

Gewinnspiel!

Lassen Sie sich zu einer Ausfahrt
mit einem halben Dutzend
Klassiker einladen.
Mehr dazu auf Seite 25



Das österreichische Magazin für Technik-Geschichte

2/2019

Traum paar

oder die Rettung
einer großen Automarke



Die Nummer 1 in Österreich
für klassische Fahrzeuge



Curd Bardi-Barry

Österreichischer Rennfahrer



Puch Laro

Österreichischer Kleinstlaster



Steiermark vs. Salzburg

Österreichische Rennstrecken



4 197802 708800

02

Traumpaar

oder die Rettung einer großen Automarke

Maserati 3500 GT und GTI Spyder

Text: Winfried Kallinger,
Photos: Scuderia Azzurra, Ulli Buchta





Das Jahr 1957 war ein absolutes Highlight der Unternehmensgeschichte von Maserati: Im Jahr zuvor hatte der geniale Juan Manuel Fangio auf Ferrari vor dem nicht minder genialen Stirling Moss auf Maserati noch denkbar knapp das bessere Ende für sich, aber nun drehte Maserati die Rangordnung um: Fangio hatte Ferrari den Rücken gekehrt und wurde auf Maserati 250F zum 5. Mal überlegen Weltmeister der Formel 1, Stirling Moss wurde mit Respektabstand wieder Zweiter, diesmal allerdings auf dem englischen Newcomer Vanwall. Lokalrivalen und Erzfeind Ferrari erlebte ein Debakel und wurde geradezu demoliert, da half der 4. und 5. Platz in der Endwertung auch nicht viel, zumal knapp dahinter schon wieder zwei Maserati die nächsten Plätze belegten. Der dreizackige Speiß im Logo von Maserati hatte quasi das springende Pferd von Ferrari an heikler Stelle empfindlich getroffen.

Also alles eitel Wonne in Modena? Nicht ganz – aber gehen wir der Reihe nach vor!

Wie es begann Rodolfo Maserati war bei der italienischen Eisenbahn und hatte wahrscheinlich die Begeisterung für Geschwindigkeit und Technik in seinen Genen. Mit seiner Frau Carolina Losi hatte er sechs Kinder – Carlo, Bindo, Alfieri, Mario, Ettore und Ernesto, die allesamt in hohem Maß technisches und künstlerisches Erbgut mitbekommen hatten, das sich in unternehmerischem Ehrgeiz ein Ventil suchen musste. Der älteste Sohn Carlo baute im Jahr 1900, kaum 17 Jahre alt, sein erstes Motorrad und versuchte sich damit bei Rennen. Im gleichen Jahr ging er zu FIAT nach Turin als Testfahrer, nicht ohne seine karge Freizeit dafür zu nutzen, einen eigenen Motor in ein hölzernes Chassis einzu-

bauen, womit wenn man so will die Geburtsstunde der Automobile von Maserati schlug.

1903 verließ Carlo FIAT und stieg als Testfahrer sozusagen eine Etage höher zu ISOTTA FRASCHINI auf, wo er auch seine talentierten jüngeren Brüder Alfieri und Bindo unterbrachte, die gerade 20 bzw. 16 geworden waren. Rastlos wie er war, gründete Carlo 1909 seine eigene Firma, um innovative Flugzeuge zu entwickeln, starb aber schon ein Jahr später an einer Lungenkrankheit, an der vielleicht auch die Abgase der Renn- und Testautos nicht unschuldig waren.

Der Schock war groß, aber unter der Führung von Alfieri und Ernesto nahmen die Maserati-Brüder die Sache ganz im Sinne ihres Vorbildes Carlo rasch in die Hand. Nach einem argentinischen Zwischenspiel für Isotta Fraschini eröffnete Alfieri am 1. Dezember 1914 in Bologna ein Service-Zentrum für Kundenrennautos von Isotta Fraschini und nahm den neuen Standort als Sprungbrett in die Selbständigkeit: Die in der Via de Pepoli No. 1 in Bologna unter dem Namen „Societa Anonima Officine Alfieri Maserati“ gegründete Garage mit Werkstatt war der Beginn des gemeinsamen Unternehmens der Fratelli Maserati.

Mit Ausbruch des Krieges war die junge Unternehmung gleich mit großen Herausforderungen konfrontiert: Die Brüder wurden zwar zum Militärdienst verpflichtet, verstanden es aber, ihr technisches Können zu nützen. Alfieri entwickelte spezielle Zündkerzen, mit denen Nationalheld Gabriele D'Annunzio seinen berühmten Propagandaangriff auf Wien flog und Ernesto überbrückte die Kriegszeit mit der Konstruktion von Flugzeugmotoren für Franco Tosi.

Nach Kriegsende nahmen Alfieri, Ettore und Ernesto Maserati den Werkstattbetrieb wieder

Alfieri Maserati auf Diatto bei der Targa Florio 1922. Erfolgreicher Einstieg in den Rennsport.





Die glorreichen Vier: Alfieri, Bindo, Ernesto und Ettore – stolz vor der Werkstatt in Bologna.



Dreizack des Neptun: Inspiration für das berühmte Logo.

auf, Bindo blieb bei Isotta Fraschini. Für Diatto baute man bis 1925 Rennwagen, die durchaus beachtliche Erfolge erzielten.

Als sich Diatto aus dem Rennsport zurückzog, entwickelte man, ausgestattet mit dem Know-how von Diatto, mit dem Maserati Tipo 26 den ersten Rennwagen, der den Markennamen Maserati trug. Alfieri gewann mit diesem Auto 1926 seine Klasse bei der berühmt-berüchtigten Taarga Florio in Sizilien, womit sich die junge Marke nachdrücklich als relevante Größe für die Sport- und Rennszene bemerkbar machte. Die Rennerfolge des eigenen Werksteams häuften sich und zunehmend fanden sich betuchte und sportliche Kunden, die dem Unternehmen mit Kundenaufträgen gute Auslastung sicherten.

Der Dreizack Mario Maserati, der mittlere der Brüder, schlug auf den ersten Blick ein wenig aus der Art: Er war Künstler und hatte im Gegensatz zu seinen technikverrückten Brüdern von Motorenkonstruktion nicht die geringste Ahnung. Aber die Marke Maserati war ja nicht nur Technik, sondern stand für Emotion, Geschwindigkeit und Rasse und daher war Mario der richtige Mann für die Entwicklung eines aussagekräftigen Logos.

