



NOVITEC ROSSO FERRARI 575M

# GRAN TURISMO

TESZT

1,1 ALATT 100-0M  
3G-S GYORSULÁS

DARTH WADE

NOVITEC ALFA ROMEO X-SUPRE

ÚJRA A RÉ  
HONDA CI



# 41

teszt és bemutató

Audi Q7 • Fiat Punto • KIA Magentis

TOYO TIRES  
KING OF EUROPE

**DRIFT**



Bemutató  
Renault Sport Clio



Bemutató  
Peugeot 200CUP



Bemutató  
Volkswagen Golf GT



Bemutató  
Citroën C-SportLounge



#### RÖVIDZÁRLAT

- 01 Novitec Rosso Ferrari 575M
- 02 Novitec Alfa Romeo X-supremo
- 03 Citroën CB
- 04 Spitzer Dragster
- 05 Toyota Avenis Wagon 2.2 D4D



## Gran Turismo

Szöveg: givracov • Kép: Mihályi Csaba, Szalay Iván

Tavaly a Ferrari 360 Spider kipróbálására nyílt lehetőségünk a németországi Novitec tuningcég jóvoltából, amely ígéretet tett arra, hogy többi autójával is megismerkedhetünk. Egészen közelről. Ennek augusztus végén érkezett el az ideje, amikor egy átfogó nyugat-európai túra keretében ismét ellátogattunk Stettenbe. A viszontagságos, esős időjárási körülmények ellenére érkezésünk napján a Nap is kísértött, így mi is mosolyogtunk.

**M**egérkeztünkkor az egyik bemutatóteremben várt ránk két autó, amit kipróbálhattunk. A Ferrari 575 Maranello a fő helyen állt, így nem okozott gondot a kiparkolás. A fotózás alatt végre természetesen fényben is szemügyre vehettem az autót. A kiállítások, bemutatótermek mesterséges fényben ugyanis egészen máshogy mutatnak az autók, mint a Napon. És egy Ferrari esetében a legapróbb részleteknél, főny árnyék játékoknál is nagy jelentőségük van. Az 575 tipikusan olyan autó, ami úgy lesz egyre szöbb, érdekebb, ha minél tovább nézi az ember. Az autó karaktere egy hagyományos sportkocsit formáz, de mint tudjuk, az őrög a részletekben lakozik. Kezdjük elölről. Az első, lögtérelőként is funkcionáló lökhárító halmozza meg az autó arcát. Jelen esetben a Novitec tervezői által átszabott darabról van szó, de ezt csak úgy lehet észrevenni, hogy az ember látja az eredetit is. Vagy szólnak neki, hogy ez bizony tuningda-

rab. A Novitec Rosso termékek nem extrém kialakításúkkal, az eredetitől teljesen eltérő formájúkkal hívják fel magukra a figyelmet, hanem minőségi kidolgozásúkkal és az eredetitől csak picit más fizimiskájúkkal. A szénszázból készített darabot akár fényezés nélkül is fel lehet szerelni az autóra, de csak azoknak, akik valami extravagánsra vágyanak. Fényezve harmonikusan illeszkedik az összképhez, viszont úgy is jelentős súlymegtakarítást jelent.

A hosszú motorháztető is érdekes formájú. A légbemelő kialakítása kompromisszum a hatások és a légellenállás között, és látványának sem utolsó. A lényegot viszont eltakarja, de erre törjünk vissza később. A mindenhol domborodó karosszéria ugyanis még tartogat érdekességeket. A két első sárvédő kifelé és felfelé is domborodik, amittől az autó elejének igazán áramvonalias lesz a formája. Hasonlót a természetben lehet látni a halak esetében. A két személyes utastér felfelé ereszkedő tetője és a karcsúsított ajtók, amik fe-



**A NOVITEC ROSSO FERRARI 575M** az olasz márka túrakocsijának nemesített változata. A mellett, hogy látványos Ferrari, nem az a hard core sportkocsi. Ezzel az autóval hosszabb útra is nyugodtan el lehet indulni, sőt a csomagjának is jut benne hely. Pályanapokra viszont van jobb is nála.



lálról nézve egy keskeny dekalé jelképeznek, már-már szexuális tartalommal is felruházás a Ferrari 575M-el.

