

Ferrari 365 GTB4 (Prototipo)

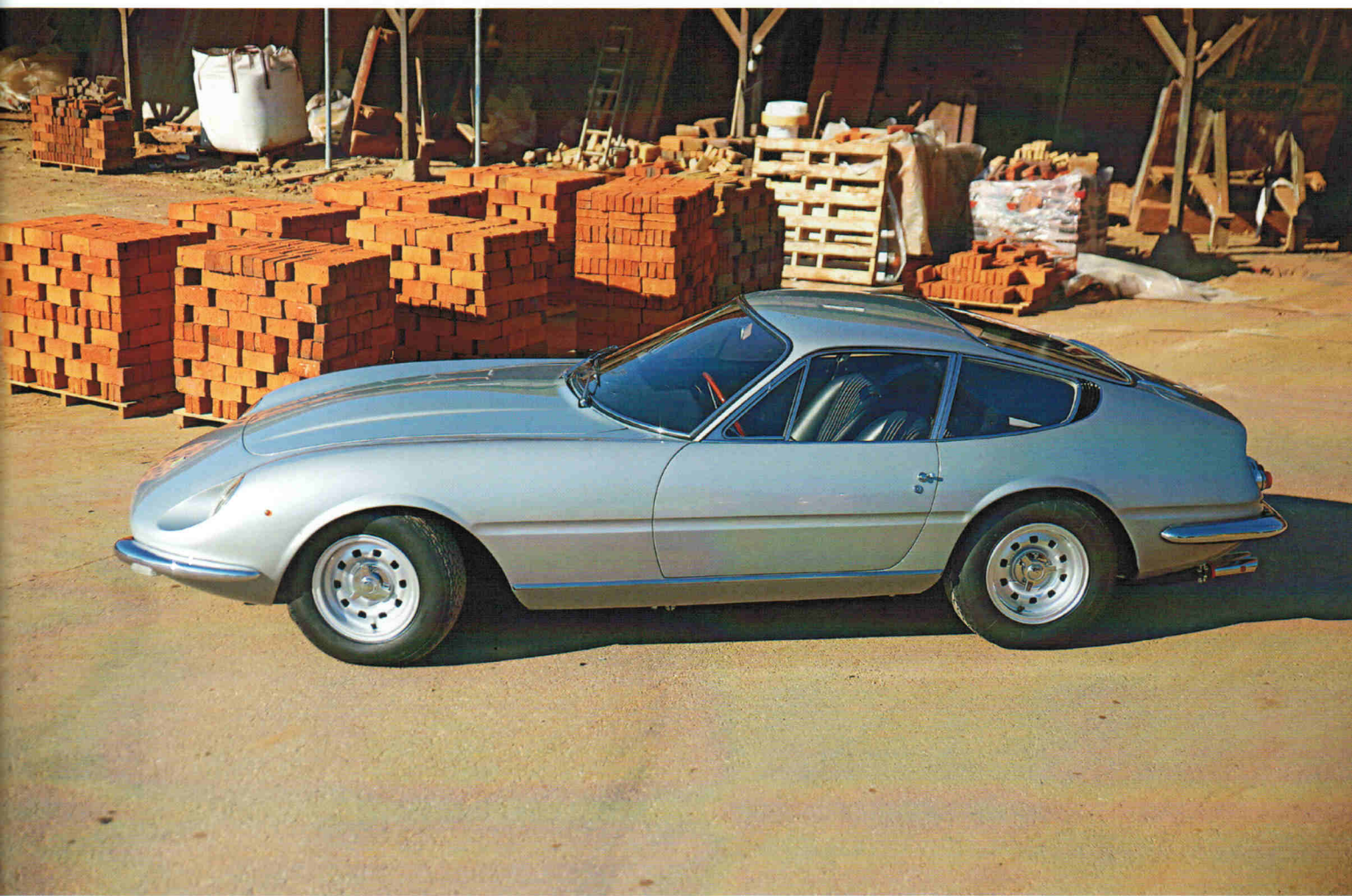
Herrijzenis van de zilveren Phoenix

Wanneer je voor het eerst iemands kapitale villa betreedt, schiet er van alles door je hoofd: geen dure vazen omstoten, niet morsen met je koffie, niet met je zwarte tengels aan de hagelwitte muren komen en bovenal goed je voeten vegen! Echter, ik vertoef vrijwel nooit in privéonderkomens die een waarde van ettelijke miljoenen vertegenwoordigen, dus ik hoef me nauwelijks zorgen te maken over onuitwisbare sporen die ik er zou achterlaten. Die merkwaardige sensatie overvalt me echter wel wanneer ik op een fraaie lentemorgen onverwacht word uitgenodigd om mee te rijden in de Ferrari 365 GTB4 (Prototipo) van ons clublid Gerard van Bergen.

