



FOTOS: RICHARD MEINERT

# DIE 3 MUSKELTIERE

**AUDI R8 BY NOVIDEM, FERRARI F430 F1 BY NOVITEC ROSSO, PORSCHE GT STREET BY TECHART**

Es ist die Hölle. 1877 PS und 2082 Nm warten auf ihre Bändiger. Heiss gemacht mit edlen Zutaten bringen sie unser Benzin-geschwängertes Blut in Wallung. Das Trio bittet zum Tanz.

7/08 **auto** ILLUSTRIERTE 153



Um es vorwegzunehmen und kritische Stimmen von Klimaschützern verstummen zu lassen: Ja, hier testen wir wenig zeitgemäße, technisch jedoch faszinierende Exoten, Gesamtkunstwerke für besondere Stunden. Der Anreiz, die exorbitanten Kraftpakete zu testen, war nicht nur der Speed-Kick, sondern auch die Chance, mit unseren Aussagen zum Teil direkt in die Entwicklungsarbeit eingebunden zu sein. Das beweist gegenseitigen Respekt und bestätigt, dass unsere Kompetenz von den Veredlern geschätzt wird. Auch wir zollen den Tunern Bewunderung. Sie suchen nach immer größeren Herausforderungen, um ihr Können unter Beweis zu stellen. Die weltweite Nachfrage auf Kundenseite ist jedenfalls vorhanden. Wie

sonst ist zu erklären, dass die Motorenzüchter fast rund um die Uhr entwickeln, um Leistungssteigerung und Verbrauchseffizienz unter einen Hut zu bringen. Vorrangig sei hier aber klar gestellt, dass es sich nicht um einen normalen ai-Vergleich handelt. Er würde hinken, da sich Leistungen und Konzepte zu verschieden sind.

Mit viel Mut ist Novidem sein Konzept angegangen. In 3-monatiger Entwicklungszeit ist ihre modifizierte Version des Audi R8 flügel geworden. Unsere Ausfahrt bedeutet so für die Novidem-Techniker Normando Ruggiero und Manrico Masetta sowie Entwicklungspartner Swiss Racing quasi das Rollout, das es in sich haben sollte. Zu den Fakten. R48 ist der Kompressor, der zusammen mit dem Was-

serwärmetauscher-Kit – eine Art effizientere Ladeluftkühlung mit separatem Wasserkreislauf – beim Ingolstädter für 540 PS (+120 PS) und 550 Nm (+120 Nm) bei 5910 Touren sorgt.

Anders als bei anderen Novidem-Aggregaten, bei denen der «Supercharger» auf Knopfdruck zugeschaltet wird, schaltet er sich hier bei 1200/min elektronisch zu und bleibt im Einsatz, bis diese Drehzahl erneut unterschritten wird. Vorteil: Das System kühlt ausgeschaltet schneller ab, um beim nächsten Einschalten wieder volle Leistung zu generieren. Gleichzeitig werden Geräusche wie das charakteristische Pfeifen des Kompressors unterbunden sowie eine Verringerung(!) des Benzinverbrauchs ermöglicht. Ab 4000 Touren, wenn die Bypass-



TECHNISCHE DATEN



AUDI R8 4.2 FSI BY NOVIDEM

Preis Tuningpaket	Fr. 65 740
Basispreis	Fr. 161 000
Zylinder/Hubraum	V8/4163 cm <sup>3</sup>
Leistung (Serie)	309 kW (420 PS) bei 7800/min
Leistung (Novidem)	397 kW (540 PS) bei 7050/min
Drehmoment (Serie)	430 Nm bei 4500/min
Drehmoment (Novidem)	550 Nm bei 5910/min
0 bis 100 km/h (Serie/Test ai)	4,6/4,6 s
Spitze (Serie/Novidem)	301 km/h
Leergewicht	1638 kg
Leistungsgewicht (Serie/Novidem)	3,9/3,03 kg/PS

