

Nissan Skyline GT-R R34: Tutto quello che dovete sapere.



Versione 1.9.0 | Aggiornato il 31/08/2010

Redazione e impaginazione: *Marco "Razor9310" Messina*

Traduzione dall'inglese all'italiano: *Marco "Razor9310" Messina*

Un grazie a *Johnny_O* e *:SD:* dal forum ElaborarE ed a *Brigoly* del forum WrcMania

Lancio ed Evoluzione

La R34 è stata lanciata sul mercato nel 1999 con una potenza dichiarata di 276BHP (280cv) dall'adesso leggendario RB26DETT, nonostante la potenza effettiva sia di circa 320BHP.

La Skyline usa una versione affinata del sistema a quattro ruote sterzanti HICAS.

I freni sono stati curati dalla Brembo e l'aerodinamica vanta un kit consistente in un fondo vettura in fibra di carbonio ed un grande alettone al posteriore.

I 100 Km/h erano raggiunti in 4,6 secondi ed i 160 Km/h in 10,8 secondi.

La Skyline R34 è stata anche importata ufficialmente in UK dall'Agosto 1999 e tutte le ottanta auto importate erano le top di gamma V Spec equipaggiate con 3 radiatori aggiuntivi per l'olio, una mappatura motore rivista, interni in pelle Connelly, diffusori sottoscocca, LSD attivo al posteriore, extra display in plancia con vari parametri del motore ed erano disponibili solo attraverso il concessionario inglese Middlehurst.

La produzione è terminata nel 2002.

Guida all'acquisto della Skyline GT-R R34

Trovare una Skyline non modificata in Europa è in pratica impossibile, mentre in Giappone se ne trovano anche completamente stock e con kilometraggi molto bassi (Thanks to Brigoly).

Non lasciate quindi che un soft tuning vi faccia rinunciare all'acquisto, mentre invece per modifiche più invasive o addirittura sostanziali assicuratevi che le modifiche siano state eseguite da un preparatore esperto.

In generale la Skyline GT-R R34 è talmente un'auto speciale e complicata da rendere necessaria una "visita" da un esperto, specie se la state importando direttamente dalla terra del Sol Levante: in questo caso un uomo di fiducia sul posto può valere oro (Thanks to Brigoly).

Di seguito ci sarà un elenco di parti da controllare per assicurarsi se sia conveniente o meno un controllo più approfondito o, peggio ancora, rinunciare all'acquisto.

Anno, Modello e Specifiche: la storia della R34.

La cosa più ovvia da controllare è l'anno di produzione ed il modello dell'auto.

Dopo che avete trovato l'auto, non fatevi scrupoli a controllare la storia dell'auto stessa.

Molti venditori assicurano di offrire modelli con le specifiche migliori: ognuno vuole ciò per cui paga quindi siate attenti e scrupolosi.

Normalmente potete in parte capire l'anno di produzione semplicemente controllando l'etichetta della cintura di sicurezza, in quanto ci sarà un'indicazione stampata.

Sfortunatamente però alcuni rivenditori tagliano queste indicazioni così da non fornire un elemento di controllo a potenziali acquirenti.

La GT-R R34 fu lanciata nel Gennaio 1999 con la scelta tra modello Standard o V Spec e, per celebrare il nuovo modello, ci fu la produzione di una serie limitata a 300 esemplari verniciati con la tinta Midnight Purple II.

Questi modelli (la "prima serie") erano riconoscibili perché dotati di indicatori di direzione anteriori e posteriori arancioni, gli interni di colore grigio con cuciture rosse, una tinta dorata per la console, la cui retroilluminazione dei pulsanti era verde.

La targhetta del telaio era posta nel vano motore ed era blu, con il vano motore a sinistra nero e non verniciato; le scritte sul vano fusibili erano bianche.

Alcuni dei primi modelli erano anche dotati di un navigatore DVD posto sotto le bocchette dell'aria condizionata sulla console centrale.

La differenza tra Standard e V Spec è all'incirca la presenza su quest'ultima di un LSD modificato con un giunto viscoso, sospensioni più rigide, diffusori "Venturi style" all'anteriore e posteriore (quest'ultimo in carbonio), sistema Attesa E-TS PRO che poteva re-direzionare il 50% della coppia all'anteriore in 1/1000 di secondo e prese d'aria per i freni.

