

nismo

**GT
R**

Z tune



**GT
R**
Registry

GTR-REGISTRY.COM

NISMO R34GT-R Z-tune

GT
R
Registry

GTR-REGISTRY.COM



GT
R
Registry

GTR-REGISTRY.COM

KING OF KINGS

旗艦發進

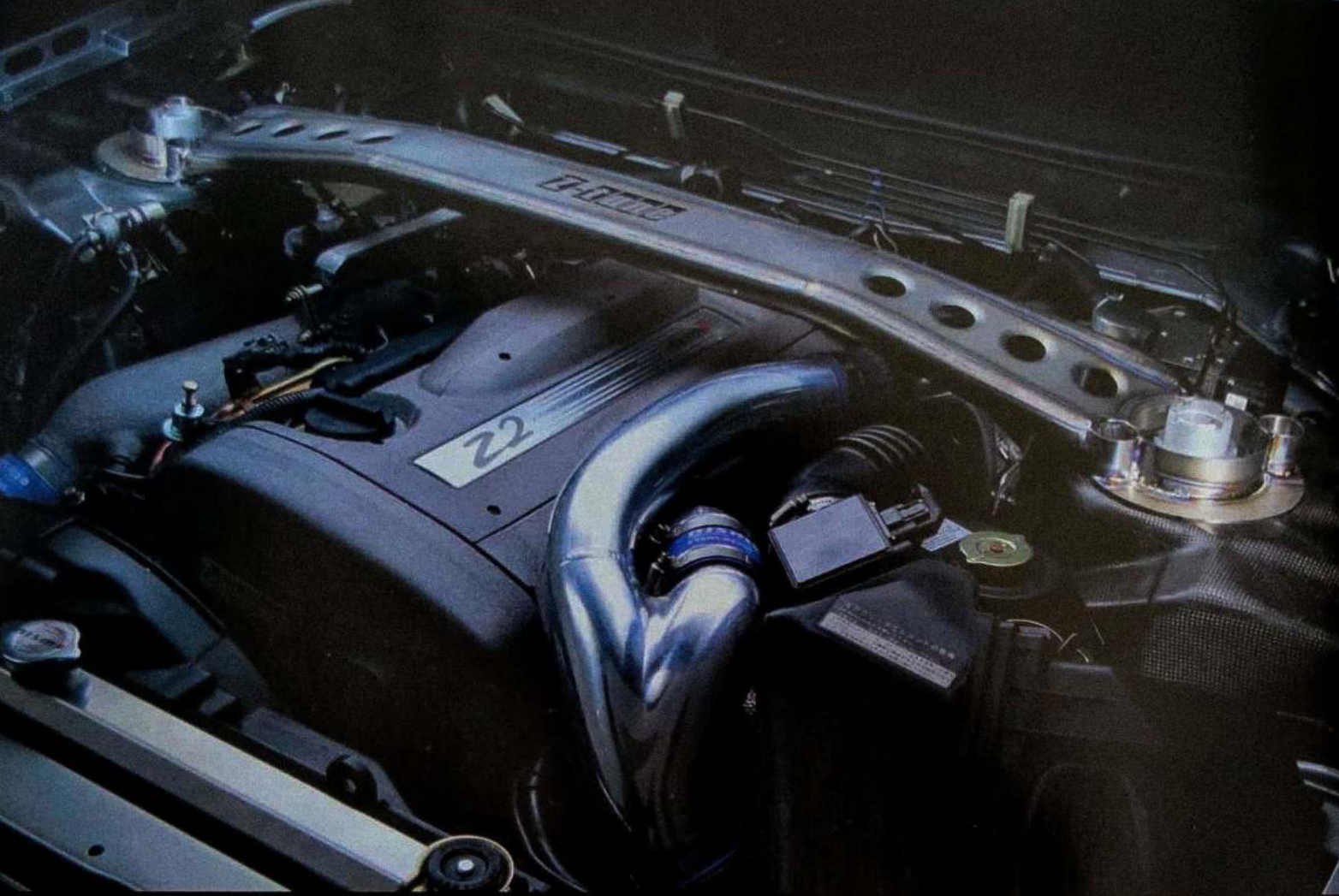






GT
R
Registry

GTR-REGISTRY.COM



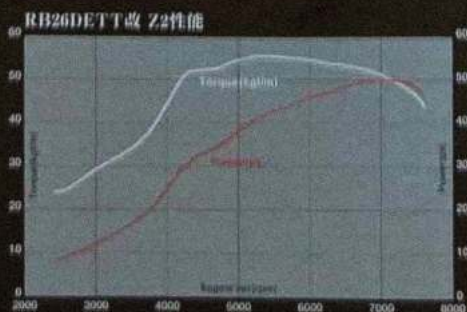
Z2

Z-tune concept ENGINE (Spec2)

究極の心臓

「NISMOR 34GT-R Z-tune」の圧倒的な動力性能を実現する心臓部が「RB26DETT改 Z2」だ。2.8ℓ化され368kW(500ps)/540N・m(55kg-m)以上の高い出力/トルクを発生し、かつロードゴーイングカーとして必要な高い耐久性を実現するため、組み込まれるエンジンパーツにはレース用エンジン開発のノウハウが惜しみなく投入される。

ロードゴーイングカーとしては過剰なまでのハイクオリティパーツを使用しニスモで長年レース用エンジンの開発、チューニングを行ってきた熟練のメカニック達が息吹を吹き込む。20基すべてにシリアルナンバーが与えられ将来にわたりデータ管理が行なわれることとなる



**GT
R**
Registry

GTR-REGISTRY.COM

カムシャフト

エンジン性能や特性を決定する上で重要なのがカムシャフトだ。高出力と排気ガス対策という相反する2つの要素をバランスよく成立させることが「RB26DETT改 Z2」エンジン最大の課題だった。それをクリアするためにエンジンベンチや実走行等の徹底したテストを行い、カムプロフィール、リフト量、バルブタイミングを決定。エンジン圧縮比、ターボチャージャー、エキゾースト等の選定と合わせて最適な数値、形状を採用している



