

De legende leeft voort

Een opvolger van een succesvolle auto bouwen is lastig – succes schept verwachtingen. Het bouwen van de opvolger van een legendarische auto is, zo bezien, bijna onmogelijk. Vooral als het een legende is die autocircuits in het Pacifische gebied zo domineerde, dat 'ie de bijnaam Godzilla – het monster uit Japan – kreeg en de raceclasses die hij won vervolgens maar opgeheven werden. En zeker als het een mythe is die alleen al in z'n eentje het PlayStation-spel *Gran Turismo* het gesprek van het schoolplein maakte, eigenlijk de echte hoofdrol speelde in *2 fast 2 furious* en een soort cultstatus bezit. En als het dan ook nog een sage is met een aura van betaalbaarheid en onbegrensde paardenkrachten, dan is het bijna onmogelijk om dat nog te overtreffen. Een waardig opvolger bouwen van de Skyline GT-R reeks klonk schier onmogelijk, de verwachtingen waren torenhoog. Nissan nam er dan ook maar eens goed de tijd voor.

Een nieuwe Skyline verscheen al snel weer. Nadat de R34 - de laatste Skyline die in Europa onder die naam bekendheid verwierf - in 2002 uit productie ging, werd hij opgevolgd door de V35. De V35 is de auto die, na enige wijzigingen, sinds 2009 als Infiniti G37 in Nederland wordt verkocht. In Japan wordt de auto nog altijd als Skyline verkocht, maar de GT-R uitvoering die onze verbeelding greep, kwam niet terug. De wegen van de Skyline en de GT-R scheidden zich, en de GT-R mocht uitgroeien tot een opzichzelfstaand model.



Terugkeer van de GT-R

De naam Skyline en GT-R zijn in Europa zo met elkaar verbonden, dat ze vaak door elkaar gehaald worden. In Japan ligt dat anders. De Skyline is daar een lang lopende modelreeks, inmiddels ruim vijftig jaar. In 1957 werd de eerste generatie geïntroduceerd, toen nog onder de merknaam Prince – wat later zou opgaan in Nissan. Het was een luxueuze, maar ietwat suffe sedan, vergelijkbaar met de Maxima van zo'n tien jaar geleden. Niets deed vermoeden dat de Skyline-reeks ooit zou uitgroeien tot de natte droom van gamende pubers wereldwijd. Pas bij de derde generatie, in 1969, werd een variant gebouwd die een zekere indicatie voor de latere faam was. De eerste Skyline GT-R. Deze had 160pk en won vele races, en toen de Skyline z'n vierde generatie in ging kwam er weer een gelijknamige variant. Voordat er een traditie kon ontstaan sloeg de oliecrisis toe en had Nissan er al weer genoeg van. Er kwamen nog steeds snelle versies uit van de Skyline, maar de terugkeer van de GT-R liet negentien jaar op zich wachten.



Pas bij de R32 generatie, in 1989, was de Skyline GT-R terug. Het was ook deze auto waarmee de basis voor de legende gelegd werd. Het vierkante, gespierde uiterlijk en de dubbele ronde achterlichten zouden karakteristiek worden. Eveneens karakteristiek was de enorme hoeveelheid technologie. Elektronisch aangestuurde vierwielaandrijving en een 2,6 liter zescilinder-in-lijn met twee turbo's waren, zeker in 1989, uitzonderlijk. De motor was ontworpen voor 500 pk, maar afgeknepen tot 276pk vanwege een herenakkoord tussen de Japanse autofabrikanten. Tuners stortten zich vervolgens vol overgave op het blok, maar in originele toestand was het al erg veel vermogen. Niet alleen had de ongeveer gelijktijdig geïntroduceerde Ferrari 348 slechts veertien pk meer, de 276pk was met dank aan alle bijzondere ondersteltechniek genoeg voor de snelste rondetijd voor productieauto's op de Nürburgring. Concurrent voor die positie destijds? Porsche.

