

新型シルビアのすべて

若い男女のカーライフをお洒落に演出する
スタイリッシュ・クーペ

■主要モデル試乗

■比較試乗

■メカニズム解説

■ヒストリー



モーターファン 別冊
ニューモデル速報

CONTENTS



モーターファン別冊 ニューモデル速報 第61弾!!

新型シルビアのすべて

★主要モデル／ドラフティング・インプレッション
エレガントなFR車の小粋で楽しい走り

★ライバル車／ドラフティング・インプレッション(P/A)ロー

★スタイリング、品質感などスペシャルティカーのこだわり

★ライバル車／ドラフティング・インプレッション(P/A)ロー

日産マルチリンクは世界的なレベルを超えたか

★プロフェッショナル・アイ・操縦性安定性の探究

操安性は「人術なり」

★メカニズム詳密解説

「FR新次元の走りを創造する」

★デザイン・ストーリー

デザイナーの主張を全面に

★開発ストーリー

第2世代の研ぎ澄まされた感性への贈り物

★ヒスリー

先進のスタイルで独自の地位を確立

★エッセイ／コンバーチブル考現学

ザ・コンバーチブルフォア JAPAN

★スペシャルティカーの魅力を探る

優しさで温かさを実存へ回帰

★使い勝手徹底チェック

人になさしいデザインと機能性

●発表会場レポート

●アクセサリー&ドレスアップパーツ・ガイド

●バイヤーズガイド

●フレセントコーナー

■新型シルビア縮刷カタログ(抜粋)

皇島 浩 4

福野 礼 12

清水和夫 15

清水和夫 18

皇島 浩 20

大久保敦彦 28

大久保敦彦 32

鈴木弘季 46

福野 礼 40

赤坂やよい 44

河村康彦 36

2

青山尚暉 52

石野良太郎 55

58

80 59



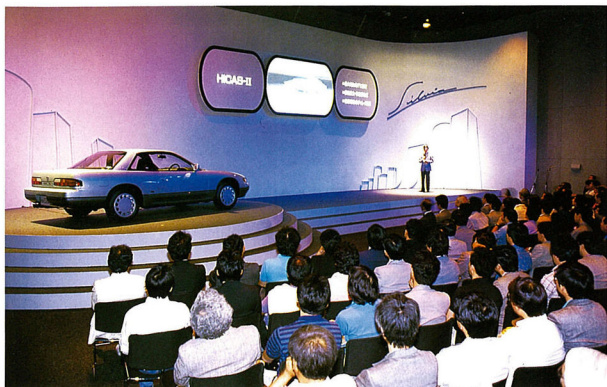
モーターファン別冊 ニューモデル速報 第61弾
『新型シルビアのすべて』
昭和63年6月25日発行
発行所：株式会社三栄書房 発行人：鈴木修己
〒160 東京都新宿区北新宿4-8-16 ☎03-364-3812(販売部)
☎03-364-3813(編集部)

- レイアウト：エディプロ
- フィニッシュ・デザイン：(株)P&G
- 表紙撮影：住吉道仁

発表会場レポート



▲実車を前に開発テーマについて説明する川村純一郎主管。



シックでエレガントな 雰囲気

5月17日、東京・赤坂にあるラフォーレミュージアム赤坂で、新型シルビアの記者発表会が開かれた。その内容は決して肩ぐるしいものではなく、内容の濃い発表会であった。

フォト：住吉道仁



▲発表会場のラフォーレミュージアム赤坂がある赤坂ツインタワー。

▼訪れるジャーナリストに丁寧な挨拶をする久米豊社長（左側）。



久米社長が自ら出迎える
新シルビアが発表された5月17日は、初夏を思わせる日差しが照つて、汗ばむほどの陽気であった。発表会場は港区赤坂にあるラフォーレミュージアム赤坂。溜池交差点から六本木・渋谷方面へ行くと、左側に全日空ホテルなどがあるアーケードがあり、その手前右側に赤坂ツインタワーが建ち、巨大都市・東京の代表的景観を見ることが出来る。

この赤坂ツインタワー東館1階にあるのがラフォーレミュージアム赤坂である。都会感覚でスタイリッシュな新型シルビアのお披露めには、ふさわしい会場といえる。記者はいつものように受付をすませると、奥の会場へと歩いていったのだが、途中のひとりの紳士から丁寧な挨拶を受けた。なんとその紳士は、日産自動車の久米豊社長だったのだ。社長自らが受付の近くまで出向き、会場を訪れるジャーナリストに挨拶するのは初めてのことである。

ひところ低迷が続いていた日産自動車も、久米体制になってから順調に回復だし、昨年のブルーバード、今年のシーマでは大幅に販売台数を伸ばしている。それも久米豊社長の今回の発表会における姿勢や、全社的な活気がこのような好結果を生んでいるように思える。

正面ステージには、ライムグリーンツートンのシルビアAQ'sが展示されている。また、格闘の3つのスクリーンには「Welcome New SILVIA発表会へようこそ」と映されている。

やがてバックミュージックが流れ、中央のスクリーンにはムービーが、左右両方のスクリーンにはスライドが映され、スタイリッシュな2ドアタイプのシルビアの雰囲気を盛り上げた。最初このステージに立ったのは、久米社長ではなく、シルビアの開発担当責任者である

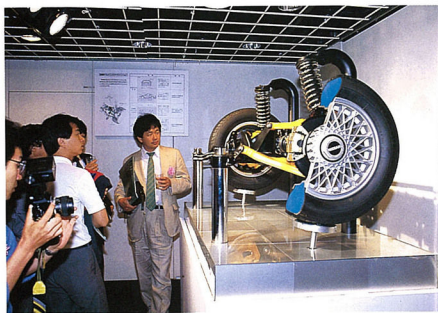


▲会場内のディスプレイはなかなか凝っている。



▲デザインでカラーリングを担当した渡辺和子さん(左)と久米書社長(右)。

◀シルビアのエンジンルームを覗く外人記者。



▲マルチリンク・サスのカットモデル。

第三商品本部の川村統一郎主幹だった。久米社長はステージの上から挨拶するのではなく、受付近くまで出迎え、記者ひとりひとりに挨拶をすませていたのだ。

川村主幹は3つの開発テーマについて、実車を指しながら説明した。「モダンでヒューマンタッチのインテリア」については、実車のドアを開け車室内を指しながらの説明、と同時に、スクリーンにはその部分が映られるという趣向。一体型のスローブセンターコンソールやフロントウインドウディスプレイなど、ニューシルビアの特長が映し出されていた。

『エレガントで流麗なスタイリング』という開発テーマは、エクステリアについてであった。エレガントストライプラインやグラマラスフェンダーなど、シルビアのこだわりの部分である。

実車から離れた川村主幹は、第3の開発テーマである『楽しい走り』については、スクリーンに映し出される映像で説明、メカ的な話題では、マルチリンクのリヤサスである、また、HICAS IIもわかりやすく説明された。

その後、8台の展示車のお披露目になった。全場にはベースの余裕がさほどないため、展示車に乗り込んでみようという人が、順番を待っているあり様だ。特にオーテックジャパン(桜井真一郎社長)が生産が予定されているコンバーチブルのまわりには、興味をもつ人々が集まり、エンジニアの説明を聞き入っている。

会場が狭いため、展示物のコーナーは特別になく、喫茶コーナーの横にマルチリンク・サスのカットモデルが置かれ、横にあるVTRで、そのメカニズムについて説明していた。

スペシャルタイカーであるシルビアにふさわしい、シクシクで、ガントンの発表会であった。(AK)



▲コンバーチブルを取り囲むジャーナリストたち。

◆主要モデル：ドライビング・インプレッション

■シルビアK's HICASII(5速MT)

■シルビアK's(4速AT)

■シルビアQ's(5速MT&4速AT)

レポート：星島 浩 フォト：住吉道仁／小宮岩男／斉藤 正

噂のシルビアがついにベールを脱いだ。"エレガント・ストリームライン"のエクステリア、トータル・コーディネートされたインテリアは魅力が溢れている。ツインカムエンジンを搭載し、マルチリンクのリヤサス、HICASIIなど魅力あるテクノロジーが興味をそそる。

エレガントなFR車の
小粋で楽しい走り



ティザーキャンペーンで もつ興味と期待

新型シルビアは、かねて噂どおり5月なかばの17日に発表された噂というよりティザーキャンペーンだろう。1カ月前の男性誌や専門誌の一部に、予想イラストが掲載されたのはともかく、テレビのスポットでもシルビアがすでに登場していた。もつともその姿は闇につつまれ、映像にはシルビアというロゴが映るのみだが……。

新開発表前は私も落ちつかない。予めこそり教えてほしい気もする。いづぼう、くわしくわからないまま、あれこれ想像をたたくまじうするのを楽しみ。

新型は数えて5代目。4代目から4年9カ月。どだい量産乗用車ではなし、いまはF化したフルバードと別れて独自の道を歩むとなると、きちんさん4年ごとのモデルチェンジは期待薄だ。

それにしても、わずか1?の5

年足らずで世のなか変わったもの

4代目発表時点、セリカはFR、

スタリオン、ビアツアはいま

どうなっているのかしら。RX7

は大幅グレードアップして、い

ち抜けた感じ。同クラスFRの強敵

は見あたらなくなってしまった。

たつぷりサイズのラグジュアリ

ーなスベシヤルティは、ソアラを

例にするまでもなく健在だ。2WDに

限るとすれば、レースを戦える

ようなクルマは、いまなおFRより

FR、すくなくとも後輪駆動が

有利だろうと理屈でわかっている。

ただギンギン走りの、汗くさい

イメージのスポーツ車が受けるか

しら。少量生産では高価につく。

そこで量産乗用車とセダン派生





▲プロジェクターヘッドランプを装着したK's。ロービームの状態でもフォグランプを点灯している。

のスポーツ的なイメージを生かしたシャトルタイプの着せ替えが生まれるわけだが、どだいこのクラスに4気筒エンジン車はベースのクルマがほとんどで、F1レイトウに転向。むしろそこから枝分かれした4WDが抬頭しつつある形勢だ。F/R車で生き残るのがむずかしい時代に入っている。男性や一部の専門家が、新型シルビヤをF/Rと推定していたのを見て、このクラスに新たなスペシャルティを投入するなら、ブルバード派生のスタイリッシュなATTESAスポーツもありては、ないか、と考えていた。で、きいてい、F/Rの新型シルビヤを前にしても、まだ迷っているのである。

流麗で自然なラインと大らかな曲面のスタイル

外装&スタイリングは、一部を除いて、なかなかの出来栄だ。スタイリングについては大久保先生が担当だから、私が多くを語るべきではないが、すくなくとも今回国内に発売されたのはボディタイプがひとつ減って2ドア・ノッチバックのクーペだけになった。コストアップを嫌った合理化とも考えられるし、ハッチバックが市場で受けないと読んだのか、あるいは将来追加予定なのか、くわしいことは知らない。ついでにガゼールの名跡も消えている。

「エレガント・ストリームライン」なのだ、と。確かに、流麗で自然なラインと、大らかな曲面で構成されたエクステリアである。4代目にくらべると、かなり長く、幅広く、低くなった印象で、サイドビュウの均整がとれている。

全長4470mmは40mm長く、小型車規格ほばいっぱい1690mm

の全幅は30mm広がった。全高は逆に40mmも低くなった1290mmだから、長く幅広く低く映ったのは当然だ。ホイールベースは50mm長く、相対的にも前後オーバーハングは小さいわけで、両サイドのガラス面積がもちよいほしい気分ではあるが、プロポーションよく映ったのも、然らる。

さきに一部を除いて、と書いた一部とは、ルーフトリップブレーキの後端とリアクォーターウィンドウのトリミング、リヤビラーのあたり、やや流麗さを欠いていると感じたところだ。

4代目はリトラクタブル・ヘッドランプ採用の低いノーズなのにやけに角ばってみえたが、新型シルビヤは前部平面絞りを強め、フッドやバンパー先端を見めている。ノーズは低いのだが、フッドは4気筒エンジン縦置きを要請から中央部でわずかに盛りあがっている。そのせいもあるって左右ウェンダーに量感がある。なるほど目標グラマラス・フェンダー。強調し

▼CAIRDE搭載のQ's。高回転域の噴け上がりはいい。



ならクラシックなスポーツカー感覚になったかもしれない。

透明ポリカーボネートのグリルとヘッドランプに連続感が認められる。試乗車には、オフションの4灯式プロジェクターランプを備えたものがあつた。スカGの2灯でも横迫力があつたもの、4灯全部つけて夜間走行から追られたら脅威だろう。

外装色はやさしく、イメージカラーはライムグリーンだ。濃いブルーはすこしくまがらみきえた。近ごろよく人気が落ちているミッド、白もわるくない。

トータル・コーディネート とした室内のデザイン

日産車では初めてみる(一)趣味のよいインテリア・デザインである。キラキラするとか、木目を用いた華感ではない。色調を含めて、確かに室内全体がいわゆるトータル・コーディネートしたデザインだ。

インパネからスミーズな傾斜でセンターコンソールに流れこむ大きな面が印象的だ。このインパネ、センターコンソール部分も大きく一体成型で作られていて、豪華な感じを与えている。ドアトリムなどと連続感があつて、サラウンドなイメージだ。

ただし、ヘッドレストまで一体にしたハイバックシートや、ほとんど座ることはないせみ、後席両側のへこんだアームレストとなると、トータル・コーディネートとのやり過ぎではないかしら。やや

実用性に欠けるといっわけだ。当時世界1(二)の調音機能を誇った4代目シートとの、あまりにも大きな考えかたの違いに戸惑う。

大きな考えかたの違いに戸惑う。どだい全高が低い。天井が低い。着座位置は4代目より30mm低くなっているというが、天井はおよそ40mm低い勘定である。差し引きするまでもないが、すこしアップライティングを着座姿勢をとりつとヘッドルームの余裕ははなくなる。

乗りこむのは尻かにならうが、サイドシルが意外に高めの大きめだから、足を移すのが楽なほうではない。チルトステアリングはよしとして、乗降性向上には、楽に操作できるはねあげ機能が望まれよう。助手席側では、アシストグリップ位置が適当ではないと思つた。わずかにリクライニングさせると、リーチが足りないうつらつてある。はねあげ機能つきのグリッパをルーフ側に設けることはできなかったのだろうか。助手席は足許もすこし狭い感じが、フロアの盛りあがりそう思うせるのかもしれない。やはり、最近では室内スペースに接ぎに有利なDセリアに乗る機会が多くなつていたのである。

同クラスDセリア、ましてより長いホイールベースのクルマ、居住空間をくらべれば、FRシリアルBの不利は免れない。たとえ同じエンジンを積むフルバードATTEISAは、外形サイズも違つたが、シリアルBの3倍近い(一)トランクルーム容量をもっているもの。

▲HICASIIを装備したKRSのコーナリング。HICASIIはドライバーの運転感にならう。ハンドルを切ったこのクルマの3変化II回感を確かに伝えるが、路面フィードバックの確実なペリ角はよく聞える。



もつとも、このクルマでゴルフに行くとして、2名以上が乗る計画は立てないだろう。ならば後席を倒し、2名以上のキャディバッグとスノーボードバッグが載ればこと足りる。どだい荷物収容量は選ばれるクルマではないし、車室だつて2+2、ふたりが快適に過ごせれば文句がくるクルマではなからう。

FR車の走り味を経験したいユーザーのために

日産は、新型シルビアを市場で現行プレリウドと対決させるべくろみようだ。確かに一見、両車はほぼ同クラスのスペシャルティであり、クルマの素を知っている小粋でセンスのよいユーザー層をターゲットにしたライバル関係にある。ほんとうは、セリカもライバルにあがたかつたかもしれないが、セリカはあまり売れていないし、GT FOURはさらに少数派だ。ことしに入ってから、月平均4000台以上、その70%が4WSで売れているプレリウドが格好のライバルに映るのは当然ともいえる。

だが、新型シルビアはいろいろな意味でプレリウドとは違ふ。うんぬん似たところは多い。

基本的に2+2のスペシャルティで、ボディタイプはハード・ノッチバッククーペである。ホイールベースはプレリウドが長い、全長×全幅×全高で表わされる外形サイズはほとんど差がない。しかし搭載エンジンのレイアウトや駆動方式はまるで違ふ。たとえばプレリウドのファンは、スタインリングに魅力を感じないはずはないとして、その設計思想により

大きな共感を覚えるというに違いない。つまり徹底した低重心設計での実現のために「インテンション／トランスアクスル」の搭載配置や傾きを「アコクド」と変えても構わないという考えかただ。重心を低くすることは直接的には「フンドや全高を低く、空気抗力係数を低く、空気抵抗そのものを小さくする」ほか間接的には「低重心がより高いホールベアスに長く、トップを広くとつたのと同じ効果があるという攻めたかたのだ。それ運動性能や安定性、アンチロール、アンチダイブ、アンチスquat、乗り心地、地上上などの効果をまづむことは容易に想像がつく。FFのロングホールドベアスだから必要あり、F逆位相転軌領域が4WSを加える、Fに比べてどるか4WSを加える、Fはともかく、さらに高いホールベアスを採用するための4WSであるとも考えられる。そんな理詰めの設計ポリシーに共感を覚えるユーザーが多いのには思ふ。

低いフンドは独特な「低い低低」な視覚感覚を生んでくる。後席の居住空間はたいていさえないが、トランクスペースは大きい。ブレイクドの多くのユーザーは、理詰めで信仰心(?)が厚いのである。

そ、そうやって、新型クルマなんかは、そういうリユースなんかに大嫌いだ、F化されたヤリカやレイトン・ノレンまで見るのもイヤだ、というユーザーをこそ、すく、いじめなきゃいけないクルマなのだ、といううんちと、頑固で保守に映るものしかないが、免許を取得してからF車しかに乗ったことがない若い世代になくさる、という、ハイウェイの6気缸、簡単なこと、ぜひこのクラスでF車車の走りを知りたい、という、適当なクルマに恵まれない、という若、ひとの心を撫でべきだし、掴むことのできる新ジャンルである。

フロントウインドウ・ディスプレイは嬉しい装備

き、その２種がエンジンで、またそれぞれの設計になっている。電子制御の４ＡＴが組合わされる。廉価版のＪＳには改造もなかったが、許された範囲内で改善を施すコース機種として存在意義がありそうだ。だとすると、モーターレスト用にはＪＳのＣＡ１８ＤＥＴ搭載機種が要求されるかもしれない。試乗したのはＫのＨＩＣＡＴとⅡ付きと付かない機種、５ＭＴと４ＡＴ、３５０の５ＭＴである。なるほどたぶんレクリエードを意図した価格設定で、１８０万円を切るＱＳは安いと思いたし、ＫＳの２１０万円台も納得する価格

プレリユードが4WSの相場を8万円としたからには、HICAS IIも高価にはできなかったろう。4WAS II ABSは常識価格だ。GMと日産で開発実用化競争が

伝えられたフロントウインドウ・ディスプレイは、ガラス面右下方のコンバイナーに反射膜に車速をデジタル表示するもので、新型シ

ルビアの目玉装備といえる。K'sはもちろんQ'sにもオブション設定されており、興味深く試乗したウインドシールドに写し出すなんて、わずらわしいのではないかと心配していたが、視界に影響し

ないばかりか、視線なり焦点なりの移動がすくなく、とても結構な装備だと感心した。写し出す数字を大きくしたり小さくする調節機能や、なんらかの異常を知らせる警告マークの映写など、今後の発展も期待できる。相場（？）がうまいから高価か安価か判定のしようはないが、注文した装備である。

ステアリングホイール、シフトノブ、スイッチ&レバー類は、手になじむ形状と操作感をもつていて、よくみたらいずれも新型シルビアのために新たにデザインされたものだとかわかった。操作系、使い勝手に関しては、36ページに詳しく紹介されている。

4ATとのマッチングはいいし、ダブルコロンシフトですばい操作

このエンジンについて、発達時に比べるとホイルスピンスローと思えばいけないが、やはりFR車だからなりをつが意識して高回転からクラッチを離さない、と後輪ホイルスピンスローしない。それはいわゆる空転ではなく、タイヤは鳴くけれど、極めて速なスリッパで走って、クルマは勢いよく発達していく。ちなみに同じCA18DEと積んだFFのブルーバード4ドアハードトップ、プーセスXよりシルビアAQ'sのほうが70km/h軽いのである。

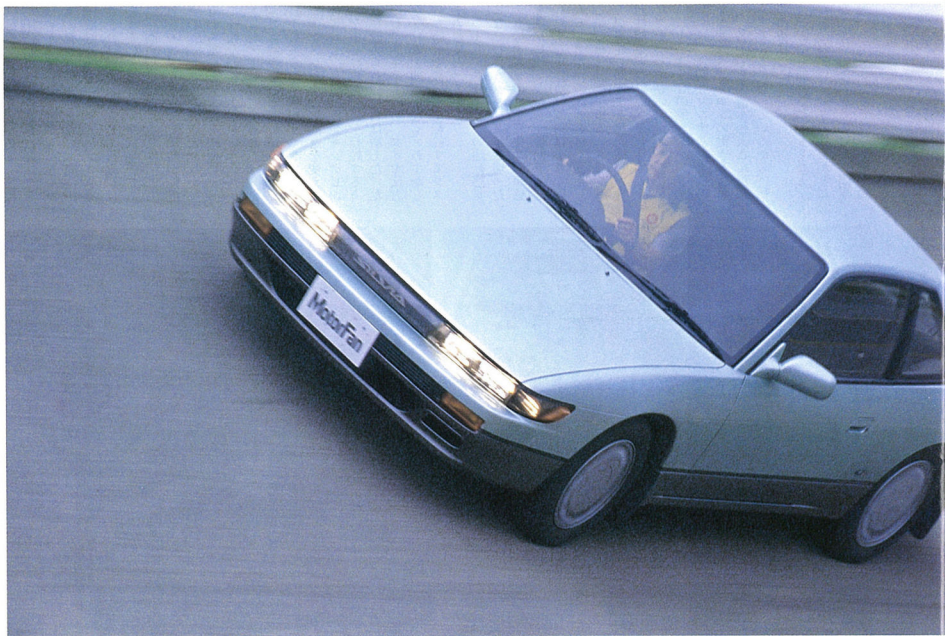
通常クラッチの接続のために使う2000×3000×200mmのトルクが小さいとは思えないが、そこが4500rpmのまの問はほとんどと軽快に回ってはいCA18Dについて、だから余計に速いものもある。4500×7000rpmの高回転域は、すばる力強く軽快に噴きあがる。

発達加速に目をみはるものはない組むせは、意外なほどくない。



▲フロントウインドウ・ディスプレイは、ガラス面右下方のコンバイナー=反射膜に車速をデジタル映写する。写真はテストコースを180km/hで走行中に撮影したもの。





▲バンクを走るツインカムターボ搭載のK's。2400rpm近くから過給によるトルクがふくらんで、3000rpmから上はほぼフラットなトルクが得られ、4000rpmから7000rpm近くまでぐーん

トルコンが食いつくあたりのトルクは小さくないこと。MTで感じるエンジントルクの谷はトルク変換域がカバーしてくれる。いっばい踏みつけていけば6500rpm強までひっぱりあげてくれるというわけだ。

K'sのCA18DETはATTE SARIミテッドで大好評を博した最新チューニング版である。インタークーラーはバンパー&スカート左側の背後にある。エンジンから遠いぶんレスポンスで不利だろうが、運転しての実感はない。2400rpm近くから過給によるトルクがふくらんで、3000rpmから上はほぼフラットなトルクが得られ、4000rpmから7000rpm近くまでぐーんとパワーが伸びていく。

5MTのギヤリングは、かなり接近しているように、①②③速ともかなり高速までひっぱりあげられる。発進加速で④速にシフトアップする時点、車速は150km/hを超えていた。②速までしか使わない0-100km/hは7秒4、ゼロヨンも15秒3だった。最近ギヤラシVR-14が15秒を切ったのでデータに驚くことはないが、K'sシルビアが速いクルマであることは間違いない。

4ATとの組み合わせもわるい選択ではない。踏みつけば即過給域に入るし、シフトがすばやい。スポーツ走行を望めば、Dレンジのホールドモードと2レンジを使う。Dレンジのホールド発進は①の速を早く通過する関係で加速に遅れるが、あとは事実上③-⑤MTは昨年スカGのマイナー

チェンジで世に出たダブルコンシシクロを採用。確かにシシクロが強くなく、すばやいシフト操作に耐える。しかもシルビアはレバーが短く、運転席に近づいたら操作ストロークが小さく、確かに感覚で、頻度の高いシフトも楽しくなるというもの。レバーからノブに伝わる音や微振動も昨年のスカGよりずっと改善された印象だ。クラッチ操作踏力は軽いほうではないが、おそらくベダルは着座点と同レベルだろう、力が入りやすい姿勢だから重く感じない。

高速車線変更で安定感があるHICAS II

試験全機種がパワーステア付きだが、2種あつてHICAS IIの有無で操舵感はまるで違う。

HICAS IIなしは、パワーステアの立ちあがりやめらが、スムーズな切れ味が印象的。操舵力は適度だ。ロックからロックまで3回回転強だが、前輪の切れ角が大きいからだろう、鈍い感じはまったくなく、小回りも効く、やはりFPC車とは違ふ。

HICAS II付きは、中立付近の剛性感が印象的、クイックなギヤ比をもつ。ロックからロックまで2・4回回転だから、駐車操作など鋭い切れこみをみせるが、操舵力は相対的に重くはなかつた。高速直進安定性は、さすがにFPC車ほどよくはないが、HICAS IIなしのクルマも、進路保持のための修正必要頻度は決して多いほうではない。HICAS II付きは、さらに微修正頻度が少ないと思つた。

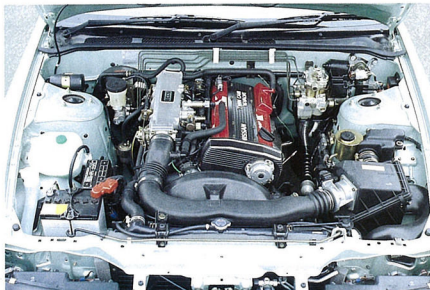
高速車線変更は、やはりHICAS

AS II付きに安定感がある。後輪が同位相にしか転転されないことはわかっていて、しかし、ブレーキやカチのよう、同位相領域であつてもステアリングを操舵すれば即それに応じて後輪が転転するのはない。車線変更であれ、高い横Gのタイトな旋回であれ、前輪を生じたタイヤ反力によって後輪を転転しようというシステムになっている。くわしくはメカニズム解説を参照ねがいたい、が、HICASのI型がリヤサスペンションメンバーごと向きを変えたのに対し、II型は仮想キングピン軸を中心に車輪だけを転転する方式に改められ転転角は増えた。ただし、油圧系を改め、タイヤ反力を受けると即にはなく、わずかな遅れ時間を設定して転転するシステムに変わっている。

