

PDF-downloadservice



Alstublieft!

**Op de volgende pagina's het
door u bestelde artikel
van *AutoWeek*.**

Veel leesplezier!



De 3-seconde

Tekst **Roy Kleijwegt**, foto's **Fons Klappe**, met dank aan **Visscher Amsterdam**

De komst van de Nissan GT-R in 2008 zorgde voor een ware aardverschuiving in supercarland. Of de auto nu in rechte lijn of op het circuit zijn kunsten mocht vertonen: hij reed praktisch alles en iedereen eruit. En dat voor een lachwekkende prijs van zo'n 120.000 euro. Dit is het antwoord uit Duitsland: de 997 Turbo Mark II. We zetten de top van de straatsprinters naast elkaar.



Compleet gelijk maar
compleet anders.
En ongenaakbaar
briljant

nclub

Bijna net zo boeiend als de fysieke strijd tussen de 911 en de GT-R was de publiciteitsoorlog tussen Nissan en Porsche. Zo lieten de Duitsers weten dat ze de door Nissan geclaimde rondetijd van de GT-R op de Nordschleife op zijn minst discutabel vonden. (Ook GM heeft tijdens zijn recordruns met de Corvette ZR1 twijfels geuit over de oprechtheid van Nissan; de tijd van de Dodge Viper ACR zou wel kloppen) Ze hadden namelijk een GT-R gekocht en kwamen niet aan de door Nissan genoemde tijd. Nissan reageerde even cool als Shaft *himself*: het was vereerd door de aankoop en nodigde Porsche uit zijn testcoureur naar Nissan te sturen, zodat hij kon leren autorijden. Auw! Ondertussen bleef de gratis publiciteit voor Nissan en zijn GT-R maar toestromen. Uiteraard zal het vooral het imago van Porsche zijn geweest dat een tijdelijk deukje

Bij de GT-R kunnen we veel dingen afvinken die we ook op de 911 terugvinden

opliep dan dat het daadwerkelijk klanten heeft gekost. De redenen om een Porsche te kopen zijn legio, maar dat een of ander Japans apparaat sneller is, zal het overgrote deel van de 911-rijders worst zijn. Maar dat wil natuurlijk niet zeggen dat de Duitsers het erbij laten zitten.

De 911 Turbo kreeg een zo goed als nieuwe motor met directe inspuiting. Op de 3,8-liter zescilinder boxermotor zijn vervolgens twee turbo's met variabele geometrie geschroefd. Het vermogen staat nu op 500 pk en uiteraard heeft de Turbo nog steeds vierwielaandrijving om al dat geweld naar het asfalt te krijgen. Nieuw is een PDK-versnellingsbak met dubbele koppeling, die we al eerder in veel andere nieuwe Porsche-modellen zagen verschijnen. Pure

noodzaak wanneer je écht snelle sprinttijden wilt neerzetten. Bij de GT-R kunnen we veel dingen afvinken die we ook op de 911 vinden. Zes cilinders met een inhoud van 3,8 liter (in V-vorm, dat wel): check. Twee turbo's: check. Vierwielaandrijving: check. Automaat met dubbele koppeling: check. 500 pk? Geen check. Officieel heeft de GT-R er 480, maar de Japanners geven volmondig toe dat die schatting nogal laag is, dus wat boeit het. Wel is de Nissan 170 kg zwaarder dan de Porsche.

Geen moeite

De GT-R bleek eerder weergaloos snel. Je hoeft geen enkele moeite te doen om onder de 4 seconden op 100 km/h te zitten en met een paar pogingen krijg je daar nog wel wat tienden af. Kan de 911 turbo daar tegenop? De officiële waarden zijn 3,6 voor de Nissan en 3,5 voor de 911. Met achterwielaandrijvers die officieel dit soort tijden neerzetten (Z06, ZR1, 458 Italia) is het extreem moeilijk ze te halen als je niet door elektronica geholpen wordt. Maar deze twee auto's beschikken over *launchcontrol* (de 911 moet je dan uitbreiden met het optionele en dure Sport Chrono-package) en 4WD, zodat je geholpen wordt keer op keer een toptijd neer te zetten.