Das Maserati-Logo mit dem Dreizack ist bis heute eines der bekanntesten Logos der Automobilwelt und steht in der Wahrnehmung den Logos der großen Autofirmen kaum nach. Der Spieß mit dem Dreizack – Tridente auf Italienisch – ist das charakteristische Werkzeug des römischen Meerergottes Neptun, der ursprünglich als Wassergott für die fließenden Gewässer, springenden Quellen und sogar das Wetter zuständig war. Er wurde bald mit dem griechischen Gott Poseidon gleichgesetzt und infolge dessen auch zum Gott des Meeres befördert. Seine Stellung in der göttlichen Hierarchie war naheliegenderweise ziemlich bedeutend. Als Boten dienten ihm in der Regel Delphine oder Meerespferde und mit dem Dreizack, den ihm einst die Zyklopen zum Geschenk gemacht hatten, konnte er Erdbeben auslösen und Meere, Flüsse und Seen beherrschen; es war daher ratsam, sich mit ihm gut zu stellen. 1920 entstand die Idee für das Dreizack-Logo auf

Anregung eines Freundes der Familie, Marquis Diego de Sterlich: Der Tridente vom berühmten Neptunbrunnen auf der Piazza Maggiore im Herzen von Bologna, der damaligen Heimatstadt der Firma, schien perfekt, um die Tugenden der Marke – Kraft und dynamische Vitalität – nachdrücklich darzustellen. Den Brüdern gefiel die Idee und so wurde sie zügig mit den Farben der Stadt Bologna, rot und blau, umgesetzt. Das Logo ist bis heute praktisch unverändert geblieben und verleiht der Marke Maserati auch heute noch ein unverwechselbares Gesicht.

Familie Maserati im Umbruch Ein einschneidender Schicksalsschlag änderte grundlegend die Verhältnisse: Alfieri, der kreative Motor der Firma, starb im Alter von nur 44 Jahren im Jahre 1932 an den Spätfolgen eines Rennunfalles. Bindo, der älteste verbliebene Bruder, quittierte seinen Dienst bei Isotta Fraschini und übernahm die Leitung der Firma, aber das Feuer und die Leidenschaft, die das Unternehmen unter Alfieri beseelt hatte, waren nicht mehr dasselbe.

1937 verkauften die Brüder ihr Unternehmen an den Großindustriellen Adolfo Orsi, der in Modena Stahlwerke betrieb und Werkzeugmaschinen und landwirtschaftliche Maschinen herstellte. Orsi bot Sicherheit und finanziellen Rückhalt und war alles andere als ein seelenloser Technokrat. Er war sich des emotionalen Gehalts der Marke Maserati sehr wohl bewusst. Das Charisma und die Rennerfolge sollten das innovative Image des Konzerns unterstreichen und so fand sich das Maserati-Logo nicht nur auf den Autos, sondern auch auf Motorrädern und sonstigen technischen Geräten, die der Konzern produzierte.

Bindo, Ernesto und Ettore blieben noch zehn Jahre als Berater im Unternehmen, das Anfang der 1940er von Bologna nach Modena übersiedelte, wo sich später mit Ferrari ein Konkurrent etablierte, der in den 50er-Jahren am Montag nach den Grand Prix-Wochenenden die Bevölkerung von Modena in zwei Lager spaltete, die in den Kaffeehäusern der Stadt einander verhöhnten, je nachdem ob Ferrari oder Maserati die Nase vorn hatte.



Die Industriellen Adolfo und Omar Orsi: neue Führung in schwierigen Zeiten.

Rechts: Auch Prinzen fahren Maserati – A6G-CM Grand Prix-Auto von Prinz Bira.

Die Orsi-Ära Die von Orsi gebotene Sicherheit war trügerisch. In den ersten Jahren nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges war der Orsi-Konzern wie andere auch in den Strudel politischer Wirren geraten und geriet in wirtschaftliche Schwierigkeiten, die ihn schwer erschütterten. Streiks und Belegschaftsunruhen, die teilweise gewaltsam verliefen, legten die Produktion lahm und auch das Maserati-Werk musste zeitweise geschlossen werden – eine Basis für kontinuierliche Aufbauarbeit war das nicht gerade, aber der Name Maserati behielt seine Strahlkraft. 1950 wurde der Orsi-Konzern neu strukturiert und Maserati aus dem Konzernverbund herausgelöst und verselbstständigt. Adolfo Orsi war nunmehr mit seinem Sohn Omar alleine für die Leitung des Rennwagenbauers zuständig, die übrigen Firmen des Konzerns wurden von Orsis Geschwistern übernommen – die Weichen für eine neue Zeit von Maserati wurden gestellt.

Nachdem sich die Turbulenzen einigermaßen beruhigt hatten, ging es flott voran und Maserati wurde zu Beginn der 50er-Jahre zu einer beachtlichen Macht im Automobilrennsport, begünstigt auch durch den Rückzug von Alfa Romeo. Als heftigste Hindernisse für Siege in der neu geschaffenen Formel 1 zeigten sich nur Mercedes und Ferrari, wobei sich mit letzteren eine höchst emotional belastete Rivalität entwickelte. Höhepunkt des Triumphes über Ferrari war der Weltmeistertitel 1957 – siehe den Beginn unserer Geschichte.

Die Rennerfolge des Werksteams begeisterten nicht nur die Tifosi, sondern öffneten auch die Herzen und vor allem die Brieftaschen wohlhabender Afficionados. Einer der exotischsten war der thailändische Prinz Bira, Sohn des Prinzen Bhanurangsri Sawangvongse, Enkel des Königs Mongkut und Neffe des Königs Chulalongkorn. Mit einem privaten Maserati wurde er immerhin 4. im Großen Preis der Schweiz 1950 und mit seinem eigenen blau/gelben 250F sammelte er ebenfalls Weltmeisterschaftspunkte. Der Typ passte perfekt in die Strategie von Maserati-Chef Orsi.

Aber eines wurde bald klar: Mit Rennsiegen und Ruhm allein ließ sich auf Dauer kein Geld verdienen und Maserati musste sich ebenso wie Ferrari wohl oder übel mit der Tatsache anfreunden, dass das Überleben der Firma nur durch die Verbreiterung des Angebots mit Straßenfahrzeugen gesichert werden konnte. Vater und Sohn Orsi zogen daher als strategisch denkende Unternehmer die Konsequenzen und ersetzten die Träume von großen Siegen schrittweise durch die Entwicklung von Traumwagen. Trotzdem war es 1958 fast zu spät – im April 1958 musste Maserati Insolvenz anmelden und ging haarscharf an der Schließung vorbei, wäre da nicht der Er-

folg eines neuen Modells gewesen, das Maserati buchstäblich vor dem wirtschaftlichen Ruin rettete, eben unser Titelmodell, der MASERATI 3500 GT und seine Verwandten. Ohne diese Modellreihe gäbe es Maserati heute wahrscheinlich nicht mehr.



