

Niki Laudas Ferrari 365 GT4 2+2

Auktionstermin: 07.12.2022, 17:00

Auktionstyp: Online Auktion



Lot Nr. 1 V

1973 Ferrari 365 GT4 2+2

Startpreis:

EUR 30.000,-

**Dienstwagen von Niki Lauda nach seiner Vertragsunterschrift bei Ferrari
Ausgeliefert in Grigio Argento mit Leder in Blu
Großteils im Originalzustand erhalten
Matching Numbers**

Wie stehen wohl die Chancen, dass man als junger Hüpfen im zarten Alter von 24 Jahren einen brandneuen Ferrari als Dienstwagen von seinem Arbeitgeber bekommt? Ganz, ganz schlecht, würde man wohl meinen, es sei denn, der Arbeitgeber heißt Enzo Ferrari und man selbst Niki Lauda und hat gerade einen Vertrag als Formel-1-Pilot beim Commendatore unterschrieben.

So ist es nur allzu nachvollziehbar, dass sich Niki Nazione im September 1973 nicht einmal beim Autowaschen das Grinsen verkneifen konnte. Er hatte gerade den ersten Schritt in Richtung einer Weltkarriere getan, da legte man gern auch einmal selbst Hand an. Ziemlich genau zwei Jahre später kürte er sich in Monza beim Großen Preis von Italien noch vor Saisonende erstmals zum Weltmeister auf Ferrari.

Den ursprünglich silbernen Ferrari 365 GT4 2+2 hatte Lauda da schon eine Weile nicht mehr. Zu mühsam und zu teuer war es ihm, den Wagen, den er von Anfang mit italienischen Ausfuhrkennzeichen („Escursionisti Esteri“) fuhr, durch den österreichischen Zoll zu bringen. Im Jänner seines ersten Weltmeister-Jahres nutzte er die erstbeste Gelegenheit, den Ferrari loszuwerden. Vom Süden kommend gleich hinterm Brenner war ein Spezi Ferrari-Markenleiter bei Denzel in Innsbruck, und dem wollte er den gut ein Jahr alten Boliden umhängen. Der winkte wider Erwarten ab, hatte aber einen Bruder, der sich erbarmte und den als gelernten Steuerberater keinerlei Zollangelegenheiten aus der Ruhe bringen konnten.

Nach zwei weiteren, nicht ganz unbekanntem Besitzern – der eine, Karl Oppitzhauser, wie Lauda Rennfahrer, nur nicht ganz so erfolgreich, und der andere, Michael Denzel, Sprössling von Ferrari-Importeur Wolfgang Denzel, der den 365 GT4 von Grigio Argento auf Dunkelrot metallic umlackieren ließ – verlor sich die Spur von Nikis Ferrari. Jahrzehntlang wusste niemand so recht, wo er denn war und ob es ihn noch gab. Umgekehrt hatte sein aktueller Besitzer nicht auch nur die leiseste Ahnung von der vorzüglichen Provenienz seines Ferraris, der schon ein klein wenig in die Jahre gekommen war.

Das Design des Ferrari 365 GT4 2+2 stammte aus Feder von Leonardo Fioravanti, dessen Chef, Sergio Pininfarina,

sich äußerst angetan zeigte. Der moderne, geradlinige und kantige Entwurf war höchst unaufdringlich und sollte Geschäftsleute ansprechen, die wenig Wert auf Auffallen legten. Mechanisch war der GT4 2+2 hingegen ein um 15 cm verlängerter GTC/4. Genauso wie bei dem saß vorne unter der Haube ein 4,4-Liter großer Zwölfzylinder mit vier obenliegenden Nockenwellen, der 340 PS leistete. Seinen Ursprung hatte dieser Motor im 1969 präsentierten 365 GTB/4 Daytona, leistete dort aber mit anderer Vergaseranlage und höherer Verdichtung gute 10 PS mehr.

So zurückhaltend wie sein Design fiel auch die Reaktion des Publikums bei der Präsentation des Ferrari 365 GT4 2+2 auf dem Pariser Autosalon im Herbst 1972 aus. Es brauchte, bis sich das Klientel mit dem schlichten Auftreten anfreunden konnte. Vielleicht war er seiner Zeit einfach nur ein wenig voraus, denn wie zeitlos der Entwurf tatsächlich war, davon zeugt die Tatsache, dass er nahezu unverändert ganze 17 Jahre im Ferrari-Programm bleiben würde. Freilich nicht als 365 GT4, denn mechanisch wurde konsequent weiterentwickelt, aber erst mit dem 412 endete 1989 die Produktion.

Dazwischen gab es ab 1976 mit dem 400 GT einen größeren Motor und erstmals im Hause Ferrari die Option auf ein Automatik-Getriebe. Auf die schönen Zentralverschlussräder und je eine Heckleuchte links und rechts musste er hingegen verzichten. 1979 folgte dann mit dem 400i eine Benzineinspritzung, ehe 1985 mit besagten 412 die letzte Ausbaustufe mit größerem 5-Liter-Motor kam. Erst mit dem war man leistungsmäßig wieder dort angelangt, wo knappe 10 Jahre zuvor der 365 GT4 geendet hatte, dazwischen hatte man auf einige Pferdestärken verzichten müssen. Letztendlich wurde der 365 GT4 2+2 zum am längsten gebauten Design in der Geschichte Ferraris – mit Fug und Recht, wie wir finden.

Chassis: 17517

Motor: 00817

Papiere: Österreichische Einzelgenehmigung (Zweitschrift von 1979)
