


CLASSIC DRIVER



1963 Ferrari 250 - GT Berlinetta Lusso

GT Berlinetta Lusso

| | | | |
|---------------------|--|-----------------------|---|
| Price | USD 2 362 773 EUR 1 949 000 (listed) | Drive | LHD |
| Year of manufacture | 1963 | Interior colour | Red |
| Mileage | 62 100 km / 38 588 mi | Condition | Restored |
| Gearbox | Manual | Location |  |
| Number of seats | 2 | Fuel type | Petrol |
| Number of doors | 3 | Exterior colour | Black |
| Performance | 240 PS / 177 kW / 237 BHP | Car type | Coupé |
| Drivetrain | 2wd | Exterior brand colour | Nero |
| Interior type | Leather | | |

Description

The Berlinetta Lusso was positioned between Ferrari's more overtly racing models and up-market luxury offerings: essentially sporty in nature and with its V12 fuelled by three Weber carburettors, it still managed a few concessions to driving comfort. Scaglietti bodied all but a few of the cars produced. The 250 GT Berlinetta Lusso, which made its debut at the 1962 Paris Salon, was the final model in the 250 GT series in pure road car form and continued in production until the latter part of 1964, by which time 350 cars had been produced. It was the direct replacement for the 250 GT Coupé, as although there was a 'Lusso' street version of the 250 GT 'passo corto' Berlinetta, this didn't have an excess of interior or luggage space. The body styling from Pininfarina (production cars were built by Scaglietti in Modena) won immediate praise, and featured a front-end design with a wide and low egg crate grille similar to the 250 GT 'SWB' Berlinetta. It had a three-piece bumper arrangement, with a horizontal bar below the grille and a small vertical bumperette cradling the side/turn light on each front wing, with inbuilt circular driving lights between them and the grille. The front wing line curved over the wheel arches to fall gently through the door panel, with the rear wing

line running from the door shut line, skirting the base of the rear quarter glass, before falling in a long curve into the Kamm tail panel, which had a shallow aerodynamic lip to its upper edge. Battista Pininfarina had a special version built for himself on chassis 4335GT. This initially featured only subtle differences: the rectangular lever door handles, the omission of the quarter light on the driver's door and the driving lights in the front panel, a tapering hood bulge without an intake, plus a more pronounced lip to the Kamm tail. In the middle of 1963 it was provided with a modified front end which had echoes of the 250 GTO nose shape, although the ellipse was deeper and wider, like that of the 400 SA model, bounded by chrome-plated quarter bumpers with vertical over-riders. The headlights were recessed in the wings with Plexiglass covers and small, flush-mounted horizontal oval side/turn lights were provided between the headlights and quarter bumpers. The dash layout on this car was more conventional, with the main instrument pods for the speedometer and rev counter mounted directly in front of the driver, as they had been on the Paris Salon prototype. A further example, chassis 4385GT, was provided with special features at the request of the client, who had originally wanted a 250 GTO. The changes included a GTO-style nose section incorporating covered headlights, a six carburettor set-up with open intake trumpets, and high lift camshafts. Although the 250 GT Lusso was designed and built as a high-performance road car, some owners took them into competition. The model made appearances in the Targa Florio in 1964 (finishing thirteenth overall) and 1965, and another achieved the same result in the Tour de France in the same year. The prototype of the series, chassis 3849GT, shown at the Paris Salon and also featured in the sales catalogue, had a small central vertical bar to the grille on the hood intake, 250 GT 2+2 style door handles, no driving lights in the front panel, and separate circular reflectors, rear and turn lights in the tail panel. The production cars had a plain mesh to the hood intake, with a large circular combination rear/turn/reflector light unit on each side of the recessed tail panel. This light design was also used on the succeeding 275 GTB series of berlinettas. A wrap-around chrome-plated bumper was fitted below the recessed tail panel, which had a pair of registration plate illumination lights on its lower edge. The cabin was a five window design with very slim roof pillars, and the large curved rear screen was at a shallow angle flowing into the boot line. The whole shape was a statement of sweeping elegance, with a hint of aggression from the competition model-derived radiator grille. The bodies were constructed from steel with aluminium opening panels (doors etc.), and mounted on a 2400 mm wheel base tubular steel chassis with factory reference number 539/U. All were numbered in the odd chassis number road car sequence carrying a 'GT' suffix. The chassis construction was similar to that of the concurrent 250 GT 'passo corto' berlinettas: two large, oval section longitudinal members with cross bracing, but with the engine mounted further forward in the frame to increase cabin space. Like their stable mates, they were available as right- or left-hand drive. Similarly, the mechanical components such as suspension, brakes and steering were to a design analogous to that model. The engine was a derivation of the single overhead camshaft, per bank 3-litre V12 Colombo-designed 'short' block unit, with factory type reference 168/U. It had an outside the vee spark plug design, of 2953 cc capacity, with a bore and stroke of 73 x 58.8 mm. Fitted with a bank of three twin-choke Weber 36 DCS carburettors, with a twin coil and rear-of-engine mounted distributor ignition system, it was claimed to produce 240 bhp. The engine was coupled with a 4-speed + reverse all-synchromesh gearbox, with final drive through a propeller shaft to the rigid rear axle, for which two alternative ratios were available. The interior was leather trimmed with a pair of deep bucket seats, behind which was a luggage platform with leather straps and a diamond quilted cover panel to the top of the parcel shelf. The instrument layout was unusual in that the two main dials - speedometer and rev counter - were housed in a pair of large circular binnacles that protruded from the top centre of the dashboard, and were angled towards the driver, with the supplementary gauges in a horizontal panel directly in front of the steering wheel.

