



Innovation
that excites

NISSAN GT-R



ليست سيارات بل نبض متسارع من الشغف والأحاسيس – إنها GT-R.

Not cars, but instead we create 'emotion and passion', that is, the GT-R.

From the very first day we started delivering GT-R to our customers, certain elements remain unchanged, and certain elements continue to evolve. All the while, our unwavering commitment to our customers remains true and strong. What we envision is this: grab the steering wheel of the GT-R and you are overcome by the world's strongest, the one and only feeling of utter elation. Great emotion and passion brought on by the evolution of a technology rush. Our dedication and determination to deliver on our commitment remain steadfast. What will continue its evolution is the performance and quality of GT-R. In 2009, the first generation, and in 2012, the second generation, was recognised as one of the world's best, going head to head with the world's best. With the arrival of the 2013 model, the third generation begins – we aim to climb to the top, becoming the number one car, once and for all. For 'the evolution of the third generation', our entire GT-R development team entered in the Nürburgring 24-hour race, an unprecedented move, to break away from past glory. It was clear to us that this experience would let us grow as humans, and as a result, hone and expand our skills. The specification of the GT-R 2013 may remain the same. But the evolution that cannot be expressed by any number, the immeasurable emotion and passion, true omotenashi - the spirit of hospitality - we want to deliver to each and every customer, I believe, is the quintessential spirit of 'The World of GT-R'.

من اليوم الأول الذي بدأنا فيه بتصنيع GT-R هنالك بعض الخصائص التي حافظنا عليها وبعضها استمرينا بتطويره مع التزامنا بعودتنا تجاه عملائنا. وتتمحور تطلعاتنا حول منحك التحكم المطلق بعجلة قيادة GT-R بسيطرة عالية لتتحسس الإنطلاقة الأفضل وتشعر بأقوى أحاسيس شغف القيادة في العالم بنظام اندفاع لا حدود له. ومن جهة أخرى فإن عزمنا واصرارنا على الوفاء في تقديم الأمثل لعملائنا سيبقى دوماً ثابتاً. وأما اهتمامنا بالتطوير فإنه ينصب في إطار تطوير الأداء والجودة في GT-R. فقد عرف الجيل الأول في العام ٢٠٠٩ والجيل الثاني في العام ٢٠١٢ من GT-R بالمنافس الأقوى لأفضل السيارات في العالم، والآن وصل الجيل الثالث من GT-R في العام ٢٠١٣. وقد تركز اهتمامنا في هذا الجيل على الوصول للقمة هذه المرة كما في كل مرة. وفيما يتعلق بتطوير الجيل الثالث قام فريق GT-R بدخول مضمار نوربورغرينغ ٢٤ ساعة بخطوة لم يسبق لها مثيل. فقد كان جلياً لنا بأن خطوة كهذه ستسمح لنا بتطوير مهارتنا وصقل خبراتنا وسوف تضفي الكثير عليها قد تكون مواصفات GT-R ٢٠١٣ هي ذاتها في مثيلاتها من الأجيال السابقة، لكن ارتقاء الإحساس بالشغف سيبقى متعزراً على الجميع وضع قياس ثابت له، وهنا تكمن مهمتنا بمنح أسمى المشاعر ودرجات الشغف وحسن الضيافة لكل عملائنا، ونؤمن بأن هذا هو جوهر "عالم GT-R".



GT-R Project Chief
Chief Vehicle Engineer
Chief Product Specialist
Kazutoshi Mizuno



رئيس مشروع
كبير مهندسي المركبة
مدير المنتج
كازوتوشي ميزونو

لا تزال حلبة نوربورغرينغ الدليل القاطع على تطور الأداء.

Proof of evolution at Nürburgring. Its concept, unchanging.



GT-R imposed progress on itself, proving the result through the lap times recorded at Nürburgring. The engine, the tyre, everything is based on the standard specification. This is, your GT-R exactly. This is the policy of GT-R, which will never change.

تفرض GT-R التقدم على نفسها بنفسيها اعتماداً على الوقت الذي تسجله في حلبة نوربورغرينغ. المحرك والإطارات وكل شيء يركز على المواصفات القياسية، هي سيارتك GT-R كما تريدها أن تكون. وأنه المبدأ الذي سيظل دوماً راسخاً فينا.

الصورة: GT-R طراز Pure باللون الأزرق اللؤلؤي الداكن (لون الهيكل غير قياسي).

Pictured: GT-R Pure edition. Body colour is Deep Blue Pearl (Non-standard body paint colour).

قد تظهر تعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لمتطلبات السوق. الرجاء استشارة وكيلك المحلي.

Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.

2013 Evolution.

The GT-R 2013 begins, now. The evolution that cannot be expressed by any number – the quintessential spirit of GT-R.

Evolution is about immeasurable emotion and passion. And evolution is expressed into shape by the growth of the humans that create it. With this firm belief at heart, in May 2012, the GT-R development team raced in the Nürburgring 24-hour race intent on bringing about evolution in the not-so-distant future. The GT-R 2013 model we deliver to our customers is the absolute embodiment of our unchanging belief and the emotion and passion.

Responsive performance at will, power beyond imagination. Aluminium name plate engraved with the takumi's - the craftsman – name on each and every engine, all built by hand.

Maximum horsepower and maximum torque both remain unchanged in the 2013 model. But the driver will definitely experience the overwhelming power as the car accelerates when cornering – the immediate response of the car will leave you utterly breathless. Experience a whole new level of exhilaration. Feel the performance at high RPMs, more powerful than ever. The engine in the 2013 model was improved to more precisely control the fuel injector. In addition, by installing a baffle plate inside the oil pan, the friction loss caused by the oil splatter was reduced. Even under harsh sport driving conditions on the circuit for example, oil pressure was stabilised. Another improvement: the addition of a specialised orifice to the relief valve, which opens when the pressure of the turbo charger reaches above a certain height, diminished the drastic decrease in power. GT-R 2013 model responds more sharply and smoothly as the driver accelerates. This evolution, solid and powerful improvements, is something beyond the imagination. This is evolution that cannot be expressed by any number – but is indeed a result of the training the GT-R development team went through, as in the Nürburgring 24-hour race – all made possible through the growth of each and every individual involved in the development and manufacturing of GT-R. The aluminium name plate engraved with the name of the craftsman, who hand built the entire engine, is installed on every single 2013 model engine. Although only one name may be engraved on the plate, but in fact, the entire development team is behind that one name.

Imaginative suspension tuning: Feel GT-R hug the road surface.

As the car rolls on the corner, the position of the axis is called 'the roll centre'. That position is usually decided on paper during the design phase. A unique method was put in place in the 2013 model GT-R: the 'Dynamic Roll Centre' of the front was **measured** while the car was in motion. By lowering its position after taking the deflection of the bush and link into consideration, cornering capabilities improved as it hugs the road, in addition to a higher level of stability at high speeds. New improvements didn't stop at the tuning of the suspensions, but the dash panel and the instrument panel cluster were reinforced, a direct result of the lesson learned at the Nürburgring 24-hour race. Drivers can now experience the comfortable and responsive steering and improved stability under the most demanding driving situations.

تطوّر طراز ٢٠١٣

وصلت GT-R ٢٠١٣ إلى تطور لا يمكن وصفه بلغة الأرقام. إنه جوهر GT-R.

لا يزال التطور في GT-R تفاعلاً وشغفاً يتعذر على الجميع قياسه، وتطوراً يعكس آخر ما توصلت إليه الإبداعات البشرية. وبهذا الاعتقاد الراسخ في عقولنا وقلوبنا قام فريق GT-R للمسؤول عن التطوير في مايو ٢٠١٢ بدخول سباق نوربورغرينغ ٢٤ ساعة عازمين بذلك على تحقيق أقصى درجات التطور بأقصر زمن ممكن. لتبقى GT-R تجسيدا مطلقا لمبادئنا المتعلقة بالأحاسيس والشغف أثناء في القيادة.

روعة الاستجابة في الأداء وقوة تفوق الخيال. اسم تاكومي "الحرفي" محفور بالألومنيوم على كل المحركات المصنوعة باليد.

القوة القصوى وعزم الدوران الأقصى بقيا ثابتين في موديل GT-R ٢٠١٣ لكن السائق بالتأكيد سيلحظ التجربة الفريدة في تسارعها عند المنعطفات واستجابتها الفائقة ستخطف منك الأنفاس. تعرف على مستوى جديد كلياً من نشوة القيادة، والتمس روعة الأداء عند السرعات العالية لدوران المحرك أكثر من أي وقت مضى. فقد تم تعديل المحرك في موديل ٢٠١٣ لمنحك تحكماً أكثر دقة باستخدام حاقن الوقود. وبالإضافة إلى ذلك تم تثبيت صفيحة داخل حجرة الزيت لتخفيض الاحتكاك الناتج عن أنبوب انبعاث الزيت. وحتى تحت أقصى الظروف كحلبة السباق الرياضية مثلاً بقي ضغط الزيت محافظاً على استقراره. وكبحسين إضافي تم تقليص حجم فوهة صمام التخفيض والذي يفتح عندما يصل ضغط شاحن التيربو فوق حد معين لتقليل الانخفاض الحاد في الطاقة. GT-R ٢٠١٣ هي نموذج جديد للاستجابة الأكثر توفراً وسلاسة القيادة التي تتناغم مع سرعتك مهما كانت. هذه التطويرات الكبيرة والتحسينات الملموسة أبدعت ما هو أبعد من الخيال. إنه التطور الذي لا يعرف الحدود، وثمرة ما خاضه فريق تطوير GT-R في مضمار نوربورغرينغ ٢٤ ساعة ويعود الفضل في هذا التطور إلى كل فرد شارك في تصنيع وتطوير GT-R. وهناك اسم محفور على لوحة من الألومنيوم مثبتة على كافة محركات طراز GT-R ٢٠١٣ إنه اسم الحرفي الذي قام بصنع المحرك بالكامل. ورغم أن الاسم المنقوش على اللوحة يعود لشخص واحد، إلا أنه يعبر عن كل أفراد فريق التطوير.

نظام تعليق من وحي الخيال: GT-R. عنوان التشبث الفائق على جميع الطرقات.

عندما تمر السيارة بمنعطف، يسمى موقع محور السيارة "مركز الالتفاف" والذي تتم دراسته عادة على الورق في مرحلة التصميم. أما عند تطوير GT-R ٢٠١٣ فقد تم اعتماد أسلوب مبتكر: قياس "مركز الالتفاف الديناميكي" في المقدمة أثناء حركة السيارة. وعن طريق تخفيض مركزها بعد انحراف الجانب مع الأخذ بعين الاعتبار قدرة تشبثها على الطريق، تم تعزيز وتطوير ثبات GT-R على السرعات العالية ولم تتوقف التحسينات على ضبط نظام التعليق، بل توسعت لتشمل تعزيز اللوحة الأمامية ولوحة العدادات. لقد كان كل هذا نتيجة مباشرة لما تعلمناه من دروس في حلبة نوربورغرينغ ٢٤ ساعة. والآن أصبح بإمكان السائقين الاستمتاع بتجربة فريدة من راحة القيادة واستجابة التوجيه الفائقة وقوة التشبث الاستثنائية في ظل أشد الظروف.

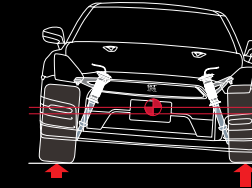


اسم على لوحة الألومنيوم
Aluminium Name Plate



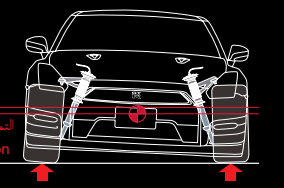
صفيحة داخل حجرة الزيت
Oil Pan Baffle Plate

رسم بياني لمركز الالتفاف: موديل ٢٠١٢ أثناء الانعطاف
Roll centre diagram: 2012 model when cornering



الحمولة الداخلية > الحملية الخارجية
Inner tyre load < Outer tyre load

موديل ٢٠١٣ أثناء الانعطاف
2013 model when cornering



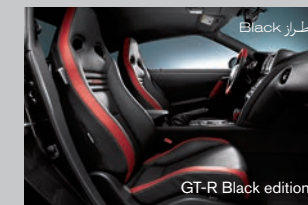
توزيع متساو للحمولة على اليمين واليسار
Even distribution of left/right load

The interior boasts higher quality. The GT-R Black edition's expanded line for the most demanding of GT-R enthusiasts.

Another important element for 2013 model – the interior. For the third generation GT-R to reach its unequivocal high performance, the absolute best in the world, further improvement was made to the quality of the interior, boosting the joy of ownership as well as the satisfaction every time you get in the car. In the 2013 model, thicker thread was used in the stitching of the instrument pad and door trims, and the pitch expanded. The colour was changed from dark grey to light grey, further creating a contrasting design with impact and a feel of high quality. In addition, in the GT-R Black edition, the top and bottom part of the steering, always in the driver's view, were changed to red leather, the accent colour of GT-R. The vivid colour combination of black and red blends well with the interior, giving a sportier, yet more sophisticated impression.

Black and Amber Red interior with Semi-aniline real leather with high quality texture is available as an option in the GT-R Premium edition.

Now available in the GT-R Premium edition: Reserved for owners with eyes that can decipher what is real, armed with an acute sense of style, front seats with black and red fashionable interior option featuring semi-aniline real leather with high quality texture. Semi-aniline real leather, with smooth texture and softness, only uses a thick thread called #0, placed under strict supervision – a sewing machine exclusively made for this stitch was put in place at the factory. Skilled craftsmen finish each piece by hand. Every single seat goes through comfort measurement and testing to adjust the tension of the leather, one by one. The shape of the creases in each seat, all have slightly different expressions – a truly unique characteristic, a genuine product of handmade craftsmanship.



GT-R Black edition



للصورة الأربعة لطراز GT-R Premium
GT-R Premium edition Fashionable Interior



جلد حقيقي شبه الأنيلين
درزات مميزة محككة يدوياً

Semi-Aniline Real Leather/
Hand sewn special stitch

بمقصورة داخلية تعكس جودة لا تضاهي. تمتد GT-R طراز Black أكثر الموديلات طلباً من قبل عشاق GT-R.

