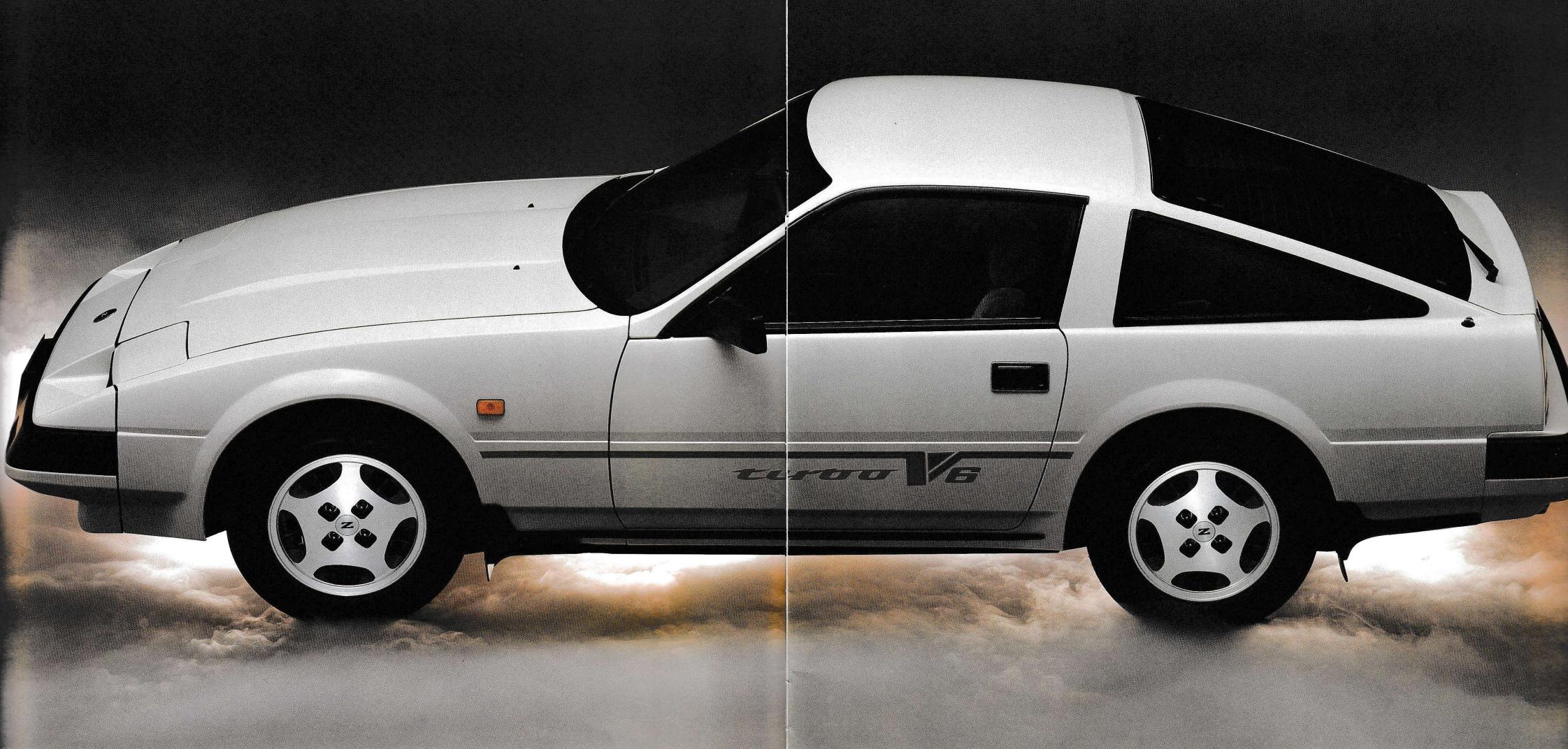


すべて、ターボを搭載。走りのクオリティは飛躍的に高められたが、決して、コンフォタブルな感覚を犠牲にはしなかった。



トップレベルの加速性能とともに、マイルドな居住感をも用意している。フェアレディZは、VG型ターボエンジンの搭載によって、世界の超高性能車である、すぐれた動力性能を獲得している。量産のスポーツカーとしては、文最強のポテンシャルを実現できたといつてもよいだろう。たとえば、そのクルマはかかる目やすでもあり、またスポーツデータでもある「パワーウエイトレシオ」車が実に5.8kg/ps、2000cc車で8.2kg/psという群を抜く数値を示している。大型Zは8.2kg/ps、西独の著名なス

ポートカーは6.0kg/psである)いかにニューZのスポーツ度が高いものであるか?か?如実に証明されているといつてもよいだろう。したがって、当然のごとく、ニューZは、加速性能においてもすば抜けた数字を記録する。そのクルマの加速力を語る0→400m発進加速では15秒を切って、世界でもあまり例のない14.7秒をマーク(2シーター3000cc車)。さらに追越性能を示す区間 ●パワーウエイトレシオ比較図
●40→60km/h区間 加速の比較(ニューZ4WD)
区間 加速(40→60km/h)
従来型Z (L28E) 8.2
外国白車 (4.5t) 6.0
外国C車 (3.3t) 7.5

すばらしい加速力を示している。まさにニューZの高性能ぶりには、世界最速を誇る欧洲の名車たち、道をゆずるだろうと思われるほどである。だから我々は、ニューZに、決して速さだけをあたえたのではなかった。確かにクルマにとって速さはファンタスティックな爽快感を生み、また、アクシデントを未然に防ぐ余裕性能ともなる。しかし、ニューZは、速さに加え、操縦安定性と快適性にも十二分に意を払って登場している。世界初の3段切換3ウェイアジャスタブルショックアブソーバーの採用もその一つである。これは路面の状態に応じてショックアーバーの減衰力を3段階に選択できる画期的なシステムである。しかも、ショックアーバーの特性を「Hard」(高い減衰力)、「Medium」(中間の減衰力)、「Soft」(低い減衰力)の3段階に分け、路面の状況とドライバーの乗り味の好みによって、自由に選択、最適の減衰力を得られる世界初の先進的設計である。路面にあった

●乗り心地を示すグラフ
●ショックアーバー
上グラフは装着後の車重乗算比(車重を乗算した際の車重)、下グラフは従来型に比べて、車重を乗算した際の車重を示す。
FAIRLADY 2SEATER
PHOTO: Z G(アクセントストライプ、マッドガード)

●3ウェイアジャスタブルショックアーバー断面図