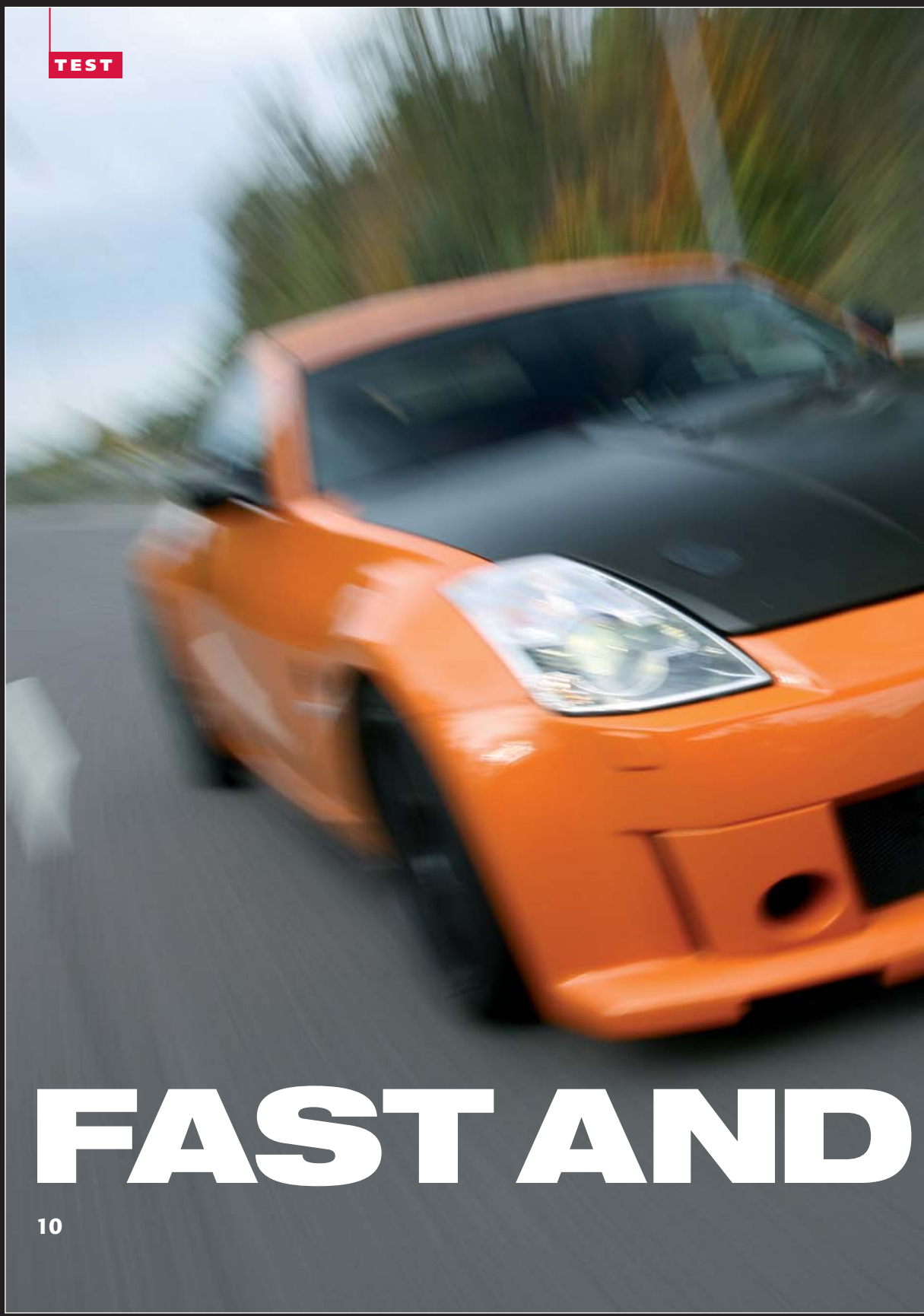


TEST



FAST AND

10

Das von allem Tand befreite und mit hochwertigen Rennsport-Komponenten aufgewertete Cockpit verströmt die Aura eines reinrassigen Rennwagens. Nur noch die Carbon-Intarsien von CTD schmeicheln dem Auge. Die Recaro-Schalen sind schwer zu entern, passen aber wie angegossen. Der kleine Knopf neben dem Schalthebel hat's in sich: Damit wird der Kompressor zugeschaltet

