



Innovation  
that excites

Vol.228  
2017 AUTUMN/WINTER

# CLUBLIFE

THE MAGAZINE FOR NISSAN OWNERS' CLUB

## 日産ヘリテージ伝承と革新

PART 1 レストアの真髄

PART 2 NISMOヘリテージ

PART 3 スカイラインGTS-R ETC出場車レストアレポート ~完成&お披露目編~

レストア編

ファンと共に歩んだ軌跡

20th NISMO FESTIVAL  
at FUJI SPEEDWAY 2017



クルマの未来はすぐそこに

第45回東京モーターショー2017

新たなカスタマイズの世界

TOKYO AUTO SALON 2018

# 日産ヘリテージ 伝承と革新

レストア編  
Restoration

## Hand down and reform Nissan Heritage

会社創立から80年以上を経た日産に残されているヘリテージ。それらを守って行くための活動の一つとして「レストア」があるが、単に「古いクルマの修繕・修理」と考えてはいないだろうか。今回は「レストア」をキーに我々がニッサンクラブライフ編集長・日置和夫にレストアの真髄を探ると共に、「NISMOヘリテージ」をスタートしたニスモ片桐隆夫CEOへのインタビュー。日産社員有志による名車再生クラブの活動を紹介しよう。

There are many Nissan heritage cars in Zama since Nissan established. To keep those cars in good condition, it is necessary to continue restoration work, but it is not just a repair, isn't it. Interview to Editor Mr.Hioki about restoration and to Nismo President Mr.Katagiri about "Nismo Heritage". And introduce Nissan restoration club what they did in 2017.

### PART 1 レストアの真髄

#### 「木造建築文化」による スクラップ&ビルド

ニッサンクラブライフ編集部員(以下、CL)：近年、日本メーカーでもヘリテージを大切にしている動きがあり、その一つとして、旧車の部品供給などを提供する流れがあります。日置さんは「つた流れをどう見ていらっしゃいますか？」

日置和夫編集長(以下、日置)：欧州、特にドイツのメーカーは「良いものを長く使う」という精神から、経済的合理性だけでクルマを捉えるのではなく、長く使える環境整備をしてきたと私は捉えています。これには「歴史を重んずる」という社会の考え方が工業製品にも及んでいるということですね。つまり、「石の文化」がベースとなって、自動車も建造物と同様に「国の文化」として捉えられているからだと思います。

CL：となると日本の家屋は「石」ではなく、「木」ですよね。  
日置：そうですね。日本は「木造家屋の文化」即ち「スクラップ&ビルド」に基づいたもので出来上がってきた歴史が根本にあると言えます。

す。この歴史によって、建造物や工業製品を「時が来たら替える文化」が根付いていました。最近の世界遺産活動を見ると、日本も建造物や工業製品の分野に対しての保存活動が活発に議論されるようになり、特に自動車文化については大分成熟してきたのではと考えています。

CL：自動車文化先進国では、自動車文化を醸成する環境なども整えられていますね。  
日置：税制や自動車保険を高車齢車に適用する割安な制度が整っています。翻って日本では初期登録から13年経過したクルマには割増税がかかり、これを使用しようとするために必要な保険もやはり割高となり、国として古いクルマに乗りにくい環境です。

CL：そうなるかと、ますますユーザーは古いクルマに乗らなくなっていく、古いクルマを捨ててしまっていく。国内メーカーも売り上げを伸ばす営業方針があり、また国の指導による環境・安全に配慮し

#### レストアとは「復元」 そして歴史の伝承

CL：レストアというと古いクルマの修繕・修理と思われる方もいらっしゃると思いますが。  
日置：一般の修理・修繕と異なり、私は使われなくなった自動車を復元する事がレストアと言われるものだと思います。その復元の仕方はオーナーの考え方で決まります。

たクルマを売る事を優先的に考えてきているので、古いクルマについてこれまであまり考えることはなかったのだと思います。



#### 日置和夫

(ひおきかずお)  
1969年日産自動車入社。本誌編集長の傍ら日産の新旧モータースポーツに精通し、お台場で開催される「モータースポーツジャパン」の実行委員長を務めるなど、日本のモータースポーツ文化普及のために尽力している