Nell'agosto 2000 venne aggiunta la versione V Spec II: questo modello portava svariati cambiamenti alle auto prodotte da allora come l'aggiunta di due nuovi colori (White Pearl e Sparkling Silver), pinze freno posteriori derivate dalla versione N1 e gli indicatori di direzione anteriori e posteriori bianchi.

Per differenziare l'abitacolo dei nuovi modelli (ovvero la "seconda serie"), il colore dei rivestimenti venne cambiato in nero e la console centrale in iridio con retroilluminazione di colore bianca.

I pedali sportivi in alluminio ora facevano parte della dotazione standard, la targhetta del telaio era stata cambiata in colore argenteo come pure le scritte sul comparto fusibili in argento.

La versione V Spec II adotta tutto dalla V Spec e offre un cofano motore in fibra di carbonio con una presa d'aria di tipo NACA.

Nel Maggio 2001 venne presentata la versione M Spec, basato sulla V Spec II ma con l'obiettivo di essere una versione di lusso della stessa.

Offriva sospensioni più soffici denominate Ripple Control Dampers che reagivano in maniera più dolce sulle irregolarità della strada, come pure una barra stabilizzatrice posteriore più soft ed i sedili anteriori riscaldabili.

L'interno era completamente in pelle e la Nissan produsse solo cinquanta esemplari M Spec al mese, verniciati nella tinta speciale chiamata Champagne Gold.

C'era anche la rarissima versione N1: secondo la Nissan solo quarantacinque esemplari furono prodotti nei 5 anni di produzione.

Era una versione ridotta all'osso, senza aria condizionata, tergilunotto, luci posteriori e sistema audio; il motore era prodotto dalla divisione racing della Nissan usando un monoblocco rinforzato, completamente bilanciato e rifinito con pistoni forgiati, nuove aste, nuove pompe dell'olio e dell'acqua, diverso scarico e turbine con parti in acciaio.

Era equipaggiata anche con un radiatore dell'olio e freni posteriori più grandi.

Nel Febbraio 2002 Nissan annunciò i modelli finali della GT-R R34, ovvero le edizioni Nur della V Spec II e della M Spec.

Questi modelli adottavano entrambi il blocco motore della N1 con una speciale omologazione.

Le versioni Nur avevano un tachimetro con fondo scala a 300 Km/h (lo stesso usato nei test al Nurburgring) ed un vero distintivo 3D con il logo Nur (in luogo dei vecchi adesivi delle V Spec).

La targhetta del telaio era colorata in oro, stesso colore della testata del motore.

La versione M Spec Nur aveva ancora i sedili in pelle ma la schiuma dei sedili era stata modificata per avere una sensazione di guida migliore assieme al sistema Ripple Control Dampers.

Solo 1000 versioni Nur furono prodotte (250 M Spec e 750 V Spec II) e vennero tutte vendute il giorno della presentazione

Nel Dicembre 2004 la NISMO presentò alla stampa la versione Z-Tune: solo venti esemplari vennero prodotti ed accuratamente selezionati per essere la "migliore espressione della GT-R".

Gli interni erano in Alcantara con un volante di nuovo disegno; il motore era stato cambiato con un Z2 la cui cilindrata era salita a 2,8litri, usando componenti testati nelle corse.

Motore RB26DETT

Come tutti i motori Nissan, se sono tagliandati regolarmente e curati nella manutenzione, gli RB26 sono decisamente affidabili altrimenti, ma se la potenza cresce con le modifiche, l'affidabilità decresce di pari passo andando avanti nel tempo.

Assicuratevi che a motore freddo non ci siano rumori strani all'avviamento e, una volta caldo, controllate che i tubi di sfiato dell'olio (al centro del coperchio delle camme) non presentino un'eccessiva "nebbia" d'olio ed assicuratevi che non siano presenti altri strani rumori.