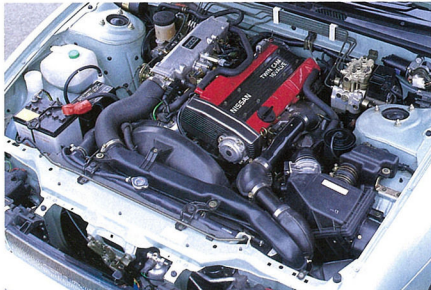
つまり、ドライバーの運転感覚になじむよう、ハンドルの切ったときのクルマのヨー変化II回頭感を確かに伝えるが、旋回ラインに対する車体すべり角は小さく抑える。クルマの向きを早く変え、しかも横移動を早める。ドライバーが操舵し期待する旋回感覚と旋回性能を近づけようという考えかたといつてもいい。

HICAS IIの動きやハンドリングは、新聞発マールリンク式のリヤサスペンションの動きを含めて、名手である清水和夫さんが報告することになっているから、私の出番はここまです。

ひとこと加えさせてもらつて、おおもむ狙いどおりの仕上がりになっているとは思ふのだが、眼界近いハンドリングでは、高速車線



▲D'sに搭載されるエンジンはツインカム16バルブのCA18DE型エンジン。やはりブルーバードに搭載されたエンジンだが、F Rのシルビアは縦置きにマウントされている。最高出力135ps 6400rpm、最大トルク16.2kgm 5200rpmを発生する。



▲K'sに搭載されるエンジンはツインカムターボのCA18DET型エンジン。ブルーバードSSSアチターサーリミテッドに搭載されているエンジンだが、インタークーラーはバンパーとスカート左側の背後にある。最高出力175ps 6400rpm、最大トルク23.0kgm 4000rpmというスペック。



▲K'sのサイドビュー。ウェッジシェイプのボディラインが美しい。

変更にしろ、コーナーやSベントにしろ、ハンドルの切る、クルマが曲がっている、ところまではいいいのだが、次にハンドルを戻す段階で、通常の運転感覚にやまじまな感覚があらわれる。クルマにまかせてハンドルを戻すか、がまん(う)してゆつくり戻せばいいのだが、手早く戻すとリヤタイヤが路面に強く食いつく感じが、車体の揺り戻しに見舞われる。これが極端なケースでは、揺り戻しを繰返す蛇行に陥りかねない。

旋回限界はやや低くなるかもしれないが、自然なハンドリング感覚、というより後輪の横すべりをアクセルとハンドル操作でコントロールする味わいなら、オプションのHICAS IIにしても十分満喫できる。より低い速度なり横G領域でコントロールを楽しむというつもりでいい。あえていうなら、4WASを装備するがよい。

乗り心地は良好だし、装着した4WAS

4WASなしでも、ブレーキの効きと安定性はすぐれているとみた。走りの性能に対して車両重量は比較的低いばかりであり、前後重量分はF R車に比べてバランストにすぐれている。

走行中のやや急激なエンジンブレーキでもF R車より安定した姿勢を保つように思。マルチリンクのリヤサスペンションに負うところも大である。

旋回中のブレーキとなると、やはり4WASが威力を発揮。4WASを防ぎ、相当の制動力を確保しながら操縦性を失わないところに大きな利点をもっているが、ドラ



▲4灯式のハロゲンヘッドランプをハイビームにして走行。プロジェクターヘッドランプとはかなり印象が違う。



▲K's 5速MT車のインストルメントパネル。丸味をおびつつも、メータークラスターが印象的だし、ミッションのシフトノブもシルビア用として新たにデザインされたものだ。



▲K's 4速AT車のインストルメントパネル。インパネからスムーズな傾斜でセンターコンソールに流れこむ大きな面が印象的だが、この面は一体成型で作られていて豪勢な感じを与える。

イ路面での旋回中のブレーキでライオンを大きく乱すことがないメリットをもつと評価すべきだ。まさにHICAS IIより4WASを選ばないと書いたゆえんである。5MT車のブレーキは問題なかったのだが、4AT車のごく低速



▲トランクルームは大きい容量をもつとはいえないが、4人乗りのスペシャルティカーならこれでいいだろう。



▲K'sのフロントシートはヘッドレストまで一体にしたハイバックシート、2席のリヤシートの間側にはへこんだアームレストが付いており、トータル・コーディネートしたデザインだ。



域のブレーキがコントロールしにくい。たぶんAT車はクリップ現象への対応を含め、サードの立ちあがりを含めて、ブレーキが食いつくと同時に、ばねやサスペンション・ブッシュなどに影響して、がくんと車体が揺動する。大なり小なり、どんなクルマにも出るのだが、いささかオーバーに感じた。乗り心地は良好だ。どちらにせよ、後側の乗り心地性能がよくてきて、前輪側は平均的か。うねって荒れた路面でもサスペンションの動きがステアリングに悪影響を与えない収まりはいいのだが、FRじゃないのだからもって前輪側の乗り心地を向上させて、FRの良さを出してはしかったと思う。

HICAS IIなしのQ'sは比較的高速走行でも不快な風騒音がでないこと。走りこころを刺激するクルマではある。いろいろ書いたが、いまだ数少ないこのクラスFR車スペシャルティ。存在意義は大いに認められるだろう。

K'sのHICAS II付きは前輪の突きあげやロードノイズをもっと抑えてもいい。空調性能は良好。ステアリングホイールの内側、インパネに設けられたドライバー用パーソナルベントクリルから涼風なり冷風なり得られるのは親切だ。車内騒音レベルは、まああまり自慢できないだろう。エンジン系排気系の音は、不快ではなく、スポーツ的な快音に近いが、静かとはいえない。近ごろ、周囲のクルマの騒音レベルが低くなつたのは、サウンスレスのドットをもつにしては高速走行でも不快な風騒音がでないこと。走りこころを刺激するクルマではある。



▲エアロスポイラーを装着したK'sのリアビュー。エアロスポイラーにもブレーキランプを装備。

スペシャルティカーを3つの部門に分類するとするなら、上級スペシャルティカー、中級スペシャルティカー、大衆スペシャルティカーということになる。シルビアはプレリウドやセリカとともに中級スペシャルティカーに入るが、これらのクルマは走りの性能だけで評価するのではなく、ソフト面、つまりデザインや品質感が大きな要素になってくる。



シルビアK's HICASII(5速MT) VS プレリウド2.0Si(5速MT)

スタイリング、品質感など スペシャルティカーのこだわり

レポート：福野 礼 フォト：住吉道仁／小宮若男／斉藤 正

中級スペシャルティカー部門でプレリウドの牙城に食い込めるか

さて、いつもの比較試乗である。組上乘せられるのはもちろん、シルビアが最大最高のライバルとしてこれから立ち向かってくることになる超人気車、ホンダ・プレリウドだ。

日本車をコンセプト「キヤラクタ」別に分類していくと、この2車は中級スペシャルティカーというジャンルに入る。セリカ、コナク、アルシオネ、旧コルデアなどの1.8L車とインテグラリアドもこのジャンルに入れることができるだろう。

その上には2L級RX7、ビアツァ、スタリオなど、やオパー12L級ツアラ、スーブラ、レバードなどの「上級スペシャルティカー」が、また下にはレバン／トレノやCR-Xなどの1.6L級の「大衆スペシャルティカー」が整然と並んでいるわけで、この上下にはまた微妙な階級、200万250万円という非常に魅力的な価格帯にねらいをうけたのが「中級スペシャルティカー」のポジションである。

マーケットの規模はおよそ月販12000〜13000台といったところで、案外少ないのだが、その3割程度はプレリウドが独占しているというのが現状。プレリウドの人気の秘密はいろいろと分析されているが、ひと口にいえば個性化、上級指向化といふ世の中の流れにうまく乗って、価格に対する付加価値観の高さと、センスの良きナカッコ良さを、タ

1ゲットする若者層にアピールできた、というところだと思ふ。この新旧二世代で集めたプレリウド王国の牙城が、そう簡単にくすねないことは目撃だって百も承知だろう。

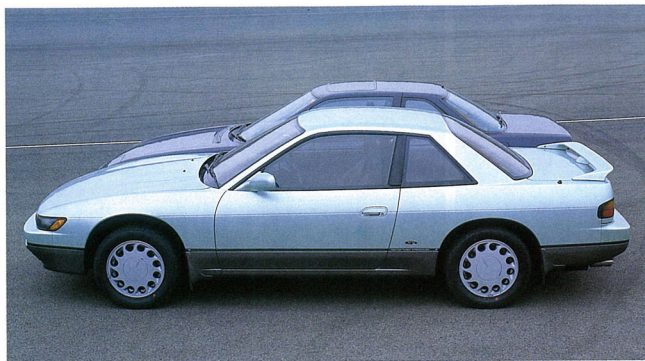
日本でのスペシャルティカーの市場は歴史的にみて（といっても20年にも満たないが）、一強他弱の傾向が強い。中級スペシャルティカーに例を取っても、昭和52〜53年頃はセリカ独占時代、昭和53〜55年頃はシルビア独占という時代があった。

プレリウドは確かに新型へと人気を継承しているが、旧型の爆発的な人気にはやはり及ばず、少しずつシェアは低下傾向を見せている。何かが起こるとすれば、この2年である。シルビアのいまだ野心もそこにある。

付加価値観とナカッコ良さの演出に拍手を送ろう

FRであること。操安性の点ではもちろん決定的に有利な展開がとれる選択だ。高性能と走りのイメージをアピールできる要素でもある。反面専門誌が「たぶん大さわざするはデュガールはFR／FRにこだわっているんだろが……」という疑問もないではない。こだわったとしても、決定的な要素になるのだろうか？ プレリウドはもとより、走りイメージ一本のレバン／トレノやCR-XもFRで成功しているのだから、同じ理由で、ボディのバックジキングの優秀にユーザーの反応は鈍いだろう。

FR／FRより走り回りの味、居住性により居住感。そしてスタイリングと品質感



▲シルビアK's(手前)とプレリウド2.0Si。

こうした部分にこだわりが寄せられるのが、プレリウド王国のユーザへの感覚だろうと思う。まずは、シルビアに対しては、FRであること、走りがすばらしいことよりも、この部分、付加価値観とカッコ良さの演出へ払われた努力の方を何倍も高く評価したいと思っている。

シルビアの内外装の品質感はずばらしい。

スタイリングもいいが、仕上げの質感はもつといい。パネルの平滑性、パネル同士の接合部のフラット感、各部ギャップをカッカタにつめていった努力などに敬服する。塗装はバリツと硬質に焼きあがっている感じ、最近のトヨタ車のウェットなツヤよりも、ずっと爽やかな品質で日本人の感性にも合っていると思う。

インテリアが、これまた凝りに

凝った情熱を感じさせる。

しつとりとしたツヤのインパネは、適度の量感と温度があつて心地良い。センターコンソールへなだんていくカーブの美しさと、練り込んだ調、軸受けになど、ふりとグリースがまわっているかのようになさかそんなことはないのだしつとりと溜り気をもった作動感のエアフロット・ルーパーに至っては、操作するの快感ですらある。灰皿は4mmはあろうかというが厚いプラスチックを使つても、このいい開閉感を作りあげた。ぼくはこれまでにこの手の質感はBMW(現9シリーズ以降)をもつて最上と誇っていたのだが、部分的にはそれを凌いで世界のトップに達したと思う。

こうした部分に感激してシルビアを買う人が、どれだけいるのかぼくには分からなけれども、とにかく新しい付加価値感を作ろうとする日産の姿勢と努力が、こんなところにも及んでいるのだ、ということばアピールしておきたい。こういったキメ細かい部分こそ日本人の感性のもつと得意とするところであり、これから日本車が日本車としてのアイデンティティを作りあげていくための要の部分だと思ふがらう。

WHICASIIと機械式4WSの効能はいかに

で、プレリウドの方も、成功車としてのカノコは身につけている。シルビアで指摘した品質感の部分では、プレリウドのガンバリも相当なモノである。でも、スツとドアを開けて何気なしに座つてステアリングに手をかけた時の雲開け、いよいよ、シルビアはフ



▲HICASIIを装着するシルビアは、ハンドリングはキックだし、ターンインしていく過程でのリヤの踏ん張り感がよい。

レリウドより100万4000円高が感ずる。ぼくはそんな感じた、皆さんはどうだろうか。

走りだつて、これは付加価値の要案が入つてくる。よりスムーズに速く静かに走る能力が高ければ価値は高いのだ。

両車とも後輪にアクティブステアリング機能を与えている。シルビアはK'sに電子制御式同相ステアリングHICASIIが、プレリウドは機械式同相逆相4WSがそれぞれオプション装着できる。両車とも、それを選んだだけの効能はちゃんと感じる。これはユーザにとっては大事なことだと思ふ。

シルビアのHICASIIは、ステアリングのクイックさと、ターンインしていく過程でのリヤの踏ん張り感の良さを、誰もその能力に感嘆するだろう。新型サスペンションを得て、HICASの効きは、層一般の人にとってより明快



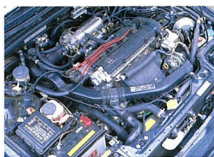
▲シルビアのインストルメントパネル。しっとりとしたツヤのインパネルは、適度の量感と趣味があって心地よいし、寝りに寝た情熱を感じさせる。



▲プレリウド2.0Siのインストルメントパネル。運転席に座るとシートのホルダーもよく、スポーティな雰囲気と調和するコックピットだ。



▲プレリウド2.0Siはスポーティで活発だし、エンジンが高回転までスムーズにしっかりと回る。



▲プレリウドのエンジンルーム。浅いルーム内に合理的にマウントされたB20A型エンジン。



▲シルビアK'sのエンジンルーム。CA18 DE型エンジンの赤いシンダーヘッドカバーが印象的。

■ライバル車の主要諸元

車種		シルビアK's HICAS II (5速MT)	プレリウド2.0Si (5速AT)
寸法・重量	全高(mm)	4470	4460
	全長(mm)	1690	1695
	全幅(mm)	1290	1295
	室内高(mm)	1650	1695
	室内幅(mm)	1430	1420
エンジン	ボイールベース(mm)	2475	2365
	ボイールベース(mm)	1465	1480
	ストローク(mm)	1460	1470
	重量(kg)	1140	1130
	型名	CA18DET型 直4 DOHC	B20A型 直4 DOHC
燃料供給装置	ボア×ストローク(mm)	83.0×83.6	81.0×85.0
	総排気量(cc)	1809	1958
	圧縮比	8.5	9.4
	最高出力(ps/rpm)	175/6400	145/6000
	最大トルク(kgm/rpm)	23.0/4000	17.0/4500
燃料消費率	電子制御燃料噴射	電子制御燃料噴射	電子制御燃料噴射
	都市	60	66
	1速	3.321	3.166
	2速	1.903	1.857
	3速	1.308	1.259
ギヤ・レシオ	4速	1.000	0.935
	5速	0.838	0.794
	6速	3.382	3.000
	7速	4.362	4.062
ファイナル・レシオ	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン	ラック&ピニオン
	ストラット・スプリング	ストラット・スプリング	ストラット・スプリング
	マルチリンク・スプリング	マルチリンク・スプリング	マルチリンク・スプリング
	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク	ベンチレーテッドディスク
ブレーキ	195/60R15	195/60R14 BSH	195/60R14 BSH
	195/60R15	195/60R14 BSH	195/60R14 BSH
	195/60R15	195/60R14 BSH	195/60R14 BSH
	195/60R15	195/60R14 BSH	195/60R14 BSH
	195/60R15	195/60R14 BSH	195/60R14 BSH
性能	馬力/重量(kg/ps)	6.5	7.7
	0-100km/h加速(sec)	4.7	4.8
	10-0km/h減速(sec)	11.0	11.0
	60km/h巡航燃費(l/100km)	18.6	20.0
	東京地区標準価格(万円)	222.0	222.5

に味つけられた印象だ。プレリウドの機械式WSの同相操舵は、前輪との比例制御のため、ステアリングを切った時のヨー感が少なく、車体が一瞬横に並行移動する違和感がある。シルビアとは反対に、鈍いと思われ味づけた。また機械式の宿命としてステアリング系の摩擦感、フリクションが少し高いのが、中立付近の操舵感をさらに淡く感じさせる。個体差はある。リヤステアリング・ギヤBOXのマスが大きさも多少影響しているのかもしれない。

逆相の方は、これは誰とて明快に効能を体感できるし、その恩恵にあずかるシチュエーションにも毎日遭遇する。ただしバックの車庫入れは後進方向の予測につけにくく、慣れればWS車とも易しくは決まてならない。機械式のため同速度で転舵していくと、途中からギヤ比が速くなるのと同じ現象がやや極端に現れる。これも距の中に入れて速くしたいとくじめる。つまり、プレリウドの4WSは知能的運転に不可欠なのである。まあ、それはそれで悪いと決めつけるつもりもないが、アクティブステアをいかに操安性、乗り心地、振動・騒音などを総合した乗り味をいささか大雑把にかつ乱暴に表現すると、しっとりとしてスムーズにしかシヤールなのがシルビア、活発、スポーティだがわずかに荒っぽいプレリウド、となる。ただ、エンジンにの印象は高回転までスムーズにしっかりと回るプレリウドが、ややいいかなという感。

どちらが売れても不思議はない。とすれば、新しい方がやっぱり有利であろう。



セミトレを完成させた日産のシャシー技術は、次の目標であるマルチリンクに取り組んできた。その結果、ニューシルビアにこの高度なメカニズムを採用したのだ。マルチリンクの元祖ともいえるメルセデス・ベンツ190Eと乗りくらべ、サスペンションを中心にチェックしてみた。

VS

シルビアQ's(5速MT)

メルセデス・ベンツ190E(4速AT)

日産マルチリンクは世界のレベルを超えたか

レポート：清水和夫 フォト：住吉道仁／小宮若男／斉藤 正

マルチリンクの元祖と二ユーフェーリスを比較

ニューシルビアに最新マルチリンクが採用されたというので、迷わずメルセデス・ベンツ190Eとこのクロス・インプレッションを思い浮かべ、マルチリンクの元祖といえるベンツであり、各メーカーのターゲットが190Eであったことは、まぎれもない事実である。したがって、ベンツとシルビアのマルチリンクの完成度を比較すること、日産のシャシー技術が、世界の頂点にたっかどうかが判断できるわけだ。

当然、開発チームもマルチリンクというだけで、世界的なレベルで比較判断されることを予想しており、大きなプレッシャーがかかっている中で開発がすすめられてきた。ところが、実際のクルマの性格は、明らかに190Eとシルビアでは異なっており、操安性を横比較すると、それは難しい。

メルセデス・ベンツの狙いは、あくまでも高速安定性・高級感のある走りであるのに対して、シルビアはスペンサリティー、つまりスポーティに走ることを重視している。性格という側面から見れば、190EではなくBMWの3シリーズが、シルビアのよきライバルになるといえる。

ここでは、マルチリンクの走り味に注目してレポートしてみたいと思う。

ニューシルビアの試乗車は、ターボモデルのK'sでオプションのハイキヤスII付きのモデルと、コンベンショナルなハイキヤスなしのノーマルモデルのQ'sがあった。それぞれタイヤの違いや、サ

スチューニングが細かいところで異なるので、モデルを限定しなくてはならない。

ハイキヤスII付きのK'sには、ポテンザRE71というハイグリップタイヤ、他のモデルではRE88という乗り心地重視のラジアルが装着されていた。試乗車のタイヤサイズは195/60R15であった。標準ではハイキヤスIIが付かないQ'sは185/70R14。

190Eと比較するシルビアは、ターボモデルのK'sでは、明らかにベンツと異なる格となっており、また、あくまでも135PSのQ'sを使うことにした。

ノーマルポのシルビアQ'sは、ターボモデルのK'sと比べ、かなり性格はおとなしい。パワーとシヤシとのバランスもよく、むしろマルチリンクのしなやかさが表現されていると思える。ホイールストロークに対するジオメトリ変化が少なく、しかもトリコンローは最適に実現しているの、しなやかな乗り味が期待できる。そのしなやかさは、もちろん190Eの売りのでもあるわけで、新次元のサスペンションは、しなやかさがテーマとなっている。

「しなやかさ」では十分に合格点を獲得

さて、しなやかさは何であらうか。サスペンション全体が、スムーズに動くことが条件となるが、現れてはいけない挙動がある。その代表的なものがビッチングだ。クルマの重心を中心に、前後方向に回転する動きである。最悪の場合、クルマのクレーズがおどぎしりたり、あるいはきくリフトしたりして、クルマの安定性が低



▲シルビアの激しいコーナリング。しなやかで安定感のある足で、ハンドリングは十分に満足できる。

下する。

ピッチングがなげいけないかという、加減速によって前後タイヤの荷重変化・接地性が乱れ、クルマの直進性、あるいはコーナリング中であれば、アンダー/オーバーの変化が生じやすい。つまり、ヨー変化を起こすわけだ。

そこでサスペンション特性としなやかさの条件である。日産のク

ルマは、ブルーバードのサスペンションから、このしなやかさをチームにしていきたいと思っ

て、ピッチング方向の動きを抑えるべく、アンチダイブ（フロント、アンチスカット）リフト特性をレベルアップしなければなら

ハンドリングのいいシルビア、安定性の190E

リヤタイヤのガチッとした安定感、車両重量の影響もあって、ベンツのほうがかどしりとした感じが

しかし、ハイスピード・コーナリングにおける安定感では190Eのほうが上で、このへんが両車の性格が異なるところで、ベンツは安定指向、シルビアはハンドリング指向といえる。

このしなやかさに関しては、190Eを基準に考えて、十分合格点を与えることができる。しかも

ルマは、ブルーバードのサスペンションから、このしなやかさをチームにしていきたいと思っ



▲MB190Eの高速安定性は世界一のレベルである。

識したチューニングである。日本の道路事情を考えた上で、セッティングしたのである。欧州仕様車は、さらに高速スタビリティを高めたものになる筈だ。

直である。タイトターンで内輪がリフトすることもあり、リヤタイヤの接地性はすごく高い。ビスカスLSD・RSに標準装備の組み合わせも素晴らしい。高品質な走りも期待できる。その分、高速でのスタビリティは、190Eよりもやや劣る。とい



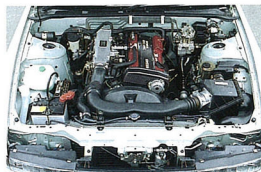
▲190Eのインストルメントパネルは高級車ベンツの重厚感がある。



▲190Eのインストルメントパネルには高級車ベンツの重厚感がある。



▲スポーティな感覚のシルビアのインストルメントパネル。



▲シルビアQ'sのエンジンルーム。マウントされているのはCA18DE型インジェクション。スペシャルカーにふさわしいスポーティなエンジンだ。



▲MB180Eのエンジンルーム。搭載されるエンジンはSOHC 4気筒、1995ccの1J26型。KEジェトロニックの燃料噴射で出力/トルクは115ps/17.5kgm。

■走行性能評価表

項目	シルビアQ's	ベンツ190E
直進安定性(180km/h時)	6	7
レーンチェンジのスムーズさ	6.5	7.5
パワーオフコーナリング	6	7
車体全体の剛性	6.5	7
ブレークション(正確性)	7	7
プログレスシオン	6.5	7.5
コントロール性	7	7
アンダーステアのレベル	7	7.5
操縦感	6	6
ハンドリング	7	7
総合評価	6	7

問題ないから心配はない。日産マルチリンクの評価は、さらに多くの道路条件で走ってみたい。と、正確な判断はできないが、いまところ、十分に目標性能を満たしているように思える。世界のレベルに肩並べたというには間違いない。

マルチリンクは、これから登場する日産車の主流サスペンションになることが予想されるだけに、その成熟ぶりにも注目して行きたいと思う。

【編集部・注】清水レポートはK'sとQ's両車に試乗し、Q'sで190Eとのクロスオーバー走行を走りの写真はK'sである。

■ライバル車の主要諸元

主要諸元	車種	シルビアQ's (5速MT)	メルセデス・ベンツ190E (4速AT)
寸法・重量	全高(mm)	1470	1470
	全幅(mm)	1680	1680
	全長(mm)	1290	1385
	室内高(mm)	1650	1635
寸法・重量	室内幅(mm)	1430	1380
	室内高(mm)	1065	1120
	ホイールベース(mm)	2475	2665
	トレッド(mm)	1465	1430
エンジン	前・後	1460	1415
	車重(kg)	1090	1200
	型名	CA18DE 直4 DOHC	1026 直4 SOHC
	ボア×ストローク(mm)	83.0×83.6	89.0×80.2
エンジン	総排気量(cc)	1809	1995
	圧縮比	9.5	9.1
	最高出力(ps/rpm)	135/6400(ネット)	115/5100(DIN)
	最大トルク(kg/rpm)	16.2/5200	17.5/3500
燃料・燃費	電子制御燃料噴射	電子制御燃料噴射	KEジェトロニック
	燃料消費量(L/100km)	60	55
	1速	3.592	4.249
	2速	2.082	2.408
トランスミッション	3速	1.361	1.487
	4速	1.000	1.000
	5速	0.821	0.821
	後進	2.657	5.669
ギヤ・レシオ	ファイナル・レシオ	4.375	3.231
	ステアリング	ラック&ピニオン	ボールジョイント
	サスペンション	ストラット・コイル	ストラット・コイル
	ブレーキ	マルチリンク/コイル	マルチリンク/コイル
タイヤ・サイズ	前・後	ベンチレーテッドディスク	ディスク
	ディスク	ディスク	ディスク
	タイヤ・サイズ	195/60R15 86H	185/65R15 87H
	最高速度(km/h)	190	190
性能	最小回転半径(m)	4.7	5.0
	0-100km/h加速時間(s)	11.6	8.9
	60km/h定速燃費(km/L)	19.2	—
	東京地区標準価格(万円)	176.5	495.0

※標準は185/70R14 87Sを基準

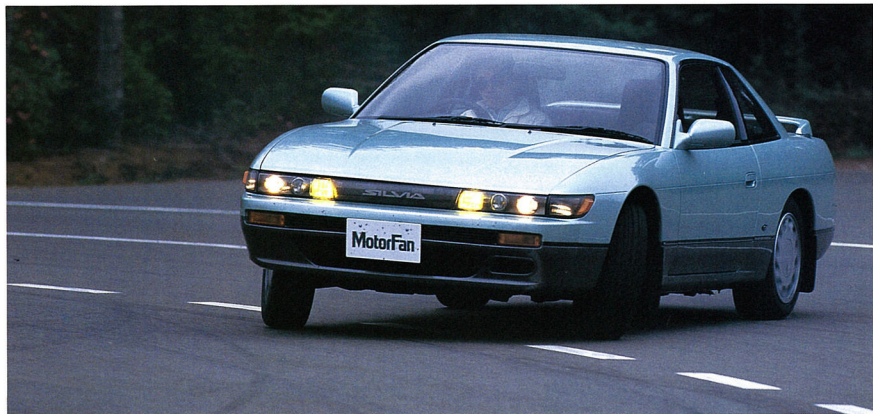


▲シルビアはマルチリンクを得たことで、1.8Lクラスとは思えない高級感ある走りを実現した。

操縦性安定性

探究

操安性は“人術”なり



▲リヤサスにマルチリンクを採用したシルビアの走り。

日産のセミトレは完成の域に達していた。これ以上高性能なサスペンションを造りあげるには、マルチリンクのほかには考えられない。セミトレのネガティブ点を改善し、総合性能を高めようというマルチリンクについて考察してみよう。