We beginnen in de Nissan, die iedere keer weer onvoorstelbaar veel bekijks trekt. Mensen volgen je, maken foto's en video's en kijken de straatracer bewonderd na. De auto komt iedere keer goed van zijn plek, hoewel de wielen heel even moeten zoeken. De bak knalt de volgende versnelling erin. De snelste tijd naar de honderd zit na een paar runs op 3,68 seconden, de auto zit vervolgens na 12,4 seconden op tweehonderd. Onvoorstelbaar snel. Kan de 911 daaroverheen? Al bij de eerste run merken we dat het vertrek het sterkste punt van de Porsche is. Sowieso wordt de auto geholpen door de gigantisch brede sloffen achter (305/30/ZR 19!) maar de elektronica weet gewoon precies hoe de krachten verdeeld moeten worden. De bak

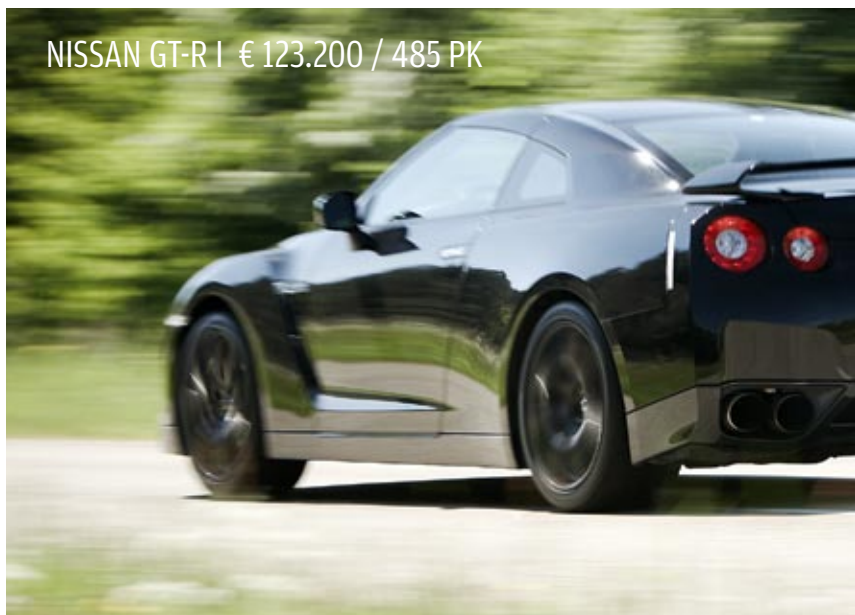


De GT-R heeft kleinere banden dan de 911, die achter sloffen heeft van 30,5 cm breed...



- 1 - Goede, grote flippers rondom het stuur.
- 2 - De stoelen bieden veel zijdelingse steun; je hebt 't nodig!
- 3 - Qua design een beetje 'n jaren-'80 dashboard!

NISSAN GT-R | € 123.200 / 485 PK



De GT-R komt iedere keer goed van zijn plek, hoewel de wielen heel even moeten zoeken

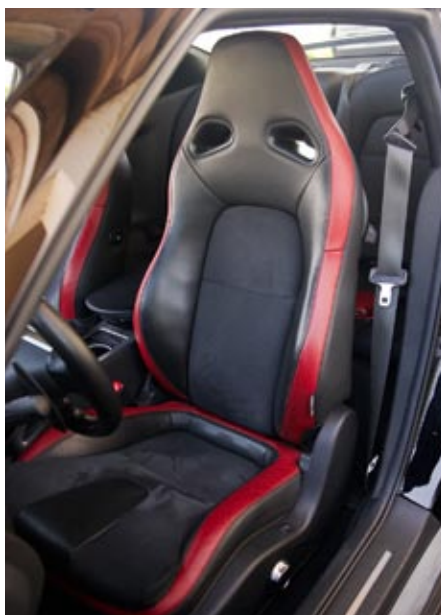


Nog sneller? Dat kan!