TUNINGKOMPONENTEN

Novidem R48 Kompressor mit Wasserwärmehauser	Fr. 49 800
Novidem Sportauspuff mit elektronischer Drosselklappensteuerung	Fr. 9900
H&R-Tieferlegung (v./h. -25/30 mm) inkl. Vermessung & Montage	Fr. 1780
Novidem Optikpaket (Carré auf dem Dach, Sideblades in angepasster Farbe, pulverbeschichteter Radsatz v./h. 8,5x19"/10,5x19" mit Reifen v. 235/35, h. 305/30)	Fr. 4260

VERTRIEB

Novidem AG, 5632 Buttwil  
056 634 42 14, [www.novidem.ch](http://www.novidem.ch)

**SCHWEIZER EIGENTWICKLUNG** In nur drei Monaten(!) Entwicklungszeit realisierten die Novidem-Techniker das R8-Projekt. Spätestens beim Fahren rückt die dezente Optik in den Hintergrund der 540 PS und 550 Nm. Und wenn schon ab 1200/min der Kompressor bläst und ab 4000 Touren der Bypass öffnet, kommt im Cockpit richtig Stimmung auf.





**MAGNIFICO** Vom Scheitel bis zur Sohle zieren den Italiener feine, aber auch sehr effiziente Ingredienzen. Unter dem Power-Schaufenster schlummern – doppelt aufgeladen – brachiale 707 PS und 712 Nm. Vor allem im Grenzbereich macht der weisse Hai seinem Namen alle Ehre und entpuppt sich zur wilden Bestie, die auch von geübten Fahrern nur schwer zu zähmen ist.



Drosselklappen öffnen und der Endschalldämpfer umgangen wird, lässt uns beissender, bulliger Sound die Nackenhaare zu Berge stehen. Jetzt ist der V8 in vollem Saft. Fulminant ist die Beschleunigung, die den Herrn der Ringe in 4,2 Sekunden auf Tempo 100 katapultiert. Vier Zehntel besser als die Basisversion, die sich Novidem schwer verdient hat. Dass dabei die Silicon-Schläuche der Drosselklappensteuerung am Sportauspuff Feuer fangen, gehört ins Kapitel Entwicklungsarbeit. Thermische Probleme also, die Novidem unter anderem mit einer gerippten Macralon-Heckscheibe à la Ferrari F40 sowie weiteren Luftzu- und -abführungen in den Griff bekommen will.

Punkto Fahrkomfort profitiert der R8 von einer Tieferlegung in Verbindung mit Pirelli-Reifen. Ohne dass die Alltagstaug-

lichkeit auf der Strecke bleibt, ist es eine Freude, den Zweisitzer durch die Kurven zu jagen. Dabei hält er keinerlei unliebsame Überraschungen bereit und glänzt, gut ausbalanciert (Gewichtsverteilung v./h. 44/56%) sowie über alle vier Räder angetrieben (Visko, v. 10–35%), mit stoischer Ruhe. Erst ein in die Kurve Hineinbremsen oder ein provoziertes Lastwechsel lassen das Heck nervös werden.

Unruhig geht es auch bei Testkandidat Nummer zwei zu. Was sich uns im Ferrari F430 von Novitec Rosso jedoch präsentiert, zeugt von purer Schönheit, die sogar Heidi Klums Next Topmodel in den Schatten stellen würde. Eigentlich, so meint man spontan, bedarf das Karosseriekleid eines Ferrari keiner Retuschen. Weit gefehlt, betrachtet man das Prachtexemplar der

Cavallino-Rampante-Profis. Dezente Verpoilerungen vorn wie hinten, ein mächtiger Diffusor am Heck, eine Würze aus feinen Zutaten – meist aus Carbon – im Maschinenraum und Interieur, mächtige 20-Zoll-Räder sowie ein hydraulisch höhenverstellbares KW-Gewindefahrwerk und schon wird der rassige Italiener optisch ein noch atemberaubender Hingucker.