GTエンジンブロック

2001年以降のGT500用エンジンは28ℓでの参戦となったが、28ℓ仕様のピクボア(φ87mm)とハイブストを実現するため、N1仕様のエンジンブロックに対して、各部の剛性を一層向上させたものが必要不可欠とされた。Z2専用のエンジンブロックは実戦という舞台で鍛えられたノウハウが注がれ、高められたパワーに対しても十分な耐久性を備えている。RB26エンジンの潜在能力を極限まで引き出している



GTクランクシャフト

GT500用エンジンやニュルブルクリンク24時間耐久レース仕様等に採用され、実戦投入によってその性能・耐久性が確認されたロングストローク・クランクシャフト。スタンダード比4mmアップのロングストローク(77.7mm)とし、製造方法に型鍛造+フィレットロール加工を採用することで高い耐久性を実現する。無間な軽量化をせず精度の高さにこだわることで滑らかな回転フィールとレスポンスに貢献



ピストン

RB26DETT改 Z2専用開発されたクーリングチャンネル付き鍛造ピストンを採用。最大ブースト圧0.15MPa(1.5kg/cm²)で368kW(500ps)/540N・m(55kg-m)以上という圧倒的なエンジン性能とレスポンスの向上を実現するため、軽量かつ高剛性、高精度を達成する。高回転域においても安定した油膜保持を実現し、熱の影響を最小限に抑えるよう設計されている。頂点を極めるスペックに相応しい完成度を誇る



GTコンロッド

1215mmのディメンションを持つコンロッドは、GTクランクシャフトと合わせGT500用エンジン、ニュルブルクリンク24時間耐久レース仕様等に実際に採用されたもの。H断面やH断面形状を採用することなく材質にSNCM439材を使用することで軽量かつ高強度を確保している。RB26DETTの28ℓ化への取り組みから今日まで、その性能と信頼性は格段に向上した。コンロッドも例外ではなく、ストリート最強の域に達したといえるだろう



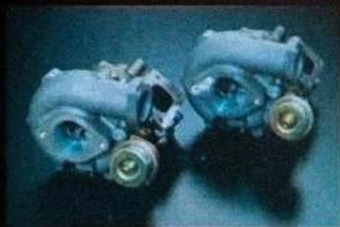
GTインテークコレクター

GT500用エンジンに採用されているものをZ2エンジンへフィードバック。吸気管の径や長さ、さらにコレクタータンクの断面形状を見直したことで各気筒への空気の分配がより均等になるように空気流入量を改善。結果、中速トルクの向上と共に4800~7600rpmでの出力アップを実現した。さらに燃費性能も向上させ、ターボラグ増大などの過度性能の悪化も改善。400~600psのチューンドエンジンに最適な形状であることを付け加えておく



ターボチャージャー

2001年以降のGT500マシンおよび2004年のニュルブルクリンク24時間耐久レース仕様車に使用した実績をもつ、IH製ターボチャージャーを採用(スペックは異なる)。軸受け部にボールベアリング式を採用することで、大型のターボチャージャーで発生しやすいレスポンスの低下を抑えながら、ハイブスト時の圧倒的なターボフィーリングを実現する。ストリートでの扱いやすさ、サーキットでのパフォーマンスも申し分ない



主なエンジン加工内容

シリンダーヘッド	燃焼室形状変更&ボリュウム調整 / カムシャフト造り加工
エンジンブロック	ボーリング&ホーニング / オイルギャラリーオリフィス内径変更
ピストン&コンロッド	重量合わせ(1g以内)
クランクシャフト	ダイナミックバランス
インテークコレクター	段付修正研磨
EXHマニホールド	段付修正研磨&ステフナー加工





夢と勇気、聖地へ……



**GT
R**
Registry

田中哲也、渾身のアタック

GTR-REGISTRY.COM



**GT
R**
Registry

GTR-REGISTRY.COM

GT-R Magazineと共に

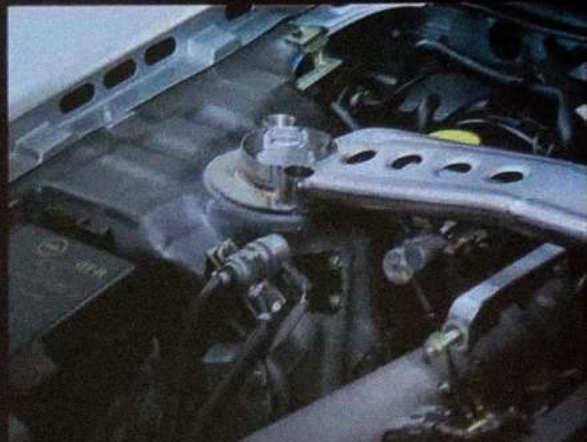
CHASSIS

ボディシェル「軽量・高剛性」

ニスモが厳選したベース車両はホワイトボディに近い状態にされ、ドア開口部へのスポット溶接の追加、ボディ変形が生じやすい部位へのCFRP材張り込みを行なう。さらには専用のフロントストラット、前後フロア補強バーを採用し、強靱な骨格が造られる。熟練のメカニックがレース車両同様ハンドメイドすることで、量産車では実現できない「精度」と「スペック」へと導く。Rが目指す究極のドライビングプレジャーが体感できるだろう



