

Tune Up Strosek-Nissan 350Z-R

Puzzle Car

Eine Litanei an sportlichem Zubehör, ein Showcar mit Rennattitüden und exklusiver Individualität bis in den letzten Karosserie-Falz. Der 380 PS starke Strosek-Nissan 350Z-R ist ein Spiegelbild dessen, was in Sachen Tuning machbar ist

Manch einer scheint mehr getrieben, mancher weniger. Aber das Virus, etwas Besonderes zu besitzen oder schaffen zu wollen, ist in unserem Geflecht fest verankert. Und wenn dieser dann zum Ausbruch kommt, nimmt er zuweilen einzigartige Formen an.

Wie beispielsweise bei sport auto-Leser Sören Rehmann, dessen Nissan 350Z zu einer Lehrstunde an Individualität mutiert – zu einem

automobilien Nachschlagewerk der Zubehörbranche. Und das, obwohl bereits die Basis des Japansportlers unbestritten nicht zu den Langweilern und den unsportlichsten Typen gehört. Im Umkehrschluss ist er aber geradezu prädestiniert, seine sportliche Konstitution weiter zu perfektionieren.

Zusammen mit namhaften Partnern aus der Zubehörindustrie entstand somit ein Tuning-Projekt, dessen Wurzeln am Ammersee zu

Fotos: HARTMANN



DAS KOSTET DAS TUNING

Aerodynamik-Paket Strosek	7810 Euro
Kompressorkit Novidem	10 781 Euro
Auspuffanlage Novidem	3306 Euro
Motoröl-Kühler Novidem	1624 Euro
Fächerkrümmer und Sportkat. Novidem	4190 Euro
Hinterachskühlung Novidem	1766 Euro
Bremsanlage Vorderachse Mov'it	5795 Euro
Bremsanlage Hinterachse Mov'it	3495 Euro
Gewindefahrwerk KW	1549 Euro
Einstellbare Querlenker KW	1000 Euro
Magnesiumfelgen 9,5 x 18 Zoll BBS	4800 Euro
Sportreifen Yokohama A048	2000 Euro
Uniballgelenke Komo-Tec	1290 Euro
Schalensitze Recaro Pole Position	1328 Euro
Überrollbügel CarDiff	695 Euro
Sintermetallkupplung Sachs	654 Euro
Sechspunkt-Gurte Schroth	550 Euro

HERSTELLER

STROSEK AUTO DESIGN GMBH
Am Moosgraben 19, 86919 Utting / Ammersee
Telefon 0 88 06 / 14 91
www.strosek.de



Extraportion: Die Öffnungen in der Front führen Motor und Bremse mehr Luft zu



Biss und Krallen: Top-Bremse und gripfreudige Sport-Pneus



Mit Sicherheit: Sechspunkt-Gurte von Schroth und sicherheitsrelevanter Überrollbügel hinter den beiden Sitzen



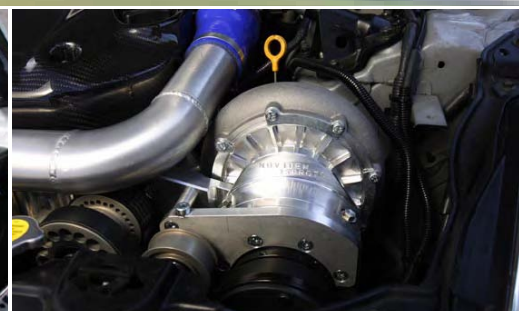
Professionell: Die perfekt zugeschnittenen Recaro-Schalen



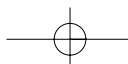
Detailverliebt: Zum kompletten Erscheinungsbild gehören natürlich auch verfeinerte Spiegel



Full House: Die Kompressortechnik ist optisch top angerichtet, und auch der Leistungseinsatz erfolgt überaus harmonisch



Spaßgarantie: Der Kompressor kann auf Knopfdruck zugeschaltet werden



TECHNISCHE DATEN

► Strosek-Nissan 350Z-R SPAX* 4,7

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-60-Grad-V-Motor, je zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub 95,5 x 81,4 mm, Hubraum 3498 cm³, Kompressoraufladung, maximaler Ladedruck 0,5 bar, Verdichtung 10,3:1

