

SKYLINE COUPE

NISSAN



P R E S S I N F O R M A T I O N

2003.1.16

日産自動車株式会社
グローバル広報・IR部
〒104-8023東京都中央区銀座6-17-1
Tel.03(5565)2142
<http://press.nissan-global.com/JP/>





CONTENTS

- 2 新型「スカイラインクーペ」について
From the Chief Product Specialist
- 4 デザイン
- 8 パッケージング
- 10 メカニズム
- 13 実用性
- 14 安全/環境
- 15 二面図/主要諸元

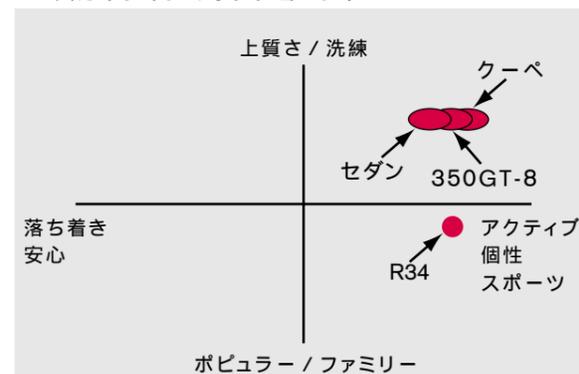
2001年6月、「21世紀の理想のプレミアムスポーツセダン」をコンセプトに、V35スカイラインセダンが誕生しました。このクルマはスカイラインのDNA、すなわち、

- (1) 走る楽しさを追求すること。
- (2) 新技術を開発し、レース活動を通じて磨き上げて採用すること。
- (3) パートナーへの思いやりを大切にすること。
- (4) 所有する喜びが得られること。

以上の4つを継承しながら、「フラットライド」による快適な運動性能と洗練されたスタイリング、知的なインテリアなどにより、「プレミアムスポーツ」の世界を創り出しました。また、2002年1月には、エクストロイドCVTに8段変速マニュアルモードを設定し、「プレミアムスポーツ」をより極めたグレードである「350GT-8」を投入しました。さらにスカイラインセダンは、2002年3月に「INFINITI G35 SEDAN」として北米市場で発売され、その完成度の高さが評価されて、好調な販売を続けております。

また、「INFINITI G35 COUPE」も、2002年11月から北米市場で一足早く発売され、大変高い評価を頂いています。北米で知名度の高い賞の一つであるモータートレンド誌2003年カー・オブ・ザ・イヤーに選出されたことも大きな喜びです。今回発表する新型「スカイラインクーペ」によって、スカイラインシリーズがご提案する「理想のプレミアムスポーツ」のラインアップを充実させ、完成に近づけることが出来ると思っています。この3つのモデルのポジショニングを図示すると下記ようになります。

V35スカイラインのポジショニング



現在、国内におけるクーペ市場は、活況を呈していると言うには程遠い状況です。国産のクーペも、ほとんど生産が中止されました。しかしながら、クルマが好きで、子供も大きくなり、今まで乗っていたミニバンから、上質なクーペに乗り換えたいと思っている方は、少なからずいらっしゃると思います。

一方北米では、クルマ好きの大人達を中心に、高級スポーツクーペに対するニーズが根強く存在しています。ライバルは、欧州の強いブランド力に支えられた高級スポーツクーペです。

どちらの市場においても、高価な欧州車に、決して引けを取らないクーペに乗って頂きたいという思いから、このクルマを創りました。

クーペで最も必要な、デザインと性能でライバルに勝つ。それが新型「スカイラインクーペ」の使命です。

商品コンセプトは、“ **Stylish and Performance** ”。

デザインと性能を、全てに優先させています。それらの行くべき方向を、Graceful Strength (優美な力強さ)とし、これを極めることを狙いました。

私たちがスカイラインセダンから培ってきた財産である、FM (フロントミッドシップ) パッケージの高いポテンシャルを、デザインと性能に十分に活用。優美さと力強さを、高い次元でバランスさせることで、新型「スカイラインクーペ」は誕生しました。

新型「スカイラインクーペ」のアピールポイントは、次の2点です。

ダイナミックでエモーショナルなデザイン
余裕と感動の高性能な走り

デザインは、DYNAMIC (勢いのある、力強い)、EMOTIONAL (情感、官能的)、DISTINCTIVE (独特な、個性的な)、ADVANCED (先進的)の4つのキーワードを持って進めました。

それを実現するために、セダンに対し、全高は75mm低く、全幅は65mmも幅広くしてワイドトレッドに、また、FMパッケージの特徴であるロングホイールベースを活かしたまま、全長は35mm短縮して、大径タイヤが車両の四隅にふんばるプロポーションとしました。また、車体パネルのみでなく、ランプやバンパー、フロントグリル、タイヤ、ホイールなど、全てを専用とすることにより、純粋に、クーペとして魅力的なプロポーション、デザインを追求しました。

走りに関しては、大排気量エンジンがもたらす余裕のパワーを得るため、全車に3.5リッターV型6気筒エンジンを採用しています。また、安心で快適な高速クルージング性能に、特に重点を置き、トップレベルのエアロダイナミクス、従来のクーペから見ると異例ともいえるロングホイールベース、ワイドトレッドなどにより、高性能な走りを実現しています。さらに機敏で楽しく、滑らかで安心なハンドリング性能の実現のために、あらゆる走行条件での姿勢(目線)の安定化とタイヤグリップ力の最大化を目指し、ホイールベースセンターへの乗員配置、低いドライビングポジション、最適な車両重量配分、それに見合ったタイヤサイズを選択により4輪荷重変化が最小限となるFMパッケージの特質をフルに活かしました。

