



# *Eine neue Ära*

*Mit dem 3500 GT begann bei Maserati die Produktion von Serien-Straßenmodellen – mit gefahrenen 680.000 Kilometern wurde Chassis-Nummer 101.1764 ab 1967 berühmt.*

TEXT Ulrich Safferling // FOTOS Thomas Lison / Counterpart Group



**UNTEN**  
Vor der Frame-off-Restaurierung war der 3500 rot lackiert; 1967 dokumentierte Maserati die Laufleistung von 680.000 Kilometern auf einem Pressefoto.



Das Jahr 1957 war eine Zäsur in der Maserati-Historie. Zwar gewann Juan Manuel Fangio seine fünfte Weltmeisterschaft auf dem Maserati 250F und krönte damit die jahrzehntelangen Rennsport-Bemühungen in Modena. Doch dieser Kraftakt war zugleich der letzte – die Marke mit dem Dreizack verabschiedete sich zum Saisonende aus dem Rennzirkus, in den seit 1926 Millionen Lire geflossen waren. Fast 30 Jahre lang waren alle Bemühungen auf die Rennstrecke ausgerichtet gewesen, ohne eine wirtschaftliche Basis durch Straßenmodelle zu entwickeln. Bis zum 3500 GT – ebenfalls im Jahr 1957.

Die prestigeträchtigen, aber zehrenden Rennen der 1930er-Jahre hatten die Brüder Maserati bereits 1937 zum Verkauf ihrer Firma an den Industriellen Adolfo Orsi gezwungen. Für Orsi war der Rennstall zunächst nur ein Imagerträger seiner Unternehmen. Erst nach dem Kriegsende und dem Abschied der Maserati-Brüder aus der Entwurfs- und Entwicklungsabteilung 1947 wurde erstmals ein Gran Turismo für die Straße entwickelt: Der A6 – A für Alfieri Maserati, den Firmengründer, und 6 für die Anzahl der Zylinder – hatte rennsportliche Gene und wurde mit Aufbauten von Farina, Frua, Zagato und Allemano bestückt. Doch die unterschiedlichen Designer, die Vorkriegskonstruktion, Gwerkschaftsstreiks und fehlende Kaufkraft im Nachkriegsitalien würgten den angestrebten Erfolg im Keim ab. Bis 1957 wurden nur ganze 61 Modelle produziert – alles mehr Einzelstücke als eine echte Kleinserie.

Daher war die Weltpremiere des 3500 GT Coupé – der *Dama Bianca* oder *White Lady* – am Genfer Salon 1957 ein wichtiges Signal: Die Marke meldete sich auf dem Kundenmarkt zurück und gab zugleich die Antwort auf den Ferrari 250, das erste für die Straße konzipierte Modell aus Maranello. Da wie dort war das Überleben der Firma maßgeblich vom Verkauf imagerträchtiger Fahrzeuge abhängig. Die Touring-Version des 3500 GT – das Cabrio von Vignale folgte erst 1959 – gefiel auf Anhieb dem Publikum und sollte zum großen Erfolg der Marke werden. Der Gesamteindruck war in sich so stimmig, dass bis Produktionsende 1966 nur Details am Design geändert wurden.

Der Gran Turismo war ein typischer 2+2 seiner Zeit und basierte konstruktiv auf dem A6. Wie der Vorgänger gab es einen Stahlrohrrahmen, vorn eine schraubengefederte Einzelaufhängung und hinten Blattfedern an einer Starrachse. Das war jetzt nicht gerade revolutionär, doch solide entschädigt wurden die Kunden mit einem atemberaubenden Anblick unter der Motorhaube: Der neue Reihensechszylinder war sehr viel größer als im A6, der mit 1,5-Litern gestartet war und als A6 2000 zuletzt zwei Liter gehabt

hatte. Der neue 3,5-Liter wurde aus dem Aggregat des höchst erfolgreichen Tipo 300S/350S abgeleitet, der 1955 entwickelt worden war. Ein starker und ausdauernder Motor.

