

NOVIDEM GTS 430

Fotos: Berndt Hanselmann

Der eine aus Japan, der andere aus Deutschland, doch beide sind von den Eidgenossen in der Schweiz veredelt: Novidem liftet den Nissan 350 Z per Kompressor auf 430 PS und fordert so den 10 PS stärkeren Cartech M3 heraus



CARTECH M3

Schon der optische Auftritt der beiden Eidgenossen lässt viel erwarten. Statt mit Spoilern bestücken Novidem und Cartech ihre Sportler mit dicken Rädern und Endrohren sowie klebrigen Semislicks



■ Motorsport Arena Oschersleben: Treffpunkt für zwei junge Dynamiker, die zeigen wollen, was sie draufhaben. Doch dieses Duell hat viele Gesichter. Hier will der eine Schweizer dem anderen seine Wertarbeit demonstrieren. Noch exakter auf den Punkt gebracht: Ein Nissan 350 Z fordert den BMW M3 heraus. Solche Anmaßung erzeugt beim Autor dieser Zeilen zunächst ein leichtes Grinsen. Denn normalerweise kämpft der Hochdrehzahl-Bayer gegen Porsche und Co. und erwartet allenfalls ungeduldig den neuen Nissan GT-R. Aber was ist schon normal, wenn wir es mit zwei Autos aus eidgenössischen Tuninghänden zu tun haben.

Die Eckdaten der veredelten Coupés sind schon mal nicht von schlechten Eltern. Cartech bestückt die Kabelstränge des M3 mit neuer Elektronik und tauscht die Seriengegen eine Sportauspuffanlage aus dem Hause Eisenmann. Das ergibt zusammen 440 statt 420 PS. Für die dafür fälligen 3875 Euro (inklusive Auspuffanlage) bekommt man zudem eine Vmax-Aufhebung.

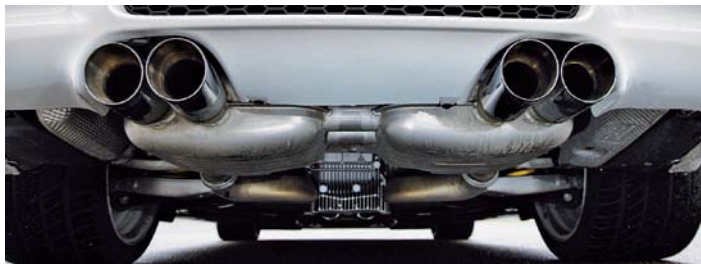
Novidem verfolgt einen anderen Ansatz, um die leidige Frage nach mehr Leistung zu beantworten: Der Tuner schwört schon seit einigen Jahren mit Erfolg auf Kompressor-technik. Der Lader wird einfach angeflanscht – und mit Hilfe zweier Zusatzsteuergeräte angelernt. Pfliffige Dreingabe: Über eine Magnetkupplung besteht die Möglichkeit, den R48-Lader per Taste in der Mittelkonsole an- und abzuschalten. Der GTS 430 basiert dabei auf dem aktuellen 313-PS-Aggregat des Nissan 350 Z. Novidem scheute keinen Aufwand, um das Potenzial des

Per Schalter erwachen im Nissan 117 zusätzliche Pferde

neuen Motors mit zwei statt einer Drosselklappe konsequent auszunutzen. Bei gemächlicher Fahrt lässt es sich bequem auch ohne Kompressoraufladung dahinrollen. Das spart Kraftstoff und kühlt zugleich das System. Die Daten lesen sich beeindruckend: 430 PS bei 6290 Umdrehungen und 500 Newtonmeter bei 5810/min. Da sind sogar wesentlich teurere Sportwagen zumindest auf dem Papier chancenlos. Der Leistungszuwachs von 117 PS hat jedoch auch seinen Preis: 14230 Euro verlangen die Schweizer für den Umbau – ohne Auspuffanlage. ▶



Der auf 440 PS getunte Cartech M3 lebt von hohen Drehzahlen



Die eigens bei Spezialist Eisenmann gefertigte Sportauspuffanlage ist jeden Cent wert. Nicht zu laut und nicht zu leise und immer kernig



