

LANCIA HYENA ZAGATO – TERUGBLIK OP EEN GROOTS NEDERLANDS AVONTUUR

Octane

McLaren

DE ALLERBESTE

*Waarom McLaren's onover-
troffen F1 nooit wordt
overtroffen*

€ 12,75 NUMMER 065
AUGUSTUS 2023



| SIMCA RALLYE 1 & 2 | NSU 1000TTS | MASERATI 5000 GT | MG F STILES |
| 12in12 CHALLENGE | BENTLEY SPEED 8 | DUDOK VAN HEEL |

INHOUD

REPORTAGES

26 McLAREN F1

De meest geweldige supersportauto ooit? Degenen die er als eersten in reden vinden van wel. Jay Leno vertelt wat hij er als eigenaar van vindt

40 LANCIA HYENA ZAGATO

Terugblik op een Nederlands avontuur dat heel mooi begon. Paul Koot, de grote man achter het project, vertelt wat hij allemaal op zijn weg tegenkwam

56 BMW M3 TOURING COMPETITION

De beste M3 ooit? Waarschijnlijk wel, en een zeldzaam fijne stationwagen bovendien

60 OCTANE'S 12in12 CHALLENGE

De bergen op, de dalen in. Hoe plan (en rijd) je een route waarmee je 22 hoge passen in minder dan 12 uur aandoet?

68 MASERATI 5000 GT

Wat was 's werelds snelste 'in serie gebouwde' auto in het begin van de jaren zestig? Het was geen Ferrari, Porsche, Aston Martin of Mercedes...

84 QUALITY TIME

Sigrid de Vries lobbyt ten faveure van de auto-industrie in Brussel – en beoordeelt in Octane de besluitvorming aldaar

90 SIMCA RALLYE 1 & 2

Twee Franse sport-iconen, met wortels bij Fiat. Kiezen hoeft eigenlijk niet, want ze gaan je allebei gelukkig maken

98 BENTLEY SPEED EIGHT VAN RACING GREEN

Hij lijkt een locomotief maar blijkt al snel een magnifieke vooroorlogse rijmachine

108 MG F STILES

Zeer aantrekkelijk, licht en semi-sportief, gemaakt door eerste klas vaklieden, zo stond in 1932 in de brochure

116 NSU 1000TTS

Een bijna in de vergetelheid geraakt juweeltje dat veel sportief rijplezier biedt en graag van zich laat horen

122 HARRY SCHOLTEN

In de jaren dertig was autosport een bezigheid van een handvol professionele coureurs, aangevuld met een flinke schare *gentleman racers*. Harry Scholten, telg uit een Gronings ondernemersgeslacht, was er daar een van



26



40



60



68



84



90



98



108



116



122

DE GROOTSE ONBEKENDE

Wat was 's werelds snelste 'in serie gebouwde' auto in het begin van de jaren zestig? Het was geen Ferrari, Porsche, Aston Martin of Mercedes. Nee, het was een Maserati, de 5000 GT. Exotisch en fascinerend, maar ook onbekend en ondergewaardeerd.

TEKST Ton Roks // FOTOGRAFIE Luuk van Kaathoven







Een typisch element van de drie 5000 GT's met een carrosserie van Frua is de drietand die min of meer 'zwevend' in de neus is aangebracht.

'OP CONOURS D'ELEGANCE PALEIS SOESTDIJK WERD DEZE 5000 GT TOT WINNAAR UITGEROEPEN VAN DE KLASSE CARROZZERIA ITALIANA OF THE SIXTIES'

DE 5000 GT, Maserati's nieuwe supersportwagen van 1959, was ongehoord snel met zijn geclaimde topsnelheid van 275 km/h. Hij was bestemd voor de rijksten der aarde, met een prijs van een fenomenale 7,5 miljoen Lire. Daarmee is hij vijf jaar lang de duurste sportauto op de markt geweest. Het was een auto die zo snel accelereerde dat je in luttele seconden je rijbewijs kon kwijtraken. Zoals Joe Walsh is overkomen, de gitarist die beroemd en rijk is geworden bij The Eagles. Op zijn solo-album 'Life's Been Good' van 1978 zingt hij:

