

Klassik

28 Seiten Extra mit Service-Tipps

2/2003 Deutschland 3,60 €

Oldtimer für
Einsteiger

Opel Rekord



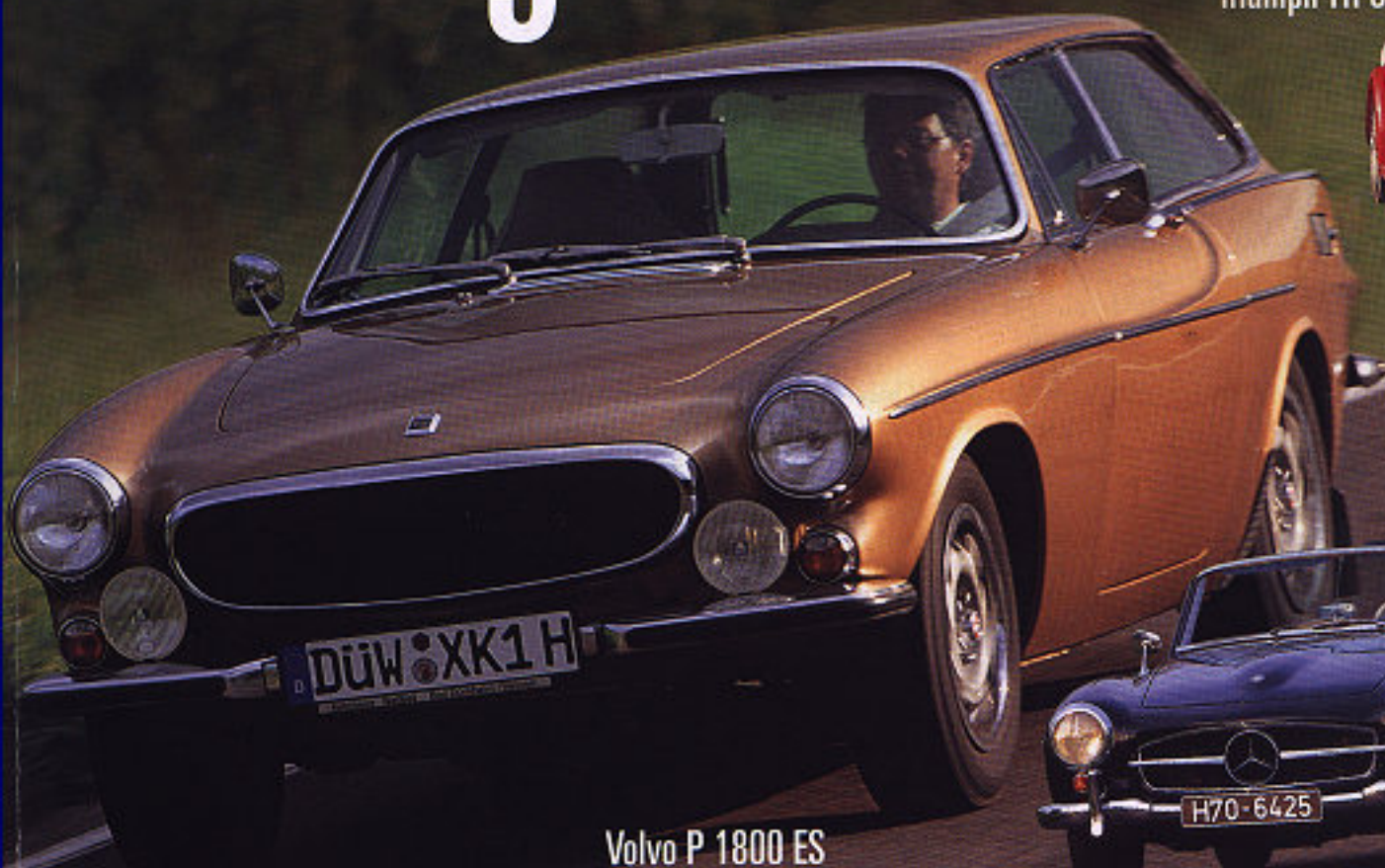
Jeep Cherokee



Triumph TR 3



Alfa Romeo GT



Volvo P 1800 ES



Mercedes-Benz



Porsche 924 S



Ford Taunus 17 M



Ford Mustang



Lancia Beta Coupé

► Ferrari 365 GTC/4 ► Lincoln Continental ► Alfa Romeo 6 C 1750 GS ► Besser machen: VW K

