



SHIFT_

NISSAN GT-R



[Introduction](#) | [La semaine parfaite](#) | [Teintes de carrosserie](#) | [Caractéristiques techniques](#) | [Naissance d'une légende](#) | [Liste des équipements](#)





NOUVELLE GT-R 2012, LA PERFORMANCE AU QUOTIDIEN

Jamais vous n'avez vécu cela : la nouvelle Nissan GT-R dévore des sensations absolument inédites. Depuis ses débuts retentissants en 2007, elle a collectionné les podiums sur les circuits du monde entier et elle est unanimement reconnue comme étant l'une des meilleures supercars du moment. Aujourd'hui Nissan dévoile une nouvelle évolution de la GT-R. Elle intègre une nouvelle dimension où concepteur et pilote ne font plus qu'un. Pour y parvenir, tous les membres de l'équipe GT-R ont travaillé main dans la main et mis en commun leur savoir-faire. Avec une efficacité accrue et un confort amélioré, la nouvelle Nissan GT-R a battu de nouveaux records sur le circuit du Nürburgring. Cette supercar déjà légendaire offre une puissance, un équilibre et un aérodynamisme exceptionnel dont on peut profiter sept jours sur sept.



[Introduction](#) | [La semaine parfaite](#) | [Teintes de carrosserie](#) | [Caractéristiques techniques](#) | [Naissance d'une légende](#) | [Liste des équipements](#)

[Accueil](#) | [Page 1](#) | [Page 2](#)



Dimanche
un vrai boulevard

550 CH
à 6400 tr/mn

LARGE
ENTRÉE D'AIR

SYSTÈME D'ACCELERATION
LAUNCH CONTROL

CONSOLE EN
FIBRE DE CARBONE

PALETTES
EN MAGNESIUM



PLUS PUISSANTE,
PLUS RAPIDE,
PLUS DE MAÎTRISE

Le launch control assure des départs fulgurants. Une poignée secondes suffit pour atteindre la barre des 100 km/h (conditions d'utilisation spécifiques).

Tenue de route, sportivité et équipements ont été revus. Les nouvelles performances de la GT-R combinent maîtrise et confort.

[Introduction](#) | [La semaine parfaite](#) | [Teintes de carrosserie](#) | [Caractéristiques techniques](#) | [Naissance d'une légende](#) | [Liste des équipements](#)

[Accueil](#) | [Page 1](#) | [Page 2](#) | [Page 3](#) | [Page 4](#) | [Page 5](#) | [Page 6](#)



Lundi
le jour que je préfère



LA MAÎTRISE AU SERVICE DE LA PERFORMANCE

Démarrer la semaine du bon pied: être au volant d'une supercar aux multiples records, et en profiter au maximum.

Plus de puissance, plus de couple, moins de rejet de CO₂, et une consommation améliorée: la Nissan GT-R vous incite à prendre les commandes.

0 à 100 km/h en 2,8 s
315 km/h
VITESSE MAX

550 CH à 6400 tr/min
PUISSANCE MAX

632 Nm de 3200 à 5800 tr/min
COUPLE MAX



Mardi
comme sur un nuage



CANALISATION DES FLUX
OPTIMISÉE

LARGE
PRISE D'AIR

REFROIDIR LA BÊTE

La GT-R possède un grand nombre d'éléments aérodynamiques qui permettent une utilisation efficace du flux d'air sous et autour de la voiture. Il en résulte à la fois un meilleur refroidissement et un effet de sol accru.

Le bouclier avant est un élément aérodynamique clé. Il fait parti d'une équation qui assure l'effet de sol à l'avant. Dans le même temps, un volume d'air additionnel apporte un refroidissement supplémentaire aux freins avant. Sous l'avant de la voiture, une prise d'air NACA additionnelle vient conduire l'air dans le tunnel de transmission.

À l'arrière, la transmission est refroidie par air. Enfin, les aérations situées sur les bords inférieurs du bouclier arrière participent à évacuer l'air chaud généré par les sorties d'échappement.



Mercredi
tout est permis



ÉLÉGANCE INTEMPORELLE

Racée, la GT-R est une véritable invitation à un certain art de vivre. Sur les trois finitions - Premium Edition, Black Edition et Track Pack - vous êtes accueilli par des selleries sportives. La GT-R Black Edition est dotée de sièges Recaro exclusifs dédiés aux puristes et aux hédonistes.

Le revêtement carbone qu'arbore la console centrale fait écho aux palettes « magnésium » traduisant un niveau de finition élevé et un désir d'amélioration constante de la qualité perçue.

L'écran multifonctions du système de navigation multimédia est présenté comme dans un écrin. Le regard s'attarde aussi bien sur la surpiqûre de la console centrale que sur les innombrables données de conduite et mécaniques qu'offre son ordinateur de bord.

FINITION
CUIR ET CARBONE

PALETTES
EN MAGNÉSIUM



Jeudi
soirée en ville

UTILISEZ
L'APPUI AÉRODYNAMIQUE



CX 0,26

STABILITÉ ET VISIBILITÉ À VITESSE ÉLEVÉE

De l'élégance, de la distinction. Les lignes racées et aérodynamiques de la GT-R et ses feux diurnes visent deux objectifs complémentaires : vous river à la route et optimiser la visibilité – la vôtre et celle des autres.

Jamais une sportive d'exception n'a donné à son conducteur une telle confiance en soi. Conçue pour offrir de la passion, de l'émotion à tous, dans toutes les conditions et quand on le désire. La GT-R a été conçue pour tirer avantage de son poids, l'adhérence a été testée et éprouvée dans toutes les conditions que ce soit sur le tracé du Nürburgring, sur les routes enneigées nord-américaines ou à travers un désert aride.