هنالك عنصر مهم آخر أضيف لموديل GT-R ٢٠١٣ – المقصورة. فقد وصلت GT-R في الجيل الثالث إلى أعلى مستويات الأداء في العالم، كما تم إضافة تحسينات فريدة إلى جودة التصميم الداخلي لتعزيز فرحتك باقتنائها وشعورك بالفخامة في كل مرة تقودها. في موديل ٢٠١٣ تم استخدام خيوط أكثر سماكة ومتانة في حياكة اللمسات الفنية على لوحة العدادات وزخاف الأبواب. وقد تم تغيير اللون من الرمادي الداكن إلى الرمادي اللامع إضافة إلى بعض التباين في التصميم والتأثيرات لتعزيز شعورك بالفخامة. وأما في طراز Black من GT-R فقد تم تغيير لون الجلد في الجزء السفلي والعلوي من عجلة القيادة التي تقع نظر السائق عليها دوماً إلى اللون الأحمر. وقد أضيف للدخول مزيج من اللونين الأسود والأحمر ليمنحك شعوراً فريداً بالأناقة وإحساساً رياضياً أكثر إثارة.

تتوفر المقصورة باللونين الأسود والأحمر مع الجلد الطبيعي شبه الأنيلين ذي الجودة العالية والملمس المميز كسمة اختيارية في طراز GT-R Premium.

الآن يتوفر طراز GT-R Premium: محجوز لأصحاب النظرة الناقية في اكتشاف ما هو حقيقي والذي ينفردون بذوق رفيع في الأناقة. مقاعد أمامية باللونين الأسود والأحمر مع خيارات من الجلد الطبيعي شبه الأنيلين ذي الجودة العالية، أو الجلد الطبيعي شبه الأنيلين ذي الملمس الناعم والأملس، مع حياكة تستخدم نوع خيط سميك ومتين يسمى #0 تحت إشراف دقيق، إذ وضعت في العمل آلة خاصة وحصرية لحياكة هذا النوع من الخيوط. ويؤدي الحرفيون المهرة عملهم على أتم وجه في صناعة كل قطعة على حدة. كما يخضع كل مقعد دون استثناء إلى اختبار درجة ضغط الجلد ومستوى الراحة. وتختلف ثنايا الجلد في كل مقعد لتعكس بصمة إبداع أصيلة حاكمتها أيدي أمهر الحرفيين.



قد تطرأ تعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لمتطلبات السوق. الرجاء استشارة وكيلك المحلي.
Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.



قد تطرأ تعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لمتطلبات السوق. الرجاء استشارة وكيلك المحلي.
Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.

على أكثر الحلبات خطورة في العالم سعياً لإحراز أكثر سرعة في العالم.

بنيت GT-R على مفهوم "السيارة الفائقة متعددة المهام"، ما يجعل سرعتها مسألة حاسمة. ولا شك في أن GT-R سباقية في مستويات الثبات والأمان الذين يعتبران بشكل حتمي أهم من مسألة السرعة. ولم يكن هنالك مكان أفضل من حلبة نوربورغرينغ لإثبات جدارة السيارة على هذين الصعيدين فضلاً عن الوصول إلى مستوى قيادة يلائم جميع الأدوار بصفات تفوق التوقعات.

لماذا اخترنا حلبة نوربورغرينغ والتي تمثل التحدي الأخطر للسيارات في العالم.

٢٠ كلم في كل دورة، حوالي ١٧٠ منعطفاً، زوايا عمياء، نقاط وثب، ٣٠٠ متر من اختلاف الارتفاعات، ودروب وعرة، وظروف قاهرة أخرى من نوربورغرينغ نوردشليفي "الاختبار الشمالي" تعجز عن وصفها الكلمات. يحاكي تحدي الأسطح اللبلة بصعوبته القيادة داخل حمام البخار. ويصف أحد السائقين الوضع بكلمات لاهثة: "الكثير من الأرواح قد أزهقت أثناء التحدي على مضمار نوربورغرينغ"، وهي شهادة على الظروف القاسية التي ينفرد بها هذا المضمار. لكن سيارة GT-R قامت بأداء خارق في كافة الظروف من المنعطفات الدائرية في هذا المضمار وصولاً إلى الطرق الفلجية، إنه تحد يميز نوربورغرينغ عن أي مضمار سباق في العالم، إذ يمثل هذا المضمار الاختبار المعتمد للأداء بالنسبة للشركات المصنعة لسيارات الدرجة الأولى على مستوى العالم. وفي كل مرة، يتم تسجيل الوقت الذي تستغرقه السيارة لإتمام الدورة في المضمار بهدف تحديد الاختلاف بمستوى الأداء بين الشركات المتنافسة. ولم تكن GT-R بعيدة عن هذا التنافس، إذ أصبح اسم نوربورغرينغ بالنسبة لنا مجالاً رئيسياً للتطوير وليس مجرد مضمار اختبار فقط.

أكثر من مجرد اختبار. قام فريق GT-R بالتخيم في هذا المضمار بهدف التدريب والتطوير.

مرتين في كل عام، يمضي فريق GT-R عدة أسابيع وهم يقومون بالتطوير في مضمار نوربورغرينغ وتعتبر أوروبا الموطن الرئيسي للسيارات الأقوى في العالم، ولذا يرتكز الاهتمام على تطوير الأداء وصقل مواهب فريق GT-R أثناء هذه الفترة التدريبية. ونحن نؤمن بأن تطوير أداء GT-R يأتي من تطوير مهارات الفريق المصنع لها، ولهذا فإن دافع التطور فينا كبشر سيظل حياً ما حيينا. وقد قمنا باستعداد الفريق برمته ولم تسجل حالة غياب واحدة. مضمار نوربورغرينغ وبكل تأكيد هو "الأرض المقدسة" لـ GT-R وللفريق التطوير، وإن اسم دوجو "قاعة التدريب" هو الاسم الأكثر ملائمة لهذا المضمار.

On the most dangerous course in the world, to mark the fastest speed in the world.

For GT-R, built on the concept 'A Multi Performance supercar', speed is an absolute must. Without compromising the fact that high levels of stability and safety is more important than speed, in a production model supercar that can be driven by 'anyone', there's no better place than Nürburgring to push both features beyond what was thought possible.

Why we do test runs at Nürburgring, the most dangerous course in the world.

Over 20km per lap, approximately 170 corners, blind corners, jumping spots, 300m height difference, rough road surfaces. Many words describe the harsh conditions of the Nürburgring Nordschleife (north course). The danger of a wet surface is like none other, 'it's like driving in a shower room' gasped one driver, speaking of its hazardous nature. Countless lives were lost on this course - a testament to the grueling road conditions. But, for GT-R, vowing to perform as a supercar in any situation - from circuits to snowy roads - there is no place like this course. Nürburgring is also known as a place where the world's top class car manufacturers all perform tests. The lap time recorded at this location will be an objective indicator of the difference in performance when compared to the rival manufacturers. From the start of the project, GT-R did not shun away from the challenge - and named Nürburgring as the main field for development.

More than just a test. The entire Team GT-R camps away from home, trains and builds.

Team GT-R spends a few weeks developing at Nürburgring, twice a year, every year. In Europe, the home of supercars, in an away game situation, the team concentrates to hone their performance - a training period for the creators of GT-R. The evolution of performance is the evolution of the creator who creates it; backed by our passion and belief, that our team, as humans, will never stop evolving. The entire team is called to gather here, not a single staff member is missing. Nürburgring is indeed, the 'sacred ground'. For GT-R and the entire development team, the word 'dojo (training hall)' is far more fitting.

The road surface at Nürburgring, unlike circuits with high grip, is extremely slippery and rough. It is wet in places, fallen leaves are flying in the air, the temperature differs greatly. The driver must remain alert at all times.



تمتاز أسطح مضمار نوربورغرينغ - على خلاف الحلبات التي توفر قوة تشبث للسائقين - بأشد الوعورة والأذى. فهو رطب في أماكن، ومغطى بأوراق الأشجار المتطايرة في مناطق أخرى، فضلاً عن تباين درجة الحرارة، لذا يجب على السائق أن يبقى على أهبة الاستعداد.

نوربورغرينغ.

حين يكون زمن اجتياز المضمار بأقل من ٧ دقائق و٢٠ ثانية، فالمضمار يبدو كأنه لا يتسع لأكثر من سيارة واحدة.

في ٧:٢٠٧ دقائق ٢٨.٥٤ ثانية، في ٧:٢٠٨ دقائق ٧:٢٠٠٨ دقائق ٢٩.٠٢ ثانية، في ٧:٢٠٠٩ دقائق ٢٦.٧٠ ثانية في ٧:٢٠١٠ دقائق ٢٤.٢٢ ثانية.
موديل ٢٠١٢ أتم دوران الحلبة في أقل من ٧ دقائق و١٩ ثانية، وإن هذا التقدم في إحراز هذه الأرقام هو دليل على التطور المستمر في GT-R.

الوقت الأقصر في الظروف الأصعب لمضمار نوربورغرينغ.

الإطارات ونظام التعليق وكافة المواصفات القياسية هي ذاتها في سيارتك GT-R.

وكدليل أخير على دقة اختبارات التطوير في نوربورغرينغ قمنا بإعلان زمن اجتياز للمضمار قبل إطلاق السيارة. بعض الشركات المصنعة للسيارات قامت باستخدام سيارات معدلة لتحقيق وقت أفضل في المضمار، وهذا شيء، لن يقوم به فريق GT-R مطلقاً. فنحن نؤمن بأنه لا قيمة لقياس الوقت ما لم تكن السيارة المستخدمة في السباق هي ذاتها التي نقدمها لك. قامت GT-R ٢٠١٢ بتسجيل وقت غير رسمي ٧ دقائق و١٩.١ ثانية (وقد كان بإمكانها تسجيل وقت ٧دقائق و١٨.٦ ثانية لولا الوقت الضائع الناجم عن وجود سيارة أمامها). وقد يتساءل البعض لماذا كل هذا التركيز من نيسان على مسألة الوقت؟ وهل سرعة سيارات السباق هي الأهم؟ هذا التعبير ببساطة ليس دقيقاً. وسوف نتفهم هذا الأمر إذا كنت تقود GT-R في مضمار نوربورغرينغ.

الحقيقة أنه بتسجيل زمن أسرع لإتمام الدورة في نوربورغرينغ، تزداد معايير الجودة من كافة الجوانب.

ضع ناقل الحركة على الوضع R وادخل مضمار نوربورغرينغ. استجابة الناقل والتوجيه قد أصبحت أكثر حدة وقوة التثبيت المطورة تمنح GT-R سرعة إضافية. كما أن عرض المضمار يصبح أضيق كلما زادت السرعة وعند تحقيق وقت أقل من ٧ دقائق و٢٠ ثانية فإنك ستشعر بأن عرض السيارة والمضمار هو ذاته. مجال الخطأ فعلياً هو صفر. المناطق التي تصبح فيها الطرق منحدره ووعرة ثم يظهر بعدها فجأة مناطق قفز بارتفاع مترين، قوة التناوب G تصبح ٢.٨G. قوة الفرملة غ تصبح ١.٩G. خطأ واحد قد يتسبب في وقوع حادث مروع. قدرتك على إحراز زمن يتراوح دائماً بين ٧ دقائق و٢٠-٢٠ ثانية في السباق الواحد يُثبت قوة الأداء في كافة المجالات: نظام التعليق، الفرامل، الإطارات، الهيكل، المحرك VDC-R. كما تم ابتكار نظام ثبات ميهراً أثناء القيادة في مضمار نوربورغرينغ على أعلى السرعات. وهكذا يهدف التدريب المستمر في نوربورغرينغ إلى تطوير جودة السيارة.

الصورة اليسرى: إنها أقرب إلى طريق سريع منها إلى حلبة سباق. ففي نوربورغرينغ كثافة الأد، هي المقصودة في الاختبار.

الصورة اليمنى: ضع ناقل الحركة على الوضعية R ليكون نطاق السرعة بأعلى سرعة، وستقتل قوة مخمدات الصدمات. سيصبح VDC-R المسؤول عن التحكم والتنسيق لتوزيع أمثل لعزم الدوران بين الأمام والخلف. وفضلاً عن الثبات على المنعطفات تتمتع GT-R بمناة عالية وقدرة على الصمود في وجه الأعباء الكبيرة.

Pictured left: Rather than calling it a circuit, Nürburgring is more like an extremely fast road. The quality of the performance is what is being tested here.

Pictured right: Turn the set up switch to 'R' mode; the transmission shifts gears at top speed mode, the damping force of the shock absorbers are locked, the VDC-R becomes a coordination control unit, maximising the torque distribution in the front and rear. A higher dimension of cornering capabilities, by maximising on the naturally high rigidity of the GT-R, which can withstand a large load.

Nürburgring.

When the lap time is under 7 minutes 30 seconds, the width of the Nürburgring track feels like the width of one car.

In 2007: 7 minutes 38.54 seconds. In 2008: 7 minutes, 29.03 seconds. In 2009: 7 minutes 26.70 seconds. In 2010: 7 minutes 24.22 seconds. The 2013 model performs at under 7 minutes 19 seconds. The lap time recorded at the Nürburgring is proof of the GT-R's evolution. The faster the time, the harsher the conditions at Nürburgring.

Tyres, suspensions, all standard specifications. Basically the same specifications as your GT-R.

As a final verification of the development tests at Nürburgring, we announced the lap time to the public before the release of the car. Some manufacturers use a special car for time attack, which Team GT-R will never do. To measure this lap time, we feel it is meaningless unless we use the same GT-R as the one we deliver to our customers. The 2013 model marked an unofficial time of 7 minutes 19.1 seconds. (most likely could have marked 18.6 seconds if it were not for the time loss caused by a car in front). Some say 'Why is Nissan so focused on time? Are they only focused on speed as in racing cars?' This simply is untrue. You will understand the reason, if you drive the Nürburgring in a GT-R.

The fact is, the faster the lap time becomes at Nürburgring, the better the quality becomes as a whole.

Turn the Set Up Switch in 'R' mode, and enter the course at Nürburgring. The response of the shift and steering become sharper, the improved traction gives added speed to GT-R. The width of the course, becomes narrower as the speed increases; at under 7 minutes 30 seconds, it feels as if its one car width. The escape zone, practically zero. Spots where it seemed like a rough road surface becomes a jumping spot, midair for 2 meters, the rotational G force becomes 2.8G, the braking G force marking 1.9G. One mistake, and it can turn into a big accident. To be able to consistently mark a lap time of 7 minutes 20-30 seconds proves the strong overall performance of all the elements; the suspension, brakes, tyres, body, engine, VDC-R. The overwhelming boldness and unrelenting stability was created by driving the Nürburgring at top speed. To keep training at Nürburgring is to improve the quality of a car.

