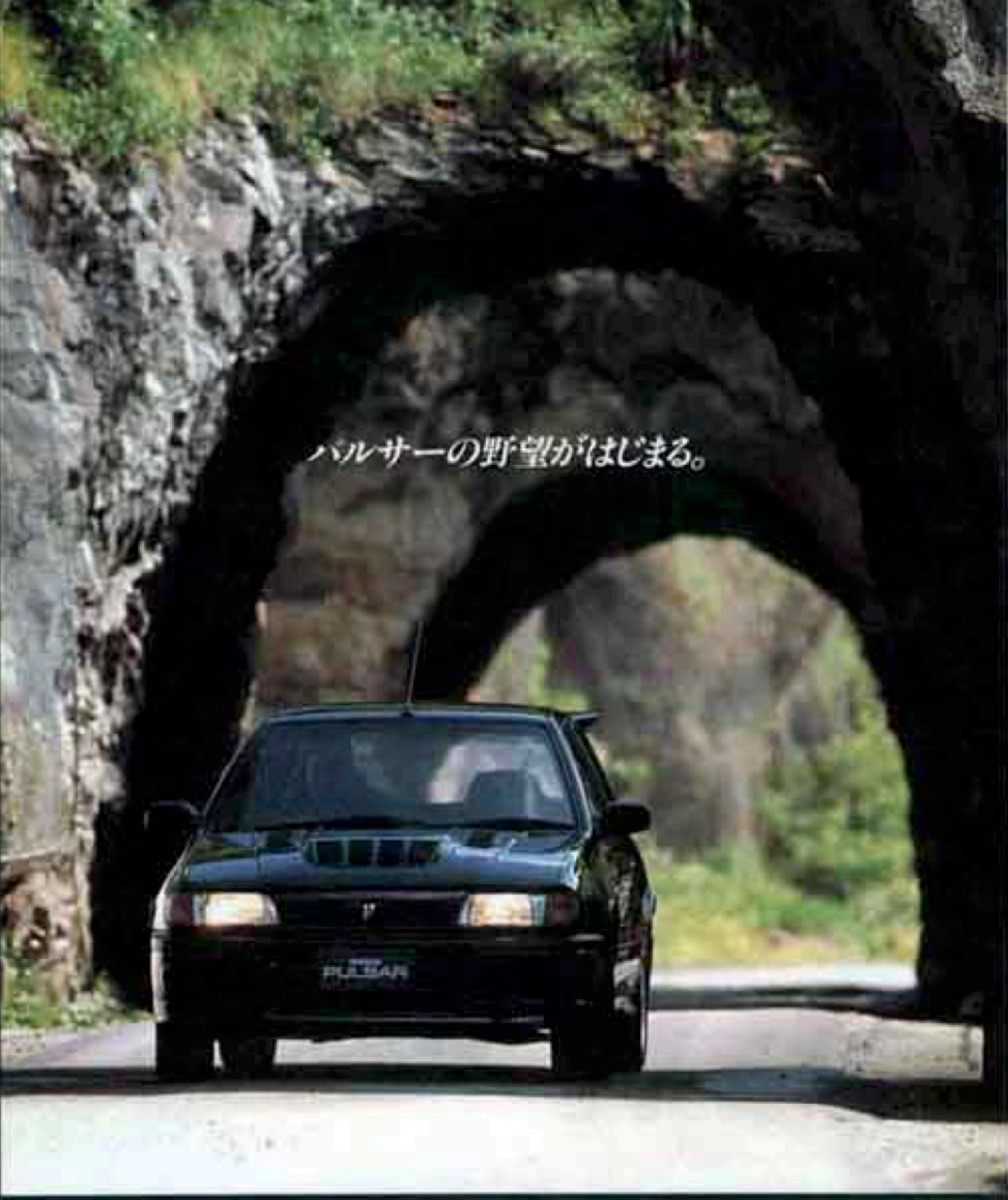

パルサーの野望がはじまる。

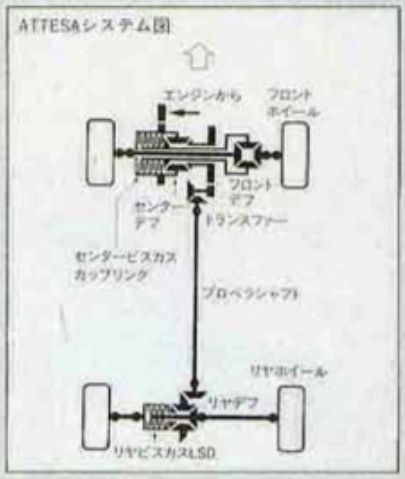
PULSAR GTI-R TECHNICAL NOTE



現在、世界ラリー選手権は、FIA/FISA(国際自動車連盟/国際自動車スポーツ連盟)の「グループA」車両によって争われている。このカテゴリーは、モータースポーツの厳正な性格上、参加車両の大幅な改造が許されず、それだけ市販状態でのポテンシャルレベルが、勝利の分かれ目となる。つまりベースモデルとなる車両は、市販レベルとはいえ、改造が許されない部分にあらかじめハイパフォーマンスパーツを組込んだ、超高性能車となるわけだ。日産のラリーコンペティションモデルGTI-Rも、グループAラリー参戦を前提とすべく、そのポテンシャルは高い。とくにGTI-Rでは、高速耐久性の基本である、エンジン冷却性能の大幅向上に努めた。ベースエンジンとなるSR20DETに採用の大型空冷式インタークーラーの容量をアップし、圧倒的な熱交換効率を確保。しかも冷却効果をサポートするため、フードエアインテークとフードルーバーを設定し、エンジンルーム内の充分な熱排出を可能にしている。
「ラリーの日産」—その復権をかけた、メカニズムの詳細を以下ご紹介したい。