The vehicle offered here was completed in the factory on July 26, 1963 and sold to its first owner, Mr. Copola from Genoa, on October 2nd of the same year. The price was 5,750,000 lire. The car was delivered and registered just a few days later on October 7th. The license plate was GE210900. After only 2 months, on December 5th, 1963, the first change of ownership took place. The new owner, Giuseppe Colombo purchases the car, which is still in mint condition, and has it registered on January 15, 1964 at his residence in Lecco, at Lake Como, under the license plate number CO133323. The 250 GT Lusso will remain in the possession of Mr Colombo for the next five years until Mr Colombo

decides to sell the car to Gian Paolo Sghedoni in November 1969. He registers the car in Modena in the same month. The car remained with its third owner until the late 1970s. It will then be sold to Vancouver, Canada. After 8 years in Canada, the 250 GT was sold in spring of 1987 to a collector in Seattle, Washington State, USA. He delivered the car to the Chrisites auction in Monaco on May 22, 1990, but there was no sale. Later in 1990 the owner changed and the Ferrari 250 GT Lusso found in the collection of the Austrian Baron Dr. Franz Mayr-Melnhof-Saurau V a new home. Two years later, the owner decided to subject the car, which was still in its original state, to an extensive restoration. To do this, he turns to the world-famous Ferrari expert Talacrest Ltd. in England, which will fully restore the car to the highest level over the next two years. A detailed documentation provides detailed information on this. After the work is completed, the 250 GT will be delivered back to Austria and sold to a well-known private banker in Vienna. The vehicle remains in their possession for over 20 years. In May 2014, the Viennese owner sold the Ferrari to a well-known German Ferrari collector via a local dealer. Since then, the vehicle has been part of a large collection and is now being offered for sale again for the first time.


Our sales staff will be happy to answer any questions you may have at any time. Please note that vehicle inspections are only possible by prior appointment.

Der Ferrari 250 GT BerlinettaLusso

Der 250 GT Berlinetta Lusso, der im Jahr 1962 im Rahmen des Automobilsalons in Paris debütierte war das letzte Modell der 250 GT Serie in reiner Straßenwagenform und wurde bis gegen Ende des Jahres 1964 – insgesamt 350 Mal – gefertigt. Er war der direkte Nachfahre des 250 GT Coupé. Obwohl es auch eine 'Lusso'-Straßenversion des 250 GT 'passo corto' Berlinetta gab, hatte dieser weder Interieur noch Gepäckraum im Übermaß anzubieten. Das Design aus dem Hause Pininfarina (Serienwagen wurden in Modena bei Scaglietti gefertigt) wurde von allen Seiten umgehend gelobt. An der Front des Wagens befand sich ein tief liegender, ovaler Kühlergrill, der dem des 250 GT 'SWB' Berlinetta ähnelte. Der Wagen hatte dreiteilige Stoßstangen mit einer horizontalen Chromstange unter dem Kühlergrill und kleinen Chromteilen an den beiden Enden, die unter den Scheinwerfern lagen. Daneben befanden sich die runden Fahrlichter. Die vorderen Kotflügel waren sanft geschwungen und fielen zum Heck hin leicht ab, womit die hinteren Seitenfenster spitz zuliefen. Das Heck selbst war ein so genanntes Kamm-Heck mit einer kleinen aerodynamischen Lippe. Der Aufbau des Chassis war dem des 250 GT 'passo corto' Berlinetta ähnlich: zwei große, ovale Längsteile mit Diagonalstreben, wobei das Triebwerk weiter vorne auf dem Rahmen montiert wurde, um für den Innenraum Platz zu gewinnen. Wie die anderen Modelle auch so war auch dieses links- und rechtsgesteuert erhältlich. Aber auch das Design der mechanischen Komponenten wie Aufhängung, Bremsen und Lenkung war dem der andere Modelle entsprechend. Der Motor war eine Ableitung des von Colombo entworfenen 3-Liter V12-Triebwerks mit kurzem Block und einer obenliegenden Nockenwelle und trug die Werksbezeichnung 168/U. Die Zündkerzen saßen an der Außenseite des Vs. Der Hubraum betrug 2.953 ccm, Bohrung und Hub von 73 respektive 58,8 Millimeter. Durch drei Weber 36 DCS-Doppelvergaser, mit Doppelspule und hinter dem Triebwerk montiertem Verteiler-Startersystem wurde eine Leistung von 240 PS angegeben. Das Triebwerk war mit einem 4-Gang-Synchrongetriebe mit Rückwärtsgang verbunden. Der Achsantrieb lief durch eine Kardanwelle auf die starre Hinterachse, wobei zwei verschiedene Übersetzungsverhältnisse zur Verfügung standen. Der Prototyp der Serie, Chassis 3849GT, wurde auf dem Automobilsalon in Paris präsentiert und wurde auch im Verkaufskatalog gelistet. Dieser verfügte über eine kleine Stange im Lufteinlass auf der Motorhaube, Türgriffe im Stile des 250 GT 2+2, keine Fahrlichter, runde, separate Reflektoren sowie Heck- und Blinklichter im Heck. Die Serienwagen waren mit einem Gitter am Lufteinlass versehen und verfügten am Heck über große runde Einheiten in die Heckleuchten/Blinker/Reflektoren integriert waren. Dieses Design wurde auch in der 275 GTB Modellserie der Berlinettas verwendet. Am Heck hatte der Wagen eine durchgehende Chromstoßstange. Knapp darüber saß die Nummernschildbeleuchtung. Der Innenraum war ein 5-Scheiben-Design mit schmalen Säulen und einer großen, gebogenen Heckscheibe, die in einem flachen Winkel in die Kofferraumabdeckung übergang. Das gesamte Design war außergewöhnlich elegant, wobei jedoch auch ein Touch Aggressivität in dem aus dem Motorsport stammenden Kühlergrill gefunden werden konnte.

