

展示エンジンの概要

(2016年4月1日からの展示)

	エンジン型式	特徴と代表的な搭載車
1	7型	日産のルーツ ダット自動車開発の4気筒SV式エンジン。 1935年ダットサン14型
2	NB型	日産創業期の大型車用6気筒SV式エンジンを改良。 1953年ニッサン480型
3	C型	戦後オースチン車のエンジンをベースに改良。 1957年ダットサン1000 210型
4	GA4型	プリンスの前身富士精密が開発した4気筒OHV式。 1961年プリンススカイライン
5	A10S型	簡素な構造、軽快な加速、良好な燃費の傑作。 1966年サニーB10型
6	G7型	国産初の6気筒OHC式の高性能エンジン。 1963年プリンスグロリア スーパー6
7	U20型	OHV式をベースにOHC化した高性能4気筒エンジン。 1967年フェアレディSR311型
8	L20ET型	日本初の市販車用ターボチャージャー付きエンジン。 1979年セドリック430型
9	RB20E型	SOHC式ながらクロスフローにした上級車用6気筒。 1984年ローレルC32型
10	W64型	昭和天皇御料車用V形8気筒エンジン。 1967年ニッサンプリンスロイヤル
11	S20型	レース用GR8型をベースに開発した高性能DOHC式。 1969年スカイライン2000GT-R PGC10型
12	Y44E型	日産初のV形8気筒を改良。昭和50年排気規制初適合。 1975年プレジデント250型
13	VG30DETT型	国産最強280馬力を達成したV6ツインターボエンジン。 1989年フェアレディZ Z32型
14	RB26DETT型	レースレギュレーションに対応したGT-R専用エンジン。 1999年 スカイラインGT-R R34型
15	SR20DET型	世界ラリー選手権を目指した高性能ターボエンジン。 1991年パルサーGTiR RNN14型 WRC用
16	Z18E型	昭和53年排気規制に2プラグ、大量EGRで適合。 1978年ブルーバード 810型
17	E15S型	FF車用軽量コンパクトなSOHC式4気筒エンジン。 1981年 サニー B11型
18	MA10ET型	リッターカー用アルミブロックの軽量エンジン。 1985年マーチターボ EK10型
19	VG33E型	コンパクトな大排気量エンジン。日産初のV形6気筒。 1995年 テラノ R50型
20	QG18DE型	北米低排気規制をクリアした小型4気筒DOHC式。 2000年 セントラCA B15型
21	LD28型	基本構造をガソリンと共通にした乗用車用ディーゼル。 1979年セドリック 430型
22	CD20型	FF車にも搭載した軽量コンパクトディーゼル。 1991年 セレナ C23型
23	TD27ETi型	電子制御燃料噴射とターボ搭載で走りと燃費を両立。 1995年 テラノ R50型
24	GR8型	第3回日本グランプリを制覇した4弁DOHC式 1966年 R380型スポーツプロトタイプカー
25	GRX-II型	第5回日本グランプリ優勝のV形12気筒4弁DOHC式。 1969年 R382型レースカー
26	VRH35Z型	ルマン24時間に挑戦したレース用ツインターボ。 1992年ニッサンR91CP型グループCレーサー
27	VRT35型	ルマン24時間レース参戦中止で幻となったV12。 1992年ニッサンNP35型グループCレーサー
28	VRH34B型	2013年スーパーGT500レース用V形8気筒エンジン。 2013年スーパーGT500 ニッサンGT-R