### PART 2 NISMOヘリテージ

#### 全てのGTRの 面倒はニスモがみます

CL：いよいよニスモからR32型GTRのパーツが発売されましたね。喜ぶファンも多いのでは？

片桐隆夫CEO(以下、片桐と表記)：ハイパフォーマンスカーも年数が経つにつれて部品が無くなってきています。海外の方も含めてみれば、大事に乗ってくださっていて、そこをバックアップしていかねばならないと思っていました。大事な部品が手に入らないという状況で、「ニスモとして出来ることを話し合ったとき、パーツを復刻する」というアイデアが出たんです。私もそれはいい!」と思いましたが、ニスモだけでは実現できません。そこで日産自動車に相談をしたところ快く協力を申し出てくれて、一気にプロジェクトにして進めました。

CL：日産とニスモの協同で、片桐：企画はニスモ、コーディネーションはオーテックジャパンの中に新しく作ったニスモカーズとして日産自動車の協同です。

CL：クルマがお好きな片桐さん

だからこの企画実現ですね。

片桐：私はパルサーGTR-Rを持っていて、実は部品がもう始まった経験からこじったクルマをお持ちの方の気持ちはわかってい

るつもりですが、ニスモのメンバーも当事者として思っていることでした。且つ、オーテック、日



まずは経年劣化により需要が高いバンパーやホース類、エンブレムなど約50品目を販売



片桐：R32型の対応パーツを増やし、R33型、R34型と広げていく準備を進めています。ニスモが街中を走る全てのGTR-Rの面倒をみなければいけません。とにかく日産のクルマをスポーティに楽しんでもらう手段として、もちろんニスモのロードカー、スポーツカーを買っていただいたお客様にも寄り添って、ニスモとしてやっていきたいと思っています。

#### 片桐隆夫

(かたぎりたかお)  
学生時代からラリーに参戦するなど、生粋のカーガイ。2016年ニスモ6代目社長に就任



単に安全に走ることができれば良いと考えるならば外観はそのままで中身を新しいものに交換するやり方もありますし、歴史的価値を考慮してオリジナルに忠実に戻すやり方のレストアもあります。  
CL：日産の再生クラブの場合はいかがでしょうか？  
日置：レストアをする過程でその当時の設計者の考え方や製作方法などを学習し、自動車製造の歴史を習得することがクラブの目的でもあります。従って、当時の資料を収集し如何に忠実にオリジナルの状態に戻すかが重要な課題となっています。  
CL：そしてレストアされたクルマの意味、役割は何でしょうか？  
日置：企業やそれに属する人々にとっては、レストアをして終わりにせず、歴史を表現するクルマを多くの方に知ってもらおう活動が必要ですね。日産としては歴史を入れれば100年を超す歴史を持つ企業なので、その築き上げてきた歴史を一般公開する事は人々の共感を得ることに寄与し、結果的にブランドに対する信頼を構築できるかと考えます。また再生

クラブのメンバーは技術変遷の歴史を学ぶことができますし、その他の従業員にとってもレストアはもうろん、自社のヘリテージに触れることでプライドと自信を身につけてお客様に接する事が出来るでしょう。一方で愛好家の方々に気に入ったクルマを長く保て、必要な部品供給を含む環境を整えていく必要があると思います。これはメーカーだけでなく、国などを含めて考えていくとどうでしょうね。  
CL：クルマ好きにとっては期待したいところですね。  
日置：自動車は工業製品ではあります。開発から製造を通じて携わった人々の魂が吹き込まれた作品だと考えています。また、クルマは人間が操ることが出来る一方で個性を持って人間に接する、いわば人格化された機械です。人間と同じように経年変化で退化してくる部分もありますが、レストアだけでなく修繕によって若返りをして人間を楽しませてくれるので、これからも人格化された歴史を刻んできた機械「クルマを愛おしみ、己の心、或いは肉体の若さを保つ源泉に成り得ればと思います。



1988年当時のスカイラインGTS-R。グループAツーリングカーといえは欧州勢が強かった頃スカイラインは果敢に挑戦した

# スカイラインGTS-R ETC出場車

レストアレポート



## PART 3 欧州の息吹が日本凱旋

日産及び関係会社の有志からなる「名車再生クラブ」が、新たにレストアに挑んだグループAスカイラインGTS-Rが遂に完成。ニスモフェスティバル2017にて、2万8000人の観客を前にお披露目される運びとなった。約30年の間、静かに保管されていたマシンの保存状態は良好だったものの、お披露目の日を迎えるまでに幾多の困難に遭遇したという。

