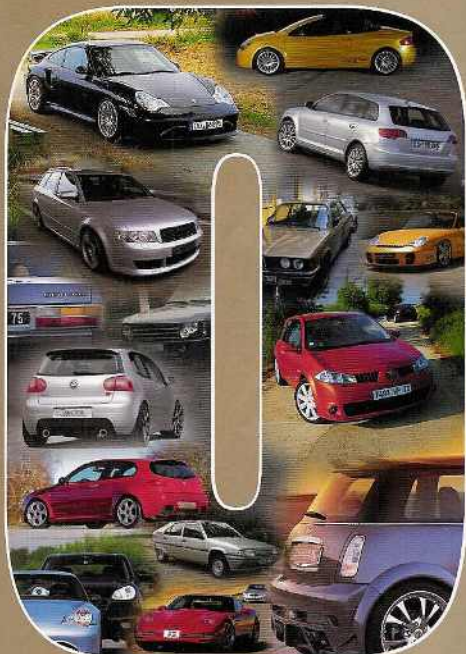
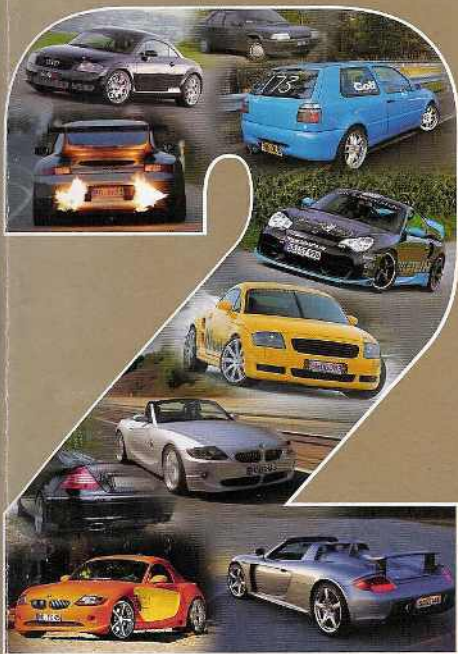


OPTION

auto N° ANNIVERSAIRE

juillet/août 2004
#150
5,50 €

OPTION
77953
L 18281-150-F-5,50 €-RD
0000000000000



Souffle

Légitimement, la question se pose. Est-il raisonnable, quand on possède la chance de rouler en Ferrari, de chercher à glaner des chevaux supplémentaires ? Le succès de la toute jeune marque Novitec Rosso le laisse penser. Ici-bas, les Italiennes reçoivent deux compresseurs. Rien que ça... Texte : Frédéric Lardenois - Photos : Yannick Parot.

au cœur





Non contents de transformer le veloce l'Audiola en bile de course, les ingenieurs Novale Proso se sont penches sur le traitement de l'habitacle. Au cur, selon le preparateur a l'ete d'ajouter nombre de pieces carbone : pattures de capteurs, zenerie, lumiere, central, commandes et machants. Biquasi Proso, producteurs massifs et volant a metal supportent la route sportive.

Difficile de ne pas tomber sur le derrière quand débarque sous vos yeux pareil monstre. À l'idée de réaliser, pour ce numéro anniversaire, plusieurs essais tutoyant le paranormal, il est apparu évident à la rédaction que visiter Novitec Rosso, dont nous attendions depuis huit mois les premières réalisations, serait un passage obligé. Cet objet roulant non identifié, dont on savait que la qualité reposait sur le savoir-faire acquis depuis quinze ans par des passionnées d'italiennes, nous faisait de l'œil depuis le salon de Francfort 2003. Mais jamais, ô grand jamais, nous ne supposions avec le Yannick, en arrivant à Stetten, que les pros locaux auraient atteint un tel niveau de compétence. La Modena dévolée ici n'est pas agressive, elle est bestiale. Elle n'est pas

bruyante mais tonitruante. Après avoir travaillé pendant des lustres sur les modèles Fiat, Alfa Romeo et Lancia, le préparateur s'est décidé à modifier celles que peu osent retoucher. De l'équipe Novitec "classique", seuls quelques-uns participent à l'aventure Rosso. En attendant que les locaux dédiés au cheval cabré ne sortent de terre, c'est derrière les concessions Alfa et Fiat que les monstres prennent vie. Dans l'arrière-cour, au sein d'ateliers immaculés, les techniciens chaussés en Fila Ferrari s'affairent autour des 360 Spider et Coupé. Par extraordinaire, toutes sont rouges... et vendues.

