

# CLASSIC DRIVER

## Ferrari Lusso, 275 GTS und Daytona (1)



*Die fließenden, harmonischen Linien des 250 GT Lusso verleihen diesem Ferrari eine exklusive Sonderstellung.*

**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. Diesen widmete sich der Commendatore immer mit ganz besonderer Hingabe.**

Fast vier Jahrzehnte lang konzentrierte sich Ferrari bei seinen Straßensportwagen auf lediglich zwei Motorenreihen mit zwölf Zylindern, die ständig einer intensiven Modellpflege und Weiterentwicklung unterzogen wurden: der von Gioacchino Colombo schon 1946 entworfene Zwölfzylinder startete anfangs nur mit 1,5 Liter Hubraum, später wurde er auf über den doppelten Hubraum, nämlich 3,3 Liter, vergrößert.

Ab 1950 kam erstmals im Ferrari 340 America der deutlich größere Motor von Aurelio Lampredi zum Einsatz. Der Colombo- und der Lampredi-Motor folgten dem gleichen Grundkonzept. Natürlich weisen beide Motorkonstruktionen den für Zwölfzylinder optimalen Winkel von 60 Grad zwischen den beiden Zylinderreihen auf. Der Zylinderabstand des Colombo-Motors betrug 90 mm, der des Lampredi-Motors ganze 108 mm. Wegen der sich daraus ergebenden Motorlänge heißt er auch berechtigterweise „long block Motor“.

In einer Vergleichsfahrt konnten wir zwei Entwicklungsstufen des über die längste Zeit produzierten 12-Zylindermotors von Colombo, genauer gesagt, der davon abgeleiteten vergrößerten Motorengeneration in drei unterschiedlichen Ferrari-Modellen gegenüberstellen und uns davon überzeugen, warum diese Oldtimer heute immer noch gesuchte und geschätzte automobiler Kostbarkeiten darstellen.

### **Ferrari 250 GT Berlinetta „Lusso“**

Für die Vergleichsfahrt stellte Alfons Heidenbauer seinen schwarzen, hochglänzend polierten 250 GT Berlinetta Lusso zur Verfügung. Der inoffizielle Zusatz „Lusso“ zur Typenbezeichnung umreißt den Einsatzbereich dieses mit eleganten, fließenden Linien von Pininfarina gezeichneten Ferraris sehr zielsicher: luxuriöses Reisen zu zweit, mit ausreichend Platz für das Gepäck hinter den Vordersitzen und im Kofferraum des schönen Coupés. Der Ferrari Lusso kann durchaus als eleganter Abkömmling seines berühmten genetischen Stammvaters 250 GT Berlinetta Short Wheel Base angesehen werden.

Das mit hellem Leder tapezierte Interieur strömt die von dieser Klientel erwartete Eleganz aus. Das Armaturenbrett signalisiert mit seinen aus dem direkten Fahrerblick in die Mitte versetzten Instrumenten ebenfalls, dass sportlicher Einsatz mit ständiger Beobachtung des großen Drehzahlmessers nicht das Entwicklungsziel des 250 GT Berlinetta Lusso gewesen ist.

Nach kurzer Betätigung des Anlassers erwacht der Colombo-V12 mit 2953 ccm Hubraum unter der gewölbten Motorhaube zum Leben. Wegen der kurzen Ansaugwege durch die drei Weber Fallstromvergaser benötigt der Motor auch beim morgendlichen Start keinen Choke. Er läuft schnell rund und hängt, nach dem verantwortungsvollen Warmfahren, gut am Gas. Der kurze Hub von nur 58,8 mm und die kleinen Zylindereinheiten von je 246,1 ccm lassen den Motor leicht hochdrehen. Seine Maximalleistung von 250 PS erreicht der V 12-Motor erst bei 7500 U/min, die ihn auch aktuell noch als einen Motor mit einem Hochdrehzahlkonzept einstufen lassen. Mit seiner spezifischen Leistung von 85 PS pro Liter könnte er ebenso noch heute, über vierzig Jahre nach seiner Produktion ab dem Jahr 1962 als Sportmotor glänzen.

Das Gewicht von rund 1300 kg lässt den Lusso auch nach derzeitigen Maßstäben überdurchschnittliche Fahrleistungen erreichen. Ein gewisses Handicap stellt dabei allerdings das Vierganggetriebe dar, mit dem die überraschende Elastizität des Motors, besonders auf Landstraßen, öfter ausgenutzt werden muss.



*Die Instrumenten-Konsole im Lusso wurde aus dem Blickfeld des Fahrers in die Wagenmitte gerückt.*

Die Schaltvorgänge gehen mit dem relativ langen Schalthebel wegen des kurzen, direkten Übertragungsweges ins Getriebe zielstrebig vonstatten. Im Gegensatz zum Lusso erfordern alle späteren Ferrari mit Transaxle-Bauweise oder Mittelmotor deutlich höhere Schaltkräfte. Beim Lusso umhüllt ein Lederbalg den aus dem Mitteltunnel herauswachsenden Schaltstock. Das Ferrari-typische Klacken beim Anschlagen des Schalthebels in der verchromten Schaltkulissee wird deshalb nur bei den beiden anderen Vergleichsfahrzeugen hörbar.

Der 250 GT Lusso verfügt über einen ausreichend steifen Rohrrahmen, der auch für höhere Motorisierungen mit nur geringen Modifikationen in Nachfolgemodellen Verwendung fand. Das leichte Versetzen beim Überfahren von Unebenheiten in Kurven rührt deshalb weniger von der Chassis-Verwindung, sondern vielmehr von der hinteren Starrachse her, die auch noch an Blattfedern aufgehängt ist. Selbst die berühmten und erfolgreichen Modelle 250 GTB und selbst der 250 GTO mussten sich ebenfalls noch mit einer hinteren Starrachse begnügen. Manche Spötter bezeichneten Ferrari-Modelle dann auch als „12-Zylinder mit vier angeschraubten Rädern“, weil sie über viele Jahre nicht den Höhepunkt der damaligen Fahrwerktechnik repräsentierten.

Insgesamt lässt sich der Lusso einfach fahren, und wegen seiner bestimmungsgemäßen Auslegung als luxuriöser Reisewagen für große Touren fordert er den Fahrer nicht ständig zu Höchstleistungen heraus.

***Den Ferrari 275 GTS Fahrbericht lesen Sie in der nächsten Woche auf Classic Driver...***

*Text: Ing. Jürgen Stockmar*

*Bilder: Dipl. Ing. Rudolf Schraml*

---

***ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter***

***[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)***



**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-1>

© Classic Driver. All rights reserved.