ボディ状態等の諸条件をクリアした車両は改造部位を分解。ボディ補強等を施した後に塗装、組み上げられる



フロントのストラットアッパーなど、過度の応力がかかる部位にはCFRP材を張り込む。剛性アップや正確なサスペンションセッティングに有効である



フロントのストラットタワーは「Z-tune」のロゴを配した専用品。重量増を抑えながら剛性アップを図る



フロント補強バーも純正品とは比べものにならない効果を発揮。各支持部の剛性が剛性アップに貢献



リアの補強バーは見てわかるようパイプ径は太く、大きな外部入力をも受け止める高剛性を見事に確保。またフロア&センタートンネル部へもCFRP材の張り込み済み

SUSPENSION

[SACHS]製Z-tuneスペシャル

Z-tuneスペシャルともいべきサスペンションはJGTC・GT500レースカーでも実績のあるSACHS社製ダンパー（車高、減衰力3way調整式）の採用を筆頭に、強化プッシュロッドやジオメトリー変更用サスペンションリンク等で専用チューニングされる。スタイヤ装着によるサーキット走行に加え、日常のクルージングまでもこなす懐の深さを備えたといってい。ボディ剛性の高さとも相まって異次元の領域に到達。まさに最高峰と呼ぶに相応しい

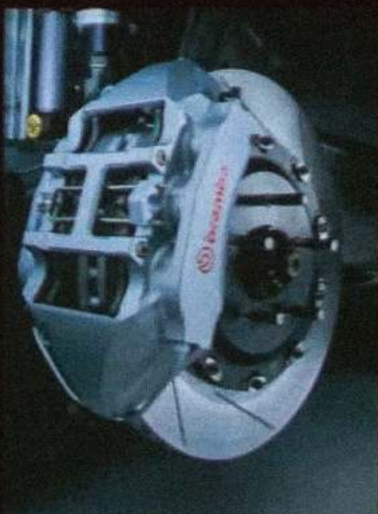


専用のSACHS社製ダンパー、サスペンションリンク、硬度アップしたプッシュロッドを採用。さらにリアのサスペンションメンバー補強を施すという徹底ぶり。異次元の走りに期待

BRAKE

[brembo] & [KIRIU]との共同開発 Z-tuneスペシャル

Z-tuneのエンジンパワー、スタイヤ装着でのサーキット走行にも悲鳴を上げないブレーキシステムもスペシャルだ。フロントのモノブロック6ピストンキャリパーやリアの1ピースローターなどは、「brembo」「KIRIU」社との共同開発によるものだ。さらに、ABS制御ユニットの専用チューニングや、アテーサE-TSのトルク配分最適化、アクティブLSDの効きの向上を図るなどニスモしかなし得ることができないノウハウが惜しみなく注がれる



Z-tuneのために開発された Brembo・キャリパー（フロント：モノブロック6ピストン、リア：4ピストン）、大径ローター（フロント：φ365mm2ピース、リア：φ355mm1ピース）を採用。それをサポートするのがブレーキエアガイドと新開発のブレーキホースである

**GT
R**
Registry

GTR-REGISTRY.COM

POWER TRAIN

クラッチ [SUPER COPPERMIX TWIN] 採用

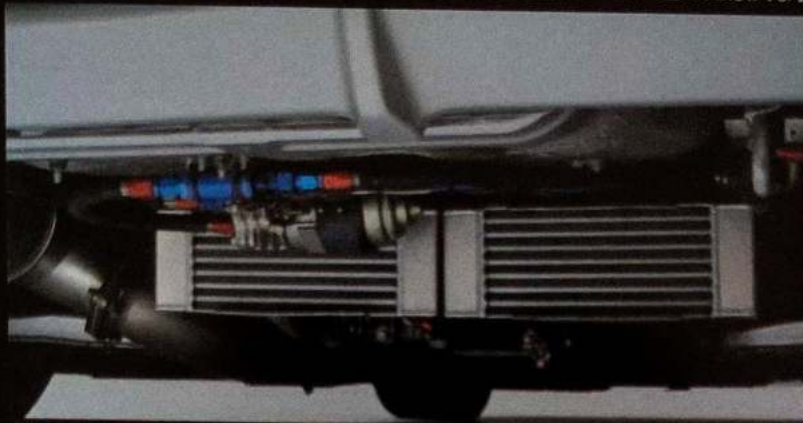
ロードゴーイングカーであることを主張する限り操作性を犠牲にはできない。そんな信念から開発、採用したのが「SUPER COPPERMIX TWIN」だ。シングルでも許容できる高摩擦材のディスクを、あえてツインにすることでクラッチカバーの圧着力を下げペダル踏力を軽減、対応出力にも余裕をもたせている。さらには、プロペラシャフトをレースカーにも使用されるカーボン製とし、軽量化と運動性能向上を図る。隠れた部分にも妥協なし



プロペラシャフトにはCFRP製を採用。純正対比-5.26kgの軽量化を達成し、運動性能の向上を図る。レースカー並みのこだわりよう



441kW (600ps) / 686N・m (70kg-m) の出力に耐えストリートでの扱いやすさも考慮した新開発のクラッチ「スーパーカッパーミックス・ツイン」を採用。さらに操作性に優れたホースも装備。切れ味アップ



高速連続走行時のトランスミッション、リヤデファレンシャルの油温昇温化のため専用オイルクーラーを装備

EXTERIOR

軽量・高剛性のドライカーボン製パーツ

専用開発のCFRP製のフロントバンパー、フロントフェンダー、ボンネット等のエアロダイナミクスパーツを採用しているのも大きな魅力だ。これらは車両前部の軽量化に大きく貢献するだけでなく、バンパーはエンジン&ブレーキへ効率的にエアを導入。フェンダーは片側15mmワイド化し、エンジンルーム内の熱を排出する機能を備える。ボンネットは吸入空気量を確保するエアダクト付とするなど、徹底的に空力性能にこだわる



CFRP製フロントフェンダーはGT500レース車両ゆずりの形状とし、標準ボディに対して片側15mm拡大



CFRP製フロントバンパーはオーバーハングの軽量化と冷却性能の向上に貢献。加えてアンダースポイラーは形状の見直しによってダウンフォースを大幅にアップする

INTERIOR

上質である

赤と黒を基調にし、スポーツ性を損なうことなく本革やアルカンターラといった上質な素材をシートやステアリングに使用。また、目前に位置するコンビネーションメーターは、スピードメーターを320km/h表示とし、タコメーター文字盤には「NISMO」のロゴを配する。M.F.D.(マルチファンクションディスプレイ)も機能を拡張。走ることへの情熱と最高峰の質感がひしひしと伝わってくるコックピット。まさに、Z-tune専用仕立てである



