

Data: 25/05/ 2012

testata: **Autoblog.it**



Nissan GT-R: il test di autoblog

Publicato il 25 mag 2012 da Omar Abu Eideh

Avere la fortuna ed il privilegio di guidare oggi una [Nissan GT-R](#), coincide con una riflessione che rapidamente acquista i contorni di una consapevolezza: i valori, la filosofia e l'anima dei samurai non si sono estinti nei secoli e per questo vivono nella storia e nella profonda cultura giapponese. Gli stessi principi, che hanno dato identità ad un popolo, ci sembra di ritrovarli nella stessa filosofia costruttiva della [Nissan GT-R](#), completamente anegati e assorbiti in questa mirabolante meccanica su quattro ruote. Un mezzo che sembra capace di poter piegare anche le regole della dinamica ad ogni sua minima volontà, con l'obiettivo ultimo di ridimensionare tutto il mondo delle supercar per come, sino ad ora, lo abbiamo immaginato. ...(SEGUE)

La Guida



La portiera si chiude con un suono sordo, rassicurante, mentre l'odore della pelle che riveste l'abitacolo ti solletica il naso ed appaga il tatto. Da dentro una voce ti sussurra alla mente "amico, se non l'hai ancora capito sei sulla GT-R, l'auto invincibile" e la tua immaginazione inizia a viaggiare, ma a differenza del solito questa volta la realtà viaggia ancor più veloce della tua fantasia e la GT-R è spesso in anticipo sulla tua volontà. Desiderabile, velocissima... epica, anche se per ora procediamo con un filo di gas, dolci e pacifici, nel traffico di Roma all'ora di punta. Tutto inizia con un gesto che, pur nella sua necessità, assume tutte le volte il significato di piccolo rito propiziatorio: piede sul pedale del freno e mano sul tasto "Start Engine" posto in bella mostra sul tunnel della trasmissione; ovviamente è di colore rosso, per fugare ogni dubbio sul temperamento dell'auto.

Il V6 biturbo si accende con un piccolo tuono; nobile, incisivo ma non per questo eccessivo. Del resto gli "effetti speciali" di questo mezzo sono altri. Così una volta innesta la piccola leva del cambio in D, la vettura inizia la sua marcia senza il men che minimo scossone, con un incedere quasi ovattato. In città i rapporti entrano l'uno dietro l'altro in maniera rapidissima, col motore che ronza in VIa marcia, poco sopra il minimo e a velocità "sub-urbane". Ma la GT-R non fa una piega nemmeno in queste condizioni, dimostrandosi dotata di un assetto abbastanza comodo nella regolazione meno estrema del comparto sospensivo. Un fattore non da poco se si considera la sportivissima accoppiata fra cerchi e gomme. Lo sterzo rimane piacevolmente leggero, mentre il perfetto impianto di climatizzazione ed il sofisticato sistema di intrattenimento portano il livello di comfort complessivo ai livelli di un segmento D di lusso. Un'esperienza di guida simile è garantita anche nella marcia autostradale, dove l'unica vera fatica è quella di mantenere i 130 km/h. Basta infatti veramente un attimo di distrazione per trovarsi a velocità sbalorditive, senza nemmeno accorgersene.

Pur digerendoli in maniera egregia, la GT-R non nasce per i suddetti habitat e dona il meglio di sé fra le serpeggianti strade di montagna o fra i cordoli di una pista. Francamente è difficile definire quale di questi due scenari di guida sia quello "di elezione" per la super-coupè nipponica. Questo perché in tracciato le velocità su rettilineo ed in curva sono pazzesche e sembra quasi che tutto avvenga ad un ritmo troppo elevato... attenzione, non stiamo accusando la GT-R di essere troppo veloce, ci mancherebbe. Ma di fatto il suo passo in pista è talmente alto, che quasi non si ha il tempo di godersi le sfaccettature della sua immensa dinamica di marcia. E' come se il sistema nervoso dovesse adattarsi al carisma estremo della vettura, alla sua mostruosa aderenza e potenza frenante. Ma di questo ne parleremo più approfonditamente in seguito.