«Na, Proberitt gefällig?» fordert mich Novitec-Manager Dirk Huthoff auf. Das lasse ich mir nicht zweimal sagen. Schneller als ich denken kann, klettere ich hinter das Lenkrad. Startknopf gedrückt. Was sich hinter mir abspielt, entbehrt jeder Vorstellung. Dem Sportauspuff entflucht ein Sound, der die Posaunen von Jericho zu müden Trillerpfeifen degradiert. «Stell das Manettino auf Sport», rät mir Huthoff, «die



**TECHNISCHE DATEN**

**FERRARI F430 F1 RACE BY NOVITEC ROSSO**

Preis Tuningpaket	Fr. 166 535
Basispreis	Fr. 260 000
Zylinder/Hubraum	V8/4308 cm <sup>3</sup>
Leistung (Serie)	360 kW (490 PS) bei 8500/min
Leistung (Novitec Rosso)	520 kW (707 PS) bei 8350/min
Drehmoment (Serie)	465 Nm bei 5250/min
Drehmoment (Novitec Rosso)	712 Nm bei 6300/min
0 bis 100 km/h (Serie/Novitec Rosso)	4,0/3,9 s
Spitze (Serie/Novitec Rosso)	315/315 km/h
Leergewicht	1580 kg
Leistungsgewicht (Serie/Novitec Rosso)	3,22/2,23 kg/PS

**TUNINGKOMPONENTEN**

LeistungsKit (Rotrex-Kompressoren, grösserer Ansaugtrakt, wassergekühlte Ladeluftkühler, zusätzl. Wasserkühler, Luftfilterkästen im Seitenteil)	Fr. 77 300
Edelstahlklappenuspuff, Sportkatalysatoren	Fr. 7700
Radsatz NF3 v./h. 8,5x20"/12x20" mit Reifen v. 245/30, h. 315/25	Fr. 14 300
Novitec/Brembo-Bremsen (Ø 380)	Fr. 18 000
KW-Gewindefahrwerk (2-fach verstellbar)	Fr. 13 400
Aerodynamik-Kit	Fr. 5875
Carbon-Motorraumverkleidung/-Entlüftungsgitter	Fr. 8480
Carbon-Lenkrad/-Schaltwippen F1	Fr. 6500
Sportsitze/Alu-Pedalerie	Fr. 10 640
abgedunkelte Blinker, Rück-/Bremsleuchten	Fr. 4340

**VERTRIEB**

Rusconi + Ulz, 8008 Chur  
081 250 05 05, [www.carttech.ch](http://www.carttech.ch)





elektronischen Helfer bleiben zur Not aktiviert und die volle Leistung steht parat.»

Nochmals steigt die Soundfrequenz, die Abgasklappen stehen offen. Es beschleicht mich das Gefühl, die Bi-Kompressor-geladenen 707 PS und 712 Nm scharren schon im Stand mit den Hufen, können es kaum abwarten, bis sie losgelassen werden.

Also, erste Welle per Schaltwippe aktiviert, raus aus der Box. Der mit einem Ladedruck von 0,48 bar zwangsbeatmete V8 läuft zur Höchstform auf. Oberhalb von 6000 Touren treibt er mir ein schelmisches Lachen unter den Helm. Mit infernalischem Gebrüll katapultiert er mich in 3,9 Sekunden auf Tempo 100, in 10,5 auf 200 km/h. Trotz enormer Breite scheinen die 20-Zoll-Räder auf der Hinterachse der Power des 4,3-Liters in Sachen Traktion an ihre Grenzen zu stossen.

Aufgehängt an einem KW-Gewindefahrwerk, das den Vorderbau des Italieners auf Knopfdruck ab 80 km/h automatisch absenkt und ausgestattet mit noch grösseren Brembo-Bremsen, glänzt der F430 mit einem akzeptablen Mass an gesunder Härte. Im Grenzbereich fordert er jedoch nach kundiger Hand. Einen Tick zu früh am Gas, setzt der Heckschwung ebenso aggressiv wie brutal und ohne jegliche Vorankündigung ein. Um ihm Herr zu werden, verlangt der sehr spontan einlenkende Zweisitzer seinem Dirigenten volle Aufmerksamkeit ab – so gelingt es, den weissen Hai wieder in ruhigere Gewässer zu führen.

