

# 特選外車情報

# FROAD

【エフ・ロード】No.266 580YEN  
特選外車情報F-ROAD 第23巻 第7号 2007年7月1日発行(毎月1回1日発行)  
MONTHLY IMPORT-CAR INFORMATION MAGAZINE

7  
2007 JULY

930から最新モデルまで  
ポルシェの疑問に  
真っ向勝負!

# ポルシェ

SCOOP!!



911 Facelift  
Boxster and  
Cayman Facelifts  
Paramera  
Baby Cayenne

最新997に見る911 進化の軌跡  
松田秀士、997GT3全開インプレ  
島下泰久、993RS&996GT3乗り比べ企画  
ついに完成か!? 996リフレッシュ計画  
チューニング&ドレスアップ911の傾向と対策  
84年式930カレラ、車検費用はHOW MUCH?  
997カレラ、再試乗で再評価



福野礼一郎スーパーカー研究所™ 先行スペシャル  
内藤敬仁スーパーカー  
幻の秘蔵写真館①  
Lamborghini Miura SV  
ランボルギーニ・ミウラSV



マニアの超大部屋  
BMW M635CSi & M1

絶好調マニア向けREGULAR PAGE  
ROAD of THE F40  
太田哲也の「夢工房」  
550マラネロ スーパーGTへの道

特別付録 B-mania  
ベンツ&ビーエム応援マガジン

●小特集:カウンタックだらけの12ページ!!  
樹希羅之、25th Anniversaryにシビれる  
OLD/NOW Car Festivalで  
カウンタック激走!  
好評連載「カウンタック通信」  
筑波サーキットで見つけた気になるクルマ

魅力的なクルマを世に送り出している人たちが世界中にいる。  
何人もの人間が手塩にかけて1台のクルマをゼロから創り上げていく。  
そこには想像を絶する努力が隠されているに違いない。  
「世界の「右脳・左脳・前頭葉」The Big Interview」では、  
そんなクルマ文化を彩った人たちにアポ有り直撃独占インタビューし、  
そのアタマの中身を覗いてみるという企画。

デザイナー、エンジニア、開発プロジェクトのリーダーなど。  
クルマに関わった様々な人々にスポットを当てる!

■文・撮影/Text&Photo◆澤田由嗣/Yoshitsugu Sawada  
■Special thanks◆Mr.Wolfgang Hagedorn  
NOVITEC ROSSO GmbH & Co.KG  
http://www.novitecrosso.com  
NOVITEC ROSSO JAPAN(TSM Co.,Ltd.)  
☎03-6425-3555

ウオルフガング・ハーゲドン氏(以下WH) 今回、このような田舎の村にお越しいただきありがとうございます。でも村人は家族的で優しいし、地理的にはシュトゥットガルトにも小一時間でけるいいところですよ。RUF社やハーマン・モータースポーツ社にも近いんですよ。  
—では早速、会社設立に至るまでの貴方の経歴を教えてください。  
WH 義務教育を終えた15歳の時、進むべき道を模索していた私は、6週間の日程で、ヨーロッパ中を一人旅しました。そこで異なる様々な文化や多くの人々に触れることとなり、その後の私の人生に大きなプラスとなり、計り知れない影響を与えられたのです。  
—独立心が旺盛な子供だったようで

フェラーリのチューナーと聞くと、すぐにイタリアを想像しがちだが、今回紹介するのはドイツ南部のチューナー。人口僅か600人のシュテッテンに本拠を構えるノビテック・ロッソである。それまではアルファロメオやフィアットをベースとしたチューニングモデルを数多く手掛けてきたが、5年前からフェラーリをベースとするコンプリートカーやパーツ開発を開始した話題のチューナーでもある。パフォーマンスでは決してその存在を軽視できない、究極の高性能スーパースポーツを生み出した。その名を一気にフェラーリ・マニアの意識に植え付けることに成功した男、ウオルフガング・ハーゲドン氏にお話を伺った。マセラティ・クワトロポルテで颯爽と待ち合わせ場所に残れたのは、笑顔が朗らかなダンディな瘦身の男性だった。

