

LOT UIT DE LOTERIJ

Één auto, één weg, één tijdstip? Met een Ferrari 812 Superfast de Route Des Grandes Alpes bedwingen, op de dag voordat de sneeuw 'm weer voor minstens zeven maanden dichtgooit!

TEKST **DRIES VAN DEN ELZEN** FOTOGRAFIE **ARNO LINGERAK**



V12 En daarom is de mooiste route van Europa vandaag compleet uitgestorven. Verlaten. *Abandonnée.*

D

‘DUS DIT IS HET DAN’, schiet er door mijn hoofd terwijl ik het adembenemende uitzicht in me opneem. Dat moment wat iedereen in zijn leven ooit hoopt mee te maken. Vergelijkbaar met op nieuwjaarsochtend tot de ongelooflijke conclusie komen dat de cijfers op jouw staatslot deze keer wél dezelfde zijn als die in de trekkingslijst achter JACKPOT staan. De eenarmige bandiet van het leven blijft deze middag steken op drie keer de Liberty Bell, met een potentieel onvergetelijke roadtrip als payout. In mijn broekzak brandt de sleutel van de knalgele Ferrari 812 Superfast naast me, terwijl ik geniet van de oorverdovende stilte. Het zachte ruisen van een koele bergbries is het enige wat de serene rust in het zuidelijke dal van de Cime de la Bonette enigszins verstoort. Een waterig zonnetje probeert me ervan te overtuigen dat het aangenaam toeven is, maar de frisse wind zorgt toch voor kippenvel. Of is dat het besef dat het écht niet beter gaat worden dan dit? De kou in de lucht is een goede indicatie dat het laatste weerbericht klopt en de Alpen zich vanaf overmorgen moeten voorbereiden op de eerste sneeuwval van het jaar. Daarom haalt geen ziel het in zijn hoofd om eind oktober een toertocht door de Alpen te plannen. En daarom is de mooiste route van Europa vandaag compleet uitgestorven. Verlaten. *Abandonnée.* Terwijl het de krap vijf maanden per jaar dat de Route des Grandes Alpes wél bereden kan worden, vechten is om een plekje met pelotons aan wielrenners, files vol campers, een grid aan motorrijders en zwermen dagjesmensen die de Alpen allen op een ander tempo wensen te consumeren dan ik vandaag met een 800 pk V12 van plan ben.

De dag begon een paar uur eerder ook al als die van een loterijwinnaar. Het binnenstappen bij de Ferrari-dealer in Monaco, met de intentie om even later daadwerkelijk met een auto te vertrekken, is een van die dingen die niet eens op je bucketlist staan. Omdat de kans op een onvoltooid leven daarmee te groot is. Toch heeft een speling van het lot bepaald dat onze 812 voor de komende drie dagen juist daar moest worden opgehaald. Een ervaring die zoals zoveel dingen in de praktijk dan weer een stuk minder glamoureuus bleek dan ik me had voorgesteld. Zoals je zou verwachten



is Scuderia Monte Carlo gesitueerd vlak bij het centrum en is aan alles af te zien dat ze er niet al te hard aan hoeven te trekken daar. Meer dan een ‘ja’ als antwoord op de vraag of ik ‘ze journalist’ was, plus het noteren van naam en telefoonnummer op een post-it was niet nodig om de sleutel van een bijna vier ton kostende Ferrari Gran Turismo in de handen gedrukt te krijgen. “Je weet hoe je ‘m aan de praat krijgt?” Eh, ik denk het wel ja. En vijf minuten later rol ik samen met fotograaf Lingerak op de passagiersstoel over de boulevard richting Menton, een dorpje ten oosten van Monaco waar het officiële startpunt ligt van de Route des Grandes Alpes: Een 700 kilometer lange tocht die grofweg over de grens met Italië en Zwitserland van zuid naar noord (of andersom), dwars door de Alpen kruist. Met niet minder dan twintig kilometer hoogteverschil, verdeeld over zestien cols, en letterlijk duizenden bochten. Voltooid in 1913 en sinds de opening van de Col de l’Iseran in 1937 geheel over Frans grondgebied.

