

Swiss **TUNER**

4/03, Dez. 03 – Jan. 04
Fr. 5.–, www.swisstuner.ch



DA...EIZER TUNING- & AUTOMAGAZIN

AUTOS IN DIESER AUSGABE

BMW E60 VON BREYTON
MERCEDES E50 VON KLEEMANN
JAGUAR XJR GTR VON RITTER CARS
VOLVO XC90 VON BILSPORT
MINI COOPER S VON RÖSCHMANN
FORD FOCUS RS VON BÖSIGER
SEAT IBIZA JOYA

**+
TUNING-NEWS
MS DESIGN
DVD IM AUTO
TEST: LACKPFLEGEMITTEL
BRUNO EICHMANN
PIRELLI-KALENDER**

FERRARI 360 MODENA VON NOVITEC

ROSSO RELATIVO

**INTERIEUR SPECIAL:
DESIGN-TRÄUME IN
LEDER UND CARBON**

**MESSERÜCKBLICK:
AUTO ZÜRICH &
AUTOEMOTIONEN**

**TECHNIKVERGLEICH:
TURBO VS.
KOMPRESSOR**



ROSSO RELATIVO

Unter der Bezeichnung Novitec Rosso wird in Deutschland erstmals ein komplettes Tuning-Programm für Ferrari 360 Modena und Spider angeboten. Besondere Highlights: ein mehrfach verstellbares Fahrwerk sowie eine Leistungssteigerung mit Bi-Kompressor.



Das dezente Design verhalf der Novitec-Rosso-Frontstange zum Durchbruch. In den meisten Fällen wird sie zur ersten Investition.

Für die einen ist der Ferrari 360 Modena einfach nur das beste Auto der Welt, für die anderen ein lebenslanger unerreichbarer Traum. Dann gibt es noch eine dritte Gruppe, die – meist nach einer Testfahrt – von der Performance des Fahrzeugs ein wenig enttäuscht ist – zumindest in Relation zum bekanntermassen hohen Kaufpreis. Doch jeder Autofan weiss und akzeptiert, dass es bei Ferrari um mehr als nur darum geht, von A nach B zu gelangen. Die meisten Ferraris weisen denn auch nach vielen Jahren nur wenig gefahrene Kilometer auf. Ein Ferrari ist ein Schmuckstück, eine Wertanlage, ein Van Gogh für die Garage und kein Alltagsauto.

«Das sind Ferraris, Sir. Das sind die besten Fahrzeuge, die auf der ganzen Welt hergestellt werden.» – «Wenn Sie diese Wagen so gern haben, weshalb verkaufen Sie sie dann?» Dieser Dialog aus dem Film «Der Duft der Frauen» mit Al Pacino bringt einen Widerspruch auf den Punkt: Wer einmal mit den Boliden aus Modena zu tun hat, ist ihnen verfallen. Selbst als Verkäufer gerät man in einen Zwiespalt, wenn man seine Lieblinge abgeben muss.

Warum verändern

Trotzdem unterscheiden sich Ferraris von Kunstobjekten wie einem Van Gogh, denn Ferraris lassen sich modifizieren. Sofort taucht natürlich die Frage auf: Kann man, darf man, muss man einen Ferrari verbessern? «Wir möchten nichts verbessern, sondern das Fahrzeug den Wünschen der Kunden anpassen», beantwortet Dirk Mörsdorf, Pressechef der Novitec Rosso

GmbH im Süddeutschen Stetten, diplomatisch die Frage. Eine bescheidene Aussage, die aber wohl zum Kundenverhalten passt. Denn wer einen Ferrari fährt, muss nicht noch darüber reden.

Mit möglichst wenig Worten zusammengefasst ist Novitec Rosso eines der ersten vollständigen Tuning-Programme für Ferrari 360 Modena und Spider. Das Veredelungspaket gibt es in zwei Abstufungen: als High-End-Variante «Supersport» sowie die etwas günstigere Linie «Sport». Die einzelnen Elemente können im Baukastensystem erworben und vor Ort eingebaut werden, je nachdem steht der Wagen ein paar Tage bis einige Wochen bei Novitec. Zur Auswahl stehen Leistungssteigerung mit Bi-Kompressor, Aerodynamik, Felgen, Fahrwerk und Interieur.

«Es gibt Besitzer, die sagen, der Ferrari ist toll, es könnte aber noch mehr sein. Das sind unsere Kunden», sagt Mörsdorf. «Es geht um Optimierung: Wir versuchen, den Wagen der Persönlichkeit des Fahrers anzupassen.» Einen ersten Eindruck von dieser Optimierung konnte man an der IAA in Frankfurt gewinnen. «Die Reaktionen waren sehr, sehr positiv. Der Messeauftritt ist gut angekommen und wir konnten viele gute Gespräche führen. Daraus haben sich auch einige Bestellungen ergeben.»