TEKST: WOUTER BEKKER | BEELD: DION BOSCH, HENK BROUWER, ALEX JANSEN, PIETER KAMP, ROGER LOMME, BART ROMIJNDERS

A la minute maak ik me druk over vieze schoenzolen, ritsen en knopen aan mijn kleding of een horloge dat een akelige kras zou kunnen veroorzaken in de fantastische zilvergrijze lak. Met een lichte aarzeling vat mijn rechterhand het kleine verchroomde grendeltje om het portier te openen. Omzichtig vermijd ik contact met de dorpel en laat me in de zwartlederen kuipzetel zakken. De cockpit van de prototype ontnemt me mijn blikveld. Voor een kort moment bestaat er geen buitenwereld. Ik kom bij mijn positieven als Gerard me wijst op de heupgordel. Ik klik me vast aan de Ferrari en deze antwoordt met een geweldige brul van de V12 in het vooronder. Mijn eerste lift in een hyperexclusieve klassieke Ferrari is aanstonds een feit.

We zijn van huis gegaan om de 'Daytona prototype' te fotograferen tegen de achtergrond van de monumentale gebouwen van steenfabriek Vogelensangh in Deest. De Ferrari is perfect geprepareerd voor zijn taak als model. Werkelijk ieder detail is zuiver. Fotograaf Phan Vu Nguyen kan niet wachten om de contrasten tussen het strakke zilvergrijs en het gruisige steenrood zo fraai mogelijk te benadrukken. Steenfabriek Vogelensangh werd gesticht in 1919 en is de enige nog operationele steenfabriek met een kolengestookte ringoven in Nederland. Dit als rijksmonument aangemerkte



Roma B 85391
B85391

Reg. Serie 1^a (autoveicoli)
Vol. N. _____
Foglio N. _____

21108
B85391

AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA
UFFICIO DEL PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO di _____

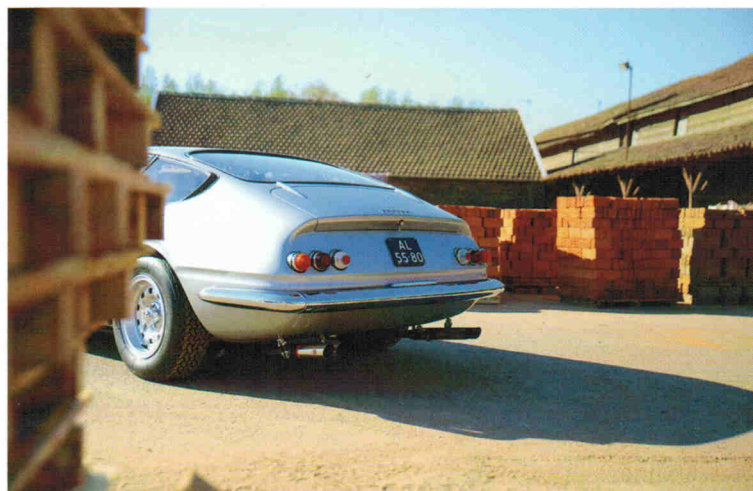
IDENTIFICAZIONE E CARATTERISTICHE DELL'AUTOVEICOLO
B85391

Numero della carta di circolazione _____
Fabbrica Ferrari _____
Telaio N. 12004 _____
aliment. chiusa _____
Carrozzeria FW _____
uso _____
anni N. _____
data della carta di circolazione 10/6/68 _____
Per le TRASMISSIONI: peso del veicolo rimorchiato q.li _____
Per le MOTRICI: N. targa del rimorchiato da trainare _____
Per gli AUTOCARRE: trasporti merci proprio _____

ISCRIZIONE DELLA PROPRIETÀ E TRASCRIZIONI

Numero d'ordine _____
Sulla carta di circolazione _____
Emissione dell'U.M.O.T.O. al _____
Emissione da _____
Emissione al nome di F.I.M.A. Roma V. Celestina 66 _____
Trascrive la dichiarazione di _____
a _____
a favore del nominativo sopra indicato al prezzo di L. 8000.000 _____
Trascrive atto di _____
a _____
a favore di SALGARELLA GIAMPAOLO M. P. _____
Cordame 14-4-43 via Bologna Via C. Napoleone _____
Data _____