Wil je als GT-R rijder ook de bezitter van een nieuwe 911 Turbo het snot voor de ogen rijden, dan kan je je auto flink onder handen laten nemen. Als je een High Performance-set bestelt, krijg je je auto terug met een titanium uitlaatsysteem, nieuwe intercoolers, race-filters en -downpipes en nieuwe turbo's. Visscher Amsterdam, de officiële GT-R dealer van Nederland, vraagt hiervoor - inclusief montage - € 12.750. Het vermogen gaat dan naar 580 pk en het koppel naar 755 Nm. De geclaimde 0-200-tijd is 9,3 seconden. Aha...



De GT-R maakt meer kabaal dan de 911, maar heel extreem is het ook weer niet.



OPMERKELIJK: NISSAN



Van g-krachten tot turbodruk: de GT-R laat het je weten.



De automaat schakelt niet alleen snel, maar reageert ook vlot op de flippers.



Eindelijk flippers in plaats van die rare schakelknoppen. "Speciaal voor de pers", aldus Porsche. Uhuh.



In de 911 voel je meteen de gewichtsverplaatsing van de achterkant als je gas lift in 'n bocht

lijkt bovendien nog agressiever dan de Nissan. KLENG, volgende versnelling. Het motorgeluid is niet eens zo indrukwekkend, het geblaas van de turbo's des te meer. Score? 3,28 seconden naar de honderd, 11,0 naar de tweehonderd. Bijna anderhalve seconde sneller naar de tweehonderd dan de Nissan. Dat lijkt weinig, maar in de sprint rijdt de 911 echt bij de Nissan weg. Ook zit de Porsche dik onder de fabrieksopgave. "We zijn altijd voorzichtig", zegt Porsche in een reactie. "In het verleden zaten we een keer aan de verkeerde kant en dat leverde een hoop kritiek op. Dat willen we niet nog eens." Bij een rollende start gaat het langer gelijk op. Beginnen we de sprint rijdend bij 50 km/h, dan heeft de 911 meer moeite van de Nissan weg te rijden (zie grafiek), al zal hij uiteindelijk overwinnen.

Illegaal

Kom je in je 911 Turbo een GT-R tegen op de openbare weg, dan wordt het helemaal een ander verhaal. Je moet zwaar illegale snelheden bereiken om het voordeel van de

Porsche te benutten, bovendien gaat de Nissan 'gemakkelijker' hard. Dit komt vooral door de soepele manier waarop de Nissan op je gaspedaal reageert. Sowieso heeft het pedaal minder weerstand, maar de automaat schakelt bovendien veel sneller terug dan de Porsche, waar je eerste de sport- of sportplus-modus aan moet zetten. Wil je in de 911 echt ineens een snelle voorbijganger achtervolgen, dan zul je het pedaal echt vol moeten vloeren, de Nissan versnelt welwillender. Voor het sturen geldt hetzelfde. De Nissan stuurt opvallend licht en zuigt zich vast op het asfalt naarmate het harder gaat. De 911 heeft hier een wat dubbel karakter. Hij wordt wat licht in de neus, maar dat zit hem vooral in het gevoel, want hij gaat net zo hard de bocht in als de Nissan. Het verschil zit hem in de balans. De 911 mag dan wel vierwielaandrijving hebben, maar als je in een snelle bocht ook maar een paar procent je gas lift, dan voel je meteen de gewichtsverplaatsing van die zware achterkant waar de motor hangt. Het karakter van deze twee auto's is daar-

Zoals altijd in een 911 staat de toerenteller in het midden en is de snelheidsmeter praktisch onleesbaar.



- 1- Mooie materialen in de Porsche.
- 2- De PDK-pook is prachtig.
- 3- Het multimedia-systeem doet een beetje gedateerd aan.