*"My Maserati does one-eighty-five
I lost my license, now I don't drive
I have a limo, ride in the back
I lock the doors in case I'm attacked."*

Pikant is dat Walsh – toen hij dat liedje schreef – nog nooit een Maserati had gehad. Die '185' had hij dan ook volledig uit zijn duim gezogen. Maar omdat heel veel fans hem vol bewondering aanspraken omdat hij zo'n exotische Maserati bezat en hij vervolgens zo'n enorme teleurstelling op hun gezichten zag als hij dan de waarheid vertelde, heeft hij er uiteindelijk toch maar een gekocht. Een 5000 GT uiteraard, want daarvan werd gezegd dat hij *one-eighty-five (miles per hour)* kon aantikken. Heeft Joe ooit die 185 *mph* op de snelheidsmeter van zijn Maserati gezien? "Nee, dat niet, bij 140 durfde ik niet harder", heeft hij tegenover het magazine *Rolling Stone* toegegeven.

Wellicht heeft Maserati's meest exotische sportauto net zo lang op de verlanglijst van Joe Walsh gestaan als op die van Henk de Vries, de eigenaar van de 5000 GT op deze pagina's. "Ik kende deze auto al twintig jaar, hij stond toen bij een handelaar in Florida, in heel slechte staat. Maar er werd desondanks \$ 500.000 voor gevraagd. Veel te veel voor mij. Maar ik kon die Maserati maar niet vergeten, ik ben hem blijven volgen. In 2016 werd ik gebeld door *Scuderia Azzurra*, een restauratiebedrijf met vestigingen in Portugal en Duitsland. Ik kende die jongens goed, ze leveren daar geweldig mooi werk, ik heb een waanzinnig mooie Aurelia »



De meeste 5000 GT's zijn met injectie van Lucas uitgerust, deze heeft echter vier dubbele Webers.

MASERATI 5000 GT (1959-1966)*

MOTOR 4890 cm³ V8 met vier bovenliggende nokkenassen, boring x slag 94 x 89 mm, compressie 8,7:1, Lucas brandstofinjectie **VERMOGEN** 330 pk bij 5700 min⁻¹
KOPPEL 447 Nm bij 3500 min⁻¹ **TRANSMISSIE** achterwielaandrijving, vierversnellingsbak, Salisbury-Jaguar zelfsperrend differentieel **BESTURING** wormwiel, onbekrachtigd, 3,5 omwentelingen tussen uiterste standen **REMME**n Girling schijven rondom **LxBxH** 4700 x 1752 x 1300 mm **WIELBASIS** 2400 mm **TANKINHOU**d 100 liter
GEWICHT 1587 kg **0-100 KM/H** in 6,8 sec **0-160 KM/H** in 14,0 sec
TOPSNELHEID circa 275 km/h



gezien die zij gedaan hebben, en ook een Sebring en een 3500 GT. Ze vertelden me dat de 5000 GT die ik op het oog had, de allerlaatste van de reeks, te koop was. Toen heb ik toegehaapt, *Life's Been Good*, ook voor mij, en ik had inmiddels een kleine collectie auto's. De restauratie heeft drie jaar geduurd, en ik heb een auto of tien verkocht om de bonnetjes uit Portugal te betalen."

Het resultaat mag er zijn, bij de restauratie is precies de juiste toon getroffen, Henk's 5000 GT ziet eruit zoals hij de fabriek verlaten heeft, heel authentiek, op een paar begrijpelijke wijzigingen na. De jury van Concours d'Elégance Paleis Soestdijk was er verleden jaar ook van onder de indruk: zijn 5000 GT werd daar tot winnaar uitgeroepen van de klasse *Carrozzeria Italiana of the Sixties*.

