



Kísértés

Novitec Ferrari 360

tesztelve ✓



35 teszt és bemutató

Audi A6 3,2 FSI quattro • Mazda MPV • Renault Scenic

04011
91773530030007



Made in...
Suzuki Swift



Made in...
Ford Shelby GR-1



Bemutató
GG Quad



Rali vb
Japán, Wales, Szardínia



→ 01 **Élmény a javából**

Egy Ferrari kipróbálása, tesztelése, azt hiszem, mindenki számára, aki megtehetné, megteheti, maradandó élmény. Így vagyok ezzel én is. Ha ez a Ferrari pedig még egy kis tuningot is kapott, akkor az maga a mennyország. A Vmax szerkesztőségének, ha csak egy kis időre is, de sikerült ide eljutnia, és valóban nem mindennapi élményekben volt részünk.

Szöveg: gorcsev • Kép: Nagyváptai István

RÖVIDZÁRLAT

- 01 NOVITEC Rosso Ferrari
- 02 Audi A6
- 03 Renault Scenic
- 04 Mazda MPV
- 05 Yamaha XT660X





A FERRARI azon autómárkák közé tartozik, amelyet típusától függetlenül óvni és egyben megszerelési vezérel. A 360 Spider „csak” a Ferrari egyik belépő modellje, de így is lehatatlan eleganciát, kifinomultságot sugároz

Ugyan itthon is megnyílt az ágaskodó lovaskás mőrka képviselése, de ki-próbálási, tesztelési lehetőségét mégis Németországig kellett utaznunk. A FIAT, Alfa Romeo- és Ferrari-tuningra szakosodott Novitec biztosította a Vmax-nak a lehetőséget, hogy kipróbáljuk autóikat. Az oda-vissza közel 1500 kilométeres túra minden egyes percét megírta az autópályákon töltöttünk, mert az a néhány óra, amit a 360 Modena és Spider társaságában eltöltöttünk, valóban nem volt mindennapi.

Megérkezésünkkor a Novitec bemutatótermében várt ránk a két vörös ördög, mivel reggel elég borongós, esőre hajló volt az idő. Szerencsénkre érkezésünket követően a nap sugarai is megérkeztek, így semmi akadályja nem volt annak, hogy a két 360-as kiguruljon a szalonból. Amíg eme vártunk, megismerkedhettünk a Novitec tevékenységével (lásd 45. oldal).

séggel teli percek ólomlábakon jártak, de a tudat, hogy egy, pontosabban két Ferrarira várunk, könnyített valamelyest a várakozás nehézségein. Végre eléjött a pillanat, amelyre hosszú idő óta vártunk. A szalon előtt ott állt a két autó, bennük a kulcsokkal.

Először kívülről vetők alaposan szemügyre a 360-asokat. Egyik sem gyári kivételű autó volt, a Spidernek a motorjába nyúlt bele a Novitec, a Modena pedig szénszálas lökhárítókat és egyéb kiegészítőket kapott. A Novitec Rosso kínálatával a Ferrari 360-ashoz teljes optikai és teljesítménynövelő tuningot kínál. Az optikai tuning jelen esetben nem az autó karakterének megváltozására irányul, hanem inkább a súly csökkentésében játszik szerepet. A gyári műanyag akabtrészeket azokkal teljesen megegyező formájú szénszálasakra cserélik, természetesen fényezésre. Így volt ez a 360 Modena esetében is, ahol még az utastérben levő burkolatokat is kisebb

réttek szénszálasra. A fekete-szürke szín-összeállítású utastérben jól mutatnak a fényezésen szébelemek is, így ezeket nem fényezték le. A műszerfalat és az ülésekkel – amelyek szintén a tuningprogram részesei – harmonizál a fekete-piros kormánykerék is, amelyek az alsó fele nem köríves, hanem egyenes, annak érdekében, hogy a vezető lába kényelmesebben elférjen. Erre szükség is van, mert a Ferrari 360 utastere nem nevezhető tágasnak.

