



Mit dem 3500 war Maserati Ende der 50er-Jahre gerettet – wieder einmal, wieder einmal längst nicht für immer. Bevor der Spyder in kleiner Serie gefertigt wurde, gab's eine noch kleinere Vorserie. Nummer 24 lebt!

Von Martin Strubreiter Fotos Andreas Riedmann

Genie und



Schönheit



Das Vorbild für das Logo steht bis heute als Statue am Neptunbrunnen in Bologna, womit es im Vergleich zur Marke Maserati den Lauf der Jahre mit stoischer Geradlinigkeit überdauert hat.

Bevor das aus Australien importierte Restaurierungsprojekt, dieser rare Vorserien-Spyder mit der Nummer 24, bereit war für ein drittes Leben, fuhr sein Besitzer zur Fact-Finding-Mission zu Adolfo Orsi. Der heißt nicht zufällig so wie Maseratis damalige Eigentümer, und da reden wir jetzt nicht von einem Auto, sondern von der ganzen Fabrik. Adolfo Orsis gleichnamiger Großvater hatte Maserati 1937 von den Maserati-Brüdern gekauft und gleich seinen Sohn Omar als Chef inthronisiert, was er bis 1968 blieb, eine der raren Phasen geradliniger Kontinuität der so oft gebeutelten Firma. Mit 17 durfte Adolfo Orsi, und da reden wir jetzt wieder vom Enkel, noch den Modellnamen Indy in die Firmengeschichte einflechten, er hat die Liebe zu den klassischen Autos gut in die Gegenwart gepflegt, wird gerne als Juror bei namhaften Concours d'Elegance begrüßt, trägt ein enzyklopädisches Wissen bei sich und fährt einen Spyder, der nur zwei Nummern neben dem Exemplar dieser Geschichte liegt. Also konnte er die Historie dieses Autos um ein paar Details bereichern, zum Beispiel: Dieses Logo wäre bei der Auslieferung noch nicht drauf gewesen. Der Dreizack wurde nämlich auf Wunsch des Erstbesitzers im Werk geändert, gemeinsam mit dem Lenkeinschlag: Der

Käufer hatte eine verwinkelte Garage, mit dem serienmäßigen Lenkeinschlag wäre der hinreißende Spyder nur mit onduliertem Blech dort angekommen. Das Blech aber ist intakt, bis heute. Wird wohl auch mit den langen Jahren in Australien zu tun haben, zerlegt in einem Schuppen.

DER DREIZACK. Die Geschichte der hinreißenden Verzahnung brüderlicher Talente und des Dreizacks in Maseratis Logo haben wir schon das eine oder andere Mal erzählt, aber überspringen lässt sie sich in einer Story über die frühen Jahre einfach nicht. Nun denn: Da schon seine vier Brüder Alfieri, Bindo, Ernesto und Ettore Maserati mit ihrer 1914 gegründeten Firma den Motorsport befeuerten, blieb Mario Maserati einfach seiner Berufung als Künstler treu. Es war also schlüssig, dass er die Gestaltung des Firmenlogos adoptierte, und das Motiv des Dreizacks fand er in Neptuns Hand. Der steht bis heute als Statue am Neptunbrunnen in Bologna, womit er im Vergleich zur Marke Maserati den Lauf der Jahre mit stoischer Geradlinigkeit überdauert hat.

Maserati hingegen war mehrmals tot, ließ sich aber immer auf raffinierten Abzweigungen seiner Geschichte reanimieren. Mario Maseratis Logo war übrigens exakt rechtzeitig fertig, um den ersten Rennwagen zu zieren, der den Namen der Brüder trug. Alfieri Maserati gewann damit am 25. April 1926 die 1,5-Liter-Klasse der Targa Florio.



Galerie der reinen Schönheit. Alles wirkt, als hätte Maserati damals eine ganze Design-Mannschaft unterhalten, schon den Aschenbecher oder den grazilen Schalthebel könnte man als Kleinodien guten Geschmacks in Vitrinen stellen. Den Motor übrigens auch, und man sieht ohne Umschweife: Reihensechszylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, Doppelzündung. Es gab übrigens eine Zeit, in der Lenkradnaben wie Schmuckschatullen aussahen, und für jede Information war ein eigenes Instrument zuständig.

Der Erfolg hatte keinen dauerhaften finanziellen Nachhall. 1937 wechselte Maserati in Orsis Firmenimperium, die Maserati-Brüder bekamen einen Zehnjahresvertrag als Konsulenten, den sie eher mit konträren Standpunkten ausfüllten. Es war also keine reine Harmonie, die sich zwischen den Ideen der früheren Eigner (Rennsport!) und der neuen Besitzer (Geldverdienen durch Serienautos!) entfaltete.

SERIENFERTIGUNG, ENDLICH. Ein bisschen sah man dem ersten Serienmaserati diese Unschlüssigkeit auch an, begehrt wurde der von 1948 bis 1957 gefertigte A6 erst später in den Händen der Fans. Wirklicher Erfolg kam mit dem Maserati 3500 GT, da war Giulio Alfieri, Jahrgang 1924, schon als Chefkonstrukteur dabei. Er domestizierte den wunderbaren DOHC-Reihensechszylinder des rennerprobten Maserati 350S – die Verdichtung war etwas geringer, die Nocken kamen gezähmter an die Welle, die Stirnräder zur Nockenwellenbetätigung wichen einer Kette, 220 PS waren 1960 noch immer eine eigene Welt. Das Design der Karosserie kam von außerhalb. Maserati bestellte Vorschläge bei Touring und bei Allemano, stellte beide beim Genfer Salon 1956 nebeneinander und lauschte den Publikumsreaktionen. Touring gewann und fertigte die Karosserie mit der patentierten Superleggera-Bauweise, also mit einer dünnen Aluhaut über einem Gitterrohrrahmen. Kurz nachdem das Coupé 1957