解説・清水和夫

目指すはBMW・M3のコントロール性とMB190Eの安定性乗り心地

プロフェッショナル・アルビオは、今回登場したニューシルビアのリヤ・サスペンションに注目しないわけにはいかない。20年以上も続いたF Rのリヤ・セミトレ・リンクアームに別れを告げ、マルチリンクサスが初登場したからだ。

モーターショーでは以前より、ストラットタイプのダイヤゴナルAアームや、マルチリンクの原型となったシステムを発表していたが、実際にクルマとして採用されたのは、このニューシルビアが初めてである。

日産のマルチリンクは、以前から興味をもっていた。というのは、20年も続けたセミトレにいつ別れを告げるか。あるいはセミトレの限界をどこに見出すか、というところがマルチリンク誕生のきっかけになるからである。

しかし、今年初めに登場した高性能高級サルーンのシマに採用されたのは、従来のセミトレであった。その乗り味はかなり洗練された。BMW流のセミトレ・チューニングによって、素晴らしいサスペンションに仕上がっていた。

これでセミトレの延命効果が明確になった。と思った。マルチリ

ンク誕生は、おそらく来年のことになりそうだ。あるいは、少なくとも2000以上のモデルに初登場するであろうと思っていたのである。しかし、現実には1・8リヤスペンヤルティカーを目指すニューシルビアにマルチリンクが登場した。当然その走りは、従来のセミトレを大幅に上回るものでなければならぬ。

ばくちが予想する以上に、日産社内でマルチリンクの熟成が進んでいたのである。

そこで、マルチリンク開発にたずさわったシャシー設計、シャシー実験のエンジニアに、サスチューニングの基本的な考え方、目標性能を尋ねてみた。

シャシー実験部に顔を置く矢崎幸明さんの口からは、まず、BMW・M3の限界に行き届くというコントロール性、扱い易さといったハンドリングに目を向けた。との答えが返ってきた。

さらに、マルチリンクの先駆車であるメルセデス・ベンツ190Eの安定性・乗り心地もターゲットにした。シルビア設計・実験チームとしては、特にハーシエネスを徹底的に抑え、サスチューニングを施したとのことである。

そこで、マルチリンクというサスペンションの代表的な特性が、他のシステムに比べてどのような点

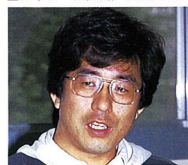
■サスペンション特性

	生産性・コスト的要因			運動性能						
	重量	アライメント 精度	スペース 効率	音・振	アンチ リフト	アンチ スカット	ト ー タ ル 変 化	ロール ステア	対地 キャンバー	横力・前後カコンブ ライアシスステア
日産 マルチリンク	◎	◎	○	○	○	○	◎	◎	◎	◎
西独 マルチリンク	◎	○	○	○	○	○	◎	◎	◎	○
西独 マルチリンク	○	◎	◎	○	○	△	○	○	○	○
西独 パイザツハアクスル	○	◎	◎	△	△	△	◎	◎	◎	△
セミトレ	○	◎	◎	○	○	×	△	◎	◎	×

で優れているのが、いろいろと調べてみた。ばく独自の調査結果はある程度シャシー設計の意見は参考になっているわけだが、あくまでも理論的考察にすぎないことを、さかじめお断わりしてお。さて、そのマトリックスは別表のようになる。

サスペンション特性をこのよう

■シャシーの設計/実験にたずさわった主なエンジニア



▲植葉彰徳・主査 (シャシー実験部第三シャシー実験課課長)



▲矢崎幸明・主査 (シャシー実験部第三シャシー実験課課員)



▲安藤・技師 (シャシー設計部第一シャシー設計課)



▲野口博史・技師 (シャシー実験部第三シャシー実験課)



▲エンジニアにインタビューする清水和夫レポーター。

に理論的に考えても、実際の性能が期待よりになるとはいえない。これはあくまでも基本的な理論論にすぎず、その意味ではメーカーのサスペンションは、同じようなところで目標性能を考えているよう

だ。日産マルチリンクの狙いは、従来のセミトレのホガティブな点を改善し、総合性能を高めようという狙いがある。セミトレの決定的

なマイナス要因は、アンチスカットの限界、コンプライアンスステアがトリアウトとなること、そしてマトリックスにはないが、ローカルセンターがコーナリングで外側側面によって発生する内輪のジャックアップ現象である。このように20年間のセミトレチューニングをふまえた上で、マルチリンクという回答が生みだされた。

日産が誇る超A級のシャシー部隊がチューニング

さて、クルマの運動性を決めるのは、サスペンションだけでなく、重量配分やホイールベース、トレッド、あるいは高速では空力特性も見逃せないファクターである。もちろんホビータンク性も最近の話題にもなるほど、重要なテーマである。1本の水を見つめると、森が見

えなくなるが、如く、サスペンションシステムだけにとらわれず、クルマ全体の走りのイメージがばやけてくる。これは「術なり」というが、操安性はいわば「術」ともいえる。テスト/評価用のドライバの感性が、クルマ造りのフィードバックとなるからだ。エンジニアリング的な考察はさておき、実際のハンドリングテストにおける、走りのチューニングを考えてみたいと思う。

ここには、シャシー実験のメンバが主役。理論論ではわりきれない実際のクルマの挙動、現象をとらえ、それがドライバの感性に、どのよう作用するのかを考える部隊である。ドライビング技術も一流でないければならぬし、しかも知的水準も高度なものが要求される。そこで、冒頭の矢崎さんのコメントにもどるが、乗り心地がよく、BMWのようなコントロールもよく、そして、しかもベントリのような安定感、質の高い走りを目指している。

マルチリンクは、ブッシュの数が多く、つまり前後上下、左右の入り手をそれぞれコントロールできるメリットがあるが、それだけにチューニングも難しい。組合せの数が多く、玉も入れやすいが、これもまた、組み合わせることで力を発揮してくれるのが、優れた評価ドライバというところに優れる。

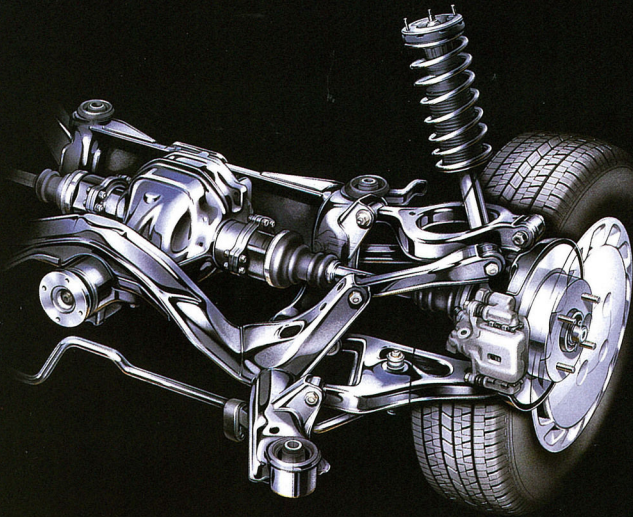
シャシー部隊には、日産が誇る超A級ドライバが数多く存在する。彼らの手にかかると、できる悪いクルマもよくなってしまうほど、チューニング水準は高いのである。

リヤ・サスペンションに詰りが集中したのが、フロント・サスペンションもジョイントリーは大幅に変更された。パワーステアリングを条件として、ハイキヤスター、ハイトレールを実現した。キヤスター角を大きく取る理由は、転舵時のキヤンバーを与えるためだ。早い話がアングラーステア対策である。リヤサスペンションの限界が高まったぶん、フロント・サスペンションの限界を上げる必要性が生じたのである。

“FR新次元”の走り創造する

新型シルビアの走りのコンセプトは、「気持ちの良い走り」——FR主流派に対抗するFRの新しい走り味の創造である。それを実現させるためのメカニズムには、いったいどんな工夫が……。

解説：星島 浩



▲FRの新しい走りの世界を実現するために 新型シルビアに採用された新開発のマルチリンク式リヤ・サスペンション。

タイヤの動きを常に理想的にコントロールするための「ドライブ＆トライ」

新型シルビアが話題のメカニズムは、やはり新開発マルチリンク式リヤサスペンションの実用化と、改良版HICAS IIだろう。

このふたつに尽きるといっては織りこまれた他の技術に申しわけないが、まっさらにとりあげたくなる気分はお許しいただけよう。

マルチリンク式リヤサスペンションが、いつ、どのクルマから量産採用されるのか、興味をもっていた。私たちが知っているのは2年半ほど前の東京モーターショー参考出品であり、注目を集めたMID4に用いられていた。幸い試乗の機会も与えられた。走る実験車のMID4が、マルチリンク式リヤサスペンションの実用的走行テストで、多くのデータを提供したのである。これは想像にかなくない。

マルチリンクも、従来からあるサスペンション形式に照らせばダブルウィッシュボーンの変種と考えられる。車体側からは横方向にアッパーアームとロワーアームを伸ばしてハブキャリアに車輪を保持し、ばねとショックアブソーバーを介して車体側を支える基本的なレイアウトはおおむね同じだ。直進走行で、荒れた路面に遭遇し、車輪が上下にストロークした

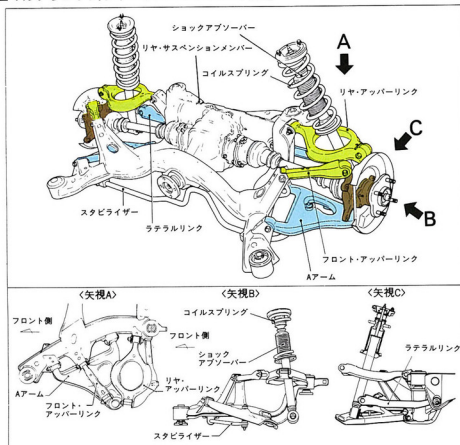
とき、車体に対するキャンバーは変化する。いよいよが望ましい。キャンバー変化がタイヤ接地点の横ずれリスカップ現象をもたらす、すべりによる摩擦係力がボディを押し、進路を乱すからである。

いっぽう横Gに表心加速速度の大きな旋回で、車体ロール角をもつた状態では、リバウンドした旋回内側の車輪とバウンドした外側の車輪でいくらか要度差は違っても、の、より大きな「F」コーナリングクォースを発生する外側車輪は路面に対してタヤ性能を有効にひきたすアップライトに直立に保たれる。つまり、車体に対してネガティブなキャンバーを得たい。

これまで日産FR車が多く採用してきたセミトレーリングアーム方式も、揺動軸の後良角の遊びがたまた、下ストロークに対する車体とのキャンパー関係を最適化するとは可能だが、旋回時に車体がロールすると、車体を旋回外側上下に持ちあげようとするジャックアップ現象が起こりかねる。ロールによって、ハブキャリアを保持しているリンク類、車体との角度関係が変化し、ロールの瞬間中心が旋回外側上方へ移動するからである。車体を持ちあげると、旋回内側はかりか外側車輪にもポジティブなキャンパーがついて、旋回性能悪化、挙動不安定に陥りやすいわけだ。

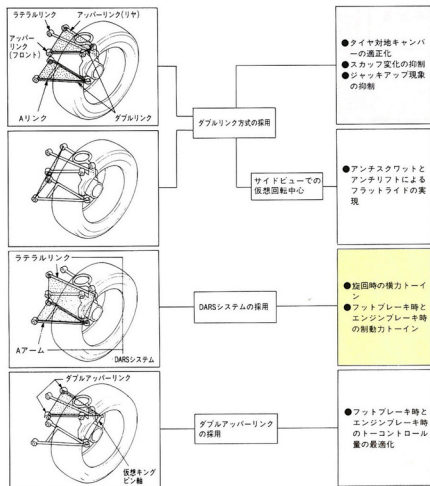
ストラット方式は、ハブキャリア

■マルチリンク式リヤ・サスペンションの構造



新開発のマルチリンク式リヤ・サスペンションは、アッパーアーム系（緑色）とロワアーム系（水色）のリンクによって構成されている。アッパーアーム系はダブル・アッパーリンク、ロワアーム系は、スラント配置のAアームと、その後方のラテラルリンクから構成され、これらが異なる方向からハブキャリア（茶色）を保持し、理想的なタイヤの動きを作り出している。

■マルチリンク式リヤ・サスペンションの機能



元来ジャックアップは、車体の
重心的高さが変化しないサスペン
ション、ジオメトリを選ばないと
いえる。

[illegible]

「ダブルウィッシュボンド」と設定するというわけ。
アライメントの変化を積極的に活用してしまえ!

さてマルチリンクである。
アッパーステムはA字形、
2本のリンクがハの字に配置
されている。ハブギアを2点
で挟みこむ格好の保持だ。
が、この2本のリンクの延長線上に
交点求めると、ハブギアのア
外側、車輪側にある。
ローアームはスラック配置のA
字アームとラテラルリンクからな
っている。アッパーステムのアー
ムとリンクが、異なる方向からア
ブギアを保持して、車輪た

イヤの動き。車体の姿勢変化をコントロールするもの。

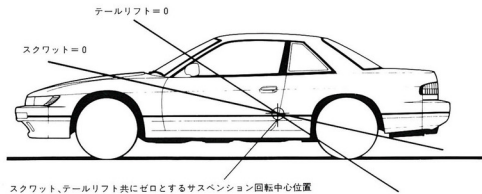
制動時。後輪側が浮き上がり、前方のテールリンクも、駆動力をかけることと逆に沈み、こたえる。

スクワットが、サスペンションの回転中心の設定で抑えられること、はすでによく知られている。上下1対のリンクやアームと車体間に適度なサイドビュウ揺動軸と与え、その延長線上の交点をサスペンション仮想回転中心とし、制動時や駆動時の両ビッチングモメントに、対抗できる位置に設ければいいわけだ。

ロワアームの傾斜配置、D、DA、R、LD、ダイアゴナルアーム、リヤサスペンションとよばれる。車

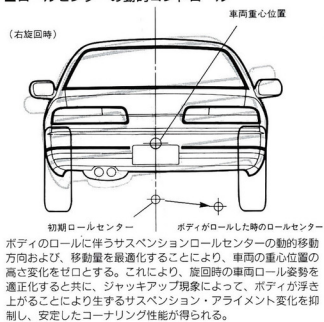
もビレット部は、力を受けることにより、
アーム全体が揺動軸をスライドして
てわずかだが後方に移動する。ツル
シユと垂直方向に硬い鋼板の軌
かく、軸と直交方向に硬い鋼板側
ユである。他方、ハブギヤ側
方にはアームのビレットのよやや後
方にララルリンクのビレットのよ
は移動。ララルリンクは横方向に
は移動しない構造だ。
アームがスライドすれば、ラ
ラルリンクもわずかに後ろへ回
転するが、ハブギヤのアームの
ミビレットにくらべると、ラテ
ラルリンクのビレットは横方向の

■サイドビューでの仮想回転中心によるアンチスクワット／アンチリフトジオメトリ

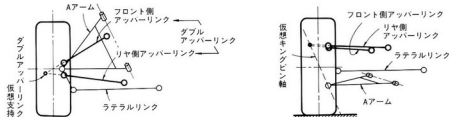


加速時や制動時の車両姿勢変化を抑制するためには、アンチスクワット、アンチリフトジオメトリの適用が必要である。車両のサイドビューにおいて、スクワット、テールリフトをもとにゼロにするサスペンション回転中心位置は、ほぼ後軸上に位置するため、ここに実際にリンク取付け点を位置させることはできない。そこで、サスペンション回転中心を仮想回転中心とすることによって、アンチスクワット、アンチリフトジオメトリの適正化を可能とした。

■ロールセンターの動的コントロール

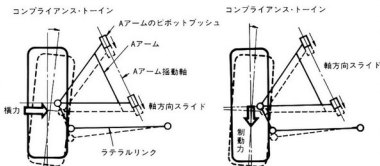


■ダブルアッパーリンクによる仮想キングピン・コントロール



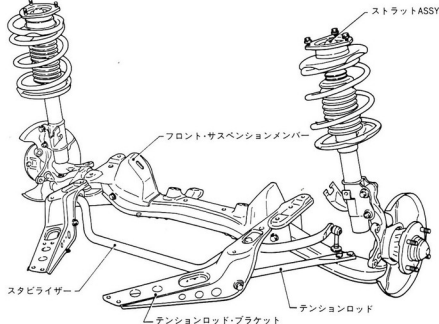
アッパーリンクを2分割して、それぞれのリンク延長上の交点に仮想支持点をもつ構造としている。アッパーリンクの仮想支持点とAアームのホイール支持点を結ぶ仮想キングピン軸を設定し、その傾きを最適化することにより、キングピン回りに生じるモーメントをコントロールする。これにより、フットブレーキ（接地点入力）とエンジンブレーキ（ホイールセンタ入力）でサスペンション入力が異なることによって、DARSシステムに加わる力に違いがあっても、最終的なタイヤのトーイン量をそれぞれ最適化できる。

■DARSシステムによるトー・コントロール



横力や制動力が作用すると、スラント配置のAアームのビボットプッシュがたわみ、Aアームが揺動軸方向にスライドすることにより、タイヤはトーインする。

■フロント・サスペンション

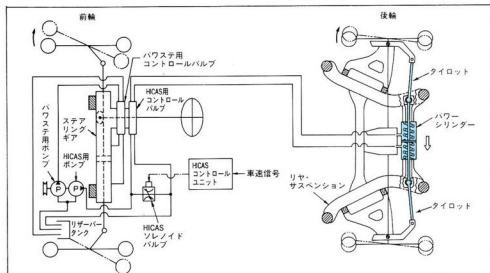
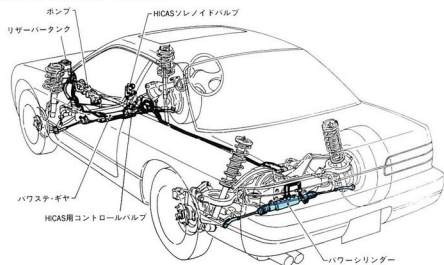


システム全体として、軽く、合理的なマクファーソンストラット式。キャンバーのネガティブ化、ハイキASTER、オフセット・コイルスプリング、ビスカス・インシュレーターの採用などにより、操安性と乗り心地の向上を目指している。

ずれが小さい。したがって、タイヤにタタの力が加わろうがヨコの力が加わらうが、ハバキヤリア車輪はトーインに発生するというコンプライアンス・トーインになる。サスペンション・アームやリンクのビボットに柔軟なグッシュを用いるには、より強いコンプライアンスによる乗り心地向上が本来の目的だ。路面の鋭い凹凸部を踏破したときの突き上げなど衝撃を従順に受け流す。すなわち文字通りのコンプライアンスである。前後方向や上下方向のコンプライアンスは重要だ。しかしクルマが走るべき、タイヤを正確な位置決めするには、横

方向の剛性を確保しなければならず、柔軟なグッシュの变形がわるさをしかなない。ならばグッシュが变形してもアライメントが変化しないか、もし変化しても狙いどおりの操縦性能や安定性が得られるものがある。コンプライアンスをより積極的に操縦性能や安定性向上に寄与させようというのが、最近の設計傾向なのである。後輪が外力を受けたときにトーインになることの必要性とは、さきのコンプライアンス・トーインを考慮してみよう。また横力を受けたとき、旋回中、タイヤは横Gにみあう

■HICAS IIのシステム概要図



HICAS IIのシステムは、HICAS同様、操舵反力（つまり横G）と車速感応式。ただし、変位させる部位はHICASと異なる。つまり、マルチリンク式リヤ・サスのラテラルリンクを、油圧式の（ワシシリンダー）に連結したタイロッドに置き換えた。これを左右に変位させることにより、後輪自体を直接操舵している。最大切れ角は1°（HICASは0.5°）。

コーナリングフォースはC/Fを発生している。前輪は当然ハンドルを切っているからタイヤには横すべり角が生じ、それなりには横すべり角が生じる。後輪もC/Fを発生しているが、後輪もC/Fを発生するためには横すべり角が必要で、そのために車体より後輪の側面を向いた状態となり車体がやや内側を向いた状態となり、後輪にC/Fを確保しているわけだ。

もしも横力を受けたとき、後輪が外側に向くというアウトラインになったり、横すべり角が小さい後輪のC/Fは減るから、それを補うために、コーナリングの振れ出しに車体を振り出すこと、後輪にC/Fを確保しているわけだ。

横力を受けたとき、後輪がトーションに変化して、タイヤには横すべり角が小さいC/Fが発生し、車体より角が小さいため、後輪の振れ出しに車体を振り出すこと、コーナリングの安定性が向上するだろう。

いずれHICASの動きを説明するつもりだが、ブレーキ内やカーブなどのWSが、駐車モードの小回りなどを除き、常用域のコーナリング内側へ転舵させるのは、C/Fを早めに発生させて、車体より角を小さく保ち、操縦性・安定性を高めるためなのだ。

フロントウィンドウディスプレイ

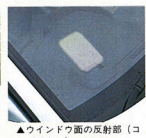
★ワンポイント・メカ(1)



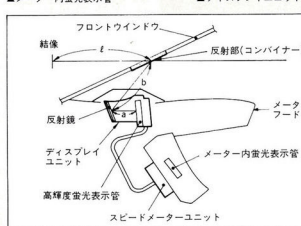
▲メーター内蛍光表示管



▲ディスプレイユニット

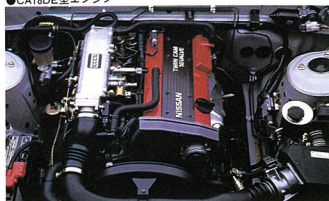


▶反射部位置に投影されたスピードメーターの数字

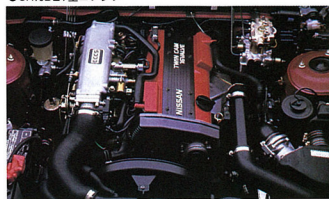


これは、デジタル表示された車速値を、光学的にフロント・ガラス右下部に投影し、車速の視認性向上と、車速視認に伴う疲労感や緊張感をやわらげようというシステムだ。【作動メカニズム】：車速センサーからの車速信号(16パルス/回転)は、スピードメーターユニットの制御回路でkm/h単位の車速値に交換され、高輝度蛍光表示管に表示される。表示された車速値は、反射鏡で反射し、フロント・ウィンドウ面のコンバイナに投影される。運転者は、ウィンドウ前方(ℓ=a+b)に結像される車速を視認することができる。ちなみに、コンバイナは、貼り付けや着色加工されたものではなく、ガラスの製造過程に作られたガラス層の一部である。

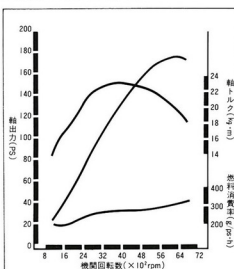
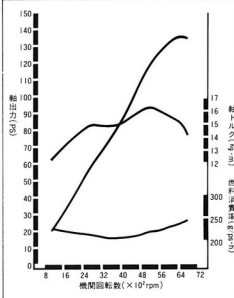
●CA18DE型エンジン



●CA18DET型エンジン



◀CA18DET用の空冷式インタークーラーは、冷却効率が優れた軽量構造のインナーフィンタイプ。内部の吸気通路がアルミ製のコルゲートフィンにより構成されているもので、全体のサイズを変えることなく、冷却効率を高められるのが特徴。ちなみにインタークーラーのちみと出口における温度差は40度と大きい。



仮想キングピン軸による
トーコントロール

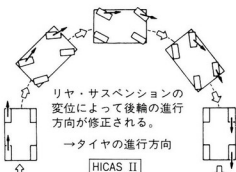
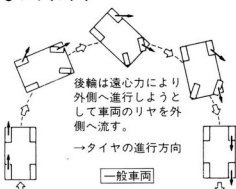
タテ方向の力を受けたとき、ト
インに保つこと、より積極的にト
ーインに向けることが、C/F低下
を防ぐしくルマの挙動変化を抑え
るのである。

もつとも同じタテ方向の力であ
っても、サスペンションとタイヤ
が一体になろうとするフットブレ
ーキと、サスペンションがフリ
ー状態のエンジンブレーキでは、ア
ッパリンクとロワリンクに加わ
る力の大きさが違う。

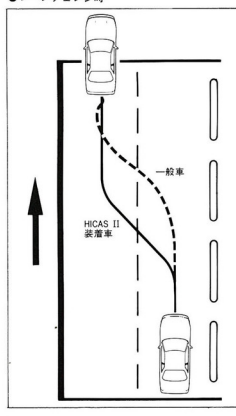
さきのAアームとラテラルリン

アンス・トーン。エンジンブレーキではコンプライアンス・トーンが弱いだけ、モーメント・トーンアウト傾向が出やすい。つまりエンジンブレーキとフットブレーキではトーン変化に差が現れ、旋回

●コーナリング時



●レーンチェンジ時



中のアクセルOFFによるタックインがやすくなるだろう。

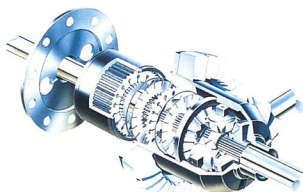
「キートン・ブレキ」と「エンジンプレーキ」で挙動の違いを生ずるためには、キングピン軸まわりに発生するトルク方向を、ホームの軸を変えてやるのがいい。Hの字配置の2本のアッパーリンク延長線上の交点を外側に出し、仮想キングピン軸を上方で外側に傾斜させることで、フットプレートにはモーメント・トルク変をほんの少し発生させる気味に、エンジンプレーキでは抑え気味に、両ケースで差がないよう図られているのであるが、どうかが、どちらにせよ「トルク」は確実に「トリーナ」だ。

マルチリンクのリヤサスペンションは、前後にコンパクトにまとめられているため、プリマフロー容量増加やキャピンのフロアを低くできたほか、HICAS改善にも役立った。

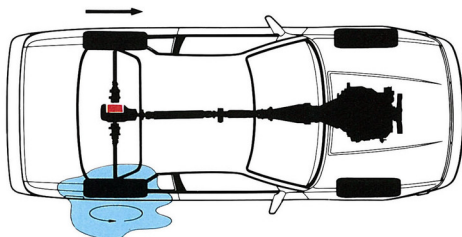
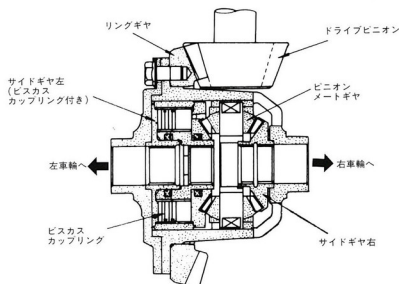
フロントサスペンションはマク
ファーソン・ストラット式で、形
式は変わらないが、ストラットを
後方に傾けたのがめだち、トラン
スバースリンクやテンションロッ
ドの長さ、取付け位置の変更を行
っている。

