



## Nissan Skyline GT-R Historie

### Nissan Skyline GT-R Historie

**Der Nissan Skyline GT-R gilt seit langem als die Sportwagen-Ikone Japans. Ursprünglich als Flaggschiff der Modellpalette konzipiert, um die Kompetenz und Innovationsleistung im Automobilbau des Unternehmens zu zeigen, steht die Bezeichnung GT-R heute für einen Supersportwagen, der nicht nur in puncto Handling und Leistung über Qualitäten verfügt, die denen europäischer Supersportwagen-Stars in nichts nachstehen. Mit dem Unterschied, dass der Nissan GT-R bedeutend günstiger in der Anschaffung ist und deutlich alltagstauglicher ist als das Gros seiner Wettbewerber.**

#### Vorgeschichte

Der allererste Skyline kam im April 1957 noch unter dem Markennamen Prince auf den Markt. Eine brave Mittelklasselimousine mit 60 PS „starkem“ 1,5-Liter-Motor, von der der italienische Karosseriebauer Michelotti 1959 ein hübsches Coupé ableitete.

1963 erschien unter dem Kürzel „S50“ die zweite Generation des Skyline, nun schon maximal 91 PS stark. Anfang der 60er Jahre erlangte in Japan der Motorsport eine immer größere Popularität. Und es war ein Modell aus dieser Serie, das den Mythos „Skyline-GT-R“ begründen sollte.

Man schrieb den 3. Mai 1964, als beim 2. Japan-Grand Prix für GT-Autos in Suzuka eine äußerlich eher unscheinbare Limousine von der Pole-Position an den Start ging: Der Skyline 2000 GT. Erst zwei Tage zuvor hatte er mit dem Bau der 100 vom Reglement vorgeschriebenen Exemplare die Homologation für den Einsatz im Motorsport erhalten. Für den Rennwagen wurde die Bugpartie im Vergleich zum 1,5-Liter-Vierzylinder-Modell um 20 Zentimeter gestreckt, um so den 2,0-Liter-Reihensechszylinder mit 165 PS aus dem größeren Gloria unter die Haube zu bekommen.

Im Rennen aber konnte zur Überraschung der Fans einer der fünf gestarteten Skyline sogar einem Porsche 904 zeitweilig die Spitzenposition streitig machen. Am Ende langte es zwar „nur“ zum zweiten Platz. Doch es war dieser heroische Kampf gegen einen Sportwagen aus Europa, der die Skyline-Popularität in Japan entfachte.

Nach diesem Erfolg brachte Prince zwei Straßenversionen des GT heraus. Der Motor des GT-A wurde von nur einem Vergaser gespeist und leistete 106 PS, doch der GT-B brachte es mit Hilfe von drei Weber-Mischbatterien auf 127 PS und hatte obendrein noch ein Fünfganggetriebe und ein Differenzial mit begrenztem Schlupf. Viele Nissan-Historiker betrachten den Skyline 2000 GT-B als direkten Vorläufer des Skyline GT-R.

1966 fusionierte Prince mit Nissan. Dabei übernahmen die neuen Hausherren nicht nur die drei Prince-Werke und das kreative Designstudio, sondern mit dem Skyline wurde auch die Lücke zwischen Bluebird und Cedric schlossen.

#### Nissan Skyline GT-R – eine japanische Erfolgstory

##### 2000 GT (1969 -1972)

Die erste Skyline-Reihe unter Nissan-Regie kam im Juli 1968 auf den Markt: Brot-und-Butter-Versionen mit 1,5-Liter- und 1,8-Liter-Motoren. Der sportliche 2000 GT brachte es auf 105 PS und eine Spitze von 175 km/h.

Von diesem Fahrzeug wurde die im Februar 1969 vorgestellte Version PGC 10 abgeleitet, die von vornherein für einen Einsatz im Motorsport konzipiert war. Ungleublich schnell festigte die optisch brave Limousine dank ihrer zahlreichen Siege im Motorsport die GT-R-Legende.

Den entscheidenden Beitrag zum Erfolg leistete der S20-Motor, ein 1.989 Kubikzentimeter großes DOHC-Sechszylinder-Reihenaggregat mit vier Ventilen pro Zylinder, Transistorzündung und 160 PS Leistung. Die Kraft gelangte über ein Fünfganggetriebe an die Hinterachse. Zu Beginn übernahmen drei Weber-40-DCOE-Vergaser die Gemischaufbereitung, wurden aber bereits ab Oktober 1969 von einer mechanischen Lucas-Einspritzung abgelöst. Vorn kam eine Federbein-Aufhängung, hinten eine Einz尔radaufhängung an Schräglenkern zum Einsatz.