シート生地にはタンニンなめしの本革を使用し、中央にはアルカンターラを配す。強力な前後左右G発生時にもホールド性を確保すると同時に、上質さを兼ね備える。ステアリングのグリップ部、ドアトリムもシートに合わせコーディネート



マルチファンクションディスプレイの機能をさらに拡張したプログラムを組み込みサーキット走行等で必要とされるより多くの情報をドライバーに提供してくれる

GT-Rの星とならん

魂の昇華——とり憑かれた男たち 文・山本浩伸(GT-R Magazine)

GT
R
Registry

GTR-REGISTRY.COM



「Zチューン？」

見慣れぬシルバーのマシン、聞き慣れぬ“Z”の響き。眼前に現われたBNR34はとてつもなく速い。追いつかるライバルを直線で一気に引き離す。幾度も繰り返される壮絶な戦闘シーン。

驚愕、静寂が富士スピードウェイを包み込む。

「あれがニスモの最速マシンらしい」

誰が言ったか、ポツリと漏れた次の瞬間、感嘆の大喚声が地鳴りのように轟く。ニスモの旗艦Z-tuneの衝撃的デビュー。

00年、晩秋の富士スピードウェイを舞台に開催された第3回NISMOフェスティバルのチューナーズバトルでの光景だ。

以来、Z-tuneはRオーナーの見果てぬ夢と憧れの象徴として君臨し続ける。ゆえに、ニスモに寄せられる声も日増しに大きく、強くなる。「Z-tuneの真髄を手に入れたい。コンプリートカーでなくともいい。せめて部品としてリリースしてくれないか」

最高の賛辞。作り手の心、踊らばかり。だが……。

Z-tuneの開発は始まったばかりである。この先、Z-tuneが真の旗艦になり得るのか？ どのような生きざまを辿るか？ 衝撃的デビューの裏で開発陣は得体の知れぬ怖さに付きまとわれていた。

GT-Rの星とならん。

Z-tuneは単にチューンドカーの延長線上に見える存在ではない。

Z-tuneはニスモの使命である。その使命が疾走を始めたのだ。

疾走の原動力、強靱な心臓に他ならない。エンジンが壊れてしまえばすべての開発は止まってしまう。だから01年、Z-tuneの心臓はファルケンGT-Rと共に闘いの舞台をニュルブルクリンク24時間レースにも求めた。激闘のシーンひとつひとつが開発ドラマを綴っていく。世界一苛酷なサーキットでエンジン開発は確実に一歩ずつ狙ったとおりの成果を挙げていく。絶え間ない進化、名称もZ1からZ2へ変わる。

Z2エンジン、試練の時。03年、Z2が刻む鼓動はただひたすら勝利へと向かっていった。レース開始から16時間を経過した時点で総合3番手を死守。表彰台はおろか優勝の可能性も見えてきた。しかし突然Z2の鼓動が停止。エクスページョン。掴みかけた夢が手からこぼれる。

修羅と慟哭。開発陣は寝食を忘れエンジンの開発を一からやり直す。既存のブロックでは耐久性への不安が消えない。ならばZ-tune専用に造り直せばいい。とり憑かれた男たちは“無謀”や“不可能”に挑み続ける。悪夢を振り払うかの如く鬼気迫る形相で。

一方でZ-tuneはニュルブルクリンクでの実走行テストも終えていた。結果、世界最強のロードゴーイングカー、そしてTOP OF GT-Rであるために必要な資質を見極めることができた。やらねばならぬことは山ほどある。ただ、開発陣の心には勇氣と誇りが漲っていた。

「近い将来、Z-tuneをコンプリートカーとして世に出してみせる」と。

研鑽の日々。開発の手が緩むことはない。だが、決して良い成果だけをもたらしてはくれなかった。ひとつ谷を越えれば、その先には幾重にも連なる山脈が現われる。前へ前へと進むたびに訪れる試練。

「もう、越えられない」と弱音を吐きたくなる。

「このあたりで十分か」と妥協したくなる。

幾度も心が折れそうになる。しかし、乗り越えられぬ試練などない。ましてやニスモの使命の疾走を止めるわけにはいかない。

04年、日本国内で十分な対策を積み、生まれ変わったZ2エンジンが再びニュルブルクリンク24時間レースへ挑む。国内で重ねた改良の末、もはやZ2エンジンには死角はなかった。

結果、表彰台には届かなかったものの見事に総合5位を収めた。

「最高のパフォーマンスだったよ、グッドジョブ」ドイツ人レーサーがエンジニアを抱きしめ、労をねぎらった。1年前の悪夢から解放されたエンジニアは心底嬉しそうに笑った。

ひとつの大きな成果が開発ピッチを加速させる。依然として市販までにクリアしなければならない問題はたくさんあった。筑波、鈴鹿サーキットを走り込み、最終スペックの確立を急ぐ。誰もが楽しめる、ステアリングを握ることができる500psのロードゴーイングカー。究極の命題への最終アプローチ、怒涛の前進、そして有終の美を飾る。

04年12月20日、Z-tuneはニスモ創立20周年の佳き年に完成を迎えた。20台限定販売。世界と互角に渡り合える力を備えたGT-Rがいよいよ運命の主たちの下へ届けられる。KING OF KINGS—旗艦発売



