

Intro

Als nazaat van de legendarische Testarossa heeft de Ferrari 550 Maranello wel wat te bewijzen. Het was voor Ferrari een uitgelezen kans om te laten zien wat ruim tien jaar ontwikkeling had gebracht. Natuurlijk was de Testarossa verfijnd en via de 512TR tot F512M geëvolueerd, maar met een geheel nieuw model kon Ferrari pas echt laten zien wat ze in huis had.

In tegenstelling tot de meest bijzondere modellen van Ferrari is de 550 Maranello niet gelimiteerd geproduceerd, met een nieuwprijs van meer dan een half miljoen gulden zorgde Ferrari er echter wel voor dat deze auto redelijk exclusief bleef. Bijzonder is hij dus wel, maar is heeft Ferrari ook kunnen bewijzen dat ze in de tien jaar na de Testarossa niet hebben stilgezeten?



Het exterieur

Lange neus, laag dak, breed achterste. Zo hoort een sportwagen eruit te zien en zo ziet de 550 Maranello eruit. Pininfarina heeft goed werk geleverd, want de auto is werkelijk prachtig. Het is een hele prestatie om een auto zo sportief en tegelijk zo chique vorm te geven. Stijlvol verpakte agressie. Arnold Schwarzenegger in een mooi kostuum.

Vanaf de zijkant is de klassieke lijn goed te zien. Een lage neus gevolgd door een lange, ietswat bolle, motorkap. Daarna de vlakke voorruit, het lage dakje en de licht aflopende daklijn, die uitmondt in een zeer bescheiden achterspoilertje. Ook de uitlaten en de achterlichten zijn vanaf de zijkant goed te zien, die steken namelijk een stukje uit.



De achterzijde is met zijn vier uitlaten en evenveel achterlichten kenmerkend voor Ferrari.

De vormgeving van de voorzijde is heel eenvoudig gehouden. Voorin de neus zit een brede, ovaalvormige luchtinlaat met aan weerszijden een mistlicht. De koplampen zitten achter mooi gevormd



helder glas. Bij de F512M stond dat voor geen meter, die auto schreeuwde om klaplampen, zoals de Testarossa ze had. De koplampen staan bij de 550 Maranello in ieder geval prachtig.

Ook de achterzijde is uiterst minimalistisch vormgegeven. Schoonheid door eenvoud. Het is fijn om te zien dat de achterkant van de 550 Maranello de vaste Ferrari kenmerken laat zien: twee paar verchromde uitlaatpijpen met daarboven twee paar identieke achterlichten. Tussen de achterlichten is natuurlijk het steigerende paard te vinden, die er geen twijfel over laat bestaan dat dit een Ferrari is.

Het interieur

Hoewel de 550 inmiddels al een jaartje of tien geleden op de markt kwam, ziet hij er vanbinnen nog erg jong uit. Het interieur laat zich omschrijven als eenvoudig, luxe en stijlvol. Omdat zwart overheerst, maakt het interieur wel een sobere indruk. Gelukkig zorgen de chroomranden rond de luchtroosters, de zilverkleurige versnellingspook en het gele embleempje op het stuur voor de nodige verfrissing.



Eenvoudig, luxe en stijlvol, dat is het interieur van de Ferrari 550 Maranello.

De instap is erg laag. Dat is niet zo vreemd, wanneer je ziet hoe dicht de auto bij de grond staat en hoe laag de stoelen zijn. Plof neer op de sportstoelen en je wordt omhelst door de stoelwangen, een

beetje grip kan natuurlijk geen kwaad in een sportwagen. In een snelle bocht houden ze de stoelen je goed op je plek, ze zijn bovendien ook nog eens heel comfortabel en zien er mooi uit. Omdat je zo laag zit, heb je bijna geen last van het lage dak. De hoofdruimte is voldoende en de bewegingsruimte in het algemeen is goed te noemen.

Het instrumentarium is minimalistisch vormgegeven. Hij biedt slechts plaats aan een vier klokjes: twee kleine voor de koelvloeistoftemperatuur en de oliedruk en twee grote voor de snelheid en het toerental. De afleesbaarheid is subliem, vanwege de grote vetgedrukte cijfers en het eenvoudige lettertype.

Veel grote tweezitters, zoals bijvoorbeeld de Mercedes-Benz SL, hebben achter de stoelen nog wat ruimte voor een paar kleine tassen of koffertjes. Bij de 550 Maranello is dit echter niet het geval. Omwille van de gewichtsverdeling heeft Ferrari de versnellingsbak namelijk boven de achteras geplaatst, daar bovenop is de enorme benzinetank geplaatst en zodoende bleef er achter de stoelen geen ruimte meer over. Omdat de motor voorin ligt, heeft de 550 Maranello achter gelukkig een kofferbak. Dit blijkt helaas een klein vakje te zijn, met een inhoud van nog geen tweehonderd liter. Uiteraard koop je een Ferrari niet vanwege de riant bagageruimte, maar zelfs in de kleine F355 heb je meer ruimte voor bagage.