- 101 -





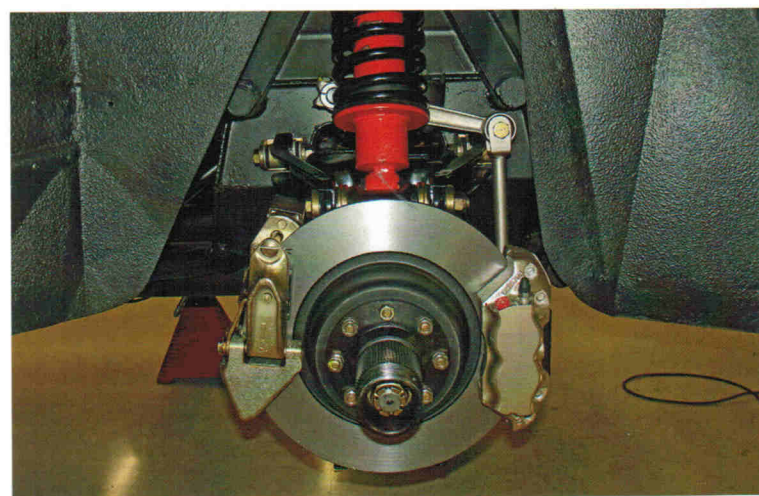
bedrijf vervaardigt nog altijd op ambachtelijke wijze bakstenen met zeer karakteristieke kleurnuances. Een unieke plaats die in grote mate recht doet aan de entiteit van deze Ferrari. Er zijn, voorafgaand aan het productiemodel van de Ferrari 365GTB4 'Daytona', twee vrijwel identieke prototypes met 275 GTB-achtig front gebouwd. Van deze twee prototypes, chassisnummers 10287 en 11001, bezit Gerard het eerste. Hoewel de wagens veel gelijkenissen vertonen, is er op motorisch vlak een zeer belangrijk verschil aan te geven. Is 11001 voorzien van een 3,3 liter V12 afkomstig van de 275 GTB/4, Gerard's 10287 heeft een V12 met drie kleppen per cilinder waarvan twee exemplaren in het inlaattraject te vinden zijn en een enkel exemplaar de uitlaatpoort bedient. Dit motortype, aangeduid met Tipo 243 is in basis een 3,3 liter Tipo 209 blok met gemodificeerde cilinderkoppen. Motortype 243 is voor zover bekend in geen enkele andere Ferrari toegepast. Naast de afwijkende kleppenconfiguratie is de motor voorzien van dubbele ontsteking met twee bougies per cilinder.

Als uitgangspunt voor het prototype gebruikte Ferrari het chassistype 596 dat ook werd toegepast bij de latere 275 GTB's met dezelfde onafhankelijke wielophanging met dubbele wishbones voor en achter. Wielbasis en spoorbreedtes komen ook overeen met respec-

tievelijk 2400 mm, 1377 mm voor en 1417 mm achter. Bij de uiteindelijke productie 365 GTB/4 'Daytona' bleef de wielbasis van 2,40 meter gehandhaafd maar de spoorbreedtes voor en achter namen belangrijk toe naar respectievelijk 1440 mm en 1453 mm. Chassisnummer 10287 valt keurig in de serie van in totaal 330 exemplaren van de 275 GTB/4's die de nummers 08769 t/m 11069 dragen. Deze 275 GTB/4's zijn gebouwd tussen 1966 en 1968 en het prototype werd begin 1967 voltooid. Het koetswerk van het prototype verschilt aan de voor- en achterzijde duidelijk van de productie Daytona maar slechts het geïntegreerde oog kan onderscheiden dat geen enkel plaatwerkdeel met de 365 GTB/4 overeenkomt. Vergelijk je het profiel van de twee wagens, dan valt op dat het prototype de bollere vorm van de 275 GTB volgt. Uiteraard is de neus minder scherp dan die van de 365 GTB/4 maar de lijn naar achteren is hoger aangezet. De achterspatborden zijn hoger opgetrokken dan bij de uiteindelijke Daytona, maar ze missen al wel de traditionele dip schuin boven het achterwiel. Hiermee introduceerde ontwerper Leonardo Fioravanti een nieuwe benadering van de vormgeving van de flanken. Ook het knikprofiel in de flank was nieuw en werd overgenomen in het uiteindelijke 'Daytona'-ontwerp maar zelfs ook nog in de latere 365 GT4 2+2. De voorzijde is voorzien van een smalle ovale luchtopening met 'egg-crate' zonder het cavallino rampante en aan weerszijde een slank verchromd bumperdeel waarin de clignoteurs zijn ondergebracht. De koplampen, voorzien van lenzen in een verchromde ring liggen diep verzonken in sierlijke ovale holtes. De lange motorkap is in het midden voorzien van een langgerekte verhoging om ruimte te bieden aan de batterij Weber carburateurs eronder. Tegen de voorruit liggen twee ruitenwissers die beide aan de rechterzijde in ruststand liggen. De daklijn komt vrijwel overeen met die van de 365 GTB/4 en ontmoet onder de achterrauit de bagageklep die is voorzien van twee sierlijke verchromde scharnieren aan de buitenzijde van het koetswerk. De klep is reeds voorzien van de overbekende geïntegreerde spoilerlip en loopt trapeziumvormig naar onderen af. Aan weerszijde van de klep is een drietal kleine achterlichten aangebracht. Zes lampjes die op zich al garant staan voor opzienbarende anekdotes, waarover later meer.