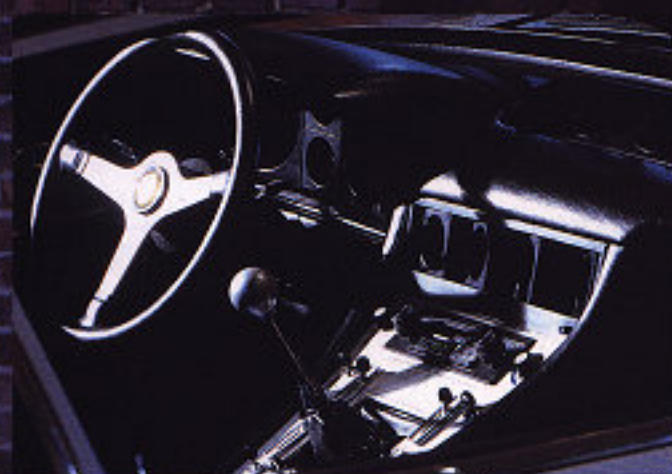
Moderne Plastik

Präsentation

Ferrari 365 GTC/4

Mit seinen Plastikstoßstangen und der ungewöhnlich geschwungenen Seitenlinie stieß der 365 GTC/4 bei seiner Präsentation 1971 auf herbe Kritik. „Il gobbone“, den Buckligen, taufte ihn die italienische Presse. Erst heute tritt der GTC aus dem Schatten des übermächtigen Daytona heraus. ▶

Autor: Bernd Wieland, Fotograf: Hardy Mutschler



Auch im Interieur läutete der GTC/4 die Plastik-Ära ein

Wie eine Hügelandschaft in der Toskana schwingt die Gürtellinie auf und ab







VEGLIA
BORLETTI

58229

7/38

km/h





Die Zahl 300 auf dem Tacho bleibt auch im Plastik-Look des GTC/4 eine Ziffer voller Magie

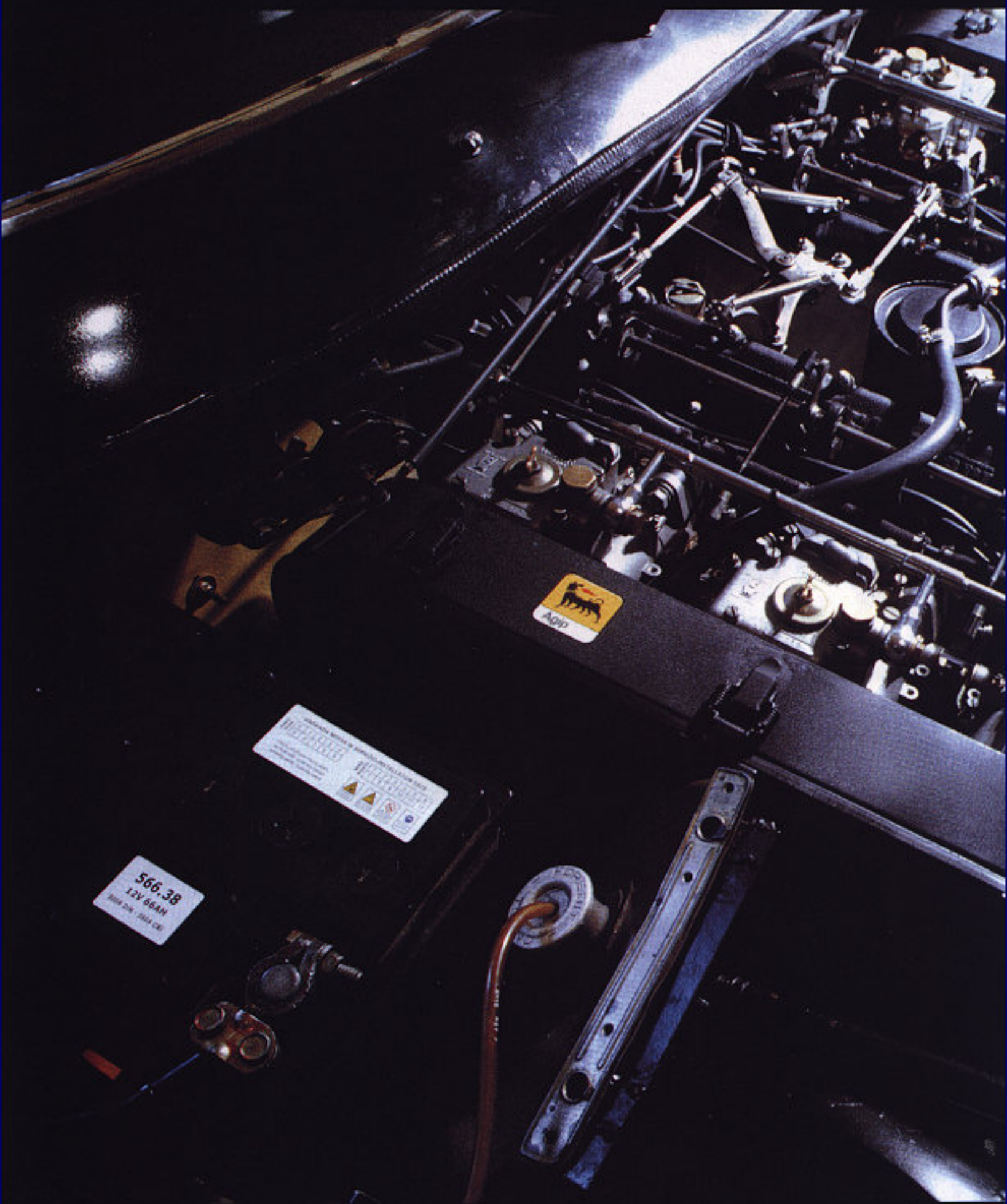
Seine Lebensräume sind klar definiert. Die entsprechenden Wale finden sich im Pazifik, die Skipisten in den Alpen und die Automobile in Schweden. Vom Buckel ist die Rede, dessen sanft gerundete Linien den Volvo aus den Fünfzigern zum Bestseller machten. Doch nur wenige wissen, dass es neben einem Buckel-Volvo auch einen Buckel-Ferrari gibt.

