



Nissan GT-R

Niet presenteren, maar presteren

Autotest | Een achtbaan geeft de sensatie van autoracen zonder ook maar een meter te hoeven sturen. Er zijn sportwagens die met gepeperde prijskaartjes en imposante specificaties veel indruk maken, maar in feite geen topprestaties leveren. En dan is er de Nissan GT-R, waarbij het niet gaat om presenteren maar om presteren. Voor modeljaar 2017 presteert de GT-R nóg beter...

De GT-R heeft een lange historie, maar toen Nissan de laatste generatie introduceerde, zette het merk een prestatie van formaat neer. De GT-R mag zich qua prestaties rekenen tot de supersportwagens, maar kost niet meer dan een doorsnee sportwagen.

De GT-R dankt zijn succes aan een uitgekiend ontwerp en slimme techniek. Waar andere sportwagens kiezen voor spektakel, kiest Nissan steeds voor optimale prestaties.



Achterwielaandrijving zorgt voor heel veel sensatie, maar de vierwielaandrijving van de GT-R zorgt er voor dat het vermogen effectiever in prestaties kan worden omgezet. Een ongeblazen motor bouwt op naar een hoogtepunt, maar de turbomotor van de GT-R geeft zijn vermogen sneller vrij.

En dan nog iets: mechanische systemen zorgen voor meer gevoel met de auto, maar de computergestuurde aandrijving van de GT-R werkt

sneller dan zelfs de beste coureur. Bovendien zorgen de vele computers ervoor dat iedereen hard kan rijden met de GT-R.

Modeljaar 2017

Toch zag Nissan ruimte voor verbetering. Dat begint met het uiterlijk. Of beter gezegd: met de stroomlijn, bij de GT-R draait alles immers om doeltreffendheid. Voor modeljaar 2017 kreeg de GT-R een nieuwe grille die past bij het nieuwe familiegezicht van Nissan.



Dankzij onder andere een nieuw frame rondom de voorruit werd de GT-R nog steviger, zonder dat de auto zwaarder werd. Dankzij het stevigere koetswerk werd de besturing nog strakker. Volgens metingen van Nissan kon een slalom daarom 4% sneller worden afgelegd dan voorheen.

Tegelijkertijd zijn de koeling en de neerwaartse druk verbeterd. Dat is bereikt met kleine wijzigingen in de onderbumper, de dorpels, de C-stijl en zelfs de ringen rondom de achterlichten. Daarom zijn nu minder stuurcorrecties nodig bij snelheden boven de 240 km/u. Dat lijkt misschien triviaal, maar voor een auto als de GT-R is dat wandeltempo.

Prestaties

Dergelijke snelheden zijn nu nog makkelijker te realiseren, want het vermogen van de handgebouwde krachtbron nam toe van 550 tot 570 pk. De vermogenstoename is bereikt door individuele aansturing van iedere cilinder. Voorheen accelereerde de GT-R in een recordtijd van 2.8 seconden vanuit stilstand naar 100 km/u. Ondanks herhaald

aandringen geeft Nissan voor de vernieuwde GT-R geen acceleratietijd op, maar het kan alleen maar nog sneller zijn geworden.



Tijdens een test van de "launch control" sprintte de testauto in minder dan 10 seconden van 0 naar 200 km/u! Dat gaat zonder brullende motor, zonder wielspin en zonder enig gevoel van drama. In plaats daarvan barst de 3.8 liter zescilinder in één keer uit en gaat alles zo snel dat er nauwelijks tijd is om te beseffen wat er gebeurt.



Bovendien: bij de 200 km/u houdt de overmacht niet op. Ook van een limiet van 250 km/u omwille van de veiligheid moet de GT-R niks weten. Alsof de inzittenden op een explosief zijn gebonden blijft de GT-R versnellen tot de 300 km/u in beeld komt.