Leistung ... 380 PS (279 kW) bei 6200/min
Drehmoment ... 450 Nm bei 4800/min
Literleistung ... 108,6 PS pro Liter Hubraum

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, mechanisches Sechsgang-Getriebe, Sperrdifferenzial, ESP, Übersetzungen: I. 3,79, II. 2,32, III. 1,62, IV. 1,27, V. 1,00, VI. 0,79; Achsübersetzung: 3,54

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Doppelquerlenkern, Stabilisator, hinten (Mov'it) Multilenkerachse, Stabilisator, in Zug- und Druckstufe einstellbares KW Gewindefahrwerk

Bremsen ... Innenbelüftete und gelochte ... Bremscheiben vorn und hinten
Durchmesser 370/342 mm, ABS
Räder ... Yokohama A048
... in 265/35 YR 18 rundum
... auf 9,5-Zoll-BBS-Magnesium-Felgen

Karosserie

Zweitsitziges Coupé
L x B x H ... 4310 x 1815 x 1320 mm
Radstand ... 2650 mm
Spur vorn/hinten ... 1551/1595 mm
Tankinhalt ... 80 Liter

Preise

Grundpreis ... 33 850 Euro
Testwagenpreis ... 88 700 Euro

Unterhaltskosten

Kfz-Steuer ... 179 Euro
Haftpflichtversicherung ... individ. Einstufung
Teilkaskoversicherung ... individ. Einstufung
Vollkaskoversicherung ... individ. Einstufung

MESSWERTE

Gewicht

Fahrzeug voll getankt ... 1560 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten ... 54/46 %
Leistungsgewicht ... 4,1 kg/PS

Fahrleistungen

Beschleunigung
0 - 40 km/h ... 1,5 s
0 - 60 km/h ... 2,6 s
0 - 80 km/h ... 3,8 s
0 - 100 km/h ... 5,2 s
0 - 120 km/h ... 6,8 s
0 - 140 km/h ... 8,9 s
0 - 160 km/h ... 11,3 s
0 - 180 km/h ... 14,2 s
0 - 200 km/h ... 17,7 s

Elastizität

im 4./5./6. Gang aus 80 km/h
bis 100 km/h ... 2,0 s / 2,7 s / 4,2 s
bis 120 km/h ... 3,7 s / 5,1 s / 7,8 s
bis 140 km/h ... 5,3 s / 7,6 s / 12,1 s
bis 160 km/h ... 7,5 s / 9,9 s / 15,8 s

Höchstgeschwindigkeit ... 291 km/h

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim ... 1.14,1 min
Slalom (18 m) ... 70,3 km/h

Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) ... 32,4 m
Verzögerung ... 11,9 m/s²
aus 100 km/h (warm) ... 32,7 m
Verzögerung ... 11,8 m/s²
aus 200 km/h (warm) ... 130,7 m
Verzögerung ... 11,8 m/s²

Messbedingungen:

Lufttemperatur ... 16° Celsius
Asphalttemperatur ... 24° Celsius
Luftdruck ... 1026 mbar

*Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung: [Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX



Racers Club: Trotz seiner Alltagsauglichkeit ist der Strosek-Nissan 350Z-R primär auf der Rennstrecke zu Hause

finden sind. Designer und Karosserie-Spezialist Vittorio Strosek gab dem modifizierten 350Z nicht nur seinen Namen, sondern auch eine eigenständige Optik.

Dazu gehört eine mit Luft einlässen gespickte Frontschürze, deren verstellbare Carbon-Lippe haarscharf über dem Asphaltbelag schnüffelt. Auch die schmalen Seitenschweller – natürlich aus Kohlefaser gearbeitet – scheinen die Bodenbeschaffenheiten feinfühlig abzutasten. Ihren Abschluss finden die Ergebnisse der aufwändigen Windkanalversuche in einer neuen Heckschürze und einem dreifach verstellbaren Heckflügel.

Der nächste Ansatzpunkt: das Fahrwerk. Die in Zug- und Druckstufe einstellbaren KW-Komponenten bietet alle Optionen, um ein optimales und individuelles Set-Up zu finden. Für eine standesgemäße und vor allem standfeste Verzögerung sorgt eine gewaltige Bremsanlage von Mov'it.