De 5000 GT was in zijn tijd niet alleen extreem duur, hij was ook extreem zeldzaam. Er zijn er voor zover bekend zo'n 34 van gebouwd, en bijna allemaal uniek qua carrosserie en/of uitvoering. Ook onder de motorkap was hij extreem, daar lag een V8, een volbloed racemotor, slechts licht getemperd, en afkomstig van een geweldenaar, de Maserati 450S, beschreven in Octane's vorige editie. Dat was een raceauto waarop indertijd niemand een antwoord had, ook Ferrari niet. Maserati had er veel successen mee kunnen boeken als de 450S niet zo onbetrouwbaar was geweest. Toen hij

* Technische gegevens van Ferdinando Innocenti's 5000 GT met carrosserie van Ghia, ontleend aan Bernard Cahier's testverslag in *Sports Car Graphic* van januari 1962.



uiteindelijk wel races uitreed en onverslaanbaar was, heeft Maserati de autosport helaas vaarwel moeten zeggen, mede als gevolg van nare race-ongelukken in Venezuela, met grote financiële consequenties, waarbij drie auto's werden afgeschreven, waarvan twee reeds verkochte. Ook een regelwijziging heeft er aan bijgedragen dat het lot van de 450S bezegeld was – voor het racen met *sportscars* waren motoren groter dan 3,0 liter niet meer toegestaan.

Het idee voor de 5000 GT's is ontstaan nadat Maserati in 1957 een coupé op basis van de 450S had gebouwd voor de 24 Uren van Le Mans. Deze had een door Frank Costin ontworpen stroomlijnkarrosserie van Zagato. De auto was geen succes door problemen met de koeling en is uiteindelijk bij Maserati op een schroothoop beland. Daar werd hij in 1958 door een Amerikaan gespot. Die zag er wel een gave straatauto in en zo gezegd, zo gedaan. Fantuzzi, dat voor Maserati de koetswerken van de raceauto's maakte, is aan de slag gegaan en heeft er een coupé van gemaakt. Zo is Maserati's eerste V8 Coupé geboren. Met die 450S V8 onder de motor kap was het een buitengewoon snelle Maserati. De *roadtester* van het Amerikaanse *Road & Track* meldde nog nooit eerder in zo'n fantastische machine gereden te hebben.

Die V8 Coupé is niet onopgemerkt gebleven, het heeft niet lang geduurd eer Mohammad Reza Pahlavi, de Sjah van Perzië, er een bestelde: hij had ook wel trek in een Gran Turismo met een heel speciale motor. Maserati zag daar wel wat in, het was een kans om de reeds gebouwde – en kostbare – V8's voor de 450S alsnog te gelde te maken. Zo is de eerste 5000 GT geboren, een super-sportauto en GT voor koningen, sterren en superrijken. Het was een uitzonderlijk

verleidelijke propositie. Er waren eind jaren '50, begin jaren '60 wel meer fabrikanten die motoren in hun sportauto's en GT's monteerden die rechtstreeks uit de autosport kwamen, maar niemand leverde er een die de specificaties van een racemotor zo dicht benaderde als Maserati had gedaan met de 4,5-liter V8 van de 5000 GT. Om even een beeld te geven van zijn potentie: op Le Mans had een Maserati Tipo 151/3 met die V8 een recordsnelheid van 310 km/h gehaald op het rechte stuk van Mulsanne. Een jaar later reed een Tipo 65 er 330 km/h mee op de Italiaanse autostrada.

De V8 van de 450S was licht overvierkant, met een boring die iets groter was dan de slag. Hij had een blokhoek van 90 graden en twee bovenliggende nokkenassen per cilinderbank, die vanaf de voorzijde van het blok door een complex stelsel van tandwielen werden aangedreven. Voor de 5000 GT heeft Maserati's hoofdingenieur Giulio Alfieri de cilinderinhoud naar vijf liter vergroot, de nokkenas-aandrijving vereenvoudigd en een dubbele ontsteking en Lucas-injectie gemonteerd. Voor straatgebruik was de compressie iets verlaagd. Er werd een vermogen geclaimd van 330 pk bij 5500 toeren per minuut.