De route is van Menton tot aan Thonon-les-Bains netjes gemarkeerd met deze bordjes, en wel in beide richtingen!

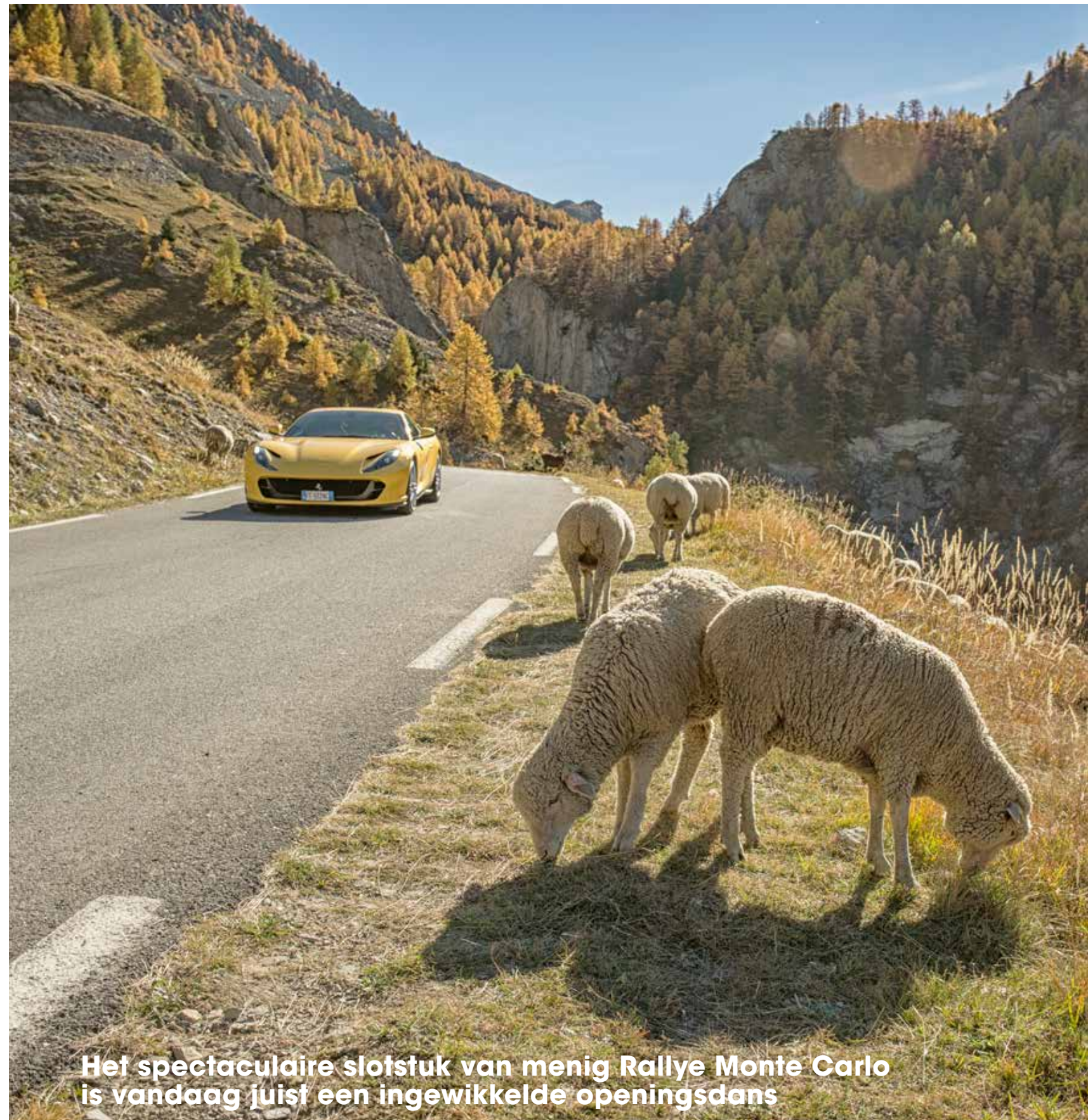
Onder: de laatste 20 kilometers van de Cime de La Bonette zijn vanwege het dorre landschap hoog boven de boomgrens zeer overzichtelijk. Het asfalt is ook nog eens in perfecte staat.

