



# GT

Jaargang 3 • nummer 1 • februari/maart 2005

Verkoopprijs € 4,95

## De 200 pk-club



GOLF GTI  
C4 COUPÉ VTS  
COOPER S WORKS

A3 SPORTBACK 2.0 T  
S40 T5  
ASTRA 2.0 T

DRIVER'S SEAT

## Pagani Zonda Roadster

WIJ REDEN DE RODE...

## Hellingproef in de Franse Alpen



HUMMER H2  
LAND ROVER DISCOVERY 3 V8  
CADILLAC SRX 4.6 V8  
PORSCHE CAYENNE S



8 710841 100006

00105

# Superlatieven

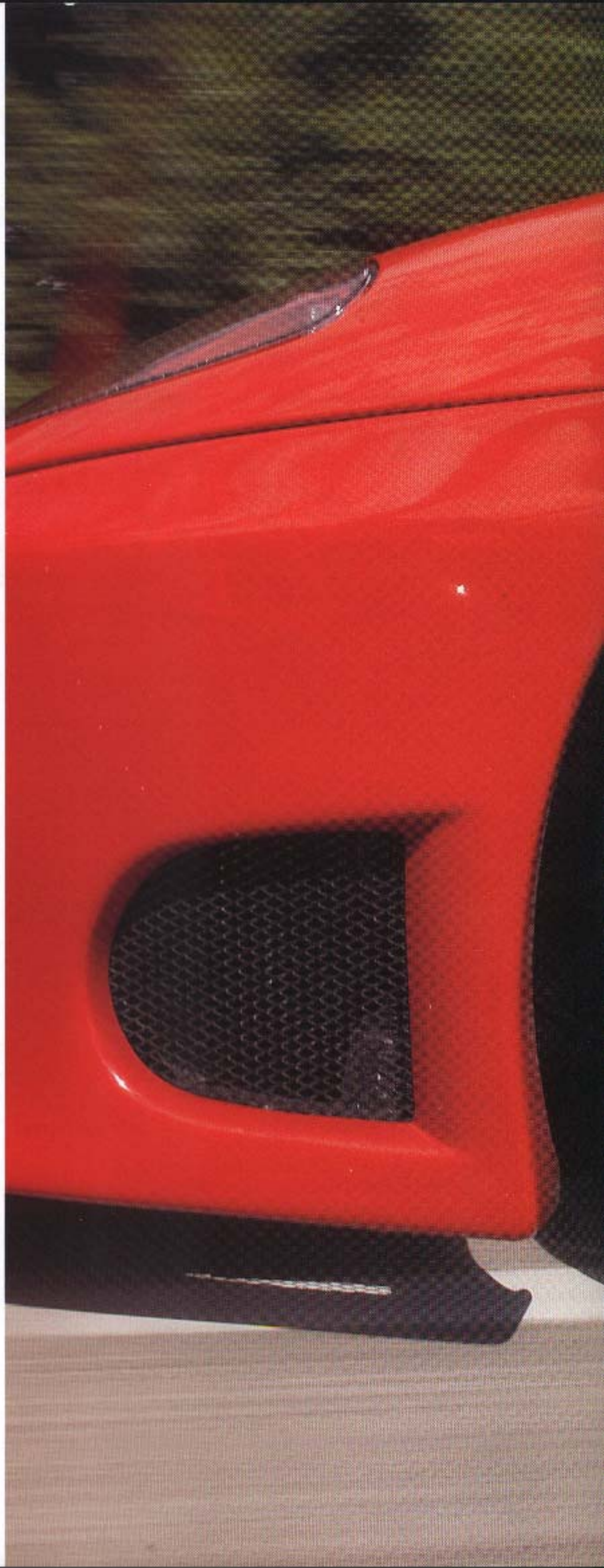
**Mag je een Ferrari tunen, of staat dat gelijk aan heiligschennis? De puristen beginnen al bij de gedachte te rillen. Toch is er een groep die er minder moeite mee heeft. Deze mensen hebben de mogelijkheid om hun Italiaanse volbloeden door te laten fokken tot extreme hardlopers.**

