

Legendary Japanese Cars NISSAN GT-R ..... 1  
 名車の系譜 日産 スカイラインGT-R (5代目)..... 8  
 メーカー列伝 自動車メーカーの歴史 日産自動車④..... 10  
 自動車雑学帳 ナンバープレートの豆知識②..... 12

[発行日] 2023年3月28日  
 [発行] 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン  
 〒104-0054 東京都中央区勝どき5-2-15 EDGE勝どき  
 [発行人] 谷 健二  
 [編集人] 佐藤育美  
 [アートディレクション] 今福健司  
 [編集協力] 株式会社ファミリーマガジン  
 [デザイン] 山下真理子(株式会社ファミリーマガジン)  
 [デザイン協力] 株式会社ハムクリエティブ  
 [撮影] 石橋謙太郎(studioM)  
 [印刷] 株式会社大丸グラフィックス  
 ©2023 k.k.DeAgostini Japan All Rights Reserved.

画像提供

いすゞ自動車、スズキ、SUBARU、ダイハツ工業、トヨタ自動車、トヨタ博物館、日産自動車、日野自動車、本田技研工業、マツダ、三菱自動車、八重洲出版、三栄  
 ※本誌掲載の記事、写真、図版、イラスト等に関して、デアゴスティーニ・ジャパンに無断で、著作権法の規定に反して複写(コピー)、複製、転載、データファイル化することを禁じます。

定期購読のご案内

隔週刊『日本の名車コレクション』は隔週火曜日発売のマガジンシリーズです(一部地域を除く)。シリーズは全100号を予定しています。シリーズ全号が確実にお手元に届くように、定期購読をお勧めいたします。直接定期購読を希望される方は、次のいずれかの方法でお申し込みください。

1. インターネットで

<https://deagostini.jp/nmc/> (24時間受付)

※スマートフォンからも同じアドレスでアクセスできます。(24時間受付)

2. お客様受注センターに電話またはファクスで

☎ 0120-300-851 (10:00~18:00 年末年始を除く)

☎ 0120-834-353

(定期購読申し込み用紙をお送りください。24時間受付)

3. 定期購読申し込み用紙を郵送

[定期購読のお知らせ] がお手元がない場合はお客様受注センターまでご連絡ください。

●バックナンバー注文のご案内

本誌のバックナンバーは定期購読と同じく、弊社WEBサイトかお電話、もしくはお近くの書店で承っております。

※在庫に限りがございますので、予めご了承ください。

※本誌は都合により刊行サイクルが変更されたり、休刊になることがありますので、あらかじめご了承ください。

※本誌に掲載している商品のデザイン・仕様等は、実際にご提供するものと一部異なる場合がございます。

お客様サポートのご案内

●WEB上でも、お客様からのよくある質問と回答を掲載しています。

デアゴ よくある質問 検索



●メールでのお問合せ

※ Webで会員登録が必要です。

<https://deagostini.jp/support/mail>



●お客様サポートセンター (本誌関連の一般的な質問を承ります)

☎: 0570-008-109 (月~金10:00~18:00 土日祝日除く)

※間違い電話が大変多くなっております。お電話の際は電話番号をよくお確かめください。また万が一不良品がございましたら、上記の電話までお問い合わせください。

本誌の最新情報をCheck!

PCからもスマートフォンからもアクセスできます。

検索 デアゴ 日本の名車



[個人情報の取扱いについて] \*お申し込み前に下記を必ずお読みください。  
 ご提供いただく個人情報は、商品の発送、アフターサービス・新商品・サービス等の各種ご案内の提供、各種商品情報やお問い合わせへの回答、および商品開発およびサービス改善のためのデータ分析のみに利用します。お客様の個人情報は、弊社と同等以上の管理体制を有している委託先への業務委託、法令等の規定に基づく場合を除き、第三者提供をすることはありません。業務委託のうち、クレジットカード決済に關しましては、弊社と同等以上の管理体制を有する決済処理サービス会社に委託しております。個人情報のご提供はお客様の任意ですが、項目に未記入部分がある場合、お申し込みの手続きがとれない場合もあります。個人情報の利用目的の通知、開示・内容の訂正・追加・削除・利用の停止・消去および第三者への提供の停止をご希望される場合は、下記にお問い合わせください。個人情報保護相談受付窓口(03-6730-3793 土日、祝日、年末年始、夏季休暇を除く10:00~19:00) 株式会社デアゴスティーニ・ジャパン コンプライアンス担当 弊社の個人情報、公表事項も合わせてご覧ください。 <https://deagostini.jp/security/>



