

EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972



1967 – Ferrari 275 GTB/4 Wettbewerbs-Fahrzeug

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG

Tarpen 40 – Halle 12 | 22419 Hamburg / Germany | T +49 (0) 40 99 99 86 80 0

Web www.eberhard-thiesen.de E info@eberhard-thiesen.de



1967 – Ferrari 275 GTB/4 Wettbewerbs-Fahrzeug



- Zu Beginn in Besitz der Scuderia Filipinetti, einem bekannten Schweizer Rennstall, wo es bis 1969 als Wettbewerbsfahrzeug zur Verfügung stand
- Ferrari Classiche-zertifiziert, Marcel Massini Report vorhanden
- Besitzhistorie vollständig bekannt, seit 2008 beim letzten Eigentümer
- Ausgestattet und einsatzbereit für die Teilnahme an historischen Motorsport-Events mit Überrollbügel, Renn-Tank, Feuerlöschanlage
- FIVA-Card und DMSB Historic Technical Passport vorhanden
- Ältere Restaurierung, Motor „Matching Numbers“
- Eines der fortschrittlichsten und heute begehrtesten Ferrari-Modelle der 1960er Jahre, nur 330 Exemplare gefertigt von 1966 bis 1968



Dieses Automobil

Dieses Exemplar des legendären Ferrari 275 GTB/4 wurde im März 1967 im Werk fertig gestellt und an John Von Neumann in Genf geliefert. Er verkaufte den GTB/4 umgehend an die Garage Montchoisy SA in Genf von Georges Filipinetti, der den Wagen im Motorsport einsetzen wollte.

Georges Filipinetti war ein bedeutender Schweizer Geschäftsmann sowie Begründer und Inhaber des Schweizer Motorsportteams „Scuderia Filipinetti“ (Ecurie Filipinetti). Der Rennstall ging aus der "1' Equipe Nationale Suisse" hervor und war eines der ersten, rein durch Sponsoring finanzierten Teams. Dank seiner enormen Erfolge von 1962 bis 1973 wurde es einer der prestigeträchtigsten privaten Automobil-Rennställe. Den Auftakt machte 1962 das Formel-1-Debüt des Schweizer Rennfahrers Jo Siffert. Weitere bekannte Top-Fahrer waren Jim Clark, Phil Hill, Ronnie Peterson, Herbert Müller und Jo Bonnier. Das Team war markenunabhängig und nahm mit verschiedenen Fahrzeugen der Marken Lotus, Porsche, Ferrari, Lola, Ford, Shelby AC Cobra und Fiat an den unterschiedlichsten Rennsportklassen teil.



Dieser Ferrari 275 GTB/4 war im Jahr 1967 für einige Rennen gemeldet – unter anderem bei den 24-Stunden von Le Mans (8. April, Trainingsfahrten), den 1000 Kilometern von Monza (25. April), der 51. Targa Florio (14. Mai) sowie beim XIII ADAC 1000 Kilometer Lauf auf dem Nürburgring (28. Mai). Der Wagen kam aber letztlich kaum zu einem echten Einsatz. Rückblickend lag dies wohl daran, dass die Scuderia Filipinetti noch einen anderen Ferrari 275 GTB in den Wettbewerben seiner Klasse nutzte, und zwar eine Competizione-Version mit leichter Alu-Karosserie, die schließlich öfter in Rennen eingesetzt wurde und der bevorzugte Rennwagen war.



Im März 1969 gelangte der 275 GTB/4 dann über die Garage Montchoisy SA an den Ferrari-Importeur (und Rennstall-Betreiber) für die US-Ostküste Luigi Chinetti Motors Inc. in Connecticut, verkauft. Er verbrachte den Rennsportwagen 1970 zurück nach Italien zur Carrozzeria Sport Cars von Piero Drogo für Karosseriearbeiten und erhielt ihn im gleichen Jahr zurück. Ein Jahr später vermietete Chinetti den 275 GTB/4 an die Paramount Studios in Hollywood für Aufnahmen zu dem Film „A New Leaf“ mit Walther Matthau. Im Januar 1971 veräußert Chinetti den Sportwagen an den nächsten Eigentümer (Name bekannt), einen Bauunternehmer im Bundesstaat New York.



Er behielt den Sportwagen einige Jahre bis ihn 1979 der nächste Besitzer, John P. Giordano, ebenfalls im Bundesstaat New York, übernimmt. Dieser ist ein bekannter Ferrari-Sammler und versierter Motorsport-Enthusiast, der zahlreiche Rennsport-Ferrari besitzt (u.a. 512S, 275 GTB Competizione). Er ließ den Wagen restaurieren und hielt ihm dann ganze 25 Jahre die Treue. Im Jahr 2004 schließlich veräußert er den GTB/4 mit einer Laufleistung von 36.000 km an Jean Guikas von GTC in Marseille, ebenfalls ein passionierter Motorsportler und Ferrari-Sammler.