Tekst **Cornelis Kit** • Fotografie **Fons Klappe**

**U**it de prijslijst verdwenen, maar nog steeds actueel; de Ferrari 360 Modena. Eind vorig jaar is de 360 vervangen door de 430. Dit neemt niet weg dat de 'oude' tweezitter met zijn achter de stoelen geplaatste achtcilinder onder liefhebbers nog steeds een grote populariteit geniet. Zoveel populariteit zelfs, dat diverse tuners er nog altijd brood in zien dit raspaard onder handen te nemen. Opmerkelijk. Met een standaard 360 Modena word je al stevig in je stoel gedrukt wanneer je het gaspedaal serieus aanspreekt. Een bruuske trap op het rempedaal zorgt dat je met nog meer G-krachten in je gordels hangt. Voor een aantal bezitters van zo'n Italiaans stuk edelmetaal is dit niet genoeg en moet het extremer. Dat kan. In het Zuid-Duitse Stetten vinden we Novitec Rosso, waar ze de 360 Modena onder meer voorzien van compressoren. Aan de andere kant van Duitsland, in Hamburg, zetelt de Limited Cars Group (LC), een bedrijf dat de Ferrari eveneens op tal van punten kan verfijnen, maar wat minder extreem. Hoewel ze er wel mee bezig zijn, gaat het in beide gevallen verder dan het aanbrengen van randen, skirts en spoilers. Onderstel en aandrijflijn worden eveneens aangepast, en serieus ook.

## **Bruut geweld**

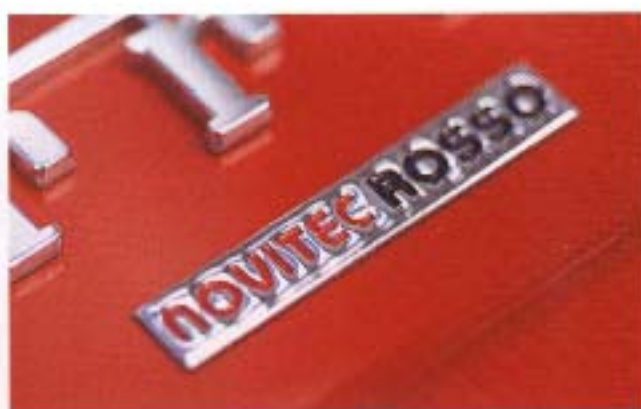
Novitec werkt al jaren als Alfa-dealer en tuner van Italiaanse middenklassers. Het is een bedrijf dat niet terugdeinst voor het extreme







Het demonstratie-exemplaar staat na elke rit een grondige reinigingsbeurt te wachten.



Voortgekomen uit een Alfa Romeo-dealerschap houdt Novitec Rosso zich alleen bezig met Ferrari's.



Een goede afvoer van restgassen is essentieel om 606 pk op te hoesten.

spoilerwerk, maar tevens zonder blikken of blozen het vermogen van een Alfa 147 GTA met 100 pk opschroeft. En dat is niet het enige. Vier jaar geleden ontstond er een nieuwe afdeling: Novitec Rosso, waar men Ferrari's, zowel optisch als technisch, aanpast. De 360 Modena is de eerste Ferrari waarvoor aanpassingen in de prijslijst staan en dan ook meteen maar behoorlijk extreem. Een blik in het magazijn van Novitec Rosso leert dat het grootste deel van de handel bestaat uit aërodynamische aanpassingen van kunststof en koolstofvezel. Vooral dit laatste lichtgewicht materiaal vormt de basis voor een keur aan in- en exterieurdelen, uiteenlopend van een € 60 kostend kapje op de airbox tot de achterbumper waar € 6.990 voor gerekend wordt. Exclusief belasting welteverstaan. Overigens is deze bumper € 1.100 goedkoper wanneer je hem in de kleur gespoten bestelt. Voor zichtbare koolstofvezels wordt een fikse meerprijs gerekend. De meeste carbondelen gaan, volgens Dirk Mörsdorf van Novitec, gespoten over de toonbank. Valse bescheidenheid? Ach, je hebt ook mensen die een eikenhouten kast

