



Arnold van Schepen  
26 september 2013

## Ontzagwekkend

De onzekerheidsrelatie van Werner Heisenberg stelt dat de waarden van twee samenhangende natuurkundige grootheden nooit exact tegelijkertijd vast te stellen zijn. In het geval van snelheid geldt dat je van een object nooit exact de plaats  $\hat{x}$  de snelheid kunt vastleggen. Van een modale auto kun je bij het versnellen redelijk nauwkeurig vaststellen hoe snel deze op een bepaald punt reed. In het geval van een Nissan GT-R wordt dat moeilijk, zijn acceleratievermogen is van een compleet andere orde. Hij tast de grenzen van natuurkundige wetten af en herschrijft ongeschreven wetten uit de automobielbouw. Wij reden een week met de hardcore versie van de Nissan GT-R, de Track Pack. Een auto die lichtzinnig omspringt met natuurkundige  $\hat{x}$  juridische wetten



## Niet alles is waar

Als er ã©ã©n auto is die de tongen losmaakt, dan is het de Nissan GT-R wel. Er is zoveel over gezegd en geschreven dat iedereen die ã-ets met autoâ€™s heeft wel overtuigd is van het potentieel van deze auto. Nou ja, een voormalig rallykampioen die tegenwoordig werkzaam is voor een sportwagenmerk uit Zuffenhausen trok de GT-R in twijfel toen deze in standaardtrim een ronderecord zette op de Nã¼rburgring. Dat de GT-R snel is, staat buiten kijf. Maar niet alles wat over de GT-R gezegd en geschreven is, is waar.

Dat heeft enerzijds te maken met de prestaties die de GT-R levert, hij plaatst je besef van wat natuurkundig mogelijk is in een nieuw perspectief. Zijn sprints vanuit een staande of rollende start zijn zo snel, dat het zich amper laat omschrijven. Je kunt het â€™t beste vergelijken met de start van een achtbaanrit. Vanaf het hoogste punt valt het treintje de diepte in en je ziet de eerste bocht op je afkomen. Aan de hand van je eigen waarneming en onderbuikgevoel weet je dat je idioot snel die bocht induikt, maar je kunt niet anticiperen op de krachten die daarbij vrijkomen. Je bent overgeleverd aan



de achtbaan. De eerste keer dat je in een GT-R volgas geeft vanuit een staande start " zelfs zonder launch control " overkomt je hetzelfde. Je hebt zelf het stuur in handen, je trapt zelf het gas in, en toch overkomt het je: op zoveel snelheid, op zoveel tractie had je niet gerekend. Aangenaam, GT-R is de naam.



## Circuitklaar

De vader van de GT-R, Kazutoshi Mizuno, deed bij de introductie in 2007 de belofte dat de GT-R onderwerp zou zijn van voortdurende verbetering. En die belofte is tot nu toe nog steeds ingelost. Ten opzichte van het eerste modeljaar is het vermogen gestegen van 485 tot 550 pk en is de trekkracht gestegen tot 632 Newtonmeter. De verbeteringen hebben zich niet beperkt tot het vergroten van het motorvermogen, ook het onderstel, de remmen en de banden zijn voortdurend verbeterd. In het geval van "onze"™ Track Pack heeft Nissan enkele ingrijpende aanpassingen gedaan om de auto "circuitfit"™ te maken. Om te beginnen is onnodig gewicht overboord gegooid: de achterbank en de audio-installatie zijn in de fabriek achtergebleven. Op de plaats van de achterbank bevinden zich twee matten waarin de nodige bagage

vervoerd kan worden. De achterspoiler is vervangen door een exemplaar van koolstofvezel en in de voorspoiler zijn twee koolstofvezel luchthappers opgenomen die frisse lucht naar de remmen leiden. Het onderstel is voorzien van speciale Bilstein Damptronic schokbrekers die een flink stuk stugger zijn dan de standaardexemplaren.

De Track Pack is te herkennen aan zijn afwijkende velgen en uitlaatmonden. De twee dubbele uitlaten zijn vervangen door wat meer rechthoekige exemplaren, de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat de standaardexemplaren toch fraaier zijn. Dat dacht ik ook van de velgen, maar de 20 inch Rays zijn in het echt best fraai, vooral door de gepolijste velgrand. De zwarte velgkleur sluit mooi aan op de Gun Metallic lak. Bovendien zijn deze velgen 3 kilo per stuk lichter dan de standaardvelgen. De stoelen van de Track Pack zijn bekleed met een veloursachtige stof die door Nissan als "high grip"™ wordt betiteld. Een treffende benaming, want je blijft zitten waar je zit zonder over de bekleding heen-en-weer te glijden. De Track Pack staat voor 152.000 euro in de prijslijsten, onze testauto was voorzien van het optionele Pack Design van 16.300 euro. Dit pakket bestaat uit een volledig titanium uitlaatsysteem, een koolstofvezel achterspoiler en de terugkeer van het Bose audiosysteem.



