

CARROS

HET TOP-AUTOMOBIEL MAGAZINE

8e jaargang nummer 6, januari/februari 2002, prijs fl. 8,75/bfr.170/€ 3,97



Ferrari Special

Rij-impresie **Spyker C8 Spyder**
Porsche **911 Targa** en **911 GT2**

Verder: **Maserati Spyder**, **BMW 7**, **Mercedes-Benz SL**, **Jeep Cherokee** en **Grand Cherokee Overland**.

De Ferrari's van Il Commendatore





Enzo's erfenis

Egomaniakaal, gewetenloos, seksueel geobsedeerd, hoogmoedig. Getuige zijn reputatie en zijn bijnaam, 'Il Commendatore' was Enzo Alsemo Ferrari (1898-1988) op zijn zachtst gezegd géén gemakkelijk mens. Maar om zijn auto's mogen we 'm op onze blote knieën danken!

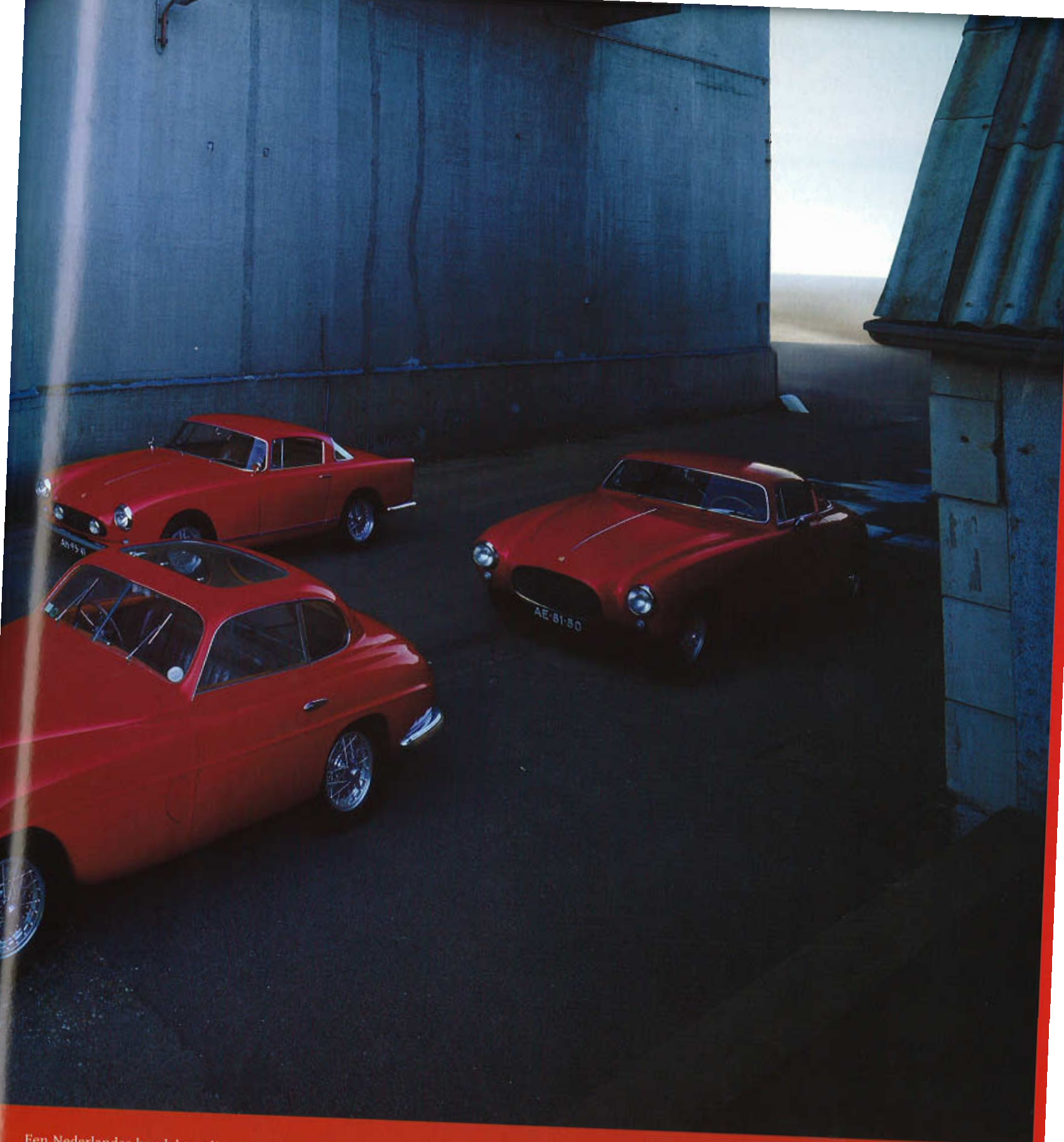
ONDER ENZO'S
REGIME WAREN
FERRARI'S TECHNISCH
NIET VOORUITSTREVENDE,
ZE WERDEN AANGEPAST
WANNEER HIJ VOND DAT
DAT NODIG WAS.
NIET EERDER, NIET LATER