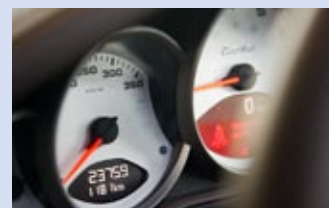


door ondanks alle overeenkomsten totaal anders. De 911 is extremer, meer hardcore en spannender. Wil je écht hard gaan (of dat nu op het circuit of op de openbare weg is) dan moet je een groot hart hebben of een verdomd goede coureur zijn. De Nissan heeft een veel neutralere balans en verbaast vooral door zijn eenvoud, zijn *driveability*, zijn soepelheid in alledaags gebruik en het gemak waarmee je godsgruwelijk hard gaat. Dat hij het op dit vlak beter doet dan de Porsche, is in zoverre opvallend omdat de 911 Turbo juist de Porsche is die op dit vlak altijd goed scoort. Ook wint de Nissan punten met het gebruik van de automaat. Op de sportiefste stand lijkt de Porsche iets sneller te schakelen (erg snel versus heel erg snel), maar de GT-R reageert weer sneller op de flippers en dat vinden we belangrijker. Bij de 911 is er altijd even sprake van een denkmomentje. Wel kun je in de 911 het schakelen gemakkelijker uit handen geven. Zet je de



PORSCHE 911 TURBO | € 201.181 / 500 PK

OPMERKELIJK: NISSAN



350 km/h haalt-ie niet, maar 315 is wel mogelijk.



Dit klokje is onderdeel van het Sport Chrono Pakket.

PORSCHE 911 TURBO:
TOP 312 KM/H, 0-100 IN 3,24 S



NISSAN GT-R:
TOP 310 KM/H, 0-100 IN 3,68 S

bak in 'sport', dan is dat ideaal voor 'n potje boenderen op de openbare weg (wel oom agent mijden, anders heb je aan de eerste twee versnellingen al genoeg...) en 'sport-plus' is juist perfect voor op het circuit: de automaat houdt de toeren dan zo hoog mogelijk. Die modus is perfect. Je hebt nu geen last van trage flipperreacties, want de automaat schakelt zelf met enorme klappen en de klacht dat een automaat in 'S' de toeren te hoog houdt (zoals vaak het geval bij DSG-/S-tronic-bakken), verdwijnt door de aanwezige gulden middenweg.

Ankers uit

Zoals gebruikelijk voor auto's van dit kaliber ga je snel veel harder dan je denkt. Gelukkig zijn de remmen aangepast op het snelheidspotentieel. Dat vertaalt zich bij beide in