#### Technische Daten

Länge/Breite/Höhe:	4395/1610/1385 mm
Radstand:	2640 mm
Spurweite v/h:	1370/1365 mm
Gewicht:	1120 kg
Motor:	S20 (Reihen-6-Zylinder, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder)
Leistung:	118 kW (160 PS) bei 7000 U/min
Maximales Drehmoment:	177 Nm bei 5600 U/min
Aufhängung:	Strebe/Schräglenger
Bremsen (v/h):	Scheibe/Trommel
Reifen (v/h):	6.45-14-4PR

#### Technik Highlights:

- Weltweit erster DOHC-Motor in Massenfertigung
- Variable Lenkübersetzung, MacPherson-Federbeine vorn, Schräglenger-Hinterachse, Sperrdifferenzial, Schalensitze, 100-Liter-Tank

#### Motorsport Erfolge:

- 52 Rennsiege in der japanischen Tourenwagen-Meisterschaft – davon 49 in Folge

##### 2000 GT-R (1972/73)

Im September 1972 präsentierte Nissan die neue Limousine 2000 GT-R, im Januar 1973 das Hardtop-Coupé – die ersten Modelle mit vier runden Rückleuchten, die bis heute ein Markenzeichen aller GT-R sind. Die Produktion beider Versionen wurde allerdings schon im März 1973 nach nur 193 gebauten Einheiten eingestellt. Strengere Abgasgesetze und die Ölkrise waren Grund dafür, dass dieser Skyline GT-R als einziger nie seine Talente im Motorsport beweisen durfte. Die wunderschöne Karosserie, seine anspruchsvolle Technik, vor allem aber die extrem niedrige Stückzahl macht diese Generation des GT-R zu einem sehr teuren, gesuchten Sammlerstück.

#### Technische Daten

Länge/Breite/Höhe:	4460/1695/1380 mm
Radstand:	2610 mm
Spurweite v/h:	1395/1375 mm
Gewicht:	1145 kg
Motor:	S20 (Reihen-6-Zylinder, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder)
Leistung:	118 kW (160 PS) bei 7000 U/min
Maximales Drehmoment:	177 Nm bei 5600 U/min
Aufhängung:	Strebe/Schräglenger
Bremsen (v/h):	Scheibe/Trommel
Reifen (v/h):	175-HR14

#### Technik Highlights:

- 24-Ventil DOHC Motor, Transistorzündung, Doppelrollen-Steuerkette, MacPherson-Federbeine vorn, Schräglenger-Hinterachse, Sperrdifferenzial, Schalensitze

##### R32 (1989-1994)

Unter dem Codenamen Skyline GT-X reifte Ende der 1980iger Jahre - nach 16 Jahren Abwesenheit - unter strikter Geheimhaltung der bis dato stärkste und technologisch fortschrittlichste GT-R aller Zeiten heran. Bereits die technischen Daten der Straßenversion beeindruckten: 2,6-Liter-Reihensechszylinder mit zwei Garrett-Ladern und Ladeluftkühlung, 280 PS bei 6.800/min, 360 Nm bei 4.400/min, variabler Allradantrieb sowie eine oberhalb von 80 km/h aktive Allradlenkung (Super HICAS). Der RB26DETT-Motor wurde er für den Straßenbetrieb auf die erwähnten 280 PS gedrosselt.

#### Technische Daten

Länge/Breite/Höhe:	4545/1755/1340 mm
Radstand:	2615 mm
Spurweite v/h:	1480/1480 mm
Gewicht:	1430 kg
Motor:	RB26DETT (Reihen-6-Zylinder, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder)
Leistung:	206 kW (280 PS) bei 6800 U/min
Maximales Drehmoment:	353 Nm bei 4400 U/min
Aufhängung:	Multilink/Multilink
Bremsen (v/h):	Innenbelüftete Scheiben rundum
Reifen (v/h):	225-50-R16 92V

#### Technik Highlights:

- Hochleistungs-2,6-Liter-DOHC-Motor, ATTESA E-TS/Allradsystem, Multilinkaufhängungen vorn und hinten

#### Motorsport Erfolge:

- Siegesserie von 29 fortlaufenden Erfolgen von 1990 bis 1993 in der japanischen Tourenwagenmeisterschaft
- 1990 Klassensieg 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring und Sieger beim 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps
- 1991 Sieger 24-Stunden-Rennen Spa-Francorchamps
- 1991 und 1992 siegreich beim Bathurst-1000-Rennen

##### R33 (1995-1998)

Dem R32 folgte im August 1993 unter dem Kürzel R33 die neunte Skyline-Generation. Allerdings dauerte es bis Januar 1995, ehe die GT-R-Version bereit stand. Mit 4,67 Meter Länge, 1,78 Meter Breite und 1,36 Meter Höhe hatte der Neue gegenüber dem Vorgänger in allen Maßen zu gelegen. Mit einer besseren Gewichtsverteilung, einer steiferen Karosserie und einer verbesserten Traktion war der R33 auf der Nordschleife mit sieben Minuten 59 Sekunden um 21 Sekunden schneller als der R32.