La symphonie pour lyonnais amateurs...

Après les présentations de rigueur sur le programme de préparation en cours et un brief sur le planning maison des mois à venir, on nous

annonce enfin la mise à disposition de l'engin. C'est autour d'un espresso 100 % transalpin que le premier coup de tonnerre survient : une déflagration proche du cataclysme brise le silence monacal qui règne dans l'entreprise et les murs, pourtant bien épais, tremblent de tous leurs parpaings. Impossible à ce jeu, pour les salariés Novitec, d'arriver le matin dans le coaltar sous peine d'un réveil sévère : le simple démarrage du V8 italien à trente mètres de là résonne jusqu'au fin fond de la campagne ! Un bruit sourd, métallique, semble faire le tour du bâtiment quand surgit, au détour d'une vitrine, un embryon de capot plongeant. Même le Yannick, qui en a vu en plus de quinze ans d'Option, en a la mâchoire qui se dilate. Assise par terre, presque aussi large que laque, haute comme trois pommes à un pouce, la 360 Rosso est effrayante. Excité comme un gamin, je m'empare des clés et m'installe à bord. Dans mon dos, isolée par une mince cloison en fibre de carbone, la cathédrale chauffe sur le ralenti. Contourner la voiture par l'arrière est prescrit : les basses distillées par les quatre sorties d'échappement sont trop violentes pour être tolérables. Même combat une fois assis dans le profond baquet Recaro : difficile de se faire entendre de son passager à ce régime de rotation. Sangle, le volant à méplat bien en mains, envahi par la fibre de carbone vernie, je me décide enfin



Novitec Rosso Bi Compresseur



Sous le hayon
cerclé de fibre
de carbone, les
deux turbines
soufflent à en
arracher le sol !



à tirer sur la palette de droite. Un léger "chklng" se fait entendre m'indiquant de la sélection du premier rapport. C'est parti mon kiki... Les premiers tours de roues sont terrifiants. Plus qu'à bord d'aucune autre, l'appréhension reste, en Ferrari, la difficulté à vaincre pendant un essai. Rien de rationnel là-dedans : mon cheval du jour n'est ni le plus cher, ni le plus puissant que j'ai eu à conduire depuis mes débuts à la rédaction. Pourtant, à chaque fois, l'effet est le même. L'aura de la marque italienne est telle que j'y vais à pas de velours, redoutant d'avoir à écraser la pédale de droite. À ce rythme sénatorial imposé par la lente mise en température des huit cylindres, j'ai tout le temps de savourer l'incroyable confort de suspension : les barres antiroulis et stabilisatrices gros diamètre autant que les amortisseurs

réglables n'altèrent pas la filtration des irrégularités, le faible débattement gommant sans peine, c'est un cas rare, les défauts du bitume allemand. La sonorité métallique de l'échappement a cédé sa place au ronron caverneux des cylindres à mi-régime, les allures légales révélant l'extrême précision de la direction et l'absence absolue de roulis...

Le démon endormi...

Pendant quinze kilomètres, Dirk me fait l'article. Plus qu'une simple modification mécanique, la conversion Novitec Rosso vise à réduire au maximum les masses en mouvement. Bouclier avant, bas de caisse, jupe et aileron sont en carbone, autant que la majeure partie des éléments d'habitacle. Les freins céramique, absents sur notre véhicule qui étrennait des disques acier perforés issus de la

compétition, font gagner 21 kg à eux-seuls. À l'arrière, le pare-chocs au diffuseur peint passe de 18 à 3 kg tout mouillé ! Entre fibre et peausserie noire, l'ambiance de bord mêle habilement luxe et sportivité. Les clients ne s'y trompent pas car presque tous optent pour un programme complet, de rares timides se contentant d'un jeu de jantes et d'une suspension aux petits oignons. Enfin, l'aiguille du circuit de refroidissement atteint son niveau optimal. Dans mon dos, la cavalerie patiente calmement, sans le moindre travers. Avec 606 ch sur l'arrière et deux turbines Rotrex sifflotant à 0,5 bar, on aurait pu craindre quelques écarts d'éducation. Le premier coup de gaz, franc à défaut d'être brutal, libère le compte-tours. Et là, mystère et boule de gomme : par la magie de l'entraînement du