فيلم سباق حلبة نوربورغرينغ ؟ ساعة!

http://www.nissan.co.jp/GT-R/ Nürburgring 24-hour Race Movie



معلومات عن اختبار نوربورغرينغ

كسلشن

بعد اجتياز بروجوير حيث اصطدم "نيكي لاودا" بمتغير الطريق صعوداً بشكل طفيف مع انعطافات يتم دخولها بالسرعات الرابعة والخامسة وتعميق كامل لنقل الحركة. ويجب أن تبقى في حالة تأهب تام لسطح هذا الطريق الوعر.

Kesselchen
257km/h ↔-1.92G ↔-1.0G ↓-1.28G
 After passing Bergwerk where Nikki Lauda had his crash, a gentle and long uphill, combination of corners at 3rd, 4th and 5th speed in full gear. Must stay fully alert for rough road surface.

كاراكيولا – كاروسيل

كاراكيولا – كاروسيل

سأبداً منعطف صغير لكن بزواية انحدار شديدة تعرف بـ "كاروسيل". ستختلف السرعة بالنسبة لزوية لدخول فلا يمكنك لدخول بسرعة شديدة وستجد قوة ضاغطة أفقية وعمودية شديدة مع سحج وعز لها زوية لا يمكنك اجتيازها إلا في نوربورغرينغ.



تياتن جارتن

بعد عبور بفلانزجارتن مع الانعطافات التالية والحجرة على شكل "S" قم برفع ناقل الحركة إلى السرعة الرابعة – الخامسة وبعدها عليك إقفز بمنحدر يشابه الوادي. قم بعبوره على السرعة الخامسة وتعميق كامل وبسرعة قصوى. سيأتيك بعدها انعطاف "S" شديد.

هوبنهايم

منعطف أيمن مائل، ادخله على السرعة الرابعة، لا يمكنك الرجوع فوق المنحدر بجانب CP. وسوف تؤثر سرعتك هنا على السرعة التي ستتابع بها الطريق للسليمة

Galgenkopf
142km/h ↔-2.15G ↔-1.64G ↓2.28G
 A winding right corner in 4th gear. Reverse cant going downhill near the CP. The exiting speed here will affect the speed of the straightway to follow.

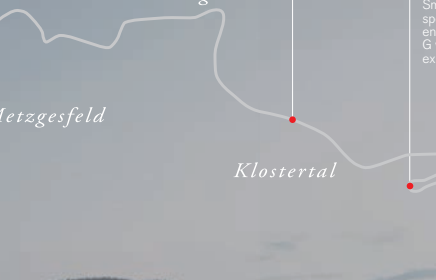
كالينبارد

بعد منعطف أيمن حاد، قم بالانفاف مع المنعطف الأيسر على السرعة الرابعة. سيظهر أمامك منعطف من جهة اليمين مع إشارة صوتية بعدم الدخول سيكون هناك متسع صغير للنجاة. علماً بأن ورا السور جرف مروع.

Kallenbard
182km/h ↔-2.08G ↔-0.8G ↓1.0G
 After a sharp right corner, a winding left corner going downhill in 4th gear. A right corner with light reverse cant follows, but there is very little room for escape. Beyond the guardrails is a cliff.

Caracciola-Karussell
73km/h ↔-2.83G ↔-1.49G ↓1.8G
 Small curve, a famous corner with a bank, the 'Karussell'. The speed differs between the angle when entering, but can be entered at very high speeds. A strong horizontal and vertical G with rough road surface, a corner that can only be experienced at Nürburgring.

كاروسيل



سأبداً منعطف صغير لكن بزواية انحدار شديدة تعرف بـ "كاروسيل". ستختلف السرعة بالنسبة لزوية لدخول فلا يمكنك لدخول بسرعة شديدة وستجد قوة ضاغطة أفقية وعمودية شديدة مع سحج وعز لها زوية لا يمكنك اجتيازها إلا في نوربورغرينغ.

Wippermann
175km/h ↔-2.3G ↔1.39G ↓1.71G
 After going downhill an S curve in 4th gear, a right corner going slightly uphill. Enter with light braking, but becomes a steep downhill after reaching the peak. Need to stay alert from approach to exit.

ويرمان

بعد نزول الفتة على السرعة السادسة وتعميق كامل. انطلق صعوداً ودين أن ترى ما أمامك وبعدها ستأتيك قفزة على حين غرة ادخل المنعطف اليساري للمنحدر للأسفل على السرعة الخامسة

Schwedenkreuz
279km/h ↔-1.24G ↔-1.41G ↓1.25G
 After going downhill 6th speed in full gear, go uphill without visual confirmation of what is ahead, then jump. Enter left corner going downhill in 5th gear.

Flugplatz
279km/h ↔-1.24G ↔-1.41G ↓1.25G
 After going downhill 6th speed in full gear, go uphill without visual confirmation of what is ahead, then jump. Enter left corner going downhill in 5th gear.

Hobenrain
295km/h ↔-2.13G ↔-1.31G ↓1.08G
 A left corner going downhill, a straightway stretching approximately 3km. Go through with 6th speed in full gear, reaching maximum speed. After that, go through the S curve in 5th gear, shift all the way down to 2nd gear, enter a right corner.

Pflanzgarten
234km/h ↔-2.15G ↔-1.64G ↓2.16G
 After passing through Pflanzgarten with continuous downhill S curves, shift up to 4-5th gear, jump at a corner that dips like a valley. Zoom through in 5th speed in full gear through a fast speed, big S curve with extreme load dumping.

سكون هناك منعطف يساري ومنحدر، وطريق مستقيم لمسافة ٣ كم. ادخل بالسرعة السادسة وتعميق كامل للويع أقصى سرعة وبعدها عليك للزور بالسرعة الخامسة على منعطف على شكل حرف "S". استمر بإبطاء السيارة حتى السرعة الثانية، ومن ثم ادخل المنعطف الأيمن.

منعطف أيمن مائل، ادخله على السرعة الرابعة، لا يمكنك الرجوع فوق المنحدر بجانب CP. وسوف تؤثر سرعتك هنا على السرعة التي ستتابع بها الطريق للسليمة

Nürburgring Test Data

فوشنبرج

غابت تعطي كلا الجانبين مع ثلة ذات انحدار تشعرك بأنك تنحرف نحو الوادي. منعطف على شكل الحرف "S" مع وعرة في الطريق، وانعطاف يساري بأحدك من قمة الفتة إلى أسفلها وعند استخدام نقل الحركة على الوضع الخامس كانت قوة الدفع لا تصدق من كافة الجوانب

Fuchsrohre
259km/h ↔-2.4G ↔-1.02G ↓2.41G
 Both sides surrounded by a forest, a steep hill with a feel of being sucked into a valley. A S-curve with rough road surface continues, a left corner that switches uphill at the bottom, 5th speed in full gear. Causes incredible G force from all sides.

Bergwerk
257km/h ↔-1.92G ↔-1.0G ↓-1.28G
 After passing Bergwerk where Nikki Lauda had his crash, a gentle and long uphill, combination of corners at 3rd, 4th and 5th speed in full gear. Must stay fully alert for rough road surface.

بعد اجتياز المنعطف على السرعة الخامسة واستخدام المكابح فوق منحدر أكثر الوالفاً مما يبدو عليه وبعد الإبطاء إلى السرعة الرابعة. ستدخل المنعطف الأيمن بسرعة بطيئة

Aremberg
89km/h ↔-1.52G ↔-1.28G ↓0.7G
 After taking the corner in 5th gear, braking in a downhill steeper than it appears, after slowing down to 3rd gear, enter a right corner at low speed.

Klosteratal
73km/h ↔-2.83G ↔-1.49G ↓1.8G
 Small curve, a famous corner with a bank, the 'Karussell'. The speed differs between the angle when entering, but can be entered at very high speeds. A strong horizontal and vertical G with rough road surface, a corner that can only be experienced at Nürburgring.

سأبداً منعطف صغير لكن بزواية انحدار شديدة تعرف بـ "كاروسيل". ستختلف السرعة بالنسبة لزوية لدخول فلا يمكنك لدخول بسرعة شديدة وستجد قوة ضاغطة أفقية وعمودية شديدة مع سحج وعز لها زوية لا يمكنك اجتيازها إلا في نوربورغرينغ.

Eschbach
175km/h ↔-2.3G ↔1.39G ↓1.71G
 After going downhill an S curve in 4th gear, a right corner going slightly uphill. Enter with light braking, but becomes a steep downhill after reaching the peak. Need to stay alert from approach to exit.

Brünnchen
175km/h ↔-2.3G ↔1.39G ↓1.71G
 After going downhill an S curve in 4th gear, a right corner going slightly uphill. Enter with light braking, but becomes a steep downhill after reaching the peak. Need to stay alert from approach to exit.

Hohe Acht
73km/h ↔-2.83G ↔-1.49G ↓1.8G
 Small curve, a famous corner with a bank, the 'Karussell'. The speed differs between the angle when entering, but can be entered at very high speeds. A strong horizontal and vertical G with rough road surface, a corner that can only be experienced at Nürburgring.

Metzgesfeld
182km/h ↔-2.08G ↔-0.8G ↓1.0G
 After a sharp right corner, a winding left corner going downhill in 4th gear. A right corner with light reverse cant follows, but there is very little room for escape. Beyond the guardrails is a cliff.

Metzgesfeld
182km/h ↔-2.08G ↔-0.8G ↓1.0G
 After a sharp right corner, a winding left corner going downhill in 4th gear. A right corner with light reverse cant follows, but there is very little room for escape. Beyond the guardrails is a cliff.

Metzgesfeld
182km/h ↔-2.08G ↔-0.8G ↓1.0G
 After a sharp right corner, a winding left corner going downhill in 4th gear. A right corner with light reverse cant follows, but there is very little room for escape. Beyond the guardrails is a cliff.

Metzgesfeld
182km/h ↔-2.08G ↔-0.8G ↓1.0G
 After a sharp right corner, a winding left corner going downhill in 4th gear. A right corner with light reverse cant follows, but there is very little room for escape. Beyond the guardrails is a cliff.

Metzgesfeld
182km/h ↔-2.08G ↔-0.8G ↓1.0G
 After a sharp right corner, a winding left corner going downhill in 4th gear. A right corner with light reverse cant follows, but there is very little room for escape. Beyond the guardrails is a cliff.

Metzgesfeld
182km/h ↔-2.08G ↔-0.8G ↓1.0G
 After a sharp right corner, a winding left corner going downhill in 4th gear. A right corner with light reverse cant follows, but there is very little room for escape. Beyond the guardrails is a cliff.

أعداء معطيات الاختبار من حلبة نوربورغرينغ (الأرقام المدرجة تدل على أداء طراز ٢٠١٢) من اليسار: السرعة (كلم/س)، قوة دفع الجاذبية الدائرية، قوة دفع الجاذبية الأفقية.

قوة دفع الجاذبية العمودية. GT-R تترهن على أداؤها بلغة الأرقام.

Above is test data from Nürburgring (internal numbers using 2012 model). From left: speed (km/h), rotational G, horizontal G, vertical G. GT-R proves its performance with the truth.

قد تطلّر تعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لمتطلبات السوق. الرجاء استشارة وكيلك للحلبي.

Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.

أوتوبان.

عالم الخيال على أرض الواقع - استمتع بحديث هادي، على سرعة ٣٠٠ كم/ساعة.

Autobahn.

Turning a surreal world into an everyday experience - being able to enjoy a conversation at 300km/h.

As much as the development tests at the Nürburgring, the test runs on the Autobahn also have great meaning to us. There is no road in Japan that allows speeds of 300km/h. Naturally, if superb performance is possible at 300km/h, the performance should be at the same level at 100km/h.

لقد كان لاختبار أوتوبان أثير كبير فينا كما هو الحال في اختبار التطوير في نوربورغرينغ. ليس هناك طريق في اليابان يسمح بالقيادة فيه على سرعة ٣٠٠ كم/ساعة لكن بطبيعة الحال إذا كان الأداء خارقاً على سرعة ٣٠٠ كم/ساعة فإنه سيكون بنفس المستوى على سرعة ١٠٠ كم/ساعة.

An ideal world only possible for supercars, turned into a real world anyone can experience.

300km/h is an incredibly fast speed previously limited to the world of super cars. But the goal that GT-R set, 'to be able to enjoy a conversation with a partner in the passenger's seat driving at 300km/h' was far more incredible. It is not simply a matter of being able to mark 300km/h as the fastest speed. Added to that was the prerequisite that the skill of the driver needed to be average. This incredibly tough feat stood in our way, in a different way from the Nürburgring.

من العالم المثالي المتاح فقط للسيارات الفائقة، إلى العالم الحقيقي الذي يمكن لأي شخص تجربته.

إن ٣٠٠ كم بالساعة سرعة كبيرة جداً كانت من قبل حكراً على السيارات الرياضية الفائقة، ولكن الهدف من GT-R أن تستمتع بالحديث مع مرافقك الذي يجلس بجانبك وأنت تقود على هذه السرعة، وقد كانت هذه للسألة في السباق ضرباً من الخيال. إنها ليست قضية سهلة أن تتمكن من تحقيق ٣٠٠ كم بالساعة كسرعة قصوى آخذين بعين الاعتبار أن مهارة السائق متوسطة. لقد كانت هذه القضية أشبه بعقبة أثناء العمل، وهو تحدٍ آخر مختلف عن مضمار نوربورغرينغ.

Aim for 300km/h as a daily speed – the qualities in all areas of performance improve.

In the 'Normal' mode on the set up switch, the default setting when the engine is turned on, enter the Autobahn. Gradually increase the speed, and you will notice that the world changes after the 250km/h mark. Even on the Autobahn, the road surface is not that smooth, many bumps in places, strong winds swipe from the side on bridges. Even under those conditions, you can feel the downforce come on, and the body stabilises, hugging the ground. And then the noise disappears; only the engine noise reverberates comfortably. Even at higher speeds, you may get nervous from driving at such high speed, but the car continues to perform with incredible stability. Imagine this: at 300km/h, the air resistance is trying to push in the car, acting like a massive wall. An incredible amount of load is placed on the suspension, tyres, the body and even on the engine. Under this kind of condition, inside the GT-R, the driver can enjoy a conversation. In a surreal space, normality exists.

إن التركيز على القيادة يومياً بسرعة ٣٠٠ كم بالساعة قد منحنا القدرة على التقدم والتطور في جوانب الأداء كافة.