## ドイツに本拠地を構える フェラーリのチューナー



WH 16歳の時に、技術習得の為に練習生としてボルシェ社に入りました。そこで、大好きだったスポーツカーの基礎技術を徹底的に教わったのです。元々クルマ好きで、カートやF1レースに興味があり、熱狂的なスポーツカーファンだったものですから、進学するよりもすぐに技術を習得したいと両親を説得したのです。  
ボルシェ社では、基礎の基礎を叩き込まれましたが、その後RUF社に移り、僅か一年半の在籍でしたが販売部門からメンテナンス、開発部門と全ての部門で働きました。この時の実務経験が私の人生そのものを変えたといっても過言ではありません。若輩の身にはとても刺激的だったのです。チューニング・ビジネスの根本や、製造・販

売という両端を若い時に経験する事で初めてモノ造りの面白さを知ったのです。社長のアロイス・ルーフ氏からもスポーツカー・チューナーとしての経営哲学を、机上ではなく、実地で教えられたのは大きな収穫でした。10代の若者にとつて、好きなもの、未知なるものに対する吸収力は旺盛ですから、ルーフ氏との出会いが独立のきっかけにもなったといえるでしょう。  
—会社設立の経緯を教えてください。  
WH とりあえず、学ぶべきものは学んだと認定。これからは教わったものを実践して、自分の肌で感じて自分の思うようなやり方でやってみよう。  
—不安はありませんでした?  
WH それは不安だらけでしたよ。資金も信用も無く、ゼロからのスタートでしたからね。だからこの土地に移つ



Wolfgang Hagedorn  
ウオルフガング・ハーゲドン

プロフィール  
父親ベーター、母親アイリスの子供として1967年4月10日にシュトゥットガルトに生まれる。40歳。1983年に地元の学校での義務教育終了後、ボルシェ社の訓練工として就業する。メカニックとしてのトレーニング・プログラムを修了後、RUF社に転職。セールス部門を担当後、全ての部門で実務経験を積む。1989年、若干22歳の時に独立。フィアットのチューニングを施すNOVITEC社を設立する。その後、業務を拡大して1994年にはアルファロメオとランチアのチューニングを始める。2003年にはフェラーリのチューニングを施すNOVITEC ROSSOブランドを新たに立ち上げ、IAAフランクフルトモーターショーでフェラーリ360ベースのチューニングモデルを発表。センセーショナルな話題を世界に発信した。その後次々と話題作を発表、現在に至る。現在の従業員は20人。  
家族は、妻エリザベスとの間に14歳の長男マウリスと11歳次男バスカルの4人家族。プライベートカーはフィアット・イデア、マセラティ・クワトロポルテ、フェラーリ612。好きなクルマはイタリアンカー。その理由はデザインの美しさとパワーが優れているから。若い時はサッカーやカートレースに夢だったが、現在の趣味は家族旅行。多忙な日々を過ごしているため、家族との絆を深めには最適だとか。今年の夏休みは、日本へ2週間のバカンス旅行を計画中とのこと。その際には日本のファン達にも合わせる事を楽しみにしているらしい。



## ハーゲドン氏が主に手掛けたクルマ

- 1989 NOVITEC社設立。ハーゲドン氏、22歳。  
フィアットのチューニングを始める。
- 1991 フィアット・ウーノ、フィアット・パンダ。
- 1994 アルファロメオとランチアのチューニングを始める。
- 2001 アルファロメオ145と155発表。  
フェラーリ・プロジェクトをスタートする。  
アルファロメオ156セダン/スポーツワゴン、フィアット・プント・アバルト、アルファロメオ156 2.5V6ツインターボ、アルファロメオ156 3.0V6ツインターボ、フィアット・プントHGT。
- 2002 アルファロメオ147コンプレッサー。
- 2003 NOVITEC ROSSO設立。F360モデナ、F360スパイダー、チャレンジ・ストラダレをフランクフルト・モーターショーで発表。
- 2004 フィアット・ニューパンダ。
- 2005 アルファロメオGTガルウイング、アルファロメオ147コンプレッサー、アルファロメオ GTX-Supero、F430、F575。
- 2006 F612、F430 F1 Supersport。