PR-kanon

Er lijkt in twintig jaar en twee generaties GT-R verassend weinig veranderd. De tegenstander is onveranderd, de uitkomst is semi-onveranderd en het uiterlijk onveranderd afwijkend. Het is geen sportauto volgens de Europese school, maar past in een eigen traditie. Strakke lijnen, hoekige vormen, subtiele spoilers, maar geen flamboyante koetswerk. Het is een grote auto, imposant. Volgepropt met techniek, geen dieet, 1730kg, maar ook zeker geen overgewicht – een alternatieve doeltreffendheid die resulteert in een luchtweerstand coëfficiënt van slechts 0,27. De wielkasten worden met een scherpe lijn geaccentueerd, de achterkant is breed en dreigend, de karakteristieke dubbele achterlichten robuust. De daklijn loopt met een brute knik vanaf de vooruit naar beneden, de bulten op de motorkap zien er uit alsof de motor geprobeerd heeft uit te breken. De Nissan is eerder imposant dan gracieus, meer Mondriaan dan Monet. Zeker volledig in het zwart gehuld, als deze Black Edition, is het een relatief onopvallende maar tegelijkertijd stoere en krachtige verschijning.



De GT-R heeft altijd een bijzondere plaats gehad binnen Nissan. De drie laatste generaties Skyline GT-R hadden op de plek waar je een Nissan-logo zou verwachten een GT-R logo. De uitvoering was bijna tot merk gepromoveerd. Nu de GT-R in ieder geval tot apart model in plaats van uitvoering geridderd is, zijn er aan de buitenkant nog voldoende Nissan logo's te ontwaren, naast de gebruikelijke GT-R aanduidingen. Waarschijnlijk heeft het merk zich goed beseft wat voor PR-kanon ze in huis hadden. Met zo'n *imagebuilder* wil je natuurlijk graag geassocieerd worden.

Mythologie

Aan de binnenkant wordt de GT-R beleving wel uitsluitend ondersteund door logo's met de rode R. Weinig subtiel op het stuurwiel, maar ook even bij het opstarten van het scherm van de boordcomputer, die een prominente naar de bestuurder gerichte plaats heeft bovenaan het dashboard. Het was ook de computer, die een belangrijk deel uitmaakt van de mythologie. De GT-R heeft veel van zijn wereldwijde bekendheid te danken aan optredens in diverse racegames, met als meest bekende voorbeeld de voor de PlayStation uitgebrachte *Gran Turismo* reeks van Polyphony. Deze ontwikkelaar heeft dit keer ook de boordcomputer meeontwikkeld, waardoor *GT* nu ook in je GT-R zit. Bijzonder. Op het scherm is op meerdere pagina's af te lezen waar de techneut en de cijferfreak van zou smullen. Van de temperatuur van de olie in de motor of versnellingsbak tot het percentage aandrijfkrachten naar de voor- of achterwielen, of de hoeveelheid G-krachten en meer van dat soort essentialia.



Bij de eerste meters in de GT-R twijfel je of het bijzonder aanvoelt, of toch wat normaaltes. Aan de manier waarop je in de auto zit ligt het niet. Laag, ingesloten en geborgen zoals dat hoort in een echte sportwagen, terwijl je uitkijkt over de lange motorkap met twee grote bulten. De ramenlijn is hoog geplaatst, in het midden zit een hoge middenconsole. Daar loopt de aandrijving van de motor naar de *transaxle* versnellingsbak, en van de versnellingsbak naar de voorwielen. Voor je bevindt zich een heerlijk stuur, met daarachter twee flippers waarmee de automaat eventueel handmatig te bedienen valt. Zoals in andere serieuze sportwagens draaien ze niet mee met het stuur, maar zijn ze altijd op dezelfde plek te vinden. De stoelen zijn perfecte sportstoelen. Wel wat aan de harde kant, maar ze bieden zeer goede ondersteuning. Samen met het stuur is er een excellente zithouding af te stellen. De stoelen zijn niet verwarmd, althans niet door reguliere stoelverwarming. Vlak langs de middenconsole loopt de uitlaat, die een enorme hitte afgeeft. Van hard rijden kun je het daardoor letterlijk warm krijgen.