13

NISSAN  
 NISSAN GT-R  
 2007-

結合NISSAN最先進

NISSAN GT-R

型號	R35
引擎名	VR38DETT
排氣量	3799cc
最大輸出	480ps/6400rpm
最大扭力	60.0kg-m/3200 ~ 5200rpm
全長	4655mm
全寬	1895mm
全高	1370mm
軸距	2780mm
車輛重量	1740kg



上市時的標準級別。在注重空氣動力學特性的引擎蓋上，裝有用於高效冷卻引擎的「單一動力進氣口」。

## 技術的高性能車款



尾燈繼承了Skyline GT-R的傳統，呈現圓形四燈的造型。

標準級別の後方視角。車身使用碳纖維、鋁壓鑄和鋼材料，採用車身懸掛一體化設計，擁有卓越的碰撞安全性。





## 日產V字復甦下的 旗艦之作

於平成19（2007）年推出的NISSAN GT-R是代表日本的高性能車款。回顧GT-R的誕生，不可不提的就是Skyline GT-R的存在。一切始於昭和44（1969）年推出的第一代Skyline 2000GT-R（PGC10型）。第二代KPGC110型於昭和48（1973）年推出，但因石油危機等因素而很快停產。至此，第一代車型告終。16年後的平成元年（1989）8月，第二代Skyline GT-R（BNR32型）登場，並延續血脈至平成11（1999）年推出的BNR34型。然後，在平成19年推出的R35型GT-R雖然不再冠上Skyline之名，但仍承襲了相同的血脈，成為第三代車型。直到R35型誕生之前，它與第二代Skyline GT-R之間存在斷層的原因之一是平成12（2000）年實施的「平成12年度排放氣體規範」。該法規導致包括GT-R在內的許多日本跑車被迫停產。另

一個原因是日產汽車的經營狀況。在平成11年，當時陷入經營危機的日產，聘請卡洛斯·戈恩擔任COO（首席執行長），啟動了「日產復甦計劃」。其中一項措施就是砍掉不盈利的車型，而Skyline GT-R也在其中。然而，隨著日產汽車的V字復甦，公司也需要一款新的旗艦車型來重振品牌形象。於平成17（2005）年的東京車展上，「GT-R Proto」首次亮相。而在平成19年的東京車展上，GT-R則正式全球首次亮相。

## 向所有人傳達超級跑車的魅力

即使在血脈相通的情況下，R35型GT-R與傳統的Skyline GT-R在概念上存在著差異。Skyline GT-R雖然是一款高性能的跑車，但基於GT車型，卻難以稱之為真正跑車。另一方面，R35型則將目光更廣泛地投向全球，標榜著「多功能超級跑車」。它放棄了對直列6缸引擎的執著，轉而使用了3.8升V6雙渦輪

的VR38DETT引擎，並採用GR6型雙離合器變速箱，實現了「任何人，任何地方，任何時候都能享受最佳超級跑車生活」的概念。

R35型GT-R採用了進化版的FM（前中置）底盤架構，稱為「Premium Midship」。具體來說，R35型GT-R將小型V6引擎搭載在前懸吊支柱內側，並將離合器、變速箱和傳動箱首次移至車輛後方，與後差速器整合為「獨立式變速箱四驅系統」。前輪的抓地力荷重由引擎負責，後輪的抓地力荷重由獨立式變速箱負責，可在行駛中的任何狀態下優化四輪的抓地力荷重。

搭載全新開發的3.8升V6雙渦輪增壓引擎VR38DETT。該引擎採用了電漿塗層汽缸、排氣歧管一體式雙渦輪增壓器等技術，可在3200至5200 rpm的寬廣轉速範圍內產生588Nm（60 kg-m）的最大扭矩。最大馬力則達到353 kW（480 ps）/6400 rpm。此外，該引擎還採用了排氣二次空氣系統，可在



