


# CLASSIC DRIVER



## 1971 Ferrari 365 - GTC/4

GTC/4

|                  |  |                   |   |
|------------------|--|-------------------|---|
| Preis            | <b>USD 278 208</b><br>EUR 249 000 (listed) | Lenkung           | Links   |
| Baujahr          | 1971                                       | Innenfarbe        | Schwarz   |
| Getriebe         | Schaltgetriebe                             | Zustand           | Restauriert   |
| Zahl der Sitze   | 4  | Standort          |  |
| Anzahl der Türen | 2  | Kraftstoff        | Benzin  |
| Leistung         | 340 PS / 251 kW /<br>336 BHP               | Außenfarbe        | Blau  |
| Antrieb          | Zweirad                                    | Automobiltyp      | Coupé   |
| Innenausstattung | Leder                                      | Markenfarbe außen | Bleu Ribot  |
|                  |  | Markenfarbe innen | Schwarzes Leder<br>und blauer<br>Karostoff  |

### Beschreibung

An English description can be found further down.

- \* Ferrari Classiche Zertifikat aus Oktober 2014
- \* "Matching numbers" Motor und Chassis
- \* Sehr schöne und seltene Farbe Bleu Ribot
- \* Europäische Erstausslieferung nach Frankreich
- \* Originale Innenausstattung
- \* Dokumentenmappe (ohne Bücher)

Angeboten wird ein neu in Frankreich ausgelieferter Ferrari 365 GTC/4 - der seltene und modernere Bruder des Daytonas - in einer sehr schönen Farbkombination und mit Ferrari Classiche Zertifikat.

In den 1960er Jahren bot Ferrari üblicherweise drei verschiedene Fahrzeuglinien an: Einen sehr sportlichen Zweisitzer, einen komfortablen Viersitzer und einen GT als Modell dazwischen. Bis 1970 übernahmen der dezente 330 GTC und sein stilistisch fast identischer Nachfolger 365 GTC die Rolle dieses sportlichen GT. Spätestens nachdem aber 1971 auch noch der 365 GT 2+2 eingestellt wurde, musste also ein neues Modell her.

Ferrari entwickelte den 365 GTC/4 auf Basis des 365 GTB/4 Daytonas von Grund auf neu und stellte den 365 GTC/4 auf dem Genfer Automobilsalon 1971 vor. Der GTC/4 verfügt im Prinzip über den gleichen 4,4-Liter-Motor des Daytonas mit vier Nockenwellen. Um die besonders flache Schnauze des Wagens zu ermöglichen, hatte der GTC/4 jedoch einen Flachstromvergaser. Während der Daytona über ein Transaxle-Getriebe verfügte, gab der GTC/4 seine 340 PS (250 kW) bzw. 320 PS (234 kW) in der US-Version an ein direkt am Motor angeflanshtes Fünf-Gang-Getriebe ab. Die Räder sind wie beim Daytona einzeln an Trapezdreieckslenkern aufgehängt.

Von seinem Vorgänger, dem 365 GT 2+2, hat der GTC/4 die Servolenkung und die hydraulische Niveauregulierung für die hintere Radaufhängung übernommen.

Der 365 GTC/4 sah aus wie kein Ferrari vor ihm oder nach ihm. Er war eine sehr moderne Interpretation des klassischen 2+2 und hatte ein sehr modernes Design, gerade auch im Vergleich mit den restlichen Modellen von Ferrari. Wie bei vielen neuen Designansätzen gab es nicht nur Fans der neuen Form, was dem GTC/4 in Italien teilweise auch den Spitznamen „Il Gobbione“ - der Bucklige verschaffte.