安心して乗って頂くための仕様、例えば、キセノンヘッドランプ、VDC (ビークルダイナミクスコントロール)、サイドエアバッグ、カーテンエアバッグなども全車に標準装備し、プレミアムクーペを名乗るに相応しいクルマに仕上がりました。クルマを持つことの、操ることの、楽しさやときめきを、この新型「スカイラインクーペ」で感じて頂ければ、大変嬉しく思います。

商品企画本部 商品企画室
チーフ・プロダクト・スペシャリスト

大澤 辰夫



デザインの狙い

新型「スカイラインクーペ」は、セダンとの統一したアイデンティティを保ちながら、DYNAMIC、EMOTIONAL、DISTINCTIVE、ADVANCEDの4つのキーワードにより、「美しく力強いプレミアムスポーツクーペ」のアビאלランスを実現しました。

DYNAMIC

勢いある、力強い

EMOTIONAL

情感、官能的

DISTINCTIVE

独特な、個性的な

ADVANCED

先進的



EXTERIOR

ロングホイールベースによる安定感と大径タイヤの存在感、ロー&ワイドのプロポーションをベースに、ダイナミックでエモーショナルなデザインを表現しました。



クーペらしさを強調するセンターキャビンイメージのシルエット。優美で勢いのある動感を表すサイドのキャラクターライン。セダンとの共通テーマを保ちながら、ヘッドランプ、グリル周辺の立体感を強めることで、より精悍さを増したフロントマスク。横桟上面に起伏を設けたグリルは、見る角度により表情を変え、クォリティの高いフロントを演出。左右にセパレートさせ、高性能感と力強さを表現したロワーグリル。力強い走りを予感させるタイヤを巻き込むようにラウンドしたフェンダーとランプグラフィック。タイヤの力強さを強調する、ボリューム感たっぷりに張り出した前後のフェンダー。気品と優雅さを表現した、フロントフェンダーからリヤへと流れる張りのある大きなショルダー面。リヤエンドは、インカーブとアウトカーブを巧みに調和させた大きな面により、斬新さと存在感を表現。セダンと共通のL字型をテーマにしたリヤコンビネーションランプに、クーペらしいスポーティ感を表現した丸型モチーフのテールランプ。オフセットの小ささを活かした立体的で存在感のあるホイールデザイン。

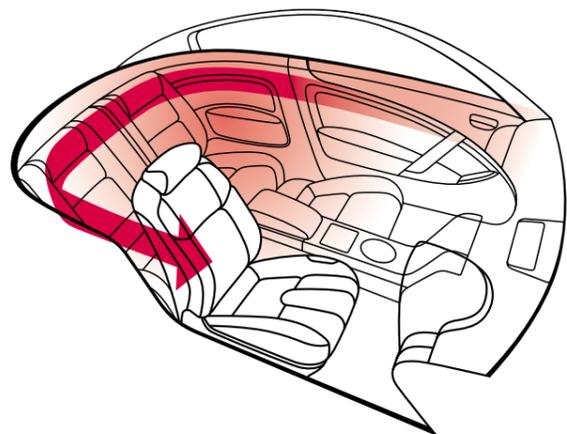


INTERIOR

インテリアは、パーソナルで心地よい空間の中に、ホールド性の高いクーペ専用スポーツシートやチタン調の加飾を施した装備などにより、クーペとしてのスポーツ感を演出しています。



フロントからリヤシートに向かって流れるサラウンドテーマにより、パーソナルで心地よい空間を表現。
チタン調の加飾を施したセンタークラスター、ドアグリップ。



ドライバー専用シート

コーナリング時の安定姿勢を保つバックサイドの形状や、座面中央を盛り上げたセンターマウンド形状など、運動動作を考えたドライバー専用パワーシートを採用。

240mmのロングシートスライド、ワイドスパンリフターとサイサポート調整機構、チルトメーターなどにより、最適なドライビングポジションに調整可能。



助手席

助手席パワーシートは、もてなされるような快適さと体を包み込む安心感を追求した専用設計のシートです。



後席まわり

運転席・助手席に、後席への乗り降りがしやすいパワーウォークインを採用しました。

ボディカラーとシートクロスの組み合わせ

ボディカラー	シートクロス	車種	
		350GTプレミアム	350GT
ホワイトパール (3P)	#QX1	G	G
ダイヤモンドシルバー (M)	#KY0	G	G
スーパーブラック	#KH3	G	G
パーニングレッド	#AX6	G	G
クリスタルブルー (M)	#B16	G	G

3Pは3コートパール、Mはメタリックの略。 特別塗装色。 内装色はブラック(G)。

セダン一部改良

エクステリア

- ・フロントグリルに質感のあるスモークメッキタイプを採用。
- ・ヘッドランプのインナーパネルをスモークメッキ化し、シャープなライトまわりを演出。
- ・サイドシルをグレーから引き締まった印象のあるブラックに変更。
- ・カーバッチとエンブレムの配置を見直し、ワイド感のあるリヤビューを演出。



