

**Auto & Motor**  
**TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

In 4,1 seconden naar de 100!

# Beest op wielen

Voor sportieve Japanners is de Nissan GT-R al vele jaren een icoon. Goed nieuws voor wie van iets stoers houdt: de gloednieuwe GT-R wordt nu ook in Europa geleverd. Met z'n 3,8 liter V6 biturbo-motor en permanente vierwielaandrijving is hij tot spectaculaire prestaties in staat.

De grimmig uit de ogen kijkende GT-R werd in oktober 2007 in Tokio voor het eerst aan het publiek getoond en is pas sinds enkele maanden in Europa te koop. Vorige series werden namelijk nimmer met het stuur aan de goede kant gebouwd, en daardoor bleven wij lang van iets heel bijzonders verstoken.

De Nissan GT-R is een beest op wielen met geweldige prestaties en sublieme rij-eigenschappen. Hij toont bijzonder stoer. Onnodige versieringen bezit 'ie niet. Luchtopeningen achter de wielen hebben een functie, en de achterspoiler houdt je ook écht op de grond mocht het eens hard gaan. Het kleine achterrutje wint geen schoonheidsprijs, maar verbetert wél het zicht schuin naar achteren.

De onwaarschijnlijk grote (38 cm) remschijven en Brembo-remklauwen in goudkleur, vallen van grote afstand op. De 255/40 (voor) en de 285/35 runflatbanden op 20 inch gesmeed lichtmetaal, boezemen vertrouwen in. En ze houden de GT-R in elke bocht, hoe snel ook, perfect op de weg.

De eerste kennismaking met deze diepliggende, wijdbeense raceauto voor op straat is indrukwekkend. Zoveel exclusieve power leidt niet tot een exorbitante prijs, want de GT-R is te koop voor €121.200,-.

## Handgebouwde racemotor

De van kleine neusgaten en powerbulges voorziene motorkap moet op een simpel stalen steuntje omhoog worden gehouden. Het zicht op de machine onder die kap vergoedt veel. Hier draait alles om presteren, want Nissan monteert daar een berensterke 3,8 liter V6 biturbo. Deze motor (VR38DETT) is geheel nieuw voor de GT-R, die het in zijn vorige versies met een legendarische zescilinder lijnmotor deed. Nissan gebruikt deze nieuwe V6 met dezelfde boring maar een iets andere slag, los van tal-



Zeer karakteristieke spoiler en herkenbare ronde achterlichten. Toch niet afgekeken van de Corvette?

loze andere verschillen, ook in de Maxima (VS-versie), de 370Z en de Infinity G37.

In de GT-R schopt deze motor het tot 357 kW en een asfaltvergruizend maximum koppel van 588 Nm bij 3200 t/min. Deze meer dan schitterende 'racemotor' wordt in de fabriek individueel, geheel met de hand gebouwd. Dat doet, net als bij vroegere Aston Martin-motoren, per motor één vakman in een zogenaamde 'clean room' in een speciale afdeling van de Nissan-fabriek in Yokohama. Overigens worden ook de transmissies op die manier opgebouwd. De motor is van directe injectie voorzien, de twee parallelle IHI-uitlaatgasturbo's beschikken elk over een eigen intercooler.

## Echt snel

Het spreekt vanzelf dat de 1815 kg zware Nissan GT-R voor absurde prestaties zorgt. Een top van 310 km/h is daar slechts een onderdeel van. Het gaat om de brute versnellingen, de supersnelle tussenacceleraties, het pure gemak waarmee deze auto de 250 km/h aantikt en dan ook nog bijna eenparig versnellend naar de 300 km/h en verder, doorstuift. Telkens weer is het intens genieten van de ongehoorde prestaties waar deze auto toe in staat is.

Hij zou dit alles er overigens nooit zo mooi en technisch volmaakt vanaf brengen zonder de permanente vierwielaandrijving (ATTESA-ETS) en de schitterende, razendsnel schakelende



Goed mix van sportiviteit en sobere luxe, erg mooi gedaan. Leer is standaard.

Gemeen en ultiem sportief, dat is de eerste indruk van de GT-R.



Voor een sportwagen heeft de GT-R een zeer bruikbare kofferbak.

De stoeltjes achterin zijn alleen geschikt voor kinderen, maar ook handig voor jassen en tassen.



De bestuurder kijkt op duidelijke analoge meters. De schaalverdeling van de snelheidsmeter is te klein wanneer het hard gaat.

Het lijkt wel de cockpit van een vliegtuig. Aan bedieningsknoppen geen gebrek op de middenconsole.

GR6-zesversnellingsbak met dubbele koppeling van Nissan. Naar keuze werkt de transmissie volautomatisch, of 'handbediend' met paddels aan het stuur.

### Zakelijk en sportief

De Nissan heeft grote, ver opzwaaiende portieren die een gemakkelijke instap garanderen. Volgens de fabriek is de GT-R een vierzitter, maar wij vinden de aanduiding 2+2 al een te grote eer.

Een bestuurder met meer dan normale lengte vindt op de elektrisch bediende stuurstoel gemakkelijk een uitstekende werkplek. De stuurkolom kan met twee verschillende hendels, schuiven en kantelen. De instrumenten recht voor de bestuurder kantelen mee.



