

USP①—あなたの気持ちに呼応する、上質のドライビングプレジャー

動力性能と環境性能を高レベルで両立。
次世代2.0Lターボエンジンをガソリン車に搭載しました。

高出力

排気量を抑えながら、ノンターボ2.5Lエンジンに匹敵する力強さと加速性能を発揮。

最高出力 155kW(211PS)

最大トルク 350N·m(35.7kgf·m)

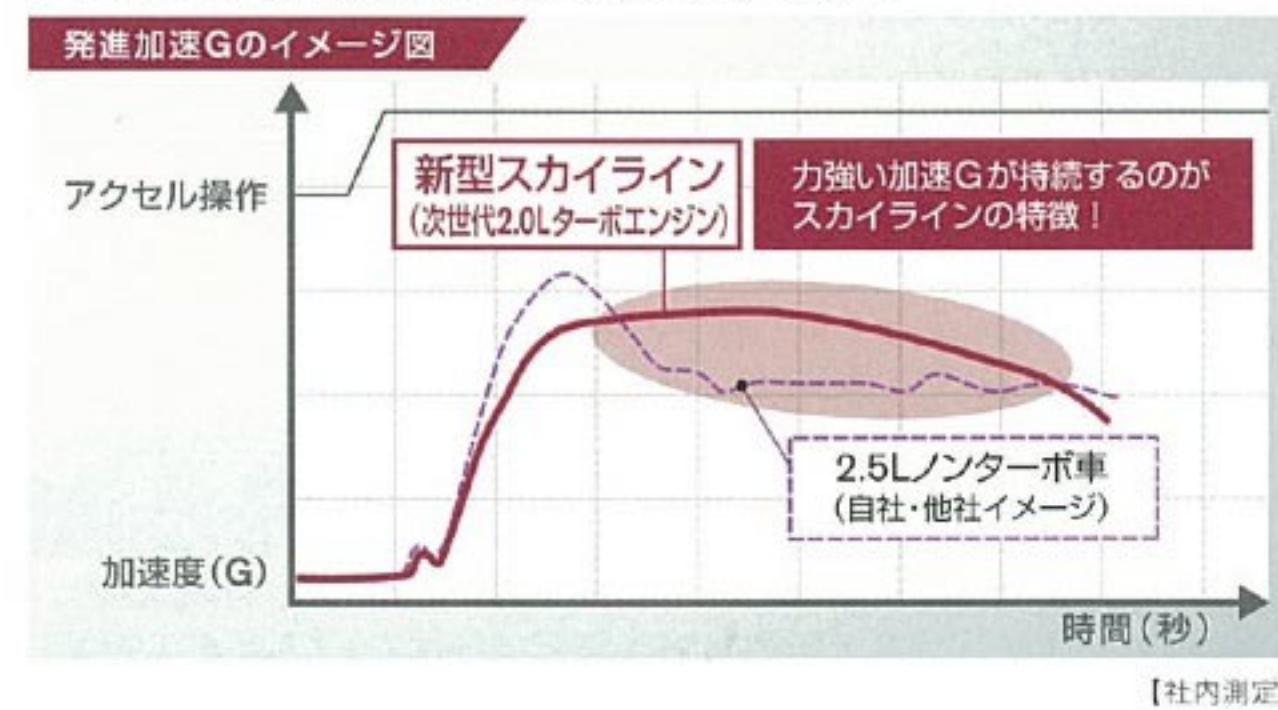


すぐれた発進加速をもたらす俊敏なレスポンス。

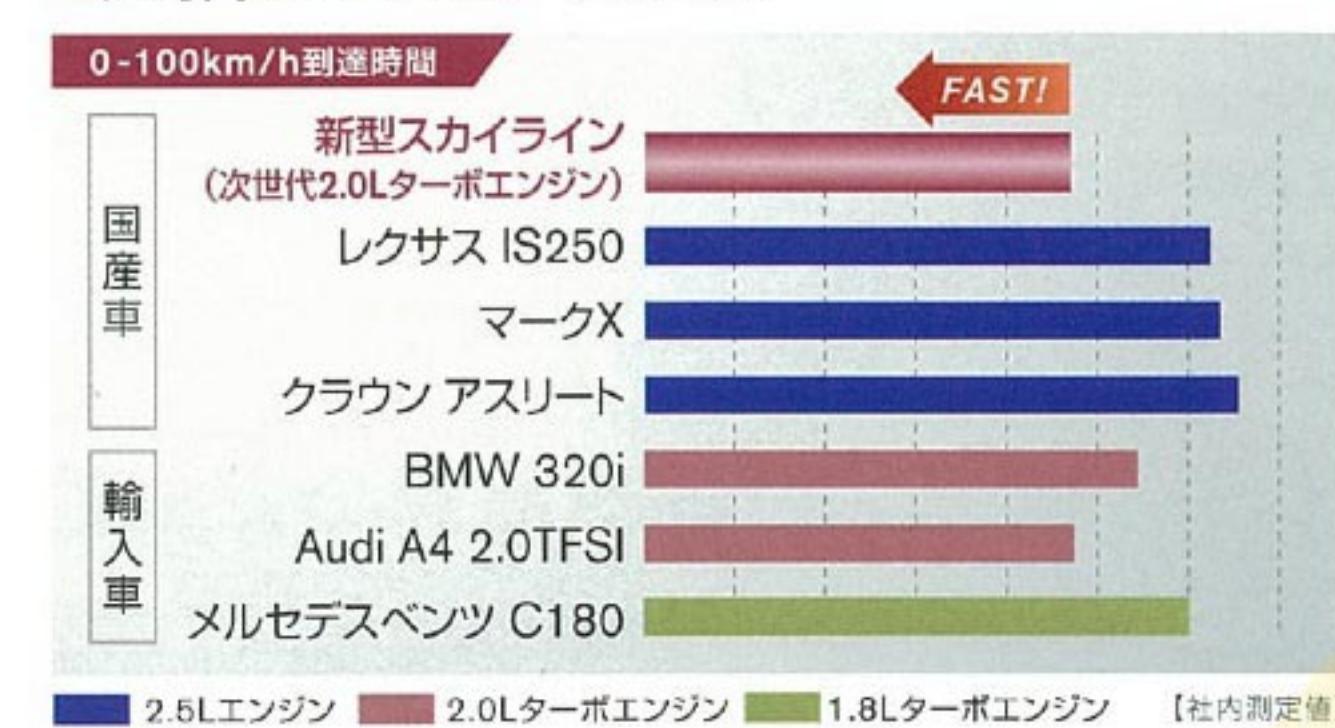
排気量をダウンサイズして燃費性能を向上させながら、クラストップレベルの動力性能を実現。
信号待ちからの発進、ワインディングでのコーナーからの立ち上がり、高速道路での合流時などで、すぐれた加速性能を体感できます。
トータル性能を高めた次世代のターボエンジンです。