In seguito date una piccola accelerata e spegnete il propulsore (ricordo che non è una maniera corretta di spegnere un motore turbo, ma quest'operazione va fatta solo per i controlli) per ascoltare i turbo che nella fase di "spool down": se sono rumorosi allora i cuscinetti possono essere deteriorati.

L'auto ha un volano bi massa che può essere rumoroso da fermo ma non è un problema.

Normalmente si devono controllare anche i fluidi per essere sicuri di poter avviare il motore senza provocare danni, controllando inoltre il grado di pulizia del liquido refrigerante e dell'olio motore: questo deve avere una tinta "abbronzata" e al tatto deve restituire una sensazione liscia. Se non lo è, sappiate che deve essere estratto completamente prima che crei altri danni.

Controllate il refrigerante nella vaschetta dal lato guida del vano motore, non solo che il liquido sia a livello, ma togliete il tappo ed assicuratevi che non fuoriesca del liquido.

Gli RB26 sono conosciuti per la rottura della testa dei cilindri e l'unico avvertimento è dato dalla contaminazione del refrigerante con dell'olio.

Ogni segno di contaminazione è una pessima notizia che vi deve spingere verso un'altra auto.

Dopo il controllo del vano motore per eventuali segni di abuso, scarsa manutenzione, tracce di perdite di liquido e similari, girate la chiave di avviamento ma non avviate il motore.

Siate sicuri che si attivino tutte le spie e se qualcuna non lo fa, può essere il segnale di una manomissione; se invece tutte si accendono, avviate il motore senza problemi.

Se qualcuna rimane attiva, c'è un problema e non credete che si possa spegnere semplicemente resettando la ECU.

Ascoltate il suono del motore: questo non deve avere rumori sgradevoli ma deve essere molto tranquillo, mormorando un po' da fermo piuttosto che tintinnando e dando colpi.

Ci può essere un piccolo rumore di "tapping" proveniente dall'apertura delle valvole se non sono state spessorate di recente e si può sentire anche il click degli iniettori, ma non eccessivamente.

Poi passate al controllo del chilometraggio. A circa 100/120.000 Km di percorrenza il motore ha bisogno di essere "rinfrescato" con nuovi cuscinetti et similia.

Questo significa che se avete per le mani un'auto con tale chilometraggio a cui non è stata eseguita questa operazione, probabilmente in futuro ci sarà da pagare una grossa fattura.

Ci sono tantissime Skyline GT-R che girano con chilometraggi maggiori di questo sopra indicato ma in realtà dipende da come il proprietario si è preso cura dell'auto nel corso del tempo.

Gli alberi possono essere un punto debole se l'auto è stata tenuta per molto tempo ad alti regimi, operazione che, anche se occasionale, non è salutare oltre i 7800 giri.

Sfortunatamente nessuno può dire se il motore è stato "over-revved", ma potete sentirlo voi stessi, e se agli alti è ruvido lasciate stare e cercate un altro esemplare.

I sei cilindri in linea hanno come caratteristica un bilanciamento primario perfetto quindi devono essere morbidi su tutta la scala dei giri.

Qualsiasi ruvidezza può indicare che l'albero non è in linea come dovrebbe.

Le turbine possono essere anch'esse un problema se le standard in ceramica hanno un boost modificato, in quando sono molto fragili.

Il problema con le giranti in ceramica della turbine di serie è che queste tendono a spezzarsi o a volare via quando il boost supera il valore di 1.0 bar: per questo negli interventi di tuning le turbine hanno sempre le giranti in acciaio.

Una volta che il propulsore è in temperatura, si può passare al controllo della pressione dell'olio a 4.000 giri attraverso l'indicatore posto sotto il contagiri.

Dovreste leggere un valore costante di 4.0 bar.

A causa della calibrazione di questo strumento non si può controllare questa pressione da fermo, ma il controllo a 4.000 giri dovrebbe provare che la pressione è abbastanza.

Freni

I freni stock Brembo sono generalmente eccellenti.

In frenata cercate eventuali segni di oscillazione o incertezza, mentre da fermo controllate che i dischi siano esenti da crepe o corrosione e soprattutto che siano ben lisci.

Assicuratevi inoltre che le pinze siano in buona condizione visiva e prive di danni da sale.