Aufgebaut wurden die meisten GT-Karosserien von Touring: Maserati lieferte die Chassisrahmen zur Montage der Superleggera-Haut aus Aluminium nach Mailand, nach der Rückkehr wurden in Modena Motor und Getriebe eingebaut. Kleinere Stückzahlen wurden auch von Allemano, Bertone und Frua produziert. Doch das Touring-Design mit seinem Pontonstil und den dezenten Finnen auf den hinteren Kotflügeln gilt als die ausgewogenste Form, zumal es die Philosophie von Maserati aus-

*»Die Premiere des 3500 GT am Genfer Salon 1957 war ein wichtiges Signal der Marke.«*

zeichnet zum Ausdruck bringt – nicht maximale Leistung, sondern der hohe Nutzwert eines Gran Turismo mit guten Platzverhältnissen und einem großen Kofferraum.

Dazu passt das opulent wirkende Lederinterieur mit einem reichhaltig bestückten Cockpit und dem markanten, durchgehenden Haltegriff vor dem Beifahrer. Interessantes Detail: Das Zündschloss befindet sich links wie bei Porsche. Sehr hübsch gemacht ist eine kleine Leselampe für den Beifahrer, die sich in einem →



**IM UHRZEIGERSINN**  
Schriftzug statt Dreizack auf der Radkappe; der Kofferraum ist mit geprägtem Vinyl ausgeschlagen; unter dem Lufteinlass prangt das Touring-Logo.



*»Mit 680.000 Kilometern in nur sechs Jahren ging der Secchi-Wagen in die Maserati-Geschichte ein.«*

herausziehbaren Stift versteckt. Praktisch, aber unvermeidlich in jener Zeit war der Zigarettenanzünder, der hier weit oben im Haltegriff montiert ist, wo ihn der Fahrer leicht bedienen kann. Der dazugehörige Aschenbecher zwischen den Sitzen wirkt zwar dekorativ, verlangt aber etwas Zielgenauigkeit vom Fahrer.

Der 3500 GT erreichte die für damalige Zeiten mehr als respektable Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h – ein Porsche 356 schaffte selbst in Zweiliter-Ausführung beim GS 2000 nicht mehr als 200 Stundenkilometer auf der Straße, weil aus dem Vierzylinder-Boxer nicht mehr als 130 PS rauszuholen waren (ein Grund, warum Porsche beim 911 auf Sechszylinder umstieg).

Noch heute überzeugt der 3,5-Liter, der dem Modell seinen Namen gab. Der Motor spricht gut, wirkt spritzig an, dreht ohne Anstrengung hoch und vermittelt jederzeit den Eindruck eines sehr gut motorisierten Coupés. Durch die Leichtbaukarosserie haben die 220 Pferdestärken nur 1300 Kilo zu bewegen, was nach wie vor ein sehr respektables Leistungsgewicht bedeutet.

Dazu passt das ab 1961 serienmäßige ZF-Fünfganggetriebe mit seinen kurzen Schaltwegen, die einer sportlichen Fahrweise entgegenkommen. Die Gänge sind leicht zu finden und sauber einzulegen. Nur der Rückwärtsgang unten rechts sperrt sich gern mal. Dann muss man mit etwas Zwischengas die Zahnräder umsordieren. Die ebenfalls ab 1961 rundum verbauten Girling-Scheibenbremsen dürften allerdings etwas bissiger ansprechen und verlangen nach einem beherzten Fuß.

Kultivierte Kraft, distinguiertes Innenraum, nur am Lenkrad wünscht man sich Nacharbeit – und hier handelt es sich immerhin um eine revidierte Lenkung. Schlägt man das fast senkrecht stehende Steuer ein, passiert erst mal fast nichts und dann weniger, als man erwartet. Kurbelt man zu viel, wird das Ganze zum Glücksspiel und der 3500 GT unruhig wie ein Rennpferd, dem man zu sehr am Zügel zieht. Hier braucht es Fingerspitzengefühl. Man muss den GT laufen lassen und erst dann behutsam eingreifen, wenn die Zielrichtung deutlich von der Zielvorgabe abweicht. Ist der Fuhre im Schwung, fällt das Fehlen einer Servolenkung nicht auf. Auf Parkplätzen schlägt das Schicksal dann zu und verlangt angesichts des üppigen Wendekreises zugleich gute Nerven.

