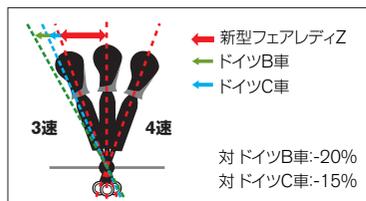
スポーツドライビングだけでなく、日常の使用シーンでも変速の煩わしさが減り、純粋にドライビングを楽しむことが可能です。また、シフトゲートわきに設置したSモードスイッチにより、気分やシーンに合わせてシンクロレブコントロールをON/OFFにすることができます。



#### ショートストローク

ショートストロークにより手首の動きが少なく済むため、素早いスポーティなシフト操作が可能です。リンク等を介さず、トランスミッションをダイレクトに操作するFR車ならではのシステムにより、剛性感あふれるシフト操作を実現しました。

#### ■シフトストローク量他車比較 (社内測定値)



#### ■コーナリング時の変速制御イメージ

**加速**

**ギヤを3→2へシフトダウン**  
シフトダウン時に目標とするギヤ段数に素早く、正確にエンジン回転数がコントロールされる

**ブレーキング**

エンジン回転数が正確にコントロールされるため、クラッチを繋ぐ時にショックが出ず、車両挙動が安定し、スムーズなコーナリングが可能になります

メーターディスプレイ

シフトポジションディスプレイ  
ノーマルモード(上)  
Sモード(下)

**シフトダウン時の足もとと操作イメージ**

ドライバーはシフトダウン操作をする際に、ヒール&トゥのような複雑な操作をする必要がなく、ハンドルやブレーキ操作に集中することができます。

シンクロレブコントロールなし      シンクロレブコントロールあり

### ■マニュアルモード付 7速オートマチックトランスミッション

#### 7速オートマチック

各速のギヤ比を接近させることにより、よりスムーズ且つ高効率な変速を実現。どこまでも伸びていくような途切れの無い加速感を味わうことができます。また、7速オーバードライブをより高いギヤ比に設定したことで、高速時の燃費と静粛性の向上も実現しています。

#### ロックアップ領域の拡大

2速以上のすべてのギヤでロックアップ領域を拡大。ほぼ全域でロックアップを作動させ、加速時のダイレクト感を追求しました。また、トルコンスリップを極限まで減少させたため、燃費の向上に寄与しています。発進時には加速の落ち込みを感じることなく、どこまでもエンジン回転と加速感がリアに上昇。体とサウンドの両方でレスポンスの良さを実感できるように設計しました。

#### マニュアルモード変速

通常のDレンジの他に任意のギヤを自由に選択できるパドルシフト付マニュアルモードを設定。マニュアルモードでは世界トップクラスの変速速度を実現しました。

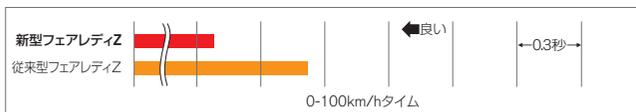


## クルマを操る楽しさと優れた動力性能を両立

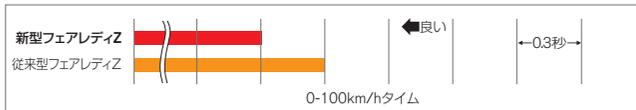
### ■動力性能

VVELシステムの採用により、エンジンレスポンスと出力を大幅に向上。さらに低回転域から発生する太いトルクと高回転まで軽快に吹け上がる伸びのよさを両立させました。数値的な加速性能の向上はもとより、ドライバーのイメージ通りに加速する「フェアレディZ」が追求する理想の走りを実現しています。

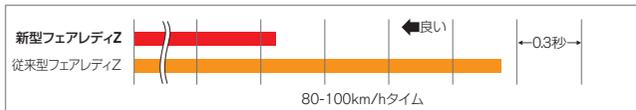
#### ■発進加速性能比較 (MT6車／社内測定値)



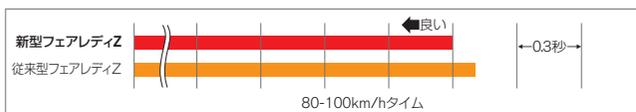
#### ■発進加速性能比較 (AT車／社内測定値)



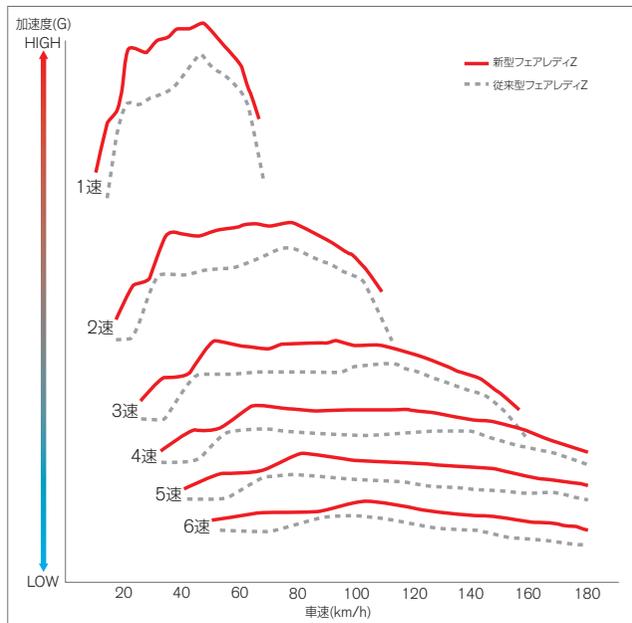
#### ■区間加速性能比較 (MT6車／社内測定値)



#### ■区間加速性能比較 (AT車／社内測定値)



#### ■各ギヤにおける加速性能比較 (MT6車／社内測定値)



### ■燃費性能

エアコン使用、渋滞、加減速等での燃費性能を向上させるため、可変容量コンプレッサーの高機能制御化、VVELの採用、ロックアップ領域の拡大などを実施。日常、使われるシーンでの燃費向上を目指しました。また、7速AT採用によるワイドレンジ化により、高速巡航時の燃費向上も実現しています。