新增3片輔助反光板，裝備了新開發的超廣角頭燈，可以廣泛照亮側面。



內裝設計圍繞駕駛員而展開。儀錶板的设计著眼於視覺性，透過將儀錶的高度調整一致，減少視線轉移，強調視覺清晰度。

低負荷運轉時產生40 kg-m的高扭矩。得益於此，R35型GT-R既能實現同級車中領先的低油耗，又能滿足平成17年減低50%標準排放氣體的嚴苛排放標準。這也是其作為新時代超級跑車的突出特點之一。

GR6型雙離合器變速箱採用換檔撥片進行快速換檔，並採用博格華納製造的六片式雙離合器直接控制，可透過油門操作隨意控制驅動力。

懸吊系統採用了BILSTEIN DampTronic。這是一種根據車輛數據，針對各種行駛場景最適化的電子控制避震器，能夠調整適應性的阻尼力。而煞車系統則採用了Brembo製的超大直徑全浮動鑽孔碟盤、高剛性煞車皮，以及Brembo製的單體卡鉗（前：6活塞，後：4活塞），實現了穩定的制動效能和高耐衰退性能。

使用了專用開發的輪胎，可在賽道高速行駛、雨天高速公路行駛以及崎嶇市區道路行駛等不同情況下提供穩定的抓地力和日常實用性。該輪胎採用防爆

胎結構，即使在爆胎的情況下也能以80公里/小時的速度行駛80公里。支撐這些輪胎的是全新開發高剛性且靈活的车身，該車身採用了碳纖維、鋁壓鑄和鋼材料的最佳配置。車身和懸吊一體化設計也實現了高水平的碰撞安全性能。

此外，作為象徵新時代的配備，在儀表板中央搭載了可在行駛中更改車輛設定的設定開關，駕駛者無需改變駕駛姿勢即可輕鬆觸及。

### 透過每年改款， 實現高水平的多重性能

自上市以來，GT-R一直持續進行年次改款。平成20(2008)年，隨著引擎主體的產品精度提升，電腦控制也更加精確，最高馬力提升5匹。此外，懸吊系統設定也進行了改良。平成21(2009)年，新增了「SpecV」車型。除了配備強力的制動力的陶瓷煞車外，還採用了高齒比增壓系統，可在引擎的中高速域暫時提升扭矩，帶來更強勁的加速G值和更高的燃油經濟性。

平成22(2010)年實際上進行了小幅改款。主要的變更包括渦輪增壓器的增壓、氣門時序、空燃比變化，以及透過擴大進氣管直徑減少進氣阻力，擴大排氣管斷面減少排氣阻力等。這些變更不僅提高了燃油效益，還將最大功率提升至390 kW (530ps) /6400rpm，最大扭矩提升至612Nm (62.5kg-m) / 3200~6000rpm。懸掛系統方面，為提高前輪胎的地面反應力，進行了彈簧、避震器和穩定器的槓桿比率變更，同時為提高轉向時輪胎的接地性和直線行駛時的穩定性，增加了後傾角。後懸掛系統為了提高轉彎時內輪的抓地力和提高駕駛者的感覺，降低了搖擺中心，同時改變了輪胎的前束角。此外，還採用了新開發的避震器和自家研發的薄型大徑剎車碟等。在車身方面，透過在引擎室隔斷牆上配置高剛性和輕量的鋁蜂窩結構碳纖維複合材料支撐桿，提高了對駕駛操作的反應性。同時，新增了「Club Track edition」和「EGOIST」這兩個車型。



為了在長途旅行時使膝蓋前方更自由，前座椅坐墊前方側邊的突起設計較為弱化。



後座椅配備ELR安全帶。座椅中央配置了BOSE音響系統的低音喇叭，可以享受震撼人心的音響效果。

## 追加賽車級 「GT-R NISMO」

於平成22（2011）年發表的車型也進行了多項更動。引擎方面針對每顆引擎新增進氣歧管與缸頭的匹配工序，並將觸媒轉化器小型化以降低通氣阻力。採用封入金屬鈉的新設計閥門，提升排氣閥的冷卻性能，在將油耗提升至每公升8.7公里（JC08模式）的同時，也大幅提升了性能，最大輸出達到404kW（550ps）/6400rpm，最大扭矩為632Nm（64.5kg-m）/3200~5800rpm。