Das Zusammenspiel aus Weiß und Carbon passt perfekt zum M3



Die vollflächigen, zweiteiligen Räder von Partner Domanig versprühen einen Hauch Rennsportflair und stehen dem BMW in 19 Zoll gut zu Gesicht



Zusammen mit dem deutschen Tuner Domanig hat Cartech diesen M3 als limitierte Sonderserie aufgelegt. Natürlich alles in feinsten Handarbeit



Nur mit aggressiver Fahrweise war der mit Michelin Cup bereifte Cartech M3 aus der Spur zu bringen

Fotos: Bernd Hanselmann

CARTECH M3

Rein optisch treten die beiden Zweitürer dagegen fast schon zurückhaltend auf. BMW-Niere und Heckspoiler sind beim Cartech M3 in Carbon gehalten. Etwas gewöhnungsbedürftig sind die 19 Zoll großen Domanig-Räder. Das zweiteilige Vollflächenrad ist etwas eigen, versprüht aber genug sportliches Flair.

Die trendigen 19-Zöller von Advan Racing in Titangrau stehen dem

Nippon-Boy gut zu Gesicht. Doch deren exorbitanter Preis (6300 Euro) schockt. Die Optik bleibt –

Der Cartech M3 glänzt mit Carbon und Scheibenrädern

abgesehen vom herrlich schreienden Sportauspuff – seriennah. Letzterer ist mit elektronisch gesteuerten

Drosselklappen ausgerüstet und macht erst ab 4000 Touren richtig Musik.

Noch zwei Stunden, dann schaltet die Ampel in der Boxengasse auf Grün. Genug Zeit also für die obligatorischen Messfahrten. Im Sprint knackt der Novidem-Nissan mit 4,8 Sekunden auf Tempo 100 die prestigeträchtige 5-Sekunden-Schallmauer. Und es geht unwiderstehlich weiter: 14,6 Sekunden bis 200

km/h und 12,95 Sekunden für die Viertelmeile sind mehr als beachtlich. Da haben wesentlich teurere Sportwagen wie zum Beispiel Porsche 911, Audi R8 und Corvette C6 das Nachsehen.

Der M3 von Cartech sieht vom Novidem Nissan ebenfalls nur die Rückleuchten. Trotz klebriger Michelin-Semislicks reißt er die 100er-Marke erst nach 5,2 Sekunden. 12,3 Sekunden später springt die Tacho-

Das perfekt eingestellte KW-Fahrwerk und die Pirellis halfen dem Novidem GTS 430 zum Sieg



Äußerlich erscheint der Novidem GTS 430 nahezu serienmäßig

Der Überrollkäfig dient nicht nur der eigenen Sicherheit. Die mit dem Blech verschweißten Metallstreben sorgen auch für mehr Karosseriesteifigkeit

Für perfekten Seitenhalt im Grenzbereich sorgen die Recaroschalen



Kleiner Schalter, große Wirkung: In der Mittelkonsole sitzt die Taste für den Kompressor, der während der Fahrt zugeschaltet werden kann

Hinter den direkt aus Japan importierten Advan-Racing-Rädern in 19 Zoll wohnt die Serienbremsanlage mit gelochten und geschlitzten Scheiben

nadel auf 200. Damit ist der Schweizer M3 trotz 20 PS Mehrleistung sogar einen Tick langsamer als unser Dauertest-M3 (0-100: 5,2s; 0-200: 17,2s), wiegt aber auch knapp 100 Kilo mehr. Auch bei den Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 und von 80 auf 120 km/h bleibt der 350Z klar vorn. Bevor nun aber Jubelstürme im Nissan-Lager losbrechen, sei noch Folgendes gesagt: Der GTS 430 wiegt 168 Kilo weniger

als der M3 und ist schon ab Werk mit einer etwas kürzeren Übersetzung der Sechsgang-Schaltbox ausgerüstet. Und in Sachen Vmax? Theoretisch sind 300 km/h möglich. Novidem-Chef Manrico Ma-

Der Novidem GTS 430 hängt den Cartech M3 spielend ab

setta belässt jedoch wegen der Semislick-Bereifung die serienmäßige Vmax-Sperre bei 250 km/h. Der BMW rennt dagegen 297 Spitze.

