

Dipl.-Ing. Klaus Kukuk

Kfz.- Sachverständiger und beratender Ingenieur

Kaldauer Höhe 13 • 51491 Overath • Telefon 0 22 06 / 95 900 • Fax 0 22 06 / 95 90 90

E-Mail: info@kukuk.com Internet: <http://www.kukuk.com>

Dipl.- Ing. Klaus Kukuk Kaldauer Höhe 13 51491 Overath

Sachverständige für

Oldtimer & Youngtimer

*Schäden, Bewertung und
Prüfung der Authentizität*



*Pyritz Classics GmbH
Orber Str. 4A
60386 Frankfurt am Main*

**Ferrari
365 GTB/4 „Daytona“**

**Gutachten-Nr:
2510020497**

**Overath, den
14.10.2025**

W E R T G U T A C H T E N



Ferrari 365 GTB/4 „Daytona“

Inhaltsverzeichnis

1.1	Auftragserteilung	3
1.2	Untersuchungstermin	3
2	Fahrzeug -technische Daten-	4
2.1	Dokumente	4
2.2	Identitätsprüfung	16
3	Rahmen-/Bodengruppe	20
3.1	Untersuchung der Prägekennzeichnungen mittels Magneto-Optical-Methode	21
3.2	Rahmenzustand	31
4	Karosserie Nr.: 611	32
4.1	Karosseriezustand	45
5	Fahrwerk	46
5.1	Bereifung	56
5.2	Fahrwerkzustand	62
6	Motor-Nr.: B1324; Typ 251	62
6.1	Motorzustand	68
7	Getriebe / Antrieb	69
7.1	Ölcheck Laborbericht	72
7.2	Getriebe-/Antriebszustand	73
8	Elektrische Anlage / Kabelbaum und Leitungen	74
8.1	Elektrische Anlagen-/ Kabelbaum- und Leitungszustand	75
9	Innenausstattung	75
9.1	Innenausstattungszustand	87
10	Chrom-Zier- und Anbauteile	87
10.1	Chrom-Zier- und Anbauteilezustand	93
11	Verglasung	94
11.1	Verglasungszustand	96
12	Lackierung	96
12.1	Lackierungszustand	98
13	Historie	98
14	Bewertungskriterien	100
14.1	Fahrzeugzustand	100
15	Zusammenfassung/Wert	102
15.1	Definition der Werte	102
15.2	Marktwert	103
15.3	Wiederbeschaffungswert	103
15.4	Wiederherstellungswert	103
16	Urheberrecht	104

1.1 Auftragserteilung

Gemäß Auftrag vom 18.09.2025 durch Rainer Dschüadow, Pyritz Classics GmbH, ist über das Fahrzeug Ferrari 365 GTB/4 „Daytona“, Fahrgestellnummer 14577 ein Wertgutachten zu erstellen.

1.2 Untersuchungstermin

Das nachstehend näher beschriebene Fahrzeug wurde zur Untersuchung bereitgestellt.

Die Untersuchung fand statt

am:

**Mittwoch, den
01.10.2025**

bei:

**Pyritz Classics GmbH
Orber Str. 4A
60386 Frankfurt am Main**

An der Untersuchung nahmen teil:

**Rainer Dschüadow, Pyritz Classics GmbH
Dipl. Ing. Klaus Kukuk, Ing.-Büro Klaus Kukuk**

Alle Teilnehmer blieben bis zum Abschluss sämtlicher Feststellungen an der Untersuchungsstelle.

2 Fahrzeug -technische Daten-

<i>Kennzeichen</i>	<i>./.</i>
<i>Fahrgestellnummer</i>	<i>14577</i>
<i>Fahrzeugart</i>	<i>Personenkraftwagen</i>
<i>Aufbau</i>	<i>Coupé, 2-türig</i>
<i>Fabrikat</i>	<i>Ferrari</i>
<i>Typ</i>	<i>365 GTB/4 "Daytona"</i>
<i>Motorart</i>	<i>V12-Zylinder-Ottomotor</i>
<i>Hubraum</i>	<i>4 390 cm³</i>
<i>Leistung</i>	<i>256 KW</i>
<i>Motor-Nr.:</i>	<i>365 GTB/4 251</i>
<i>Zul. Gesamtgewicht</i>	<i>1760 kg</i>
<i>Bereifung vorne</i>	<i>215/70R15</i>
<i>DOT vorne</i>	<i>5024, 4924</i>
<i>Bereifung hinten</i>	<i>225/70 VR15</i>
<i>DOT hinten</i>	<i>0825</i>
<i>Profiltiefe</i>	<i>v.r.: 7,0 h.r.: 7,0</i> <i>v.l.: 7,0 h.l.: 7,0</i>
<i>Produktionsjahr</i>	<i>10/1971</i>
<i>Tachostand abgelesen</i>	<i>50 358 km</i>
<i>Farbe</i>	<i>Rosso Chiaro</i>

2.1 Dokumente

Zur Besichtigung des Fahrzeugs wurden die Zulassungsbescheinigung Teil I sowie die Zulassungsbescheinigung Teil II vorgelegt.

Die unter Punkt 2 aufgeführten Daten wurden den oben genannten Dokumenten entnommen und am Fahrzeug geprüft.

2.1.1 Zulassungsbescheinigung Teil I; Nr.: FA674685

Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein)		01.07.1971 ²¹ 4019 ²² 00000000		2 3 1 256/6500 280	
MKK-K-0-183/18-00064		01 0200		4450-4450 1740-1740	
Europäische Gemeinschaft (D) Bundesrepublik Deutschland		14577 3 -		1250-1250 1580-1580	
Categorización al transporte - Versi / Permisso de circulación, Parte I /		365 GTB/4		1760 1760	
Categorización al transporte - Versi / Permisso de circulación, Parte I /		-		950 950	
Categorización al transporte - Versi / Permisso de circulación, Parte I /		-		950 950	
Categorización al transporte - Versi / Permisso de circulación, Parte I /		-		82N 84N	
Categorización al transporte - Versi / Permisso de circulación, Parte I /		-		215/70VR15 225/70VR15	
A Amtliches Kennzeichen		FERRARI (I)		-	
MKK W 366 H		PERSONENKRAFTWAGEN		-	
C.1.1 Name oder Firmenname		GESCHLOSSEN		3	
Martin Handelsagentur		OLDTIMER		-	
GrubH		BENZIN		-	
C.1.2 Vorname(n)		0001 0098 4390		FA674685	
C.1.3 Anschrift		FIN VO LI.*ETWA WIRKUNG F.SICHERHEITSGURTE NACHGEW.*ZU		-	
Hainstr. 58		15.1/2:VO 215/70R15 88Y A.LM-RAD 7,5LX15 U.HI.225/70R		-	
63526 Erlensee		15 88Y A.LM-RAD 9LX15* ***ETWA WIRKUNG F.SICHERHEITSGU		-	
X Kutsche (HU)		RTE NACHGEW.*ZU 15.1/2:VO.215/70R15 88Y A.LM-RAD 7,5LX		-	
(Monat und Jahr)		15 U.HI.225/70R15 88Y A.LM-RAD 9LX15*ABW.V.D.VORSCHR.D		-	
06/2020 i Datum: 02.07.2018		.STVZO:\$59(2):FIN:VORNE LINKS IM MOTORRAUM,AUSN.-GENEH		-	
Hanau		M.GEM.\$70 STVZO ERFORD.*BEGRÜFORTSETZUNG AUF BEIBLATT		-	

NDUNG DER ABWEICHUNGEN - SIEHE BESONDERES GA*AUSN.GEN.
ERT.LK FULDA AM 25.06.2018*BETRIEBSERL.ERT.LK FULDA MK
K-21-180482 AM 25.06.2018****

Außerbetriebsetzung
03. Juli 2018
am

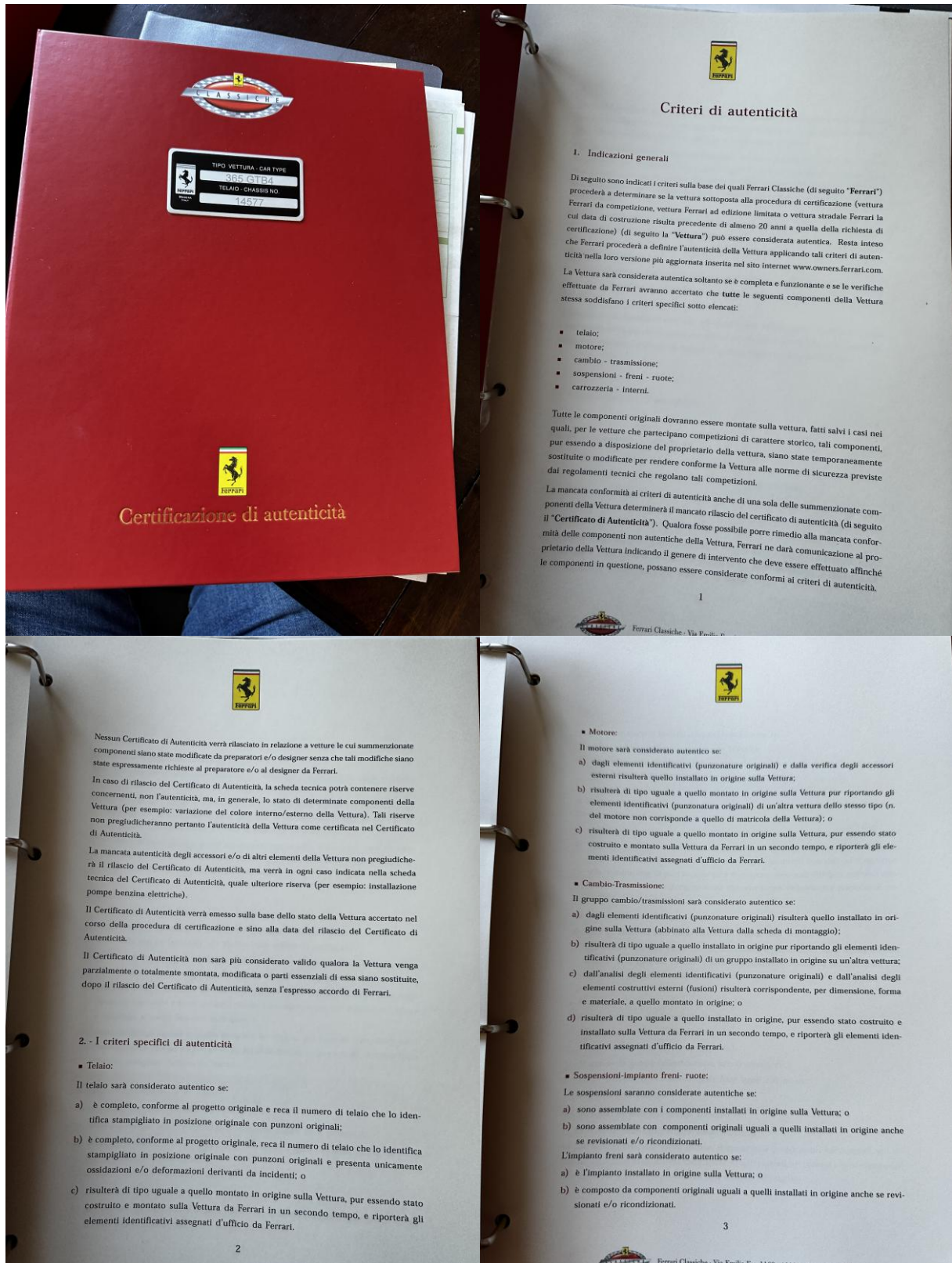
Main-Kinzig-Kreis
Der Landrat
Zulassungsbehörde (064350)
im Auftrag

MAIN-KINZIG-KREIS
216
MAIN-KINZIG-KREIS

2.1.2 Zulassungsbescheinigung Teil II; Nr.: FA674685

Europäische Gemeinschaft Bundesrepublik Deutschland Zulassungsbescheinigung Teil II (Fahrzeugbrief)		(D)	
Свидетельство за регистрация - Част II / Permiso de circulación, Parte II / Osvědčení o registraci - Část II / Registreringsattest, Del II / Registrerenmistunustus, Osa II / Αδειά κυκλοφορίας/Πιστοποιητικό κυκλοφορίας, Μέρος II / Registration certificate, Part II / Certificat d'immatriculation, Partie II / Prometna dozvola II / Carta di circolazione, Parte II / Registrācijas apliecība, II. daļa / Registrācijas liudzības, II. daļa / Forgalmi engedély, II. rész / Certificat ta' Registrazzjoni, It-Il Part / Kentekenbewijs, Deel II / Dowód Rejestracyjny, Część II / Certificado de matriculării, Parte II / Certificat de Immatriculare Partina II / Osvedčenie o evidencii, Časť II / Prometno dovoljenje, Del II / Rejestratindidistatus, Osa II / Registreringsbrevet, Del II			
Diese Bescheinigung nicht im Fahrzeug aufbewahren!			
A	Anteiliges Kennzeichen	MKK W 366 H	
B	Datum der Erstzulassung des Fahrzeugs	01.07.1971	(1) Anzahl der Vorhalter — (1) Anzahl der Vorhalter
C.3.1	Name oder Firmenname	Martin Handelsagentur	
C.6.1	GmbH		
C.3.2	Vorname(n)		
C.6.2			
C.3.3	Anschrift zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung	Hainstr. 58 63526 Erlensee	
C.6.3			
C.4c	Der Inhaber der Zulassungsbescheinigung wird nicht als Eigentümer des Fahrzeugs ausgewiesen.		
I	Datum	02.07.18	1 Datum
			
← Nur zur Nutzung des Sicherheitscodes im internetbasierten Zulassungsverfahren freilegen. Dokument nur unbeschädigt gültig.			
FA674685		(Fahrzeug-Identifizierungsnummer als Barcode)	
(Nummer der Zulassungsbescheinigung)		(23) Raum für interne Vermerke des Herstellers	
D.1	Marke	—	
D.2	Typ	365 GTB/4	
D.2	Variante	—	
D.2	Version	—	
D.3	Handelsbezeichnung(en)	—	
(2)	Hersteller-Kurzbezeichnung	FERRARI (I)	
(2.1)	Code zu (2)	4019	(2.2) Code zu D.2 mit Prüfziffer 00000000
E	Fahrzeug-Identifizierungsnummer	14577	(3) Prüfziffer zur Fahrzeug-Identifizierungsnummer —
J	Fahrzeugklasse	01	(4) Art des Aufbaus 0200
(5)	Bezeichnung der Fahrzeugklasse und des Aufbaus	PERSONENKRAFTWAGEN GESCHLOSSEN	
R	Farbe des Fahrzeugs	—	
P.1	Hydraum in cm³	4390	(11) Code zu R. 3
P.3	Kraftstoffart oder Energiequelle	BENZIN	(10) Code zu P.3 0001
K	Nummer der EG-Typgenehmigung oder ABE	—	(6) Datum der Typgenehmigung
(17)	Merkmale zur Betriebserlaubnis	E	
(25)	Zusätzliche Vermerke der Zulassungsbehörde		
		Main-Kinzig-Kreis Der Landrat	
		Datum: 02.07.18	
		Unterschrift: i. A.	
			