Der GTC/4 erinnert optisch mit seiner Keilform, den einfahrbaren Scheinwerfern und den Fünf-Speichen-Rädern deutlich mehr an den 365 GTB/4 Daytona und war wesentlich exotischer als seine Vorgänger 365 GTC und 365 GT 2+2. Das vordere Fahrzeugende wird geprägt von einer Kühler-Einfassung aus schwarzem Gummi, die den Stoßfänger ersetzt, und den damals hochmodernen Klappscheinwerfern. Anders als der Daytona wurde der 365 GTC/4 als erster Ferrari von vornherein mit den Klappscheinwerfern designt, sodass diese komplett integriert waren. Von der Front aus verlaufen Motorhaube und Vorderkotflügel sanft nach hinten zum Fahrgastraum. Die Dachlinie verläuft dann weiter zum flachen Heck mit dem Paar aus Dreifachleuchten, wodurch sich das charakteristische, keilförmige Profil ergibt.

Besonders im Innenraum war der 365 GTC/4 sehr modern und hatte ein ebenso schönes wie funktionales Interieur. „Ein Meisterwerk modernen Industriedesigns“ lobten damals die Tester vom US-Magazin Road&Track.

Eine Besonderheit des 365 GTC/4 war seine enorm große Farbpalette. Die Käufer konnten aus 48 Standardfarben wählen. Auf Wunsch wurde der Wagen jedoch auch in jeder anderen Farbe lackiert. Darüber hinaus gab es insgesamt zehn verschiedene Wahlmöglichkeiten für das Interieur und war er der einzige Ferrari seiner Zeit der mit den Karositzen auch eine alternative zum Lederinterieur bot.

In erster Linie war der Wagen als extrem schneller GT für den US-Markt gedacht, wo er auch sehr gut ankam. Auch die sehr gute Rundumsicht sowie der niedrige Kraftaufwand, der beim Lenken, Schalten und Bremsen nötig war, wurden von der Fachpresse gelobt.

Er kostete 1972 bei Auto Becker 75.091 DM, während der Daytona mit 77.533 DM in der Liste stand. Ein Porsche 911 2.7 RS kostete weniger als die Hälfte. In der Schweiz war der 365 GTC/4 sogar 3.000 CHF teurer als der Daytona. Beide Autos wurden in etwa gleich häufig verkauft.

Obwohl der Wagen gut verkauft wurde, stellte man bereits 1.5 Jahre nachdem der 365 GTC/4 vorgestellt wurde die Produktion bei Ferrari zugunsten des deutlich konventionelleren Nachfolgers wieder ein. Diese kurze Bauzeit ist bis heute wohl ein Rekord unter allen in Serie gebauten Ferrari und macht ihn so selten. Produziert wurden 1971 und 1972 etwa 500 Exemplare plus 3 Prototypen. 194 Fahrzeuge wurden in die USA ausgeliefert. Diese unterschieden sich in einigen Details wie die niedrigere Motorleistung, die Seitenleuchten, Zündanlage etc. von den europäischen Modellen. 41 Fahrzeuge wurden als Rechtslenker nach England verkauft, sodass nur 265 Fahrzeuge in Europa und den Rest der Welt ausgeliefert wurden.

Der von uns angebotene Wagen wurde im Dezember 1971 über den französischen Importeur Pozzi in

Paris ausgeliefert und im Februar 1972 erstmals zugelassen.

Der Erstbesitzer wählte eine sehr schöne Farbkombination aus Bleu Ribot als Außenfarbe und einer Innenausstattung aus schwarzem Leder mit blauem Karostoff für die Sitzmittelbahn und die Türverkleidungen.

Im weiteren Verlauf seiner Geschichte wurde der Wagen in die Schweiz verkauft.

Im Dezember 2001 wurde der Wagen bei der Bonhams Auktion in Gstaad angeboten und dann in 2002 an einen Sammler in Süddeutschland verkauft. Ein Gutachten aus dieser Zeit liegt vor und bestätigt den, bis auf eine durchschnittliche Neulackierung in dunkelblau, guten Originalzustand.

Im Jahr 2007 kauften zwei befreundete Sammler aus Norddeutschland den 365 GTC/4 und ließen ihn in den folgenden Jahren umfangreich restaurieren. In 2009 wurde zunächst eine komplett neue Edeldstahl-Lackierung inkl. Fächerkrümmer für 5.500€ montiert. In 2011 wurden für insgesamt 13.500€ Bremsen und Aufhängungen überholt, Motor und Getriebe gereinigt und tlw. lackiert und neue Radläufe angefertigt. In 2012 wurde dann die Karosserie komplett entlackt, restauriert und im Originalfarbton neu lackiert. Die Lackierung ist durch die originalen Rechnungen und zahlreiche Fotos dokumentiert.