Das scheint den Erstbesitzer des Chassis 101.1764 nicht gestört zu haben, denn er fuhr vor allem Langstrecke. Signore Luigi »Gino« Secchi kaufte am 23. September 1961 den hier gezeigten 3500 GT für 4,8 Millionen Lire – umgerechnet 32.160 DM. Einer von vielen Industriellen der damaligen Wirtschaftswunderzeit, die sich einen Luxuswagen wie diesen 3500 GT leisten konnten. Secchi fuhr ihn allerdings nicht als solchen, sondern wie einen Geschäftswagen. Da der Blumenhändler aus Mailand nicht umziehen wollte, pendelte er jeden Tag zum Großmarkt nach Turin – oft sogar mehrmals am Tag, 150 Kilometer hin und 150 Kilometer zurück. Auf diese Weise erreichte er bereits nach sechs Jahren den außerordentlichen Kilometerstand von 680.000 Kilometern mit dem ersten Motor.

Eine so unglaubliche Zahl, dass Maserati anlässlich eines Werkstattbesuchs 1967 ein Foto machen ließ. Darauf steht der Chefmechaniker und zugleich Rennfahrerlegende Guerino Bertocchi stolz neben dem 3500 GT und seinem Besitzer. Als »Secchi-Wagen« ging das Auto in die Geschichte ein. Noch acht Jahre lang sollte Secchi seinen GT fahren. Ob er eine Million Kilometer geschafft hat, ist unbewiesen, darf aber vermutet werden, wenn man seine Jahresfahrleistung kalkuliert. Der Originalmotor hat das leider nicht überlebt, heute findet sich ein baugleiches Exemplar unter der Superleggera-Haube.

Als die Familie Secchi 1975 ihren schönen GT verkauft, bekommt sie gerade noch 200.000 Lire oder 740 DM für ihn, was angesichts der Laufleistung und der mutmaßlichen Rostschäden nach 14 Wintern nicht anders zu erwarten war. 1981 wird der Wagen weiter und 1990 ein drittes Mal verkauft – da liegt der Verkaufspreis für das knapp 30-jährige Modell bereits bei elf Millionen Lire, nur ein Jahr später sind es sogar 15 Millionen Lire oder umgerechnet etwa 19.500 DM. Angesichts von knapp 2000 gebauten Exemplaren scheint das Coupé von Maserati bereits damals den Liebhabermarkt erreicht zu haben. Vermutlich wird aber zu dieser Zeit schon einiges Geld in eine Restaurierung geflossen sein.

Noch zweimal wird der Secchi-Wagen weitergegeben und schließlich als Teil einer Sammlung von einem deutschen Händler gekauft. Da ist das Fahrzeug in Ferrari-Rot lackiert und hat hellbeiges Leder, macht aber optisch einen soliden Eindruck. »Da ist nicht viel zu tun, dachten wir«, erzählt Michael Maasmeier von der Scuderia Azzurra, die den Wagen zum Verkauf fertig machen wollten. Da der Anspruch der Firma aber die detailgetreue Instandsetzung war, war völlig klar, dass der Wagen wieder in seiner originalen Farbe »grigio new market« lackiert werden musste und das Leder wieder den Farbton »marrone« bekommen sollte.

Das Entfernen der roten Lackschicht enthüllte dann aber reichlich morsche Substanz. Vor allem die Schweller und die Innenkotflügel hatten empfindlich gelitten und waren nicht zu retten. Hier musste gesundes, neues Blech eingeschweißt werden.

Dazu kam brutaler Pfusch an der Karosserie. So war eine rückwärtige Finne mit zwei Blechstreifen rekonstruiert worden, die man der Einfachheit halber angenietet statt verschweißt hatte. Und unter dem neuen Leder fanden sich noch die originalen Lederbezüge in einem beklagenswerten Zustand, vom Zustand der Polsterung ganz zu schweigen. »Uns wurde klar, dass wir hier eine komplette Restaurierung vornehmen mussten, um ein perfektes Ergebnis zu bekommen«, erzählt Maasmeier. Kritiker wenden an dieser Stelle immer gern ein, dass so ein Frame-off dem Auto seine Seele rauben würde. Doch die Gegenfrage muss erlaubt sein, was angesichts falscher Lackierung und mangelhafter Blecharbeiten noch die substanzwürdige Patina sein soll? Einen Preis für Erhaltung kann es nur geben, wenn Alterung zu sehen ist. Wurde zwischenzeitlich nachgeschminkt, ist das keine Patina mehr. →



**IM UHRZEIGERSINN**  
Der Knopf rechts neben dem Handschuhfach entpuppt sich als Leseleuchte; reichhaltige Instrumentierung und wuchtiger Beifahrergriff wirken stilbildend; zwischen den Sitzen der unvermeidliche, aber dekorative Aschenbecher.