Carrozzeria

La ruggine non è mai stata segnalata quindi se ne riscontrate traccia cercate attentamente la causa. Controllate inoltre tutti i pannelli della carrozzeria alla ricerca della loro rettilineità e l'uniformità di tutte le luci tra di essi per accorgervi se l'auto è stata coinvolta in un incidente.

I modelli V Spec devono avere uno spoiler frontale ed un diffusore posteriore in fibra di carbonio.

Se volete assicurarvi che l'auto che state esaminando sia una "vera" V Spec potete rivolgervi alla Nissan che, dietro pagamento di una piccola parcella, può controllare il numero di telaio nel suo sistema informatico FAST.

Sterzo

Lo sterzo deve essere morbido ed è buona norma controllare se i giunti siano in buone condizioni, al pari dell'assenza di eventuali trafiletti di fluido dalla scatola dello sterzo.

Cerchi e Pneumatici

Sulla GT-R (se originali) devono essere montati cerchi forgiati e ultraleggeri da 18 pollici che vanno controllati alla ricerca di danni strutturali su di essi.

Gli pneumatici standard sono dei 245/40 R18.

Le Skyline tendono a consumare l'interno degli pneumatici anteriori a causa del setup originale.

{NDR: questo capitolo può risultare difficile da seguire alla lettera in quanto la quasi totalità delle Skyline sono state modificate proprio nel gruppo ruota}

Interni

Il contagiri dei modelli V Spec è compreso nella scala fino a 3.000 giri.

Il resto degli interni deve essere in condizioni assolutamente perfette, anche se c'è la presenza di modifiche come l'aggiunta di strumenti quali l'indicatore del turbo per esempio.

Se siete in presenza di un interno il cui volante, leva del cambio e pedali sono molto usurati allora l'auto è stata sfruttata molto e questo vi deve mettere in guardia riguardo al chilometraggio.

Le auto importate in UK hanno un tachimetro in miglia orarie ed un contachilometri in miglia: assicuratevi che si possa ripristinare l'originale in unità continentali.

Sospensioni

Le sospensioni standard sono buone ma, come per i cerchi, è decisamente probabile che siano aftermarket: per queste ultime assicuratevi che siano in buone condizioni e montate a regola d'arte.

Quelle origini sono abbastanza rigide e rappresentano un buon compromesso tra confort ed handling: durante il giro di prova ascoltate attentamente alla ricerca di urti o colpi che potrebbero segnalare l'usura degli ammortizzatori.

Trasmissione

Nonostante la trasmissione a volte può essere un po' rumorosa, il cambio Getrag a sei marce è decisamente robusto; a volte non apprezza le cambiate troppo veloci e questo può portare ad un'usura dei sincronizzatori delle marce più alte.

Questo accadeva con i vecchi cambi a cinque marce ma non è un errore controllare ciò nell'auto che state per acquistare.

Controllare la sensazione di cambiata in terza, quarta e quinta marcia è una buona idea ma si deve viaggiare a velocità elevate per farlo: non è raccomandabile un eccesso di velocità ma una media di circa 130Km/h è decisamente sufficiente.

Se ci sono stridori degli ingranaggi, i sincronizzatori non sono in salute ed una ricostruzione del cambio può aggiungersi alle voci di spesa.

Se la cambiata è "seghettata", ma senza rumori particolari, spesso è il segnale che l'olio della trasmissione deve essere cambiato.

La frizione di serie deve essere soffice all'uso e non slittare quando si preme sul gas. Deve essere inoltre facile da utilizzare, come in qualsiasi altra auto di serie.

Se ci sono delle difficoltà nell'uso o se si ha la sensazione che i giri motore salgano indipendentemente dalla velocità, probabilmente si è in presenza di una frizione usurata o, peggio ancora, bruciata che slitta.

State attenti ad ogni odore peculiare se siete capaci di riconoscere una frizione bruciata.

Controllate il punto d'attacco della frizione: se questo è vicino alla parte superiore, questa è da considerare agli sgoccioli.

