



Innovation
that excites

NISSAN
GT-R

nissan.ch

Découvrez l'univers NISSAN sur :



Tout a été mis en œuvre pour garantir l'exactitude du contenu de cette publication au moment de l'impression (juillet 2016). Dans le cadre de la politique d'amélioration continue de ses produits, NISSAN Europe se réserve le droit, à tout moment et sans préavis, d'apporter des modifications aux spécifications et aux véhicules décrits et représentés. Les agents NISSAN sont informés dans les meilleurs délais des éventuelles modifications. Nous vous invitons par conséquent à vous adresser à votre agent NISSAN pour recevoir les informations les plus récentes. En raison des procédés d'impression, les couleurs présentées sur 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 EUROPE est interdite. Service clients en Suisse : NISSAN CENTER EUROPE GMBH (Brühl), Zweigniederlassung Urdorf, Postfach 482, Bergermoosstrasse 4, 8902 Urdorf, Suisse, www.nissan.ch ou chez tout agent du réseau NISSAN. Pour en savoir plus sur NISSAN ou connaître l'agent NISSAN le plus proche, appelez gratuitement le 0800 860 800.

Votre partenaire NISSAN:

Swiss Free Service
6/60'000 

Brochure imprimée sur papier blanchi sans chlore - MY16 GT-R Pre-Launch Brochure SFR 07/2016 - imprimée en UE.
Création DESIGNORY, France et production eg+ worldwide, France - Tél. +33 1 49 09 25 35.

La progression d'une **LÉGENDE** ne se chronomètre pas. Elle ne s'exprime pas en puissance d'accélération. Encore moins en francs suisses. Le potentiel légendaire réside dans une obsession du détail. Et dans la conviction inébranlable qu'un vrai bolide doit aussi être performant au quotidien. Pour chacun. Partout. En tout temps. Une supercar de légende doit être raffinée à l'extrême mais performer de manière à chambouler l'univers automobile. Nous sommes fiers de présenter la nouvelle NISSAN GT-R. Supercar de référence aux prouesses internationales, elle est déjà entrée dans la légende. Mais son but ultime restera toujours **L'ENTHOUSIASME** absolu de son pilote





CAPTIVANTE.
MÊME À L'ARRÊT.



PERFORMANTE.

SANS UN MILLIMÈTRE DE COMPROMIS.

Pour atteindre des performances absolues, la carrosserie de la nouvelle NISSAN GT-R a été optimisée sous toutes ses coutures. La déperdition énergétique de seulement 1% due aux interférences a été aux yeux des ingénieurs de la GT-R un motif suffisant pour redessiner un montant C plus épuré afin de réduire encore le coefficient de traînée.

HIGH PERFORMANCE –
LE FIL CONDUCTEUR DE LA NISSAN GT-R

MOTEUR

VR38 bi-turbo
Une motorisation conçue pour les exigences d’une supercar du 21^e siècle : le VR38 est un véritable moteur hautes performances qui surprendra par son niveau d’efficience énergétique et d’écoconduite.

Turbocompresseurs IHI intégrés
Chaque rangée de cylindres dispose de son propre turbo de marque IHI. Afin d’optimiser la circulation des gaz d’échappement, le turbo et le collecteur d’échappement forment une seule et même pièce et un échangeur air-air optimise le refroidissement. Enfin, le contrôle électronique des turbos limite au maximum le temps de réponse à l’accélération.

570 CH (419 KW)

L’équilibre parfait entre cylindrée et puissance

Bloc fermé et structure en échelle
Le bloc moteur a la particularité d’être fermé : le pourtour des cylindres est ajouré au minimum pour permettre une solidité hors norme. Il adopte également une architecture en échelle, idéale pour supporter le vilebrequin soumis aux contraintes générées par le couple moteur délivré – et quand on connaît le niveau ahurissant de ce couple, on comprend l’enjeu. Pour un gain de poids et plus de solidité, le réservoir d’huile et les couvercles de soupapes sont en alliage de magnésium.

