



Erster Sportwagen von Maserati

Das Cabrio des ***Rennfahrers***

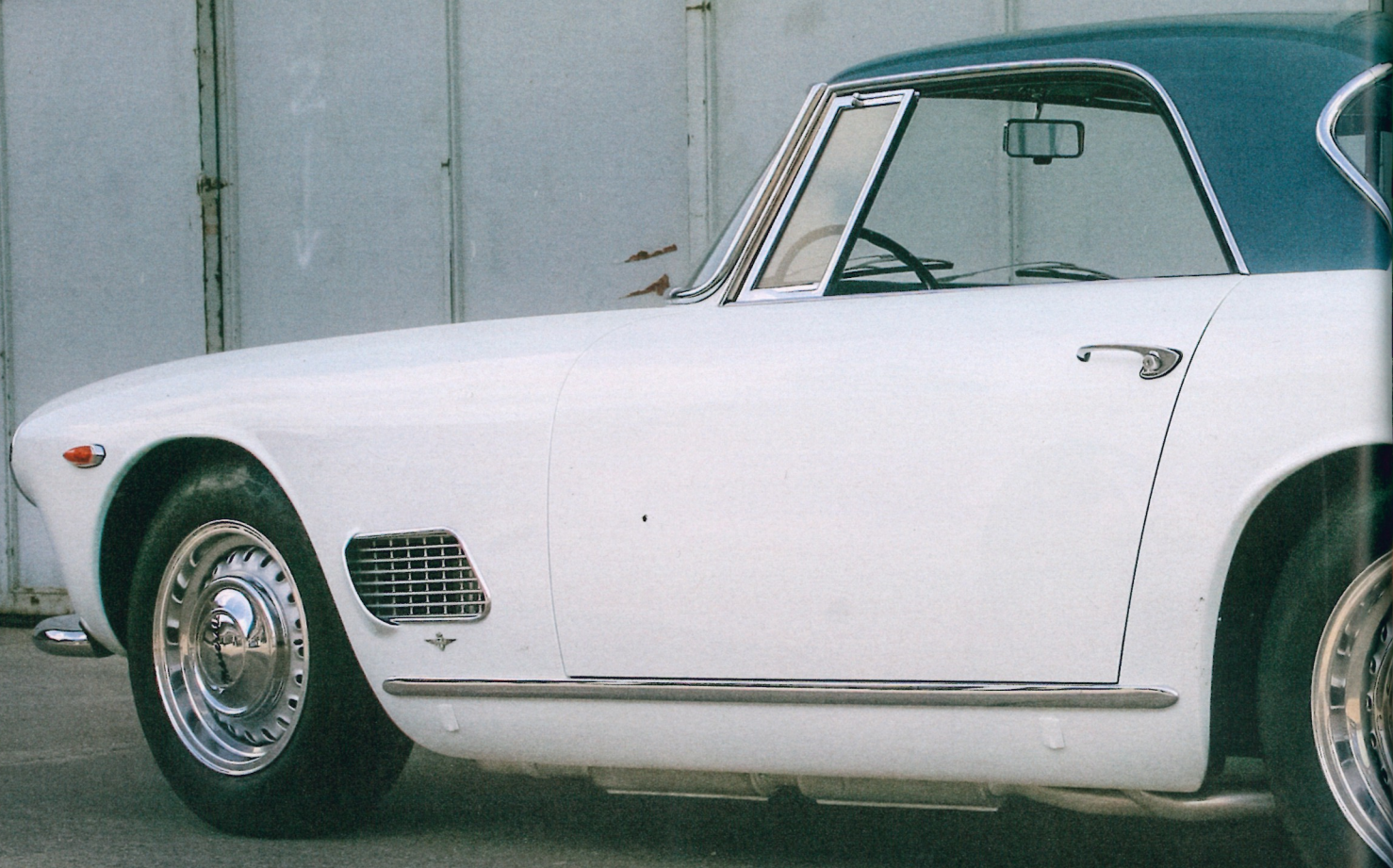
Mit dem Modell 3500 GT präsentierte sich Maserati erstmals als Hersteller eines echten Grand Turismo, die Modelle davor waren im Grunde allesamt Rennfahrzeuge mit Straßenzulassung. Formel 1-Rennfahrer Luigi Taramazzo bestellte dieses faszinierende Coupé in der zeittypischen Zweifarbenlackierung und ließ es im September 1959 zu