Az autóval való megismerkedésre éppen emiatt is – meg a tuningolt motor miatt is – a Spider választottam. A padlólemezhez igen közelről ülés beállításával sperencsére a lábtér teljesen kényelmesre beállítható, és a tető hiánya miatt a fejemet sem kell a két villám közé behúznom. A velúrborítású kormánykerék sem magasságban, sem mélységben nem állítható, de ez

nem okoz semmilyen gondot. A mélyen levő műszerekből viszont a skála felső részét kitakarja a kormánykerék, de a fordulatszámot hallani is lehet, nem kell nézegetni. A 360-as tudás fokozat számának kijelzője pedig már éppen látható, de mivel a műszerezés felső felében kapott helyet a kijelzője, picit ehhez is el kell mozdítani a fejet. Az ülésben való elhelyezkedést követően – egy teljesen hétköznapi autóhoz hasonlóan – elfordítottam a gyújtáskulcsot.

Az ülések mögött, jó mélyen fekvő V8-as fűtet gyönyörűtett muzsikával kelet életre. Miután egy pillantást vetettem a vízhőfokmérőre, és meggyőződésem, hogy a szalonból való kiállás alkalmával egy kis bemelegítésen is átessen az autó, a fűspédált nyomva meghúztam az F1-es sebességváltó felelő kapcsolására szolgáló kart, ami a



A LEHELETFINOM
részletmegoldások teszik igaz
művekké a Ferrarit.
A kifüggető végződés és annak
hőnyelője legálább olyan fontos
szélelt volt a tervezés során, mint
a motor teljesítménye



kormánykerék mögött, jobb oldal-
on van. A váltó egy halk csattanás-
sással, az autó egy picit ugrással
nyuglata az utasítást, míg a mű-
szerfalán megjelent az 1-es szám.
A féket felengedve és a gátra lép-
ve az elektronikus rendszer egész-
szen finoman kezdte csúsztatni a
kuplungot. A Novitec fűhűtőszállása
feletti egy három kilométeres, kis
forgalmú és könnyen lezárható út
felé indultam, ahol a cég is tesztel-
ni szokta autót.

Az első, közúti forgalomban meg-
tett kilométerek alatt az is bebizo-
nyosodott, hogy igenis használha-
tó a mindennapi forgalomban is az
autó. Már ekkor feltűnt, hogy a fél-

automata sebességváltója nem
egészen úgy működik, mint ahogy
azt a többi, rínözésre hasonló vál-
tóval felszerelt autóban tapasztal-
tam. A kapcsolókarok valamelyiké-
nek – a jobb oldalival felfelé, a bal
oldalival vissza lehet kapcsolni –
meghúzására azonnal, egy pillanat-
nyi késedelem nélkül reagál a vál-
tó. Ha a fordulatszám megengedi,
akkor két vagy három fokozat
visszakapcsolása sem telik súlyos
másodpercekbe, hanem azonnal a
kvárt, magasabb fordulaton lévő
nyolchengeres.

Végre megérkeztem a csendes,
forgalomtól mentes útra, ahol egy
hosszú egyenes, majd kanyargós

rész várt rám. Az első kört a pá-
lyával és az autóval való további is-
merkedésre szántam, de egy-két
komolyabb gázadás már ekkor is
történt. Ilyenkor az addig békésen
szunnyadó motorból hihetetlen
hanghatás közepette előbújik
benne szunnyadó teljesítmény, és
fergeteges gyorsulásba kezd a Fer-
rari. Az út irányvezetésének meg-
ismerését követően már bátrabban
nyomtam a jobb oldali pedált. Az,
hogy az utasterbe becsap a menet-
szél, hangos a motor, kit érdekeli!



