

Intro

De Ferrari 412 is een vreemde eend in de bijt. Het Italiaanse automerk met het steigerende paardje wordt altijd geassocieerd met zeer sportieve tweezitters, compromisloze raceauto's voor de openbare weg, veel paardenkrachten en weinig bagageruimte. Zo bezien zou je bijna gaan twijfelen of de 412 wel een Ferrari is: hij heeft vier zitplaatsen, geen hitsige motor, een automatische versnellingsbak en een bagageruim dat plaats biedt aan een aantal flinke koffers en tassen. Hoe Ferrari is deze 412 eigenlijk?



Het exterieur

Het design van de 412 is een evolutie van zijn voorgangers. Ten opzichte van het eerste model in de zogenaamde 'Berlina'-reeks, de in 1972 verschenen 365 GT4 2+2, verschilt de 412 slechts op detail. Zo zijn de bumpers van de 412 niet zwart, maar in de carrosseriekleur gespoten, is het ontwerp van de voorbumper wat vereenvoudigd en zijn de verstralers voorzien van een helder glaasje. Je zou ontwerper Pininfarina gemakzucht kunnen verwijten, ware het niet dat het ontwerp van de 365 GT4 meer dan een decennium later nog steeds bij de tijd was. Even oprissen was genoeg.



Met zijn achterlichten is de 412 van achteren eenvoudig als Ferrari te herkennen.

Een twaalfcilinder in het vooronder, een passagierscompartiment met vier zitplaatsen en een redelijke kofferbak zorgen ervoor dat de lengte van de 412 niet gering is, die bedraagt namelijk 481 centimeter. De hoogte is echter wel gering, waardoor de auto een gestrekte vorm heeft. Het knappe van het ontwerp is dat de auto heel hoekig is en tóch heel elegant. Dat is het best te zien wanneer je de auto vanaf de zijkant bekijkt. De achterzijde is typisch Ferrari: vier ronde achterlichten - de buitenste twee oranje, de binnenste twee rood - en vier uitlaten, aan elke zijde twee. Voor achterliggers is het dus niet lastig om deze auto als Ferrari te herkennen. De voorzijde is wat minder typisch. De motorkap is erg

lang, vanwege het in de lengte geplaatste V12-blok, en de neus is eenvoudig vormgegeven.

Hoewel de kleur Grigio misschien niet de allerspannendste Ferrari-kleur is, staat hij erg goed op deze auto. Geel of rood is uiteraard veel te ordinair voor een beschaafde auto als de 412, dus grijs is helemaal geen verkeerde kleur. Overigens is de lak van deze auto na bijna twintig jaar nog in uitstekende staat. Natuurlijk is het kilometrage relatief laag, maar desalniettemin is het toch wel bijzonder. De 'holle' vijfspaaks lichtmetalen wielen van de 400i hebben onder de 412 plaats gemaakt voor 'platte' vijfspaaks wielen, die ook te vinden zijn onder zijn tijdgenoten: de Testarossa en de 328. Het ontwerp van de wielen is eenvoudig en hoekig, maar toch stijlvol en daarmee passen de wielen erg goed bij deze auto.

Het interieur

Zoals je van Ferrari mag verwachten, ziet de auto er vanbinnen zeer luxe uit. Het dashboard is bekleed met zwart leer en de deurpanelen zijn met crèmekleurig leder bekleed, dezelfde kleur als de stoelen. De zijkant van de middentunnel en de vloer zijn bekleed met een helderblauwe stof. Dat ziet er niet onaardig uit, maar een wat donkerder tintje blauw had er waarschijnlijk wat chiquer uitgezien. Op de stoelen is weinig aan te merken. Het leer voelt heel goed aan en het profiel van de stoelen zorgt voor een prettige zit. Hoewel de zijwangen niet zo hoog zijn, bieden de stoelen voldoende zijdelings steun. Aangezien de auto geen echte bochtenridder is, hadden de stoelen ook niet sportiever hoeven, kuipstoeltjes zouden misplaatst zijn geweest.



Het interieur is eenvoudig en luxe, het vakmanschap straalt er vanaf.

De hoge en brede middentunnel is prominent in beeld en vormt een duidelijke afscheiding tussen de plaats van de bestuurder en die van de passagier. Deze hoge middentunnel zorgt samen met de naar de bestuurder gerichte klokjes voor een sterk cockpitgevoel. In tegenstelling tot een echte cockpit zijn er gelukkig niet heel veel knopjes te vinden, waardoor het er rustig en overzichtelijk uit ziet. De knopjes, schakelaars en stuurstengels voelen overigens erg degelijk aan, meer Duits dan Italiaans. Dat is een hele geruststelling. Een kleine misser is de positie van de knipperlichtstengel en die van de verlichtingsstengel: ze zitten zo dicht bij elkaar, dat je gemakkelijk de verkeerde stengel te pakken hebt.