Jetset und Glamour Die Erholung der Wirtschaft nach dem Grauen des Zweiten Weltkrieges ging mit einem Hunger nach Erfolg, Vergnügen und rasantem Leben in vollen Zügen einher, für die Leute jedenfalls, die sich das leisten konnten. Glamour und Luxus zogen Gambler, Stars, Starlets und Abenteurer an wie die Motten das Licht und der Begriff „Playboy“ wurde zur gängigen Marke einer bestimmten Schicht, die sich an den Stränden von Acapulco, Biarritz oder der Côte d'Azur im Glanz der großen Welt sonnte und das Leben zwischen Autorennen, Polo, wechselnden Affären und allem, was sich rasend konsumieren ließ, exzessiv in sich hineinsog. Ein Prototyp für diese Spezies war Porfirio Rubirosa, ein Liebling des höchst dubiosen kubanischen Staatspräsidenten Trujillo, der Beziehungen zu den schönsten Frauen der Welt wie Marilyn Monroe, Ava Gardner, Rita Hayworth, Kim Novak, Judy Garland oder Eva Peron unterhielt. Zur Vorsicht heiratete er Trujillos Tochter und wurde „Diplomat“, tauschte seine Gemahlin aber bald gegen die berühmte Schauspielerin Danielle Darrieux, diese wiederum gegen die Millionenerbin Doris Duke, von der er eine Fischereiflotte vor Afrika, mehrere Sportwagen und einen umgebauten B-25-Bomber als Abfindung erhielt. Das Spiel setzte er mit der Millionenerbin Barbara Hutton fort, von der er sich im Zuge der Scheidung eine Kaffeeplantage, eine weitere B-25, ein Rudel Polo-Ponys und 2,5 Millionen Dollar holte, bevor er – schon etwas in den Jahren – mit der Schauspielerin Odile Rodin bis zu seinem Tod verbunden blieb, nicht ohne diese Welt standesgemäß in einem Ferrari 250 GT nach einer Nachtclub-Fete an einem Baum im Bois de Boulogne zu verlassen.

Neben diesen schillernden Typen gab es natürlich auch die Industriellen, gekrönten Häupter, Mitglieder des Geldadels und deren Erben, die alle aus der tristen Welt des Krieges wohin auch immer rund um die Welt herauswollten und das möglichst schnell. Dieser Jetset war das Rück-



V. li. oben im Uhrzeigersinn: Hauptkonkurrent Ferrari 166 Inter, chancenloser Maserati A6G und traumschöner Rennbolide Maserati GCS 2000.



„... die Industriellen, gekrönten Häupter, Mitglieder des Geldadels und deren Erben, ... dieser Jetset war das Rückgrat für das Angebot an sportlichem Luxus der absoluten Oberklasse ...“

grat für das Angebot an sportlichem Luxus der absoluten Oberklasse von Marken wie Ferrari, Aston Martin, Facel Vega, Mercedes, BMW, Jaguar oder Talbot Lago.

Für diese Klientel der Reichen und Schönen hatte man bei Maserati anfänglich nichts wirklich Passendes auf Lager. Wohl war der 1946 als Prototyp vorgestellte und auf dem Turiner Autosalon von 1948 als Serienauto präsentierte A6 1500 GT mit seiner leicht pummeligen Karosserie von Pininfarina ein hübsches Auto, das beim Publikum sehr positiven Anklang fand, aber mit seinen 65 PS aus dem kleinen Motor war er doch ein wenig schwach auf der Brust. Die Typenbezeichnung A6 stand übrigens für A = Alfieri und 6 für die Anzahl der Zylinder. 59 Autos mit der Serienkarosserie fanden Käufer, das war immerhin ein brauchbarer Anfang und die Lieferung eines Pininfarina-Cabrios nach Argentinien für die faszinierende Evita Peron trug zum Image bei.

Ferrari war mit seinem ersten Gran Turismo, dem 166 Inter, der 1949 in Paris vorgestellt wurde und aus 2 Liter Hubraum und 12 Zylindern mindestens 110 PS schöpfte, aber um ein ganzes Stück weiter. Hässlich waren diese Autos mit schicken Karosserien von Touring, Farina oder Ghia schon gar nicht und jedenfalls: sie trafen punktgenau den Geschmack der reichen

und sportlichen Klientel, die innerhalb von zwei Jahren 39 Stück des unverschämt teuren Modells abnahm.

Mit dem A6 1500 konnte Maserati dieser Konkurrenz nicht nachhaltig Paroli bieten. Da half auch die 1951 erfolgte Aufrüstung durch den A6G (auch A6G 2000 GT genannt) auf einen Hubraum von 2 Liter nur bedingt, aber immerhin gab es mit dieser Maschine schon 100 PS aus 6 Zylindern in der Standardausführung. Maserati war zudem wie viele andere Unternehmen in schwere Arbeitskämpfe verwickelt, die zu Produktionseinstellungen führten, aber das waren nicht die einzigen Gründe, wieso nur 16 Exemplare das Werk verließen. Das Auto war einfach zu teuer, hatte für den Preis zu wenig Kraft und entsprach auch im Aussehen nicht dem dynamischen Rennimage von Maserati – damit war weder gegen den Nachbarn Ferrari noch die sonstige Konkurrenz ein Blumentopf zu gewinnen. Die traumschöne A6GCS Berlinetta von Pininfarina war zwar ein anderes Kaliber, aber eben ein Rennauto und kein tauglicher Gran Turismo für die Reise an die Côte d'Azur und ging daher nicht in Serie. Die seltsame Buchstabenkombination der Typenbezeichnung erklärt sich übrigens wie folgt: A = Alfieri, 6 = Zylinderanzahl, G = Ghisa (Gragussblock), C = Corsa (Rennsport), S = Sport.



**Großmeister in Aktion:
Fangio – Weltmeister 1957
auf Maserati 250F.**

Die Alfieri-Ära Alfieri war nicht nur der Vorname des 1932 verstorbenen mittleren der Brüder Maserati, der den Spirit der Marke begründet hatte, sondern – welche Koinzidenz – auch der Familienname von Giulio Alfieri, der am 1. August 1953 bei Maserati andockte und 1955 den Posten des Chefingenieurs von Giacchino Colombo übernahm. Er war es, der ab nun die Geschicke von Maserati nicht nur auf der Rennpiste, sondern vor allem auf der Straße in die richtigen Bahnen lenken sollte.

Alfieri wurde am 10. Juli 1924 in Parma geboren, hatte also nicht Gelegenheit, dem charismatischen Alfieri Maserati zu begegnen. Nach dem Abschluss am Polytechnikum Mailand entwickelte er Dampfmaschinen für die Schiffsinindustrie und wechselte schließlich zu Innocenti, um dort an der Konstruktion der Lambretta-Motorroller mitzuwirken, die neben Vespa bald das Straßenbild Italiens beherrschten. Zwei Räder und 2-Takt-Motoren wurden im bald zu wenig und so folgte er nur zu gern dem Ruf von Maserati, wo sich sein technisches Genie bald zu hoher Blüte entfaltete.

Auf der Basis eines Konzepts von Vittorio Bellentani und unter Leitung von Gioacchino

Colombo und unter maßgeblicher Mitwirkung von Alfieri entstand die Konstruktion des Formel 1-Renners 250F. Der 250F gilt als einer der langlebigsten, schönsten und besten Rennwagen der Formel 1-Geschichte. Juan Manuel Fangio fuhr das Auto gleich bei seinem ersten Einsatz beim GP von Buenos Aires 1954 zu einem viel bejubelten Sieg und krönte seine und die Karriere des Autos mit dem Gewinn der Weltmeisterschaft 1957. Maserati war im siebenten Himmel.

