

Nissan GT-R

La **GT-R** (Gran Turismo - Racing¹) est une voiture de sport produite depuis 2007 par le constructeur automobile japonais Nissan.

Sommaire

Caractéristiques techniques

Motorisation

Performances

Finitions

Séries spéciales

Versions

Nismo

50th Anniversary Edition

GT-R50 by Italdesign

GT-R(x)

GT-R Premium Edition T-Spec

GT-R Track Edition

Compétition

Courses GT

Super GT

GT-R GT500 2008 / 2013

GT-R GT500 2014

Saison 2014

Nissan GT-R Bolt Gold

Notes et références

Annexes

Articles connexes

Liens externes

Caractéristiques techniques

Motorisation

La GT-R est propulsée par un V6 de 3,8 litres bi-turbo, entièrement assemblé à la main et développant une

Nissan GT-R



Marque	 Nissan
Années de production	2007 - Phase 1 : 2007 - 2010 Phase 2 : 2010 - 2012 Phase 3 : 2012 - 2016 Phase 4 : 2016 - 2019 Phase 5 : 2020 -
Classe	<u>supercar</u>
Usine(s) d'assemblage	 Tochigi, Kantō

Moteur et transmission

Énergie	<u>Essence</u>
Moteur(s)	Essence : <u>V6</u> 3.8 biturbo
Position du moteur	Longitudinale avant
Couple maximal	3 200 à 5 200 tr/min : depuis 2007 : 583 N m depuis 2011 : 612 N m depuis 2012 : 627 N m depuis 2014 : 632 Nm
Transmission	<u>Intégrale</u> + différentiels autobloquants ABS + EBD + BA
Boîte de vitesses	<u>boîte de vitesses</u> <u>robotisée à double embrayage</u> (à 6 rapports)

Poids et performances

entièrement assemblée à la main et développant une puissance de 485 ch à 6 400 tr/min et un couple de



Une Nissan GT-R exposée lors du Salon de Genève en 2011.



Moteur de la GT-R.



Poste de conduite.

587 N m, disponible entre 3 200 et 5 200 tr/min. On notera toutefois que la puissance annoncée est sous-évaluée par rapport à la puissance réellement délivrée par le moteur. Le magazine *Sport Auto* a ainsi testé sur banc de puissance deux Nissan GT-R : la première a délivré 525 ch [réf. nécessaire] et la seconde, 518². Dans les deux cas, le surplus de puissance excède donc les normes d'homologation européennes, qui prévoient une variation de plus ou moins 5 % maximum.

La GT-R est équipée d'une boîte de vitesses robotisée à double embrayage à six rapports, spécialement développée pour elle, et d'une transmission intégrale à répartition variable. Appelée ATTESA ET-S, cette dernière se comporte comme une propulsion en temps normal mais offre la possibilité d'envoyer du couple vers les roues avant en cas de perte d'adhérence. L'amortissement est assuré par des amortisseurs Bilstein réglables sur trois positions.

En 2013, le constructeur japonais annonce une nouvelle version nommée GT-R Nismo qui accélère de 0 à 100 km/h en 2,6 s, s'approchant des performances d'une Bugatti Veyron Super Sport pourtant dotée d'un moteur W16 de 7 003 cm³ de cylindrée et équipé de quatre turbos.

Poids à vide	2 009 : 1 730 kg 2 011 : 1 740 kg 2 012 : 1 740 kg
Vitesse maximale	2009 à 2010 : 310 km/h 2011 à 2014 : 315 2020 : 400 km/h
Accélération	0 à 100 km/h en 2,6 à 2,8 s
Consommation mixte	11,8 L/100 km
Consommation	17
Émission de CO₂	275 g/km

Châssis - Carrosserie

Carrosserie(s)	Coupé
Châssis	« Premium Midship » (PM) monocoque en aluminium
Coefficient de traînée	0,26 (modèle 2012)
Suspensions	Bilstein Damptronic à 3 positions + barre anti-roulis AV : triangles superposés AR : multibras
Direction	à crémaillère, assistance variable
Freins	Disques Brembo ventilés percés AV : 390 mm à 6 pistons AR : 380 mm à 4 pistons