## Heer en meester

Hoewel de GT-R geen reputatie heeft als "widowmaker"™ lijkt het me verstandig om rustig aan te beginnen om wat feeling met de auto te krijgen. Het elektronische brein heeft me snel geschoten aan de hand van mijn rijstijl, de toerenteller komt de eerste 20 kilometer niet boven de 2.000 toeren en de versnellingsbak schakelt vroeg op. Bij 50 km/u rijdt de GT-R al in de zesde versnelling en de machtige VR38DETT broemt als een grote goedzak. Qua motorgeluid doet de auto me af en toe denken aan de Infiniti G37x. Door het ontbreken van de achterbank dringt het geluid van de aandrijflijn duidelijk door in het interieur. Met name op lage snelheden hoor je de aandrijfassen en de versnellingsbak hun werk doen, meer nog dan in de standaard GT-R. De Track Pack verloochent zijn ware aard niet, want hoewel ik de dempers in de comfort-stand heb staan, is de demping uitgesproken stug. Deze auto hunkert naar snelheid.

Gelukkig lost de verkeersdrukke snel op zodra ik naar het Noorden koers, met een stuk of vijftien auto's per kilometer snelweg is de weg nagenoeg leeg en kan de cruise control op 130 km/u gezet worden. Voor de eerste keer merk ik dat de grote V6 voorin geen grote goedgebouwde is, maar een apparaat dat tot grootse daden in staat is. Om te versnellen van 80 naar 130 schakelt de bak niet terug naar zijn 5 en desondanks klaart de GT-R dit klusje met onthutsend gemak dankzij een gigantische hoeveelheid koppel. Boven de 2.000 toeren verdwijnt de goedmoedige brom en klinkt het eerste venijn door in het motorgeluid. Vanaf 2.500 toeren staat de motor voortdurend op scherp, elke millimeter input van het gaspedaal resulteert direct in actie. Het is ongekend waartoe het blok in staat is, zonder ook maar één versnelling terug te schakelen. Elke hot hatch is een snack voor de GT-R, vanaf 130 km/u in zijn zes is hij ze allemaal de baas.

Intussen is ook gebleken dat de medeweggebruikers de GT-R kennen, linksrijdende leaseauto's verdwijnen als sneeuw voor de zon als de GT-R nadert en verkeer dat met hogere snelheid achterop komt volgt gedwee totdat ze weer ruim baan hebben. Behalve dan de bestuurder van een VW Transporter wiens autokennis klaarblijkelijk niet verder reikt dan zijn eigen merk. Hij laat duidelijk merken dat het wel wat sneller mag en is stevig aan het opduwen. Als ik met de GT-R op de rechterbaan rijd, en de Transporter naast me rijdt is de zelfbeheersing te klein en de verleiding te groot. Een handjevol seconden later heeft de GT-R een mijl voorsprong op de man in de bus. Zalig zijn de onwetenden.





## Geen rijdende computer

“Add lightness”™ luidde het devies van wijlen Colin Chapman. Zo op het eerste gezicht heeft Nissan weinig met dat credo gedaan, en volgens heersende conventies is de GT-R geen lichtgewicht. Maar als je ziet met welk gemak de GT-R tempo maakt en welke bochtsnelheden mogelijk zijn, ben je geneigd de bestaande wijsheden en natuurkundige wetten in twijfel te trekken. Hoofdingenieur Mizuno, inmiddels gepensioneerd, is altijd stellig geweest in zijn opvatting dat gewicht geen belemmering is. Bovendien is gewichtsverdeling (53/47) belangrijker dan een laag eigengewicht. Gezien de prestaties van de GT-R kunnen we de stelling van Mizuno als ijzeren regel beschrijven in het wetboek der automobielbouw. De GT-R heeft weliswaar een dedicated ECU voor de aandrijflijn, maar zijn gigantische grip is niet afkomstig uit deze computer. De grandioze tractie komt puur op het conto van het mechanische deel van de vierwielaandrijving. Het is louter het mechaniek dat het vermogen aan de grond krijgt en niets anders. Ga maar na: computers kunnen geen grip genereren, ze kunnen slechts het gebrek daaraan reguleren door een slippend wiel af te remmen of door het vermogen kortstondig te verminderen. Juist doordat de GT-R zijn pk’s en Nm’s

wel aan de grond krijgt kan hij in 2,7 seconden naar de 100 sprinten.

