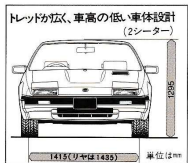


ではスーパー・グランド・スポーツの極限を求めてトライされ、そして昇華された。

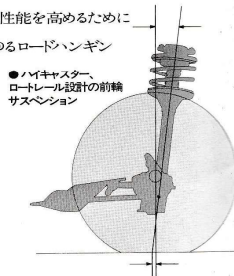


心車両設計と超高速にも耐え得る「スーパー・キャパシティ・サスペンション」の実現。

フェアレディZは、そのトレッドが大きいほどコーナリングフォースにすぐれ、ホイールベースが長いほど直進性や乗り心地がよくなるといわれている。この比率を調べれば、そのクルマの設計思想が読みとれる。つまり、ホイールベースに対してトレッドが長いほどコーナリング性能が高く、すなわち、スポーツカーといえるのである。ニューフェアレディZは、広いトレッドをその車両レイアウトの基本に据え

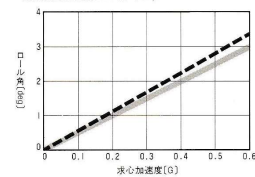


ている。もちろん、高速での安定性とコーナリング性能を高めるためである。さらにニューZは、全高を低くとり、いわゆるロードハンギンググレイシオ (全高対トレッド比) の小さい、安定した低重心の車両姿勢を実現している。重心が低いということは、急旋回時などに、サスペンション機能を最大限に発揮させ、操縦安定性を高めることになる。また、走行性を大きく左右するサスペンション機構も、ニューZでは一新されている。前輪には、ハイキャスター、ロートレー



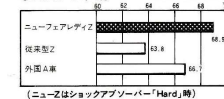
ル、そしてキャスターオフセットジオメトリをもつストラット式独立懸架を採用。国産では珍しい7° (空車時6°35') というハイキャスター、わずか16mm という小さいトレッドの設定、キングピン軸をホイールセンターより後にセッティングしたオフセットジオメトリなどによって、高速直進性や限界旋回性能を大きく高めている。後輪サスペンションには、実績のあるセミトレーリングアームの独立懸架に、さまざまなチューニングと新ジオメトリを加えて、実に250km/h

●横向加速度0.5Gで旋回中の車体の傾き角を表わすロール角はわずか2.5°。実線はニューZ、点線は従来型Zのロール率



の高速走行にも充分余裕のある (当社テストデータによる) 「スーパーキャパシティ・サスペンション」を実現している。230PSという強大な「プラズマ VG30」パワーに見合った最強のシャシーを用意して、ニューZは、比類のない操縦安定性を身につけているといえるだろう。ちなみにニューZはスラロームテストでた速さを見せ (下図を参照)、またロール角もわずか2.5°というすぐれた数値を示

●スラローム性能



**FAIRLADY
2BY2**

PHOTO: 300ZX (マッドガードは注文装備)