Féltől a kiszélesedett sárvédők sugárzik valami elematérítés erőit, pedig ez a kocsi nem is arról szól. A csomag térapóra illesztett szárny, valamint a szintén Novitec-gyárumány hátsó lökhárító a sötét tónusú keret lámpákba harmonikus egységet képez. A szolid Novitec Rosso felirat pedig az auto eredetére is fényt derít.

A fotózás lassan a végéhez közeledt, én pedig alig vártam, hogy beülhessek, és kiordabáljam az 575 Maranelót. Az első, ami a beültetés követően feltűnt, az volt, hogy elfertem az autóban. A hasonló kategóriájú sportkocsikat általában 160 cm-es és 50 kg-os vezetőkre tervezik. Hamar fény derült arra is, hogy miért férek e benne. A Novitec ugyanis kicsorította az üléseket szérszűs és vázú, bőroborított kagylóóra. A gyárnál mélyebbre és hátrább helyezett üléseknek volt köszönhető a léguster. A tuningcég nem elégedett meg ennyivel, hanem a pedálokat és a kormánykereket is sajátjára cserélte. Ezzel eleinte nem bírtam, de később még lesz jelentősége. Mután megvizsgáltam

az indításgéptől, végre észre keltettem a üzenetet hangoztat. Szinte csodában álltam be, alapjárator alig lehetett haladni a hangját. Egy két gázfócs viszont megtette a hatását, nemcsak én, hanem a közelben mindenki vigorgott.

Az egyes sebességi fokozatot a kormány mögött szerelt váltókarok közül a jobb oldalról lehetett kapcsolni. A váltólól eltérően mindentajta rándulás és recsenés nélkül vette a fokozatot. Az elfindulás is simán, rándulatmentesen ment, a hidraulika jól kezelte a terjesztéskapcsolót. A Novitec bázis a előli kis gázaccsella távozom, nehogy szó érje a nár

onjet. Stiletten elhagyva az úres országút szinte körpörgött a gázpedál padlóra küldéséért. Egy pillanatra megálltam, hogy teljes legyen az élmény. Pad ágúz. A k pörgőségűd hagyott némi sliot a hátsó kerekeknél, amik viszont találtak előre a Ferrarit. A 10 000/min-g kalibrált fordulatszámérőn aig észrevonható a állított zóna, így az egyest rögtön loszabályozásig, 7800-g forgatlam. A váltó ilyenkor sem kapcsol fel automatikusan, ha kézi üzemmódban dolgozik. A loszabályozás hamar a tudtomra adta, hogy váltani kéne. Második, majd jobban odafigyelve, harmadik. Az óra szorint már bőven 200 km/h felett jártam, de én öböl semmit nem éreztem, csak a gyorsulás élményét. A sebesség

éret teljesen más ebben az autóban, mint a többiben. Az 575M csak gyorsít és gyorsít, mindegy, milyen sebesség fokozatban volt a váltó. Közeleccel az első kanyar, amit a Novitec munkálatsaitól kaptak rszrukciké alapján gázvétele nélkül abszolváltam. A hosszabbonban a centrifugás erő az úlé bal oldalára szorított, de az autó rezzenés tonájú lúrt mindent. A kanyarban meg sem rezdült, a kijelölt ívet pontosan tartotta. A Novitec által beépített futómű remek hangú ásarak köszönhetően a túrkósimba német aszfalton szilárdan állt a Ferrari. A kanyart egy kb. 400 métere





