

gli amici della ferrari

ferrari





Als "tweedehandsje" voor f 5000,- uit Brussel gehaald: Ferrari 250 GT Boano met chassisnummer 0567 GT, het dagelijkse vervoer van mijn vriend Rudolf Wolf. Hij liet de auto door Gerard Mudde te Amsterdam restaureren. Toen de Fokke Boschen de auto jaren later kochten deden zij het nog eens "zoetjes" (en beter) over. Helaas verdween de auto later naar het buitenland.

De klassieke Ferrari:

Met de vraag "wat gebeurde hierna?" sloot Paul Schouwenburg het

een (terechte?) hype...

eerste deel van zijn visie op de klassieke Ferrari af. Wellicht vindt u het

(deel 2)

antwoord op de volgende pagina's.

Wat gebeurde hierna? De cliënt kreeg alternatieven in de vorm van aanbiedingen van de concurrentie met meer cilinderinhoud. Zowel Maserati, Lamborghini als Jaguar hadden meer dan drie liter inhoud te bieden. Ook begonnen de jaren zestig meer oog te krijgen voor "productieseries", prijsniveau en comfort. Ferrari moest wel mee. De Amerikaanse markt begon steeds harder te trekken aan de productie van ons merk en dicteerde daarmee in belangrijke mate de techniek en de stijl van het model. De artisanale jaren liepen op hun einde en de klokken van de industriële bastions begonnen hoorbaar te luiden. De 330 GT 2+2

is nog een voortborduren op de 250 GTE generatie maar met van alles méér. Dat kost vaak balans. Hij die wel eens een versnellingsbak of een achteras van de 330 GT op zijn tenen heeft laten vallen zal daar van mee kunnen praten. Eigenlijk werd hiermee de nieuwe lijn ingezet: gietijzeren differentieel, gietijzeren vierbak (met overdrive) en in de 250 Lusso een motor-type met de aanduiding 168 U, voor UNIFICATO, oftewel gestandaardiseerd. Het eerste type motor waarvan de foglio montaggio (assembly sheet in goed Nederlands) was voorgedrukt. Bij de opvolger, de 365 GT 2+2, ging Ferrari nog een


**Een tweetal om niet te vergeten:
Dino en Boxer.**

De 206 en 246 GT zijn een verhaal apart. De horzels uit de Ferrari-familie. De vlooiën in de pels. "Almost a Ferrari" en in vele opzichten beter! Rijplezier en styling op het hoogste niveau. Terecht dat ze duurder worden. Een must voor iedere echte verzamelaar die een rear-engined model aandurft. Veel gebouwd.


En om van mijn geloof te vallen: de 365 GT4/BB en 512 BB(1), de Boxers. De laatste echte Enzo Ferrari (hoewel met FIAT bloed). Toch een tip: deze auto's zijn (nog) veel te goedkoop. Racegeschiedenis, looks, rijeigenschappen en plezier staan op een goed niveau. Het overwegen waard, al zijn het "youngtimer-Ferrari's..." Maar weet u nog, toen ik de 250 Monza kocht was deze veertien jaar oud. En een Boxer? Die is inmiddels bijna dertig jaar oud. Time is marching on...

stapje verder. Een totaal andere auto met andere techniek op alle fronten. Een technische sprong voorwaarts betekende een geweldige toename in wagen-gewicht. Het oude gevoel van lichtvoetigheid en maniabiliteit werd vervangen door een soort precies sturende "Boeing" of een Amerikaanse "18-wheeler", waar je geen grapjes mee kunt uithalen. De massa van deze automobielen verslaat de beste coureur...

Een nieuwe generatie briljant opgezette modellen moest de cliënt medio jaren zestig weer terughalen en ik noem ze in één adem: de 275 GTB en de 330 GTC. Technologisch broer en zus (twee-eiig). Het werd een daverend succes. Betere straatauto's had Ferrari niet eerder gemaakt: snel, fraai, comfortabel en redelijk betrouwbaar. Het was er allemaal. De afstand naar de racetraditie was echter vergroot en het verband tussen een 330 GTC en een competitie-model zal men tevergeefs zoeken. De 275 GTB had nog wat racegenen in haar chromosomen: de verwantschap met de 275 LM was ten aanzien van de motor overtuigend en




Garage Piet Roelofs b.v.
official Ferrari-service-dealer



Historic sports- and racecar
restoration-maintenance-preparation

DR-39-20

Arnhemsestraatweg 271
6991 JG Rheden
Nederland
Tel. 026 - 495 15 51
Fax: 026 - 495 50 25



marmar natuursteen

natuursteenhandel bv
michel oprey | echt

postbus 157, 6100 AD Echt
Havenweg 18, 6101 AD Echt
telefoon 04754 - 82200+
telefax 04754 - 88355



In de lommerrijke laantjes van Forte dei Marmi en Pietrasante (Toscane-kust) sluimerden de bolides van de "play-boys" die zich in de jaren vijftig en zestig achteloos verplaatsten met hun "toys". Met de Leica in de aanslag opende ik de jacht op al dat moois.