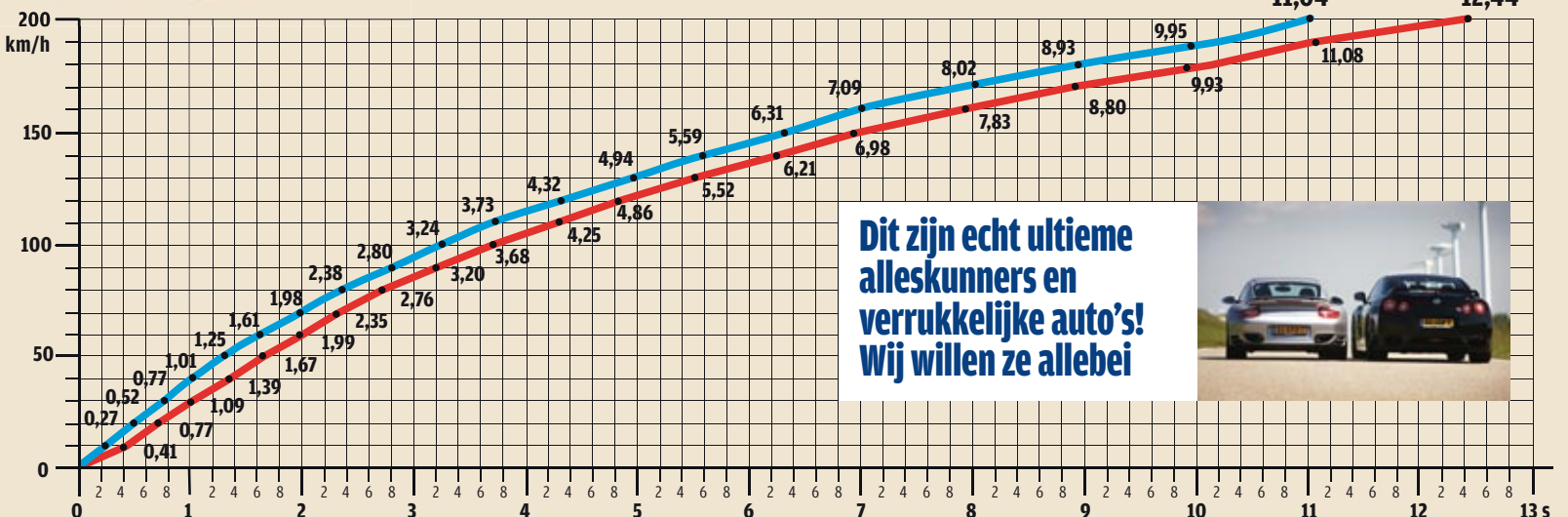
extreme waarden: zo'n 33 meter remweg vanaf 100 km/h is extreem kort. De vierwielaandrijving betaalt zich in beide auto's uit in briljante tractie bocht-uit. Je moet de auto's eigenlijk geen moment laten rollen. Rem zo laat mogelijk en zelfs een beetje de bocht in. (Hoe verder je je rempedaal loslaat, hoe meer je kunt insturen) en ga vervolgens meteen op je gas. De banden bijten zich vast en denderen in de door jou gekozen lijn de bocht uit. De Nissan heeft hier (puur door vermogen) nog iets meer overstuurneigingen dan de 911 op dit moment, maar zo kinderlijk eenvoudig dat je het al gecorrigeerd hebt voordat je het door hebt. Bij die 911 heb je ondertussen je handen vol met het strak houden van de neus, die wat meer hyper is dan bij de Nissan. De Turbo heeft weer meer last van een losse kont bij het aanremmen en nog meer bij het liften van je gas om je lijn te corrigeren. Nooit ineens 100 procent van je gas afgaan in de Duitser! Dit zijn echt ultieme alleskunnende en verrukkelijke auto's. Kiezen is meer dan alleen een kwestie van smaak. 'n 911 Turbo-rijder shopt in een andere prijscategorie: hij

wil zoveel geld voor een auto uitgeven. Dat maakt de Nissan meer een concurrent voor een 'gewone' 911, en dan nog alleen als je puur voor prestaties gaat. Genoeg Porsches worden enkel gekocht voor de flair en de (rustige?) uitstraling. Maar de papieren vergelijking is weldegelijk reëel en relevant. Ze zijn compleet gelijk en toch compleet anders. En ongenaakbaar briljant. Wij willen ze allebei. ■



	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200	km/h
911	0	0,36	0,73	1,13	1,55	1,99	2,48	3,07	3,69	4,34	5,06	5,84	6,77	7,68	8,70	9,79	s
GT-R	0	0,32	0,68	1,09	1,53	2,01	2,58	3,19	3,85	4,54	5,31	6,16	7,13	8,26	9,41	10,77	s

Bij een rijdende start gaat het tot 150 bijna gelijk op. Maar daarna is ook hier de 911 de baas.



Dit zijn echt ultieme alleskunnende en verrukkelijke auto's! Wij willen ze allebei



0-200 km/h: Bij de start pakt de 911 meteen een voorsprong. Hierna loopt de auto alleen maar uit.

