

## Fahrbericht Nissan GT-R: Mit freundlichen Grüßen von Herrn Shioya

Von Jens Riedel

**Nein, es dürfte nicht allein das dumpfe Röhren aus den beiden Doppelendrohren gewesen sein, das den Passanten die Köpfe drehen ließ. Dieses Auto stammt zwar von einem Massenhersteller, ist aber selbst in Sportwagenkreisen eine äußerst seltene Erscheinung. Das Kraftfahrtbundesamt listet den Nissan GT-R wegen der geringen Zulassungszahlen gar nicht erst extra auf und so dürften es allenfalls 30 Exemplare sein, die im ersten Halbjahr in Deutschland einen Käufer gefunden haben.**

Am Preis dürfte es nicht liegen, denn mit unter 100 000 Euro darf die japanische Sportskanone als Schnäppchen gelten. Von der Leistung her darf sich der GT-R beispielweise am Porsche 911 Turbo S messen, kostet aber nur die Hälfte. Der Seltenheitswert der japanischen Rakete rührt wohl vor allem am hierzulande fehlenden Image her, obwohl sich der GT-R in Fankreisen längst den Spitznamen Godzilla erworben hat.

Auch wenn er nicht unbedingt danach aussieht: Der Luftwiderstandsbeiwert beträgt hervorragende 0,26. Zwischen Frontlippe und mächtigem Heckspoiler erstreckt sich ein recht massiv wirkender Karosseriekörper mit flachem Greenhouse. Zwei Schlitze in der Motorhaube fächeln dem potenten Sechszylinder zusätzlich Luft zu, etwas Abwärme entweicht über die seitlichen und farblich abgesetzten Auslässe, die an eine Sieben (auf der linken Seite gespiegelt) erinnern. Neben Stahl und Aluminium setzt Nissan beim GT-R auch an vielen Stellen Carbon ein.

Nun gut, innen geht es angesichts des Preises ein wenig gediegener zu, aber an der Umklammerung durch die belederten Recaro-Sportsitze gibt es ebenso wenig auszusetzen wie an dem zweifarbigen Lenkrad mit den perfekt platzierten Daumenkuhlen und dem an der richtigen Stelle dezent abgeflachten Kranz. Und natürlich

ist auch das Armaturenbrett in Leder eingekleidet, während einige Blenden in Carbon-Optik gestaltet sind. Der Wahlhebel des Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebes erinnert ein wenig an einen Joystick und liegt gut in der Hand. In der Mittelkonsole stecken drei Wippschalter, mit denen sich das Fahrverhalten ändern lässt: Im Wintermodus „Save“ nimmt der Motor spürbar zurückhaltender Gas an, die Comfort-Einstellung für die Dämpfer sollte nicht überbewertet und das ESP auf öffentlichen Straßen tunlichst nicht abgeschaltet werden.

Der GT-R kommt als 2+2-Sitzer daher. Aber hinten finden allenfalls Schoßhündchen ihr Plätzchen. Es mangelt im Fond nicht nur an der notwendigen Beinfreiheit – selbst mittelgroße Europäer müssen den Kopf einziehen, um nicht an die Heckscheibe zu stoßen. Kopfstützen sind da gar nicht erst vorgesehen, für sie ist ohnehin kein Platz. Da dürften auch die Isofix-Befestigungen nicht viel mehr als eine reine Alibifunktion haben. Ungewöhnlich sind die horizontal liegenden und vertikal zu ziehenden Türöffner innen.

404 kW / 550 PS und unter drei Sekunden für den Sprint von null auf 100 km/h sind eine klare Ansage. Mit röhrigem, aber nicht zu aufdringlichem Ton schießt der GT-R wie an der Schnur gezogen nach vorne. Das Drehmomentmaximum von stolzen 632 Newtonmetern wird über mehr als 2500 Umdrehungen lang gehalten. 220 km/h und mehr sind schnellerreicht. Auch danach schiebt der 3,8-Liter-Twin-Turbo unaufhaltsam weiter. Problemlos erreicht Godzilla morgens um 6 Uhr auf der dreispurigen A 2 kurz vor Hannover 270 und mehr auf dem Tacho. Offiziell ist erst bei 315 km/ Schluss.

Umgekehrt lässt sich der Nissan aber auch überraschend sanftmütig fahren. Wer entsprechend feinfühlig mit dem Gaspedal umgeht, erlebt ein ganz ziviles Auto, dessen Doppelkupplungsgetriebe bereits bei 55 km/h in den sechste Gang wechselt. Der V6 säuselt dann leicht turbinenartig vor sich hin. Ungewöhnlich an diesem Auto ist auch die Auslegung der Bremsen. Sie sprechen ebenfalls ungemein weich an und bauen ihren Druck linear und wunderbar dosierbar auf. Der GT-R ist trotz Allrad als Hecktriebler ausgelegt. Nur wenn die Sensoren, beispielsweise auf nasser Fahrbahn, Schlupf registrieren, schaltet sich auch die Vorderachse zu.

Bei einem Normverbrauch von 11,8 Litern sind die von uns benötigten rund 14 Liter absolut akzeptabel. Allerdings wollen die Tankstellen gut ausgewählt sein, denn Nissan schreibt für den GT-R Benzin mit 100 Oktan (z.B. Shell V-Power und Aral Ultimate) vor – das darf aber auch gern sein bei einem Antriebsaggregat, das von Hand zusammengebaut wird und dessen Monteur seinen Namen auf einer Plakette im Motorraum hinterlässt. In unserem Fall geht der Dank an einen Mann namens Izumi Shioya. (ampnet/jri)

## Daten Nissan GT-R

Länge x Breite x Höhe (m): 4,67 x 1,90 x 1,37

Radstand (m): 2,78

Motor: V6-Biturbo, 3799 ccm

Leistung: 404 kW / 550 PS bei 6400 U/min

Max. Drehmoment: 632 Nm bei 3200 - 5800 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 315 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 2,7 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 11,8 Liter

Effizienzklasse: G

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 275 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: min. 1815 kg / max. 385 kg

Kofferraumvolumen: 315 Liter

Wendekreis: 12,1 m

Reifen: 255/40 ZRF20 (v.) u. 285/35 ZRF20 (h.)

Luftwiderstandsbeiwert: 0,26

Basispreis: 96 400 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.



Nissan GT-R.



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.



Nissan GT-R.



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.

---



Nissan GT-R.

---