Tijd voor een warming-up is er nauwelijks, aangezien het eerste obstakel een oude bekende is: de Col de Turini. Krap een half uur tijd is er om te wennen aan de eigenaardigheden van de 812, waarvan de helft in het onnavolgbare en overvolle stratenplan van Monaco. Het helpt dat hier geen mens omkijkt naar een V12 Ferrari, maar dan nog eist de Superfast al je aandacht op. Door de nerveuze reactie van de stuurinstallatie met meesturende achterwielen kun je de aandacht geen moment laten verslappen. Bij de geringste stuuruitslag duikt de neus al richting stoep of tegenliggers. Alsof hij je toesnauwt dat je het niet moet wagen om je met andere dingen bezig te houden als de eer je ten deel is gevallen om een Ferrari te mogen besturen. Maar da's makkelijker gezegd dan gedaan. Ten eerste omdat ik het toch niet kan laten om de succesvolle versie van mezelf in elke winkelruit te bewonderen. Ten tweede omdat het even wennen is dat zowat alle knoppen op het stuur te vinden zijn en je met een kleine console rechts van het stuur door het niet altijd even logische infotainmentschermje in het dashboard wandelt. Maar als de eerste tussenstop in Isola is ingevoerd, kunnen we los.

En hoe! Nota bene het spectaculaire slotstuk van menig Rallye Monte Carlo is vandaag juist een ingewikkelde openingsdans waarbij de partners elkaar blindelings moeten kunnen vertrouwen om elk van de tientallen krappe hairpins ongeschonden te ronden. De achterwielbesturing en superdirecte besturing helpen, maar de voetafdruk ter grootte van een limousine niet. Net zomin als de zitpositie helemaal achter in de auto, met de voorwielen ergens ver voor me. Je moet dan ook goed luisteren naar wat ze te zeggen hebben via het stuur. Zoals in elke Ferrari is de installatie flink bekrachtigd en praat de auto vooral tegen je zitvlak. Een krappe col als de Turini is prima voor de opgefokte stadsauto's uit het WRC, maar geen plaats om een GT Ferrari uit te laten. Al bewijst de magnifiek gedresseerde aandrijflijn dubbel en dwars zijn meerwaarde. Bij het wegtrekken uit de scherpe hairpins bergop, kan ik met de manettino in Sport gewoon op het gas leunen en sta ik telkens weer versteld van hoeveel vermogen de achteras met het magische E-DIFF3 elektronisch sperdifferentieel afdraagt aan het slechte asfalt, voordat de tractiecontrole subtiel ingrijpt om problemen te voorkomen in plaats van te verhelpen. De 'SSC5/CST', 'F1-Trac' en 'ESP 9.1 Premium' zijn daadwerkelijk meer dan ordinaire, opschepperige en inhoudsloze acroniemen. Dit spul wérkt. En wonderbaarlijk genoeg kun je elk van de 800 *cavalli* een voor een onder die eindeloze motorkap vandaan laten komen. Toch ben ik blij als we de grillige Alpes-Maritimes na twee uur zwoegen achter ons kunnen laten.