Gerard van Bergen had zeer veel ervaring opgedaan met het restaureren van Mercedesen. Samen met zijn auto-vriend Herman werkte hij aan 190 SL's en 300 SL's Flügelbüchse. Om een nieuwe uitdaging aan te gaan gaf Gerard te kennen graag een project te willen starten met een klassieke Ferrari. De 365 GTB4 Prototype kwam min of meer op zijn pad toen hij de wagen in 2003 ontdekte bij de Italiaanse dealer Carlo Perego die resideerde in Le Mont-sur-Lausanne in Zwitserland. Gerard trof de rode wagen in niet-rijdbare staat aan. De deal werd niettemin gesloten en de Ferrari ging op de trailer mee naar Nederland. Toen de auto zich na enig kunst- en vliegwerk weer op eigen kracht kon voortbe-



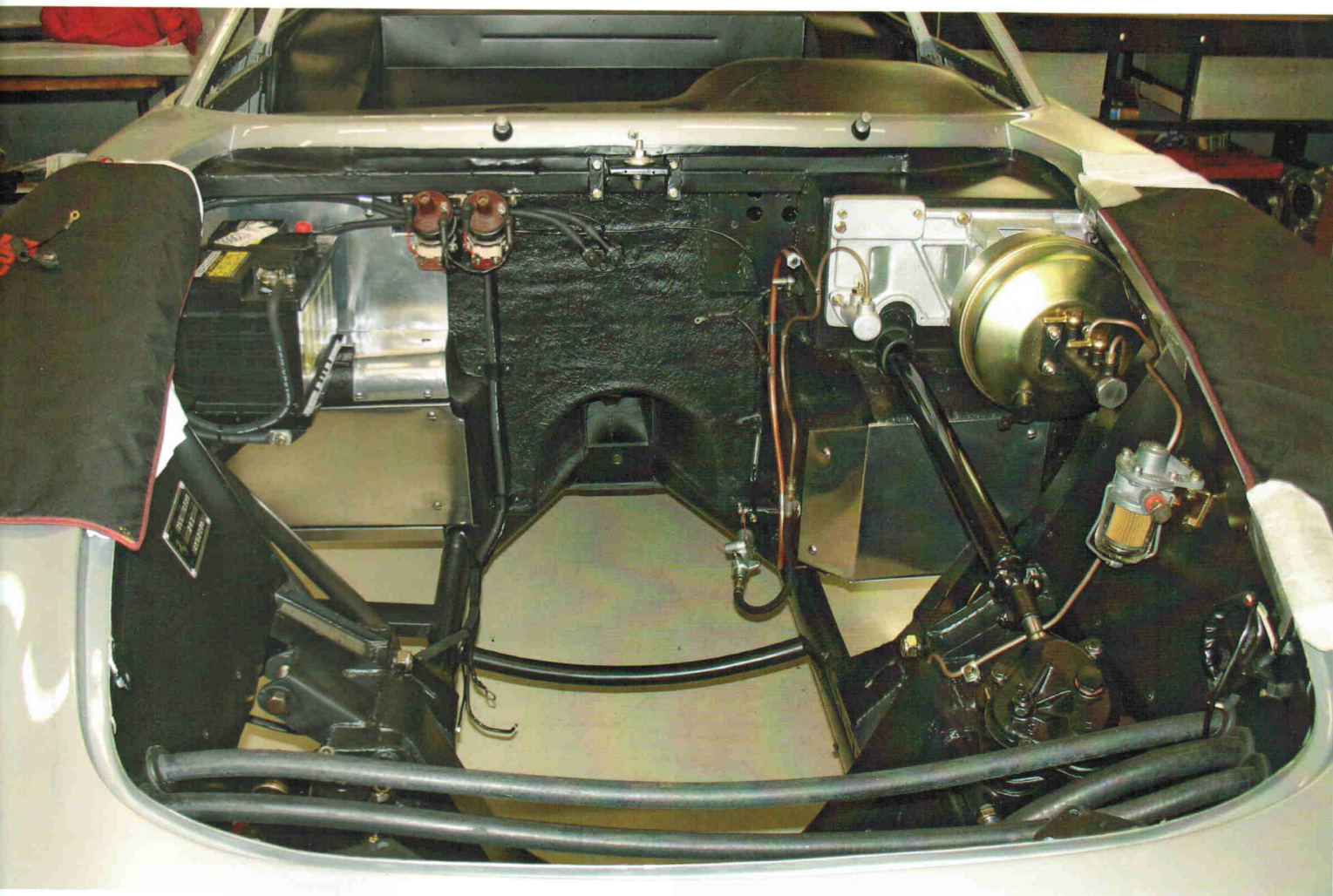


wegen, achtte Gerard de tijd rijp om er een evenement van de Ferrari Club Nederland mee te bezoeken.

Tijdens de FCN Jubileumrally in 2003 had Gerard veel bekijks met de auto. Hem werd verteld dat zijn rode Ferrari 'Daytona met GTB-neus', rollend op glimmende Borrani spaakwielen en voorzien van Scuderia stickers op de flanken een zeer bijzondere auto was. Hij werd zelfs gefeliciteerd met zijn kersverse aankoop. Prompt was het prototype hoofdonderwerp in de allereerste editie van het inmiddels populaire artikel 'De Garage van...' in de Gli Amici della Ferrari. Het triggerde meteen Gerard's belangstelling voor de historie van zijn Ferrari en met hulp van Marcel Wallenburg en later Marcel Massini kwam Gerard tot zeer interessante ontdekkingen. Als eerste kwam vast te staan dat de wagen van origine zilvergrijs was en dat de voorzijde niet meer conform het originele ontwerp was. Gerard wist dus wat hem te doen stond. Chassis 10287 moest niet enkel worden gerestaureerd tot een fraaie klassieker in concoursstaat. Gerard besloot om het prototype volledig en minutieus terug te brengen in de staat waarin het begin 1967 de fabriekspoort in Maranello verliet. Het proces zou jaren van research en handwerk in beslag nemen en enkel de beste partners op het gebied van koetswerkbouw, interieurafwerking en mechanische restauratie zouden worden benaderd om de klus te klaren.