Système d’admission et collecteur d’échappement indépendants
Pour encore plus de puissance et un meilleur temps de réponse qu’un moteur atmosphérique, chaque rangée de cylindres du VR38 possède son propre turbo, son propre intercooler et son propre catalyseur. L’admission et l’échappement sont ainsi indépendants de chaque côté du V6 : les flux d’admission sont intensifiés et la contre-pression à l’échappement réduite.

Alésage pulvérisé au plasma
Contrairement à un moteur conventionnel dont les cylindres sont revêtus de fonte, les cylindres de la NISSAN GT-R sont traités au plasma pour une stabilité absolue du matériau lors des fortes sollicitations. Ce procédé permet d’augmenter la puissance, d’optimiser la consommation de carburant et de réduire le poids du moteur d’environ 3 kg.

Radiateur d’huile avec thermostat
Pour une stabilité optimale de la température d’huile, le moteur de la NISSAN GT-R est équipé d’un radiateur d’huile avec thermostat. Une pompe à huile additionnelle est également utilisée pour alimenter les turbos même lors de fortes accélérations latérales, comme on en connaît en compétition.

Consommation de carburant en l/100 km : urbaine 17.0, extra-urbaine 8.8, mixte 11.8 ; émissions de CO₂ combinées : 275 g/km (procédé de mesure selon la norme UE) ; catégorie de rendement énergétique G. Ø des émissions CO₂ de toutes les voitures neuves vendues en Suisse : 139 g/km.

TRANSMISSION

La plateforme Premium Midship (PM) de la GT-R place les boîtes de vitesses et de transfert ainsi que l’entraînement d’essieu vers l’arrière sans utiliser de carters d’arbre de transmission. Les suspensions restent indépendantes ; l’adhérence de chacune des roues est optimisée.

NISSAN a pu proposer ainsi la 1^{re} traction intégrale à système boîte-pont (Transaxle) montée à l’arrière. Les arbres de transmission et les cardans sont placés le plus bas possible pour abaisser le centre de gravité et offrir un meilleur contrôle.

Système de lubrification à carter sec
Pour assurer la stabilité de la pression d’huile de la transmission même lors de fortes accélérations latérales, un système de lubrification à carter sec est utilisé. Ce procédé consiste à asperger l’huile sous pression directement sur les pignons pour réduire les frottements et améliorer la fiabilité.



GR6

Première voiture au monde à transmission intégrale avec train arrière indépendant et boîte de vitesses à l’arrière

Transmission intégrale ATTESA E-TS®
Cette transmission intégrale est à dominante propulsion et peut envoyer jusqu’à 50% du couple aux roues avant en se basant sur des paramètres comme la vitesse, l’accélération latérale, l’angle du volant, le patinage des roues, le revêtement de la route ou encore l’angle de glisse de la voiture. Un système basé sur un gyroscope calcule la différence entre l’angle de rotation désiré par le conducteur et celui pris par la voiture, puis corrige la trajectoire en ajustant le couple transmis à chaque roue.

AÉRODYNAMISME



Objectif : un aérodynamisme absolu
L’ADN NISMO : des pièces de carrosserie redessinées et une ligne modifiée pour une efficacité maximale. Résultats : appui dynamique accru, coefficient de traînée abaissé et système de refroidissement des équipements du véhicule amélioré.
- Pare-chocs avant
- Calandre
- Capot
- Bas de caisse
- Montant C
- Pare-chocs arrière

Les ingénieurs NISSAN ont décidé de faire de l’air un allié en prenant le contre-pied des idées reçues en matière d’aérodynamisme. Généralement, un coefficient de traînée (Cx) réduit impose un faible appui aérodynamique. La plateforme Premium Midship de la NISSAN GT-R permet néanmoins de concilier un fort appui aérodynamique et un coefficient de traînée record de 0.26. La gestion optimisée des flux d’air est également utilisée pour refroidir le moteur et les freins.

CARROSSERIE

Combinaison de matériaux
La GT-R tire sa rigidité exceptionnelle d’une combinaison de matériaux comprenant la fibre de carbone, l’aluminium moulé et l’acier.

Pour la rigidité structurelle, les contre-portes sont en aluminium coulé afin de limiter les déformations en cas d’accident. Ce matériau est également utilisé pour les amortisseurs avant et les supports de suspension. La barre anti-rapprochement arrière est en alliage de fibre de carbone avec une structure alu en nid d’abeille.



