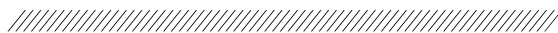




FORMENREICHTUM Wie viele teure Autos seiner Zeit bot der 3500 GT ein weites Betätigungsfeld für Karosseriebauer. Touring kleidete die meisten ein, es gab auch einen Spider von Vignale.

KLASSIK-SPECIAL 100JahreMaserati



Auf ewig schön

Maserati kam mehrmals wieder, ohne wirklich weg gewesen zu sein, und der 3500 GT markierte den entscheidenden Schritt zur Serienfertigung.

Von Martin Strubreiter Fotos: Andreas Riedmann

Von den fünf Maserati-Brüdern sind 1937 nur mehr drei dabei, in ihrer Firma haben sie ab da nur mehr Berater-Status mit Hang zum anderen Standpunkt, und ab 1947 sind sie überhaupt nicht mehr beteiligt. Zudem war Maserati mehrmals nicht nur knapp am Abgrund, sondern schon ein bisschen drüber. Man sieht also, dass solide Kontinuität nicht das Wesen der Marke war. Dass sie jetzt dennoch ihren hundertsten Geburtstag feiert, bei bester Gesundheit obendrein, ist den Läufen einer wechselvollen Geschichte geschuldet, die aber irgendwie immer im richtigen Moment korrekt abbog.

Am besten fährt man zum Jubiläum ein Auto, das an einer der entscheidenden Abzweigungen auftauchte, um die Firma in ihre nächste Epoche zu beschleunigen. Der 3500 GT war der erste Maserati, der erfolgreich in Serie produziert wurde – der

A6 kam als Straßensportwagen ein bisschen früher, das Prädikat Erfolg wollte ihm damals lieber niemand umhängen, das besorgen heute die Oldtimerfans mit den dicken Geldbörsen.

Aber von Anfang an. Am 1. Dezember 1914 gründen Alfieri, Bindo, Ernesto und Ettore Maserati in Bologna die Società Anonima Officine Alfieri Maserati mit starkem Fokus auf Rennsport: Die junge Firma verbessert Rennwagen, stellt Zündkerzen her und verkauft Autos von Isotta Fraschini, Alfieri ist auch als Rennfahrer aktiv. Nur Mario als fünfter Bruder bleibt bei seiner Künstlerlaufbahn als Maler, steuert aber zur Marke seiner Brüder 1926 das Logo bei: Den Dreizack borgt Mario Maserati vom Neptunbrunnen in Bologna, er kommt rechtzeitig zum ersten Rennwagen, der den Namen Maserati trägt. Der wird eigentlich für Diatto konstruiert, aber



weil Diatto bankrott ist, bevor der Rennwagen bezahlt werden kann, schicken ihn die Brüder Maserati unter eigenem Namen zur Targa Florio, als Familienausflug mit Alfieri Maserati am Steuer. Er gewinnt am 25. April 1926 die 1,5-Liter-Klasse, sein Beifahrer Guerrino Bertocchi ist erst 16 Jahre alt und wird Maserati bis 1981 als Testfahrer erhalten bleiben.

Nach dem ersten Erfolg beginnt auch schon eine deftige Durststrecke, lediglich 1929 gelingt auf einem 16-Zylinder-Maserati mit 244,16 km/h der Rekord über zehn Kilometer, 1939 und 1940 siegt Wilbur Shaw bei den 500 Meilen von Indianapolis. Da gehört Maserati bereits zu Adolfo Orsis Industrie-Imperium, der 1937 Maseratis dünne Finanzdecke massiv verstärkt und die Brüder mit einem 10-Jahres-Vertrag als Berater engagiert. Sie denken weiterhin in kleinen Dimensionen, Orsi aber will expandieren. Er rollt mit dem A6G Maseratis ersten Straßensportwagen zu den Kunden, expandiert sogar bei den Rennwagen und setzt meisterhafte Fahrer wie Juan Manuel Fangio rein. 1954 geht der 500. Pokal an Maserati, Fangio wird 1957 Weltmeister. Dennoch gerät Orsis gesamtes Firmenkonglomerat im selben Jahr in Schwierigkeiten, die neue Losung lautet: der nächste Straßen-Maserati muss Geld in echt verdienen. Quasi auf Befehl liefert Maseratis legendärer Chefkonstrukteur Giulio Alfieri mit dem 3500 GT ein Meisterwerk ab.

