

# Rosso

Car and Entertainment Magazine

特別付録 **ダッジ**  
フルラインナップ



織り込み  
小冊子付き!

# 11

2007 November  
特別定価990YEN

**ホビダス**  
趣味の総合サイト  
www.hobidas.com

絶賛公開中

Features Close-up

## フランクフルト・ショー 速報。IAA 2007

フェラーリ430スクーデリアから  
ポルシェ911GT2、メルセデスF700、  
BMWコンセプトX6まで完全詳報。

最高出力650ps  
トップスピード340km/h  
史上最速のランボ誕生!



### Lamborghini Reventón

これが世界限定20台の100万ユーロカー!

## ランボルギーニ レヴェントン発表。

日本上陸初試乗!

## アウディR8 BMW M3

## 現

在のフェラーリ・チューニングのトレンドセッターはドイツにある。その基本的な認識に間違いはないだろう。その中でも頂点に立つ存在が、ラウプハイムのハーマン・モータースポーツ、そしてもうひとつがシュテッテンに本拠を構えるノビテック・ロツソの両社。このふたつのジャーマン・チューナーはテクノロジーとスタイリングの双方でそれぞれ独自のアピリティを發揮しつつ、激しくしのぎを削っているのである。

この『二大巨頭』の頂上対決は、すでにF430や612スカリエッティをベースとして展開されているが、このほど現代フェラーリのフラッグシップたる12気筒ベルリネッタ、599についても繰り広げられることになった。まずは昨年のエッセン・ショーにおいて599のチューニングカー第一号モデルとして初名乗りを挙げたのはハーマンの方。それに対するノビテック・ロツソは宿敵ハーマンのセンサーショナルなデビューから実に一年間もの間じっくりと待ったあげ、まさに満を持したようにフランクフルト・ショーにおいてチューンド599を発表する運びとなったのである。

599用のエンジンと言えば、ご存知のとおりモダン・フェラーリの頂点、エンツォ・フェラーリ直系のティポF140Cユニットである。このV12ユニットをベースに、先攻の宿敵ハーマンはノーマルの620psから53psアップとなる673psものパワーを獲得してきた。ところが、後発のアドバンテージがあるにもかかわらず、今回発表されるノビテック・ロツソ599のチューニングは『パワーステージ2』と称する比較的大人しいもので、パワーもスタンダードの620psから25psアップの645psに抑えられている。もちろん、ノビテックの技術力を持つてすればハーマンのそれに匹敵するパワーを絞り出すのも決して困難な

# NOVITEC ROSSO



ノビテック・ロツソの最新作『599』が登場。ノーマルの良さを活かしつつ、スタイルアップさせる手法は同社が得意とするところ。そのディテールに迫る。

# 599GTB

武田公実●文 text by Hiromi Takeda

ノビテック・ロツソ●写真&協力 photographs & cooperation by NOVITEC ROSSO GmbH





ことではあるまい。しかし、ノビテック・ロッソは現代の喧しいパワーウオーズにあえて背を向けたのだ。それはノビテック側の見識によるものなのか、それとも更なるスーパー599がデビューを待っているのか、現時点では誰にも分からない。

1、そして前20/後21インチの大径ホイール+大径ブレーキディスクなどで迫力あるアビアランスを得ているものの、フェラーリ・ベルリネッタならではの美しいプロポーションとエレガントなイメージは崩されていない。約一年のタイムラグののち、ついに二大巨頭の599が出揃ったことで市場は一層の過熱を見せるだろう。もちろんほかのチューナーたちも、ただ二代巨頭の独走を見過ごしにはしないはずで、フェラーリ・チューニング界は更なる盛況を見せるに違いないのだ。

## 機能性を備えた 完璧なるスタイル。



リップスポイラーやウイングなど、ノビテック・ロッソのエアロパーツの多くは限りなく薄い造りとなっているのが特徴。それはダウンフォースを稼ぐつつも、必要のないドラッグを低減させる効果を狙ったもの。まさにF1マシンなど同様の考えだ。フロントリップスポイラー、サイドパネル&スカート、リヤウイング、リヤスカートなどからなる。ホイールはタイプ「NF3」と呼ばれる新デザインのもので、フロントもリヤもともに21インチ。その内側には405mmにまで拡大されたブレーキローターと6ピストンキャリパーが備わる。ECUのリセッティングとエキゾーストシステムの改良により、最高出力は25ps高まった645psを掲げる。