キャンピングはネガティブに押し下げて、高い横Gは路面に対してタイヤをアップライトに維持。60度50分のハイキヤスター、仮想ハンドル傾斜を13度45分持つハイトルターも特徴的だ。当然、転舵時に外側前輪のネガティブ・キャンピング傾向は、車体の側面が加わってポジティブ側への変化が抑えられる。むしろ、すぐれた直進安定性や旋回時の操舵・保舵反力加がニアでかつ確実に得られることにかなり、HICASが早速

■リヤビスカスLSD



▼K'sのリヤデファレンシャルには、ビスカスLSDが組込まれている。これはビスカスカップリング（内部に封入したシリコンオイルの粘性を利用した一種の自動クランチ）とLSD（差動制限装置）を組合わせたもので、左右後輪の回転数差に応じて、両輪に伝達される駆動力の配分を最適かつスムーズに自動調整するものだ。



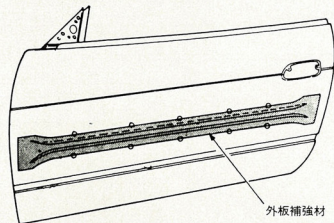
▲リヤビスカスLSDの効果としては、図のように、後輪片側がスリップした場合、ビスカスカップリングの差動制限機能が働いて、反対側の駆動輪に自動的にトルクが伝達される——というケースがある。この他にも、ハードコーナリング中の内側車輪の空転防止、旋回中のアクセルOFF時のタックイン減少、雪道など滑りやすい路面での発進性/走破性の向上、高速車線変更時の手動変化の抑制……などといった効果を発揮する。

HICAS IIである。ロックス・ツール・ロックはHICAS付き2・4回転、クイックなステアリングギヤ比であって低速側ではシャープにびびりしただけ、高速側では安定した走りというしだいだ。

コンバクトでパワフルな4気筒DOHC16バルブ 今回のメカニズム解説は、サスペンション特にリヤのマルチリンクの働きとHICAS IIに多くの低数を費やした。残るメカニズムはほぼ従来技術の継承である。エンジンはCA18DEとCA18DETの2種が起用され、ボア83mmストローク83・6mm4気筒1800rpm、ベルト駆動のDOHCで4バルブ機構、マルチポイント噴射のEGIで、可変吸気制御、NINICS、低圧電子配電システム、NINICS、現行アルパードに搭載されたものと変わらない。デュアル・テールチュー

★ワンポイント・メカ(2)

ドアに外板補強材



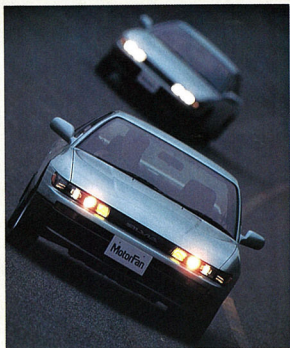
いうまでもなく、ボディの高剛性化に対する配慮は多岐におよんでいる。そのなかでも、ちょっと目を引くのが、この鉄板アルス外板補強材だ。これによって横長のドアにありがちな閉扉時の外板のビビリがなくなり、ガシッとした高品質感が生まれる。

5MTは昨年、スガマイナーチェンジで採用されたダブルコーンシンクロを備えている。アウトター、インナーのボクシング2枚が入っている。シフト操作でアウトターボクシングに力がかかる、インナーボクシングに力がかかるという関係で、その間、それぞれの摩擦面でブレーキ力が発生し、ギヤを同期させる。単純に考えればシンクロ容量は2倍、径の違いがあるから実際には約2・3に近しいという。ダブルコーンシンクロを備えてい

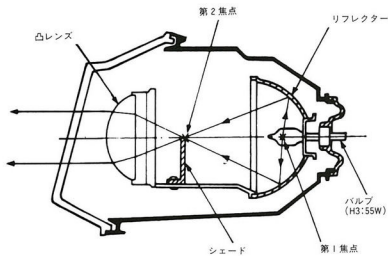
ブをもつ低排圧エキゾーストシステムは、トータル排気容量16・9リットルと大きくしている。音を小さくするより、とにかく排圧を小さくして、パワフルな走りを得ようという意図がある。CA18DETのターボチャージャー、アルパードと同じ25型で、最大過給圧60・0mmHg、インターミットポイント2800rpm、ただしA/RはMT用AT用とも0・49として、低回転から過給効果を立ちあげさせようという考えだ。アルパードはMT用に0・67を用いている。A/TTE SA14WDに比べれば、シルビアは軽量であり、実用域のピッチアップ重視の表れだろう。

プロジェクターヘッドランプ

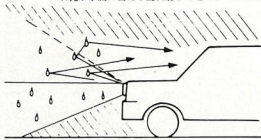
★ワンポイント・メカ(3)



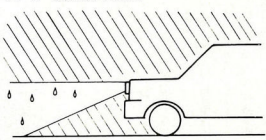
プロジェクター(Projector)とは、投影機の意味。一般的にヘッドランプを使用した場合には、デimmerビーム(下向き)でも、上方向への漏れ光があるために、対向車への眩惑や、雨の日などの視認性の低下が避けられない。この上方向への漏れ光をほとんどなくして、明確な視認性を追求したが、このランプだ。シルビアの場合、デimmer時は外側のみ、メイン時は外側と内側のランプが同時に点灯する回路になっている。



▼プロジェクターヘッドランプは、とくに、雨、霧、雪などの際、上方向への漏れ光が水滴に当たり乱反射して起こる「ホワイトウォール」現象に対して有効だ。



▲従来車の配光



▲プロジェクターヘッドランプ車の配光

るのは、スポーツ走行に使用頻度の高い②③連間である。47トレビアの長さは従来型247mmから230mmに短縮。シフトホールの剛性を20%向上させたという。なんとシフトには約3000gのおもりが内蔵されているのだそうで、これが手に伝わる振動を防ぐ決め手になったらしい。

たのんだ。クラッチデイスには通常サイズのドリフトの窓ひとつに一個のトーションスプリングが入っているが、ロングトラベル型では窓1個所に2個ずつ収められている。スプリングの数は同じだが、2個を直列に配置すればクラッチデイスのねじり角が広く、ねじり剛性が弱くなる。トルク変動によって起こりがちなこなり音や振動を低減できそうだ。

運動性能、操安性を重視して足回りのブッシュ類を固めると、アクセルON/OFF時など、タイヤ側からプロペラシャフトを通じ

てフライホイールまで振動させるようなカクバツキング振動が起こりやすくなる。ボルシエもそれに苦しんでいた。4ATは現行モデルに採用されたフル電子制御のEATに、変速タイミング、ロックアップのON/OFFをすべて電子制御し、油圧制御にくらべるものになるかにレスポンスよく、スムーズでより繊細な作動コントロールができるもの。これまでのノーマル、パワーのほか、ホールドモードが加わったのが改善項目。セドリックなどのスノーモードは駆動力を抑えるための遅から発進させる

が、ホールドモードはDレンジでは早め早めに速に入り、以後は停止まで③連だけ走れるわけで、停止直後は④低速に⑤速に落ちる。むしろODスイッチOFFのときである。ODをOFFにすれば、これは早め早めにシフト、およそ40km/hで④速に入った後は、ほぼ実用域で④速保持に終える。③速ホールドと違ってこの④速重重視で走るはずだ。2レンジのホールドは速固定だ。プロペラシャフトは2分割して後方の第2軸はゴムを挟んだ2重構造の防音・防振タブ。ファイナルドライブの減速比は

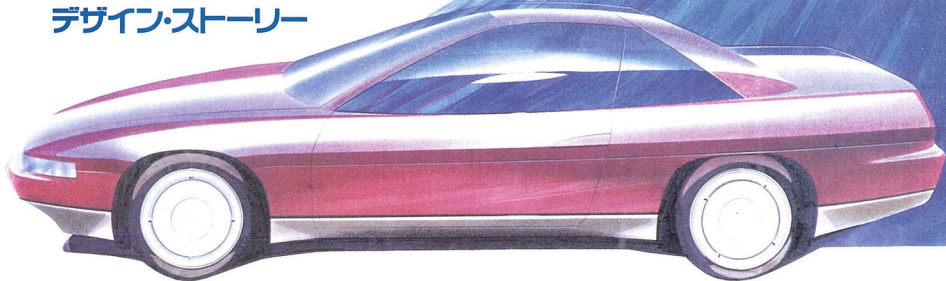
全機種に同一だが、CA18DET用にはビスカスLEDが標準で組み込まれている。すでにFR車としてはシマに採用されているが、比較的少量でターボ&トルクがあるシルビアのターボが、発進や旋回時の内側車輪のホールドスビが出やすくなる。当初、トルク制御のメカLEDもテストした

そうだが、パワーもあつてアクセルON/OFF時の挙動変化がシビアになり、ビスカスLED採用が決まったという。

ビスカスLEDのシリコンは、いわゆるシフト/シャフトに組み込まれており、サイズは95mm後、47枚で5万5千のシリコン。試走ではHICAS IIの揺り戻りを指摘しておいたが、ビスカスLEDのメリットはパワーオパステアがコントロールしやすい、本来、揺り戻しを含む挙動変化が穏やかなことにある。

ブレーキはほぼ従来タイプのサイズと仕様で、前後ベンチレーテッドディスクの250mm、後輪3リッドディスク258mm径。マスタバッド9.6度で、ほとんどがセミメタルパッドを採用している。4WSは、前後左右独立、後輪は平均して同時に制御。車速と車輪回転速度によって、制動力、制動抵抗係数が最大値になるスリッパ率0.15、0.3付近になるよう、ブレーキ液圧を減圧/保持/増圧のモードで制御するものであり、新型シルビアでは初の採用だが、すでに多くの日産車に用いられている。

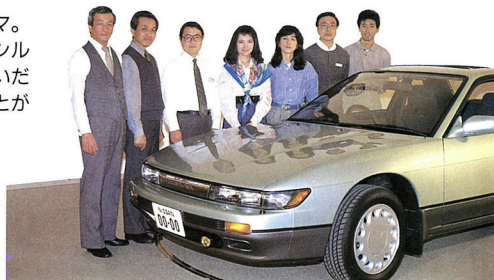
以上、リヤスペンションとHICAS II以外は、かなり駆け足の解説になってしまった。



デザイナーの主張を全面に

デザイナーの情念を積極的に生かしたクルマ。そんなモデルがあってもいいではないか。シルビアは実用車ではない、趣味で使ってほしいだけに、思う存分デザイナーの要求を貫くことができた。

解説：大久保敦彦



▲松宮修一・主担（第2デザインスタジオ）

「乗りたいクルマを描け」シルビアの新モデル開発は、これまでのモデルのことをすべて切り捨てるところから始まった。デザインのごく初期には、まったく自由にデザイナーたちがスケッチブックに向かって、発想のままに絵を描くところからスタートする。これはどのクルマであつても、ほとんど同じだが、プロジェクトチームとしては、こんどのクルマの狙いを、いろいろのごとびで表現することやってみる。だいたい、それが固まったところで、こゝろは「デザイナーたち」に示して、具体的なスタイルづくりが始まる。デザイナーはいくつかのグループごとに、競作のかたちを採る場合も多い。シルビアで与えられた「こゝろ」はアダルト感、都会的、シック、エレガンス……などだった。このシルビアは、想定自体が非常にパーソナルな空間であつたから、それらのこゝろはスナリと受け入れられたようだ。そして、パーソナルな感じし、モダンさを融合させるべきだという提案がなされた。ちよつと断つておくが、これはいわゆるモデルチェンジとして捉えることは、最初からやっていない。いままでのクルマのことなど、

自動車の絵を描く前に、われわれの世代が好むもの、たとえば靴であるとか時計だとか、装身具などを分析していた。趣味のクルマにする以上は、たゞ自動車のスタイルのことだけに気持ちを決めているのでは、満足するものが生まれてくるはずがない。

エクステリア・デザイナーを担当した長野宏司・技師（第1デザインスタジオ）は、こう「こゝろがたつてみて、これなら本当自分が買つて乗りたいな、と思うものになつたので、成功とおもっています」わざわざしい高級感には完全に排除しながら、シンプルだが高級というものがあるのではないかと、それを模索して行こうというの、このクルマの狙ひのひとつであつた。

仮想線なしで描きだした自由な曲面

それは、外観だけににとどまらず、インテリア・デザイナーにも、車の設計担当にも同じようにいつてきた。

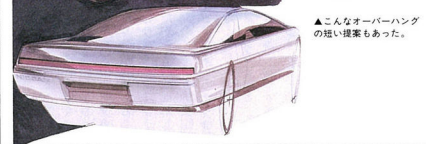
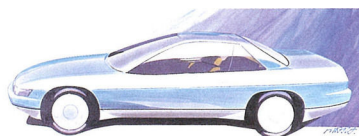
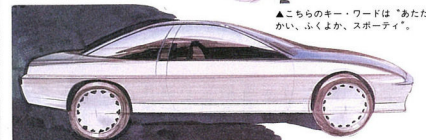
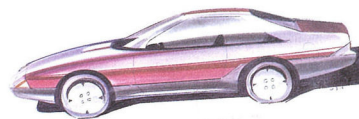
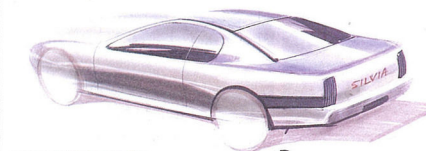
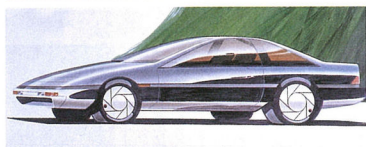
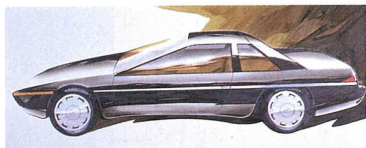
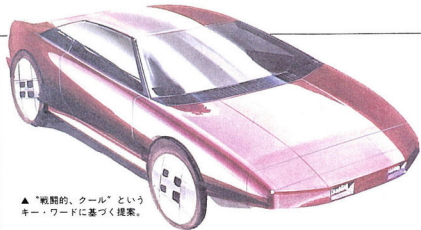
すっかり忘れて取り組もう、という暗黙の諒解が、スタッフ全員に浸透していた。

川村は、若いデザイナーに向かつて、「お前が本当に乗りたいクルマを描いてみる」といったのだった。



▲吉田康夫・主管（デザインセンター）、主管プロデューサー

■エクステリアのスケッチ



▲長野宏司・技師（第1デザインスタジオ）

エクステリアは2つのチームで競作のかたちをとって進んだ。結果は長野技師たちの案が、最終選考に残ったのであるが、もうひとつの島村チームの作品との差はわずかであった。

エクステリアのデザインをやるクリエイティブの製作は、普通使用している1/5ではなく、1/4のモデルからはじめた。それよりいて、普通の2面は想像線をはき、普通のカドを取っていくような手法、曲面をつくるのだが、それをやらずに直接曲面をつくって、全体をまとめてゆくやりかたにしている。

1/5モデルと1/4モデルでは、大きさはたいして違くないとは思えるのだが、実の感覚を掴むには、やはり1/4のほうが頼りになる。

実寸のクレイモデルは、人工光線のあたる戸外に持ち出して、どのような光と影の織りなす曲面の見合を丁寧にチェックした。厚木片のある日産のテクニカルセンターでは、広大な敷地をもっているから、さまざまなモデルでも台車にのせて外に出すことが自由でできるのだ。

このシルビアは、微妙なふくみやカーブによって、ボディのアクセントをつけているだけに、本来なら市街地などで、背景とのマ

ツチングも見てみたいところであるが、それは開発途上ではなかなか許されなそう。それはそれとして、クレイモデルで映りこみのチエツタは、慎重に行われた。アクセントラインは控えめだが、これで横の流れを締めていくというの。普通道なビルを深くするのだがエレガントな造型のため、かならず苦労したところである。

タイハウスでのプロジェクトはつまずき、タイハウスの面がホステッドが発生したような感じをうけた、と語るのはデザインエグゼクティブ、プロデューサーの吉本幸夫・主管アチャとお風の恋がフルバードに似ているのは、開発時期が一部重なっているのと、考え自体に共通点があったためだ。タイハウスでつながったフルサイズモデルまで、ずっと「ごだわりの思想」を持ち続けて来られたのは、デザイナーの思いが設計部門や製造部の意見によって、無理にねじまげられることなく、推移したためといえる。

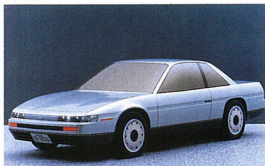
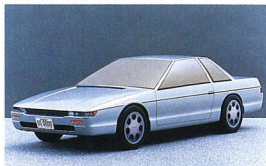
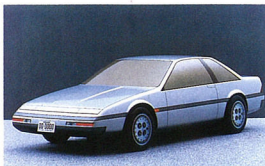
近寄って見たときの『仕掛け』とは

クレーンならではの、ゆったりとした端正なイメーজがこのモデルのテーマ。それは景色に溶け込みスタイルをむき出しに表現するのではない。だが、それは遠景で話した。



▲千間好隆・主担（第3デザインスタジオ）

■エクステリアの1/4モデル(ここに示すのはすべて不採用案)



クルマに近づいてみると、秘められたデザイン・ミズムが感動をあたえてくれる。そのための仕掛けは、ブリスター風にくるんだフエンダーや、透明アクリルを使用したフロントグリル、そして強い3次元面ガラスを使用したリヤウィンドウ、といったものだ。全体は、虚飾を排した洗練されたラインと、単純に見える面構成でまとめている。そこに、こうした個性づけをすることで、なにか新鮮な個性を見せたかったのではないだろうか。デザインセンターで第2

たじオの松本修一（主担は、かながなかながな難しかった、と語つて、かながな）もデザインだけの間延びはないが、このクルマには、境界初の4灯式プロジェクトアヘッドランプがオアシションで用意されることになった。その性能とデザインを飾るアクセサリとして、文字通り輝やいた存在になって、外観を語る上では、色調をとのよ

に、このクルマでもっとも力を入れたのは、室内のつくりであつた。室内関係のデザインは第3スタジオの千間好隆・主担が中心になつた。「フルバッドのインスツルメントパネルは、その形状が大きいことと、コンソール下部あたりのひとつとしてあることから、はたしてひとつの塊がつくれるか非常に

しっくり感をあくまで提案する内装

室内のデザイナーは、2つのチームで競ったが、どちらもコクピット調のものをつくらなかった。センターソールに強い傾斜をもたせる案が、このクルマで採用になったのだが、もうひとつの案のほうが捨てたのは惜しいようにも見える。たいて、これはコセアトカーと見て、すでにショーにも展示されたミッドシップスポーツのM1D4に採用した、という検討がある。インテリアの検討は、デッサーから直接原寸のモデルを造る方法が採用された。先ずデザイナー、さらにそれよりも、先ずデザイナーの時期から、発泡スチロールを削りこんでみたという。

このあたりの作業で、貢献したメンバーに岩田邦人、技師（第3

デザインスタジオ」がいかに、インテグレートしていることを現実的にいうと、ドアの内側部分からフロントのクラスター部、インパネ、そしてセンターコンソールが、一休感をもってひとつの統一した空間を果たすことだ。それが成功すれば乗員に「しっくり感」として、体感される。と彼は語った。

ウインドシールドの下端線とのウインドベールの高さ、そして傾斜角度などから、前席の2人のため、にどう作用するか。それは、実

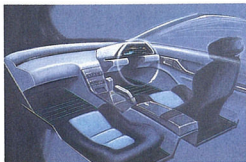
デザインスタジオ) がいる。

▲渡辺和子デザイナー（第3デザインスタジオ）

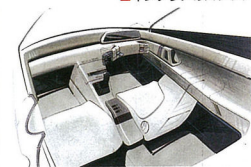
■エクステリアの1/1モデル



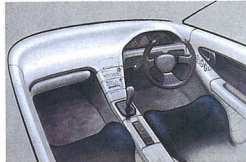
■インテリアのスケッチ



▲生産型と同様のT字形インパネだが、メーター・クラスタはまた別体型。



▲メーターとスイッチ類をそれぞれコンパクトにまとめ、インパネからドアへのラップラウンドを強調。



▲採用案スケッチ。おらかな連続曲面で「しっくり感」を演出。



▲そういえば、MID-4のインパネはこんなふうだった。



◀ファイナル・イメージを示すレンダリング。

物大のモデルに実際に対面しててくなくては、なかなか得にくいものであった。

試験段階では、コクピットの傾向が強かったが、ドライバーにとって固まれば感があるとはいえず、助手席側に座ったときの疎外感が出過ぎるという批判があり、適度に出過ぎる程度に修正された。

こあたりの試行錯誤は、非常に難しいゾーンである。また、クラスターまわりのデザインとシート形状・材質との取り合わせも、かなり議論されたところだった。シートは表面の布の風合いとも

に、その形状に工夫がこらされた。モダフォームシートとを付けられたこれは、凹面してしとり身体を包み込むように、シートそのものを一体発泡成型でつくっている。しかも、布地の表面には縫い目のないシンプルな感覚をつけた。

布地の選定にも女性の繊細な神経が生かされている。渡辺さんたちはなんとが面白いくらいに、うしろと織りかたや配色を決めるため、普通のシート用の布の見本ではなく、服店やファッションの世界に入りこんでいった。

使用されている布地には、かく

し色が入った深みのある色調のものが選ばれた。女性デザイナーは、それ以外にもフロントグリルやオプショナリ、カーパッジ、スポイラーなども活躍している。中本和子さん（第2デザイナー）は、そのひそかにシビリアの優雅で趣味性の高いイメージを盛り上げるために、彼女の果たした役割は大きかった。

欲し
つくりこみの良さを見て
しっくりした感じであるとか、落着きとか、口ではいうがそれを実際のモノにまでして語らせ

るのはなかなか難しい。

それは入念な「つくりこみの技術」によるもの、また、それらの技術、しかも、ひとつでも断点を崩す要素があると、全体の統一性が失われ、味を失ってしまう。

デザイナーがこだわったところ、ステアリングホイールの中心部にあるホーンボタンを見てみよう。普通だと、量産おける寸法誤差を見込んで、ボタンと周囲の部分には段差をつけている。しかし、このシルビアでは、同一面での合わせ目は、鉛筆の先も入らないほどキツチリしている。これをつくり上げるためだけデザイナーの技術部門が激しいやり取りをしたか……それは、ユーザーには知らない。

が、クルマに初めて乗ってみたとき「このハンドルの感じはしっくりくるね」と思ったとすれば、彼等の苦労はむくわれたというところになる。つまり、このように、それはいいさなところにも現れている。オートマチックのセレクトキーも同様。



▲シルビアのテーマカラーは、グリーンの濃淡による2トーンである。



▲中本和子デザイナー（第2デザイナー・スタジオ）

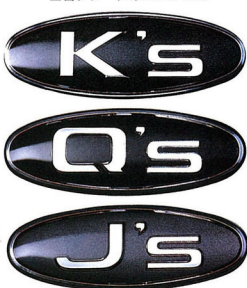
それは、デザイナーのいいぶんをフルに聞いて、自由好きなクルマをつくりだしたことに、成功する気配をさせているからだ。それがどこまでユーザーの気持ちに動かすか。これは各自に値するものといえそう。

新しいシルビア、それは初代のもつていた高貴でも、企業イメージを高めるまでの品位もつかどうか、また結論を出すには早すぎるかもしれない。しかし、日産自動車としては、これまでのシルビアとは、かなり異なるエレガントなクルマに仕立てたことに自信をもっている。

それは、デザイナーのいいぶんをフルに聞いて、自由好きなクルマをつくりだしたことに、成功する気配をさせているからだ。それがどこまでユーザーの気持ちに動かすか。これは各自に値するものといえそう。

第2世代の研ぎ澄まされた感性への贈り物

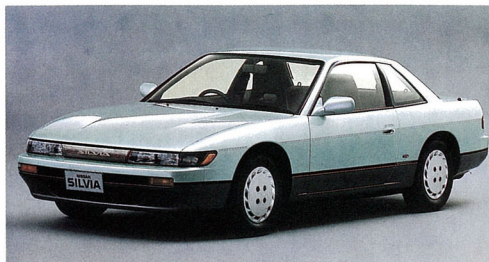
■各グレードのエンブレム



このころ、日産自動車の人たちは非常に明るい。発表したクルマがどれをとっても市場で好評であることが最大の原因だろう。セドリック/グロリアしかり、ブルーバードしかり、そしてここしなってきたのは、最高級車のシルビアが予想をはるかに上回る人気を集めている。それも、利益率が薄く、売れ行きが鈍ったアメリカ

と見た。それに、組織改革も加わって日産内部にやる気が高まり、その結果がリードタイムを経て現在の成果となった。と考えるのはうがちすぎだろうか。考えてみるのが、今回のシルビアだが、そのコンセプトも、また、スタイリングも、そして商品としての品格といったものも、これまでの日産のスペシャルティカーには感じられなかった新鮮さにあふれたものと見た。

意気上がる日産の開発陣の自信作！



▲このエレガントなスタイリングには、開発陣の多くの、そして新しい期待がこめられている。



新型シルビアは、若い人たちの情感に応える小粋なクルマ。おしゃれてエレガンスな造りは、単に感性に訴えるだけのものではない。感性で、いや感覚で乗りこなしてほしい……というのが、このクルマのコンセプトなのだ。

解説：大久保敦彦（武蔵工業大学講師）

市場ではなく、動きがたちまち把握できる国内市場でのことだからだ。

銘牌によれば、ライバルのトヨタ車を圧倒する商戦を展開している。こんなことは、ここ数年なかったことである。人気を集めているということは、ともかくも発表されるクルマが魅力的かつ現代的であるからに違いない。

新車の開発は、すくなくとも3〜4年のリードタイムを必要とすることを考えると、結果論かも知れないが、久米社長が就任してから本格的に開発が進められた車種が、ヒットを飛ばしているということになる。