Adesso vogliamo invece concentrarci sulla guida di "3/4", quella in cui si sfrutta in maniera concreta una buona parte del potenziale dell'auto, senza tuttavia arrivare ai suoi limiti. Anche perché, complici le enormi potenzialità di telaio e trazione integrale, per arrivare a scomporre leggermente la vettura, si devono raggiungere andature proibitive per le strade pubbliche. Se invece ci si avvicina all'auto cercando di tirarne fuori tutto il meglio, ma "senza strafare", la GT-R è capace di garantire un'esperienza di guida che unisce tra loro sensazioni contrastanti, come la capacità di entrare in curva con la stessa rapidità di una vettura superleggera, generando un grip a terra da vettura da rally, ed uscendo con la spinta di una fuoriserie nella più assoluta compostezza. Lo sterzo, nonostante il virtuale elemento di disturbo dato dalla trazione integrale, trasmette un feeling molto elevato, rimanendo consistente in ogni frangente, preciso e comunicativo.

La sensazione più piacevole che si prova nell'affrontare una curva in "maniera spinta" con la GT-R, è che l'auto sembra ridurre le sue generose dimensioni ed il suo peso importante, con avantreno e retrotreno perfettamente bilanciati e sinergici tra loro: l'aspetto più appagante che si prova in questo frangente è che lo squisito equilibrio tipico di una vettura a trazione posteriore, viene ulteriormente esaltato dalla collaborazione delle ruote anteriori, miracolose nello scaricare a terra la potenza pur non alterando l'impostazione sovrasterzante del mezzo. In poche parole si riesce davvero a spremere tutta

la purezza di un telaio fra i migliori mai prodotti in campo automobilistico. Nella modalità di funzionamento manuale il cambio è semplicemente ineccepibile per istantaneità nella risposta agli input, per velocità di cambiata ed allo stesso tempo per l'efficienza con cui opera: nessuno sbalzo e tanta, tantissima sostanza. I freni sono magistrali per modulabilità, potenza frenante e resistenza: sono a livello dell'intero pacchetto offerta da Nissan.

Giudizio eccellente anche per il comparto sospensivo: già nella configurazione più confortevole, l'impianto non mostra il fianco a fenomeni di rollio e beccheggio troppo evidenti, mantenendo invece una compostezza che non spezza la schiena. Irrigidendo le sospensioni al massimo invece le asperità del manto stradale cominciano a farsi sentire per davvero e possono anche turbare l'equilibrio dell'auto in percorrenza di curva; meglio usare la modalità "R" su tracciato o su un manto di nuova fattura, ambienti dove questo settaggio rende al massimo. Ottima la modalità "Sports": con questa regolazione intermedia lo sterzo diventa ancora più godibile e la vettura rimane sportivamente piatta in ogni condizione, esaltando ancor di più lo chassis.



Ma veniamo alla pista: in questo teatro la prima cosa che colpisce è quanto sia diretto e poco demoltiplicato lo sterzo; basta dare un input minimo per indirizzare la vettura verso il punto di corda. A prescindere dal raggio delle curve, il sofisticato sistema di trazione integrale della GT-R riesce a non sprecare nemmeno uno dei suoi 530 Cv, garantendo sempre valanghe di grip: si impara così a fidarsi della bontà del 4x4 dell'auto e ad aprire il gas sempre prima, con una piacevole assetto sovrasterzante a limite, per giunta facile da governare. Nelle curve più larghe si riesce invece ad apprezzare l'immensa accelerazione laterale che l'auto è in grado di sostenere, veramente paragonabile a quella di un mezzo da competizione. Così come è "racing" l'accelerazione: le prime volte, spianare l'acceleratore sul tappetino significa rimanere letteralmente senza fiato; un mix fra la potenza bruta di un toro e la capacità di attaccare la superficie asfaltata di un dragster.