Het begin



Jaren geleden stuitte ik op een boekje over Ferrari. Op zichzelf niets bijzonders, een Nederlandse verzamelaar vertelde me zelfs er meer dan duizend in zijn bezit te hebben. Maar dit boek was anders, want tussen de laatste pagina en het omslag zat een vergeeld briefje van de legendarische Ferrari-coureur Tazio Nuvolari verscholen. Ik herinner me de zwerige handte-

kening in lichtblauwe inkt. Alleen had ik de dertig gulden die de handelaar er voor vroeg niet op zak en dus kocht ik het boekje niet. Stom! In alle memorabilia waar de geschiedenis van Ferrari mee gemoeid is, is immers een levendige handel ontstaan waar menig kenner goed aan verdient. Om nog maar te zwijgen over het echte werk: Ferrari's in F1-formaat.



Een Nederlandse handelaar, die opereerde vanuit Zwitserland, verkocht in de jaren zestig tientallen Ferrari's, Boano's, Lusso's, Tour de Frances en zelfs een aantal GTO's. Stuk voor stuk voor bedragen waar vandaag de dag nog geen tweedehands BMW voor kan worden gekocht. De koopman: "Ik kon in 1968 hooguit 30.000 Zwitserse frank voor een 250 GTO

uit 1962 krijgen. Meer was onmogelijk, want het was immers een auto die voor niets anders dan races kon worden gebruikt, zo redeneerde men toen. Aan racegeschiedenis mankeerde het niet, want de auto was in 1962 op Le Mans tweede geworden, in 1963 derde in de Tour de France en in 1964 had hij in de Targa Florio meegevochten. Hetzelfde gold voor

een aantal Short Wheel Bases in die tijd. Die waren de moeite van het transport nauwelijks waard! Eén werd er van de hand gedaan voor 300 Duitse marken. Nee, Ferrari's waren lange tijd slechte handel."

Hoe ironisch. In hetzelfde Zwitserland wordt nu jaarlijks een Ferrari-veiling georganiseerd waarvoor een entreekaartje bij wijze van spre-



AE 71-84

AE 99-07

AH 72-56

AH 72-56

ENZO FERRARI:
"DOOR MIJN LIEFDE
VOOR DE TECHNIEK, DIE IK
IN EEN BIJNA
SEKSUELE MANIER
ZOU KUNNEN VERWOORDEN,
KAN IK OM SPECTACULAIRE
RESULTATEN
TE BEHALEN EEN
AUTO NIET MISHANDELEN"

De gloriejaren

ken al meer kost dan een hele auto toen. De *nouveau riche* steekt er subtiel bordjes in de lucht om gigantische biedingen te geven op de meest begeerlijke Ferrari's. Vorig jaar nog werd er een 250 GTO afgehamerd op een bedrag van 19,5 miljoen gulden. Een authentieke stalen Short Wheel Base brengt vandaag de dag ongeveer twee miljoen gulden op. Een aluminium variant kost al gauw een miljoen meer...

Wat is het toch, dat er een dergelijke hysterie rondom de modellen van Enzo Ferrari kon ontstaan? Tweedehands waren ze bijna onverkoopt, nu gelden megaprijzen, die - hoe toevallig - vaak een evenredige lijn vertonen met de AEX-index. In de jaren zestig, toen volgens velen de mooiste modellen verschenen, was een nieuwe Ferrari echter wel kostbaar. De superieure 250 SWB kostte in 1963 al 43.250 gulden: bijna 15.000 gulden meer dan een bijna net zo snelle Corvette Stingray en pakweg driemaal zoveel als een 'Big' Healey. Daar kwam nog eens bij dat een Ferrari niet altijd van onvolprezen kwaliteit was. In de kofferruimte van nieuwe exemplaren lag meestal een potje lak om eventuele onvolkomenheden in het spuitwerk te kunnen bijwerken. Tot ergernis van sommige klanten had het vaak nog een verkeerde kleur ook. Nieuwe Ferrari's uit de jaren zestig hadden bovendien regelmatig last van lekke banden. De reden hiervoor was simpel. Bij het draaien van de velgen was men niet altijd even nauwkeurig met aluminiumslijpsel en scherpe randen...