Kurz vor Oschersleben geht es noch auf die Verbrauchsrunde. denn in Zeiten von Finanz- und Ölkrise schauen auch Sportwagenfahrer immer öfter auf die Tankuhr. Die ausgewogene Testtour durch die Stadt, über Land und Autobahn brachte dabei zwei Überraschun-

gen ans Tageslicht. Zum einen genährte sich der Cartech M3 nur 12,8 Liter Super Plus und damit 0,6 Liter weniger als der serienmäßige AUTO BILD SPORTSCARS-Dauertest-M3. Etwas weniger genügsam gibt sich der Nissan. Mit 13,9 Litern schluckt er 1,6 Liter mehr als ein Serien-350Z.

Auf der Rennstrecke sind derlei Unannehmlichkeiten schnell vergessen. Hier zählt die pure Per-

►



CARTECH M3

Japan vor Deutschland, Nissan vor BMW, Novidem vor Cartech - der Sieg geht in fast allen Testkriterien an den Schweizer GTS 430

NOVIDEM GTS 430

formance. Und in dieser Disziplin glänzt der schwarze Nissan wieder. Boxenausfahrt, ein simpler Knopfdruck verwandelt den GTS 430 in einen bissigen Sportwagen. Der 350 Z wird wie vom Nachbrenner gezündet nach vorn katapultiert. Schon die erste Runde mit kalten

Mit 1:45 Minuten legt der Nissan eine Fabelzeit hin

Pirelli-PZeroCorsa-Semislicks macht Eindruck. Die Seitenneigung ist gering, der Wagen klebt neutral auf der Straße, lenkt entschlossen ein und neigt weit weniger zu einem giftig ausbrechenden Heck als die Serienversion. Mit den Runden kommen die Pirelli-Gummis auf ihre Betriebstemperatur. Das sorgt für ein spürbares Plus an Grip, das bei schneller Kurvenfahrt Vertrauen schafft. Trotz des Kompressor-Hammers traut man sich - ohne an Kurvenausgängen zu zucken -, voll auf dem Gas zu bleiben. Nur wer mit wilden Lenkmanövern ein Übersteuern provoziert, zieht den GTS 430 auch im Querzustand hervorragend um die Ecken. Wenn alles passt, dann bleibt die Uhr bei 1:45,72 Minuten stehen. Eine beachtliche Zeit, wenn man sich die Hitliste (rechts) anschaut und das 350 Z-Serienpendant nur eine Zeit von 1:51,45 Minuten schafft.

Einen großen Anteil an diesem Erfolg hat das zusammen mit KW auf der Nürburgring-Nordschleife entwickelte Fahrwerk. Auch die Sportbremsanlage lässt Freude aufkommen. Hier wird gezeigt, wie viel es ausmacht, nur die Scheiben und

die Beläge zu ändern. Und schließlich gehört zum Schnellfahren natürlich noch eine gute Sitzposition. Statt Thron-Gefühle wie beim Serienauto vermitteln die montierten Recaros perfekten Seitenhalt. Der Überrollbügel ist keine Show, er sorgt für eine erhöhte Steifigkeit der Karosserie.

Im Cockpit verzichtet Cartech auf überflüssigen Schnickschnack. Der Sound aus der Vierrohr-Edelstahlauspuffanlage ist heiser und brutal - fast wie ein DTM-Renner sirrt der weiße Wagen im Leerlauf. Jeder kurze Gasstoß wird mit röhrendem Gebrüll belohnt. Schon auf den ersten Kilometern in voller Fahrt wird klar, dass dieser getunte M3 das Serienauto locker in den Schatten stellt. Gierig hängt der Motor am Gas: Bereits ab 3000 Touren geht es zur Sache. Die 20 Mehr-PS sind zwar kaum der Rede wert, aber spürbar. Das KW-Gewindefahrwerk ist hart, sorgt aber jederzeit für guten Bodenkontakt. Selbst bei ausgeschaltetem ESP bringt diesen M3 kaum etwas aus der Spur - was zum Teil auch auf die Michelin-Semislicks zurückzuführen ist. Mit 1:46,40 Minuten ist der BMW fast eine Sekunde langsamer als der Nissan. Damit ist die Überraschung perfekt: Der Novidem GTS 430 siegt über den Cartech M3! [gn]