#### ■10・15モード燃費比較 (MT6車／社内測定値)



#### ■10・15モード燃費比較 (AT車／社内測定値)

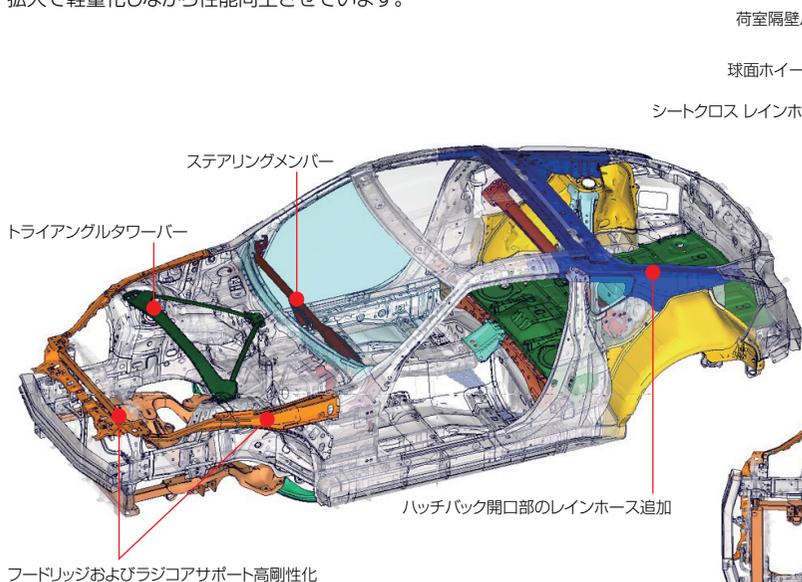


## 「走るために」全ては操縦安定性と動力性能のために

### より強く、より軽量化した高剛性ボディを実現

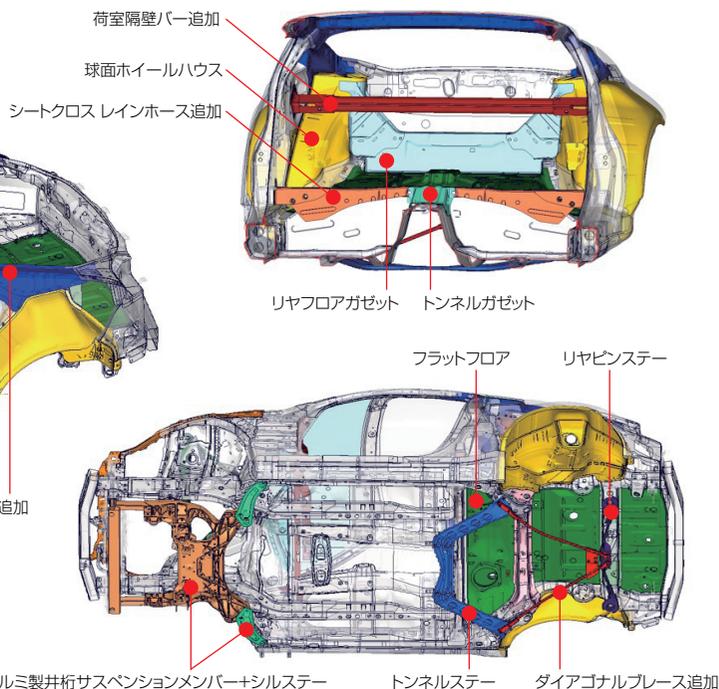
#### ■ボディ

コーナリング中の荷重をしっかり受け止める高剛性と高度な衝突安全性、そして軽量化を両立した新構造の車体骨格を採用。「走るために」フロント周りでは、特徴的な形状のトライアングルタワーバーを採用。リア周りでは、先代「フェアレディZ」の特徴であったトリプルメンバー構造をシンプルにしながら剛性アップを実現しました。また衝突安全性を向上させるために、前面衝突性能は現行「スカイライン」と同じ構造を取っています。側面衝突性能については、荷室隔壁バーを有効利用することや、高張力鋼板の採用拡大で軽量化しながら性能向上させています。

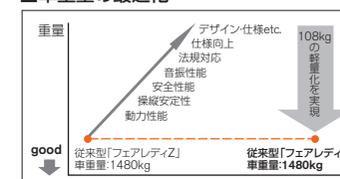


#### ■軽量化

車体構造の大幅な合理化に加えて、従来までエンジンフードのみだったボディのアルミ合金の使用をドアやバックドアの全てのカバーパーツに拡大。各部の軽量化により、全体で約100kgの軽量化を実施し、従来車とほぼ同様の車両質量を実現しました。超高張力鋼板／高張力鋼板を効果的に採用することで、衝突安全性にも配慮。エンジンや専用設計の燃料タンク、ドライブトレインの構造合理化、オーディオといった細部で軽量化を実施することで、運動性能の向上に寄与しています。

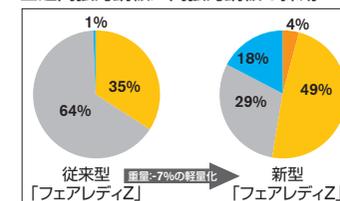


#### ■車重量の最適化



安全性の強化や装備充実を図るために車重量は約100kg増が見込まれましたが、ホイールベースの短縮などの車体構造最適化により従来型「フェアレディZ」と同等の車重を確保しました

#### ■超高張力鋼板／高張力鋼板の採用



超高張力鋼板:0%→4%  
高張力鋼板:35%→49%  
普通鋼板:64%→29%  
アルミ:1%→18%

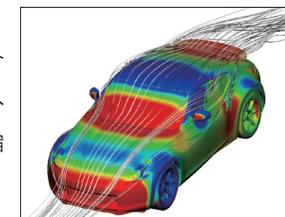
衝突安全性に寄与する軽量化を図るために超高張力鋼板、高張力鋼板の採用を拡大しています