Ferrari-kopers leek dat allemaal niet zo veel te kunnen schelen. Zij vergeleken hun Ferrari niet met andere auto's, maar met Gina Lollobrigida, de blinkende uitlaatpijpen die onder het Scaglietti-, Pininfarina- of Ghia-koetswerk vandaan priemden met Milanese sieraden. Het geluid dat eruit voortkwam met muziek van Verdi.

Is het dus de *magie* uit Modena die om de auto's van Ferrari heen hangt? Een Ferrari met Colombo-V12 uit de jaren zestig heeft geen choke. Om 'm te starten, moet het kleine sleuteltje op het dashboard worden omgedraaid, zodat de drie carburateurs zich kunnen vullen met benzine. Als het tikken van de benzinepomp is gestopt - de Webers zijn nu vol - breekt er in elk geval een magisch moment voor de bestuurder aan. Hij mag dan de motor starten, hetgeen uitmondt in de zo karakteristieke, metaalachtige klank. En ook daarna blijft er sprake van magie, want is het niet zo dat een Ferrari fijner gaat rijden naarmate je er harder mee gaat? Overigens wordt er ook gezegd dat een Ferrari zó soepel rijdt, dat er prima boodschappen mee kunnen worden gedaan. Sommige eigenaren nemen dat heel erg letterlijk. Colin Crabbe, een beroemd Brits Ferrari-verzamelaar, stuurde zijn vrouw regelmatig uit winkelen in zijn Ferrari TR59;



hetzelfde exemplaar dat in 1960 als eerste over de eindstreep van Le Mans kwam.

Maar daarmee is de magie nog steeds niet verklaard. Aan de modellenstrategie kan het niet liggen, want daar valt nauwelijks een touw aan vast te knopen. Ferrari kende geen vaste of jaarlijkse veranderingen aan de auto's. De modellen werden aangepast als Enzo vond dat dit nodig was. Niet eerder, niet later. En erg vooruitstrevend waren de Ferrari's onder Enzo's regime evenmin. Zelf was hij immers zeer conservatief. Pas extreem laat adapteerde *Il Commendatore* bijvoorbeeld schijfremmen en injectiemotoren. De Ferrari Daytona van 1968 was pas de eerste Ferrari met vier bovenliggende nokkenassen. Andere sportautofabrikanten gebruikten deze constructie al decen-

nia eerder. En tóch zal elke purist beamen dat de mooiste Ferrari's dateren uit de tijd dat Enzo verantwoordelijk was voor de productie (1947-1969). Daarna kreeg Fiat 50 procent van de aandelen en voerde vanaf dat moment ook de leiding. Na het overlijden van Enzo, in 1988, werd dat zelfs 90 procent. Daarmee vormt niemand anders dan Enzo Ferrari dus het laatste puzzelstukje dat de gekte rond het merk verklaart. Het was een man met een ijzersterk imago. Vreemd genoeg was hij ook een man van weinig opleiding, die eigenlijk journalist wilde worden. Of zanger. Ooit had hij tenor - en automonteur - Busetti een hoge C horen aanslaan waarop prompt een lichtpeertje brak. Dat maakte indruk. Zelf heeft Enzo Ferrari altijd verteld dat hij uit een armlastig gezin kwam, maar dat is niet

waar. Vader Ferrari was een deftig man. Hij had een metaalconstructie- en motorenbedrijf en reed in 1903 al in een kostbare De Dion-Bouton. Hij nam zijn zoons Dino en Enzo geregeld mee naar het circuit. Dino kon goed leren, Enzo niet. Die had allerlei baantjes totdat hij via-via in contact kwam met coureurs van Alfa Romeo. Voor dat merk reed hij zelfs in het fabrieksteam met Ascari en Campari. Weinig succesvol. Hij toonde meer interesse in de techniek en zei later: "Iemand die de risico's van het racen berekent, zal nooit meer in een race-auto stappen". Na de geboorte van zijn zoon Alfredo ('Dino') in 1932, stopte hij met racen. Maar niet alleen vanwege het vaderschap, zei hij zelf. "Ik reed rond met twijfels omdat ik een groot obstakel in me voelde. Als je uit bent op spectaculaire resultaten, dan