(maschinenlesbare Nummer der Zulassungsbescheinigung)			
			

2.1.3 Ferrari Certificatione di autenticità





Le ruote (cerchi) saranno considerate autentiche se:

- sono quelle installate in origine sulla Vettura;
- esteticamente e dimensionalmente, sono del tipo omologato o installato in origine sulle vetture dello stesso modello.

■ Carrozzeria - Interni:
La carrozzeria sarà considerata autentica se:

- tutte le sue componenti sono quelle d'origine; o
- nell'aspetto esteriore visivo (forme, dimensioni e proporzioni) corrisponde a quella originale del modello e, pur essendo stati eseguiti interventi riparativi per il ripristino o la ricostruzione di parti incidentate o deteriorate, sono stati utilizzati materiali conformi alla carrozzeria d'origine senza alterarne forma, dimensioni e proporzioni originali.

Gli interni saranno considerati autentici se:

- tutte gli elementi sono quelli montati in origine sulla Vettura; o
- nell'aspetto esteriore visivo (forme, dimensioni e proporzioni) sono uguali a quelli montati in origine sul modello e sono stati riparati, revisionati o ricondizionati con materiali e procedure conformi al modello originale.

■ Accessori:
Sono in particolare considerati accessori:

- l'impianto di scarico: collettori, silenziatore, etc;
- i serbatoi in genere (benzina, olio, etc);
- le pompe in genere (alimentazione, lubrificazione, etc);
- alcuni elementi di carrozzeria quali: fregi fanali, colore, etc;
- targhette identificative.

Gli accessori saranno considerati autentici se:

- sono quelli montati in origine sulla Vettura; o
- nell'aspetto esteriore visivo (forme, dimensioni e proporzioni) sono uguali agli accessori montati in origine sulla Vettura e sono stati riparati, revisionati e/o ricondizionati con materiali e procedure conformi agli accessori d'origine.

4



Scheda tecnica certificazione

APPLICATION FOR CERTIFICATION: TECHNICAL SHEET
(Allegato/Annex A)

Dati vettura/car's data	
Modello/Model	Ferrari 365 GTB4
N° telaio/Chassis No	14577
Anno di produzione/ Year of production	1971
Data di consegna/ Delivery date	November 1971
Concessionario - Importatore / Dealer	George C. Wolley - Montreal - (Canada)
Motore/Engine	12 V 60°
Alésaggio e corsa/Bore and stroke	81 x 71 mm
Cilindrata / Displacement	4390 cm ³
Colori originali / Original colour	
Esterno / External	Amaranto Ferrari 20-R-188 Salchi
Interno/Internal	Pelle Beige VM 3234
Colori attuali / Current colour	
Esterno / External	Rosso Chiaro
Interno/Internal	Pelle Nera
Targa attuale / Licence plate number	N/A

- 1 -


 Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia
 Date 13-04-2016



1. Foto vettura

CAR PICTURES



1A
front view



1B
rear view

- 2 -


 Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia
 Date 13-04-2016



2. Telaio

CHASSIS

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

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

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

Presso quale officina?
Which workshop performed the repairs?

Sono stati utilizzati materiali originali?
Have original materials been used? ☐ SI/YES ☐ NO

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

Principali caratteristiche costruttive
Main structural features

- 3 -


 Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia
 Date 13-04-2016



2. Telaio
CHASSIS



Foto promontorio telaio (ad alzo)
Photograph of the chassis number (on the chassis)

2A



Posizione marcatura telaio
Chassis number position

2B

- 4 -

Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia

Date 13-04-2016



2. Telaio
CHASSIS



Telaio parte anteriore
Chassis (front area)

2C



Telaio parte posteriore
Chassis (rear area)

2D

- 5 -

Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia

Date 13-04-2016



3. Motore
ENGINE

Tipo e numero di motore attualmente in vettura
Type and number of the engine currently fitted to the car

251 no. 1324

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

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

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

Con un motore dello stesso tipo montato in origine?
Using an engine of the original type? ☐ SI/YES ☐ NO

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

Le marcature sono quella originali?
Are the punchings still the original ones? ☒ SI/YES ☐ NO

Carburatori o sistema iniezione/accensione tipo:
Carburettors' or injection system type:

Weber 40 DCN 21/A N. 6

Impianto di accensione tipo
Ignition system type

Magneti Marelli S138 B

Absence of the air pollution system

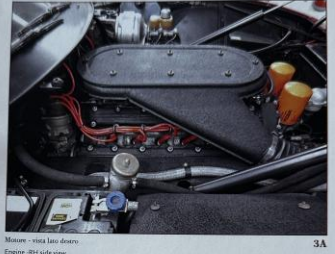
- 6 -

Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia

Date 13-04-2016



3. Motore
ENGINE



Motore - vista lato destro
Engine - right side view

3A



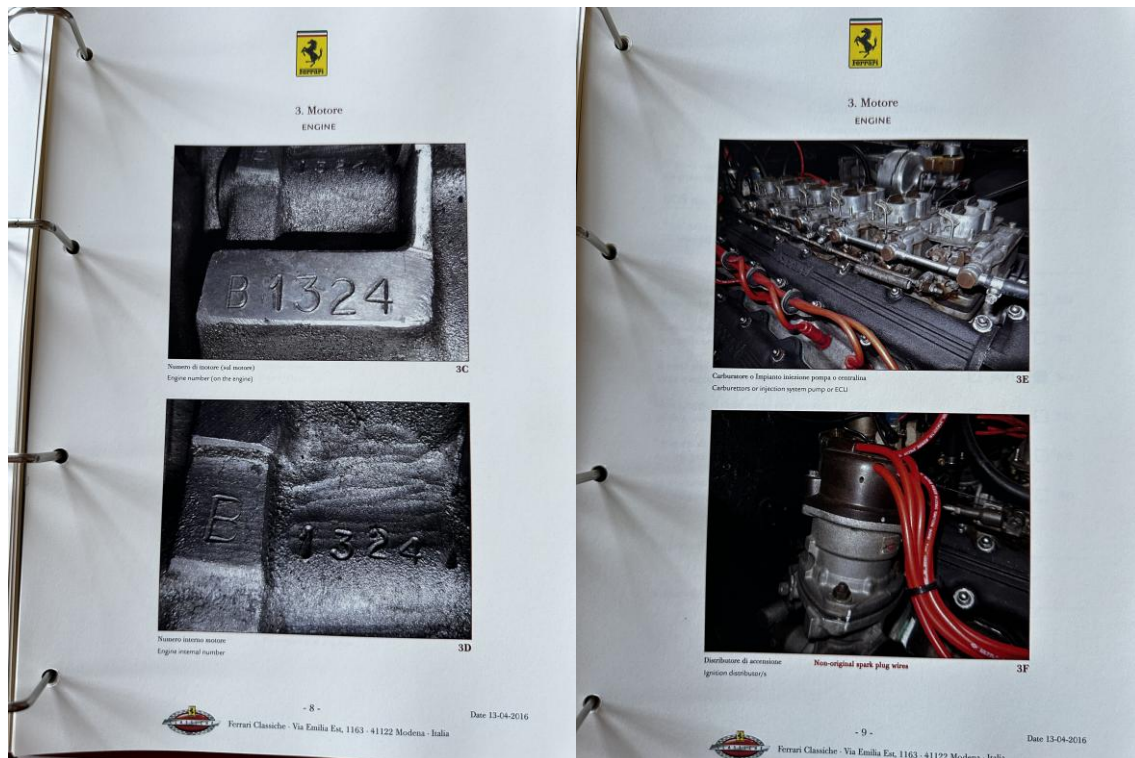
Motore - vista lato sinistro
Engine - left side view

3B

- 7 -

Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia

Date 13-04-2016



Gemäß Auskunft von Thomas Kunz vom 02.10.2025, der die Untersuchungen bei Eberlein federführend durchgeführt hatte und mit dem Team in Maranello im Kontakt war, sei bei frühen Fahrzeugen die doppelte Prägung der Motornummer statt der unteren Prägung Ferrari 251 und oben die Prägung der Motornummer üblich gewesen.



4. Cambio/differenziale
GEARBOX/DIFFERENTIAL

Tipo di cambio e numero montato sulla vettura
Gearbox type and number fitted to the car
605 no. 619

Tipo differenziale e numero sulla vettura
Differential type and number fitted to the car
605

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

È attualmente secondo le specifiche originali?
Is it still complying with the original specification? ☒ SI/YES ☐ NO

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

Con gruppo/i dello stesso tipo montato/i in origine?
With a unit on the type originally fitted to the car? ☐ SI/YES ☐ NO

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

Le marcature sono quella originali?
Are the punchings still the original ones? ☒ SI/YES ☐ NO

Rapporto al ponte/Rear axle ratio **10 / 33**

Numero delle marce/Number of gears **5 + RM**

- 10 -

Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia Date 13-04-2016



4. Cambio/differenziale
GEARBOX/DIFFERENTIAL



Foto cambio/differenziale in vettura
(ed caso i gruppi siano divisi, riportare la fotografia del cassero)
Photograph of the gearbox/differential unit in the car
(if these units are separated please show the photograph of the gearbox)

Same as above:

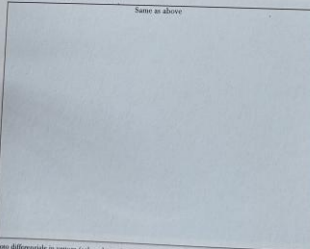


Foto differenziale in vettura (solo nel caso i gruppi siano divisi)
Photo of the differential in the car (if the gearbox/differential units are separated)

- 11 -

Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia Date 13-04-2016



4. Cambio/differenziale
GEARBOX/DIFFERENTIAL



Comando cambio
Gear shift lever/knob



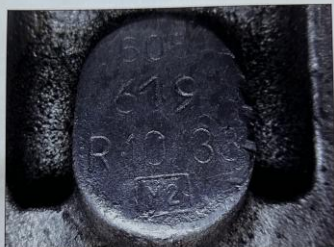
Numero di cambio
Gearbox number

- 12 -

Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia Date 13-04-2016



4. Cambio/differenziale
GEARBOX/DIFFERENTIAL



Numero differenziale
Differential number

- 13 -

Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia Date 13-04-2016



5. Sospensioni/Impianto freni/Ruote
SUSPENSIONS/BRAKE SYSTEM/WHEELS
Sospensioni/suspensions

Sono quelle montate in origine sulla vettura?
Is the suspension system the original one? ☒ SI/YES ☐ NO

Sono state sostituite con altre di tipo diverso?
Has it been replaced by a different type? ☐ SI/YES ☒ NO

Sono attualmente secondo le specifiche originali?
Does it still comply with the original specifications? ☒ SI/YES ☐ NO

Ammortizzatori tipo
Shock absorber type

Anteriori/ Front Koni 82T-1633 Posteriori/Rear Koni 82T-1634

Principali varianti all'allestimento originale
Main changes to the original design

- 14 -

 Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia Date 13-04-2016



5. Sospensioni/Impianto freni/Ruote
SUSPENSIONS/BRAKE SYSTEM/WHEELS
Sospensioni/suspensions



Sospensioni anteriori
Front suspension **5A**



Sospensioni posteriori
Rear suspension **5B**

- 15 -

 Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia Date 13-04-2016



5. Sospensioni/Impianto freni/Ruote
SUSPENSIONS/BRAKE SYSTEM/WHEELS
Impianto freni/brake system

Tipo/Type Ventilated Ate disc type

È quello montato in origine sulla vettura?
Are they still the original type? ☒ SI/YES ☐ NO

È stato sostituito con altro di diverso tipo?
Have they been replaced by a different type? ☐ SI/YES ☒ NO

È attualmente secondo le specifiche originali?
Do they still comply with the original specifications? ☒ SI/YES ☐ NO

Caratteristiche principali
Principal characteristics

Principali varianti all'allestimento originale
Main changes to the original design

- 16 -

 Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia Date 13-04-2016



5. Sospensioni/Impianto freni/Ruote
SUSPENSIONS/BRAKE SYSTEM/WHEELS
Impianto freni/brake system



Assemblee freno ruota anteriori
Front brake assembly **5C**



Assemblee freno ruota posteriori
Rear brake assembly **5D**

- 17 -

 Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia Date 13-04-2016



5. Sospensioni/Impianto freni/Ruote
SUSPENSIONS/ BRAKE SYSTEM/WHEELS
Ruote/wheels

Sono quelle (o dello stesso tipo) montate in origine sulla vettura?
Are they still the original (or the same type) wheels? ☐ SI/YES ☒ NO

Sono state sostituite con altre di tipo diverso?
Have they been replaced by a different type of wheels? ☒ SI/YES ☐ NO

Sono attualmente secondo le specifiche originali?
Do they still comply with the original specifications? ☒ SI/YES ☐ NO

Tipo ruote/Wheel type
Cromodora

Materiale/Material
Light Alloy

Dimensioni ruote/Wheel dimensions
anteriori/ front **7 1/2 L x 15"** posteriori/ rear **9 L x 15"**

Pneumatici/Tyres
anteriori/ front **215/70 VR 15** posteriori/ rear **225/70 VR 15**

Original specification
Wheels: Borrani 7 1/2 x 15" RW 4075
Tyres: 215/70 VR 15

Originally delivered with different spinners

- 18 -
Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia
Date 13-04-2016



5. Sospensioni/Impianto freni/Ruote
SUSPENSIONS/ BRAKE SYSTEM/WHEELS
Ruote/wheels



Ruote anteriori
Front wheels **5E**



Ruote posteriori
Rear wheels **5F**

- 19 -
Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia
Date 13-04-2016



6. Carrozzeria
CAR BODY



Foto vettura - vista di fianco
Photograph of the car - side view **6A**



Foto vettura - vista di fronte
Photograph of the car - front view **6B**

- 21 -



6. Carrozzeria
CAR BODY

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

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

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

È stata ricostruita?
Was it rebuilt? ☐ SI/YES ☒ NO

Presso quale carrozzeria?
Which bodybuilder (bodyshop) performed the work?