TOTAL PERFORMANCE



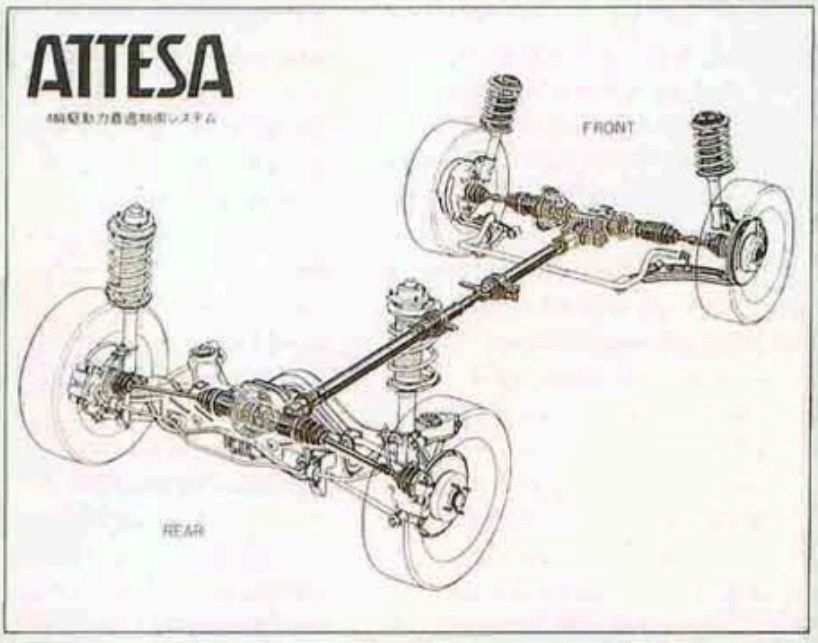




GTI-Rはシャシー性能もハイポテンシャル。
スーパーエンジンが発生する230PSものビッグパワー。そのポテンシャルを、余すところなく発揮するために—GTI-Rのシャシー系は、いかなる走行状況においても高い限界性能を示す、コントローラブルな走りをめざし、開発された。サスペンションは、その基本構造に操縦安定性と乗り心地のバランスにおいて、高い実績を持つストラット式4輪独立懸架を採用(フロント・マクファーソン式 リヤ・パラレルリンク式)。タイトな走行を考慮して、スプリングバネレート、ショックアブソーバーの減衰力は固めの特性を持たせた。そしてフロント、リヤともにリンクブッシュ剛性向上やストラットロッド径のサイズアップをはかり、回頭性を犠牲にすることなく、確かな直進性能を確保。リヤのリンク配置も、パラレルリンクとラジアスロッドの位置を最適化し、制動時のテールリフトを低減するなど、限界領域においてきわめて高い安定性を発揮する。またフロントには、アンチダイブ・アンチリフトジオメトリーや、よりリニアな減衰力を得る2段絞りバルブ構造ショックアブソーバーを採用。どこまでもフラットな姿勢でGTI-Rは走り抜ける。

クルマと一体化する楽しさ、それがGTI-R。
ハイパワーを操り、楽しむ。そのための有機的な空間をドライバーに与えたい。インテリアの発想はそれが原点。操作系を中心に、速度な緊張感と快い解放感を両立させている。まずスポーツシートは、クッション、バック、サイドのパッド硬度を最適分布させフィット感を向上。サイドサポートに加え、ショルダーサポートも装備し、ドライバーをタイトに包む。