#### ■静粛性

気密性、遮音性能、吸音性能に配慮し、エンジンノイズやタイヤノイズ等の車外からの騒音の進入を遮断しています。

#### ■空力性能

フロントバンパーの形状最適化により、車両サイドへのスムーズな気流コントロールを実現。ルーフからバックドアへの気流を制御することで、ドラッグの縮小とリアリフトの低下を両立しました。



## 安心してクルマを運転できる高い操縦性と安全機能

### ■サスペンション

一体構造サスペンションメンバーなどの構造合理化や、アルミ部品の多用、インシュレーターの変更などにより、高剛性・軽量化を達成し、「レスポンス」のよいハンドリングと、高速での安心感を実現しました。また、フロントとリヤのサスペンションに流体封入ブッシュを採用することで、高速道路の継ぎ目などでの乗り心地を向上しました。さらに、先代「フェアレディZ」のマイナーチェンジ後に採用しているデュアルフローパス、リバウンドスプリングに加え、高応答リップルコントロールを採用することで、「レスポンス」のよいハンドリングと快適な乗り心地を、より高次元で両立しました。



・ダブルウィッシュボーン式フロントサスペンション  
ハンドル操作に対して、高応答かつリニアに反応するダブルウィッシュボーン式フロントサスペンション



・マルチリンク式リヤサスペンション  
リヤ大径タイヤの発生するグリップを受け止める高剛性マルチリンク式リヤサスペンション。リヤでしっかりとしたスタビリティを確保します

### ■ブレーキシステム

フェアレディZ Version STとフェアレディZ Version Sに曙ブレーキ社製4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキを採用。市街地での走行や渋滞時などでの扱いやすさと、ワインディングや高速走行時の安定感を両立させました。



4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキ(フロント)  
(フェアレディZ Version ST、フェアレディZ Version S)

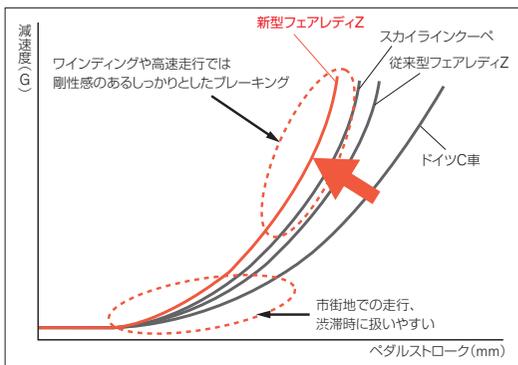


4輪ベンチレーテッドディスク式ブレーキ(フロント)  
(フェアレディZ Version T、フェアレディZ)

### ■ブレーキローターサイズ

グレード	形式	フロント	リヤ
フェアレディZ Version ST フェアレディZ Version S	4輪アルミキャリパー対向ピストンブレーキ	φ355×32t	φ350×20t
フェアレディZ Version T フェアレディZ	4輪ベンチレーテッドディスク式ブレーキ	φ320×28t	φ308×16t

### ■ブレーキフィーリング比較



### ■ホイール&タイヤ

新しく19インチのホイール&タイヤを採用。ハードな走行状況で操縦安定性を向上させるため、空気容量の大きいタイヤを設定しました。19インチ鍛造アルミホイールのタイヤはフロント:245/40R19 94W、リヤ:275/35R19 96W、ホイールはフロント:19×9Jアルミホイール、リヤ:19×10Jアルミホイールを採用しています。



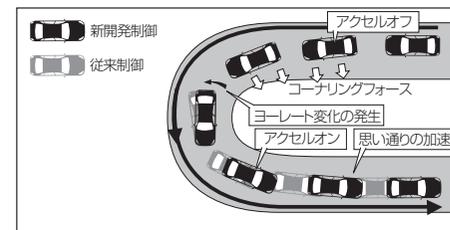
19インチ鍛造アルミホイール&タイヤ  
(フェアレディZ Version ST、フェアレディZ Version S)



18インチ鋳造アルミホイール&タイヤ  
(フェアレディZ Version T、フェアレディZ)