Hinzu kommt der Einsatz von extrem leichten BBS-Felgen in der Dimension 9,5 x 18 Zoll. Die aus Magnesium gefertigten Räder tragen in der

ersten Tuningstufe Yokohama AVS-Reifen – und einen wesentlichen Teil dazu bei, die ungefederten Massen zu reduzieren.

Als Resultat der aerodynamischen Veränderungen und der Absenkung der Fahrzeughöhe generiert der Strosek 350Z-R bei 200 km/h an der Vorder- wie auch an der Hinterachse einen Anpressdruck von 250 Newton.

In der Praxis schenkt die erste Ausbaustufe des modifizierten Nissan seinem Ausgangsprodukt reinen Wein ein. Die Lenkpräzision ist deutlich gestiegen – auch ein Verdienst der spielfreien Uniball-Gelenke. Fahrdynamisch haben die Fähigkeiten des Hecktrieblers frappant hinzugewonnen, ohne die ausgewogene Balance im Grenzgebiet vermissen zu lassen.

Auf dem Kleinen Kurs in Hockenheim lässt sich das Ergebnis der technischen Eingriffe in eindrucksvollen Zahlen ausdrücken. Die Rundenzeit für den verfeinerten Nissan beträgt 1.17,7 Minuten. Der Serien-350Z erledigt die gleiche Aufgabe in einer Zeit von 1.18,7 Minuten.

Doch der Schneeballeffekt ist bis hierhin erst in Gang gesetzt. Der Grundstein ist gelegt – für eine Operation am Herzen. Nicht am offenen, denn die inneren Werte des 280 PS staren V6-Triebwerks bleiben unangetastet. Der verbleibende Platz im Motorraum ist bis zum letzten Millimeter mit Kompressortechnik der Schweizer Firma Novidem ausgefüllt. Als Resultat sind nun 380 PS und ein maximales Drehmoment von 450 Newtonmeter zu verbuchen.

Im momentanen Endstadium steht der 350Z-R nun auf Yokohama Sportreifen und verfügt über höhere Sturzwerte. Der Innenraum ist geprägt von zwei Recaro-Schalensitzen, Sechspunktgurten und einem Überrollbügel von Car-Diff.

Der gezielte Einsatz all der erlesenen Zutaten hebt die Fahrdynamik auf ein neues Niveau. Sofern die beim Anfahren digitale Arbeitsweise der Sintermetallkupplung beherrscht wird und die Reifen auf Betriebstemperatur sind. Dann brennt der Strosek-350Z-R in einer Zeit von 1.14,1 um den Kleinen Kurs.



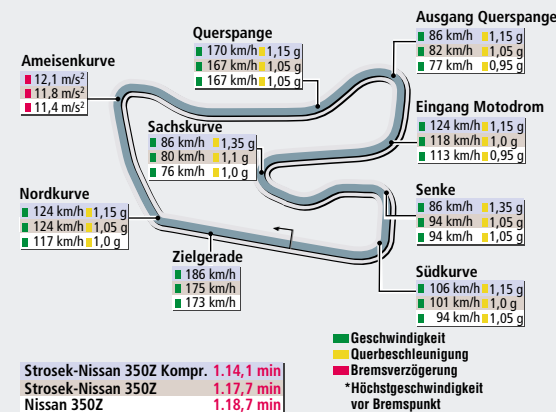
Brothers in Arms: Gegenüber der modifizierten Version tritt der Serien-350Z geradezu harmlos in Erscheinung

sport auto 5/2005

RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Die Entwicklungsschritte des **Strosek-Nissan 350Z-R** sind sichtbar. Nicht nur anhand der optischen Veränderungen, sondern auch beim Blick auf die Rundenzeiten. Der Serien-350Z absolvierte den Kleinen Kurs – durchaus überzeugend – in 1.18,7 Minuten.

Mit modifizierter Aerodynamik, anderem Fahrwerk und breiteren Reifen bleibt die Stoppuhr bei 1.17,7 Minuten stehen. Im aktuellen Endstadium – mit Sportreifen und Kompressortechnik – pfeilt der Hecktriebler in bestechenden 1.14,1 Minuten um den Kurs.