Auto prodotte (Totale: 12175)

1999: 5536

2000: 1859

2001: 2197

2002: 1775

2003: 2

Standard: 3962

V Spec, M Spec V Spec II, Nur: 7338

N1: 45

Date di inizio produzione

Prima serie: 08/01/1999

V Spec: 08/01/1999

V Spec N1: 08/01/1999

Seconda serie: 26/08/2000

V Spec II: 28/08/2000

M Spec: 08/05/2001

Nur: 2002

R34 (1999-2003, 2005) Line Up

- Prima serie Standard
- Seconda serie Standard
- V Spec
- V Spec N1
- V Spec II
- V Spec II N1
- M Spec
- V Spec II Nur
- M Spec Nur
- Z-Tune

Codici Colori BNR34

TV2 - Bayside Blue

QM1 - White

KR4 - Sonic Silver

KV2 - Athlete Silver

GV1 - Black Pearl

AR2 - Active Red

EV1 - Lightning Yellow

LV4 - Midnight Purple II

LX0 - Midnight Purple III

WV2 - Sparkling Silver

QX1 - White Pearl

EY0 - Silica Breath

JW0 - Millennium Jade

Prezzi da nuova

08/01/1999

- GT-R 4.998.000 yen
- V Spec 5.598.000 yen
- N1 5.998.000 yen

08/01/1999 [Midnight Purple II (300 esemplari)]

- GT-R 5.298.000 yen
- V Spec 5.898.000 yen

07/01/2000 [Midnight Purple III]

- GT-R 5.148.000 yen
- V Spec 5.748.000 yen

28/08/2000

- GT-R 5.048.000 yen
- V Spec II 5.748.000 yen
- N1 6.098.000 yen

08/05/2001

- M Spec 5.950.000 yen

Intervalli di manutenzione RB26DETT/ R34

Filtro dell'aria	Fram CA4309	Ogni 60.000 Km
Olio motore	Mobil 1 10-30 , 15-50	5.000 Km o sei mesi
Filtro dell'olio	OEM 15208-60U00 , Fram PH3682 OEM(R34) 15208-9E000	Ogni 5.000 Km
Candele	NGK PFR6A-11	Ogni 96.000 Km
Cinghie di distribuzione	OEM 13028-20P25	Ogni 96.000 Km
Grasso nodi sferici sospensioni		Ogni 115.000 Km o 4 anni
Olio trasmissione	GL-4 75 -90	Ogni 96.000 Km o 2 anni
Olio differenziale	GL-5 85W-90	Ogni 96.000 Km o 2 anni
- Anteriore		
- Centrale	Nissan Automatic Fluid D	Ogni 96.000 Km o 2 anni
- Posteriore	LSD GL-5 80W-90	Ogni 96.000 Km o 2 anni
Filtro carburante	Purolator F44663 , 1996 Infiniti J30	Ogni 25.000 Km
Spazzole tergicristalli	Bosch 40921-21 (R33)	Quando richiesto
Tappo radiatore	OEM - 21430-4B700	
Pastiglie freno -	AP592 R592	Quando richiesto
Anteriori	PFC 592 HB 194	
- Posteriori	AP961	Quando richiesto
Dischi freno - Anteriori		Quando richiesto
- Posteriori		Quando richiesto

Mantenere in efficienza l'auto: le prime cose che dovrete controllare.

1) Olio motore: 7.5W-30 come raccomandato in Giappone.

Un buon 10-30W sintetico è un buon olio per un'auto stradale

2) Filtro dell'aria: se state utilizzando l'airbox originale potete mettere un K& N part # 33-2031-1 al posto dell'originale OEM -16546 -V0100 o 16546-V0100, Fram CA4309.

Buona parte della potenza deriva dalla cura dell'aspirazione.

3) Candele: quelle di serie sono le PFR6A-11, mentre le PFR7A-11 hanno un indice di calore maggiore.

Le candele iridio funzionano bene ma sono costose: ci sono stati problemi con quelle della Denso con la rottura della ceramica attorno all'elettrodo, mentre con le NGK nessun problema.

4) Filtro del carburante: è lo stesso della Infiniti J30 del 1996, è una buona idea cambiarlo quando acquistate l'auto.