[Introduction](#) | [La semaine parfaite](#) | [Teintes de carrosserie](#) | [Caractéristiques techniques](#) | [Naissance d'une légende](#) | [Liste des équipements](#)

[Accueil](#) | [Page 1](#) | [Page 2](#) | [Page 3](#) | [Page 4](#) | [Page 5](#) | [Page 6](#)



Vendredi
relâcher la pression



ROULER SANS CONCESSION

Grâce à cette nouvelle génération, vous maîtrisez parfaitement la route. La GT-R est équipée d'amortisseurs et de ressorts ultra performants.

Dans le compartiment moteur, une entretoise en fibre de carbone associée à un tablier de bord renforcé apporte une plus grande rigidité à la structure.

Une surface de freinage étendue. Avec des disques de 390 mm à l'avant et de 380 mm à l'arrière, vous aborderez en toute confiance la zone de freinage. Mieux encore, la conception des disques arrière offre une stabilité inégalée en condition de freinage extrême.

Profitez d'une supercar au quotidien. Avec des suspensions et des pneumatiques issus de la compétition, votre ressenti du train arrière est optimisé. C'est grâce aux nouveaux ressorts d'amortisseur et à l'endurance des freins que vous la maîtriserez et que vous vous sentirez encore plus en sécurité.

Plus puissante et moins gourmande. Nous avons réussi à augmenter les performances moteur tout en réduisant la consommation ainsi que les émissions. Le niveau de rejet de CO₂ est dorénavant de 275 g/km ; en mode SAVE la consommation sur autoroute est réduite.



[Introduction](#) | [La semaine parfaite](#) | [Teintes de carrosserie](#) | [Caractéristiques techniques](#) | [Naissance d'une légende](#) | [Liste des équipements](#)

[Accueil](#) | [Page 1](#) | [Page 2](#) | [Page 3](#) | [Page 4](#) | [Page 5](#) | [Page 6](#)





Samedi
paré pour le circuit

TEINTES DE CARROSSERIE



Bianco Lunare QAB



Vibrant Red A54



Bleu Racing RAY



Ultimate Silver KAB *



Gris Squalo KAD



Noir Métal GAG

* en option



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MODÈLE	
Type de carrosserie	Coupe deux-portes
Éditions proposées	Premium Edition, Black Edition, Track Pack et Egoist
Places assises	occupants 4 (2 sur Track Pack)

MOTEUR	
Bloc Moteur	VR38DETT
Type moteur	V6 bi-turbo
Soupapes par cylindre	4
Distribution	DACT à calage variable continu des soupapes
Cylindrée	cm ³ 3799
Alesage x course	mm 95,5 x 88,4

Puissance ¹⁾	kW (Ch)	404 kW (550 Ch) à 6400 tr/min
Couple maximal ¹⁾	Nm	632 Nm de 3200 à 5800 tr/min
Taux de compression		9,0:1
Type de carburant		Indice carburant conseillé : 100 RON. Performances maxi atteintes à l'indice 100 RON. Indice 98 RON possible.
Système d'allumage		Allumage direct Nissan
Alimentation en carburant		Injection multipoint
Niveau d'homologation antipollution		Euro 5
Système de contrôle des émissions		Catalyseur à 3 voies et système d'injection d'air secondaire

TRANSMISSION		
Transmission	Transmission indépendante à 4 roues motrices	
Boîte de vitesses	Boîte 6 rapports à double embrayage GR6	
Démultiplication	1 ^{er}	4,0565
	2 ^e	2,0316
	3 ^e	1,5950
	4 ^e	1,2486
	5 ^e	1,0012
	6 ^e	0,7964
	M/A	3,3830
Démultiplication finale (AV/AR)	2,9375 / 3,7000	
Différentiel à glissement limité	Différentiel à glissement limité mécanique	

CHASSIS		
Suspension avant	Suspension avant en aluminium forgé à double triangulation	
Suspension arrière	Suspension arrière multibras en aluminium forgé	
Amortisseurs avant	Système Bilstein® DampTronic avec 3 modes sélectionnables (sur Track Pack: système Bilstein® DampTronic Nording Corp - déconnectable)	

Amortisseurs arrière	Système Bilstein® DampTronic avec 3 modes sélectionnables (sur Track Pack: système Bilstein® DampTronic Nording Corp - déconnectable)	
Direction	Direction à pignon et crémaillère contrôlée électroniquement avec assistance asservie à la vitesse du véhicule	
Tours de volant de butée à butée	2,4	
Freins	Disques avant et arrière flottants, ventilés et perçés (Etrier Brembo 6 pistons à l'AV et 4 pistons à l'AR)	
Diamètre et épaisseur des freins AV	mm Ø	390 x 132,6
Diamètre et épaisseur des freins AR	mm Ø	380 x 130
Dimensions jantes et pneumatiques	255/40 ZRF20 (AV), 285/35 ZRF20 (AR) / 20" x 9,5" (AV), 20" x 10,5" (AR)	

POIDS & DIMENSIONS		
Poids à vide	kg	1740 (1660 sur Track Pack)
Poids en ordre de marche mini. ²⁾	kg	1815 (1735 sur Track Pack)
Repartition de poids (AV/AR)	%	53-54 / 47-46
Poids nominal brut (PNB)	kg	2200 (1950 sur track Pack)
Charge maxi admissible sur l'essieu AV	kg	1080 (1035 sur Track Pack)
Charge maxi admissible sur l'essieu AR	kg	1165 (975 sur Track Pack)
Longueur	mm	4670
Largeur	mm	1895
Hauteur	mm	1370
Empattement	mm	2780
Voie avant	mm	1590
Voie arrière	mm	1600
Diamètre de braquage (entre murs)	mm	12103
Coefficient de traînée (Cx)		0,26
Garde au sol minimale	mm	105
Angle d'attaque	degrés	9,8
Angle de fuite	degrés	18,5
Coffre - longueur min / max	mm	695 / 840
	mm	795 / 1470
	mm	430 / 520
Capacité du coffre (VDA)	l	315
Capacité du réservoir à carburant	l	74

PERFORMANCES		
Consommation de carburant ³⁾		
cycle urbain	l/100 km	17,0
cycle extra-urbain	l/100 km	8,8
cycle mixte	l/100 km	11,8
Emissions de CO ₂	g/km	275
Vitesse maxi	km/h	315
Accélération 0 - 100 km/h	sec	2,8
Accélération 0 - 60 mph	sec	2,72

1) Conforme à la directive 1999/99/EC.