Damit nicht genug, entstand unter Alfieri der rassige Sportwagen 300S, der in Langstreckenrennen in der für ein Rennauto unglaublich langen Zeitspanne von 1955–1971 weltweit Furore machte. Die größten Stars dieser Zeit fuhren das Auto bei Werkseinsätzen und die besten Privatfahrer ebenso, für einen Gesamtsieg in der Sportwagen-Marken-Weltmeisterschaft, in die Maserati mit dem neuen Auto 1955 einstieg, reichte es aber nicht ganz und man musste Ferrari zähneknirschend den Vortritt lassen. Aber der verwundeten Maserati-Seele tat gut, dass sich schon 1956 Jaguar, Aston Martin, Porsche und Mercedes brav hinter Maserati anstellen mussten. 1957 gab es ein ähnliches Bild und wieder hatte Ferrari die Nase vorn, aber Jaguar, Aston Martin, Porsche und O.S.C.A., die Neugründung der Fratelli Maserati, sahen nur den Auspuff des 300S. Aber der Rennsport verbrannte auch das Geld, das bei Maserati traditionell sowieso immer knapp war.

Ein Umsatzbringer musste also her, der Geld in die leeren Kassen spülen sollte. Der in der Hitze der Rennstrecken erprobte robuste 6 Zylinder-Motor des 300S schien Ingenieure Alfieri eine geeignete Basis, dem Auftrag der Firmenleitung für den Bau eines Autos der Luxusklasse nachzukommen, ohne die rennsportlichen Gene des Namens Maserati zu kompromittieren. Zunächst entwickelte Alfieri sozusagen als Fingerübung auf Basis des Fahrgestells des 300S den von Fan-



**Maserati 350S: schnell,
schön, selten und die Basis
für den 3500 GT.**

tuzzi traum schön gestalteten Rennsportwagen 350S mit einem auf 3.500 ccm vergrößerten 6-Zylinder-Motor, dessen Konzept die Grundlage für den künftigen Seriensportwagen 3500 GT, den Star unserer Geschichte, bilden sollte. Drei oder vier 350 S wurden mit diesem Motor im harten Rennsport eingesetzt, wobei der Prototyp mit Fahrgestell #3501 von Stirling Moss in der Mille Miglia 1956 zu Schrott gefahren wurde. Ein Sieg bei der Mille Miglia, die 1957 nach dem Horrorunfall von Marquis Alfonso de Portago auf Ferrari verboten wurde, war also weder dem 300S noch dem 350S vergönnt.

Von der Rennstrecke auf die Boulevards

Am Anfang der Baureihe 3500 GT stand also logischerweise ein Rennwagen, schließlich war man dem inzwischen weltmeisterlichen Image der Marke verpflichtet. Anders als Ferrari und wohl auch, um zum Erzkonkurrenten eine klare Abgrenzung vorzunehmen, setzte man für den Antrieb des neuen Luxuswagens nicht auf die Grande Opera eines hektischen Zwölfzylinders, sondern zivilisierte den robusten und drehmomentstarken 6-Zylinder DOHC-Rennmotor mit Doppelzündung zu einem Aggregat, das über die ganze Drehzahlbreite Elastizität und genügend Leistung bot. Damit sollte der neue Wagen nicht nur mehr oder weniger ambitionierte Rennfahrer ansprechen, sondern auch gesetzteren Herren und verwöhnten Damen ohne Schwierigkeiten eine verlässliche Basis für gepflegtes Fahren über lange Strecken und schöne Promenaden bieten.

Dieser Philosophie sollte auch das Design des Autos entsprechen. Das Lastenheft sah von vornherein ein geräumiges Raumangebot als 2+2-Sitzer und einen langstreckentauglichen Kofferraum mit ausreichend Platz für die umfangreiche Garderobe der eleganten Insassen vor.

Adolfo Orsi überließ als gewiefter Manager eingedenk der Wichtigkeit des neuen Modells für das wirtschaftliche Überleben der Firma bei der Entscheidung für das definitive Design nichts dem Zufall. Er setzte auf breite Meinungsfindung und scheute nicht die Kosten, zwei renommierte Karosseriebauer, nämlich Carrozzeria Alemanno aus Turin und Carrozzeria Touring aus Mailand mit der Entwicklung zweier Prototypen zu beauftragen, die parallel auf dem Genfer Automobilsalon im März 1957 präsentiert wurden und den Geschmack des Publikums testen sollten.

Die für hochkarätige Sportwagen bekannte Karosserieschneiderei Alemanno hatte für Maserati schon etwa ein Drittel der A6-Baureihe eingekleidet, Touring war für seine patentierte Superleggera- (superleicht) Bauweise berühmt geworden; zwei Schwergewichte der Designbranche standen also einander gegenüber.

Auf dem Genfer Salon fiel die Entscheidung auf Grund der Publikumsreaktionen ziemlich klar zu Gunsten des zart und schlank wirkenden Touring-Entwurfes aus, aber auch das etwas wuchtigere Alemanno-Design ging in der Publikumsgunst nicht leer aus: Schah Reza Pahlevi, Herrscher von Persien, der in seinen brutalen Herrschaftsmethoden wenig zimperlich war, aber als Afficionado schneller, speziell italienischer Sportwagen den Ruf von erlesenem Geschmack hatte, ermutigte Maserati in beide Richtungen. Der 3500 GT sollte nach oben durch einen 5000 GT auf motorischer Basis des Rennsportwagens 450S ergänzt werden. Für diese Baureihe der obersten Kategorie baute Alemanno die meisten Exemplare von insgesamt 34 Stück, etliche davon für den Schah.

„Das Lastenheft sah von vornherein ein geräumiges Raumangebot als 2+2-Sitzer und einen langstreckentauglichen Kofferraum mit ausreichend Platz für die umfangreiche Garderobe der eleganten Insassen vor.“



3500 GT Prototyp von Touring – das siegreiche Design.



3500 GT Prototyp von Alemanno – leider nur der zweite Platz.

3500 GT Touring – Das Gran Turismo Coupé

Der in Genf ausgestellte Wagen mit Touring-Karosserie war strahlend weiß und begeisterte das Publikum mit seiner Eleganz, die ihm in Presse und Medien den Namen „The White Lady“ eintrug. Mit geringen Änderungen an Details der Karosserie, die im Wesentlichen den Frontgrill und eine Reduzierung der Schmuckelemente betrafen, ging der Entwurf alsbald im gleichen Jahr in Serie. Das geradlinige, schlanke, fast ein wenig nüchterne Design mit trapezförmiger Passagierkabine war frei von jedem gestalterischem Drama, wie es beispielsweise Mercedes mit dem 300 SL inszenierte. Es folgte der funktionalistische italienischen Designphilosophie, die 1946 mit dem von Pininfarina gezeichneten und von Vignale (sic!) gebauten Cisitalia

202 GT eingeleitet wurde, der es als Kunstobjekt in das Museum of Modern Art in New York schaffte. Diese Philosophie ging, inspiriert vom Rennsport, vom Verzicht auf Überflüssiges aus und verarbeitete konsequent Erkenntnisse der Aerodynamik und des Leichtbaus. Klare fließende Linien, die auf den Charakter des Autos abgestimmt waren, gewannen Vorrang vor vordergründigen Statussymbolen.

