



2015  
**GT-R**

Innovation  
that excites



WHAT IF\_  
THE ONLY COMPETITION WAS YOURSELF?

GT  
R

## YOU GET TO CREATE YOUR OWN RULES.

필적할 수 없는 기술과 정신의 결합을 통해 GT-R은 다른 슈퍼카들은 감히 뵈아보지 못할 어떠한 도로 조건에서도 주행할 수 있도록 제작되었습니다. 2015년형 GT-R의 경우 기존의 성능은 그대로 유지하면서 새로운 차원의 정교함과 세련미가 더해져 주행이 보다 개선되었습니다.

갈수록 강력해지는 GT-R은 2014년형 모델에 이어, 2015년형 GT-R까지 멈추지 않고 계속 진화합니다.



## TO LIVE WITHOUT LIMITATION.

GT-R과 같은 환상적인 슈퍼카를 다른 자동차들처럼 언제 어디서나 어떤 이유에서든 그저 당신의 차라는 이유로 원할 때는 언제든지 몰 수 있다면 얼마나 멋진 일일지 상상해 보십시오! 출근길에, 외식할 때 GT-R과 함께 도로를 달려보십시오. 긴 주말 동안 친구들과 함께 드라이브를 가는 건 어떨까요? 화창한 날 산길을 달려보세요. 물론 트랙을 달리는 것도 멋진 일이 될 것입니다. 이 모든 건 결국 GT-R이라서 가능합니다.



1 차량의 운전 및 조작에는 주의를 따릅니다. 항상 교통법규를 준수하시기 바랍니다. 비포장 도로 및 오프로드 주행에는 적합하지 않습니다. 항상 안전벨트를 착용하시고, 음주운전을 삼가하시기 바랍니다.

\* 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.



A PERSONAL INVITATION TO  
AN UNFORGETTABLE PERFORMANCE.

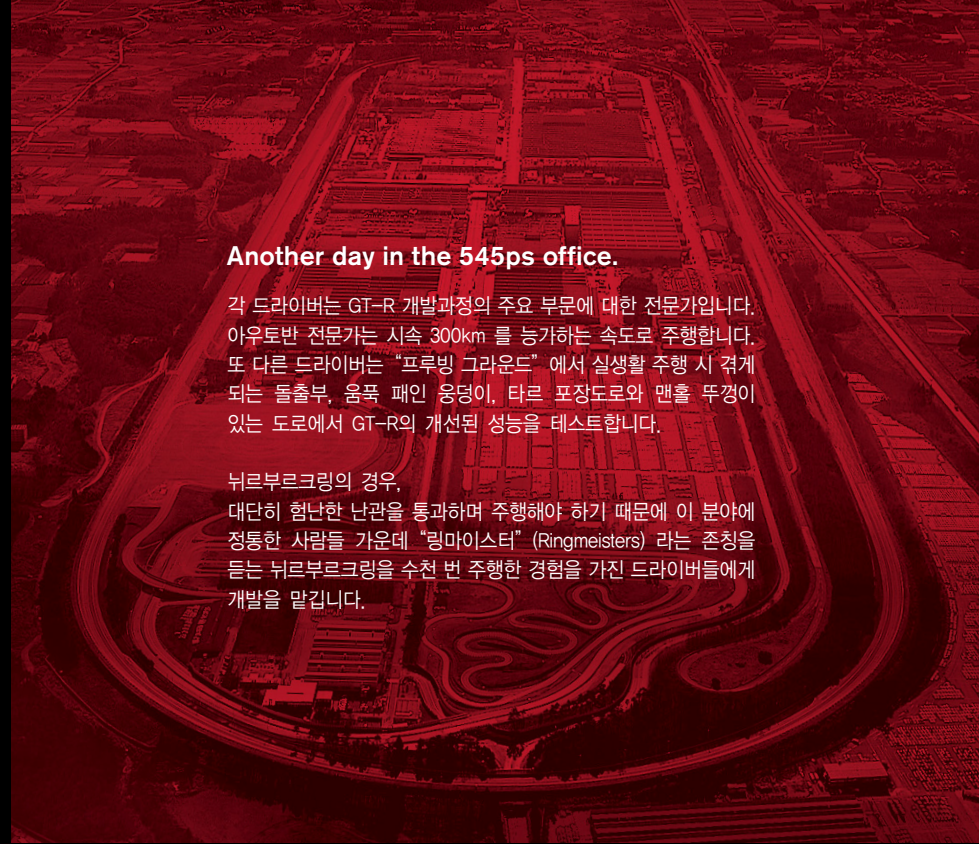
\* 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.



**TAKUMI: ONE MAN,  
ONE ENGINE.**

후드만 열어봐도 GT-R이 품고 있는 진정한 슈퍼카의 DNA, 그 순수한 열정을 확인할 수 있습니다. 이 세상에서 단 네 명의 마스터 장인들이 GT-R의 엔진을 손으로 직접 조립할 수 있습니다. 이들은 수년간의 노고와 헌신으로 스킬을 갈고 닦아 온 타쿠미 (TAKUMI) 라고 알려진 마스터 장인들입니다. 도합 100년이 넘는 엔진제작 경력을 가진 타쿠미들은 대단히 강렬한 열정의 소유자입니다.

각 GT-R 엔진은 일인의 장인이 조립하며 장인들의 서명이 새겨진 자랑스런 명판이 달려있습니다. 타쿠미의 기술은 여러 측면에서 완벽합니다. 각 타쿠미는 품질과 정교함을 보장하기 위해 부품 하나하나 손수 점검합니다. 그러나 GT-R을 그토록 특별하게 만드는 과정에 투입되는 것은 그저 특별한 스킬만이 아닙니다. 어느 타쿠미가 말하듯, “우리는 전율이 고객들에게 전달되길 바라는 마음으로 엔진 하나 하나에 우리의 영혼을 담아냅니다.”



### Another day in the 545ps office.

각 드라이버는 GT-R 개발과정의 주요 부문에 대한 전문가입니다. 아우토반 전문가는 시속 300km 를 능가하는 속도로 주행합니다. 또 다른 드라이버는 “프루빙 그라운드” 에서 실생활 주행 시 겪게 되는 돌출부, 움푹 패인 웅덩이, 타르 포장도로와 맨홀 뚜껑이 있는 도로에서 GT-R의 개선된 성능을 테스트합니다.

뉘르부르크링의 경우, 대단히 험난한 난관을 통과하며 주행해야 하기 때문에 이 분야에 정통한 사람들 가운데 “링마이스터” (Ringmeisters) 라는 존칭을 듣는 뉘르부르크링을 수천 번 주행한 경험을 가진 드라이버들에게 개발을 맡깁니다.



### A TEAM OF EXPERT DRIVERS, ONE SINGULAR DRIVING EXPERIENCE.

거장의 장인정신은 GT-R 엔진 제작 시설의 클린룸 환경 안에서만 발견되는 것이 아닙니다. 운전석에 앉으면 기동성의 첨단을 경험하게 됩니다.

GT-R의 개발드라이버 누구든 혼자서도 GT-R을 충분히 훌륭한 차로 만들었을 것입니다. 그러나 처음부터 우리는 GT-R이 성능, 세련미, 기능 면에서 스포츠카의 정의를 새롭게 바꾸리라는 것을 알고 있었습니다. 그래서 우리는 닛산의 최고 개발드라이버인 AS 클래스 드라이버들을 하나의 팀으로 구성하여 전문 드라이버가 특정 기상조건과 특정 트랙에서 주행해야만 우수한 성능을 보이는 차가 아닌 그 이상의 슈퍼카를 제작하도록 했습니다. 즉 우리는 초보 스포츠카 운전자도 언제 어디서나 우수하고 노련한 레이서가 느끼는 만큼 만족스러운 주행을 선사하는 슈퍼카를 추구했습니다.



\* 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.