Dimensions

Longueur	4 670 mm
Largeur	1 895 mm
Hauteur	1 370 mm
Empattement	2 780 mm
Voies AV/AR	1 590 mm / 1 600 mm
Volume du coffre	315 dm ³

Chronologie des modèles

← [Nissan Skyline GT-R](#)

Performances

Grâce au système dit « *Launch control* », l'accélération annoncée est de 3,3 s pour le 0 à 100 km/h³, performance qui a valu à la GT-R d'entrer dans le *livre Guinness des records* en tant que voiture « quatre places de production la plus rapide du monde sur le 0 à 100 km/h »⁴. Le 400 mètres départ arrêté est mesuré en 12,1 s et le 1 000 mètres départ arrêté en 21,8 s⁵, des performances équivalentes à celles d'une Ferrari F40⁴. La vitesse de pointe atteint 315 km/h, ce qui en fait l'une des voitures à quatre places de série les plus rapides du monde.

La Porsche 911 Turbo type 997 est précisément la concurrente visée par la GT-R, deux fois moins coûteuse. La GT-R a d'ailleurs amélioré le temps de l'allemande d'un peu plus de 11 s sur la Nordschleife.

En 2011, Nissan propose une nouvelle version de la GT-R. Les évolutions esthétiques sont discrètes, avec entre-autres des feux de jour à LED. Par-contre, les performances annoncées progressent, avec une vitesse maximale de 315 km/h ainsi que le 0 à 100 km/h abattu en 3,2 s. Tout cela est rendu possible grâce aux améliorations apportées au moteur, qui revendique à-présent une puissance de 530 ch, un Cx abaissé à 0,26 au lieu de 0,27 et des suspensions retravaillées⁶.

La version 2012 de la Nissan GT-R, dont la puissance annoncée est portée à 550 ch pour un couple de 632 N m, est créditée d'un temps de 2,8 s pour l'exercice du 0 à 100 km/h, avec le mode *launch-control*. La version 2013 reste à 550 ch, mais réalise le 0 à 100 km/h en 2,7 s⁷. Le magazine français *Motorsport* n'a cependant pu réaliser qu'un temps de 3,3 s, qui la place toutefois parmi les meilleures sprinteuses de la planète.

La version 2016 se caractérise par une entrée d'air élargie, un nouveau capot moteur, des boucliers et bas de caisses redessinés, une nouvelle calandre en « V », de nouveaux phares reliés par une bande translucide à LED, des feux arrière à diodes et un nouveau moteur V6 de 570 ch⁸ et 637 N m de couple de 3 600 à 5 800 tr/min, ainsi qu'un échappement en titane avec valves actives⁹. Elle coûte 99 911 € (prix 2016).

Finitions

- Premium Edition
- Black Edition
- Gentleman Edition
- Track Edition
- Nismo Edition

Séries spéciales

- BRM Edition

Versions

Nismo

C'est en 2013 que les premières rumeurs sur une préparation de la GT-R circulent. Nissan et Nismo annoncent alors une version survitaminée de la Nissan GT-R. La Nissan GT-R Nismo devrait être disponible au Japon en février 2014 et courant 2014 pour le reste du monde.

Nismo a retravaillé différents aspects de la GT-R. Pour l'extérieur, la GT-R est dotée d'un nouvel aileron arrière qui lui permet d'augmenter l'appui d'une centaine de kilos à 300 km/h. Le diffuseur et l'échappement sont complètement repensés. Le bouclier avant est modifié, peint en rouge avec différents inserts en carbone. À l'intérieur, la GT-R adopte des sièges baquet Recaro en carbone.



Nissan GT-R Nismo.

C'est au niveau du moteur que les modifications sont les plus importantes. Le V6 développant habituellement 550 ch voit sa puissance passer à 600 ch et son couple à 652 N m. Les ressorts et amortisseurs Bilstein ont été développés pour l'occasion et trois modes sont maintenant disponibles : « confort », « normal » et « R » (Racing). Elle coûte 150 000 € (prix 2015).