### Novitec Rosso Ferrari 575M

#### MŰSZAKI ADATOK

• Motor	V10	• Szélességváltó	6-féle, kézi (autó, Dzemmodél)
• Beépítések	650, hosszabb	• Ajtók	Alu
• Szélesség száma	18	• Gumiméret elöl	255/35 P19
• Löketbefogó	8748 cm	• Gumiméret hátul	255/35 P19
• Fűrész x lóerő	80,0 x 77,0 mm	• Fordulókör (belső/külső)	11,8 m
• Sűrűségi viszony	15,0	• Saját tömeg	1730 kg
• LE (fordulat/perc)	533/7250	• Terhelhetőség	520 kg
• Liter/hajtómű	246/3000	• Tanktöltő	105 l
• Liter/hajtómű	92,72		
• Súly/1000 arány	3,24		
• Fékék elöl	belső hűtésű tárcsa, 330 mm		
• Fékék hátul	belső hűtésű tárcsa, 310 mm		
• Hossz./Szél./Mag.	4550*1935/1080 mm		
• Tengelytávolság	2300 mm		
• Nyomtáv elöl/hátul	763/1058 mm		
• Szabad magasság	118 mm		

#### TESZTADATOK

• Végső sebesség (Vmax)	327 km/h	• Fogósztas (3100 km)	
• Gyorsulás (0-100 km/h)	4,1 s	• Verso/Ország/Vegyté	26,2/15,1/20,7

Vmax-osztályozás	• motorerőteljesítmény, vezetékesség	○○○○○○○○○○	10 pont
Cool-osztályozás	• megvilágítás, csigán	○○○○○○○○○○	10 pont
Free-osztályozás	• idővesztés	○○○○○○○○○○	10 pont

#### Vmax-faktor **44,52**

hosszú egyenes követte, aminek a végén egy T előgazás és ennek megfelelően egy STOP tábla várt. Mivel sem előttem, sem mögöttem egy teremtett lélek sem volt, ezért gondoltam, kipróbálom a féket. Nem akartam a legvég-sőkig elmenni, így gyakorlatilag újra felgyorsíthattam 130-ig az első fékezés után, ugyanis meglehetősen hamar sikerült megállni. A 19 colos kerekek mögötti tárcsák számára egy fékezés nemhogy gondot nem jelent, hanem szinte unatkozónak is közben. A lassulás persze olyan, hogy csak a biztonsági övek köszönhetően nem fejezem le a kormányt. Azt a kormányt, amit egy kicsit átakitítottak. A kényelmesebb ülőpozí-

ció miatt a volán alsó részét lecsapták, és egy egyenes darabot pótlották a kivágott ívet. Ez remekül néz ki, és valóban előér az ember lása, de amikor 180 foknál többet kell rajta tekerni, akkor bizony furcsa, hogy nincs ott semmi, ahol az ember várná. Ilyen szituációra persze csak parkoláskor kerülhet sor, ugyanis egyéb esetben, ha 180 foknál nagyobbat kell forogtatni egy Ferrari kormányán, akkor már nagy a baj, és leginkább a szerencse segíthet a vezetőn.

A következő, kanyargós szakaszon sajnos már nagyobb volt a forgalom, így leginkább a váltó működését tudtam próbálgatni. A fel- és visszaváltások mindegyike külön élményszámba megy,

a gyorsaságnak és a gázfócsóknak köszönhetően. Hiába, még mindig a Ferrari váltója a legjobb az utcai soros kapcsolósú szerkezetek között.

A rövid próbaut alatt rájöttem, hogy az 575 Maranello – még ha tuningolt is – „csak” egy nagy túraautó, mintsem kökemény sportkocsi. Ezt nem arra tervezték, hogy minden hétévénél különböző pályanapokon emelje tulajdonosa adrenalin szintjét, hanem arra, hogy a nizzai repülőterétől a monte-carló lakásig

elkísérkedjen vele a gazdája. Hogy akkor miért kell Ferrarit venni? Hogy a szomszédok lássák, erre is telik. ■



#### A tesztautót a Mc Wash kézi autómosszalán mosattuk

**Mammut I. Bevásárlóközpont**  
1324 B. útszélén, Lóvölgy u. 2-6.  
Nyitva tartás: 9-24h ünnepnapokon: zárva  
Tel.: 843-8097

**Rózsakeret Bevásárlóközpont**  
1206 B. útszélén, Sálvör Árok u. 74-78.  
Nyitva tartás: 9-20h 9-20h  
Tel.: 991-5676