Z-tuneの変遷

	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年
●車両スペック					
名称	NISMO R34GT-R Z-tune Proto Ver2000	NISMO R34GT-R Z-tune Proto Ver2001	NISMO R34GT-R Z-tune Proto Ver2002	NISMO R34GT-R Z-tune Proto Ver2003	NISMO R34GT-R Z-tune Proto Ver Final
最高出力	600ps以上 / 7600rpm	500ps以上 / 7200rpm	500ps以上 / 7200rpm	500ps以上 / 7200rpm	500ps以上 / 6600rpm
最大トルク	66.0kg・m以上 / 5,200rpm	55.0kg・m以上 / 5,600rpm	55.0kg・m以上 / 5,200rpm	55.0kg・m以上 / 5,200rpm	55.0kg・m以上 / 5,200rpm
総排気量	2.771cc	2.771cc	2.771cc	2.771cc	2.771cc
ボア×ストローク	87 X 77.7	87 X 77.7	87 X 77.7	87 X 77.7	87 X 77.7
圧縮比	9.0	8.5	8.5	8.5	8.5
直立式燃弁	1.5	1.3	1.3	1.3	1.4
車両重量	1,480kg	1,530kg	1,530kg	1,530kg	1,800kg (2004年レギュレーション対応)
●エンジン					
名称	Z1 (Z-tune Concept ENGINE Spec1)	Z2 (Z-tune Concept ENGINE Spec1)	Z2 (Z-tune Concept ENGINE Spec2) 改	Z2 (Z-tune Concept ENGINE Spec2) 改	Z2 (Z-tune Concept ENGINE Spec2) 改
燃焼室形状	形状変更	形状変更	形状変更	形状変更	形状変更
INEXEポート	形状変更	形状変更	形状変更	形状変更	形状変更
カムシャフトINT	60-10.4 (試作品)	60-10.4 (試作品)	64-10.3 (試作品)	64-10.3 (試作品)	64-9.25 (プロフィール変更品)
EXE	60-10.4 (試作品)	60-10.4 (試作品)	64-9.7 (試作品)	64-9.7 (試作品)	64-9.25 (プロフィール変更品)
ヘッドガスケット	メタル製1.5mm (11044-RRR47)	メタル製1.2mm (11044-RRR46)	メタル製1.2mm (11044-RRR46)	メタル製1.2mm (11044-RRR46)	メタル製1.2mm (11044-RRR46)
エンジンブロック	N1仕様	N1仕様	N1仕様	N1仕様	GTエンジンブロック
ピストン	鍛造クワリングチャネル付き (試作品)	鍛造クワリングチャネル付き (試作品)	鍛造クワリングチャネル付き (試作品)	鍛造クワリングチャネル付き (試作品)	鍛造クワリングチャネル付き (Z-tune専用品)
コンロッド	鍛造1断面 (試作品)	鍛造1断面 (試作品)	鍛造1断面 (試作品)	鍛造1断面 (試作品)	GTコンロッド Spec2
クランクシャフト	ストローア変更品 (試作品)	ストローア変更品 (試作品)	ストローア変更品 (試作品)	ストローア変更品 (試作品)	GTクランク
オイルパンバックス	片寄り防止品 (11113-RS580)	片寄り防止品 (11113-RS580)	片寄り防止品 (11113-RS580)	片寄り防止品 (11113-RS580)	片寄り防止品 (11113-RS580)
タイミングベルト	材質強化品 (13026-RSR45)	材質強化品	材質強化品	材質強化品	材質強化品
オイルポンプ	材質強化品 (15010-RR580)	材質強化品 (15010-RR580)	材質強化品 (15010-RR580)	材質強化品 (15010-RR580)	材質強化品 (15010-RR580)
フェューエルインジェクター	600CC/min (16600-RRR40)	600CC/min (16600-RRR40)	595CC/min (16600-RRR42)	595CC/min (16600-RRR42)	595CC/min (16600-RRR42)
フェューエルプレッシャーレギュレーター	可変式 (22670-RR580)	可変式 (22670-RR580)	可変式 (22670-RR580)	可変式 (22670-RR580)	可変式 (22670-RR580)
フェューエルポンプ	高流量タイプ (17042-RRR46)	高流量タイプ (17042-RRR46)	高流量タイプ (17042-RRR46)	高流量タイプ (17042-RRR46)	高流量タイプ (17042-RRR46)
エアロメーター	計測レンジ拡大品 (22680-RR580)	計測レンジ拡大品 (22680-RR580)	計測レンジ拡大品 (22680-RR580)	計測レンジ拡大品 (22680-RR580)	計測レンジ拡大品 (22680-RR580)
コレクターリング	STD	STD	STD	STD	STD
エアインレットパイプ	アルミ製形状変更品 (14460-RS595)	アルミ製形状変更品 (14460-RS595)	アルミ製形状変更品 (14460-RS595)	アルミ製形状変更品 (14460-RS595)	アルミ製形状変更品 (14460-RS595)
エアノーズマニホールド	N1仕様加工品	N1仕様加工品	N1仕様加工品	N1仕様加工品	N1仕様加工品
エアノーズマニホールドガスケット	メタル製 (14036-RSR45)	メタル製 (14036-RSR45)	メタル製 (14036-RSR45)	メタル製 (14036-RSR45)	メタル製 (14036-RSR45)
ターボチャージャー	T04B-0.6A/R ボールベアリング (14411-RR581)	T04B-0.6A/R ボールベアリング (14411-RR581)	T04B-0.6A/R ボールベアリング (試作品)	T04B-0.6A/R ボールベアリング (試作品)	Z-tune専用HPI製ボールベアリングタービン
エアノーズアウトレット	SUS鍍銀製バルクヘッド付き (14444-RSR46)	SUS鍍銀製バルクヘッド付き (14444-RSR46)	SUS鍍銀製バルクヘッド付き (14444-RSR46)	SUS鍍銀製バルクヘッド付き (14444-RSR46)	SUS鍍銀製バルクヘッド付き (14444-RSR46)
スパークプラグ	レーシング #10	レーシング #10	レーシング #10	レーシング #10	レーシング #10
ECM	専用品	専用品	専用品	専用品	専用品
キャタリザー	なし	デュアルタイプ (試作品)	デュアルタイプ (試作品) *注	NISMO製2690-RR46 (2003年レギュレーション適合)	NISMO製2690-RR46 (2004年レギュレーション適合)
マフラー	チタン製デュアルタイプ (試作品)	チタン製デュアルタイプ (試作品)	チタン製デュアルタイプ (試作品) *注	チタン製 #90シングルタイプ (試作品)	チタン製 #90シングルタイプ (試作品)
エキゾースト	乾式タイプ	乾式タイプ (16546-RN070)	乾式タイプ (16546-RN070)	乾式タイプ (16546-RN070)	乾式タイプ (16546-RN070)
インタークーラー	大容量低圧損失タイプ (14461-RNR45)	大容量低圧損失タイプ (14461-RNR45)	大容量低圧損失タイプ (14461-RNR45)	大容量低圧損失タイプ (14461-RNR45)	大容量低圧損失タイプ (14461-RNR45)
ラジエーター	アルミ製大容量タイプ (21410-RSR45)	アルミ製大容量タイプ (21410-RSR45)	アルミ製大容量タイプ (21410-RSR45)	アルミ製大容量タイプ (21410-RSR45)	アルミ製大容量タイプ (21410-RSR45)
エンジンオイルクーラー	空冷式 (21300-RSR45) *空冷式 (試作品)	空冷式 (21300-RSR45) *空冷式 (試作品)	空冷式 (21300-RSR45) *空冷式 (試作品)	空冷式 (21300-RSR45) *空冷式 (試作品)	空冷式 (21300-RSR45) *空冷式 (Z-tune専用品)
オイルキャッチタンクセパレーター	オイルキャッチタンク (汎用品)	オイルキャッチタンク (汎用品)	オイルセパレーター (11830-RSR45)	オイルセパレーター (11830-RSR45)	オイルセパレーター (11830-RSR45)
●シャーシ					
サスペンション	Z-tune サスペンション (試作品)	Z-tune サスペンション (試作品)	Z-tune サスペンション (試作品)	Z-tune サスペンション (試作品)	Z-tune サスペンション (SCHACGS製)