Le talent des designers maison a permis de ne pas dénaturer la ligne Pininfarina. En y repensant de près, bouclier avant et jupe arrière sont toujours attachés. Le diffuseur arrière est peint et les bas de caisse, au look d'origine, sont en carbone. Un pouce recèle une plaque carbone perforée qui joint des câbles tressés dans la masse. Le fond plat est lui aussi en carbone.

vilebrequin, le V8 conserve son caractère d'origine. Pas de coup de pied au derrière donc, mais une poussée franche, sonore et linéaire jusqu'à 5 000 tr/min. Aucune violence dans ces accélérations qui suffisent pourtant à déposer, dans le rétroviseur, le plus véhément des poursuivants. Bardée d'appui sur le train avant, la Ferrari suce la route et s'accroche, au millimètre, aux trajectoires qu'on lui impose. Ferme en compression et très limitée en détente, la suspension facilite la motricité au point que l'auto paraît propulsée par une main géante. Les décibels émis par le silencieux inox déchirent l'air de la campagne et les vitesses s'enchaînent à la vitesse de l'éclair, boîte F1 aidant. Jouvissive, la première partie du

compte-tours n'est rien face au potentiel à l'approche de la zone rouge. Dans un coin de ma tête, je garde à l'esprit la surprise ressentie à la lecture de la fiche technique : puissance maxi vers 8 600 tr, couple à 6 250 tr. Des rotations conséquentes pour un moteur suralimenté, fut-il élevé à Modène.

La minerve est fournie ?

Le sourire de Dirk m'indique qu'il est temps de s'en payer une tranche. Plutôt partisan de l'idée, je claque la palette de gauche et passe la trois, dans le hurlement rageur du petit coup d'accélérateur dû au rétrogradage. Alors, c'est Fantasia au pays des dingues. Telle une F1 qui passe devant les stands, la Novitec Rosso plisse le

bitume, couche les coquelets et bondit vers l'horizon. La poussée, sensible, prenante, rageuse, n'est pas physique pour autant. Plus que la pression sur votre pauvre corps, c'est l'art de délivrer la puissance qui marque : dans les tours, la sonorité du moteur est diabolique, outrancière et à coup sûr très éloignée des normes anti bruit établies en Allemagne, en Europe et dans notre système solaire. Strident, hurlant, le V8 double compresseur maîtrise le sol et n'impose sa supériorité au châssis qu'au-delà de 290 km/h, vitesse à laquelle la direction s'allège. Mais en Rosso, un usage policé suffit à assurer le plaisir du conducteur : à l'art, le tuner a su ajouter l'essentiel à la manière... ■



La Modena est un monstre de décibels, une bête féroce qui rugit au moindre coup de gaz...

■ Spécifications 360 Bicompresseur

Moteur : V8, 3 596 cm³, deux compresseurs Rotax.
Puissance : 606 ch à 8 600 tr.
Couple : 63 mkg à 6 250 tr/min.
Transmission : propulsion, boîte de vitesses séquentielle 6 rapports.
Roues : jantes à écrou central en 9X19 et 12,5X19, pneus Pirelli PZero Rosso en 255-30 et 315-25.
Freins : disques 380 mm étriers huit pistons AV, quatre à l'arrière.
Châssis : barres stabilisatrices et anti-roulis grosdiamètre, suspension réglable trois positions.
Performances : 0 à 100 km/h : 3,7 s
Vitesse maxi : 344 km/h
Voiture complète : 297 452 € TTC.

C'est sous le léger capot arrière, largement ouvert, que le spectacle est le plus impressionnant. Quatre pièces en fibre de carbone contiennent le superbe moteur V8, un moteur à injection indirecte, le V8 à l'italienne. Les culasses souples collaborent avec deux émissaires intercalés dédiés aux compresseurs et à la pompe du circuit de refroidissement. L'échappement, pièce d'adhésion à lui seul, est conçu pour évacuer les calories résiduelles au rendement. Sa sonnerie passe de l'intro basse à l'alto strident !