Peinture antichoc, double couche de vernis et traitement anti-rayures
La NISSAN GT-R pouvant rouler à très grande vitesse, sa peinture risquerait d’être abîmée par les moindres projections de gravillons. Les couleurs Pearl Blue, Gun Metallic, Vibrant Red et Ultimate Silver bénéficient d’une couche de vernis antichoc appliquée au-dessus de la calandre et sur la partie antérieure des ailes arrière, afin de protéger les zones les plus vulnérables aux impacts. Une double couche de vernis est également appliquée sur l’ensemble du véhicule pour une protection accrue. Les couleurs Pearl White et Pearl Black bénéficient d’un vernis exclusif avec traitement anti-rayures plus résistant qu’un vernis traditionnel, également capable de se régénérer pour réparer les rayures superficielles – la carrosserie même éraflée semble comme neuve, à l’œil et sous les doigts. La nouvelle NISSAN GT-R existe aussi en Katsura Orange, un coloris original qui ne manquera pas de se faire remarquer.

LED
Des phares à faisceau ultra-large.
Une idée lumineuse et révolutionnaire



Les phares xénon de la NISSAN GT-R sont équipés de 4 groupes de LED pour un éclairage avant plus intense et plus proche de la lumière du jour. Spécialement conçus pour la GT-R, ils créent un faisceau lumineux ultra-large améliorant la visibilité, notamment en virage. La portée des phares s’ajuste en outre automatiquement à la vitesse – et quand on sait quelles vitesses ce bolide peut atteindre, c’est très rassurant. Leur portée est telle que les antibrouillards ne sont pas utiles. Priorité aussi à la sécurité des autres usagers : grâce à un jeu de trois réflecteurs, les feux de croisement de la GT-R assurent un faisceau très large, sans éblouir les voitures qui viennent d’en face.

Feux de route hyper LED
Pour être encore mieux vue, la GT-R est dotée de feux à hyper LED. Compacts, ces feux sont très visibles même en plein jour.

HIGH PERFORMANCE –
LE FIL CONDUCTEUR DE LA NISSAN GT-R

CHÂSSIS



La tenue de route exceptionnelle de la NISSAN GT-R repose sur une architecture à roues indépendantes reliées aux berceaux avant et arrière en 6 points. Le système exclusif d’amortissement piloté Bilstein® DampTronic est paramétrable par le conducteur. Il contrôle plusieurs paramètres pour assurer un maximum de précision dans toutes les situations.

Le châssis a évolué pour permettre de maîtriser la GT-R même à très grande vitesse et donner au conducteur l’impression de coller à la route. La position du caoutchouc de la suspension avant a été modifiée et une nouvelle barre antiroulis rajoutée afin de réduire les effets de transferts de charge. De nouveaux réglages de la suspension ont permis d’abaisser le centre de gravité.

Le système d’amortissement Bilstein® DampTronic fonctionne selon trois modes sélectionnables par le conducteur. Normal pour les déplacements au quotidien, Confort pour les longs parcours et R comme Racing pour une conduite sportive. La suspension a également été recalibrée pour une conduite plus fluide tout en offrant une meilleure accroche aux pneumatiques. Tout aussi innovant : le système contrôle en permanence 11 paramètres différents du comportement du véhicule pour optimiser la tenue de route en toute situation.

La NISSAN GT-R est chaussée de Dunlop SP Sport Maxx GT 600 DSST CTT ultra-hautes performances, développés spécifiquement pour elle. Ils intègrent la fonctionnalité roulage à plat pour une sécurité accrue en cas de crevaison. La dimension des pneus avant est 255/40ZRF20 et celle des pneus arrière 285/35ZRF20. Et pour profiter de la NISSAN GT-R par tous les temps, des pneus Dunlop SP 7010 All Season Runflat sont proposés dans le pack hiver optionnel.



Les jantes en aluminium forgé 20" RAYS sont équipées d’un système de pincement du pneu pour éviter à ce dernier de glisser autour de la jante lors des forts freinages ou accélérations. Recouvertes d’une peinture haut de gamme presque noire, les jantes habillent les roues pour donner à la GT-R un look encore plus puissant.

