

**NOVIDEM GT-RS**


# DONNERWETTER

Es geht Schlag auf Schlag: Die unheilvolle Wolkendecke dräut über einem Auto-Paar, das es gewaltig krachen lässt. Auf Basis Lamborghini und Nissan haben zwei engagierte Veredler blitzschnelle Sportgeräte aufgebaut

1941 griffen die Japaner den Westen zuletzt erfolgreich an: In Pearl Harbour vernichteten sie im Rahmen eines Überraschungsschlags einen großen Teil der US-Flotte. In den darauffolgenden Jahrzehnten übten sie sich in Infiltration statt offener Aggression: Millionen von Fernsehern, Kameras, Stereoanlagen und größtenteils gesichtslosen Autos überschwemmten die Kontinente.

Der neue Nissan GT-R beendet diese Ära friedlicher Koexistenz:

Deutschland (Porsche 911, Audi R8) und USA (Corvette) sind bereits geschlagen. Nur Italien stemmt sich der Invasion noch entgegen: Gelingt es Lamborghini, den Angreifer zurückzuschlagen?

Auf den ersten Blick scheint die asiatische Offensive aussichtslos: 485 serienmäßige GT-R-PS sollen sich 560 putzmunteren Lambo-Rassepferden entgegenwerfen – ein Kamikaze-Kommando. Tuner Novidem will dem Nissan helfen, gegen den übermächtigen Konkur-

renten zu bestehen. Bislang befeuerte der Veredler vor allem 350 Z mit Kompressorpower, verfügt daher über wertvolle Vorkenntnisse, was die Marke anbelangt. Und die will er in pure Performance ummünzen: Geschäftsführer Norman Ruggiero schwärmt: „Ab Werk spielt der Motor bereits sensationell auf – aber er kann noch viel mehr. Langfristig streben wir 750 PS und eine Gewichtsreduzierung von 1,8 auf 1,5 Tonnen an.“ Zukunftsmusik; Zum Vergleichstest tritt No-



**BF PERFORMANCE GALLARDO GT 600**

Vergleichsweise brav:  
Neben der extrem  
eckigen Brutalo-Front  
des Lambo wirkt der  
Nissan fast handzahn



**Aufgebauscht: Den ab Werk installierten Stummelflügel tauscht BF Performance gegen eine starre Karbonlösung aus - mit höherem Showeffekt**



**Ein Bild von einem Motor: Der Anblick dieses formidablen Filetstücks verspricht nicht zu viel. Einmal am V10 geknabbert ist der Weg in die Sucht vorgezeichnet**



**Zügellos und ungehemmt: Der Lambo-Motor steht auf Drehzahlorgien**



**Don't call it Lärm: Dem Serienauspuff entweichen berauschende Arien**



**BF PERFORMANCE GALLARDO GT 600**

**Aufgehellt: Dank gelber Karbonteile wirkt das einst düstere Interieur plötzlich freundlich**

videm mit per Elektronikoptimierung und Sportauspuff erzeugten 585 PS an.

Als wäre die Lambo-Nuss nicht schwer genug zu knacken, handelt es sich beim Gegner um kein Auto von der Stange - sondern ebenfalls um ein getunt. Es stammt von BF Performance - wie Novidem in der Schweiz beheimatet. In Deutschland hat das Unternehmen längst

den Fuß in der Tür: Geschäftsführer Bob Forstner betreibt ein Auto-

**Ob Italiener oder Japaner - die Schweizer tunen alle**

haus in Stuttgart und handelt dort mit Lambo, Bentley und Pagani. Er verpasst dem Gallardo LP 560-4

40 PS mehr - generiert per elektronischer Modifikation. Unser Testfahrzeug hatte jedoch noch nicht die volle Leistung - aufgrund der geringen Laufleistung war ein Ein-fahrerschutz aktiv. Den gepflegten Auftritt - hervorgerufen von einer Armada aus Karbon-Anbauteilen - schmälert dieser nicht. Diese treten alles andere als unauffällig in Erscheinung - aber welcher Lambo-

Fahrer steht schon auf Understatement? Vor allem das im Stile eines angriffslustigen Kinns nach vorn gereckte Frontteil schindet Eindruck. Sicherlich nicht zufällig erinnert es an den Reventon.