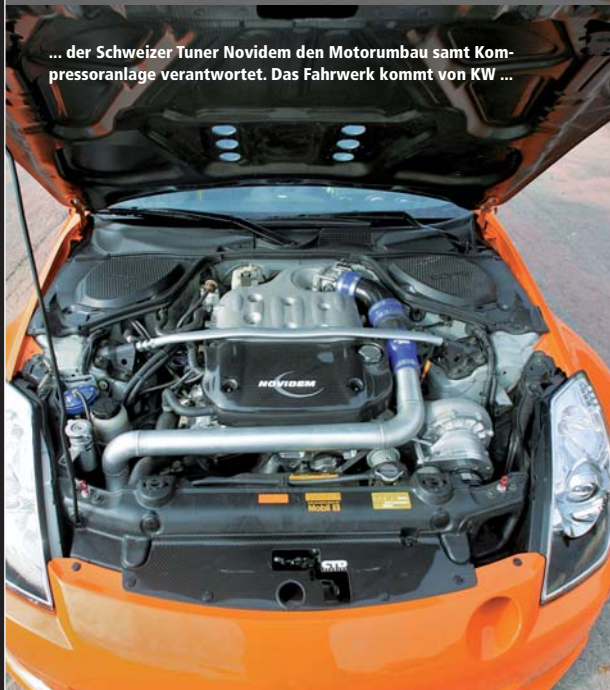


Die knallige Lackierung könnte als Warnsignal verstanden werden. Mit seinen 510 Kompressor-PS probt der **Novidem-Nissan GT 500** den Aufstand gegen die etablierte Sportwagen-Bourgeoisie

FURIOUS



Den aus Carbon gefertigten verstellbaren Aero-Kit steuert Strosek bei, während ...



... der Schweizer Tuner Novidem den Motorumbau samt Kompressoranlage verantwortet. Das Fahrwerk kommt von KW ...



... und der die völlig freigelegte Karosserie versteifende Käfig ist eine spezielle Konstruktion der Firma CarDiff

Dass es oft nur kleine Schritte sind, die Großes bewirken, wissen wir spätestens seit der Mondlandung. Aber dass auch so kleine, unscheinbare Schalter auf einer Mittelkonsole eines Mittelklassestoppers gänzlich neue Dimensionen eröffnen können, ist neu. Sachlich betrachtet aktiviert der Schalter nur eine Kupplung, die den Kraftschluss zwischen Motor und dem nachträglich implantierten, per Zahnriemen angetriebenen Kompressor herstellt. Aber mit dem Umschalten von 0 auf 1 geht nicht nur ein Ruck durchs Auto, sondern auch durch seine Insassen.

Das unter Last plötzlich einsetzende Zischen, Mahlen und Jaulen könnte von unbedarften Mitfahrern als ein bevorstehender Triebwerkskollaps interpretiert – oder für einen Raketenstart gehalten werden. Jedenfalls bleiben erschrockene Reaktionen selbst im abgebrühten Umfeld nicht aus: Mit ungläubigen, zuweilen sogar entsetzten Blicken verfolgen auch Kenner der Materie in dem orangefarbenen Nissan 350Z von Novidem eine wahrhaftige Leistungseskalation, die in ihrer Drastik eher an Dragster-Sprints erinnert.

Nichts geschieht mehr gefiltert; alles geht direkt und unmittelbar an die psychische Substanz. Der 510 PS starke Sechszylindermotor reißt an der Antriebswelle, dass es knarzt und zerrt an den breiten Antriebsrädern, als wolle er ihre Lauffläche in kürzester Zeit vernichten.

Unter Hinterlassung tief schwarzer, meterlanger Gummispuren katapultiert sich der heckgetriebene Japan-Sportler in Richtung Horizont und setzt dabei das serienmäßig belassene Sechsganggetriebe gehörig auf die Probe. Im kurz übersetzten ersten Gang ist es trotz der Drexler-Hinterachssperre kaum mehr möglich, die anstehende Leistung Gewinn bringend anzulegen. Die Räder drehen schon bei der kleinsten Bewegung mit dem großen Zeh haltlos durch. Der Sprint bis 100 km/h ist also gewissermaßen ein Lotteriespiel.

Einen realistischen Hinweis darauf, was der Novidem-Nissan auf der Pfanne hat, gibt eher der Beschleunigungswert bis 250 km/h. Diese Übung erledigt der von allen Komfort-Attributen konsequent befreite, aber noch immer 1460 Kilogramm schwere Supersportler beim Ausnutzen aller Drehzahressourcen in einer Zeit von nur 24,2 Sekunden.

Die 510 PS starke Variante stellt gewissermaßen die ultimative Möglichkeit des Machbaren dar – was sich allein am horrenden Preis des Motortunings ablesen lässt. Mit 46 066 Euro übertrifft dieses den Neupreis eines serienmäßigen 350Z (36 890 Euro) um fast 10 000 Euro.

Die erste Stufe des Motortunings mit einer Leistungsofferte von 380 PS (Serie: 300 PS) gibt es beim Schweizer Tuner Novidem allerdings schon für vergleichsweise günstige 12 250 Euro. Knapp das Doppelte (21 866 Euro) muss investiert werden, um die zweite Stufe (450 PS) aktivieren zu können.

