



## NISSAN GT-R

**17-11-09** - Op papier is het niet de snelste auto ooit gebouwd, maar de officiële metingen wijzen de Nissan GT-R aan als 'Ringmeister'. Na een paar dagen sturen kunnen we bevestigen dat hij bijna angstwekkend snel is.

Een beetje serieuze producent van sportwagens weet bij zijn vermogens- en prestatiecijfers ook een rondetijd te verstrekken. Namelijk die van de 'Nordschleife' van de Nürburgring, ook wel de 'groene hel' genoemd. Het is wellicht het meest uitdagende stukje asfalt ter wereld en wie op dit bijna 21 kilometer lange, voormalige stuk F1-circuit een scherpe tijd weet neer te zetten, telt pas echt mee.

De snelste productiesportauto op de 'De Ring' – met een tijd van 7 minuut en 29 seconden – is dus de Nissan GT-R. Hij is sneller dan de Porsche Carrera GT en laat ook Italiaanse raspaardjes achter zich. Niet omdat hij alleen maar sterk is, want er zijn genoeg sportwagens die meer dan de 485 pk uit de GT-R leveren. Maar vooral omdat Nissan hem consequent heeft getrimd op het omzetten van kracht in snelheid.

### NISSAN HEEFT DE GT-R CONSEQUENT GETRIMD OP HET OMZETTEN VAN KRACHT IN SNELHEID

#### Gewichtsverdeling

De GT-R heeft bijvoorbeeld standaard vierwielaandrijving, waarbij de zesversnellingsbak met dubbele koppeling bij de achteras is geplaatst voor een perfecte gewichtsverdeling. Van daaruit loopt er dus weer een (met koolstofvezel versterkte) aandrijf-as naar voren voor de aandrijving van de voorwielen. Maar die worden alleen aangedreven als de elektronica dat nodig acht. Normaal gaat dus nagenoeg honderd procent van de aandrijfkrachten naar de achterwielen.

Dat zijn trouwens joekels van 20 inchers, waaromheen aan de voorzijde 255/40 banden zijn gelegd en achter 285/35 exemplaren. Het zijn speciale Dunlop SP Sport 600 runflat-banden die ook zijn gebruikt bij het vestigen van het record op de Nürburgring. De enorme wielen houden een riant ruimte vrij voor de forse remmerij van Brembo, voor zelfs met 380 mm grote geventileerde schijven en zes remzuigers per wiel.

#### 'Downforce'

Een andere reden waarom de GT-R zijn vermogen zo goed in snelheid kan omzetten is de uitmuntende aerodynamica. De auto heeft een onwaarschijnlijk lage Cw-waarde van 0.27 en de 'downforce' die hem op het wegdek drukt, bevordert op hoge snelheden de stabiliteit enorm. Daarom geeft de auto op hoge snelheden veel vertrouwen, ook al is de besturing niet zo gevoelig en communicatief als je graag zou willen.

De Nissan GT-R is met 485 pk uit een 3,8 liter V6 biturbomotor bepaald geen stakker, maar er zijn genoeg sterkere sportauto's die ook nog eens betere sprinttijden laten noteren. De Nissan heeft tussen 3.200 en 5.200 toeren bijvoorbeeld 588 Nm en kan daarmee in 3,5 seconden van 0 naar 100 km/h sprinten. De nieuwe 911 Turbo die we onlangs reden heeft bijvoorbeeld 650 Nm bij 1.950 toeren (en maximaal 500 pk) en holt daarmee met PDK-bak en Sport Chrono-pakket in 3,4 seconden van 0 naar 100 km/h.

### JE MOET HEM TROUWENS SNEL RIJDEN, WANT LANGZAAM RIJDEN IS HOOGST ONPRETTIG

#### Beetpakken

Maar de brute kracht die de GT-R ten toon spreidt dwingt respect af. Zelfs als hij stil staat druipt de snelheid er vanaf. En je moet hem trouwens snel rijden, want langzaam

MAANDAG 26 JULI IS HET...

Carrossievorm

Vermogen

Acceleratie 0-100 sec

Topsnelheid km/h

Co2 uitstoot gr/km

Prijs in euro

[Link naar meer specificaties](#)



Copyright © 1996-2010 CARROS Magazine

Alle Rechten voorbehouden

#### INTERESSANTE LINKS

[www.carros.nl/](http://www.carros.nl/)

[www.carros.nl/autonieuws/](http://www.carros.nl/autonieuws/)

[www.carros.nl/autotests/](http://www.carros.nl/autotests/)

[www.carros.nl/reportages/](http://www.carros.nl/reportages/)

[www.carros.nl/automerken/](http://www.carros.nl/automerken/)

[www.carros.nl/autodatabase/](http://www.carros.nl/autodatabase/)

[www.carros.nl/carrostv/](http://www.carros.nl/carrostv/)

[www.carros.nl/abonneren/](http://www.carros.nl/abonneren/)

[www.carros.nl/academy/](http://www.carros.nl/academy/)

PDF'ed by: [www.imageone.nl](http://www.imageone.nl)

rijden is hoogst onprettig. Bij een krappe bocht wringt de vierwielaandrijving en de dubbele koppeling weet meestal niet wat soepel optrekken en schakelen is. En bovendien is de vering dan bijkans afwezig.

Ga je wat harder dan begint de GT-R in zijn element te komen. Plotseling lijkt de vering beter zijn werk te doen en schakelt de bak vloeiend, ook als je dat met de hand via de 'flippers' achter het stuur doet. Echt subtiel rijden doet de auto echter nooit. Daarvoor is het geweld dat hij ontwikkeld te groot. En om er echt van te genieten, moet je de GT-R beetpakken en op z'n donder even.

## **ZELFS DE SCHOFFELAARS VAN DE PLANTSOENENDIENST BLEVEN ONS LANG NASTAREN**

### **Bewonderende blikken**

Jammer dat zo iets bijna nergens kan. Doortrekkend in de tweede versnelling ben je eigenlijk al de vaderlandse snelheidslimieten aan het overtreden en dan zijn er nog vier verzetten te gaan. Voor je het weet ben je op een provinciale weg met hoogst illegale snelheden onderweg. Wellicht kun je dus beter naar de natuurlijk habitat van de GT-R uitwijken, zoals bijvoorbeeld de Nordschleife.

Wat ons overigens wel opviel was het grote aantal bewonderende blikken dat de Nissan oogste. Veel opgestoken duimen op de snelweg, mensen die een blik kwamen werpen bij het tankstation, ja zelfs de schoffelaars van de plantsoendienst bleven ons lang nastaren. Toch is de Nissan GT-R niet zo onbereikbaar als veel van z'n soortgenoten. Hij kost met een aanschafprijs 120.200 euro pakweg de helft van een (aangeklede) Porsche 911 Turbo of Ferrari 458 Italia. Maar hij staat wel veel eerder aan de finish van de Nordschleife.

**Geschreven door: Mario Vos** **Fotografie door: Mario Vos**

<http://www.carros.nl/autotests/nissan-gtr/>