Kontakt: Cartech Rusconi & Ulz, Tel. +41-81-250 05 05, www.cartech.ch; Novidem, Tel. +41-56-6 66 31 35, www.novidem.ch

Mehr Infos zum Nissan 350 Z/ BMW M3 (unten):



► 200711098sc
► 200735046ab

Geben Sie die Nummer beim autobild.de-Heftarchiv ein

TECHNISCHE DATEN	CARTECH BMW M3	NOVIDEM GTS 430
Motor	V8	V6, Kompressor
Einbaulage	vorn längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	3999 cm ³	3498 cm ³
Bohrung x Hub	92,0 x 75,2 mm	95,5 x 81,4 mm
Verdichtung	12,0 : 1	10,6 : 1
kW (PS) bei 1/min	324 (440)/8300	316 (430)/6290
Literleistung	110 PS/Liter	123 PS/Liter
Nm bei 1/min	430/3900	500/5810
Antriebsart	Hinterrad	Hinterrad
Getriebe	6-Gang	6-Gang
Bremsen vorn	360 mm/innenbel./gelocht	324 mm/innenbel./geschl.
Bremsen hinten	350 mm/innenbel./gelocht	322 mm/innenbel./geschl.
Radgröße vorn / hinten	9,5 x 19 / 11 x 19	9 x 19 / 10 x 19
Reifen vorn / hinten	265/30 R 19 / 305/30 R 19	235/35 R 19 / 295/30 R 19
Reifentyp	Michelin Pilot Sport Cup	Pirelli PZero Corsa
Länge/Breite/Höhe	4615/1804/1378 mm	4315/1815/1280 mm
Radstand	2761 mm	2650 mm
Leistungsgewicht	3,9 kg/PS	3,6 kg/PS
Zuladung	371 kg	279 kg
Tankvolumen	63 l	80 l



Das Leistungsplus von 20 PS holt Cartech aus der Elektronik



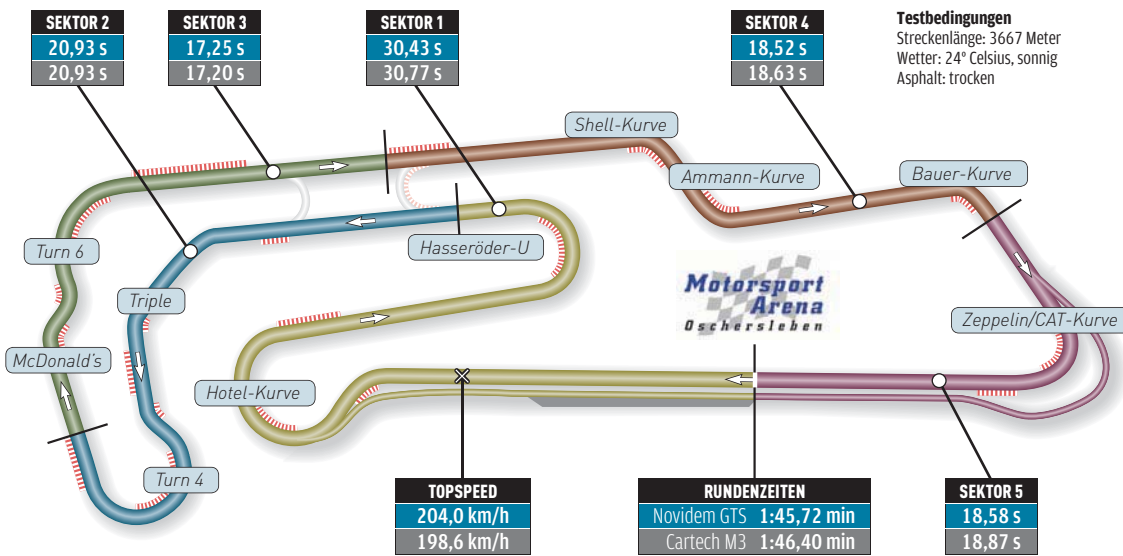
Die 117 Mehr-PS (Serie 313 PS) sind dem Kompressor zuzuschreiben