2013, 2014 und 2015 wurden dann für knapp 17.000€ durch einen Restaurierungsbetrieb in Celle diverse Arbeiten am Fahrzeug durchgeführt.

Abgerundet wurden die Arbeiten durch eine umfangreiche Überholung beim Deutschen Ferrari Classiche Vertragspartner Eberlein in Kassel, wo 2015 noch einmal mehr als 30.000€ investiert wurden.

Die Firma Eberlein hat den Wagen im Vorfeld im Rahmen der Ferrari Classiche Prüfung umfangreich untersucht. Das rote Buch mit der Ferrari Classiche Zertifizierung liegt uns vor und kann jederzeit eingesehen werden.

Ferrari Classiche hat bestätigt, dass der Wagen in seiner Originalfarbe lackiert ist, die Innenausstattung original ist und der Wagen, bis auf ein getauschtes Getriebe, „matching numbers“ hat und komplett den originalen Spezifikationen entspricht.

Im Frühjahr 2016 kaufte der jetzige deutsche Eigentümer den Wagen und ließ im November 2017 einen kleinen Service inklusive Ölwechsel durchführen. Eine TÜV-Abnahme nach §23 StVZO für das H-Kennzeichen liegt ebenfalls vor und der Wagen kann jederzeit in Deutschland zugelassen werden.

Der Wagen kann nach Absprache jederzeit bei uns in 33415 Verl besichtigt werden. Eine Hebebühne steht Ihnen dafür selbstverständlich ebenfalls zur Verfügung.

Bitte sprechen Sie uns an, wenn Sie an weiteren Informationen Interesse haben.

\*\*\*\*\*

- \* Ferrari Classiche certificate from October 2014
- \* "matching numbers" engine and chassis
- \* Beautiful and rare colour Bleu Ribot
- \* European first delivery to France
- \* Original interior
- \* document pouch (without booklets)

On offer is a Ferrari 365 GTC/4, the rare and more modern brother of the Daytona. The car comes in a gorgeous colour combination and with a Ferrari Classiche certificate.

In the 1960s, Ferrari used to offer three different choices for their clients: A very sportive two-seater, a comfortable four-seater and a GT version as medium. Until 1970, the subtle 330 GTC and the nearly identical 365 GTC took over the role of this sportive GT. So when in 1971 even the production of the GTC 2+2 was stopped, a new model was needed.

Based on the 365 GTB/4 Daytona Ferrari developed the 365 GTC/4 completely from the ground up and presented its latest model on the Geneva Salon in 1971. Basically, the GTC/4 has the same 4.4-liter-motor with four camshafts as the Daytona. But to enable the particularly low front end of the car,

the GTC/4 obtained horizontal draft carburetors. While the Daytona had a transaxle gearbox, the GTC/4 sends its 340 PS (250 kW) or 320 PS (234 kW) respectively for the US version to a five-gear gearbox that was directly attached to the engine. As with the Daytona, the GTC/4 had an independent suspension on all four wheels.

From its predecessor 365 GT 2+2 the GTC/4 took over the servo steering and the hydraulic ride-height control for the rear wheel suspension.

The GTC/4 looked like no Ferrari before or afterwards. It was a very modern interpretation of the classic 2+2 and its design was super modern compared with the rest of the line up. As with many new designs the new shape wasn't to everyone's taste, and in Italy some even called it "il Gobbione" - the hunchback.

With its wedge shape, the retractable headlights and the five-spoke wheels, the GTC/4 reminded much more of the sporty 365 GTB/4 Daytona and looked way more exotic than its predecessors 365 GTC and 365 GT 2+2. The front end is marked by a matte black synthetic resin noseband that replaces the bumper, and the at that time most modern retractable headlights. Unlike the Daytona the GTC/4 had been designed with the retractable headlights in the first place, so these are fully integrated. The bonnet and the wings run smoothly up to the cabin. The roof line comes down to the low rear end with its pair of triple lights, which in total shapes the characteristic, wedged profile.