Novitec Rosso GmbH

Seit drei Jahren entwickelt die Novitec Rosso GmbH Tuning für Ferrari, erst jetzt aber ist das gesamte Programm offiziell erhältlich. Die Mutterfirma Novitec GmbH beschäftigt 22 Personen und ist seit 14

Jahren auf Alfa-Tuning spezialisiert. Rund 10 Personen kümmern sich heute ausschliesslich um Ferrari, wobei es sich vor allem um Entwickler und Techniker handelt. Bereits wurden Vertriebspartner in den USA (Beverly Hills), in Japan und England gefunden. Gespräche mit potentiellen Schweizer Partnern sind im Gang. Durch die Nähe zur Schweizer Grenze konnten jedoch schon einige Schweizer Kunden bedient werden.

Linientreue

«Wir wollen die wunderschöne Form des F 360 nicht verändern, sondern unterstreichen», fasst Dirk Mörsdorf die Novitec-Philosophie zusammen. «Wir möchten das Fahrzeug nur individueller gestalten.» Angefangen hat diese Individualisierung mit der Leistungssteigerung des Motors. Dann wurde eine passende Bremsanlage entwickelt, anschliessend mussten Felgen her, die auf diese Bremsen passten. Jeder Schritt hatte somit einen technischen Hintergrund, der die Designgebung mitbeeinflusste.

Der eigentliche Renner von Novitec Rosso ist die komplette vordere Stossstange. Stark dem Original nachempfunden, gefällt sie vielen auf Anhieb und ist für den Laien auch nicht sofort als Veredelung zu erkennen. Aerodynamik-Teile sind gemäss Zweistufen-Angebot wahlweise in Fiberglas oder Carbon erhältlich. An zweiter Stelle von der Nachfrage her kommen die Leichtmetallfelgen Typ NF1 mit Zentralverschluss-System. Die Nachfrage nach Motoren-Tuning bildet das Schluss-

Der Supersport-Heckflügel lässt sich auf zweifach verstellen und wird so den unterschiedlichsten Bedürfnissen gerecht.



Das optische Konzept von Novitec Rosso heisst Optimierung, ohne die eigentliche Linie des Fahrzeugs zu verändern.



Leder, Alcantara und Carbon sind für den ganzen Innenraum erhältlich – auch fürs Steuerrad.

licht, denn verständlicherweise sind viele Fahrer mit der Werksmotorisierung zufrieden. Vor allem jene, die das Auto nur 2'000 Kilometer pro Jahr bewegen.

Bi-Power

Nach vielen Jahren Erfahrung im Kompressor- und Turbobau entwickelten die Techni-

ker eine beeindruckende Bi-Kompressor-Anlage, die – je nach Ausführung – mit 408 kW (555 PS) oder mit 446 kW (606 PS) aus der werkseitig mit 400 PS ausgelieferten Maschine holt. Das bedeutet, dass pro Zylinderbank jeweils ein Kompressor mit separatem Ölkreislauf, wassergekühltem Ladeluftkühler mit eigenen



Nicht nur optische Funktion: Auf die Hochleistungs-Bremsanlage passen nur speziell konstruierte Räder.

Wasserkühlern und Pumpen ihren Dienst versehen. Bei Verwendung mit einer von Novitec geänderten Getriebe-Übersetzung wird für den Supersport ein V-Max von 344 km/h angegeben. Damit sind die Reserven des V8 aber noch nicht ausgeschöpft, wie von Novitec betont wird. An die oberste Grenze will man jedoch nicht gehen, das stehe nicht zur Diskussion. Begründung: Der Motor soll trotz Leistungssteigerung möglichst geschont werden und eine lange Lebensdauer behalten.

«Wir bleiben bei unserer Leistungssteigerung im serienmässigen Drehzahlbereich», betont Mörsdorf. «Wir müssen we-



Grössere Endrohre, schwarze Heckleuchten und das schwarze Aluminiumgitter sorgen für den typischen Novitec-Rosso-Look.

der am Zylinderkopf noch an den Kolben etwas ändern. Es findet auch kein Eingriff in die Elektronik statt. Die Steuerung übernehmen zwei externe Steuergeräte – je eines pro Zylinderbank.» Auf die Motoren-Modifikation gibt Novitec 1 Jahr Garantie, für manche anderen Teile wird sogar während 2 Jahren gebürgt.