調整機構はデュアルシートリフターや無段階調整を可能にする、ダイヤル式リクライニングを配し、ベストなドライビングポジションが得られる。さらにGTI-Rはステアリングホイール(小径)、シフトノブ、パーキングレバーも本革巻のスポーツ仕様。最適なグリップ感を提供する。とくにミッションにダブルコーンシンクロを採用し、シフト操作もよりスムーズにした。計器類も油圧計、油温計、ブースト計をクラスターの上部に置き、視認性を高めている。

限界点を高めた4WD。GTI-Rはアテーサ。
リジット4WDは、トラクションの良さゆえに直進性、加速性には優れるものの、限界付近での回頭性に劣る性格をもっている。とくにコーナーでの立ち上がり加速では、前輪駆動力の増加によりアンダーステアを生じやすい。GTI-Rに採用された4WDシステム「アテーサ」(4輪駆動力最適制御システム)。そのねらいは、ハイパワーの駆動力を最適な比率で前後輪に配分し、理想的なニュートラルステア状態をつくりだすことにある。直進・コーナーで、ドライバーの操舵のままに、思いどおりのラインがアテーサなら決められる。そのコントローラブルなハンドリング性能は、心強い。

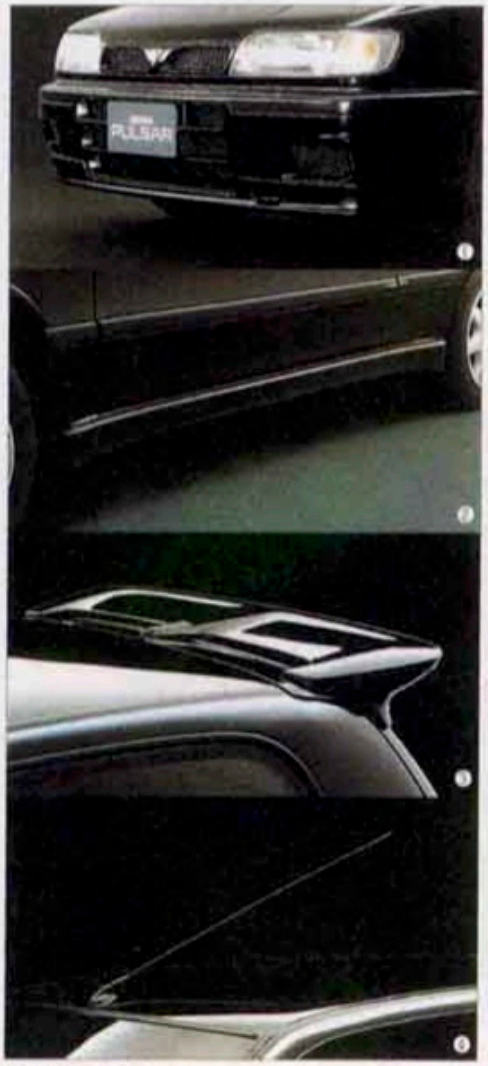


走りの本質感は、フォルムでも明快。
低いノーズから、切り立ったリヤにかけて流れるライン。運動性能の高さを示す、リヤのショートオーバーハング。躍動感あふれるそのフォルムはまるで弾丸。また空力特性を高めるスポイラー類も、全身に充実させ安定感もきわめて高い。走りを直感させるフォルムは、大型インタークーラー装着に際し、フードエアインテークやフードルーバーを配置するなど、エンジンの高出力化もサポートしている。