トップが代わったからといって開発スタッフが変わるわけではないのだが、気分一新して新しい仕事に打ち込んだという見かたはできるだろう。

イメージを高めて企業の感覚を引き上げる役割をセダンには実用性能が第一だが、スペシャルティカーは、本来イメージ商品である。それは、ユーザにとつてそうであるとともに、造り手であるメーカーにとつても、企業のイメージアップをはかるツールとして重要な意味をもっている。かつては、それがセダンのパリエーションとして存在した2ドア・ハードトップあたりが担っていた時代もあった。しかし、現代のように車種・銘柄がたぐさある時代では、その役割は当然のこととして、スペシャルティカーのものである。シルビアのフルチエンジにあつて、開発の責任者となつた川村紘一郎は、スペシャルティカーの本質について考えなおすところから出発した。その原点は、まずスタイリッシュなクルマといえるべきだ。これまで、日産の持っていたスペシャルティ路線は、レバード・シルビアR・R150・エクスタといった系列であるが、どうももつとつ、スタイリッシュであるとか、あるいはカッコ良さという点で強烈な狙いがボケていたのはあきらか。こうした反省が企画の初期段階で飛び出していた。思いきつてカッコいいものにしよ。日産という会社のイメージを再興つて引つ張つてくくくくの商を造つてみよう。そんな思いを、デザイナーに因つて自由にレンダリングを画くことを依頼した。狙うものは、遊び心をさそわれ



▲これが3次元曲面のカプセル・リヤウィンドウだ。



◀全体をなめらかでかつ低い曲面で構成したインストルメントパネルと、後方へならかに傾斜したスロープドセンターコンソール。



◀「サブ」的に機能の四角も集めたカプセル・シート。



▲内に秘めた走りの高性能を予見させるグラマラス・フェンダー。

るモダンにされたクルマ。しかも、それだけではなくて、乗ったときにはしっかりと身体をつつみ、あなたかみのあるインテリアでなくてはならない。

そうでない、第2世代すなわち生まれたときから自動車が生活のなかに存在してきた世代のセンスに添えるクルマにはなり得ないだろう。そんな思いで、このシルビアのユーザー像は想定され、それにピッタリなスタイリング、性能、センスが構築されたのであった。

「シルビアは、端的にいって若い人むけのもの。マーケットのいうと20代後半の独身世代といふことになりすが、その狙いは今も変わってはいませんが、大切なことは、乗った人間が素直に見えてくることです。運転する人だけでなく、隣に乗った人（これは異性がほとんど）と思われるが、より以上に素直に見えるようなクルマにしたいな、というのが抽象的ですが、このクルマのコンセプトでした。」

なんと、いって、楽しい設定であらう。これまで、このような

発想から開発が進められた自動車があっただろうか。私は川村主幹が乗るときに語りだした、新生日産のいきいきとした感覚を読み取ったのだ。

彼は続ける。

「とにかくも乗って楽しいクルマである、そしてこの楽しさが周囲へと伝わってくるようなクルマをつくりだしたのです。」

開発を進める段階で、ちょうどこのクルマが想定している年代のスタッフの中から、ごく簡単に「いいのはたしかに自分たちのクルマだ」という共鳴が出てきた。それはデザインについても、またインテリア、走行特性などを含めた、一連のイメージが、想定したものを感じたことを意味する。「よい、現代のクルマづくりで感性に訴えるといいますが、私はもうモーションカルなもの、いいかえれば、情緒ないしは情感で楽しめるクルマでやりたい」といったのもう、感性に訴えるのではなくて、まず先にの、感性で楽しんでも、若き層に本当に喜んでもらえるのではないかと……というわけだ。

おしやれてセンスの良さ

主眼はセンスのよさ、それが乗って走ったときにもそういう感じにしていた。スタイリングについては、エレガントさを打ち出したかった。街のなかでは景色は一見落着いているが、それでいて目を惹く端正なものにした。垢抜けて端正であって、そこには、そばに寄つてみると、そこにはいくつもの「仕掛け」が施されている、それがこのクルマのポイント

になるようにしてある。たとえば、グラマラス・フェンダーと呼んでいる豊かなふくらみをもったフェンダーであり、またカプセル・リヤウィンドウと名付けられた3次元の曲面で構成された後窓だ。これは外観をコンパクトに見せながら、後席の空間確保に役立っているが、大きく上側にもくくみがあり、両側も大胆に「ぼりこ」められた贅沢なガラスだ。

その形状を図面通りに造るため、ガラスメーカーは随分苦労をしたと聞いている。

もっとも力を入れたのは室内のムード

デザインについては、別項でさらに詳述するが、このクルマでもっとも力を入れたのは、こうした外観よりも室内のムードづくりであった。

第2世代は、自動車について十分に洗練された感覚を保持している。だから、なまなまなと装飾して目を引くとしても、とても大刀打ちではないはずだ。そのためには、室内全体がまっさらであるデザインで統一されていくなくてはなるまい。また、スイッチ類はノブなども、単に機能を果たせるというだけでは満足してもらえないはずだ。

ましてや、他車と共用の既存のモノなどを使うのでは、このクルマで最も大切な「センスの良さ」を実現できないだろう。

そんな思いが、すべてのノブ類、しかもこのクルマだけのオリジナルとして採用するものにして、これは、コストの燃焼を戦っているクルマ造りの中では、非常に抵

抗の大きい問題なのである。

しかし、このクルマでは大衆車のように、ペラボウな重さの生産は当初から意図していない。月に2万台も3万台も売れるクルマなら、たとえすべて新設計のものを使用しても、量産効果によってコストダウンが図れるわけだから、そうしたクルマをいかに、かえって日産の意欲を感じる。

室内はあくまでヒールマンでソファな仕上がりを狙った。それは、「たぐわりの空間」ともいえるほど、シートにしても、表皮はつぎめみの布地を用い、内部のフレタと一体成型にしたタイプだが、その形状はまさにモダンそのもの。アブストラクト風のモダンな家具を見せるような出来映えである。

この一体成型型の利点は、ながく使用してもシワがでず、いつでも新車時のかたちと性能を確保できるというの目覚ましい特徴はドライビング・ポジションを大幅に下げ、低い着座姿勢としたこと、従来のシルビアに比較してもトップポイントが30mmも低くなっている。

もうひとつ、室内づくりで興味深いのはフロントの大きなパッドだ。車幅いっぱい大きなものは当然として、上下もコンソールの下部までがひとつづきになっている。合わせ目がなく、ことば使いがパッドの延長上に同じ面を構成されたセンターコンソール。その傾斜角度がパッドと同じで実に滑らかな雰囲気をもっている。これは、これまでのコンソールまわりがありながら、ゴチャゴチャした印象がなくな、たしかにエレガンスを感じさせるものだ。

「助手席の前のパッドには、モノを乗せておきたい。かつたんす。たしかに利便性からいうと、ちょっとモノを置いたくなく、ところどころとモノを置く必要がある。ここが、このクルマには、室内の調和と、映りこみなどの問題から、モノを物理的に置けないようなスローアにしたい」と語る。そのシルビア、ある意味では性格をひとりの方向にしばつただけに、このように徹底するのてきる造りやすさがあったかも知れない。

それは後席についてもいえる。後席のスペースを確保するために、デザイン側で妥協や無理はしなくてすんだ。敢えて5人乗りにせず、4座に割り切って（法律上の定員も4人）いるが、後席はオリジナル・シートに割り切っている。

エンジン1800に統一 一気持ちは走りか狙い

このクルマは、特別の走り屋のためのものではない。いわば、腕にもある程度自信のある若者ドライバーが、さりげなく飛ばすのに充分な実力を備えている……といったところなのだ。

しかし、最近のこのクラスのクルマを眺めると、ほとんどもがFRになって、ことに気付けば、クルマの運動性能をハンドリングで引き出すなら、FRよりFRのほうが容易である。だから、走りを自分なりに楽しみたいFR車として、もともとコンパクトな車種ということもできるのはあるまいか。

FRとしての機械機能を満足させながら、しかもしつとりとした乗り心地を確保するために、新開発のマルチリンク方式のバネが採用された。そして、全車種に新開発のハイキヤスII（スカライオン）に搭載されたハイキヤスの改良型、マルチリンクバネとヤサに対応させたものをメーカーオプションとして用意している。日産の技術陣が積み上げてきたサスペンション技術の、より新しい回答と見ていいだろう。

その詳細については、メカニズム解説に譲るが、FR流行の今日、このシルビアではとくにFRの良さを残したあたりに、このクルマのスペシャルティ度がわかるというものだ。

小粋な走りはDOOHCH エンジン

エンジンのパフォーマンスは、意外なほどよくない。排気量は1800cc一本、弁駆動方式もDOHCだけである。エンジン形式はターボ付きのCA18DETとノン

ターボのCA18DEの2機種のみである。

車種のバリエーションはKS、QS、1Sという3つだが、このネーミングはドラゴンのK（キング）Q（クイーン）そしてJ（ジャック）から採ったところじやわっている。これは、若、開発スタッフの遊び心がその発露のようだ。

ただし、装備の差はあまり大きくない。KSが最高グレードで、ビジネスタイプのLSDと60km/hのタイヤが標準装備。そしてエンジンがターボ付きの175psと

QSと1Sは、エンジンはターボなしの135psとになっており、あとはガラスオードナなどの装備の違いで、QSのほうがやや高級といったところ。

こうしたバリエーションは、上級グレードとか並見クレードといった区分けより、個人の好みによって選択される要素が強い。だから、車種区分もターボのすばわり感を楽しみたい人はKSを、それほどパワーを必要としない人好みによってQSと1Sでも……という程度の違いになっている。

小粋な走りとは、後故に軽快なフィリングがなにより大切。その点でCA18系エンジンは、4気筒ながらもその噴き上がりよさに加えて、軽捷だけに素直な感覚。これはまさにシルビアの狙い通りの走りには最適……というのが開発陣の判断だった。新しい機構としては、スプリングをひとつの収納スペースに2個おさめた「ロングトラバール型クラッパ板」の採用がある。これは、

■ヒューマンタッチのソフト形状





▲新型シルビアのコンセプトが産声をあげ、育まれてきた厚木のテクニカルセンター。

▲新型シルビアの開発総括責任者として手柄をふるった川村協一郎・主管。



のである。それは、生産技術やコスト面の障害を乗り越えて、純粋にデザイン優先で造り上げられた、まさに珠玉のクルマであった。

そのイマジネーション、エレガンスだった。生産台数こそわずかな4万台にとどまったが、あくまで本物志向に徹し、美しいスタイリングを純粋にこの今日でも生きている。24年後の今でも生きている。この初代が打ち切られてから、しばらくの間、シルビアの名は日産のラインアップから姿を消した。復活後のシルビアは、初代がフエアレディをベースにしたもので

あったのに対して、サニーをおしやれにしたような代目であり、昭和モデルに登場した「代目」(現行モデル)は、獨特のハイスパイルティカとしての存在感があったが、初代のモデルにこめられたデザイン上の優美さ、高級・繊細な感覚とは遠かった。

こんな流れのなかで、川村の意図したのは、かつての初代シルビアが持っていたハイスパイルティ感、優雅さ、乗って感じしっくりした味、遊び心をささぐ情感といったものを現代に提供したい、ということではなかったか。

その証拠に、開発の初期段階で彼は保存されている初代シルビアを、厚木のテクニカルセンターに持ち込み、その造りや空気をスタッフに示している。

操縦性にも贅沢さが必要な時代だ

なぜFでなく、FRにこだわったのか? いま、小型乗用車の主流は完全にFになったりつつある。それらとの差別性をつける、スペシャルカーとしての意味を強めるためだろうか。もちろん、それもある。

しかし駆動輪と操縦性を分けることによって得られる最大のメリットは、アクセル操作によって、かなりの自由度をもつて操縦することが可能(もちろん、そのためには技術が必要なのだが)であるという点に尽き、それは、ウデに覚えのある人は是非とも「イキがってキメて欲しい」ということなのだ。最近「はんどがFでなくFRに変わったために、古い車種でFRのスポーツタイプモデルが中古車市場で

いたといつもい。しかし、シルビアという銘柄はそのスタートを振り返ってみると、日産車のなかでも、アイドメ的な色彩の濃いものではなかったか。昭和39年秋の東京モーターショー、日産のブースの中央に誇らしげに展示された2シーターのクーペは、宝石のような美しい仕上がりだった。ダットサンクーペ」と命名されたこのモデルは、ショイだけの仇化ではなく、翌年3月にシルビアと銘打って発売された

若者の人気を集めている。しかし、それはある間だけの遊びであり、通常はフットサリやラグビー、通常のスポーツで楽しむためのクルマの価値がある。ギンギンの走り屋である、ことだけより、時と場所に応じて、もっともフットサリする走を演出するだけの多面性を持つていたのが、第2世代の特質なのである。

それは感覚の世界である。川村のいうデット世代には、そんな自動車への彩な概念があるに違いない。

シルビアは単一ボディにしばつた。一時はノッチバックとフラットバックのモデルを持った時期もあった。また、販売店系列の関係をガゼリという名の姉妹車種をつくったこともあったが、そうしたボディ・パリエーションはこのクルマの純粋性から考えると邪道であるという感じがわかったのだらう。

ベストなものはひとつしかあり得ない、という切なるほどの確信が選択するといわれない。もっとフリーに、乗って楽しむ、自分自身のライフスタイルを自動車で演出する人間が選ぶ。

それも、パフォーマンスというほど過激にはなく、さりげなく、だが自信をもつてカッコよく振る舞う人たちのクルマである。それはあるまいか。デット世代が中心になるのは華々だが、心が着れば、自然に高い年齢の人たちにもよく似合う。

基本的にスタイリングが美しければ、自然に乗っている人も美しく見えて当然なのかも知れない。

人にやさしいデザインと機能性

実に久々の「FRスペシャルティ」の登場だ。もはやスペシャルティといっても、単にスタイルだけが優れていれば良い時代は過ぎ去った。それは、いわば「走りのスペシャルティ」——そのアプローチへのひとつの手段として、ニュー・シルビアは、敢えてFRというエンジン・マウント/駆動方式を採用したのである。

新開発マルチリンク・リヤサス、日産の4WS（4輪操舵システム）=HICASをさらに進化させた「HICASII」の採用……ちよっと見には地味だが、しかし極限まで走りの本質を追及したシルビアは、単なるスペシャルティカーの領域を超え、いま、ニューエッジ・スペシャルティとしての道を歩み始めたのだ。

とはいっても、シルビアはハードウェアだけのクルマではない。個性豊かなスタイリング。パーソナル空間を充分に演出してくれるインテリア。単に使いやすさだけでなく、操作時のフィードバックまでかみ砕かれたスイッチ類など、



そこにはスペシャルティカーとして望まれる内容が、ふんだんに盛り込まれているといつていい。

もう一度ここで、そのシルビアのディテールを、徹底的に検証してみよう。

レポート：河村康彦 アシスタント：赤坂やよい フォト：森 信英





▶ルーフ内張りも、もちろんインテリアの一部として材質やカラーのコーディネートが施される。前席の上部は、頭上高を稼ぐために凹凸が設けられ、サンバイザーの格納部も、凹凸成形がなされている。



▲クルマのインテリアで、部分のベースを定めるのは、いかに重要なシート。そして、モーターフォームシートとよばれるシートのシルビオのインテリア・ムーブメントをさらに向上させるために採用している。内装USCでは、フォームカッターで一体成型したシートを、専用の機械で縫製し、その後にボンド接着される。縫製は、縫製用のマシンで自動縫製される。ドライバーは、縫製用のマシンで自動縫製される。縫製は、縫製用のマシンで自動縫製される。

★前席の居住性★



▲この種のクルマにとって、特にフロント2人分の居住空間の良しあしは、決定的な問題。この点で、新しいシルビオはかなりの線を描いている。スペース的にはもちろん及第点だし、乗降性も悪くない。ドライビング・ポジションは、スポーツ・スペシャリティらしく低めだが、視界に問題はない。日ビラーが窓外に前方にあるので、シートベルトの装着性もグッドである。

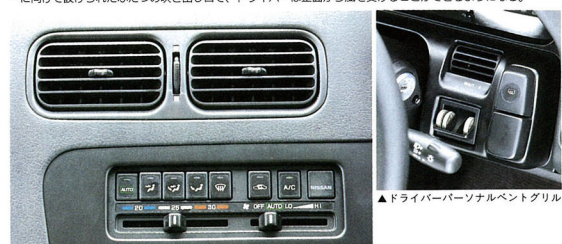
★運転席まわり★

▶ハッキリいって、いまいちのインパネが多かった日産車の中で、このシルビオのものは文句なくダントツの出来栄。デザインも良いし、クオリティもスペシャリティカーにふさわしいものである。メータークラスターはダッシュボード内にごく自然に消化され、どこを見ても破綻がない。特徴は「スロープ・センター・コンソール」。その名のとおり、インパネからシフトレバー方向に、コンソールが流れるようになり、いやが上にもスペシャリティ感を高めてくれる。グローブボックス表面をフルタイム化していることも、大きな特徴である。

▼メーターパネルは、ごくオーソドックスな構成といいたいだろう。もちろん、各メーターの視認性は非常に良い。タコメーターはフルスケール8000rpmで、7500rpm以上がレッドゾーン。ターボ付きでもそれを示すメーター類は一切見られない。水温計・燃料計の下には警告灯が並ぶが、これはやや複雑な印象を受けなくもない。



▼これはフルオートエアコン（ディーラーオプション）装着車の空調操作パネル。新型シルビオのエアコン・システムでは、可変容量式コンプレッサが採用されている。これは、冷暖能力の必要量に応じて冷媒ガスの吐出量を制御するもので、コンプレッサのON-OFF時の作動ショックがなくなり、ドライバビリティを向上させるとともに、吹き出し風の温度が安定し、フローリングを向上させるなどの特徴がある。空調関係では、もうひとつ「ドライバー・パーソナルベントグリル」が設けられたのが目新しい。これは、ステアリングコラムの左右に、ドライバーに向けて設けられたふたつの吹き出し口で、ドライバーは正面から風を受けることができるようになる。



▲ドライバー・パーソナルベントグリル。



★ソフトでやさしい形状の操作系★



▲シルビアでは、すべてのスイッチ類に軟くて新形状のものを採用。「スペシャルティカーとして、他の車種のものとは容認できなかった」(開発責任者：川村主管)というのが、その理由だ。その形状とは、角はり感をなくした丸味を帯びたもので、室内全体のムードにマッチングさせている。横かにもいつもとは違ったソフトな感覚が良く、違和感を覚えることもない。



▲ハンドル左側のスイッチは、ワイパー・レバーとハザードランプ・スイッチがメイン。ワイパーは、レバーを下けると順次、間欠・ロー・ハイと作動し、手前に引けばワイパー作動運動でウォッシャー液が噴出する。ハザードはプッシュON、プッシュOFF式。常に視界に入る位置に設定され、緊急時にも使いやすいのは、細かいことだが評価すべき点である。



▲スペシャルティカーならば、こんな細かな部分にもこだわりを持ちたいもの。かといって、あまり奇をてらったものになると、実用性にマイナスの影響をおよぼし兼ねない。このドア・インナーハンドル、パワーウィンドウ・スイッチともに、一見ごくオーソドックスなものだが、実はきちんと「デザイン」がおよんでいることに気付く。



▲Mのシフトボデー、ATのセレクターともに、手前をステアリング・ホイールから見た、自然な位置にある。どちらも見えやすい形状で、リッパ・ボデーもない。パーク・ブレーキ・レバーは、ドラッグ・リリーフに設置され、リリーフ・スイッチと一体的な構造。ATはシフト・イン・タイロッキング・リリース機構を採用。

▼シルビアのインテリア・デザインは、細部まで手が加えられている。シートのリクライニング・レバーやリッド・オープン・コントロール後部のポケットなど、ちょっとした部分にもさりげないおしゃれを感じる。ドアミラーのスイッチがコンソール上にあるのは、運転姿勢をとったままで操作できるのでGOOD。



★後席の居住空間★

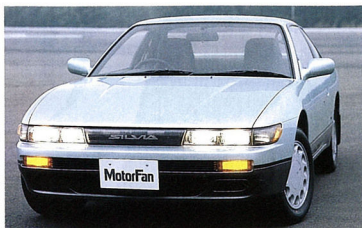


▲この種のクルマの中では、シルビアのリヤ・シートはかなり「まとも」に座れるのである。モデルの身長は160cm。左フロントシートは、中立の位置にある。さすがにひざ元には余裕がないが、ヘッドクリアランスには、ご覧のとおり余裕がある。



▲このように、リヤ・シートのクッションは大きくえぐられている。むしろ、これはヘッドクリアランス確保のためだ。FRでプロペラシャフトを通すため、センター・トンネルはこれに大きく。ただし、定員4名だから、実際上のデメリットは意外に少ないのだ。





▲クリスタルグリルと面へ連なるシルビアの前照灯は、超薄型の4灯式ハロゲンヘッドランプ。ワット数は外側が30/55W、内側が55W。ヘッドランプの高さが5Wのクリアランスランプ、さらにその後部のオレンジ色の部分が5Wのサイド・ターンシグナル・ランプという構成だ。バンパーに組込まれたフロント・ターンシグナル・ランプは21W。



▲リヤ・コンビネーションランプは、ワイド&ローを強調した横長のセパレートタイプ。デザインは比較的シンプルだが、各ランプともかなり大きなレンズ面積を持ち、視認性はすばる高い。メーカーオプションのリアスポイラーに組込まれたハイマウント・ストップランプは、ファッション性を高めるとともに、内蔵された18Wのバルブの点灯によって、制動時の安全性をも高めてくれる。



◀センターコンソールボックスは、最近のFFセールのものと比べると底が浅い。FF車ゆえの大きなフロア・トンネルが邪魔しているせいで、ある程度はいたしかたないが、パーソナルユースが主体なら、実用上の不足はさほどない。

★オーディオ★

▼シルビア(K's/Q's)のオーディオ・システムは、AM/FM電子チューナー8一体型カセットデッキ(ドルビー対応&メタル対応)+4スピーカーと充実している。アンテナはフルオートパワー式、そしてFM受信時の雑音を低減するダイバーシティ・システムも採用している。スピーカーは、前方定位(前方から受動的な直接音、後方から補助的な間接音を出力すること)を実現させるP/Fリアコースティックサウンド・システムをおこなっている。なお、写真のチューナーとデッキは、メーカーオプションで電子制御アクティブスピーカーとセットで採用される型式のものだ。



▼電子制御アクティブスピーカーは、左右のフロントスピーカーに、イコライジング回路、オートラウドネス回路、フェーズコントロール回路を内蔵した専用アンプを設定し、フロントスピーカーの音特性を電子制御することによって、低音域から高音域まで幅広いレンジにわたって、クリアで迫力あ



のある再生音を実現するシステムだ。フロントスピーカーは4×6インチのダ円形で、電子制御回路を一体化した構造になっている。リアスピーカーは、8.5インチφでバンチメタルグリルを採用し、音質重視型の迫力ある音場の実現を図っている。



★トランクルームと小物入れ★

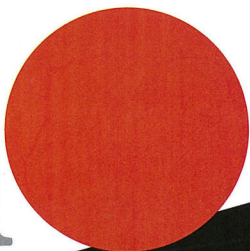


◀こればかりは、どうしてもFF方式にかなわない部分。デフやアクスルなど後輪駆動ユニットを、そして燃料タンクを収納する関係で、トランクの床面はどうしても高くなってしまっただけだ。ただし、2人分のスペースとすれば文句ないし、トランクスルーで長尺物も積める。



ザ・コンバーチブル フォア Japan

文・構成：福野 礼
撮影：矢嶋 修



1

アメリカを、そしてヨーロッパを高く仰ぎ見ながらひたすら頑張ってきた日本は、とうやら楽しいところまでたどりつきましたらしい。

クルマの世界もしかりである。ベンツだ、BMWだ、と必死に研究し、追いかけてきたと思っ

た。突然、眼前が広く開けた場所におり出て、先輩たちと並んでしまっていた……というのが現在の日本のクルマの状況だと思う。もちろん、これは素晴らしいことであり、誇らしい事実なのであるけれど、追いかける相手が少なくとも前方には見あたらないうこのシチュエーションには、心がまえがそれほど充分ではなかったこともあって、いささか茫々とした心持にいわざるを得ない。もちろんアメリカやヨーロッパ

の多くのクルマたちは、1990年前のスタートの時点からヨーロッパ、抜きつ抜かれつの競争を演じながらここまで突っ走ってきたのだから、前方に見える相手がないなくとも、自分の進んでいく道はよくわかっていっているのだ。うーん、いや、わかっていっているというより、その文化にとつくり込まれた歴史を辿ってきた欧米のクルマは、彼らが好むと好まざるにかかわらず、とうあがいてみたところで行く方向は決まってしまうているのかもれない。つまりイタリア車はイタリア車であって、ど



ザ・コンバーチブル フォア Japan

うドイツ風にしてやろうと頑張ったところで、イタリアのあの国民性から離れるとはできないようだ。ドイツ人にシトロエンを作らせようたって、無理に決まっている。

それは彼らが、よくいわれるように、誇り高く頑固一徹であるから、というだけの理由では説明しきれないと思うのだ。

彼らに、そのクルマを作らせてしまふ逃れることのできない大きな力。それがアイデンティティというものだろう。

つまり、いま日本車は、そんな彼らと並列の一線に、ぼろりと顔を失っている。

日本のクルマは、安からう悪からうの時代から出発して、他の日本の工業製品と同様、品質を磨きコストを下げることによって世界に認められるまで成長してきたのだが、ここに至って初めて、日本とは何か、日本のアイデンティティとは何かということが自問せざるを得ない精神的な領域に到達してしまっている。

それを見い出す過程において、シーマやシルビアが誕生してきたのではなかったのか。

2

シルビアに、カプリオレがあるという。

オーテック・ジャパンで開発し、日産の生産で知られた高田工業がコーチワークを担当して、月30〜40台の規模で受注生産するのだ。

これがなかなかいい出来である。
幌は電動のスムーズに開閉し、格納すると完全にボディの後面にたたみ込まれてしまふ。その上からスチール製のリッドを開けてしまえば、完全にボディ後部はフラットになる。ベンツS124やBMW 325iカブリオレと同じシステムだ。いちいち布カバーをトランクから取り出さなくて済む作業がいらないし、スタイリングもいい。オープン化に際して、ボディ・コンストラクションは9カ所にわたって補強し、サスペンションのチューニングも入念に行っているという。

コンバーチブルの技術は、欧米各国がそれぞれのノウハウを持つて先んじている。シルビア・コンバーチブルでも、トップの開閉メカニズムはアメリカのAOC社製の表皮が塩化ビニールで出来た層式の薄く丈夫なトップのマテリアルはドイツ製を、それぞれ輸入して使っているという。

しかし、それを使って1台の全天候型オープンカーを作りあげる技術とノウハウは日本のものだ。各社が、コンバーチブルを出し始めているが、どれもが出来がない。幌を開けても空力性能が優れているので風の巻き込みが少なく、強力なエアロは夏でもコールドダウンを送ってくれる。ボディ剛性感は高く、乗り心地もいい。幌を閉じれば、クロースドカーベトかわらない。静粛性はよく、オーディオも楽しめる。もちろん雨もちなど決してしない。