Vanaf Rimplas sluip de weg vervolgens over een afstand van 40 kilometer geleidelijk door een smalle vallei een kilometer de hoogte in. De voortdurend veranderende kleur van de rotsen - van grijs via roestrood naar gitzwart - en uitdunnende begroeiing laten er geen misverstand over bestaan dat we ons een weg door miljoenen jaren aan aardkorst naar boven banen. Dat we steeds dieper het niemandsland in rijden en overig verkeer even zeldzaam wordt als bomen langs de weg is enerzijds prettig, maar aan de andere kant is het jammer dat er geen voorbijgangers en tegenliggers meer overblijven om ons toe te lachen en na te wijzen. Stiekem toch een van de leukere dingen aan rondkarren in een knalgele Ferrari. Omdat zelfs een 812 na verloop van tijd als een volstrekt normale auto aanvoelt. De 'bumpy road'-stand van de dempers laat zelfs deze enorme wielen losjes over het matige bergasfalt roffelen en de 6,5 liter V12 heeft ondanks een red line van voorbij de 8500 toeren meer koppel vanaf stationair dan de gemiddelde middenklasser bij vol gas. Dus blijft de F1-DCT-zevenbak met dubbele koppeling meestal in de zevende versnelling en hoor je dankzij de uitgekiende aerodynamica die de rijwind vakkundig langs de auto stuurt louter het zachte geratel van de twaalf injectoren die klinken als een naai-atelier achter een gesloten deur. Na Saint-Etienne-de-Tinée is het gedaan met de bewoonde wereld en met cruisen op een tweebaans weg. Het échte werk kan beginnen.

Na de aftrap op de Turini schakelt de Route des Grandes Alpes meteen door naar een volgend hoogtepunt. Deze keer in meer letterlijke zin. Want de klim naar de Cime de la Bonette voorbij de 2800 meter is de op één na hoogste verharde bergweg van de Alpen. In meer figuurlijke zin is de weg daar naartoe, op een dag als vandaag, een potentieel summum van een stuurmansleven. Boven de boomgrens is het zicht



Het spectaculaire slotstuk van menig Rallye Monte Carlo is vandaag juist een ingewikkelde openingsdans



V12



Hier is ruimte zat om de manettino twee klikjes naar rechts te schuiven voor de CT OFF-stand

op het door de felle zon opgelichte asfaltlint dat zich naar de top slingert volledig onbelemmerd en houdt niets me tegen om de volledige breedte van de weg te gebruiken. Ruimte zat om de manettino twee klikjes naar rechts te schuiven voor de CT OFF-stand, waarin de elektronica zich afzijdig houdt totdat het twee voor twaalf is. Hier kan de Superfast zijn naam eindelijk eer aan doen, met een V12 die me compleet doet vergeten dat de weg steil bergop loopt. Toch wordt het vermogen zo vakkundig gekanaliseerd dat er zich nooit een gebrek aan controle opdringt. Een van de vele voordelen van een hoogtoerige, natuurlijk ademende motor met groot slagvolume, die in tegenstelling tot de omgeving geen pieken of dalen kent. Hij begint bij 2000 toeren met sleuren en houdt niet op voordat de 9000 in zicht is. Daarbij doorloopt het geluid bij elke 1000 toeren een nieuwe fase van waanzin. Onderin rochelend als een speedbootmotor waarvan de uitlaat half onder water hangt, daarna overgaand in een harmonieus indringend gezang dat door de hele auto resonanceert en boven de 8000 toeren uitmondt in totale hysterie die al je zintuigen op scherp zet. Een symfonie in stereo van de metalige inlaatsnerp en het galmende uitlaatgeblèr. En dáárom zal Ferrari zich de komende jaren in velerlei onmogelijke bochten wringen om de V12 in het assortiment te houden. Toch merk je hier boven de 2500 meter dat het blok snakt naar adem. Helemaal doorhalen tot het rood heeft ge-

voelsmatig geen zin meer als we door het mysterieuze Camp des Fourches jagen. Een van de vele militaire nederzettingen en fortificaties die de Route des Grandes Alpes larderen met de nodige historische achtergrond, en je eraan herinneren dat dit grensgebied tussen Frankrijk en Italië de afgelopen honderden jaren wel grover geschut heeft gezien dan de viervoudige uitlaatbatterij van de Superfast.

