

## 1984年 NISMO 誕生



日産ファンの間で“NISMO”あるいは“ニスモ”として親しまれている『ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社』は、日産の100%子会社として1984年9月に東京・大森の地に創業した。その名のとおり日産のモータースポーツ業務を専門に行なう会社だ。

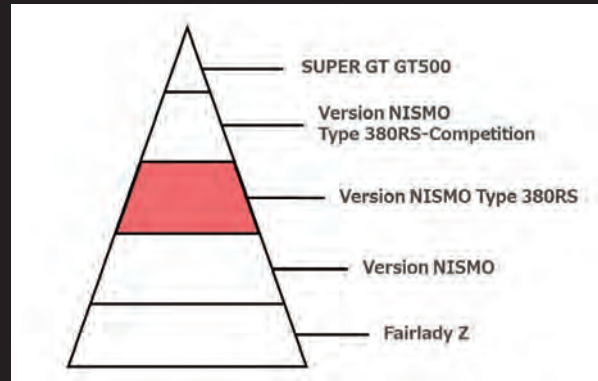


1984年以前は、日産追浜工場にあって各種モータースポーツ車両開発といわゆるワークス活動を行っていた日産自動車 特殊車両実験課（通称：追浜ワークス）と、日産車でモータースポーツを楽しむ競技ユーザーのためのスポーツパーツの販売やユーザーサポートを行っていた日産自動車 宣伝三課大森分室（通称：大森ワークス）という、ふたつの組織が日産のモータースポーツ活動を行っていた。NISMO はこれらを統合する形で誕生したのである。



現在では、モータースポーツだけでなく、日産車のカスタマイズパーツやコンプリートカーの開発・販売、そして各種イベントなども行い、自動車を核に日産ファンの様々なニーズに応えている。2022年4月には、同じく日産の100%子会社の『株式会社オーテックジャパン』と経営統合し、『日産モータースポーツ & カスタマイズ株式会社』のNISMO 事業所として新たな一歩を踏み出した。そしてNISMO ブランドは今年で40周年を迎える。

## 2007年 フェアレディ Z Version NISMO Type 380RS

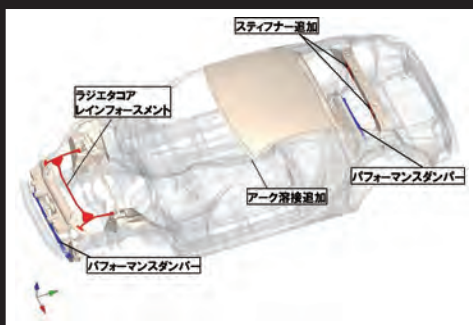


2007年1月、NISMOはZ33型フェアレディ Zをベースにした“フェアレディ Z Version NISMO&（以下、バージョン NISMO）と、“フェアレディ Z Version NISMO Type 380RS”という NISMO ブランドを冠したロードカーが登場した。この2台は、NISMO を名のるロードカーとしては、大きな節目に登場した重要なモデルである。

“バージョン NISMO”は、レースフィールド・ストリートともに様々なノウハウを持つ NISMO と、多くのコンプリートカスタムカーの製造実績を持つオーテックジャパン（当時）のノウハウが融合することで生まれたロードカーである。この“バージョン NISMO”をベースに競技専用車両として同時開発されたのが“フェアレディ Z Version NISMO Type 380RS-Competition”（以下、380RS-C）である。そして、この“380RS-C”に搭載された400ps以上を可能にする3.8ℓ仕様のハイスpekエンジンにストリート向けにデチューンし搭載したのが“フェアレディ Z Version NISMO Type 380RS”（以下、380RS）なのだ。



“フェアレディ Z Version NISMO”の最大のアピールポイントはエクステリアだ。SUPER GT に参戦するフェアレディ Z のGT500 仕様の開発から得られた空力データをベースに、スーパーコンピュータによるシミュレーションを活用、さらに実走行テストを繰り返してデザインされた。その結果、走行安定性に優れ、効果的なダウンフォースも獲得した“バージョン NISMO”ならではのスタイリングとなった。専用開発されたのは、フロントバンパー、サイドシルプロテクター、リアバンパー、リアスポイラーである。フロントバンパーは90 mm延長され、リアバンパーも15 mmの延長仕様となっている。



一方、優れた走りを実現するためボディの強化も行われた。モノコックの溶接面の増加と補強パネルを追加したほか、補強パネルも装着し、ハイグリップなラジアルタイヤによる高い入力に耐えられる強靱なボディを与えた。とくにホワイトボディ状態での溶接面の増加や補強パネルの追加は、自動車メーカー直系の NISMO とオーテックジャパンにしかできないことだ。さらに YAMAHA 製パフォーマンスダンパーをボディ前後に装着し、走行中の微振動を排除した質感の高い走りを実現している。