てきたのだし、経営が安定するまでは、妻を呼び寄せることもできませんでした。いつも財布の中は空っぽでしたが、私を支えていたのは、食欲な好奇心と強い情熱でした。

■1989年にノビテック社を設立。22歳の時だった。

WH 当初フィアット・ブランドのチューナーとしてスタートしました。最初のプロジェクトはウーノで、2ℓにターボチャージャーキットを装着して発売したのですが、204hpの高出力と安価なプライスが若者に支持されました。その2年後には、アルファロメオにも手を広げ、1.45や1.5.6のコンプレッサーキットで一躍、名前が広まったわけです。

—何故、イタリア車をベースに選んだのですか？

WH 小さい頃からイタリアン・デザインが大好きだったからです。ドイツでは、ライバルも少なかったのも幸いしました。

この地方は、ポルシェやメルセデス・ベンツのチューナーが数多く存在していますが、当初から競争の激しい

ドイツ車は全く眼中にはありませんでした。スタート当初からメカニカル・チューニング中心だったのは、世界を相手にするためです。ツボさえしつかり押えておけば、やっていけるとい

信念があったからこそです。RUF社での経験がそうさせたのでしょうか。それにドレスアップ・キットの開発だけでなく、すぐに飽きられる危険性があると考えました。なにぶん所帯が小さかったので、エアロボディまでには実際手が回らなかったというのも現実的な理由のひとつですが(笑)。

■ノビテックという自身のブランドを立ち上げるに当たって、他社のブランドを徹底研究した。さらに海外市場への積極的な展開をすでに見据えていたようだ。

—ノビテックという名前の由来を教えてください。

WH NOV Iは英語でいうNEW。TECはテクノロジ。直訳すると「新技術」という意味になります。会社立ち上げにおいて何を指すか……私の理念としてこの名前を命名しました。フェラーリ・ブランドを追加する



上で、差別化を図る意味で「赤い」という単語のロッシンをつけて、ノビテック・ロッシとなった次第です。

■ノビテック・ロッシの名前と、その作品が初めて世界のフェラーリ・マニアに向けて発信されたのは、2003年のIAAフランクフルト・モーターショー。3600モデナとスパイダー。それにチャレンジ・ストラダレの3台を一挙にデビューさせたのだ。——フェラーリのチューニングを始められた動機は？

WH 私の心の中には、幼少期からずっとイタリアンカーへの熱い思いが渦巻いていました。「チューニング・ビジネスをやるならフェラーリを目指そう」とね。自動車レースの最高峰といえば、やはりF1ですね。世界最高のレースに参戦する輝かしい歴史と栄光を誇るフェラーリのロードモデルをさらに進化させる。こんなワクワクすることは、ほかに無いからです。

——発表に至るまでの道程は、大変ではありませんでしたか？

WH 2001年からF360プロジェクトはスタートしていましたが、アルファロメオで育んできたコンプレッサー開発ノウハウがあったので、さほど難しくありませんでした。当初、用意したエンジン・プログラムは、スパイパーツとスポーツの2種類でした。ツインコンプレッサーの装着やスポーツカムシャフトを含む吸排気系の改良で、最高出力はノーマルの400hpからスポーツの555hpと、スパイパーツの606hpまでアップされています。むしろエアロボディや19インチアルミホイール、スペシャルブレーキシステム、スポーツサスペンション

# NOVITEC ROSSO Ferrari F430 F1 Supersport



## 【エアロダイナミック】

専用フロントバンパー、専用リア・ディフューザー、専用リアウイング、専用サイドスカート、黒色のリア・コンビネーションライトとインジケーター。

## 【サスペンション】

KW製コイルスプリングにスポーツスタビライザー付きスポーツサスペンション。ホイールはオリジナルのNZ22タイプ。タイヤはフロント255/30ZR19、リア345/25ZR20のピレリP-ZERO ROSSOを履く。なお、カーボンセラミック・ディスクも用意されている。