Aan de andere kant doen delen van het dashboard soms wat gewoontjes aan. Natuurlijk, de snelheidsmeter die tot 340km/u gaat zal je geen moment op de gedachte brengen per ongeluk in een Pixa gestapt te zijn, of de centrale toerenteller dat je in een Qashqai zit. Het overzicht is, op schuin naar achteren na, eigenlijk prima. Op het dashboard prijken relatief ordinaire knoppen. De knoppen op het stuur zijn niet voor allerlei spannende instellingen, maar voor de cruise controle en de radio. Het is niet slecht of van matige van kwaliteit, maar het detoneert wel met zulke vage dingen als gevoelens en verwachtingen. Daarbij valt ook het ontbreken van een navigatiesysteem op. Het is de kleine prijs die je betaald voor de (relatief) lage prijs van de GT-R.



Op het dashboard zitten een drietal knoppen die je niet in een andere Nissan zult aantreffen. Er zijn drie tuimelschakelaars waarmee je de afstemming van de schokdempers, traction control en de versnellingsbak verandert. Bij deze onderdelen zijn er drie instellingen. Naast *normal* en *race* zijn dat bij de schokdempers

comfort, bij de traction control het uitschakelen van de beschermengel en bij de versnellingsbak *snow*. Door al aanwezige elektronica, de vierwielaandrijving en de eerder genoemde computerspel associaties is er het beeld ontstaan dat het rijden met de GT-R vergelijkbaar is met gamen op je PlayStation op de bank. Maar dat is echt onzin.



Intens autorijden

Zodra je de eerste meters voorbij bent, begint de auto steeds mechanischer aan te voelen. Terwijl je achterwerk langzaam verwarmt wordt door uitlaatgassen uit de twinturbo V6, begin je ook steeds meer kleine dingetjes te ervaren die aangeven dat er niets elektronisch aan deze machine is. Het sturen gaat niet licht, maar kost enige inspanning, kracht zelfs. De auto heeft een tamelijk stevig onderstel en geeft oneffenheden nadrukkelijk door. Vanuit de middenconsole klinken allerhande kraakjes, die in intensiteit toenemen als je bij wijze van experiment de versnellingsbak op *race* hebt ingesteld. In die instelling verloopt soepel weggrijden ook wat stroever. Alhoewel de koppelrijke motor in de GT-R de soepelheid zelve is en bovendien uitgerust is met een *dualclutch* DSG-achtige automaat, verloopt fileverkeer soms wat nukkig, met kleine schokjes. De motor broemt, de transmissie kraakt. Het zijn kleine hints naar het compromis wat bij de GT-R gevonden is.



Toch kunnen deze prikkelingen je geen moment voorbereiden op wat er gebeurt als je besluit het beest uit Japan eens écht uit te proberen. Het kan zelfs een ietwat pijnlijk proces zijn. Bijna vanaf elke toerental is de trekkracht van het 3,8 liter grote blok ongekend. De fabrieksopgaaf van de trekkracht is 588 Nm bij slechts 3200 toeren per minuut, maar er zijn al compleet originele GT-R's op de rollenbank tot 120 Nm méér gekomen. Die hoeveelheid trekkracht, die normaal genoeg is om een middelgrote DAF-vrachtwagen voort te bewegen, is zo groot dat mijn nekspieren de eerste keer geen schijn van kans hadden. De auto maakt een geluid alsof de plasmagecoate zescilinder eigenlijk een straalmotor is, om volstrekt ongehinderd door zoiets ordinairs als luchtweerstand heen te schieten. Door de vierwielaandrijving vliegt de auto zonder tractieverlies vooruit, met zo'n sterke acceleratie dat een laterale versnelling van maar liefst 1G wordt bereikt. Dat je hoofd daardoor van het ene op het andere moment twee keer zo zwaar is, was bij herhaling voor mij genoeg om nog een week lang nekpijn te ervaren.



