Ferrari Lusso, 275 GTS und Daytona (3)

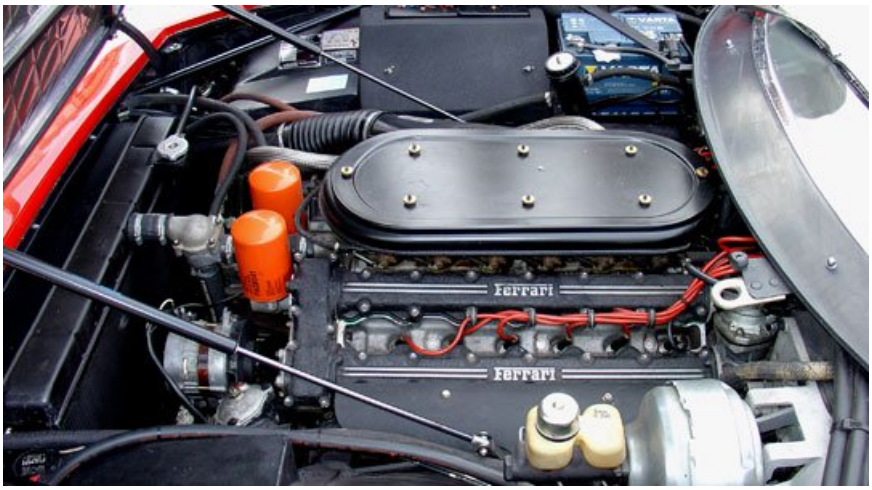
Die Klappscheinwerfer ersetzten beim Daytona ab 1971 die ursprüngliche Plexi-Abdeckung der Lampen.

Bis zu den Produktionsanläufen der in „Großserie“ gefertigten modernen Ferrari-Modelle hielt der Typ 365 GTB/4 mit 1284 gebauten Exemplaren von 1968 bis 1973 den Produktionsrekord bei Ferrari. Die Spider-Version 356 GTS/4 fand dagegen im Original nur 122 Käufer – heute existieren aber weit mehr Spider-Umbauten, als von 1969 bis 1973 tatsächlich die Manufaktur von Scaglietti verließen.

Trotz der hohen Beliebtheit dieses Modelles wurde es unter seiner offiziellen Typen-Bezeichnung kaum bekannt, denn nach dem großen Erfolg des brandneuen Fahrzeugs im 24-Stunden-Rennen von Daytona gaben Presse und Publikum dem 365 GTB/4 einen viel eingängigeren Namen: Daytona. Dabei geht allerdings der wichtige Zusatz „/4“ in der Typenbezeichnung unter. Er informiert darüber, dass der neue V12-Motor seine Ventile mit vier Nockenwellen, also zwei für jede Zylinderreihe, betätigt.

Der Lampredi-Motor erreicht im Daytona mit 4390 ccm Hubraum und 352 PS seine höchste Ausbaustufe für Straßensportwagen von Ferrari. Die Doppelnockenwellen-Konstruktion erlaubt schärfere Ventilsteuerzeiten, und die sechs Weber Fallstrom-Doppelvergaser 40DCN20 drosseln die Menge der Ansaugluft nur minimal. Sofort nach dem Anlassen macht der Lampredi-Motor schon durch seine vielfältigen mechanischen Geräusche auf sich aufmerksam. Sie rühren hauptsächlich von den beiden zusätzlichen Zahnradsätzen zum Antrieb der jeweils doppelten Nockenwellen in den beiden Zylinderköpfen her und lassen den eleganten, weichen Lauf des Colombo-Motors vermissen.

Die Einstellung eines verlässlichen Leerlaufs mit den zwölf Drosselklappen bringt nur ein feinfühliger Mechaniker mit unendlicher Geduld zuwege.



Der gewaltige V12 und die großen Nebenaggregate füllen den Raum unter der langen Motorhaube völlig aus.

Der lange und gewichtige Long Block Motor lastet zusammen mit der Klimaanlage, dem großen Kühler und vielen weiteren vergrößerten Komponenten so schwer auf der Vorderachse, dass die Lenkung im Stand kaum zu drehen ist. Eine Servolenkung spendierte Ferrari aber nur wenigen in die USA exportierten Exemplaren. Über den voluminösen Motor mit seinen großen Hilfsaggregaten spannt sich eine langgestreckte Motorhaube, die den Fahrer immer –auch in Verbindung mit der schwer-gängigen Lenkung- an ein Schiff erinnert.

Leonardo Fioravanti, der für den Daytona bei Pininfarina und der Karosseriefirma Scaglietti verantwortlich zeichnete, gab dem 365 GTB/4 ein Styling mit, das die reine Verkörperung der Sportwagen-Idee darstellt: die lange Motorhaube signalisiert schiere Kraft, die kurze Fahrgastkabine mit dem sofort hinter den Köpfen von Fahrer und Beifahrer abfallenden Dachlinie gibt Dynamik und endet in einem Design mit Anlehnung an ein typisches Kamm-Heck mit optimierten Abrissquerschnitt.

Die besondere Beachtung aerodynamischer Grundregeln war beim Daytona unumgänglich, denn die Höchstgeschwindigkeit von 278 km/h sollte einwandfrei beherrschbar sein. Dieses Ziel hat der 365 GTB/4 ohne Einschränkungen erreicht, weil er selbst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten unbeirrbar geradeaus spurt. Für die Richtungsstabilität ist auch die hohe Vorderachslast verantwortlich, die aber sonst äußerst lästig ist, und das nicht nur beim Parken. Auch auf engen, gewundenen Landstraßen und in den Bergen muss der Daytona unter hohem Kraftaufwand in die Kurven gezwungen werden. Da sich Oldtimer-Rallys bevorzugt auf solchen Sträßchen abspielen, stellt der Daytona für diese Wettbewerbe kein Idealfahrzeug dar.