インテリア

- ・オーディオとヒーターコントロールの操作スイッチに質感の高いクロムメッキの加飾を採用。
- ・前席バニティミラーに照明追加。
- ・250GT、250GT FOURに後席エアコン吹き出し口を追加。

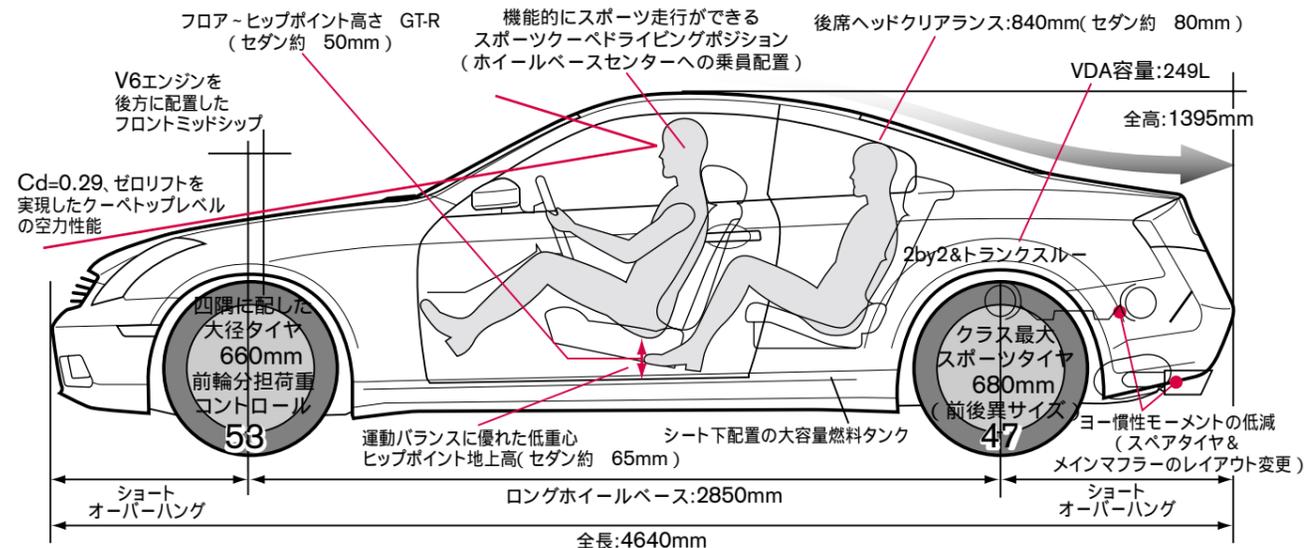


メカニズム

- ・2WD全車のスプリングレートと減衰力(約30%)を上げ、スタビライザー径を太くするなどにより、従来型車に比べ、車体の動きの収まりが良く、より引き締まった走りを実現。
- ・摩擦係数を高めた高性能スポーツブレーキパッドと放熱性に優れた高剛性ブレーキローターからなるブレーキシステムを2WD全車に採用し、高い制動力を実現。

新型「スカイラインクーペ」のパッケージング

新型「スカイラインクーペ」は、「スカイラインセダン」に対し、後席乗員スペース(頭部まわり空間)とトランクスペースを縮小し、ダイナミックでエモーショナルなデザインと、2人乗り(+2)に特化したスポーツドライブを実現しました。

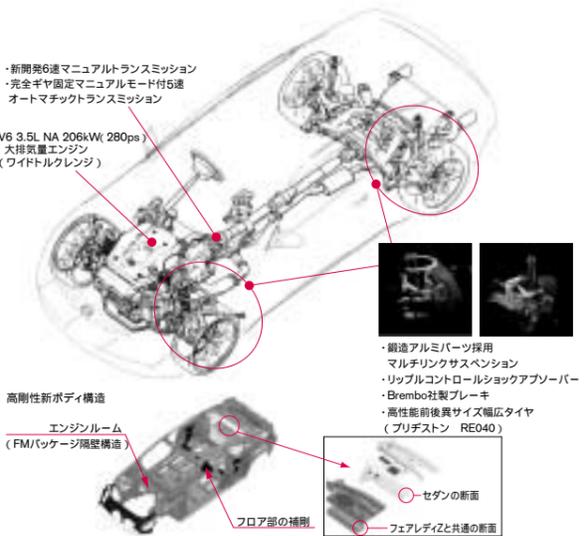
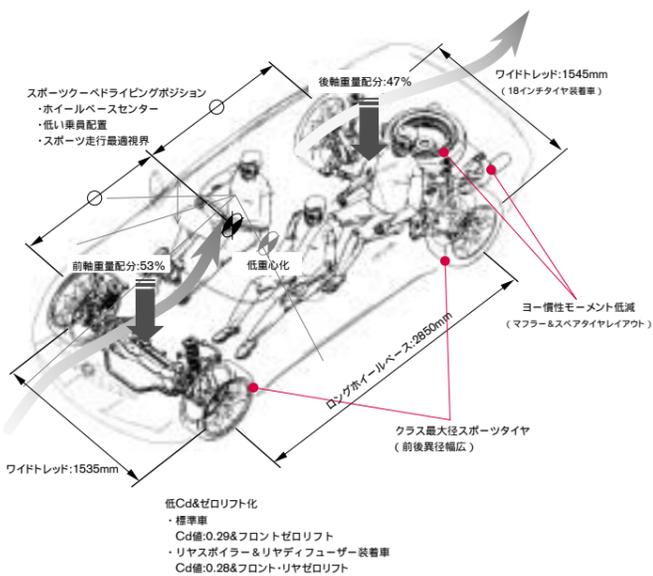