# 0.26

## TURNING AN ENEMY INTO AN ALLY.

슈퍼카에 있어서 가장 큰 난제는 공기 저항을 최대한 줄이는 것입니다. 그래서 닛산은 공기저항을 이겨내기 위해 닛산 고유의 철학을 도입했습니다. 닛산의 광범위한 레이싱 경험을 바탕으로 유럽 로터스 그룹사 (Group Lotus) 의 롤링 로드 윈드 터널에서 2년 그리고 일본의 요시타카 스포츠카에서 1년 반 동안 GT-R을 연구하여 경주용 차의 공기역학기술을 일반 양산차에 적용할 수 있는 방법이

되는 기술을 정교하게 발전시켰습니다. 그 결과 GT-R의 공기저항계수를 0.26이라는 놀라운 수준으로 낮추고 충분한 다운포스를 발생시켜 접지력과 제어능력을 향상시키고 우수한 공기흐름 시스템으로 주요 부품의 냉각효과를 강화했습니다. 닛산만의 레이싱 테크놀로지는 운전자가 탁월한 안정감, 자신감, 제어능력을 느낄 수 있게 해주어 도로 주행의 즐거움을 선사합니다.

리어 범퍼 측면의 공기 배출구는 공기가 차량 후미로 순조롭게 흐르도록 유도합니다.

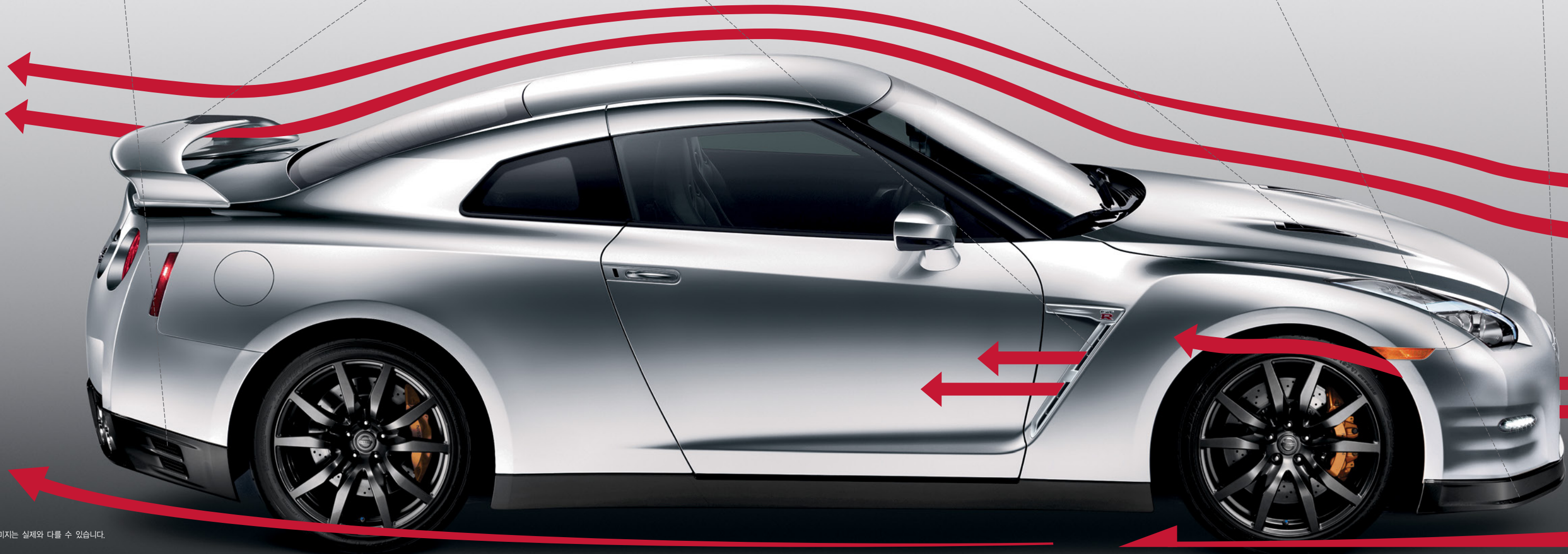
리어 스포일러는 다운포스를 발생시킵니다.

프론트 펜더 뒤의 공기 배출구가 다운포스를 발생시켜 앞바퀴의 무게 압력을 감소시키고 브레이크 열의 배출을 도와줍니다.

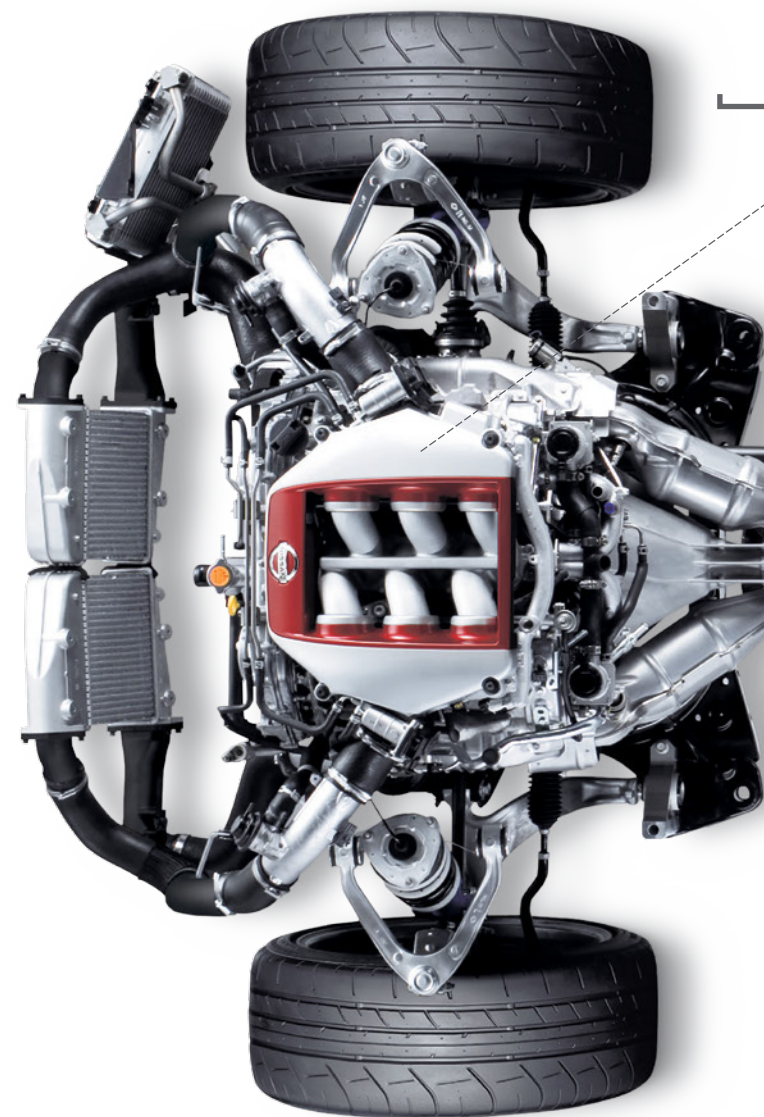
기능적인 후드의 설계로 엔진룸의 냉각을 도와줍니다.

이중 핀은 차체 측면에서 공기가 순조롭게 흐르도록 해줍니다. 또한 전륜 아치로부터 흐르는 공기의 흐름을 강화하여 다운포스를 추가로 발생시킵니다.

동근 모서리의 전면부 대형 그릴은 저항을 최소화하고 엔진과 냉각기, 구동장치의 냉각에 최적화 되어있습니다.



\* 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.



탁월한 핸들링을 위해 엔진중심의 위치는 새시의 후방으로 이동시켰습니다.

무게중심을 낮추어 핸들링을 보다 개선하기 위해 입력 및 출력 샤프트는 비스듬히 낮게 배치되어 있습니다.



보다 나은 접지력과 제동력을 위해 트랜스미션은 새시의 후방에 탑재되었습니다.