Het antracietgrijze maanlandschap boven op de Bonette laten we voor wat het is en we storten ons in de diepte richting Jausiers. Bergaf is het vertrouwen in de vooras belangrijker dan connectie met de achterwielen. De loepzuivere besturing koppelt niet veel terug, maar compenseert dat met een nauwelijks verbeterbare accuratesse bij zo'n directe overbrenging, zodat ik mijn handen altijd op kwart over drie kan houden en nooit te laat ben met corrigeren. Steeds weer blijven de brede voorwielen in het wegdek happen en roteren de meesturende achterwielen me eromheen. Het gewicht van de V12 wordt volledig gemaskeerd en duwt op geen enkele manier door naar de buitenkant van de bocht. Geen wonder, het meeste gewicht leunt ondanks de FR-lay-out op de achterwielen! Onderstuur is duidelijk iets waar ze bij Ferrari allergisch voor zijn. De afdaling van de Bonette is misschien nog wel mooier dan de beklimming, omdat je eens in de zoveel bochten wordt getraakteerd op het uitzicht van de



Geniet ervan zo lang als het nog kan. Er gaat nog steeds niets boven het rijden met een natuurlijk ademende, hoogtoerige V12-motor.

komende kilometers vers gelegd en gemarkeerd wegdek, die even uitgestorven zijn als het dorre, buitenaardse landschap waar ze zich doorheen krioelen. Wat kan eenzaamheid soms mooi zijn. Tegelijkertijd daalt ook het besef van de grootsheid van de route in. Want we zijn pas op een kwart en al op de rand van verzadiging aanbeland. Zeker die arme Lingerak, wiens evenwichtsorgaan het tempo niet meer kan bijbenen.

Alsof de Alpen weten dat verandering van spijs doet eten, zijn de volgende 60 kilometer richting de Col d'Izoard weer

aardser van karakter. Maar niks minder interessant om te doorkruisen. De route dwars door de Gorges du Guil is als een iets bredere versie van de Turini en daarmee ideaal jachtterrein voor een Ferrari GT. De 812 is gemaakt voor dit soort lange doordraaiers en korte rechte stukken waar je elke keer weer schrikt van jezelf als de snelheid op de teller vanuit je ooghoek boven de 200 km/h uitkomt. Het gaat zo ontstellend gemakkelijk met zoveel vermogen en een onwrikbare wegligging dat de onopvallende afslag naar de Col d'Izoard als een verrassing komt. En dat is er een die je niet mag missen. De laatste horde voor we de hoogst gelegen stad van Frankrijk in de vorm van Briançon bereiken is beroemd en berucht bij wielrenners en motorrijders. Met zijn wisselende landschappen haast een mini Grand Tour op zich. En als je niet in het groezelige Briançon wenst te slapen een uitgelezen stopplek met voldoende gezellige familiehotels. De eerste kilometers mag het esp zijn werk blijven doen, omdat delen van de klim door hun ligging weinig zon zien en bijna altijd een beetje vochtig blijven. Maar zodra de laatste begroeiing adieu heeft gezegd mag 'het knopje' (wat 'manettino' vrij vertaald betekent...) eindelijk in de ESC OFF POSITIE. Even vasthouden, wachten op het piepje en ik sta er alleen voor. Zelfs met een paar honderd kilometers gewenning onder de riem een moment waarop je hart even overslaat. Zo ook het moment dat je voor het eerst te veel

V12



V12 Pak je 'm tijdig, dan kun je de achterbanden laten roken als een nicotineverslaafde

Het Camp des Fourches is een op 2291 meter hoogte gelegen verlaten legerbasis die in 1910 werd voltooid en vandaag de dag wacht op restauratie.



FERRARI 812 SUPERFAST

V12, 6496 cm³ / 800 pk (588 kW)/8500 min⁻¹ / 718 Nm/7000 min⁻¹ / zeventraps F1-DCT automaat met dubbele koppeling / E-Diff3 elektronisch gestuurd sperdifferentieel / 1525 kg / > 340 km/h / 0-100 km/h 2,9 s / € 398.146,--

gas geeft bij het wegtrekken uit een van de brede haarspeld-bochten op de Izoard, door wielersfans zeer toepasselijk voorzien van het levensmotto van wielrenner Laurens ten Dam dat vandaag ook voor mij helemaal opgaat: live slow, ride fast. Superfast, dank u!