Der Nissan muss auf derlei Prunk verzichten: Er hat lediglich die gewöhnliche Serienhaut zu bieten - frei von jeglichem Firlefanz. Dazu passt das vom Tuner serienbelas-



**NOVIDEM GT-RS**

Alles klar: Ein Blick genügt, um zu wissen, dass es sich bei diesem Nissan um keinen Micra handelt



**Andersartig:** Das Cockpit mutet ungewöhnlich an. Bedienbarkeit und Ergonomie des Nippon-Sportlers verdienen jedoch das Prädikat „vorbildlich“



**Typisch Novidem:** Erst ein Knopfdruck weckt die Mehrleistung

ne Interieur: nüchtern und unpräzise, doch toll verarbeitet und ergonomisch spitze. Selten hat man in einem Supersportler Platz genommen, der so klar strukturiert ist wie der GT-R. Und selten in einem so weit geschnittenen, der von groß gewachsenen Menschen keinerlei Komfortabstriche einfordert.

Der Gallardo gibt sich in jeglicher Hinsicht divenhafter: Schlakse



**Tadellos:** Auch beim Gestühl gibt sich der Nissan GT-R keine Blöße

müssen in ihm permanent den Hals verdrehen, um am Dachhimmel

**Der Lamborghini ist wilder, aufregender, glamouröser**

vorbei auf rote Ampeln zu schielen. Fühlen sich dafür aber in eine wilde, zügellose, aufregende Glamour-



**Klare Prioritäten:** Offensichtlich ordnete sich bei der Gestaltung der Front alles zwei Themen unter – Luftzufuhr und Ableitung selbiger

Welt katapultiert. Für deren Strahlkraft BF Performance verantwortlich zeichnet: Leuchtend gelbe Kohlefaserapplikationen schmücken den Lamborghini. Die wirken – bei genauem Hinsehen – stellenweise nonchalant verarbeitet, hellen das normalerweise düstere Interieur aber nachhaltig auf.

Ein Dreh am Zündschlüssel zeigt unmissverständlich: Hier handelt

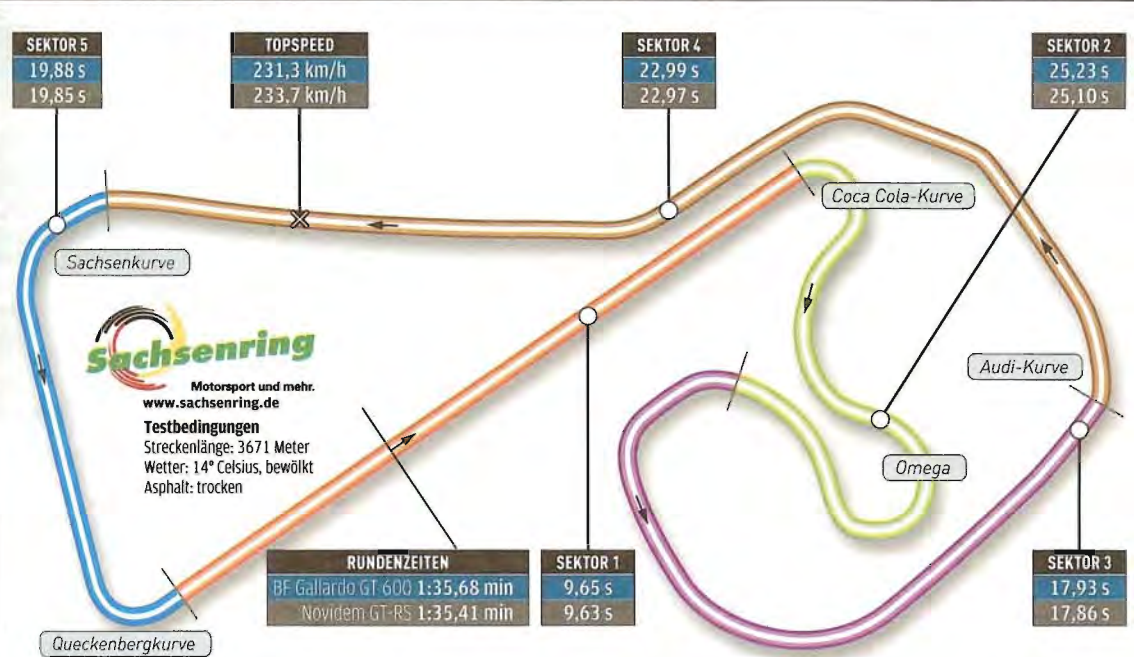
es sich um kein Showcar, sondern um eine Bestie in Karbongestalt. Laut brüllend tritt der Motor seinen Dienst an, um anschließend in ein überraschend verhaltenes, TÜV-konformes Brummen zu verfallen.

