

FERRARI
WORLD

Ferrari

WORLD

53

PROVA:

512 S gebändigt

FERRARISTI:

SERGIO SCAGLIETTI



DOSSIER:

Ferrari 360 schöner & schneller

MONDO FERRARI:

- Formel 1 und FIA GT
- Das Ende der Klappscheinwerfer
- Modellismo: 250 GT Coupé

HEEL



UNTER DRUCK

360°

Ein Ferrari mit Kompressor. Hat es so etwas überhaupt schon mal gegeben? Und muss das überhaupt sein? Wir sagen ja, denn was Tuner Novitec aus Stetten im Allgäu abliefern, ist Ingenieurskunst vom Feinsten

von Gregor Schulz mit Fotos von „Kuni“



606 PS und 615 Nm – Der Novitec Rosso übertrifft sein Serien-Pendant 360 Modena in Sachen Leistung und maximalem Drehmoment um über 50 Prozent. Möglich wurde diese beachtliche Leistungssteigerung durch den Einsatz zweier Kompressoren, die dem serienmäßigen 3,6-Liter-V8 beim Luftholen unter die Arme greifen.

Das geschieht im unteren Drehzahlbereich zunächst zurückhaltend und sehr dezent. Hier ver-



hält sich der Novitec Rosso lammfromm und wird ganz und gar dem selbstgesetzten Anspruch seiner Schöpfer gerecht, dass er sich wie ein ganz normales Auto verhalten soll, wenn dies verlangt wird. Aber wer verlangt das schon, zumal mit der Gewissheit, dass 606 PS auf Abruf bereit stehen? Beim beherzten Tritt aufs Gaspedal zeigt der Bi-Kompressor, was in ihm steckt. Der Fahrer wird vehement in die lederbezogene Rennschale gedrückt und kann von Glück sagen, dass der Rosso über F1-Schaltwippen verfügt, denn bei diesen Fliehkräften per Schalthebel vom ersten in den zweiten Gang wechseln zu müssen, wäre gar nicht so einfach. Trotzdem setzt die Leistung beim Novitec Rosso gleichmäßig ein. Wer instinktiv auf eine hammermäßige Leistungsexplosion wartet, und sich dabei von Erfahrungen mit turboaufgeladenen Motoren leiten lässt, der wartet vergebens. Eine konstante Leistungsentfaltung gehört eben zu den Stärken der Kompressortechnik.

Rotrex heißt jene dänische Firma, mit der Novi-

Karbon ist angesagt beim Novitec Rosso, egal ob an Heckblende oder im Interieur, wo es besonders gut mit dem schwarzen Leder harmoniert. Auch das Lenkrad ist eine Novitec-Entwicklung. Auf Wunsch gibt es außerdem farblich passende Rückleuchten.

tec in Sachen Vorverdichtung kooperiert, und die auf diesem Gebiet einer der weltweit führenden Spezialisten ist. Die skandinavischen Kompressoren sitzen direkt hinter dem Fahrer, in Fahrtrichtung vor dem Motor, doch trotz dieser räumlichen Nähe zu den Sinnesorganen gehen von ihnen keine wahrnehmbaren Betriebsgeräusche aus. Leise ist der Rosso natürlich trotzdem nicht, und das wäre auch nicht im Sinne des Erfinders, denn zwischen Achtzylinder und Heckdiffusor lauert eine sportive Edelstahl-auspuffanlage. Was da 'rauskommt, geht durch Mark und Bein und produziert erst die richtige Geräuschkulisse für Gangwechsel mit der F1-Schaltung. Im Rosso schaltet man nicht nur wie ein Formel-1-Fahrer, es ist obendrein auch für jedermann hörbar. Selbst so profane Vorgänge wie das gesetzestreue Verzögern am Ortseingang lässt – verbunden mit zünftigem Herunterschalten – nicht nur kleine Jungs den Schumi-Daumen in die Höhe strecken.

1989 gegründet, hat Novitec im Lauf der Jahre allerhand Erfahrung mit dem Tuning verschiedener Alfa, Fiat und Lancia gesammelt. Es schien also an der Zeit, nach Höherem zu streben: einem getunten Ferrari von Novitec. Nach vierjähriger Planungs- und Entwicklungsphase – rund 70.000 Testkilometer eingeschlossen – war es 2003 endlich soweit: auf der IAA präsentierte Novitec den Rosso, entstanden auf der Basis des Ferrari 360 Modena.