A FERRARI-nál még odafüggnek a részletekre. Ugyan minimális
a változtatásuk az, hogy egy Ferrari-tulajdonos az út szélén
miskolcig szerelni, de minden eshetőségre felhúszva két
birtokában megtalálhatók a legzökkenősebb szerzők

Egy Ferrarival száguldok, éppen
most kapcsolom az 5. fokozatot,
miután a negyedik leforgott nyolc
és fél ezerig Mennyivel is megyek?
Az nem volt időm megnézni, mert
közlekedett a kanyargós rész, ami
előtt bizony elég embereket kellett
fékezni, és inkább a féktátra kon-
centráltam, mintsem a sebesség-
mérő leolvására. Fékek. Hát, az
a lassulás sem volt semmi, amit a
Novitec 360 Spider produkált, és
ebben az autóban acél féktárcsák
voltak. A Novitec kínálatában





A FERRARI 360 SPIDER utastere a Novitec munkájának köszönhetően nyerte el végző formáját. A kétszínű kiegészítés számszállás ölésekkel takar, amely anyagnak súlycsökkentő szerepe van

szereplő kerámia féktárcsa azon túl, hogy nagyobb, mint a gyári, leginkább negyedekkorra súlya miatt érdemel figyelmet. A fékhatás hidegen talán valamivel rosszabb is ezekkel, mint a hagyományos acéltárcsákkal, de üzemmeleg hőmérsékleten, és ami fontosabb, tartós terhelés mellett jobb fékhatást biztosítanak. A jelentős mértékű súlymegtakarítás pedig a rugózatlan tömeg csökkentésével a stabilitást növeli. Ilyen a gyorsítás során is kisebb tömeget

kell forgatnia a motornak, amitől a dinamizmus is javul.

A teszttírvonal kanyargósabb felőlén a Novitec által beszerelt K&W futómű vizsgázták. A Ferrari 360 Spider meg se rezdült a kanyarokban. A hibátlan minőségű aszfalra hangolt futómű és a PZero abroncsok egyszerűen az óra ragasztótájk. Kiegészítéskor alig érezhetően kezdett kifelé kúszni a hátsó, éppen annyira, amit csak a vezető érezhet. Úgy gondoltam, hogy nem

érdemes tovább felfizetni a tempót, kár lenne megkocni a szél vörös fényezését.

Visszafele néhány erősebb gyorsítással vettem búcsút a Novitec Ferrari 360 Spider által nyújtott élménytől. A parkolóba visszajárva a fém alkatrészek pattogása jelezte mindenki számára, hogy nem egy sötétkocsikázáson vagyunk túl. Vetettünk még egy pillantást a kellemes melegséget sugárzó V8-as motorra, illetve az azt körülölelő vázszerkezetre, majd elindultunk hazafelé.

A Novitec Rosso Ferrari 360 Mo-

dena és főleg a Spider olyan exkluzív kialakítású sportkocsi, amelyek a külső szemlélő számára láthatatlan tuningnak köszönhetően nemcsak Ferrarik, hanem különleges, érzelmekkel és high-tech-tel telített élményforrások. ■



A tesztautót a Mc Wash autómosóban mosattuk

Mammut 1. Bevételezőközpont
1024 Budapest, Lövőutca u. 3-5.
Nyitva tartás: 0-24. Imrekapocsi útra
Tel.: 348-8037

Köszönet Bevételezőközpont
1020 Budapest, Gábor Áron u. 74-75.
Nyitva tartás: 14-19 0-24. 02-11 9-20
Tel.: 301-5815

NOVITEC Rosso Ferrari 360 Spider

MŰSZAKI ADATOK

| | | | |
|----------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------|
| •Motor | V8 | •Sebességűzbő | 6 fokozatú, FT |
| •Belsőfék | központi, hosszirányban | •Gyárméret elő | 245/30 ZR 19 |
| •Szállék száma | 43 | •Gyárméret hátsó | 355/25 ZR 19 |
| •Léskéntterület | 3540 cm ² | •Hossz./Szél./Mag. | 4477/1922/1235 mm |
| •Furat a löket | 95x70 mm | •Tengelyköztség | 2800 mm |
| •LE (fordulat/perc) | 558 (8000) | •Nyitvány előkhöz | 3600/1817 mm |
| •Név (fordulat/perc) | 562 (8250) | •Szélcsél magasság | 150 mm |
| •Lütemgyorsulás | 10,54 | •Fordulóker (belső/külső) | 12 m |
| •Súlyfeletti erőny | 3,52 | •Szállék tömeg | 1350 kg |
| •Fékek elő | 330 mm, belső hőálló tárcsa | •Terhelhetőség | 200 kg |
| •Fékek hátsó | 330 mm, belső hőálló tárcsa | •Tankterület | 80 l |