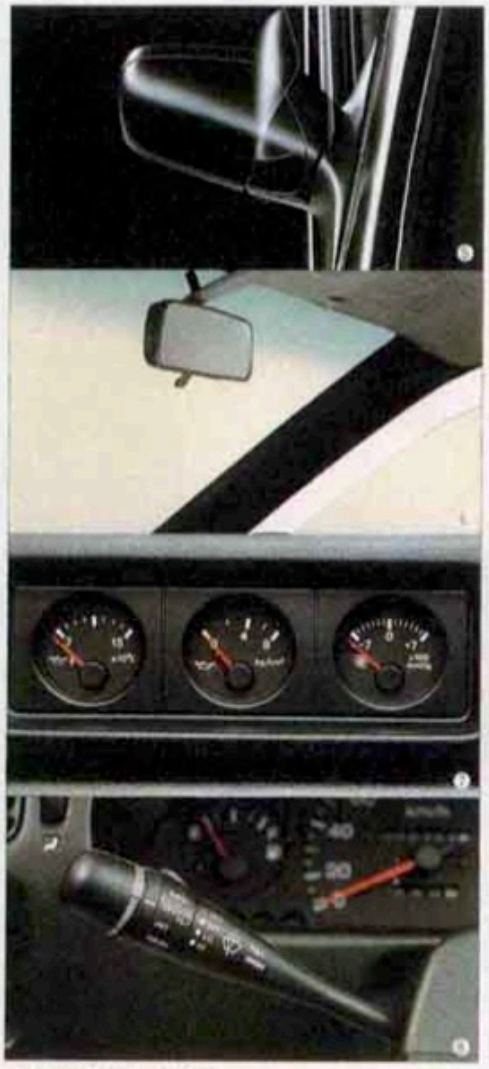
高剛性・高強度ボディ。
ボディは、運動性能を高めるための軽量化と、安全性・耐久性・静粛性のための強度剛性向上両面の実現をめざした。設計初期段階からコンピュータ構造解析を大幅に導入し、骨格・結合部分の強度剛性を効率よく高めるとともに、前後には衝突安全に寄与するクラッシュゾーン(衝撃吸収ボディ)を設けるなど、GTI-Rは剛・柔バランスに優れたボディ構造となっている。



E Q U I P M E N T



①フロントエアロバンパー
②サイドシルスポイラー
③ルーフスポイラー
④ルーフトップアンテナ



⑤電動格納式カラードドアミラー
⑥フロントブロンズボカシガラス
⑦3連スポーツメーター(油圧計、油温計、ブースト計)
⑧ウォッシャー連動式無段間けつワイパー&間けつリヤワイパー



⑨リヤスプリットシート
⑩後席ELR付3点式シートベルト(2名分、センターは2点式固定)
⑪ワンタッチパワーウインドウ&集中ドアロック
⑫フロントフルバケットシート
(ワンタッチ機構付ダイヤル式リクライニング&デュアルシートリフター付)

2000GTI-R(ベース仕様)

SR20DET インタークーラー付ツインカムターボ1998cc 230PS(ネット値)
■6D 付5速フロアシフト



詳しくは最新オーテックジャパン発行のGTI-Rベース仕様カタログをご覧ください。



●可倒式ドアミラー ●ウォッシャー連動式間けつワイパー ●タコメーター
●AM電子チューナーラジオ(デジタル時計組込み)
●パワーステアリング&チルトステアリング
●テンションリデューサELR付3点式シートベルト&シートベルトガイド(前席)
●後席ELR付3点式シートベルト(2名分、センターは2点式固定)
●フロントエアロバンパー、サイドシルスポイラー、ルーフスポイラー
●4輪ディスクブレーキ
●リヤビスカスLSD
●フロント&リヤスタビライザー ●195/55R14 82V ラジアルタイヤ