■レスポンスが鋭く、息の長い発進加速



■短時間でトップスピードに到達



■すぐれた走りと燃費に貢献するメカニズム。

■マニュアルモード付フルレンジ電子制御7速オートマチックトランスミッション

各速のギヤ比を接近させることによりスムーズで高効率な変速を実現したマニュアルモード付フルレンジ電子制御7速オートマチックトランスミッション[7M-ATx]を採用しました。アクセルを踏み込んだ際に素早くダウンシフトし、すぐれた変速レスポンスを実現。伸びやかで途切れのない加速が得られます。

■アイドリングストップシステム

スカイライン(次世代ターボ車)全車にハイブリッド車と同様、アイドリングストップシステムを採用(ヒルスタートアシスト付)。快適なエコドライブを提供するとともに、燃費性能を高めます。

すぐれた環境性能を実現し、減税対象車に。

低燃費

JC08モード 燃料消費率

(国土交通省審査値)*1

13.6km/L^{*2}

排気量をダウンサイズした新型2.0Lターボエンジンや7速オートマチックトランスミッション、電動油圧パワーステアリング(車速感応式)、アイドリングストップなどの採用により燃費を向上。もっと遠くまで走りたいキモチに応える燃費性能です。

車名	JC08燃費[km/L]	BETTER!		
		新車(FY14見込み)	自動車重量税	自動車取得税
国産車	新型スカイライン 13.6km/L ^{*2}	▲50%	▲60%	減税なし
スカイライン(V36)	11.4km/L	減税なし	減税なし	減税なし
レクサス IS250(2WD)	11.6km/L	減税なし	減税なし	減税なし
マークX	11.8km/L	減税なし	減税なし	減税なし
フーガ	11.2km/L	減税なし	減税なし	減税なし
新型ティアナ	14.4km/L	▲50%	▲60%	減税なし
BMW 320i	16.6km/L	▲75%/免税*3	▲80%/免税*3	▲50%/75%*3
Audi A4 2.0TFSI	13.8km/L	▲50%	▲60%	減税なし
メルセデスベンツ C180	14.4km/L	▲50%	▲60%	減税なし

*1 燃料消費率は定められた試験条件での値です。お客様の使用環境(気象、渋滞等)や運転方法(急発進、エアコン使用等)、整備状況(タイヤの空気圧等)に応じて値は異なります。

*2 オプション装着により車両重量が1660kg以上となった場合は13.0km/Lとなります。 *3 オプションの装着により減税レベルが変わります。

■主要燃費向上策

新型スカイライン(次世代ターボ車)は、ターボチャージャーの採用などによりスカイライン(V36)と比べて燃費を約20%向上させました。

- 新型2.0L 4気筒
ダウ NSIターボエンジン
- 7速オートマチックトランスミッション
- アイドリングストップ
- アクティブノイズコントロール
- ターボの過給による力強い走りと
排気量ダウンによる燃費性能の両立
- 低フリクション化による燃費の向上
- 交差点・渋滞等停車時の無駄な燃料消費の抑制
- こもり音低減によるロックアップ領域の拡大

- 電動油圧パワーステアリング
(車速感応式)
- 新型リヤディファレンシャルギヤ
- 低転がり抵抗タイヤ
- アクティブブレーキコントロール
- 電動ポンプ化によるエンジン負荷の低減
- 軽量化&低フリクション化
- 低転がりランフラットタイヤの設定
- アンダーフロアの空気流れ改善による空気抵抗の低減

ステアリング性能を向上。

扱いやすい

電動油圧パワーステアリング(車速感応式)

スカイライン(次世代ターボ車)全車にエルグランドと同じ電動油圧パワーステアリング(車速感応式)を採用し、スカイライン(V36)に比べてステアリング性能をさらに向上。足回り性能などの車体の改良も施されているため、競合他車と比べて、より安定した操縦を行えます。



■速度に応じてステアリング舵角・舵角速度を調整。

電子制御によりモーターの回転速度を変化させ、油圧ポンプを調整して操舵能力を変化。舵角・舵角速度を制御し、低速域ではマイルドな、高速域ではよりスムーズでリニアな操舵を実現します。エンジン負荷を低減することで燃費向上にも貢献しています。

