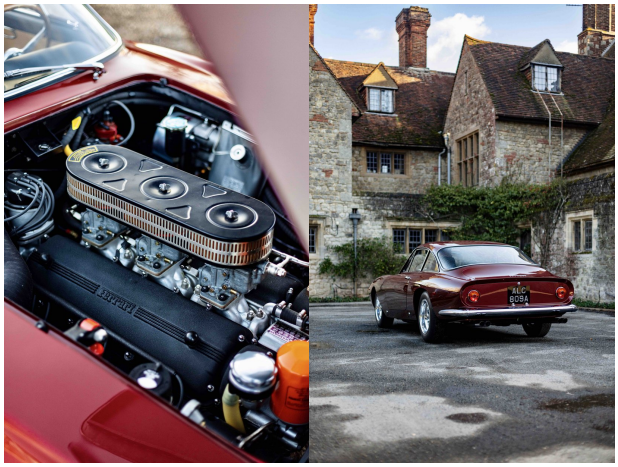
Gehen Sie auf große Tour mit diesem wunderbaren Ferrari 250 GT Lusso

Lead
Als zweifellos schönster jemals in Maranello gebauter GT wäre der Ferrari 250 GT Lusso unsere erste Wahl für einen Frühlingsausflug. Da trifft es sich gut, dass dieses betörende Exemplar just zum Verkauf steht und nur darauf wartet, mit seinem neuen Besitzer auf große Tour zu gehen...

Jeder hat seinen eigenen Favoriten, wenn es um die Frage nach dem schönsten Auto aller Zeiten. Doch nur wenige dürften bestreiten, dass der Ferrari 250GT Lusso zumindest auf den oberen Rängen der Shortlist rangieren würde. Wenn Sie anderer Meinung sind, dann schauen Sie sich doch mal die Bilder dieses makellosen Exemplars genauer an, das beim deutschen Händler Bastian Voigt zum Verkauf steht – und bereiten Sie sich darauf vor, umgestimmt zu werden!

Auch wenn das Auto nicht mehr seine originale Farbkombination vom Februar 1964 – „Argento“ (Silber) mit rotem Leder – trägt, so ist es im nahezu neuwertigen Zustand und hat, wie durch das Ferrari Classiche Zertifikat bestätigt, komplett „matching numbers“. Vorausgegangen ist eine vom Ferrari-Spezialisten Barkaways aus Kent durchgeführte Restauration zu Kosten im sechsstelligen Bereich. Sie nahm gut 20 Monate in Anspruch, war im Sommer 2015 abgeschlossen und kann noch immer in allen Arbeitsschritten auf der Website des Unternehmens nachverfolgt werden.



2016 und unter dem bis dato vorletzten Besitzer erhielt der Lusso beim Treffen des UK Ferrari Owners’ Club aus der Hand von Marken-Guru Keith Bluemel bereits das ultimative Gütesiegel: das „Platinum Certificate“, verbunden mit der Trophäe „Best of show“. Dem vorausgegangen war 2015 ein Klassensieg beim Salon Privé Concours.

Im Sommer 2019 unternahm der aktuelle Besitzer - dem Bastian Voigt das Auto verkauft hatte – mit dem Lusso eine Reise, für die der 250GT Lusso fraglos einmal gedacht war: aus dem Vereinigten Königreich bis ganz hinunter nach Südfrankreich, Zielpunkt Monaco.

Rückblende ins Jahr 1962: Mit der Premiere des Lusso auf dem Pariser Salon im Oktober läutete Ferrari das Ende der illustren „250er“-Serie ein. Und er war von Anfang nicht als Renn-GT, sondern als Tourer gedacht. Sein Vorgänger, die 250 GT Berlinetta SWB, sollte dagegen gleichermaßen auf der Rennstrecke wie der öffentlichen Straße überzeugen. Waren die zivilen Versionen weich abgestimmt und üppig ausgestattet, wurden die Renn-GT so weit wie möglich abgestrippt und mit einer Aluminium-Karosse überzogen.

Die neue „Lusso“-Bezeichnung für den 250GT signalisierte bereits die neue Rolle des luxuriösen und eleganten Kontinental-Kreuzers. Die anmutigen Linien des Pininfarina-Designs verliehen der Stahl/Alu-Karosserie von Scaglietti eine Aura müheloser Überlegenheit. Und machten das Model zu einem „must have“ für den sportlichen Gentleman, der weniger an einem Le Mans-Sieg als an einem späten Frühstück im Hotel de Crillon und einem sich daran anschließenden frühen Dinner bei La Colombe d'Or interessiert war.

