

NISSAN GT 450 by NOVIDEM

DRIFT-FIEBRIG



Wer die Extreme sucht, erreicht den Gipfel nicht immer. Umso beglückender, klappt's gleichwohl. Der Nissan GT 450 ist erlangtes Ziel. Ein Reisebericht.



Von **Andreas Stöcklin**

Was versetzt die Vollgaszunft mehr in Wallung, als ein böses motorisiertes, mit Differenzialbremse bestücktes Heckantriebsgeschoss? Sie sind Vehikel, von denen wir in der Unbeschwertheit eines Fingerschnippens labile Fahrzustände pflücken, als wären's paradiesische Äpfel.

Bereits ab Montageband gute Voraussetzungen für den einschlägigen Fahrstil bringt Nissans Sportwagen-Aushängeschild 350Z mit. Die Schweizer Novidem AG machte sich das zweite Mal an die hauseigene Entwicklungsarbeit, die Anlagen abermalig zu

schärfen. Notabene unter Grossaufwand, so Technikchef Normando Ruggiero, der jüngst zwei Siegpokale aus der Rhino's-GT-Serie vom Rennen in Spa mit im Gepäck hatte.

Rennerfahrungen flossen also in die jahrelange Evolution beider Strassenversionen (Stufe I und II). Doch: «Beide Varianten sind ausschliesslich für den zivilen Betrieb konzipiert», so Ruggiero. Motorseitig ging's zur Stufe I (ai 1/05), die als Basis für die zweite ein Muss ist, nochmals klar vertiefter zur Sache (Motorinnereien, siehe Tech-Box). Jedenfalls wuchs die Leistung durch den Kompressor beim zwangsbeatmeten 3,5-Liter-V6 nominell von 380 auf überschallverdächtige

450 PS, das Drehmoment von 450 auf 530 Nm bei 5450/min.

Wer jetzt den Faustschlag im Genick erwartet, sieht sich geirrt. Vielmehr lassen wir uns in gradliniger, trotzdem raketenschubartiger Tempovermehrung Richtung tausendmal fokussierten Horizont katapultieren.

Nach Feingefühl und Angewöhnung ruft der Umgang mit der Rennkupplung. Wer aus dem zweiten, dritten, vierten Gang heraus der Maschine alles abverlangt, gelangt vortriebsmässig nicht nur in Jet-Sphären, sondern beschallt geweitetes Umland in jener Intensität, dass elsässischen Spargelstecherinnen mit geöffneten Mündern das Werkzeug



aus den Händen fällt, Bauern von Traktoren purzeln und Velofahrer sich freiwillig in die Büsche schlagen. Ein Spektakel wie auf der Rennstrecke. Sehr orgiastisch, verführerisch. Müssten die Mauern von Jericho abermals zum Einsturz gebracht werden, diese Trompeten wären das Rezept. Dass der Wert beim Paradespurt nicht ganz den Erwartungen entspricht, ist dem Antriebskonzept und teils dem gehärteten Fahrwerk zuzuschreiben. Die Elastizität aber zählt zum Besten, der 0–200er-Wert ebenso wie der stehende Kilometer. Alles jenseits von 200 km/h dito. Wir bewegen uns in Regionen der Allerbesten, aber im günstigeren Kostenrahmen.

Höchste Lenkpräzision und g-Kräfte (wir loben die Recaroschalen), kein Wanken, keine unerwarteten Reaktionen, Soft-Übergänge vom Haften ins Rutschen – vorne wie hinten, beste Bremswerte: Das agile, ausgewogene Handling des 450 GT mit KW-Gewindefahrwerk zählt zum kurvenagilsten. Die Traktion im engen Bergauf-Geschlängel will im Auge behalten werden, ebenso der unbedarfte Tritt aufs Gaspedal am Limit. ■

auto
ILLUSTRIERTE **FAZIT**

Die Stufe II von Novidem, der GT 450, zählt zu jenen Vehikeln, die fahrerische Emotionalität im Quadrat schüren. Sie ist das Evolutions-Sahnehäubchen. Unverändert, auch preislich, bleibt die Stufe I ein Hit.

Fotos: Richard Meinert

TECHNISCHE DATEN

Motor ▶ 6 Zyl. in V-Form (60°), vorne längs, 3498 cm³, Bohrung x Hub = 95,5 x 81,4 mm, Verdichtung 10,3:1, Leistung 331 kW (450 PS) bei 6600/min (Serie: 206 kW/280 PS), Drehmoment 530 Nm bei 5450/min (Serie: 363 Nm bei 4800/min). Änderungen geg. Serie: Motorelektronik, Novidem-Kompressorkit R-48 mit Ladeluftkühlung, Ladedruck 0,8 bar, Billet-Pleuel, Schmiedekolben, Zylinderkopfbearbeitung, neues Ansaugsystem, Klappen-auspuffanlage, Mittel- und Endschalldämpfer, spezialbeschichtete Rennkatalysatoren, 2 x 130 mm strömungsoptimierte Fächerkrümmer.

Kraftübertragung ▶ Änd. geg. Serie: Rennsport-Kupplung bis 680 Nm, 1000/min im 6. Gang = 43,7 km/h.

Fahrwerk ▶ Änd. geg. Serie: KW-Gewindefahrwerk Var. 3 mit neu angepasster Lenkgeometrie (Tieferlegung 35 mm), h. dickerer Stabi. Bremsen: Rennanlage mit grösseren, geschlitzten Scheiben v. Ø 355 mm, 4 Kolben; h. Ø 342 mm, 2 Kolben. Räder 9,5 x 18", Reifen: 265/35 R 18.

Karosserie ▶ entspricht der Serie. Leergewicht 1610 kg, Leistungsgewicht 3,6 kg/PS.

Beschleunigung im Test ▶

0 bis 50 km/h	2,3 s
0 bis 80 km/h	3,5 s
0 bis 100 km/h (Serie 350 Z im Test)	4,8 s (6,3 s)
0 bis 160 km/h	9,5 s
0 bis 200 km/h	14,7 s
400 m mit steh. Start	12,6 s
1 km mit steh. Start	22,5 s
Spitze (plombiert)	260 km/h

Elastizität im Test ▶

40 bis 80 km/h im 5. Gang	6,6 s
80 bis 120 km/h im 5. Gang	5,1 s
40 bis 80 km/h im 6. Gang	10,9 s
80 bis 120 km/h im 6. Gang	8,0 s

Bremsweg im Test (100–0 km/h) ▶

Min./Max.	33/37 m
-----------	---------

Verbrauch im Test t (l/100 km) ▶

Durchschnitt	15,5
--------------	------

Basispreis ▶ Nissan 350Z (05) **Fr. 47 900**

Tuning-Komponenten ▶ **Fr. 123 285**

Motorenkit Stufe 1 mit Zulassung	Fr. 15 000
Stufe 2 (bedingt Stufe 1, Zulassung in Abklärung)	Fr. 30 350
Auspuffanlage, Katalysat.	Fr. 4 600
Rennbremsanlage	Fr. 10 492
Fahrwerk	Fr. 3 537
Nismo-Komplettradsatz	Fr. 5 828
Recaro-Schalensitze	Fr. 4 278
4-Punkte-Hosenträgergurten	Fr. 1 300

Vertrieb ▶ Novidem AG, 5705 Hallwil, Tel. 056/634 42 14, www.novidem.ch

Messungen: auto-illustrierte, Temp. 20°C, km 10 200, Reifen Pirelli P Zero Corsa