En 2017, la GT-R Nismo évolue en douceur. Plusieurs aspects techniques sont revus pour améliorer la performance et on notera surtout l'apparition d'un nouveau bouclier tout en carbone.

La version Nismo est une nouvelle fois légèrement retouchée à l'occasion du salon de l'automobile de New York 2019. Elle reçoit de nouveaux éléments en carbone, des ouïes sur les passages de roues avant, des jantes RAYS de 20 pouces, des freins en carbone-céramique et une ligne d'échappement en titane. Le tarif est de 210 000 € en 2020 sur le marché français.

50th Anniversary Edition

À l'occasion du 50^e anniversaire de la première Nissan GT-R, le constructeur japonais présente la série spéciale « 50th Anniversary Edition »¹⁰ au salon de New York 2019.

GT-R50 by Italdesign

En 2018, Nissan et Italdesign collaborent pour créer un concept car sur la base de la GT-R afin de fêter les anniversaires de la marque et de la sportive. Les éléments de carrosserie sont en carbone et cette version de la GT-R possède un moteur V6 3.8 biturbo de 720 ch avec un couple de 780 N m¹¹.

La GT-R50 est une série limitée à 50 exemplaires réalisée par le carrossier Italdesign à partir de la fin 2020 sur la base de la Nissan GT-R R35¹², et préfigurée par le concept GT-R50 présenté en 2018 pour célébrer les 50 ans de Nissan. Le premier modèle client devait être présenté au salon international de l'automobile de Genève 2020 en mars mais celui-ci a été annulé à cause de l'épidémie de coronavirus COVID-19¹³.

La GT-R50 by Italdesign est motorisée par le V6 biturbo de 3,8 litres Nismo développant 720 ch et 780 N m de couple. Elle est commercialisée au tarif de 990 000 €¹⁴.

GT-R(x)

Imaginé par le doctorant Jaebum "JB" Choi, la GT-R(x) est un prototype à mi-chemin entre la voiture et l'exosquelette. Le véhicule est en forme de "X" et mesure moins de 66 centimètres de hauteur. Pour piloter ce concept-car, le conducteur doit s'allonger à plat ventre dans l'habitacle.^{15, 16}

GT-R Premium Edition T-Spec

La Nissan GT-R Premium Edition T-Spec est une ultime version présentée en septembre 2021, destinée au Japon et à l'Amérique du Nord, et limitée à 100 exemplaires¹⁷.

GT-R Track Edition

La GT-R Track Edition¹⁸ est présentée en même temps que la GT-R Premium Edition T-Spec, avant l'arrivée de la nouvelle génération de GT-R¹⁷.

Compétition

Nissan étant un constructeur plutôt généraliste, la GT-R sort un peu trop de l'idée qu'on peut se faire de cette marque. Depuis les générations de GT-R antérieures, Nissan développe donc des voitures de course sur la base des GT-R, et la R35 ne déroge pas à la règle. Sur la génération R35, toutes les versions de compétition passent en propulsion seule, abandonnant la transmission intégrale très souvent prohibée en sport automobile.

Palmarès sportif

- Vainqueur en 2011 du Super GT Japonais en catégorie GT-500
- Vainqueur en 2012 du Super GT Japonais en catégorie GT-500
- Vainqueur des Blancpain Endurance Series en 2015
- Vainqueur en 2015 du Super GT Japonais en catégorie GT-500 et 300
- Vainqueur en 2015 des 12 Heures de Bathurst

Courses GT

Deux versions de GT-R sont apparues en GT.



GT-R GT1.

La première était dédiée au Mans, pour rouler dans la catégorie GT1. Apparue en 2009, la Nissan GT-R GT1 participait à ses premières compétitions dans des événements plutôt « libres », afin de parfaire sa préparation pour le Mans. Malheureusement, la catégorie GT1 disparaissait des 24 Heures du Mans, et la Nissan n'avait donc plus de championnat où rouler dans l'état. La GT-R trouvée refuge en championnat du monde FIA GT, où les GT1 étaient acceptées avec quelques modifications. Elle y remporta le championnat en 2011.