Eine erste Ausfahrt gestaltet sich spektakulär – und relativ mühsam. Die Rundumsicht tendiert gegen null, die Räder schleifen aufgrund der Distanzscheiben bei Lenk-



Kopf an Kopf: Auf der Rennstrecke muss sich der Lambo geschlagen geben - mit denkbar knappem Rückstand

**GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN**



**HITLISTE**

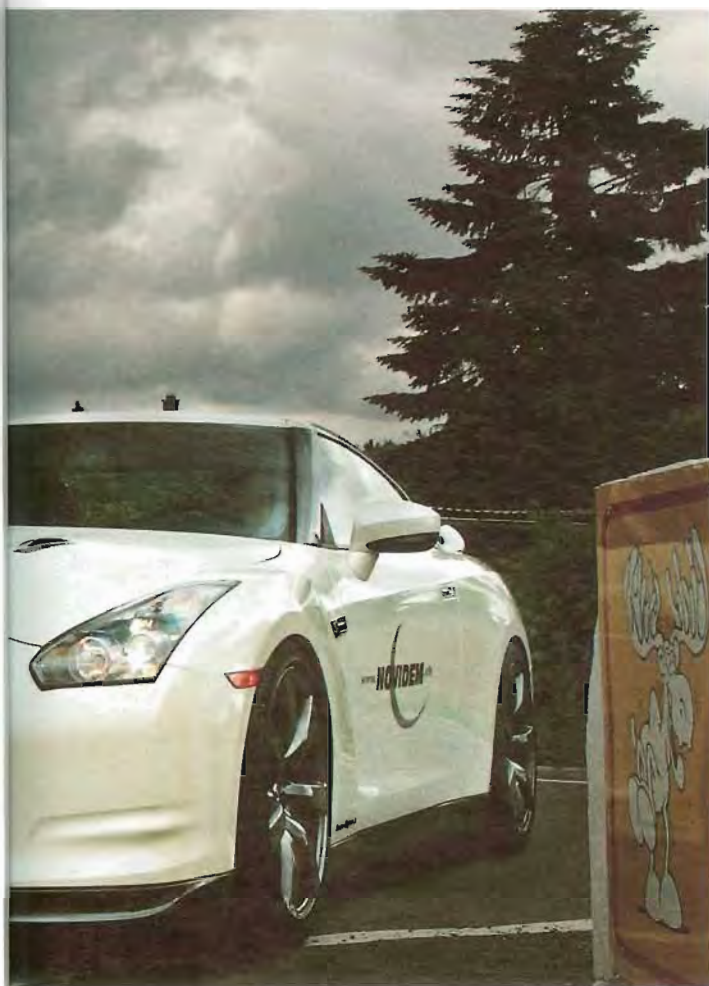
So schnell sind unsere Testwagen: auszugsweise die Hitliste der Rundenzeiten

- Novidem GT-R\*  
1:35,41 min  
138,51 km/h
- BF Performance Gallardo GT 600\*  
1:35,68 min  
138,12 km/h
- Porsche 911 Turbo Tiptronic\*  
1:37,99 min  
134,87 km/h
- Porsche 911 Carrera S  
1:39,08 min  
133,38 km/h
- Wiesmann GT MF5\*  
1:39,32 min  
133,06 km/h
- Porsche Cayman S PDK  
1:40,58 min  
131,39 km/h
- BMW M6 Competition\*  
1:40,70 min  
131,24 km/h
- Porsche 911 Carrera PDK  
1:40,97 min  
130,89 km/h

► **Sachsenring** Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Top-Speed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Top-Speed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximale Traktion an der Vorderachse.

