

Weg met de vooroordelen!

De eerste Ferrari straatauto met een V8 was te lang een blinde vlek op de radar van klassiekerliefhebbers. Onbegrijpelijk, want de compacte door Marcello Gandini voor Bertone gelijnde 2+2 is in alle opzichten een geweldige auto. Bij Passion 4 Classics in Bussum staat een Ferrari (Dino) 308 GT4 te koop en garage-eigenaar Ronald Melieste nodigde me uit voor een rondje door het Gooi.

DOOR ALBERT MENSINGA



Enkele vooroordelen op een rij. Om te beginnen zou de GT4 geen echte Ferrari zijn. Inderdaad wijkt de vormgeving nogal af van de gebruikelijke koetswerken die werden getekend door Scaglietti en Pininfarina. De herkomst daarvan lees je in de coverstory. Naast tijd- en stalgenoten 365 GTB/4 Daytona, GTC4, Dino 246 GTS en 365 GT 2+2 slaat de dappere Dino geen gek figuur. De jaren zeventig *and all that*. De Dino-badge op de GT4 gaf wellicht tot mei 1976 wat verwarring, maar daarna kon er over de naam geen onduidelijkheid meer zijn en stonden de zeven trotse letters op de hoekige sportauto.

De V8 gaf wellicht reden tot wantrouwen? Helemaal nergens voor nodig. Ferrari had tot dan toe louter V12 motoren in de neus van haar straatauto's, tot in 1968 de eerste Dino verscheen met de van de Formule 2 afgeleide V6. De 206 GT, 246 GT en 246 GTS behoren nu tot het begeerlijkste dat het merk uit Maranello in de late jaren zestig en begin zeventig fabriceerde. De waarde van Ferrari's uit die periode steeg en alleen de 400 en later de Mondial





bleven achter. Dat lot was lange tijd ook de GT4 beschoren. Toch de allereerste Ferrari met V8 middenmotor en van het type dat nu de bulk van de autoverkoop van het merk met de trotse *Cavallino Rampante* is. Het gevolg was dat liefhebbers voor minder dan dertigduizend euro hun eerste Ferrari aanschafte. Als aardig alternatief voor de Maserati Merak bijvoorbeeld. Echter, een V6 is geen V8.

Geen Dino

De uitgelichte auto is dus geen Dino maar een Ferrari, want van 1977. De eerste 308 kwam in 1973 op de markt, twee jaar later gevolgd door de 208, vanwege de gunstigere belastingen. Zo'n tweeliterauto zal beslist geen trage rakker zijn, al was het maar vanwege het relatief lage gewicht van net 1.100 kilo en dus vergelijkbaar met een Porsche 911 van begin jaren zeventig. Nu is de 308 GT4 (nog) geen heel kostbare auto, vergelijkbaar met een redelijke 911 uit die tijd, en zal een goede 208 ongeveer een kwart onder de prijs van een nette 308 liggen. In totaal rolden er 840 tweeliters en 2.826 drieliters



308s de fabriek uit, wat de kleiner gemotoriseerde Italiaan zeldzamer maakt. Destijds vergeleken met name autojournalisten de creatie van Gandini met de Lancia Stratos en de Lamborghini Urraco. Logisch, want de dimensies zijn vergelijkbaar en weken behoorlijk af van wat men van Ferrari gewend was, die voortborduurde op de



Achter het stuur

Voorin en achter het stuur is dé plek om in de GT4 te zitten. Het is een echte rijdersauto. Je kijkt over de afgevlakte neus en ziet de weg, eigenlijk zoals in een Ferrari 312P en Alfa Romeo 33 racewagens. En zoals bij de genoemde ontwerpen van Gandini. Het is bij de Lamborghini Countach, de auto waar ik tijdens de instap direct aan moest denken, niet anders. Maar waarom een zware V12 en dito bediening, als het met een hoogtoerige V8 ook kan? De motor van de scherpgelijnde Ferrari, voor mij een hoogtepunt uit het oeuvre van grootmeester Marcello, sloeg direct aan. Meteen viel mij op dat niet alle cilinders even goed meededen. Na een droog leven in Zuid-Afrika kwam de huidige eigenaar terecht. Er werd het nodige vervangen, waaronder de vier dubbele Webercarburetors, de ontsteking, brandstofpompen en -leidingen, bobines en bougies. Verder is er service uitgevoerd op het remsysteem en zijn de fusees vervangen. Een beetje inrijden kon dus geen kwaad. Maar eerst de motor netjes lopend krijgen. Een klusje van niets: bougies ontvetten en de leidingen checken. En ja hoor, netjes 'rond' stationair en bij gasgeven heerlijk egaal. Snel op pad. Nog een vooroordeel wegnemen: de zitpositie en beschikbare ruimte zou beroerd zijn. Ik kon me niet voorstellen waar dat vandaan kwam. Met mijn 1.85 paste ik prima op beide voorstoelen en ik kon mijn armen en benen beter kwijt dan in de Countachs en Diablos waarmee ik eens reed. Ronald reed de eerste 'leg' en toen ik achter het stuur kroop wilde ik de stoel zelfs nog dichter tegen een kleine sportstuur aan. Voorwaar een prima zit.