De GT-R is daarmee niet alleen sneller dan de meeste concurrenten, maar levert de prestaties ook op een heel andere manier. De GT-R is bijna onwerkelijk snel, maar is desondanks veel minder agressief of intimiderend dan andere sportwagens. Tijdens vol accelereren of hard remmen zijn geen stuurcorrecties nodig en is de GT-R niet zoekerig. Hard rijden met de GT-R is nauwelijks moeilijker dan met een snelle hatchback, alleen liggen de snelheden een stuk hoger.



Weggedrag

Dat geldt ook voor het weggedrag. De GT-R is geen sportwagen waarbij de coureur en het mechaniek één zijn. In plaats daarvan is gaandeweg steeds beter voelbaar hoe goed de elektronica de auto onder controle heeft. En hoe langer de testrit duurt, hoe meer de bestuurder het lot daadwerkelijk in handen van de computer durft te leggen. Dan, en alleen dan, is de GT-R ook op bochtige circuits sneller dan vrijwel alle tegenstrevers.

Diezelfde computer zorgt er ook voor dat de GT-R zich prima leent voor het afleggen van lange afstanden. Het onderstel heeft een comfortabele modus, waarmee ook slecht wegdek geen bezwaar vormt. En dankzij actieve onderdrukking van de mechanische geluiden kan zelfs bij zeer hoge snelheden in alle rust een goed gesprek worden gevoerd. Dan is rijden met de GT-R nauwelijks inspannender dan rijden met bijvoorbeeld een Nissan Qashqai.



Uitrusting

Onderdeel van de facelift voor modeljaar 2017 zijn een compleet nieuw dashboard en een zogenaamde "Prestige"-uitvoering. Het interieur is daarbij luxueus uitgevoerd met chique materialen. Ook het nieuwe audio-, communicatie- en navigatiesysteem is een echte aanwinst, ondanks de matige klank van het Bose-audiosysteem (na enig fijnregelen van de klank is het geluid acceptabel).

Eén ding ontbreekt echter nog steeds: head-up

display. En dat is jammer, want met de vernieuwde GT-R gaat het zo hard dat er vaak helemaal geen tijd is om te kijken op klokken achter het stuurwiel.

Conclusie

Voor modeljaar 2017 heeft Nissan de sterkste punten van de GT-R nog verder versterkt. Het resultaat is dat het verschil met de concurrentie nog groter is geworden, en dat is inclusief compleet nieuwe auto's van recentere datum.

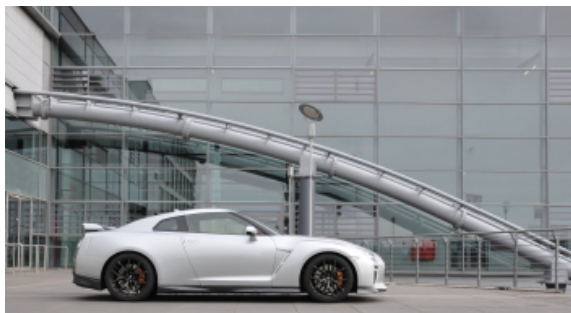
Dankzij nog meer vermogen en een nog betere stroomlijn is de GT-R niet alleen sneller geworden, maar is de auto nu ook stabiel op hoge snelheid. Tegelijkertijd werd de GT-R comfortabeler, zodat de naam "Gran Turismo Racing Technology" meer wordt waargemaakt. Nog meer dan voorheen draait het bij de GT-R niet om de presentatie naar de buitenwereld maar om pure prestaties voor de bestuurder. ■



Specificaties

Nissan GT-R 3.8 V6 Prestige

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	471 x 190 x 137 cm
Wielbasis	278 cm
Gewicht	1.752 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	74 l
Bagageruimte	315 l
Bandenmaat	255/40R20

Motor en prestaties



Motorinhoud	3799 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	570 pk @ 6800 tpm
Koppel	637 Nm @ 3600 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	2,8 sec.
Topsnelheid	315 km/u
Verbruik gemiddeld	11,8 l / 100 km
Verbruik stad	16,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	275 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 166.900,-
JUSTLEASE.NL	€ 2.337,-