GT-R GT3 à Sugo lors d'un meeting de Super GT en 2012.

La deuxième version apparue en 2012, est dédiée au GT3, catégorie assez libre où les voitures doivent garder quelques caractéristiques de série, où les performances sont équilibrées par une BOP (Balance of Performances). Cette catégorie est plutôt tournée vers les équipes client, et non les usines. Nissan développe donc une nouvelle GT-R GT3, basée sur la GT-R GT1 baptisée R35 GT-R Nismo GT3. En manque de performances et donc de clients en 2012, Nissan, et son équipe de développement JRM, améliorent la GT-R GT3 pour 2013, année où la clientèle revient.

Super GT

GT-R GT500 2008 / 2013



GT-R du team Impul.



GT-R du team Mola championne en 2011 et 2012.

En 2008, Nissan remplaça la vieillissante 350Z du Super GT500 par sa nouvelle Nissan GT-R. La GT-R R35 Super GT500 fut conçue pour correspondre au règlement châssis 2009, qui autorisait et obligeait les Super GT500 à conserver certaines parties de carrosserie de la voiture d'origine. la GT-R fut d'abord équipée du moteur VK45DE, atmosphérique de 4,5 L de cylindrée, puis en 2010 du VRH34A à la suite du changement de

Nissan GT-R



GT-R du team Xanavi Nismo championne en 2008

Présentation

Constructeur  Nissan

Spécifications techniques

Châssis	Monocoque carbone
Suspension avant	doubles triangles
Suspension arrière	doubles triangles
Nom du moteur	VK45DE en 2008-2009, VRH34A en 2010-2011 puis VRH34B ; tous d'environ 530 ch
Cylindrée	4 494 cm ³ en 2008 et 2009, puis 3 396 cm ³
Configuration	<u>V8</u>

réglementation moteur.



GT-R du Kondo Racing en 2012.

Avec le changement de réglementation pour la saison 2014, la production sera arrêtée fin 2013.

En 2008, pour sa première saison, la Nissan GT-R officielle engagée par Nismo, portant son numéro porte-bonheur, le 23, remporta le titre avec trois victoires, plus une victoire pour la GT-R n° 24, une de la n° 3 et deux pour la n° 12. Nissan n'a laissé filer que deux victoires cette saison.

En 2009, les GT-R glanèrent le plus de victoires (quatre sur neuf manches disputées) mais le titre leur échappera face à la régularité de la Lexus SC430 Petronas TOM'S. Ces victoires seront obtenues par Nismo avec deux victoires, Hasem Motor Sport (une victoire) et le Kondo Racing (une victoire).

En 2010 entra en jeu la nouvelle réglementation imposant un moteur de 3,4 L en position longitudinale avant. En plus de cela, Honda n'étant plus autorisé à engager sa NSX GT500, une deuxième inconnue entre en jeu : la Honda HSV-010 GT. Sur les neuf manches au calendrier, dont une hors championnat et une annulée, Nissan n'imposera que deux fois ses GT-R. Ces victoires seront pour le Team Impul et pour le Kondo Racing. La nouvelle arme de Honda a d'entrée de jeu marqué son territoire avec le titre pour le Dome Racing et sa Weider Modulo Dome HSV #18.

À partir de 2011, si la nouvelle hiérarchie semblait avoir été dessinée, un nouveau changement allait chambouler celle-ci : la guerre des pneus. Depuis 2009, les manufacturiers de pneumatiques se livrent une bataille sans merci pour remporter le titre de champion GT500. Si les pneumaticiens implantés depuis des années avaient conservé un avantage indéniable de par leur expérience du championnat jusqu'en 2010, 2011 marque la fin de cette ère. Avec ses quatre GT-R équipées chez trois manufacturiers différents, Nissan a mis un maximum de chances de son côté. Avec cinq victoires sur les huit courses du championnat, Nissan a largement dominé les débats. Si c'est l'équipe Nismo qui remporta le plus de victoires avec trois succès contre une seule pour les teams Impul et Mola, c'est le team Mola qui remporta le titre.

