

「高次元の走行性能」を実現!



〈高次元走行〉

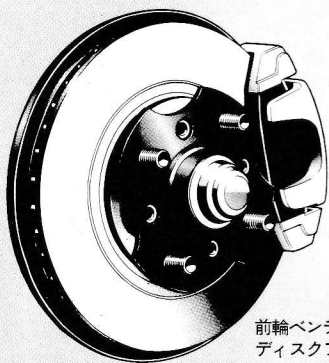
制動性

高性能な制動システムを可能にした「ベンチレーテッド・ディスクブレーキ」

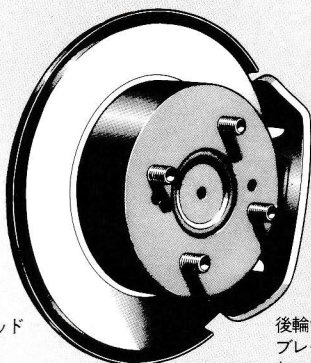
新型ブルーバードには、その動力性能と高度な走行性能にふさわしい、高密度の制動システムが用意されています。まず、前輪には、このクラスでは初の「ベンチレーテッド・ディスクブレーキ」を新採用。これは、欧州の名車の多くに採用されているものと同じ型式ですが、ディスクの冷却能力を向上させるために、ディスクに通気孔を設けたブレーキです。一般のディスクブレーキよりも放熱効果にすぐれているため、高速での激しいブレーキングにもフェード（摩擦熱によって制動力が低下する現象）にくく、水ぬれなどの悪条件下でも、つねに安定した制動力が発揮されます。

さらにSSS-E以上の車種には、後輪にもディ

スクブレーキを採用。前後輪ともディスクブレーキを装着した、いわゆる「4輪ディスク」の高度な制動システムをとっています。また踏力を軽減するマスターバックは7.5インチの大型にサイズアップ。SSS-E以上ではさらに9インチの大径型を装備。ごく軽い踏力で、強力な制動力が前後輪に伝達されます。高度な走行性能に見合った本格的な高性能車用ブレーキシステムといえるでしょう。このシステムにはまた、急制動時に後輪の早期ロック（尻ふり）を防止するN-Pバルブ、2系統式油圧回路のタンデムマスターシリンダーも用意され、新型ブルーバードの制動性能を、より安全で、信頼性の高いものにしていきます。



前輪ベンチレーテッド
ディスクブレーキ



後輪ディスク
ブレーキ
(SSS-E以上)

Z エンジン プラス ZERO

- Zエンジン●ゼロスクラブフロントサスペンション
- ラック&ピニオン式ステアリング●インディペンデント・リヤサ
- リヤディスクブレーキ●ベンチレーテッドディスクブレ

〈高次元走行〉

動力性能

早くから、時代の声を予見した「高性能・低燃費」のZエンジン。新たに4気筒Z20Eも登場。

一昨年の秋、ブルーバードに初めて搭載され、デビューしたZエンジンは、そのフレキシブルな高性能と高水準の経済性が高く評価され、ユーザーの方をはじめ、モーター専門誌、専門分野の方などから、こぞって賞賛の声をいただきました。とくに昨年度には、厳正な審査である日本機械学会より「技術賞」を受賞。その評価はますます高まるばかりです。1シリンダーに2つの点火プラグをそなえた画期的な「急速燃焼方式」は、アイドリングの安定性、スムーズな吹き上がり、低速域から中高速域まで充分にカバーするトルク性能、さらには静粛性にも秀いでるなど、数多くの性能的メリットを実現しましたが、なかでも、特筆すべきは、その燃焼効率のよさがもたらした、燃費の良好さといえるでしょう。これは、日産の技術陣が、来たるべき時代を予見して、技術の総力を傾けた成

果でもあります。新型ブルーバードのZ18型、Z18E型、そして新登場のZ20E型の4機のZエンジンが、いずれのエンジンにもZエンジンが秘められていますが、とくにZ20E型（電子制御燃料噴射装置）をそなえたZ20E型エンジンでは、コンピューター制御による燃焼状況を読みとり、つねに最適な燃焼状態を実現するため、すぐれた性能の発揮と、優れた経済性を示します。また、搭載されたZ20E型エンジンは、従来の型を上回る動力性能を示し、時代にふさわしい経済性をももたらします。強力な動力性能と両立させた燃費の削減。Zエンジンこそ、明日の高性能エンジンといえるでしょう。

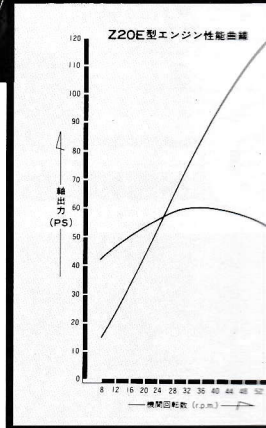


〈高次元走行〉

省燃費

「ZエンジンプラスZEROスクラブ」、そして車体の軽量化がもたらした、高度な省燃費・経済性。

新型ブルーバードは、車体の合理的な軽量化、燃焼効率にすぐれたZエンジン、スムーズな走行を生み出す「ゼロスクラブサスペンション」などによって、すぐれた燃料経済性を発揮します。



Z16型	(4速フロアシフト車)	60km/h定地走行テスト値=19
Z18型	(5速フロアシフト車)	60km/h定地走行テスト値=20
Z18E型	(5速フロアシフト車)	60km/h定地走行テスト値=20
Z20E型	(5速フロアシフト車)	60km/h定地走行テスト値=19