E' buona normale comunque effettuare un tagliando non appena comprate l'auto, in special modo se è stata importata e non ne avete seguito con cura la storia della sua manutenzione.

Cosa si rompe?

Frizione: Molta potenza e la trazione AWD: il punto debole della trasmissione è la frizione. Fortunatamente ci sono molte possibilità in questo settore come la frizione doppio disco della Nismo che può lavorare fino a circa 600 cv di potenza.

In alternativa ci sono le frizioni in carbonio, ottime ma sono molto costose; le frizioni a triplo disco non sono consigliabili per un'auto stradale.

Trasmissione: Nelle R32 e R33 con più di 500cv diretti alle ruote posteriori, la terza marcia ha sempre dato problemi nelle partenze da fermo "stile Drag" ed inoltre i sincronizzatori non erano molto duraturi.

Nella R34 il Getrag necessita esclusivamente del suo olio speciale.

Turbo: Le turbine di serie hanno le giranti in ceramica.

Spesso la detonazione tendono a romperle e rischiate di possedere una GT-R aspirata.

Il limite del boost per quelle di serie è 1,1 bar come indicano in Giappone.

Potete spingervi oltre, ma preparatevi a sostituirle.

Cilindro #6: Ogni motore ha un cilindro "magro": nell'RB26 questo è il sesto.

E' l'ultimo, posizionato in fondo al motore, ultimo anche nel ricevere il flusso del refrigerante.

Il collettore di aspirazione standard prevede che l'aria in entrata venga impilata al sesto cilindro.

Il plenum d'aspirazione Nismo, invece, bilancia il flusso d'aria in tutto il motore.

Sappiate quindi che se la carburazione è magra, questa intaccherà per prima il cilindro #6 e che questo cilindro è il primo a perdere compressione.

Solitamente questi problemi si manifestano solo oltre i 600cv, limite di potenza oltre il quale è consigliabile cambiare il plenum oppure modificare quello originale.

Sotto questa potenza si può ingrassare la carburazione di quel cilindro per dormire sonni tranquilli, dato che viene considerato un "falso problema" (Thanks to Johnny_O).

E' buona cosa anche montare un flauto con mandata benzina centrale per ovviare a problemi di fornitura ad alti regimi (Thanks to :SD:).

Cosa necessita di essere potenziato?

Iniettori del carburante: (di serie) 444cc.

Sappiate che ogni cc dell'iniettore, su un motore 6 cilindri è approssimativamente 1cv, quindi con gli iniettori standard si potrebbero ottenere circa 444cv (NDR: è una stima)

Pompa del carburante: (di serie) 195 l/h.

Se ha più di 15 anni è buona norma rimpiazzarla: le alternative sono quelle della Nismo o della Apex'i, entrambe da 276 l/h.

Turbo: Come detto, sopra gli 1,1 bar tende a rompersi la girante in ceramica.

Pressioni maggiori necessitano quindi delle turbine interamente in metallo: le turbine consigliate dagli esperti e possessori italiani sono le GT-SS se si vogliono raggiungere i 450/500 cavalli oppure le GT2530 che hanno un picco di 600cv e 1,5 bar di pressione.

Tra le due ci sono circa 300 giri motore di differenza, dato che la spinta con le GT-SS arriva a 4500, mentre con le GT2530 ci si becca un "calcione" a 4800 giri (Thanks to Johnny_O).

Pompa dell'olio motore: Va sostituita se si voglio superare gli 8.000 giri.

Frizione: Capitolo già trattato: le alternative sono, tra le bidisco, Nismo e HKS, quest'ultima più difficile da usare ma ci si abitua presto. Entrambe sono rumorose nell'uso.

Radiatore dell'olio: Le auto di serie hanno uno scambiatore di calore olio/acqua.

E' una buona idea, se andate in pista o praticate spesso guida ad alta velocità, montare un sistema di raffreddamento esterno.

In pista, dopo pochi giri anche in condizioni meteorologiche fresche, si raggiungono circa 110°C.

The RB26DETT: un motore leggendario.