2) Conformément à la directive européenne, la valeur indiquée tient compte d'un réservoir rempli à 90% de 68 kg pour le conducteur, de 7 kg pour les bagages, du liquide de refroidissement, des lubrifiants, de la roue de secours et de l'outillage. Ce poids correspond à la version de base comportant l'équipement de série et augmente avec les équipements en option.

3) Conforme à la directive 1999/100/EC. Les options, les conditions d'entretien, la technique de conduite, les conditions de route et la situation atmosphérique sont susceptibles de modifier les résultats officiels.



Sellerie cuir/suédine grise
(Disponible sur Premium Edition)
* Flancs d'assise et de dossier



Sellerie cuir/suédine noire
(Disponible sur Premium Edition)
* Flancs d'assise et de dossier



Sellerie cuir RECARO noir et rouge
(Disponible uniquement sur Black Edition)



Sellerie cuir/tissus gris et bleu
(Disponible uniquement sur Track Pack)
* Flancs d'assise et de dossier

LA NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

l'intégration de multiples technologies

La fabrication d'une Nissan GT-R associe immanquablement passion et implication, mais aussi rigueur. Chaque moteur est assemblé à la main par un seul et même mécanicien, ils ne sont que huit à avoir ce privilège. C'est dans une salle blanche qui ressemble de près à celles utilisées pour les moteurs de Formule 1 qu'est réalisée cette opération. Après l'assemblage, chaque moteur passe sur un banc pour une heure de tests et de rodage. Il y tourne pendant 10 minutes d'affilée à la limite de la zone rouge. Ainsi il donnera le meilleur de lui-même une fois monté dans la voiture.

Une nouvelle légende est née.



ÉVOLUTION 2012



À LA RECHERCHE DE L'ESSENCE DE LA PHYSIQUE



TIRER AVANTAGE D'UNE AUTRE FORCE DE LA NATURE : L'AIR



ZEN DANS N'IMPORTE QUELLE SITUATION



TAKUMI



LA NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

l'intégration de multiples technologies

ÉVOLUTION 2012

Après 3 années de développement, la GT-R 2011 a fait d'énormes progrès équivalents à l'arrivée d'un nouveau modèle. Le millésime 2012 a aussi pour objectif de devenir le meilleur véhicule multi-performances du monde grâce à davantage de maturité et de progrès repoussant ainsi les limites. L'évolution de la GT-R est le résultat d'une rigueur et des progrès des ingénieurs à l'origine de la supercar.

Tout comme l'Homme n'arrête pas de grandir, les capacités de la GT-R sont sans limite. Le progrès ne s'arrête jamais.

Amélioration constante de la puissance maxi. Elle a progressé de 20 ch (14 kW) pour atteindre 550 ch (404 kW) à 6400 tr/min. Le couple maximum quant à lui augmente de 20 Nm pour atteindre 632 Nm de 3200 à 5800 tr/min.

La consommation mixte a été améliorée passant de 12,0 à 11,8 L/100 km. Le temps de réponse, le couple et la montée en régime sont si intenses qu'on croirait avoir affaire à un moteur différent.



LE REFROIDISSEMENT
des soupapes a été amélioré grâce à l'utilisation de sodium.



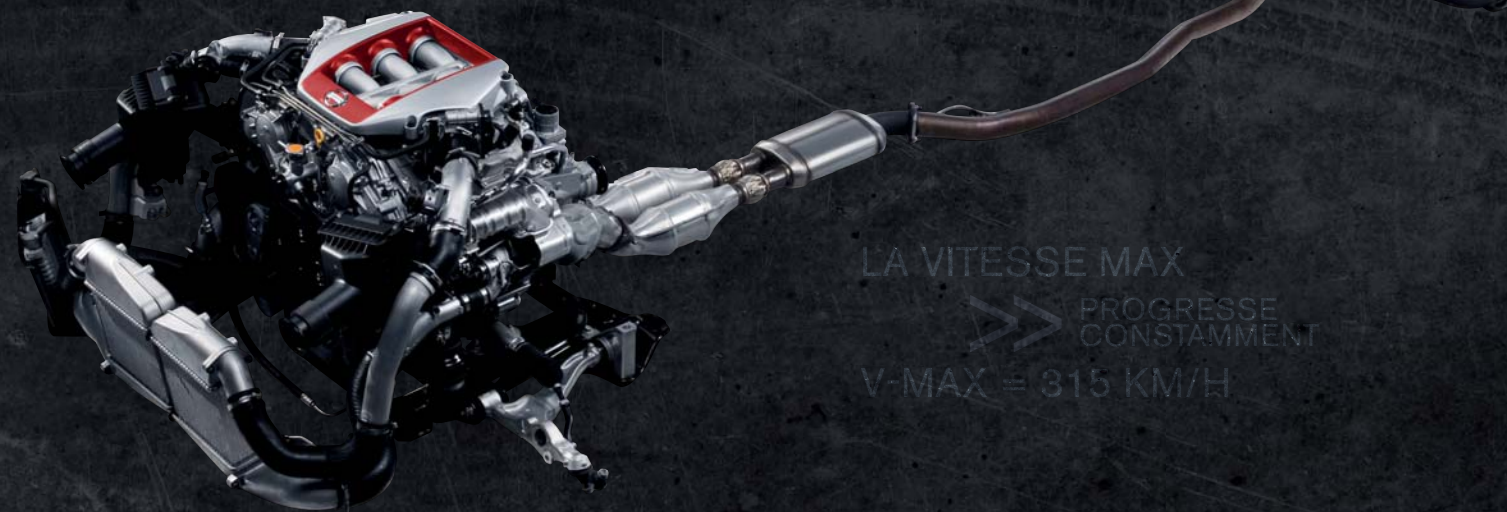
L'ESPACE ENTRE LA CAME
et la tête de soupape est ajusté par des ingénieurs expérimentés.