パナステア	パナステア変更品 (54600-RSR45)	パナステア変更品 (54600-RSR45)	パナステア変更品 (54600-RSR45)	パナステア変更品 (54600-RSR45)	パナステア変更品 (54600-RSR45)
サスペンションリンク	キャンバー角変更・強化フックタイプ	キャンバー角変更・強化フックタイプ	キャンバー角変更・強化フックタイプ	キャンバー角変更・強化フックタイプ	キャンバー角変更・強化フックタイプ
フック	ゴム硬化アップ品	ゴム硬化アップ品	ゴム硬化アップ品	ゴム硬化アップ品	ゴム硬化アップ品
R1エンジンマウント	ゴム硬化アップ品 (11220-RSS80)	ゴム硬化アップ品 (11220-RSS80)	ゴム硬化アップ品 (11220-RSS80)	ゴム硬化アップ品 (11220-RSS80)	ゴム硬化アップ品 (11220-RSS80)
R2エンジンマウント	ゴム硬化アップ品 (11320-RSR45)	ゴム硬化アップ品 (11320-RSR45)	ゴム硬化アップ品 (11320-RSR45)	ゴム硬化アップ品 (11320-RSR45)	ゴム硬化アップ品 (11320-RSR45)
R3エンジンマウント	チタン製 (54420-RSS96)	チタン製 (54420-RSS96)	チタン製 (54420-RSS96)	チタン製 (54420-RSS96)	チタン製 (Z-tune専用品)
ホイール	LMGT-4 フラック (9.5J-18)	LMGT-4 フラック (9.5J-18)	LMGT-4 フラック (9.5J-18)	LMGT-4 フラック (9.5J-18)	LMGT-4 GT500 モデル フラック (Z-tune専用品)
タイヤ (Sタイヤ)	BS製 POTENZA RE540S (265/35/18)	BS製 POTENZA RE540S (265/35/18)	BS製 POTENZA RE540S (265/35/18)	BS製 POTENZA RE540S (265/35/18)	BS製 POTENZA RE540S (265/35/18)
(ストリートラジアル)	BS製 POTENZA RE01 (265/35/18)	BS製 POTENZA RE01 (265/35/18)	BS製 POTENZA RE01 (265/35/18)	BS製 POTENZA RE01 (265/35/18)	BS製 POTENZA RE01R (265/35/18)
●ブレーキ					
R1キャリパー	ブレンボ製 4POT 鍛造	ブレンボ製 6POT 鍛造	ブレンボ製 6POT 鍛造	ブレンボ製 6POT 鍛造	ブレンボ製 6POT ノボロPOT 鍛造 (Z-tune専用品)
R1ローター	φ 355mm	φ 380mm	φ 380mm	φ 380mm	φ 385mm
R2キャリパー	ブレンボ製 2POT	ブレンボ製 2POT	ブレンボ製 2POT	ブレンボ製 2POT	ブレンボ製 4POT (Z-tune専用品)
R2ローター	φ 296mm (STD)	φ 330mm	φ 330mm	φ 330mm	φ 355mm
ブレーキパッド	カーボンメタルタイプ (試作品)	カーボンメタルタイプ (試作品)	カーボンメタルタイプ (試作品)	カーボンメタルタイプ (試作品)	カーボンメタルタイプ (試作品)
ブレーキホース	ステンメッシュタイプ	ステンメッシュタイプ	ステンメッシュタイプ	ステンメッシュタイプ	ステンメッシュタイプ
エアライン	STD・ジャバラホース	STD・ジャバラホース	面積 & 形状変更品 (41180-RSR45)	面積 & 形状変更品 (41180-RSR45)	面積 & 形状変更品 (41180-RSR45)
●駆動系					
トランスミッション	STD	STD	STD	STD	STD
インプットシャフト	強化タイプ (32201-RRR45)	強化タイプ (32201-RRR45)	強化タイプ (32201-RRR45)	強化タイプ (32201-RRR45)	STD
クラッチ	G-MAX フライン Spec IIa (3002B-RRR49)	G-MAX フライン Spec IIa (3002B-RRR49)	G-MAX フライン Spec IIa (3002B-RRR49)	G-MAX フライン Spec IIa (3002B-RRR49)	スーパーカップ-ミックスツイーン
リデフ	LSD (38420-RSF16-A)	LSD (38420-RSF16-A)	LSD (38420-RSF16-A)	LSD (38420-RSF16-A)	LSD (38420-RSF16-A)
R2デフ	アクティブLSD (STD)	アクティブLSD (STD)	アクティブLSD (STD)	アクティブLSD (STD)	アクティブLSD (Z-tune専用特許品)
R2デフオイルクーラー	空冷式 (試作品)	空冷式 (試作品)	空冷式 (試作品)	空冷式 (試作品)	空冷式 (Z-tune専用品)
リアベアリング	カーボン製 (試作品)	カーボン製 (試作品)	カーボン製 (試作品)	カーボン製 (試作品)	カーボン製 (Z-tune専用品)
●電気系					
R1アンダーボイラー	ニモエアド (62020-RNR45)	ニモエアド (62020-RNR45)	ニモエアド (62020-RNR45)	ニモエアド (62020-RNR45)	Z-tune専用カーボン製フロントバンパー
サイドスカート	ニモエアド (76410-RNR45)	ニモエアド (76410-RNR45)	ニモエアド (76410-RNR45)	ニモエアド (76410-RNR45)	Z-tune専用カーボン製フロントアンダーボイラー
R2アンダーボイラー	ニモエアド (65050-RNR45)	ニモエアド (65050-RNR45)	ニモエアド (65050-RNR45)	ニモエアド (65050-RNR45)	ニモエアド (76410-RNR45)
R2ボイラー (フリップ)	ニモエアド (カーボン製 98100-RNR45)	ニモエアド (カーボン製 98100-RNR45)	ニモエアド (カーボン製 98100-RNR45)	ニモエアド (カーボン製 98100-RNR45)	ニモエアド (65050-RNR45)
ボンネット	ニモエアド (カーボン製 65100-RSR45)	ニモエアド (カーボン製 65100-RSR45)	ニモエアド (カーボン製 65100-RSR45)	ニモエアド (カーボン製 65100-RSR45)	ニモエアド (カーボン製 98100-RNR45)
エアクリナーダクト	Z-tune ダクト (カーボン製 16554-RRR45)	Z-tune ダクト (カーボン製 16554-RRR45)	Z-tune ダクト (カーボン製 16554-RRR45)	Z-tune ダクト (カーボン製 16554-RRR45)	ニモエアド (カーボン製 65100-RSR45)
ドア	Lh ドア (カーボン製 試作品)	STD	STD	STD	Z-tune ダクト (カーボン製 16554-RRR45)
●インテリア					
R1シート	バケットシート (カーボン・布製 試作品)	バケットシート (カーボン・布製 試作品)	バケットシート (カーボン・布製 試作品)	バケットシート (カーボン・布製 試作品)	バケットシート (カーボン・布製 試作品)
R2シート	なし	布製変更品 (本産品 試作品)	布製変更品 (本産品 試作品)	布製変更品 (本産品 試作品)	布製変更品 (本産品 試作品)
シートベルト	4点式 (66650-RS020)	4点式 (66650-RS020)	4点式 (66650-RS020)	4点式 (66650-RS020)	4点式 (66650-RS020)
ステアリング	エアバックレスタイプ	エアバックレスタイプ	エアバックレスタイプ	エアバックレスタイプ	エアバックレスタイプ
シフトノブ	GTシフトノブ (ウレタン製 32865-RN012)	GTシフトノブ (ウレタン製 32865-RN012)	GTシフトノブ (ウレタン製 32865-RN012)	GTシフトノブ (ウレタン製 32865-RN012)	GTシフトノブ (ウレタン製 32865-RN012)
コンビメーションメーター	スケール変更品 (ホワイトタイプ 24810-RNR45-W)	スケール変更品 (ホワイトタイプ 24810-RNR45-W)	スケール変更品 (ホワイトタイプ 24810-RNR45-W)	スケール変更品 (ホワイトタイプ 24810-RNR45-W)	スケール変更品 (ホワイトタイプ 24810-RNR45-W)
マルチファンクションディスプレイ	仕様変更品 (2371A-RSR48-V)	仕様変更品 (2371A-RSR48-V)	仕様変更品 (2371A-RSR48-V)	仕様変更品 (2371A-RSR48-V)	仕様変更品 (2371A-RSR48-V)
エアコン	なし	あり	あり	あり	あり
オーディオ	なし	あり	あり	あり	あり
ロールバー	アルミ製4点式	スチール製6点式 (皮製 試作品)	スチール製6点式 (皮製 試作品)	スチール製6点式 (皮製 試作品)	スチール製6点式 (皮製 試作品)