Aber schon dabei geht das Novidem-Tuning nicht ohne tief greifende Modifikationen im Inneren des Motors sowie in seiner Peripherie vorstatten. Billet-Pleuel aus den USA, hochwertige Schmiedekolben, ein strömungsoptimierter Fächerkrümmer und ein neues Ansaugsystem ergänzen die Adaption des Kompressors. Dieser lässt sich, wie eingangs erwähnt, bei Nichtbedarf auch einfach per Knopfdruck vom Antrieb abkoppeln.

Das neue Karosseriedesign in Form leichter Kevlar-Komponenten und stehender Heckscheibe stammt von Strosek. Es schlägt allerdings auch mit einem Gesamtpreis von 17 828 Euro zum Buche. Der Bremsanlage von mov'it haut mit 8512 Euro ins Kontor. Mit vergleichsweise günstigen 2583 Euro ist dagegen das Clubsport-Fahrwerk von KW aufgelistet, welches dem mit spielfreien Unibal-Gelenken komplettierten Fahrwerk die notwendige Tieflage und Härte beschert. Die mit Yokohama-Sportreifen bestückten Magnesiumfelgen von BBS sind, von außen betrachtet, schließlich das Tüpfelchen auf dem i.

Der Innenraum ist analog zum professionellen äußeren Auftritt nicht minder rennsportmäßig konditioniert: Der Proracer von Recaro kostet allerdings 2985 Euro. Noch einmal 1125 Euro verschlingt der Überrollbügel von CarDiff, und für die Schroth-Gurte sind weitere 552 Euro zu entrichten. Angesichts dieser Vielzahl von Einzelposten verwundert es kaum, dass der Novidem-Nissan GT 500 nicht nur in puncto Fahrleistungen auf Porsche-Niveau angelangt ist, sondern auch im Preis. *Horst von Saurma*

TECHNISCHE DATEN

Novidem-Nissan GT500

MOTOR Wassergekühlter Sechszylinder-60-Grad-V-Motor mit Kompressor, je zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 95,5 x 81,4, Hubraum 3498 cm³, Verdichtung 9,5:1, max. Ladedruck 1,05 bar, **Leistung 510 PS (375 kW) bei 6580/min, maximales Drehmoment 590 Nm bei 4970/min**

KRAFTÜBERTRAGUNG Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, Differenzialsperre, ESP

FAHRWERK Einstellbares KW-Gewindefahrwerk, Einzelradaufhängung rundum, vorn Doppelquerlenker, Federbeine, Stabilisator; hinten Quer- und Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; Bremsen: innenbelüftete und gelochte Scheiben rundum, Durchmesser vorn/hinten 370/342 mm, vorn und hinten Vierkolben-Festsattel, ABS; Bereifung: 265/35 R 18 rundum auf 9,5-Zoll-Magnesiumfelgen, Yokohama A048

KAROSSERIE Zweisitziges Coupé, Länge x Breite x Höhe (mm) 4315 x 1815 x 1315, Radstand 2650 mm, Spurweite vorn/hinten 1551/1590, Tankvolumen 80 Liter, Leergewicht 1460 Kilogramm, Leistungsgewicht 2,9 kg/PS

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	
0 - 40 km/h	1,7 s
0 - 60 km/h	2,8 s
0 - 80 km/h	3,7 s
0 - 100 km/h	5,0 s
0 - 120 km/h	6,2 s
0 - 140 km/h	8,2 s
0 - 160 km/h	9,9 s
0 - 180 km/h	12,7 s
0 - 200 km/h	15,1 s
0 - 220 km/h	18,7 s
0 - 240 km/h	22,2 s
0 - 250 km/h	24,2 s

Elastizität 4,1/5,1/6. Gang

80 - 120 km/h	3,3 s / 4,8 s / 7,6 s
80 - 140 km/h	4,9 s / 6,9 s / 10,9 s
80 - 160 km/h	6,6 s / 9,1 s / 14,2 s

Bremsweg
100 - 0 km/h 37,0 Meter

Höchstgeschwindigkeit 292 km/h

TESTWAGENPREIS 138 157 Euro

DAS KOSTET DAS TUNING

BBS Magnesiumräder	4800 Euro*
KW Clubsport Fahrwerk	2583 Euro
Auspuffanlage	3306 Euro
Strosek Carbon-Aerodynamik-Kit	17 828 Euro
Leistungssteigerung	46 066 Euro
Mov'it Bremsanlage	8512 Euro

* Preise inklusive Montage/Lackierung

HERSTELLER

Novidem
Ausserdorfstraße 270, CH-5705 Hallwil
Telefon 00 41/5 66 34 42 14
www.novidem.com

Der GT 500 von Novidem zeigt nur noch im Prinzip Ähnlichkeiten mit der Ausgangsbasis