Die gestreckt wirkende
Aluminium-Karosserie wurde
von Touring gebaut

Das Zündschloss ist übrigens links“, merkt Michael Maasmeier an, als wir auf den Maserati 3500 GT zugehen. Ich schaue verdutzt auf meine rechte Hand, mit der ich automatisch die Schlüssel für die Probefahrt von ihm entgegengenommen habe. Natürlich hat der Geschäftsführer der „Scuderia Azzurra“ recht – es handelt sich schließlich um einen Sportwagen. Auch wenn der 3500 GT sich weniger nach Rennfahrzeug anfühlt als ein zeitgenössischer Ferrari: 220 PS aus dreieinhalb Liter Hubraum sind auch heute noch ein respektabler Wert – vor 60 Jahren, als die Baureihe auf dem Genfer Salon das Licht der Öffentlichkeit erblickte, war es eine mehr als deutliche Ansage. Also den Wagenschlag geöffnet (wie anders sollte man diese lange, weit öffnende Tür des Coupés sonst bezeichnen?); ein Dreh mit der linken Hand am Schlüssel und der Sechszylindermotor mit der Doppelzündung erwacht so-

Alles wie neu: Interieur
in blauem Leder

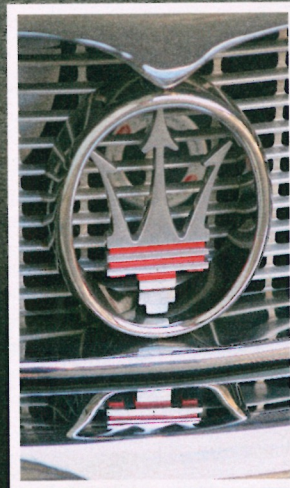
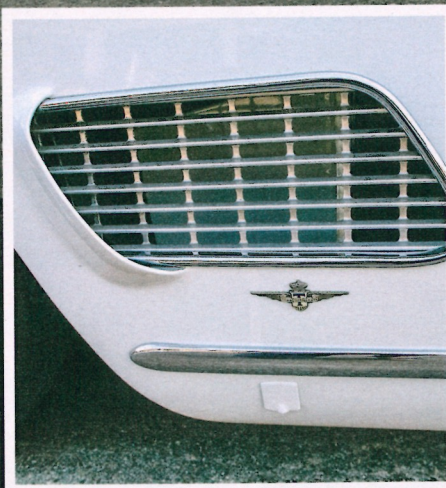
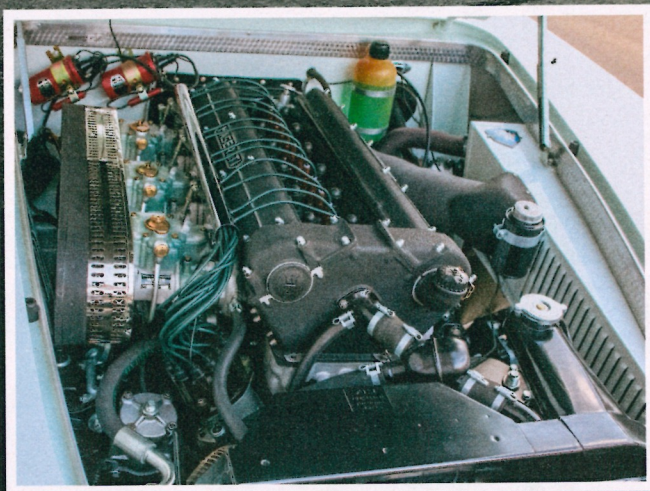




Rund 220 italienische Heißblüter versammelt dieses Sechszylinder-Triebwerk unter der Haube