Het chassis van de 5000 GT was een versterkte versie van dat van de 3500 GT, het toenmalige 'volumemodel' van Maserati. Ook zijn starre achteras werd voor de 5000 GT gebruikt, met bladveren, een stabilisatorstang en telescoopedempers. Vóór onderhield de nieuwe supercoupé contact met het wegdek via dubbele driehoekige draagarmen, schroefveren en telescoopedempers. Van de 3500 GT werd ook de viertraps handbak gebruikt, evenals diens Girling-remsysteem, echter met schijven op alle vier de wielen. »



De snelheidsmeter reikt tot 300 km/h, zeer uitzonderlijk in die tijd; de eerste 5000 GT's hadden een bak met vier versnellingen, de latere met vijf.



**'DE ROADTESTER
VAN HET AMERIKAANSE
ROAD & TRACK MELDDE
NOG NOOIT EERDER IN
ZO'N FANTASTISCHE
MACHINE GEREDEN
TE HEBBEN'**

De carrosserie van de 5000 GT voor de Sjah van Perzië was gemaakt door Touring, waarmee Maserati al heel lang een relatie had. Dat eerste exemplaar was in de ogen van menigeen geen schoonheid, het was enigszins een samenspel van vormen en ideeën die eerder op andere auto's waren gezien, maar toen de auto in 1959 op de autosalon van Turijn werd tentoongesteld, vond de jetset hem aantrekkelijk genoeg om de portemonnee te trekken.

Er zijn vervolgens diverse exemplaren gebouwd, niet alleen door Touring, maar ook door Bertone, Pininfarina, Monterosa, Ghia, Allemano en Frua. Die waren vrijwel allemaal mooier dan die eerste voor de Sjah van Perzië, met als uitschieter de door Michelotti ontworpen en door Vignale gebouwde 5000 GT voor de Amerikaan Briggs Cunningham. Tot de 'vorstelijke' grootheden die een 5000 GT reden behoorde naast de Sjah van Perzië ook prins Karim Aga Khan. Deze had een van de drie 5000 GT's die door Frua van een koetswerk waren voorzien.

De Maserati op deze pagina's is in 1966 geleverd aan Auto König in München, en was bestemd voor Herr Engelhardt, naar verluidt de persoonlijke architect van de Aga Khan. Wat deze specifieke 5000 GT bijzonder maakte, was niet alleen dat het de allerlaatste was in de reeks van 34, maar ook dat hij precies hetzelfde was als die van de Aga Khan, want zo had Engelhardt het nadrukkelijk gewenst.

Wellicht was Maserati door zijn voorraad 450S V8's heen toen het deze 5000 GT voor Engelhardt bouwde, want onder de motorkap ligt een andere V8, een speciale versie van de 4,7-liter achtcilinder van de Mexico, met vier dubbele Webers en 325 pk sterk, op luttele pk's na net zo krachtig als de exemplaren met de vijfliter motor.

Deze 5000 GT – met chassissnummer 103*100 – is in zijn lange bestaan enige jaren in minder goede handen geweest, maar is door Scuderia Azzurra in opdracht van Henk de Vries in perfecte staat teruggebracht met het prachtige, originele *Marrone Cangiante* (kastanjebruin 'pearl') lakwerk. Een uitzondering is gemaakt voor het interieur.

Henk de Vries: "Het interieur waarmee de auto indertijd is geleverd, was precies zoals bij de 5000 GT van de Aga Khan, zoals die Duitse architect wilde. De auto had vergulde klokken, de bekleding van donkerbruin suède was niet om aan te zien en het tapijt was zéér hoogpolig, alsof je een nachtclub binnenkwam. We hebben voor een passender interieur gekozen, vergelijkbaar met andere 5000 GT's, met verchromde instrumenten en bekleding van mooi grijs suède."

