Gut zu wissen

MASERATI 3500 GT
Eckdaten: R6-Motor, DOHC, 3485 cm³, 220 PS, 1300 kg, 215 km/h, 1957 bis 1964
Preis: 320 000 Euro (guter Zustand)
Charakter: Ein Gran Turismo alter Schule, kostspielig, begehrenswert, majestätisch und mit atemberaubender Elastizität

MASERATI 3500 GTI S „SEBRING"
Eckdaten: R6-Motor, DOHC, 3485 cm³, 235 PS, 1500 kg, 225 km/h, 1962 bis 1969
Preis: 305 000 Euro (guter Zustand; S I/II)
Charakter: Die goldene Mitte dieses Trios – nicht nur farblich, feinfühlig zu fahren, gänsehautverdächtiger Klang

Zündstoff

Reiz ist Schönheit in Bewegung, sagt ein Sinnspruch. Mit Reizen geizen diese drei klassischen Maserati nun wirklich nicht. Was sie eint, ist ihr Reihensechszylinder mit Doppelzündung. Wie bewegend sie sich bewegen, haben wir hinterm Lenkrad erkundet.

TEXT Peter Michaely // **FOTOS** Uli Jooß

MASERATI MISTRAL 3700
Eckdaten: R6-Motor, DOHC, 3694 cm³, 245 PS, 1430 kg, 245 km/h, 1964 bis 1969
Preis: 273 000 Euro (guter Zustand)
Charakter: Einer der schönsten Entwürfe der Automobilgeschichte, durchzugsstark, sportlich und unvergleichlich elegant

Bild von einem Motor: Unter der Haube sieht der 3500 GT nicht minder umwerfend aus als von außen betrachtet

Es fällt schwer, diese Autos zu begreifen, und doch versucht man es, und zwar im besten Wortsinn. Erst lässt man sie auf sich wirken, verschlingt sie mit den Augen, dann streicht man mit den Fingern über ihre Karosserien, deren Konturen sitzen wie die Bügelfalten eines Maßanzugs.

Da ist zunächst der 3500 GT, ein Modell, das 1961 seinen ersten Besitzer in Italien findet, dann eine weite Reise nach Amerika antritt und 1985 in einen Dornröschenschlaf versinkt. 30 Jahre später kommt es aus den USA zurück, diesmal nach Deutschland. Vier weitere Jahre dauert es, bis der 3500 GT wieder in altem Glanz erstrahlt.

Sobald man sich über den breiten Schweller des 2+2-Sitzers auf den hoch platzierten Fahrersitz geschwungen und das tief stehende Lenkrad umfasst hat, fühlt man sich wie in einem Museum mit Werken von Renaissance-Künstlern. Üppiger hätten auch sie den Bug nicht formen können, und der Chromschmuck im Cockpit funkelt in der Sonne wie edles Geschmeide.

Im Leerlauf klingt der Reihensechszylinder so verhalten wie ein italienischer Startenor, der seine Stimmbänder schont. Der Langhuber läuft seidenweich, fast vibrationsfrei. Zum Glück ist der Maserati schon warm gefahren worden. Also trauen wir uns, das Gaspedal anzutippen – behutsam, dann forscher, was der Motor mit gänsehautverdächtigem Fauchen quittiert.

Der Kupplungsweg ist kurz wie bei einem Rennwagen, die Schaltwege sind es ebenso. Jetzt noch aufpassen, dass man Gas und Bremse nicht gleichzeitig betätigt, so eng, wie die Pedale nebeneinanderstehen, und es kann losgehen. Dass dies noch ein Maserati der alten Schule ist, wird schon auf den ersten Metern klar. Er rollt mit majestätischer Schwere ab, und die Windgeräusche übertönen schon bald das Feuerwerk an Klangfarben, das aus dem Bug fast ungefiltert in den Innenraum schallt.

Mit jedem Gangwechsel entlockt man dem Sechszylinder neue Nuancen, und ein Zwischengas-Intermezzo bewirkt, dass Passanten ihre Köpfe wenden. Über 3000/min fällt angesichts des Fortissimos die Unterhaltung schwer. Vor Kurven aber ist Konzentration gefragt: Zwar sind die Bremsen gut dosierbar, doch die stark verhärtende, um die Mittellage nicht spielfreie Lenkung ist in Kombination mit der archaischen hinteren Starrachse gewöhnungsbedürftig. Letztere ist bei allen dreien baugleich.

Karosseriebau als Kunstform

Niemand hat die Stunden gezählt, welche die Blechzauberer bei Touring in Mailand damit verbrachten, die Alu-Elemente der 3500-GT-Karosserie nach dem Superleggera-Prinzip über das spinnennetzfeine Hilfsgerüst zu spannen, das ihr Rückgrat formt. Die Lohnkosten in Norditalien waren damals niedrig, und die Reichen und Schönen, die sich den ersten echten Serien-Maserati leisten konnten, schauten nicht auf jeden Pfennig.