MESSWERTE TOUGHBOOK	CARTECH BMW M3	NOVIDEM GTS 430
Beschleunigung		
0- 50 km/h	2,1 s	2,0 s
0-100 km/h	5,2 s	4,8 s
0-130 km/h	8,0 s	7,3 s
0-160 km/h	11,2 s	10,2 s
0-200 km/h	17,5 s	14,6 s
Viertelmeile		
0-402,34 m	13,36 s	12,95 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4. Gang	5,6 s	4,5 s
80-120 km/h im 5. Gang	6,7 s	5,7 s
80-120 km/h im 6. Gang	8,5 s	9,7 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100-0 km/h kalt	37,2 m (-10,4 m/s ²)	34,1 m (-11,1 m/s ²)
100-0 km/h warm	34,9 m (-11,1 m/s ²)	33,7 m (-11,5 m/s ²)
200-0 km/h warm	141,1 m (-10,9 m/s ²)	153,4 m (-10,1 m/s ²)
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	12,8 l Super Plus	13,9 l Super Plus
Reichweite	490 km	580 km
Leergewicht	1709 kg	1541 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	CARTECH BMW M3	NOVIDEM GTS 430
GPS-Messung (www.leitspeed.de)	297 km/h	247 km/h

PREISE in Euro (inkl. MwSt.)	CARTECH BMW M3	NOVIDEM GTS 430
Serienfahrzeug ohne Extras	67 150 Euro	38 190 Euro
Tuning		
Leistungssteigerung	1800	14 230
Sportfahrwerk	2175	2300
Radsatz komplett	5800	6300
Sportauspuff	2075	3460
Anbauteile / Interieur	1385 / -	- / 6210
Bremsanlage	Serie	2250
Preis Testwagen	80 385 Euro	72 940 Euro

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



Testbedingungen
 Streckenlänge: 3667 Meter
 Wetter: 24° Celsius, sonnig
 Asphalt: trocken

HITLISTE

So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

- Hohenester HS 650 RR*
1:34,37 min
139,89 km/h
- SKN 911 Turbo
1:44,60 min
126,21 km/h
- Novidem GTS 430*
1:45,72 min
124,87 km/h
- Lotus Exige S*
1:45,79 min
124,79 km/h
- Cartech M3*
1:46,40 min
124,07 km/h
- BMW M6*
1:46,90 min
123,49 km/h
- Irscher GT i40
1:47,14 min
123,21 km/h
- BMW M3 E92
1:47,20 min
123,15 km/h

► Die Motorsport Arena Oschersleben ist unsere Teststrecke. Wir messen die Rundenzeit, das maximale Tempo auf der Zielgeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht's um Topspeed. In Sektor 2 kommt es auf möglichst geringe Lastwechselreaktionen an. Sektor 3 stellt das Fahrwerk erneut auf eine harte Probe: Ist es zu weich, schaukelt sich der Testwagen auf. Sektor 4 lotet die Standfestigkeit der Bremsen aus. Der Zeit in Sektor 5 kommt ein möglichst neutrales Fahrverhalten zugute; vor allem Untersteuern kostet etliche Zehntelsekunden.

* Testfahrzeug mit Sportreifen. Straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich



Italien gegen Frankreich hieß das Duell bei den Reifen. Die Pirelli PZero Corsa am Novidem-Nissan waren eine Spur überzeugender als die Michelin Pilot Sport Cup auf dem Cartech M3



FAZIT

1 NOVIDEM NISSAN GTS 430

■ Spiel, Satz und Sieg für den Novidem Nissan GTS 430. Die umfangreichen Tuningmaßnahmen machen aus dem 350 Z in allen Bereichen einen echten Sportwagen. Selten hat ein Nissan so viel Spaß bereitet.

2 CARTECH BMW M3

■ Der Versuch, den von Haus aus nahezu perfekten BMW M3 noch besser zu machen, ist Cartech gelungen. Jedoch vereiteln das hohe Gewicht und das Hochdrehzahlkonzept bessere Fahrwerte und Rundenzeiten.