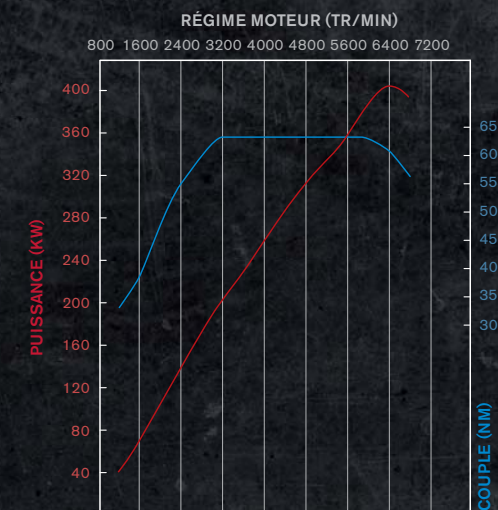
RÉTRO-ÉCLAIRAGE BLEU
du compte-tours.



0 À 100 KM/H en 2,8 secondes. La V-max dans la dernière ligne droite du Nürburgring était de 280 à 285 km/h pour le modèle 2007, autour de 290 km/h pour le modèle 2011 alors que le millésime 2012 atteint plus de 295 km/h. La vitesse maximum est de 315 km/h.



LA VITESSE MAX
PROGRESSE
CONSTAMMENT
V-MAX = 315 KM/H





À LA RECHERCHE DE L'ESSENCE DE LA PHYSIQUE

"La gravité est une énergie" La GT-R a une conception basée sur les fondamentaux de la physique.

C'est le poids qui est à l'origine de l'énergie appelée gravité. Pour atteindre ce niveau de performance, l'idée maîtresse de la plateforme GT-R "Premium Midship" est de tirer parti de la gravité et donc du poids de la GT-R pour améliorer son adhérence.

Un style de développement non conventionnel a été adopté pour atteindre cet objectif.

D'abord, pour donner de l'adhérence au train arrière, la transmission a été placée à l'arrière afin d'accentuer le poids.

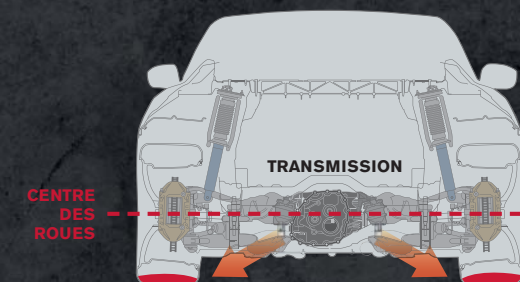
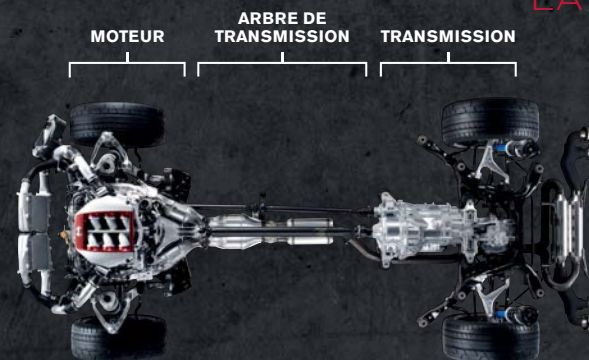
Pour donner du grip aux pneus avant, il a fallu garder une direction la plus neutre possible afin de conserver une grande stabilité au freinage.

Pour le poids et le centre de gravité du moteur, le meilleur compromis avant-arrière et un centre de gravité bas ont été choisis.

Enfin, pour les caractéristiques du moteur et sa position, un V6 Bi-turbo compact en position centrale avant a été retenu.

