



Jarno van Maanen  
31 oktober 2009

© Rijtesten.nl

## Onruststoker

Op de Nürburgring, het beruchte circuit in de Duitse Eifel, kan de GT-R zich meten met extreem kostbare supersportwagens als de Pagani Zonda en Ferrari Enzo. Op het prijskaartje prijkt echter een bedrag waar je net een BMW M3 of Porsche 911 Carrera voor koopt. Geen stakkers, maar wel auto's van een heel andere orde. Natuurlijk blijft 120 duizend euro een heleboel geld, maar gezien de prestaties - 0 tot 100 in 3,5 seconden! - is deze Nissan een koopje. En het is niet zo dat de Japanners hebben bespaard op de techniek. Met zijn vierwielaandrijving, turbomotor en 'DSG'-automaat dringt zelfs de vergelijking met de peperdure Bugatti Veyron zich op. Laten we snel kennismaken met deze onruststoker binnen de supersportwagens.



© Rijtesten.nl

## Efficiënt

Zoals het een supercar betaamt, zou je haast zeggen, is de GT-R geen mooie auto in de esthetische zin van het woord. Toch heeft het ontwerp een bepaalde schoonheid, op een vorm-volgt-functie-achtige manier. Neem de buitenspiegels. Kijk er goed naar en je wãt dat een heel team van ingenieurs vele maanden of zelfs jaren bezig is geweest om die spiegels te boetseren in de meest efficiënte vorm, om zo de luchtstromen optimaal langs de auto te sturen. De wijd opengesperde muil, die sterk doet denken aan de Lancer Evo X, lijkt ook maar ãn doel te hebben: zoveel mogelijk lucht innemen. Achter die muil schuilt namelijk een 3,8 liter V6 met twee turbo's en ja, de koeling daarvan vraagt nu eenmaal massa's lucht.

Dat de GT-R zich niet laat omschrijven als mooie auto heeft ook te maken met de proporties. De achterzijde is namelijk tã massief om mooi te zijn. Toch lijkt het

ontwerp wel te kloppen, een supercar h<sup>3</sup>rt immers een dikke derri<sup>re</sup> te hebben. Het is als het lichaam van een professioneel turner: met zijn gorillaschouders en wespentaille zijn de verhoudingen volledig zoek. Het dient echter duidelijk een doel: voor acrobatiek in de ringen is zijn lijf perfect geschikt. Zo is het dus ook met de <sup>ber</sup>-Nissan: we vergeven hem de vreemde verhoudingen, omdat we weten waar ze voor dienen. Dat geldt dus ook voor de enorme achterspoiler, die bij topsnelheid voor maar liefst 80kg neerwaartse druk zorgt.



## High-tech

De high-tech uitstraling van de GT-R zet zich door in de cockpit. Wat meteen opvalt is het multifunctionele display bovenin de middenconsole. Hierop is allerlei mechanische en rijtechnische informatie op te vragen, via maar liefst elf pagina's vol metertjes, grafiekjes en tabellen. Ook opvallend zijn de drie tuimelschakelaars onderaan de

middenconsole, die een racy indruk geven. Jammer is dat het paneel met de bediening voor de airco en het audiosysteem er wat goedkoop uitziet. Juist tussen dat high-tech display en die racy tuimelschakelaars staat dat niet zo fraai. Het instrumentarium is wel helemaal goed: de meters zijn prima afleesbaar en de toerenteller is prominent in het midden geplaatst.

Officieel mag de GT-R dan een vierzitter heten, in de praktijk is het echter een 2+2, dus met achterin alleen ruimte voor kleine kinderen. Voorin is de ruimte echter uitstekend. Dankzij de diepe zit in de kuipstoelen is de hoofdruimte riant te noemen. Ook de bagageruimte mag er zijn. Met een inhoud van 315 liter, precies genoeg voor twee golftassen, is hij beduidend ruimer dan bijvoorbeeld een Porsche 911, die maar zo'n 100 liter kan verstouwen. Met de uitrusting overtroeft de Nissan zijn concurrent eveneens. Een navigatiesysteem met 40GB-harddisk, keyless go, vollederen bekleding, cruise control en een gescheiden klimaatregeling is allemaal standaard op de Japanner, maar slechts tegen meerprijs verkrijgbaar op de Duitser.



## Handwerk

Zoals gezegd is er bij de GT-R niet bespaard op de techniek. Onder de motorkap ligt een aluminium motorblok met zes cilinders en twee turbo's dat volledig met de hand is geassembleerd door één technicus in een clean room. Op papier is het blok goed voor 485pk en 588nm, maar verschillende vermogenstestbanken hebben aangetoond dat dit wel erg bescheiden is en dat hij eigenlijk meer dan 500pk en 700nm sterk is. De versnellingsbak is er een met twee koppelingen, zoals we het kennen van onder andere Volkswagens DSG. Voor de gewichtsverdeling is die bak achterin geplaatst en geïntegreerd in de achteras. Een koolstofvezel cardanas verbindt de motor en versnellingsbak met elkaar.