schilderen. Waar het om gaat, is gewichtsbesparing. Zo weegt 'n standaard voorbumper 19 kg, terwijl een koolstofvezel-exemplaar van Novitec slechts 3,8 kg schoon aan de haak weegt. Op deze manier kun je veel gewicht besparen om tot hogere prestaties te komen. Daarnaast dragen de door de Duitse tuner gemodelleerde delen bij aan een lagere luchtweerstand en meer neerwaartse druk. Het complete aërodynamiepakket van Novitec zorgt aan de voorkant voor een verbetering van de downforce tot maximaal 9,6 kg en achter zelfs tot 34,3 kg. Om dit te bereiken moet Novitec wel een flinke spoiler monteren, een fors stuk carbon dat in alle drie de spiegels prominent zichtbaar is. Elke vorm van bescheidenheid is ver te zoeken. Of de extra aanbouwdelen de schoonheid van de auto bevorderen, is een kwestie van smaak. Het maakt in elk geval wel indruk, net als de motor, een beul van een machine. Dankzij onder andere twee compressoren stijgt het vermogen van de V8 van 400 naar maar liefst 606 pk, waardoor de tijd voor de sprint van nul naar honderd van 4,5 naar 3,7

seconden duikt! Niet misselijk. Dit zijn Enzo-waarden, die supersportwagen met z'n 660 pk legt de sprint namelijk af in 3,65 seconden. Alleen betaal je dan wel een lieve duit meer. Voor onderdeelnummer F1 360 02, zoals de complete compressorset heet, wordt zonder belasting € 29.900 gerekend, voor de inbouw nog eens € 5.980. Dit laatste hoeft overigens niet in Zuid-Duitsland te gebeuren, maar kan ook op de eigen oprijlaan uitgevoerd worden, ongeacht of dat in Shanghai, Dubai of Almere-Hout is. De Novitec-monteurs vliegen de hele wereld over, da's goedkoper en gemakkelijker dan een auto naar Duitsland vershippen. De mecaniciens schroeven dan niet alleen twee superchargers aan de motor, ook monteren ze een separaat oliecircuut, net als twee watergekoelde tussenkoelers, een carbon luchtfilterhuis en uiteraard aangepast software. Opvallend is het dat, ondanks de enorme krachten die de motor opwekt, het inwendige geheel en al ongemoeid wordt gelaten; geen andere compressieverhouding en ook niets om het extra geweld op te vangen. Over de invloed van de enorme vermogenstoename

De tijd voor de sprint van nul naar honderd duikt van 4,5 naar 3,7 seconden! Niet misselijk. Dit zijn Enzo-waarden!



op de levensduur van de techniek wordt met geen woord gerept. Het is overigens wel zo verstandig om met het opvoeren van de motor meteen voor wat extra remcapaciteit te kiezen. Novitec heeft voor € 21.900 een set keramische schijven in het assortiment, die trouwens alleen in combinatie met 19-inch Novitec-wielen te monteren zijn. Het ontwerp van deze wielen doet erg denken aan die van het lichtmetaal dat Ferrari onder de Enzo gebruikt, alleen de centrale moer ziet er een beetje suf uit. Als de auto toch op bokken staat, schroeven de monteurs er in één moeite door sportveren en drievoudig verstelbare schokdempers onder. Kun je leuk mee uit de hoek komen.