Met de kleinere 4,7-liter motor voelt Henk zich zeker niet onderbedeeld. "Hij heeft hetzelfde vermogen als de 5,0-liter en aan trekkracht kom je helemaal niks tekort, dat zul je wel merken als je zelf rijdt. Ik vermoed dat hij andere nokkenasprofielen heeft, speciaal voor deze motor, want hij is temperamentvoller dan de 4,9-liter in mijn Maserati Bora."

Voordat ik instap, eerst een rondje rondom de 5000 GT. Het kan zijn dat je een en ander aan het koetswerk herkent, want het heeft een opmerkelijke gelijkenis met de Glas V8,



een coupé met ook een koetswerk van Frua, bijgenaamd 'Glaserati'. De rechthoekige koplampen zijn een iets minder geslaagde poging om modern te zijn. Ze zijn van Cibié, wat de suggestie wekt dat ze wellicht van de Citroën Ami afkomstig zijn.

Onder de motorkap prijkt een pracht van een achtcilinder, niet met injectie zoals bij de meeste GT's, maar met vier knapen van dubbele Webers, waarvan de gasbuizen als orgelpijpen de hoogte in steken – helaas alleen te zien als het luchtfilter is verwijderd.

Het is een enorm voorrecht om voor een reportage in een 5000 GT te rijden, want er zijn zo goed als geen tests of rij-impressies van bekend. Vermoedelijk gingen de GT's na de afbouw door Maserati rechtstreeks naar hun beroemde en waarschijnlijk niet erg geduldige eigenaren, zonder dat de pers een kans had gekregen. De enige rij-impressie die ik heb kunnen vinden is van Bernard Cahier, de beroemde fotograaf en autojournalist, die in 1962 een bezoek bracht aan Maserati en van directeur Orsi en hoofdingenieur Alfieri een 5000 GT mocht beproeven, samen met *chief testdriver* Guerino Bertocchi. De GT in kwestie was overigens de door Ghia gebouwde auto die bestemd was voor Ferdinando Innocenti, de grote baas van Lambretta.

Via eBay heb ik een exemplaar kunnen bemachtigen van de editie van *Sports Car Graphic* van januari 1962, waarin Cahier zijn indrukken publiceerde. Hij zingt daarin uitvoerig

de lof van de V8, die voor de GT geciviliseerder en verfijnder is gemaakt dan die van de 450S en waarvan het vermogen is teruggebracht naar 330 pk bij 5700 toeren, precies 1500 minder dan die van de racemotor, aldus Cahier. Op de toen nieuwe *Autostrada del Sole* van Milaan naar Florence heeft hij metingen gedaan en registreerde een acceleratie vanuit stilstand naar 160 km/h in 14,0 seconden, wat zelfs nu nog indrukwekkend mag heten. De 5000 GT deed de kilometer met staande start in 26,6 seconden met een eindsnelheid van 217 km/h, het snelste dat ik ooit had meegemaakt, aldus Cahier in zijn verslag, met de toevoeging dat het nóg sneller had gekund, want hij had niet het maximaal toegestane toerental volledig benut.

De hoogste snelheid die hij had bereikt, gemiddeld over een kilometer in twee richtingen, was 245 km/h, maar dat was zeker niet het maximum, zo staat in Cahier's tekst, want de 5000 GT was met een korte eindoverbrenging uitgerust. Testrijder Bertocchi vertelde hem dat hij met een lichter exemplaar van de super-Maserati, met een langere eindoverbrenging, 275 km/h had gereden. Geen wonder dat Cahier zijn testverslag van de 5000 GT afsloot met de woorden '*the most formidable GT of today*'.

Overigens zou ook een Duitse autojournalist metingen met een 5000 GT hebben gedaan – met Bertocchi en op dezelfde snelweg – en 270 km/h in de ene richting en 277 in de andere hebben geregistreerd.