Der in der Literatur gelegentlich geäußerten Meinung, stilistisches Vorbild für den Touring-Entwurf sei der Ford Thunderbird gewesen, kann ich nicht folgen – ich kann nichts wirklich Gemeinsames erkennen, außer dass der Ford für amerikanische Verhältnisse relativ wenig Schwulst bietet. Viel eher zeigt der Aston Martin DB4, der gleichzeitig bei Touring entworfen



Zweimal „White Lady“ in Genf 1957: Das finale Design ist schon erkennbar.



Ein missglückter Versuch von Bertone.



3500 GT, 1. Serie: noch keine Ausstellfenster.



Boneschi hatte auch nicht die Lösung.



Das filigrane Touring-Chassis des 3500 GT.



wurde, mit seiner funktionalen Linie deutliche Parallelen, wenngleich er nicht die konsequente Geradlinigkeit wie der Maserati aufweist.

Das Superleggera-Patent von Touring ist eigentlich eine moderne Weiterentwicklung des französischen Weymann-Patents der Vorkriegszeit. Dort waren es dünne Spanndrähte, die mit Knotenblechen und einem zarten gitterartigen Holzrahmen verbunden wurden, auf die eine leichte Kunststoffbespannung aufgebracht wurde – eine Vorwegnahme des bei Touring angewandten space-frame-Prinzips. Die Grundstruktur des von Felice Bianchi Anderloni, dem Gründer von Touring, entwickelten Superleggera-Prinzips war ein leichtes dreidimensionales Gestänge aus Profilen unterschiedlicher Form und Stärke, beim 3500 GT aus Stahl, über das die dünnen Aluminiumbleche der Karosserie gezogen und mit dem Gitterrahmen verbunden wurden. Diese Karosserien waren selbsttragend, leicht und trotzdem relativ steif im Vergleich zu herkömmlichen Rahmenkonstruktionen. Nachteil: Kontaktkorrosion zwischen Stahlrahmen und Aluminiumhaut bedroht die statische Struktur von Karosserie und Chassis und ist äußerlich oft nicht sofort zu erkennen, die Restaurierung ist aufwändig.

Der 3500 GT erwies sich auf Anhieb als Renner, sofern dieser Ausdruck bei den naturgemäß beschränkten Stückzahlen der Luxusklasse angebracht ist. Das war auch höchste Zeit, denn im April 1958 wurde es eng und ein Insolvenzverfahren musste eröffnet werden, nachdem es im Bereich Maschinenbau der Gruppe zu Schwierigkeiten gekommen war. Glücklicherweise sprudelten die Aufträge der Prominenz und erfüllten nicht nur die hochgesteckten Erwartungen von Maserati, sondern auch die Forderungen der Insolvenzverwalter auf der ganzen Linie. Ein Auszug aus der Liste der Erstbesitzer liest sich dementsprechend:

- 101.142: Cantinflas, weltberühmter Comedian aus Mexico mit Hollywood-Ruhm
- 101.310: Horace Elgin Dodge III, Auto-Dynastie Dodge
- 101.350: Gino Bartali, italienischer Radprofi und Nationalheld
- 101.572: Luigi Taramazzo, Rennfahrer
- 101.650: Giovanni Battista Meneghini, Ehegatte der Primadonna Assoluta Maria Callas
- 101.686: Adolfo Lopez, Staatspräsident von Mexico
- 101.840: Chase Family, Chase Manhattan Bank
- 101.972: Oleg Cassini, berühmter Modeschöpfer

Die Liste ließe sich fortsetzen, aber ein Auto sei stellvertretend hervorgehoben: 101.2102 wurde 1962 von dem amerikanischen Pop-Sänger Eddie Fisher für seine Frau Elizabeth Taylor, die damals unbestritten schönste Frau der Welt, gekauft. Madame Taylor kam mit dem Auto und der in Amerika unüblichen Handschaltung offenbar nicht zurecht, weswegen Fisher den 3500 GT an seinen nicht weniger berühmten Kumpel Anthony Quinn (Alexis Sorbas) verkaufte ... Das Coupé wurde von 1957 bis zu seinem Produktionsende 1964 in einer Stückzahl von insge-

samt 1972 Exemplaren mit Touring-Karosserie gebaut. Die wichtigste Modelländerung betraf den Motor, der ab 1962 mit einer damals nicht ganz unproblematischen Einspritzung von Lucas geordert werden konnte – damit änderte sich die Modellbezeichnung von Maserati 3500 GT auf Maserati 3500 GTI.

Neben der Touring-Serie gab es Varianten von Alemanno, Pietro Frua und mehr oder weniger geglückte Einzelstücke von Bertone, Boneschi und Moretti, die allesamt die gestalterische Qualität des Originals nicht erreichten. Nicht ganz rationell war die Produktion des Autos:



Liz Taylors 3500 GT – sie mochte das Auto nicht.



**Maserati 3500 GTI
Frua Coupé 1962:
zu barock um
sich durchzusetzen.**

Maserati lieferte zunächst den zentralen Längsträgerahmen zu Touring nach Mailand, wo der die Karosserieform tragende Superleggera-Gitterrahmen und die darüber gezogene Aluminiumhaut mit dem Längsrahmen vereint wurden. Die Rohkarosse ging danach wieder zurück nach Modena, um Motor, Fahrwerk und Innenausstattung einzubauen und das Finish des Autos zu komplettieren.

Das Design des 3500 GT wurde über die Jahre kaum verändert. Die wesentlichen erkennbaren Änderungen betrafen die Lichter: die GT-Modelle hatten schöne große runde Nebelscheinwerfer mit runden Blinkern daneben. Ab GTI sind die Nebelscheinwerfer leider verschwunden und die runden Blinker wurden durch rechteckige ersetzt.

Was die Rücklichter angeht, gibt es mindestens drei Varianten, nämlich die Siem-Variante für die frühen Modelle wie bei unserem Fotomodell, dann ab 1960 Rücklichter, die auch bei Alfa



**Maserati 3500 GT, 3. Serie:
doppelte Ausstellfenster und
modifizierte Lichter.**





Maserati 3500 GT Coupé,
1959.







Die Maserati Hymne (Version 2018_AC)

Text: Winfried Kallinger (ungefragt)
Musik: Giuseppe Verdi (angefragt)

Maserati, Maserati
des war a Auto für den Vati.