安全性もGTI-Rのメインコンセプト

ABS ANTI-LOCK BRAKE SYSTEM



ABSはあらゆる路面コンディションに対し、最大限そのメリットが生かされるようにチューニングされておりますが、ムリな運転を補う物ではありません。安全運転をお願いいたします。



速く走る。だから安全に止まる。

GTI-Rでは、より効きを強化させる、タンデム倍力装置や冷却エアダクトを採用。ブレーキは強力な4輪ディスク。とくにフロントは、放熱効果の高いベンチレーテッドディスクを採用。キャリパー剛性を高め、ローター径も大型化し、クィックなブレーキレスポンスを得た。

ブレーキングをサポートするABS(アンチロックブレーキシステム)。

ドライ面での確実な制動はもちろんのこと、とくにブレーキ・コントロールの難しい濡れた路面や雪道などのパニック・ブレーキでも、電子制御により、ロック寸前の最大制動力が得られる。GTI-RのABSでは、とくに4WDとの組合せを考慮し、ブレーキGを感知し最適制動を果たすGセンサーを採用するなど、このシステムの安定性を高めている。

路面に密着。195/55R14 82Vタイヤ&14×6JJインチアルミロードホイール。

高いグリップ性能とコントロール性を提供する。

●ボディカラー

- #TJ1 ブルーグレーグラファイトパール
- #KJ7 マーブルホワイト
- #AJ4 アクティブレッド
- #KH3 スーパーブラック

●シート地



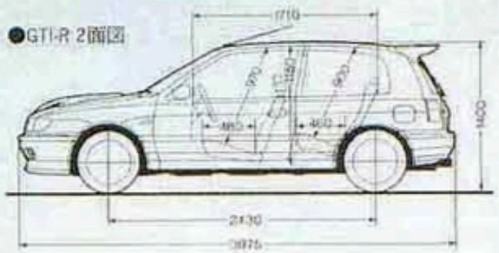
主要装備一覧表

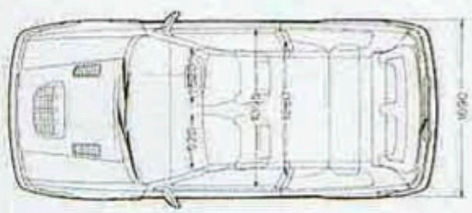
■標準装備 □メーカーオプションに注文時に申し受けます

装備仕様		車種	ビスカス付センターデフ式フルタイム4WD 200psインタークーラー付 GTI-R	ベース仕様
視界	ドアミラー		電動格納式	可倒式
	セミコンシールドワイパー(フィン付き)			
	ウォッシャー連動式間欠ワイパー		無段調整式	
	間けつリヤワイパー			
運転席まわり	タコメーター			
	警告灯・ブザー(ヘッドランプ点灯忘れ警報ブザー、ドア半ロ状態ブザー、キーオフ忘れブザー、充電警告灯、エンジンチェックランプ)			
	時計(デジタル)付(ヘッドランプ点灯連動ライト付)			
	ルーフモップアンテナ			
	サウンドセレクション	(注2)		
	ステアリングホイール		3本スポーク本革巻	2本スポーク
	パワーステアリング&ティルトステアリング			
	本革巻シフトノブ&パーキングブレーバー			
	フレッシュエアベント			
	センターパワーウインドウ&集中ドアロック			
	運転席シートリフター&ランバーサポート			
シート	フロントヒーターシート	(注3)		
	リヤセパレートリクライニングシート(ヘッドレスト付)			
	後席用ヘッドレスト(3席分、センター格納式)			
内装	リヤセンターコンソールボックス			
	電動式インサイドミラー			
	灰皿&マガジンポケット		2	1
	ラゲッジルームランプ			
	ラゲッジサイド小物入れ			
	アンブレラホルダー&オリジナルデュアルマット			
外装	電動ガラスサンルーフ(チルト付)	(注1)		
	フロントフロアガンカラス			
	フロントエアロバンパー			
	リヤエアインテーク、サイドルーバー			
	サイドシルスポイラー、ルーフスポイラー			
	リヤマッドガード		車体色	
	大型テールパイプ			
メカニズム&タイヤ	4輪ディスクブレーキ			
	ABS(アンチロックブレーキシステム)(注4)			
	リヤビスカスLSD			
	フロント&リヤスタビライザー			
	GTI-R専用サスペンション			
	195/55R14 82V			
	14インチアルミロードホイール(6JJ×6JJ)			