パッケージ性能 (基本素性)

ハイスピードクルージングを可能とするパッケージング (トップレベルのエアロダイナミクス+ロングホイールベース+ワイドトレッド) あらゆる走行条件で姿勢(目線)の安定化とタイヤグリップ力を最大化するパッケージング (四輪の荷重変化を最小にコントロール)

高性能スポーツユニットのパッケージへの適用

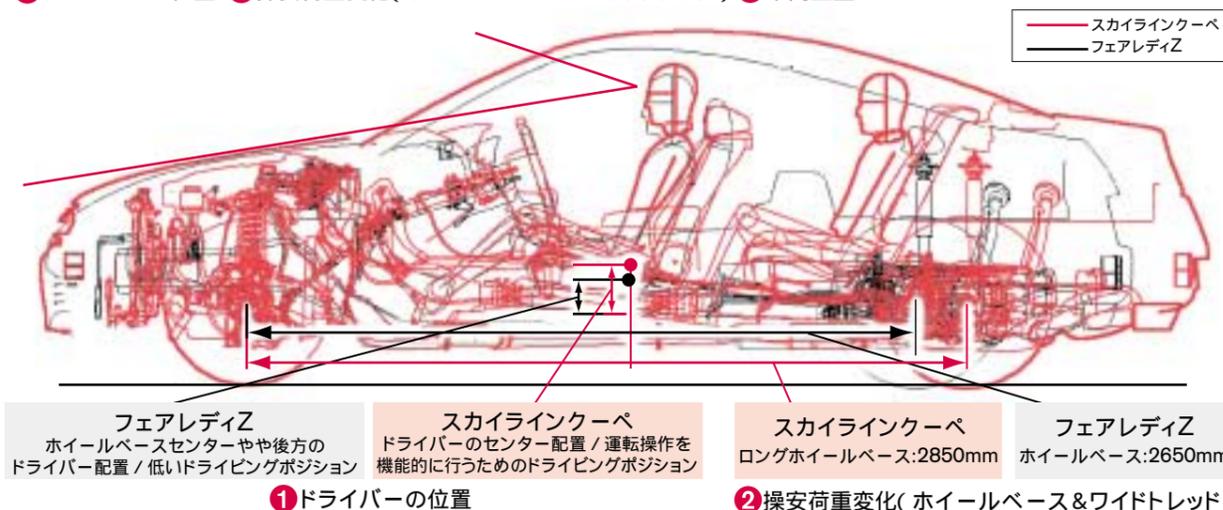
V6 3.5L NA 206kW(280ps)大排気量エンジン
低回転から厚みのあるトルクによりどこからでも加速Gが得られる高性能シャシー
前後タイヤの接地感が均等にとらえやすく、ナチュラルなステアリングフィール
高性能スポーツブレーキ
安心感とコントロール性能の高い異次元のブレーキ性能



新型「スカイラインクーペ」と「フェアレディZ」の車両パッケージングの特徴

主要相違点

- ①ドライバーの位置 ②操安荷重変化(ホイールベース&ワイドトレッド) ③車両重量



①ドライバーの位置

スカイラインクーペは、前後のタイヤからの情報がバランスよく伝わるよう、ドライバーをホイールベースセンターに配置。また、“運転が最も機能的にできる着座位置(GT-R) ”、ステアリング、ペダル、シフト操作、視界などの最適化を図っています。

フェアレディZは、よりスポーツドライブを楽しむために、ドライバーを路面からの入力がダイレクトに伝わるホイールベースセンターよりやや後方に配置。さらに、ヒップポイントを限りなく路面に近づけ、特にリヤタイヤからのトラクションが伝わりやすいポジションとしています。

②操安荷重変化(ホイールベース&ワイドトレッド)

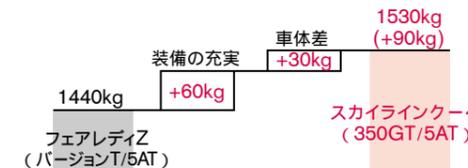
スカイラインクーペは、2850mmのロングホイールベースにより、ステアリングの操作や加速・減速時の4輪の荷重移動がスムーズに均等化されます。これにより、ドライバーが頭に描いたイメージ通りに4輪が路面をトレースする感覚で、“GTスポーツ”を楽しむことができます。

フェアレディZは、スカイラインクーペより約200mm短いホイールベースにより、4輪の荷重移動がダイレクトで早く伝わります。積極的なアクセル・オンでリヤのトラクションを感じながらコーナリングしていくような走り、“スポーツカー・ドライブ”が楽しめます。

③車両重量

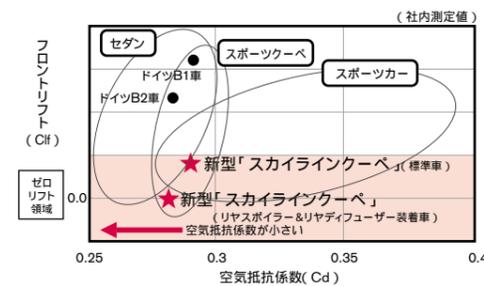
スポーツカー・ドライブのために装備を必要最低限に絞ったフェアレディZに対し、スカイラインクーペは“プレミアムスポーツ・クーペ”として装備の充実*を図っています。