### ラスト1ヶ月に アクシデント発生！

**ニスモクラブメンバー(以下、C)**  
L: まず、車両決定の経緯からお聞かせください。

**名車再生クラブ(以下、名車):** 始めにスカイラインが誕生60周年であるということ。また、今スカイラインはインフィニティ・ブランドでグローバルカーとして展開中ですが、その先駆けのようにスカイライン史上初めてヨーロッパのレースに本格参戦したこと。そして、ル・マン参戦の礎にもなった記念すべきマシンということ。C: レストアのターゲットとなった仕様は？

**名車:** ベルギーのスパ・フランコルシャン24時間レースで総合6位となった仕様を目指しました。ただし、エンジンや制御系はヨーロッパのファクトリー独自のものだったため、今後走行を重ねる上でメンテナンス作業等も考慮して国内のグループA、具体的には過去にニスモが整備したリーポック・スカイラインと同等の仕様に変更してあります。これが後々の作業で大きなトラブルになるとは考えていませんでしたが……。

**C:** 進捗はスムーズに行かなかったということですか。  
**名車:** 最後のひと月はかなり大変で、メンバーによっては家族サービスを削ってまでの作業になってしまい、随分家族には不評を買ってしまいました。

まずスタートが例年よりも遅く、また通常業務の忙しい時期と重なったこと。あとは電装系、制御系が難解だったことが一番大きかったです。ECUやハーネスは問題なかったのですが、センサーの仕様が前期後期で違つことが後に判

明し、エンジンが掛からない、掛かっても吹けないと、なかなか先に進まず、身体的にも精神的にもきつかったです。今回はレストア作業をしながら、いろいろな仕様の変更をせざるを得なかったという点も、一因でしたね。

なのに、現車は後期の物が付いていました。これは想像ですが、24時間レースなので、光量や信頼性はプロジェクトライトよりも、前期のオーソドックスなハロゲンライトが有利という判断だったと思います。ただ、テールランプも前期型なのは謎ですね。リアのガーニッシュは後期型でしたから、さらに面白かったのは、このマシンがNME(ニッサン・モータースポーツ・ヨーロッパ)の立ち上げにも関わっていたことであって、車両製作のスタッフに何人かのオーソトラリア人がいました。その為、シートやステアリングはオーソトラリアのメーカーなんですよ。だから新品の入手が困難で、特にシートは表皮を貼り直して、「ロ」の刺繍は元々のものをコピーして縫いました。結局ギリギリで新品のシートは見つかったのですが、取り寄せに間に合わずそのままで行くことになりました。

カムシャフトは再使用しています。ただ、シリンダーヘッドは国内グループAの最終仕様に変更しました。元々のR31型のシリンダーヘッドは、インテークポートが12バルブ独立しているもので、1本のインジェクターが2つのポートの片側に燃料を噴射するタイプでした。恐らくスワールを利用して綺麗に燃やす意図もあったと思うのですが、燃料噴射のセッティングがレース用としてはあまり好ましくなく、今回リーポックスカイラインと同じR32型用のオーソドックスな二股ポートのRB20型シリンダーヘッドに変更しました。それに伴って、インマニも変更しています。

**C:** ミッションは？  
**名車:** 元々付いていた「77C」というレース用のミッションは、先程のリーポック・スカイラインの修復の際に搭載されたため、「71C」というノーマルのミッションを整備して搭載しています。レーヌに出るわけではないので、耐久性も問題ないという判断です。

今回のスカイラインGTS-Rをレストアする上で、ターゲットとなる仕様のお手本となった、全日本ツーリングカー一選手権を戦っていたリーポック・スカイライン



レストア前に発覚したのですが、スパに出た時の写真を見るとヘッドライトとテールランプが前期型

CL: エンジンはいかがでしょう。  
**名車:** エンジンの状態は良くて、中身はほぼそのまま使えました。シリンダーブロック、ピストン、コンロッド、クランクシャフト、

CL: その他部品の入手で苦労した点がありますか。

**名車:** まず当時のメッシュデザイナーのセンターロック式のホイールはBBOSに作ってもらいました。納期がギリギリでかなりヒヤヒヤしました。タイヤはスリックがスパー耐久用の若干サイズ違いですが流用できて既に購入済みだったので、レインのみ横浜ゴムさんに用意していただきました。燃料タンクはガワは当時そのままに、中身のガスバグ等は新品というこれまでの手法と同じです。

た本物のレーシングカーのレストアを行うことで、技術的な自信にも繋がりました。ニスモの方にも助言をいただいたり、部品の制作も協力していただき、本当にお世話になりました。