LA NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

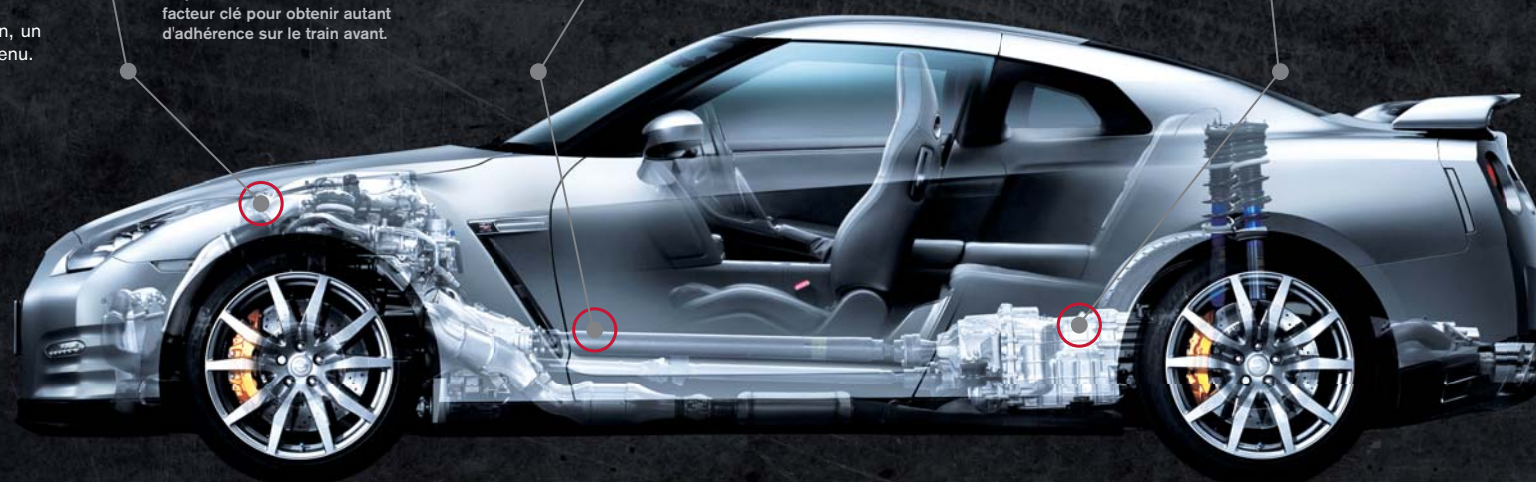
l'intégration de multiples technologies



L'AVANT DE LA PLATEFORME dispose d'un centre de gravité sur l'arrière de l'essieu plutôt que sur l'avant. Le moteur V6 Bi-turbo plus court à l'avant qu'à l'arrière a été choisi. Le poids du moteur est un facteur clé pour obtenir autant d'adhérence sur le train avant.

L'ARBRE DE TRANSMISSION fait de carbone est la seule pièce reliée à la source d'énergie, une conception unique. Ainsi les vibrations du moteur et de la transmission n'interfèrent pas entre elles.

LA TRANSMISSION a été conçue la plus plane possible. Le centre de gravité a été positionné plus bas que l'essieu arrière. Ce poids et cette force d'inertie procure toute l'adhérence nécessaire au train arrière, un facteur clé de performance.



LA NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

l'intégration de multiples technologies

TIRER AVANTAGE D'UNE AUTRE FORCE DE LA NATURE : L'AIR

La gravité n'est pas la seule force de la nature utilisée par la plateforme GT-R. Elle utilise aussi la force de l'air et tire profit de l'aérodynamisme. L'aérodynamisme de la GT-R trouve toute sa force dans deux domaines principaux. L'un réside dans l'augmentation de la stabilité obtenue en créant beaucoup d'appui aérodynamique.

L'autre concerne le refroidissement du moteur, de la transmission et des freins. Le schéma de droite illustre cette circulation d'air sophistiquée.

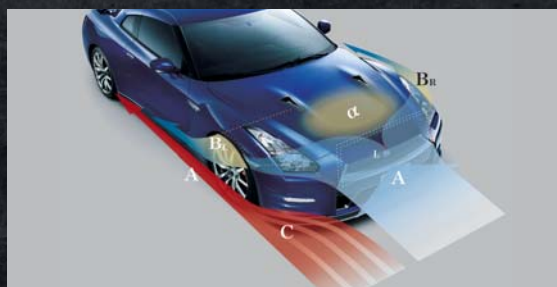
La GT-R crée deux flux d'air ; celui du dessus refroidit les organes moteur et la transmission, celui du dessous génère de l'appui aérodynamique.

L'air aspiré pour refroidir le moteur qui entre depuis le bouclier avant est démultiplié vers les passages de roues.

Cet effet amène une pression négative dans le compartiment moteur augmentant ainsi le Cx (coefficient de traînée aéro) et créant de l'appui au sol.

Le design de la voiture permet aux facteurs : appui aérodynamique, refroidissement et pénétration dans l'air de coexister en parfaite harmonie.

Aluminium, carbone et acier. La structure multi-matériaux de la carrosserie utilise pleinement les qualités de ces matières premières. Entendre parler de carrosserie entièrement en aluminium ou entièrement en carbone fait toujours de l'effet. Mais est-ce vraiment la meilleure solution ? Il y a des avantages et des inconvénients que l'on trouve uniquement dans l'acier. Ce qui est vrai aussi de l'aluminium et du carbone. La GT-R a fait le choix de la structure composite afin de tirer parti des avantages de chaque matière.



LA PRISE D'AIR AVANT (A) envoie le volume d'air vers les passages de roue (BR et BL). L'air dirigé par les 2 ailettes (C) aspire ce flux des roues, créant une différence négative de pression au niveau du compartiment moteur (a) générant ainsi l'appui au sol nécessaire.

SOUS LE PLANCHER PLAT, un premier flux d'air crée de l'appui au sol. Parallèlement au dessus de ce même plancher plat, dans le tunnel de transmission, un second flux refroidit la transmission.

LA TRANSMISSION est refroidie par l'air guidé du compartiment moteur à l'arrière de la GT-R

LES DEUX AILETTES dirigent l'air sur les côtés de la carrosserie. L'air à l'intérieur du moteur est aspiré par les roues créant ainsi une charge aérodynamique.

La force de l'air crée de l'appui au sol

Le flux d'air refroidit les organes mécaniques

La force de l'air crée de l'appui au sol

Gravité (poids du moteur et appui au sol) => adhérence du train avant

Gravité (poids de la transmission et appui au sol) => adhérence du train arrière

LE DIFFUSEUR ARRIÈRE est composé de fibre de carbone. De plus, des ouïes latérales évacuent l'air chaud du silencieux.

LA NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

l'intégration de multiples technologies



ZEN DANS N'IMPORTE QUELLE SITUATION

L'eldorado accessible uniquement aux supercars semble tout à coup à la portée de tous. Naturellement, si l'excellente performance est possible à 300 km/h, elle doit l'être de la même façon à 100 km/h.