»



OP HET NIPPERTJE AAN SLOOP ONTSNAPT

De gehavende 5000 GT op bijgaande foto's heeft in 1961 op de autosalon van Turijn gestaan en was gebouwd voor Ferdinando Innocenti, de vader van de Lambretta scooters. Het is chassisnummer AM103 018, het negende exemplaar, en het is de enige 5000 GT met een koetswerk van Ghia. Het ontwerp wordt toegeschreven aan Sergio Sartorelli, de man die ook verantwoordelijk was voor onder meer de Chrysler Ghia Crown Imperial, Fiat 2300 S Coupé, Volkswagen Karmann Ghia Type 34 en Fiat 126.

Het is deze auto die in 1962 werd uitgeleend aan Bernard Cahier voor een testrit. Innocenti heeft de Maserati op een zeker moment verkocht, en via een aantal eigenaren in Italië is hij uiteindelijk terecht

gekomen in Saoedi-Arabië. Lange tijd is aangenomen dat de 5000 GT verloren was geraakt, maar uiteindelijk is hij weer opgedoken in de nalatenschap van Rubayan Alrubayan, een Arabische auto-enthousiast die hem in de jaren '70 had aangeschaft. Hij was zich kennelijk niet bewust van de importantie van de zeldzame Maserati en heeft hem ergens geparkeerd en tientallen jaren buiten laten staan. Enige jaren na zijn dood hebben zijn erfgenamen de 5000 GT onderdak gegeven om verder verval te voorkomen. Het heeft er alle schijn van dat de auto op het nippertje aan sloop is ontsnapt, want op een van de portieren was al met een spuitbus in Arabisch schrift geschreven dat hij voor een autosloperij bestemd was.





Ondanks dat de Maserati zo lang buiten had gestaan, verkeerde hij nog in opmerkelijk goede staat, zo rapporteerde RM Sotheby's voorafgaand aan de veiling in 2019. Hij was natuurlijk in deplorabele staat, maar er waren niet of nauwelijks onderdelen kapot of verdwenen. Zelfs het – ongebruikte – reservewiel bevond zich nog in de kofferbak. In een van de portieren zijn bovendien originele schetsen van Ghia aangetroffen. De kilometerteller gaf slechts 15.561 aan, vermoedelijk is er niet meer met de Maserati gereden dan dat. De 5000 GT is in Monterey geveild en de hamer viel bij \$ 550.000. Hopelijk gaan we deze GT na een fortuinlijke restauratie een keer op Pebble Beach of een ander concours terugzien – in volle, originele glorie.



FOTO'S ROBIN ADAMS © 2019 COURTESY OF RM SOTHEBY'S

'HIJ DEED DE KILOMETER MET STAANDE START IN 26,6 SECONDEN MET EEN EINDSNELHEID VAN 217 KM/H, HET SNELSTE DAT CAHIER OOI HAD MEEGEMAAKT'

Die cijfers galmen nog even na als ik aan het stuur zit, en zie dat de snelheidsmeter tot 300 km/h gaat. In een auto uit de jaren '60, *wow*, over formidabel gesproken. De meter is midden in het dashboard gemonteerd, goed zichtbaar voor zowel bestuurder als passagier, zodat beiden de rappe klim kunnen volgen naar snelheden die eind jaren '50, begin jaren '60 stratosferisch hoog moeten zijn geweest. Verder zie je vooral veel klokjes en tuimelschakelaars – en de 5000 GT blijkt warempel elektrisch bedienbare raampjes te hebben. Alle meters zijn van *Smiths*, behalve die voor de ampères, die worden namelijk door *Lucas* aangegeven.

De 5000 GT is geen exceptioneel grote of ruime auto, maar met genoeg plaats om comfortabel te zitten op de royale, uitnodigende stoelen. De suède bekleding ziet er mooi en rijk uit, een passende omgeving om vorstelijk in te vertoeven. Het 'zitje' achter je stelt niet al te veel voor, zie het als additionele bagageruimte.