Seine Rolle als Gran Turismo festigt der 3500 GT mit einem Kunstwerk von Innenraum: polierte Einstiege, Leder sowieso, obendrein mit Designobjekten als Aschenbecher und filigranen Sonnenblenden. Die

FOTOS: WWW.ANDREASREIDEMANN.AT





FÜR IMMER Im Ranking schönster Maseratis wäre der 3500 GT ganz vorne, technisch ausgereift ist er obendrein. Thermische Probleme betrafen nur den Innenraum, daher kam Maserati die Idee mit dem zweiten Ausstellfenster.



MASERATI 3500 GTI

Bauzeit Die gesamte 3500-GT-Reihe wurde von 1957 bis 1964 in 1983 Exemplaren gefertigt. Motor, Antrieb Reihensechszylinder-Motor, DOHC, Doppelzündung, 3485 ccm, 5 Gänge (ZF), Hinterradantrieb. Leistung 173 kW (235 PS) Spitze 235 km/h Aufbau Zweitüriges Coupé mit 2+2 Sitzen. Chassis, Alukarosserie (von Touring) übereinem Gitterrohr-rahmen. Vorne doppelte Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern. Hinten Starrachse an Blattfedern. Scheibenbremsen vorne und hinten. Verbrauch ca. 13 l/100 km Dimensionen L/B/H 468/176/130 cm, Reifen 185 VR 16. Gewicht ca. 1300 kg.





LACK & LEDER Man findet hier kein Detail, das grob geschnitzt aussähe. Selbst der Kofferraum ist kunstvoll ausgekleidet, wie sogar die Replika des Original-Kunstleders verrät.



Technik kontert mit elektrischen Fensterhebern, damals eine exotische Neuerung, und ab 1961 mit Benzineinspritzung. So kommt ans Kürzel GT das I für Iniezone, nie wieder wird GTI so randvoll mit Bedeutung gefüllt sein, so stimmig, so klar bei aller Opulenz.

Gefertigt wird damals nach einem einfach komplizierten Plan: Maserati liefert Fahrgestelle an Touring, wo die Karosserien und der Innenraum und jede noch so winzige Zierleiste angemessen montiert werden. Zurück bei Maserati, werden die 3500 GT mit ihrem Motor versehen, einem 3,5-Liter-Reihensechszylinder mit 220 PS und zwei obenliegenden Nockenwellen, für die Straße gezähmte Renntechnik. So wird der Nockenwellenantrieb von Stirnrädern auf Kette umgestellt, die Nocken kommen entschärft an die Welle, die Verdichtung wird etwas zurückgenommen. Heute muss man gar nicht losfahren, um dem wunderbaren Motor zu verfallen – es reicht zu starten und sich von der Soundwelle wegtragen zu lassen, von der Balance zwischen Knurren, Brüllen und feiner Kultur in weißen Handschuhen. Manch Oldtimerfan soll schon sabbernd im parkenden Maserati 3500 GT gesichtet



DER RESTAURATOR Der Besitzer des 3500 GT genießt seine Maseratis lieber still, dafür bitten wir den Restaurator und Mechaniker vor den Vorhang: Mit Oldtimern hat Bernhard Gugrel schon sein Berufsleben lang zu tun, vor 12 Jahren kaufte er in Deutschland privat ein Maserati 3500-GT-Wrack, mit der Beschäftigung wuchs die Begeisterung: „Die Optik ist verspielt, aber die Technik ist straight und faszinierend.“ Seither ist seine Firma in Traismauer auf klassische Maseratis spezialisiert, sein eigener 3500 GT ist noch immer nicht fertig, aber etliche Kundenautos sind seither bei ihm gesundet. www.vintage-cars.at

worden sein, kein Anblick von reiner Würde.