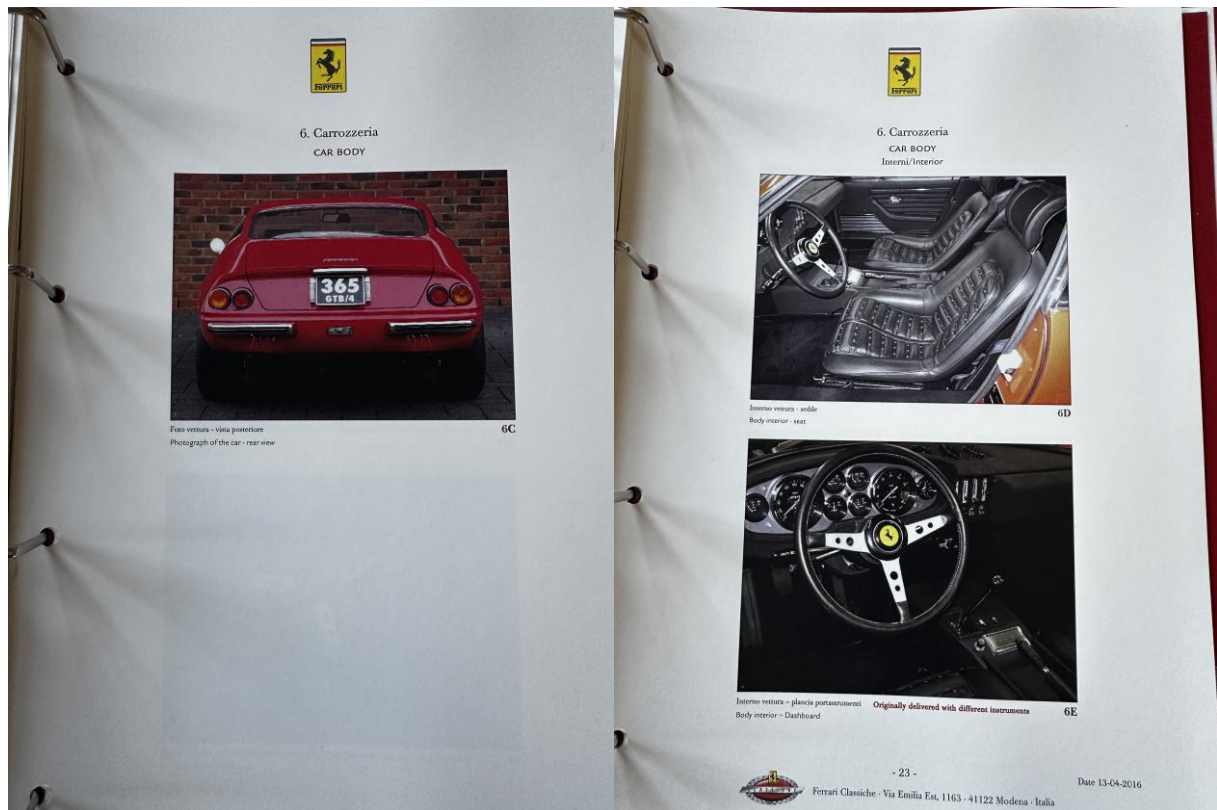
Data/Date _____

Materiale/Material

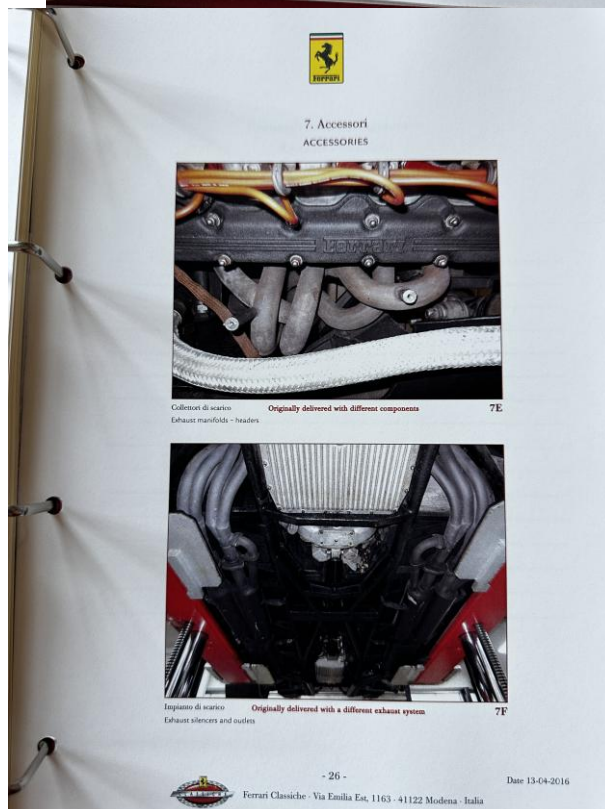
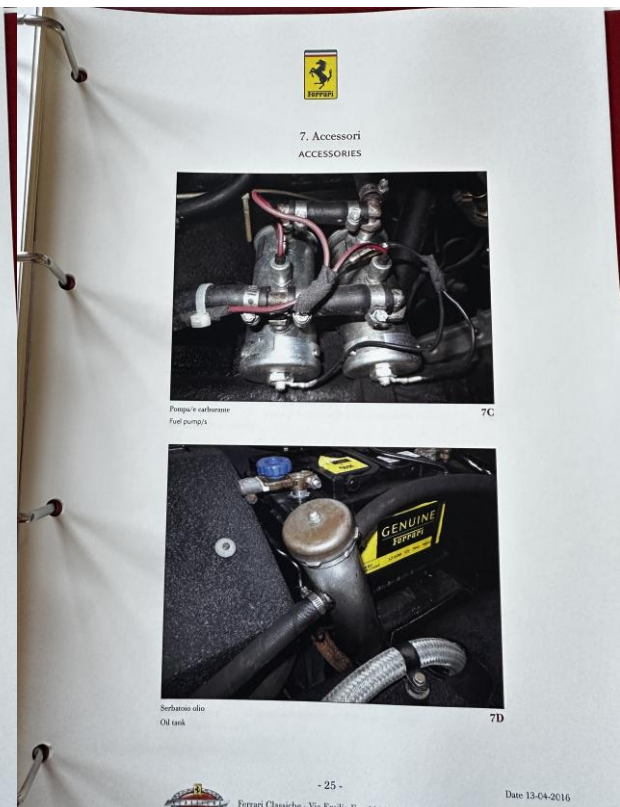
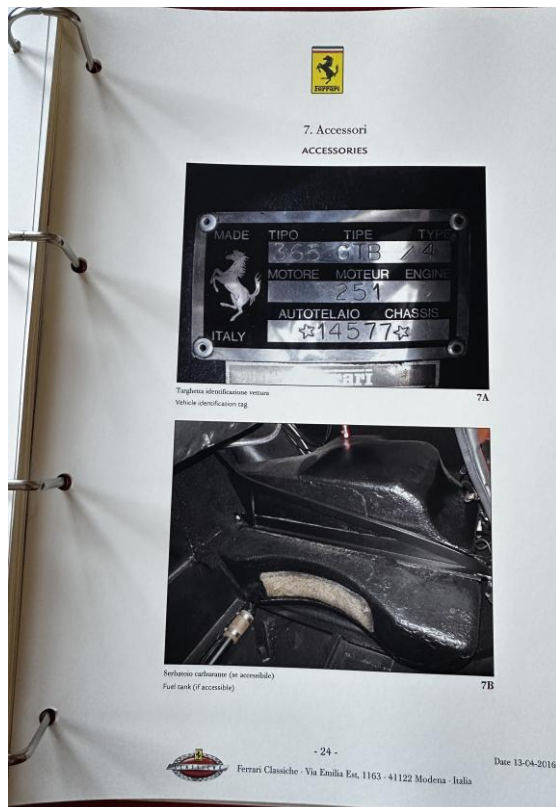
Originally delivered with different rear lights
Absence of the side markers and reflex reflectors

Original specification
External colour: Amaranzo Ferrari 20-R-188 Salchi
Internal colour: Pelle Beige VM 3234

- 20 -
Ferrari Classiche - Via Emilia Est, 1163 - 41122 Modena - Italia
Date 13-04-2016



Gemäß Auskunft von Thomas Kunz vom 02.10.2025, der die Untersuchungen bei Eberlein federführend durchgeführt hatte und mit dem Team in Maranello im Kontakt war, sei die Karosserienummer 611 an das Team in Maranello weitergegeben und bestätigt worden. Im Bericht sei die Karosserienummer jedoch nicht dokumentiert worden. Dadurch, dass die Karosserienummer sowohl auf dem Rahmen geprägt sei als auch auf Bauteilen der Karosserie sei die Authentizität gewährleistet.



2.2 Identitätsprüfung

Die unter Punkt 2 angegebene Fahrzeug –Ident- Nr. wurde von der Prägekennzeichnung und dem Typenschild des Fahrzeuges abgelesen. Gewähr kann keine dafür gegeben werden, dass sämtliche Bauteile dem serienmäßigen Zustand, wie das Fahrzeug seinerzeit beim Hersteller ausgeliefert, entsprechen. Eine nähere Prüfung der Prägung wurde nicht vorgenommen, bzw. war nicht beauftragt.

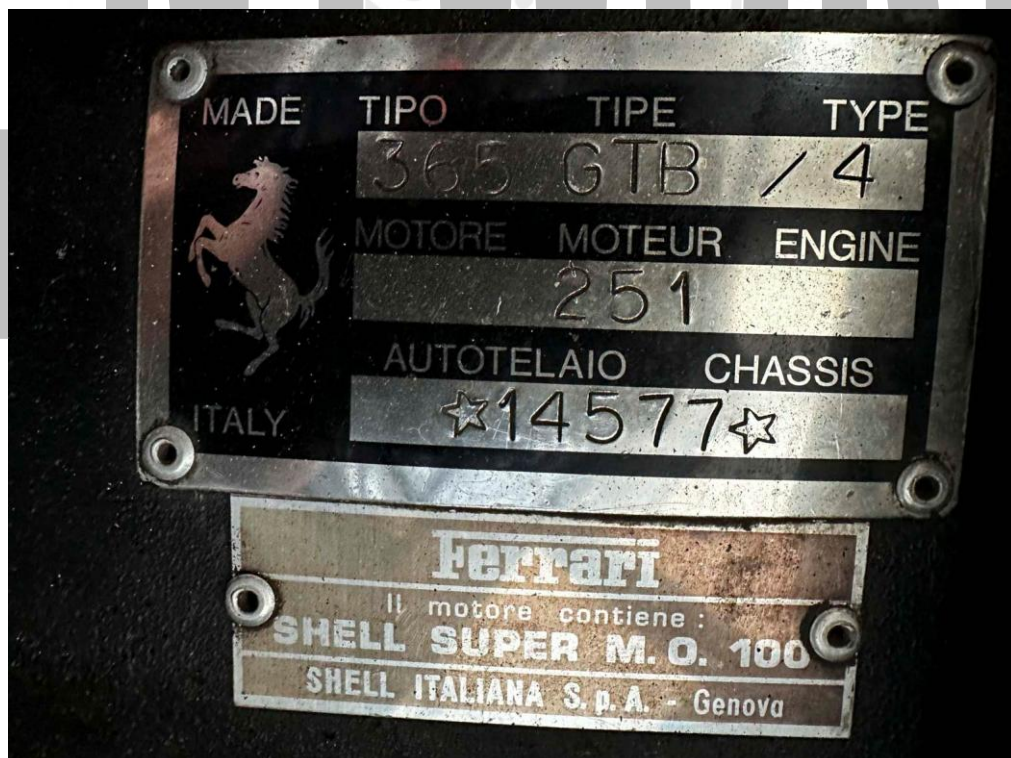
Bezüglich des Original- Zustandes des geprüften Fahrzeuges, d.h., des Zustandes, der beim Ausliefern des Fahrzeuges durch den Hersteller gegeben war, sind daher die Ausführungen im Gutachten nicht rechtsverbindlich im Sinne von zugesicherten Eigenschaften. Vom unterzeichnenden Sachverständigen wurden keine eigenen Nachforschungen durchgeführt. Sämtliche Angaben bezüglich der Originalität des geprüften Fahrzeuges beruhen auf den zur Verfügung gestellten Schriften und den Ausführungen des Fahrzeughalters bzw. Eigentümers und sind somit für den Sachverständigen unverbindlich.



Prägekennzeichnung der Fahrgestellnummer:
Ferrari 365 GTB/4- 14577



Prägekennzeichnung der Fahrgestellnummer: 365 GTB/4- 14577



Typenschild



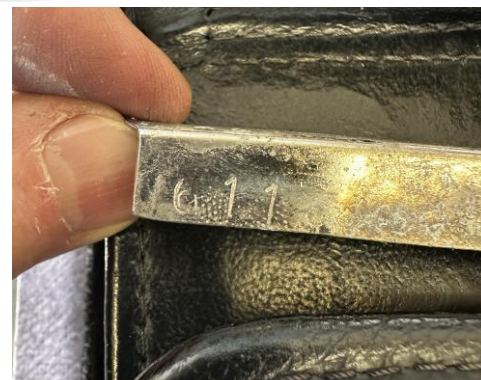
Typenschild



Prägekennzeichnung der Karosserienummer am Rahmenausleger rechts, gegenüber der Fahrgestellnummernprägung: 611



Karosserienummern-Prägekennzeichnung Chromzierleiste 611 Tür rechts



Karosserienummern-Prägekennzeichnung Chromzierleiste 611 Tür links



Prägekennzeichnung Karosserienummer Kofferraumdeckel 611

3 Rahmen-/Bodengruppe

Ovalrohrrahmen aus Stahlblech gefertigt als Leiterraahmen mit zentraler Kreuzverstrebung ausgebildet.