fertig war, war Maserati insolvent. Der Verkauf füllte die Kassen aber schon bald bis zur Überlebensfähigkeit auf, die Schließung des Werks war knapp ausgebremst, Maserati konnte sich der Entwicklung des Spyder widmen. Wieder kamen Designvorschläge aus mehreren Richtungen, am stimmigsten war der von Carrozzeria Vignale, entworfen von Giovanni Michelotti: Weil beim Spyder niemand Notsitze wollte, wurde der Radstand um zehn Zentimeter verkürzt, die Seitenlinie bekam einen dezenten Hüftschwung, die Karosserie wurde aus Stahlblech gepresst, das Superleggera-Prinzip gehörte ja Touring.

Dass GT und Spyder einander so ähnlich sehen wie gute Brüder, lag natürlich am glatten Kalkül (wenn der Geschlossene die Verkaufszahlen brummen lässt, dann soll der Spyder auf die gleiche Erfolgslinie einschwenken), aber auch an der Formensprache jener Tage: Was wir heute als stilssichere Verdichtung skulpturaler Proportionen verehren, war damals einfach die Linie, auf die sich alle einigen konnten. Wenn ein Auto nur zwei und ihr Gepäck transportieren muss, bleibt viel Raum für Ästhetik, auch im Innenraum: Man betritt ihn heute wie ein fein ziseliertes Museum, sieht die Details wie Exponate einer Galerie, lässt den Blick einhaken an den Bedienhebeln der Heizung, die aussehen wie von einer Tuba geborgt oder von einer klassischen Schreibmaschine, betrachtet den verchromten Aschenbecher mit



Wenn ein Auto zwei und ihr Gepäck transportieren muss, bleibt viel Raum für Ästhetik, auch im Innenraum: Man betritt ihn heute wie ein Museum, sieht die Details wie die Exponate einer Galerie.

dem kleinen, emaillierten Logo drauf, lässt sich gerne von den vielen grazilen Instrumenten informieren.

Man öffnet auch gerne die Motorhaube, um sie dann etwas länger nicht zu schließen. Maseratis Reihensechszylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen gilt bis heute als hoch verdichtete Ästhetik des Maschinenbaus – das eigentliche Erlebnis aber ist der Klang, es ist ein Knurren und Brüllen in weißen Handschuhen, und alles kam mit solider Unerschütterlichkeit auf die Straße: Die Maseratis jener Tage waren keine Divas, sondern verdammt schnelle Autos für die Reise, das Drehmoment strömte vehement an, aber ohne Hektik, und wer sich nicht von der Hinterachse überholen ließ, hielt gut die Spur, das ist bis heute so geblieben.

VON AUSTRALIEN NACH AUSTRIA. Der Spyder mit der Seriennummer 24 war freilich nicht durchgängig in Bestform. Der Erstbesitzer blieb ein paar Jahre, dann kamen ein australischer Sammler und das Schicksal vieler Restaurierungsprojekte, denen der Schwung verloren geht: Das Auto stand zerlegt und gut verstaubt über viele Jahre in einem Schuppen, dann verstarb auch noch der Besitzer. Durch eine geschickte Fügung kaufte ein österreichischer Maserati-Sammler das Auto, natürlich ohne Besichtigung, und was hier vollkommen bescheuert klingt, fand durch einen australischen Experten einen guten Lauf: Dieser Freund des

Vorbesitzers baute den Maserati so gut zusammen, dass der österreichische Käufer damit vom Zoll aus eigener Kraft heimfahren konnte. Der Vorserien-Spyder reiste zur Genesung zu Bernhard Gugrel in Traismauer, einer ausgewiesenen Koryphäe bei klassischen Maseratis. Einen Teil der Restaurierung hatte ihm Vignale erspart: Die frühen Karosserien waren so gut verzinkt, dass der Rost nur wenig Chancen fand, ein rarer Glücksfall. Alle Teile bis zu den feinsten Zierleisten sind auf Maß gefertigt, dass Ersatz von keinem anderen Spyder passt, ist aber eher egal. Es gibt ohnedies keine Ersatzteilsponder, niemand schlachtet ein Denkmal.

Der GT wurde 1972-mal gebaut, den Spyder wollten sich nur 245 Kunden leisten. Exklusiv von damals bis heute. <

DATEN Maserati 3500 Vignale Spyder

Bauzeit 1960 bis 1964.

Preis In Deutschland 50.000 DM, knapp das Doppelte eines Jaguar E.

Motor 6-Zyl.-Reihenmotor (Alu), DOHC, Doppelzündung. 3485 ccm, 162 kW (220 PS)/5500/min, 314 Nm/4000/min, Fünfgang-Getr., Heckantrieb.

Fahrwerk Vorne Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern. Hinten Starrachse, Blattfedern. Trommelbremsen rundum. Reifen 185 VR16.

Dimensionen 2 Sitze, L/B/H 4450/1630/1310 mm, Gewicht 1466 kg.

Fahrleistungen Spitze 215 km/h.



Mit dem Segen des Werks. Bei der Auslieferung war dieser Dreizack noch nicht im Grill, aber als Werksmodifikation genießt er die Absolution der Fans. Die hinreißende Seitenlinie hatte dem Coupé einen Hüftschwung voraus, durch den dezent kürzeren Radstand passen die Proportionen gut zu einem offenen Zweisitzer. Nur bei der Vorserie reichte die Motorhaube bis an die Frontscheibe.