#### Als uit een katapult

Het rijden met deze machine is een waar spektakel dat al begint tijdens het starten. De grote sensatie komt zodra je de F1-bak in de versnelling hoort klikken en je het gas intrapt. Als uit een katapult gaat de 360 ervandoor. De rugleuning drukt flink in je rug. Opvallend hierbij is dat de achtcilinder overduidelijk van



Het is overigens wel zo verstandig om met het opvoeren van de motor meteen voor wat extra remcapaciteit te kiezen



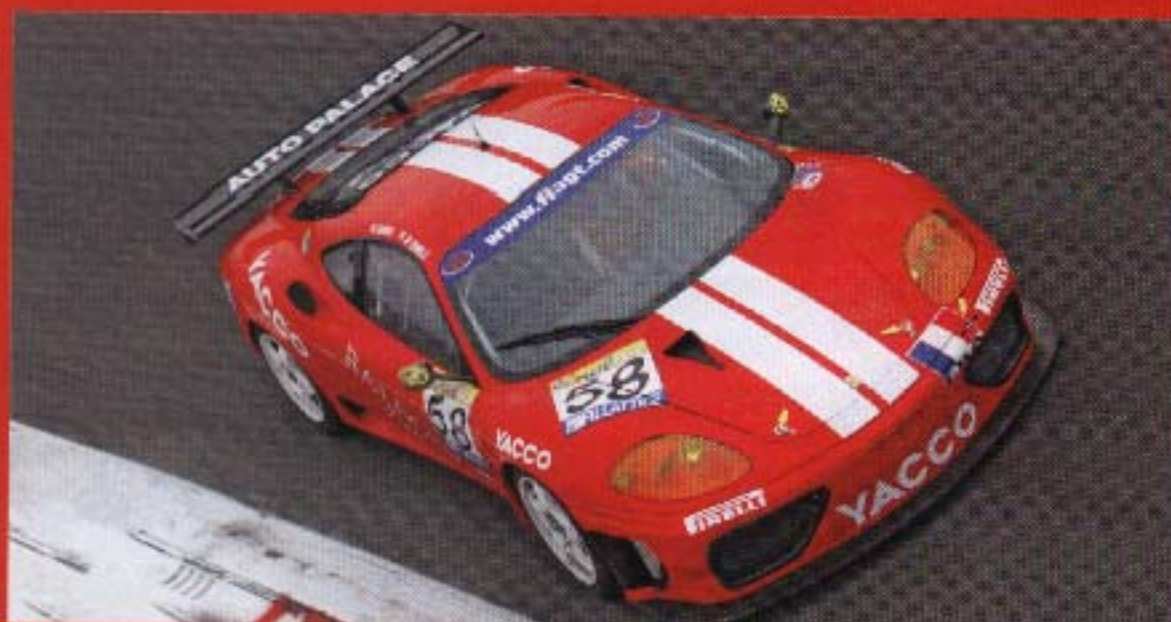
zich doet spreken, maar dat de compressoren – die werken met een maximale overdruk van 0,5 bar – nauwelijks hoorbaar zijn. De naald van de snelheidsmeter beweegt in een ijzingwekkend tempo over de wijzerplaat en bij Novitec beloven ze dat de wijzer dankzij een andere eindoverbrenging pas bij 344 km/h stopt. Helaas., zoveel ruimte hebben we niet. Hoe rustig 't ook is, er is al snel te veel verkeer voor dit soort 'onderzoeken'. We twijfelen echter geen tel aan de beweringen van de tuners en zitten na het aanspreken van de keramiek in no-time weer op een meer aardse snelheid. Het onderstel met de stuggere veren en de stijvere dempers doet nauwkeurig zijn werk, toch lijkt dat bijzaak. Niet dat de Novitec Rosso 360 slecht op de weg ligt, integendeel, maar de klapper is duidelijk het compressorgeweld. En daarbij verbleekt eigenlijk al het andere werk dat aan deze auto is uitgevoerd.

#### Meer betrokkenheid

Een wereld van verschil vergeleken met wat er bij LC uit de werkplaats komt. Bij dit bedrijf in Hamburg geen verpletterende vermogens-