Zoals elke Ferrari heeft de Superfast ook de neiging om met zijn koppelsturende differentieel zo lang mogelijk grip te houden aan de achterkant, zodat wanneer hij eindelijk uitbreekt, dit met het nodige geweld gebeurt. Als een gespannen boog die knapt. Ik voel hoe het e-diff de bulk van

het aandrijfkoppel naar het buitenste wiel stuurt, waarmee ik 'm zo mooi met het gas naar binnen kan drukken, maar overvraag het achterwiel en maak een zwieper die zelfs met de ultra directe besturing alleen kan worden opgevangen omdat ik weet wat er ging gebeuren. Pak je 'm tijdig, dan kun je de achterbanden laten roken als een nicotineverslaafde, zolang je durft om de grip verbroken te houden zodat het E-Diff3 niet de kans krijgt om vanuit het niets weer grip te vinden. Dit is geen auto voor beginners! Wie wacht, is te laat omdat de wielen in de tweede versnelling nog even blijven doormalen door de massatraagheid van de gigantische motor. Iets wat je ook merkt bij het overschakelen, dat nét niet zo droog en rap gaat als bij de V8 Ferrari's. Je voelt hoe bij elke opschakelactie twaalf cilinders en een vliegwielen moeten worden afgeremd. Terugschakelen gaat wel verslavend snel, omdat de motor met een agressieve blaf tot het juiste toerental wordt opgepookt voordat een van de twee koppelingen zich sluit. De jankende V12-motor bezorgt ons een staande ovatie en een roep om een toegift van een groep wandelaars, maar wij moeten helaas door naar de volgende berg. Zij het na een pint of twee en een goede nachtrust...

De volgende dag is de bij hoge uitzondering 100 procent wielrennervrije Col du Galibier lekker wakker worden, maar tegelijkertijd ook een beetje eng om met 800 pk aan te vallen. Hier betekent een foutje net als op Pike's Peak namelijk geen gedeukt plaatwerk en ego, maar een vrije val van een paar honderd meter. Terwijl aan het wegdek goed te zien (en te voelen) is dat het driekwart van het jaar onder een paar meter sneeuw verborgen gaat. De scherprechtersstatus van de Galibier uit de Tour de France blijft onaangestaan. Het zijn het bijterige rempedaal en de onwrikbare vooras die het vertrouwen geven om hard de bocht in te duiken, maar de elektronica draait overuren om ook elke exit tot een goed einde te brengen. Als ik na de Col de l'Iseran eindelijk het lager gelegen gebied nabij de eindbestemming binnenrol, voelt dat daadwerkelijk als een bevrijding. De Col d'Aravis, door z'n vergeleken bij het barre hooggebergte haast lieflijke omgeving met groen gras en bruinegekleurde koeien, is de laatste uitspatting voor de finale afdaling richting Thonon-les-Bains: het eindpunt van de Route. Voor de laatste keer zigzaggend over de weg die door een nauwe kloof de Dranse de Morzine-rivier volgt richting het meer van Genève. Hier kunnen beide raampjes op een kier om geen noot te hoeven missen van het gekrakeel van de twaalfcilinder dat tussen de rotswanden weerkaatst. Nog één keer versteld staan van de slaafse vooras en dominante achtertrein die tegen beter weten in zijn best doet om zoveel kracht om te zetten in snelheid en stuurdynamiek. Dan openbaart de 812 zich als een auto die meer vertrouwen geeft en beter communiceert naarmate je 'm harder uitwringt. De lichte besturing komt eindelijk tot leven en de voetafdruk krimpt gevoelsmatig van formaat limousine naar boodschappenwagen. Zo licht heeft 1800 kilo nog nooit aangevoeld. Lichtheid die bij het binnentokkelen van Thonon-les-Bains gepaard gaat met een gevoel van zwaarmoedigheid. Vanwege het besef dat de jackpot winnen voor de meeste mensen niet eens één keer is weggelegd en de winnende combinatie van deze auto, deze route en deze dagen alleen door een speling van het lot te overtreffen is...