ook het prestatiepotentieel benaderde de LM zeer nabij. De wielophanging had een Engelse (Lotus-) tic meegekregen maar met het toepassen van uit plaatstaal geperste draagarmen en gietijzeren "uprights" voor de achterwielophanging creëerde Ferrari meteen een achillespees. Die dingen waren slap en flexten en de uprights wilden wel eens scheuren. De aandrijfjas, een aardig idee, trilde dat het een lust was en de GTB werd daardoor toch een model met een verhaal. Natuurlijk kwam het allemaal goed in de latere serie "torque-tube" 275 GTB en GTB/4, maar voordat het zover was... Bovendien werden de auto's hierdoor belangrijk zwaarder en vormde de motor niet langer een integrale verstijvende structuur met het chassis. De twee grote rubbers waarop de motor stond lieten veel beweging toe en droegen niet bij aan de stijfheid. De 275 GTB/C's hadden door allerlei oefjes deze problemen in mindere mate en het gevolg was dat deze modellen fantastisch stuurden maar daarmee ook een metalig renwagengevoel gaven waar de doorsnee gebruiker niet van gediend was (althans in de zestig jaren niet).

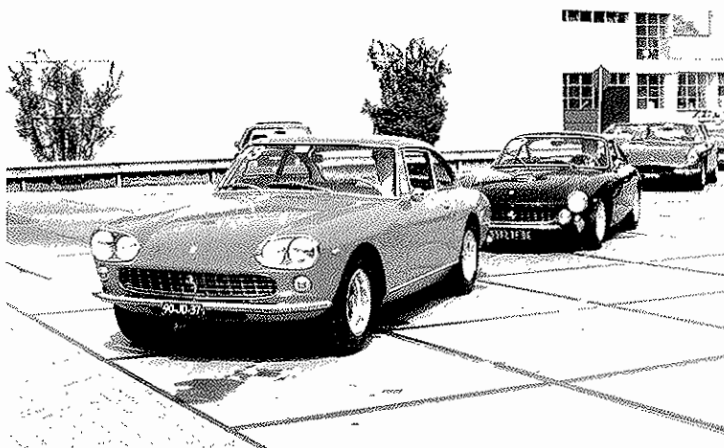
Met de 330 GTC en later de 365 GTC bouwde Ferrari waarschijnlijk haar meest fantastisch rijdende "front-



Tijdens de "siesta's" in Italië stonden soms vrijwel fabrieksnieuwe Ferrari's achteloos geparkeerd en vormden een bron van fotografische inspiratie. Deze 250 GTE "snapte" ik in 1961 in Cinquale (bij Forte dei Marmi) badend in het zonlicht.

engine" GT's aller tijden. Alles werkte goed en het comfort was opmerkelijk. Alleen racen was uitgesloten door het gewicht en de totale opzet van deze echte Granturismo.

De Daytona (officieel 365 GTB/4) was in feite een doorborduren op het GTC-thema, echter met nog snellere vier nokkenasstechniek en de sterk verbeterde smeedstalen ophanging die niet flexte en niet scheurde. Daarmee is de Daytona een eind-van-de-lijn model, een super 275 GTB of 330 GTC, echter nog zwaarder en minder discreet in zijn verschijning. Fraaiheid en veel van alles drukt de Daytona uit. De laatste 100% Ferrari, op de drempel van het FIAT-tijdperk vanaf 1969. Is dat de grens van de "klassieke Ferrari"? Met de overname door FIAT zijn alle modellen beter geworden. Er is geen twijfel over het feit dat vele van de FIAT-management-Ferrari's beter rijden, sneller zijn en meer geschikt zijn voor "gewoon" vervoer als derde auto. De perfectie, het comfort en de luxe waar men in wegzakt, zijn echter een "far cry" van de ruige jaren waarin een Ferrari een stuk "gedekt" gereedschap was, als een Romeinse strijdwagen waarmee men naar het slagveld, het circuit, reed. Met losbunzelende lampen, afgerukte schermen en onder dikke lagen stof en modder kwamen Ferrari's als overwinnaars uit de strijd. Gladiatoren uit een vervlogen tijd waarin heroïek en persoonlijke prestaties uitstegen boven



Racing Round The Cables 1987.

Een convooi van populaire Ferrari klassiekers: de 330 GT 2+2, de 250 GT Lusso Berlinetta, de 365 GT 2+2 en de 250 GTE vertellen het hele verhaal.

perfecte technologie en teammanagement. De rijder had een stuk gereedschap nodig om op niet mis te verstane wijze zijn talenten als coureur, als rijder met lef, zichtbaar te maken. De boeken spreken hun eigen taal. Een Ferrari uit die tijd hoort niet te glimmen, is geen kasplantje met teflon polish met vlekkeloze tapijtjes en verchromde wieltes. Het was dan ook een verademing om de door Dries Jetten gebouwde TdF in editie nummer 67 van "Gli Amici della Ferrari" te zien: stoffig, viezig en in grijze oorlogskleuren op weg naar de finish. Zo hoort het, complimenten Dries!