Von Ruhe kann auch beim Porsche GTstreet keine Rede sein. Spezialist TechArt hat ihm eine volle Packung Tuning zuteilwerden lassen. Sogar den Spoilerkit hat man umfangreichen Windkanaltests unter-

zogen und optimiert. Dass die Farbe grün nicht für die Hoffnung, sondern für die Grüne Hölle steht, stellt der Porsche mit einem Zuwachs von 150 PS und 200 Nm unter Beweis.

Nichts für Warmduscher also, wenn sich die brachiale Leistung mittels zwei strömungsoptimierter VGT-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie aufbaut. Auch stattliche 68 Kilo Gewichtsersparnis gegenüber dem Serien-911er helfen, die Serien-Vorgabe (3,9 sec.) für den 0–100-Sprint um immerhin zwei Zehntel zu toppen. Oben ist die Luft halt dünn. Auch die montierten 20-Zoll-Räder (911 Turbo Serie 19“) sind mitschuldig, dass aus 150 Mehr-PS nicht mehr resultiert.

Seine grenzenlose Potenz offenbart der auf zwei Sitze reduzierte GTstreet bis 200 km/h, wo er die Serienversionen (12,8



**GRÜNER GIFTPFEIL.** Der von TechArt im Windkanal optimierte Porsche GTstreet (cW 0,33) hält, was er äusserlich verspricht. Dafür sorgt eine Biturbo-Keule von 630 PS und 820 Nm. Sehr gut Seitenhalt bietende Sportsitze klammern einen fest, punkto Tonalität übt er sich gegenüber den Mitstreitern in Zurückhaltung, die sich allerdings in der Disziplin Fahrkomfort relativiert.



**TECHNISCHE DATEN**

**PORSCHE GT STREET BY TECHART**

Preis Tuningpaket	Fr. 156 080
Basispreis	Fr. 213 200
Zylinder/Hubraum	Boxer6/3600 cm <sup>3</sup>
Leistung (Serie)	353 kW (480 PS) bei 6000/min
Leistung (TechArt)	463 kW (630 PS) bei 6800/min
Drehmoment (Serie)	620 Nm bei 1950-5000/min
Drehmoment (TechArt)	820 Nm bei 4500/min
0 bis 100 km/h (Serie/Test ai/TechArt)	3,9/3,8/3,5 s
Spitze (Serie/TechArt)	310/345 km/h
Leergewicht	1592 kg
Leistungsgewicht (Serie/TechArt)	3,32/2,53 kg/PS

**TUNINGKOMPONENTEN**

Leistungsakit (Sportluftfiltereinsatz, Motorelektronik, Turbolader T30 VTG, Krümmeranlage, Ansaugrohre Carbon, Ladeluftkühler)	Fr. 64 220
Schaltwegverkürzung	Fr. 741
kugelgelagerte Schaltzüge	Fr. 1406
Radsatz Formula GTS v./h. 8,5x20"/12x20" mit Reifen v. 245/30, h. 315/25	Fr. 10 041
Edelstahlklappenpuff, Metallkatalysator	Fr. 8835
Sportbremse (Ø v./h. 390/365 mm)	Fr. 17 385
Aerodynamik-Kit	Fr. 38 801
Gewindefahrwerk VarioPlus	Fr. 6555
Alu-Schalthebel-/Pedalerie-/Fussstütze	Fr. 961
Türeinstiegsleisten	Fr. 1321
Sportlenkrad/Fussmatten	Fr. 2366
Optik-Paket im Interieur	Fr. 3448

**VERTRIEB**

TechArt by Sahli & Frei AG, 8307 Effretikon  
052 355 30 60, [www.techart.ch](http://www.techart.ch)





sec.) um rund zwei Sekunden distanziert. Eine an das 6-Gang-Getriebe gekoppelte Schaltwegverkürzung, welche die Wege um 20 Prozent reduziert, steht einem dabei hilfreich zur Seite. In Sachen Motorensound übt sich der von den Turbos gedämpfte Porsche zu seinen Mitstreitern beinahe in Zurückhaltung. Dafür glänzt er mit einer verzögerungsfreien, ab 4000/min fulminanten Leistungsentfaltung.