### Tuning Menu

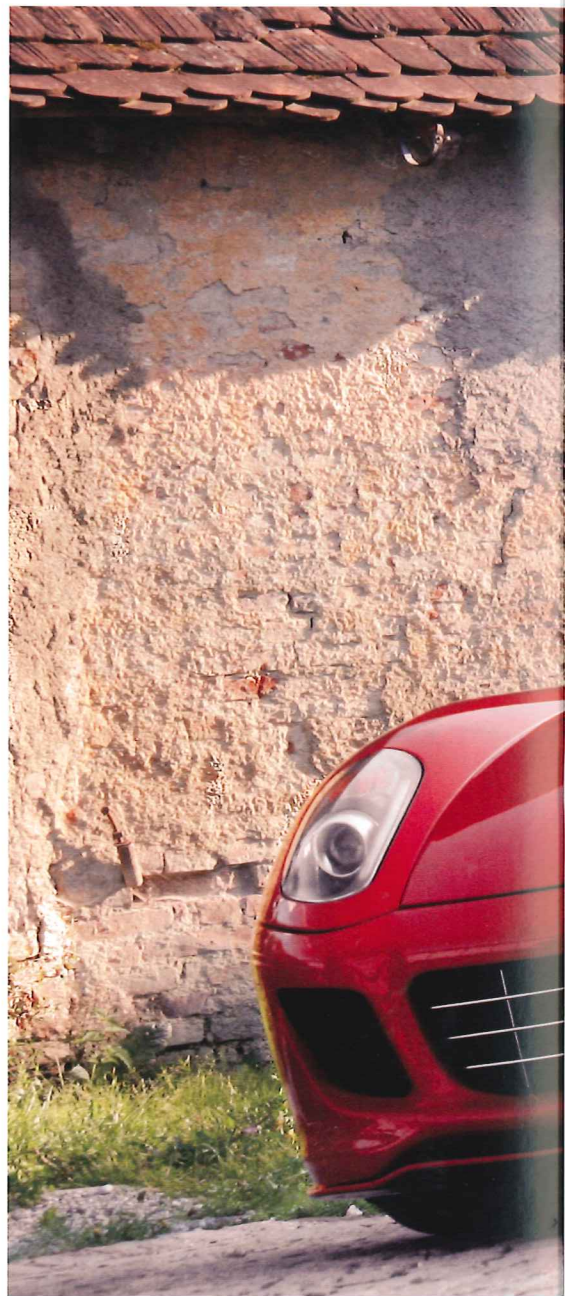
☎ノビテック・ロッソ・ジャパン ☎03-6425-3555

#### ノビテック・ロッソ599GTB (Base:フェラーリ599GTB)

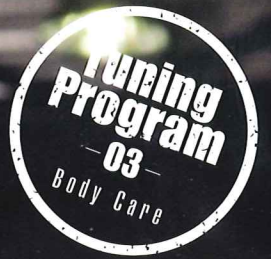


ダイナミックではなく、エレガンス路線を狙ったノビテック。これは高級GTカーである599のキャラクターを理解して目指したスタイルアップだと言う。

[エクステリア]	フロントスポイラー
	サイドスカート
	サイドフラップ
	リヤウイング
	リヤディフューザー
[フットワーク]	LEDブラックライト
	405mmブレーキローター
	6ピストンキャリパー
	アルミサスペンション
	タイプNF3ホイール
[パフォーマンス]	Φ20インチ(275/30R20)
	Φ21インチ(335/25ZR21)
	ECUマネージメント
	エキゾーストシステム
	テールエンド(90mm×2本)



# D CRYSTAL COAT



# ALFA SPIDER

施工1回、輝きは半永久的。  
これが究極のボディコート。

大切な愛車。そのボディの艶や輝きは、誰でも永遠に保ちたいものである。  
現在主流となっているのがボディコーティング。その効果に十分満足できる  
ものも多く存在しているが、さらに上に行く究極のコーティング剤が誕生した。