●「メーカーオプション」はご注文時に申し受けます。メーカーの工場で装着するため、ご注文後はお受けできませんのでご了承ください。(注1)GTI-Rは車体色。また、全車種フェンダーミラーもお選びいただけます。(電動リモコン機能は付きません)(注2)専用ワンボディオーディオ、フロント専用スピーカー、リヤデュアルドライブパッシブラジエタースピーカーの組合せ。(注3)寒冷地仕様車に、ヒーターミラーとセットでメーカーオプション。ヒーターミラーは単独でもオプション装着できます。(注4)ABS非装着車も選べます。

●GTI-R 2面図





単位mm

主要諸元

車種		ビスカス付センターデフ式フルタイム4WD 200psインタークーラーターボ	
諸元		GTI-R	ベース仕様
●車名型式		ニッサンE-BNR34	
●運転タイプ			
OD付5速フロアシフト		●	●
●寸法			
全長	mm	3975	
全幅	mm	1690	
全高	mm	1400	
室内寸法 長	mm	1710	
〃 幅	mm	1395	
〃 高	mm	1150	
ホイールベース	mm	2430	
トレッド 前	mm	1440	
〃 後	mm	1445	
最低地上高	mm	150	
●重量・定員			
車両重量	kg	1320	1290
乗車定員	名	5	
車両総重量	kg	1795	1765
●性能			
最小回転半径	m	5.2	
燃料消費率	10モード走行燃費値 km/ℓ	9.3	
	60km定地走行燃費値 km/ℓ	16.2	
●エンジン型式		SR20DET	
●諸装置			
ステアリングギヤ形式		ラック&ピニオン式	
最終減速比		4.125	
制動方式 前		強制冷却式ベンチレーテッドディスク式	
〃 後		非強制冷却式ディスク式	
主ブレーキ 前		ツインピストンキャリパー式	
〃 後		ディスク式	
タイヤ寸・呼		195/55R14 82V	

●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時の気象・道路・車両・走行・整備などの条件により燃料消費率は異なってきます。●電動ガラスサンルーフ装着車の室内高は1130mmとなり、車両重量が20kg増加します。●このカタログのエンジン出力表示はすべて「ネット値」です。●エンジン出力表示には、ネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したものであり、「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合「ネット」は「グロス」よりもガソリン自動車で約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。

エンジン主要諸元

型式		SR20DET
種類・シリンダー数		水冷4サイクル直列4気筒DOHC
シリンダー径行程	mm	86.0×86.0
総排気量	cc	1998
圧縮比		8.5
最高馬力	PS/rpm	220/6400
最大トルク	kgm/rpm	28.0/4800
燃料供給装置		ツインターボチャージャー付電子制御インジェクション
使用燃料・タンク容量	ℓ	プレミアムガソリン/60

変速比

トランスミッション	マニュアル OD付5速
エンジン	SR20DET
1速	3.267
2速	1.955
3速	1.333
4速	1.000
5速	0.814
後退	3.153

*変速比第1速3.067、第2速2.095、第3速1.453、第4速1.272、第5速0.911、後速3.153のクロスギヤレシオミッションをメーカーオプションで、ベース仕様車に用意しています。ただし、このミッションはラリー競技用ですので、一般走行での使用にはおすすめできません。またクロスギヤレシオミッション装着車にはエアコンのディーラーオプション設定はありません。


このパルサーは、ラリーで戦う。
PULSAR