*:SRSカーテンエアバッグシステム、VDC(ビークルダイナミクスコントロール) など



エアロダイナミクス

短いルーフや短いリヤオーバーハング等、空力的に不利なクーペスタイルでありながら、クーペトップクラスの標準車: Cd値 0.29、フロントゼロリフト(リヤスポイラー&リヤディフューザー装着車: Cd値0.28、フロント&リヤゼロリフト)を実現しました。ロングホイールベースとワイドトレッドとあわせて、ハイスピードクルージングを可能とするパッケージングとしました。



3.5リッターV型6気筒ガソリンエンジンVQ35DE(NEO)

新型「スカイラインクーペ」は、3.5リッターV型6気筒ガソリンエンジンVQ35DEを採用しました。

スカイライン350GT-8で搭載しているVQ35DEをベースに、吸排気系のさらなる高効率化やオイルパンパッフルプレートの構造見直しによる中・高速域のフリクション低減、またVTC変換角の見直しなどにより、低回転から高回転まで力強いトルク特性を実現。発進加速や高速での追い越し性能だけでなく、街中の走行にも適したトルク特性を発揮します。

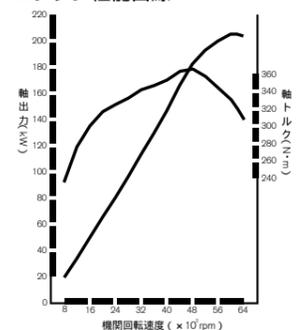
主な採用技術

	出力向上	燃費向上	振動騒音低減	レスポンス向上	信頼性向上
高応答 / 高変換角VTC 点火時期・VTC変換MAP 全面見直し	○	○		○	
高効率インテークシステム 吸気経路のストレート化 吸気マニフォールド段差修正 AFM通気抵抗低減	○	○		○	
潤滑システムの強化 低フリクションパッフルプレート 高G対応オイルストレナー	○	○		○	○
6速MT対応 振動吸収型フライホイール(DMF)			○		



VQ35DE(NEO)
最高出力:
206kW(280PS)/6200rpm
最大トルク:
363N・m(37.0kgm)/4800rpm

エンジン性能曲線



6速マニュアルトランスミッション

新型「スカイラインクーペ」に相応しい動力性能と操作性を実現するために、以下の技術を採用しました。

クロスギヤレシオの採用

1速から5速にクロスギヤレシオを採用し、快適な加速性能を実現しました。

徹底的な小型・軽量化

先進の構造解析技術を駆使することにより、各部品の徹底的な小型・軽量化を図りながら、従来の5速マニュアルトランスミッションに対し、許容トルクを向上させ、同等の質量とサイズを実現しています。

レバー操作のショートストローク化

シフト操作(前後方向の動き)、セレクト操作(横方向の動き)を徹底的に解析し、キビキビとしたショートでクイックなシフトフィールを実現しました。

ファイングリップタイプシフトノブの採用

前後方向にはショックを吸収する材質、左右方向にはダイレクトな感覚を伝える素材を組合わせたファイングリップタイプのシフトノブを採用し、ハイクオリティなシフトフィールを実現しました。



完全ギヤ固定マニュアルモード付

5速オートマチックトランスミッション〔5M-ATx〕

MT感覚のスポーツドライビングを可能とする完全ギヤ固定マニュアルモードは、減速 停止時の1速への変速以外は、ドライバーのシフトレバー操作でのみ変速する制御です。

レバー操作のショートストローク化と変速信号入力後のレスポンス向上を図り、トータルな反応の良さを実現するとともに、ロックアップ制御による加減速時のトルクコンバーターの滑りをなくすことにより、MT車同様に、運転状況に応じて積極的にギヤを選択することが可能です。

サスペンション

新型「スカイラインクーペ」のサスペンションは、前後ともマルチリンク式を採用しました。

ステアリング剛性、車体剛性の向上、ブッシュにも専用チューニングを施しています。これにより、ステアリング操作に対する思った通りの機敏な応答と、ナチュラルなステアリングフィールによる一体感ある走りを実現しました。

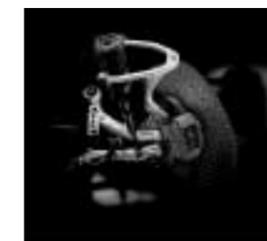
ブレーキシステム

車両前後重量配分の最適化と2850mmというロングホイールベースに加え、サスペンションのアンチダイブジオメトリーにより、車両の姿勢変化や荷重変化が少なく、4つのタイヤとブレーキユニットの持てる力をフルに活かした強い制動力を発揮します。さらに、しっかりした安心感とドライバーがコントロールしやすいスムーズなブレーキシステムを実現しました。フロントブレーキには欧州メーカー(TMDフリクション社)製ブレーキパッドを採用し、高い摩擦係数による効きを確保しました。

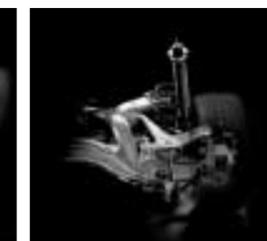
ペダル比の縮小や大径マスターシリンダーの採用によるペダルストロークの短縮とペダル踏力との最適バランスにより、剛性感とレスポンスの良いペダルフィールを実現しました。また、マニュアルトランスミッション車には、前後輪イタリアBrembo社製アルミ対向ピストンキャリパーを同社製大径ブレーキローターとともに採用し、ブレーキに対する厳しい条件下でも高いブレーキ性能を長時間維持できる容量を確保しました。