Dass bei solchen Sportlergenen der Komfort etwas auf der Strecke, bleibt ist nur allzu logisch. So gibt das in Zug- und Druckstufe verstellbare VarioPlus-Fahrwerk eine ungeschminkte, ehrliche Härte an die

**Weitere Bilder online**  
[www.auto-illustrierte.ch](http://www.auto-illustrierte.ch)

Insassen weiter. Zwar werden Lenkbefehle zackig umgesetzt, im Grenzbereich kann der GTstreet aber wie ein nervöses Rennpferd zicken. Statt wie die Serienversion mit stabilem, bis in hohe Bereiche neutralem Fahrverhalten zu glänzen, beschäftigt einen der TechArt-911 damit, das unweigerliche Power-Oversteering mit flinkem Gegenlenken zu parieren. Im Nassen entpuppt sich der Allradler dann erst recht als wahres Biest. Hier verlangt er beim Erreichen der physikalischen Grenzen das komplette Repertoire des Chauffeurs ab.

Was bleibt, ist Frust. Frust, auf dem Circuit von Anneau du Rhin keine Rundenzeiten in den Asphalt gebrannt zu haben. Just nachdem wir uns mit den drei Muskel-tieren vertraut gemacht hatten, vereitelte ein Hagelschauer unser Vorhaben, mit dem Trio Grande auf die Jagd nach Zehnteln und Hundertsteln zu gehen.

JÖRG PETERSEN

**TESTWERTE**

MARKE MODELL	AUDI R8 BY NOVIDEM	FERRARI F430 BY NOVITEC ROSSO	PORSCHE 911 GT STREET BY TECHART
<b>VERBRAUCH L/100 KM</b>			
Durchschnitt	19,7	19,2	17,5
Min./Max. (auf Rundstrecke)	13,5/25,3	13,0/25,8	11,9/28,5
<b>BESCHLEUNIGUNG</b>			
0 bis 50 km/h	s 1,8	1,9	1,6
0 bis 60 km/h	s 2,2	2,1	1,8
0 bis 80 km/h	s 3,5	3,2	3,0
0 bis 100 km/h	s 4,2	3,9	3,7
0 bis 160 km/h	s 9,2	7,2	7,3
0 bis 200 km/h	s 13,7	10,5	10,9
400 m mit stehendem Start	s 11,8	11,3	11,5
1 km mit stehendem Start	s 21,4	20,9	21,1
<b>ELASTIZITÄT</b>			
80–140 km/h im 4. Gang	s –	4,0	4,1
80–140 km/h im 5. Gang	s –	5,7	5,1
80–140 km/h im 6. Gang	s –	9,6	7,5
<b>BREMSWEG (100–0 KM/H)</b>			
Min./Max.	m 35/37	34/38	35/36

Messungen: Audi R8, auto-illustrierte, Temp. 22 °C, km-Stand 3500 km, Reifen: Pirelli PZero Corsa; Ferrari F430, sport-auto, Temp. 5 °C, km-Stand 4 2500 km, Reifen: Michelin Pilot Sport Cup; Porsche GT Street, sport-auto, Temp. 15 °C, km-Stand 25 500 km, Reifen: Michelin Pilot Sport Cup

**auto ILLUSTRIERTE FAZIT**

**FERRARI F430 F1 RACE BY NOVITEC ROSSO:** In der Summe in Sachen Emotionalität die Nummer eins. Doch bietet er ein Handling, das seinem Chauffeur im Grenzbereich viel Können abverlangt. Für ultimatives Sportfeeling bietet er das Beste vom Besten.

**PORSCHE 911 GT STREET BY TECHART:** Die umfangreiche TechArt-Fitnesskur hat sich gelohnt und steht dem Leonberger 911er gut zu Gesicht, ebenso der Leistungszuwachs. Als negative Nebenwirkung ist einzig der relativ hohe Preis anzusehen.

**AUDI R8 BY NOVIDEM:** Der Ansatz stimmt. Das innovative (Tuning-)Paket – bekommen die Buttweiler jetzt noch die thermischen Probleme in den Griff – ist geschnürt. Es garantiert Sportlichkeit, ohne dass dabei die Alltagstauglichkeit auf der Strecke bleibt.