De V8 slaat meteen aan en loopt kalm en een beetje lui stationair, als een grote Amerikaanse V8, maar zodra je ook maar een beetje gas geeft, wordt het raspaard in hem wakker en klinkt hij zoals geen andere V8 klinkt maar wel zoals je van een Italiaan verwacht: warm en melodieus, vol ingehouden kracht en vurigheid.

De 5000 GT van Henk de Vries onderscheidt zich ook van vroegere exemplaren doordat hij niet van een vier- maar een vijfbak is voorzien, zodat je nog meer mogelijkheden hebt zijn koppelkromme met verve te benutten. De koppeling gaat zwaar, maar de V8 is vergevingsgezind en staat me toe met enige gratie weg te rijden. De slag van het gaspedaal is enorm, en je hebt veel beenlengte nodig om het goed te bedienen. Voordeel is dat je gemakkelijker met enige finesse de regie over de vier Webers voert. Mocht je toch een keer te wild met het gaspedaal omgaan, dan helpt het standaard sperdifferentieel je door het motorkoppel toch zo goed mogelijk in tractie om te zetten – of een paar strepen op het asfalt te trekken. Je kunt het sper een beetje horen en voelen werken, niet in die mate als een Detroit Locker, maar wel enigszins vergelijkbaar.

De ZF schakelt als een geweevergrendeling, wat precies bij de 5000 GT past, want het is een wapen van zwaar kaliber, daar kom je al snel achter als je hem de sporen geeft. De stappen die hij zet zijn altijd enorm, het maakt nauwelijks uit in welke versnelling de transmissie staat. Er bestaat geen twijfel waarvoor deze Maserati gemaakt is: het meedogenloos geselen van de Italiaanse autostrada met zijn Pirelli Cinturato's.



**'ER BESTAAT GEEN
TWIJFEL WAARVOOR
DEZE MASERATI
GEMAAKT IS: HET
MEEDOGENLOOS
GESELEN VAN
DE ITALIAANSE
AUTOSTRADA'**

De V8 is ondanks zijn hoge prestaties verre van nukkig, hij is zelfs uitgesproken soepel. Vanaf lage toerentalen neemt hij minzaam gas aan en gaat aan de slag, zonder dat de Webers protesteren of de acht cilinders met *benzina* overvoeren.

De overbrengingsverhoudingen van de aandrijflijn zijn gekozen voor een snelheidsbereik dat de hedendaagse limieten ver te boven gaat. Op 80- en 100 km/h wegen rijd je nog in IV, dan heb je altijd onmiddellijke trekkracht paraat. De achtcilinder accepteert het als je de bak bij 100 in vijf zet, maar dan bevindt hij zich qua toeren nog aan de voet van de koppelkromme. Prima om te cruisen – en om even denkbeeldig stil te staan bij het feit dat je in die ene versnelling maar liefst 175 km/h aan die 100 kunt toevoegen, je hoeft alleen maar het gaspedaal diep in te trappen.

Als je echt wilt horen en voelen waaraan deze Maserati zijn reputatie te danken heeft, moet je in IV doorhalen tot 160, dan opschakelen en het gaspedaal opnieuw zo ver mogelijk intrappen. Met verbijsterend gemak speert hij dan op de horizon af, en in onthutsend weinig seconden zwiept de naald de 200 voorbij. Ik moet toegeven dat ik in het begin mijn twijfels had of de 5000 GT inderdaad 275 km/h zou halen, want de claims van de Italiaanse fabrikanten waren in die tijd geregeld overdreven. Maar elke twijfel verdween als sneeuw voor de zon toen ik ervoer hoeveel trekkracht hij op hoge snelheid nog had. Later kwam ik er nota bene achter dat ik het gaspedaal niet eens helemaal had ingetrapt. De slag van het gaspedaal is minstens een centimeter of twintig en ik was niet verder dan zestien gekomen.