## 【インテリア】

2種類のアルカンタラ素材を使用したスポーツシート、ステアリングホイール、アルミ製ペダルセット、パッセンジャー用フットレスト。

## NOVITEC ROSSO Ferrari F430 F1 Supersport

◆Based on F430 F1

最高出力	656hp/8200rpm
最大トルク	662Nm/6100rpm
最大過給圧	0.38 bar
最高速度	348km/h
0-100km/h加速	3.7秒



## 【エンジン】

Biコンプレッサー(ツインスーパーチャージャー)装着、エンジンコンパートメントはカーボンでフルカバー、カーボン・ルーバー、カーボン・エアボックス、ブレーキプレンプとの共同開発による380mmディスクの6ピストンブレーキキャリパー装着。



今回特別に撮影させてもらったのが、フェラーリF430をベースにしたスーパースポーツモデル。エンジンパワーやエアロダイナミクスだけではなく、内外装のトータルコーディネートまで気を配るというのが、ノビテック・ロッシの流儀。



# チューニング・ビジネスをやりたいなら フェラーリを目指そうという気込み

ヨンも開発していたので2年間はあつという間でしたね。

——特徴といえは何かですか？

WH スペシャルなフェラーリをさらにスペシャルなものに仕上げる技量のあるチューニングといえます。『デザイン』『パシジョン』『パワー』をスローガンとして掲げ、三位一体のバランスの良がノビテック・ロッソです。エクスクルーシブなハーモニーを奏で、全ての顧客の要求に対して完全なプログラムを用意して対応できる場所でしょう。

——ビジネス上での経営方針をお聞かせください。

WH 常に未来を見据えていること。将来について具体的な展望を持つこと。現在、アルファロメオとフェラーリの販売シェアは50対50ですが、これを収益率の高いフェラーリに集中していくことも検討中です。会社は収益の向上が第一義ですから、フェラーリが好きだからやっているという趣味の延長戦のような甘い考えは一切ありません。常に顧客が望む事は何かを考えて行動

しています。

——599GTBの発売予定は？

WH まだ開発途中です。今秋のプランクフルト・モーターショーでデビューさせますので期待してください。顧客の中には直ぐに欲しいという方もおられますが、我々の考えの中には「とりあえず出してしまおう」という戦略はありません。徹底した実験と検証によって、信頼性を高めてから発表するやり方です。完璧なコンプリートカーのプログラムを施すので、他社より少し遅れはしますが、アウトバウンドで実績ずみのハイパフォーマンスを常に示せなければなりません。オーソドックスな手法で、安定した高出力を常に得ている。そんな信頼感を大切にしたいと考えています。

——何故プランクフルトなのですか？

WH 国際的に最も重要な位置付けだからです。エッセンよりも格段に上です。全世界から観に来る人も多く、注目度も高いからです。予定では、ほかにもF430を進化させたモデルと、マセラティのニュークーペもデビュー





ノビテック・ロッソとしての扱いはフェラーリのみだが、会社自体としては、フィアットやアルファロメオなどのイタリア車全般を手掛けている。社屋の敷地内には、1000馬力まで計測可能なシャシーダイナモを備えるなど、モンスターマシンの開発に情熱を注いでいる。

させる方向で進めています。  
 — ビ・コンプレッサー（ツインスパーチャージャー）に拘る理由は？  
 WH アクセルペダルを踏んだ瞬間に、全身を襲う強烈な加速感を得たいからです。機械式のコンプレッサーは、ターボと比べて圧倒的にトルクの立ち上がりは早いですよね。どの回転数から、タコメーターの針が動いた瞬間に、強大なトルクが立ち上がり、驚異的な加速が続く……といったスポーツカーならではの爽快感が欲しいからです。  
 — それでは、エンジン以外のセールスポイントは？  
 WH エクステリアとインテリアのフィニッシュも、大きなアドバンテージを持っている部分です。そのために、