VDC(ピークルダイナミクスコントロール)

VDCは、各種センサーで車両の動きを読み取り、自動的にエンジン出力を制御すると同時に、4輪各々のブレーキ力も制御することで、車両の安定性を向上させるシステムです。ステアリングの効きや制動性能を高度にバランスさせ、万一の危険を回避する際の運転操作をサポートし、ドライバーの負担を大幅に軽減します。また、トラクションコントロール(TCS)、ABSはもちろんのこと、ブレーキLSD(リミテッドスリップデフ)の機能も有しています。これは、駆動輪の左右輪のスリップを常にモニターし、必要に応じ適切なブレーキ力を左右独立に付加して車輪のスリップを抑え駆動力を確保し、主に発進性を高めています。(全車に標準)

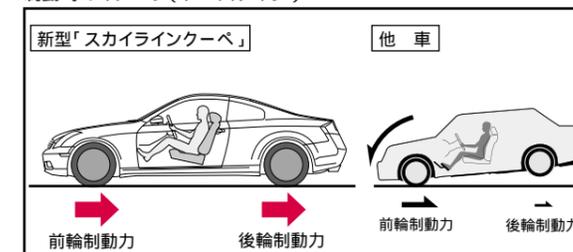


フロントサスペンション



リアサスペンション

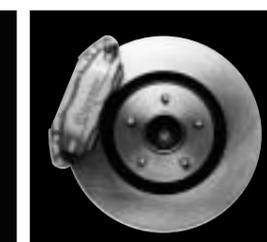
制動時のイメージ(ノーズダイブ)