## 2007年 NISMO コンプリートカーの大きな節目 フェアレディ Z Version NISMO Type 380RS



サスペンションに関しても、ハイグリップなタイヤと高剛性ボディの採用により全面的にリセッティングされている。ショックアブソーバー、スプリング、スタビライザーなど専用チューンすることで優れた走りを実現。さらにブレーキも強化した。フロントは Brembo 社製のアルミ対向 4POT キャリパーに  $\phi 324$  mm の大径ローターを組み合わせた。リアには、同じく Brembo 社製アルミ対向 2POT キャリパーに  $\phi 322$  mm の大径ローターを採用し、ストッピングパワーも強化した。

インテリア関係では、ブラックを基調としたトーンでまとめられ、シートのセンター素材もパンチング加工されたアルカンターラを使用するなどプレミアム感のある仕上げとなっていた。

“バージョン NISMO” は、2007 年には北米向けに「NISMO 350Z」のネーミングで輸出され、「NISMO」ブランドを冠したロードカーとして初めて海外で販売された記念すべきモデルとなった。



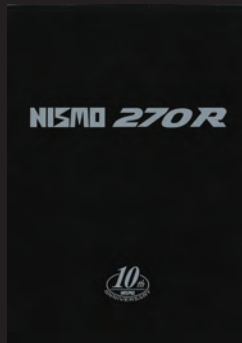
一方、“380RS” は、日産自動車のカatalogモデルである“バージョン NISMO”をベースに 300 台限定で販売されたハイスペックモデルである。最大の特徴は“380RS-C”譲りの 3.8 l 仕様の VQ35HR 改を搭載したことだ。最高出力 350ps を絞り出すこのエンジンには、ピストン、コンロッド、クランクシャフトなどの主要パーツはスーパー耐久の ST-1 クラス制覇の為に開発された“380RS-C”と同じものが採用されている。その組み立て方法にも、NISMO ならではのレースエンジンのノウハウが活かされ、各部のクリアランスはエンジン内部が適正温度になった状態で、最適なクリアランスになるように組み立てられており、非常にレーシングライクなスペックを持っていた。一方、ボディやサスペンション、ブレーキなどは“バージョン NISMO”と共通。インテリアは、“380RS”専用のデザイン。ブラックを基調とするもステアリングやシフトノブ、パーキングブレーキレバーにレッド系の本革素材を採用したもので、レッドの差し色を各部に取り入れている。



“380RS” は 300 台限定で販売。サーキット走行を楽しむユーザーなどには絶大な人気を誇ったスペシャルなフェアレディ Z だった。

このように、“バージョン NISMO” と “380RS” は、企画・開発・製造・販売を日産自動車、ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル (当時)、オーテックジャパン (当時) のコラボによって実現したコンプリートカーである。このスキームは、現在の NISMO ロードカーシリーズにつながっており、まさに NISMO ロードカーの礎となった 1 台である。

# 1994 年初のオンロード・コンプリートカー NISMO 270R



1994 年は、NISMO 創立 10 周年にあたる記念すべき節目の年。当時 NISMO がモータースポーツ活動に専念している間、世間では R32 GT-R や S13 シルビアなど、格好のストリートチューニング素材を得て活況を呈していた。NISMO も本格的にストリートパーツビジネスに参入しはじめた時期でもあった。そして同時に、コンプリートカービジネスへの参入も議論がなされていた。海外の著名なワークスチームはコンプリートカービジネスも手掛けていたこともあり、当時社長の難波靖治は、モータースポーツのノウハウを活かした NISMO コンプリートカーの企画、開発を社内に命じた。そこで、NISMO としてははじめてのストリート向けコンプリートカーを、会社創立 10 周年に合わせ「10 周年記念車」として企画をスタートした。



NISMO 270R のベースとなった S14 型シルビア K's



S110 型シルビアベースの 240RS

ベース車両候補は、R32 型スカイライン GT-R、K11 型マーチ、Z32 型フェアレディ Z 等、様々な車種が挙げられたが、最終的にはチューニング範囲が広くとれる S14 型シルビアをベースにすることが決定された。目標馬力は、当時の 280ps 自主規制以下の 270ps にすえられ、車名もかつて日産のグループ B カーとして国際ラリーで活躍した S110 型シルビアベースの 240RS にちなみ、「270R」とされた。



約 1 年にわたる開発期間を経て 1994 年に発売。270R の価格は R32 GT-R に匹敵する 450 万円。販売台数は 30 台限定。ボディカラーはブラックのみ。エンジンはもちろん、駆動系やブレーキ、シャシー、内外装まで細かく手を入れたコンプリートカーだった。このコンプリートカーの仕上げ工程を担ったのが、当時のオーテックジャパンであり、この車にも量販カスタムカー造りのノウハウと匠の技が活かされていたのだ。