プロフェッショナルな技術者を雇っています。フロントバンパーの形状も大きく見えるように、エアインテークは小さくスマートに見せ、本来持ち合わせている優美さに加えて、独特のスポーツフィールが演出されているものに変更しました。技術面では空力特性の向上にはシユトゥットガルト工科大学での風洞実験で、産学協同の研究を仰いでいます。開発は完全に社内ですが、生産に関してはサプライヤー10社との緊密な協力体制が整っています。  
 ■ 本社敷地内には、パーツの開発に必要な最新設備が完備されており、ベンチテスターや1000hpでも測定可能なシャシーダイナモも設置されている。  
 — 現在極めて小さいボリュームで、



NOVITEC ROSSO FERRARI 575MARANELLO



NOVITEC ROSSO FERRARI 612



NOVITEC ROSSO FERRARI ENZO



スーパースポーツを生産しているとは思えないほどに、のどかな山間に位置するノビテック・ロッソ社。その佇まいは、きっちりとまわりの風景に溶け込んでいる。そんなのんびりした風景とは裏腹に、上にあるような様々なフェラーリベースのマシンの開発を進めてきた。

アジア、アメリカ、カナダ、アブダビ、サウジアラビアなど世界30カ国に販売ネットワークを持ち、2003年には日本にもノビテック・ロッソ・ジャパンも発足した。正規代理店の積極的な販売戦略で知名度も期待される。今後は、どれだけ魅力的なコンプリートカーを日本に上陸させて来るかがファンのお話となりそう。

怒涛のトルクを發揮するノビテック・コンプレッサー。リニアなトルク感、レスポンスの良さに注目が集まる。WH 炸裂するようなパフォーマンスを掌中に収めることができ、この先手を加える必要など感じさせないクルマへと昇華させることに成功しました。格別の430を味わいたい人は当社の製品をお薦めします。きつと十分満足していただけるでしょう。

生産が行なわれているノビテック・ロッソのコンプリートカーですが、430コンプリートカーの製作台数は？  
WH これまでの販売台数は50〜60台。世界中からオファーが来ていて、やはり部分的なモディファイよりは、完璧な430を所望する方が多くいます。お陰さまで業績も好調です。  
——コンプリートカーの製作の進行や作業手順について教えてください。  
WH まず顧客とのコミュニケーションを大事にして、何を希望しているのか全体のイメージに関して話し合いを持ち、顧客の要望を理解することから始まります。それから、全体のカラーコーディネートを決めて、ボディの塗装を剥がし、塗り変えます。インテリアはシートをはじめ、ドアトリムやダッシュボード、カーペットを全て剥ぎ取ります。ステアリングも表面の

レザーを剥がして、シートもレザー部分を完璧に張替えます。最高級のアルカンタラ仕上げの内装は、ボディと同色にカラーコーディネートします。もし、レモンイエローのボディに内装が薄いオレンジカラーだったらトータル・カラーコーディネートの意味が無いでしょう(笑)。  
■あえてチューニングカーを購入しようという、裕福な顧客をも充分に納得させる品質の高さは疑う余地が無い。さらなる成功も確実なところだ。  
——最新の430シリーズについて説明してください。  
WH 現在は3種類のエンジン・プログラムを持っています。先ず自然吸気で520hp、次にツインコンプレッサー装着で636hp、そしてトップエンドといえるものが、今回お見せしたスーパースポーツです。  
私達は、コンプレッサーを得意とし

## 全体のバランスの良さが ノビテック・フェラーリの目標



てきました。最新作は、われわれのエンジンリングが凝縮された1台といえるものに仕上がっています。このモデルは強烈なエンジンパワーと質素なインテリアを持つ最上の430です。排気量はそのままに、技術的なノウハウを蓄積し続けてきた自社開発によるコンプレッサーを装着。最大で0・38バルルの過給圧を与えるほか、吸排気効率の増進といったチューニング・メニューを与えることにより得られた最高出力は、実に656hp/8200rpm。これはオリジナルと比較すると166hpの出力増となっています。最大トルクも465Nmから662Nm/6100rpmと大幅に向上しています。いかなる速度域からでも発生する加速感が最大のセールスポイントです。