4輪の荷重変化が少ない、優れた前後重量バランスにより、リアブレーキもしっかり効きます。



標準



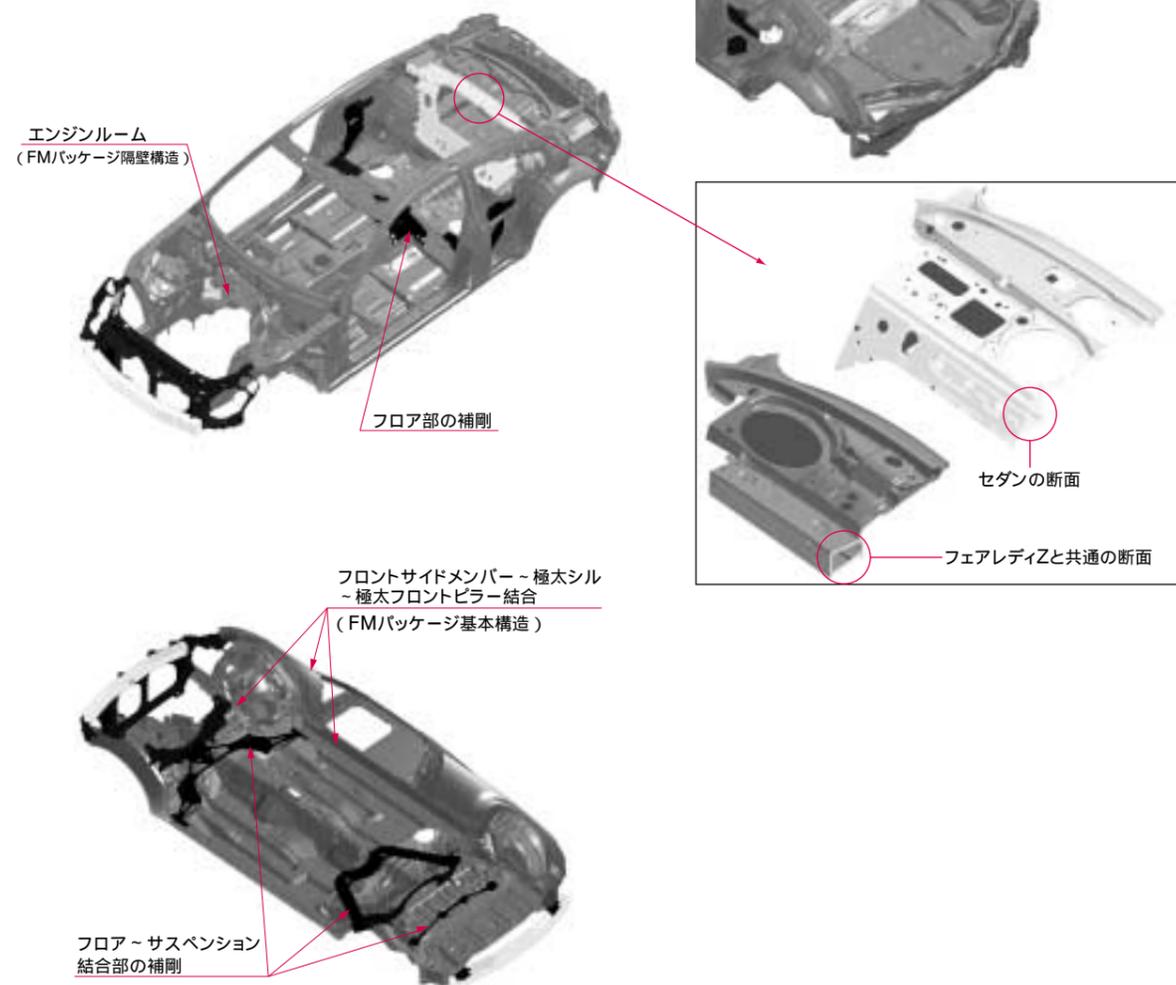
Brembo

		標準	Brembo
フロントブレーキ	ディスク径	ø296 × 24t	ø324 × 30t
	キャリパー型式	CLZ25VD	OPB27VA
	有効径	R122.8	R133.7
リアブレーキ	ディスク径	ø292 × 16t	ø322 × 22t
	キャリパー型式	AD14VE	OPB13VB
	有効径	R126.0	R137.0
ブースター	サイズ	10	8 + 9
マスターシリンダー	サイズ	1	17/16
電制システム		VDC	VDC

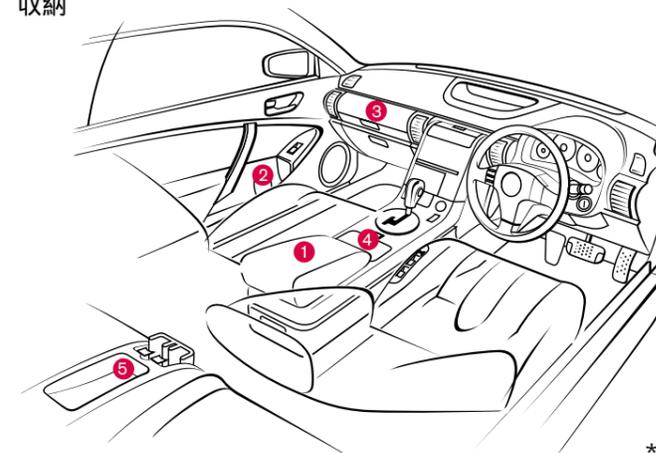
ベストバランスを支える車体構造

新型「スカイラインクーペ」では、高い次元での安定した走りとなチュラルなステアリングフィールを両立するために、ダンピング性に優れた「フェアレディZ」と同じパーセルシェルフ断面構造を採用しています。さらに、「フェアレディZ」でも採用しているリヤストラットタワーバー構造や床下パーツを踏襲することにより、ベストバランスの走りを実現しました。

また、FMプラットフォームによる高い安全性を確保しました。



収納



* 標準的な9インチゴルフバッグなら2セット、特Aスーツケースなら1個収納可能。トランクスルーを使えば、スキー板(200cm)、特Aスーツケース2個も積載可能。

BOSEサウンドシステム

BOSEサウンドシステムは、ドアとリヤサイドパネルに16cmスピーカーを計4か所、リヤシェルフには6×9インチ・ウーファを2か所、それぞれのドアミラーベースに36mmツイーターの8スピーカーを配置しています。また、歪みの少ないDSP内蔵6チャンネルデジタルアンプを搭載しました。BOSEコーポレーションとの共同開発による新型「スカイラインクーペ」専用チューニングを施し、システム全体225Wのパワーで最適な音場とリアルなサウンド再生を実現、快適な空間を演出します。(350GTプレミアムに標準、350GTにメーカーオプション)



LV **ドライビングヘルパー**
Life care Vehicle

手動運転装置 **オーテックドライブギア タイプe**

「ドライビングヘルパー」は、主に下肢が不自由な方が、自分で運転するための運転補助装置を装着した「ライフケアビークル」です。

新開発の手動運転装置「オーテックドライブギア タイプe」は、左手で操作するコントロールグリップを「引いてアクセル、押してブレーキ」という手動運転装置の基本操作はそのままに、アクセル機構にパイワイヤ(電子制御)方式を新採用し、運転するゆいさを追求。同時に装置も大幅にコンパクト化しました。パームレスト(台座)に手を乗せたまま、安定した姿勢でアクセル操作ができるため、長時間の運転でも快適です。



ライフケアビークル

日産自動車グループでは、生活のいろいろなシーンで、お役に立ちたいとの意味を込め、福祉車両を「ライフケアビークル」LV(Life care Vehicle)と呼んでいます。

お問い合わせ先/株式会社オーテックジャパン 営業部営業促進課 電話:0467-87-8063
インターネットホームページ <http://www.autech.co.jp/LV/>
本車両は持込み登録でオーテック扱いとなります。

日産は、現実の世の中(リアルワールド)で起きている事故の分析を基に、「Real World Safetyの追求」に一層の力を注ぎ、より安全なクルマづくりを進めています。また、新型「スカイラインクーペ」では、サイド&カーテンエアバッグ、アクティブヘッドレストを全車に標準装備しています。

安全採用項目一覧

「インフォメーションセーフティ(危険を予知する安全技術)」
 キセノンヘッドランプ
 フロント車速感知式間けつワイパー
 (ウェットアーム付ストレートタイプ)
 ヒーター付ドアミラー
 ハイマウントストップランプ など