Het instrumentarium is uit duizenden te herkennen: de Veglia-tellers hebben een feloranje lettertype en er staat een steigerend paardje in het midden. De afleesbaarheid zou subliem zijn, ware het niet dat het stuur in de weg zit. Het stuur is namelijk niet verstelbaar en wanneer je ongeveer 1.80m lang bent, dan ontnemt de bovenkant van het stuur het zicht op de bovenkant van de tellers. Op snelweg snelheid moet je dus maar een beetje op je gevoel afgaan als je wilt weten met welke snelheid je rijdt.

Het rijden

De Ferrari 400 was de eerste Ferrari die was uitgerust met een automatische versnellingsbak. De bak is afkomstig van General Motors en het is een tamelijk ouderwetse drietraps automaat. Bij de 400 was de automaat niet erg populair, maar bij de 412 koos maar liefst tweederde van de kopers niet voor een handgeschakelde transmissie. Toch blijft het raar, een automaat in een Ferrari. Bij het wegrijden valt meteen op dat de gasrespons heel direct is. In tegenstelling tot grote Mercedessen en Jaguars heeft de 412 een gaspedaal dat met veel gevoel moet worden bediend. Ook het sturen vergt wat gewenning. Ondanks de stuurbevestiging voelt het stuur bij lage snelheden wat zwaar aan. Wat je ook bij lage snelheden merkt, dat zijn de banden. Bij lage snelheden zijn ze nogal rumoerig, maar als je wat sneller rijdt, dan merk je er niets meer van.



De twaalfcilinder klinkt beschaafd, al kan hij op verzoek schitterend janken

Rijdend over de provinciale weg voelt de auto aan als een sportieve middenklasser. Niet als een sportwagen, maar ook niet als grote sedan. Meer als een Audi A6 met S-line onderstel of een BMW 5-serie met M-onderstel en hij doet ook wel een beetje denken aan een Maserati Quattroporte. Vanwege het forse gewicht van de auto en de niet zo harde afstelling van het onderstel kun je geen spectaculaire wegligging verwachten. Hij ligt echter wel redelijk strak op de weg.

Op de snelweg is de 412 het best in zijn element. Dan merk je dat hij bedoeld is als sportieve snelwegcruiser en niet als sportwagen. Hij is erg stil vanbinnen, zelfs bij iets minder legale snelheden heb je vrijwel geen last van windruis of andere storende geluiden. Ook de twaalfcilinder laat weinig van zich horen en klinkt bij constante snelheden uiterst beschaafd. Pas wanneer je het gaspedaal tot de bodem intrapt en de naald van de toerenteller de '50' en '60' ziet passeren is de V12 duidelijk aanwezig. Met name bij die hoge toerentallen klinkt hij subliem. Hij jankt het dan uit, zoals het een Ferrari-motor betaamt. Dan komt de Ferrari in hem even naar boven.



Slot

Ferrari is erin geslaagd om een stijlvolle vierpersoons auto te maken die zowel comfortabel als sportief is, maar het is helaas niet helemaal gelukt om er een échte Ferrari van te maken. Natuurlijk is het op veel vlakken wél een Ferrari, denk bijvoorbeeld aan de simpele en elegante vormgeving, het luxe materiaalgebruik en het geluid van de twaalfcilinder die het bij hoge toerentallen uitjankt. Het is echter lastig om over een echte Ferrari te spreken wanneer de betreffende auto een automatische versnellingsbak heeft, plaats biedt aan vier personen en op de snelweg heerlijk stil is en comfortabel. Prima eigenschappen, daar niet van, maar het past niet echt bij een Ferrari.



Wat wel als een paal boven water staat, is dat het een bijzondere auto is. Dit exemplaar verkeert in een zeer goede staat: de lak is uitmuntend, de bekleding ziet eruit als nieuw en de motor loopt als het spreekwoordelijke zonnetje. Als je dan ook nog eens bedenkt dat dit model slechts 576 keer is geproduceerd, dan weet je zeker dat je met iets heel bijzonders te maken hebt.

Plus

- + Vormgeving exterieur
- + Materiaalgebruik interieur
- + Exclusiviteit

Min

- Weinig spectaculair
- Stuur niet verstelbaar
- Hoge onderhoudskosten