神藤 宏●文  
text by Hiroshi Kandoo  
神村 聖●写真

photographs by Satoshi Kamimura  
ノヴィテック ジャパン/四郎Co.,Ltd. D-CRYSTAL 事業部●協力  
cooperation by NOVITEC JAPAN ☎054-271-7787/SHIRO Co.,Ltd. D-CRYSTAL Section ☎0883-79-5767

# ITEM ボディの輝きだけに終わらない魅力。

ディークリスタルコート  
コーティング剤&専用ケース



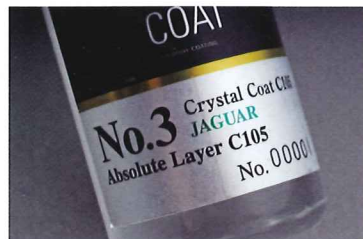
## ディークリスタルコート 対応車種

- |            |         |       |      |
|------------|---------|-------|------|
| ■アストンマーティン | ■クライスラー | ■ボルシェ | ■ボルボ |
| ■メルセデス・ベンツ | ■ベントレー  | ■ジャガー | ■BMW |
| ■ロールス・ロイス  | ■フェラーリ  | ■アウディ | ■GM  |
| ■ランボルギーニ   | ■マセラティ  | ■レクサス |      |

\*その他の車種はお問い合わせ下さい



コーティング剤は宝飾箱のような豪華なケースに収められており、安い汎用品とは違う優れた品質、高級感を感じさせる。



すべての製品にシリアルナンバーが明記されている。これにより、施工年・車種などの記録が正しく管理される仕組みだ。

# CARE & CAR 徹底した施工内容と、驚きの効果。



①塗装面の下地処理  
念入りに洗車した後、ポリッシャーを使って下地を処理。下地が美しく整った上からディークリスタルコートを施工。小さなスポンジなどを使い、エンブレムとボディの隙間やドアの取っ手を引いた見えにくい部分まで念入りにコーティング

②コーティング施工  
して行く。最後はコーティング剤を丁寧に拭き取って完了。こうした作業はすべて「ディークリスタルコート認定施工技術者」の資格を持ったスタッフがこなす。下は今回施工を行ない美しい輝きを手に入れたノビテックのアルファ・スパイダー



**自** 動車の塗装面保護のためのボディコーティングは、いまや常識といえる存在だが、現在もっとも注目され、主流になりつつあるのがガラスコーティングである。これは、ガラスの主成分である珪素を用い、それをボディ表面で定着させるといふもの。いかにもコート皮膜強度が高そうである。さて、そんなガラスコーティングの中でも絶対の皮膜強度を謳うコーティング剤が現れた。それが、『DCC』（ディークリスタルコート）だ。

このDCCに用いられる溶剤は『No.3』と呼ばれるもので、他に類をみない極厚の皮膜を実現するもの。通常のコーティングは、ボディ表面に0.25〜0.50ミクロンの皮膜を形成するのが一般的だが、このコーティングでは、5.00〜10.00ミクロンという圧倒的な厚みを持つコート層を形成

するのが特長だ。DCC開発陣の研究によれば、0.25〜0.50ミクロンの皮膜を想定したコーティング作業では、実際には完璧に皮膜を形成できていない部分が多く、作業後は大変キレイだが（下地磨きも含む）、ミクロレベルで拡大すると、塗装表面が露になっっている部分が多いという。ボディ塗装表面を完全に覆いつくすためには、必然的に5.00〜10.00ミクロンの厚みを要するわけだ。

この完璧なコーティング層により、新車時にコーティングを施した場合、半永久的に新車の輝きを保ち、洗車は水洗いだけでOK、走行中の虫骸や鳥糞なども水洗いだけで簡単に除去できるといった特徴を備えている。これらの謳い文句は、これまでのコーティング剤にもあったが、実際には周期的なメンテナンス（つまり再塗り

重ね作業）をしなければ、これらの効果を発揮し続けることが難しく、例えば5年保証を掲げたコーティングでさえ、メンテナンスを前提としたものだ。DCCは、これらの効果を完璧に発揮するのはもちろん、5年どころではなく20年以上の塗装保護を可能にするよう開発されている。逆にいえば、だからこそ驚異的なメンテナンスフリー性を発揮すると言えるのである。では、この分厚いコーティング層を実現する『No.3』コーティング溶剤は、従来の溶剤とは一体何が異なるのだろうか？