### ■VDC(ビークルダイナミクスコントロール)

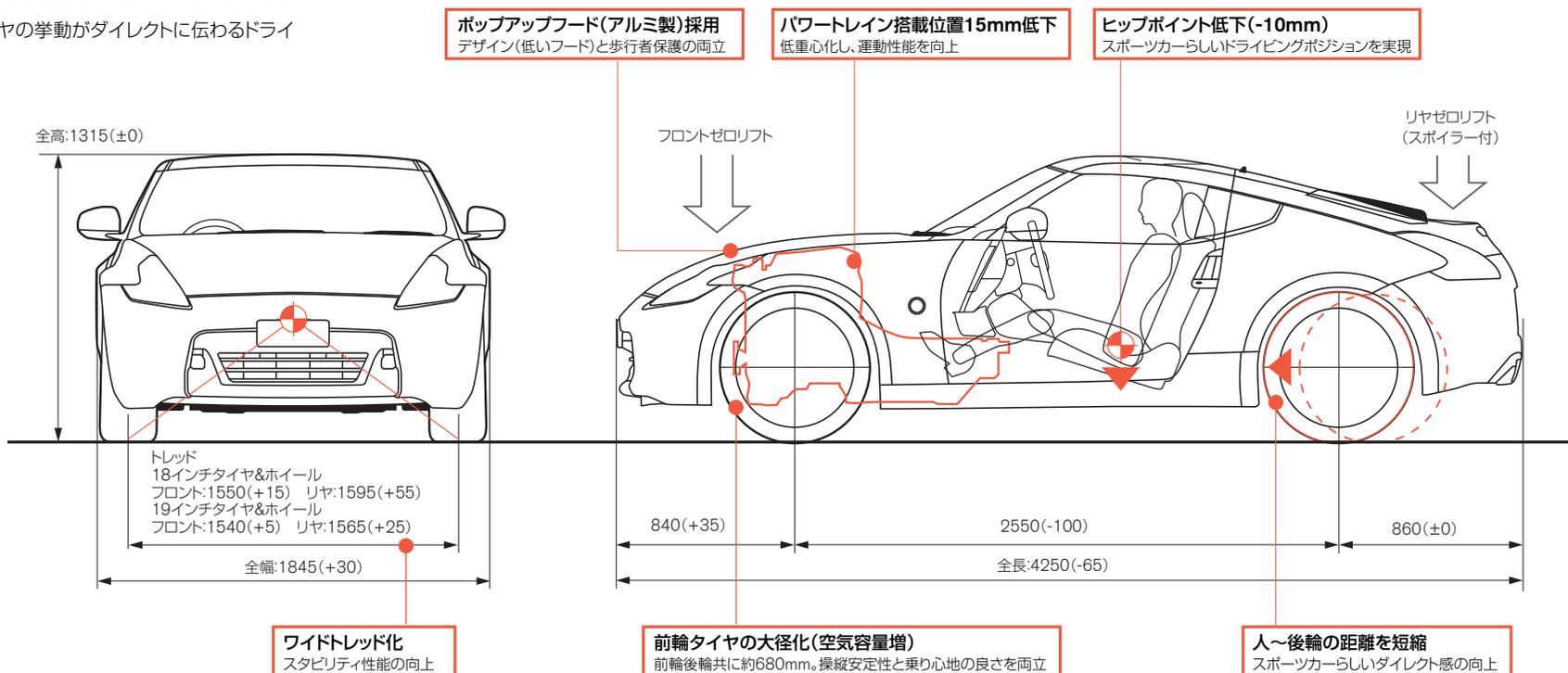
ステアリング操舵量やブレーキ操作量、車輪速センサーなどからの情報により、横滑りなどの車体の挙動を判断。状況に応じてブレーキ制御力やエンジン出力を自動制御することで、走行の安定性を高めています。滑りやすい路面での発進(TCS、ブレーキLSD)や障害物回避などが容易になるため、ドライバーの負担も軽減します。



## キビキビした走りとパフォーマンスを楽しめるパッケージング

### ■パッケージング

ヒップポイントを下げ、ドライバーと後輪の距離を短縮。コーナリング中でもドライバーの身体が安定し、リアタイヤの挙動がダイレクトに伝わるドライビングを実現しました。



※( )内は従来型との比較

### ■他車寸法比較

	新型フェアレディZ	従来型フェアレディZ	スカイラインクーペ	国産R車	ドイツ車	
全長	4250	4315	4655	4470	4340	
全幅	1845	1815	1820	1770	1800	
全高	1315	1315	1390	1340	1305	
室内寸法	長	990	1005	1965	1755	-
	幅	1495	1480	1465	1455	-
	高	1090	1100	1120	1120	-
ホイールベース	2550	2650	2850	2700	2415	
最小回転半径(m)	5.0(18インチ)/5.2(19インチ)	5.4	5.5	5.3	5.2	

最小回転半径以外の単位はmmです

## 「Z」の性能をフルに発揮できる装備・仕様を開発

### ■ドライビングポジション

強力なコーナリングに耐えられるように、体が左右にゆすられにくい低ヒップポイント化を実施。素早い操作に対応できるようペダル、ステアリングの配置を見直し、操作性を向上させています。

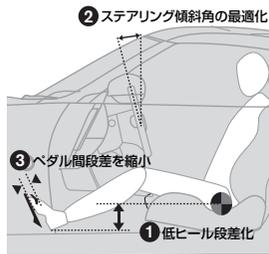
#### ① 低ヒール段差化

従来型に対して、ヒール段差を186mmから169mmに改善。よりスポーティなドライビングポジションとし、車との一体感を向上させた

#### ② ステアリング傾斜角の最適化

#### ③ アクセル、ブレーキペダル間の段差を縮小

低ヒール段差化に合わせて、ステアリングコラムレイアウトの見直しにより、ステアリング傾斜角を従来型の16.8°から14.0°に最適化。操作性に優れたステアリングレイアウトとした



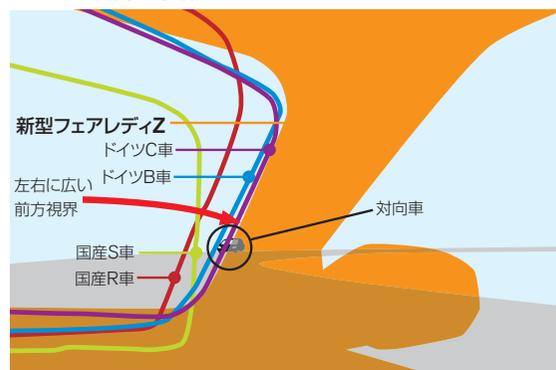
#### ③ アクセル、ブレーキペダル間の段差を縮小

アクセルペダルとブレーキペダルの前後段差を従来型の45mmから35mmに縮小。アクセルペダルからブレーキペダル踏み代え時の足首の操作量を低減し、素早い踏み代えを可能にした

### ■前方視界

先代「フェアレディZ」と同様、左右に広い視界をキープ。コーナーの先が見通しやすいピラー位置としました。

#### ■Aピラー見開き角比較（社内測定値）



### ■メーター

視認性、高性能、スポーティなデザインの独立式大径3眼メーターを採用。コーナリング中でもシフトアップポイントをタコメーターの針で直感的につかめるよう、先代「フェアレディZ」の直径100mmに対して115mmにまで拡大。これに合わせて、ステアリングのリム形状の上部両サイドを5mm膨らませた形状にすることで、メーターの視認領域を広げています。