Même sur l'autoroute la surface de la route n'est pas parfaite et on y rencontre parfois de fortes rafales de vent. Dans ces conditions, vous pouvez sentir l'appui aérodynamique se former et la voiture se stabiliser et se plaquer à la route.

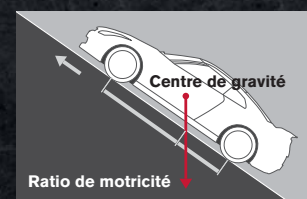
La pluie ne pose aucune difficulté à la GT-R sur l'autoroute. La plateforme "Premium Midship" est 4 roues motrices. La puissance est uniformément répartie sur les quatre roues et un appui aérodynamique important rive la voiture au sol pour une sécurité optimale. Les suspensions ne se soulèvent pas, même à vitesse élevée. L'eau dispersée dans l'air est un effet visible du travail aérodynamique. Vous remarquerez également que la carrosserie ne se salit pas en roulant sur voies rapides - même sous la pluie - grâce au contrôle des flux aérodynamiques.



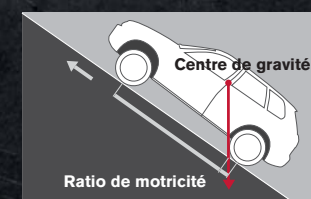
Si un camion déboîte soudainement, bondissez sur les freins et ralentissez en toute sécurité. Les pneus spéciaux « run flat » possédant une grande marge de sécurité à haute vitesse ont été développés sur la base de leur rigidité. Les jours de neige sont parfaits pour la GT-R. Passez en mode « SAVE », partez et appréciez le voyage. Avec une puissance distribuée aux quatre pneus et l'assistance au démarrage en côte, même en pente neigeuse, la GT-R a plus de stabilité et de couple qu'un SUV.



Véhicules non conformes aux véhicules commercialisés en France.



ASSISTANCE AU DÉMARRAGE EN CÔTE GT-R



ASSISTANCE AU DÉMARRAGE EN CÔTE SUV

EN MODE "SAVE", le surplus de puissance du moteur est éliminé afin que la réponse de l'accélérateur devienne plus douce. Le changement de rapport se fera à régime moyen pour plus de contrôle sur route enneigée. Le démarrage en côte en GT-R n'est pas un problème grâce à son centre de gravité bas et un couple surpassant celui d'un SUV.



LA NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

l'intégration de multiples technologies



LA CARROSSERIE EN COURS DE FABRICATION.

De nombreuses parties de la GT-R ne se sont pas assemblées par des machines mais à la main permettant ainsi d'améliorer sa rigidité.



TAKUMI

Le mot français 'ingénieur' et le mot japonais 'takumi' ne ressemblent à aucun autre. Être un takumi, c'est penser aux autres. Penser à la personne qui utilisera le produit qu'il conçoit, penser à son visage, à ses sentiments, à sa vie et à ce qu'elle sera des décennies plus tard. Ne pas être ostentatoire mais être en accord avec soi.

Avoir le sens de l'hospitalité, mettre en forme. C'est là qu'est tout l'esprit du japonais takumi.

Construire patiemment chaque élément de la voiture en pensant au visage et aux sentiments des clients qui vont réellement utiliser le produit. Il y a une âme humaine dans la GT-R qui ne peut être créée dans une usine où seule la productivité compte. L'accomplissement du conducteur et la prise en compte de sa sensibilité deviennent des critères de performance.

Le moteur et la transmission de la GT-R sont assemblés pièce par pièce par un takumi dans une salle blanche de l'usine. Le niveau d'exigence pour l'assemblage du moteur n'a ainsi rien à envier à celui d'une formule 1. Du savoir-faire et de l'expérience de l'homme résulte une évolution des performances globales de la voiture. Par exemple, il devient possible de contrôler plus précisément le temps d'allumage et d'alimentation en carburant. La puissance ressentie en virage par le conducteur n'est pas seulement due à la technologie.

Vous allez être surpris de voir à quel point la précision est importante dans une voiture.

Les équipements de mesure des vibrations de la carrosserie rendent l'inspection plus précise. Seules les parties jugées aptes passent à l'étape suivante.

En plaçant des capteurs aux points stratégiques de la carrosserie, la charge réelle à laquelle est soumise la voiture en condition de pilotage est analysée. La rigidité ainsi que les vibrations sont étudiées. Un échec au test de vibrations signifie que les éléments de carrosserie ne seront pas utilisés.

L'application de la peinture est un travail d'expert. Depuis ses débuts, la GT-R est recouverte d'une peinture anti-rayure et à double couche transparente améliorant sa qualité. De plus, un takumi polie la carrosserie à la main, créant ainsi un brillant hors pair.

Comme tout véhicule Nissan, après les vérifications qualité en sortie de chaîne, la GT-R prend la route pour des tests dynamiques d'éléments réglables, comme les suspensions. Ce parcours de vérification peut durer jusqu'à 150 km.



TAKUMI

UN ETAT D'ESPRIT



Pour mesurer et ajuster l'espace entre la came et la tête de soupape, une plaque de quelques microns d'épaisseur est insérée : « si cette opération est réalisée correctement, le son du moteur change », disent fièrement les ingénieurs en parlant de ce procédé.

Le procédé pour fixer le collecteur d'admission et la culasse. Ces parties sont analysées et montées à la main afin de vérifier l'absence de toute irrégularité.

Test de vibrations sur la carrosserie. Parce que la carrosserie est constituée de centaines de pièces, l'utilisation d'une technologie de pointe est cruciale pour accroître la performance.



ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE

MÉCANIQUE

MOTEUR

	GT-R PREMIUM EDITION	GT-R BLACK EDITION	GT-R TRACK PACK	GT-R EGOIST
■ 3.8L V6 bi-turbo	■	■	■	■
■ Double ACT avec calage variable à l'admission	■	■	■	■
■ Bloc-cylindres en aluminium moulé - Alésage traité au plasma pour réduction des frottements	■	■	■	■
■ Pistons aluminium	■	■	■	■
■ Système d'allumage Nissan avec bougies iridium	■	■	■	■
■ Accélérateur électronique "drive-by-wire"	■	■	■	■
■ Lubrification du moteur sous pression par jets d'huile	■	■	■	■
■ Double admission d'air	■	■	■	■
■ Echappement titane	-	-	□	-
■ Système d'admission d'air secondaire pour un échauffement rapide des catalyseurs et une efficacité optimale	■	■	■	■
■ Cache moteur rouge	■	■	■	■

CHASSIS

■ Transmission intégrale ATTESA ET-S avec pont arrière indépendant breveté, boîte de transfert et différentiels avant et arrière	■	■	■	■
■ Arbres de transmission en carbone	■	■	■	■
■ Contrôle de traction électronique	■	■	■	■
■ Différentiel arrière à glissement limité haute performance	■	■	■	■
■ Contrôle dynamique de stabilité (ESP) avec trois modes réglables par le conducteur	■	■	■	■
■ Huile de différentiel compétition type 2189E	■	■	■	■

TRANSMISSION

■ Boîte séquentielle 6 vitesses à double embrayage avec 3 modes réglables	■	■	■	■
■ Passage de vitesses entièrement automatique ou contrôle manuel séquentiel par palettes au volant	■	■	■	■
■ Gestion automatique du talon-pointe au rétrogradage (DRM)	■	■	■	■
■ Pré-sélection intelligente du prochain rapport	■	■	■	■

FREINAGE

■ Disques Brembo® - 390 mm avant et 380 mm arrière	■	■	■	■
■ Disques avant et arrière flottants ventilés et percés	■	■	■	■
■ Étriers avant à 6 pistons et arrière à 4 pistons	■	■	■	■
■ Assistance au freinage d'urgence	■	■	■	■
■ Système de refroidissement Spec V : Spoiler avant carbone avec conduites d'air	-	-	■	-

■ Série □ Option - Indisponible

ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE

SUSPENSIONS

	GT-R PREMIUM EDITION	GT-R BLACK EDITION	GT-R TRACK PACK	GT-R EGOIST
■ Suspensions avant en aluminium à double triangulation	■	■	■	■
■ Suspensions arrière multibras en aluminium forgé	■	■	■	■
■ Système Bilstein® DampTronic avec 3 modes sélectionnables par le conducteur	■	■	-	■
■ Système spécifique Bilstein® DampTronic développé par Nording SA	-	-	■	-
■ Barres stabilisatrices avant et arrière	■	■	■	■
■ Direction à pignon et crémaillère contrôlée électroniquement avec assistance asservie à la vitesse du véhicule	■	■	■	■
■ 2,4 tours de volant de butée à butée	■	■	■	■

EXTÉRIEUR

ROUES

■ Jantes aluminium forgé 20" RAYS - 10 branches	■	■	-	-
■ Jantes allégées aluminium forgé 20" RAYS - 6 branches	-	-	■	-
■ Jantes allégées aluminium forgé 20" RAYS - 6 branches - couleur spécifique EGOIST	-	-	-	-
■ Pneus DUNLOP SP SPORT MAXX GT 600 DSST run-flat	■	■	■	■
■ Système de contrôle de pression des pneus	■	■	■	■

CARROSSERIE

■ Plateforme avec carrosserie hybride (aluminium, acier, carbone)	■	■	■	■
■ Capot, coffre et panneaux de portes en aluminium	■	■	■	■
■ Structures des portes et renforts avant en aluminium coulé	■	■	■	■
■ Support de radiateur/croisement avant en fibre de carbone	■	■	■	■

AÉRODYNAMIQUE

■ Coefficient de traînée 0,26 (Cx)	■	■	■	■
■ Soubassement en polypropylène résistant aux impacts	■	■	■	■
■ Aileron arrière couleur carrosserie avec feu stop intégré	■	■	■	■
■ Aileron arrière en carbone avec feu stop intégré	-	-	□	■

■ Série □ Option - Indisponible



ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE

	GT-R PREMIUM EDITION	GT-R BLACK EDITION	GT-R TRACK PACK	GT-R EGOIST
STYLE/FONCTIONALITÉS				
■ Phares à déclenchement automatique	■	■	■	■
■ Phares xénon	■	■	■	■
■ Diodes AV diurnes	■	■	■	■
■ Feu anti-brouillard arrière et feux arrière à LED	■	■	■	■
■ Rétroviseurs électriques chauffants et rabattables	■	■	■	■
■ Poignées de portes en aluminium	■	■	■	■
■ Sorties d'échappement avec embouts chromés	■	■	■	■
■ Vitrage anti-UV (parebrise et portes avant)	■	■	■	■
■ Finition cuir noir et rouge sur poignées et levier de vitesses	-	■	-	-
■ Logo de volant en laque "Urushi"	-	-	-	■
■ Plaque exclusive "For Track Pack"	-	-	-	-
■ Volant et levier de vitesse en cuir	■	■	■	■
■ Ciel de toit noir	-	■	■	-

INTÉRIEUR

AUDIO/NAVIGATION/PERFORMANCE

■ Musix Box - Disque dur intégré de 9,3 Go pour stockage audio	■	■	■	■
■ Système audio Digital Bose® 9 HP, Radio RDS, lecteur CD MP3/WMA/AAC et lecteur DVD / DivX/MP4	■	■	□	■
■ Système audio Digital Bose® "sur-mesure" 9 HP, Radio RDS, lecteur CD MP3/WMA/AAC et lecteur DVD / DivX/MP5	-	-	-	■
■ Connectique USB pour lecteur audio (MP3/iPod), lecteur MP4 et photos via Clé USB	■	■	■	■
■ Connexion audio bluetooth	■	■	■	■
■ Commandes audio au volant	■	■	■	■
■ Système de navigation à reconnaissance vocale - cartes intégrées	■	■	■	■
■ Ordinateur de bord multi-fonctions avec écran tactile	■	■	■	■