En 2012, la domination des GT-R s'estompe un peu, avec uniquement trois victoires. Mais une fois de plus, la diversification des pneumatiques utilisés par Nissan leur permettra de remporter le titre, pour la seconde année consécutive. La GT-R du team Mola, avec deux victoires, remporte le championnat.

Orientation du moteur	Longitudinal
Position du moteur	Avant
Boîte de vitesses	séquentielle
Nombre de rapports	6 rapports (+ marche arrière)
Type	GT500
Système de freinage	Disques ventilés
Cockpit	Fermé
Poids	1 100 kg
Dimensions	Longueur 4 689 mm Largeur 1 996 mm Hauteur 1 100 mm
Pneumatiques	<u>Bridgestone</u> , <u>Michelin</u> et <u>Yokohama</u> en fonction des équipes et des saisons

Histoire en compétition

Courses	Victoires	Pole	Meilleur tour
—	—	—	—
Championnat constructeur	3		
Championnat pilote	3		

Chronologie des modèles (2008 - 2013)

◀ <u>Nissan 350Z GT500</u>	<u>Nissan GT-R GT500</u> ▶
----------------------------	----------------------------

Le team Impul offrira également une victoire à Nissan.

En 2013, les GT-R ont clairement été dominées en performance pure en début de saison par les Honda et les Lexus. Cependant, grâce à une défaillance sur la HSV du Dome Racing en Malaisie, la GT-R du team Impul a réussi à offrir la victoire à Nissan.

Les deux concurrentes en Super GT des Nissan GT-R GT500 sont les Honda HSV-010 GT et Lexus SC430

GT-R GT500 2014

Présentée lors des 1 000 kilomètres de Suzuka Super GT 2013, la nouvelle Nissan GT-R GT500 défend les couleurs de Nissan dès 2014 lors des différentes courses du championnat Super GT. Le nouveau règlement entrant en vigueur en 2014 imposant de conserver la carrosserie d'origine et de n'y apporter que certaines modifications dans un cadre très réglementé, cette nouvelle GT-R GT500 ressemble donc bien plus à la GT-R de série que la précédente.

Le règlement 2014 imposant aux véhicules de la catégorie GT500 d'utiliser le règlement DTM, cette GT-R est basée sur la monocoque unique produite par Toray Carbon Magic Co. Cette monocoque est directement tirée du DTM qui impose des moteurs en position longitudinale avant.

Si très peu d'informations circulent sur la motorisation, on sait qu'il s'agira d'un 4-cylindres en ligne 2 L turbo, en remplacement des actuels 3,4 L atmosphériques. Cette réduction drastique de cylindrée et le passage à un moteur turbo permet d'aligner le Super GT sur la mode actuelle du *down sizing* qui consiste à réduire le poids et la cylindrée tout en augmentant le rendement du moteur afin de conserver des performances similaires. Il reste désormais à savoir quelle puissance développera ce moteur et s'il sera — comme pour la Honda NSX-GT — accouplé à un système hybride. GT500 signifiant Grand Tourisme 500 ch, on peut tout de même supposer que ce moteur devrait produire une puissance de cet ordre de grandeur.

Comme sur l'ancienne GT-R GT500, Nismo (pour Nissan Motorsport) est chargé du développement de la voiture.

Saison 2014

Nissan GT-R¹⁹



Première présentation de la voiture à Suzuka

Présentation

Constructeur  Nissan

Spécifications techniques

Châssis	Monocoque carbone
Cylindrée	2 000 cm ³
Configuration	Moteur 4-cylindres en ligne turbo à injection directe
Orientation du moteur	Longitudinal
Position du moteur	Avant
Type	GT500
Cockpit	Fermé
Pneumatiques	<u>Michelin</u>

Histoire en compétition

Courses	Victoires	Pole	Meilleur tour
4	2	2	2
Championnat constructeur	0		

Championnat pilote 0

Chronologie des modèles (2014 -)

◀ Nissan GT-R
GT500

Pour cette première saison avec le nouveau règlement, Nissan fait dans la continuité. Les équipes sont quasiment inchangées et les partenaires pneumatiques de chaque équipe sont identiques. Par le passé, Nissan a toujours réussi à accaparer le titre lors de l'introduction d'un nouveau modèle. L'objectif de cette saison est de perpétuer cette série. Nissan fait confiance à trois des quatre manufacturiers de pneumatiques présents sur le plateau.