Superbremsen

Mit Drehmomenten von 562 resp. 615 Nm muss natürlich auch eine entsprechende Verzögerung gewährleistet sein. Dafür sorgt die Hochleistungs-Bremsanlage NCCB (Novitec Composit Ceramic Brake), bestehend aus zwei 8-Kolben Bremszangen mit 380 mm Keramik-Bremsscheiben für die Vorderachse und 4-Kolben Bremszangen in Verbindung mit 380 mm Keramik-Bremsscheiben für die Hinterachse inklusive zwei Bremsluftschaukeln und Stahlflexbremsleitungen. Die Gewichtsersparnis zur Serie beträgt 20,5 kg, allerdings nur in Verbindung mit Novitec-19-Zoll-Rädern. Die Bremssättel gibt es standardmässig in den Farben Rosso, Silber oder Schwarz. Natürlich können ausgefallener Lackierungen bestellt werden, sofern verlangt. Für das schmalere Budget sind die Bremsscheiben nicht aus Keramik, sondern aus Metall.

Je nach Verwendung gibt es Bremsbeläge in drei Anforderungsstufen. Für den

normalen Strassenverkehr halten die organischen Bremsbeläge Temperaturen von bis zu 600 °C stand. Für Sportveranstaltungen und Rennstrecken gibt es den Bremsbelagsatz «Sport» aus Sintermetall (bis 1'100 °C) oder den Bremsbelagsatz «Supersport» aus einer Glas-Sintermetall Mischung für Temperaturen bis 1'450 °C. Nachteil solcher Hochleistungs-Bremsbeläge ist eine sehr laute Geräuschentwicklung. Ein infernalisches Kreischen, das im alltäglichen Strassenverkehr nicht toleriert werden würde.

Allround-Fahrwerk

Ein weiteres technisches Highlight, worauf Novitec besonders stolz ist, ist das zusammen mit KW entwickelte, verstellbare Fahrwerk. Bei der Supersport-Version handelt es sich um ein dreifach höhenverstellbares Aluminium-Gewindefahrwerk mit vorne und hinten separaten Ausgleichbehältern am Dämpfergehäuse. Zusätzlich zur üblichen Druck- und Zugstufeneinstellung kann der Fahrer zwischen einer Low- und einer Highspeed-Einstellung wählen. Die Highspeed-Einstellung ist für kurzgezogene Kurven wie auf einer Rennstrecke optimiert, die Lowspeed-Einstellung für langgezogene Kurven wie auf Autobahnen. Die günstigere Fahrwerksvariante «Sport» kommt «nur» als zweifach verstellbares Edelstahl-Gewindefahrwerk daher. Für

Originalfahrwerke sind Tieferlegungs-Federnsätze und Stabilisatoren im Angebot.

Auch an der Auspuffanlage sind Veränderungen möglich. Die leistungsoptimierte Edelstahlauspuffanlage ohne Abgasklappensteuerung gibt es in den Varianten «Sport» mit je 2x80 mm Endrohren links und rechts, Carbon mit je 2x85 mm Endrohren links und rechts aus Carbon und «Supersport» mit je 2x90 mm Endrohren, inklusive Aluminiumgitter schwarz für Stosfänger. Dieselben Dimensionen gelten für die Auspuffanlage mit Abgasklappensteuerung. Für die Original-Auspuffanlage gibt es schliesslich auch nur die Endrohre als Satz. Zeller Sportmetallkatalysatoren sorgen durch verminderten Abgasgedruck mit, für eine verbesserte Leistung.

Einstiegsdroge Optik

Die bereits angesprochene Frontschürze lässt sich an den Original-Befestigungspunkten montieren. Fahrzeuge mit und ohne Scheinwerferreinigungsanlage sind bautechnisch berücksichtigt. Der Heckdiffusor erfüllt nicht nur eine optische Funktion, sondern sorgt auch für verbesserte Abtriebswerte. Der Supersport-Heckflügel lässt sich gar zweifach verstellen, ist allerdings nicht für den Spider, sondern nur für das Coupé erhältlich. Weitere Elemente wie Schwellerflügel, Luftleiteinsatz, Aluminium Gittereinsatz schwarz, Rückleuchten-



Mit Bi-Kompressor, verstellbarem Fahrwerk und optimierter Aerodynamik wird der Ferrari 360 endgültig zum Überwagen.

satz in schwarz oder weiss, Frontlippe oder Heckmittelblende erweitern die Auswahl an möglichen Individualisierungen.