Das hier angebotene Fahrzeug wurde am 26. Juli 1963 fertiggestellt und am 2. Oktober desselben Jahres an seinen Erstbesitzer, Herrn Copola aus Genua, verkauft. Der Preis betrug 5.750.000 Lire. Die Auslieferung und Zulassung des Wagens erfolgte nur wenige Tage später am 7. Oktober. Das Kennzeichen lautete GE210900. Nach nur 2 Monaten, am 5. Dezember 1963 findet bereits der erste Besitzerwechsel statt. Der neue Besitzer, Giuseppe Colombo erwirbt den noch immer neuwertigen Wagen und lässt diesen am 15. Januar 1964 an seinem Wohnsitz in Lecco, am Comer See auf das Kennzeichen CO133323 registrieren. Für die kommenden fünf Jahre verbleibt der 250 GT Lusso im Besitz von Herrn Colombo, bis dieser im November 1969 sich entschließt den Wagen an Gian Paolo Sghedoni zu verkaufen. Dieser lässt den Wagen noch im November in Modena auf sich zu. Bis in die späten 70er Jahre verbleibt der Wagen bei seinem dritten Besitzer. Im Anschluss erfolgt der Verkauf nach Vancouver in Canada. Nach 8 Jahren in Kanada wird der 250 GT im Frühjahr 1987 an einen Sammler in Seattle, im Bundesstaat Washington, in den USA veräußert. Dieser liefert den Wagen am 22. Mai 1990 in die Christies Auktion in Monaco ein, wo jedoch kein Verkauf zustande kommt. Später im Jahr 1990 erfolgt dann doch der Besitzerwechsel und der Ferrari 250 GT Lusso findet in der Sammlung von dem Österreicher Baron Dr. Franz Mayr-Melnhof-Saurau V ein neues Zuhause. Zwei Jahre später entschließt sich der Besitzer den noch immer original erhaltenen Wagen einer aufwendigen Restaurierung zu unterziehen. Hierzu wendet er sich an den weltweit bekannten Ferrari Experten Talacrest Ltd. in England, welcher den Wagen in den kommenden zwei Jahren auf höchstem Niveau vollumfänglich restauriert. Eine ausführliche Dokumentation gibt hierüber detailliert Auskunft. Nach Abschluss der Arbeiten wird der 250 GT wieder zurück nach Österreich ausgeliefert und an einen namenhaften privat Bankier in Wien verkauft. In dessen Besitz verbleibt das Fahrzeug über 20 Jahre. Im Mai 2014 veräußert der Wiener Besitzer den Ferrari über einen ortsansässigen Händler an einen bekannten deutschen Ferrari Sammler. Seit dieser Zeit befindet sich das Fahrzeug in einer großen Kollektion und wird nun erstmalig wieder zum Verkauf angeboten.

Für Detailfragen steht Ihnen unser Verkaufspersonal jederzeit gerne zur Verfügung. Bitte beachten Sie, dass Fahrzeugbesichtigungen grundsätzlich nur nach vorheriger Terminvereinbarung möglich sind.



Title Mr
First name Pascal
Last name Stephan
Stuifenstraße 54
74385 Pleidelsheim
Germany
Phone +49-7144998210
<http://www.mechatronik.de>

<https://www.classicdriver.com/en/car/ferrari/250/1963/814638>

© Classic Driver. All rights reserved.