Daarom, beste vrienden, verwijder de geest niet uit de fles: olie, stof en stinkende uitlaatgassen zijn het wonder-elixer van de echte klassieke Ferrari. Wat wij moeten doen is dit voor het nageslacht behouden, koesteren en doorgeven. Bezit is slechts tijdelijk en vandaag aan de dag vraagt men aan een echte verzamelaar of hij/zij (?) er aan toe is de auto aan een opvolger uit handen te geven die er op zijn/haar beurt een tijdje voor gaat zorgen. Allang nadat wij er niet meer zullen zijn staat uw historische Ferrari nog veilig en droog bij een echte liefhebber die de fakkel zal doorgeven. En zo hoort het.



De beste all-rounder was en is de 330 GTC hetgeen de huidige prijsstijging ook laat zien. Pininfarina op en top, comfortabel, betrouwbaar en verrassend vlot. Alleen het gewicht speelt de auto enigszins parten. De 365 GTC is nog opwinderder... maar dan alleen voor de ervarenen.

Nu we het hopelijk een beetje eens kunnen worden is het wellicht nuttig om te onderzoeken welke klassieke Ferrari men zou kunnen aanschaffen. Natuurlijk hangt een en ander af van het beschikbare budget maar niet alle dure modellen zijn fantastisch en niet alle goedkope(re) modellen zijn slecht. Het hangt er vanaf wat men beoogt en wat men met de auto wil doen.

Wil men racen met een kans van slagen dan wordt het vrij duur. Daar heeft het imago van Ferrari immers het hoogst gescoord. Wellicht dat een shortnose 1965 GTB/2 in de nabije toekomst hier nog aardige mogelijkheden biedt. Deze auto's zijn goed te tunen en eenvoudig te verbeteren. Hoewel niet echt goedkoop zijn ze nog een fractie van de prijs van een 250 SWB. Een Daytona is ook leuk maar wel wat zwaar. Tegen een echte Competizione kan men nooit op. Een Boano is ook een prima auto voor rally's en (bescheiden) racen. Prijzen liggen iets onder die van de GTB. De oudere modellen zijn enerzijds onbetaalbaar en anderzijds minder competitief. Iedere 166, 212 en 225 is kwetsbaar en duur. Meer iets voor de collectioneur die er al tien heeft. Lampredi's zijn technisch fascine-



Mijn oude vriend Corrado Cupellini had net buiten Bergamo een meer dan een eeuw oude boerderij waar Ferrari's, Alfa's en Maserati's in de open lucht temidden van het onkruid tot rust kwamen.

Deze puntgave 275 GTB "shortnose" kon ik voor f12.000,- meenemen, dat was f 2000,- méér dan een (minder mooi) exemplaar dat ik kort daarna vond !

rend maar voor de "gewone" liefhebber ongeschikt als raceauto. Een 340 A of een 375 MM zijn kostbaar en rauw. Wedstrijden zijn alleen zinvol mits men over veel ervaring beschikt en een team van monteurs op de been kan houden. De 4-cilinders zijn boeiend maar missen het Ferrari-gevoel en geluid. Een 500 TRC is prima maar kostbaar, een 750 Monza voor de ervaren insider en een 500 Mondial komt niet vooruit.

Wil men toeren of aan rally's deelnemen dan zijn er veel meer mogelijkheden: hier kan men voor bedragen tussen f100.000,- en f 250.000,- aan de bak komen. Chique zo men wil in een 250 GT PF Coupé outside plug (prima auto) of mooi in een Lusso. Comfortabel en gezellig in een 250 GTE tegen een aannemelijk bedrag, ruig en authentiek in een 250 GT Europa of een Boano ("low roof"), die lijkt op een Tour de France-beleving voor een derde tot een vijfde van de TdF-prijs. Aan te bevelen. Wil men stijf en onopvallend met uitstekende prestaties dan is de 250 GT Ellena een optie. U kunt uw hoed daarin ophouden en deze auto laat u niet in de steek. Veel uitgerijpte techniek in de Ellena.

Voor het all-round, comfortabel en in stijl reizen met uw vrouw of vriendin is de 330 of de 365 GTC een



In 1962 leende ik de Rover 3 ltr. van mijn vader die zoals iedereen in Italië nooit zijn siesta oversloeg (hij was toen ook al 45 jaar...).

In Forte dei Marmi sprong ik letterlijk voor de wielen van een aanstormende 250 GT California SWB in een poging hem voor de camera te krijgen. De trotse (en nog) wakkere Italiaan was graag bereid de auto voor mij naast een stel 600-tjes te parkeren voor een geposeerde foto van zijn fonkelnieuwe beauty. Op de achtergrond de in haast geparkeerde Rover die ik nu uiteraard niet meer zag "staan".

aanbeveler. Echter, haast u want de prijzen stijgen ! Als u snel wilt en vooral in rechte lijn dan is er geen "substitute" voor de 365 GTB/4, alias de Daytona. Altijd goed maar je moet ervan houden.

Na 1970 veranderde het tij bij Ferrari. Het werd een echt gemanaged bedrijf (nou ja) en de auto's zijn producten geworden. Steeds beter, dat wel, maar nog zo avontuurlijk en uniek ?

Ik houd het bij de oudjes...