Das Bemerkenswerte am Bi-Kompressor von Novitec ist, dass das Innere des Motors unverändert belassen, der Achtzylinder nicht einmal geöffnet wird. „Die Ferrari-Motoren sind so gut, dass sie von vornherein mehr Leistung vertragen, als von Haus aus vorhanden ist“, erklärt Dirk Mörsdorf von Novitec. „Wäre es nötig gewesen, hätten wir uns natürlich auch den Motor vorgenommen.“ Auch in die originale Motorelektronik greifen die Novitec-Techniker nicht ein. Dafür erhält jede Zylinderbank ein zusätzliches Steuergerät, das die Arbeit des Kompressors regelt.

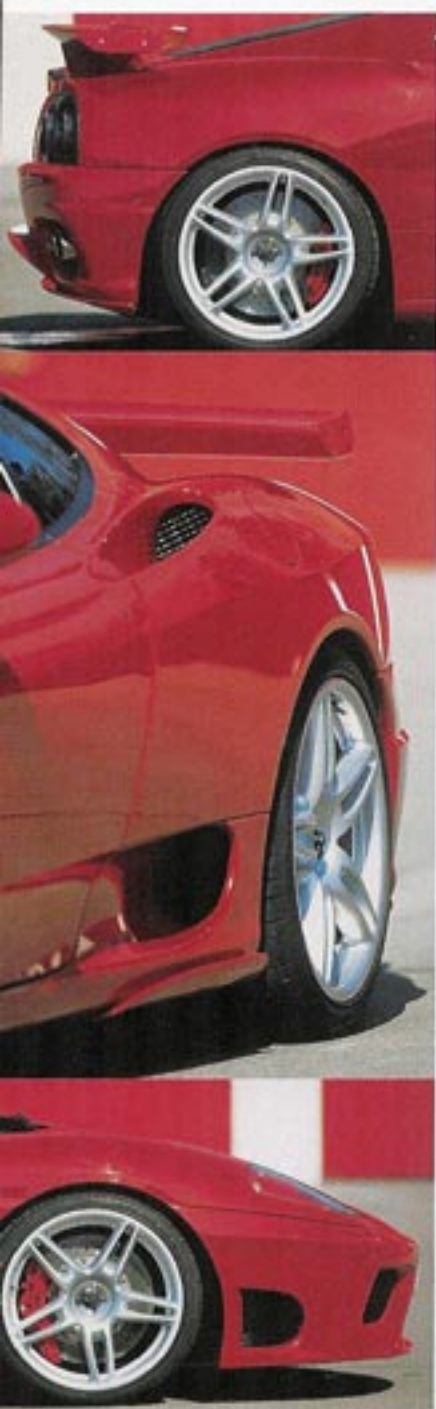
Die beiden Kompressoren haben auch einen eigenen Ölkreislauf, in dem ein silikonhaltiges Spezialöl pulsiert. Für die richtige Temperatur, auch bei hohen Anforderungen, sorgt ein zusätzlicher Kühler in der Frontschütze.

Um die Höchstgeschwindigkeit von 344 km/h zu erreichen, muss natürlich die Getriebeübersetzung geändert werden. Novitec tauscht Kegel- und Tellerrad aus, was eine längere Übersetzung aller sechs Gänge zur Folge hat und sich



negativ auf die Beschleunigung auswirkt, was angesichts der brachialen Leistungsentfaltung aber nur wenig ins Gewicht fällt. Wird die Schaltbox nicht angetastet, bleibt es trotz Mehr-PS bei den serienmäßigen 295 km/h.

In Sachen Fahrwerk arbeitet Novitec mit KW aus dem schwäbischen Fichtenberg zusammen. Der Kunde hat die Wahl zwischen einem zwei- oder einem dreistufigen Fahrwerk, dessen Setup allerdings nur in der Werkstatt verändert werden kann, weshalb es gilt, sich im Vorfeld festzulegen. Die straffe Feder-Dämpfer-Kombination vermittelt einen sehr guten Fahrbahnkontakt, und das Lenkrad agiert als perfektes Medium zwischen Fahrbahnbeschaffenheit und Fahrer.

