

**FERRARI GTC4LUSSO**

TEHO 690 hv

KIIHTYVYYS 0-100 km/3,5 s

KULUTUS 15,3 l/100km

HUIPPUNOPEUS 345 km/h

HINTA 535 174 e



# Jäättävä polte

Teksti: ARTTU TOIVONEN Kuvat: SEBASTIAN RATU

Ferrarin ajaminen on jo sinänsä pulssia nostattava kokemus – lisätään elementeiksi vielä sivuluisto, vauhtia toistasataa kilometriä tunnissa sekä jäärata Suomen ja Ruotsin rajajoella.

**M**uonionjoki virtaa Lapissa, Kitilästä länteen sijaitsevan Muonion ohitse, Suomen ja Ruotsin rajalla. Kahden pohjoismaisen, sivistyneen ja rauhaa naapurieloa elävän maan rajaa valvotaan kuten näiden maiden välillä on tarpeen: ei juurikaan. Joen yli voi kävellä noin vain ja käydä kopistelemassa ruotsalaisten mäntyjen kylkiä. Maisema ei etelän asukkaalle ole kovinkaan tyyppillisen lappilainen. Karua tunturimaisemaa ei näy mailla eikä halmeilla, vaikka ollaan lähellä Käsivarren kainalokuoppaa. Tämä on sitä osaa Lapista, joka ei aivan näytä Lapilta.

Tunnelma on lähes rikkumaton. Paikallistietä ohi suhahtelee harvakseltaan hiihtolomalaisten autoja, suksiboksit katolla, takapenkiltä kajastavine tablettitietokoneiden valoineen. Levin hiihtokeskus, yksi Lapin vilkkaimpia turistikohteita, on reilun 70 kilometrin päässä. Siihen nähden Muonio on uinuva kyläpahanen. Joen jäätä lähestyy karavaani. Jäänsinisillä silmillä varustetut husky-nelikot vetävät perässään rekiä, joiden kannoilla taiteilee hiljaisen näköisiä matkalaisia. Viiden päivän erämaavaellukselta palaamassa, kuulen myöhemmin. Kymmenen asteen pakkasesta huolimatta koirien kielet roikkuvat ulkona kuin leikkeleet. Huskyt näyttävät ymmärtävän tällä hetkellä vain sen, mitä ne on opetettu tekemään. Niitä tuskin saisi pysähtymään edes maksakkarapaketin voimin.

Rauhallisen tunnelman murtaa matala, tasainen jyly. Aivan kuin etäinen, valtavan kokoinen sähkömoottori pyörittäisi isoa ratasparia jossain kaukaisuudessa. Joen jälle piirtyvä äänitapetti on yhdistelmä

tasaista huminaa ja pientä epätasaisuutta. Ääni ei ole kireä eikä aggressiivinen. Jos tämä ääni olisi ihminen, sen pelkkä saapuminen tilaan hiljentäisi henkseleitään paukuttavat pyrkyrit ja uuden rahan turvin mittapuvuissaan pullistelevat poikaset. Tämä ääni olisi karismaa.

Neljästä valtavan kokoisesta pakoputkesta puhaltaa pihalle höyryä, joka katoaa nopeasti kuivassa ilmassa. Valkoinen, jättiläiskokoinen Ferrari GTC4Lusso on käynnissä ja valmiina näyttämään palan sitä, millaisessa maailmassa hyvin, hyvin varakkaiden ihmisten on mahdollista elää.

**Enzo Ferrari** oli aina sitä mieltä, että keskimoottorinen auto on hengenvaarallinen ajettava. Suurikokoisen V12-moottorin sijoittaminen etuakselille tai aivan sen taakse takasi autolle rauhallisen ja loogisen käytöksen myös suorituskyvyn ääri rajoilla ajettaessa. Ferrari oli viimeinen talli joka suostui siirtymään F1:ssä keskimoottorirakenteeseen, ja kun se toi myyntiin keskimoottorisen katuauton, sitä myytiin Dino-merkillä ensimmäiset vuodet. Osasyys oli myös siinä, ettei Enzo halunnut F2-autoihin tarkoitettua, pienen V6-moottorin tai myöhemmin 308 GT4:ssä esiteltyä V8-moottorin pilaavan Ferrarien mainetta. Oikeat Ferrarit ovat siis etumoottorisia, 12-sylinterisiä ja melko usein 2+2-paikkaisia. Vähäisemmät mallit on tarkoitettu sille ensimmäisessä mittapuvuissaan pullistelevalle nousukkaalle.

**AMPUEN LIIKKEELLE.** Jään pinta on epätasainen, eikä joelle aurattu noin minuutin ajon mittainen rata ole kovin leveä. Se starttaa ensin driftaukseen soveltuvalla ympyrällä, ja jatkuu siitä keskivauhtisella osuudella. Ferrarin erikoinen nelivetojärjestelmä ottaa takapyörille voiman



tavanomaisesti vaihdelaatikon takapäältä ja etupyörille kampiakselin etupäältä. Kaksivaihteinen, etummainen vaihteisto pystyy antamaan voimaa etupyörille vain neljällä ensimmäisellä vaihteella, sen jälkeen GTC4Lusso muuttuu takavetoiseksi.

Automaattivaihteistosta kytketään ensimmäinen vaihde päälle ratin takaa löytyvästä vivusta. Jättikokoinen 690-hevosvoimainen ja 690 newtonmetriä vääntävä V12-moottori pyöryttää Nokian nastarenkaita neljänneskierroksen verran tyhjää ennen kuin iso Ferrari kavah-  
taa liikkeelle.