Sein Gebaren im Grenzgebiet ist von einer bestechenden Präzision geprägt. Die Annäherung an die Fähigkeiten eines Rennwagens sind nicht von der Hand zu weisen. Vorn 370-, und hinten 342-Millimeter große Bremscheiben produzieren dank Sechs- und Vierkolben-Sätteln sensationelle Verzögerungen.

Vorsprung bei der Beschleunigung auf Tempo 100 fällt mit 0,7 Sekunden vergleichsweise bescheiden aus. Einerseits steht hierbei das Drehzahllimit im Weg, das einen weiteren Gangwechsel erfordert. Andererseits bringt der Tuning-Nissan nun auch 32 Kilogramm mehr auf die Waage.

Nicht auszuschließen, dass gerade der Gewichtsaspekt das Virus weiter am Leben erhält. Raum für Verbesserungen gibt es schließlich immer.

Jochen Übler

AUF DEN PUNKT GEBRACHT

Der Aufwand, der erforderliche Einsatz und die nötigen finanziellen Mittel sind zugegeben immens. Und mit der tatkräftigen Unterstützung der beteiligten Zubehör-Firmen, wäre das Projekt **Strosek-Nissan 350Z-R** sicherlich nicht realisierbar gewesen. Doch die Bündelung der Kräfte, der gezielte Einsatz der einzelnen Komponenten verdeutlicht einzigartig, was aus einer sehr guten sportli-

chen Basis noch zu holen ist. Allein der Vergleich der Rundenzeiten in Hockenheim offenbart, welche extremen fahrdynamischen Fortschritte der Strosek-Renner im Lauf seiner Entwicklungszeit gemacht hat.



sport auto-Redakteur Jochen Übler

Strosek-Nissan 350Z-R

SPAX 4,7

Kategorie	Strosek-Nissan 350Z-R	Punkte
Kleiner Kurs Hockenheim	1.14,1 min	8
Slalom (18 m)	70,3 km/h	10
0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)	5,2 s	7
100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)	32,7 m	10
Leistungsgewicht	4,1 kg/PS	8
Preis-Leistungs-Verhältnis*	233 Euro/PS	6
Summe (maximal 60 Punkte)		49

KONKURRENZ-UMFELD

Die sport auto-Bestenliste

Mercedes CLK DTM AMG	49 Pkt.
Porsche 911 Carrera	49 Pkt.
Strosek-Nissan 350Z-R	49 Pkt.
AC Schnitzer-BMW M3 CSL	48 Pkt.
Nissan 350Z	42 Pkt.

*Basierend auf dem Fahrzeuggrundpreis

DIE TOP-25-RUNDENZEITEN

1. Porsche Carrera GT 1.08,9 min
2. Manthey-Porsche M700 1.09,2 min
3. Cargraphic-Porsche 911 GT3 RSC 1.10,3 min*
4. RS-Porsche 911 GT2 1.10,5 min
5. Donkervoort D8 1.11,6 min*
6. Porsche 911 GT2 1.11,6 min
7. Projekt Opel-Speedster Turbo 1.11,7 min
8. Lamborghini Gallardo 1.11,8 min
9. Pagani Zonda S 1.11,8 min
10. Porsche 911 GT3 RS 1.11,8 min*
11. Lamborghini Murciélago 1.12,0 min
12. Mercedes CLK DTM AMG 1.12,5 min*
13. AC Schnitzer-BMW M3 CSL 1.12,6 min*
14. Ferrari Challenge Stradale 1.13,0 min*
15. Gemballa Roadster 3.6 1.13,0 min*
16. Donkervoort D8 Widetrack 1.13,1 min
17. Porsche 911 GT3 1.13,2 min
18. BMW M3 CSL 1.13,5 min*
19. Mercedes SLR McLaren 1.13,5 min
20. AC Schnitzer Topster 1.13,7 min*
21. Komo-Tec-Lotus Elise 1.13,9 min
22. AS-Setups-Lotus Elise 1.14,1 min
23. Strosek-Nissan 350Z-R 1.14,1 min
24. MTM-Audi RS6 Clubsport 1.14,2 min*
25. Porsche 911 Carrera S Sportpak 1.14,3 min
26. Honda NSX-R 1.14,6 min*