Lambduschini und Ferrari
Des is olles Larifari,
des Wahre is da Maserati
Besser a als a Bugatti.
Egal ob offen oder net
i schlaass eam ein ins Nachtgebet.
Mit an Mercedes kannst mi jaukn
mir tuat nur ana richtig taugn:

Maserati, Maserati
des is a Auto für den Vati.

Da dreiahoiba is a Hammer
teuer halt, des is a Jammer.
aber wurscht, i woaaß ja eh
es gibt koan schenaren GT
egal ob gschlossen oder offen
wer des net siagt, der is wohl bsoffn.

Maserati, Maserati
des is a Auto für den Vati.

Des Kupee bringt mi ins Schwitzen
und auf's Cabrio tat i spitzen
die was i ma jetzt leisten wü
damit sie auszoit dieses Gspü.
Beide kumman boid scho uma
dass si vaziazt mei großer Kummer.
Des Liadl soll die Hoffnung nähren
dass bald die Kraaxn fertig wern
damit i nimmer jammern muass
sonst geh i weida hoid zu Fuass.

Maserati, Maserati
des san Autos für den Vati.

Romeo verwendet wurden. Die GTI hatten wieder andere Rücklichter ähnlich dem Nachfolger Sebring. Die Nummernschildbeleuchtung war bei den frühen Modellen seitlich rechts und links vom Nummernschild auf dem Kofferraumdeckel montiert, ab 1960 wanderte die Beleuchtung in die Stoßstange. Geändert wurde auch die Anzahl der Dreiecks-Ausstellfenster, die es in der ersten Serie gar nicht und später vorne und noch später beim GTI auch hinten gab.

Obwohl alle diese Änderungen gering waren, so war ihre Wirkung auf die klare Linie des Autos doch deutlich spürbar: Die frühen Exemplare der ersten und zweiten Serie bis 1960 gelten als die schöneren Modelle der Reihe.

Im Inneren wurden ab 1960 die Sitze mit verstellbarer Rückenlehne modifiziert und elektrische Fensterheber angeboten, der GTI erhielt zwei zusätzliche Instrumente am Armaturenbrett, nämlich einen extra Öldruckmesser und ein Amperemeter, womit sich die Uhrensammlung von 5 auf 7 erhöhte. Speichen- oder Scheibenräder von Borrani konnte man jederzeit wahlweise ordern.

3500 GT Spyder Vignale – Das Cabrio Der Markt verlangte neben dem Coupé natürlich auch ein Cabrio, das war von vornherein klar. Die beschränkten Kapazitäten von Maserati und die knappe Kasse ließen aber einen gleichzeitigen Produktionsstart nicht zu und so entstand der Entwurf für ein Cabrio erst ein Jahr später (1958) als Prototyp bei Touring. Dessen Linie folgte bei gleichem Radstand im Prinzip der Geradlinigkeit des Coupés, konnte das Management von Maserati aber nicht überzeugen. Dazu kam die Tatsache, dass das Superleggera-Prinzip bei einem offenen Auto wegen der mangelnden Steifigkeit der Karosserie zu wenig Vorteile und Gewichtseinsparung bot und in der Produktion

zu teuer war. Folgerichtig entschied man sich für einen Entwurf, der herkömmlich aus Stahlblech geformt werden sollte. Neben Touring stellte sich auch Frua mit einem Entwurf ein. Eindeutiger Sieger wurde aber keiner der beiden, sondern die renommierte Carrozzeria Vignale, die auf einem um 10 cm verkürzten Fahrgestell eine Form zeigte, die sich grundsätzlich von der Linie des großen Coupés unterschied. Der Radstand wurde um 10 cm verkürzt, was in der Entscheidung begründet war, auf das 2+2-Konzept des GT zu verzichten und einen echten 2-Sitzer zu entwickeln, der elegant und dynamisch wirken sollte. Vignale löste gemeinsam mit seinem Freund Giovanni Michelotti, der als selbständiger und überaus erfolgreicher Designer laufend mit Vignale kooperierte, diese Aufgabe mit Bravour: ein flacherer Kühlergrill zeigte ein etwas schärfer akzentuiertes Gesicht und ein markanter Hüftschwung hinter den breiten Türen betonte die Muskeln des Autos, das sich sozusagen sprungbereit präsentierte. Das leicht bedienbare Stoffdach wurde im offenen Zustand geschickt hinter den Sitzen unter einer schmalen Persenning verstaut und störte nicht die schwungvolle Linie. Auch geschlossen wirkte das Cabrio harmonisch wie ein Coupé.

Alles in allem war das Cabrio von Vignale ein perfekter Wurf und die Reaktionen des Publikums und der Fachpresse waren entsprechend begeistert, als der Maserati 3500 GT Spyder, oder 3500 GT Convertible, wie er offiziell hieß, auf dem Automobilsalon von Genf im März 1959, also zwei Jahre nach dem GT, als Prototyp vorgestellt wurde. Ein gutes Jahr später lief die Serienfertigung an und der erste Spyder mit der Fahrgestell-Nummer AM101*504 erblickte am 3. November 1959 das Licht der Welt. Schon vier Jahre später endete die Produktion des Spyder Vignale am 5. Dezember 1963 mit



Gelungenes Design von Vignale: Prospekt – der Spyder in Serie. Rechts: Ein erfolgloser Entwurf von Pietro Frua (oben) und (rot) Spyder-Entwurf von Touring – zu bieder, zu teuer.



der letzten Fahrgestell-Nummer AM101*2779 kurz vor dem Auslaufen der GT/GTI-Baureihe des Coupés, die im Jahr 1964 durch das neue Modell „Sebring“ abgelöst wurde. Der Spyder blieb wegen seiner kurzen Bauzeit und seines hohen Preises ein seltener Vogel – nur 245 Exemplare verließen das Werk in Modena. Die geringe Kapazität von Maserati und die hauseigene Konkurrenz durch den GT taten das ihrige dazu: der GT war einfach zu schön, zu perfekt als langstreckenerprobter Gran Turismo, zu praktisch mit seinen 2+2 Sitzen und dem großen Kofferraum, daher standen wohl auch Vernunftentscheidungen – sofern dieser Begriff bei solchen Autos überhaupt angebracht ist – beim Kauf eines Maserati im Focus, wenn die Wahl zwischen Coupé und Cabrio getroffen werden sollte; sie wurde eindeutig zugunsten des GT entschieden. Die heutigen Besitzer eines Vignale Spyder freut es jedenfalls, weil der Spyder wegen seiner Seltenheit mittlerweile ziemlich astronomische Kaufpreise erzielt, die weit über denen des Coupés liegen.