In 2004 begon Gerard met zijn vriend Herman met de ontmanteling van de auto. Inmiddels had Massini detailfoto's gemaakt van de neus van zusterwagen 11001. Waar de incorrecte nose replacement flinke gelijkenissen vertoonde met de neus van de 275 GTB, compleet met foutieve koplamp covers gevat in verchromde ringen, was de originele neus spits en echt uniek in vormgeving en details. Zo moest het gaan worden. Het project lag even stil in verband met de rally Amsterdam-Peking met de geprepareerde Mercedes Coupé uit 1964. De gestrippte body van de auto werd in 2007 bij carrosseriebedrijf Bart Romijnders in Beneden Leeuwen onderworpen aan een uitgebreide restauratie en de neuscorrectie. De exact gereproduceerde plaatwerkdelen uit 0,8 mm dik staal werden op precies de juiste lassen ingepast in het originele plaatwerk. Het gecorrigeerde koetswerk werd op de traditionele wijze gelakt met behulp van een conventionele primer, kleurlak en aflak van het merk DuPont. Een waardevolle en ook waardevaste restauratie is zeer gebaat bij een correcte afwerking van het lakwerk. De lak werd naderhand licht gepolijst om tot hetzelfde afwerkingsniveau te komen als Ferrari hanteerde in de jaren zestig. De binnenzijde van de carrosserie, de motorruimte en het chassis werden afgewerkt in zijdeglans zwart.

In 2007 werden de onderdelen naar Alex Jansen van Forza Service in Oss gebracht terwijl de carrosserie nog bij Bart Romijnders verbleef. Alle mechanische systemen werden uitgebreid onder de loep genomen om een goed beeld te krijgen van de aard van de uit te voeren restauratie. De medewerkers van Forza Service, maar



niet in de laatste plaats ook eigenaar Alex zelf waren zeer enthousiast over het project en de exclusiviteit van het onderwerp. Het eindresultaat van het werk aan de unieke motor, de ophanging, de remmen, transmissie, elektrische systemen en verchroomde delen was dan ook verbluffend, zoals de bezoekers aan de Algemene Ledenvergadering van de FCN, in januari 2011 bij Forza Service zelf konden beoordelen. Het project stond liefdevol uitgesteld in de fraaie garageruimte van het bedrijf en omdat het 'huwelijk' tussen motor en auto nog niet was gesloten, kregen de bezoekers de gelegenheid om de speciale krachtbron van zeer dichtbij te inspecteren.

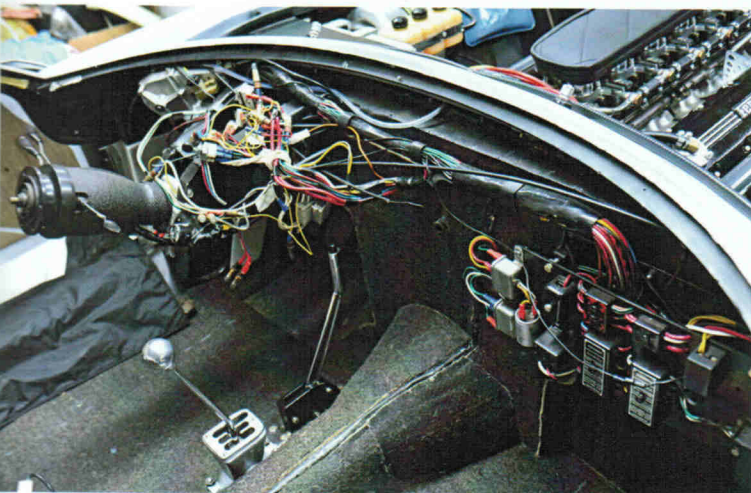
Toen de uiteindelijke assemblage van de auto gereed was, werd hij overgebracht naar de ateliers van HVL Exclusive Italian Interiors, het bedrijf van interieurspecialist Henk van Lith in Wadenooijen. Henk van Lith geldt als één van de beste interieurstoffeerders van klassieke Italiaanse automobielen en beschikt over talloze originele mallen en materialen waarmee ieder klassiek interieur kan worden gereproduceerd. Henk verzorgde het volledige interieur van het inzittendencompartiment en bagageruimte en maakte daarbij gebruik van origineel leder, gemêleerde tapijten, headliner materiaal, buttons, matten, binding materialen. De zetels werden opnieuw opgespannen met elastiek van Pirelli en latex schuim. In