JARENLANG KEEK FERRARI
NIET EENS NAAR
DE WEDSTRIJDEN
WAARIN ZIJN AUTO'S
EXCELLEERDEN.
HIJ WACHTTE THUIS IN
MODENA BIJ DE TELEFOON

Nieuwe tijden

moet je een auto kunnen mishandelen. Dat kon ik niet. Die liefde voor de techniek in mijn onderbewustzijn, die ik in een sensuele, bijna seksuele manier zou kunnen verwoorden, is daar ook een reden voor. Om aan ze te denken, ze geboren te zien worden en ze dan dood te zien gaan - want in een race gaan ze altijd dood, ook als ze winnen - dat is ondraaglijk." Jarenlang keek Ferrari ook niet eens naar de wedstrijden waarin zijn auto's excelleerden. Hij wachtte thuis in Modena bij de telefoon. Zijn laatste jaren bracht hij door in een reusachtig huis en keek daar - het liefst alleen - naar de races op televisie. Ferrari's vrij plotseling ingetreden neerslachtigheid kwam mede door de dood van zijn toen 24-jarige zoon - en beoogde opvolger - Alfredo, in 1956. Lange tijd zag Enzo geen nut meer om zelf verder te le-

ven. De eerste Ferrari die verscheen na Alfredo's dood werd naar diens koosnaam 'Dino' genoemd.

Naast Dino had Enzo Ferrari nog een zoon: Pierro. Deze kwam niet voort uit Enzo's huwelijk met Laura, maar uit een buitenechtelijke verhouding. Met Pierro had hij een andere relatie dan met Dino. Pierro herinnert zich zijn vader als de techniekfanaat en hardrijder: "Hij reed altijd hard en altijd met zijn hand op de versnellingspook. Rustig of langzaam rijden kon mijn vader gewoonweg niet. Hij had altijd haast, wilde altijd als eerste aankomen. Op een avond waren we een nieuwe auto aan het testen en werd hij steeds nerveuzer. Hij zag steeds een wit licht in zijn spiegel en begreep maar niet wie ons nu toch bij kon houden. Hij ging steeds harder rijden

en zei dat ik achterom moest kijken. Toen bleek het gewoon de maan te zijn."

Toch is er nóg een punt dat genoemd moet worden wat betreft de magie rond Ferrari, naast de betoverende carrosserielijnen, het machtige gebulder van de twaalfcilinder motoren en de intrigerende persoonlijkheid met de zonnebril. Want wat Enzo Ferrari er zelf ook van mocht vinden, autosport houdt de Ferrari-legende tot vandaag de dag levend. Het aantal overwinningen van het merk overtreft de vijfduizend ruimschoots. Daarvan zijn er alleen al acht in de Mille Miglia, negen in de 24 Uur van Le Mans en elf Formule 1-wereldtitels.

Enzo zelf won zijn eerste prijs op 17 juni 1923 met een Alfa Romeo op het circuit van

1	FERRARI 166 INTER
V12, 1.995 cm³	
Vermogen: 110 pk bij 6.000 tpm	
Productiejaren: 1948-1953	
Productieaantal: 97 (inclusief 166 MM en 166 Sport)	
Nieuwprijs: nb	
Prijs in topconditie: ± 650.000 gulden	

2	FERRARI 250 EUROPA
V12, 2.962 cm³	
Vermogen: 220 pk bij 7.000 tpm	
Productiejaren: 1953-1955	
Productieaantal: 18	
Nieuwprijs: nb	
Prijs in topconditie: ± 850.000 gulden	

3	FERRARI 250 GT BOANO
V12, 2.953 cm³	
Vermogen: 220 pk bij 7.000 tpm	
Productiejaren: 1955-1957	
Productieaantal: 88	
Nieuwprijs: ± 33.000 gulden	
Prijs in topconditie: ± 475.000 gulden	

4	FERRARI 250 GT TOUR DE FRANCE
V12, 2.953 cm³	
Vermogen: 230 tot 280 pk bij 7.000 tpm	
Productiejaren: 1955-1959	
Productieaantal: 84	
Nieuwprijs: ± 32.000 gulden	
Prijs in topconditie: ± 2.300.000 gulden	

5	FERRARI 250 GT SHORT WHEEL BASE BERLINETTA
V12, 2.953 cm³	
Vermogen: 280 pk bij 7.000 tpm	
Productiejaren: 1959-1962	
Productieaantal: 167	
Nieuwprijs: 43.250 gulden	
Prijs in topconditie: ± 2.000.000 gulden (stalen carrosserie)	