Eerst warmrijden

Bussum uit - drempels waren dankzij het ouderwets hoge rubber geen probleem - en de B-wegen richting Amsterdam op. Met een fijne ronk en lichte mechanische ondertoon en onder Italiaans zonnige weersomstandigheden slingerde de Ferrari door de polder. Zware besturing? Welnee. Alleen op parkeersnelheid is het even stevig maar zeker niet ondoenlijk. Te veel omwentelingen? Ook dat ontkracht ik. Zolang je keurige en trefzekere lijnen aanhoudt, is er ook aan dit front geen vuiltje aan de lucht. Na een klein half uur kwamen de vloeistoffen op bedrijfstemperatuur en duwde Ronald het gas dieper in. Een heerlijke rasp was ons deel en met het toenemen van de snelheid voelde de Ferrari zich steeds beter in z'n element, zonder nerveus te worden. Precies zoals het een Italiaans raspaard betaamt. Na het vestingstadje Weesp parkeerden we langs de Vecht. Tijdens de fotoshoot stopte er een liefhebber, aangetrokken door de voor

elegante Dino 246. Ietsje verlengd, om plaats te maken voor de absurde achterstoelen, die, net als in de meeste 2+2-configuraties, in negen van de tien gevallen dienst deden en doen als uitgebreide hoedenplank. De opvolger werd uiteindelijk de Mondial, met plek voor niet al te grote schepsels met onderbenen. Kinderen onder de 12 bijvoorbeeld.

hem onbekende verschijning. Hij herkende de badge, maar was onbekend met dit type. Hij was niet de enige. Tot zo'n tien jaar geleden de GT4 langzaam op de radar van klassiekerliefhebbers verscheen. Ik reed terug. Even keren en eenmaal steken. Vooruit dan maar. Deze kar is gemaakt voor sturen op Targa Florio snelheden. Een koppeling met een aangename weerstand, ik hou ervan. Onbetrachtigd sturen met een puur en ongefilterd mechanisch gevoel. Schakelen en terugschakelen (kan met twee vingers) gasgeven en remmen werd een vanzelfsprekendheid. De auto is snel en ligt heerlijk vlak in de bocht, heeft een laag zwaartepunt en een directheid die al snel als een tweede natuur aanvoelde.

De fonkelnieuwe Webers misten de aangename en eigenwijze gebruiksoepelheid die een motor van dit kaliber vaak een spannend onvoorspelbaar randje geeft. Het gevolg was nu een aan/uit gevoel en lastig te doseren pedaal in de lagere regionen. Iets dat met een beetje gevoel en geduld op te lossen was. En iets dat de nieuwe eigenaar moet aanspreken: want kilometers maken is het devies. Terwijl de gebruikelijke forenzen vakantie vierden, hadden wij de B-wegen voor ons alleen. Tunnels betekenden een versnelling terug en stevig doortrekken. Wat een geluidje. Jammer dat het een proefrit betrof en geen voornemen om via binnendoorwegen morgenochtend Monaco te halen.

Dogleg

De versnellingsbak vergde enige gewenning. Op de plek van de gebruikelijke één zit de achterruit, zodat twee t/m vijf keurig in de H vallen. Koppie erbij voor wie dit niet gewend is. Na de eerste versnelling 'R' schampen is geen schande, zolang je 'm er maar niet hard indrukt. Het overkwam Ronald en mij natuurlijk niet, omdat wij alles rijden wat los en vast zit en regelmatig *doglegs* tegenkomen. Met de juiste mind-set rijden is voor de GT4 sowieso een vereiste. Het is immers niet zomaar een auto, maar een Ferrari. Een echte Ferrari met race-DNA. De vergelijking, in prijs en prestatie, met een Porsche dient zich aan maar gaat hopeloos mank. Een 308 is echt een meer bijzondere auto. Alles in en aan de auto is rijder-georiënteerd, keurig met de snelheidsmeter en toerenteller verscholen achter het kleine stuurwiel. Uit de tijd dat een snelheidslimiet niet bestond en bestuurders wisten wanneer ze moesten opschakelen. Ik kan me goed voorstellen dat je binnen een dag één wordt met dit bijzonder aangename voertuig. Ervaring met Italiaanse sportauto's uit de jaren '60 en '70 is wel een pré. Voor degenen die er zich iets bij kunnen voorstellen: de GT4 voelt als een auto voor de liefhebber die de Alfa Romeo GTV 105-serie ontgroeid is en het budget heeft. We gaan sparen en blijven dromen. Voor mij werd een jeugdheld even tastbaar. ❖