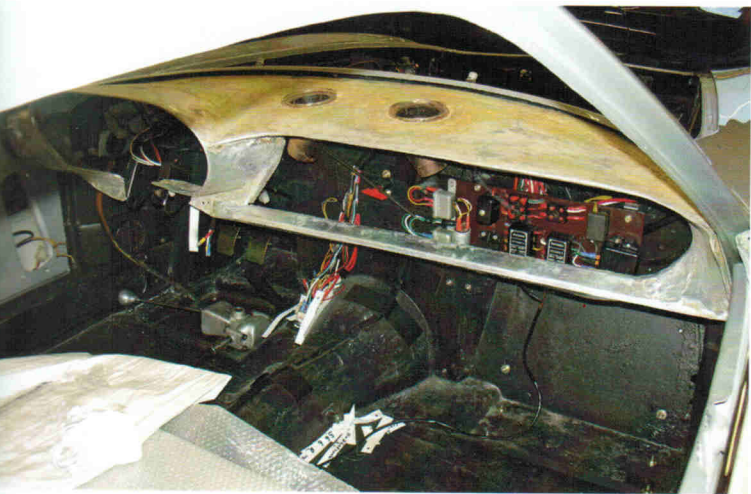


het voorjaar van 2012 was het werk afgerond en was de restauratie van de Ferrari 365 GTB4 'Daytona' Prototype voltooid.

Gerard's plannen lagen vast: de auto moest een Ferrari Classiche certificering krijgen en zou hoge ogen moeten gaan gooien op het concours d'elegance van Villa d'Este 2012. Maar dat het team van specialisten nog niet helemaal klaar was met het werk, werd duidelijk toen de Ferrari in Maranello werd aangemeld om in aanmerking te komen voor de certificering. De wagen was prachtig en oogstte alle lof. Alleen waren de achterlichten en de gemonteerde Borrani's niet conform het origineel. Men moest dus weer aan de slag...



Kostte het terugbrengen van het front naar origineel ontwerp al de nodige uurtjes zoeken naar de juiste onderdelen, het vervangen van de standaard Daytona achterlichten was zowaar nog tijdrovender. Gerard's praktische inslag hielp enorm bij het samenstellen van de koplampen. Hij werd erop gewezen dat de originele koplampunits ook waren toegepast op de Fiat 850 Spyder en de Lamborghini Miura. Eenmaal deze auto's aan zijn Google zoektermen toegevoegd, ontdekte Gerard dat het om units van Carrello ging. Nu kon eenvoudig een onderdeelnummer worden gevonden en uiteindelijk ook de in het origineel toegepaste ribbelloze lenzen. Op zoek naar foto's van de achterzijde ontdekte men dat de auto was voorzien van drie aan weerszijde gemonteerde armatuurtjes die ook al waren toegepast op de Ferrari 500 Superfast, de 365 California, de 330 GTC Speciale en de 365 P. De lensjes waren redelijk snel gevonden, echter er moest een oplossing worden gevonden voor de rode remlichten waarvan het bolletje achter het witte lensje zat. Zelfs de specialisten kwamen er niet uit en op zomaar weer een avondje puzzelen wees Gerard's kleinzoon hem op het gebruik van lampjes met een rood bolletje zoals vroeger vaak werd aangetroffen bij Amerikaanse auto's. Dit bracht de oplossing. De correctie van de achterzijde kon beginnen.



In de tussentijd ging Gerard op zoek naar originele Campagnolo wielen uit gegoten lichtmetaal met 10 vierkante openingen en een verchromde centrale moer met drie oren. Deze wielen werden standaard gemonteerd op de 275 GTB/4 'Long nose'. Gerard kwam aanvankelijk uit bij Piet Roelofs die perfecte wielen reproduceerde maar uiteindelijk wist hij de hand te leggen op een set originele velgen die volledig werden gerestaureerd. Met de gecorrigeerde achterzijde én de juiste wielen was het prototype eindelijk klaar voor certificering; en meteen ging de aanvraag de deur uit.



In het voorjaar van 2015 was het eindelijk zover. Gerard toog met de Ferrari naar Maranello alwaar de wagen op de gewijzigde punten werd gecheckt op de correcte uitvoering. Het kon niet meer misgaan. De Ferrari 365 GTB4 'Daytona' Prototype, een bijzonder stuk Ferrari-geschiedenis en de eerste vingeroefening voor één van de meeste charismatische supersportwagens uit de jaren zestig was volledig teruggebracht naar originele specificaties.