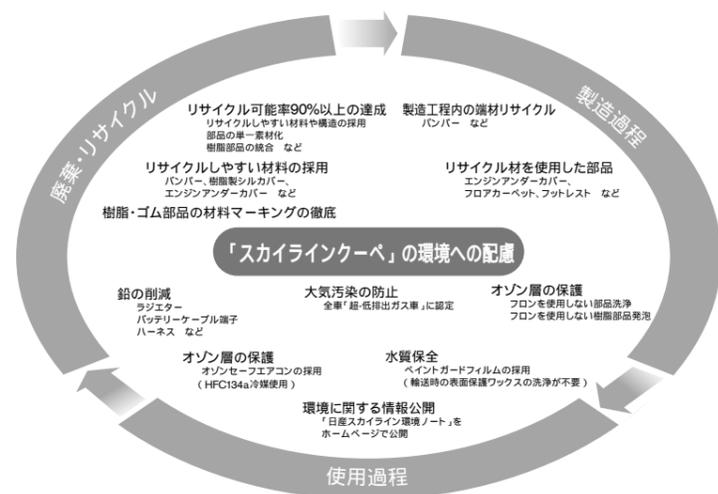
「インパクトセーフティ(被害を最小化する安全技術)」
 「ゾーンボディ」
 前席アクティブヘッドレスト
 デュアルエアバッグ(運転席・助手席SRSエアバッグシステム)
 サイドエアバッグ
 (運転席・助手席SRSサイドエアバッグシステム)

「コントロールセーフティ(危険を回避する安全技術)」
 ABS(アンチロックブレーキシステム)
 ブレーキアシスト
 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) など

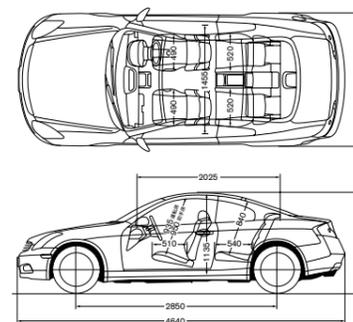
SRSカーテンエアバッグシステム
 前席ロードリミッター付プリテンショナーシートベルト
 ブレークアウェイタイプのフィラーキャップ
 内装材の難燃化 など



日産は積極的に環境への取り組みを実施しています。新型「スカイラインクーペ」では、全車平成12年基準排出ガス75%低減レベルを実現し、「超・低排出ガス車」[]の認定を取得するなど、地球にやさしいクルマづくりを目指しました。



二面図(350GT)



設定車種一覧

駆動	2WD	
	VQ35DE(NEO)	
エンジン	206kW(280PS)/6200rpm 363N・m(37.0kgm)/4800rpm	
	ミッション	
グレード	6MT	5M-ATx
350GTプレミアム		
350GT		

6MT:6速マニュアル
 5M-ATx:マニュアルモード付フルレンジ電子制御5速オートマチック

新型スカイラインクーペ 主要諸元表

諸元	車種	
	2Dアクーベ	2WD 350GT プレミアム
エンジン型式	VQ35DE(NEO)	
車名型式	ニッサンUA-CPV35	
運転タイプ	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5速オートマチック(5M-ATx)	
寸法		
全長	mm	4640
全幅	mm	1815
全高	mm	1395
室内寸法 長	mm	2025
” 幅	mm	1455
” 高	mm	1135(サンルーフ装着時 1100)
ホイールベース	mm	2850
トレッド 前	mm	1535
” 後	mm	1540(18インチ装着時 1545)
最低地上高	mm	125
重量・定員		
車両重量	kg	1530
乗車定員	名	4
車両総重量	kg	1750
性能		
最小回転半径	m	5.7
燃料消費率	10・15モード(国土交通省審査値)	km/L 8.6[9.3]
主要燃費向上対策	ロックアップ機構付トルコン(MTを除く)、可変バルブタイミング	
諸装置		
駆動方式	後輪駆動(FR)	
ステアリングギヤ形式	パワーアシスト付ラック&ピニオン式	
サスペンション 前	独立懸架マルチリンク式	
” 後	独立懸架マルチリンク式	
主ブレーキ 前	ベンチレーテッドディスク式	
” 後	ベンチレーテッドディスク式	
駐車ブレーキ	機械式後2輪制動	
タイヤ 前	225/50R17 94V(18インチ装着時 225/45R18 91W)	
タイヤ 後	235/50R17 96V(18インチ装着時 245/45R18 96W)	

本車両には無鉛プレミアムガソリンをご使用ください。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。尚、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。

この広報資料のエンジン出力表示はすべて「ネット値」です。エンジン出力表示にはネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「グロス」よりもガソリン自動車で約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。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。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

燃料消費率は定められた試験条件のもとでの数値です。実際の走行時の気象・道路・車両・運転・整備などの条件により燃料消費率は異なってきます。本諸元のモード走行時における燃料消費率は、すべて「10・15モード」です。

エンジン主要諸元

エンジン型式	VQ35DE(NEO)
種類・シリンダー数	DOHC・V型6気筒
シリンダー内径×行程	mm 95.5×81.4
総排気量	L 3.498
圧縮比	10.3
最高出力	kW(PS)rpm 206(280)/6200
最大トルク	N・m(kg)rpm 363(37.0)/4800
燃料供給装置	ニッサンEGK(ECCS)
使用燃料・タンク容量	L 無鉛プレミアムガソリン・80

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5速オートマチック(5M-ATx)
エンジン	VQ35DE(NEO)	
変速比 第1速	3.794	3.540
” 第2速	2.324	2.264
” 第3速	1.624	1.471
” 第4速	1.271	1.000
” 第5速	1.000	0.834
” 第6速	0.794	-
” 後退	3.446	2.370
最終減速比	3.538	3.357