Stilbildende Elemente sind die Lufteinlässe in den vorderen Kotflügeln

Der Dreizack ist von jeher das Logo von Maserati



nor brummend zum Leben. Wir rollen hinaus in den Nachmittag und als das Motoröl-Manometer den üblichen Arbeitsdruck anzeigt und das Kühlwasser laut Thermometer Betriebstemperatur erreicht hat, ist es soweit: Zwei Gänge runterschalten, das Gaspedal senkt sich, und der Motorsound entfaltet sich zur Symphonie der Kraft. Die drei perfekt synchronisierten Weber-Doppelvergaser öffnen ihre Drosselklappen und mit standesgemäßer Vehemenz schieben die Hinterräder den knapp anderthalb Tonnen schweren 2+2-Sitzer nach vorn. Der langhubig

ausgelegte Sechszylinder, dessen Grundkonstruktion aus dem Supersportwagen A6 G54 übernommen worden war, braucht dabei keine Drehzahlorgien: Bei 4.500, spätestens bei 5.000 Touren sollte man in den nächsthöheren Gang schalten. Dabei lässt sich der Schalthebel präzise durch die Kulisse des Vierganggetriebes führen.

Langer Radstand = großer Wendekreis

Das Getriebe ist synchronisiert, dennoch rät Maasmeier beim Herunterschalten zu ein wenig

Zwischengas. Die Höchstgeschwindigkeit von rund 220 Stundenkilometern erreichen wir auf unserer Fahrt im Umland von Köln nicht annähernd, da der neu überholte Motor in der Einfahrphase nicht bis ans Limit gefahren werden sollte, doch dass er sie immer noch schaffen würde, glaubt man dem GT mit seinem Doppelnockenwellenmotor auch so. Die Lenkung arbeitet leichtgängig und präzise. Allerdings kann auch sie nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Maserati den gefühlten Wendekreis eines mittelgroßen Lastwagens hat.

Der Heckflossen-Mode der späten 50er-Jahre trägt der 3500 GT nur mittels einer Metallleiste auf dem hinteren Kotflügel Rechnung

Einfach edel: der komplett ausgeschlagene Kofferraum



DIE FAKTEN

Hersteller	Maserati
Motor	3500 GT
Baujahr	1959-1964
Motor (Benziner)	Sechszylinder, Reihe, wassergekühlt
Hubraum (ccm)	3.485
Leistung (PS)	223
Getriebe	4-Gang, manuell, ab Baujahr 1960 serienmäßig ZF-5-Ganggetriebe
Antrieb	Heckantrieb
Vmax (km/h)	220
Fahrwerk	vorn Dreieckslenker, Schraubenfedern, Teleskopdämpfer, hinten: Starrachse, Blattfeder, Teleskopdämpfer
Bremsen	Scheiben vorn, Trommeln hinten, ab Baujahr 1960 auch hinten serienmäßig Scheibenbremsen
L x B x H (mm)	4.780 / 1.760 / 1.330mm
Radstand	2.660 mm
Gewicht leer (kg)	1.450

Als der 3500 GT im Herbst 1959 ausgeliefert wurde, hießen seine Konkurrenten Lancia Flaminia GT, aber auch Jaguar E-Type und Aston Martin DB4. Aus Deutschland kam der Mercedes 300 SL hinzu und der BMW 503. Doch gemessen am Maserati waren die meisten dieser Fahrzeuge eher als Sonderangebote zu betrachten: 43.000 D-Mark weist die zeitgenössische Preisliste für einen 3500 GT mit Superleggera-Karosserie von Touring aus. Das Exemplar auf diesen Seiten ist buchstäblich bereits um die Welt gereist. Irgendwann fand

der Maserati seinen Weg von Italien in die USA, bevor er an den bekannten Maserati-Restaurateur Mario Lombardi ins australische Melbourne verkauft wurde.

Aus Australien zurück nach Europa

Schließlich holte die Scuderia Azzurra den seltenen Zweitürer, der inzwischen bis aufs Aluminium seiner Superleggera-Karosserie gestrippt war, zurück nach Europa. Hier erhielt er eine Frame-off-Restauratierung und sein aktuelles Outfit in „Bianco Polo Park“ mit blauem Dach

und blauem Interieur. Der Motor und die Technik sind komplett überholt. Das gesamte Fahrzeug befindet sich im Concours-Zustand, wobei man auch auf Details Wert wie manuell einstellende Zweipunkt-Sicherheitsgurte Wert legte. So ist der „Taramazzo-GT“ wieder das, was er vor fast 60 Jahren schon mal war: ein wunderschönes Touren-Coupé, das mit seiner Gediegenheit und seinen Fahrleistungen beeindruckt.

Michael Grote

Wir danken der Scuderia Azzurra in Köln für die Möglichkeit zur Probefahrt