*注) 2003年ニモエアド1スタビライザーレギュレーションに対応シングルタイプ(キャタリザー=20800-RS596)を使用 *注2) ニュールブルクリング走行時
*フルタイム4駆用はZ1エンジンに対して主にカムシャフト駆動方式の変更が実施されている。

SPECIFICATIONS

NISMO R34GT-R Z-tune車両主要諸元

ベース車両：スカイラインGT-R (BNR34) V-Spec (used)
ボディカラー：Z-tuneシルバー (KY0) ※NISMO R34GT-R Z-tuneコンプリート専用

車名・型式	ニッサン・GF-BNR34改
寸法・重量	
全長×全幅×全高 (mm)	4600×1810×1330
ホイールベース (mm)	2665
トレッド前/後 (mm)	1480×1490
最低地上高 (mm)	130
車重定員 (名)	4
車両重量 (kg)	1600
車両総重量 (kg)	1780
エンジン型式	RB26DETT改 Z2 (Z-tune concept ENGINE [spec Z])
種類・シリンダー数	水冷直列6気筒DOHC
ボア×ストローク (mm)	87×77.7
圧縮比	8.4:1
総排気量 (cc)	2771
最大出力kW (ps) / rpm	368 (500) 以上 / 6800
最大トルク (N・m (kg-m) / rpm)	540 (55.0) 以上 / 5200
燃料供給装置	ニッサンEGI (ECCS) 電子制御噴射装置
燃料種類・タンク容量 (L)	無鉛プレミアムガソリン・65