また、マルチディスプレイを採用することで、平均燃費、航続可能距離、各種ウォーニング情報やメンテナンス情報を表示します。

3つのメーターは、それぞれの文字盤に段差を付けて立体感を出し、スポーティな印象を与えるだけでなく視認性も向上しています。



※( )内は従来型との比較

### ■シート

新形状のシートはショルダー部分にワイヤーフレームを追加。本革シートはクッション、バックのメイン部分に滑りにくい専用のスエード素材を使用する事により、コーナリング、ブレーキングなどによる体の滑りを抑え、常に適正な運転姿勢を保持することが出来るため、走りやすさを実感できます。また、大型ニーパッドは様々な体格の方が運転しても最適な効果を発揮できるよう、取付位置、形状、固さの調整を重ねました。

ワイヤーフレームの追加により、ホールド性が高まり上体の姿勢を保持できる

革シートにはランバーサポート機構を採用し、より体をフィットさせることができる

クッションアングルを2度高くし前方への滑りを抑える

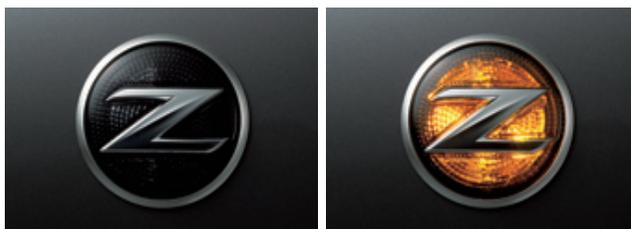


大型ニーパッド。助手席側(左)と運転席側

## 運転する気持ちを高める装備

### ■エンブレム一体型サイドターンランプ

エンブレムとサイドターンランプが一体化したランプ。Zのエンブレムが浮かび上がるよう、オレンジ色にランプを光らせています。サイドターンランプであるために考慮しなければならない法規的な制限の中で、LED(8個)を採用することで十分な明るさを実現させました。



消灯時

点灯時

### ■メーター指針の演出

エンジンスイッチを押すとタコメーター、スピードメーター、三連メーターの針が振り切れるような演出を施しました。まるでエンジンが目覚めたように感じ、走り出す前から走りへの高揚感や期待感を高めます。素材は機能性を重視するために樹脂素材を使用しました。



### ■三連サブメーター

「フェアレディZ」伝統の三連サブメーターの油圧計に代えて、スポーツカーらしい油温計を採用。よりスポーティに生まれ変わりました。左から時計、電圧計、油温計となっています。



### ■インテリジェントキー&プッシュエンジンスターター

「フェアレディZ」では初採用となるインテリジェントキー&プッシュエンジンスターター。利便性や防盜性のメリットはもちろん、シートに座りエンジンスターターに触れるだけでエンジンが始動することで、レーシングカーのようなスポーティな気分を盛り上げます。



## 快適な空間をサポートする設備

### ■ラゲッジ

ゴルフバッグを2個収納可能。出し入れのしやすさを大幅に改善しました。

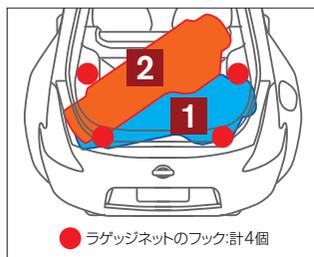


#### ■ラゲッジ容量比較（社内測定値）

	ラゲッジ容量 VDJ(L)	ゴルフバッグセット(個) 9インチ×45インチクラブ	最大スーツケース サイズ
新型フェアレディZ	235	2	特A
従来型フェアレディZ	235	2	A
スカイラインクーペ	242	2	特A
国産R車	235	1	A
ドイツB車	155(サブトランク+145)	0	C

#### ■ゴルフバッグ積載手順例（2個）

- 1のヘッド部分をラゲッジから向かって左手前に入れる。
- 1の底部を右手前に入れる。
- 2の底部を右奥に入れ、1のヘッド部と重ねて入れる。



### ■運転席・助手席シートバックスペース

シートを前倒しすることなく、ハンドバッグなどの小物をそのまま置けるシートバックスペースを設定。先代「フェアレディZ」よりも容量を2倍に拡大し、使い勝手を向上しています。



### ■アクセサリケース

車検証入れとしても使えるアクセサリケース。フォルダケースのような開閉式なので、取り出しやすくして利便性も確保。



### ■グローブボックス

助手席側にグローブボックスを新たに設置。



### ■室内環境

#### インナーグリーン

「クリーンな空気」、「人に(肌に)やさしい」、「清潔、きれい」という3つの視点に立って開発した、室内環境関連装備を「室内快適性能“インナーグリーン”」と呼んでいます。

- ・UVカット断熱グリーンガラス
- ・抗菌ステアリング
- ・抗菌シフトノブ

#### 車室内VOC\*の低減

鼻、のどなどへの刺激の原因とされるホルムアルデヒド、トルエン等の揮発性有機化合物を低減するために、シート、ドアトリム、フロアカーペットなどの部材や接着剤を見直すことで、その揮発量を抑制しました。また厚生労働省の定めた13物質の室内濃度指針値を下回るレベルとし、車室内の空気質に配慮しました。 \*Volatile Organic Compounds(揮発性有機化合物)

## ドライブをいっそう充実させる、こだわりの実用装備

### ■カーウイングスナビゲーションシステム(HDD方式)

HDD方式の「次世代カーウイングスナビゲーションシステム」は、タッチパネル操作を可能とし、使い勝手を従来品よりも大幅に向上。ナビ機能に加え、最大約3,000曲もの音楽データ録音・再生機能、DVDオーディオ&ビデオ再生機能などに対応と、充実のエンターテインメント機能を誇ります。

(メーカーオプション)

■高速・大容量のハードディスクドライブ(HDD)採用で、ナビゲーションの性能が大幅に向上し、素早いルート探索や充実の道案内を実現、さらに音楽CDをHDDに録音することも可能。