*Erstmals gezeigt wurde der 365 GTB/4 auf dem Pariser Salon 1968, und zwar gleich doppelt, einmal bei Ferrari, und einmal bei Pininfarina (eine schöne Tradition, übrigens, wer flink war, konnte die neuen Ferrari manchmal zuerst beim Designer schon mal betrachten). Fünf Prototypen wurden gebaut (wen es interessiert: Chassisnummern 10287, 11001, 11795, 11929 und 12037 – was immerhin schön aufzeigt, dass die Produktion bei Ferrari auf Hochtouren lief). Das Design: ewige Liebe. **Zwar stand der 365er auf dem gleichen Stahlrahmen wie der 275er und hatte auch den gleichen Radstand (2,4 Meter), doch die Spur war deutlich breiter.***

3.1 Untersuchung der Prägekennzeichnungen mittels Magneto-Optical-Methode

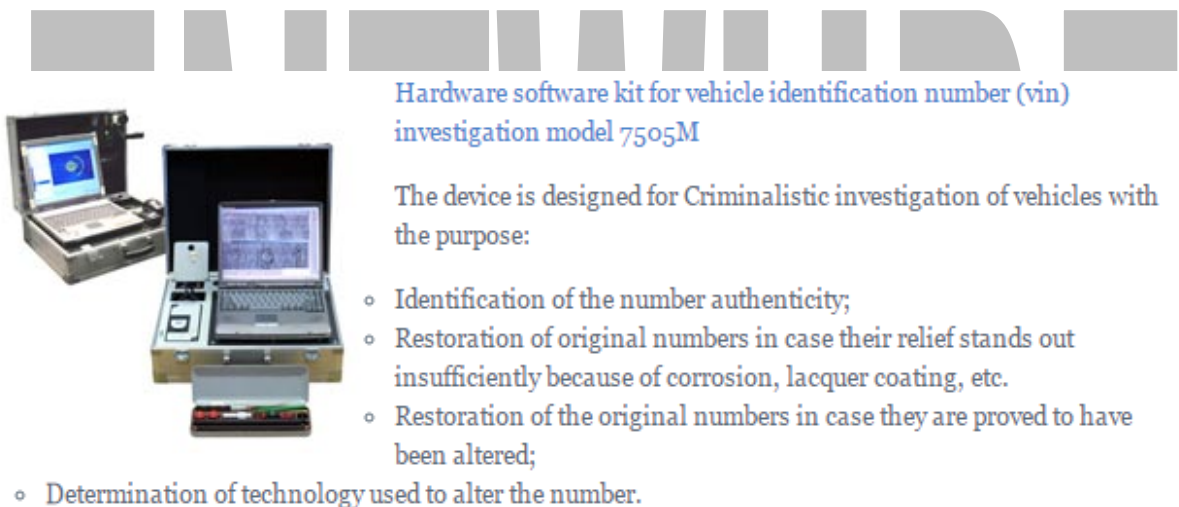
Die Fahrgestellnummernprägung und die Prägung der Produktionsnummer wurden nach der Magneto-Optical-Methode mit dem

Messgerät Regula Forensic

Typ: 7505

geprüft.

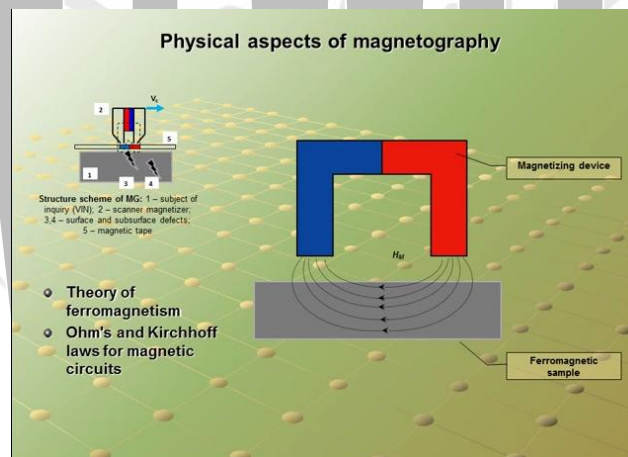
Die Untersuchung wurde durchgeführt von: Dipl.-Ing. Klaus Kukuk

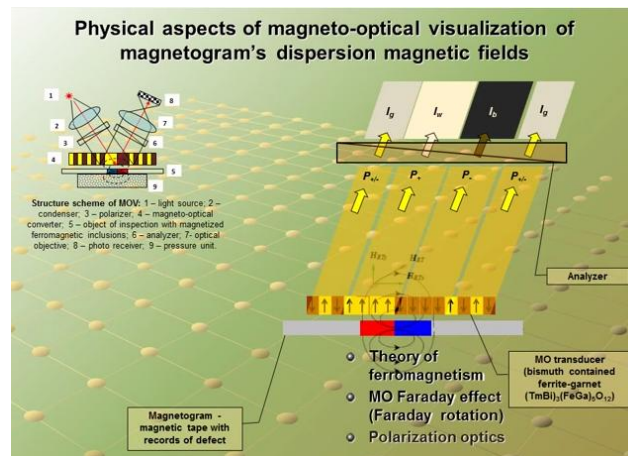


Hardware software kit for vehicle identification number (vin) investigation model 7505M

The device is designed for Criminalistic investigation of vehicles with the purpose:

- Identification of the number authenticity;
- Restoration of original numbers in case their relief stands out insufficiently because of corrosion, lacquer coating, etc.
- Restoration of the original numbers in case they are proved to have been altered;
- Determination of technology used to alter the number.

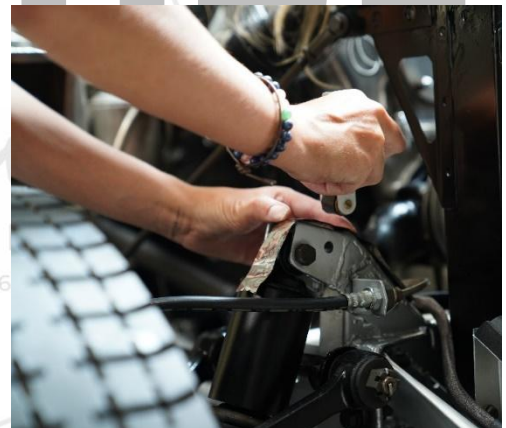




Diese Untersuchungsmethode beruht auf dem physikalischen Prinzip, dass Atomkerne mit ungerader Protonen- oder Neutronenzahl über einen Eigendrehimpuls, den sogenannten Spin verfügen. Sie werden dadurch zu winzigen Magneten. Im Normalzustand sind die Spins ungeordnet. Legt man jedoch ein starkes Magnetfeld an, richten sich die Atomkerne wie eine Kompassnadel parallel oder antiparallel zur Feldrichtung aus und vollführen eine Kreiselbewegung um die Feldlinien des äußeren Magnetfeldes, die man auch als Präzessionsbewegung bezeichnet. Die Frequenz dieser Bewegung wird Larmor-Frequenz genannt.

Die Magneto Optical Methode (non- invasiv) ersetzt zum Großteil die Ätzmethode Fry (zerstörend) und beruht auf einem Resonanz Verfahren mittels magnetischer Energie. Diese Methoden helfen uns dabei die **Prägekennzeichnungen** an einem Fahrzeug zu untersuchen. Hierbei können verdeckte Ziffern, Doppelschläge, Schleifspuren und vieles mehr unter die Lupe genommen werden, denn das **Unsichtbare wird sichtbar gemacht**.

Seit knapp 7 Jahren können wir **NON- INVASIV** die Prägekennzeichnungen an Fahrzeugen untersuchen und in 95 % der Fälle haben wir ein aussagekräftiges Ergebnis. Ansonsten wenden wir die Ätzmethode Fry an, welche es uns zerstörend ermöglicht weitere Erkenntnisse zu ermitteln. Eine spannende aussagekräftige Methode, trotz der Destruktion!

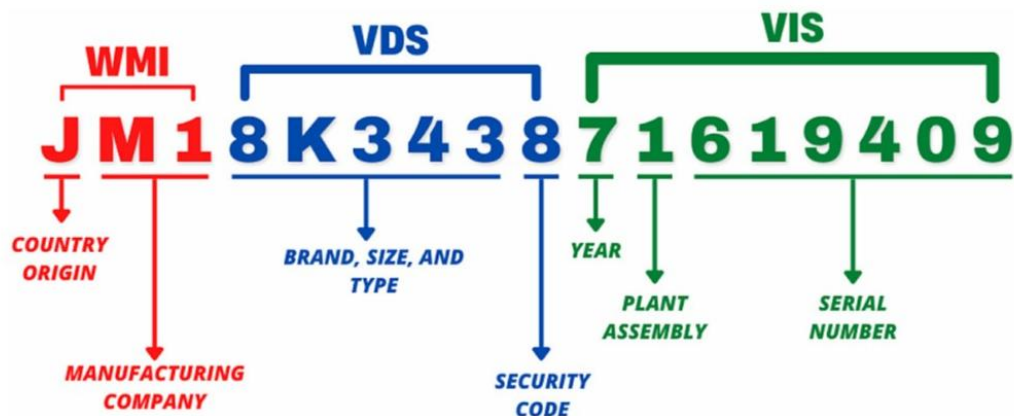
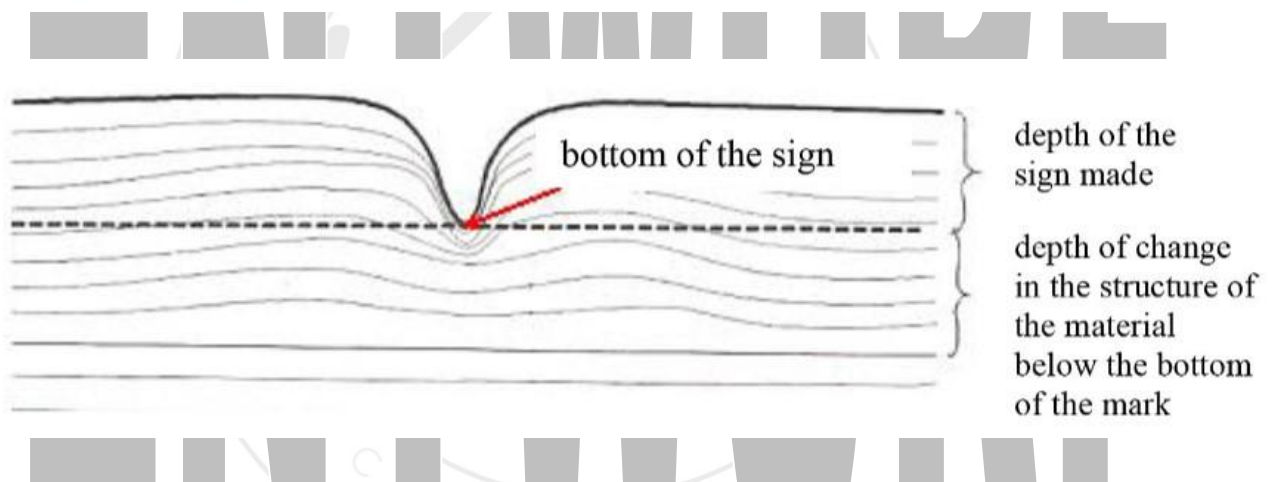
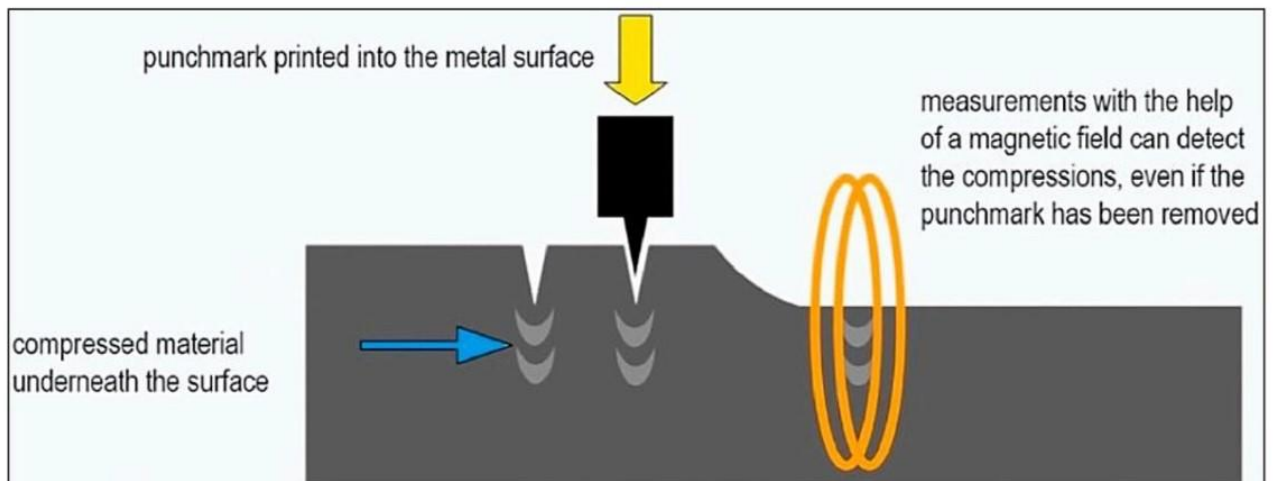


Wirbelstrom – Nichteisenmetalle wie z.B. Aluminium

In der Mess-Sonde wird ein elektromagnetisches Wechselfeld mit hoher Frequenz (typisch ca. 0,1 - 20 MHz) erzeugt und in das elektrisch leitende Substrat induziert. Die dabei im Substrat entstehenden Wirbelströme hemmen das Wechselfeld in Abhängigkeit von der Entfernung zur Sonde.

Wird eine Kupferspule, üblicherweise aufgebracht auf einen Kern mit vernachlässigbarer elektrischer Leitfähigkeit (Ferrit oder Edelstein) und geringem magnetischen Widerstand, von einem hochfrequenten Strom durchflossen und nähert man sich mit

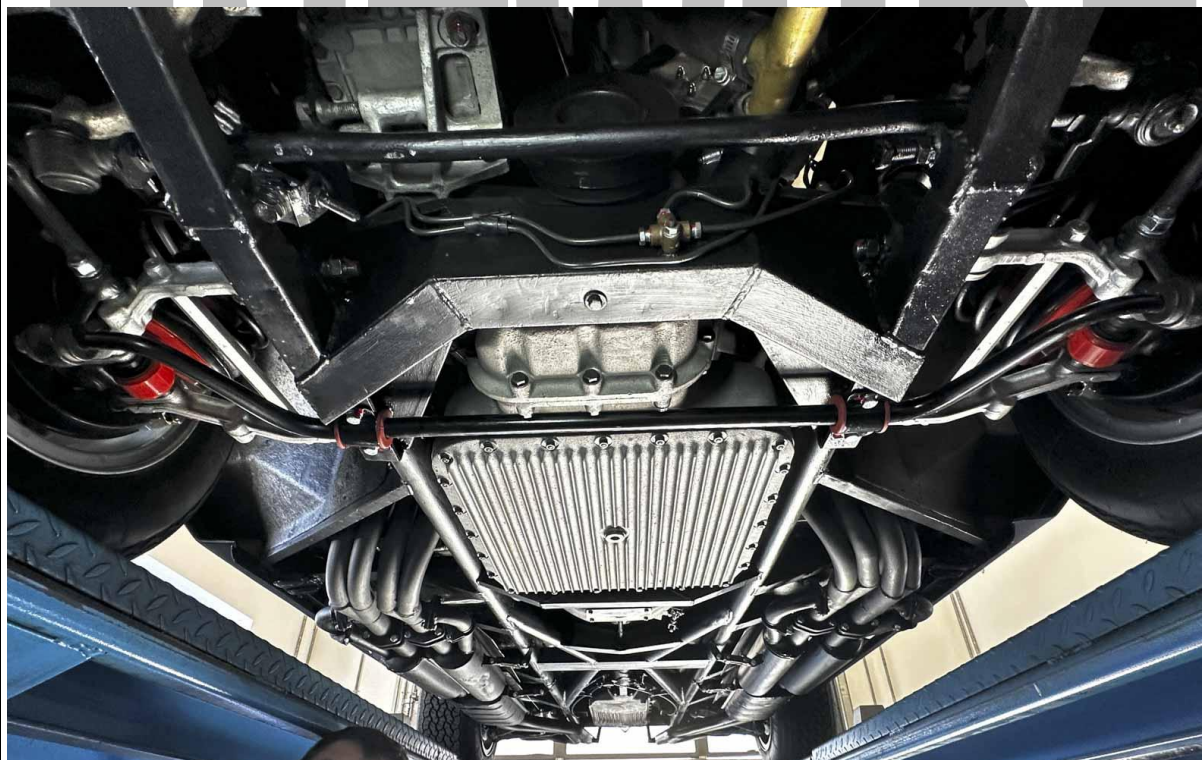
dieser einem elektrisch guten Leiter wie z.B. einem Nichteisenmetall werden in diesem nach dem Induktionsgesetz Wirbelströme erzeugt. Damit dient die Impedanz Änderung, die vom Abstand der Sonde vom Grundmaterial abhängt, als Messgröße für die Schichtdicke.