6	FERRARI 250 GT PININ FARINA CABRIOLET II
V12, 2.953 cm³	
Vermogen: 240 pk bij 7.000 tpm	
Productiejaren: 1959-1962	
Productieaantal: 204	
Nieuwprijs: 34.800 gulden	
Prijs in topconditie: ± 400.000 gulden	

7	FERRARI 250 GTE
V12, 2.953 cm³	
Vermogen: 240 pk bij 7.000 tpm	
Productiejaren: 1960-1963	
Productieaantal: 950	
Nieuwprijs: 42.900 gulden	
Prijs in topconditie: ± 145.000 gulden	

8	FERRARI 250 GT BERLINETTA LUSO
V12, 2.953 cm³	
Vermogen: 250 pk bij 7.500 tpm	
Productiejaren: 1962-1964	
Productieaantal: 351	
Nieuwprijs: 34.220 gulden	
Prijs in topconditie: ± 450.000 gulden	

9	FERRARI 275 GTB 4
V12, 3.285 cm³	
Vermogen: 300 pk bij 8.000 tpm	
Productiejaren: 1966-1968	
Productieaantal: 330	
Nieuwprijs: 65.000 gulden	
Prijs in topconditie: ± 700.000 gulden	

10	FERRARI 275 GTB 4 NART-SPIDER CONVERSION
V12, 3.285 cm³	
Vermogen: 300 pk bij 8.000 tpm	
Productiejaren: 1967-1968	
Productieaantal: 12	
Nieuwprijs: 51.886 gulden (alleen VS)	
Prijs in topconditie: ± 5.000.000 gulden	

11	FERRARI 330 GTC
V12, 3.967 cm³	
Vermogen: 300 pk bij 7.000 tpm	
Productiejaren: 1966-1968	
Productieaantal: 600	
Nieuwprijs: 65.000 gulden	
Prijs in topconditie: ± 220.000 gulden	

12	FERRARI 365 GTB 4 (DAYTONA)
V12, 4.390 cm³	
Vermogen: 352 pk bij 7.500 tpm	
Productiejaren: 1968-1974	
Productieaantal: 1.383	
Nieuwprijs: 94.200 gulden	
Prijs in topconditie: ± 275.000 gulden	

13	FERRARI DINO 246 GT
V6, 2.419 cm³	
Vermogen: 195 pk bij 7.600 tpm	
Productiejaren: 1969-1974	
Productieaantal: 2.487	
Nieuwprijs: 49.800 gulden	
Prijs in topconditie: ± 160.000 gulden	

14	FERRARI 365 GT4 BB
V12, 4.391 cm³	
Vermogen: 344 pk bij 7.000 tpm	
Productiejaren: 1973-1976	
Productieaantal: 387	
Nieuwprijs: 146.400 gulden	
Prijs in topconditie: ± 155.000 gulden	

15	FERRARI 400 GT
V12, 4.823 cm³	
Vermogen: 340 pk bij 7.700 tpm	
Productiejaren: 1976-1979	
Productieaantal: 502	
Nieuwprijs: 149.315 gulden	
Prijs in topconditie: ± 75.000 gulden	

16	FERRARI F40
V8, 2.936 cm³	
Vermogen: 478 pk bij 7.000 tpm	
Productiejaren: 1987-1992	
Productieaantal: 1.311	
Nieuwprijs: ± 750.000 gulden	
Prijs in topconditie: ± 600.000 gulden	

Ravenna. De organisatie had geen bokaal en gaf de toen 25-jarige coureur daarom een wapenschild dat ze hadden gekregen van de ouders van majoor Francesco Baracca. Baracca was een beroemd aanvalspiloot, die in de Eerste Wereldoorlog 66 vijandige vliegtuigen had weten neer te halen. Zelf werd hij uit de lucht geschoten op 18 juni 1918. Bijna exact vijf jaar voor Ferrari's overwinning. Daarom kreeg Enzo het schildje. Het is een van de spaarzame momenten geweest dat Ferrari werkelijk geroerd leek. Het schild toonde een geel veld met op de voorgrond een zwart steigerend paard. ♣



MET DANK AAN ALLE EIGENAREN VAN DE FERRARI'S, ALSMEDE JAN ADOLFS, JAN VAN ECK (LOCATIE DE FABRIQUE, UTRECHT), ANTON VAN LUIJK, ALEX VON MÖZER, GUIDO ROOZEKRANS, KEES VAN STOKKUM, HILBRAND TRAMPÉ EN VELE ANDEREN