TESZTADATOK

| | | | |
|--------------------|--------------|---------------------------|-----------------|
| •Gyorsítás (0-100) | 3,9 s | •Fogyasztás (9/100 km) | n. a. |
| •Alapár | 222 410 euró | Város | Chrysler/Vegyes |
| | | Full Club Vmax-tesztáltag | n. a. |

| | | | |
|--------------|----------------------------|------------|---------|
| Vmax-oztatás | •manipuláció, vezethetőség | ○○○○○○○○○○ | 10 pont |
| Coof-oztatás | •megvalósítás, design | ○○○○○○○○○○ | 10 pont |
| Free-oztatás | •kényelem | ○○○○○○○○○○ | 8 pont |

Vmax-faktor

36,83





Ezt láttuk a Novitec-nél

A Ferrari 360 Spider kipróbálása előtt alkalmunk és lehetőségünk nyílt betekinteni a FIAT, Alfa Romeo és most már Ferrari modellek tuningolására szakosodott Novitec műhelyébe, raktárába. Egy németországi kisváros, Stetten ipari negyedébe vezetett az utunk, ahol bepillantást nyerhetünk az olasz autók németes nemesítésébe.

Szöveg: gorcsev • Kép: Nagyapóti István

A Novitec Alfa Romeo márkakereskedéséknél és szervizéknél is üzemel, de a parkolóban csak tuningolt autót láttunk. Két bemutatótermék egyikeben az Alfák és a Ferrarik állnak, míg a másik, kisebb egységben egy nitros FIAT Punto. Ezt az autót egyszer egy kiállítás erejéig mozdították ki helyéről, azóta, és a tervek szerint még egy jó darabig sem fog kikerülni onnan. Ennek az épületnek a hátsó felében van az Alfa- és FIAT-tuningműhely, ahol ottjártunkkor éppen Alfa GT-eket és 147 GTA-kat raktak össze a Novitec munkatársai. Az egyik 147 GTA a cég teszt-autója, ami egy korábbi sérülésből adódóan kényyszerült hosszabb pihenőre. Így a kompresszoros V6-os motort is csak darabjaiban láthattuk. Szintén ebben az épületben található a raktár. A FIAT és az Alfa szinte minden futó vagy a közelmúltban futott típusához tar-

tarak raktáron rugókat, lengéscsillapítókat, kipufogókat és optikai tuningalkatrészeket. Minden alkatrész katonás rendben sorakozik, várva vevőjét, aki a világ bármelyik pontjáról jelentkezhet érte. Külön helyiségben tárolják a Ferrari-alkatrészeket. Az üvegzsákos vagy szén-szálas lökhárítók, létezőek, spoilerok, illetve belső felszerelések önmagukban is impozáns látványt nyújtottak. A központi anyás kerékrögítés és a különböző keménységű fékbetétek pedig a pontot teték fel az i-re.

A műhelylátogatás legmegdöbbentőbb része a kerámia fékrendszerhez kapcsolódik. Egemás mellett állt a hagyományos acél és a valamivel nagyobb kerámia féktárcsa. Megemelve mindkettőt, mint ha acélit és habszivacsot emeltem volna, akkora különbség érződött közöttük. A komplett fékrendszer cséjével 80 kg spórolható meg!

Távolságunk előtt a parkolóból még láttuk a fényezőműhelyt, ahol különböző műanyag idomok előkészítése zajlott. A fehér védőórtözetbe bűt munkatársak lábain szinte virított a piros Fila-Ferrari cipő, ami minden Novitec-alkalmazott lábán látható volt. ■