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

Fotos: U. Sonntag



TECHNISCHE DATEN	BF GALLARDO GT 600	NOVIDEM GT-RS
Motor	V10	V6, Biturbo
Einbaulage	Mitte längs	vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/4
Hubraum	5204 cm <sup>3</sup>	3799 cm <sup>3</sup>
Bohrung x Hub	84,5 x 92,8 mm	95,5 x 88,4 mm
Verdichtung	12,5 : 1	9,0 : 1
kW (PS) bei 1/min	441 (600)/8100	430 (585)/6770
Literleistung	115 PS/Liter	154 PS/Liter
Nm bei 1/min	575/6600	705/3080
Antriebsart	Allrad	Allrad
Getriebe	6-Gang sequenziell	6-Gang-Doppelkupplung
Bremsen vorn	365 mm/innenbel./gelocht	380 mm/innenbel./gelocht
Bremsen hinten	356 mm/innenbel./gelocht	380 mm/innenbel./gelocht
Radgröße vorn / hinten	8,5 x 19 / 11 x 19	9,5 x 20 / 10,5 x 20
Reifen vorn / hinten	235/35 R 19 / 295/30 R 19	255/40 R 20 / 285/35 R 20
Reifentyp	Pirelli P Zero Corsa	Bridgestone Potenza RE 070R
Länge/Breite/Höhe	4345/1900/1165 mm	4650/1895/1340 mm
Radstand	2560 mm	2780 mm
Leistungsgewicht	2,6 kg/PS	3,0 kg/PS
Zuladung	217 kg	420 kg
Tankvolumen	90 l	74 l



**Karriereknick:** Die Serienstopper können nicht rundum überzeugen



**Stabilitätsfaktor:** Die standfeste Bremsanlage gibt sich keine Blöße

MESSWERTE <small>ROUGHBOOK</small>	BF GALLARDO GT 600	NOVIDEM GT-RS
Beschleunigung		
0- 50 km/h	1,7 s	1,6 s
0-100 km/h	3,7 s	3,6 s
0-130 km/h	5,5 s	5,3 s
0-160 km/h	7,5 s	7,4 s
0-200 km/h	11,3 s	11,2 s
0-250 km/h	18,5 s	18,0 s
Viertelmeile		
0-402,34 m	11,58 s	11,43 s
Elastizität		
60-100 km/h im 4. Gang	4,0 s	3,5 s
80-120 km/h im 5. Gang	5,1 s	4,0 s
80-120 km/h im 6. Gang	6,5 s	5,8 s
Bremsweg (Verzögerung)		
100-0 km/h kalt	33,4 m (-11,6 m/s <sup>2</sup> )	34,8 m (-11,1 m/s <sup>2</sup> )
100-0 km/h warm	33,7 m (-11,6 m/s <sup>2</sup> )	34,0 m (-11,4 m/s <sup>2</sup> )
200-0 km/h warm	169,1 m (-9,1 m/s <sup>2</sup> )	135,6 m (-11,4 m/s <sup>2</sup> )
Testverbrauch		
Ø auf 100 km	16,3 l Super Plus	17,6 l Super Plus
Reichweite	550 km	420 km
Leergewicht	1583 kg	1780 kg

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT	BF GALLARDO GT 600	NOVIDEM GT-RS
Herstellerangabe	> 325 km/h	315 km/h

PREISE <small>in Euro (inkl. MwSt.)</small>	BF GALLARDO GT 600	NOVIDEM GT-RS
Serienfahrzeug ohne Extras	<b>183 260 Euro</b>	<b>81 800 Euro</b>
Tuning		
Leistungssteigerung	4760	4990
Fahrwerk	476 (Spurverbreiterung)	1590 (Federn u. Spurverbr.)
Auspuff	Serie	5980
Anbauteile	22 670	Serie
Interieur	19 404	Serie
<b>Preis Testwagen</b>	<b>230 570 Euro</b>	<b>94 360 Euro</b>

gnadenlos, aber kontrolliert hoch. Punktet mit berechnend-linearer Kraftentfaltung. Offenbart keine Schwäche – nirgends. Verhalten zischend lässt er den Piloten über die wahre Geschwindigkeit im Unklaren – die sich wie von Geisterhand permanent in fährerscheingefährdenden Bereichen bewegt. So schnell das Auto voranschießt – es macht keinerlei Aufhebens darum. Ein Knopfdruck aktiviert die Mehrleistung – dann zieht der GT-R vor allem ab mittlerer Drehzahl deutlich besser durch. Beflissen scheint der Nissan jeden Fahrerwunsch widerspruchslos zu erfüllen – lenkt ein, biegt ab, schaltet und waltet wie gewünscht. Auch weit jenseits der 200 km/h agiert das Auto mit einer Gemütsruhe und Unerschütterlichkeit, als würden die Japaner seit Jahrzehnten mit 315 km/h schnellen Supersportlern durch Tokio brausen. Nur laute Abrollgeräusche stören – und die flackernde Motorwarneuchte.