CL: 今回も大変だったようですが、無事ニスモフェスティバルでお披露目となって、お疲れさまでした。次のレストアも楽しみにしています。

CL: エンジンはいかがでしょう。  
**名車:** エンジンの状態は良くて、中身はほぼそのまま使えました。シリンダーブロック、ピストン、コンロッド、クランクシャフト、

CL: その他部品の入手で苦労した点がありますか。

**名車:** 以前のル・マンに参戦したR33型スカイラインGT-Rのレストアの経験が、大いに生かされたと感じました。専用に設計され

実際の走行は数周のフリー走行の後、「ヒストリックカー・エキシビジョンレース」での先導車として無事、日本凱旋を果たす。R20型改の力強いエキゾーストノットが多く観客を魅了し、盛大な拍手が送られた。

NEXT レストア開始!



GTS-R専用で装備されたノーマルのリアスポイラー。当時は大型に見えたが今となっては控えめな形



スポンサーカラーが多数を占める頃、この赤白青のトリコロールカラーが日産ワークスの証だった



ついにニスモフェスティバルでお披露目！ヘッドライトやグリルも前期型に戻し、スバを走った頃のエクステリアを忠実に再現



## レストア完了! 元気な走りをお披露目!



インパネ周りやドアの内張りにはグループA規定でノーマルを使用。現代のレーシングカーと比べるとかなり質素な趣だ



ドライバーの視線の先にアナログかつ同径のタコメーターとブースト計を配する。まさに「計器」と呼ぶに相応しい



長距離のレースを戦うため、クイックチャージャーを装備。燃料タンク本体は安全面から現代の物に換装された



当時400ps以上を誇ったRB20型。グループA規定で主要部品はノーマルをベースとするが、素性の良さが光る



ワンオフで製作したBBSのホイール。1980年代のBBSといえばメッシュホイールが定番で、当時は憧れの的



ロールケージは最近の物と比べシンプルな構造となっている。紆余曲折を経たバケットシートの刺繍に注目



スバ・フランコルシャン名物のオー・ルー・ジュを駆け上がる光景を彷彿とさせる走りをお披露したスカイラインGTS-R



エキシビジョンレースの先導車という大役を果たす。これからニスモフェスティバルして、その勇姿に会えるだろう

### スカイラインGTS-R ETC出場車 1988年戦績

開催国	レース名	サーキット	リザルト
イギリス	ドニントン500km	ドニントンパーク	DNF
フランス	ブルゴーニュ500km	ディジョン・プレノワ	DNF
ドイツ	ツーリングカーGP	ニュルブルクリンク	19位
ベルギー	フランコルシャン24時間	スバ・フランコルシャン	6位
ベルギー	EGトロフィー	ゾルダー	DNF
イギリス	FINA RAC ツーリストトロフィー	シルバーストーン	DNF
フランス	ノガロGP	ノガロ	11位

## 目指せ! ニスモフェスティバル!!



AP製のキャリパーが迫力を醸す。ディスクローターは真っ赤に錆びているが特に問題はなさそう



下回りを見るとフロアの状態は良さそう。レース車両なので当然ながらアンダーコートはなし



ファクトリーに搬入。いよいよニスモフェスティバルに向け長い戦いが始まるようとしている



運転席周りの状態も良くホッとする。シャシーのダメージはレストア工数に大きな影響を与える



ひたすらバラしていくが、組む時を考えて写真や動画で記録を残しながらとあって慎重かつ大胆に



リア周りもどんどん! ばらす。外板に過去のダメージを発見するも大きな損傷もなく胸をなでおろす



外したパーツをクラブ員総出でひたすら磨く。大変な作業だが目に見えてきれいなのは楽しい



デカール類は剥がす前に手でトレースしてコピーしておく。こういう地道な作業もレストアの内



R31型のRB20ヘッド。INポートが12個に独立して、かつ6ポートのみ燃料噴射していたことがわかる



シャシーもパーツと平行作業で塗装に向けて下地を整える。ここを乗り越えれば後は組む作業



塗装を終え、文字通り美しい「ホワイトボディ」となったシャシー。新品同様と言っても過言ではない



内装の組み付けを行うが、樹脂パーツは経年劣化で割れやすくなっているため細心の注意を払う



外装もほぼ完了して、あとはデカールを貼る等の細かい作業を残すのみ。もうゴールは目の前だ!