Na enkele sprintjes ben je definitief verpest. Geen auto die in de weken die volgen nog echt snel lijken. In de eerste versnelling is de acceleratie zo verpletterend dat je niet in staat bent om op de snelheidsmeter te kijken, maar als je een versnelling of wat later dat wel kan doen blijft wat je ziet verbazingwekkend. Met de versnellingsbak in *race* schakelt de bak zo hard, zo snel, zo naadloos dat je in één spurt absurde snelheden haalt. De snelheidsmeter beweegt bijna surrealistisch snel over de schaal. Het is dan ook bijzonder te moeten opmerken dat de auto tot nog grotere prestaties in staat zou moeten zijn. De *launch control* was uitgeschakeld, vanwege het grote aantal pechgevallen wat zich door het systeem heeft voorgedaan. Vanuit een soort sado masochistische nieuwsgierigheid spijt het me te moeten melden dat de sprint van nul naar honderd beperkt bleef tot 3,9 seconden. Wellicht is beperkt niet het goede woord.

Als je went aan de enorme krachten op je lichaam, dan begint op te vallen hoe weinig moeite de auto er eigenlijk mee heeft. 485pk is onvoorstelbaar veel vermogen, maar in de GT-R ook onvoorstelbaar controleerbaar. Een tikkeltje stoïcijns ondergaat de auto alles. Het turbineachtige geluid, de boze grom, het gefluit van de turbo's, de zware besturing en je verwarmde achterwerk: het voelt allemaal aan als intens autorijden. Terwijl de auto altijd meer blijkt te kunnen. Elke keer kan de grens weer wat verder verlegd worden. Nog harder aanrijden, nog harder remmen, terwijl de auto rustig blijft, in balans. Het maakt niet veel uit hoe hard je remt of hoe hard je optrekt, de mate van controle is uitstekend.



De besturing is precies goed. Doordat je enige kracht moet zetten heb je echt het gevoel dat je stuurt. Het is geen neppe weerstand, maar een echt mechanisch gevoel. De auto verandert verassend snel van koers. Voor een auto van dit gewicht voelt 'ie opvallend lichtvoetig aan. Met alle instellingen op *race* doet de GT-R precies wat je wil. Tractie is er altijd, grip ook voortdurend. Hoe Nissan het precies gedaan heeft is mij onduidelijk, maar feit is dat de GT-R zulke immense zijwaartse krachten kan oproepen dat de velgen een speciaal randje hebben om te voorkomen dat de banden er af lopen. Zelfs voor een gemiddelde bestuurder ligt erg veel van het prestatiepotentieel binnen handbereik. Bouw het rustig op, en de auto zal je niet snel verrassen. Dat kan als een teleurstelling klinken, maar tegelijk zul je geen moment het gevoel hebben dat je niet echt *in control* bent. Mocht je bij het uitaccelereren van een bocht te veel willen, dan zal ondanks de hightech vierwielaandrijving de achterkant van de auto uitbreken. De natuurwetten zijn ver terug geduwd, maar bestaan nog steeds. De achterwielen schuiven niet vilein snel weg, maar rustig en gedoceerd. Rustig gas blijven geven en een tikkeltje tegen te sturen is genoeg om perfect, in een zeer lichte drift, de bocht te ronden. Het voelt als ultieme controle over Godzilla. Zelfs op een nat wegdek, ondanks de semi-slick banden, behoud je erg veel controle. Het is net alsof de auto zich halverwege even zet, bepaalt waar de bocht is en even met je overlegt. Het voelt als een samenwerking, niet als een overname door de techniek. Het is een auto waar iedereen die van echt sturen houdt, zich geen seconde teleurgesteld in zal voelen.