Einen Eindruck erhalten Sie in folgendem Video:

<https://www.youtube.com/watch?v=8n3V50DPHMk&t=31s>

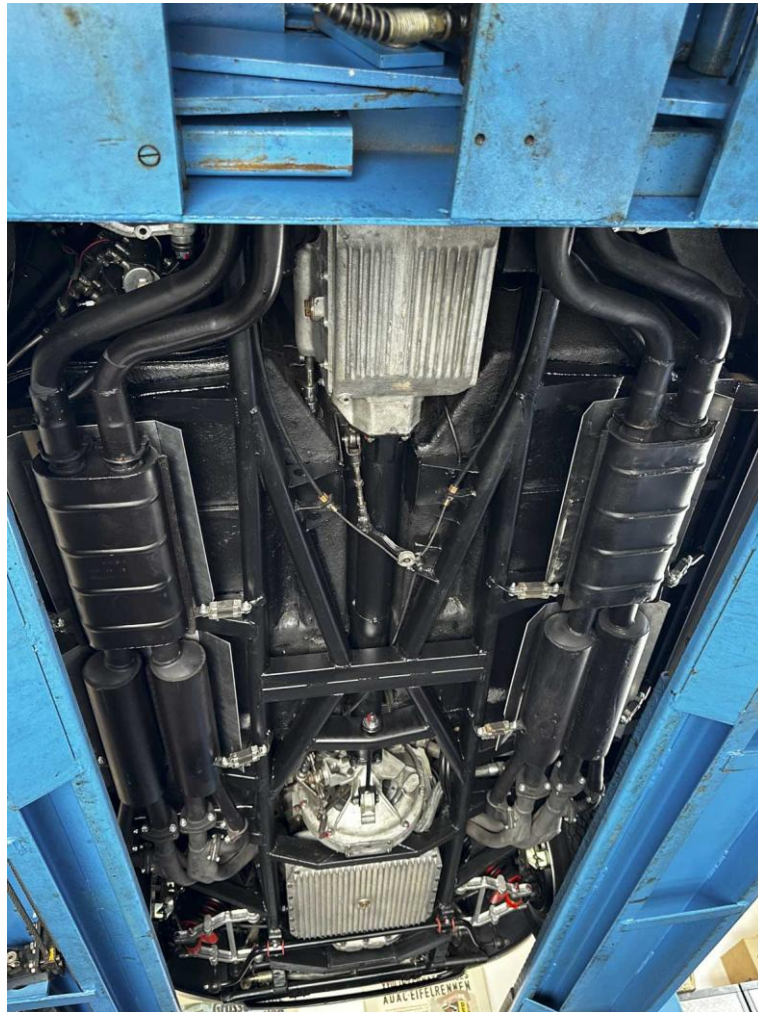
3.1.1 Prüfung der Fahrgestellnummer



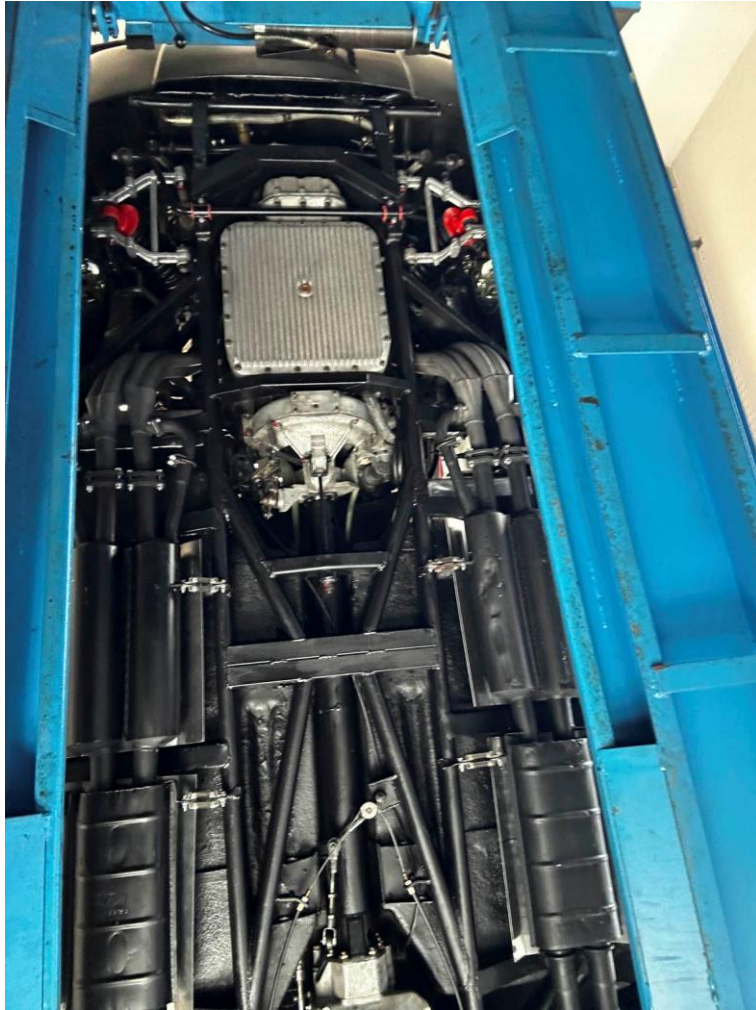
Rahmen von vorne



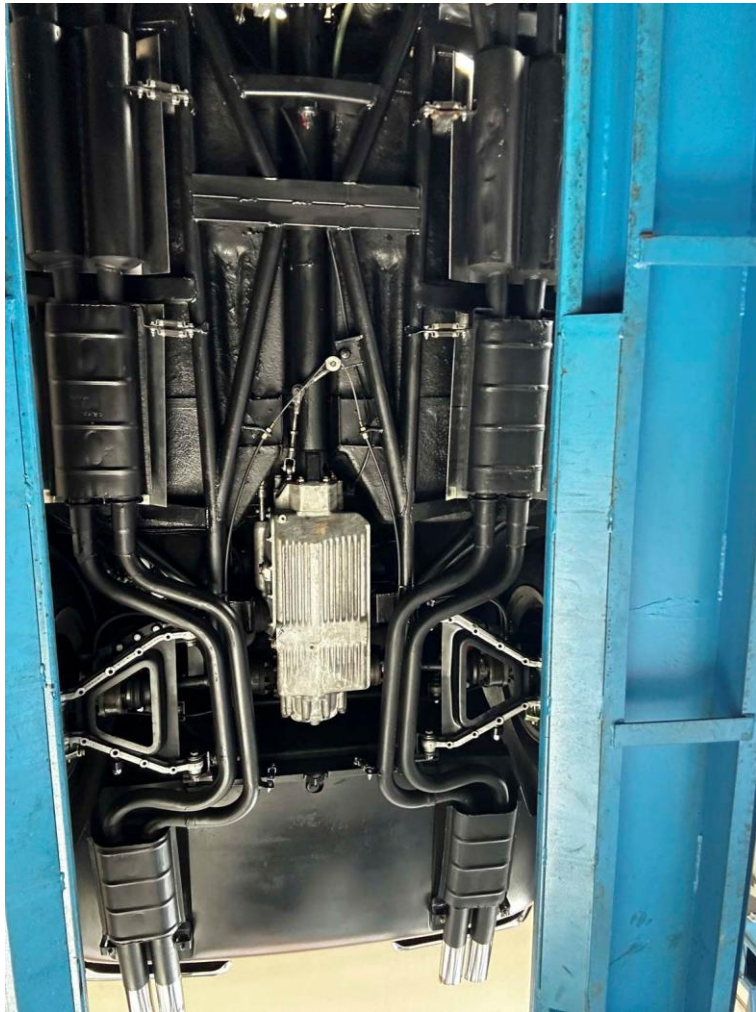
Rahmen mittig



Rahmen / Bodengruppe



Rahmen mittig vorne



Rahmen mittig / hinten



Rahmen mittig



Rahmenheck



*Die längs verlaufende Rahmenaussentraverse hinten links wurde durch Teilerneuerung
instandgesetzt.*



Rahmen Reparaturbereiche



Das Ansatzstück der Rahmenquertraverse hinten rechts, vor der Hinterachse wurde durch Teilerneuerung instandgesetzt.

3.2 Rahmenzustand

Der Rahmenzustand kann mit „2“ bewertet werden.

4 Karosserie Nr.: 611

Die Pininfarina- Karosserie des Untersuchungsfahrzeuges mit lang gezogener Nase und weit nach hinten versetztem Fahrgastraum besteht aus Stahlblech mit Aluminium-Motorhaube und Aluminium Kofferdeckel.

Das neue Design stammte natürlich von Pininfarina, genauer: von Leonardo Fioravanti. Er habe sieben Tage lang ununterbrochen an seinem Entwurf gearbeitet, heißt es, habe einen Moment wahrer und tiefer Inspiration erlebt, sagt Fioravanti, die Zeichnungen dann Sergio Pininfarina gezeigt, der begeistert war, und Pininfarina wiederum sei damit zu Enzo Ferrari geeilt, der das Design sofort abnickte. Fioravanti bezeichnet den 365 GTB/4, selbstverständlich, als sein allerallerbestes Stück, und meint auch heute noch: «Da gibt es nicht viel, was ich heute anders machen würde.» (Fioravanti war außerdem verantwortlich für den 206/246 Dino, auch ein ganz, ganz großer Wurf, die Berlina des Lancia Gamma, das Coupé des Fiat 130 sowie für diverse Ferrari, 365 GT/4 BB, 308, 288 GTO.) Gebaut wurde der Daytona dann allerdings bei Scaglietti, nicht bei Pininfarina.

Die Türen und die Motorhaube aus Alu, ab Chassisnummer 15701 waren dann die Türen aus Stahlblech inklusive Seitenaufprallschutz (der Hauptmarkt, die USA, verlangte das so), was das Gewicht weiter in die Höhe trieb, auf mindestens 1,6 Tonnen



Front



Frontansicht links



Frontansicht rechts



Karosserie links



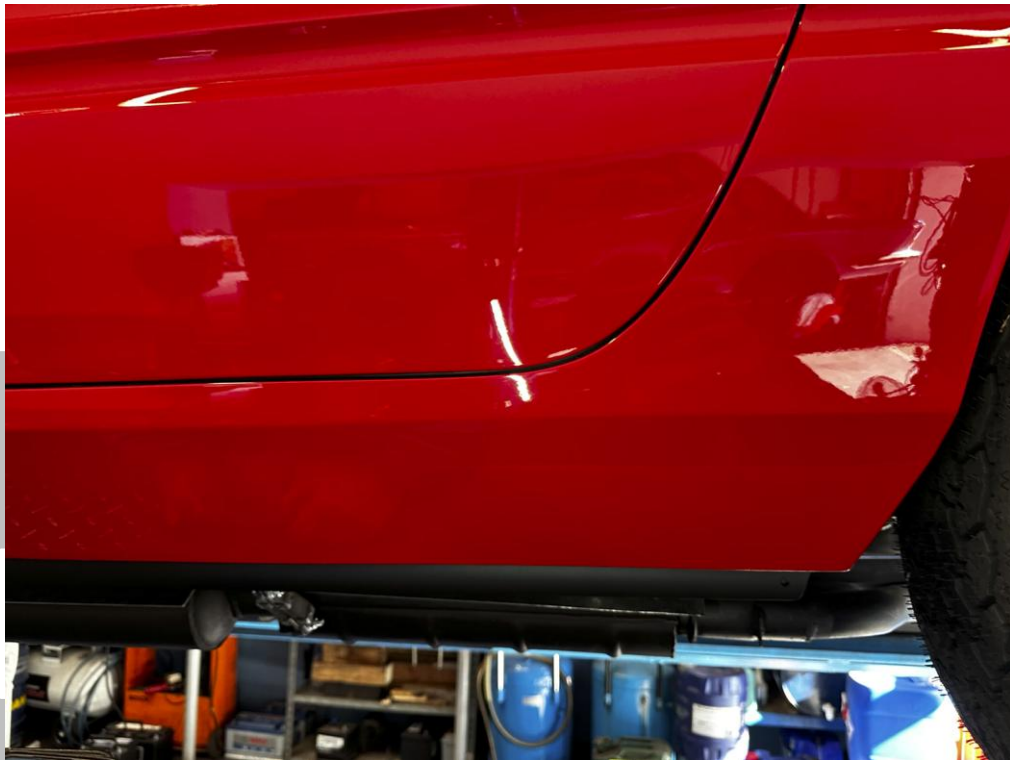
Spaltmaß Tür links



Karosserie links im Gegenlicht



Karosserie links im Gegenlicht



Schweller links



Heck links unten



Karosserie rechts



Spaltmaß Tür rechts



Karosserie rechts im Gegenlicht



Karosserie rechts im Gegenlicht



Heckansicht links



Heckansicht rechts



Heck



Unteransicht Kofferraumdeckel



Radhaus / Seitenwand hinten links



Radhaus / Seitenwand hinten rechts



Kofferboden



Unteransicht Motorhaube



Unteransicht Motorhaube



Radhaus vorne links



Radhaus vorne rechts





Die Hohlräume, speziell die Dachholme wurden geprüft.

4.1 Karosseriezustand

Der Karosseriezustand kann mit „2“ bewertet werden.

5 Fahrwerk

Radaufhängung vorne: Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Teleskopstoßdämpfer, Schraubenfedern, Querstabilisator.



Vorderachse



Vorderachse rechts



Vorderachse links

Vorder- und Hinterachse wurden 2025 bei Pyritz Classic restauriert.

Radaufhängung hinten: Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Teleskopstoßdämpfer, Schraubenfedern, Querstabilisator. Querlenker hinten wurde erneuert.



