



*Fin dall'esordio nel 2007, era chiaro come la Nissan GT-R avesse un motore dal potenziale straordinario. Con pochi interventi, infatti, i migliori tuner del mondo riuscirono ad estrarre parecchia "cavalleria" in più dal V6 3.8 a due turbocompressori. La risposta ufficiale della Nissan non tardò, dando vita a un'escalation che porterà negli anni la potenza dagli iniziali 480 a 550 CV, passando per step intermedi. E, in particolare, la configurazione da 550 CV è stata capace di "mettere in riga" nello scatto da fermo le varie Ferrari 458 Italia, Lexus LF-A, McLaren 12C e Porsche 911 Turbo. Oggi, la GT-R torna a stupire con la versione estrema Nismo (acronimo di Nissan Motorsport). Dal motore V6 VR38DETT 3,8 litri si sprigionano, infatti, 600 CV e la coppia massima di 652 Nm. Il tutto suffragato da sostanziali interventi sotto il profilo dell'assetto e dell'aerodinamica.*



### **Regina**

**dell'inferno verde** - 7"08.679 è il tempo sul giro che la Nissan GT-R Nismo ha fatto segnare nell'anello Nordschleife del Nurburgring. Un risultato eccellente, reso possibile innanzitutto dagli interventi effettuati sul motore che prevedono nuovi turbocompressori di diametro maggiorato, modifiche all'accensione e all'alimentazione, nonché una pompa carburante ottimizzata. In particolare, l'inedito gruppo di sovralimentazione è derivato dalle auto da corsa GT3 e migliora il moto delle colonne d'aria indirizzate all'aspirazione. Infine, spicca un impianto di scarico specifico in grado di ridurre ulteriormente la contropressione generata dai catalizzatori, aumentando nel contempo la qualità del sound.



**Telaio racing -**

Il layout delle sospensioni trae ispirazione dal modello da corsa GT-R Nismo, assicurando le migliori doti di tenuta di strada, handling e stabilità. Le molle e gli ammortizzatori Bilstein DampTronic riducono ai minimi termini i moti di cassa. In particolare, gli ammortizzatori sono regolabili elettronicamente su tre diversi setup: "Comfort", "Normal" e "R" (quest'ultimo per l'impiego in pista). Dal canto loro gli speciali bracci collocati sulle sospensioni anteriori a doppia traversa, migliorano la precisione direzionale e la stabilità in curva, fermo restando l'ecce



llente recupero di  
 camber in appoggio tipico di questo schema. Tornando a trattare dei moti di cassa, a contribuire alla riduzione del rollio vi è una barra posteriore cava da 17,3 mm.

**Massima deportanza** - Facendo ricorso a sofisticate tecniche di simulazione della fluidodinamica computazionale, Nissan ha sviluppato un pacchetto aerodinamico che incrementa la tenuta di strada e riduce l'impatto negativo della resistenza all'avanzamento. In dettaglio, il paraurti anteriore e lo spoiler posteriore in carbonio aumentano il downforce, generando un carico aerodinamico aggiuntivo di 100 kg a 300 km/h. Tale deportanza viene egualmente distribuita sulla parte anteriore e posteriore a tutte le velocità, garantendo una maneggevolezza progressiva. Infine, la configurazione ampliata del paraurti anteriore



e il design

rastramento del paraurti posteriore, permettono di mantenere il coefficiente aerodinamico  $C_d$  a 0,26; lo stesso della "normale" Nissan GT-R 2014.

**Segni particolari: estrema** - Oltre alla "cura aerodinamica" citata, la GT-R Nismo sfoggia cerchi in lega a 6 razze neri ispirati alla leggendaria auto da corsa GT500 Nissan. Tali ruote calzano pneumatici Dunlop, sviluppati in collaborazione con Nismo, e misurano 225/40 ZR 20 anteriormente e 285/35 ZR 20





posteriormente.

All'interno si ritrova la strumentazione "un po' da glass cockpit dell' MD11 e un po' da videogioco" tipica del modello, mentre i sedili Recaro presentano il guscio in fibra di carbonio. In sintesi, non sarà allineata alle scuole di Colin Chapman e Gordon Murray basate sul contenimento estremo dei pesi, ma la Nissan GT-R continua a essere un temibile strumento di perfezione con il quale affrontare le piste più difficili. E il bello è che, quando occorre, si può andare a spasso per il mondo come avviene con qualsiasi granturismo. Come dire un perfetto equilibrio tra passione e ragione.

**Gianmarco Barzan**  
**21/11/2013 - 14:03**