■マルチファンクションスイッチとタッチパネルの併用操作やボイスコマンド、ステアリングスイッチでの操作も可能になり、使いやすさを追求。

■従来品と比較して、画素数が約4倍と高精細で見やすいモニター。3Dグラフィックスで実際の街並みを表現しルート案内する、リアル3D交差点案内機能を新たに採用。

※札幌、仙台、さいたま、千葉、東京23区、川崎、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸、広島、北九州、福岡の主要箇所に限られます(約2,000件)

■ミュージックボックス、DVD再生機能など、エンターテインメント機能が充実。

■新車購入後3年以内の有料点検入庫時、初回のみ無料で地図データの更新書き換えを実施。

■Bluetooth®機能に加え、docomo FOMA、au CDMA 1X WINの有線接続が可能で、快適なハンズフリー通話に対応。

Bluetooth®およびBluetooth®ロゴは米国Bluetooth SIG, Inc.の登録商標です

■専用チューナーを接続することにより、地上デジタルテレビの視聴が可能。(ディーラーオプション)

■HDD搭載の統計交通情報データの精度向上、ならびにカーウイングスならではの独自サービスで最速ルート探索の精度を大幅に向上。

### ■BOSE®サウンドシステム

“Z”の車両空間を最大限活用したスピーカーレイアウトと専用開発のサウンドシステムにより、自然な音源再生と迫力あるサウンドが楽しめます。

■運転席、助手席どちらの席でもバランスの取れたステレオイメージを実現。

■広いダイナミックレンジにより小音量でも聴きやすい自然な音楽再生。

■ライブコンサートのような高音量でも、まったく歪みの無い再生が可能。



BOSE®は米国Bose Corporationの登録商標です。

- ① 6.5cm Twiddler™(中高音域用スピーカー) ×2(ダッシュボード左右)
- ② 15cm×23cm ネオジウムスピーカー ×2(ドア左右)
- ③ 8cm ネオジウム中高音域用スピーカー ×2(リヤサイドパネル)
- ④ BOSE Richbass®ウーファー ×1  
(11.5cm ウーファー2個内蔵、7.7リッター ポート付エンクロージャー(スベアタイヤリム))
- ⑤ BOSE 7チャンネルデジタルアンプ(シート後方下部)





## SAFETY SHIELD/「クルマが人を守る」という考え方。

通常運転から衝突後まで、クルマが状況に応じて、様々なバリア機能を働かせ、少しでも危険に近づけないようにサポートし続けます。

いつでも安心して運転できるよう  
ドライバーをサポートします。

- バイキセノンヘッドランプ
- 高輝度LED式ハイマウントストップランプ
- 高輝度LEDリヤコンビネーションランプ  
LEDランプはバルブタイプに比べて点灯するまでの速度が速く、後続車への減速・停止の意思表示を迅速にします。
- リヤフォグランプ
- ヒーター付電動格納式リモコンカラードアミラー  
など

危険な状態になりそうなときも安全な状態に  
戻すようドライバーをサポートします。

- EBD(電子制御制動力配分システム)
- VDC(ビークルダイナミクスコントロール)
- ブレーキアシスト
- ABS(アンチロックブレーキシステム)  
など

万一衝突が避けられないときに  
被害を最小限にとどめます。

- 高強度安全ボディ(ゾーンボディ)
- 歩行者傷害軽減ボディ  
(ポップアップエンジンフード付)
- 運転席・助手席SRSエアバッグシステム
- 運転席・助手席SRSサイドエアバッグシステム
- SRSカーテンエアバッグシステム
- アクティブヘッドレスト
- ロードリミッター付プリテンショナーシートベルト
- 全席低フリクションシートベルト  
引き出し力が従来よりも軽く、着用時の圧迫感が大幅に少ない低フリクションシートベルトを採用。着用しやすく、かつ着用中も快適なシートベルトにすることで、着用率の向上に貢献します。  
など

## お客さまが見て触って使って、実際に感じる「感性品質」を向上

### ■感性品質

- ・お客さまが「フェアレディZ」の世界観に浸りながらドライブを堪能できるように、質感の高いインテリアを実現。
- ・「フェアレディZ」独自の新素材を質感高く仕立てて作りこむことで、Z-nessを持ちながら質感を大幅に向上。
- ・Z-nessをより際立たせる質感の実現のために、部品の合わせ精度、色調、素材など、それぞれに厳しい品質基準を設けて管理。



### ■開発段階で耐久性を確認し、早期に信頼性を確立

設計・試作作業と平行して電子モックアップ、EIPF (Electric Integration PlatForm) を製作。開発中の各部品の連続動作テストを実施。今まで開発段階ではテストするのが不可能であった複雑なシステムを短時間でシミュレートでき、問題点の早期作業、解決が可能。信頼性の向上に大きく貢献しました。



### ■生産ラインにおける品質の作りこみ

- ・インライン計測装置による全数品質保証の実施。
- ・高級車専用工場での作業者の熟練した技術で高品質化を実現。
- ・新光源による徹底した塗装品質のチェック。
- ・Zebra照明を導入し、徹底した塗装品質のチェック。
- ・低音検出力向上により、計測画面上で不具合レベルが判定可能に。
- ・工場に振動解析設備を設置。今生産している車をすぐに計測し確認することが可能に。

### ■PQD(プロジェクト・クオリティ・ダイレクター)による品質のマネジメント

- ・プロダクトの企画、設計、試作、生産の各フェーズにおいて、品質目標の達成度を徹底。
- ・お客さまの使われ方を想定した量産車を用いた走行検証を行い、徹底した品質チェックを実施。
- ・品質分野のエキスパートを結集し、発売前のクルマを徹底的にチェック。