エンジン等の大物も搭載され、次々とパーツを組み込んでいく。形になるとテンションも上がる?



エンジンもリビルト完了。ノーマルながら美しいカーブを描くステンレス製のエキマニも復活!



IMAGINE always fitting into that space

クルマの未来は  
すぐそこに

# 第45回東京モーターショー2017

The future of a car is right over there.  
The 45th Tokyo Motor Show 2017

「世界を、ここから動かそう。BEYOND THE MOTOR」をテーマに2017年の東京モーターショーが開幕。かつて無い程のクルマの大きな変革が起こりつつある今、各社が描く未来のクルマが集結した。そして日産はいったいどんな未来を見せてくれていたのか。

Open The 2017 Tokyo Motor Show which theme is "BEYOND THE MOTOR". The auto industry has begun to experience revolutionary changes as never before. Each manufacturer display their own future models at their booth. What kind of bright future Nissan shows at site.



セレナNISMO      LEAF NISMO Concept      スカイライン

## 未来を体現したクルマ

完全な自動運転や充電が走りながらできてしまう電気自動車、また社会インフラとしての機能をもつクルマなど、クルマはこれまでの100年から大きく変わるものになっている。そんな時代を象徴するかのように「第45回東京モーターショー2017」が東京・国際展示場にて盛大に開催された。

各社、AIや自動運転などを駆使した展示が行われる中、日産ブースでは未来のクルマはもはや夢ではなく、もう我々のすぐ目の前まで来ていることを示す展示を行った。

まずはワールドプレミアとなった100%電気自動車のクロスオーバーコンセプトカー「ニッサンIMX」にその未来を見ることができた。「Together we ride」をコンセプトに、「身近で頼りになるパートナー」として開発されている。パートナーとして操作は意のまま、移動もパートナーと一緒に楽しく、日産が進める「安全で持続可能な社会の実現を目指すこと

を目的とした取り組み」である「ニッサンインテリジェントモビリティ」の未来を体現しているという。

さらにリーフ搭載の「プロバイロット」を更に進化させ、もはやドライバーが運転に一切介在しない完全自動運転も実現し、その証拠にステアリングまで格納されてしまっても、選択できてしまうことを見せた。和を感じさせ、広々としたリラックスできる空間を作り出しながら、一方で日産自慢の走行性能にも妥協がなく、且つ社会インフラとしての価値をも持たせるという「ニッサンIMX」は、まさに我々人間のパートナーとなりうる近未来のクルマであった。

日産ブースでは他にも、NISMOのレーシングテクノロジーを採用し、EVでスポーツティな走りを楽しむ「LEAF NISMO Concept」や、NISMOらしいスポーティさが魅力の「セレナNISMO」。さらには、より高品質なデザインを採用した「スカイライン」なども展示し、日産が見据える未来を広く示すことになった。

## スタイリッシュなトレンド

早朝から来場者の長い列が続く。開場するや広い幕張メッセはたちまち国際色豊かな多くのファンたちで埋め尽くされた。西会場に位置した日産・ニスモ・オーテックブースでもスリリ勢揃いした個性的でスタイリッシュなカスタマイズカーの数々が大勢の来場者を迎えた。

まずはニスモのカスタマイズカーから見てみると、日産カスタマイズの柱となる「グランドツーリング」のエッセンスがふんだんに盛り込まれたモデルが目を引く。2017年秋にフルモデルチェンジを受けた新型「日産リーフ」をベースに、ブラック&マットシルバーのツートンカラーが落ち着きの中にも迫力のあるカスタマイズに仕上がった「LEAF Grand Touring Concept」がその存在感を示す。

そして「あのカラーは何に似ているか」といふ問いに、車内は自転車や収納、こだわりのギアなどが整然と並び、まるで基地のようにカスタマイズされた「NV350CARAVAN

Grand Touring Concept」が出現。しかもアウトドアだけでなく、シティユースにもフル活用できるオールラウンダー「グランドツーリング」そして洗練された印象のエクステリアは大人の遊び心をそそぐ。アクティブさをより強調した「X-TRAIL Grand Touring Concept」

2017年にアメリカで発売されたモデルをベースに1969年の発売以来、不動の人気を誇る「フェアレディZ」の魅力を最大限活かした「FAIRLADY Z Heritage Edition」など、見どころは満載だ。翻ってオーテックを見てみれば、そこには他よりも一味も二味も違うこだわりを持つユーザーに向けた新たなプレミアムスポーツカー「ブランド「オーテック」の世界が広がる。