Er entschädigt aber sofort für die Mühsal, wenn er seine Leistung einsetzen kann. Mit seiner Beschleunigung von Null auf 100 km/h von 5,2 Sekunden kann er auch mit modernen Sportwagen mithalten – dabei muss die maximale Drehzahl von 7700 U/min nicht einmal ausgenutzt werden, denn der gewaltige Hubraum schiebt auch schon aus niedrigen Drehzahlen unwiderstehlich an. Dabei trompeten die vier Auspuffrohre mit unüberhörbarer Präsenz die Potenz des Motors nach außen. Besonders der Lusso, aber selbst der 275 GTS, tönen selbst bei Volllast viel dezenter, wenn auch erkennbar Ferrari-typisch.

Die auf Wunsch gelieferten 9 Zoll breiten hinteren Felgen geben dem Daytona-Heck erst den wuchtigen Auftritt.

Trotz der beeindruckenden Urgewalt des Motors spürt man ständig das hohe Gewicht des Daytona von über 1600 kg. Im Vergleich dazu lassen sich die 250 GT Berlinetta Lusso und noch mehr der 275 GTS in allen Fahrsituationen mit einer erfreulichen Leichtigkeit und Spontanität dirigieren und vermitteln dadurch uneingeschränkte Fahrfreude.

Wie der 250 GT Lusso und der 275 GTS bietet auch der Daytona nur zwei vordere Einzelsitze an. Dem damaligen Modetrend folgend sollte der Fahrer seinen Daytona mit ausgestreckten Armen in einer stark nach hinten geneigten Position dirigieren. Wegen der erforderlichen hohen Lenkkräfte ist das aber so gut wie unmöglich. Der Autor hat deshalb den Fahrersitz seines Daytona hinten durch eingeschraubte Keile angehoben und damit steiler gestellt.

Auch beim 365 GTB/4 arbeitet wegen der günstigeren und hier geradezu notwen-digen Gewichtsverteilung das Fünfganggetriebe hinten im Verbund mit dem Hinter-achsdifferenzial. Hier sind aber Motor und Getriebe/Hinterachsantrieb mit einem steifen Torsionsrohr verbunden, in dem die dünne Antriebswelle geschützt rotiert.

Das Armaturenbrett des Daytona überzog in der Originalversion ein früher Vorläufer von Alcantara. Unter Sonneneinstrahlung bekam das Material Flecken und wurde spröde. Fast alle restaurierten Daytonas zeigen deshalb heute lederüberzogene Schalttafeln. Unter einer Hutze informieren die großen Rundinstrumente auf einen Blick über Geschwindigkeit und Motordrehzahl.

Fazit

Mit der 250 GT Berlinetta Lusso, dem 275 GTS und dem 365 GTB/4 standen für eine Vergleichsfahrt drei Modelle zur Verfügung, die den gleichen Radstand von 2400 mm aufweisen, aber zwei verschiedene Motoren nutzen. Das jetzt so moderne Plattform-konzept ersann Ferrari schon vor Jahrzehnten, um die Entwicklungs- und Produk-tionskosten der kleinen Stückzahlen überhaupt im finanzierbaren Rahmen zu halten. Umso erstaunlicher stellen sich die optischen Größenunterschiede der drei Fahrzeuge dar. Lusso und 275 GTS erscheinen neben dem Daytona geradezu zierlich, wohingegen der 365 GTB/4 auch durch seine Breite und die langgezogene Motorhaube einen mächtigen Auftritt hat.

Die unterschiedlichen Kompositionen von Aggregaten und die verschiedenen Design-Konzepte machen aus den drei Fahrzeugen völlig eigenständige Typen, die für divergierende Einsatzprofile und Kundenansprüche maßgeschneidert wurden. Die 250 GT Berlinetta Lusso spricht die Schönheit und Komfort suchende Klientel an, der 275 GTS den sportlichen Ästheten und der 365 GTB/4 den Langstreckenfahrer, der die unbändige Kraft des Daytona ausnutzen kann.

Ferrari ist es trotz der beschränkten Mittel immer wieder gelungen, Modelle mit originären Charakteren zu entwickeln, die in vielen Fällen wegen ihrer Individualität und konkurrenzlosen Eigenschaften aus guten Gründen zu Automobil-Klassikern wurden.

Text: Ing. Jürgen Stockmar
Bilder: Dipl. Ing. Rudolf Schraml

ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
Jetzt kostenlos abonnieren!

Die Schönen und das Biest – Teil 1
Der strahlende Mythos Ferrari entstand über Jahrzehnte mit dem beeindruckenden Charisma von Enzo Ferrari, den unzähligen Sporterfolgen mit Formel-Rennwagen und GT-Fahrzeugen und – nicht zuletzt – den herrlichen 12-Zylindermotoren...weiter >>

Die Schönen und das Biest – Teil 2
Die Modelle 275 GTB als Berlinetta und das Schwestermodell 275 GTS als Spider wurden nur zwei Jahre nach dem Produktionsstart des Lusso 1964 auf dem Pariser Autosalon präsentiert. Überraschenderweise teilt der Spider kein einziges Teil der von Pininfarina gezeichneten, wunderschönen Karosserie mit der Berlinetta...weiter >>

Galerie

Hide gallery
Hide gallery
Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/ferrari-lusso-275-gts-und-daytona-3
© Classic Driver. All rights reserved.