Als er genoeg grip is, dan gaat al het vermogen naar de achterwielen. Wanneer de achterwielen dreigen door te slippen, kan maximaal de helft van het vermogen naar de

voorwielen worden gestuurd. Dit werkt ongeveer hetzelfde als het 4WD-systeem van Lamborghini, dat ook is toegepast op de Audi R8. Voor de nodige remkracht zorgt een Brembo-installatie bestaande uit schijven van 380mm en remklauwen met zes zuigers vÃ³r en vier achter. Daaromheen zitten 20 inch wielen, van gesmeed aluminium. Bij deze Black Edition zijn ze in antracietkleur gespoten. Het schoeisel bestaat uit run-flat zomerbanden van Dunlop. Wie wat meer profiel wenst, kan ook kiezen voor all-season banden.

De techniek is interessant, maar belangrijker is waar die techniek toe in staat is. En dat is veel. Heel veel. Voor de snelste acceleratie vanuit stilstand is de GT-R voorzien van launch control, dus wie zijn wij om daar geen gebruik van te maken? De procedure is eenvoudig: linkervoet op de rem, rechervoet op het gaspedaal en dan het rempedaal loslaten. Wat volgt is bijna niet te beschrijven. Je wordt afgeschoten als een steentje uit een katapult en het lijkt alsof er geen einde aan komt. Door de razendsnel schakelende versnellingsbak is de acceleratie onafgebroken. Op het juiste asfalt is het sprintje van stilstand naar 100km/h in 3,5 seconden geklaard. Ruim 8 seconden later staat er 200km/h op de teller...



## Solide

Hoe hoger de snelheid, hoe meer downforce de GT-R genereert. Vanaf zo'n 250km/h wordt het stuurgevoel wat lichter, maar vanwege die neerwaartse druk is hij ook dan prima bestuurbaar. Daardoor is de wegligging zelfs bij topsnelheid nog steeds goed, terwijl veel andere sportwagens dan wat zweverig kunnen worden. Niet alleen optrekken, ook afremmen is iets waar de Nissan heel goed in is. De remmen zijn perfect te doseren, voelen solide aan en qua remweg doet hij zelfs amper onder voor een 911 Turbo met keramische remmen. Bij herhaaldelijk stevig remmen zal de Porsche in het voordeel zijn en het is dan ook een jammer dat hij niet optioneel kan worden uitgerust met keramische stoppers.

Buiten zijn natuurlijke habitat voelt de GT-R zich duidelijk niet in zijn element. Bij lage snelheden gedraagt de automaat zich wat ongemakkelijk en bij elke schakelbeweging

is een luid 'klik-klak' hoorbaar. Ook het gasgeven gaat niet helemaal soepel. Geef een klein toefje gas en hij springt vooruit. Verder maakt de zware stuurbediening manoeuvreren in bijvoorbeeld krappe parkeergarages er niet makkelijker op. Dit alles maakt de Nissan weliswaar minder praktisch in dit soort situaties, maar het draagt wel bij aan het sportwagengevoel. Juist door die kleine ongemakken bij lage snelheden voelt hij aan als een echte mannenauto. Toch is hij met zijn automaat, vierwielaandrijving en ruime kofferbak prima elke dag te gebruiken.

Zorg dan wel dat je altijd een doosje paracetamol bij je hebt, want met name op slecht wegdek kan de Nissan zich nogal stuiterig gedragen. Dremfels zijn niet zozeer een probleem, maar dwarsnaden en gaten in het asfalt worden genadeloos aan de inzittenden doorgegeven. Op geschikt asfalt is het gripniveau ongekend. Hoe hard je door de bocht gaat, hangt puur af van je eigen lef. De auto is hier geen beperkende factor. Dankzij het technologisch zeer ingenieuze en daardoor extreem scherpe en communicatieve onderstel en de slimme aandrijving vormt het gewicht ook geen beperking; dat hij een stevige 1.740kg op de schaal brengt is bijna niet te merken. Wat soms wel een probleem is: de schakelflippers draaien niet meer met het stuur waardoor snel schakelen met ingestuurde wielen lastig kan zijn.





## Succes

Hoe beter we de GT-R leerden kennen, hoe vaker we ons afvroegen: hoe kan deze auto 'maar' 120 duizend euro kosten? Bij een verkeerslicht ben je sneller weg dan een Porsche 911 Turbo en een Lamborghini Gallardo, auto's die allebei meer dan 2 ton kosten. Op de Nürburgring, de maatstaf voor sportwagens, is hij zelfs sneller dan supercars die meer dan een half miljoen kosten! En het is niet zo dat de Nissan een provisorisch gepimpte tuningcar is; het is een serieuze sportwagen met een uitgebalanceerd onderstel, intelligente vierwielaandrijving en een hoogwaardig motorblok. Sportwagenfabrikanten mogen hun borst nat maken: met zulke prestaties en zo'n scherpe prijs moet de GT-R wel een succes worden.

Fotografie: Martijn Koevoets

## Plus

- + Bijna beangstigende acceleratie
- + Ongekend gripniveau
- + Redelijk praktisch

## Min

- Schakelklippers draaien niet met stuur mee
- Nukkig rijgedrag bij lage snelheden
- Onderstel wel erg stug afgesteld