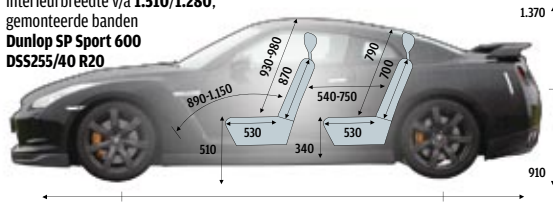
TECHNISCHE GEGEVENS*	GT-R	911
Motor	V6, dubb. bovenl. nokkennassen	6, boxer, dubb. bovenl. nokkennassen
Cilinderinhoud	3.799 cc	3.800 cc
Max. vermogen	357 kW/485 pk 6.400 tpm	368 kW/500 pk 6.000 tpm
Max. koppel	588 Nm bij 3.200 tpm	650 Nm bij 1.950 tpm
Uitstoot CO₂	298 g/km	268 g/km
Aandrijving	voor+achter	voor+achter
Aantal versnellingen	6, sequentiële automaat	7, sequentiële automaat
Remmen vóór/achter	gev. schijven/gev. schijven	gev. schijven/gev. schijven
Bagageruimte	315 liter	105 liter
Tankinhoud	74 liter	67 liter
Gewicht	1.740 kg	1.570 kg
Laadvermogen	460 kg	390 kg
Aanhanger (geremd)	0 kg	0 kg
KOSTEN		
Prijs	€ 123.200	€ 201.181
Bijkomende kosten	€ 795	€ 1.462
Wegenbelasting	€ 234 - 253	€ 214 - 231
Energie label	G	G
Garantie	3 jaar/100.000 12 jaar carrosserie	2 jaar/ 10 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	variabel	30.000 km/2 jaar
Internet	www.nissan.nl	www.porsche.nl

* = Deze specificaties behoren bij de geteste uitvoeringen.

Raadpleeg voor meer technische gegevens, de standaarduitrusting en de opties www.autoweek.nl. Alles over energielabels, milieuvriendelijke technieken, 'groene' auto's en de bijbehorende belastingregels is te vinden op www.groenopweg.nl.

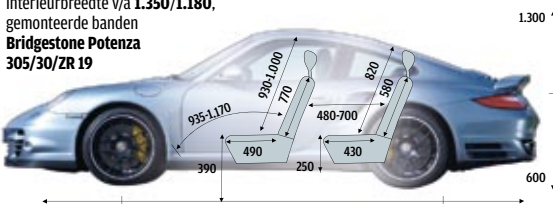
MATEN in millimeters NISSAN GT-R

wielbasis **2.780**, breedte **1.895**, lengte **4.650**, draaicirkel **12,1 m**,
interieurbreedte v/a **1.510/1.280**,
gemonteerde banden
Dunlop SP Sport 600
D5S255/40 R20



MATEN in millimeters PORSCHE 911

wielbasis **2.350**, breedte **1.852**, lengte **4.450**, draaicirkel **10,9 m**,
interieurbreedte v/a **1.350/1.180**,
gemonteerde banden
Bridgestone Potenza
305/30/ZR 19



Kracht op elk toereniveau: machtig, die V6.



De boxermotor ligt diep verborgen achterin.

RESTWAARDERAPPORT



Een sportwagen kopen is vast geen rationele beslissing. Als dat het geval zou zijn, dan zouden er - tenminste met het oog op de restwaarde - heel wat meer GT-R exemplaren rondrijden. De Nissan weet door zijn gunstigere waardeverlies in euro's op ooghoogte met de Porsche te komen. Een uitstekende prestatie!

NISSAN

7

PORSCHE

7

De restwaardeprognose voor de testauto's is weergegeven als een rapportcijfer. Dat cijfer is een gemixte waarde van de te verwachten restwaarde in euro's en in procenten na 4 jaar en bij een voor deze auto's representatieve kilometerstand.

bf forecasts

CONCURRENT



Mercedes SLS AMG vanaf € 242.976.