Auf unserer Messstrecke, dem Flughafen Rothenburg, ereilt uns die erste Überraschung: Der Nissan mopst dem Lambo die Butter ▶

einschlag im Radhaus, der Automatikmodus des sequenziellen Getriebes arbeitet unharmonisch.

Hat sich der Motor warmgelaufen, sind derlei Unbilden schnell vergessen: Darf der Gasfuß in erhöhte Drehzahlregionen vorstoßen, versetzt die scheinbar grenzenlose Drehfreude des V10 dem Gemüt einen wohligen Schauer nach dem anderen. Jede zusätzliche Umdrehung kommentiert das Aggregat mit ekstatischem Geschrei. Hohe Geschwindigkeiten verlangen nach voller Konzentration. Der Gallardo liegt unruhig auf der Straße, will durch permanente Lenkradkorrekturen auf Kurs gehalten werden. Ob getunt oder serienmäßig: Ein Lambo bleibt ein Lambo – unbeherrscht, ungezähmt, unberechenbar.

Der Nissan agiert distinguierter. Mit der Präzision eines Profikillers verrichtet er sein Geschäft. Dreht

Mehr Infos zu Gallardo LP560-4 und Nissan GT-R:

**de HEFTARCHIV**

▶ **200808008sc**

▶ **200921032ab**

Geben Sie die Nummer beim [autobild.de](http://autobild.de)-Heftarchiv ein



vom Brot. Bis 100 km/h brennt er dem Italiener ein Zehntel auf den Pelz (3,6 statt 3,7 Sekunden). Bis 250 km/h kann er den Vorsprung auf fünf Zehntel ausbauen – ein dünnes Polster. Abhängen lässt sich der Lambo folgerichtig nicht. Lediglich die Bremsung aus 200 km/h versemelt der mit Serienstoppere versehene Italiener mit Anlauf – 169 Meter sind schwach.

Vergleicht man die Tuningfahrzeuge mit der jeweiligen Basis, funktionieren beide wie erhofft: Das Novidem-Auto rennt mit 11,2 Sekunden auf 200 km/h imposante 1,5 Sekunden schneller als das Serienfahrzeug – allerdings leicht bevorteilt (siehe Kasten). Der Lamborghini liegt in derselben Disziplin mit 11,3 zu 11,7 Sekunden immerhin vier Zehntel vor dem von uns ebenfalls gemessenen Werksauto.

Auf der Rennstrecke bleiben sich beide Charaktere treu: Der Lam-

orghini gibt sich fiebrig-nervös, der Nissan stoisch-überirdisch. Der Gallardo will gewiss nicht spielen – und erfordert eine kundige Hand. Bei abgeschaltetem ESP fällt er schnell aus der Rolle. Untersteuern, Übersteuern oder über alle vier Räder schiebend gen Kiesbett rutschen – der Lamborghini legt so ziemlich alle Eigenarten an den Tag, die Normalfahrer verschrecken und Cracks ein seliges Strahlen ins Gesicht zaubern. Zudem versetzen die durch die Gangwechsel des sequenziellen Getriebes hervorgerufenen Lastwechsel das Fahrzeug in unangenehme Wallungen.

Wer „fahren“ mit „kämpfen“ gleichsetzt, sollte vom Nissan Abstand nehmen. Legt der doch keinerlei Aggressionen an den Tag und fordert auch keine ein – selbst bei abgeschalteten Assistenzsystemen. Das manuell am besten zu bedie-

nende Doppelkupplungsgetriebe schaltet sensationell schnell. Mit beispielhafter Neutralität fräst sich der GT-R um den Kurs. Untersteuern tritt nur auf, wenn der Pilot – den optimalen Bremspunkt verpas-

**RÄTSEL UM LAUNCH CONTROL**



■ Hat der Nissan eine Launch Control oder nicht (mehr)? Nissan Deutschland will sich nicht festlegen, ein japanischer Entwickler spricht von einer Freischaukel-Funktion, die für Blitzstarts zweckentfremdet werden kann. Deren Drehzahllimit beim Anfahren soll bei den neuesten GT-R von 4500 auf 3000 Umdrehungen abgesenkt worden sein – um Schäden zu vermeiden. Das Novidem-Testfahrzeug basierte also wohl auf dem „alten“ Modell. Es ließ 4500 Umdrehungen zu – das von AUTO BILD gemessene serienmäßige Referenzfahrzeug nur 3000.

send – viel zu übermutig in Kurve segelt. Was schnell passiert. Das Auto schnupft jede Gerade blitzartig auf, dass sogar Routinifahrer deren plötzliches Ende überrascht.