Gran Turismo

De GT-R is een non-plus ultra sportwagen, maar kan meer dan alleen je ingewanden door elkaar schudden. Achterin passen twee kinderen, of zeer inschikkelijke volwassenen. In de kofferbak past 315 liter bagage. En met de diverse settings in *normal* of zelfs *comfort*, is het zeer geriefelijk rijden. Je zou dan zelfs even kunnen vergeten hoe snel de auto ook alweer is. Slechts het geluid van de turbo's en wat gebrom herinneren je er aan dat de auto zich inspant. Fluitend haal je in – om er vervolgens achter te komen dat je rijbewijs in gevaar is. Oeps. Het is

geen uitsproken stille auto, maar met de uitmuntende radio hard genoeg stoort het niet. Bij tweehonderd kilometer per uur is een gesprek zonder stemverheffing geen probleem. Met het onderstel in de juiste instelling is de auto ook niet echt oncomfortabel, er is hooguit een storend gevoel voor spoorvorming door de brede banden. En het verbruik bij een constante honderdtwintig kilometer per uur is weliswaar een relatief beperkte 1 op 8, als je echt snel kilometers gaat vreten moet je wel elke tweehonderd kilometer gaan tanken. Niet alleen als sportwagen, maar ook als Gran Turismo imponeert de GT-R.



Betaalbaar meesterwerk

Nissan heeft er goed de tijd voor genomen, maar vervolgens wel een meesterwerk afgeleverd. De GT-R is een serieuze sportwagen. De auto is razendsnel, superspannend en tegelijk goed te besturen en voldoende comfortabel. En ook dat andere element uit de legende, de zweem van betaalbaarheid, zit goed. 130.000 euro is voor de meeste van ons een enorme smak geld, maar het is een schijntje als je het vergelijkt met gelijkwaardig presterende sportwagens. De ongeveer even prijzige BMW M3 levert ruim 60 pk minder. Een Audi R8 is meer dan 50.000 euro duurder, maar beide zijn minder snel. Het past allemaal in de legende die zich om de GT-R gevormd heeft. Maar de auto is meer. De GT-R maakt alle verwachtingen waar, of overtreft ze...



Auteur: Jelmer Staal

Fotografie: Anton van der Wulp

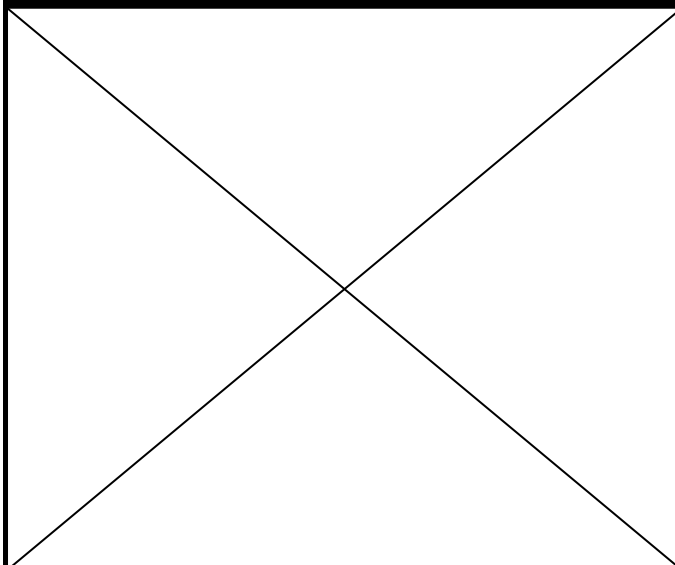
Meer foto's van onze fotograaf Luuk van Kaathoven: luukvankaathoven.nl



Autonieuws

- 
8 augustus [Toch geen Subaru BRZ STi, wel extra spoilers](#)
- 
8 augustus [Mazda van de toekomst volgens Amerikaanse studenten](#)
- 
8 augustus [1.6 turbomotor met 200 pk voor Opel Cascada](#)
- 
8 augustus [Tesla start met levering Model S](#)
- 
8 augustus [660cc turbomotor voor Caterham Seven](#)
- 
8 augustus [Prijzen Audi A3 1.6 TDI Ultra met 14 procent bijtelling bekend](#)

Promoties



- See more at: <http://www.autogetest.nl/autotests/item/nissan/nissan-gt-r-black-edition.html#sthash.TNtjAb8O.dpuf>