## TO BREAK RECORDS, FIRST YOU BREAK WITH CONVENTION.

GT-R을 제작하는 과정에서 엔지니어들은 불필요한 관습에 얽매이지 않고 소기의 결과를 달성하기 위해 모든 것에 대해 문제를 제기하고 새로운 답을 제시하고 있습니다. 이러한 과정의 가장 잘 보여주는 예가 바로 GT-R의 프리미엄 미드십 (midship) 플랫폼입니다. 핸들링을 향상시키기 위해 엔진의 위치를 새시 안쪽으로 이동시켜 노즈에 대한 하중이 줄었습니다. 전통적인 레이아웃에서라면 이러한 배치로 인해 트랜스미션은 보다 뒤쪽으로 위치하게 됩니다. 이러한 문제를 해결하기 위해 우리는 트랜스미션을 엔진에서 분리하여 차량 뒤편에

동력분배장치인 트랜스퍼 케이스와 함께 탑재하여 4륜 구동 차량을 위한 세계 최초의 독립형 리어 트랜스액슬을 탄생시켰습니다. 리어 액슬에 하중을 더 많이 분배함으로써 접지력과 제동능력이 향상되었습니다. 심지어 엔진과 트랜스미션 사이에 발생하는 열이 감소하여 양쪽 모두 이전보다 냉각이 잘 되는 상태에서 훨씬 효율적으로 작동합니다. 이것이 바로 완벽한 핸들링을 추구하는 닛산의 탁월한 혁신사례입니다.

\* 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.

## IT SHIFTS THE WORLD OF TRANSMISSIONS IN JUST 0.15 SECONDS.

기어변속이 오래 걸릴수록 파워가 지면에 가해지는 시간은 줄어듭니다.

GT-R의 패들 시프트 6단 듀얼 클러치 트랜스미션은 최대가속을 위해 R-모드에서 눈 깜짝 할 사이인 단 0.15초만에 기어 변속이 가능합니다.

### Two clutches. No clutch pedal.

닛산 GT-R의 6단 듀얼 클러치 트랜스미션은 놀라울 만큼 빠른 기어 변속이 가능합니다. 바로 GT-R 트랜스미션 내부에 홀수 기어(1,3,5단)와 짝수 기어(2,4,6단)를 위한 클러치가 별도로 존재하기 때문입니다. 차량이 홀수 기어로 주행 중일 때, 인접한 짝수 기어는 사전 선택 (pre-selected) 되어 즉시 변속할 수 있는 대기 상태입니다. 또한 GT-R의 스마트한 트랜스미션은 저속 기어로 변속 시 RPM을 맞추기 위해 스로틀의 속도를 순간적으로 조절할 수도 있습니다. 이제 다리에 큰 힘을 들이지 않고도 GT-R의 기어변속의 묘미를 만끽할 수 있습니다.

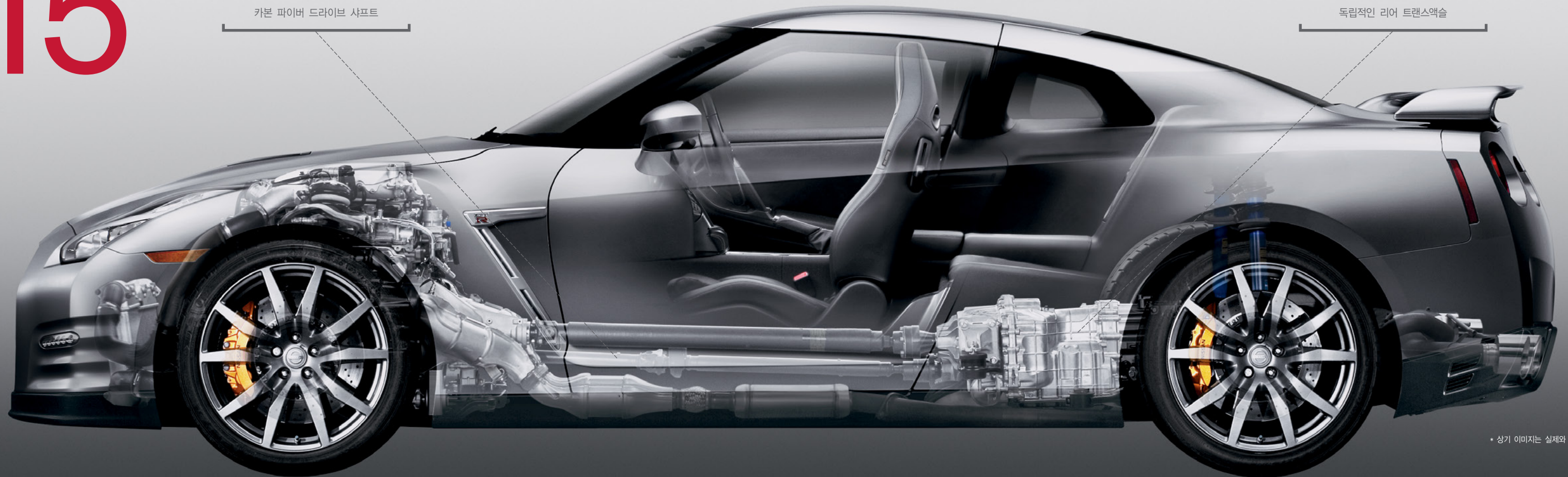


스티어링 휠에 장착된 마그네슘 패들 시프트



3가지 모드의 트랜스미션 세팅 : R-모드, 일반 모드, Save 모드

# 0.15



카본 파이버 드라이브 샤프트

독립적인 리어 트랜스액슬



**313km**  
TOP TRACK SPEED

## 3.8-L V6

### Unconventional wisdom.

닛산은 GT-R의 개발을 거치면서 모든 면에서 기존의 고정 관념을 바꾸어 놓았습니다. 엔진은 거대하고 연료 소모가 클 수 있는 커다란 엔진 대신 이상적인 크기의 트윈 터보차저 3.8-L V6를 장착한 GT-R은 545 마력의 힘과 어마어마한 64.0kg·m의 토크를 자랑합니다. 또한 닛산은 엔진의 성능을 향상시키기 위해 세심한 부분 어느 하나도 놓치지 않았습니다. 각각의 실린더 벽에 기존의 주철 라이너 대신 특별한 플라즈마 코팅 처리로 마감하였습니다. 이러한 발전된 기술은 마찰은 한층 더 줄이고 엔진 효율을 극대화 시킬 뿐만 아니라 내구성과 냉각효율은 보다 개선시켜줍니다. 이처럼 탁월한 닛산의 기술은 열악한 조건에서도 언제나 최상의 퍼포먼스를 가능하게 합니다.

## 545 PS

### An engine is an air pump.

공기 순환이 뛰어나수록 엔진의 성능은 더욱 향상됩니다. 닛산 GT-R은 최상의 퍼포먼스를 위해 각 실린더 뱅크에 독립적인 흡기 시스템 기술을 적용하였습니다. 촉매를 빠르게 가열시키기 위한 2차 특수 에어 시스템으로 닛산 GT-R은 강력한 파워를 실현하였을 뿐 아니라 배기가스를 줄여 ULEV (Ultra Low Emissions Vehicle) 인증을 받았습니다.

## 64.0 kg·m TORQUE

## AND BACK

## 6 PISTON CALIPERS

놀라운 마력의 힘과 토크와 함께 GT-R은 감탄을 자아내는 제동력을 갖추었습니다. 전륜 15.4인치/ 후륜 15.0인치라는 브레이크 로터의 크기를 보면 닛산이 이 특별한 로드카에 레이싱카에 적용되는 기술 중 일부를 접목시켰음을 알 수 있습니다. 브레이크의 힘과 제동력을 향상시키기 위해 여섯 개의 피스톤으로 된 전륜 캘리퍼와 4개의 피스톤으로 구성된 후륜 캘리퍼를 장착했습니다. 이것은 전문 레이싱 카에서나 볼 수 있는 특별한 설계입니다. 가벼우면서도 최고의 강도를 보이는 이 캘리퍼는 알루미늄으로 된 단일 "모노블록" 으로 제작됩니다.

### Heat is the enemy of any braking system.

레이싱카의 로터가 선명한 붉은색으로 달아오르는 것은 특별한 일이 아닙니다. GT-R의 크로스 드릴형 로터가 브레이크의 열기를 식혀주고 독창적인 다이아몬드형 벤틸레이션 립이 열을 외부로 배출합니다. 차량이 극도의 과열상태일 경우 아우터 디스크가 허브로부터 멀어지면서 확장하여 로터의 뒤틀림 현상을 줄여줍니다.