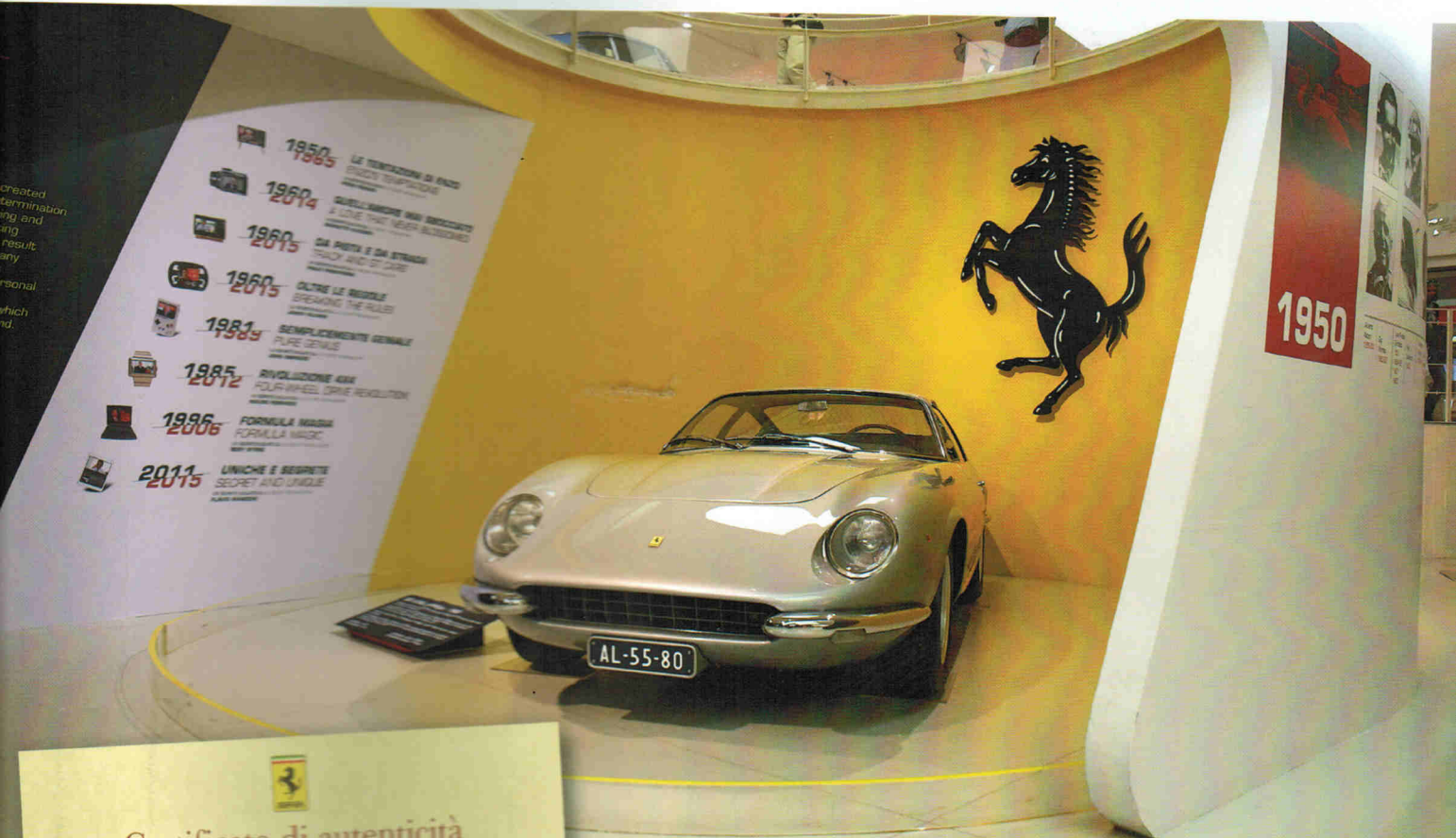
ties en ontving derhalve op 8 april 2015 uit handen van Marco Arrighi (directeur afdeling Classiche) het officiële, door Piero Ferrari getekende certificaat en het bijbehorende boek waarin alle details zijn vastgelegd. Als klap op de vuurpijl kreeg het prototype voor de periode van een half jaar een eigen plekje in het Museo Ferrari in Maranello waar de wagen tot en met oktober aan 'het publiek wordt getoond. Een fantastische kroon op het gedegen werk dat hier in Nederland is verricht om deze Ferrari in originele staat terug te krijgen.

En een aantal dagen voorafgaand aan deze heugelijke gebeurtenis vergapen twee fotografen, een redacteur, een viertal medewerkers van Steenfabriek Vogelensangh en een trotse eigenaar zich dan aan de wellustige vormen van deze unieke coupe. Een auto waaraan alweer een stuk geschiedenis is toegevoegd, omdat hij het middelpunt is van een bijzondere notariële constructie. Gerard heeft de Ferrari namelijk als kapitaal ondergebracht in een stichting met de toepasselijke naam '10287'. In deze stichting hebben, naast Gerard zelf, zijn kleinkinderen zitting. Zij bepalen aan de hand van de notarieel vastgelegde statuten wat er in de toekomst met de auto zal gaan gebeuren. Een heldere manier van overerven van dit bijzondere stuk familiekapitaal. Voor iedere nazaat heeft Gerard een dossier samengesteld waarin alle publicaties en bijzonderheden over de auto zijn opgenomen en



waarin zich ook een reproductie van het Classiche certificaat bevindt. Dit dossier zou voor menig Ferrari-boekenwurm een ware schat zijn. De regeling en de uitvoering ervan past precies bij Gerard's benadering van alle aspecten van het bestaan. Je pakt de dingen grondig en gedegen aan en het resultaat moet precies zijn wat je voor ogen hebt. Alleen met die passie en met dat oog voor detail kun je een auto op de juiste manier uit het verleden terughalen naar het hier en nu, zodat huidige én toekomstige generaties er met volle teugen van kunnen genieten. Gerard begrijpt als de beste dat het bezitten van een klassieke Ferrari feitelijk neerkomt op het 'in bruikleen hebben' van de wagen. En stiekem 'lenen' wij de Ferrari een klein beetje met hem mee... •

created
terminating
ing and
result
any
personal
which
nd.