N°	Équipe	Sponsor titre ²⁰	Pneus	Pilotes
12	Impul	Calsonic		 Hironobu Yasuda  Joao Paulo de Oliveira
23	<u>Nismo</u>	Motul		 Tsugio Matsuda  Ronnie Quintarelli
24	Kondo	D'Station		 Daiki Sasaki  Michael Krumm
46	MOLA	S Road		 Satoshi Motoyama  Masataka Yanagida

Les deux concurrentes en Super GT des Nissan GT-R GT500 sont les Honda NSX-GT et Lexus LF-CC.

Nissan GT-R Bolt Gold

Usain Bolt, champion olympique et plusieurs fois *recordman* du 100 m, s'est fait livrer une GT-R couleur or, la « Bolt Gold ». L'an dernier, celle-ci a rapporté 188 000 \$ à la fondation de M. Bolt, qui vient en aide aux enfants de Jamaïque²¹.



GT-R Bolt Gold, voiture personnelle du *sprinter* Usain Bolt.

Notes et références

- ^(en) Alex Gorodji, *Nissan GT-R : Legendary Performance, Engineering Marvel*, MotorBooks International, 2008, 195 p. (ISBN 978-1-61673-005-5 et 1-61673-005-6, lire en ligne (https://books.google.fr/books?id=uqjTj_6z6cQC&printsec=frontcover)), p.10
- Julien Diez, « Le loup blanc », supertest de la Nissan GT-R dans *Sport Auto*, n° 586, novembre 2010, p. 58.
- Camille Pinet, « Nissan GT-R : trop facile ! » (<http://automobile.challenges.fr/essais/20090730.LQA2976/nissan-gt-r-trop-facile.html>), *Challenges*, 30 juillet 2009.
- Julien Diez, « Le loup blanc », supertest de la Nissan GT-R dans *Sport Auto*, n° 586, novembre 2010. p. 61.