## IT CORNERS LIKE IT IS READING YOUR MIND.

진정한 슈퍼카는 운전자와 한마음으로 움직입니다. 당신이 가고 싶은 곳을 생각하는 순간 이미 그곳에 가 있습니다. GT-R은 진정한 그랜드 투어링 차에 걸맞은 새로운 차원의 성능개선을 통해 이제 GT-R에게 있어 주행은 한층 더 즐거운 경험이 되었습니다. 진보된 서스펜션은 요철과 소음을 보다 효과적으로 걸러주면서 동시에 운전자가 알아야 할 모든 것을 알려줍니다. 도심에서 저속주행 시 힘은 훨씬 적게 들지만 여전히 정확한 스티어링이 가능합니다. 이 모든 개선된 성능들로 인해 GT-R은 최상의 균형을 갖추게 되었습니다.

이러한 최상의 균형 덕분에 운전자는 완전한 자신감을 갖고 주행할 수 있으며, 코너링 시 손끝으로 완벽한 균형감을 느끼며 545 마력과 아드레날린이 솟구치는 즐거운 경험을 하게 됩니다. 하지만 GT-R의 민첩성의 진정한 열쇠는 코너링 시 훨씬 더 빨리 파워를 낮출 수 있는 4륜 구동의 성능에 있습니다. 이와 반대로, 많은 강력한 후륜구동차량의 경우 코너링 그림의 한계에 도달하면 운전자는 계속해서 차의 핸들링을 제어하기 위해 코너를 벗어날 때까지 엑셀을 밟지 말고 기다려야 합니다. 하지만 GT-R은 엑셀을 밟는 순간 코너를 빠져나오며 속력을 내며 전진합니다.



## MAKE ANY CONDITION “SUPERCAR WEATHER”

닛산 GT-R은 그 어떤 일반 양산차량에서도 보지 못했던 가장 뛰어난 4률푹동 시스템을 자랑합니다. GT-R의 어드밴스드 4률푹동 시스템 덕분에 이제 미끄러운 도로에서도 자신있게 주행할 수 있습니다. 이러한 시스템은 어드밴스드 VDC (Vehicle Dynamic Control) 시스템과 함께 언제 어디서나 운전자에게 뛰어난 제어력과 최상의 안전을 선사합니다.

### Biased performance.

기존 차량의 토크 앞, 뒤 배분이 50 : 50인 반면, 닛산 GT-R의 전자 제어 AWD (All-Wheel Drive) 시스템은 후륜에 100%의 토크를 전달하고, 필요에 따라 최대 50%의 토크를 전륜에 배분하도록 설계되었습니다. 이를 통해 전문 레이서와 드라이빙 매니아들이 선호하는 후륜 구동 차량의 반응과 스티어링 감각을 선사하는 동시에, AWD 차량 특유의 자신감과 제어력도 느끼실 수 있습니다.



### VDC that pulls for you.

대부분의 안정성 제어 시스템은 차량이 통제력을 잃었을 때, 엔진 파워를 차단하거나 브레이크를 가동합니다. 이러한 반응은 일반도로 상황에서는 적합하지만 레이싱 트랙 주행 중에는 속도가 떨어지게 됩니다. GT-R의 VDC (Vehicle Dynamic Control) 시스템은 R-모드로 코너링 주행 시에 오버스티어나 언더스티어 상황을 감지하면, 상황에 맞는 특정 휠에 여분의 파워를 전달해 코스를 이탈하지 않도록 유지합니다. 따라서 레이싱에서 더 빠른 주행을 가능하게 합니다.



· 진흙이나 눈길을 빠져나올 때를 제외하고는 VDC (Vehicle Dynamic Control) 시스템은 주행 시에 항상 켜져 있어야 합니다. VDC 시스템은 갑작스런 핸들 조작이나, 부주의한 운전, 난폭 운전으로부터 사고를 예방할 수 없습니다. 항상 안전 운전하십시오.  
· 차량의 운전 및 조작에는 주의가 따릅니다. 항상 법규에 따라 안전운전 하시기 바랍니다. 비포장 도로 및 오프로드 주 행에는 적합하지 않습니다. 항상 안전벨트를 착용하시고, 음주운전을 삼가시기 바랍니다.

· 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.

## THE DRIVE YOU DESIRE, JUST A FINGERTIP AWAY.

당신이 한가로운 드라이브 중이든, 좋아하는 트랙에서 속도를 내든, 무엇을 하든, 조작이 용이한 GT-R의 3단 시스템은 늘 준비상태입니다. 3개의 스위치가 트랜스미션, 서스펜션, VDC (Vehicle Dynamic Control) 시스템의 특정 성능 설정을 민첩하게 조작할 수 있도록 해줍니다. 2015년형 모델의 경우, 이 시스템은 보다 정밀하게 제작되어 더욱 부드럽고 섬세한 주행이 가능하면서 동시에 노면 밀착 안정성과 접지력이 강화되었습니다. 스위치 하나로 이 놀랍도록 유연한 퍼포먼스를 경험해보십시오.

	R-MODE	NORMAL MODE	SPECIAL MODE
트랜스미션	가장 빠른 변속으로 최상의 성능을 발휘합니다.	가장 부드러운 변속모드로 설정합니다.	Save 모드 고속 장거리 주행 시 또는 미끄러운 노면 주행 시에 엔진 동력을 부드럽게 전달하여 안전한 드라이빙을 선사합니다.
서스펜션	높은 코너링 성능을 발휘합니다. 쇼크 업소버 감쇠력을 최고 성능에 맞게 설정합니다.	자동으로 쇼크 업소버 감쇠력을 제어합니다.	Comfort 모드 더욱 편안한 주행을 위해 쇼크 업소버의 감쇠력이 유연하게 조절됩니다.
VDC	전·후륜 동력 배분을 조정해, 최고의 성능을 발휘하기 위한 핸들링 성능을 높입니다.	일상 운전시에 사용합니다. 브레이크와 엔진 출력을 제어합니다.	Off 모드 VDC 시스템을 해제합니다.



The image shows the interior of a car, focusing on the front seats. The seats are upholstered in a light cream or beige leather with a perforated texture. The stitching is visible, creating a quilted effect on the seat cushions and backrests. The driver's seat is in the foreground, and the passenger seat is behind it. The center console is visible between the seats, featuring a gear shifter and handbrake. The steering wheel is partially visible on the left side of the frame. The overall lighting is soft, highlighting the texture of the leather.

## COMPLETELY CAPTIVATING, EVEN AT REST.

가족으로 마감한 센터콘솔, 도어 패널, 시프트 레버로 둘러싸여 안락함을 주면서 동시에 세미 아날린 레더와 이중 스티치로 마감한 시트는 특히 GT-R의 새로운 아이보리색 인테리어에서 눈과 촉감의 즐거움을 선사합니다. 새로운 액티브 노이즈 컨트롤 (Active Noise Control) 기술은 천장에 장착된 마이크폰을 사용하여 불쾌한 저주파 엔진소음을 잡아내어 반대편의 음파로 중성화시킵니다. 그 결과 엔진 퍼포먼스의 경쾌한 소리는 유지하면서 보다 조용한 주행을 즐길 수 있습니다.

## ARTFULLY STATE-OF-THE-ART.

11개 스피커로 구성된 Bose® 오디오 시스템은 GT-R의 제작과 함께 디자인되었습니다. 도어와 뒷좌석 후면에 위치한 다이캐스트 알루미늄 구조는 차체의 내구성을 높여주는 동시에 최적의 사운드를 위한 스피커 탑재를 위해 이상적인 공간이기도 합니다. 심지어 뒷좌석 사이의 듀얼 서브우퍼는 GT-R을 위해 특별 제작되어 특별히 자동차 자체 공명과 조화를 이룰 수 있는 각도로 설치되었으며 트렁크를 거대한 인클로저로 사용할 수 있는 방식으로 탑재되어 놀라울 정도로 깊고 풍부한 베이스 사운드를 선사합니다.