عند اختيار الوضع "العادي" من مفتاح تهيئة الإعدادات- والذي يكون عادة الوضع الافتراضي عند تشغيل المحرك - ادخل طريق أوتوبان. قم بزيادة السرعة تدريجياً وسوف تلاحظ بأن العالم المحيط بك سيبدأ بالتغير بعد سرعة ٢٥٠ كم بالساعة. وحتى في طريق أوتوبان فإن الطريق ليس هادئاً على الإطلاق، فهناك الكثير من المطبات في مناطق مختلفة، إضافة إلى الرياح التي تعصف من الجانب على الجسر، وحتى ضمن هذه الظروف القاسية ستشعر بتثبيت السيارة وكأنها تعانق الطريق، بعدها ستختفي كل أصوات الضجيج الخارجي ليبقى فقط الصوت الهادي. لهدير المحرك، قد تشعر بالتوتر من القيادة بسرعة كهذه لكن أداء السيارة سيسخرم بغيث خارق، تصور هذا الموقف: على سرعة ٣٠٠ كم بالساعة ضغط الهواء يحاول جاهداً الدفع، والسيارة تقف كصخرة صماء في وجهه، إضافة إلى الضغط الكبير على نظام التعليق، الإطارات، الهيكل وحتى المحرك. ورغم ظروف كهذه، بإمكان سائق GT-R أن يتمتع بمحادثة هادئة داخل محيط سريالي.

On highways, the set up switch should be set to 'Normal' mode for maximum performance. The shock absorbers are not as hard as the 'R' mode, and not as soft as the 'Comfort' mode. Along with the VDC-R, based on the various vehicle information while on the road, the car performs at maximum damping force and torque with high stability.



على الطرق السريعة قم بالتبديل إلى الوضع "العادي" لضمان أداء أفضل. مخمدات الصدمات لن تكون كما في الوضع R ولن تكون القيادة مريحة كما في وضع "Comfort". إذ أن هذا الوضع يعمل جنباً إلى جنب مع VDC-R معتمداً على المعلومات المختلفة للسيارة أثناء القيادة ليكون أداء السيارة على أكمل وجه فيما يخص قوة الفرملة وعزم الدوران إضافة إلى قدرة الثبات العالية.

في الصورة: اختبار سيارة لا يهدف إلى تطوير مهارات سائقي الاختبارات، ولكن لكامل فريق GT-R. وفي أوتوبان، تعتبر سرعة ٢٥٠ كلم/ساعة تجربة يومية وسرعة عادية.

Pictured: Test vehicle. Not only for the development test drivers, but also for the Team GT-R staff, 250km/h on the Autobahn is a daily experience, a normal speed.

قد تظهر تعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لمتطلبات السوق، الرجاء استشارة وكيلك المحلي.

Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.



في الصورة: سيارة اختبار. يعمل اللصد الهوائي الخلفي على توليد قوة سفلية ضاغطة وفق قنوات تحكم بالهواء، ويتم سحب الهواء من قاعدة العجلات الأمامية عبر محيط المحرك.

Pictured: Test vehicle. The rear diffuser that creates downforce channels controlled air; the air from the engine room is drawn out from the front wheelhouse.

Autobahn.

The privilege of GT-R: The peace of mind to be able to apply the brakes to slow down to 200km/h.

There are rainy days, and there are windy days. Slow cars with families are on the road, as well as large trucks. At night it is dark without many streetlights. On the Autobahn, a high level of safety is required, with attention to real needs, this is something that cannot be sought on the test course.

A rainy day on the Autobahn. Attention to detail, down to a wiper.

When it's raining, GT-R is unchallenged on the Autobahn.

The Premium Midship Package is 4WD, the load is evenly distributed to all four wheels, and a strong downforce holds the body securely down on the road surface. Behind GT-R going at 250km/h, the water sprays beautifully into the air like a corkscrew, the visible effects of the aerodynamics.

If you are an owner of GT-R, you must notice that the body does not get that dirty riding the highway, even in the rain. This is because the airflow is properly controlled; the air barely swirls.

The wipers are always tested in the rain on the Autobahn. Even at very high speeds, they will not lift up; securing a clear visual field is crucial to GT-R.

Furthermore, the Autobahn is very dark at night because there are barely any streetlights. The bright super wide beam headlights that shine far into the distance were developed based on this need.

For example, if a truck suddenly jumps out, is there stability to fully apply the brakes?

There is no speed limit on the Autobahn, but large trucks do have a speed limit. When you are moving at 300km/h, the difference in speed would be 200km/h; it would appear as if the trucks are completely stopped. It is possible that a truck would suddenly appear in the passing lane. At that moment, is there enough stability to punch on the brakes, and securely slow down in a short amount of time?

Development is done under real-world conditions, something not possible on the test course or on the Nürburgring.

The special run flat tyres with a high safety margin at extremely high speeds were developed because importance was placed on its rigidity, but also because driving at 300km/h was considered to be a real-world condition.



الصورة اليسرى: ماسحات مسطحة فائقة المتانة تم تطويرها بعد اختبارات قاسية على أعلى السرعات في أوتوبان.

الصورة اليمنى: عجلة القيادة القابلة للتعديل طولاً وارتفاعاً تضمن الوضعية المثالية للسائق، ولاسيما بوجود مقياس لدرجة الميلان.

قد تطلّب تعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لمتطلبات السوق. الرجاء استشارة وكيلك المحلي.

Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.

ميزة GT-R: راحة بال عند استخدام المكابح لإبطاء السيارة إلى سرعة ٢٠٠ كلم/ ساعة.

هنالك أيام ممطرة وأخرى عاصفة، سيارات بطيئة تقلّ العائلات، وشاحنات كبيرة، فضلاً عن القيادة في الليل دون إضاءة كافية. في أوتوبان، يتطلب الأمر مستويات عالية من معايير السلامة، مع الأخذ بعين الاعتبار المتطلبات الحقيقية التي لا يمكن فحصها على مضمار الاختبار.

يوم ممطر في أوتوبان. اهتمام بأدق التفاصيل... حتى ماسحات الزجاج.

عندما تمطر السماء، الأمر لا يعتبر تحدي بالنسبة لـ GT-R في أوتوبان.

تتضمن مجموعة Premium نظام دفع رباعي، توزيع الحمولة بالتساوي على العجلات الأربع مع قوة سفلية ضاغطة تقوم بزيادة تثبيت أسفل المركبة مع الطريق. وعند الوصول بـ GT-R إلى سرعة ٢٥٠كم بالساعة تبدأ قطرات الماء بالتناثر في الهواء من خلفها بشكل لولبي ساحر. إنها الآثار المرئية لحركة السيارة الديناميكية.

إذا كنت تمتلك سيارة GT-R فلا بد أنك لاحظت عدم تلوث هيكل السيارة أثناء القيادة على طريق سريع في جو ممطر، ويعود الفضل بذلك إلى نظام GT-R الفريد للتحكم بتدفق الهواء، إذ إن الهواء يكاد يلتف على شكل دوامة.

كما يتم دوماً اختبار ماسحات الزجاج في الأجواء الممطرة في أوتوبان، وحتى في السرعات العالية لن ترتفع الماسحات، ما يضمن لك رؤية واضحة، وهو أمر أساسي في GT-R.

يضاف إلى ذلك أن طريق أوتوبان يتسم بظلمة حالكة في الليل بسبب ندرة أضواء الطريق. لذا تم تطوير كشافات فائقة الإضاءة لرؤية بعيدة المدى لظروف قيادة مماثلة.

على سبيل المثال، إذا ظهرت أمامك شاحنة بشكل مفاجئ، هل سيكون لديك ثبات كاف لتطبيق المكابح بشكل كامل؟

ليس هناك حدود للسرعة على طريق أوتوبان، لكن الشاحنات الكبيرة مقيدة بحدود للسرعة. وعند قيادتك على سرعة ٣٠٠ كم بالساعة سيكون الفرق ٢٠٠ كلم بالساعة، وسيبدو الأمر كما لو أن الشاحنة متوقفة تماماً. ومن الممكن ظهور شاحنة فجأة في مسارك، ويبقى السؤال المطروح هل سيكون لديك ما يكفي من الثبات للضغط على الفرامل وإبطاء المركبة في هذه الفترة الزمنية الضئيلة؟

تمت عملية التطوير تحت ظروف العالم الحقيقي، وإن أمراً كهذا ليس بالإمكان تجربته في أي حلبة اختبار ولا حتى في نوربورغرينغ.

فقد تم تطوير إطارات تسير حتى بعد انقائها بمستوى سلامة عالٍ في أقصى السرعات، لتمتاز بمتانة فائقة، ولأن القيادة بسرعة ٣٠٠ كم بالساعة تعد ضمن ظروف القيادة على أرض الواقع.

Slippery road.

Snowy Day, the perfect day for GT-R: Enjoy GT-R to its fullest.

When it rains or snows, supercars get left behind in the garage, drivers opting for the SUV instead. That was the norm, until now. Not for GT-R. On a snowy day, there is joy that can only be savoured in a GT-R. Turn the set up switch to the 'SAVE' mode – go out and enjoy yourself.

It doesn't just perform well on a snowy road. You can actually enjoy driving on a snowy road.

The GT-R on a snowy road is the best proof of GT-R's concept: a multi-performance supercar. It does not just perform well on a snow covered road, but it brings joy to the driver; pure joy of driving on a snowy road in a supercar – a brand new experience. The downforce acting effectively, and the gripping power of the four tyres are maximised, all made possible by the Premium Midship Package. The joy of driving, emotionally moving. To realise this level of performance, we repeated tests at the Nissan test courses located in Northern America during the coldest time of winter, and at Rikubetsu-cho, Hokkaido, known for the lowest temperatures in Japan. To give an extreme example, we made a 30cm wall of snow and tested the GT-R when it hits it at 100km/h to see what damages it would incur, to simulate an accident.

With gripping power from four tyres and hill start assist, even on a snowy slope, the GT-R has more control and torque than an SUV.

The control and torque of the GT-R on a snowy hill exceeds that of a full-scale SUV. When you take off in a tall SUV (the centre of gravity is high), almost all the weight of the car is transferred to the rear tyres, greatly reducing the driving force of the front tyres. Because the gravitational centre is low on the GT-R, plenty of load gets distributed to the front tyres, allowing the car to take off by effectively utilising the gripping power of the front tyres. Additionally, because the hill start assist puts the car into direct 4WD mode, and the 'SAVE' mode loosely controls the engine output, the car will take off smoothly without rolling backwards. When cornering, the gravitational load is securely added to each of the four tyres, and the downforce puts pressure on the body; the tyres grip the road surface. On a snowy day, open your garage and go for a ride with your GT-R. The snowy road turns into a sports field.

الصورة: سيارة اختبار مع إطارات فائقة. تعمل القوة السفلية الضاغطة الناجمة عن التصميم الأيروديناميكي على زيادة تثبيت العجلات الأربع بالأرض حتى فوق الطرق الثلجية.

Pictured: test vehicle (with studless tyres). The downforce created by aerodynamics works to grip the tyres securely even on a snowy road.

طريق زلقة

يوم مثلج! إنه مثالي بالنسبة إلى GT-R: استمتع بإمكانيات GT-R إلى أقصى الحدود.

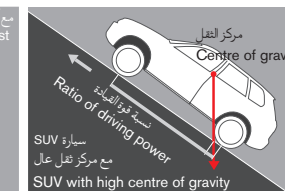
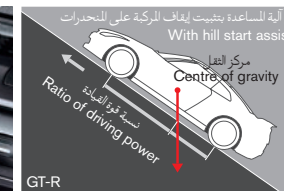
في الماضي عندما كان يمريوم ممطر أو مثلج، كانت تُترك السيارات الفائقة في المرآب، إذ كان السائقون يفضل قيادة السيارات الرياضية متعددة الاستخدام عوضاً عنها. ولكن هذه القاعدة لم تعد مطبقة بعد وصول GT-R. فقد أصبح بإمكانك الآن الاستمتاع بقيادة ممتعة في الأيام الثلجية فقط في GT-R. اختر وضعية "Save" – انطلق واستمتع!

الأمر لا يقتصر على الأداء المتفوق على الطرق الثلجية – بل هو تجربة ممتعة بحد ذاتها.

إن أداء GT-R على الطرق الفلجية هو أفضل برهان على مبدأ GT-R: الأداء متعدد الوظائف للسيارة الرياضية الفائقة، فضلاً عن أدائها المتميز على الطرق الجليدية، تمنح GT-R السائق أيضاً متعة قيادة السيارة الرياضية الفائقة على الطرق الفلجية. تجربة جديدة بالكامل، تتميز القوة السفلية الضاغطة بدورها الفعال، إذ تعزز قوة التثبيت الخاصة بالإطارات لتكون في أعلى مستوياتها. جميع هذه الخيارات متوفرة في مجموعة Premium. متعة القيادة تحرك مشاعرنا، وكي نوفر لك تجربة الأداء هذه قمنا بإعادة الاختبار في حلبة نيبسان التي تقع في أمريكا الشمالية خلال الفترة الأشد برذاً في الشتاء. وأيضاً في Rikubetsu-cho, Hokkaido التي تعرف بالمناطق الأكثر برودة في اليابان، ولحاكاة أشد الظروف. جعلنا GT-R تصدم حاجزاً من الجليد ارتفاعه ٣٠سم بسرعة ١٠٠كم/الساعة لمعرفة مدى الأضرار المحتملة لحادث من هذا القبيل.

مع قوة تثبيت فائقة من الإطارات الأربع، ونظام المساعدة على بدء صعود المرتفعات، وحتى بوجود منحدرات ثلجية، تبدي GT-R تحكماً وعزماً أكثر من السيارات الرياضية متعددة الاستخدامات.

عند المنحدرات الثلجية تمتلك GT-R عزماً وتحكماً أكثر من السيارات الرياضية متعددة الاستخدامات كافة. وبالنظر إلى السيارات الرياضية متعددة الاستخدامات الطويلة (حيث يكون مركز الثقل مرتفعاً) يكون وزن السيارة كاملاً مرتكزاً على الإطارات الخلفية، ما يضعف بشكل كبير قوة السحب للإطارات الأمامية. أما في GT-R ويفضل انخفاض مركز ثقلها، يصبح قسم كبير من الوزن مرتكزاً على العجلات الأمامية ما يسمح للسيارة بالانطلاق مع استفادة فعالة من قوة سحب الإطارات الأمامية. ولأن وضعية المساعدة على بدء تسلق المرتفعات تستخدم نظام دفع رياضي، ووضعية "Save" تتحكم بحرية في قوة المحرك، يستنطق GT-R بانسيابية عالية دون أن تتراجع إلى الوراء. وعند المنحدرات سيكون الثقل موزعاً بشكل آمن على كل الإطارات الأربع، وستعمل القوة السفلية الضاغطة على ضغط الهيكل نحو الأسفل، ما يمنح الإطارات قوة تثبيت لا مثيل لها على الطريق. وبهذا أصبح بإمكانك في الأيام الثلجية إخراج سيارتك GT-R من المرآب للقيام بجولة ممتعة، فالطريق الثلجي أضحى مضمار سباق.