De rekenkracht van de computer komt pas tot zijn recht in het betere bochtenwerk. In de GT-R Track Pack krijg je via het stuur voortdurend info over het wegdek, meer nog en intensiever dan bij de standaard GT-R. In een lange bocht van een klaverblad bewijst hij andermaal het gelijk van Mizuno-san. Rijkswaterstaat adviseert 60 km/u, in een Micra kun je veilig met 80 km/u door de bocht, en de GT-R rijdt met droge ogen 130 km/u. Terwijl je gevoel zegt dat de auto zo onderhand toch wel met enig bandengepiep een stapje zijwaarts moet doen, voel je in het stuur dat het onderstel en banden nog steeds "in control" zijn. De Audi RS4 hield het in dezelfde bocht bij 110 km/u voor gezien. De Torque Split toont zijn kunnen even later in een S-vormige toerit naar de autobahn, in de korte rechte aanloop haalt de GT-R 140 km/u voordat de toerit in een links / rechts slinger overgaat. Ik moet me er toe zetten om het gas niet te lossen, laat staan af te remmen. Het is een confrontatie met mijn eigen beperkingen, want ik weet dat de auto het kan, maar mijn gevoel zegt me snelheid te minderen. Zodra ik instuur voel ik dat de auto warm noch koud wordt van deze bochtsnelheid, en met dat hernieuwde vertrouwen durf ik voor de apex van de tweede bocht vol op het gas. De GT-R neemt geen tijd om schrap te zetten en katapulteert zichzelf richting de invoegstrook, terwijl alle 550 pk's continu verdeeld worden over de vier wielen. De invoegsnelheid bedraagt uiteindelijk tweemaal het Nederlandse maximum.





## No car for old men

Het is zaterdagmiddag, licht bewolkt, 23 graden en de weg is droog. We zijn in Duitsland, er is geen tempolimit en we rijden in een GT-R. Een paar jaar terug kon ik alleen maar dromen van dit moment, maar nu lijkt het lot " met dank aan Visscher Nissan " me zeer gunstig gezind. Toch hoef ik mezelf niet in de arm te knijpen, want het Duitse betonasfalt in combinatie met het stugge onderstel houdt me wel wakker in deze kilometerslange baustelle. Totdat, precies onder een viaduct, de versmalling eindigt en het gedroomde witte bord met drie diagonale strepen de toetreding van mijn lidmaatschap van de 300 km/u club aankondigt. Het nieuwe asfalt is vlak, de weg is leeg en de GT-R staat volledig in de R-modus. Banzai!

Vanuit de aanloopsnelheid van 80 km/u duurt het zes seconden voordat de 200 op de snelheidsmeter staat. De bak schakelt naar zijn 5. De VR38DETT geeft alles wat "ie heeft, de toerenteller begint aan zijn vijfde klim naar de 7.000 toeren en maakt een onvergelykbare huil. Vergeet alles wat je gelezen hebt over het motorgeluid van de GT-R, in real life zit er zoveel bezieling in, is de acceleratie zo sterk, dat je meteen om

bent. Luttele seconden later tikken we de 250 aan en schakelt de bak op naar zijn laatste verzet. De wind plooit zich rond het plaatwerk van de auto die voelbaar naar beneden gezogen wordt. De GT-R is in zijn element, het onderstel en de besturing komen nu tot hun recht. De stabiliteit en het vertrouwen dat de auto bij dit tempo geeft zijn ongekend, maar de honger van de GT-R naar nog meer snelheid is nog niet gestild. Bij tempo 292 rijden we over een brug in de autobahn en voelen we de downforce, er is geen spoor van lift. Zodra het asfalt zich weer vlak strekt doemen de eerste voorliggers op. Bij 309 km/u moeten we tempo minderen, maar het gedroomde doel is behaald. Binnen 30 seconden.

De Nissan GT-R is een auto die buitengewoon tot de verbeelding spreekt. Zijn prestatiepotentieel bestaat niet bij de gratie van de rekenkracht van microprocessors, maar door een ongekend staaltje onderstel- en aandrijftechniek. Na een week rijden is mijn beeld van de GT-R ook anders dan ik zelf had verwacht. Het is een heerlijk mechanische auto die je, zeker in de Track Pack uitvoering, intensief bij het rijden betreft. Na een stevige rij- en stuursessie moet je lijf en leden hun rust gunnen, want hij pakt je stevig aan. De kritiek dat de snelheidsbeleving in de GT-R tegenvalt, gaat vooral op tot 200 km/u in rechte lijn. Op elk ander parcours en boven die snelheid is het niet de vraag wat de auto kan, maar wat de bestuurder durft. Het scherpe randje dat de standaard GT-R ontbeert, heeft de Track Pack juist wel. Hardcore, verpletterend snel, messcherp. In een woord: ontzagwekkend.

Met dank aan Visscher Nissan Amsterdam

## Plus

- + Ongekend acceleratievermogen
- + Wegligging
- + Driveability

## Min

- Te hardcore voor lange ritten
- Voortdurend rijbewijsbedreigend
- ...verbruik