Also losfahren, mit Ehrfucht die Gänge einlegen, langsam zuerst, dann immer selbstverständlicher. Der 3500 GT ist keine Diva, die per unterwürfigem Einfühlungsvermögen bei Laune gehalten werden will, sondern ein harmonisch abgestimmtes, aus einem Guss gedrehtes Reisecoupé. Alles wirkt solide, hochgezüchtet auf dem feinen Grat der Perfektion. Der langhubige Sechszylinder schmiert das Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen ins Getriebe, fühlt sich aber auch bei hohen Drehzahlen so wohl, dass man den limitierenden Zeigefinger bald an der Hinterachse fühlt. Die ist starr, man muss ein bisserl aufpassen, dass der Vortrieb nicht aus der Spur tanzt, hält feinnervig das dünne Kunstwerk von Lenkrad und kommt ganz gut damit zurecht, von Passanten für einen Besitzer von Geld und Geschmack im guten Mischungsverhältnis gehalten zu werden.

Aufregender ist ab 1966 der Ghibli gezeichnet, skulptural in einer neuen Design-generation daheim. Noch parallel zum 3500 GT kommt der Quattroporte auf den Markt, mit etwas weniger heiligem Design, aber zur schnellsten Limousine der Welt hoch-

„Der 3500 GT ist keine Diva, sondern aus einem Guss.“

gejazzt. Maserati widmet sich immer mehr Modellreihen, im März 1968 steht der nächste Eigentümerwechsel an: Citroën übernimmt die Aktienmehrheit, ein frisch konstruierter Maserati-V6 treibt fortan den Citroën SM, im Gegenzug kommt Citroëns Hydraulik zu Maserati. Als Citroën selbst von Peugeot übernommen werden muss, ist Maserati pleite und wieder zu haben. Auftritt von Alejandro de Tomaso, dem ideenreichen Diktator. Der neue Quattroporte wird opulenter, mit dem kantigen Biturbo beginnt eine neue Ära, jene der hohen Stückzahlen. 1984 steigt Chrysler bei Maserati ein und 1989 wieder aus, Fiat übernimmt die Anteile, nach de Tomasos Tod 1993 die gesamte Firma. Aktueller Stand: Maserati strebt in aller Schönheit neuen Produktionsrekorden entgegen.

Ettore, Bindo und Ernesto Maserati gründeten nach der Trennung von ihrer Firma 1947 übrigens die Sportwagenmarke O.S.C.A., aber das ist wieder eine andere Geschichte.

RENNTÉCHNIK, GEZÄHMTE
Ein Reihensechszylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen und Doppelzündung, hier auch schon mit Einspritzung. Der Motor taugt auch als Skulptur.



Morning Glory
Rasierkl. smart.
Das heißt Perf.

TOP-KLINGEN DIREKT ZU DIR NACH HAUSE.



Top-Klinge
ab **1.50€**
inkl. Gratte-Griff

JETZT ONLINE:
RASIERKLINGEN IM ABO
BESTELLEN, AB 1.50€
PRO KLINGE.

JETZT BESTELLEN:
01/27747 -7862
ODER UNTER:

WWW.MORNINGGLORY.AT



GÜNSTIG

Qualitätsklingen zum fairen Preis.
Der Griff ist gratis.



PRAKTISCH

Die Klingle kommen jeden Monat zu dir nach
Hause. Kündigung jederzeit möglich.



SMART

Die Lieferung ist kostenlos und passt
in den Briefkasten.