Hinterachse



Hinterachse links



Hinterachse rechts



Hintere Feder und Dämpfer lackiert und nach Trocknung zusammengebaut



Die Achsteile während der Revision 2025 bei Pyritz Classic



Bremssattel vorne rechts - neu

Die Bremssättel wurden während der Restaurierung bei Pyritz Classic erneuert.



Bremsattel vorne links - neu



Bremsattel hinten links - neu



Bremsattel hinten rechts

Das Untersuchungsfahrzeug ist mit innen belüfteten Scheibenbremsen rundum ausgestattet.

Die Bremsanlage wurde bei Pyritz Classic 2025 revidiert.

5.1 Bereifung



Rad vorne links



Reifengröße 215/70 VR15, DOT 5024



XWX



Gussnummern Felge vorne links



Rad vorne rechts



Reifengröße 215/70 VR15, DOT 4924



Rad hinten links



Reifengröße 225/70 VR15, DOT 0825



Gussnummern Cromodora Felge hinten links



Rad hinten rechts



Reifengröße 225/70 VR15, DOT 0825



Gussnummern Felge hinten rechts



Reserverad

5.2 Fahrwerkzustand

Der Fahrwerkzustand kann mit „2+“ bewertet werden.

6 Motor-Nr.: B1324; Typ 251

Wassergekühlter- Ottomotor mit 12 Zylindern und einem Hubraum von 4 390 cm³. Das Triebwerk leistet KW, Motor-Typ 251.

Bleifreie Ventilsitze, 6 Weber Doppelvergaser.

GTB steht für «Gran Turismo Berlinetta». Und die 4 hinter dem Schrägstrich steht für vier obenliegende Nockenwellen, zwei pro Zylinderbank. Bei einer Verdichtung von 9,3:1 kam der klassische V12 auf eine Leistung von 353 PS bei 7500/min, das maximale Drehmoment von 432 Nm erreichte er bei 5000/min. Sechs Weber-Doppelvergaser, Trockensumpf-Schmierung (16 Liter Öl!).



Motornummer B1324



Motornummer B 1324



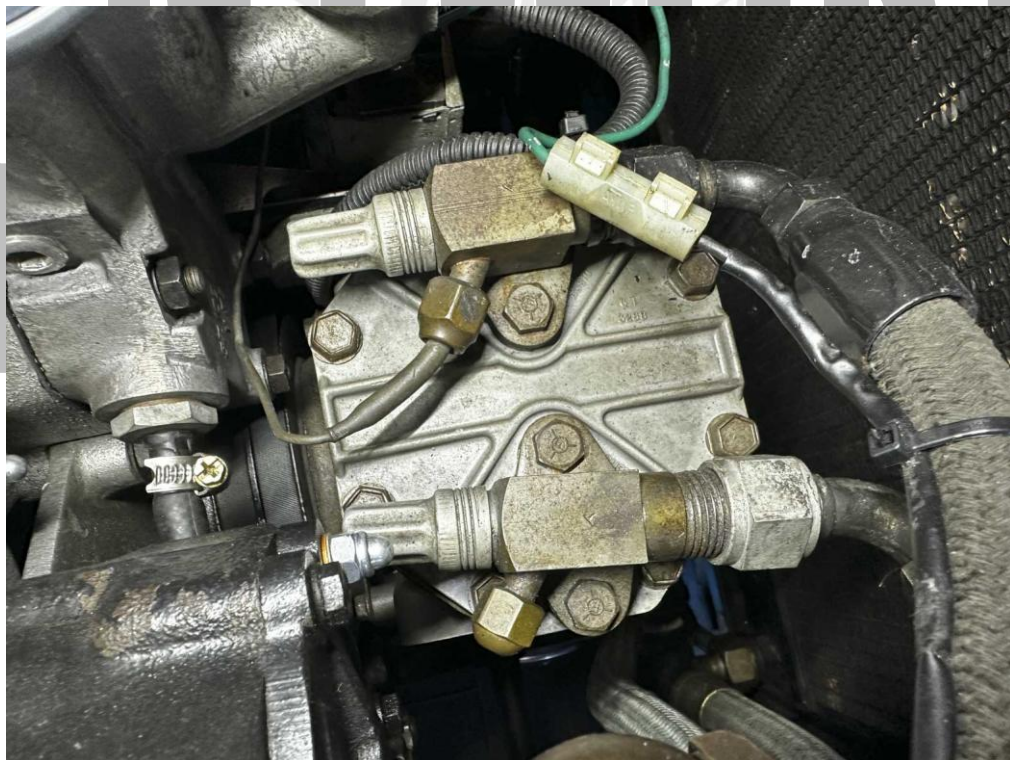
Motor



Kühler



Kühler



Klimakompressor



Schalldämpferanlage



Endschalldämpfer links und rechts



Schalldämpferanlage links



Öltank nach der Überarbeitung 2025 durch Pyritz Classic.



Ausbau des Motors, Demontage der Vergaser und Vorbereitung des Motors für den Transport zur Firma Fehr.



Der Motor wurde bei Pyritz Classic 2025 de- und montiert sowie bei Fa. Fehr revidiert.

6.1 Motorzustand

Der Motorzustand kann mit „2+“ bewertet werden.

7 Getriebe / Antrieb

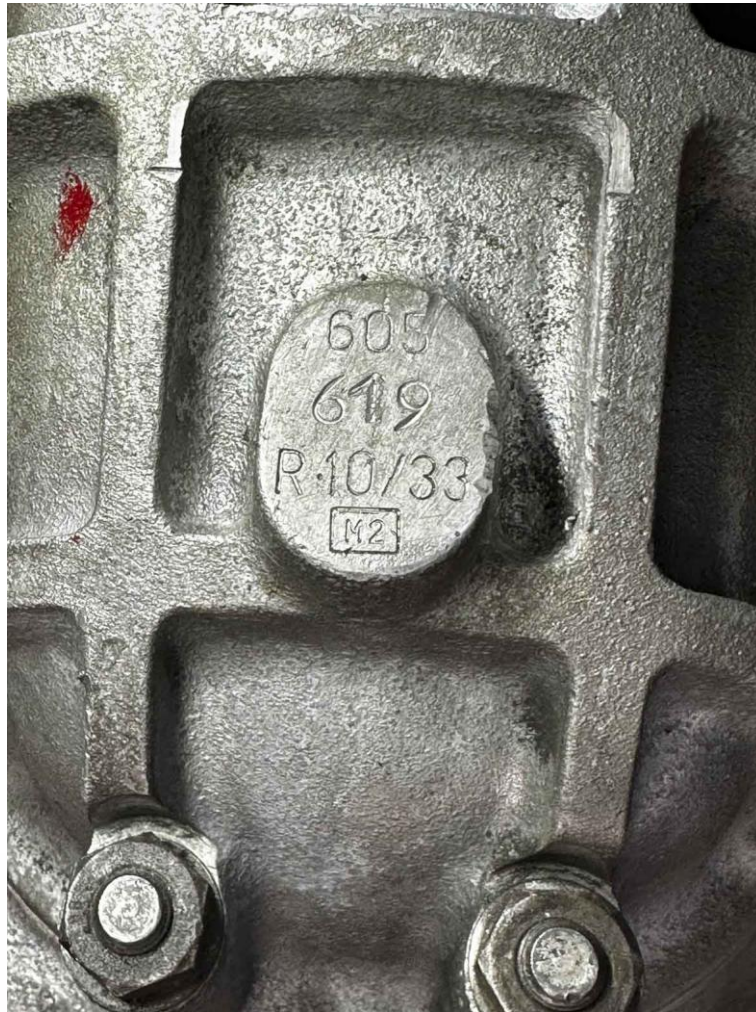
5-Gang-Schaltgetriebe mit Hinterachsdifferential in Transaxelbauweise.



Getriebe / die Hinterachse



Getriebe



605 619 R 10/33

7.1 Ölcheck Laborbericht

LABORBERICHT



Maschinenbezeichnung **2510020497**
 Komponente **Schaltgetriebe**
 Labornummer **5938720**



Seite 1 von 1

OELCHECK GmbH · Kerschelweg 28 · 83098 Brannenburg

KFZ-Sachverständigenbüro Kukuk
 Frau Laura Kukuk von Glahn
 Kaldauer Höhe 11-13
 51491 Overath

Maschinentyp: **Daytona 365**
 Hersteller: **Ferrari**
 Ölbezeichnung: **Keine Angabe**

Diagnose der aktuellen Laborwerte

Viskosität und Viskositätsindex VI sind typisch für ein Öl der SAE-Klasse 90. Chrom ist höher als erwartet. Dies ist ein Hinweis auf Verschleiß von chromhaltigem Stahl, wie zum Beispiel in Wälzlagern. Chrom ist auch Legierungsbestandteil von hochfesten Zahnrädern. Im FTIR-Spektrum ist ein erhöhter Wasseranteil ersichtlich. Das Öl zeigt eine leichte Trübung. Ich empfehle Ihnen: Führen Sie möglichst bald einen Ölwechsel durch und beseitigen Sie die Fehlerursache. Kontrollieren Sie den Erfolg Ihrer Maßnahmen durch eine erneute Analyse.

Benedikt Fuchs (CLS)

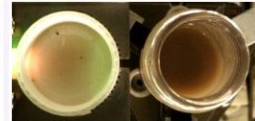
Gesamtbewertung



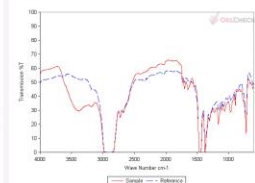
Achtung

ANALYSENERGEBNISSE				Aktuelle Probe		Frühere Untersuchungen	
LABORNUMMER				5938720			
GESAMTBEWERTUNG				!			
Untersuchungsdatum				08.10.2025			
Datum Probenentnahme				01.10.2025			
Datum letzter Ölwechsel				-			
Nachfüllmenge seit Wechsel				-			
Laufzeit seit Wechsel				-			
Laufzeit gesamt				km 50358			
Öl gewechselt				Nein			
VERSCHLEIß							
Eisen	Fe	mg/kg		37			
Chrom	Cr	mg/kg		28			
Zinn	Sn	mg/kg		0			
Aluminium	Al	mg/kg		3			
Nickel	Ni	mg/kg		1			
Kupfer	Cu	mg/kg		20			
Blei	Pb	mg/kg		18			
Mangan	Mn	mg/kg		1			
PQ-Index	-			< 25			
VERUNREINIGUNG							
Silizium	Si	mg/kg		10			
Kalium	K	mg/kg		6			
Natrium	Na	mg/kg		3			
Silber	Ag	mg/kg		1			
Cadmium	Cd	mg/kg		5			
Wasser	%			0.87			
ÖLZUSTAND							
Viskosität bei 40 °C	mm²/s			137.32			
Viskosität bei 100 °C	mm²/s			14.41			
Viskositätsindex	-			103			
Oxidation	A/cm			4			
ADDITIVE							
Kalzium	Ca	mg/kg		34			
Magnesium	Mg	mg/kg		5			
Bor	B	mg/kg		347			
Zink	Zn	mg/kg		81			
Phosphor	P	mg/kg		1407			
Barium	Ba	mg/kg		1			
Molybdän	Mo	mg/kg		180			
Schwefel	S	Gew.-%		1.64			

Probe und Deckel

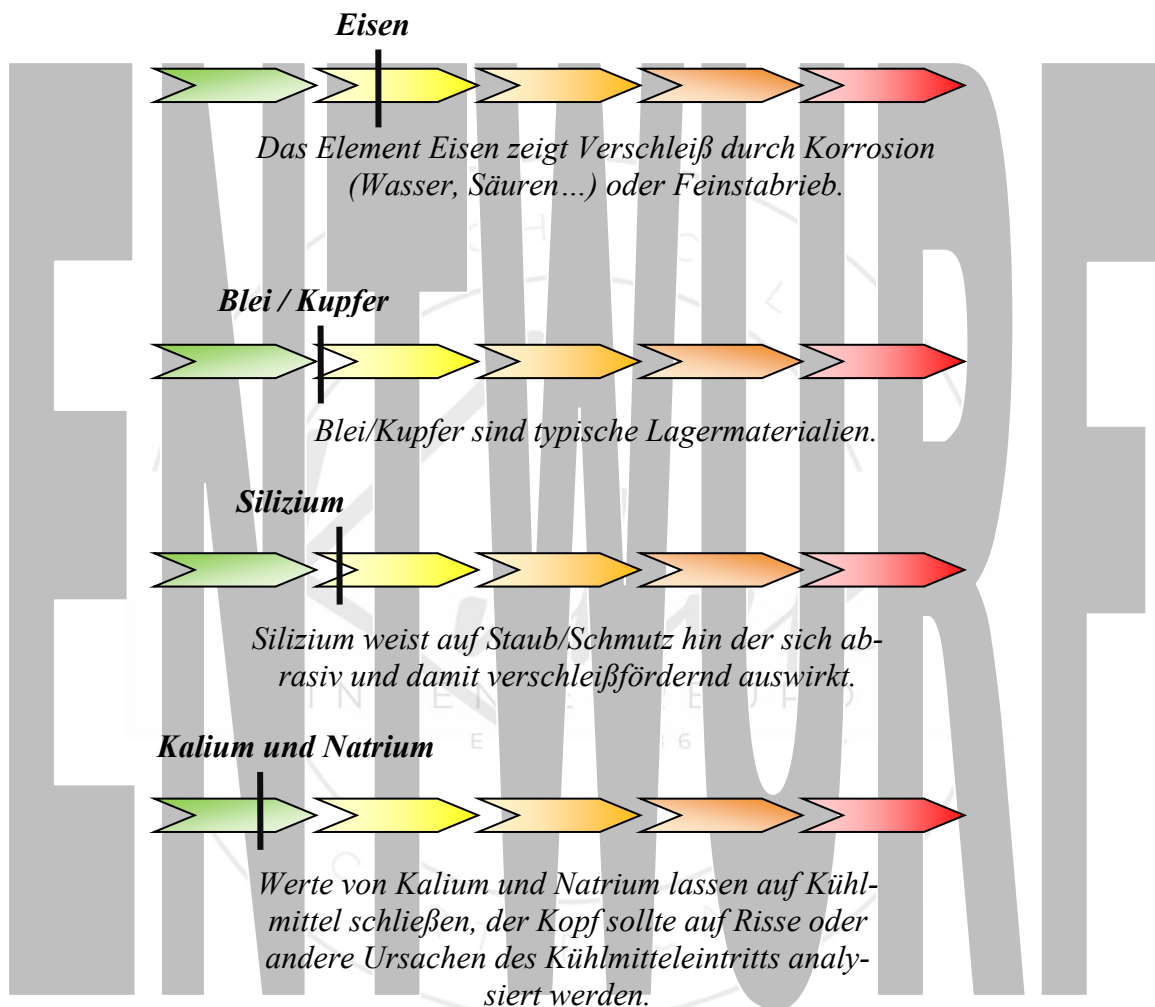


Infrarot-Spektrum



Diagnose der aktuellen Laborwerte

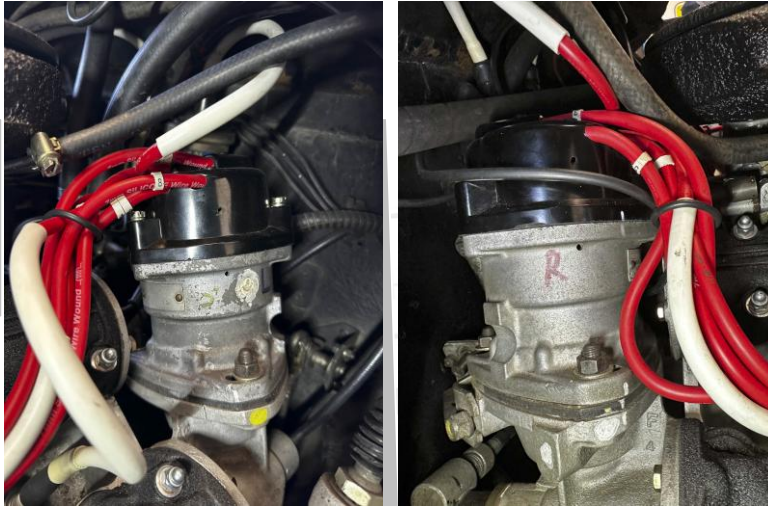
Viskosität und Viskositätsindex VI sind typisch für ein Öl der SAE-Klasse 90. Chrom ist höher als erwartet. Dies ist ein Hinweis auf Verschleiß von chromhaltigem Stahl, wie zum Beispiel in Wälzlagern. Chrom ist auch Legierungsbestandteil von hochfesten Zahnrädern. Im FTIR-Spektrum ist ein erhöhter Wasseranteil ersichtlich. Das Öl zeigt eine leichte Trübung. Ich empfehle Ihnen: Führen Sie möglichst bald einen Ölwechsel durch und beseitigen Sie die Fehlerursache. Kontrollieren Sie den Erfolg Ihrer Maßnahmen durch eine erneute Analyse.

