FISKENS
FINE HISTORIC AUTOMOBILES

14 QUEENS GATE PLACE MEWS, LONDON, SW7 5BQ
PHONE +44 (0)20 7584 3503 E-MAIL CARS@FISKENS.COM

1972 FERRARI DAYTONA SPYDER

Chassis: 14415

In 1966 the design of almost every car was made to look 10 years older by the sudden arrival of Lamborghini's exotically styled Miura.

Two years later Ferrari launched their defiantly traditional and determinedly contrasting alternative: the 365 GTB/4. Its name alone seemed out-dated compared with the colourfully titled Miura, but the press did Il Commendatore a favour by awarding the car its 'Daytona' moniker following Ferrari's one-two-three finish in the eponymous 24-hour race's 1967 running.

The Daytona's 4.4-litre, four-cam V12 engine produced an astonishing 352bhp and, despite its 1,633kg bulk, was billed as the fastest road car in the world. The five-speed ZF gearbox was mounted at the rear for optimal weight distribution and helped give the Daytona its predictable handling and solid road holding. Crucially, the car's 174mph top speed was greater than the Miura's best.

Creating the Daytona's bodywork required pen and paper from Pininfarina, as well as hands and tools from Scaglietti. The front is delicate and cleanly cut with both pop-up and Plexiglas headlight varieties, while the Kamm-tail rear provides an indication of the car's performance. The wheel arch flares, though elegant in proportion, are the only real suggestion that this car possesses significant pace.

Ferrari chose the 1969 Frankfurt Motor Show to launch the prettiest Daytona variant: the 365 GTS/4 Spyder. Ultimately these made up less than 10% of the range, with a total of just 122 built. Today many regard the Daytona to be the last great V12 of the Enzo era, before Fiat took a controlling 90% stake in Ferrari.

This left-hand drive car (chassis 14415) is one of only 18 produced to European specification and was just the third Daytona Spyder built. Originally delivered to Italy, 14415 enjoyed a spell in the French city of Cherbourg before being shipped to North America by Luigi Chinetti.

By 1975 the car had been repainted red and was owned by Miami resident Ed Lazzarin who, following an accident, had the Spyder repaired by specialists Shelton Ferrari of Fort Lauderdale. Lazzarin kept 14415 for almost 20 years before the globetrotting car was sold again in 1993, this time to Japan.

14415 soon returned to America thanks to prominent Ferrari collector Chris Cox. A full restoration was carried out for brief owner Jim Matthews which saw the Spyder painted an alluring shade of black. Cox bought the car back soon after and went on to successfully show 14415 at top-flight Ferrari Concours shows, winning several awards.

Until 2012 the car enjoyed a privileged stewardship from The Honourable Nathaniel Rothschild in Switzerland. For the past two years a concours restoration has been carried out, resulting in what must surely be one of the finest Daytona Spyders in existence. This fully matching-number, Classiche-certified car is a rare opportunity to attain a Ferrari appealing to collectors, drivers and aesthetes.

La mise sur le marché de la Lamborghini Miura en 1966 redéfinit les standards en matière de design. Face à ce look exotique, chaque modèle de l'époque semblait accuser dix ans de retard.

Piqué au vif, Ferrari leva le voile deux années plus tard sur sa concurrente, baptisée 365 GTB/4. Son appellation semblait alors manquer de saveur et apparaissait déjà dépassée par rapport à la Miura. La presse donna cependant un coup de pouce à " Il Commendatore " en ajoutant à sa 365 GTB/4 le surnom de " Daytona " suite au triplé victorieux des Ferrari lors des 24 Heures qui se déroulèrent en 1967 sur le tracé floridien.

Le moteur de la Daytona et son comportement naturel ne purent qu'être bénéfiques à ses prétentions en compétition. Le V12 4,4 litres à quatre arbres à cames en tête délivrait en effet la puissance ébouriffante de 352 chevaux. En dépit de son poids de 1633 kilos, la Ferrari fut considérée comme la voiture de route la plus véloce au monde. 280 km/h représentait non seulement une vitesse incroyable, mais la Daytona se montra surtout plus rapide que la Miura, la référence de l'époque. Afin de soigner la répartition des masses et de ce fait optimiser la tenue de route en toutes circonstances, la boîte de vitesses ZF à 5 rapports fut installée à l'arrière.

Pininfarina se chargea d'imaginer le design de la carrosserie qui fut ensuite assemblée entre les mains expertes des ouvriers de Scaglietti. Sa face avant acérée se caractérisait, au choix, par une variété de phares extractibles ou nichés derrière une vitre de Plexiglas, tandis que l'arrière en forme " Kam-tail " donnait une idée de la performance de la voiture. Les passages de roues, bien qu'élégants dans leurs proportions, constituaient le seul véritable témoin de la vélocité dont pouvait faire preuve l'auto.

En 1969, la salon automobile de Francfort fut le lieu choisi par Ferrari pour présenter son modèle de Daytona le plus séduisant, la 365 GTS/4 Spyder. Moins de 10% des Daytona ayant quitté les chaînes de production de l'usine furent des Spyder, et seulement 122 modèles furent construits. Beaucoup de puristes considèrent que la Daytona fut la dernière de l'épopée des fameux V12 chères à Enzo, avant que celui ne cède 90% des parts de Ferrari au groupe Fiat.

Cette Daytona Spyder, numéro de châssis 14415, est l'une des 18 réalisations respectant les spécificités européennes avec le poste de conduite à gauche et la troisième à avoir été produite. La belle Italienne, matricule 14415, fit une courte escale à Cherbourg avant d'être acheminée en Amérique du Nord par Luigi Chinetti.

Ed Lazzarin prit possession à Miami de ce châssis 14415 qui arborait une robe rouge depuis 1975. À la suite d'un accident, Lazzarin confia les réparations de la Spyder au spécialiste Shelton Ferrari basé à Fort Lauderdale. L'auto resta en sa possession durant 20 ans avant que cette Daytona Spyder, décidemment destinée à faire le tour du monde, ne poursuive son existence au Japon en 1993.

La " 14415 " revint rapidement aux Etats-Unis, acquise par le célèbre collectionneur de Ferrari Chris Cox. Une restauration complète fut alors entreprise pour Jim Matthews, éphémère propriétaire de la voiture, qui la souhaitait parée d'une séduisante teinte noire. Cox racheta la Spyder à Matthews et la destina ensuite à de prestigieux concours d'élégance Ferrari au cours desquels elle remporta de nombreuses distinctions. Jusqu'en 2012, la " 14415 " demeura en Suisse et fut la propriété de l'honorable Nathaniel Rothschild.

Durant ces deux dernières années, une restauration minutieuse, menée

SOLD