When the set-up switch is turned to the 'SAVE' mode, unnecessary output from the engine is eliminated so the response becomes softer. The shift change will be milder as well, allowing for easier control on a snowy road. Taking off on a hill, the low gravitational centre of GT-R allows for torque and force surpassing that of a full scale SUV.

عند التبديل إلى وضع "Save" يتم الحد من القوة الغير ضرورية الناتجة عن المحرك لتصبح لاستجابة السيارة أكثر سلاسة. وحتى تغيير الناقل سيكون مذهلاً لمنحك تحكماً أكثر سهولة على الطريق الجليدية. وعند الإنطلاق على التلة فإن مركز الثقل المنخفض في GT-R. يتيح مقداراً أكثر من القوة وعزم الدوران.

قد تطلّب تعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لمتطلبات السوق. الرجاء استشارة وكيلك المحلي.

Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.

Slippery road.

Easy-driving and handling, fuel-efficiency. Another great side of GT-R.

Do supercars need to be easy to drive? Would it be boring if it were easy to handle on city streets? Is it wrong to want excellent fuel-efficiency and ecological features? Is it normal that the ride is not smooth when cruising or driving the city streets? GT-R does not require those who ride it to compromise.

That is what it means to be a Multi-Performance supercar.

Cruising the city: Shift into A mode and switch on the 'SAVE' mode. A smooth ride like no other supercar in the past.

A GT-R is a supercar you can drive every day. If you want to cruise down the city streets, shift the transmission into A range. The set-up switch should be set to 'SAVE' mode. No need to shift, the feeling of speeding up will be gentler; you can relax and drive. When you enter a narrow street, you will come to see that the front fenders, visible from the seat of the GT-R, were designed with handling in mind.

More power equals improved fuel-efficiency. Better handling equals a smooth ride.

Conclusions drawn from the philosophy GT-R was built upon. Each time GT-R evolves, it adds more power, while improving the fuel-efficiency. And even through the pursuit for precise handling that responds at the driver's will, the ride becomes even smoother. For GT-R, an evolution that compromises one or the other is unthinkable. A supercar used to be a car, a car to escape to a world of dreams, if only for a short time. We want you to dream in the realities of every day life, in the GT-R. This is why we cannot compromise.

Details down to the vent of the air conditioning unit. Interior designed with the ultimate attention to hospitality.

In the philosophy of GT-R, drivers and passengers always come first; that idea is reflected in the design of the interior. It is hard to find an interior design where the vents of the heater and air conditioner really stand out. This round vent can send cool air to the driver's face, the hand that holds the steering and even to the seat surface. The airflow goes through a narrow duct; it was designed to blast air. The meters work with the tilting adjustment of the steering – this kind of care and attention to detail cannot be seen in any other supercar.

طريق زلقة

سهولة القيادة والتحكم مع الترشيد في استخدام الوقود. ميزة رائعة أخرى في GT-R.

هل تحتاج السيارات الرياضية الفاتحة أن تكون سهلة القيادة؟ هل سيكون من الممل سهولة التحكم بها في شوارع المدينة؟ هل من الخطأ البحث عن الترشيد في استهلاك الوقود وعن الزايبا الرفيعة بالبنية؟ هل هو أمر طبيعي ألا تكون القيادة هادئة أثناء الرحلات أو أثناء القيادة داخل شوارع المدينة؟ GT-R لا تبحث عن السائقين الذين يبحثون عن الحلول الوسط. هذا هو ما يعنيه مفهوم التعددية في الأداء للسيارة الرياضية الفاتحة.

التجوال داخل المدينة - قم بتعيين ناقل الحركة على وضعية A ومفتاح الإعدادات على الوضع "Save" وستكون أمامك قيادة مريحة انسيابية لم تمتلكها أي سيارة رياضية فاتحة من قبل.

GT-R هي سيارة رياضية مصممة للقيادة اليومية. إذا أردت الذهاب بعيداً عن شوارع المدينة قم بتعيين ناقل الحركة إلى المستوى A ومفتاح الإعدادات على الوضع "Save". لن يكون هناك داع لاستعمال ناقل الحركة. فالسرعة ستزداد لوحدها بشكل انسيابي، وبهذا يمكنك أن تقود وأنت مسترخ. وعند دخولك شارعاً ضيقاً سيكون بإمكانك رؤية الصدمات بوضوح من مقعد السائق، فقد تم تصميم المقاعد مع مراعاة فاتحة لسهولة التحكم، وإن مسألة كهذه لم تكن تؤخذ بالحسبان في أي سيارة رياضية من قبل.

قوة إضافية مع الترشيد في استهلاك الوقود. تحكم أفضل مع انسيابية القيادة.

هذه هي الدلالات التي تستخرج من الفلسفة التي بنيت عليها GT-R. في كل مرة يتم تطوير GT-R يضاف لها المزيد من القوة مع تحسين الترشيد في استهلاك الوقود. وحتى أثناء السعي إلى دقة التحكم لكي يتال السائق مراده، فإن القيادة تصبح أكثر راحة. كما أن التفكير بتطوير GT-R بحيث يتم المساومة على بعض السمات هو أمر مرفوض تماماً. وقد كانت السيارة الرياضية الفاتحة من قبل سيارة تقودها للهروب إلى عالم حالم ولفترة قصيرة فقط. لكننا أردنا لهذه الأحلام أن تصبح حقيقة كل يوم في GT-R. وهذا هو المبدأ الذي لا يمكننا أن نساوم عليه.

وقد وصل التحسين في GT-R إلى أدق التفاصيل حتى في فتحات مكيف الهواء. تصميم داخلي بعناية فائقة لأدق تفاصيل حسن الضيافة.

ومن وجهة نظر GT-R فإن السائق والركاب يأتيان دوماً في الدرجة الأولى. وهذا المبدأ ينعكس على التصميم الداخلي للسيارة. ومن الصعب إيجاد تصميم داخلي حيث تكون فتحات الهواء المنبعث من نظامي التكييف والتدفئة ملفنة للغاية. يمكن لفتحات التهوية المستديرة إيصال الهواء البارد إلى وجه السائق وإلى يديه للمسكنتين بعجلة القيادة وحتى إلى سطح المقعد. ويتدفق الهواء ضمن قناة ضيقة بتصميم فريد بحيث ينفخ الهواء بطاقة عالية. كما أن الغالييس تعمل بالتوافق مع إمالة عجلة القيادة. هذا النوع من العناية الفاتحة لن تراه في أي سيارة رياضية فاتحة أخرى.



Pictured left: Shift the transmission into 'SAVE' mode on city streets, the suspension to 'COMFORT' mode. A gentle smooth ride and low fuel consumption allows for comfortable cruising.

Pictured right: The air conditioning vents that protrude on both sides of the meter is another example of the attention to detail poured into the GT-R, It effectively delivers cool air exactly where the driver wants it.

الصورة اليسرى تبين تعيين ناقل الحركة إلى وضع "Save" أثناء القيادة في شوارع المدينة، ونظام التعليق محدد إلى وضعية "Comfort" لقيادة مريحة مع ترشيد في استهلاك الوقود لتتعم برحلة هادئة.

الصورة اليمنى: هي لفتحات التهوية الموزعة على جانبي عدادات السرعة. إنها مثال حي على الإهتمام الفائق بأدق التفاصيل في GT-R. وهي تضمن تدفقاً متالياً ودقيقاً للهواء البارد تماماً أينما يريد السائق.

قد تطلّب تعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لمتطلبات السوق. الرجاء استشارة وكيلك المحلي.

Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.

The English word 'craftsman' and the Japanese word takumi are not synonymous with one another. To be a takumi, is to think of others. To think of the person who will be using the item made by the takumi, of his face, feelings and life, what life is like decades from now. Not to be showy, but to be in tune with oneself. The pursuit of that path never ends. Within GT-R is a spirit, the spirit Japan has been cultivating in its long history.

إن كلمة "الحرفي" في اللغة الإنكليزية ليست هي ذاتها "تاكومي" في اللغة اليابانية. أن تُلَقَّب بـ "تاكومي" يعني أن تفكر بالأشخاص الذين سيستخدمون ما صنعت، بمشاعرهم وبالملامح التي ستعلمو وجوههم عند استخدامهم ما صنعت، وأن تفكر بالحياة، كيف ستكون الحياة بعد عقود من الآن بحيث تكون بتناغم تام مع الذات دون أن تهتم بالتباهي. وإن السعي لتحقيق ذلك هو طريق لا حدود له ولا قيود. لذا فإن الروح التي تمتلكها GT-R تحمل في طياتها لمسات من روح اليابان، وقد تأصلت فيها على مدى عصور طويلة.

مهارة الإنسان، مهارة توكامي. القيم اليابانية الأصيلة في GT-R.

The skill of the people, the skill of the takumi. Instilling the DNA of Made in Japan in the GT-R.

هيكل سيارة GT-R ملمع يدوياً من قبل محترف في مصنع نيسان - توتشيغي، ولا يقع الاختيار إلا على أشهر الحرفيين للعمل في GT-R.
The body is polished by hand, one by one, by the craftsmen at Nissan Tochigi factory. Only the craftsmen with high skills are chosen to work on the GT-R.

قد تطلُّر تعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لمتطلبات السوق. الرجاء استشارة وكيلك المحلي.
Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.

Takumi.

The spirit of hospitality, woven into shape. That is the spirit of the Japanese takumi.

Carefully constructing each part, thinking of the face and feelings of the customers who will actually use their product. That is the spirit of the takumi, cultivated as a part of Japanese tradition. There is human soul in the GT-R; it can never be created in a factory that only pursues rationality.

The Development Drivers with the ultimate sense and sensibilities become the standard that decides the performance.

No matter how advanced the technology poured into the cars, whether or not the performance brings joy to the driver, is dependent on the skills of the development driver. At the same time, they must choose the best specification from thousands of types of tyres, hundreds of types of springs and shock absorbers, and collect over 200 types of data for development, and enter that information in the vehicle measurement system dedicated for GT-R development.

Built by the hand of the takumi in a clean room, fit for an F1 car.

The engine and transmission of the GT-R are built one by one, by one takumi, in a dust-free clean room, just like an F1 machine. The precision of the human skill increases with experience, resulting in evolution of overall performance.

'The Ultimate GT-R' for every GT-R owner. Engines are tested one by one – all go through performance tests.

Every single GT-R engine built goes through a dynamic engine test. Performance guarantee is a philosophy for GT-R. The performance test given to all engines is indeed a promise from Team GT-R to the customers.



Pictured left: An aluminium name plate, proof that one takumi built the entire engine.

Pictured right: To measure the clearance of the cam and valve head, a plate, a few microns in thickness, is inserted. "If done properly, even the engine sound changes" a craftsman spoke of this process, proudly.

الصورة اليسرى: اسم محفور على صفيحة ألومنيوم للدلالة على أن كل محرك قد صنع بالكامل على يد تاكومي واحد.

الصورة اليمنى: لإظهار درجة التعقيم والنظافة في الكامرة ورأس الصمام، يتم وضع صفيحة بعرض بقدر بالميكرونات.

تاكومي

روح حسن الضيافة ممزوجة بروح تاكومي اليابانية.

تم تصنيع كافة القطع بعناية فائقة وبتفكير بالمشاعر والملاح التي ستعلو وجوه العملاء الذين سوف يستخدمون هذه التحفة الرائعة. إنها روح تاكومي التي تمثل جزءاً لا يتجزأ من التراث الياباني العريق. هنالك لمسة روحانية في كل سيارة GT-R. فلا يمكن إبداع سيارة كهذه في مصنع يحكمه المنطق للمجرد.

قادة التطوير لدينا وبأحاسيسهم القوية والمهرفة هم المعيار الحقيقي لتقييم الأداء.

لا يهتم مقدار التطور التقني في السيارة سواء أكان يمنح السائق متعة القيادة أم لا، بقدر أهمية المهارات التي يتسم بها قائدة التطوير. وفي الوقت نفسه يتوجب البحث عن المواصفات الأمثل والأفضل في الإطارات من بين آلاف الأنواع، وبين مئات الأنواع من النوابض ومخمدات الصدمات، وجمع أكثر من ٢٠٠ نوع من المعلومات الخاصة بالتطوير وإدخال تلك المعلومات إلى نظام قياس مواصفات السيارة الخاص بتطوير GT-R.

بنيت GT-R بيد تاكومي داخل غرف نظيفة تليق بسيارة F1.

للحرك وناقل الحركة يتم تصنيعهما قطعة تلو الأخرى داخل غرف معقمة خالية من الغبار تماماً كالتى تستخدم أثناء صناعة مركبات F1. دقة المهارات البشرية قد تطورت جنباً إلى جنب مع الخبرة للوصول إلى تطور في كافة جوانب الأداء.

GT-R بأفضل أداء لها في كل GT-R. كل محرك GT-R يخضع لاختبارات أداء صارمة.

كل محرك GT-R يخضع لاختبار ديناميكي دقيق، لأن ضمان الأداء هو مبدأ جوهرى تنطلق منه GT-R. واختبار الأداء هو عهد يلتزم به فريق GT-R أمام كافة العملاء.



Shakedown run. The set-up driver monitors the multi-function meter, while stepping on the accelerator with the right foot, and the brakes with the left foot to test the response.

تقوم اعدادات السائق بمراقبة العداد متعدد المهام، بينما يتم الضغط على دواسة السرعة بالقدم اليمنى، وعلى دواسة المكابح بالقدم اليسرى لاختبار الاستجابة.

Each body undergoes strict vibration measurement. Only bodies that passes inspection goes to the next phase.

By strategically placing sensors on various places of the body, the actual load to the body under driving conditions is recreated, testing its performance. There are sensors, which test rigidity, and sensors that measure the vibration on the body.

Beautiful surface painting of body parts: a work of a craftsman with skills that come from experience.

When driving at high speeds, even a speck of sand, so small it is blown away by the wind, can be a lethal weapon which scrapes the body paint.

In addition, for the Super Silver, and the three pearl colours, craftsmen with the skills of the takumi polish the body paint by hand, creating a beautiful shine. For the Pearl White, to lessen the difference in the texture between the body and the bumper, layers of paint are luxuriously applied to the bumper.

To the test course from the factory: The shakedown run (test run on all vehicles) of up to 150km, the final test.