Kuiva pakkassää pitää pidon melko tasaisena, mutta radan ensimmäinen 180-asteinen mutka on kiillottunut tasaisen liukkaaksi, eikä sitä pysty ajamaan läpi kuin noin 30 km/h nopeudella. Sen jälkeen avautuu takasuora, jota on pehmennetty kahdella S-mutkalla. Valkoinen Ferrari ampuu mutkasta liikkeelle voimalla. Nastarenkaat raapivat jäältä pitoa minkä ehtivät - mittaritassa hohtaa ajonvakuutuksen poislykkämisestä kertova merkkivalo.

**SIVULUISTOSSA.** Ferrarin nelivetojärjestelmä on uskomattomasta monimutkaisuudestaan huolimatta upea. Se ei vaikuta uinuvan koskaan, vaan tarjoilee voimaa etupyörille täysin saumattomasti. Järjestelmä pystyy tarvittaessa vääntämään autoa suoraan tarjoamalla peräti 80 prosenttia kaikesta voimasta kummalle tahansa etupyörälle - jos kuljettajan antamat signaalit niin vaativat. GTC4Lusson voi heittää 80 km/h nopeudesta jäällä sivuluistoon pelkällä kaasulla, ajaa S-mutkat lävitse jatkuvassa luisussa ja oikaista luiston päälle 120 km/h vauhdissa ennen jarrutusta viimeiseen shikaaniin sekä toiseen 180-asteiseen kaarteeseen.

Jälkimmäinen mutka kääntyy oikealle. Ennen kurvia autolle kerrotaan ohjauspyörällä mihin ollaan menossa. Tämän jälkeen kääntökulman ja nopeuden valinta onnistuu puhtaasti kaasupolkimella. Ratin voi pitää pitkälle täysin suorassa, ylilyöntejä voi korjailla vielä vastaohjauksella. Valtavasta voimasta huolimatta kaikki sujuu täysin ongelmitta.

## **GTC4Lusson voi heittää 80 km/h nopeudesta sivuluistoon ja ajaa S-mutkat lävitse jatkuvassa luisussa. Lopussa vauhtia on 120 km/h.**

V12-moottorin kauneimman laulun alueelle ei ole edes tarvetta men-  
nä. Hieman epätasainen jään pinta melkein pakottaa vaihtamaan jo hieman isommalle vaihteelle niin, että satasta ajetaan korkeintaan kolmosvaihteella. Tosin sekin tapahtuu reippaassa sivuluistossa läpi vauhdikkaan S-mutkan. Ferrarin alla pyörivät ihan tavalliset nastarenkaat, 255- ja 315 -leveät Nokian Hakkapeliitta Kasit. Ylettömästä leveydestä ei sinänsä peilikirkaalla jäällä ole haittaa, lähinnä vain nastaulkone-  
ma määrää sen miten hyvin iso italiaano kiihtyy tai hidastuu. Auton kiihtyvyyden ja hidastuvuuden voisi saada kellotettua myös pulssia omalta kaulalta tunnustelemalla.

Ferrari GTC4Lusso on auto, jota ei hankita välttämättömän liikku-  
mistarpeen ratkaisuksi. Lisävarusteinen ja autoveroineen 650 000 euron arvoinen loistoristeilijä hankitaan elämykseksi, toisen kesä-  
kin, vähän isomman purjeveneen tai pienlentokoneen vaihtoehtona. Ferrari ei kilpaile toisten automerkkien kanssa ostajista. Se kilpailee heidän vapaa-ajastaan, elämäntyylistään ja siitä, mitä auton tilauska-  
vakkeeseen nimensä kirjoittava haluaa viestittää ulospäin. 



## **Osta tästä pala taivasta**

**HUPIA.** Ferrarin huikea FF tuli myyntiin vuonna 2011, ja viime vuoden lopulla sen korvaajaksi esiteltiin persoonallisesti nimetty GTC4Lusso. Mallinimen yhteen kirjoittamisella ei ole historiallisia eikä loogisia perusteita, mutta Ferrarihan tekee niin jos haluaa.

GTC4Lusso on ylettömän ylellinen neljän hengen mannertenvä-  
linen ohjus. Se ei ole markkinoiden ripein kiihtyjä, vaan suunniteltu nopeaan, hiljaiseen ja tyylikkääseen matkantekoon vaikkapa suvun linnalta toiselle.

Ilman lisävarusteita, Suomeen rekisteröitynä 535 174 euroa mak-  
savalle autolle on vaikeaa löytää suoria kilpailijoita - eikä niitä ehkä olekaan. Sen sijaan tällaisia autoja myyvät tiedostavat mistä ja kenen kanssa he kilpailevat ostajien sieluista.

Vastassa on yleensä huvila saaristossa - Turussa tai Kreikassa -  
iso purjevene tai pienlentokone. Ferrarin jättimäistä luksusluksuria ei osteta täyttämään välttämätöntä liikkumisen tarvetta. Se ostetaan elämyksenä, nautiskeluun ja osana elämäntapaa. "Me kilpailemme ihmisten vapaa-ajasta", kertoo eräs urheiluautojen parissa leipäty-  
tään tekevä.



**NELIVETOINEN,**  
nelipyöräohjattu ja  
lähes 1800 kiloa painava  
luksus-GT etenee lumi-  
pöperössä eleettömästi.  
Koska miksi ei etenisi?