Die Kundschaft für das Cabrio war im Prinzip die gleiche wie für das Coupé, wobei die schönen, reichen, eleganten Frauen für die Kaufentscheidung wahrscheinlich bestimmender waren als beim Coupé. Das heißt aber nicht, dass der Spyder für den Sportsmann nicht attraktiv gewesen wäre, im Gegenteil: Dean Martin etwa hatte einen, vermutlich weil ihm der frische Fahrtwind nach seinen berühmten Whisky-Touren guttat. Temple Buell Jr., bekannter Rennstallbesitzer und einer der Förderer und Hauptsponsoren der Formel 1-Ambitionen von Maserati erwarb gleich einmal den Prototyp mit der Nummer 101*124, der allerdings nicht die Karosserie von Vignale trug, sondern einer der beiden Touring-Prototypen war; er stellte dieses Auto dem ehemaligen Schwergewichts-Boxweltmeister Joe Louis, dem „Braunen Bomber“, zur Verfügung, der mit seinen knapp 1,90 m Länge und entsprechenden Kilos in dem zarten Cabrio sicher eine bemerkenswerte Figur abgab.

Der Preis des Spyder lag in Deutschland mit etwa 50.000 DM, um rund 6.000 DM über dem mit einem Preiszettel von 44.000 DM nicht ge-



Eleganz hat man einfach – oder? Maserati 3500 GT Spyder, 1961.

rade billigen 3500 GT. Damit spielte der Spyder in der absoluten preislichen Oberliga und ließ etwa den Mercedes 300 SL Roadster, der rund 32.000 DM kostete, im Vergleich geradezu als Schnäppchen wirken, vom Jaguar E mit dessen mickrigen 26.000 DM ganz zu schweigen.

An Leistung war das teure Stück der edlen Konkurrenz mit 230 bzw. in GTI-Form 235 PS durchaus ebenbürtig: der Aston Martin DB4 Convertible hatte aus ähnlichem Hubraum 240 PS, der BMW 507 Roadster etwas schwächliche 150 PS, der Mercedes 300 SL Roadster 215 PS und der noch sündteurere Ferrari 250 GT California Spyder konnte es mit seinen 240 PS auch nicht viel besser.

6 Zylinder waren in dieser Luxusklasse State of the Art, weil diese Bauart Elastizität und Drehmoment auch aus niederen Drehzahlen garantierte, BMW legte noch 2 Zylinder, aber keine Kraft dazu und Ferrari verharnte sowieso stur bei seinen 12 Zylindern, die bei hoher Drehzahl zwar Grande Opera spielten, aber auch einer gewissen Hysterie nicht entbehrten.



Luxuriöse Freizeitgestaltung: Maserati 3500 GT Spyder mit passendem Boot.



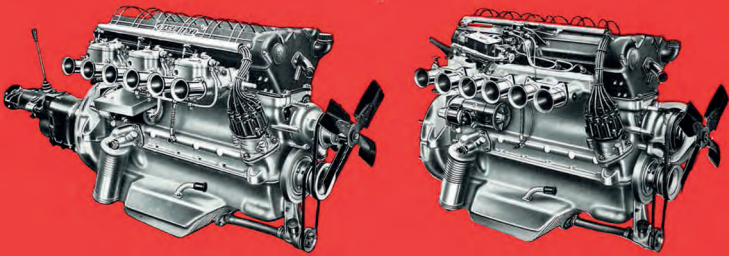


Maserati 3500 GT
Vignale Spyder, 1963.



Maserati
3500 G.T.

a carburatori
a iniezione





**VELOCE,
DI FACILE GUIDA, SICURA**

Potente ed elastico il motore nelle versioni a carburatori o a iniezione consente elevatissime prestazioni e una guida facile e piacevole anche ai bassi regimi di rotazione. Le doti di sicurezza si fondano sulla tenuta di strada, perfetta in ogni assetto, sulla docilità e precisione della guida, sulla grande efficacia dei freni a disco. La Maserati 3500 G.T. offre tutte le garanzie che derivano dall'esperienza, dai successi mondiali e dalle vittorie di un nome prestigioso.

LA GRAN TURISMO IDEALE

In tutti i paesi del mondo le reti autostradali già costruite, o in via di attuazione, hanno mutato o stanno mutando profondamente le condizioni del traffico automobilistico. La Maserati 3500 G.T. è stata progettata e costruita nell'attenta considerazione sia delle possibilità, sia delle nuove esigenze determinate da questa trasformazione.

Motorvarianten: links der Einspritzer für den GTI, rechts die 3-fach Weber-Batterie für den GT.



Unterschiede und Gemeinsamkeiten 3500 GT und 3500 GT Spyder sind Geschwister, aber keine Zwillinge. Die Unterschiede betreffen nicht nur die Karosserieform und das offene oder geschlossene Dach, sondern gehen tiefer. Die Motoren sind identisch; beide Modelle verwenden den 6-Zylinder-Doppelzündler ursprünglich mit Weber-Vergasern und später mit Lucas-Einspritzung, wobei sich Vergaser und Einspritzer beim GT zahlenmäßig ungefähr die Waage halten. Beim jüngeren Spyder war der

Einspritzer zwar Standard, aber trotzdem blieb die Vergaserversion die häufigere, weil den Kunden die Wahl gelassen wurde, den geschmalzten Mehrpreis für den stärkeren Motor zu vermeiden und statt dessen die Vergaservariante einbauen zu lassen. Die Kunden nahmen offenbar beim eher auf Cruising ausgelegten Cabrio die geringere Leistung des Vergaser-Motors in Kauf und hatten sichtlich Scheu vor der damals ultramodernen komplexen Einspritztechnik, die sich anfänglich durchaus auch kapriziös zeigte.



Maserati 3500 GTI
Touring, 1963.



Maserati 3500-Verkaufsprospekt. Von links oben: der GT, der GTI und der Spyder GT/GTI offen und mit hard-top.



Wie beim Coupé folgte die Modellbezeichnung als GT oder GTI der Motorbestückung. Beim Erstgeborenen GT gibt es jedenfalls mehr Evolutionsschritte als beim jüngeren Cabrio-Bruder, der in seiner Bauzeit praktisch nicht verändert wurde. Beim GT änderte sich die äußere Erscheinung im Verlauf der Produktionszeit zwar nicht dramatisch, aber doch deutlich merkbar, beim Spyder blieb alles gleich. Frühe GT hatten noch Trommelbremsen rundum, die ab 1959 auf Kundenwunsch durch

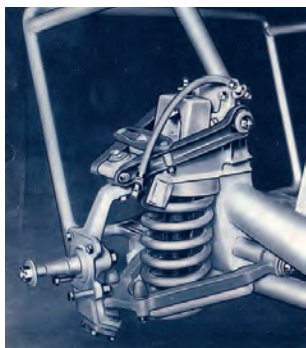
Scheibenbremsen vorne und erst ab 1960 serienmäßig durch Scheibenbremsen an allen vier Rädern ersetzt wurden. Der Spyder kam von vornherein in den Genuss dieser damals nicht selbstverständlichen Neuerung, obwohl die Trommelbremsen von Girling keinen Anlass zur Kritik gegeben hatten.