From the moment the vehicle is delivered, the owner can experience GT-R in the best condition. This indeed is the embodiment of the performance guarantee and the hospitality towards our customers.



الصورة اليسرى: إجراء اختبار الاهتزازات على هيكل كل سيارة. وبما أن الهيكل مؤلف من مئات القطع، فلا بد من استخدام تقنية متطورة لضمان الدقة الكاملة.

Pictured left: Vibration testing on the body is performed on all vehicles. Because the body is created from a few hundred parts, advanced technology is crucial for increased precision.

يخضع كل هيكل لتجربة اهتزاز صارمة ولا ينتقل إلى المرحلة الثانية سوى الهيكل الذي يجتاز التجربة بنجاح

تقوم هذه الاستراتيجية على وضع حساسات في مناطق مختلفة من الهيكل. ويتم إعادة اختبار الأداء بعد وضع النقل الإجمالي للهيكل ضمن ظروف قيادة فعلية. ويوجد عدة أنواع من الحساسات الموضوعة، فمنها مهمتها قياس الصلابة وأخرى تقيس قدر الاهتزاز المطبق على الهيكل.

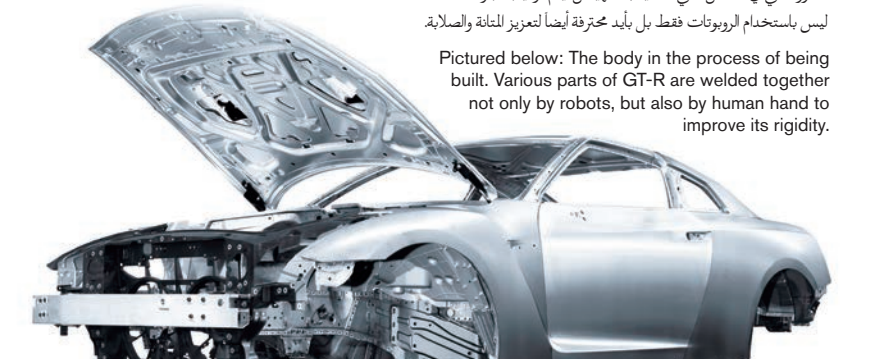
طلاء مذهل لأجزاء الهيكل: إنه ثمرة عمل الحرفي ذي المهارات المتفوقة التي تعكس الخبرة الطويلة.

عند القيادة على سرعات عالية حتى حبات الرمل المتناهية في الصغر والتي تدفع بواسطة الريح يمكن أن تصبح سلاحاً فتاكاً يسبب الخدوش لطلاء الهيكل.

إضافة إلى اللون الفضي الرائع وألوان اللؤلؤ الثلاثة، تم طلاء الهيكل يدوياً بمهارة التاكومي لإضفاء لمعاناً جذاباً. وبالنسبة إلى اللون الأبيض اللؤلؤي، تم طلاء المصدات بطبقات فاخرة للتقليل من التباين بين لون الهيكل والمصدات.

من المصنع إلى مضمار الاختبار: يتم اختبار كل سيارة لمسافة تصل إلى ١٥٠ كلم وهو الاختبار النهائي.

من اللحظة الأولى التي نقدم فيها GT-R يمكن للمالك أن يختبرها بكامل قدراتها، وهو في الواقع تجسيد لضمان الأداء وحسن الضيافة التي نقدمها لعملائنا.



الصورة التي في الأسفل: هي لعملية بناء الهيكل. يتم تركيب أجزاء GT-R المختلفة ليس باستخدام الروبوتات فقط بل بأيدي محترفة أيضاً لتعزيز المتانة والصلابة.

Pictured below: The body in the process of being built. Various parts of GT-R are welded together not only by robots, but also by human hand to improve its rigidity.

قد تطرأ تعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لمتطلبات السوق. الرجاء استشارة وكيلك المحلي.

Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.

GT-R Pure edition

طراز Pure





GT-R Black edition

طراز Black





GT-R Premium edition

طراز Premium





For Track Pack

طراز Track Pack





طراز Track Pack

يوفر هذا الطراز ميزة توجيه الهواء لتبريد المكابح، إضافة إلى عجلات RAYS من الألمنيوم المطروق، والمطورة خصيصاً لطرز SpecV إلى جانب مقعدين حصريين بتصميم يعزز تثبيت الجالسين فضلاً عن وزنهما الخفيف. وكذلك تم تجهيز المقصورة بمزايا Part SpecV الداخلية. ويمكن للمالك الاختيار بين مجموعة واسعة من مزايا السباقات، مثل نظام التعليق الرياضي الحصري والمطور بالتعاون مع شركة توشيو سوزوكي في نوردرينغ - سائق التطوير لدى GT-R، إلى جانب كاتم صوت من التيتانيوم ومصدات كربون خلفية جافة. وهذه سمات لا غنى عنها لكل عاشق GT-R يتطلع إلى قيادتها بثبات لا يضاهى على مضمار سباق حقيقي.



For Track Pack.

This edition features an air guide for cooling brakes, RAYS aluminium forged wheels - developed for SpecV and two exclusive high gripping seats offering a lighter weight. Part SpecV interior is also installed. In addition, owners can choose various other racing options such as exclusive sports suspension co-developed with Toshio Suzuki of Nordring - the GT-R development driver, a titanium composite muffler and dry carbon rear spoilers. These features are a must for any enthusiast looking to enjoy a more rugged drive of the GT-R on a circuit track.



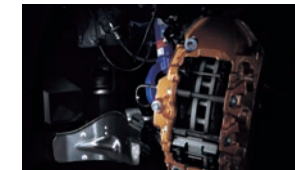
نظام تعليق رياضي حصري مع مجموعة السباقات (المطور بالتعاون مع نوردرينغ)

Exclusive suspension for TRACK PACK package (Joint development with Nordring)



مقاعد خلفية مثالة (مع بطانات من السجاد)

Rear-seat-less (with quilted cross mat)



توجيه الهواء لتبريد المكابح (في الأمام والخلف)

Air guide for cooling brakes (front, rear)



مقاعد مزيج من الجلد والقماش بتصميم يوفر تشبهاً عالياً (مقعد بتصميم جديد يوفر دعماً وقوة تثبيت لجسم السائق، ما يخفف إجهاد السائق ويحيطه بالراحة).

High Grip Fabric/Leather Combination Seat (Newly designed seat with the concept of supporting the body of the driver with the gripping power of the seat cloth. This removes unnecessary tension from the driver, making for a less tiring drive.)



ماسورة العادم من التيتانيوم (اختياري)

Titanium Muffler (optional)



جناح خلفي من الكربون (اختياري)

Carbon rear spoiler (optional)



عجلات RAYS من الألمنيوم المطروق (مطلي بالكروم الأسود الكورنت)

RAYS Aluminium Forged Wheel (Black Quartz Chrome Colour Coating)



مصدات أمامية مع أنابيب كربون هوائية

Front spoilers with carbon air duct



ميزة التثبيت العالي الحصرية في مجموعة طراز TRACK PACK. مزيج من الجلد الحقيقي والقماش في القاعدة.

Exclusive high grip type for TRACK PACK package. Real leather, fabric combination seat material

*اعتماداً على نتائج القياسات خلال حدث
اعتمادي على نتائج القياسات خلال حدث
the media event at the Sendai Highland Raceway, Japan in October 2012

قد تطرأ تعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لمتطلبات السوق. الرجاء استشارة وكيلك المحلي.

Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.

Colour Variation

Body Colour



أزرق نولوي داكن (RAY)
Deep Blue Pearl (RAY)



أسود GAG
Jet Black GAG



أبيض نولوي (QAB)
Pearl White (QAB)



معدني بارودي KAD
Gun Metallic KAD



أحمر (A54)
Solid Red (A54)



فضي سوبر KAB (اختيار بتكلفة إضافية)
Super Silver KAB (extra-cost option)

Seat Colour



مقاعد أمامية من الجلد الأسود مع لمسات سويد صناعي
Black leather-appointed front seats with synthetic suede inserts



مقاعد أمامية من الجلد شبه الأظلم بدرجات يدوية وباللون الأحمر
Red Amber hand-stitched semi-aniline leather-appointed front seats



مقاعد أمامية من جلد ريكارو باللونين الأحمر والأسود
Black/Red Recaro® leather-appointed front seats



مقاعد أمامية من الجلد باللونين الأزرق والرمادي بتصميم يعزز الثبات
Blue/Gray leather-appointed front seats with high-grip inserts

Wheel Colour



عجلات RAYS من الألمنيوم ذي الحواف المقطوعة (طبقة متينة من الكروم الأسود الأرجواني)
RAYS Aluminium Die Cast Wheel (High Purple Black Chrome Colour Coat)



عجلات RAYS من الألمنيوم ذي الحواف المقطوعة (طبقة فاتحة من التيتانيوم)
RAYS Aluminium Die Cast Wheel (Hyper Titanium Colour Coat)



عجلات RAYS من الألمنيوم المطروق (طبقة من كروم كوارتز الأسود - مع طراز Track Pack فقط)
RAYS Aluminium Forged Wheel (Black Quartz Chrome Colour Coating - Track Pack Edition only)

ألوان العجلات

اختيارات الألوان

ألوان الهيكل

ألوان المقاعد

SPECIFICATIONS AND FEATURES

MODEL	
• Body Type	2 door Coupe
• Available Edition	Pure Edition, Premium Edition, Black Edition, Track Pack Edition and VVIP Edition
• Seating Capacity	4 أشخاص (Excluding Track Pack Edition)
ENGINE	
• Engine Code	VR38DETT
• No. of Cylinders, Configuration	V6 Twin Turbo
• Valves per Cylinder	4
• Cam Design	DOHC continuously variable valve timing
• Engine Capacity	3799cm³
• Bore x Stroke	95.5 x 88.4mm
• Max. Engine Power	550hp (404kW) @ 6,400rpm
• Max. Torque	64.5 Kg-m (632 Nm) 3200 - 5800rpm
• Compression Ratio	9.0:1
• Fuel Type	Unleaded Petrol (98 RON) - Optimum performance reached with RON above 98
• Ignition System	Nissan Direct Ignition System
• Fuel Supply	Multi Point Injection
• Emissions Certification Level	Euro IV
• Emission Control System	3-way catalyst and secondary air injection system

DRIVE TRAIN	
• Drive Configuration	Independent Transaxle 4WD
• Transmission	GR6 dual clutch transmission
• Gear Ratio - 1st	4.0565
- 2nd	1.3016
- 3rd	1.5950
- 4th	1.2486
- 5th	1.0012
- 6th	0.7964
- Reverse	3.3833
• Final Drive Ratio	Front 2.9375 / Rear 3.7000
• Limited Slip Differential	1.5-way mechanical LSD

CHASSIS	
• Suspension Front	Double-wishbone with aluminium (forged) upper arms and upper links
• Suspension Rear	Multi-link with aluminium (forged) upper arms
• Shock Absorbers Front	Bilstein adaptive DampTronic
• Shock Absorbers Rear	Bilstein adaptive DampTronic

المزايا والمواصفات

الطراز	
• نوع الهيكل	كوبيه (باين)
• الطراز للتوفر	طراز (Pure)، طراز (Premium)، طراز (Black)، طراز (Track Pack) وطراز (VVIP)
• سعة الجلوس	4 أشخاص
المحرك	
• رمز للمحرك	VR38DETT
• عدد الأسطوانات	ست أسطوانات V6 مع توربين مزدوج
• عدد الصمامات لكل أسطوانة	4
• تصميم الكامنة	عمود كامات علوي مزدوج DOHC مع نظام التحكم المستمر بالتوقيت للتباين للصمامات
• سعة المحرك	3799 سم مكعب
• القطر * الشوط	88.4x95.5 ملم
• القوة القصوى	550 حصان (404 كيلو واط) عند 6400 د.د.
• العزم الأقصى	64.5 كج-م (632 نيوتن متر) 3200 - 5800 د.د.
• معدل الضغط	9.0:1
• نوع الوقود	وقود خالي من الرصاص (98 RON)، ويكون الأداء مثاليا باستخدام الوقود الذي تزيد درجته عن 98 RON
• نظام الوقود	نظام نيسان لحقن الوقود المباشر
• حقن الوقود	نظام حقن الوقود متعدد النقاط
• درجة الانبعاثات الموثقة	يورو 4
• نظام التحكم بالانبعاثات	محفز بثلاثة اتجاهات ونظام حقن الهواء الثانوي

نظام القيادة	
• نظام الدفع	نظام دفع رباعي مع عمود مستقل
• ناقل الحركة	GR6 مع نظام تبديل سرعة مزدوج
• مستويات ناقل الحركة - الأول	4.0565
- الثاني	1.3016
- الثالث	1.5950
- الرابع	1.2486
- الخامس	1.0012
- السادس	0.7964
- الرجوع للخلف	3.3833
• النسبة النهائية	في الأمام 2.9375 / في الخلف 3.7000
• المفاضل محدود الانزلاق	مفاضل ميكانيكي محدود الانزلاق 1.5

الشاسيه / قاعدة الهيكل

• نظام التعليق الأمامي	مزدوج مع وصلات وأذرع علوية من الألمنيوم (المطروق)
• نظام التعليق الخلفي	متعدد الوصلات مع أذرع علوية من الألمنيوم (المطروق)
• مخمدات الصدمات الأمامية	مخمدات متكيفة طراز Bilstein DampTronic
• مخمدات الصدمات الخلفية	مخمدات متكيفة طراز Bilstein DampTronic

المزايا والمواصفات

المواصفات الميكانيكية
الحرك
• محرك V6 سداسي الأسطوانات سعة ٢.٨ لتر معزز بشاحن تيربو مزدوج
• عمود كامات علوي مزدوج مع نظام التحكم المستمر بالتوقيت المتباين لصمامات الإدخال
• بنية صمامات من قطع الألمنيوم المسبوك بتجاويف محفورة بتقنية «رذاذ البلازما»
• تمتاز باحتكاك شبه معدوم ومثانة فائقة
• مكابس من الألمنيوم
• نظام نيسان لحقن الوقود المباشر مع شمعات اشتعال بأطرف مكسوة بالإيريديوم
• نظام العادم يتم التحكم به إلكترونياً
• نظام زيت بضغط محدد مع تبريد يتم التحكم به حرارياً وحجرة زيت من المغنيزيوم
• أنظمة عادم من التيتانيوم مزدوجة الدخل ومنخفضة الخرج في الخلف، تمتاز بتناسق تام
• نظام دخل هواء ثانوي يسخن المحفزات للوصول إلى كفاءة عالية في تنقية الهواء.
• غطاء المحرك باللون الأحمر