Scorekaart

NISSAN

PORSCHE



Aandrijflijn

★★★★★

Wat een power, wat een vermogen! Bak is uitstekend!

★★★★★

Jongens, wat een kracht! PDK is super.



Rijden

★★★★★

Je gaat zo gemakkelijk enorm hard. Zalig apparaat.

★★★★★

Meer hardcore sportwagens dan de Nissan, maar ook listiger.



Uitrusting

★★★★●

Geen navi, maar verder in orde.

★★★★●

Chrono-pakket is een must, dus dat had standaard mogen zijn.



Veiligheid

★★★★★

Remweg van een race-auto.

★★★★★

Remt als een straaljager op een vliegdekschip.



Funfactor

★★★★★

Mag zes sterren ook?

★★★★★

Weergaloos, al lever je door het behoudende design wel iets in.



AutoWeek

OORDEEL

De GT-R verdiende een antwoord van Porsche door de manier waarop Nissan het merk te kijk had gezet bij de lancering van het model. Dat antwoord is de Porsche 911 Turbo 997 Mark II. De auto is bij elke snelheid beduidend sneller dan de Nissan (een onwaardse prestatie) en zou elke Ferrari bij het stoplicht verslaan. Daarnaast is hij extremer en meer hardcore om te rijden, en luxueuzer en mooier uitgevoerd. Kortweg is de 911 Turbo simpelweg betere en spannender dan de GT-R. Voor mensen die telkens de nieuwste 911 Turbo bestellen zodra dat mogelijk is (ze zijn er), is er daarom geen twijfel mogelijk. Maakt dat de Porsche ook de winnaar? Nee, de Nissan kost namelijk de helft(!) van de Porsche. Zelfs 'n 911 Carrera S is al fiks duurder. Dat maakt het lastig. De Nissan is namelijk óók weerzinwekkend goed. Hij gaat zó gruwelijk hard en is daarbij zó gemakkelijk te rijden, dat de prijs bijna 'n lachertje is. De 911 Turbo kan niet, zoals bijvoorbeeld Ferrari, terugvallen op exclusiviteit om zijn prijs te rechtvaardigen. Zijn kenmerk is juist relatieve anonimiteit. Niet-kenners zien een gewone 911 en - hoe goed ook - een serieproduct. Als de Japanners dan een auto maken die voor slechts € 120.000 deze über-Porsche het vuur na aan de schenen legt en in de praktijk nog bruikbaar is ook, dan maakt dat GT-R de morele winnaar en de eindwinnaar.

Testredacteur Roy Kleijwegt



BRANDSTOFVERBRUIK



Wat had je dan verwacht?

Doorhalen is uiteraard funest, maar bij normaal rijden blijven de toeren zeer laag, waardoor beide auto nog enigszins in de buurt blijven van de fabrieksopgave.

Verbruik fabrieksopgave liter/100 km

GT-R 12,4 (1:8,1)

911 11,4 (1:8,8)

Verbruik test liter/100 km

GT-R 16,2 (1:6,2)

911 14,0 (1:7,1)

Actieradius km

GT-R 459

911 476

PRESTATIES

	GT-R	911
TOPSNELHEID		
Fabrieksopgave	310 km/h	312 km/h
ACCELERATIE		
0-50 km/h	1,7 s	1,3 s
0-80 km/h	2,8 s	2,4 s
0-100 km/h	3,7 (3,5*) s	3,2 (3,4*) s
0-150 km/h	7,0 s	6,3 s
0-200 km/h	12,4 s	11,0 s
50-80 km/h in 3/4	1,1 s	1,1 s
80-120 km/h in 4/5	2,1 s	1,9 s
REMWEG		
50-0 km/h	8,1 m	8,4 m
100-0 km/h	33,3 m	33,0 m
GELUID		
100 km/h	g.o.	g.o.
120 km/h	g.o.	g.o.

Meetcondities: Temperatuur: 18° C / Weer: helder / Asfalt: droog

* = Fabrieksopgave