2. Telaio
CHASSIS

Il telaio è originale?
Is the chassis original? ☒ YES ☐ NO

È assolutamente secondo le specifiche originali (dimensioni, materiali)?
Is it absolutely complying with the original specs (dimensions and materials)? ☒ YES ☐ NO

È stato riparato o parzialmente sostituito?
Was it repaired or partially rebuilt? ☐ YES ☒ NO

Ripara quale officina?
Which workshop performed the repairs?

Sono stati utilizzati materiali originali?
(have original materials been used)? ☐ YES ☒ NO

Il numero di telaio si trova nella posizione originale?
Is the chassis number in its original position? ☒ YES ☐ NO

Principali caratteristiche costruttive:
Main structural features:

3. Motore
ENGINE

Tipo e numero di motore installato in vettura.
Type and number of the engine currently fitted in the car
243/251

Il motore è quello installato in origine?
Is the engine the original one? ☒ YES ☐ NO

È assolutamente secondo le specifiche originali?
Is the engine still complying with the original specifications? ☒ YES ☐ NO

È stato sostituito?
Was it replaced? ☐ YES ☒ NO

Con un motore dello stesso tipo installato in origine?
Using an engine of the original type? ☐ YES ☒ NO

Il numero 1 di motore si trova nella posizione originale?
Is the engine number in its original position? ☒ YES ☐ NO

Le maniglie sono quelle originali?
Are the pushings still the original ones? ☒ YES ☐ NO

Carburettori a doppia iniezione: modello tipo:
Carburetors, air injection system type:
Weber 40 DCM18

Impianto di accensione tipo:
Ignition system type:
Magneti Marelli 501C065/1

4. Cambio-differenziale
GEARBOX/DIFFERENTIAL

Tipo di cambio e numero montato sulla vettura.
Gearbox type and number fitted to the car
592 H 757

Tipo differenziale e numero sulla vettura.
Differential type and number fitted to the car
592

Il gruppo cambio-differenziale è quello montato in origine?
Is the gearbox/differential one still the original one? ☒ YES ☐ NO

È assolutamente secondo le specifiche originali?
Is it absolutely complying with the original specifications? ☒ YES ☐ NO

È stato sostituito?
Was it replaced? ☐ YES ☒ NO

Con gruppo 1 dello stesso tipo installato in origine?
With a unit of the type originally fitted in the car? ☒ YES ☐ NO

I numeri di cambio-differenziale si trovano nella posizione originale?
Are the gearbox/differential numbers in the original position? ☒ YES ☐ NO

Le maniglie sono quelle originali?
Are the pushings still the original ones? ☒ YES ☐ NO

Risposta al punto 10287: 9/32

Numero delle viti: Number of pins: 5 + RM

Original color code: 10/13

6. Carrozzeria
CAR BODY

La carrozzeria è quella originale della vettura?
Is the body original for this car? ☒ YES ☐ NO

È conforme all'originale per dimensioni, materiali, ecc.?
Does it comply with the original specs (dimensions, materials, etc.)? ☒ YES ☐ NO

È stata riparata?
Was it repaired? ☐ YES ☒ NO

È stata sostituita?
Was it rebuilt? ☐ YES ☒ NO

Presso quale carrozziere?
Which bodybuilder (workshop) performed the work?
Carrozzeria:bedrijf Bart Romijnders - Roerden Leuven - NL

Data/Date: 2014

Materiale/Material:

Classic Ferrari upholstery works and worldwide supplies of classic Fabrics

Classic Leathers fully made in line with the original



HVL

Exclusive Italian Interiors

Dreef 60, 4014 ML Wadenhoijen

T.: 0031 (0) 344 66 16 10

F.: 0031 (0) 344 66 16 16

E.: info@carinteriors.nl

I.: www.carinteriors.nl

I.: www.hvlclassleathers.com

"HVL Originality Certificate Included"

Studio Kaboem! ook voor

Folde Huisstijl Jaarverslag Corporate magazine & website



De trotse vormgevers van
Gli Amici della Ferrari

www.studiokaboem.nl 062 - 72 52 54 | 06 - 28 25 63 68 info@studiokaboem.nl

WIGGERS MASTERCARS

GESPECIALICEERD IN:

Lamborghini



Ferrari



PORSCHE



MASERATI

IR. HANLOSTRAAT 2 7547 RD ENSCHEDE T + 31 (0) 53 - 431 9100 WIGGERSMASTERCARS.NL INFO@WIGGERSMASTERCARS.NL