### ■AVES(Alliance Vehicle Evaluation Standard)

AVESマスターが、試作車・量産車をお客さまの視点で設定したグローバルな評価基準で厳しく品質チェックを行います。



## 「ニッサン・グリーンプログラム 2010」に沿った環境への取り組みを積極的に展開

### ■排出ガスのクリーン化

全車「平成17年基準排出ガス50%低減レベル (U-LEV)」の認定を受けています。



### ■燃費表示機能

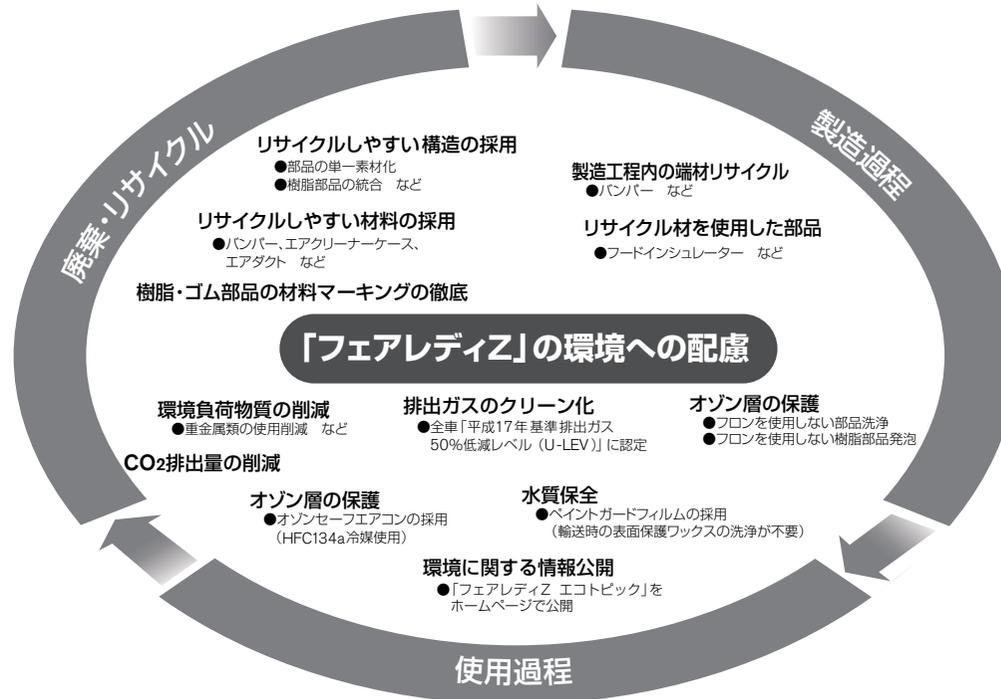
コンビメーター内に瞬間燃費、平均燃費、航続可能距離を表示することで、燃費を意識した丁寧な運転を促します。



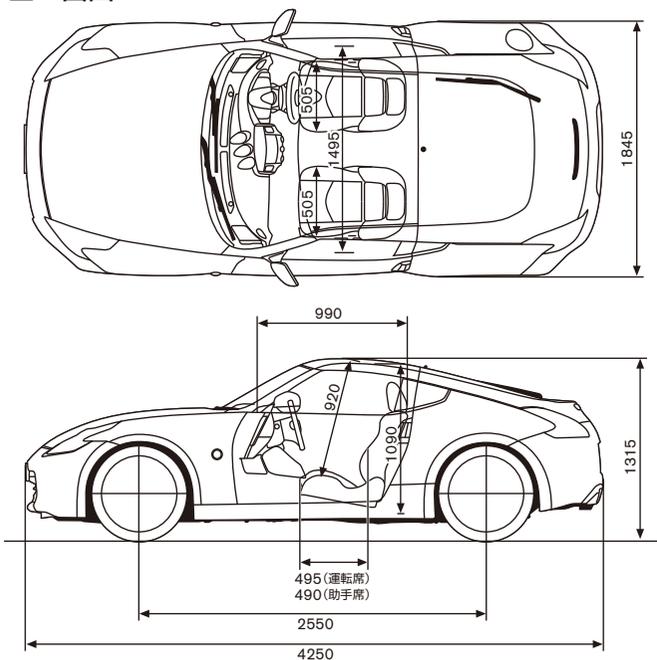
### ■リサイクル性の向上

設計段階から使用済み段階までを考えたクルマづくりを行っています。リサイクルしやすい材料や再生された材料を使用して、資源の有効活用に取り組み、新型「フェアレディZ」では、リサイクル可能率95%以上\*を達成しています。

\*「新型車のリサイクル可能率の定義と算出 方法のガイドライン(1998年自工会)」に基づき算出



■二面図



■設定車種一覧

駆動方式	エンジン	グレード	ミッション
2WD	VQ37VHR	フェアレディZ VersionST	7M-ATx
			6MT
		フェアレディZ VersionS	6MT
			フェアレディZ VersionT
フェアレディZ	7M-ATx		
	6MT		

注) 装備について特に記載の無いものは、全グレードに標準装備です。メーカーオプション詳細は、カタログ内「主要装備一覧」をご覧ください。

■フェアレディZ主要諸元

諸元	車種	2WD VQ37VHR			
		フェアレディZ Version ST	フェアレディZ Version S	フェアレディZ Version T	フェアレディZ
●車名型式		ニッサン CBA-Z34			
●運転タイプ					
マニュアルモード付フルレンジ電子制御7速オートマチック (7M-ATx)		●	—	●	●
6速マニュアル		●	●	—	●
●寸法					
全長	mm	4250			
全幅	mm	1845			
全高	mm	1315			
室内寸法 長	mm	990			
// 幅	mm	1495			
// 高	mm	1090			
ホイールベース	mm	2550			
トレッド 前	mm	1540		1550	
// 後	mm	1565		1595	
最低地上高	mm	125			
●重量・定員					
車両重量	kg	1520 [1530]	1500	1510	1480 [1490]
乗車定員	名	2			
車両総重量	kg	1630 [1640]	1610	1620	1590 [1600]
●性能					
最小回転半径	m	5.2		5.0	
燃料消費率 10・15モード (国土交通省審査値)	km/L	9.5 [9.4]		9.8	
主要燃費向上対策		可変バルブタイミング、発電電圧可変制御、			
●諸装置					
駆動方式		後輪駆動			
ステアリングギヤ形式		電子制御パワーアシスト付ラック&ピニオン式			
サスペンション	前後	独立懸架ダブルウィッシュボーン式			
	前後	独立懸架マルチリンク式			
主ブレーキ	前後	ベンチレーテッドディスク式			
	前後	ベンチレーテッドディスク式			
タイヤ	前後	245/40R19 94W		225/50R18 95W	
	前後	275/35R19 96W		245/45R18 96W	

●燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境 (気象、渋滞等) や運転方法 (急発進、エアコン使用等) に応じて燃料消費率は異なります。●本諸元のモード走行時における燃料消費率の表示は「10・15モード」です。【 】内数値はマニュアルモード付フルレンジ電子制御7速オートマチック [7M-ATx]

■エンジン主要諸元

エンジン型式	VQ37VHR
種類・シリンダー数	DOHC-V型6気筒
シリンダー 内径×行程 mm	95.5×86.0
総排気量 L	3.696
圧縮比	11.0
最高出力 kW (PS) /rpm	247 (336) /7000
最大トルク N・m (kgf-m) /rpm	365 (37.2) /5200
燃料供給装置	ニッサンEGI (ECCS)電子制御燃料噴射装置
使用燃料・タンク容量 L	無鉛プレミアムガソリン・72

本車両には「使用燃料」に記載されている燃料をご使用ください。指定以外の燃料をご使用になると、不具合が発生する恐れがあります。なお、指定以外の燃料をご使用になったために発生した不具合は無償保証の対象となりませんので、ご注意ください。

●本車両には無鉛プレミアムガソリンをご使用ください。なお無鉛プレミアムガソリンが入手できない場合、無鉛レギュラーガソリンも使用できますが、エンジン出力低下等の現象が発生します。●エンジン出力表示はすべて「ネット値」です。●エンジン出力表示にはネット値とクロス値があります。「クロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。同エンジンで測定した場合、「ネット」は「クロス」よりもガソリン自動車で約 15% 程度低い値 (自工会調べ) となっています。〈国際単位系 (SI = エスアイ) によるエンジン出力・トルクの表記について〉計量単位の国際標準化に伴い、従来使用していたエンジン出力単位 [PS] は [kW (キロワット)]、エンジントルク単位 [kgm] は [N・m (ニュートンメートル)] の SI 単位とします。なお、[PS] および [kgm] から SI 単位への換算値は次のとおりです。数値は整数単位までとし、小数点第 1 位を四捨五入します。1PS = 0.7355kW 1kgm = 9.80665N・m

■変速比・最終減速比

トランスミッション	6速マニュアル		マニュアルモード付フルレンジ電子制御7速オートマチック [7M-ATx]
	VQ37VHR		
エンジン	VQ37VHR		
変速比	第1速	3.794	4.923
	第2速	2.324	3.193
	第3速	1.624	2.042
	第4速	1.271	1.411
	第5速	1.000	1.000
	第6速	0.794	0.862
	第7速	-	0.771
	後退	3.446	3.972
最終減速比		3.692	3.357

from  
NISSAN  
PREMIUM  
FACTORY

人の感覚を大切にしなければ、名車となるクルマは生まれない。  
指先からクルマの挙動を感じ取り、“日産らしさ”を走りから表現する。



ステアリングを握り、クルマを操るのは人。コンピューター設計が主流の今でも、人の感覚をエンジニアに的確に伝えられるテストドライバーの存在は重要です。テストドライバーは、自動車が商品化される前に実車走行をして、性能を評価し、開発につなげる仕事ですが、日産のテストドライバーに課せられた役割は、それだけで終わりません。今では「走る・曲がる・止まる」という基本性能は、どのクルマでも一定のレベルに達しています。お客さまに一番だと思ってもらうためには、“日産らしさ”を出していかなければなりません。その“日産らしさ”を創るものは、テストドライバーの五感に他ならないのです。クルマを開発する際、データで表せるものは数値化しますが、その数値で表せない要素も数多く存在するため、テスト走行には項目ごとに官能評価が設定されます。それゆえ定量的なデータ測定ではなく、常に五感を研ぎ澄ませ、目に見えないところで走りや瞬時に判断し、そして表現することが重要です。それに徹底してこだわり、“らしさ”を具現化していくことが、日産のテストドライバーだといえるのです。

開発していく中で目指すのは、乗り心地のよさと操縦安定性をより高い次元でバランスさせることです。車体の動き、ドライバーの視線の動きを、より少なくするには繊細な差異を感じ取る能力が要求されるので、どんな走行でも、手のひらではなく、3本の指先をハンドルに軽く添えるだけで運転します。指先に余計な力を入れないことで、クルマの挙動を五感のすべてで感じ取り、試行錯誤を繰り返しながら、足回りのセッティングを納得がいくまで煮詰めます。日産が、ニルブルクリンク®でテストしているのは、チューニングするためだけではなく、「自分たちのやり方に間違いはない」という最終的な確認作業。100点が当たり前のクルマづくりで、日産の開発チームはそれ以上を目指します。その満点を超えるために重視するのは、もっともお客さまに近い視点でクルマに触れる機会が多いテストドライバーの言葉に他なりません。日産車の走り。そこには、良いクルマを世に送り出したいという、開発に携わった者たちの熱い情熱が込められているのです。

※ニルブルクリンク…ドイツ北西部にある世界最難関のサーキットコース。世界の主だった自動車メーカーが、新型車開発時にテストコースとして使用しています。

**日産自動車株式会社技術開発本部 車両実験部  
ダイナミックパフォーマンス実験グループ 加藤博義**

日産自動車入社から、30年以上テストドライバーとして従事し、スカイラインGT-RやフェアレディZなど日産を代表する自動車の開発に携わっている。操縦安定性のマイスターと呼ばれ、平成15年には厚生労働大臣が卓越した技術者を表彰する「現代の名工」にこの職種ではじめて選ばれた。