ステージ上にはプレミアムスポーツカーとして細部まで作り込まれた「ティール」が美しい輝きを放つ専用パーツに身を包み、上質な洗練さを醸し出す「SERENA e-POWER AUTECH Concept」

と「X-TRAIL AUTECH Concept」が並び、日産の新しいカスタマイズの世界をアピールした。

# TOKYO AUTO SALON 2018

Relived customizing cars

## 新たなカスタマイズの世界

最新のカスタマイズカーが千葉県・幕張メッセに大集合、今年も年始一番の自動車のビッグイベント「東京オートサロン2018」が華々しく開催された。

New customized cars, gather around in Makuuhari Messe. Open a New Year's big car event \* Tokyo Auto Salon 2018 \*



# 20<sup>th</sup>

ファンと共に歩んだ軌跡  
NISMO FESTIVAL at FUJI SPEEDWAY 2017

# NISMO FESTIVAL at FUJI SPEEDWAY 2017

今回で20回目の開催と大きな節目となった「ニスモフェスティバル2017」の主役は日産レーシングDNAそのものと言っていい「GT-R! 晴天の富士スピードウェイは、まさに「GT-R」一色に染められた

Nismo Festival's 20th anniversary celebration has been held with a fair sky at Fuji Speedway. Of course, GTR was the main character as "Nissan's Motorsport DNA" in the event.



## 感謝と激励の イベントに昇華

始まりは東京・大森のニスモ旧本社で行われていた「お客様感謝デー」。規模も小さく、まったくの手弁当で開催されていたが、ファンはもとより地元の方にも愛されるイベントだった。そこから会場をサーキットに移し1997年にスタートした「ニスモフェスティバル」も2007年で20回目。ニスモフェスティバルのホームページで振り返ってみると、今やレジェンドドライバーである長谷川昌弘氏、星野一義氏、鈴木亜久里氏、そして近藤真彦氏が現役の日産ワークスドライバーとして国内外で活躍中であり、また、その雄姿を間近で目にするのができないル・マン24時間耐久レース用マシン「R390GT-R」などが富士スピードウェイを走行したとある。「そういえば多くのグループCカーが走っていたよな」とか「旧いスカイラインGT-Rもあったな」と当時を思い出しながら1997年へ一気にタイムスリップした。

そんな懐かしさを抱きながら2017年の「20th NISMO FESTIVAL at FUJI SPEEDWAY 2017」を訪れてみれば、今年も見事な晴天に恵まれ、富士山の雄大な姿をバックに2万8千人も来場者を迎え、盛大なイベントとなった。子どもから大人まで、丸ごと一日「日産・ニスモ漬け」となって楽しめるイベントは、歴代のGT-Rを中心にイベント、展示が企画されていた。「GT-R」は言わずもがな、日産DNAを今なお如実に体現している、まさに日産を代表する車両であり、



スカイラインGT-Rドライバーであったレジェンドたちがゲストで参加し往年の走りを披露

レースの世界でも数々のタイトル、伝説を生んだマシンでもある。そんな「スカイラインGT-R」、「日産GT-R」が今年の主役だ。

折しもイベント開催直前には「NISMOヘリテージ」としてR32型スカイラインGT-Rのパーツ再販も開始された。まさに「GT-R」が話題の中心。メインイベントとなった「RACING GT-R HERITAGE RUN」では当時のレーシングスーツに身を包んだドライバーたちが所縁のあるマシンに乗り込み、当時を彷彿とさせる走りを見せれば、ファンのテンションもMAX。時代やカテゴリーの違うマシンが一緒に走る姿が見られるのもイベントの醍醐味で、珍しいマシン同士の組み合わせにシャッターチャンスを狙うファンも多くみられた。

ファンへ一年に亘る応援への感謝を伝え、お返しにとファンからは一年間の労いと来シーズンへの熱い激励を受け、ニスモの2017フィニッシュは終わりを迎え、新たな2018シーズンのスタートに備えた。ニスモフェスティバルは20回を経て単なる「お客様感謝デー」だけではなく、日産モータースポーツに携わるものたちの元気の源となっていた。

レシーブの準備が整った。多くのファンから喝采を浴びた



フィナーレでは歴代GT-Rがグランドスタンド前に整列。多くのファンから喝采を浴びた



過去から現在まで続くレーシング・シーンにおいて、常にTOPランナーとして活躍してきたGT-Rが一室に会する