Het rijden

Het is alsof je voor het eerst in een auto rijdt. Alles vereist gewenning. Het koppelingspedaal voelt zo zwaar, dat je afvraagt of het pedaal überhaupt naar beneden kan bewegen. Na enige inspanning ontdek je dat het toch wel mogelijk is: het pedaal gaat naar beneden. Dan is het tijd voor de versnellingspook. Net als veel andere Ferrari's heeft de 550 Maranello een open schakelcoulisse, er is dus geen pookhoes die verhuult in welke versnelling de pook staat. De bolvormige pookknop ligt heel fijn in de hand, hij vult precies de handpalm. Als je de pook naar de gewenste versnelling wilt bewegen, stuit je op veel weerstand. Flink doordrukken en dan belandt de pook op zijn plaats, wat gepaard gaat met een luid 'kloenk'-geluid. Wegrijden vereist goed voetenwerk: zowel het koppelingspedaal als het gaspedaal is heel gevoelig.



De lage neus kan een serieus probleem zijn in drempelrijk Nederland.

Dan komt de auto in beweging. De toerenteller wijst naar beneden, net als de snelheidsmeter. Zelfs als de motor amper in beweging is klinkt hij heel mooi. Niet te gedempt, maar ook niet te aanwezig. Precies goed. Opschakelen naar de tweede versnelling gaat weer gepaard met een flinke 'kloenk'. Het voelt raar om met zoveel kracht te schakelen, maar zonder die kracht is er geen beweging in de pook te krijgen, je moet dus wel. Na een aantal schakelbewegingen went het al snel. Dat komt goed uit, want dan kun je je aandacht op verkeersdrempels richten. De neus ligt zo laag, dat je vaak moet afremmen tot ver onder de maximumsnelheid om zonder beschadigingen over de drempel te kunnen rijden. De steilste drempels moet je schuin oversteken, als je tenminste de neus onbeschadigd wilt houden.

Wanneer alle verkeersdrempels slechts nog in de buitenspiegels te zien zijn, kan er wat gas gegeven worden. Het valt op dat de motor zeer snel oppakt. Al bij een schamele tweeduizend toeren voelt de motor krachtig aan en bij het intrappen van het gaspedaal versnelt de auto meteen. De auto reageert heel direct op stuurbewegingen en de wegligging is zeer strak. Beweeg het stuur een kleine stukje naar links en de auto gaat meteen naar links. Bij doorsnee auto's duurt het heel even voordat de wielen reageren op het stuur en sommige auto's reageren niet eens op een dergelijke stuurbeweging. De 550 dwingt je om altijd goed te weten waar je mee bezig bent. Nonchalant het stuur bewegen of ongeconcentreerd de pedalen bedienen wordt gelijk afgestraft.

Op de snelweg laat de 550 Maranello zich van een andere kant zien. Hij is dan wat minder nerveus, voelt redelijk comfortabel aan en hij is verrassend stil. Dat wil zeggen: stil in een hoge versnelling. Even terugschakelen naar de derde versnelling en motor overstemt alle andere geluiden en eist meteen de hoofdrol voor zich op. Niet dat daar wat mis mee is. In tegendeel, terugschakelen werkt verslavend. Het 'kloenk'-geluid van de versnellingsbak, gevolgd door een in de toeren klimmende twaalfcilinder, dat uitmond in een schitterend, extatisch geluid, daar kun je geen genoeg van krijgen. Wat vooral opvalt is



het gemak waarmee de 550 Maranello accelereert. Het maakt niet uit of je 80km/h rijdt of het dubbele. Trap het gaspedaal in en je krijgt een duw in je rug. Vanaf stilstand rijd je in ruim vier seconden 100km/h, minder dan tien seconden later rijd je 200km/h en het versnellen houdt pas op bij 320km/h. Indrukwekkende cijfers, maar pas nadat je met deze auto hebt gereden beseft je hoe ontzettend snel deze auto eigenlijk is.

Slot

Hij mag er dan uitzien als een ingetogen gran turismo, de Ferrari 550 Maranello is een echte sportwagen. Het koppelingspedaal is loeizwaar, het gaspedaal moet met uiterste nauwkeurigheid worden bediend en het stuur geeft zelfs de kleinste bewegingen direct door aan de wielen. Het kost wat gewenning, maar dan heb je ook wat. Als je eenmaal overweg kunt met de bediening, dan krijg je er veel voor terug: een heerlijk klinkende twaalfcilinder, fenomenale prestaties en een geweldige wegligging.



De vormgeving is ook goed geslaagd: ingetogen, sportief en stijlvol. Relatief tijdloos ook, want na tien jaar is het ontwerp nog niet verouderd. Het is een geweldige auto, maar weet goed wat je van hem moet verwachten. Ben je op zoek naar een sportieve gran turismo, à la Aston Martin DB9, dan kom je bedrogen uit. De Ferrari 550 Maranello is namelijk een echte sportwagen, met alle voor- en nadelen van dien.

Plus

- + Prachtige vormgeving
- + Fenomenale prestaties
- + Heerlijke motor

Min

- Hoge aanschafprijs
- Zware bediening
- Zeer kleine bagageruimte