5. Julien Diez, « Le loup blanc », supertest de la Nissan GT-R dans *Sport Auto*, n° 586, novembre 2010, p. 62.
6. Stéphane Lémeret, « La Porsche japonaise », essai nouveauté dans *Auto-trends*, n° 191, mai 2011, p. 54-57.
7. Patrick Garcia, « La Nissan GT-R 2013 débarque en Europe » (<http://www.caradisiac.com/La-Nissan-GT-R-2013-debarque-en-Europe-83754.htm>), *Caradisiac*, 11 janvier 2013.
8. « New York découvre la nouvelle Nissan GTR » (<http://www.ledauphine.com/societe/2016/03/25/new-york-decouvre-la-nouvelle-nissan-gtr>), sur *LeDauphine.com*, 25 mars 2016 (consulté le 26 mars 2016).
9. « Motorisation - Nouvelle Nissan GT-R – Supercar » (<https://www.nissan.fr/vehicules/neufs/gt-r/motor%D1%96sation.html>), sur *Nissan* (consulté le 5 décembre 2016).
10. Yohann Leblanc, « Nissan dévoile une GT-R 50th Anniversary Edition et une version Nismo retouchée » (<https://www.automobile-magazine.fr/toute-l-actualite/article/25293-nissan-devoile-une-gt-r-50th-anniversary-edition-et-une-version-nismo-retouchee>), *L'Automobile Magazine*, 18 avril 2019
11. Nissan et Italdesign dévoilent un prototype : la GT-R50 (<https://www.caradisiac.com/nissan-et-italdesign-devoilent-un-prototype-la-gt-r50-169372.htm>), *Caradisiac*
12. Yohann Leblanc, « La Nissan GT-R50 de (petite) série se dévoile » (<https://www.automobile-magazine.fr/toute-l-actualite/article/26819-la-nissan-gt-r50-de-petite-serie-se-devoile>), *L'Automobile Magazine*, 5 décembre 2019
13. Virginie Lenk, « Le Salon de l'automobile de Genève est annulé » (<https://www.tdg.ch/suisse/conseil-federal-interdit-manifestations-mille-personnes/story/19591038>), *Tribune de Genève*, 28 février 2020
14. Hugo Quintal, « Nissan GT-R50 Italdesign : renouvellement momentané » (<https://www.turbo.fr/actualite-automobile/nissan-gt-r50-italdesign-renouvellement-momentane-154723>), *Turbo*, 5 décembre 2019
15. L'Usine Nouvelle, « [L'industrie c'est fou] Cette voiture sportive imaginée par Nissan se pilote... à plat ventre - L'Usine Auto », *L'Usine nouvelle*, 18 décembre 2020 (lire en ligne (https://www.usinenouvelle.com/article/l-industrie-c-est-fou-cette-voiture-sportive-imaginee-par-nissan-se-pilote-a-plat-ventre.N1041674?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+phoenixjp%2Frxqg+%28PhoenixJP.News+FR+-+Tous+les+sites%29), consulté le 18 décembre 2020)
16. « Un étudiant en design imagine la Nissan GT-R de 2050 » (<https://fr.motor1.com/news/460819/design-concept-nissan-gt-r-2050/>), sur *Motor1.com* (consulté le 18 décembre 2020)
17. La rédaction, « Nissan GT-R T-Spec (2022) : deux ultimes versions avant l'arrivée de sa remplaçante » (<https://auto-live.fr/nissan-gt-r-t-spec-2022-une-ultime-version-avant-larrivee-de-sa-remplacante/>), sur *auto-live.fr*, 14 septembre 2021
18. Hugo Quintal, « Nissan GT-R « T-spec » (2022), Godzilla se refait une beauté mais c'est invisible » (<https://www.turbo.fr/actualite-automobile/nissan-gt-r-t-spec-2022-godzilla-se-refait-une-beaute-mais-cest-invisible-182128>), *Turbo*, 14 septembre 2021
19. ^(en) *New 2014 GT500 class machines unveiled at Suzuka!* (http://supergt.net/pages/pg:news_detail/device:pc/ln:en/id:13198), site officiel Super GT, 16 août 2013.
20. ^(en) *Year of Change in Super GT* (<http://blog.nissan-global.com/EN/?p=11791>), site officiel, 24 février 2014.
21. Maël, « Usain Bolt reçoit sa Nissan GT-R dorée personnelle » (<http://news.autoplus.fr/news/1465662/Usain-Bolt-Ambassadeur-Partenariat-Nissan-GT-R>), *Auto Plus*, 7 mai 2013 (consulté le 25 août 2014).

Annexes

Articles connexes

- [Nissan](#)
- [Nissan Skyline](#)

Sur les autres projets Wikimedia :

 [Nissan GT-R \(https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Nissan_GT-R?uselang=fr\)](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Nissan_GT-R?uselang=fr), sur Wikimedia Commons

Liens externes

- **Notices d'autorité** : Bibliothèque du Congrès (http://id.loc.gov/authorities/sh2008004436)
 -
 -
 - (en) Site de Nissan (http://www.nissan-global.com).
 - [Site de Nissan France \(http://www.nissan.fr\)](http://www.nissan.fr).
-

Ce document provient de « https://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Nissan_GT-R&oldid=186442398 ».

La dernière modification de cette page a été faite le 19 septembre 2021 à 09:06.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons attribution, partage dans les mêmes conditions ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence. Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.

[Politique de confidentialité](#)

[À propos de Wikipédia](#)

[Avertissements](#)

[Contact](#)

[Développeurs](#)

[Statistiques](#)

[Déclaration sur les témoins \(cookies\)](#)