» *Folch eine Legende neu  
zum Leben zu erwecken, ist  
ein einmaliges Gefühl* «

Mehr als 4000 Arbeitsstunden musste die Scuderia Azzurra aufwenden, um das Auto in den Zustand »1« zu versetzen. Dafür stimmt jetzt quasi jede Schraube, vom exklusiven Zustand des 3500 GT ganz zu schweigen. Sämtliche Karosseriearbeiten, die Montage und die Revision des Motors wurden von der hauseigenen Werkstatt gestemmt. Nur die Lack- und Lederarbeiten sowie die Überarbeitung der Instrumente wurden außer Haus gegeben. Doch selbst hier wird nichts dem Zufall überlassen. Anhand originaler Lederstreifen konnte der Sattler den richtigen Farbton von 1961 treffen. Und auch der Lack wurde nicht einfach nach dem vorhandenen Farbcode, sondern nach einer historischen Vorlage angemischt, um genau das Finish zu bekommen, das bereits bei der Auslieferung so strahlend schön war.

Manchmal ist auch weniger mehr – der Kofferraum ist nur mit geprägtem Vinyl ausgeschlagen, denn das ist original. Maasmeier: »Hier wurde gern mit Leder nachgebessert und das beliebte Rautenmuster eingestept. Sieht toll aus, aber so war es 1961 eben nicht.« Die Scuderia Azzurra hat mittlerweile mehr als 20 Exem-

plare des 3500 GT in der Werkstatt gehabt und daraus reichlich Erfahrungen zum Modell gesammelt. So konnte beispielsweise die Prägung des neuen Kunstleders nach den alten Vorgaben erfolgen. Und die technisch sehr modernistisch wirkende Kante des Motorraums in Hammerschlag ist ebenfalls verbrieft und hat es seinerzeit schon gegeben. »Solch eine Legende neu zum Leben zu erwecken und mit ihr an Veranstaltungen teilzunehmen, ist ein einmaliges Gefühl«, sagt Maasmeiers Geschäftspartner Matthias

Hinz, der für die Restaurierungen zuständig ist.

Ein wenig Trauer darf man aus den Worten heraushören, denn der Secchi-Maserati ist von der

Scuderia Azzurra auf der Techno Classica nach Kanada verkauft worden. In Europa wird er daher kaum noch zu sehen sein. Wie viele von den insgesamt 2223 Exemplaren des 3500 GT (Coupé und Cabrio) überlebt haben, ist nicht bekannt. Gepflegte Exemplare im Zustand »2« werden schon jenseits von 300.000 Euro gehandelt. In diesem Topzustand und mit dieser einmaligen Vorgeschichte dürfte der Secchi-Maserati an die halbe Million heranreichen.

*»Das beliebte Rautenmuster  
im Leder sieht toll aus, ist aber  
leider nicht original.«*



**OBEN UND RECHTS**  
Das originale Nummernschild der ersten Zulassung von 1961 ist erhalten; der Reihensechszylinder mit Doppelzündung beschleunigt die Aluminiumkarosserie mit einem wundervoll sonoren Geräusch.



**MASERATI 3500 GT**

**BAUJAHR** 1961 **MOTOR** 3485 ccm Reihensechszylinder, DOHC, drei Weber-Doppelvergaser **LEISTUNG** 220 PS bei 5500 U/min  
**DREHMOMENT** 313 Nm bei 4000 U/min **KRAFTÜBERTRAGUNG** manuelles Fünfganggetriebe von ZF, Hinterradantrieb **LENKUNG** Schneckenrolle  
**FAHRWERK** vorn: Einzelradaufhängung, Dreieckslenker, Schraubenfedern; hinten: Starrachse, Blattfedern **BREMSEN** Scheiben  
**GEWICHT** ca. 1300 kg **HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT** 230 km/h; 0-100 km/h in ca. 8 s