

《スーパーエアロチューニング》—— $C_D=0$   
究極のエアロダイナミクス・フォルムをついに完



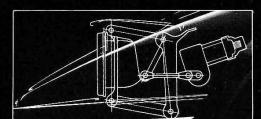
力特性の極限を追求した結果、再び、あの  
「シルエット」が基本的に継承された。

「ンディZは、すでに初代のスタイリングから、  
空気特性を誇ってきたが、それはまた、当然  
でもあった。高速車にとって、空気抵抗は、その  
を左右する重大なファクターでもあるからであ  
る。エンジン出力が同じならば、空気抵抗  
を減らすことで、最高速度は高くなる( $C_D$ 値  
を減らすと、 $180\text{ km/h}$ の走行でおよそ15PSほ

どパワーが減ってくる)「いかに速くいかにスマーズ  
に、空気の壁を通り抜けることができるか」——。フ  
ェアレディZは、すぐれた空力スタイルの実現を、自  
らの宿命として生まれてきたといえる。鋭く傾斜した  
スラントノーズ、深く張りたフロントウインドウ、流れ  
るようにテールへ向うルーフのライン。鋭くカットされ  
たリヤエンド…エンブレムをはずしても直ちにZとわ  
かる、あの流麗なウエッジ・シェイプのスタイルは、  
フェアレディ

だ。そして、その美しいボディシェルは2代目のZにも、  
こんどのニューZにも、かたくなに受け継がれていたのであ  
る。歴史上の

名車は全て、  
特徴的な顔  
をもつといわ  
れるが、まさ  
しく、ニュー  
フェアレディ



●世界初、平行上下式のパラレルライジングヘッ  
トランプ 点灯時にライズアップさせても突出  
しき、ニュー  
フェアレディ

Zも、その特徴ある顔と形を見事に継承している。し  
かも、フラッシュサーフェスボディやエアダムスカート、  
パラレルライジングヘッドライトの採用などによ  
って、さらにその空力フォルムをリファイン。世界で  
もまれない、 $C_D=0.31$ という驚異的数値を実現して  
いる。なお、走行中の空気抵抗は $D = \frac{1}{2} \rho V^2 S \times C_D$   
という式で表わされる。 $\rho$ は空気の密度、 $V$   
はスピード、 $S$ は前面投影面積、 $C_D$ は空気抵抗力係  
数である。つまり空気抵抗を少なくするには $S$ と $C_D$ を

小さくすればよいことになる。ニューZの前面投影面  
積はわずかに $1.81\text{ m}^2$ (2ドアクーペ)。そして $C_D$ 値は0.31

という小さな値である。いかにニューZが空力特性



●前輪揚力を抑えるフェンダー一体のエアダムスカート

にすぐれているかがこれでお解りであろう。  
この優秀な空力特性は、美しいスタイル、  
性能、さらに静  
かさや燃費の  
低減という多  
くのメリットを  
ニューZにあ  
たえてくれた  
モールディングを全て段差の少  
ないのである。 —フェス化し空気抵抗の低減をは