نظام القيادة

- نظام الدفع الرباعي ATTESA E-TS، مع ناقل حركة متكامل ذي محور خلفي يحمل برادة اختراع، وهو مستقل ويتكامل مع ناقل السرعة، للفاصل وعلبة ناقل الحركة
- توزيع العزم – حسب التشبث/ زاوية الانحراف، بنسبة تصل إلى ١٠٠٪ في الخلف و٥٠٪ في الأمام
- كامة قيادة من الكربون المتين وخفيف الوزن بين المحرك ومحور الناقل
- نظام التحكم الإلكتروني بقوة السحب
- أقفال تفاضلية ميكانيكية خلفية ١.٥ عالية الأداء.
- نظام التحكم الإلكتروني المتطور بالثبات (ESP) مع ثلاث إعدادات مختارة للقيادة
- آلية المساعدة بتثبيت إيقاف المركبة على المنحدرات – تمنع رجوع السيارة إلى الورا عند الانطلاق فوق منحدر

ناقل الحركة

- نظام GR6 الجديد بالكامل مع نظام تبديل سرعة مزدوج بست سرعات مع ثلاث وضعيات مختارة للقيادة
- خاصية نقل الحركة أوتوماتيكياً بالكامل أو يدوياً بالتسلسل عبر مفاتيح نقل الحركة للدمجة على عجلة القيادة
- تقنية اللاممة بين عملية النقل إلى سرعات أدنى وبين سرعة دوران المحرك (DRM)
- نظام التحكم التنبؤي بنقل الحركة (في الوضع R)، حيث يتم اختيار الوضع التالي لنقل الحركة اعتماداً على العادم، سرعة المركبة، درجة الضغط على المكابح ومعلومات أخرى

المكابح

- مكابح Brembo، فرسية على العجلات الأربع، قياس ٢٩٠ ملم في الأمام و٢٨٠ في الخلف
- دورات من قطعتين من الأقراص في الأمام والخلف مع تقويب داخلية للأسيية الشكل
- ٦ مكابس فائقة الصلابة في الأمام/ ٤ سمكات مكابس خلفية أحادية البنية
- بقاعدة ثلاثية النقاط في الأمام وثنائية النقاط في الخلف
- نظام المكابح المانعة للانغلاق على العجلات الأربع (ABS)
- نظام التوزيع الإلكتروني لقوة الفرملة (EBD)
- نظام نيسان لتعزيز الفرملة

أنظمة التعليق والتوجيه

- نظام التعليق الأمامي – مزدوج مع وصلات علوية وأنوع سفلية من الألمنيوم
- نظام التعليق الخلفي – متعدد الوصلات مع مكونات من الألمنيوم
- إطارات تعليق فرعية صلب في الأمام وفي الخلف.
- يتم تجميعها بدقة عالية بواسطة مثبتات متصل مع الهيكل بست نقاط
- نظام Bilstein DampTronic مع ثلاث أوضاع للقيادة متاحة أمام السائق
- قضبان محفوفة صلبة مانعة للدحرجة في الأمام والخلف بتصاميم أسطوانية خالية من الالتوات، لمنح العجلات أقصى قوة تشبث متوفرة خلال الانعطافات الشديدة
- عجلة قيادة تعتمد نظام الجريدة المسننة والترس، يتم التحكم بها إلكترونياً، حساسة لسرعة السيارة ومعززة آلياً

SPECIFICATIONS AND FEATURES

MECHANICAL
ENGINE
• 3.8-litre Twin-Turbocharged V6
• Dual overhead camshafts with variable intake-valve timing
• Die-Cast aluminium cylinder block with super-low-friction high-endurance/low-friction plasmasprayed bores
• Aluminium pistons
• Nissan Direct Ignition System with iridium-tipped spark plugs
• Electronic drive-by-wire throttle
• Pressurised lubrication system with thermostatically controlled cooling and magnesium oil sump pan
• Fully symmetrical dual intake and low back-pressure exhaust systems
• Secondary air intake system to rapidly heat catalysts to peak cleaning efficiency
• Red engine cover

DRIVETRAIN
• ATTESA E-TS 4-Wheel Drive (4WD) with patented independent rear-mounted transaxle integrating transmission, differential and 4WD transfer case
• Torque distribution – Traction/yaw-based; up to 100% rear; up to 50% front
• Rigid, lightweight carbon-composite propeller shaft between engine and transaxle
• Electronic Traction Control
• High-performance 1.5-way mechanically locking rear differential
• Advanced Electronic Stability Program (ESP) with three driver-selectable settings
• Hill Start Assist prevents rollback when starting on an incline

TRANSMISSION
• All-new GR6 6-speed Dual Clutch Transmission with three driver-selectable modes
• Fully automatic shifting or sequential manual control via steering wheel-mounted paddle shifters
• Downshift Rev Matching (DRM)
• Predictive pre-shift control (in R-mode) preselects the next gear change based on throttle position vehicle speed, braking input and other information

BRAKES
• Brembo* 4-wheel disc brakes – 390mm front and 380mm rear
• Two-piece floating-discs front and rear with diamond-pattern internal ventilation
• Super-rigid 6-piston front/4-piston rear monoblock calipers with 3-point mounting for front and 2-point mounting for rear
• 4-wheel Anti-lock Braking System (ABS)
• Electronic Brake force Distribution (EBD)
• Nissan Brake Assist

SUSPENSION AND STEERING
• Front suspension – Double-wishbone with aluminium upper links and lower arms
• Rear suspension – multi-link with aluminium upper arms
• Rigid front and rear suspension subframes, assembled in high-precision jigs, with 6-point mounting to body
• Bilstein* DampTronic system with three driver-selectable modes
• Hollow front and solid rear anti-roll bars with tubular torsion-free design, to help maintain maximum tyre contact at all four wheels during extreme cornering
• Electronically controlled rack & pinion steering with vehicle-speed-sensitive power assist

المزايا والمواصفات

• نظام عجلة القيادة	عجلة قيادة تعتمد نظام الجريدة المسننة والترس، يتم التحكم بها إلكترونياً، حساسة لسرعة السيارة ومعززة آلياً
• دورات عجلة القيادة (من القفل إلى القفل)	٢.٤
• المكابح	أقراص مثقبة مع سمكات متقابلة من الألمنيوم المسبوك (٦ مكابس في الأمام و٤ في الخلف)
• نصف قطر وسماكة المكابح في الأمام	٢٩٠ x ٢٢.٦ ملم
• نصف قطر وسماكة المكابح في الخلف	٢٨٠ x ٣٠ ملم
• حجم الإطارات والعجلات	(الأمامية) 2٥5/40 ZRF20 (الخلفية) 2٥5/40 ZRF20 (الأمامية) ٢٠ x ٩.٥بوصة، (الخلفية) ٢٠ x ٩.٥بوصة

الأوزان والأبعاد

• وزن الهيكل	١٧٤٠ كج
• توزيع الوزن على المحورين (الأمامي الخلفي)	٤٦_٥٢ ٪
• وزن السيارة الإجمالي	٢٢٠٠ كج
• الوزن الأقصى للمحور الأمامي	١٠٨٠ كج
• الوزن الأقصى للمحور الخلفي	١١٦٥ كج
• الطول الإجمالي	٤٦٧٠ ملم
• العرض الإجمالي	١٨٩٥ ملم
• الارتفاع الإجمالي	١٣٧٠ ملم
• قاعدة العجلات	٢٧٨٠ ملم
• عرض المسار (في الأمام)	١٥٩٠ ملم
• عرض المسار (في الخلف)	١٦٠٠ ملم
• دائرة الالتفاف	١٣٠٢ ملم
• معامل مقاومة الهواء	٠.٦
• الارتفاع الأدنى عن الأرض	١٠٥ ملم
• زاوية ارتفاع المقدمة	٩.٨ درجة
• زاوية ارتفاع المؤخرة	١٦.٥ درجة
• حجم مساحة الأمتعة – الطول الأدنى / الأقصى	٦٩٥ / ٨٤٠ ملم
• العرض الأدنى / الأقصى	٧٩٥ / ١٤٧٠ ملم
• - الارتفاع الأدنى / الأقصى	٤٣٠ / ٥٢٠ ملم
• سعة الأمتعة (VDA)	٣١٥ لتر
• سعة خزان الوقود	٧٤ لتر

الأداء

• معدل استهلاك الوقود(لتر/١٠٠كم)*	١١.٧
• كتلة انبعاثات غاز CO٢	٢٧٨ غ/كلم
• السرعة القصوى	٢١٥ كلم في الساعة
• التسارع من ٠-١٠٠ كم/الساعة	٢.٧ ثانية**

قد يختلف الزمن وفقاً لطرف الطريق.

**اعتمادا على نتائج قياسات خلال حدث إعلامي في Sendai Highland Raceway – اليابان في أكتوبر ٢٠١٢.

الدرع الواقي للخدوش

SPECIFICATIONS AND FEATURES

• Steering	Electronically controlled rack & pinion with vehicle-speed-sensitive power assist
• Steering Turns (lock to lock)	2.4
• Brakes	Ventilated discs with opposed and cast aluminium caliper (6 pistons for front and 4 pistons for rear)
• Front brakes diameter and thickness	390 x 32.6mm
• Rear brakes diameter and thickness	380 x 30mm
• Wheel and Tyre Size	255/40 ZRF20 (front), 285/35 ZRF20 (rear) / 20"x9.5"(front), 20"x10.5"(rear)

WEIGHT & DIMENSIONS

• Curb Weight	1740 kg
• Weight Distribution (front/rear)	53_54/47_46 %
• Gross Vehicle Weight	2200kg
• Max. Axle Weight (PAW) front	1080kg
• Max. Axle Weight (PAW) rear	1165kg
• Overall Length	4670mm
• Overall Width	1895mm
• Overall Height	1370mm
• Wheelbase	2780mm
• Track Width (front)	1590mm
• Track Width (rear)	1600mm
• Turning Circle (wall to wall)	12103mm
• Coefficient of Drag (CD)	0.26
• Minimum Ground Clearance	105mm
• Approach Angle	9.8degrees
• Departure Angle	16.5degrees
• Luggage Space - min. length/max. - min. width/max. width - min. height/max.	695/840mm <p>795/1470mm <p>430/520mm</p></p>
• Luggage Capacity (VDA)	315L
• Fuel Tank Capacity	74L

PERFORMANCE

• Fuel Consumption (l/100km)*	11.7
• CO٢ Mass Emission	278g/km
• Max. Speed	315km/h
• Acceleration 0 - 100kph	2.7sec**

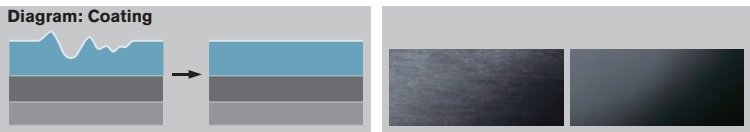
*Combined

**Based on the measurement result during the media event at the Sendai Highland Raceway, Japan in October 2012

SCRATCH SHIELD

إصلاح الخدوش السطحية والخدوش الخفيفة التي تحدث مع مرور الزمن. الدرع الواقي للخدوش هو طلاء يتكون من طبقة شفافة من البوليمر ويدهن على الهيكل. يستخدم لإصلاح الخدوش السطحية التي تحدث أثناء غسل سيارتك أو الخدوش الخفيفة التي تحدث مع مرور الوقت نتيجة الاستخدام اليومي، ويقوم الطلاء بإعادة السطح تقريبا إلى حالته الأصلية. لكن في حالة تقشر الطلاء السطحي نتيجة حدوث خدوش عميقة سببها خدش من عملة معدنية أو ما شابه، لن يعود السطح إلى حالته الأصلية. يختلف الوقت اللازم للإصلاح تبعاً لدرجة الحرارة وعمق الخدش. إن تسخين الخدش عبر سكب الماء الساخن عليه معاً، يقصر من المدة اللازمة لإصلاحه. فعالية الطلاء تستمر بين ٢ و٣ سنوات، لكنه يظل بعد ذلك مقاوماً لحدوث الخدوش على الطلاء وحده. يرجى عند القيام بالتشميع استخدام أنواع خالية من الشمع المركب.

Repairs surface scratch and light scratches over time. The Scratch Shield, a clear, soft polymer coating, is applied to the body. It can repair surface scratches that come from washing your car, or light scratches that occur from daily use over time, close to its original condition. * if the clear coating comes off, in the case of deep scratches caused by coins and such, the surface will not return to its original condition. * Repair time will change depending on the temperature and the depth of the scratch. * Heating the scratch, such as pouring hot water will shorten repair time. * The coating is effective for 3-5 years, but remains more scratch resistant than body paint alone. * When waxing, please only use compound-free wax.



قد تختلف تعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لمتطلبات السوق. الرجاء استشارة وكيلك للحلي.

Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.