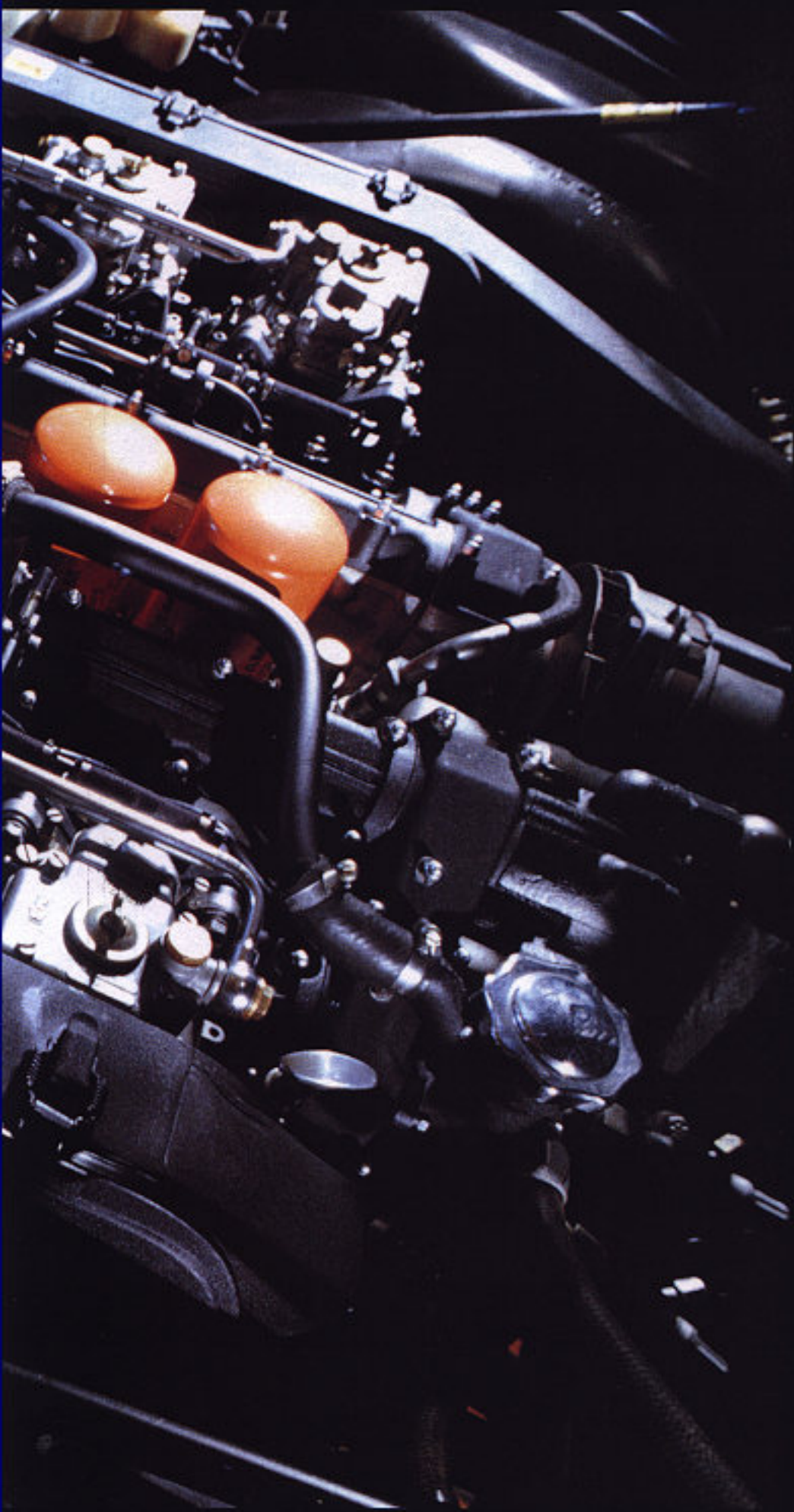
„Il Gobbone“, den Buckeligen, nennen italienische Oldtimerkenner den 365 GTC/4. Er wurde so getauft, weil seine Gürtellinie auf- und abschwingt wie eine sanfte Hügelandschaft in der Toskana – mit zwei Gipfeln über den Rädern und einem Tal in der Mitte.