Auch das mühsame Hin und Her zwischen Maserati-Fabrik und Karosserie-Hersteller wirkte sich nicht eben preismindernd aus. Rund 40 000 Mark musste ein deutscher Kunde bei Einführung 1957 für einen 3500 GT auf der hohen Kante haben. Zum Vergleich: Ein 300 SL Flügeltürer kostete rund 10 000 Mark weniger – dazwischen, darf man sagen, liegen Welten.

„Im Grunde ist jedes Auto ein Unikat", erklärt Maserati-Experte Leo Peschl aus Köln, der die drei Klassiker für uns zusammenge-

DATEN UND FAKTEN

Maserati 3500 GT, Baujahr 1961

MOTOR Typ AM 101, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 86 x 100 mm, Hubraum 3485 cm³, Leistung 220 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 314 Nm bei 4000/min, Verdichtung 8,2 : 1, zwei hängende Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Kipphebel, Kurbelwelle siebenfach gelagert, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, drei Horizontal-Doppelvergaser Weber 42DCOE8, Doppelz., Druckumlaufschmierung, Ölinhalt Motor + Filter 12 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Fünfganggetr. ZF S5/17 (bis 1960 Viergang), a.W. Sperrdiff., Einsch.-Trockenk., Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK 2+2-sitzige Coupé-Karosserie aus Leichtmetall auf Rohrrahmen, vorne Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse an Blattfedern und Zugstreben, vorne und hinten Stabilisatoren und Teleskopstoßdämpfer, servounterstützte hydraulische Bremsen (v. Scheiben, h. Trommeln), Kugelumlaufl., Reifen 185/80 R16 88W

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2600 mm, Länge x Breite x Höhe 4780 x 1760 x 1300 mm, Spurweite vorne/hinten 1390/1360 mm, Gew. 1300 kg, Tank 75 l

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 215 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 9,5 s, Verbrauch 13–18 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1957–1964, 937 3500-GT- und 441 3500-GTI-Coupés

Die Superleggera-Karosserie von Touring zitiert noch ganz die Formensprache der ausgehenden Fünfziger. Es gibt nur wenige Innenräume, die in solcher Pracht schwelgen

Die Lucas-Einspritzung sitzt wie ein Krake auf der rechten Seite des Motors. Dieser frühe Sebring von 1962 ist der einzige bislang bekannte, der mit einer Holzverkleidung am Armaturenträger ausgeliefert worden ist

bracht hat. Das passt zu jener Firma, die Alfieri Maserati 1914 in Bologna gründete. Das Markenzeichen, der Neptun-Dreizack, wird bald zum Symbol für erfolgreiche Rennwagen. Sportwagen baut Maserati allenfalls auf besonderen Kundenwunsch.

Erst mit dem 3500 GT wird die Firma 1957 zum Serienhersteller, sofern der Begriff gerechtfertigt ist. Da gehört Maserati längst dem Industriellen Adolfo Orsi aus Modena und seinem Sohn Omar, die im selben Jahr mit Juan Manuel Fangio dessen fünfte Grand-Prix-WM, diesmal im 250F, feiern – und sich auf dem Gipfel des Ruhms werksseitig vom Motorsport zurückziehen.

Motor mit Rennsport-Genen

Dass der Rennsport Unsummen verschlungen hat, bringt die Orsis in Zugzwang. Warum die notorisch leeren Kassen nicht, wie der Modeneser Konkurrent Ferrari, mit dem Verkauf reinrassiger Sportwagen füllen?

Chefingenieur Giulio Alfieri, von 1953 bis 1975 die graue Eminenz im Hintergrund, hat sich bereits ans Werk gemacht. In seinen Grundzügen stammt der Reihensechszylinder des 3500 GT aus dem Rennsportwagen 350S. Das Bohrung-Hub-Verhältnis ist gleich, doch ersetzt Alfieri den Nockenwellenantrieb per Zahnradsatz durch eine Kette. Komplex bleibt die Technik trotzdem. „Solch einen Motor wieder perfekt hinzubekommen ist sehr schwierig", erläutert Leo Peschl.