## AUTO

Test Nissan GT-R

Het Nissan-interieur bestaat uit een prettige mix van zakelijk en sportief, precies goed eigenlijk. Met twee aan boord zit je ruim en comfortabel, de bestuurder kijkt naar de opvallend grote toerenteller en links daarvan een kleinere, eveneens analoge snelheidsmeter. Geheel rechts zitten drie ronde instrumentjes voor brandstof, motortemperatuur en de stand van de transmissie. Middenop het dashboard bevindt zich een soort playstation van Polyphony Digital Inc. Dit rechthoekige instrument kan een ongekende hoeveelheid aan functies en rijtechnische informatie oproepen. Prachtig om te zien hoeveel G-kracht je kunt ontwikkelen in bochten of bij maximaal remmen. Ook de stuurkracht is op afroep zichtbaar, en verder kun je de oliedrukken oproepen in de transmissie en in de motor, hetzelfde geldt voor de temperatuur van dezelfde vloeistof in genoemde aggregaten. Ook zijn er leuke instrumenten als een boordrecorder voor rijprestaties en een display voor het schakeloverzicht. Uiteraard beschikt de Nissan GT-R over een afstandbediend navigatiesysteem en een links-rechts gescheiden climate control. Ook andere handige zaken als keyless entry & start (met rode startknop), elektrisch bediende portieruitenten, achteruitrijcamera, cruise controle met stuurwielbediening, fraaie lederen bekleding, elektrische stoelbediening, regensensor, xenonverlichting en een fraai audiosysteem, horen er

### Modelserie en prijzen

Nissan GT-R Premium Edition: .....€ 121.200,-  
Nissan GT-R Black Edition: .....€ 123.200,-

Instelbaar ESP: .....standaard  
Remassistent: .....standaard  
Elektronische tractieregeling: .....standaard  
Hill Start Assist: .....standaard  
Runflatbanden: .....standaard  
Gordijnairbags: .....standaard  
Xenonverlichting: .....standaard  
Regensensor: .....standaard  
Cruise control: .....standaard  
Elektrische ruiten: .....standaard  
Automatische klimaatregeling: .....standaard  
Audiosysteem: .....standaard  
Navigatiesysteem: .....standaard  
Automaat: .....standaard  
Vierwielaandrijving: .....standaard  
Lederen bekleding: .....standaard

Nissan Nederland  
☎ (020) 354 95 55  
www.nissan.nl



Een prachtige machine deze 3,8 liter V6 biturbo. Hij is goed voor 357 kW en een indrukwekkend koppel van 588 Nm.

allemaal bij. Qua veiligheid ontbreken eigenlijk alleen antiwhiplash-hoofdsteunen, maar verder is alles dik in orde, tot en met Tyre Pressure Monitoring.

### Spectaculaire wegligging

Permanente vierwielaandrijving met de meeste aandrijving naar achteren, een tussendiff, achterin gemonteerde GR6-transmissie, een koolstofcomposiet aandrijfassen tussen motor en bak, elektronische tractieregeling plus een verfijnd onderstel met dubbele wieldraagarmen voor en multilink achter, bepalen mede de spectaculaire wegligging en bestuurbaarheid van de Nissan GT-R. En reken maar, deze auto heeft heel wat in z'n mars. Na de eerste meters waarin je moet wennen aan de 'harde start' zodra je rechtoeroet in de buurt van het gaspedaal komt, gaat de auto al snel vertrouwen uitstralen. We laten de automaat voor wat die is en gebruiken de sequentieel schakelende stuurpaddels. De auto schakelt razendsnel op en terug (met een toefje tussengas) en bij het uitrollen is het altijd even genieten van het tandwiel gedruis achter je, wanneer de GR6-transmissie positie kiest voor de volgende start.

Comfortabel is de GT-R niet, maar voor de dieharts is er altijd nog de mogelijkheid om de Bilstein-demping een paar graadjes te verharderen. In de GT-R laat je je als bestuurder snel provoceren, het gaat ook allemaal zo geweldig. Superlatieven schieten te kort om weer te geven hoe ver de limiet ligt van wat je nog allemaal in snelle bochten kunt doen, hoe sportief maar ook hoe veilig deze auto zich gedraagt. Fenomenaal, een beest van een sportwagen! ●

Dick Schornagel

### Testmetingen

Auto & Motor  
TECHNIEK

Max. vermogen (fabrieksopgave):	.....357 kW bij 6400 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave):	.....588 Nm bij 3200 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h: 3,1 sec. ....0-100 km/h: 4,1 sec. ....80-120 km/h: 2,6 sec.	
Geluidsmetingen:	
80 km/h: 70 dB(A).....100 km/h: 74 dB(A) .....120 km/h: 78 dB(A)	
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit: .....18,3 liter op 100 km	
Buitenweg: .....9,1 liter op 100 km	
Combinatierit: .....12,4 liter op 100 km	
Gemiddeld testverbruik: .....16,1 liter op 100 km	
Topsnelheid (fabrieksopgave):	.....310 km/h
CO <sub>2</sub> -uitstoot: .....298 g/km	



Waar moet je beginnen: de GT-R is

ondanks z'n relatieve onbekendheid een sportwagen van het formaat Porsche 911 Turbo en diens gelijken. Maar voor een veel geringere prijs. De GT-R is niet zomaar een supercar met een enorm potentieel, maar ook een genot om dagelijks mee te rijden.



Een motor met zo'n enorm vermogen, twee turbo's, en permanente vierwielaandrijving, die kan eenvoudig niet zuinig met benzine omspringen. Ons beste verbruik lag op 14,6 l/100 km. maar het echte gemiddelde kwam helaas op een keiharde 16,1 liter. En dat doet pijn.