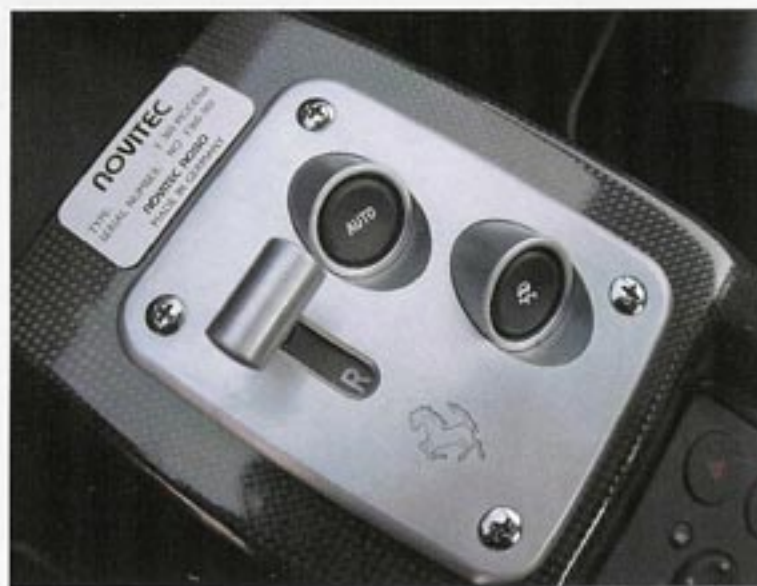




Wenn ein Motor mehr leisten muss, geht das natürlich auf Kosten der Haltbarkeit. Natürlich gewährt Novitec als Hersteller dennoch die gesetzliche Gewährleistung von zwei Jahren auf Teile und Komplettumbau.

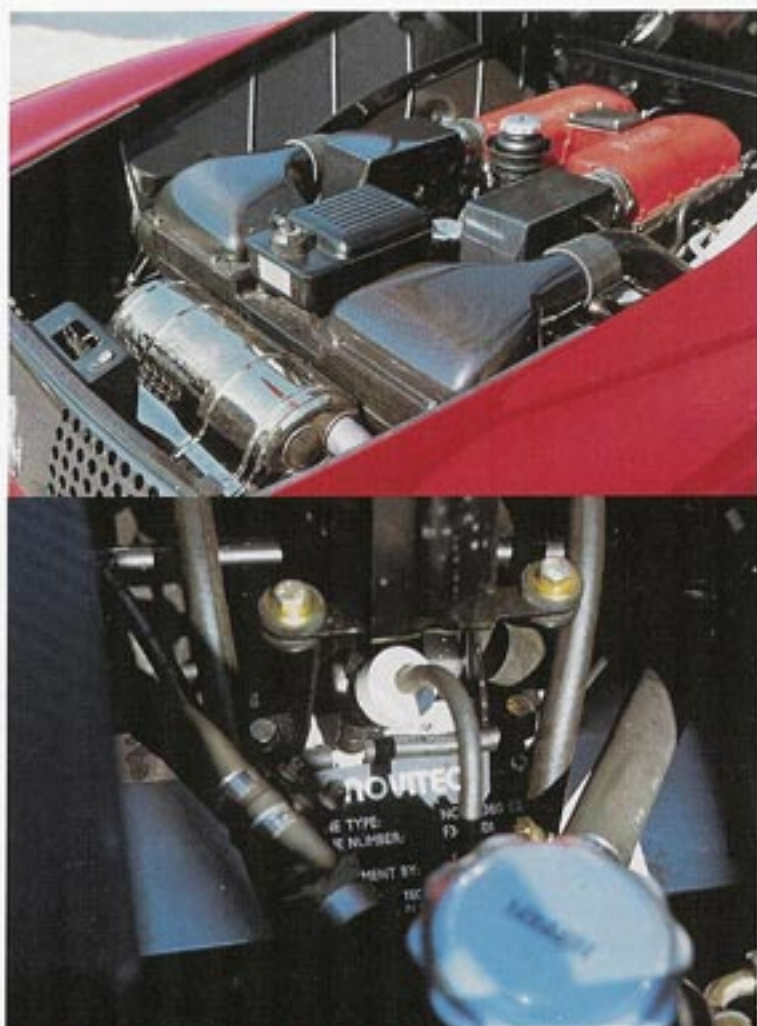
Dafür wird man in Deutschland auch nicht in den Genuss jener satten 606 PS kommen, die der Bi-Kompressor bei einem Ladedruck von 0,61 bar zu leisten vermag. Hierzulande ist bei 555 PS und 562 Nm Schluss, produziert mit 0,48 bar.

Der Motor-Komplettumbau ist natürlich das Herzstück des Allgäuer Tuning-Programms. Damit ist das Novitec-Angebot aber noch längst nicht erschöpft, denn es beinhaltet verschiedenste Möglichkeiten zur Individualisierung des 360



Modena. Kaum ein Anbauteil, das sich nicht durch ein entsprechendes Derivat ersetzen ließe. Auch wenn – wie im Falle unseres Testwa-

gens – beinahe das volle Programm verbaut wurde, bleibt die Linienführung des 360 Modena erhalten. Der groß dimensionierte Heckflügel mag angesichts des modernen Fahrwerks und eines aerodynamisch gestalteten Unterbo-



Der Novitec-Kompressor-Kit besteht aus rund 250 Positionen (ganz rechts). Wer das Maschinenhaus auch optisch aufwerten will, kann aus einem reichen Fundus diverser Karbonteile schöpfen. Bestseller im Novitec-Programm sind die 19-Zoll-Felgen.

dens im ersten Moment obsolet erscheinen und nur für diejenigen gedacht, die daran wirklich Gefallen finden. Aber es ist gerade dieser gewaltige Flügel, der für Abtrieb sorgt und sich auf schnellen Autobahnpassagen womöglich als Lebensversicherung erweist.