**7.2 Getriebe-/Antriebszustand**

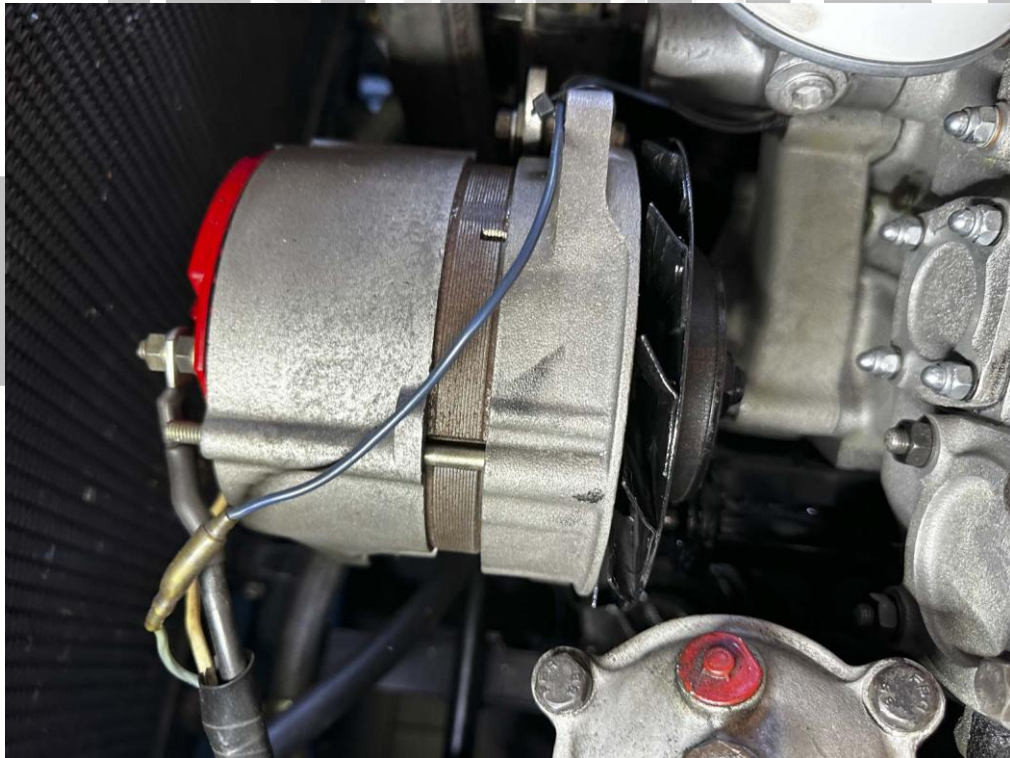
Der Getriebe-/Antriebszustand kann mit „2“ bewertet werden.

8 Elektrische Anlage / Kabelbaum und Leitungen

Das Untersuchungsfahrzeug ist mit einer 12-Volt-Anlage ausgerüstet. Die Energie wird über die Lichtmaschine erzeugt und wird zusätzlich im Akkumulator gespeichert.



Zündverteiler links und rechts



Drehstrom-Lichtmaschine

8.1 Elektrische Anlagen-/ Kabelbaum- und Leitungszustand

Der Elektrische Anlagen-/ Kabelbaum- und Leitungszustand kann mit „2+“ bewertet werden.

9 Innenausstattung



Armaturenbrett



Armaturenbrett



Armaturenbrett



Lenkrad



Cockpit



Tankuhr



Tachometer 50.358 Km



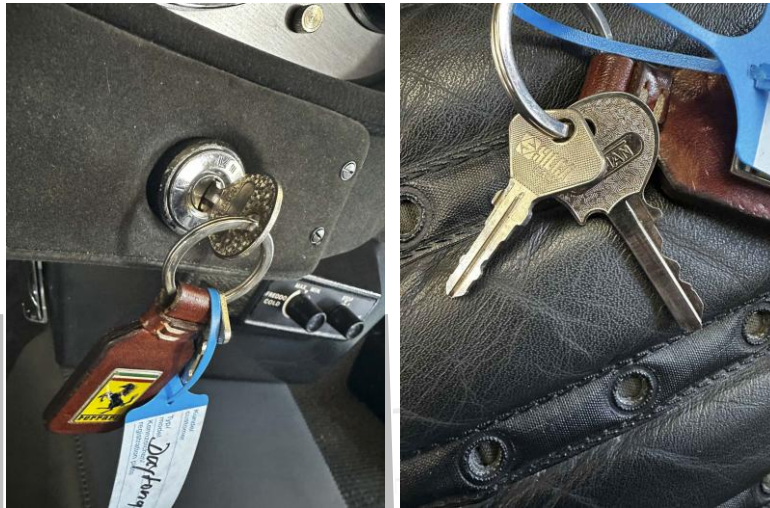
Wasser-und Öltemperatur, Amperemeter und Öldruck.



Drehzahlmesser



Zeituhr



Zündschloss / Schlüssel



Heizungsschieberegler



Mittelkonsole / Schalthebel



Dachhimmel



Fahrersitz



Fahrersitz



Kopfstütze Fahrersitz



Beifahrersitz



Kopfstütze Beifahrersitz



Türinnenverkleidung Fahrerseite



Türinnenverkleidung Beifahrerseite



Kofferraum

9.1 Innenausstattungszustand

Der Zustand der Innenausstattung kann mit „2+“ bewertet werden.

10 Chrom-Zier- und Anbauteile

Alle am Fahrzeug befindlichen Chrom-Zier- und Anbauteile befinden sich in einem guten Erhaltungszustand.



Front



Scheinwerfer / Blinker / Stoßfänger links



Scheinwerfer / Blinker / Stoßfänger links



Scheinwerfer / Blinker / Stoßfänger rechts



Scheinwerfer / Blinker / Stoßfänger rechts



Rücklicht / Blinker / Stoßfänger links



Rücklicht / Blinker links



Rücklicht / Blinker / Stoßfänger rechts



Rücklicht / Blinker / Stoßfänger / Endschalldämpfer rechts



Rücklicht / Blinker rechts



Heck

10.1 Chrom-Zier- und Anbauteilezustand

Sämtliche am Fahrzeug befindlichen Zier und Anbauteile befinden sich in einem Zustand, der mit „2+“ zu bewerten ist.

11 Verglasung



Windschutzscheibe



Seitenscheiben links



Seitenscheiben rechts



Dreiecksfenster rechts



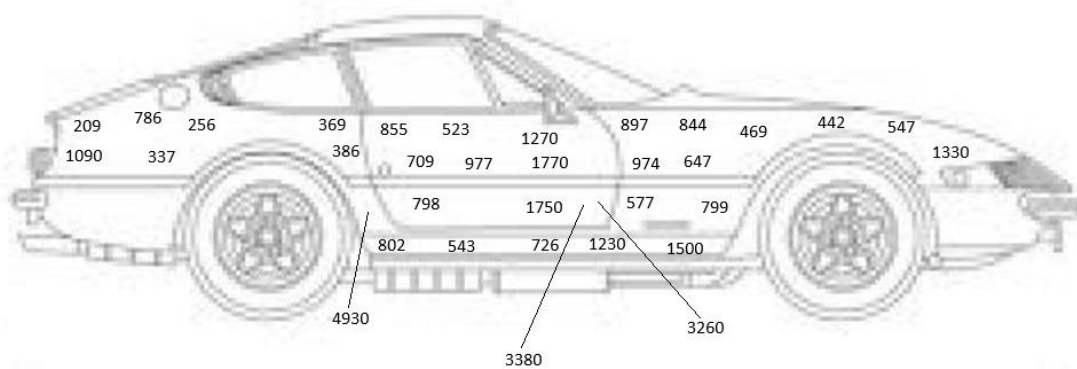
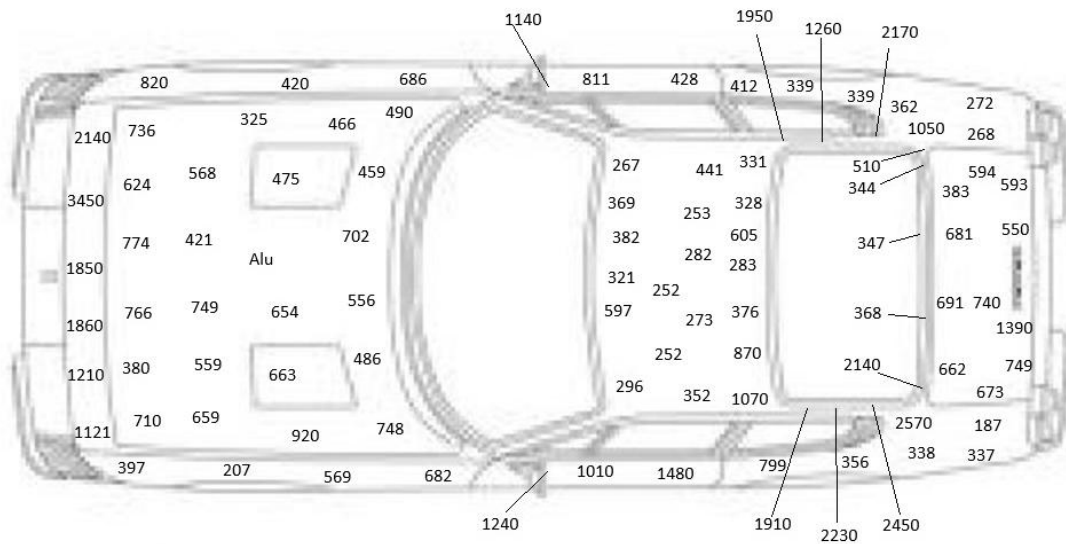
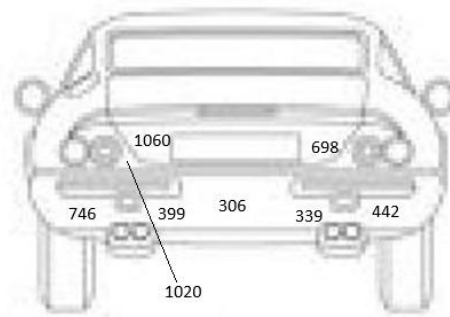
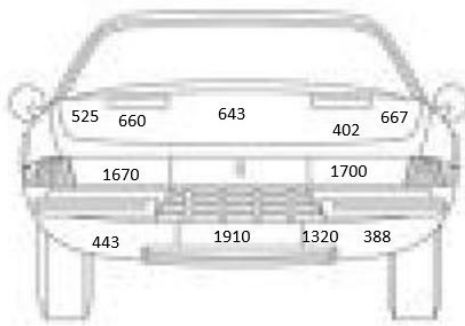
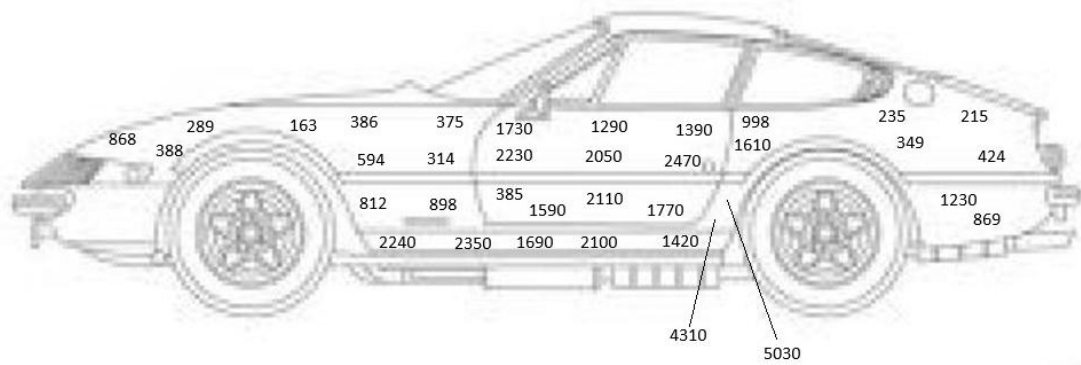
Heckscheibe

11.1 Verglasungszustand

Der Zustand der Verglasung kann mit „2+“ bewertet werden.

12 Lackierung

*Der anliegenden Skizze der Schichtdickenmessung sind Messwerte zu entnehmen. Es kann keine Gewähr übernommen werden, dass die Messungen vollständig sind und die Dicke der Lackschicht der gesamten Lackierung wiedergeben. Werte in μm .
Im Zuge der Restaurierung wurden die Seiten unterhalb neu lackiert.*



12.1 Lackierungszustand

Der Zustand der Lackierung kann mit „2-“ bewertet werden.

