

NISSAN 350Z JGTC

Bajo la denominación Z33 Fairlady Z GT 500 en Japón, Nissan presentaba en 2004 al heredero del mítico Skyline GT-R. El objetivo estaba claro, revalidar los triunfos conseguidos en el Campeonato GT Japonés ante la dura oposición de las marcas rivales Honda y Toyota. Nadie esperaba el éxito tan rápido. Los títulos de pilotos y equipos logrados ese mismo año, coronaban al 350Z como un digno heredero.

Por Félix Iturbide

Artículo publicado en 2006 en la revista AutoSlotExclusive. (Foto: Nissan M. I. Co.)



El 20 de febrero de 2004, el departamento Motorsport de Nissan en Japón, NISMO, introdujo un cambio radical en el Campeonato GT Japonés al sustituir su histórico modelo Nissan Skyline GT-R, por un nuevo GT. Basado en el 350Z Coupé se denominó en Japón como Z33 Fairlady Z y en Europa 350Z JGTC.

El Skyline GT-R había ganado en seis de los once Campeonatos celebrados hasta el momento, incluyendo el Campeonato inaugural en 1993 y también en su última participación en 2003. Las razones para su sustitución fueron obvias en cuanto a marketing, puesto que ese mismo año el Skyline dejaba las cadenas de producción.

El Nissan 350Z pasaba a ser el coupé estrella de la marca nipona. Es uno de los modelos más modernos que compiten en el JGTC en la categoría GT500, destinada para las unidades de mayor potencia (alrededor de 500hp de potencia), siendo su “hermana menor” la categoría GT300 para coches con una potencia cercana a los 300 caballos, donde compiten modelos como el Porsche 996 GT3, Toyota MR-S, etc. En su categoría sus principales rivales son el nuevo modelo de Toyota, el Lexus SC430 y el Honda NSX.

El motor utilizado para el Fairlady Z en la GT500 es el V6 de 3 litros biturbo que ya utilizaron con el Skyline GT-R en 2002 y 2003. Está preparado por Autech, y desarrolla unos 465 caballos a 5600 rpm. lo que hace de este propulsor uno de los menos potentes de la categoría. Esto no le impidió lograr la victoria final en el JGTC en su debut en 2004. La transmisión está asociada a una caja de cambios secuencial de 6 velocidades Hewland TLSD. Su aspecto visual es impresionante, siendo el modelo de GT500 unos 35 cm. más ancho que los utilizados en la versión GT300.

En 2004, Nissan puso a cuatro Fairlady Z en la parrilla. Dos con el equipo oficial Xanavi-Nismo a los mandos de la dupla de pilotos Michael Krumm / Masami Kageyama (nº22) y Satoshi Motoyama / Richard Lyons (nº1). Éstos últimos los vencedores finales del JGTC. El equipo Hasemi Motorsports dispuso de una unidad pilotada por el francés Eric Comas y Toshihiro Kaneishi (nº3) y finalmente el equipo Calsonic-Impul dispuso del cuarto Z33 con el también francés Benoît Tréluyer y el japonés Yuji Ide, actual piloto del equipo SuperAguri F1 Team en la Fórmula 1. Ya desde la primera cita del año en el circuito de Aida, se mostró como un modelo muy eficaz y gran contendiente al título con la pole conseguida por el Z33 nº22 de Krumm y la victoria en carrera para el nº1 de Lyons. Se repitieron victorias en Tokachi y en Autopolis, repartidas por los dos Fairlady Z del equipo DAMS.

Finalmente, en la última prueba en el prestigioso circuito de Suzuka, DAMS certificó los títulos de equipos y pilotos. Motoyama y Lyons batieron a Dufour y Couto a los mandos del Toyota Supra del equipo SARD. Peor le fueron las cosas al campeón saliente Michael Krumm y su compañero Kageyama, finalizando en 9ª posición en la clasificación general. En cuanto a Tréluyer y a Ide, a pesar de la victoria lograda en Suzuka, sólo lograron clasificarse en 11ª posición.

En la temporada 2005 del JGTC, se revalidó la victoria por equipos. Xanavi-Nismo fue el campeón. Motoyama y Lyons acabaron en 3ª posición en pilotos, certificando el éxito del Z33 Fairlady Z. Un digno heredero del mítico Skyline GT-R.