**A supercar shouldn't just be great on the open roads.**

새로운 180° 와이드 뷰를 제공하는 편리한 리어뷰 모니터도 포함되어 주차가 보다 신속하고 편해집니다.



· 주차지원· 편의 기능은 사각지대를 완전히 없애거나 움직이는 물체에 대해 경고할 수 없습니다. 차량 이동 전에 항상 주변을 확인하십시오. 적절한 후진 절차를 대체하는 것은 없습니다. 후진 전에 항상 후방에 무엇이 있는지 고개를 돌려 확인하십시오. Bose®는 Bose Corporation의 등록상표입니다.

\* 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.



인체공학적인 설계가 돋보이는 GT-R은 운전석에 앉는 순간부터 편안함을 느낄 수 있습니다. 다기능 디스플레이 (MFD) 시스템을 비롯한 모든 게이지들이 한 쪽 면에 구성되어, 각종 정보에 대해 쉽게 확인할 수 있고, 인스트루먼트 패널도 크고 명확한 계기들로 구성돼 시인성을 최대한 높였습니다.

**Intuitive by design.**

도어에서부터 스티어링 휠에 장착된 오디오 컨트롤러, 온도 조절 장치, 세 개의 셋업 스위치가 같은 높이에 위치하여, 모양과 기능별로 구분되어 있습니다.

**ERASING THE LINE WHERE THE DRIVER ENDS  
AND THE GT-R® BEGINS.**

## INFORMATION AT THE SPEED OF LIGHT.

GT-R의 다른 모든 측면과 마찬가지로 닛산은 운전자에게 정보를 전달하는 새로운 방법을 연구했습니다. 쉽게 사용할 수 있는 다기능 스크린은 운전자가 주요 성능 지표에 대해 즉시 피드백을 얻을 수 있는 혁신적인 방식입니다. 그 결과 더욱 운전자 친화적이고 정보전달이 쉬워져 신속한 가동성과 여러 개의 맞춤형 디스플레이로 운전이 편리함을 더했습니다.



### Five customizable performance screens.

이 스크린은 운전자가 자신의 개인적 기호에 맞게 주요 정보를 구성할 수 있도록 설계되었습니다. 다양한 엔진 성능과 효율성 지표에서부터 코너링과 가속·제동 황포스에 이르는 다양한 정보 중 원하는 것을 선택하십시오.

### Factory preset screen.

GT-R의 성능에 대한 끊임없는 연구는 팩토리 프리셋 스크린에서도 확인할 수 있습니다. 스티어링 휠로부터 활성화 되는 전용 스톱워치인 팩토리 프리셋 스크린은 센터콘솔에 있는 USB포트를 사용하여 플래시 드라이브에 당신의 기록을 저장할 수 있습니다.





\* 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.

7:38.5

2007 // GT-R®

7:26.7

2009 // GT-R®

7:18.6

2012 // GT-R®

7:08.679

September 30, 2013  
2013 // GT-R® NISMO®  
(with track options)



## EVOLUTION NEVER STOPS FOR THE NISSAN GT-R®.

**진화의 힘은 끝없는 열정이었습니다.** 다투는 슈퍼카 성능에 관한 한 모두를 평등하게 만드는 위대한 무대입니다. 전세계 자동차 제조사들은 이곳에 모여 자사의 궁극의 고성능 차를 시험하고 개발합니다. 최고의 차일지라도 신기록을 수립해야 할 도전과제는 늘 존재합니다.

2007년 테스트 중 all-new GT-R은 7분 38.5초를 기록하며 센세이션을 일으켰습니다. 이것은 양산차 중 최고의 기록이었습니다. 그러나 팀 GT-R에게 이것은 시작에 불과했습니다. 2009년, GT-R은 7분 26.7초라는 비공식 기록을 수립하여 퍼포먼스 세계에 또 다른 충격을 안겼습니다. 한 랩에 멈출 이유는 없습니다. 2012년 5월, GT-R은 다투는 슈퍼카에 돌아와 험난한 24시 레이스를 완수하였습니다. 전문 레이스 카들에 대항하여 양산차인 GT-R은 극도로 어려운 레이스를 겪고 완주했을 뿐만 아니라 클래스 1위로 들어왔습니다!

끊임없는 개선 욕구에 힘입어 2013년 9월 30일 마침내 all-new 2015 GT-R Nismo가 다투는 슈퍼카 랩타임 주행에서 7:08.679라는 경이로운 기록을 세워 전세계 양산차 중 가장 빠른 차로 재등극했습니다. 우리 모두 기뻐하고 축하했습니다. 그리고 난 후 다시 일에 복귀했습니다. 남들이 결승선을 보고 있을 때 우리는 다음 랩의 시작을 생각하기 때문입니다.

### The "Green Hell"

세계에서 가장 험난한 트랙인 다투는 슈퍼카에 오신 것을 환영합니다. 독일의 절경인 아이펠 산맥에 위치한 73개의 코너로 구성된 21km 길이의 트랙입니다.

GT-R은 이곳에서 수 천 킬로미터를 주행하며 세계 최고의 성능을 자랑하는 최고가의 소수의 레이스 차들만이 달성할 수 있는 기록을 계속해서 달성하고 있습니다.

\* 전문 레이서의 통제된 트랙 코스 기록입니다. 모든 교통법규를 준수하고 항상 안전벨트를 착용하시기 바랍니다. 자동차 경주, 경쟁적 운전, 트랙 및 활주로 주행 시 발생하는 사고에 대해서는 보상 받으실 수 없습니다. 자세한 차량 조작 방법과 상세 보상 규정은 보증서 및 운전자 매뉴얼을 참조하시기 바랍니다.

\* 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.



YOU SEE IT, AND YOU JUST KNOW.

\* 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.

## GT-R® HIGH-PERFORMANCE GUIDE

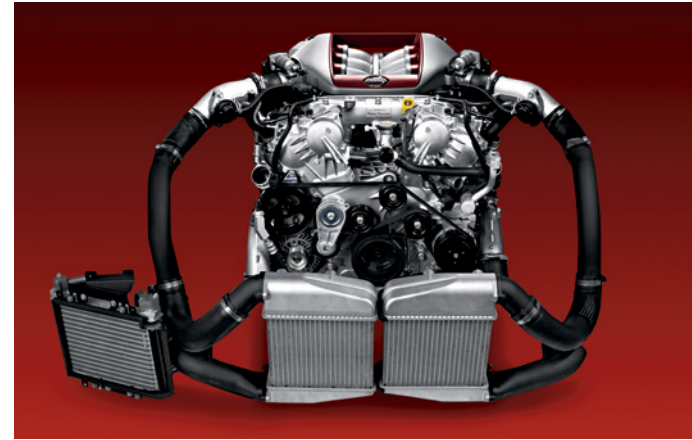
### ENGINE

#### VR38 Twin Turbo Engine

21세기의 슈퍼카에 대한 요구에 부응하기 위해 설계된 엔진입니다. VR38은 고성능이면서도 연료효율적이고 환경을 고려한 엔진입니다.

#### IHI Integrated Turbocharger

IHI 터보차저는 엔진의 각 बैं크에 탑재되어 있습니다. 배기 매니폴드와 터보차저가 결합되어 단일 부품으로 탄생하여 흡입과 배기의 양을 최적화합니다. 효율적인 냉각을 위한 보다 큰 냉각기가 설치되어 있습니다. 토르가 올라갈 때 터보 래그가 발생하지 않도록 고정밀 전자제어장치가 사용됩니다.



# 545 PS

The perfect blend of size and power

#### Closed Deck and Ladder Frame Structure

이 실린더 블록의 특징은 파워를 위한 폐쇄형 덱(deck)입니다. 파워를 더하기 위해 사다리형 구조물을 채택하여 크랭크축이 더해진 서포트를 제공하는데, 이는 엔진의 거대한 토크를 감안 시 중요합니다. 오일 팬과 로커 커버의 경우 가벼움과 내구성을 위해 마그네슘 합금을 사용했습니다.