المزايا والمواصفات

المقصورة
مزايا الراحة
• مفناح نيسان الذكي
• خاصية تشغيل للمحرك بلمسة زر
• لوحةعدادات إلكترونية مع حاسوب رحلات متعدد الوظائف ومؤشر رقمي لنقل الحركة
• نظام هاتف بتقنية بلوتوث
• نظام أوتوماتيكي للتحكم بالمناخ ثنائي المناطق مع مصفاه "مايكروفلتر" لتنقية الهواء.
• النوافذ الأمامية تتمتع بخاصية الفتح والإغلاق الكامل آليا بلمسة زر من ناحية السائق
• نظام دخول السيارة بدون مفتاح مع خاصية فتح صندوق الأمتعة آليا
• مؤشر ثلاثي الأضواء
• مفاتيح مدمجة بمجلة القيادة للتحكم بتقنية تثبيت السرعة
• عمود عجلة القيادة قابل للتعديل طولاً وارتفاعاً
• شفرات مسطحة لمساحات الزجاج تستشعر المطر
• مقبس كهربائي من فئة ١٢ فولت، عدد ٢
• لوحة تجهيزات مركزية مع مسند للأذرع، حجرة تخزين، وحاملات ثنائية للأكواب
• حامل خلفي للأكواب
• مصابيح سغفية للقرارة
• حزام جلدي يتم سحبه في غطاء السيارة الخلفي

المقاعد وحشوات المقصورة

• مقاعد أمامية رياضية من الجلد مع لمسات من السويد اللؤلؤي المتقب
• مقاعد مدفاة
• مقعد السائق يتحرك آليا بثمانية اتجاهات، ومقعد الراكب الأمامي يتحرك آليا بأربعة اتجاهات
• مقاعد خلفية مصممة لجلوس شخصين
• عجلة قيادة مكسوة بالجلد مع شعار مميز (مطلبي باللون المخملي) وكذلك الأمر بالنسبة لنقل الحركة
• اللوحة المركزية مطعمة بألياف الكربون (نظام الترفيه الصوتي، ومكيف الهواء) ولوحة العدادات C
• لمسات نهائية من الألمنيوم على عجلة القيادة
• لمسات نهائية من الألمنيوم على مقابض الأبواب، نظام الترفيه الصوتي، شبك مكيف الهواء، ولمسات نهائية على لوحة التجهيزات المركزية
• مجموعة SW: النقل «الوضعية R (الضوء الأحمر) الوضعية العادية (بدون ضوء) وضعية التوفير (الضوء الأزرق)»، مخمدات الصدمات «الوضعية R (الضوء الأحمر) الوضعية العادية (بدون ضوء)، وضعية CONF (الضوء الأخضر)»، نظام الثبات الإلكتروني «الوضعية R (الضوء الأحمر) الوضعية العادية (بدون ضوء)، وضعية الأطفال، (الضوء البرتقالي)»

مزايا السلامة

• تكنولوجيا نيسان المتطورة للوسائد الهوائية مع وسائد هوائية إضافية أمامية ثنائية المراحل للسائق والراكب الأمامي
• وسائد هوائية مدمجة في المقاعد الأمامية واقية من الصدمات الجانبية ووسائد هوائية إضافية ستارية مدمجة بالسقف
• أحزمة أمان أمامية مع وحدات شد مسبق ومحددات للضغط
• أحزمة أمان ثلاثية النقاط مزودة بألية سحب للربط التلقائي ALR وألية سحب للربط الطاريء للأحزمة ELR (متوفرة فقط لسائق)
• بنية الهيكل ذات المناطق المتصغطة في الأمام والخلف
• وحدات منحنية لتثبيت غطاء، للمحرك، مصدات فولاذية أنبوبية الشكل على الأبواب الجانبية، وعمود قيادة مخمد للصدمات
• نظام الدفع الرباعي ATESA ET-S مع نظام التحكم الإلكتروني بالسحب
• نظام التحكم الإلكتروني بالثبات (ESP)
• نظام مراقبة ضغط الهواء في الإطارات (TPMS)
• نظام نيسان لمنع تشغيل المحرك
• شاشة الرؤية الخلفية

SPECIFICATIONS AND FEATURES

INTERIOR
CONVENIENCE
• Intelligent Key System
• Push engine starter
• Electronic analogue instrument cluster with multi-function trip computer and digital gear indicator
• Bluetooth* Hands-free Phone System
• Dual zone Automatic Climate Control with microfilter air conditioner
• Power front windows with one-touch driver-side auto-up/down
• Remote keyless entry with trunk releases
• 3-flash indicators
• Cruise control with steering wheel-mounted controls
• Tilt and telescoping steering column
• Rain-sensing flat-blade windscreen wipers
• 12V power sockets x 2
• Front centre console with armrest, storage, and dual cupholders
• Rear cupholder
• Map reading lamps
• Leather pull strap in boot lid

SEATING AND TRIM
• Leather-appointed front seats with synthetic suede inserts
• Seat heater
• 8-way power driver seat and 4-way passenger seat
• Dual individual rear seats
• Leather-wrapped steering wheel with pet mark emblem (velours plating) and gearshift
• Carbon fibre trimmed Centralisation SW (Audio/AC) and cluster C
• Aluminium steering SW finisher
• Aluminium mood door grip finisher, AC grill, cluster finisher, centre console finisher
• Set-up SW : Transmission<R mode (Red lamp)_Normal mode(No ind.)_SAVE mode (blue lamp)>, Shock absorber<R mode (Red lamp)_Normal mode(No ind.)_CONF mode (green lamp)>, EPS<R mode (Red lamp)_Normal mode(No ind.)_OFF mode (Orange lamp)>

SAFETY
• Nissan Advanced Airbag Technology with dual-stage front driver and passenger airbags
• Driver and front-passenger side-impact airbags and roof mounted curtain airbags
• Front seats belts with pretensioners and load limiters
• 3-point ALR/ELR seat belt system (ELR for driver)
• Zone Body construction with front and rear crumple zones
• Hood buckling creases, pipe-style steel side-door guard beams, and energy-absorbing steering column
• ATESSA ET-S 4-Wheel Drive with Electronic Traction Control
• Electronic Stability Program (ESP)
• Tyre Pressure Monitoring System (TPMS)
• Nissan Vehicle Immobilizer System
• Rear View Camera

المزايا والمواصفات

التجهيزات الخارجية
العجلات والإطارات
• عجلات RAYS خفيفة الوزن ذات ١٠ أضلاع، مقاس ٢٠ بوصة، مصنوعة من الألمنيوم المطروق، مع حواف فائقة اللانة (مطلية بلون هليبر تيتانيوم) – (اختياري)
• إطارات دنلوب DUNLOP SP SPORT MAXX GT 600+ DSST CTT مصممة للأداء، في فصل الصيف، مملوءة بالنتروجين
• نظام مراقبة ضغط الهواء في الإطارات (TPMS)
بنية الهيكل
• قاعدة وسطية جديدة بالكامل فائقة الصلابة مع هيكل بإطار واحد
• غطاء للمحرك من الألمنيوم، غطاء خلفي مع زخارف خارجية على الأبواب
• الأعمدة الأمامية للمخدة للصدمات مع هياكل الأبواب والسقف مصنوعة من الألمنيوم للسيوك بحواف قطع
• دعائم القعد الخلفي مصنوعة من الألمنيوم للسيوك بحواف قطع
• نموذج X متكامل في السقف من الداخل
• لوح الهيكل الخارجي تم وضعه بإجرائية متعددة المراحل لضمان الصلابة والدقة
• عناصر أمامية من الكربون/ دعلمات للمشع
• عمود داعم للمصد على شكل خلية النحل، مصنوع من الكربون والألمنيوم
• طلاء، متطور ومزدوج، وضع وفق ٦ مراحل مع طبقة مقاومة للخدش في المناطق البارزة

الأيروديناميكية

• معامل مقاومة الهواء – ٠.٢٦
• الرفع السلبي (القوة الضاغطة السفلية) تولد في السرعات العالية
• حماية كاملة بغطاء، لما تحت الهيكل
• جناح خلفي بلون الهيكل مع مصباح توقف مركزي سقفي
• مصد أمامي ذو حافة حادة، مصمم للتحكم بالهواء حول العجلات بالصورة المثلى لإبقاء الرؤية واضحة عند النوافذ في السرعات العالية
• أنبوب هوائي جانبي خلفي
• تدفق هواء أمثل من خلال محامل السيارة وواقبات العجلات للمساعدة على تبريد المحرك وخط نقل القوة والمكايح

المزايا العملية

• مصابيح أمامية تعمل وتنطفئ، آليا
• مصابيح زينون أمامية واسعة المدى
• مصابيح خلفية LED مع أضواء تعمل عند استخدام المكايح، كشافات ضباب خلفية ومصابيح إنارة نهائية
• مرايا خارجية مدفاة قابلة للطوي آليا للأسفل والخلف
• مقابض خارجية للأبواب من الألمنيوم
• عادم رباعي الفتحات بمواسير مطلية بالكروم
• زجاج مظلل مخفف للأشعة فوق البنفسجية

المقصورة

أنظمة الترفيه الصوتي/ الملاحه/ مراقبة الأداء

• نظام Music Box للترفيه الصوتي المزود بقرص صلب سعة ٣٠ جيجا بايت مع ٩.٣ جيجا بايت مخصصة لتخزين الملفات الصوتية
• نظام "BOSE" للترفيه الصوتي، راديو باستقبال لموجات AM/FM، مشغل أقراص مدمجة CD، استقبال لبث نظام البيانات الإذاعية (RDS)، القدرة على تشغيل ملفات MP3/WMA/ACC/CD MP4/DivX DVD
• نظام "Bose" للترفيه الصوتي مع ١١ مكبراً للصوت
• منفذ USB لتوصيل جهاز iPod، القدرة على تشغيل ملفات MP4 واستعراض الصور الموجودة على بطاقة ذاكرة
• إمكانية تشغيل الملفات الصوتية عبر البلوتوث (A2DP و AVRCP)
• مفاتيح مدمجة بعجلة القيادة للتحكم بنظام الترفيه الصوتي
• نظام نيسان للملاحي المزود بقرص صلب (متوفر باللغة العربية)
• عداد متعدد المهام

• تعرض الشاشة أيضاً واجهة لبرمجة إعدادات السيارة، معلومات المركبة، وأنظمة الترفيه الصوتي والملاحه

SPECIFICATIONS AND FEATURES

EXTERIOR
WHEELS AND TYRES
• RAYS lightweight wheel 20" diameter forged-aluminium 10-spoke wheels with ridged bead area (Hyper Titanium colour coat) - (Opt.)
• DUNLOP SP SPORT MAXX GT 600 DSST CTT run-flat summer tyres - Nitrogen filled
• Tyre Pressure Monitoring System (TPMS)

BODY CONSTRUCTION
• All-new Premium Midship platform with hybrid unibody
• Aluminium bonnet, trunk lid and outer door skins
• Die-cast aluminium front suspension turrets and door structures
• Die-cast aluminium rear seat back support
• Integrated X pattern roof inner
• Multiple strike coining process body panel for exceptional rigidity and precision
• Carbon-composite front crossmember/radiator support
• Carbon with aluminium honeycomb strut support bar
• Advanced 6-stage paint process with full double clearcoat and chip-resistant paint in critical area

AERODYNAMICS
• Coefficient of drag - 0.26
• Negative lift (downforce) generated at speed
• Full underbody covering
• Body-colour rear spoiler with integrated centre high-mounted stop light
• Knife-edge front bumper, designed for optimised air management around the wheels and to help keep the side windows clearer at driving speed
• Rear bumper side air duct
• Optimised airflow through the undercarriage and wheel arches to help cool the engine, drivetrain and brakes

STYLING / FUNCTIONALITY
• Automatic headlights
• Wide-beam Xenon headlights
• LED tail lights, brake lights, rear foglight and Daytime Running Lights
• Electric, heated and folding rear view exterior mirrors
• Flush-mounted aluminium door handles
• Dual exhaust exit pipes with chrome-tip finishers
• UV-reducing solar glass

INTERIOR

AUDIO/NAVIGATION/PERFORMANCE MONITOR
• HDD Music Box System, including 30GB hard drive with 9.3GB for audio storage.
• BOSE® Sound System with AM/FM/CD, Radio Data System (RDS), MP3/WMA/ACC CD playback and MP4/DivX DVD playback
• 11-speakers Bose® Sound System
• USB Port for iPod® connectivity, MP4 playback and image viewer via memory stick
• Bluetooth* audio streaming capability for A2DP and AVRCP
• Steering wheel-mounted audio controls
• HDD-based GPS Nissan Navigation System (Available in Arabic)
• Multi-function meter
• Monitor also provides displays and interface for programmable vehicle settings, vehicle information, audio and navigation systems

قد تطلّرأتعديلات على المواصفات والميزات تبعاً لتطلّبات السوق، الرجاء استشارة وكيلك المحلي.

Features and specifications are subject to change depending on market requirements. Please consult your local dealer.

نيسان. إبداعٌ يُثير الحماس.

نيسان GT-R®

Nissan. Innovation that excites.™

Nissan GT-R®

أليس من حقك قيادة سيارة تحبها؟ بالتأكيد نعم. وهذا مصدر الهامنا لابتكار إبداعاتنا. فنحن ننظر إلى كل التفاصيل المتعلقة بقيادتك، ثم نسأل أنفسنا كيف نستطيع أن درتقي بها لتكون أكثر ذكاءً ومرحاً. وحالما تصعد على متن سيارتك GT-R الجديدة، ستكتشف روعة الإجابات التي توصلنا إليها.

Shouldn't you drive something you love? Absolutely. And that's what inspires our innovation. We look at every part of your drive and ask how can we make this better, smarter and more fun. So when you get in your new GT-R, you'll feel how exciting the answers can be:

محرك ٧6 سداسي الأسطوانات سعة ٣,٨ لتر، مزدوج التيربو بقوة ٥٥٠ حصاناً. يتم تجميعه يدوياً من قبل خبير محترف في بيئة نظيفة تماماً.	نظام التحكم الديناميكي أثناء القيادة يوفر تحكماً فورياً بنقل الحركة، نظام التعليق ونظام التحكم بالعبات.	تصميم آيروديناميكي تحت كامل الهيكل يولد قوة سفلية ضاغطة ويقوم بتبريد المكونات الرئيسية لمجموعات نقل الحركة في السيارة.	نظام متطور للدفع الرباعي الدائم يمنحك حتى ١٠٠٪ من القوة إلى العجلات الخلفية ليمنحك شعوراً أفضل بالتحكم بعجلة القيادة.	شاشة عرض رقمية متعددة الوظائف مع ٧ إعدادات محددة مسبقاً و٤ إعدادات للسائق يملكه أن يختار منها ما يشاء.
A 550-hp, 3.8-L twin- turbocharged V6. Hand- assembled by a single craftsman in a clean-room environment.	On-the-fly dynamic control for instant adjustment of transmission, suspension and stability control.	Full underbody aero- dynamics that create downforce and cool key powertrain components.	Advanced full-time All- Wheel Drive that provides up to 100% power to rear wheels for enhanced steering feel.	Multi-function digital display with 7 factory presets and 4 driver- customisable performance screens.

مركز اتصال العملاء الاقليمي

عزيزي العميل:

من أجل تحقيق رضى العملاء، أسسنا مركزاً للاتصال وتلقي الاستفسارات. الرجاء اتباع مايلي:

الخطوة ١: اتصل بمركز اتصال موزع نيسان للحلي الذي سيتعامل مع استفسارك، واستلم رقم المرجع.

الخطوة ٢: اذا لم يستطع الموزع للحلي الرد على الاستفسار، يمكنك التواصل مع مركز نيسان الاقليمي لخدمة اتصال العملاء، وموافاتنا برقم المرجع. هاتف ٦٠٥٤٦٦٦٦ ٤ ٩٧١+

Regional Customer Communication Centre

Dear Customer,

To ensure customer satisfaction, we have set up a Customer Communication Centre to address your queries. Please follow these steps:

Step 1: Contact your local Nissan Distributor's Customer Communication Centre, which will handle your query and give you a reference number.

Step 2: If your local Nissan Distributor is unable to address your query, please contact the Nissan Regional Customer Communication Centre quoting your reference number. Tel: +9714 600 54 6666