DISQUES DE FREIN 15"

Chaque étrier de frein est taillé dans un bloc d’aluminium



La NISSAN GT-R est équipée d’un système de freinage haute performance reposant sur des étriers fixes Brembo à six pistons à l’avant et quatre à l’arrière, conçus pour elle. Les disques flottants ventilés et perforés de 390 mm à l’avant et 380 mm à l’arrière sont associés à des plaquettes haute performance pour un freinage puissant et endurant. Le montage est radial comme sur les bolides de compétition pour éviter tout problème en freinage extrême.

BOUTON DE COMMANDE

Le secret de la performance de A à Z réside dans une commande qui permet au conducteur d’ajuster les caractéristiques dynamiques de la NISSAN GT-R à tout moment. La transmission, la suspension et le contrôle de stabilité (VDC) sont paramétrables selon trois modes. Le mode R est dédié à la performance absolue, le mode Normal est adapté aux déplacements quotidiens et un troisième mode est exclusif à chacun des éléments paramétrables. Le conducteur peut aussi passer du mode automatique à la boîte manuelle. Performance, adrénaline et contrôle total – sur le Nürburgring, sur l’autoroute, par temps de pluie ou de neige, ou tout simplement en ville, sur des chaussées irrégulières.



De la route à la piste – du bout des doigts

COCKPIT

Le dessin du combiné d’instruments rappelle une structure d’engrenages ; au centre, le compte-tours est surmonté en haut à droite par un indicateur de rapport engagé pour une lisibilité immédiate en conduite sportive.



Tellement technique que votre technique de conduite évoluera aussi

Écran multifonction
Au sommet de la console centrale trône l’écran multifonction tactile 8" qui vous permet de garder le contrôle sur les paramètres de la mécanique et du véhicule. L’écran peut agir comme une véritable télémétrie embarquée en affichant les paramètres mécaniques et les performances dynamiques. Une fonction est dédiée à l’analyse de l’accélération latérale et du freinage et affiche les informations durant 20 secondes. Particulièrement utile sur circuit, cette fonction peut enregistrer les performances et permettre d’identifier les corrections de trajectoire superflues, pour affiner la technique de pilotage et s’améliorer au fil des tours.

SOUND MANAGEMENT

En supprimant les bruits indésirables et en amplifiant ceux qui ravissent les oreilles, notamment le son envoûtant des quadruples sorties d’échappement, la nouvelle NISSAN GT-R éveille plus que jamais les sens, tout en conservant un habitacle silencieux en vitesse de croisière. Le contrôle actif du bruit (Active Noise Cancellation) identifie et réduit les sons basse fréquence indésirables grâce à des microphones judicieusement disposés au sein de l’habitacle et à une onde sonore

de même amplitude que les haut-parleurs.

SOUND MANAGEMENT
DU SILENCIEUX

Échappement en titane avec soupape de contrôle

La soupape de contrôle électronique située au niveau des nouveaux échappements en titane aide à moduler la résonance du silencieux – si le pilote aime profiter de la performance de son bolide par tous ses sens, il a parfois besoin de se faire plus discret. Par la commande de contrôle, il peut fermer la soupape de l’échap-



pement pour démarrer le moteur en silence et générer aussi bien moins de dB à bas régime.

ABSORPTION DU SON

Plusieurs dispositifs de technologie d’absorption du son ont été étudiés pour rendre l’habitacle de la nouvelle NISSAN GT-R encore plus silencieux : isolation phonique située derrière le combiné d’instrumentation, pare-brise acoustique et tableau de bord isolant. Des isolants phoniques disposés dans les ailes arrière ont été spécifiquement conçus afin de supprimer les bruits indésirables provenant du moteur et des pneus arrière.

NISSAN GT-R: CHOISISSEZ VOTRE COULEUR



Katsura
Orange _ M _ EBC



Vibrant
Red _ S _ A54



Pearl
Blue _ M _ RAY



Gun
Metallic _ M _ KAD



Pearl
Black _ M _ GAG*



Pearl
White _ M _ QAB*



Ultimate
Silver _ SP _ KAB

*anti-rayures

M = Métallisé

S = Standard

SP = Peinture spéciale nacrée