Unter der haiartig zugespitzten Bugpartie saß Colombos leichter und kompakter Dreiliter-DOHC-V12. Nur leicht getunt und mit nur drei statt – wie die Rennversionen - sechs Weber-Vergasern gab er über ein Vierganggetriebe 240 PS bei 7500 U/min ab. Was reichte für eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h und – noch wichtiger – eine schnelle und lässige Art der Fortbewegung, Kilometer um Kilometer...

Obwohl der Kofferraum klein ist und dessen Inhalt durch die Präsenz des Reserverades und des innen liegenden Benzineinfüllstutzens (es wäre einem Sakrileg gleichgekommen, die perfekten Linien durch einen außen liegenden Tankdeckel zu verschandeln) nahezu komplett aufgezehrt wird, gibt es auf der Ablage hinter den Sitzen genügend Platz für das kleine Wochenend-Gepäck. Auch sonst bietet das lichtdurchflutete Interieur erfreulich viel Bein- und Kopffreiheit. Egal, wie lange die 31 Gallonen Sprit reichten – für genügend Bequemlichkeit auf längeren Passagen war also gesorgt.

Das Instrumentenbrett wartet direkt vor dem obligatorischen Nardi-Lenkrad mit allen wichtigen Anzeigen auf – Wassertemperatur, Öldruck, Benzinvorrat. Dagegen sind der Drehzahlmesser und der Tacho mittig angebracht und hocken in ihren eigenen, zum Fahrer angewinkelten Einsätzen. Darunter aufgereiht ist eine Reihe von sechs identischen und nicht markierten Schaltern, mit denen sich von den Scheibenwischern bis zu den Benzinpumpen alles regeln lässt.

Selbst wenn der Lusso es nicht geschafft hätte, seine Insassen komfortabel über längere Distanzen zu transportieren, hätten ihn allein seine Linien zum Erfolg verholfen. Das Pininfarina Styling ist ein Meisterwerk in Minimalismus, von den Rückleuchten bis zur diskret integrierten vorderen Stoßstange. Selbst das einzige überflüssige Teil des Autos – der verchromte, aber funktionslose Einlass auf der Motorhauben-Hutze, fühlt sich an, als müsste er genau dort hin.

Battista „Pinin“ Farina, der für das Styling des 250GT Lusso verantwortlich zeichnete, fand seine Arbeit so gelungen, dass er selbst einen besaß (er mag das Auto sogar von seinem eigenen Geld gekauft haben). Doch das ultimative Gütesiegel erhielt der Lusso wohl eher durch Steve McQueen, dessen bordeauxrotes Exemplar zu seinen Lieblingsmodellen gehört haben soll. Seine erste Frau Neile schenkte ihn den Ferrari zum 34. Geburtstag; zum Neupreis von $23.988. Der „King of Cool“ fuhr ihn dann vier Jahre lang; zuletzt 2007 wechselte das Auto bei Christie’s Pebble Beach Auktion für $2,3 Millionen den Besitzer.

Es mag nicht diesen McQueen-Appeal haben, doch kann sich auch die Herkunft „unseres“ Lusso sehen lassen. Laut den vorliegenden Unterlagen wurde er direkt vom Werk an einen Italiener namens Franco Pecoraro geliefert, wurde dann 1966 in die USA verschifft und dort vom Ferrari-Fan George Murtha aus Connecticut erstanden.

Das Auto blieb dann bemerkenswerte 38 Jahre lang in Murthas Besitz, ehe es beim lokalen Händler Bill Pollard von Sport Auto landete. Zu guter Letzt gelangte es ins Vereinigte Königreich, wo es über einen bekannten UK-Händler zunächst an den vorletzten Besitzer ging. Dieser beauftragte dann Barkaways mit der Restaurierung. Nach deren Abschluss und den beiden Events des Jahres 2016 im UK verkaufte Bastian Voigt das Auto dann an den in den USA ansässigen Eigner, der den Ferrari aber in Europa beließ.

Heute präsentiert sich dieser Lusso wieder wie neu: Komplett restauriert, wunderschön erhalten und ausgestattet mit dem erwähnten Ferrari Classiche „Red Book“ Zertifikat und FIVA Pass. Auf die frühe Historie des Fahrzeugs verweisen der Massini Report und ein weiterer Report von Andreas Birner. Das Schmuckstück steht jetzt in Deutschland.

Da fehlt es an nichts – bis auf eine sich wieder öffnende Welt, die es erlaubt, mit ihm wieder „auf Tour“ zu gehen. Wäre das nicht großartig?

Fotos: Kevin van Campenhout © 2021

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/gehen-sie-auf-grosse-tour-mit-diesem-wunderbaren-ferrari-250-gt-lusso
© Classic Driver. All rights reserved.