

ENGINE

ファインな走りを生む
ニューシルビア。
全車に、ハイテック
高性能ツインカム
エンジンを搭載。

二人で味わう華麗な走りのテスト

小気味よいレスポンス—CA18DEツインカム

スペシャルティカーの期待にたがわぬ

動力性能をシルビアは有している。

速く、美しく走るために採用された

新しい高性能エンジン——CA18DE型。

吸気側2個、排気側2個のバルブを

クロスフローに配した「ツインカム16バルブ」が

軽快なサウンドを囁きながら、滑らかに加速し、
スムーズに高速へと伸びていく。

生命を吹きこまれた有機体として

クルマを実感するのは、こんな瞬間かもしれない。

そのテストはまさに心地よく

思いのままにパワーが楽しめる。また、

このエンジンには多くのハイテクノロジーが

集約されている。9.5という高圧縮比化、

電子制御可変吸気コントロール(NICS)、

電子配電点火システム(NDIS)と

白金プラグの採用、

ハイドロリックバルブリフターなどがそれぞれである。

さらに、ベアリングビームの採用や

シリンダーブロックの強化などによって

静粛性もいちだんと向上。

俊敏な走りから、気分のよいクルージングへ、
ツインカムパワーが冴えわたる。



■最高出力135PS/6400rpm(ネット値)

最大トルク16.2kgm/5200rpmの

ハイパワー、ハイトルクを発揮

■圧縮比9.5を達成

■NDIS(電子配電点火システム)

各気筒毎に超小型イグニッションコイルを

内蔵させ、ハイテンションケーブルを廃止。

高回転域まで安定した2次電流を供給すると

ともに電波ノイズも大幅に低減。ラジオへの雑音

影響が少ない。メンテナンスフリーも実現。

■NICS(電子制御可変吸気コントロールシステム)

エンジン回転数に同調してECCSが効率的に

吸気をコントロールするので、低速でのトルクと

高速でのハイパワーが得られる。

■ハイドロリックバルブリフター(直動式油圧リフター)

油圧によって、バルブクリアランスをゼロにキープ。

動力系の作動音と振動を低減。

メンテナンスフリーである。

■白金プラグ

中心電極と外側電極に白金(プラチナチップ)

を使用。硬さと耐久性に優れ、高回転域の

高い2次電圧も確実に供給。

美しいサウンドは高性能ツインカムの鼓動

胸のすぐ加速感—CA18DETツインカムターボ

右足の踏みこみに呼応して、鋭く吹け上がり、

高回転域まで軽快に回りきる…。

ドライバーの心の昂りとシンクロするように、

アクセルワークに鋭くレスポンスする、

ハイテックエンジン——CA18DET型。

エンジンこそクルマの中で最もモダンで

感性的にも優れたものでなければならぬ、

という思想から選ばれた

日産の最先鋭パワーユニットがこれである。

快い加速性能をもたらす

高性能ツインカム16バルブ。

これに空冷式インタークーラー付

ターボチャージャーをドッキングさせ、

圧倒的なハイパワーとハイトルクを獲得。

スペックに示された数字以上の

洗練された感覚性能が味わえる。

ひとたびアクセルを踏めば、

その高性能ぶりは背中で感じられ、

気持ちのよい走りも十分に楽しめる。

アートのフォルム・シルビアの容姿からは

想像もできない

力感あふれる高性能エンジン。

まさに、胸のすぐ加速感がここにある。



■最高出力175PS/6400rpm(ネット値)

最大トルク23.0kgm/4000rpm。

圧倒的な6.4(理論)のバナーウェイトレシオを実現。

■空冷式インタークーラー

内部77%の冷却効率の高圧インナーフィンタイプ。

吸気充満効率を高めてターボ効果をアップする。



■ターボチャージャー

過給圧を最適に制御する電子制御過給圧

コントロールシステムによりコンピュータが

フッキングを防ぎ、パワーを効率よく引きだす。

■NICS(電子制御可変吸気コントロールシステム)

■NDIS(電子配電点火システム)

■白金プラグ

■ハイドロリックバルブリフター(直動式油圧リフター)

■無鉛プレミアムガソリン適合

レギュラーガソリン使用時に

自動切換えるシステムも合わせてあり。

●「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で
測定したものです

PHOTO: K's(メーカーオプション装着車)
ただしエアロパーツは販売会社オプション
(リヤスポイラーを除く)