- Potenza dichiarata: 280cv dal 1989 al 2001.
 - Montato su R32, R33, R34 GT-R
- 6 cilindri in linea.
- Blocco in ferro, testata in alluminio.
- 2568cc di cilindrata.
- 86 mm di alesaggio x 73.7 mm di corsa.
- Bi Turbo.
- Corpi farfallati individuali.
- Bobina sulla candela d'accensione.



Parte superiore del motore

- Coperchio valvole/camme
 - In alluminio, rosso sulle GT-R Standard e V Spec, dorato sulle versioni Nur. Due sfiatatoi situati nella parte posteriore del plenum, quello dalla parte del guidatore va nella valvola PCV. C'è un tubo di "crossover": dal lato sinistro va nel lato di ingresso della turbina posteriore.
- Coperchio frontale
 - In plastica, vi è inciso RB26 e copre le cinghie di trasmissione; non è raccomandabile toglierlo dalla sua sede.
- Alberi a camme
 - Aspirazione: 8.58 240 lunghezza, lobo centrale 113°; sulla R34 N1: 117°.
 - Scarico: 8.28 236 lunghezza, lobo centrale 125°; sulla R34 N1: 121°.
- Valvole
 - Aspirazione: 34.5 mm.
 - Scarico: 30 mm.
- Bulloni di testa
 - (14) 12 mm.
- Testata
 - 4 valvole per cilindro, doppie camme.
- Guarnizione della testata
- Corpo sfarfallato
 - 6 corpi farfallati individuali (ci sono auto con 1000cv che montano quelli stock).
- Collettore di scarico
 - Stock per le Standard e V Spec, oppure specifico per le N1.
- Turbocompressore
- Gomito dello scarico
- Downpipe

Parte inferiore del motore

- Pistoni
 - 86mm, quelli di serie sono raffreddati dall'olio.
 - Anello superiore: 1.5 mm, secondo anello: 1.5 mm.
- Canne
 - 121.5mm da centro a centro.
- Spruzzatori olio
- Alberi a gomiti
- Coperchio principale/cintura
 - 7 cuscinetti di banco. Il quarto è il centrale e contiene il cuscinetto di spinta; gli altri sei sono identici tra loro.
- Coppa dell'olio
- Blocco
 - 05U: blocco standard.
 - 24U: blocco della N1.
 - GT: questo è una versione speciale.
- Pompa dell'acqua
 - Standard
 - N1

Engine Control Unit

- ECU
- Debimetro
 - Da 65mm.
- Iniettori del carburante
 - Da 444 cc. Gialli in alto.
- Pompa del carburante
 - Portata: 195 litri all'ora
- Sensore angolo degli alberi

Aspirazione

- Condotto d'ingresso
 - Quello posteriore cede sotto la spinta.
- Condotto di uscita dal turbo
 - Il condotto stock porta l'aria in uscita dai turbo a convergere in maniera grossolana.
- Intercooler
 - Quello di serie porta una buona risposta fino a circa 600cv.

Pistoni RB26DETT

Blocco Standard (05U)

- 86mm
- Anello superiore: 1.5mm
- Canali di raffreddamento olio.
- Disponibili nei formati overbore.
- Non sono forgiati.
- Quando si rompono, normalmente rompono l'anello tra il superiore ed il secondo.

Blocco N1 (24U)

- 86 mm, 86.5 mm, 87 mm
- Anello superiore: 1.2 mm
- Secondo anello: 1.2 mm
- Non sono forgiati.
- Gli anelli sono più sottili di quelli del blocco 05U.

Bielle RB26DETT

- Il problema più grande con le bielle di serie sono i suoi bulloni: al crescere dei giri motore il carico su di essi aumenta e si possono (e lo faranno) rompere.
- Peso: 633g