Dai 1000 ai 3000 rpm la spinta è sensazionale: non si potrebbe chiedere di più; da rimanere con la mandibola sulle ginocchia. Ma dai 3000 a limitatore, la GT-R cambia incredibilmente passo e diventa addirittura paurosa nel suo sviluppo di potenza. I rapporti vengono snocciolati ad un ritmo da mitragliatrice, col tachimetro che tocca e supera in pochissimi secondi i 200 km/h. Per trovare qualcosa di simile bisognerebbe spendere almeno il doppio della cifra richiesta da Nissan per la GT-R o guardare al settore motociclistico. In questo contesto la reattività ai comandi del gas è da propulsore aspirato, così come lo è il suono, che sembra voler nascondere la presenza del doppio turbo. Dallo scarico vengono elargite note baritonali, che si acutizzano verso un piacevole, appagante e sofisticato latrato quando ci si avvicina a limitatore.

I freni riescono a compiacere il guidatore ancor più che nella guida su strada, garantendo decelerazioni decise e soprattutto composte. Ma la GT-R non è solo "sterile velocità": nonostante sia davvero disarmante il modo in cui si riesce ad andare veloci col minimo sforzo, se provocata a dovere l'auto garantisce fenomeni di trasferimento di carico importanti, che fanno entrare in gioco un posteriore vivace e mettono in risalto tutto il meglio dei cromosomi da trazione posteriore pura insiti nella Skyline. In quel caso sterzo, ma soprattutto acceleratore, vanno usati con perizia date le potenze in gioco. Si perchè è non affatto banale condurre quest'auto veramente forte in pista, mentre è quasi impossibile farlo su strada aperta al traffico: ciò è dovuto alla reattività e rapidità del mezzo che fa mutare rapidamente ogni panorama ci si ponga di fronte. Il suo comportamento è quasi identico a quello di una normale trazione posteriore, con la differenza di mostrare dei limiti più elevati sia in tema di stabilità che

di tenuta laterale. Per notare la vera differenza da una due ruote motrici, e per permetterle di esprimere il suo reale potenziale nelle performance telaio/trazione/sospensioni, bisogna spingersi veramente avanti con la richiesta di velocità in curva e con la pressione sull'acceleratore in uscita. A questo punto, quando l'auto inizia a pattinare e a innescare un sovrasterzo, è fondamentale non mollare mai il gas, ma continuare ad accelerare in modo che il differenziale, con un ulteriore pattinamento, inizi a trasferire gran parte della potenza all'assale anteriore che riallinea rapidamente tutta l'auto. In questi casi la sensazione di controllo è fantastica e totale e riesce per questo a inebriare e rilasciare endorfina nelle sinapsi del suo guidatore. Perché come dice il nostro tester Lorenzo Baroni (che in questo piccolo video teaser vedete in azione sulla **pista Isam di Anagni**) "attenti a guidare una GT-R con tutti controlli attaccati, perché poi in pista, godi solo a metà", parafrasando la pubblicità di un famoso snack. Viceversa, se si cerca "il miglior tempo" con la guida pulita, e non si disabilita completamente il sistema di controllo della stabilità, l'auto impressiona per la sua compostezza, anche nei cambi di direzione e carico più violenti: il vero problema semmai è quello di imparare a non sottostimare le potenzialità di un mezzo francamente impressionante. Non perché la GT-R non infonda sicurezza, ma semplicemente perché non si riesce razionalmente a comprendere come una vettura non leggerissima e con un' impostazione vivibile tutti i giorni, riesca a muoversi in questo modo. E per di più il livello di performance che si riesce a sviluppare non richiede particolari capacità di guida. Il merito va anche alla distribuzione dei pesi, che maschera le masse e rende l'auto capace di sfrecciare in punta di piedi: un fattore che contribuisce a generare sicurezza nel mezzo ed a spingerlo sempre di più. Inoltre, modificando i parametri di ripartizione della coppia fra i due assali, la maggiore potenza a carico del retrotreno rende la guida più impegnativa e gustosa anche per i piloti più smaliziati. Un altro aspetto importante in un'auto che mostra come sospettato una sua personalità netta e sorprendente.



...(SEGUE)

Testo: Omar Abu Eideh in collaborazione con Lorenzo Baroni

Foto: Omar Abu Eideh, Marco Valerio Condorelli, Jacopo Di Barbora

Riprese: Matteo Bielli, Egon Mancini, Marco Valerio Condorelli, Jordan Beresford

Tester: Lorenzo Baroni

Fonte: www.autoblog.it