Noch im gleichen Jahr findet der Wagen bei dem (ehemaligen) Rennfahrer Dominik Ellenrieder ein neues Zuhause. Anfang 2006 wurde der GTB/4 dann an einen renommierten Automobil-Sammler in Deutschland verkauft. Dieser reicht den Sportwagen drei Jahre später an den aktuellen Eigentümer weiter, der mit ihm an einigen historischen Motorsport-Events in Europa teilnimmt.



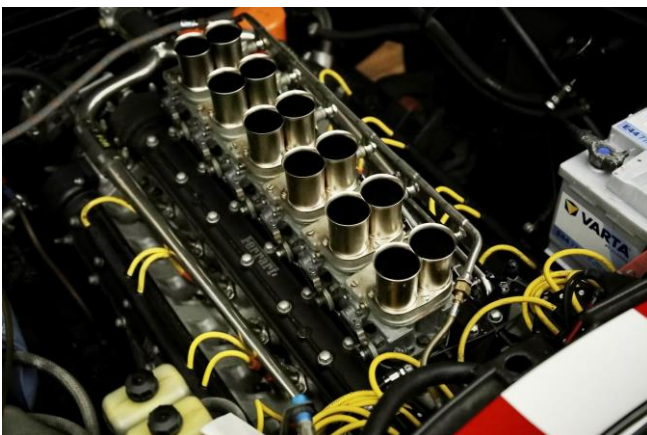
Dieser Ferrari 275 GTB/4 besticht durch seine ursprüngliche Bestimmung für den Motorsport bei der Scuderia Filipinetti, die auch bei den späteren Besitzern erhalten blieb. Sie ist bis heute über die Rennsport-Optik und Ausstattung mit Renn-Tank, Überrollbügel, Feuerlöschanlage, Renngurten und weiteren notwendigen Extras vorhanden. Dazu zählen auch die entsprechenden Dokumente wie FIVA-Card und DMSB Historic Technical Passport. Der Motor ist „Matching Numbers“ und beeindruckt mit den offenen Ansaugtrichtern der Vergaseranlage. Eine Ferrari Classiche-Zertifizierung dokumentiert die Originalität und ein Massini Report die Historie. Zusammen mit der geringen Laufleistung handelt es sich um ein außergewöhnliches Exemplar.

Die klassischen Vier-Nockenwellen-Modelle sind für viele internationale Rallye-Events wie die Tour de France und Passione Engadina sowie explizite historische Rennveranstaltungen zugelassen. Sie vermitteln eindrucksvoll den legendären Status als Essenz von Ferrari zu damaliger Zeit: Ein rassischer Straßensportwagen mit den Erfolgs-Genen von Ferrari im Motorsport, insbesondere bei Berg- und Langstreckenrennen. Dieser Ferrari 275 GTB/4 ist das perfekte, sofort einsatzbereite Exemplar um genach diese Rennsport-Aura nachzuerleben.

EBERHARD THIESEN



AUTOMOBILE RARITÄTEN SEIT 1972





Modellgeschichte

Der Ferrari 275 GTB wurde 1964 als Berlinetta Coupé auf dem Autosalon in Paris vorgestellt. Das Modell zeigte zwei wesentliche Neuerungen für Ferrari: das Transaxle-Prinzip für Motor und Getriebe sowie die Einzelradaufhängung an der Hinterachse. Der leichtere und schnellere 275 GTB ergänzte das Modellprogramm zwischen dem größeren viersitzigen 330 GT 2+2 (ab 1963) und dem 500 Superfast, der ab 1964 in sehr geringen Stückzahlen hergestellt wurde.

Das Design des 275 GTB verkörpert einen dynamischen zweitsitzigen Gran Turismo mit einer langen Motorhaube, aerodynamischen Scheinwerferabdeckungen aus Glas sowie einer fließenden Dachform im Stil eines Fastback Coupé mit einer Abrisskante am Fahrzeugheck. Markante Designelemente sind die Luftauslässe in den vorderen Kotflügeln, die sich stilistisch in der B-Säule hinter den Türen wiederholen. Die Karosserie war stets aus Stahl, die Türen und Hauben jedoch aus Aluminium, und wurde bei bei Scaglietti in Modena gefertigt.



Antriebsseitig verfügte der 275 GTB über einen V12-Frontmotor auf der Basis der bewährten Colombo-Konstruktion mit einer obenliegenden Nockenwelle pro Zylinderreihe sowie Nassumpfschmierung. Mit einem Hubraum von 3.286 ccm und ausgestattet mit drei oder sechs Weber Doppelvergasern vom Typ 40 DCZ/6 leistete das Aggregat 280 PS. Die Kraftübertragung erfolgte über ein an der Hinterachse montiertes 5-Gang-Getriebe nach dem Transaxle-Prinzip. Dieses sorgte für eine ausgeglichene Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse und ermöglichte eine exzellente Straßenlage. Das Fahrwerk hatte bei Ferrari nun erstmals eine Einzelaufhängung der Hinterräder.

Im Jahr 1966 erschien eine deutlich modifizierte Version als 275 GTB/4. Das neue Triebwerk hatte den gleichen Hubraum, war aber mit einer Trockensumpfschmierung und zwei obenliegenden Nockenwellen je Zylinderreihe konstruiert. Es ist Ferraris erster Straßensportwagen mit vier obenliegenden Nockenwellen, für die auch die „4“ in der Modellbezeichnung steht. Mit sechs Weber Doppelvergasern vom Typ 40 DCN9 (bzw. 17 oder 18) betrug die Leistung sodann 300 PS.