DE BLOEDLIJN

Een Ferrari GT moet gewoon een V12 aan boord hebben. We hebben een aantal illustere voorgangers van de 812 Superfast voor u op een rijtje gezet.



275 GTB

Eerste Ferrari GT met transaxle en rondom onafhankelijke wielophanging. 3.3-liter Colombo V12. De Pininfarina-body was deels aluminium, maar ook een geheel aluminium lichtgewichtversie was leverbaar. Eerste serie ook wel shortnose, de tweede serie longnose genoemd.



166 INTER

Algemeen geaccepteerd als de eerste Ferrari GT. Technisch gebaseerd op de 166-racers, met dezelfde door Gioacchino Colombo ontworpen 2.0-liter V12. Carrosserieën kwamen van onder andere Vignale, Ghia, Touring en Stabilimenti Farina.

212 INTER

De 212 zou de eerste vrucht zijn van de langjarige samenwerking tussen Ferrari en (Pinin)Farina, maar ook de andere gerenommeerde Italiaanse carrozzeria's bouwden fraaie koetswerken voor de 212. De Colombo-V12 werd opgeboord naar 2.6-liter, en leverde ongeveer 150 pk. Onze eigen prins Bernhard reed er een, uiteraard voorzien van zijn eigen kenteken AA-13.



250 GT SWB

Legendarische variant van de uitgebreide 250-reeks, door veel (al dan niet Ferrari-) liefhebbers gezien als een van de mooiste auto's aller tijden. 3.0-V12 van Colombo aan boord, met tussen de 240 en 280 pk. Kortere wielbasis dan de basisversie voor betere handling, eerste Ferrari GT met schijfremmen.



342 AMERICA

Na de 340 de tweede serie van de veel grotere America-reeks. Voorzien van Aurelio Lampredi's 4.1-liter V12, met in dit geval rond de 200 pk. Slechts 6 exemplaren gebouwd, waarvan 3 Pinin Farina coupés.



500 SUPERFAST

De laatste en het ultieme vlaggenschip van de America-series, met een grote 400 pk sterke 5.0-liter Colombo V12 onder de kap. De topsnelheid was 280 km/h, ongehoord voor 1964. De constructie van de carrosserie was gebaseerd op die van de 330.



330 GTC

De 275 GTB, maar dan met extra beschaving. Stillere, en makkelijker te rijden. Met een 4.0-liter V12 en onafhankelijke wielophanging. Er werd wel gezegd dat dit de eerste Ferrari is waar je wat aan de radio had. Opgevolgd door de 365 GTC, wat in de basis dezelfde auto was met een grotere 4.4-liter V12.



575 MARANELLO

Na lang wachten verscheen midden jaren negentig eindelijk een waardige opvolger van de Daytona in de vorm van de 550 Maranello. Het concept was hetzelfde, de 5.5-liter V12 ligt voorin en via een transaxle worden 485 paarden op de achterwielen losgelaten. Opgevolgd door de 575 met 5.7-liter grote V12.



365 GTB/4 DAYTONA

Dezelfde 4.4-liter V12 als in de 365 GTC lag ook voorin de legendarische 365 GTB/4 Daytona. De styling van Pininfarina (Leonardo Fioravanti) brak radicaal met het verleden, de techniek bleef conventioneel met de motor voorin en een transaxle. De eerste serie is herkenbaar aan de koplampen achter plexiglas, vanaf 1971 geleverd met klapkoplampen.

F12BERLINETTA

De directe voorloper van de 812 Superfast, met 6.3-liter V12 en 740 pk en 7-versnellingsautomaat met dubbele koppeling. Topmodel F12tdf krijgt 780 pk en een woester uiterlijk mee.



599 FIORANO

6.0-liter V12, 620 pk en de eerste Ferrari GT met volledig aluminium chassis. Veel aandacht voor de aerodynamica, herkenbaar aan de 'vleugels' op de C-stijlen, en een spoiler onder de bodem. Topversie is de 599 GTO met 670 pk.