トランスミッション		
変速比	第1速	3.827
	第2速	2.360
	第3速	1.685
	第4速	1.312
	第5速	1.000
	第6速	0.793
	後進	3.280
最終減速比		3.545

仕様概要

エンジン	シリンダーヘッド	カムシャフト (Z-tune専用品) メタルヘッドカスケット (メタル製1.2) 燃焼室形状変更 & ベリウム調整 ポート拡大研削 カムシャフト過げ加工 ロッカーカバー (Z-tune専用色)
	シリンダーブロック	GTエンジンブロック (強度 / 剛性変更品) 副油ピストン (クーリングチャンネル付き Z-tune専用品) GTクランクシャフト (副油ピストン / ロール加工) GTコンロッド (副油 / SNCM439材) オイルパンバリアブルプレート (片割 / 防虫品) GTコイルオーバー (形状変更品)
エンジン機構	ターボチャージャー	ターボチャージャー (形状変更品)
	エキゾーストマニホールド	エキゾーストマニホールド (形状変更品)
	エキマニ	エキマニ (形状変更品)
冷却系	フィンオイルクーラー	フィンオイルクーラー (Z-tune専用品)
	アルミラジエター	アルミラジエター (冷却性能向上品)
	インタークーラー	インタークーラー (冷却性能向上品)
	インタークーラーバイパス	インタークーラーバイパス
燃料系	高流量インジェクター	高流量インジェクター
	高流量フューエルポンプ	高流量フューエルポンプ
駆動系	ECM (Z-tune専用品)	ECM (Z-tune専用品)
駆動系	チタンマフラー (WELDINA NE-1 チタンモデル) ※フロントチューブはステンレス製	チタンマフラー (WELDINA NE-1 チタンモデル) ※フロントチューブはステンレス製
ボディシェル	ドア開口部	ドア開口部 スボ / 小増し / 打ち
	その他	フロントストラップ / パーティードリフト / レインフォース センターパネル部等へのCFRP材張り込み補強
サスペンション	ショックアブソーバー & スプリング	流長 / 調整 (3way) / 車高調整式 (SACHS製ベース Z-tune専用品)
	スタビライザー	ハバ定数アップ品
	各種ブッシュ	ゴム硬度アップ
	ホイール	LM GT4 GT500モデル ブラック 18×9.5J (Z-tune専用品)
	タイヤ	ブリヂストン製 POTENZA RED1R (265 / 35-18)
駆動系	クラッチ	フィンプレートクラッチ (スーパーカブ / パーミックス / ツイン)
	デフレンシャル	フロント: 機械式 L.S.D. リア: アクティブ L.S.D. ※ファイナルギア比: 3.646 ETSコントロールユニット (特性変更品)
ブレーキ	フロントブレーキ	カーボン製 フロント: 365mm 2ピース ベンチレーテッドディスク + モノブロック 6ピストンキャリパー リア: 355mm 1ピース ベンチレーテッドディスク + 横溝 4ピストンキャリパー
	ブレーキパッド & ホース	Z-tune専用ブレーキパッド + ステンレスホース
エクステリア	フロントバンパー	CFRP製前導型タイプ (Z-tune専用品)
	フロントアンダーパネル	CFRP製 (Z-tune専用品)
	フロントフェンダー	CFRP製 リスタワーフェンダー (Z-tune専用品)
	サイドスカート	ABS樹脂製
	リアスポイラーフラップ	CFRP製
インテリア	ステアリングホイール	エアバックタイプ
	シート	表皮変更品 (Z-tune専用品)
	ドアトリム	表皮変更品 (Z-tune専用品)
	コンビネーションメーター	320km表示ホワイトメーター
	マルチファンクションディスプレイ	バージョンIIタイプ

価格

NISMO R34 GT-R Z-tune	[20台限定]	消費税込価格 (本体価格)
	コンプリート	1,774.5万円 (1,690万円)
	パフォーマンスバージョン	1,312.5万円 (1,250万円)

※価格には保険料、登録に伴う諸費用等は含まれません。
※コンプリートは完成した車両の販売となります。パフォーマンスバージョンはお客様の車両をベースとした改造になります。
※コンプリートは1年1万キロの保証とあります。
※パフォーマンスバージョンも完成したベース車両の基本的な条件は1.走行距離3万km以下、V-spec、V-spec II (Nür含む) カラーはベース車両のままとなります (一部再塗装に別カラーをオプションで追加は可ですが、メッドナイ / パーフル / II / IIIは受け付けません)。その他オプションにより受け付けられない場合がありますがあらかじめご了承ください。詳細は別途お問い合わせください。

販売店

NISMO R34 GT-R Z-tuneはエンジン、サスペンション、ブレーキなどに高度なチューニングを行ったチューニングコンプリートカーです。そのため良質なユーザーをベースにニッサンのコンセプトに基づいたチューニングを施したコンプリートカー販売を行っている [NISMOカーズファクトリー] での販売となります。



**GT
R
Registry**







ニスコ・カーズファクトリー 大森
〒140-0563 東京都品川区南大井2-10-6
TEL: 03-3763-3120

ニスコ・カーズファクトリー ZELE
〒243-0803 神奈川県厚木市山原505-10
TEL: 046-244-2000

NISMO最新情報はインターネットでもご覧いただけます → www.nismo.co.jp

ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社 〒140-8563 東京都品川区南大井2-10-6
お客様相談室 フリーコール: 0120-846-423



GT
R
Registry

GTR-REGISTRY.COM



20
NISMO 20th ANNIVERSARY