Doch während der Namenszusatz bei dem Klassiker aus Göteborg außerordentlich sympathisch wirkt – ein Grund mehr, ihn richtig lieb zu haben –, können sich Ferraristi damit kaum abfinden. „Dieses sicherlich nicht gute Prädikat steht dem 365 GTC/4 keineswegs“, sagt Marcel Massini. „Er darf getrost als *Bellezza italiana* bezeichnet werden“, schlägt der Schweizer Ferrari-Guru stattdessen vor.

Pininfarina hatte den Fans einiges abverlangt, als man den Neuen auf dem Genfer Salon 1971 präsentierte. Statt zierlicher Chromstoßstangen trug der GTC eine mattschwarz schimmernde Plastikschnauze. Auf den ersten Pressefotos wurde der von Pininfarina-Mann Aldo Brovarone gezeichnete Ferrari zudem noch in weißem Lack gezeigt, was die wie Lakritze aussehende Bugpartie noch viel deutlicher hervorstechen ließ. Daneben gab es bisher bei Ferrari ungewohnte Farben wie knatschgrün oder knallorange – „schlimme Entgleisungen der Hippie-Ära“, wie Massini vermutet. Ein Schlag ins Gesicht der Puristen allemal.

„Die Front mit dem charakteristischen Lufteinlass, umgeben von einem Ring aus geschäumtem Polyurethan, stellt einen nützlichen, funktionellen und sicheren Stoßfinger dar“, hieß es dagegen in der offiziellen Pressemitteilung des Turiner Designers. Ob hübsch oder hässlich bleibt dem persönlichen Geschmack überlassen. Eines steht jedenfalls





Allein der Anblick des V12-Motors verursacht bei Ferraristi wohliges Kribbeln im Bauch

fest: Der GTC wird gerade dadurch zu einem historisch interessanten Designobjekt.

Denn er ist der einzige Ferrari, bei dem der kontrastierende Plastiklook als integrales Designelement eingesetzt wurde. Damit wurde vor über 30 Jahren ein neuer Trend kreiert, den Pininfarina selbst beim Lancia Beta Montecarlo fortsetzte und der heute mit Modellen wie Ford Ka, Renault Scenic RXi und Audi Allroad Renaissance feiert.