Einige Karosserieteile sind optisch vom Original aus Maranello kaum zu unterscheiden. Der Unterschied liegt im Material, denn statt Kunststoff kommt hier Karbon zum Einsatz, was für eine gehörige Gewichtsersparnis sorgt.

Auch für die Veredelung des Innenraums gibt es mannigfaltige Möglichkeiten: Und was hier wie Karbon aussieht, ist auch Karbon. Imitate haben bei Novitec keine Chance. Besonders reizvoll sind Karbon-Verkleidungen für Schweller und B-Säule. Man sieht sie zwar nur beim Ein- und Aussteigen, doch gerade dann unterstreicht ihr Anblick die ungezügelte Sportlichkeit des fahrbaren Untersatzes.

Zum Renner des Novitec-Programms haben sich mittlerweile die 19-Zoll-Felgen entwickelt, die es entweder für die serienmäßige Radaufnahme oder in Kombination mit nachrüstbaren Zentralver schlüssen gibt.

Die großformatigen Felgen ermöglichen den





Einbau einer verbesserten Bremsanlage, zu der Scheiben aus einem extrem temperaturbeständigen Karbon-Keramik-Mix gehören. Hier hat Novitec wiederum zwei Varianten im Programm: Eine, die sich für den Alltagseinsatz eignet und in etwa mit der Bremsanlage des 360 Challenge Stradale vergleichbar ist. Die andere ist eigentlich nur rennstreckentauglich, denn sie kann ihre Leistung erst bei einer sehr hohen Betriebstemperatur entfalten.

Während Individualisierungsmaßnahmen wie Karosserie-Kits, Felgen und Bremsen natürlich gänzlich unabhängig von Laufleistung und Pflegezustand des Autos sind, muss beim Einbau der Kompressoren schon darauf geachtet wer-



NOVITEC ROSSO

Novitec Supersport Bi-Kompressor

Leistung: 446 kW (606 PS) bei 8600/min

Max. Ladedruck: 0,61 bar

Max. Drehmoment: 615 Nm bei 6250/min

Vmax: 344 km/h (in Verbindung mit Novitec-Getriebeübersetzung)

Beschleunigung 0-100 km/h: 3,7 s

Novitec Sport Bi-Kompressor

Leistung: 408 kW (555 PS) bei 8100/min

Max. Ladedruck: 0,48 bar

Max. Drehmoment: 562 Nm bei 6250/min

Vmax: 335 km/h (in Verbindung mit Novitec-Getriebeübersetzung)

Beschleunigung 0-100 km/h: 3,9 s

den, dass alle Komponenten noch einwandfrei intakt sind. Obwohl sich grundsätzlich natürlich jeder 360 Modena für einen Umbau eignet, macht eine so aufwendige Maßnahme bei einer hohen Laufleistung keinen Sinn mehr. Ob getunt wird, entscheidet Novitec im Einzelfall. Einem Alfa Romeo beispielsweise, verpassen die Schwaben nur bis maximal 40.000 Kilometer einen Kompressor.

Novitec verkauft seine Produkte natürlich weltweit. Wenn sich ein Kunde aus Übersee zum Tuning entschließt, steigen die Mechaniker mit Werkzeug und Teilen im Gepäck ins Flugzeug und nehmen den Umbau an Ort und Stelle vor. Bei europäischen Kunden ist dieser Service zwar prinzipiell machbar, allerdings bevorzugen es die Allgäuer, in den eigenen vier Wänden zu arbeiten. Dafür steht ein Hol- und Bringdienst bereit. Alle Anbauteile, die nichts mit Motortuning zu tun haben, kann man sich natürlich auch nach Hause schicken lassen, um sie selbst zu montieren, oder die Werkstatt seines Vertrauens hinzuzuziehen. Karosserieteile aus Karbon werden auf Wunsch von Novitec grundiert. Bleibt eigentlich nur noch der Preis: Für den „deutschen“ Motorumbausatz, der aus rund 250 Positionen besteht, verlangt Novitec 24.900 Euro plus 4980 Euro Montage, also knapp 200 Euro pro PS.

Zum Schluss noch die Antwort auf die eingangs gestellte Frage, ob es schon einmal einen Ferrari mit Kompressor gegeben hat. Es hat, auch wenn man weit in die Geschichte zurückgehen muss. 1951 startete Ferrari mit dem kompressorbewährten 125 F1 in die erste Formel-1-Saison. Der entsprach dem gültigen Reglement, das aufgeladene Motoren mit bis zu 1,5 Litern ermöglichte. ■