#### Independent Intake and Exhaust System

독립형 흡입 및 배기 시스템. 자연흡기엔진(naturally aspirated engine: NA) 보다 더 큰 마력과 반응성을 얻기 위해 VR38엔진의 양측은 각각 터보차저, 냉각기, 촉매제를 갖고 있습니다. V6의 양칸 각각에 대해 독립적인 흡기와 배기시스템을 채택함으로써, 흡입기류는 커지고 배기 배압은 줄어들었습니다.

#### Plasma Coating Bore

혁신적인 플라즈마를 분사한 보어가 전통적인 주철 라이너 대신 각 실린더에 사용되었습니다. 이것은 냉각을 강화하고, 마찰과 무게를 줄여주면서 동시에 마력을 극대화하고 연료효율성을 높여줍니다. 주철 라이너와 비교시, 전체무게가 약 6.6 파운드(3kg) 줄었습니다.

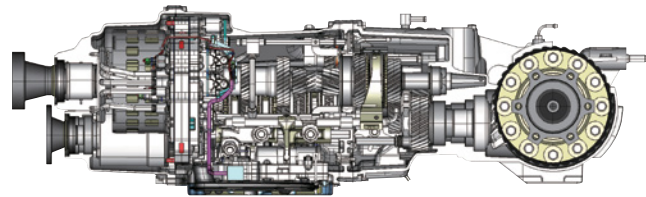
#### Oil Cooler with Thermostat

온도조절장치가 달린 오일 쿨러. 엔진 냉각 통제를 최적화하기 위해 VR38 엔진은 온도도절장치로 조절하는 오일 냉각 시스템을 갖추고 있습니다. 소기 펌프(scavenger pump) 가 사용되어 레이스코스에서 강력한 G-force를 경험하는 동안에도 오일이 터보차저까지 계속해서 흐르도록 도와줍니다.

GT-R® 의 프리미엄 미드십(PM) 플랫폼 레이아웃에서는 트랜스미션, 트랜스퍼 케이스, 파이널 드라이브를 전통적인 토크 튜브의 사용 없이 차량 후면에 배치했습니다. 이로써 서스펜션이 독립적으로 작동할 수 있으며 코너마다 그림이 최적화됩니다.

이러한 배치 덕분에 세계 최초로 독립 리어 트랜스액슬 AWD 시스템의 사용이 가능해졌습니다. 핸들링을 더욱 강화하기 위해, 입/출력 샤프트를 비스듬하고 납작하게 배치하여 중력중심을 낮추었습니다.

### TRANSMISSION



World's first independent rear AWD transaxle

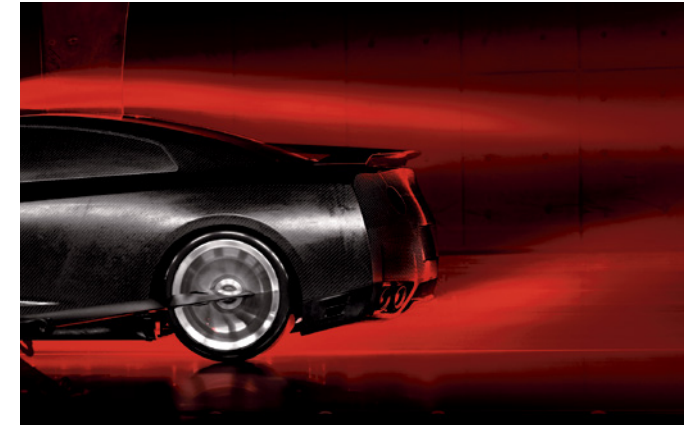
#### Dry Sump Lubrication System

높은 중력에서 코너링을 할 때조차 트랜스미션에 안정적인 윤활을 위해 드라이 셉트 윤활 시스템이 사용됩니다. 이 시스템은 트랜스미션 오일을 기어에 직접 분사하여 마찰을 줄이고 안정성을 높여줍니다.

#### ATTESA E-TS® All-Wheel Drive System

ATTESA E-TS® 는 후륜구동에 편향된 시스템으로 속도, 횡가속도, 도로표면, 요 레이트에 따라 토크 분사를 0:100부터 50:50까지 바꿀 수 있습니다. GT-R 만의 요 레이트 피드백 컨트롤은 스티어링 앵글로부터 계산한 목표 요 레이트와 요 레이트 센서와 G센서가 감지한 실제 요 레이트 간의 차이값을 측정하고 운전자가 의도한 차선을 따라가도록 지원하기 위해 토크 바이어스를 조정합니다.

### AERODYNAMICS



# 0.26Cd

High downforce with an ultra-low coefficient of drag

공기역학은 GT-R개발과정에서 중요한 역할을 합니다. 일반적으로 항력계수(공기에 대한 저항력)가 낮을수록 다운포스도 낮기 때문에 그림과 핸들링에 도움이 됩니다. GT-R의 프리미엄 미드십 패키지 덕분에 강력한 다운포스를 발생시킬 수 있으면서 동시에 항력계수를 0.26으로 유지할 수 있습니다. 그리고 공기역학을 이용하여 적극적으로 엔진시스템과 브레이크를 냉각시킴으로써 전반적인 퍼포먼스의 향상이 가능해졌습니다.

### BODY

#### Multi-material Body Structure

GT-R의 차체는 탄소 알루미늄 다이캐스트 스틸'로부터 최고의 강도를 얻습니다. 탄소섬유, 다이캐스트 알루미늄과 스틸의 결합물입니다. 구조적인 견고함을 위해 알루미늄 다이캐스트 도어 이너 패널을 사용하여 충돌 시 변형의 정도가 줄었습니다. 다이캐스트 알루미늄은 프론트 스트럿 하우징과 프론트 서스펜션에서도 사용되었습니다. 구조적인 견고함을 더하기 위해, 서스펜션 스트럿 타워 바는 알루미늄 허니컴을 포함한 가벼운 탄소혼합물로 만들어졌습니다.

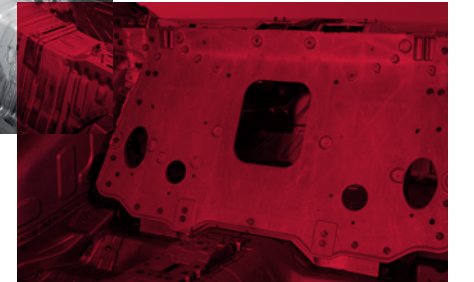


#### Anti-chipping Body Coating, Double Clearcoat, and Scratch Shield.

GT-R이 도달할 수 있는 최고속도에서는 심지어 가장 작은 돌맹이도 차량 피니시에 큰 손상을 입힐 수 있습니다. GT-R 을 항상 신차처럼 유지하기 위해 Deep Blue Pearl, Gun Metallic, Solid Red 나 Super Silver 로 마감된 모델들은 혁신적인 칩핑 방지 코팅 도료를 전면 그릴 상부와 후면 펜더 전면에 칠했습니다. 이 두 부분은 주행 중 가장 벗겨지기 쉬운 부분인 차체와 범퍼에 해당됩니다. 또한, 이중 클리어코우트가 피니시를 보호하는데 도움을 줍니다. Pearl White, Jet Black 또는 Regal Red 로 마감된 차량들은 기존의 클리어코우트보다 스크래치에 대한 저항성이 강한 새로운 클리어코우트인 스크래치 쉴드를 입혀 차량이 장시간 동안 새차의 모습을 유지할 수 있도록 도와줍니다. 페인트도 미세한 스크래치를 없애고 정상으로 복구시켜 차량의 표면이 원래 상태에 가깝게 회복됩니다. 2015년형의 경우, Regal Red라는 새로운 차체 컬러가 옵션에 추가되어 시각적 어필이 강화되었습니다.



Lightweight, yet incredibly strong



#### Hyper LED Driving Lights

다른 차량들의 시야에 보다 잘 보이기 위해 GT-R 은 하이퍼 LED 주행등을 사용합니다. 크기는 컴팩트하지만, 이 LED 라이트는 대낮에도 가시성이 매우 높습니다.

\* 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.