Especially the inside of the 365 GTC/4 is very modern and displays a beautiful and at the same time functional interior. "A masterpiece of modern industrial design", praised the test drivers from the US-magazine Road&Track.

One peculiarity of the 365 GTC/4 was the very wide colour palette. Buyers could choose from 48 standard colours. If wanted, every other colour was made available, too. Additionally, ten different options for the interior design were offered, and the GTC/4 was the only Ferrari at this time available with checked upholstery - a nice alternative to the leather interior.

In the first place, the car was designed for the US-market as an extremely fast GT, and it met the tastes. The great visibility and the low effort needed to operate the steering, the gear shift and the brakes were appreciated by the specialized media.

It was available at Auto Becker for 75,091 DM, while the Daytona was listed with 77,533 DM. A Porsche 911 2.7 RS cost less than half. In Switzerland, the 365 GTC/4 was even 3,000 CHF more expensive than the Daytona. Both models sold in roughly equal numbers.

Although it sold well, Ferrari ceased the production of the GTC/4 already one and a half years after its presentation to the advantage of the significantly more conventional successor. This short production time most likely sets the record for all Ferrari series productions and is the reason for the GTC/4's rareness. In 1971 and 1972, around 500 exemplars plus three prototypes were produced. 194 cars were delivered to the US. These were different from the European versions concerning the lower performance, the side lights, ignition system and others. 41 cars were delivered to England as right-hand drives, so that a mere 265 exemplars were delivered to Europe and the rest of the world.

The car offered here was delivered to Paris by the French importer Pozzi in December 1971 and firstly registered in February 1972.

The first owner chose the beautiful colour combination of Bleu Ribot over an upholstery in black leather in combination with a blue plaid fabric for the middle part of the seats and the door panels.

Later on, the car was sold to Switzerland. In December 2001, the car was offered at a Bonhams auction in Gstaad and then in 2002 bought by a collector from southern Germany. An expert's report from this time is available, documenting the original condition of the car, apart from an average new paint in dark blue.

In 2007, two collectors and friends from northern Germany bought the GTC/4. In the following two years, they had it comprehensively restored. In 2009, a completely new stainless steel exhaust system including headers was installed (cost: 5,500 Euros). In 2011, the brakes and suspensions were reconditioned, motor and gearbox cleaned and partially painted. New wheel houses were

produced, which added up to 13,500 Euros. In 2012, the whole body was stripped from the existing painting, restored and painted new in the original colour. The paint job is documented by the original invoices and numerous photos.

Another 17,000 Euros were invested into further restoration works in the years 2013 to 2015. All these works were executed by a restoration garage in northern Germany.

All works were rounded off in 2015 with a comprehensive maintenance which cost more than 30,000 Euros, executed by the German partner of Ferrari Classiche, Eberlein in Kassel.

This company thoroughly checked the car when running the Ferrari Classiche examination. The red book with the Ferrari Classiche Certificate is part of the documentation and can be reviewed anytime.

Ferrari Classiche confirmed that the car is painted in its original colour, that the interior is in original condition and that the car, apart from a gearbox that has been replaced, meets the criteria of "matching numbers" and completely complies with the original specifications.

The actual owner bought the car early in 2016 and had a small maintenance done including an oil change. A technical inspection to approve the "H"-marked license plate was successfully absolved and the car is eligible for immediate registration in Germany.

The car is available for an inspection by appointment only in 33415 Verl, Germany. We are happy to show you the car and the documents and have a lift available as well.

Please contact us if you wish to obtain further information.

## BV Collector Car Auctions GmbH



**Titel** Herr

**Vorname** Bastian

**Last name** Voigt

ZEDERNSTRASSE 14

33415VERL

Deutschland

**Telefonnummer** +49-52469330337

**Mobiltelefonnummer**

+49-15126378269

<https://www.bv-auctions.com>

---

<https://www.classicdriver.com/de/car/ferrari/365/1971/684345>

© Classic Driver. All rights reserved.