Designtempel Innenraum

Wer die lange Angebotsliste studiert, dem bleibt die grosse Auswahl an Interieur nicht verborgen. Carbon, Leder und Alcantara sind die Stoffe, aus denen hier die Innenraum-Träume sind. Die Komplettleder-ausstattung «Supersport» besteht aus zwei Recaro-Sportsitzen, die neu aufgepolstert und nach Farbkarte inklusive Sitzkonsole komplett neu bezogen werden, wahlweise in Leder oder Alcantara. Dazu gehört der Fahrzeughimmel mit Seitenteilen, Heckfensterblenden, A+B Säulenverkleidung, Armaturenbrett mit Seitenverkleidungen und Handschuhfach-Deckel, Türverkleidungen mit Handgriffen und Armauflagen, Handbremshebel und Handbremshebelsack, Sonnenblenden sowie das Lenkrad komplett inklusive Airbag. Nichts ist unmöglich. Teppichsatz mit Leder einfassen oder ein zusätzliches Carbon-Interieur-Kit? Aluminium-Pedalsatz und -Fussstützen? Alles vorhanden. Hier kommt man den individuellen Wünschen der Kunden besonders entgegen. Selbst Familienwappen werden ins Leder geprägt, wenn dies auf der Wunschliste steht. Die aufwändige Innenrenovierung braucht aber ihre Zeit: bis zu 5 Wochen muss ein Kunde dafür sein Auto bei Novitec lassen. Im Vergleich dazu sind 7 Tage Arbeitsaufwand für das Motortuning geradezu eine Zigarettenpause. Um diese Individualität im Interieur zu begünstigen, gibt es die komplette Innenausstattung mit Sitzen, Carbon und Lenkrad unabhängig von der Zusammenstellung zum Fixpreis von 17'000 Euro.

Novitec Rosso ist ein typisches After-

market-Unternehmen. Die Kunden bringen ihre eigenen Ferraris mit, denn Novitec ist kein Ferrari-Händler. Trotzdem können je nach Angebot komplett umgebaute Fahrzeuge gekauft werden.

Nur schade, dass die Novitec Rosso GmbH nicht am Auto Salon Genf vertreten sein wird. «Das ist uns aus terminlichen Gründen leider nicht möglich», entschuldigt sich Mörsdorf. Dafür findet sich viel-

leicht ja bald ein Schweizer Vertrieb. Bei der hiesigen Ferrari-Dichte ist das nur eine Frage der Zeit.

Henrik Petro

Novitec Rosso GmbH
Hochstrasse 8
D-87778 Stetten
Telefon +49 8261 759950
www.novitec.com

Technik Novitec Rosso Sport und Supersport

Motor ab Werk:

VB-Zylinder 3,586-Liter-Mittelmotor mit 6-Gang-Schaltung (mit Aufpreis F1-Wippen).

Novitec Leistungssteigerung:

Bi-Kompressor mit zwei Rotrex Kompressoren, geänderte Motronic in Verbindung mit Novitec Tectronic.

Leistung

Ab Werk 295 Kw (400 PS) bei 8500 U/min.
Rosso Sport: 408 kW (555 PS) bei 8100 U/min.
Rosso Supersport: 446 kW (606 PS) bei 8600 U/min.

Maximales Drehmoment

Ab Werk 380 Nm bei 4750 U/min.
Rosso Sport 562 Nm / 6250 U/min.
Rosso Supersport 615 Nm / 6250 U/min.

Beschleunigung

Ab Werk: 0-100 km/h in 4,5 Sek.
Rosso Sport: 0-100 km/h: 3,9 Sek.
Rosso Supersport: 0-100 km/h: 3,7 Sek.

Höchstgeschwindigkeit

Ab Werk: 295 km/h

Rosso Sport: 335 km/h
Rosso Supersport: 334 km/h

Maximaler Kompressor-Ladedruck

Rosso Sport: 0,48 bar
Rosso Supersport: 0,61 bar

Räder

Komplettradsatz Typ NF1 mit Zentralverschluss-System
VA: 9,0J x 19J ET 28 mit 245/30 R19 Pirelli P-Zero Rosso
HA: 12,5J x 19J ET 51 mit 355/25 R19 Pirelli P-Zero Rosso
Komplettradsatz Typ NF2
VA: 9,0J x 19J ET 28 mit 245/30 R19 Pirelli P-Zero Rosso
HA: 12,5J x 19J ET 51 mit 355/25 R19 Pirelli P-Zero Rosso

Getriebe

Geänderte Getriebeübersetzung 10/38: Kegel- und Tellerrad für Geschwindigkeiten über 340 km/h bei leistungsgesteigerten Motoren.

Preis:

Motorumbau Sport: 29'880 Euro
Motorumbau Supersport: 35'880 Euro