懸吊系統的非對稱設置也值得一提。這是考慮到在右駕車中，由於駕駛員的重量使車身右側承受更大的負擔，以及驅動前輪的傳動軸相對於中心偏向右側的GT-R結構，因此對懸吊進行了左右不同的設置。在平成25（2013）年加入了「NISSAN GT-R NISMO」版本，採用了專為賽車使用的渦輪等，最大功率/最大扭矩達到441kW（600ps）/

平成22（2010）年的小改款中，將下壓力提升約10%，並將風阻係數Cd值從0.27降低至0.26。

652Nm（66.5kg-m）。到了平成28（2016）年，進行了第二次大幅改良。手工製作的動力部件借鑑了GT-R NISMO的技術，使用了缸內點火時機控制，這樣一來就能夠抑制敲震的發生，而最大功率提高到419 kW（570ps）/6800rpm，最大扭矩則提升到637Nm（65.0 kg-m）/3300~5800rpm。進行了變速箱的改良，結合改良型的6速雙離合器，實現了在中高速範圍內平穩的加速。車身剛性進一步提升，懸吊系統的設置也更加精進，實現了更好的地面附著性和柔軟的底盤。與平成27（2015）年型號相比，修正蛇行大約減少了30%，偏航率的變動在高速



行駛時約降低了20%，這直觀地表明了改良的效果。高功率的同時，其操控性也受到了高度評價。

在令和3（2021）年4月，Nissan發表了GT-R NISMO和特別規格車款的「NISSAN GT-R NISMO Special edition」。到了9月，推出了配備專屬陶瓷煞車和引擎蓋等特殊配置的「Premium edition T-spec」和「Track edition engineered by NISMO T-spec」。這被視為R35型的進化終結。



平成28年的車型。外觀進行了大幅度的變更，前格柵採用了新設計的霧面鍍鉻飾面。



VR38DETT引擎是GT-R首次搭載的V型引擎。引擎與變速箱皆由一位「匠人」手工組裝。



中控台上配置了排檔桿和象徵「啟動引擎」意象的紅色引擎啟動按鈕。



儀錶板以轉速錶為中心，並在右上方配置檔位顯示。為了營造未來感，採用了齒輪意象的設計。



儀錶板中央搭載了設定開關。可以在行駛中更改車輛設定，例如正常模式或雪地模式等。

## 獻給金牌得主的金色車款

以高性能著稱的GT-R，也曾推出以擁有頂尖表現的一流運動員為名的車款。其中一位是來自牙買加的前短跑選手，被譽為「世界最快男人」的尤塞恩·博爾特。他在2012年倫敦奧運會上打破世界紀錄並獲得多枚金牌，其偉大的成就與GT-R的高性能形象不謀而合。因此，他也於同年10月就任GT-R的品牌大使。為了表彰博爾特選手對運動的貢獻，當時特別生產了一輛限量的金色「博爾特·金色」版本。這輛車在慈善拍賣會上拍出，所得款項捐贈給「尤塞恩·博爾特基金會」用於慈善活動。隔年，另一輛經過調整

以符合博爾特駕駛風格的「博爾特·金色」車款贈送給他，博爾特也因此成為這輛車的車主。

另一位運動員是網球選手大坂直美。大坂選手在平成30(2018)年的全美網球公開賽上成為日本首位女子單打冠軍，展現出卓越的表現，同年9月成為日產品牌大使。在11月，她獲贈GT-R NISMO。隔年1月，以GT-R的特別版形式推出了「大坂直美選手 日產品牌大使就任紀念車款」。該車型基於「Premium edition」等級，提供包括特殊塗裝色Midnight Opal在內的3種車身顏色，

以及全新搭配的3種專屬內裝，讓車主可以自由組合，限量50台。



這張照片是贈送給博爾特選手的車款。在儀式上，博爾特選手在引擎蓋上親筆簽名，並在世界各地包括杜拜和中國等地進行展示。