#### Technische Daten

Länge/Breite/Höhe:	4675/1780/1360 mm
Radstand:	2720 mm
Spurweite v/h:	1480/1490 mm
Gewicht:	1540 kg
Motor:	RB26DETT (Reihen-6-Zylinder, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder)
Leistung:	206 kW (280 PS) bei 6800 U/min
Maximales Drehmoment:	368 Nm bei 4400 U/min
Aufhängung:	Multilink/Multilink
Bremsen (v/h):	Innenbelüftete Scheiben rundum
Reifen (v/h):	245/45ZR17

#### Technik Highlights:

- Wesentliche Fortschritte auf der Gebiet der Aerodynamik, Struktursteifigkeit, Achslastverteilung, niedrigerer Schwerpunkt

#### Motorsport Erfolge:

- 1998 Titelgewinner der Japan GT Championship GT 500
- 1995 10. Platz im Gesamtklassement 24-Stunden von Le Mans
- 1996 15. Platz im Gesamtklassement 24-Stunden von Le Mans

##### R34 (1999-2002)

Schon auf den ersten Blick wurde klar, dass Nissan mit dem R34 an den puristischen R32 anknüpfte: Das Design war vor allem in der Frontpartie regelrecht Furcht einflößend. War der R33 noch schön, so gab sich der R34 vor allem funktional: Jeder der zahlreichen Lufteinlässe hatte eine exakte Funktion. Aber auch der um gleich 7,5 Zentimeter gekürzte Radstand, 18-Zoll-Räder und ein zweiteiliger Heckspoiler zeigten, dass Nissan dem Modell zu alter Glorie verhelfen wollte. Sein Outfit ähnelte insgesamt dem eines Samurai-Kriegers.

#### Technische Daten

Länge/Breite/Höhe:	4600/1785/1360 mm
Radstand:	2665 mm
Spurweite v/h:	1480/1490 mm
Gewicht:	1560 kg
Motor:	RB26DETT (Reihen-6-Zylinder, DOHC, 4 Ventile pro Zylinder)
Leistung:	206 kW (280 PS) bei 6800 U/min
Maximales Drehmoment:	392 Nm bei 4400 U/min
Aufhängung:	Multilink/Multilink
Bremsen (v/h):	Innenbelüftete Scheiben rundum
Reifen (v/h):	245/45ZR17

#### Technik Highlights:

- Wesentliche Optimierung der Karosseriestruktur
- Steigerung des Drehmoments des 6-Zylinder-DOHC-24-V-Turbo-Motors
- Sperrdifferenzial
- 6-Gang-Getriebe

#### Motorsport Highlights:

- 2001 Titelgewinn der Japan GT Championship GT500
- 2002 5. Platz im Gesamtklassement 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring
- 2004 5. Platz Gesamtklassement 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring

##### R35 (2007 bis heute)

Zurück ins Geschehen: Ab 2008 will der neue GT-R wieder die Rennstrecken erobern! Erstmals nicht als technologische Speerspitze der Skyline-Reihe, sondern als komplett eigenständiges Modell mit Links- oder Rechtslenkung debütierte das Serienmodell 2007 auf der 41. Tokyo Motor Show. Kurz darauf gab Nissan bekannt, 2008 mit dem GT-R in der japanischen Super-GT-Meisterschaft anzutreten. Auf Anhieb dominierte der Nissan GT-R die Saison, sieben von neun Läufen konnten gewonnen werden.

#### Technik Highlights:

- Twin-Turbo-3,8-liter V-6 engine
- 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
- ATTESA E-TS Allradsystem
- Fahrdynamik-Kontrollsysten (VDC-R)

#### Motorsport Erfolge:

- 2011 Super GT GT 500 Champion
- 2011 FIA-GT1-Weltmeisterschaft
- 2012 Super GT GT 500 Champion
- 2015 Blancpain Endurance Series Champion
- 2015 Super GT GT 500 / 300 Series Champion
- 2015 Gewinner des 12-Stundenrennen von Bathurst
- 2015 9. Platz beim 24-Stunden-Rennen am Nürburgring

<https://newsroom.nissan-europe.com/ch>