Die Softnose-Optik und die bucklige Gürtellinie waren nicht die einzigen irritierenden Momente am neuen, 340 PS starken Zwölfzylinder. Viele konnten ihn gar nicht richtig in das damalige Ferrari-Programm einordnen. Da er produktionstechnisch an die Stelle des 365 GT 2+2 „Queen Mary“ trat, wurde er auch als dessen Nachfolger interpretiert und damit als Viersitzer begriffen.

Entsprechend wurde der geringe Platz auf den hinteren Sitzen bemäkelt, der allenfalls für kleine Kinder ausreichte. In Wahrheit sollte der Neue allerdings ein Modell ersetzen, das bereits im Frühjahr 1970, also genau ein Jahr zuvor, ausgelaufen war – den 365 GTC, die aufgebohrte Version des seit 1966 gebauten 330 GTC. Diesem vergleichsweise altmodisch wirkenden Modell entsprach die Auslegung des 365 GTC/4 als Zweisitzer mit hinteren Notplätzen.

So richtig das Leben schwer machte dem Kunststoff-Ferrari aber ein anderes, zeitgleich gebautes Modell aus Maranello: Der Daytona wirkte mit seinem kürzeren Radstand sportlicher und mit den zierlichen Chromstoßstangen auch noch hübscher als der GTC/4. Entsprechend diesem Publikumsgeschmack reüssierte der Daytona auch im Verkauf: Rund 1350 Kunden bevorzugten ihn, vom GTC/4 konnten dagegen nur 500 Freunde der Marke überzeugt werden, unter anderem Jackie Ickx und Prinz Bernhard von Holland.

Auch heute, als Klassiker, ist der GTC/4 weniger geschätzt. Rund 60 000 Euro kostet ein gut erhaltenes Exemplar wie das auf diesen Seiten fotografierte Coupé von Spezialist Mario Bernardi aus Hannoversch Münden. Für





Die stilbildende Schnauze aus schwarzem Polyurethan ist ein Gesicht mit Charakter

einen Daytona in vergleichbarem Zustand zählt man ungefähr das Doppelte. Dabei hat der 2+2-Sitzer seinem Bruder, der ihn derart in den Schatten stellt, einiges voraus.

„Weil er bei Pininfarina gebaut wurde, war seine Montage wesentlich präziser und dauerhafter als beim Daytona, der wohl von Pininfarina entworfen, aber bei Scaglietti vom Band lief“, sagt Massini. Zudem war der GTC mit seinem besseren Komfort und dem größeren Kofferraum alltagstauglicher. Dank seiner Servolenkung wirkte er auch im Stadtverkehr handlich, wo der Daytona mit seinen hohen Lenkkräften eher an einen Lastwagen erinnerte.

Der GTC/4 ist bisher eindeutig unterbewertet. Viele rechnen deshalb mit steigender Wertschätzung in den nächsten Jahren. Glaubt man den Experten, wird die Preiskurve wohl bald einen Buckel machen. ◀

DATEN & FAKTEN

Motor: Zwölfzylinder in V-Form (60°), Hubraum 4390 cm³, Bohrung x Hub 81 x 71 mm, Leistung 340 PS bei 6800/min, Drehmoment 422 Nm, vier oben liegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, hängende Ventile, Leichtmetall-Zylinderköpfe und -Block, 7-fach gelagerte Kurbelwelle, 6 Fallstrom-Doppelvergaser Weber 38 DCOE

Wartung: Ölwechsel alle 10 000 km

Kraftübertragung: Trockenkupplung, Hinterradantrieb, Fünfgang-Vollsynchron-Getriebe

Fahrwerk: Gitterrahmen, vorn und hinten Einzelradaufhängung, Trapez-Dreieckquerlenker, Schraubenfedern, Benzintank 110 Liter, Reifen 215/70 VR 15

Maße/Gewicht: Radstand/Länge 2550/4570 mm, Breite/Höhe 1780/1270 mm, Leergewicht 1450 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1850 kg

Fahrleistungen/Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 260 km/h, Verbrauch rund 18 bis 25 Liter

Modell: 1:43 von Mebetoys, auf Börsen für rund 60 Euro

Literatur: Traum-Ferrari für Sport und Reise, A. Prunet, Motorbuch-Verlag (vergriffen)

Bauzeit/Stückzahl: 1971/1972, 500 Exemplare

Wert: In gutem Zustand rund 60 000 - 70 000 Euro
Club: Ferrari Club Deutschland, Klassik-Referent
Matthias Ficht, www.ferrari-club-deutschland.de