Scheda tecnica: Nissan Skyline GT-R V Spec II



Marca	Nissan
Modello	Skyline
Versione	GT-R V Spec II
Anno	Ottobre 2000
Prezzo	5.748.000 yen
Carrozzeria	Coupe
Posti auto	4
Codice motore	RB26DETT
Tipo motore	Raffreddato ad acqua, 6 cilindri in linea, DOHC, 24 valvole, IC, Bi Turbo
Cilindrata	2,6 litri (2568 cc)
Alesaggio × corsa	86mm × 73.7mm
Rapporto di compressione	8.5:1
Potenza max	206kW @ 6800rpm
Coppia max	392Nm @ 4400rpm
Aspirazione	Bi Turbo con Intercooler
Capacità serbatoio	65 litri
Consumo	12.3 l/100km
Transmissione	GETRAG, 6 marce manuale
Trazione	FULL4WD
Sterzo	Cremagliera e pignone con servosterzo elettrico
Sospensioni anteriori	Sospensioni indipendenti Multilink
Sospensioni posteriori	Sospensioni indipendenti Multilink
Freni anteriori	Dischi ventilati
Freni posteriori	Dischi ventilati
Pneumatici anteriori	245/40ZR18
Pneumatici posteriori	245/40ZR18
Diametro di sterza	11.2 m
Lunghezza esterna	4600mm
Larghezza esterna	1785mm
Altezza esterna	1360mm
Lunghezza interna	1780mm

Larghezza interna	1400mm
Altezza interna	1105mm
Passo	2665mm
Carreggiata anteriore	1480mm
Carreggiata posteriore	1490mm
Altezza da terra	130mm
Peso	1560kg
Dotazione di serie	LSD, Retronebbia, Fari allo Xeno, Spoiler anteriore e posteriore, Tergilunotto, Airbag frontali, ABS, Pretensionatori cinture anteriori, Attacchi seggiolini, Barre anti intrusione laterali, Finestrini elettrici, Chiusura centralizzata, Volante regolabile in altezza ed in pelle, Cerchi in lega, Vetri anti raggi UV
Optionals	Fendinebbia anteriori, Airbag laterali, Navigatore, Vetri oscurati
Colori	<div style="display: flex; flex-direction: column; gap: 5px;"> <div> [Std] Black pearl</div> <div> [Std] White</div> <div> [Std] Athlete silver (M)</div> <div> [Std] Sparkling silver (M)</div> <div> [Opt] Bay side blue (M)</div> </div>

Scheda tecnica: Nissan Skyline GT-R V Spec II N1



Marca	Nissan
Modello	Skyline
Versione	GT-R V Spec II N1
Anno	Ottobre 2000
Prezzo	5.998.000 yen
Carrozzeria	Coupe
Posti auto	4
Codice motore	RB26DETT
Tipo motore	Raffreddato ad acqua, 6 cilindri in linea, DOHC, 24 valvole, IC, Bi Turbo
Cilindrata	2,6 litri (2568 cc)
Alesaggio × corsa	86mm × 73,7mm
Rapporto compressione	8.5:1
Potenza max	206kW @ 6800rpm
Coppia max	392Nm @ 4400rpm
Aspirazione	Bi Turbo con Intercooler
Capacità serbatoio	65 litri
Consumi	12.3 l/100km
Transmissione	GETRAG, 6 marce manuale
Trazione	FULL4WD
Sterzo	Cremagliera e pignone con servosterzo elettrico
Sospensioni anteriori	Sospensioni indipendenti Multilink
Sospensioni posteriori	Sospensioni indipendenti Multilink
Freni anteriori	Dischi ventilati
Freni posteriori	Dischi ventilati
Pneumatici anteriori	245/40ZR18
Pneumatici posteriori	245/40ZR18
Diametro di sterzata	11.2 m
Lunghezza esterna	4600mm

Larghezza esterna	1785mm
Altezza esterna	1360mm
Lunghezza interna	1780mm
Larghezza interna	1400mm
Altezza interna	1105mm
Passo	2665mm
Carreggiata anteriore	1480mm
Carreggiata posteriore	1490mm
Altezza da terra	130mm
Peso	1560kg
Dotazione di serie	LSD, Fari allo Xenon, Spoiler anteriore e posteriori, Airbag frontali, ABS, Pretensionatori cinture anteriori, Attacchi seggiolini, Barre anti intrusione laterali, Vetri elettrici, Chiusura centralizzata, Volante regolabile in altezza ed in pelle, Cerchi in lega.
Optionals	Fendinebbia, airbag laterali
Colori	<input type="checkbox"/> [Std] White