日本のハードな気候条件にオープンカーは、ひょっとすると世界でもっとも優れたオープンカーかもしれない。

徹底的に緻密に品質を高めていく作業は、どうやら間違いなく日本人の得意とするところのようである。少なくとも日本の工芸・美術で、作品を磨きあげていく技はまさに名人芸である。それは日本人の持つひとつのアイデンティティであると誇れる。

この技のようなものが「日本のクルマ」の姿を変えていくのにはまだ少しの時間が必要だろうけれども、その前兆のようなものや、少し感動を日本のコンバーチブルに見るのである。

ザ・コンバーチブル・フロム・ジャパンの予感がする。



優しさと温かさで 実存へ回帰

そこにシルビアがあった。これが噂のシルビアなのか、としばらくその美しいスタイルに見いつてしまった。私の記憶にない時代のこと、かつてシルビアは幻の名車といわれたのだそうだけど、いま幻ではなく、すばらしいクルマがそこにある――。

赤坂やよい フォト：住吉道仁

私は免許歴6年の女性「ライバー」です。自分のクルマを所有し、毎日運転するようになったのは2年前のことですが、以来一日平均100km以上走っています。女性としてはかなりの走り屋の部類に入るかもしれません。

そんな私の目に映ったシルビアは、初夏のあざやかな白菊しをゆるめると柔らかに反射する不思議な美しいフィーリングのクルマでした。

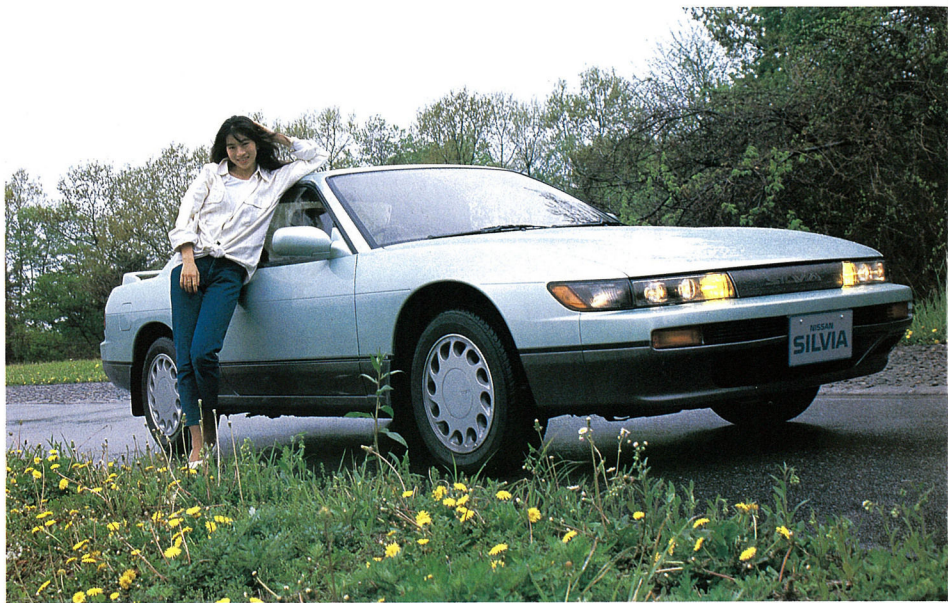
ルーフの真ん中からやわらかくホースのお水をかけていたら、きつと水の薄い膜がボディにそってゆるやかに流れていくのでした。

横から眺めると、ボンネットが低くて精悍な野獣のような姿なのに、つややかに整えられたそのカタチが、恐ろしく、すばしく、硬さといった金属性の怖さをうまくその下に包み込んでいるのです。

私はこの二面性を極めたシルビアのスポーティなエッジントさを強く印象づけられました。

ドアをあけると、内装にも同じフィーリングのカタチが広がっています。洋服のように、生き生きとした表情のシートに腰かけてみると、まるで大きくゆつたりとしたお風呂の中にくつろいでいるような、安心感と充実感にとらわれました。自然なモノのカタチに学んだようなこんなデザインのことを、バイク風でも形容するのでしようか。私はシルビアのインテリアの情緒は、人間の深い部分にしっかりとしみわたって作用する





「うん、そんな魅力を構成していると思います。」

このインテリアにはく人のための親密なスペース、というインスピレーションも受けます。

2人……私と彼でも、私と私の女性の友人でもいいです。仲のいい2人が共用しある空間。

彼が運転し、彼が楽しめ、彼が所有するクルマに私が乗せてもらっている……というのは、よく走っている2人が、シルビアの走り、シルビアのカッチ、シルビアのフイリソフのすべてを共用できるような空間です。とまりのシートに座っているだけで、大きな満足感と充足感を得られるような予感がします。もし本当にそうだったのなら、私がふだんほとんど乗ることのないバセージャシートにも座りたいと思うことでしょう。私はまだシルビアを運転していませんが、だから残念ですが運転し

たフイリソフについて感心することはできません。でも星島さんや清水さんのお話をかかっているところでも乗りやすそうとかスポーツ的な操縦感覚のクルマだそうですね。女性にもやさしいクルマですね。

女性のクルマ選びは、たしか専門の男性の親切な助けが少しおろかな意見によつて左右されてしまいがちですが、これは私などの勉強不足、不熟心というスギにも原因があるでしょう。これからは女性が自分のお金、自分の意志でクルマを買う時代です。男性の意見は参考程度に聞かずに、私は私の体と精神に響いてくるところ、私とフイリソフの合つたところを見つけて、そんなクルマに乗りたいと考えています。シルビアの存在は、そんな私のハートにピンポイントで刺激を与えてくれたクルマかもしれません。

ヒストリー

「シルビア」というクルマが初めて世にでたのは、昭和40年4月であった。これ以後、初代モデルをふくめて4世代にわたり、シルビアは小型スペシャルティとしての地位を保ちつづけてきた。初代モデルは一品生産に近いきわめてカスタム性の強いクルマであったが、2世代め以降は量産スペシャルティというべき、数量的にもインパクトのある存在となった。過去4代にわたるシルビアの足跡をたずねてみよう。



先進のスタイルで 独自の地位を確立

解説：鈴木弘孝

写真提供：MPS (☎03-364-4817)

■第1世代(Coupe1型)
「グリスブルック」の本格的GTカーの誕生

シルビアの初代モデルがペールをぬいだのは、昭和39年9月に開催された第11回東京モーターショーで、参考出品の形で展示された。この時の車名は「ダツサン・シルビア」。そして昭和40年4月1日から、全国いっせいに発売された。車名は、ニッサン・シルビアで、車格としてはニッサンのほうが上であることは、いうまでもない。

このクルマが企画されたのは、ヨーロッパの小型GTカーであるアルファ・ロメオやボルシエと肩を並べられるクルマを造ろう、とする決断にもとづく。日産車で真の意味でGTカーとよべる初の作品は、この初代シルビアである。なおシルビアというネーミングは、ギリシャ神話に登場する、美しく清楚な少女の名前に由来する。

初代シルビアは年貢2名とGTカーらしい割り切ったレイアウトで、これは当時の日本としては異例のことである。同時期のスポーツカーであるフェアレディでさえ、横向きの1人用シートを備えていたのだから。

「クリスブルック」とよばれたそのスタイリングは、ドイツ人のデザイナーでニューヨークに在住していたアルブレヒト・ゲルツを造形のスタッフに加えて完成された。初代シルビアのスタイリングが、当時の日本車とは一線を画す味をもっているのは、こうした開発の背景があるからだ。

アルブレヒト・ゲルツはBMW 507（1955年発表）のエクステリア・デザインを担当したことから世界的に知られた人であった。

このボディにはつぎ目なく、それがまたこのクルマの価値を高めている。通常フロント・フェンダーは取り外しができる「別ビース」になっているものが、初代シルビアはこれがワンビースで造られている。

したがって、別のバルとなるのはドア、ボンネット、トランクなどの開口部分のみであり、カスタム度のきわめて高い造り方である。ラジエーターグリルもアルミ材を組合わせてあり、手工芸品的な造り方なされている。このボディの製作には、日産車のボディメーカーである殿山製作所が当たり、ベテランの職人の手によって1台1台手造りされたのだった。

インテリアも趣味的で強い、品のいいものである。ステアリングホイールはナルディ風のY字形



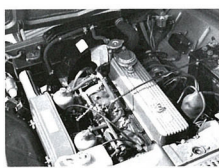
▲昭和38年9月、第11回東京モーターショーに参考出品された「ダツサン・シルビア」。翌年プロダクションモデルとして登場する時は「ニッサン・シルビア」となる。



▲初代シルビアは昭和40年4月1日に発売された。「クリスブルック」とよばれたスタイリングで、当時としては傑出したデザインだった。



▲初代シルビアをデザインしたアルフレート・ゴーツ。



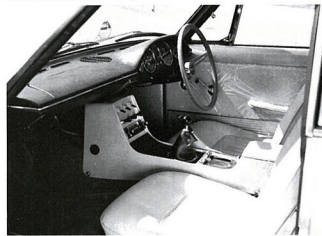
▲初代シルビアのエンジンルーム。R型エンジンは1.6ℓ、OHV。出力は90ps/53.5km/h。



▲初代シルビアの前席。センターコンソールやメータークラスター、シートの形状など現在のクルマと比べても色合い。



▲初代シルビアのリアビュー。



イア・シンクロの4速MTを完して、165km/hの最高速と、0→400m加速に17.9秒という驚天足を発揮した。このR型エンジ

3本スポークをもつツドリム・タイア。スポークには細長いスリットが切つてあり、中央にホーニングボタンがある。このステアリングホイールは、フェアレディ1500用とは異なる、シルビア専用部品である。

インスツルメントパネルは山形のヒザの下に、左にスピードメーター、右にタコメーターがあり、ともに木目で、スポーティなモードが漂う。水温と燃料の小メーターが両端に配置され、ドライバーの正面には時計が置かれていた。左右のサンバイザーの間には、夜間に地図を見る時に便利なスポットランプもついていた。シートベルトの素材は本革であり、シートベルトも標準だった。

エンジンでは、R型1505cc・OHVで90ps/6000rpmの

とされており、上級グレードの3S、LSタイプL、LSタイプX

2代めシルビアのバリエーションは単純で、エンジンは、L18・SOHC1770ccのもの。最高出力は105ps/6000rpmで、最大トルクが15.0kgm/3600rpmであった。トランスミッションは、4/5速MTと3速ミッションが選べた。グレードは、すべてLSとくが、ベシックスはただLS、そしてその上はLSタイプXとなっており、上級グレードの3

量販スベシャルティたることを狙い再登場

タイは特別注文仕様とされていた。ベースモデルのLSの東京標準現金価格は、5速MTで104万5000円だった。オプションとしては、エアコンやカセットステレオをチョイスすることができた。初期タイプのカラーリングはホワイト、シルバメタリック、グリーンメタリック、ワインメタリックなどであった。

サスペンションはフロントがストラット/コイルリヤはリーフスプリングによるリジッドアックス。タイヤはベシックス型とラジアルが標準化されZ78 134 PRを付けた、ブレーキはフロントがローボウタイプ、リヤはL/Tのドラムである。

排ガス対策については、エンジン本体の改良と酸化触媒によるNAPS（ニッパ・システム）で50年規制に適合していた。

2代めシルビアはスタイリングを最大のセールスポイントとするベシックスという、そのステアリングのキーとなるのは、マフラスバックのシルエツト、そして後方へ行くに従って切れ上がり

ヤは5・60・14・4PRのバイアスであった。初代シルビアは、神奈川県のパトリルカーとして使用された。発表時点の価格は220万円、昭和41年4月1日には物品税の改訂により119万円100円となった（いずれも東京店頭渡し価格）。生産台数は、わずか555台であった。

2代めシルビアのバリエーションは単純で、エンジンは、L18・SOHC1770ccのもの。最高出力は105ps/6000rpmで、最大トルクが15.0kgm/3600rpmであった。トランスミッションは、4/5速MTと3速ミッションが選べた。グレードは、すべてLSとくが、ベシックスはただLS、そしてその上はLSタイプXとなっており、上級グレードの3

ついでサイドウィンドウなどにある。ドアウィンドウはハードトップ形式あり、すっきりしたデザインだ。

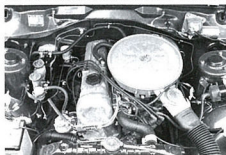
加えて、ボディサイドにはウェッジ形のモチーフがある。このモチーフは上面が直線であらゆる下部はフロントフェンダーのオーブンニングから始まってゆるやかに直線と下降し、リアフェンダーのオーブンニング部分で反転している。このラインのためにリアのホイール・オーブンニングは特有の形

を示す。テールはいわゆるコーダ・トロンカド、垂直の面がコーナーではまわってこの形をとる。ランクは独立しており、ハッチバックではない。

フロントバンパーは完全にエクスティア・デザインの一部という形状を示しており、リアバンパーも同様である。このあたりも、いかにもスチールらしい味わいを見せる。

インテリは個性的で、素直に仕立てられていた。メーターを収め

▼2代めシルビアのエンジンルーム。1.8のL18型エンジンを積み50年排気規制をクリアしていた。



▲2代めシルビアのインストルメントパネル。

▶昭和50年9月に発表された2代めシルビア。

▼2代めシルビアは、エクステンタルのな3次曲面を多用したスタイリングの2ドア・ハードトップであった。



るパネルは大きく湾曲した舟形をしており、一部分のデザインは、世代モデルのものを踏襲して発展させたというところがある。

大径のメーターは中心部に2個あり、左がスピードメーター、右はタコメーター。ベアリングの入りもタコメーター、時計、熱線入りリヤウインドウ、トランクオープンキーが容易に整備され、最も豪華な仕様のXタイプでは、パワウィンドウ、間欠式ワイパー、175/70HR13のラジアルタイヤなどを装備した。インテリアは、2ドア・カラー・コーディネイトされていた。

この当時のカタログには、まだ最高速を表示することが許されていたが、MT車で175 km/h、ATで165 km/hであった。

2代めシルビアは、当初ロータリー・エンジンをのせることを前提として計画された。昭和47年の第19回東京モーターショーには、参考出品車として2代めサニー「1100型」のクーペにロータリー・エンジンをのせた試作車が展示されたが、このコンセプトは2代めシルビアにとって近いものである。

ただし、昭和48年10月に起きた第一次石油ショックにより、日産はこのクルマにREを初導入することを断念し、結局、レシプロエンジンをのせてデビューしたのだった。昭和50年10月という登場時期は、こうした事情により遅れを生じた結果と推測される。

2代めシルビアの生産期間は、昭和50年8月から53年の7月までで、工場は座間、綾登緑台(国内)は4万9955台であった。

■第3世代(S110型) 双生児車ガゼールがデビュー、ボディは2タイプ

シルビアの3世代モデルは昭和54年3月に発表された。3代めでの大きな変化は、シルビアと双生児車のガゼールが同時に登場したことである。シルビアはサニード店扱いであるが、ガゼールはあら

たに日産モーター店用に投入された双生児車である。

新型エンジンのボディタイプは、54年3月の発表時点で3ボックスのクーペで、旧型がファストバックであったのと異なる。ボディ形式はドアハードトップである。

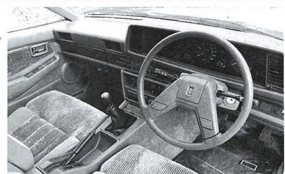
エンジンはZ18 SOHC、1770 ccが基本。性能は105 ps/6000 rpmの最高出力と15・0 kg/m³/3600 rpmの最大トルクを発生する。この燃料

噴射タイプZ18は115 ps/6000 rpmと15・5 kg/m³/3600 rpmの性能である。そして最も高性能なエンジン(発表時点)は、Z20 Eで、SOHCの1952 cc、120 ps/5600 rpmの最高出力と17・0 kg/m³/3600 rpmの最大トルクを発生する。このエンジンも急速燃焼方式により53年排出ガス規制にミートし、かつ54年騒音規制にも適合していた。

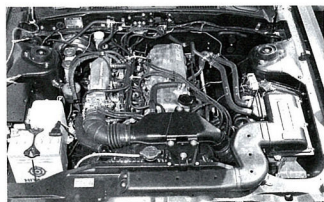
3代めシルビアのサスペンションは、フロントがストラット/コイルで、リアはリフ/リフ/コイルと決別してリンク/コイルに進化した。このフロアパン・サスペンションは、A11系バイレツ



▲昭和54年3月に発表された3代めモデル。リヤサスがリジット・リーフから4リンク コイルに変わった。



▶3代めシルビアのインストルメントパネル。



◀白代めシルビアにはZ20E型が載せられた。高性能で出力・トルクは120ps/17.0kgm。

▶双生兄弟のガゼール(左)も同時に発表された。



▲昭和54年白月、ハッチバックが追加され、ボディ形態は2タイプとなった。

ト/オースター/スタンザ/フロート/エンジン/リヤ・ドタイプ最後のモデルと共用で、共通する2400ccのハイルールベースがその物語。

ブレーキは、Z18、およびZ18E、エンジン車はフロントディスク、リヤがドラム。タイヤは両車とも163R14、Z20Eエンジン型はレーキが前後ともソリッド・ディスクとなり、タイヤも185/70SR14にグレードアップする。トランスミッションは4速MTのほか、3速ATを選ぶことができた。

ステアリングではエンジン回転数感応型パワーステアリングが採用されたほか、パリアブルレオのステアリングのギヤも導入されている。インテリアの装備としては、ランパサシートをはじめとして、6種類のアジャストを可能とするクワイシート、ドライプ・コンピュータ、テンション・リデュサーという2タイプのヘルムなどがあげられる。

この年の8月、シルビア/ガゼールにハッチバックが追加発表された。シルビアとしては、2種類のボディタイプを初めてこの時点でもったことになる。全体のシルエットは、マツダのハッチバックで、ワイドシールドのワイパーはシングルという個性が際立った。リヤワイパーも装着された。

シート関係では、リヤシートが分割可倒で、トランクルームとつながって大きいカゴスペースを得ることができた。オプションとしてはサンルーフ、パワーステアリングなどがある。エンジンはノックバックスに横まれているものと変わらない。

ハッチバックが発売された時点ですべてのモデルの価格を記すと、次のようになる。なお、ガゼールはシルビアの同グレード/同性能のタイプよりも多少高価となる。

シルビア・ハードトップ18800LS 4速MT 1108万5000円、同18000LS 5速MT (3速AT) 1141万4000円、同2000ZSE X (5速MT) 1158万5000円、シルビア・ハッチバック18000LS 4速MT 1134万4000円、同18800LS 3速AT 1140万4000円、同2000ZSE X 5速MT 1166万5000円、ガゼール・ハードトップ18000T I (4速MT) 1167万5000円、同18800T E II (5速MT) 1137万5000円、同2000ZSE X II (5速MT) 1159万5000円、ガゼール・ハッチバック18000T I (4速MT) 1124万5000円、同18000T E II (5速MT) 1145万5000円、同2000ZSE X II (5速MT) 1167万5000円(いずれも東京地区標準現金価格)。

昭和56年5月、シルビア/ガゼールにはマイナーチェンジでエクステリアではフロントグリルとテールランプのデザインが変更され、カラードのレザパンペーパーもあらたに登場した。

3速ATはロックアップつきとなり、ターボにも組合わせることができ、上級グレードの装備としては、エレクトロニック・デジタルメーター、オートスピード・コントロール、エンジンオイル・コンソール(車合成績情報表示)などがあげられる。ボイスインフォメーションは、ライト消し忘れ、キー抜き忘れなど9項目の警報に加えて、発進時の燃料情報、ASCD(オートスピード・コントロール)の操作情報を伝える「シリアル」2000ZSE X Gより、ただしASCD操作情報はAT車のみ。

ターボ車の価格は次のとおり。シルビア・ハードトップ・ターボZSE X (5速MT) 1166万2000円、同ターボZSE X II (5速MT) 1166万6000円、同ターボZSE X (3速AT) 1198万4000円、ガゼール・ハードトップ・ターボZSE X (5速MT) 1167万4000円、同ターボZSE X II (5速MT) 1195万3000円。

昭和57年4月には、直4・1990cc・DOHC 4バルブのFJ20E「エンジン」をのせた強力モデル「RS」が世にでた。このエンジンはすでにその前年の10月にスカイラインRS用としてデビューしていたが、それがシルビア/ガゼールのハードトップに横まれた。1500ps/6000rpm

この時のマイナーチェンジでエクステリアではフロントグリルとテールランプのデザインが変更され、カラードのレザパンペーパーもあらたに登場した。

3速ATはロックアップつきとなり、ターボにも組合わせることができ、上級グレードの装備としては、エレクトロニック・デジタルメーター、オートスピード・コントロール、エンジンオイル・コンソール(車合成績情報表示)などがあげられる。ボイスインフォメーションは、ライト消し忘れ、キー抜き忘れなど9項目の警報に加えて、発進時の燃料情報、ASCD(オートスピード・コントロール)の操作情報を伝える「シリアル」2000ZSE X Gより、ただしASCD操作情報はAT車のみ。

ターボ車の価格は次のとおり。シルビア・ハードトップ・ターボZSE X (5速MT) 1166万2000円、同ターボZSE X II (5速MT) 1166万6000円、同ターボZSE X (3速AT) 1198万4000円、ガゼール・ハードトップ・ターボZSE X (5速MT) 1167万4000円、同ターボZSE X II (5速MT) 1195万3000円。

mの最高出力と18・5kgm/4800rpmの最大トルクを発生する直4エンジンは、5速MTとのみ組合わされる。

ハバワのエンジンに対応してリミテッドスリッパデフ（機械式・純正アルミホイール+BSボテンザタイヤなどを標準としている。高級化もはかれてパワーステアリング、本製ステアリングホイール、6スピーカー・ステレオ、音声認識パワーステアリングなどが装備された。

音声認識パワーステアリングとは、オーディオボタンを押したらいずれのトランスミッターが上昇中、大きく咳払いの音の音量が発せられる、パワーステアリングの上昇はそこで停止するというもの。

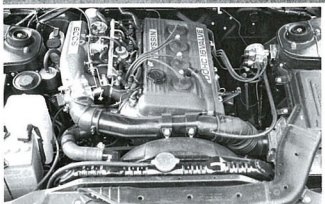
同乗者の身体の一部を、ガラスがはさんでしまった場合に対応するため。これは市販としては世界初の機構で、RSエクストラに標準とされた。

価格はシルビアRSが199万7千円、同RSエクストラは22万5千円、同エクストラは22万3千円だった（いずれも5速MT。東京都地区標準現金価格。この時のマイナーチェンジで、スペアタイヤはテンパー型となった。

3代めシルビアは旧型と同様座間工場生産され、生産開始は昭和53年11月から58年の7月まで。国内における総登録台数は16万3176台という大ボリュームであ



▲昭和54年4月、最もスポーティなシルビアRSが登場した。



▲シルビアRSのエンジンは、スクライムに搭載されていたツインカム16バルブのFJ20Eであった。

■第4世代S12型 スポーティ性とファッショナブル性を強く打ちだす

昭和58年9月、シルビアおよびガゼールのフルモデルチェンジされて4世代となった。新型は3代めモデルの基本コンセプトを継承しながら、80年代後半にむか

うて、スポーティ性とファッショナブル性をより強く打ちだし、「俊敏なスポーティな走」と「精神で斬新なスタイル」を調和させて商品化した。1と目録では説明した。

ボディタイプはクーペとハッチバック（ともにハードトップではなし）の両方を発表時点と見え、多様化するライフスタイルに応え



▲昭和58年9月、4代めシルビア・ガゼールが発表された。シルビア・クーペ・ターボRS-X。



▶シルビア・クーペ・ターボRS-Xのリアビュー。

ナミツクなリヤゲートをもつファーストバックにより、スポーティな印象を与える。フルアルの採用およびボデー全体にわたるフラッシュユサード化、リトラクタブル・フッドランプの採用などにより、空気力学的に優れたCdは0・34（ハッチバック）と、いいデータを得ている。

エンジンは1999ccの直4・DOHC・4バルブのFJ20Eをシルビアに設定し、そのターボ版である、FJ20E・Tをシルビア/ガゼール両方にクーペとハッチバックに載せた。FJ20E・Tは100ps/6400rpmの最高出力と23・0kgm/4800rpmの最大トルクを発生するパワーユニット。シルビアの史上で最も強力なエンジンである。ただし、インタークーラーは装着されない。

従来の、Z系・シリウス・シエンに代わって、CA系が新たに導入された。CA18Sはキャブレター仕様で100ps/5600rpmと15・2kgm/2800rpmの性能。CA18Eは電子制御燃料システムを備えて115ps/6000rpmの最高出力と、16・5kgm/3600rpmの最大トルクを発生する。そしてこのCAシリーズのエンジンで最も強力なのはターボのCA18E・Tで、135ps/6000rpmの最高出力と20・0kgm/3600rpmという、1800ccとしては驚異的なパワー&トルクを発揮する。

FJ20系トランスミッションは5速MTのみだが、CA18E・Tには4速ATもチョイスでき、シルビアのバリエーションは合計

センスよく気どつてみたい行動派へ

新型シルビア用オプションパーツのテーマは、「より極端的に、よりスタイリッシュにドレスアップ」「パーソナルなより楽しいドライブの演出」である。このテーマに沿って開発された商品は、シルビアで過ごすシーンをイメージし、トータルコーディネートされたもの。実際には、①エアロスポーツセクション ②ツーリングセクションという、テーマに合った2つのセクションを用意。オプションパーツの「パッケージ化」を図ったのだ。①はスポーティ指向で、走りとスタイリングの美学を追求する本格的なエアロパーツが中心。②はパーソナ

ル指向であり、ツーリングでの楽しさや快適性、便利性を求める都会派デパート世代をターゲットとしている。中でも、グローブボックス内ガウルBOXとなる、吹き出し口選択・外気導入・内気循環さえも自動制御するフルオートエアコンや、DATデッキ、スーパーウーハー、アコースティックスーム・センタースピーカーなどをラインナップするオーディオ関係の充実ぶりに、眼を見はらされるものがある。それらのオプションパーツは、シルビアの魅力をさらに高め、より楽しくシルビアで過ごす時間を提供してくれるはずである。

解説：青山尚輝



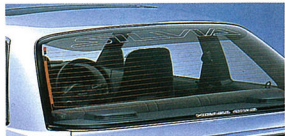
▲サンルーフバイザー ¥17000 サンルーフ装着車用 サンルーフを開けた時の強い直射しと風の巻き込みを防ぐ実用的なアイテム。スモークアクリル製の大型タイプ。小雨時、高速走行時のサンルーフからの換気にも効果を発揮する。



▲サイドサンシェード ¥16800 リヤクォーターウィンドウからの直射しを有効にカットしてくれる。スモークアクリル製のサンシェード。新素材EL（エレクトロミネーション）を採用し、夜間はライトスイッチと連動して「SILVIA」の文字が光るイルミネーション付。