## GT-R® HIGH-PERFORMANCE GUIDE

### CHASSIS



From a smooth, civilized ride to racetrack-ready performance at the touch of a button

핸들링은 고정밀 6 point 전후륜 서브프레임에 탑재된 세련된 4륜 독립 서스펜션 시스템이 관리합니다. 운전자가 조작가능한 충격흡수시스템인 특별한 Bilstein® DampTronic® 은 여러 개의 차량 정보 시스템을 활용하여 다양한 주행상황에서 적절한 감쇠력과 높은 수준의 제어력을 제공합니다.

새시 개발 역시 2015년형에도 계속되어 “도로를 움켜잡는” 느낌과 고속 핸들링을 강화했습니다. 프론트 서스펜션 링크 부시의 위치가 변경되고 새로운 안티롤바(anti-roll bar)가 장착되어 프론트 롤 센터 높이가 낮아졌고 스프링과 쇼크 업소버 사양을 변경하여 무게 중심을 낮추었습니다.



DampTronic® 시스템은 운전자가 선택가능한 세팅을 갖추고 있습니다. 최대 서스펜션 컴플라이언스를 위해서라면 Normal과 Comfort 모드를, 스포티한 주행을 위해서는 R 모드를 선택하십시오. 2015년형 모델에 서스펜션을 재튜닝하여 보다 부드럽고 향상된 주행을 선사하여 타이어가 도로와의 접촉을 유지하는 성능도 강화되었습니다. 감쇠력을 전자적으로 통제하는 이 어드밴스드 시스템은 11개 종류의 차량 데이터를 최적으로 관리합니다.

GT-R은 서스펜션의 특징에 맞게 설계된 Dunlop사의 SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT 초고성능 질소충전 런플랫 타이어를 장착하고 있습니다. 기본 타이어의 사이즈는 전륜의 경우 255/40ZRF20, 후륜은 285/35ZRF20입니다.<sup>1,2</sup>



RAYSS가 제작한 닛산 GT-R의 견고하게 주조된 알루미늄 20인치 휠은 휠 안에 널(knurling)을 활용하여 심한 가속이나 제동 시 휠에서 타이어가 빠지는 것을 방지합니다. 이러한 휠은 프리미엄 다크(거의 블랙) 피니시로 마감되어 고품질 고성능의 룩을 선사합니다. Black Edition은 프리미엄 모델의 10 스포크 디자인 대신 특수 메탈릭 블랙 6 스포크의 RAYS사가 만든 경량 휠을 사용합니다.

GT-R을 위해 닛산이 설계한 고성능 제동 시스템이 정지력을 제공합니다. 이 시스템은 Brembo의 모노블록 6-피스톤의 전륜 캘리퍼와 4-피스톤 후륜 캘리퍼가 탑재되어 있습니다.

15.4인치 프론트와 15.0인치 리어 Brembo 플로팅 크로스 드릴 투피스 로터와 로우 스틸 고강도 브레이크 패드가 페이드(fade) 현상을 최소화하고 강력한 제동 성능을 제공합니다. 이 캘리퍼들은 경주용 차량 스타일의 래디얼 타입으로 탑재되어 급제동 시 캘리퍼 변형을 최소화합니다.



Calipers machined from a single “monoblock” of aluminum

# 15" ROTORS

### SETUP SWITCH

GT-R 심장의 전천후 퍼포먼스 덕분에 한번의 터치로 세팅을 조정할 수 있습니다. 트랜스미션, 쇼크 업소버, VDC 안정성 제어 시스템은 각각 “R-모드”와 “Normal 모드”로 전환가능하며 각 시스템 별 개별 모드로도 전환할 수 있습니다. 자동과 수동변속 중 선택할 수 있으며 이러한 모드들을 통해 운전자는 서킷에서, 눈이나 비가 오는 고속도로에서, 심지어는 도심의 거친 도로 표면에서도 신나는 퍼포먼스와 컨트롤이 가능합니다.

Street to Track at Your Fingertips



### COCKPIT

이 콕비네이션은 메싱 기어(meshing gears)를 모티브로 사용했습니다. 타코미터는 중앙에 위치하며 우측 상단에 대형 변속 인디케이터가 있습니다. 서킷 주행시 운전자가 계기판을 바로 읽을 수 있도록 지원합니다.



So advanced, it can even make you a better driver

### Multi-Function Meter

다기능 미터기. 센터 디스플레이에 위치한 다기능 미터기인 7인치 LCD 모니터가 차량 상태와 주행 기록을 보여줍니다. 예를 들어 서킷에서 주행 중 이 시스템은 운전자에게 차의 상태에 대한 완벽한 지식을 확보할 수 있는 기계적 정보를 제공합니다. 제동 및 스티어링 디스플레이는 20초 동안 횡압력(lateral G)과 수직 압력(vertical G)에 관한 해당 로그를 제공합니다. 재생가능한 레코딩 기능이 있어 운전자는 코너링 시 차를 어떻게 통제할 수 있었는지 또는 얼마나 많은 불필요한 움직임이 발생했는지 알 수 있습니다. 이러한 정보는 운전 테크닉을 개선하는데 사용될 수 있습니다.

## RECARO® SEATS

The Interface Between Driver and GT-R®

안락함과 절제의 기준입니다. 고급 GT-R 모델의 경우 앞 운전석과 조수석은 오랜 역사와 전통으로 유명한 시트제조사인 Recaro 사가 제작합니다. Deep bolsters 가 설치되어 심지어 가장 험난한 코너링 중에도 운전자와 승객이 좌석에서 몸이 이동하지 않도록 감싸줍니다. 탁월한 서포트 역시 Recaro가 그랜드 투어링을 위한 가장 우수한 시트인 이유입니다. GT-R 블랙 에디션의 경우 블랙 앤 레드의 대조적인 컬러 조합의 가죽 시트가 제공됩니다.

<sup>1</sup> 차량의 운전 및 조작에는 주의가 따릅니다. 항상 교통법규를 준수하시기 바랍니다. 비포장 도로 및 오프로드 주행에는 적합하지 않습니다. 항상 안전벨트를 착용하시고, 음주운전을 삼가시기 바랍니다.

<sup>2</sup> 날씨에 맞는 적절한 타이어를 사용하시기 바랍니다. 자세한 내용은 운전자 매뉴얼을 참조하시기 바랍니다. 적절한 타이어를 사용하지 않을 경우 심각한 부상이나 사망에 이르는 사고가 발생할 수 있습니다. Alcantara® 는 Alcantara S.p.A. 사의 등록상표입니다. Bilstein® 와 DampTronic® 는 ThyssenKrupp Bilstein GmbH 의 등록상표입니다. Brembo® 는 Freni Brembo S.p.A.의 등록상표입니다. Dunlop® 은 DNA Ltd.사의 등록상표입니다. Recaro® 는 Recaro Beteiligung-GmbH의 등록상표입니다.

# LED

Super-wide-beam Headlights. A Revolution in Illumination.



\* 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.



## GT-R® BLACK EDITION DESIGNED FOR THE PURIST.

GT-R 블랙 에디션의 Recaro® 앞좌석 가죽 시트는 운전자와 GT-R 사이의 관계를 더욱 친밀하게 만들어 드립니다. 도어 손잡이와 기어 레버에 매치되는, 좌석의 붉은 가죽 시트 패널과 스티어링 휠의 레드 스티치의 섬세한 마감은 서로 완벽한 조화를 이룹니다. 또한 블랙 에디션만의 특별함을 위해 전륜 20" X 9.5" · 후륜 20" X 10.5" 사이즈의 6-스포크 특수 경량 단조 알루미늄 휠을 장착하였습니다. 드라이 카본 파이버 합성 리어 스포일러는 당신의 기억의 마지막에 가장 깊은 인상을 남길 것입니다.

### Performance art.

블랙 에디션의 리어 스포일러는 부드럽게 바람을 빠져나가며, 당신의 시선을 유혹합니다. 경량 드라이 카본 파이버로 매달 수작업으로 한정적으로 생산되며, 가벼운 무게와 놀라운 강도를 자랑합니다. 거기에 당신의 오감을 만족시키기 위해 카본 섬유 질감을 살린 특수 코팅을 적용하였습니다.



· 드라이 카본 파이버는 특별한 유지 관리가 필요합니다. 자세한 사항은 운전자 매뉴얼을 참조하시기 바랍니다.