De V8 blijft fraai klinken, ook als je tot aan het rood doortrekt, zonder een spoor van stress. Er komt wel wat meer venijn in zijn soundtrack, maar het wordt nooit dat typisch hamerende geroffel van een Cobra, het blijft warmbloedig en welluidend. De remmen zijn goed tegen hun taak opgewassen, de Maserati vertraagt uitstekend en blijft daarbij rechtuit sporen, je hoeft geen gevecht met het stuurwiel te leveren. Cahier meldde in zijn test van 1962 dat de remmen na drie achtereenvolgende stops vanaf 160 km/h geen fading vertoonden, maar bij de laatste keer wel behoorlijk rookten.

Qua weggedrag manifesteert de 5000 GT zich eerst en vooral als een stabiele en relaxte Gran Turismo, die alleen uit zijn rol valt als je met een (te) forse hoeveelheid gas een bocht uitkomt. De 5000 GT is gebaseerd op het (aangepaste) chassis en de wielophangingen van de zescilinder 3500 GT, maar ondanks het veel hogere vermogen is er nog steeds



sprake van een harmonieus geheel, je krijgt nooit de indruk dat het onderstel door de V8 wordt overweldigd.

De 5000 GT ligt als een blok op de weg, ook op hoge snelheid, en je kunt behoorlijk onbekommerd van zijn potentieel gebruikmaken. Je voelt goed wat er onder je gebeurt, maar je weet instinctief dat je een verkenningcurve door moet om hem volledig te doorgronden. Heb je dat achter de rug, dan kun je hem zonder meer als sportauto inzetten, zijn reflexen zijn er snel genoeg voor. Hij doet qua karakter denken aan de Ferrari's 275 GTB en Daytona, ook krachtpatsers van formaat, maar geen lichtvoetige machines die hun talenten gemakkelijk laten blootleggen.

Dertig jaar geleden sprak *Classic & Sportscar* zijn verwondering uit over de onbekendheid en de relatief lage waarde



Met zijn rijke interieur en grote kofferbak weet de 5000 GT uitstekend als Gran Turismo te functioneren – ook aan tempo ontbreekt het niet.

van de 5000 GT ten opzichte van Ferrari's uit die tijd. Dat had waarschijnlijk te maken met het feit dat hij niet of nauwelijks in handen van autojournalisten en autobladen terecht is gekomen, waardoor wijdverspreide heldendom voor de 5000 GT is uitgebleven.

Nu is deze grootse Maserati nog steeds een grote onbekende en is de waardering op de markt nog altijd relatief laag. In 2016 en 2017 zijn er twee 5000 GT's op veilingen verkocht voor ruim meer dan een miljoen dollar, maar daarna zijn dergelijke prijzen niet meer gehaald. Ondanks dat het een fabelachtig goede auto is, de snelste, exclusiefste en kostbaarste van zijn tijd, met onverdunde, eerste klas racetechniek. Gefortuneerde verzamelaars zien de 5000 GT nog altijd over het hoofd en hebben nog steeds aanzienlijk

veel meer over voor Ferrari's uit die periode, ondanks dat die soms lang niet zulke mooie cv's hebben als de Maserati. Daarmee doen ze de 5000 GT schromelijk tekort – en zichzelf ook.

In 2019 veilde RM Sotheby's de 5000 GT die voor Ferdinando Innocenti was gebouwd en in een deplorabele staat verkeerde (zie kader). De auto werd afgehamerd bij \$ 550.000, een fors bedrag gezien de zeer hoge restauratiekosten. Dat duidt erop dat er geloof is in een fortuinlijke toekomst voor de 5000 GT. Ook Simon Kidston, de bekende dealer in topklassiekers, gelooft daarin. Hij biedt momenteel twee prachtig gerestaureerde Frua 5000 GT's aan, beide met een vraagprijs van € 1.750.000. De trend naar boven lijkt daarmee opnieuw ingezet.

Einde