13 Historie

Ferrari 365 California Cabriolet

*Der erste 365 wurde 1966 vorgestellt: das 365 California Cabriolet. Das Cabrio ba-
sierte auf dem Chassis des 500 Superfast (tipo 598, 2650 mm Radstand), die Karosserie
wurde von Pininfarina gezeichnet und Ferrari baute 1966 und 1967 nur 20 Fahrzeuge
dieses Typs.Fgst.Nr.: Bj.1966: 8347, 9127, 9447,; Bj.1967: zwischen 9615 und 10369*

Ferrari 365 GT 2+2

*Ein völlig anderer 365 folgte 1967: der 365 GT 2+2. Wie dem Namen zu entnehmen ist,
handelte es sich um einen 2+2-Sitzer. Der wie im California Cabriolet 320 PS starke
Motor machte das Auto 240 km/h schnell. Zwischen 1967 und 1971 wurden ca. 800
Exemplare hergestellt.*

Fgst.Nr.: 10431, 10479 (Prototypen), zwischen 10791 und 14099

Ferrari 365 GTB/4 Daytona Prototipo

*1968 wurden fünf Exemplare des sog. Daytona Prototypen hergestellt. Sie hießen Fer-
rari 365 GTB/4 und bekamen den Spitznamen „Daytona“, weil Ferrari 1967 dort einen
triumphalen Sieg feiern konnte. Zu Prototypen wurde diese heute eher unbekannten fünf
Prototipo-365-er erst 1969 erklärt, als der wahre Ferrari 365 GTB/4 Daytona vorge-
stellt wurde.*

Fgst.Nr.: 10287, 11001, 11795, 11929, 12037

Entwicklungsgeschichte des Ferrari 365 GTB/4 Daytona (1968-1974)

*Alles, was ein Grand Tourer brauchte, war vorhanden: genug Raum für zwei Personen,
viele Instrumente und das „springende Pferdchen“.*

*Zu einer Zeit, in der es schon lange als der Weisheit letzter Schluss galt, den Motor von
Supersportwagen hinter dem Fahrer anzuordnen, brachte Ferrari 1968 sein neues Top-
Modell ein weiteres Mal mit Frontmotor. Nachdem der Ferrari 275 GTB bzw. GTB/4
vier Jahre lang produziert worden waren, wurden sie von einem völlig neuen Modell
abgelöst: dem 365 GTB/4 Daytona. Er war ohne jeden Zweifel der beste, schnellste und
schönste Frontmotor-Ferrari aller Zeiten.*

*Der Zusatz "Daytona" war eigentlich eher inoffiziell. Er war entstanden, nachdem Fer-
rari 1967 beim 24-Stunden-Rennen in Daytona einen sensationellen Dreifachsieg her-
ausgefahren hatte. Weil Ferrari das Modell hauptsächlich in die USA exportieren woll-
te - der Beiname erschien aber weder auf der Karosserie noch in irgendeinem Werbe-
prospekt.*

Der 275 GTB/4 war ein bemerkenswert schneller und schöner Berlinetta gewesen - der Daytona war in allen Belangen überlegen. Er besaß die schönste zweisitzige Frontmotor-Karosserie, die Pininfarina je für Ferrari entwickelt hatte, und er war über 270 km/h schnell.

Das Chassis ähnelte dem des 275 GTB/4, es hatte Einzelradaufhängung rundum mit Dreiecklenkern, ein Fünfgang-Getriebe auf der Hinterachse und eine stabile Kardanwelle, die Motor und Hinterachse verband. Dazu gab es neue Leichtmetallfelgen mit fünf Speichen und belüfteten Scheibenbremsen anstatt der normalen Bremsen des 275 GTB/4, aber die Herkunft war unverkennbar.

Der Daytona hatte einen Vergaserzug pro Zylinderbank, unter dem großen Luftfilter arbeiteten sechs Weber-Doppelvergaser.

Das Herz des Daytona war der 4,4-Liter-Motor, der trotz der bekannten Hubraumgröße fast in jeder Hinsicht neu war. Wie im 275 GTB/4 hatte er zwei Nockenwellen pro Seite. Ein halbes Jahr nach dem Coupe wurde der 365 GTS/4 Daytona Spider auf der IAA in Frankfurt vorgestellt. Es war das erste Mal, dass es einen Ferrari als Coupe und als Cabrio gab. Die ersten 365 GTS und GTB/4 hatten Doppelscheinwerfer hinter einer Plexiglas-Scheibe. Schnell zeigte sich jedoch, dass auf dem wichtigsten Markt - den USA - diese Abdeckung eine Zulassung verhindern würde. So wurde die Produktion auf Klappscheinwerfer umgestellt. Zwischen 1969 und 1973 wurden 1.260 Coupes und 125 Spider in Maranello produziert.

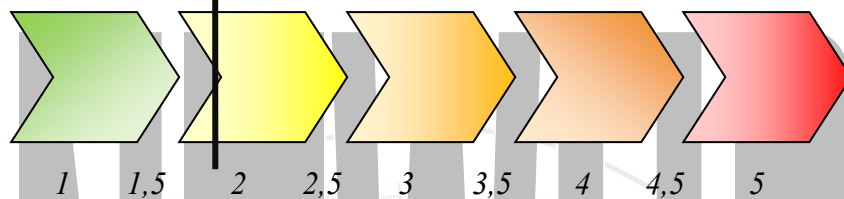
1280 Stück von den GTB/4 wurden bis 1974 gebaut. Da sind dann da noch die 125 Stück des GTS/4, also: die Daytona Spider.

14 Bewertungskriterien

Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen Ferrari 365 GTB/4 „Daytona“, Produktionsjahr 1971, mit der Fahrgestellnummer 14577.

14.1 Fahrzeugzustand

Fahrzeugnote

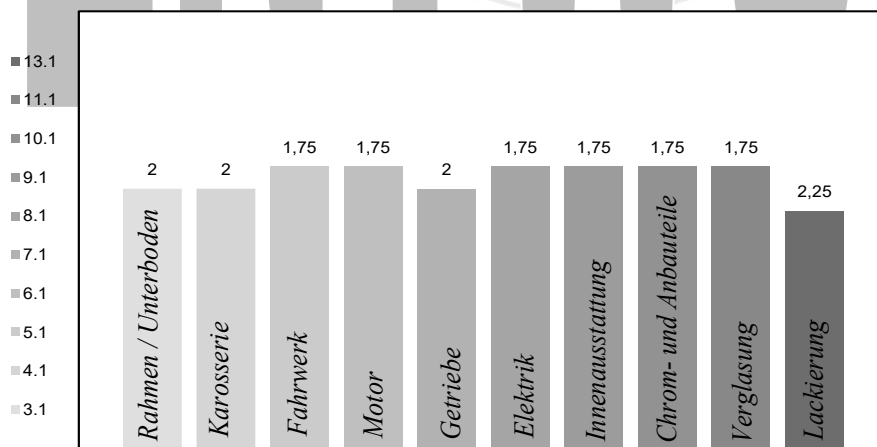


Der Allgemeinzustand des Fahrzeuges kann mit „2+“ bewertet werden.

Wichtig ist hier zu berücksichtigen, dass **nur** ein neuwertiges und original erhaltenes Fahrzeug mit der Note „1“ bewertet wird, d.h. vor z.B. 50 Jahren wurde von einem Enthusiasten ein neues Fahrzeug in einem Museum konserviert und bis heute in dem Zustand erhalten. Dieses Fahrzeug sei heute ohne jegliche Standschäden o. Ä.. Vollrestaurierte Fahrzeuge können aufgrund nicht zeitgemäßer Reparatur/Fertigungsmethodik und Verwendung moderner, nicht zeitgemäßer Materialien unter Umständen lediglich die Höchstnote 1-2 erreichen.

Die unter den Punkten 3.1 – 13.1 beschriebenen Zustandsbenotungen sind nachfolgend graphisch zur Übersicht aufgeführt. Es ist hierbei zu beachten, dass die Gewichtung der einzelnen Punkte zur Ermittlung des Allgemeinzustandes unterschiedlich ist.

Fahrzeugbenotung



Benotungspunkte 1,91 Ø

Erläuterungen zur Zustandsbeschreibung:

Note	Zustandsbeschreibung
1	<i>Neuwertiges und bis ins Detail 100 % original erhaltenes Fahrzeug im Zustand der damaligen Erstausslieferung vom Hersteller ohne jegliche Standschäden. Sehr selten!</i>
1-2	<i>Fahrzeug mit einer leichten Patina, d.h. originales Fahrzeug mit äußerst geringer Laufleistung, Fahrzeug nach Originalspezifikation restauriert in „Concours Conditions“. Restauration soeben abgeschlossen. Fahrzeug der Spitzenklasse ohne fehlerhafte Aggregate oder unzeitgemäße Details.</i>
2	<i>Guter Originalzustand mit geringen Zugeständnissen an das Alter des Fahrzeuges. Sach- und fachgerecht vor geraumer Zeit durchgeführte, sehr gute Komplettrestaurierung unter Verwendung originaler bzw. originalgetreuer Teile und Materialien</i>
3	<i>Fahrzeug in fahrbereitem Gebrauchszustand mit geringen Mängeln an Optik, Technik oder Originalität.</i>
4	<i>Fahrzeug in restaurierungsbedürftigem, verbrauchtem Zustand eventuell nicht fahrbereit, aber weitestgehend komplett. Zum Teil Mängel an Optik, Technik oder Originalität. Restauration erforderlich jedoch leicht zu restaurieren bzw. zum Teil begonnen. Durchrostungen an Rahmen und/oder Karosserie.</i>
5	<i>Fahrzeug nicht fahrbereit, nicht komplett aber Restauration noch durchführbar und lohnend ansonsten guter Teileträger. Durchrostungen an Rahmen und Karosserie oder komplett zerlegt</i>

15 Zusammenfassung/Wert

15.1 Definition der Werte

Marktwert

Der Marktpreis ist der Preis, den ein Marktteilnehmer aufwenden muss, um ein gleichartiges und gleichwertiges Fahrzeug am Markt zu erwerben. Zu berücksichtigen sind die regionale und überregionale Marktlage, der technische und allgemeine Pflege- und Erhaltungszustand, die Betriebsleistung, die Sonderausstattung und das Zubehör sowie eine eventuelle technische und / oder merkantile Wertminderung aufgrund von Vor- und / oder Altschäden.

Bei dem Marktwert handelt es sich um den Wert am **privaten** Gebrauchtwagenmarkt.

Wiederbeschaffungswert

Der Wiederbeschaffungswert ist der Preis, den ein Fahrzeughalter aufwenden muss, um ein gleichartiges und gleichwertiges Fahrzeug bei einem seriösen **Händler** zu erwerben. Der Wiederbeschaffungswert gebrauchter Fahrzeuge setzt sich zusammen aus den Faktoren Händlereinkaufspreis, Handelsverdienstspanne, etwaigen sonstigen Nebenkosten und der gesetzlichen Mehrwertsteuer.

Zu berücksichtigen sind die regionale und überregionale Marktlage, der technische und allgemeine Pflege- und Erhaltungszustand, die Betriebsleistung, Sonderausstattung und Zubehör sowie eine eventuelle technische und merkantile Wertminderung aufgrund von Vor- oder / und Altschäden.

Wiederherstellungswert

Der Wiederherstellungswert ist der Preis, den ein Fahrzeug an Aufwendungen, Reparaturen und Restaurierungen gekostet hat (einschließlich des ursprünglichen Fahrzeugpreises), um es in seinen aktuellen Zustand zu bringen.

Gemeine Wert

Nach § 9 Abs. 2 BewG wird der gemeine Wert durch den Preis bestimmt, der im gewöhnlichen Geschäftsverkehr nach der Beschaffenheit des Wirtschaftsgutes bei einer Veräußerung zu einem gegebenen Stichtag, an dem Stichtag zu erzielen wäre. Dabei sind alle Umstände, die den Preis beeinflussen, zu berücksichtigen. Somit ergibt sich der gemeine Wert aus einem Marktwert ohne Zusammenhang mit einem Betrieb und entspricht dem Liquidationswert bei Einzelveräußerung.

Bei der Ermittlung des gemeinen Werts ist auf den Einzelveräußerungspreis abzustellen, den der Besitzer des Gegenstands auf dem ihm zugänglichen Veräußerungsmarkt erzielen könnte. Als Einzelveräußerungspreis umfasst der gemeine Wert soweit möglich die gesetzliche Umsatzsteuer. Der Einzelveräußerungspreis muss nicht mit einem tatsächlich einmal am Markt erzielten Preis übereinstimmen, allerdings werden tatsächlich erzielte Preise häufig einen Rückschluss auf den gemeinen Wert zulassen.

15.2 Marktwert

Der **Marktwert** für das vorstehend näher beschriebene Fahrzeug zum Zeitpunkt der Untersuchung beträgt:

Marktwert
660.000,00 €
 (sechs/sechs/null/null/null/null)

15.3 Wiederbeschaffungswert

Der **Wiederbeschaffungswert** für das vorstehend näher beschriebene Fahrzeug zum Zeitpunkt der Untersuchung beträgt:

Wiederbeschaffungswert
720.000,00 €
 (sieben/zwei/null/null/null/null)

15.4 Wiederherstellungswert

<i>Investitionen</i>		
<i>Datum</i>	<i>Rechnung</i>	<i>Betrag</i>
13.11.2024	RE W 155/2024 (Fa. Fehr)	18.000,00 €
14.02.2025	RE W 107/2025	16.806,73 €
05.03.2025	RE W 109/2025 (Fa. Fehr)	24.261,60 €
22.04.2025	RE W 119/2025	11.764,71 €
23.05.2025	RE W 126/25	15.966,39 €
25.06.2025	RE W 134/2025	16.806,72 €
21.07.2025	RE W 140/25	3.920,34 €
20.08.2025	RE W 149/25	6.500,00 €
19.09.2025	RE W 158/25	7.938,13 €
		121.964,62 €
	19% Ust.	23.173,28 €
		145.137,90 €
<i>Basisfahrzeug</i>		600.000,00 €
<i>Wiederherstellungswert</i>		745.137,90 €

Wiederherstellungswert
745.000,00 €
 (sieben/vier/fünf/null/null/null)

Ausgefertigt

Dipl. Ing. Klaus Kukuk



Schlussfoto

16 Urheberrecht

Alle Texte, Bilder, Graphiken sowie ihre Arrangements unterliegen dem Urheberrecht und anderen Gesetzen zum Schutz geistigen Eigentums.

Jede Vervielfältigung bzw. jeder Nachdruck, auch auszugsweise, sowie die Wiedergabe der Abbildungen, auch im veränderten Zustand, ist nur mit schriftlicher Zustimmung des Unterzeichners gestattet. Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und erst nach vollständigem Ausgleich der dem Gutachten anliegenden Rechnung zur Nutzung freigegeben. Die Expertise wurde mit größter Sorgfalt, nach bestem Wissen und Gewissen durch Mitarbeiter vom Ingenieurbüro Kukuk erstellt.