

Fortfarande kung

Ferrari 612 Scaglietti GTC. Med fyra år på nacken uppgraderar Ferrari sin fyrsits med ett GTC-paket. Vi tog en snabb provtur mot en F430 för att se om 612 fortfarande är herre på Ferraris täppa?

Text: Fredrik Huldt. Foto: Marcello.



Min flykt från Monza-banan och Ferrari World Finals kunde vara klippt direkt ur kvällstidningarnas kändisbilagor. Michael Schumacher har just tackat för sina tio framgångsrika år hos Ferrari. Bortåt 50 000 tifosi vrålar redan för full hals, men piskas till hysteri av Fiat-chefen Luca di Montezemolos profetiska mässande inför de ansamlade lärjungarna. Stämningen är elektrisk, minst sagt.

Jag förs ut ur depågaraget och genom paddocken till en fålla av kravallstaket som skiljer folkhavet utanför från Ferrari S.p.A:s VIP-parkeering. Speciellt avsedd för gäster med behov av att snabbt kunna evakuera banan. Där står tre bilar. En svart Quattroporte som väntar på Jean

Todt, en pippigul F430 och en 612 Scaglietti i en vacker mörk silverlack. Ferraris snabbaste fyrsitsare genom tiderna. Och den är min.

Mitt uppdrag – ”om jag accepterar” – är att köra bilen från Monza tillbaka till Ferrari-fabriken i Maranello.

Ferrari 612 kom redan 2003 som ersättare till trotjänaren 456 GT. Spjutspetsen i en bilklass som riktar sig mer eller mindre direkt till kungligheter och andra personer som existerar i tillvaron strax ovanför 1:a klass. Det är ingen supervärsting till sportbil, utan en snabb, kompetent och komfortabel GT. Konstruerad för att täcka in sina krävande ägares vardagliga transportbehov. Samt en och annan kort utflykt på bana såklart.

En av Ferraris grånade, och som alltid blyxtsnabba, utvecklingsförare hälsar ledigt att han blir min eskort och hoppar efter en stunds handviftande med killen som bevakar bilarna – iförd svart kostym, svart slips och svarta solglasögon – in i F430:n och tecknar åt mig att haka på.

Sorlet runt omkring dör när jag stänger dörren till denna jätte-coupé och det bekanta ljudet från Ferraris 65-gradiga V12:a tar över.

Vi plöjer i krypfart genom folkmassorna. Fans hänger över staketet och digitalkamerornas blixtar smattrar mot vindrutan som en hagelskur. I en Ferrari, eskorterad av Ferrari i Ferrari-land, blir vem som helst en eftertraktad superstjärna.

Det nya GTC-paketet som 612 begåvats med





I en Ferrari, eskorterad av Ferrari i Ferrari-land, blir vem som helst en superstjärna.

innehåller sportchassi, ett mullrande 12 till 4 sportavgassystem, maffiga 19-tumsfälgar och Ferraris brutala kolfiberbromsar. Men det har jag ingen nytta av just här. Jag njuter istället av att man uppgraderat mjukvaran till den sekventiella F1-lådan. Start- och stopp-körning i promenadtempo är nämligen något av det allra svåraste för en maskin som denna. Visst känns det fortfarande att man har en monstermaskin på nära sex liter där framme (strax bakom framaxeln), och att kopplingen är anpassad därefter. Men det fungerar förvånansvärt bra. Mycket bättre och snabbare än jag kommer ihåg.

Efter ytterligare en timmes slingrande genom Monza-parken syns motorvägs påfarten. Bilen kliver snabbt upp i ett tempo som passar den betydligt bättre. 200 km/h i autostradans ytterfil är som ärtor och fläsk för Ferrari 612. Vardagsmat i väntan på fri väg.

Tidigare var man hänvisad till hastighetsmätaren för att verkligen förstå vilket tempo man färdades i. Med sportavgassystem andas motorn friare och vid motorvägstransport bjuds man ett manande ackompanjemang från V12:an. Vägen öppnar sig. Alberto i F430:an växlar ner två steg och med ett snärtigt V8-vrål sticker den gula Ferrarin. Rovdjursinstinkten vaknar. V12:an gör sig redo, andas in en stor portion högoktanigt bränsle och så är jakten igång.

Växelådan arbetar snabbare och effektivare även under acceleration. Som byte och rovdjur över en vidsträckt savann skär Ferrari-bilarna genom landskapet. Med tanke på motståndet hade jag tänkt ge upp. Men som alltid när man befinner sig i "verkligheten" – långt från racerbanornas kliniska miljö – segrar kompromissen över extremen. Den stora, starka 612:an hänger som ett klistermärke i suget bakom F430:s ylande avgaspipor. Genom högfartskurvor där Alberto prutar för att inte F430:s hårda fjädring ska få bilen att studsas av vägen håller jag enkelt stumt. Utan att pulsen går upp nämnvärt. Sportchassit har gett precis den stabilitet som krävs.

F430:n återtar initiativet under acceleration, men när farten närmar sig 300 kommer 612 tillbaka. Förvisso hjälpt av det låga luftmotståndet i Albertos slipstream. Men i dessa farter gynnas 612:an. Tolv cylindrar är mer än åtta, 540 hästkrafter är mer än 490. Scagliettins toppfart är följaktligen 320 km/h mot F430:s 315 km/h.

I Maranello tar vi några svängar längs de slingrande småvägar man alltid åker som gäst hos Ferrari. Här är F430 åter oslagbar. Men när vi stannar är Alberto ändå förvånad över 612:ans höga tempo och torkar leende en svettdroppe ur pannan. "Vem har lärt dig köra?" grymtar han misstänksamt.

"Det är inte jag..." skrattar jag tillbaks. "Det är bilen. 612 är kung på vägen igen!" ■



Interiören bjuder på en skön mix av läder, kolfiber och stål. Ferrari 612 Scaglietti är kanske den mest välskräddade Ferrarin någonsin.



TEKNISKA DATA

Ferrari 612 Scaglietti F1 GTC: EUR 273 155:–

Motor: V12, 5 748 cc. 540 hk vid 7 250, 588 Nm vid 5 250 r/min. **Prestanda:** 0 – 100 4,2 s. 320 km/h. **Bränsleförbrukning:** 20,7 l/100 km.

Körglädje ★★★★★
Lättkörd, kompetent och snabb. Men ingen racer.

Komfort ★★★
Det är en Ferrari, ingen Rolls. GTC har hård setup.

Kupéutrymme ★★★★★
Mycket bra fram. Helt okej bak.

Bagagevolym ★★
240 liter plus baksäte. Klart godkänt för två.

Ekonomi ★★★
Högt pris. Men du får vad du betalar för...

Säkerhet ★★★
Ej testad, men den aktiva säkerheten är hög.

Energiförbrukning ★★★★★
Hårdtrimmade V12:or drar sås. Bara att acceptera.

Vill ha – i klassen: ★★★★★
En bil i kung Carl Gustafs smak.



Ferrari 612 Scaglietti GTC fortsätter att vara den otvivelaktiga kungsvagnen. Sport och komfort i oöverträffad symbios.