· Recaro®는 Recaro Beteiligungs-GmbH Corporation의 등록상표입니다.

\* 상기 이미지는 실제와 다를 수 있습니다.

## TECHNICAL DATA

제원	전장(mm)	4,670
	전폭(mm)	1,895
	전고(mm)	1,370
	윤거 전륜/후륜(mm)	1590 / 1,600
	축거(mm)	2,780
	공차중량(kg)	1,735
승차정원(명)	4	
엔진	형식	VR38DETT
	총배기량(cc)	3,799
	최고출력(ps/rpm)	545 / 6,400
	최대토크(kg·m/rpm)	64.0 / 3,200 ~ 5,800
	연료 탱크 용량(L)	74
변속기 종류	6단 듀얼클러치 변속기	
타이어 규격	전	255 / 40ZR20
	후	285 / 35ZR20
서스펜션	전	알루미늄 더블 위시본
	후	알루미늄 멀티링크
브레이크	전	Brembo® 모노블록 6-피스톤
	후	Brembo® 모노블록 4-피스톤
사용연료	프리미엄 휘발유	
복합연비(km/ℓ )	7.7	
도심연비(km/ℓ )	6.9	
고속도로연비(km/ℓ )	9.1	
CO <sub>2</sub> 배출량(g/km)	232	
등급	5	

## SPECIFICATIONS

Engine
VR38DETT : 3.8리터 트윈 터보차저 24밸브 6기통 엔진
최고 출력 : 545ps @ 6,400rpm
최대 토크 : 64.0kg·m @ 3,200 ~ 5,800rpm
연속 가변 밸브 타이밍 제어 시스템 (CVTCS)
이리돔 점화플러그
전동식 Drive-by wire 스톱
Drivetrain
ATTESA E-TS 독립식 트랜스 액슬 AWD
3개 모드 (노멀, R, 세이브) 선택 가능한 첨단 VDC
트랙션 컨트롤 시스템 (TCS)
다운시프트 레브 매칭
고강도, 경량 합성 카본 메인 드라이브 샤프트
리어 차동제한장치 (LSD)
힐 스타트 어시스트
Brakes
Nissan/Brembo® - 4휠 디스크 브레이크 시스템
15.4" (전) 및 15.0" (후) 플로팅 로터
초강성 전륜 6피스톤 및 후륜 4피스톤 모노 블록 캘리퍼
4륜 휠 잠김 방지 브레이크 시스템 (ABS)
전동식 제동력 배분 시스템 (EBD)
Suspension / Steering
전 : 알루미늄 더블 위시본 / 후 : 알루미늄 멀티 링크
3개 모드 (노멀, R, 세이브) 선택 가능한 Bilstein® 댐프로닉 서스펜션 시스템
전, 후 스태빌라이저 바
차량 속도 감응형 파워 스티어링 휠
2.4 회전 lock-to-lock 스티어링 휠
Wheels / Tires
RAYS 초경량 알루미늄 단조 휠
Dunlop® SP Sport MAXX GT600 DSST CTT 고성능 런플랫 타이어

Chassis / Body
프리미엄 미드십 (PM) 플랫폼
알루미늄 후드, 트렁크, 도어 외장 스킨
다이캐스트 알루미늄 프론트 쇼크 타워
합성 카본 프론트 크로스멤버 / 라디에이터 서포트
Exterior
바디컬러 리어 스포일러
Multi-LED 헤드 램프, 시그니처 라이트
오토 헤드 램프
LED 주간 주행등, LED 테일 램프
열선 내장 바디컬러 전동 아웃사이드 미러
도어 매립식 알루미늄 도어 핸들
UV 저감 솔라 글래스
Comfort / Convenience
7인치 터치 스크린 컬러 모니터
후방 카메라
인텔리전트 키, 푸쉬 버튼 시동 장치
전자식 아날로그 인스트루먼트 클러스터
다기능 드라이브 컴퓨터 및 디지털 기어 인디케이터
블루투스 핸드프리, 오디오 스트리밍
듀얼존 자동 온도 조절 장치 (ATC)
운전석 및 조수석 원터치 세이프티 파워윈도우 (UP/DOWN)
파워 도어 록
스티어링 휠 크루즈 컨트롤 스위치
틸트 & 텔레스코핑 스티어링 컬럼
간헐식 플랫 블레이드 와이퍼
선바이저 화장 거울 & 조명
오버헤드 선글라스 홀더
ECM 룸미러
12볼트 DC 파워 아울렛

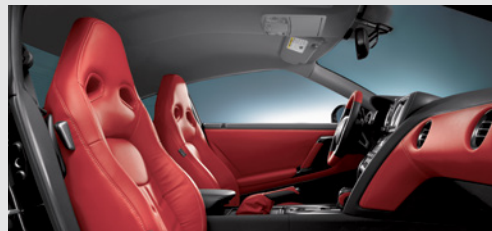
Seating / Appointments
인조 스웨이드가 조합된 가죽 프론트 시트
8-way 운전석 파워 시트
조수석 파워 시트
운전석 및 조수석 열선 시트
가죽 마감 스티어링 휠, 기어 노브
가죽 마감 마그네슘 소재 패들 시프트
카본 & 차콜 브러시 타입 메탈 인테리어 트림
알루미늄 트림 페달
Audio / Entertainment
Bose 오디오 시스템, Active Noise Control
11스피커, 듀얼 서브우퍼 포함
MP3/WMA CD 재생 기능
USB 포트 (iPod 연결 가능)
스티어링 휠 오디오 컨트롤 스위치
속도 감응형 오디오 볼륨 컨트롤
Safety / Security
닛산 어드밴스드 듀얼 스테이지 에어백 시스템 (탑승자 식별 센서 포함)
운전석 / 조수석 프론트 사이드 에어백
루프 내장형 사이드 커튼 에어백
앞좌석 시트벨트 (프리텐서너, 로드리미터 포함)
LATCH (Lower Anchors and Tethers for Children) 유아용 시트 고정 장치
존바디 구조 (Zone Body construction), 앞 뒤 크럼플 존
후드 버클링 크리즈 (Hood buckling creases)
충격 흡수형 스티어링 컬럼
타이어 공기압 모니터링 시스템 (TPMS)
이모빌라이저

## INTERIOR SELECTIONS AND WHEELS

### PREMIUM



Standard - 인조 스웨이드가 조합된  
블랙 컬러의 가죽 프론트 시트



Optional - 수작업으로 마감한 레드 앰버 컬러의  
세미 애널린 가죽 프론트 시트



Optional - 수작업으로 마감한 아이보리 컬러의  
세미 애널린 가죽 프론트 시트



RAYS® forged-alloy wheels

### BLACK EDITION



Standard - 블랙 · 레드 Recaro® 가죽 프론트 시트



Special black RAYS® forged-alloy wheels

## PAINT SELECTIONS



Jet Black



Gun Metallic



Super Silver



Pearl White



Deep Blue Pearl



Solid Red



Regal Red



**신차보증** 닛산의 모든 차량은 3년 / 100,000km 중 먼저 도래한 것을 적용합니다.

**24시간 긴급출동 서비스** 24시간 고객님의 즐겁고 편안한 운전을 위하여 3년 또는 100,000km이내에서 무상으로 제공되는 본 서비스에는 견인서비스, 배터리충전, 타이어교체, 비상 연료공급 등의 서비스가 포함됩니다.

**무상대차 서비스** 보증수리로 예약을 하시고 딜러 서비스센터에 입고 후 수리가 3일 이상 소요된다고 판단되는 경우 무상대차를 제공해드립니다. 단, 대여 가능한 차가 있는 경우에 한합니다. (부품 대기중인 경우에는 제외)

※ 위 서비스는 고객만족과 품질향상을 위하여 예고없이 변경될 수 있습니다. 공식 홈페이지 : [www.nissan.co.kr](http://www.nissan.co.kr) 고객센터 : 080-010-2323

\* 본 카탈로그에 나오는 이미지나 정보는 예고없이 변경될 수 있습니다.



Innovation  
that excites

[www.nissan.co.kr](http://www.nissan.co.kr)

Printed in Apr. 2014