▲ルーフバイザー（ロングタイプ） ¥12000 日除けや、小雨時の換気に有効。本体に溝を付け、ルーフからの雨の流れ込みも防いでくれる。両面テープ接着式で、ロングタイプ初の樹脂製。



▲リヤウィンドウスクリーン ¥6000 後席の日除け用フィルムで「SILVIA」のロゴ入り。リヤビューをスポーティに見せる効果もあるドレスアップアイテム。実用性も極めて高い。

▼リヤベルガーニッシュ ¥7000 リヤビューをワイドかつファッションブルに見せてくれる。両面テープにより、装着する



▲サイドシルプロテクター ¥60000 車両との同時成形により、デザイン的にベストフィット。サイドビューを引きしめるプロテクターで、空力的効果も優れている。車体色各色を用意。



▲リヤアンダースポイラー ¥30000 フロント、サイドのエアロパーツと同時装着することにより、デザインの統一、一体感の出るリヤアンダースポイラー。車体色と同じ色を設定。

▼マッドガード（フェンダー一体型）フロント ¥10000 リヤ ¥12000 本来は泥よけ用のアイテムだが、アンダーボディをよりスタイリッシュに見せる効果もある。ボディカラーに合わせた各色を用意する



▲ハイマウントストップランプ ¥5800 リヤバーセトレイ上に設置する第3のブレーキランプ。シルビアに合わせたデザインされたもの。リヤスポイラーと同時装着不可。

▶リヤスポイラー ¥48000（10月発売予定） 車両との一体感がある、ハイマウントストップランプ内蔵のウィングタイプ。空力特性と、ブレーキング時の安全性を高める2つの効果がある。各色用意。



Accessories & Dress-up Parts Guide



▲エアロフォルムバンパー ¥80000 フロントバンパー交換タイプの本格的な一体フロントスポイラー。別売のフォグランプ組み込み可。ただし、K'sはインタークーラー装備により、フォグランプ組み込み不可。



▲フォグランプ (プロジェクター) ¥20000 アタッチメント ¥5000 プロジェクターヘッドランプと同システムの大光量でカットライン明瞭なフォグランプ。イエローとホワイトレンズあり。K'sにも装着可能。



▲システムラック (サーフボードタイプ) ラックベース ¥17500 サーフボードアタッチメント ¥9500 最大荷重30kgで、2台のサーフボードをガッチリ固定できるルーフラック。アタッチメントの交換で、ルーフラック、スキーラックに発展可能。1年中使えるシルビア専用用品。



▲システムラック (ルーフラックタイプ) ラックベース ¥17500 ラックアタッチメント ¥13500 新製シムヒアのために開発した専用システムラック。ルーフラックは最大荷重50kg。アタッチメントの交換により、スキーラック、サーフボードラックに発展。ルーフバイザーと併用不可。



▲ファッショナブルトランクデッキラック ¥18000 トランクリッド上に装着するラック。リヤビニールを美しく、スタイリッシュに仕立てあげるアイテム。ただし、走行時は荷物の積載はできない。



▲システムラック (スキーラックタイプ) ラックベース ¥17500 スキーアタッチメント ¥7500 最大荷重30kg。スキー4セットを積むことができる。システムラックはルーフバイザーと併用できないので注意。



▲トランクリッドツールケース ¥13000 BMWタイプの、重載工具を機能的に収納するための薄型ケース。トランクリッドの裏側にあるため、トランク内に荷物があっても手軽に工具を取り出せる。工具別。



▲トランク収納トレイ ¥13000 トランクルーム内の空間を有効に利用した、トレイタイプの小物収納ケース。カサ、三角表示板、ケミカル用品などを効率よく整理できる。スーパーカーハバー付車装着不可。



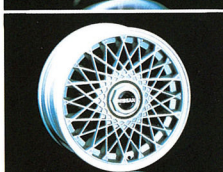
▲1000cc エアコンフィルター ¥2500 エアコンフィルターは、定期的な交換が必要。商品価格 ¥2500 4本入り。スーパーカーハバー付車装着不可。



▲1000cc エアコンフィルター ¥2500 エアコンフィルターは、定期的な交換が必要。商品価格 ¥2500 4本入り。スーパーカーハバー付車装着不可。



▲大型フォグレスト ¥6000 角度・高さの調整機能を持つ、アルミ製ディンプル加工大型フォグレスト。スポーティ走行に欠かせないアイテムである。



▲アルミロードホイール ¥110000 (4本セット) メッシュタイプの専用アルミホイール。サイズは6JJ×15 オフセット40mm、カラーはシルバーとゴールドの2タイプのディーラーオプション品。



▲アルミロードホイール ¥110000 (4本セット) シルバーの9本スポークアルミホイール。サイズは6JJ×15、切削仕上げとシルバーの2タイプ。

Accessories & Dress-up Parts Guide



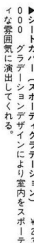
◀シートカバー（カジュアル） ¥28000 内装色のグレーとブラウンに合わせ、ジャストフィット。専用のため、ジャストフィット。



◀レースハーフカバー ¥8000 爽やかな風合いとシャレたデザインの専用シートカバー。日産、シルビアのロゴ入りで、もちろんウオッシュャブルタイプだ



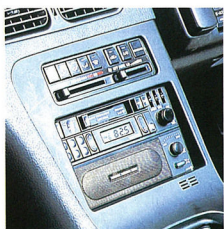
▲ノースモーカーボックス ¥1500 タバコを吸わないドライバーにオススメのアイデア商品。灰皿がコインボックス、小物入れとなるアタッチメント。トレンディなオプションパーツだ。



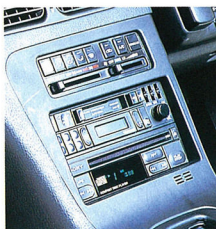
▲フロアカーペット (カジュアル) ¥12000
落ち着いた雰囲気シックなフロアカーペット。専用カットのため、ズレたりしない。カラーはこのグレイの他、ブラウンもある。



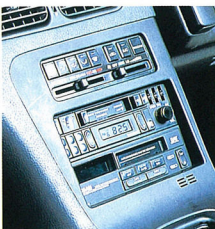
▲シートベルトパッド ¥1800 シートベルトの圧迫感はイヤなもの。そこでこのパッド。体になじむ素材を使用し、ソフトな装着感が得られる。取付けはホック。室内色2色用意。



▲アコースティックズーム・センタースピー
¥35000 センターコンソールのオーディ
ーに装着するスピーカー（CDなど追加装
付け不可）。他のフロントスピーカーとリヤ
カーよりも0.02秒遅延して音を再生するこ
り、サラウンド的なコンサートホールの臨
再現してくれる先進オーディオアイテム。



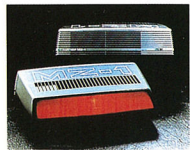
▲カーオーディオ CDデッキ ¥9800 6万円を切った価格のCDデッキ。市販品を新型シルバに装着すると、本体以外に専用アンプやアダプメント、ハーネスなどが必要となり、割高になるカセットテープとは一線を画す。デジタルサウンドが特徴。シングルCD用アダプターは別売。車載CDデッキをより身近にした商品だ。



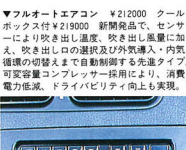
▲カーオーディオ DATデッキ ¥188000 オ
ディオマニア向けのデジタル・オーディオ・テ
ープ・デッキ。CD同様に、音楽ソースをデジタル
で記憶しているDATソフト、もしくはCDから家庭
用DATデッキのタンバジューズ(ただしアナログ)
に対応。テープでCD同質のデジタルサウンドを聴
けるのが特徴。国内製ソフト未発売。



▼ワンボディコンボPC410 ¥56000 最大出力50W (25W×2)、7バンド・グラフィックイコライザー付きの高級タイプ。パワーインジケータなど、各種の便利機能を備えたオートリバーサカセットデッキで、もちろんメンタルにも対応。AM・FM30Hz標準装着車J'sとの組み合わせがお勧めできる。その他に、同出力の廉価版PC310(¥45000)も用意されている。



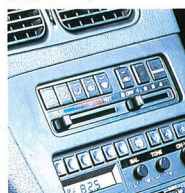
▲ハイマウントストップランプ付ビュートロン(MZ-1) ¥27000 リヤパーセルトレイ据置型の空気清浄器に、ハイマウントストップランプをドッキングさせたハイブリッド・アイテム。安全・快適ドライブに効果大。ハイマウントストップランプなしのビュートロン(¥24800)もある。



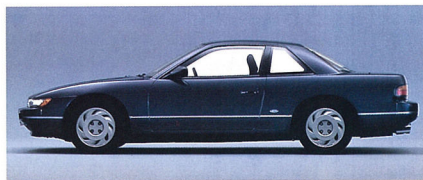
▼フルオートエアコン ¥212000 クールボックス付 ¥219000 新開発品で、センサーにより吹き出し温度、吹き出し風量に加え、吹き出し口の選択及び外気導入・内気循環の切替えまで自動制御する先進タイプ。可変容量コンプレッサ採用により、消費電力低減、ドライバビリティ向上も実現。



▲リヤシートバックネット ¥9800 スーパーウーハーを装着し、後席のバックレストを倒した状態で、後席部分の空間を有効利用できるアイテム。小物が入られるネット式の収納袋付で、装着したままバックレストを起こすことが可能。尚、シートカバーのリヤシート用は使用できないため、スポーツグラデーションタイプのフロント用のみ使用する。カラーはグレーとブラウン。



ニュースペシャルティカーの旗手



▲シリーズ中最高級グレードのK's。CA18DET型エンジンを搭載し、ビスカスLSを標準で装備する。



▼K'sのインテリア。

■新型シルビアの車種 価格一覧(東京地区標準現金価格 単位:万円)			
K's(ツインカムターボ)	CA18DET	5速MT	214.0
		4速AT	224.4
Q's(ツインカム)	CA18DE	5速MT	176.5
		4速AT	186.9
J's(ツインカム)	CA18DE	5速MT	186.5
		4速AT	176.9

*AT車はMT車より10万4000円高。コンパチブル4AT 369万円。

DOHCターボ搭載車が214万円/ しかもFR/ 待ちに待ったシルビアのフルチェンジは、グレードを3つに絞ることで、コンパチブルのおまけ付き。スポーツ心あふれるスペシャルティカーへはセダン感覚で乗れる。思いきって最上級グレードを選んでみたい。

解説: 石野良太郎

日産のアイデンティティを 買うFRスペシャルティ

いつの間にか、FRは消えていた。セリカもカペラもつくの昔にFR化され、ホイールベース2500mm級のクーペではシルビアだけがFRにとどまった。

日産自動車が強固なように、シルビアはスポーティではない。スポーツ感覚という意味では、現行フェアレディZもスポーティと表現した方がいいだろう。筆者は思うのだが、スポーティカーと最高級セリカとを、目的が著しく限定されたクルマを造るのは簡単なものでは!? むしろ、多用途なユーザに対象に造る方が難しいだろう。

しかし、シルビアはよくまとまられている。かなりアメリカ的だった先代モデルから見ると、外

観・内装ともにマイルドだ。ただマイルドであるのではなく、日産としての新しい提案と冒険が感じられる。久々に登場したニューFRというところが、筆者はかなり興奮しているが、公平に見ても評価したい点は多い。

さて、シルビアのライバルという、またはプレミアウイベルといわれる、FRという点を除けば、ボディサイズ、価格帯、社内の位置付けが似ている。セリカやライバルだ。カペラではC、モデルとしては少々古いのが、FRのスタリオンも同様。

ベシックグレードのJ's 5MTは超お買い得

まあ、前置きはしなくていいにしても、グレードごとの装備をチエックしてみよう。

グレードは、上から順にK's、Q's、J's。キング、クイーン、ジャックというわけだ。価格はK'sの4ATが224万4000円、Q'sの4ATが18万9000円、J'sでは17万69000円。ブレリノードあたりが相当に意識した価格設定とみられる。ちなみに、4ATは5MTに対して10万4000円高だ。

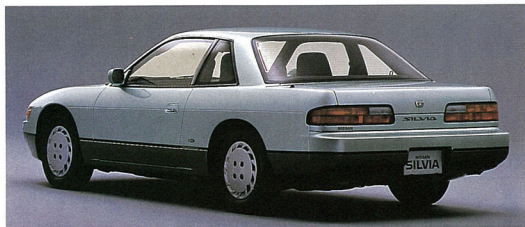
全車に標準装着されている装備は、視界関係では超大型4灯式ハロゲンヘッドランプ、ウオッシュャー連動雨穴ワイパー、リヤウィンドウデフォグイガー、スラントノーズを表現させたベドライトは目新しい。

インパネ回りは、タコメーター、上下調整式クルステアリング、プッシュ式ヒーターコントロールクランク、フェイェリッドオーナー、トラフレスト、ヘッドランプ消し忘れウォーニング、半ドアおよび燃料残量ウォーニングが標準装備だ。

もちろん、パワーステアリングとクローブボックスランプ、灰皿内ランプも付く。スペシャルティカラーがあつて、このあたりは充実している。

オーディオ関係では、フルオートパワウィンドウが標準。フロント2個のスピーカーは当然だ。シートと呼ばれるバケットタイプ。助手席ウォークイン機構、リヤアシート・トランクスルー機構も全車共通である。

内装では、左右の大型ドアポケット、布貼クローブボックス、左右サンバイザー、リヤのコートハンガーがある。シルビアの一体成型大型インストルメントパネルは、かなり思い切ったデザイン。好みは分かれるだろうが、シフトレバ



▲Q'sのリアビュー。このタイムグリーンツートのボディカラーがシルビアのテーマカラー。

▶J'sのインストルメントパネル。

▼J'sのフロントビュー。ボディカラーはウオームホワイトツートン。



ーやハンドブレーキの形状と合わせ、質感は高い。
外装では全車、ミッドナイトブルー、パールホワイト、パールブラック、トラクキシンダーク、ナメシと与えられた。機能面では、4ドアモデルが標準。もちろん、フロントはベンチレーテッドタイプ。

これだけの装備が付いている。A M F M電子制御スリッパラジエ、可倒式アミラー、ツイード調ニットのシート地が与えられ、5MTで16万6500円。実に買い得。リヤのマルチリンクサスペンションも価値がある。

それ、ニューシルビアで大きく評価したいのはオプション設定。HIC IIと4輪アンチスキップブレーキシステム（4WAS）は、どのグレードにも選べる。リヤがマルチリンクならHIC Aは、この点でお手本といえる。ポエンジンでも4WASだけは絶対に欲しい。とか、ユーザーの好みにさまざま。たとえば、最上級グレードにHIC A IIと4WASを付いて、しかも大サリ車価格が25万4千円。買う側から見れば不満が残るはず。また、ベースシグレードでは4WASを選べない。現在、すべ

ての日本車がコレだ、というの片手落ち。4WASは、いわば「お金を安く買う」のだから、全ユーザーが等しくその機会を与えられなければならない。シルビアは、この点でお手本といえる。単体オプションの価格は、HIC A IIがKで8万円、J's/Q'sで8万5000円（タイヤが変更になる）、4WASが15万円ナリ。

J'sでも、パワー/ウェイトレシオは8・22kg/ps。十分にパワフルだ。装備も充実している。グレードが少なくともあって、貧弱さはまったくない。DOHC派におすすめる。

Q'sは5MTで17万6500円。J'sより10万円高い。その式を返して、ミラーが電動調節式、また、プロペラガラス、ワンタッチパワーウィンドウ、集中パワードアロック、スポーツランプ、フットウェラップ、F M Dパイプシヤが加わる。助手席パイプシヤには、2パイプが付け。これで10万円アップは安い。Q'sはラグジュアリー志向であり、シート地は、ローア調ニット、ドアトリムも布貼。この布地がなかなかいい。それと、F M Dパイプシヤは長距離ドライブでのF M受信に威力を発揮する。

このグレード搭載のK's、5MTで21万4000円。Q'sに比べて37万5000円高い。一気に値段が上がる印象を持つが、パワーの40PSアップで、申し分のないフル装備な、コストパフォーマンスは高い。

K'sでは、タイヤが185/70 R14・87か195/60 R15・86 Hミックスアップ、ビカス L D（リミテッド・スリップ・デフレンシヤ）が装備される。オーディオはQ'sと同じカセットデッキ付A M F M電子制御スリッパラジエ、4スピーカーシステムだ。

つまり、K'sは動力性能部分にお金をかけたクルマである。シート地は、Q'sと同じツイード調ニット、Q'sよりスポーツテイ、パワーウィンドウ、5MTで16万6500円（HIC A II装備の5MT）という格差派だ。

本来、シルビアのようなスポーツテイFRを選ばず、J'sのMT、K'sのMTが好みだろう。しかし、

DOHCターボとA-Tの組み合わせもばらばらしい。改めて「スポーツクルマだから」と考える必要もない。予算に合わせて好みのグレードを選べばいい。

また、Q'sとK'sはメーカーオプションのGパッケージ、J'sは単品での購入も可能。Gに含まれるのは、ハイブリッドモーター&イルミネーションコントロール、電動リッドガラスサニターフ、ハイブリッドメーターには、アナログのタコメーターとデジタルのスピードメーターにウツサのフロントウィンドウディ

スプレーが付く。Gパッケージには、電動格納式アミラー、プロジェクターヘッドランプ、アラウンドストロンプラ付リヤスポイラー、アルミホイール、サイドゲイド、アクセントモールの5点セット。これで8万円になる。適用車種はK'sとQ'sだ。

オーディオ関係のオプションは、CDプレーヤー、アコースティックシステムセンタースピーカーのほかに、世界初のオブシニ化して本格的なスーパーハー（重低音再生に最適）、D A T デッキがある。いいクルマは、いい音を入れたものだ。

本格的コンパチブルも7月1日から登場

以上が3つのグレードの比較だが、コンパチブルも忘れてはならない。7月1日から発売される

■新型シルビア 主要車種購入金額見積例

(単位:円)

	J's (Aエアコンステレオ付) (5速MT)	J's (Aエアコンステレオ付) (4速AT)	Q's (Aエアコンステレオ付) (4速AT)	Q's (Mエアコン特別装 +アルミホイール付) (4速AT)	K's (Aエアコンステレオ付) (5速MT)	K's (Aエアコンステレオ付) (4速AT)
車 両 型 式	S13F	S13A	S13HA	S13HA	S13JFT	S13JAT
●車両本体価格	1,665,000	1,769,000	1,869,000	1,869,000	2,140,000	2,244,000
●付属品合計金額	104,200	104,200	96,200	106,000	96,200	96,200
内 (愛車セット).....	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000	12,000
(フロアマット).....	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000	23,000
訳 (オーディオ).....	69,200	69,200	61,200	71,000(注1)	61,200	61,200
●エアコン	219,000(A)	219,000(A)	219,000(A)	179,000(M)	219,000(A)	219,000(A)
★店頭渡現金価格	1,988,200	2,092,200	2,184,200	2,154,000	2,455,200	2,559,200
●自動車取得税	89,310	94,010	98,110	95,050	110,310	114,960
●自動車重量税	56,700	56,700	56,700	56,700	56,700	56,700
●自動車税(9ヵ月分)	29,600	29,600	29,600	29,600	29,600	29,600
●自賠責保険料(37ヵ月分)	60,450	60,450	60,450	60,450	60,450	60,450
●付帯費用	51,000	51,000	51,000	51,000	51,000	51,000
★諸費用計	287,060	291,760	295,860	292,800	308,060	312,710
★★購入金額合計	2,275,260	2,383,960	2,480,060	2,446,800	2,763,260	2,871,910

この見積額は、東京都内で6月に登録した場合の一例です。エアコン欄の(M)はマニュアル式、(A)はオート式でクルボックス装置の価格です。オーディオ欄の69,200円はワンボイスコンボ(4スピーカー)、61,200円はCDデッキ(4スピーカー)の価格です。(注1) 71,000円の内訳はアルミホイール45,000円+特別塗装26,000円です。付帯費用の中には、登録諸費用/車庫証明費用/取替費用が含まれています。これは付属品金額と同様、販売会社によっての内容が異なりますので、ご注意ください。

シルビア・コンパチブルは369万円、K'sの4AT仕様をベースに、オートテックジャパンがハンドメイドで造る。セリカ・コンパチブル、サバーナRXi、コンパチブルに加え、このカテゴリーは大幅に充実した。アメリカン・スペシャリティを思わせるスタイルも、もちろん、幌の開閉は電動で、幌地は西ドイツ製、機構はアメリカASC社製である。万が一のことを考えて、シート地には防水処理が施され、ボディも十分に補強される。4シーターなのにコンパチブルと相まって、楽だだけでなく、ショッピングやビ



▲シルビア・コンパチブル。K'sの4AT仕様をベースにオートテックジャパンがハンドメイドで造る。

◆コンパチブルのインストルメントパネル。

ジネスとも、オプション・モータリクスを味わいたい。ちなみに、月産30台程度で、それ以上の量産は不可能。納車待ちも十分に考えられる。来年の春を期して過ごしたい方(いや、秋に間にあっても...)は、早急に予約されたら、筆者看來、コンパチブルを選ぶに、369万円は高価だが、マスターダヤとバルロンのコンパチブルよりずっとオシャレだ。クルーズボディーなら、思い切ったK's。ミツシヨンはMTで、4WASを加える。先代シルビアは、まじまじのいいクルマだったけれど、人気の方はパツパツじゃなかった。さて、ニュ

ーシルビアはどうかだろうか。アメリカとヨーロッパへの輸出を行うことから見ても、日産としては気が合っているだろう。日産モーター店/日産サニー店での値引きはどのくらいになるのか。ニューモデルだから相場がシブくなることは予想できるが、ブルュードやセリカを競合させて月米を狙える、いい条件が引き出せるかもしれない。それと、同じ日産のフェアレディZとスカイラインGTSをぶつけるのはいい。フェアレディZなら2600ccのミツタターボのZR1、スカイラインならGTS-Xが、K'sと価格のにバツティングする。トヨタもそうだが、日産でも販売店系別間の客取り合戦は激しい。これを利用しないではない。最後に、ドレスアップ志向の方に おすすめするアイテムを紹介しておこう。アルミホイールはデイスタイブやエアロタイプもいいが、シブクにメッシュで包むのは、シュエはおすすめ。面白いいろでは、イタリアのモノ・ジュミットのニュータイプ。オフセット対応など、は、備わっているシブアップにお勧めしたい。それと、オーディオはインテリ

Back Number

モーターファン別冊『ニューモデル速報』シリーズは、下記のとおり在庫があります。購読ご希望の方は、お近くの書店に注文するか、本代と送料を現金書留(切手でも可)で、三栄書房・販売部宛にお申し込み下さい。

- トヨタMR2のすべて (1986年9月発売)
- 新型カベラのすべて (1987年5月発売)
- 新型クラウンのすべて (1987年9月発売)
- 新型カリーナのすべて (1987年9月発売)
- ギャランのすべて (1987年11月発売)
- 新型コロナのすべて (1988年1月発売)
- 新型トッティのすべて (1988年2月発売)
- 新型カリーナのすべて (1988年5月発売)

以上の国産車シリーズは、すべて定価は330円、送料は250円です。

【訂正とお詫び】：ニューモデル速報第60弾「新型カリーナのすべて」のこの項で紹介したバックナンバー在庫の中には、すでに品切れになっていたものがいくつかありました。現在、在庫があるのは上記のもののみです。訂正してお詫び申し上げます。

★軽自動車のすべて 好評発売中！(1988年4月発売) A4変形版160ページ 定価480円 送料250円)

《特製バインダー》好評発売中



モーターファン別冊・ニューモデル速報が10冊も保存できる専用バインダーです。ハードカバー製で、定価は1000円(送料無料)。ご希望の方は、最寄りの書店または当社・販売部へお申し込み下さい。

編集後記

シルビアで最も印象深かったのは、まだ免許をとって間もないころ、第3京浜でシルビアのバトルカーに追越された時、あまりのカッコよさにずっと後を追ったことである。初代シルビアは、アルプレヒト・ゲルツがデザインしただけあって、当時としては異彩を放っていた。

ポスト・オイルショックで登場した2代目は、もう初代のような輝きはなかったし、臨場に残るシルビアは登場しなかった。しかしセドリック、ブルーバード、シーマとヒット作が「多」い日産のスペシャルティ。成功間違いなしだ。(岳人)



▲大型イメージカタログ(20名) 世界最大サイズのイメージカタログです。内容はもちろん新型シルビアですが、その詳細はここでお知らせするより、現物を見てからの楽しみ。いすれにしても、若い人たちの感性をくすぐることは間違いないようです。



▲ルイス・コニー・バスカップ(5名) ハードウェアからソフトの工芸まで、独特のデザインで知られるルイス・コニーの作品。Colony コロニーデザイン・オブ・ザ・センチュリー

▼スタイリッシュウオッチ(30名) アナログ風のデジタル表示式。ソフトで柔軟性のあるデザインで、「遊び心」をもった時計です。スポーツやレジャーに最適。



▲カジュアルバッグ(5名) 新しいオシャレ感覚のスポーティバッグ。手提げには蛍光色を使い、ダイナミック感を演出しています。メッシュを小粋に使っているところが魅力的ですね。

●応募要領：ここに紹介したプレゼント品をご希望の方は、官製はがきにて、あなたの郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、希望品名を明記のうえ、右下の応募券を貼って下記宛にこの応募下さい。なお、本誌へのご意見、ご感想なども書き添えて下さい。抽選によりプレゼント

いたします。

●発売：〒160 東京都新宿区北新宿4-9-18 第三書房 シルビアのすべてプレゼント係 締切りは昭和63年6月27日(月) 到着分まで。なお、当選発表は商品の発送をもってかえさせていただきます。

新シルビアプレゼント応募券

〔縮刷カタログ〕このページは、新型シルビアの本カタログを抜粋して縮刷したものです。本誌巻末からご覧ください。

Feel the Beat

NISSAN
SILVIA

- このカタログの内容は昭和63年5月現在のものです。なお、改良のため予告なく仕様変更することもあります。
- ボディカラーおよび内装色は、印刷インクや撮影条件などから、実際の色と異なって見えることがあります。

お問い合わせの相談は
下記へお願いいたします。
日産自動車株式会社 お客様相談室
電話 東京 (03)545-2323
大阪 (06)536-1123

もっと楽しく 感じるままに—技術の日産



NISSAN

日産自動車株式会社 〒104 東京都中央区銀座7丁目1番1号

C3070-8051A/88A

J's

■CA18DE(ツインカム)

- 最高出力135PS/6400rpm(3.0L直噴) ●最大トルク18.2kgm/5200rpm
- フルレンジ電子制御オートマチック(E-A/T)
- 5速フロアシフト