Unterschiede gibt es auch beim Getriebe, das immer von ZF kam, beim GT aber zunächst nur vier Gänge hatte, beim Spyder aber wie bei den späteren GT und beim GTI serienmäßig einen

„Die Kunden nahmen offenbar beim eher auf Cruising ausgelegten Cabrio die geringere Leistung des Vergaser-Motors in Kauf und hatten sichtlich Scheu vor der damals ultramodernen komplexen Einspritztechnik.“

Technische Daten:

	3500 GT	3500 GTI	3500 GT Spyder	3500 GTI Spyder
Motor	6 Zylinder Reihe, Aluminium, 7-fach gelagert			
Hubraum	3485 ccm			
Bohrung x Hub	86 x 100 mm			
Verdichtung	8,5 : 1	8,8 : 1	8,5 : 1	8,8 : 1
Gemischaufbereitung	3x Weber 42DCOE-8	Lucas Einspritzung	3x Weber 42DCOE-8	Lucas Einspritzung
Ventilsteuerung	DOHC mit Stirnrad/Kettenantrieb			
Zündung	Doppelzündung (2 Kerzen pro Zylinder, 2 Zündkreise), Verteiler			
Kühlung	Wasser, Ölkühler			
Leistung 1/min	220 PS/162 kW bei 5500	235 PS/170 kW bei 5500	220 PS/162 kW bei 5500	235 PS/169 kW bei 5500
Drehmoment 1/min	314 Nm/4000	343 Nm/3500	314 Nm/4000	343 Nm/3500
Kupplung	1-Scheiben trocken hydraulisch			
Getriebe	ZF 4-Gang	ZF 5-Gang	ZF 5-Gang	ZF 5-Gang
Aufhängung vorne	Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, hydr. Teleskop-Dämpfer			
Aufhängung hinten	Salisbury Starrachse, halb-Elliptik Blattfedern, hydr. Teleskop-Dämpfer			
Bremsen	vorne Trommel, Scheiben optional, ab 1961 Scheiben vorne/hinten		Scheiben vorne/hinten	
Räder	5,00 x 16 Borrani Scheiben, optional Speichen, Reifen 6,50 x 16/185 VR 16			
Karosserie	Alu auf Superleggera Rohrrahmen		Stahl auf Stahlrohrrahmen	
Radstand	2600 mm	2600 mm	2500 mm	2500 mm
Abmessungen l/b/h	4760/1600/1300	4780/1760/1330	4450/1630/1310	
Leergewicht	1360 kg	1422 kg	1466 kg	
Vmax	220 km/h	235 km/h	215 km/h	225 km/h
Stückzahl gebaut	1972		245	



Radaufhängung vorne:
relativ simpel aber effektiv.

Gang dazu bekam. Ob das ein Fortschritt war, darüber lässt sich streiten, weil der langhubige elastische Motor mit dem 4-Gang-Getriebe sehr gut harmonisiert.

Die Radaufhängung ist bei beiden Modellen gleich – einfach, aber effizient. Vorne gibt es Dreieckslenker mit Schraubenfedern, hinten eine gelegentlich von der Motorpresse kritisierte Starrachse von Salisbury mit Blattfedern, die aber in der Praxis gut mit der Charakteristik des Autos zusammenpasste.

Der Hauptunterschied liegt aber im Konstruktionsprinzip des Chassis und dem Material der Karosserie. Der filigrane Superleggera-Rohrrahmen des GT mit seiner leichten Alu-Haut manifestiert ein grundsätzlich anderes Bauprinzip als die eher herkömmliche Konstruktion von Chassis und Karosserie des Spyder, die durchwegs aus Stahlblech besteht. Trotz des um 10 cm kürzeren Radstandes und der knappen 2-sitzigen Karosserie wiegt der Spyder um etwa 100 kg mehr als der größere 2+2-sitzige GT, der auch in seinen späteren GTI-Versionen mit mehr Ausstattung das Gewicht des Spyder um rund 40 kg verfehlte. Daraus ergibt sich ein wesentlicher Unterschied in der Fahrcharakteristik der beiden Autogeschwister: der GT, speziell in seiner frühen Ausführung, ist sportlicher, agiler und mehr auf schnelle Langstrecke ausgelegt, der Spyder ist ruhiger und vermittelt eher das Gefühl entspannten Gleitens.

Beiden Modellen gemein ist ihre Eleganz, beim GT vielleicht etwas klassischer in der gerad-

linigen äußeren Erscheinung und dafür im Innenraum expressionistischer mit reichlicher Armaturensammlung und unverwechselbarem dramatischem Beifahrerhaltgriff, beim Spyder äußerlich betont schwungvoll mit kraftvollem Hüftschwung, aber zurückhaltend und fast spartanisch in der Innenraumgestaltung.

Große Charaktere sind sie jedenfalls beide, keine Frage. Welchem der beiden Modelle man den Vorzug gibt, ist Geschmackssache und natürlich auch eine Frage des Preises und der Verfügbarkeit. Für den frühen GT – vorzugsweise vor 1960 – in Bestform muss man etwa halb so viel auslegen wie für einen Spyder, für das spätere GTI-Coupé ungefähr ein Drittel; ersparen Sie mir bitte, das in absoluten Ziffern auszudrücken. Das Fahrvergnügen, egal ob offen oder geschlossen, braucht jedenfalls keinen Vergleich mit ähnlich prominenter Konkurrenz aus Italien, England oder Deutschland zu scheuen und rechtfertigt die hohe Wertschätzung, die diesen Autos heute entgegengebracht wird. Es ist wohl nicht unangebracht, die Baureihe Maserati 3500 GT und GT Spyder unter die absoluten Höhepunkte der Automobilgeschichte und Ikonen italienischer Designkunst einzureihen.

Maserati gehört heute zum Fiat-Konzern und ist nach der Abspaltung von Ferrari das luxuriöse Flaggschiff der Gruppe. Die neuen GranTurismo- und GranCabrio-Modelle von Maserati versuchen, an die große Geschichte ihrer Vorgänger anzuknüpfen.



Danksagung

Dank an Matthias Hinz und Michael Maasmeier von Scuderia Azzurra, die unser Traumpaar perfekt restauriert und ins richtige Licht gesetzt haben.

Ernst Chalupa, leider viel zu früh verstorben, war der Guru für Motorenfragen und Andi Fojtik brachte seine Kompetenz für komplexen Motorenbau ein.

Wertvolle Hilfe gab es auch von Manfred Frantz, der seinerzeit bei Maserati ausgebildet wurde und von GMT Aschauer.

Spezialisten:
Scuderia Azzurra
(www.scuderia-azzurra.com),
Andreas Fojtik
(www.fojtik-motors.com),
Frey Classic
(www.frey-automobile.at)
Frantz Classic Cars GmbH
(www.kfz-frantz.at),
GMT Aschauer
(www.termin-genau.at),
Hein Brand (heinbrand.com)

Literatur:
Lewandowsky:
Maserati: Geschichte-Technik-Typen
Crump/De La Rive Box:
Maserati Sports,
Racing and GT Cars



Die modernen Nachfolger:
Maserati Gran Turismo und Gran Cabrio.