Das folgerichtige Resultat: ein Rundenzeit von 1:35,41 Minuten, die beste je von uns am Sachsenring gemessene Zeit. Der strapaziöse Lamborghini hinkt minimal hinterher – seine 1:35,68 sind jedoch gleichsweise hart erkämpft.

Auch im Kostenkapitel bekleckert sich Italien nicht mit Ruhm. Berechnet man das Serienauto kostet 100 000 Euro mehr als der Werks-Nissan 183 000 statt 82 000 Euro.

Die japanische Invasion hat dieses Mal also Erfolg – wirklich Annehmlichkeit macht sie uns bisher aber nicht. Eher Spaß.

**Kontakt:** BF Performance, Telefon 00 41-4 17 12 35 10, [www.bf-performance.com](http://www.bf-performance.com); Novidem, Telefon 00 41-5 66 34 42 81, [www.novidem.ch](http://www.novidem.ch)



**Platz da:** Unter dem Nissan-Deckel verbirgt sich ein großer Kofferraum – unter dem des Lambo ein Haufen Motor



## FAZIT

### 1 NOVIDEM GT-RS

■ Auch als GT-RS präsentiert sich das Wunderauto in bestechender Form. Unterstützt von Novidem knockt der Nissan selbst veritable Platzhirsche gnadenlos aus. Echte Schwächen? Fehlzanzeige.

### 2 BF GALLARDO GT 600

■ Er gibt sich alle Mühe: Trotz erhöhter Leistung kann der Lambo keinen Sieg erringen. Dabei fühlt sich der brachiale Gallardo viel mehr nach Supersportler an als sein Gegner. Ist eben nur ein wenig langsamer.

**AUTO  
FAHRER  
STUDIE**  
J.D. POWER  
AND ASSOCIATES

präsentiert von  
**HANKOOK**  
PERFORMANCE TIRES

# Die besten Autos Deutschlands



Unter 16 425 befragten Autofahrern in Deutschland zeigten sich in der Kategorie Sportwagen, Coupés und Cabrios die Fahrer von Mercedes CLK, BMW Z4 und Mercedes SLK am zufriedensten



In diesem Jahr haben 16 425 Autofahrer in Deutschland an der großen jährlichen Zufriedenheitsumfrage von J. D. Power teilgenommen. Dabei drehte sich alles um die Frage: Wie zufrieden sind die Autofahrer mit ihrem Auto nach zwei Jahren und etwa 30 000 Kilometer Laufleistung?

Die Antwort: Nach jahrelanger Führung der japanischen Automodelle holen die deutschen immer stärker auf. Auch der aktuelle J. D. Power Report zeigt, dass die Strategen von Mercedes, BMW und Co. immer besser verstehen, was ihre Kunden erwarten und wie man diese Bedürfnisse am besten erfüllt. Sie vergeben die Umfrageteilnehmer gerade in der Klasse der Sportwagen, Coupés und Cabrios höchste Zufrieden-

heitsnoten. Dabei heimst der Mercedes CLK die Höchstwertung ein. Seine Besitzer sind sowohl mit der Qualität und Haltbarkeit, der Attraktivität, dem Werkstattservice und auch den Unterhaltskosten höchst zufrieden. Auf Platz 2 folgt der BMW Z4 mit ebenfalls exzellenten Werten. Damit holen die beiden einheimischen edlen Spaßmobile nicht nur den Klassensieg, sondern gewinnen auch die Gesamtwertung, bei der 113 Baureihen abgefragt wurden. Der Mercedes SLK erreicht in der Sportklasse den dritten, in der Gesamtwertung einen immer noch guten 25. Platz. Alle Ergebnisse finden Sie ab 24. Juni in AUTO TEST 7/2009. Darin werden auch die Testsieger des Jahres prämiert. Das Heft der Gewinner mit prall gefüllten 156 Autoseiten kostet nur 2,20 Euro.



AUTO TEST Sieger 2009: Aus einem Jahr härtester Fahrzeugtests kürt die Redaktion die drei Besten. Allen voran: der VW Golf VI, danach Mercedes E-Klasse und Skoda Fabia



Die aktuelle Ausgabe von AUTO TEST zeigt auf 32 Extra-Seiten alle Modelle des Zufriedenheitsreports. Dazu jede Menge weitere spannende Autothemen