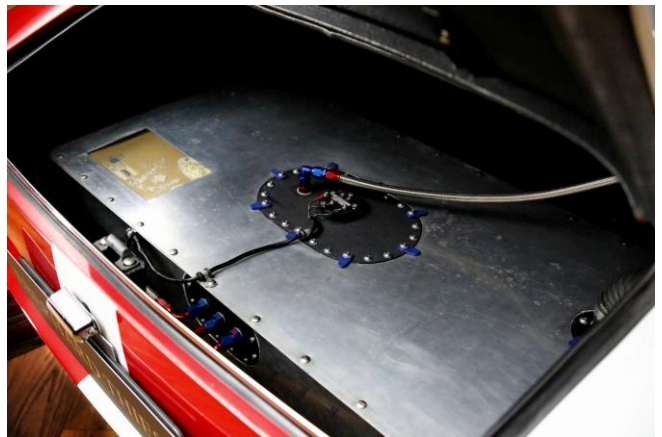
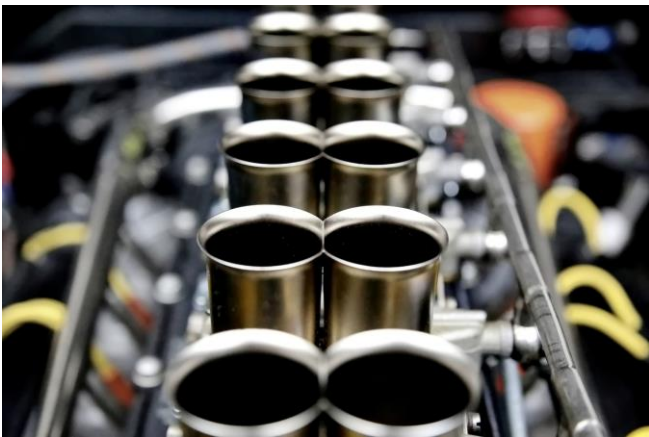
Mit der Einstellung des 500 Superfast 1966 übernahm der 275 GTB/4 die Rolle des Spitzenmodells im Ferrari-Programm. Der 275 GTB wurde von 1964 bis 1966 in 455 Exemplaren gefertigt. Vom modifizierten 275 GTB/4 entstanden von 1966 bis 1968 nur 330 Einheiten. Neben dem 275 GTB gab es von 1964 bis 1966 eine offene Version als 275 GTS mit einem völlig eigenständigen Design.



Daten & Fakten

| | |
|--------------------------|--|
| Baujahr | 1967 |
| Stückzahl | 330 Exemplare (von 1966 bis 1968) |
| Farbkombination | Rosso Cina (rot) mit weißem Streifen, Leder-Interieur beige |
| Laufleistung (abgelesen) | 39.394 km |
| Motor | 12-Zylinder V-Motor, 60°, wassergekühlt, zwei obenliegende Nockenwellen je Zylinderreihe, zwei Ventile pro Zylinder, sechs Doppelvergaser Weber Typ 40 DCN18, Trockensumpfschmierung |
| Hubraum/Leistung | 3.286 ccm, ca. 300 PS bei 8.000 U/Min. (Werksangaben) |
| Getriebe | manuell, 5-Gang, Mittelschaltung |
| Bremsen | Scheibenbremsen vorn und hinten, Servounterstützung |
| Leergewicht | ca. 1.300 kg |
| Höchstgeschwindigkeit | ca. 270 km/h |
| Ausstattung | Überrollbügel, Renn-Tankanlage, Auspuffanlage eines Ferrari 250 GTO (originaler Auspuff vorhanden), Feuerlöschanlage, Sabelt-Renngurte, Magnesium-Felgen mit Zentralverschluss |
| Dokumente | deutsche H-Zulassung (abgemeldet), Ferrari Classiche Zertifikat (2006), Marcel Massini Report, FIVA-Card, DEUVET Fahrzeugpass, DMSB Historic Technical Passport (FIA Class GTS17) |







Appendix

| | | |
|----------|---|---------------------------|
| Standort | Hamburg, Deutschland | |
| Preis | auf Anfrage (MwSt. nicht ausweisbar) | |
| Kontakt | Eberhard Thiesen | +49 (0) 172 - 459 34 35 |
| | André Buse | +49 (0) 40 - 99 99 868 07 |

Eberhard Thiesen GmbH & Co. KG

Tarpen 40 - Halle 12 | 22419 Hamburg, Deutschland

T +49 (0) 40 - 99 99 86 80 0

info@eberhard-thiesen.de / www.eberhard-thiesen.de



Die in diesem Exposé enthaltenen Angaben sind freibleibend und stellen keine Zusicherung oder Eigenschaftsbeschreibung im Sinne der Gesetze dar. Für Irrtümer oder Druckfehler können wir keine Haftung übernehmen.