■主要装備

- フォグランプ(運転灯)1つ(バイパー(セ(30センチメートル)) ●タコメーター ●パワースタアリング ●上下調整式チルトスタアリング ●アッパースターターコントロール
- トランスアクスル・エレクトリック・ロック ●ABS/ESP(電子制御) ●フルオートパワーウィンドウ ●セダンウォール・シート ●助手席ウォール・シート
- 大型アサルト(左/右) ●6輪パワーウィンドウ ●サンバイザー(運転席/助手席) ●大型オーディオ・システム ●サンバイザー(運転席/助手席) ●4輪ディスクブレーキ ●4輪ディスクブレーキ
- 185/70R14 875R14アルティマ ●フルタイム4WD(14インチ用) ●フルタイム4WD(14インチ用) ●4輪ディスクブレーキ



2500 フォーム・カブリ・ブレイク(1990年製造)



Q's

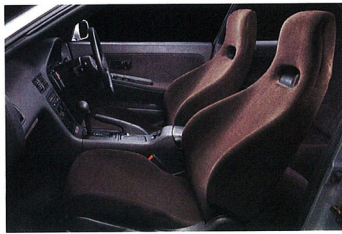
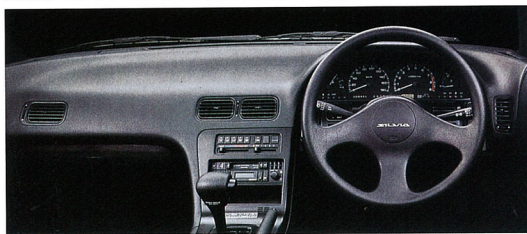
- CA18DE(ツインカム)
- 最高出力135PS/6400rpm(※外周) ●最大トルク16.2kgm/5200rpm
- フルレンジ電子制御オートマチック(E-A-T)
- 5速フロアシフト

■主要装備

- 16V式電装針モコンドアミラー ●ブレンボブレーキ ●タコメーター ●パワーウィンドウ ●フロント・リヤ・ウインドウ ●電窓・リヤードアロック
- アンチロックブレーキシステム ●スロットルポンプ及ワットフェルラング ●AM/FM通(チューナー) ●一体型オーディオデッキ(1700cc・1800cc・1800cc)
- FM/81MHz ●PROアコースティックサウンドシステム(4スピーカー) ●セダン・フィルムシート ●一体型フロント・リヤ・ドア・ミラー(1700cc・1800cc)
- 市販ターボボックス ●人間工学考慮シート・インナー ●16S/20R14 875kgアルミホイール ●マルチリンクリヤサスペンション ●4輪ディスクブレーキ



S1300 フルレンジオートマチック・オートマチック・オートマチック・オートマチック



K's

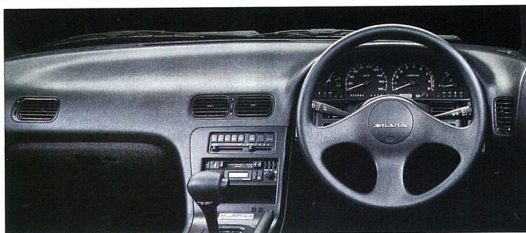
- CAI&DET(ツインカムターボインタークーラー付)
- 最高出力75ps/6400rpm(6速) ●最大トルク24.0kgm/4000rpm
- フルレンジ電子制御オートマチック(E-A/T)
- 5速フロアシフト

■主要装備

- 可倒式電動リヤコンドアスロー ●ブロンズガラス ●タコメーター ●パワーステアリング ●ワンタッチパワーウィンドウ ●電窗ノードアップロック
- デジタルスピードメーター ●ス波パワーステアリング ●AM/FM電圧チューナー ●一体型オートエアコン(リヤビルトタイプ付)
- 12スピーカーシステム ●1000Wステレオパワーアンプ(4スピーカー) ●オーディオメモリー ●一体型リアリム(アームレスト) ●自動ブレーキ ●自動ブレーキ
- 大型カードウレタンバンパー ●195/60R15 86Hラジアルタイヤ ●マルチリヤサスペンション ●4輪ディスクブレーキ ●ビスカスLSD



2111 ベルベリフォルム



BRAKE SYSTEM & BODY

気持ちよく走り、安全に止まるための思想——。
人に優しいハイテクノロジーは
クルマ本来の基本能力にも並々ならぬ神経を配っている。

■ つかの急ブレーキにもタイヤはロックしない 4輪アンチスキッドブレーキシステム (4WAS)

危険に遭遇した瞬間、
あはれは濡れた路面での急ブレーキ——
ブレーキ力が強ければほど、
タイヤはロックしやすい。前輪がロックすれば
ステアリング操作が不能となり、
後輪がロックすれば尻振りが発生し、
別の危険にみまわれかねない。
これを防ぐためには、
小さきながらポンピングブレーキが要求されるが、
パニック状態のなかでは、プロでないしらず
一般のドライバーにはなかなか難しい。

このポンピングブレーキをドライバーに代って、
適正に、かつ素早く行なってくれる装置が
4輪アンチスキッドブレーキシステム (4WAS)。
電子制御によってブレーキ力が
きめ細かくコントロールされるため、
タイヤロックが起きず、ブレーキング中でも
ステアリング操作が可能。このためドライバーは
安心してブレーキが踏める。

危険回避能力がきわめて高くなる。
ブレーキペダルのキックバックもあつて小さく
4WAS作動時のペダルフィードバックは
なめらかである。(ハーネーシステム)

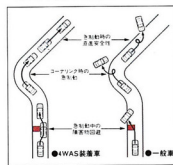
■ 4WASは電子制御による危険回避システム

- 車速センサー (車輪回転数検出装置) を
左右前輪に搭載し、車速に合わせ、
前輪の前後向きと車速の方向に舵角を検知する。
- センサ (電子式制動装置) がセンサーからの
信号によって車輪のスリップ状況を検出。
適正なスリップ率の維持をはかるとの
● アクチュエーター (圧力調整装置) へ、
その指令を送信し、これによって
配管内のブレーキ油圧を増減し、車輪がロックする
のを防止するシステムである。異常時には
● 警告ランプが点灯し、また、センサー故障や
モジュールの故障などが一月検出された場合には

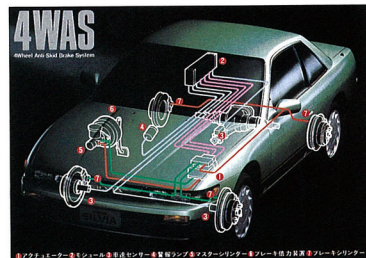
適正ブレーキに復帰するフェイルセーフ機能と
高度診断機能をもっている。

■ 緊急制動中の安全効果

- ステアリング操作による回避性能の向上。
 - 障害物回避性能の向上。
 - 急減速による車両安定性の向上。
 - 特に濡れたアスファルト路面での
停止距離の短縮などがある。
- 4WAS装置と一般車の事故回避
● 4WAS装着車と一般車の路面状況で
ブレーキを踏んでも、タイヤがロックせず、
ステアリング操作が可能である。
- 一般車——濡れた路面、急減速で
急ブレーキを踏んだ場合、タイヤはロックし、
ステアリング操作が不能となるケースがある。



■ 4WASは、緊急時の安全を確保するものであり、危険な運転を
抑制するものでもありません。安全運転をお願いいたします。



1.マスターブレーキシリンダー 2.ABSモジュール 3.ABSポンプ 4.ABSソレノイド 5.ABSセンサー 6.ABS制御ユニット 7.ABSリレー 8.ABS警告ランプ 9.ABSスイッチ 10.ABSフューズ 11.ABS接地点 12.ABSバッテリー 13.ABSリレー 14.ABSソレノイド 15.ABSセンサー 16.ABS制御ユニット 17.ABSリレー 18.ABSソレノイド 19.ABSセンサー 20.ABS制御ユニット 21.ABSリレー 22.ABSソレノイド 23.ABSセンサー 24.ABS制御ユニット 25.ABSリレー 26.ABSソレノイド 27.ABSセンサー 28.ABS制御ユニット 29.ABSリレー 30.ABSソレノイド 31.ABSセンサー 32.ABS制御ユニット 33.ABSリレー 34.ABSソレノイド 35.ABSセンサー 36.ABS制御ユニット 37.ABSリレー 38.ABSソレノイド 39.ABSセンサー 40.ABS制御ユニット 41.ABSリレー 42.ABSソレノイド 43.ABSセンサー 44.ABS制御ユニット 45.ABSリレー 46.ABSソレノイド 47.ABSセンサー 48.ABS制御ユニット 49.ABSリレー 50.ABSソレノイド 51.ABSセンサー 52.ABS制御ユニット 53.ABSリレー 54.ABSソレノイド 55.ABSセンサー 56.ABS制御ユニット 57.ABSリレー 58.ABSソレノイド 59.ABSセンサー 60.ABS制御ユニット 61.ABSリレー 62.ABSソレノイド 63.ABSセンサー 64.ABS制御ユニット 65.ABSリレー 66.ABSソレノイド 67.ABSセンサー 68.ABS制御ユニット 69.ABSリレー 70.ABSソレノイド 71.ABSセンサー 72.ABS制御ユニット 73.ABSリレー 74.ABSソレノイド 75.ABSセンサー 76.ABS制御ユニット 77.ABSリレー 78.ABSソレノイド 79.ABSセンサー 80.ABS制御ユニット 81.ABSリレー 82.ABSソレノイド 83.ABSセンサー 84.ABS制御ユニット 85.ABSリレー 86.ABSソレノイド 87.ABSセンサー 88.ABS制御ユニット 89.ABSリレー 90.ABSソレノイド 91.ABSセンサー 92.ABS制御ユニット 93.ABSリレー 94.ABSソレノイド 95.ABSセンサー 96.ABS制御ユニット 97.ABSリレー 98.ABSソレノイド 99.ABSセンサー 100.ABS制御ユニット

■ 心強い制動力が大きな信頼感を育う 全車に4輪ディスクブレーキを装備

安心して、人へなるパワーを楽しみたい。

そのためには
高いポテンシャルを有するエンジンに合うが、
高性能で確実なブレーキシステムでなければ
強い、信頼感はおけない。
高燃費効果が高(耐フェード)性に優れた
ディスクブレーキを
全車に装着したのももちろんのこと、前輪には、
特に高速での連続した使用にも
きわめて高い制動力を維持できる。
ベンチレーテッドディスクを採用している。

また、小さな力で
確実な効力がえられる大型9インチの
マスターシリンダーを装備。



左:前輪ベンチレーテッドディスク 右:後輪ディスク

■ 美しい身体の内側には強靱なボディ 高剛性モノコックボディの設計には、高度な

構造解析技術を導入し、多角的な検討により
万一の間に人へ受けるG(衝撃加速度)を
最小限に抑えこんで構造した。また、
車体の軽量化と剛性強化の両立を計るため、
各部の軽量化と剛性強化の両立を計るため、
結合部の効果的な増強を徹底的に実施。
しつこく感、安全性を充分に確保するとともに
振動や騒音にも強い設計となっている。
ボディの軽量化は軽快な走りや好燃費の
隠れたファクターとなっている。



■ しなやかなサスペンションが「の」は 高性能リアアクシヤ

確かなコナリング、後軸のフォワードは
優れたサスペンションはもちろんのこと、
強力なタイヤの支援があつてこそである。
185/70R15 60R15 86Hラジアルタイヤ(KW)と
185/70R14 87Sラジアルタイヤ(QX)を
履くことによって、より路面との密着を深め、
高い運動性能と快適な乗り心地を
バランスよく実現している。

※バキヤス付車は185/60R15 86H(ボナンザRE73)
ラジアルタイヤを標準装備。

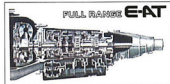


(バキヤス付車は185/60R15 86H(ボナンザRE73)ラジアルタイヤを標準装備)

TRANSMISSION & VISCOUS LSD

ドライバーの五感に、しなやかに反応する。
パワーのほとばしりをタイヤに伝える。そのインターフェイスで
人は、意のままにコントロールする喜びを味わう。

右足の動きに呼応し、
なめらかにギヤチェンジ。直線的な
フルレンジ電子制御オートマチック(E-AT)
まるで人の心の動きをふまえたかのように、
走りにあわせて最適なシフトスケジュールを
自動的にチョイスする最先端のオートマチック。
それがフルレンジ電子制御オートマチック
(E-AT)である。電子制御によって
変速ショックをほとんど感じることなく
なめらかなつながり、
思いどおりのギヤチェンジが行なわれていく。
心地よい走行フィーリング。スムーズな
シフトフィーリングはまさに最先端によさめし、
2人人間の感性に近づいている。
これは、車速、温度、スロットル開度、そして
エンジン回転数などの情報をそれぞれの
センサーから集め、コントロールユニットで
解説してきめ細かく電子制御するシステム。
1速→4速(ロックアップを含む)すべての
ギヤチェンジタイミングを自動化している。



■ ホールドモードスイッチ付の新機構
操作フィーリングにはデザイナーの良心がこ
しに用いた。またシフトレバーを握る。
その時の腕の位置、握りの感覚までも考慮した
人間工学的なメカニカルデザイン
のシフトレバーを無敵設計。さらに
シフトペダルのフルレンジ(E-AT)は
ホールドモードがついた最先端の
オートマチックである。すなわち、
市街地などに160km/h通常走行時の
「オート」ボタン。

登坂時や追い越し時などの急加速時における
動力性能を重視した「パワー」ボタン。そして
固定した「ギヤ」を「ホールド」するバタンの
3つのモードが選べる。
このホールドモードを使えば、
オートマチックでもマニュアル感覚の
スポーツ的なシフトワークが楽しめるほか、
公道での急進にも便利である。また、
ODキャンセル機能を独立させてあるため、
パワーボタンでOD走行が可能となっている。



■ スポーツ的なシフトフィール
リズミカルなシフトワークとフットワークとの連動こそ
ドライビングの醍醐味である。
いこうに用意された5速フリアシフト。
その操作フィーリングはきめ細かく、
なめらかである。これは、期間限
定のダブルコンシメロを採用したため
従来と同じベースでシフト容易を



約2倍近いアップさせてある。また、
レバー剛性やミッションオイルの改良など
によっても操作フィーリングを向上させ、
スポーツライクな走りに
軽やかなシフトチェンジで応えている。

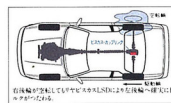


■ タイヤが路面にしっかりとつく
ビスカスLSDが安定した走りを実現
マルチリンクリヤサスペンション、HICAS-II
そしてこのビスカスLSD、
さらにアンチディブレイキを加えた
走りのシステムはまさに現在望みうる
理想的なメカニズムの組み合わせといえる。
ビスカスLSDは175馬力のハイパワーを
余すことなく路面に伝達し、
FRの走りの楽しさを心ゆくまで味わえる
システムとして装着された。

ビスカススプリングとその機能と動きが話題の
「ビスカス・カップリング」は
内部に粘性の高いシリコンオイルを注入した
自動クランチのよなもので、
このオイルの粘性を利用して
トルクの伝達速度を最適にコントロールしている。
後輪駆動のシルビアはビスカスLSDとして
後輪左右の回転差に応じ、トルクを再分配。
いかなる路面状況でも確実に
トルクを路面に伝えることが可能となる。(OK)



■ 高いクランチ力
ビスカスの魔法が走りを一変
理想的なトルク配分とLSD(差動制限装置)の
機能をそなえたギヤビスカスLSDは
シルビアにさまざまな走りの手帳をもらした。
同じギヤードシャーシのみの4輪駆動の防止。
駆動力が確実に路面へ伝わるため、
旋回スピードも高維持できる。
なめらかなワースタッドへの移行は
阪道である。また、
公道などのすべりやすい路面でも
安定した走りを確保。差動制限効果によって
スリップが軽減され、公道走も容易となる。



SUSPENSION

タイヤの動きを理想的にコントロールしたい……。永遠のテーマに応える日産からの最新の回答。
マルチリンクリアサスペンションが「新しいFRの世界」を開く。

クルマを乗る楽しさ——シルビアがFR（後輪駆動）を選んだ理由は、はじめてFR（後輪駆動）があった。ニューシルビアは当初からFRにこだわり、これを徹底した。

シルビアがFRを選んだのは、スペシャルティカーとしてのゆとり、ぜいたくの証しでもある。

FRはコーニング時のクルマのコントロールを、前輪のステアリングと後輪の駆動力の両方で行うことができる。ステアリングを切りつづエンジンパワー（駆動力）をスロットルペダルの調整によって加減し、車両姿勢を自在にコントロールする楽しさは、まさにライビングの醍醐味であるという。

前輪に駆動力が加わらないためにステアリング操作が楽なからって自然なフィードバックが得られるのも、FRの長点である。

FRが最高のポテンシャルを発揮する
次世代サスペンション——
クルマの運動性能を高めるためには、タイヤをできるだけ長く接地させることが必要である一方、路面乗り心地を実現するためには、路面からタイヤに伝わる衝撃をできるだけ奪い取る必要がある。前者はタイヤと車の正確なガイド、後者はその両面を断つという矛盾した機能がサスペンションには要求される。

新しい後輪サスペンションは、こういった相反する要求を高次元で満たした「高性能サスペンション」でなければならない。

しかも、人の感覚が高度に洗練されてきた現代においては、走りそのものが「楽しい」、「心地よい」など



MULTI-LINK REAR SUSPENSION

感性の領域で語られるようになってきており、感性性能にフィットした高質の乗り心地や新しさを必須条件であった。

シルビアの新しいサスペンションは、全ての機能が高度に融合して生まれる有機的な見直しをコンセプトに、FR車に組み込んだ時、最高のポテンシャルを発揮するべく、あらゆる面から検討を加えられ開発された。

タイヤと路面とボディの理想的な関係
新しい発想による
マルチリンクリアサスペンション
いかなる条件においてもアタセム、ブレーキ、そしてステアリング操作に対して、字動が穏やかでコントロール性であること。自然でしなやかなロール感、リアリティのある操縦感。常にフラットな車両姿勢を保つこと。そして深味のある乗り心地といふ快適安定性

を有すること、これらがいずれも満足させねばならぬ発想による。

新しいサスペンションの開発が必要であった。それが前面マルチリンクリアサスペンションである。このサスペンションは第2回東京モーターショーに参考出品され、CUE-XやMIDIに採用された後創設のDARS（ダイナミックAアームリアサスペンション）システムをさらに発展させたもので、第27回東京モーターショーにおいてARC-X、MIDI-IIに搭載し、発表された。これからのFR車は必ずこのマルチリンクリアサスペンションを目標とするに違いない、という自信をもつ自信。

そのレイアウトは、上部ダブルアッパーリンク、下部にスタント配置したAアームとその後方にラテラルリンクを配置してある。これが騒がずタイヤと路面とボディの理想的な関係。そこにマルチと呼ばれる。多様な機能を見出すことができる。

多様な機能、その1。
タイヤの動きをコントロール
サスペンションの下部に配置したAアームは屈曲軸が斜め（スタント）にセットされている。

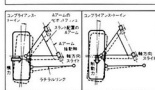
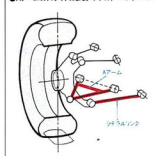
これが第1の特徴、そして第2に、力を受け時にAアームを体がスタビドするように設計されている。

この大胆なアイデアの結果、次のようなことが可能になる。

クルマがコーナリングする時、その過程でブレーキをかけた状況、つまりタイヤに横力や前後力が加わった時、Aアームがその力に応じてスタビドする。

そしてAアームの後方にあるラテラルリンクとの相互作用によって、タイヤは内側（トーイン）に向きを変えるのである。これによりコーナリング時、高速走行安定性など、通常走行から徹底的に高めることができた。

●Aアームのスタビドによるタイヤのトーコントロール



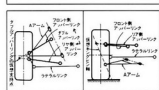
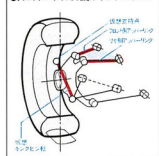
その2、ブレーキング時の
安定性をコントロール
サスペンションの上部のアップバーリンクは、それぞれダブルアッパーリンクを採用。それぞれのリンク延長線上の交点に仮想支持点を設けた構造としている。

この仮想支持点とサスペンション下部に配置したAアームの支持点を結んだ線を「仮想キングピン軸」として設定し、その傾きを最適化することで、タイヤの動きをコントロールするのである。

すなわち、フォックプレーキ（接地点入力）とエンジンブレーキ（タイヤ中心点入力）という同じ制御でも入力点の異なる状況でも、トーコントロール量をそれぞれ最適化することができるのである。

このためコーナリング時により洗練された操縦性、安定性がえられる。

●ダブルアッパーリンクは仮想キングピンコントロール





純になるとき。

サウンドした運転席と
センターコンソールへの流れに
アードワークの深さがある。
若い感性と響きあうハイタッチ感覚……。
その時、人は純になる。





PHOTO: Q2

ART FORCE SILVIA

[art] abstraction,
representation,
design, molding,
portrayal, performance, modeling,

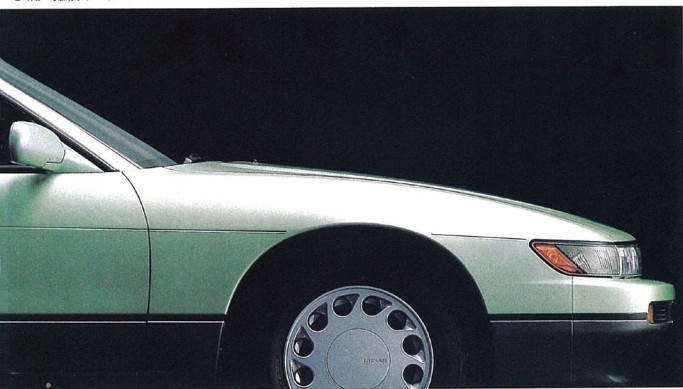
personification, creating, carving, description,
shaping, sculpting, painting, characterization.
[force] power, energy, dominance, competence,
persistence, willpower, potency, determination,
efficiency, authority, impressiveness, ability,
capability, drive, sapience. [art force] silvia.

美しさに機能性が融合すると、デザインはやわらかな曲線をもつ。ウェーブ、カール、ラウンド、カーブ。それらは、人の心に優しく融けこみ、心地よく響き、五感をやわらかく刺激する。人間工学を超えたヒューマンタッチなインテリアにはあたたかなぬくもりを感じるはずだ。心まで包みこむモダンフォルムシート、手触りも優しいシフトノブ、小さなひとつひとつの備品にまで、まるみのある情緒なつくり。触れるものすべてのデザインが人の気持ちのためにある。あなたの感性に共鳴するもの、それがアートフォースだ。

デザインが美しい心をもった。



▲1770ccを装備したセーラー・ターボエンジン



■メーカーオプション



▲フロントスポイラー・リアスポイラー・リアウィング・リアスポイラー



▲リアウィング・リアスポイラー・リアウィング・リアスポイラー



▲リアウィング・リアスポイラー・リアウィング・リアスポイラー



▲リアウィング・リアスポイラー・リアウィング・リアスポイラー

■販売会社オプション



▲リアウィング・リアスポイラー・リアウィング・リアスポイラー



▲リアウィング・リアスポイラー・リアウィング・リアスポイラー



▲リアウィング・リアスポイラー・リアウィング・リアスポイラー

販売会社オプション 追加の費用は、年々、日増しに上昇していますので、詳しくはオプション価格表をご覧ください。

やわらかな張力、精緻なディテール。

ドラマタスに馴染んだボディの張り——。
精緻なディテールが放つ美しい輝き……。
人の心に深く触れてくるエクステリア。



▲ディテールに馴染んだボディの張り（フロントエクステリア）



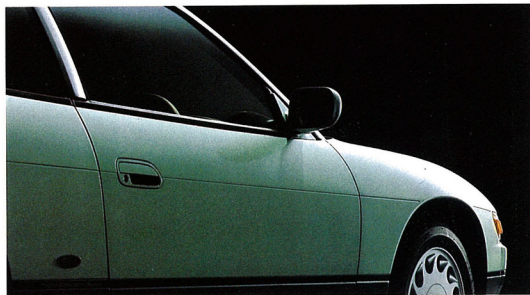
▲山崎透み入るフロントドアのディテール



▲サイドミラーに透射したボディのディテール



▲流れるようなボディのディテール（サイドミラー）



内から放つ力。

秘めた力は美しい。

優しくもある。

情感をデザインした緊張感のある彫らろ。

流れるような曲線の知的な融合。

人はそこにアートの本当の意味を知る。



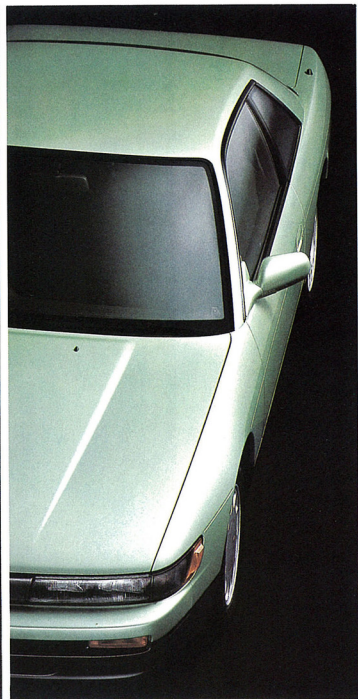


PHOTO: QX (フルロード状態で1195/60R15、863)リアアムビライヤはモーターコントロールによる30°リムアップ機能は特許特許色

アートの魂。

自らの存在をアートとして語りかけてくる。
強く、深く、静かに——。
誕生、ニュースペシャルティ・シルビア。
心にとどく、なめらかな曲と線。
それは見るものを鑑賞のようにはきつめる。



ART FORCE SILVIA

[art] abstraction,
representation,
design, molding,
portrayal, performance, modeling,

personification, creating, carving, description,
shaping, sculpting, painting, characterization.
[force] power, energy, dominance, competence,
persistence, willpower, potency, determination,
efficiency, authority, impressiveness, ability,
capability, drive, sapience. [art force] silvia.

美しいものには、独自の雰囲気がある。それは、ただそこにあることによって生まれてくる緊張感であったり、包容力であったり、魅惑的なものであったり。美しさとは、それ自身がつくられたポリシーの表現である。その内面から放たれる、ある種のチカラを感じたとき、その美しさを信じていることができる。エレガントストリームライン、グラマラスフェンダー、流れるような曲線の融合から生まれた魅惑のフォルム。ここに、新しいクルマが誕生した。あなたの感性に共鳴するもの、それがアートフォースだ。

時代は、次のクルマを待っていた。

Silvia

[art] abstraction, representation, design,
molding, portrayal, performance,
modeling, personification, creating,
carving, description, shaping, sculpting,
painting, characterization.
[force] power, energy, dominance, competence,
persistence, willpower, potency, determination,
efficiency, authority, impressiveness,
ability, capability, drive, sapience.
[art force] silvia.

SILVIA

モーターファン 別冊
ニューモデル速報

新型 シルビアのすべて

昭和63年6月25日発行
〒100 東京都新宿区北新宿4-8-16
発行所・株式会社三栄書房
☎03(364)3812
発行人・鈴木脩己