#### Variatie af fabriek

Ooit bestonden er vijf varianten van de 360. Allereerst is er in 1999 de Modena, met 400 pk. Van deze straatauto kennen we ook een versie waarmee in cupverband wordt geracet; de 360 Modena Challenge, die eveneens over 400 pk beschikt, maar door diverse aanpassingen de sprint van nul naar honderd niet in 4,5 maar in exact vier tellen aflegt. Een jaar later presenteert Ferrari de open 360, de Spider. In 2002 ziet de 360 GT het levenslicht. Deze auto, gebaseerd op de 360 Modena Challenge, is bedoeld voor FIA GT-wedstrijden in groep N, zeg maar de standaardklasse voor GT-auto's. De 360 GT beschikt in eerste instantie over 430 pk, wat later oploopt naar 445 pk. Ten slotte maken we in 2003 kennis met de 360 Challenge Stradale F1, een uitgekledede straatauto met 430 pk, die gebaseerd is op de 360 Modena. De laatste 360 Modena staat eind 2004 voor € 181.480 in de Nederlandse prijslijst, de 360 Challenge Stradale F1 is nog steeds verkrijgbaar en kost € 233.382. Eveneens de 360 Spider is nog te bestellen. Zijn prijskaartje vermeldt een bedrag van € 207.503.





Tijdens het prepareren van een compressor komt er bij Novitec geen robot aan te pas.



Novitec Rosso past de overbrengingsverhoudingen aan. LC wijzigt ook nog de transmissiesoftware.



Alles kun je bij Novitec in carbonlook krijgen, zelfs overzetstukken voor de portieropeningen.

stijging. Nee, in het Duitse noorden gaat men volgens een heel andere filosofie te werk. Hier liggen de wortels duidelijk in de racerij. In de autosport is het vaak een kwestie van fijn-slijpen binnen (en soms stiekem ook even over) de grenzen die door de reglementen opgelegd worden. Het klakkeloos tegen de motor schroeven van een stel compressoren hoort daar niet bij, de winst wordt op detailniveau gezocht. Er heerst hier meer voeling met en betrokkenheid bij het product. Waar bij Novitec de indruk wordt gewekt dat de helft van het assortiment inkoopproducten betreft waar niemand iets van afweet, is een simpele vraag bij LC de aanleiding voor een uitgebreide verhandeling over alle ins en outs van elk willekeurig onderdeel. *Begeisterung*. Veel energie wordt er door deze Hamburgse heren gestoken in gewichtsbesparing en optimalisatie van het onderstel. Zo zijn de schokdempers uitgerust met een thermostaat, waardoor opwarming van de dempervloeistof gecompenseerd kan worden. Overigens zijn de dempers 'ondersteboven' geconstrueerd om de onafgeveerde massa terug te brengen. In

totaal zorgt een verbetering van het ontwerp en een rijkelijke toepassing van titanium en aluminium dat de combinatie van wiel, demper en rem met 11 kg is verminderd (en dat dus viermaal). Met dit dempingssysteem, dat voor zowel straatgebruik als de racerij geschikt is, worden overbodige bewegingen van de koets tot een absoluut minimum teruggebracht. Wat gaat deze machine strak over het asfalt! Om de bestuurder zo nauwkeurig mogelijk de baas te laten spelen over deze auto, heeft LC de stuurinrichting vervangen door die van de 360 Challenge. Deze heeft namelijk een andere overbrenging en is een stuk directer. Indrukwekkend zijn de extreem lage Pirelli's P Zero Rosso, vóór 255/30 R 19 en achter zelfs 355/25 R 19. Er past nauwelijks lucht tussen de band en de velg. Van informatieverlies ten gevolge van wringend rubber is dan ook geen sprake.

#### Bescheidenheid siert

Uiteraard wordt de aandrijflijn niet vergeten. De motor presteert meer dankzij een groter (uit carbon opgetrokken) luchtfilterhuis, aan-

gepaste elektronica en een lichter uitlaatstelsel met sportkatalysator. De winst is 40 pk, dat klinkt erg bescheiden na de 206 die Novitec met de compressors extra uit de achtcilinder weet te toveren. In de praktijk is dat meer dan genoeg. Doordat ze bij LC de software van de F1-versnellingsbak onder handen hebben genomen, zijn de schakeltijden verder teruggedrongen, wat bijna net zo'n sensationeel effect oplevert als de 606 pk sterke Novitec 360. Ten slotte is de sperwerking van het differentieel verbeterd van 45 naar meer dan 60 procent.