CONFORT

■ Bouton de démarrage Start	■	■	■	■
■ Caméra de recul	■	■	■	■
■ Climatatisation automatique bi-zone	■	■	■	■
■ Indicateur analogique multifonction (compteur journalier + rapport engagé)	■	■	■	■
■ Système mains-libres Bluetooth	■	■	■	■
■ Intelligent Key	■	■	■	■
■ Régulateur de vitesse avec commandes au volant	■	■	■	■
■ Colonne de direction réglable en hauteur/profondeur	■	■	■	■
■ Essuies-glace avant flat-blade automatique	■	■	■	■
■ Miroirs de courtoisie éclairés	■	■	■	■
■ 2 prises allume cigares 12V	■	■	■	■
■ Accoudoir central avec rangement	■	■	■	■
■ Intérieur de l'habitacle tout cuir personnalisé	-	-	-	■

■ Série □ Option - Indisponible

ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE

	GT-R PREMIUM EDITION	GT-R BLACK EDITION	GT-R TRACK PACK	GT-R EGOIST
SELLERIE				
■ Sièges avant sport en cuir perforé avec inserts en suedine (au choix gris ou noir)	■	-	-	-
■ Sièges avant sport RECARO en cuir rouge et noir	-	■	-	-
■ Sièges avant sport en cuir et tissus anti-dérappant, bleu, noir et gris	-	-	■	-
■ Sièges avant sport en cuir exclusif "Seton"®	-	-	-	■
■ Sièges AV chauffants	■	■	-	■
■ Sièges avant à multi-réglages électriques	■	■	■	■
■ 2 Sièges arrière individuels	■	■	-	■
SÉCURITÉ				
■ Système d'airbag Nissan (Advanced Air Bag System - AABS)	■	■	■	■
■ Airbags frontaux, latéraux et rideaux	■	■	-	■
■ Ceintures des sièges avant avec prétensionneur et limiteur de charge	■	■	■	■
■ Ceintures de sécurité du passager ALR/ELR en trois points (ELR pour le conducteur)	■	■	■	■
■ Zones de déformation avant et arrière	■	■	■	■
■ Colonne de direction rétractable	■	■	■	■
■ Système d'immobilisation Nissan et système anti-vol (certifié par Thatcham)	■	■	■	■

■ Série □ Option - Indisponible





SHIFT_



Attisez votre curiosité sur : www.gtrnissan.fr

Visitez notre site internet : www.nissan.fr

Tout a été mis en oeuvre pour garantir l'exactitude du contenu de cette publication au moment de son impression (Mars 2012). Cette brochure a été réalisée à partir de préséries ou de prototypes. Dans le cadre de la politique d'amélioration continue de ses produits, Nissan International se réserve le droit de modifier, à tout moment et sans préavis, les spécifications et véhicules décrits et présentés dans cette publication. Les concessionnaires Nissan sont informés de ces éventuelles modifications dans les meilleurs délais. Nous vous invitons par conséquent à vous adresser à votre concessionnaire Nissan pour recevoir les informations les plus récentes. En raison des procédés d'impression, les couleurs présentées dans cette brochure peuvent différer légèrement des teintes réelles de carrosseries et de selleries. Tous droits réservés. La reproduction intégrale ou partielle de la présente brochure sans l'accord écrit préalable de Nissan International est interdite. NISSAN WEST EUROPE, société par actions simplifiées au capital de 5 610 475€ - Siège social: Parc de Fissaloup, 9 avenue Jean d'Alembert - 78190 Trappes - ROS Versailles 099 809 174.

Cette brochure est imprimée sur du papier sans chlore - 03/2012 - Imprimée en U.E. REF : MEGL0312A
Conception : NEW BBDO, France - Tél. : +33 1 40 62 37 37 - Réalisation : E-GRAPHICS/FRANCE, -Tél. : +33 1 49 09 25 36





TARIFS PUBLICS Gamme NISSAN (en €)

Tarifs au 1er mars 2013

Prix Public Conseillés - Incluant frais de préparation - TVA 19,6%

Modèle	Motorisation	Version	Portes	P.A.(CV)	Prix public conseillé HT	Prix public conseillé TTC
GT-R 2013	3.8L V6 550ch	PREMIUM EDITION	2	47	78 511,71	93 900,00
		BLACK EDITION			79 431,44	95 000,00
		GENTLEMAN EDITION ⁽¹⁾			81 856,19	97 900,00
		TRACK PACK			87 541,81	104 700,00
		EGOIST			151 254,18	180 900,00
	Options					
Peinture métallique Ultimate Silver				1 672,24	2 000,00	
Système audio Bose® ⁽²⁾				836,12	1 000,00	
Pack V : jantes forgées SpecV et aileron carbone ⁽³⁾				6 270,90	7 500,00	
Sièges Recaro™ carbone ⁽⁴⁾				10 869,57	13 000,00	
Pack Design : échappement titane, aileron carbone et système audio Bose® ⁽⁴⁾				12 290,97	14 700,00	

⁽¹⁾ Série Limitée - Dans la limite des stocks disponibles.

⁽²⁾ De série sur les finitions PREMIUM et BLACK EDITION. Inclus dans le Pack Design.

⁽³⁾ Disponible uniquement sur la finition BLACK EDITION.

⁽⁴⁾ Disponible uniquement sur la finition TRACK PACK.