Ein Beispiel hierfür sind die ab 1962 ausgelieferten GTI-Modelle mit Lucas-Einspritzung und 235 PS. „Wir hatten schon Einspritzer, bei denen drei verschiedene Arten von Injektoren verbaut waren", berichtet Peschl. Dass Maserati – vorsichtig ausgedrückt – nicht immer das beste Alu für den Leichtmetall-Motor verwendet hat, macht die Sache

DATEN UND FAKTEN

Maserati 3500 GTI S („Sebring"), Baujahr 1962

MOTOR Typ AM 101, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 86 x 100 mm, Hubraum 3485 cm³, Leistung 235 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 314 Nm bei 4000/min, Verdichtung 8,5 : 1, zwei hängende Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Kipphebel, Kurbelwelle siebenfach gelagert, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, mech. Lucas-Benzineinspritzung, Doppelz., Druckumlaufschm., Ölinhalt M./F. 12 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Fünfganggetriebe ZF S5/17, a.W. Sperrdiff., Einscheiben-Trockenkupplung, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK 2+2-sitzige Coupé-Karosserie aus Stahlblech auf Rohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse an Blattfedern und Zugstreben, vorne und hinten Stabilisatoren, Teleskopstoßdämpfer, servounterstützte hydr. Bremsen (Scheiben v./h.), Kugelumlaufl., Reifen 185/80 R16 88W

MASSE UND GEWICHTE Radst. 2500 mm, L x B x H 4470 x 1665 x 1350 mm, Spur 1390/1360 mm, 1500 kg, Tank 75 l

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 225 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 9 s, Verbrauch 12–16 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1962–1969, 351 3,5-Liter Serie I, 94 3,5-Liter Serie II, 134 3,7-Liter S. II, 19 4,0-Liter S. II

Die hohe Gürtellinie und das kompakte Dach lassen den Entwurf von Michelotti betont kraftvoll erscheinen

Der Mistral gilt als Meisterwerk von Pietro Frua. Er heißt zwar wie ein Wind, erzeugt aber die niedrigsten Windgeräusche

DATEN UND FAKTEN

Maserati Mistral 3700, Baujahr 1965

MOTOR Typ AM 106, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 86 x 106 mm, Hubraum 3694 cm³, Leistung 245 PS bei 5800/min, max. Drehmoment 350 Nm bei 4000/min, Verdichtung 8,6 : 1, zwei hängende Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Kipphebel, Kurbelwelle siebenfach gelagert, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, mech. Lucas-Benzineinspritzung, Doppelz., Druckumlaufschm., Ölinhalt M./F. 12 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Fünfganggetr. ZF S5/20, a.W. Sperrdiff., Einscheiben-Trockenkupplung, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK 2-sitzige Fastback-Karosserie aus Leichtmetall auf Vierkant-Rohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Dreieckslenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse an Blattfedern und Zugstreben, vorne und hinten Stabilisatoren, Teleskopstoßdämpfer, servounterstützte hydraulische Bremsen (Scheiben v./h.), Kugelumlauflenkung, Reifen 185/80 R16 88W

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2400 mm, Länge x Breite x Höhe 4500 x 1675 x 1250 mm, Spur v./h. 1390/1360 mm, Gew. 1430 kg, Tank 75 l

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax 245 km/h, Beschl. 0 bis 100 km/h in 7 s, Verbrauch 12–15 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1964–1969, 3 3,5-Liter, 387 3,7-Liter, 454 4,0-Liter

nicht eben einfacher. Der Faszination tut das allerdings keinen Abbruch.

Auf dem Genfer Salon steht 1957 neben dem Touring-Entwurf auch einer von Allemano. Doch da die Touring-Version der größere Publikumsmagnet ist, erhält das Mailänder Unternehmen den Zuschlag für die Serienfertigung. Daneben bieten auch Blechkünstler wie Bertone, Frua oder Boneschi vereinzelt Aufbauten an.

Ähnlichkeiten zum zeitgleich gebauten Aston Martin DB4 sind kein Zufall, trägt doch auch er einen Touring-Anzug nach dem Superleggera-Prinzip. Für Maserati-Verhältnisse entwickelt sich der 3500 GT zum Erfolgsmodell, das optisch und technisch behutsam weiterentwickelt wird, sodass kaum ein Modell dem anderen gleicht. 1959 wird zusätzlich der Vignale-Spyder mit zehn Zentimeter kürzerem Radstand präsentiert, den Giovanni Michelotti entworfen hat.

Aus GTI S wird Sebring

Er ist die Blaupause für die nächste Ausbaustufe des 3500 GT: Schon 1962, als er sich noch gut verkauft, präsentiert Maserati in Genf mit dem 3500 GTI S eine moderner aussehende Variante, die auf dem Chassis des Spyder basiert. Entworfen hat den 2+2-Sitzer ebenfalls Michelotti, die Serien-Karosserien – bei unserem Auto aus Stahlblech – baut Vignale. Das „S“ steht für „Sebring“, wo Maserati 1957 beim 12-Stunden-Rennen einen Doppelsieg errungen hat, und zwar mit den Fahrern Fangio/Behra (450S) und Moss/Schell (300S).

Ab der zweiten Serie des 3500 GTI S 1965 verselbstständigt sich der Name. Außerdem gibt es den Sebring auf Wunsch mit 3,7- oder, ab 1966, 4,0-Liter-Sechszylinder wie im Mistral. Vier Autos mit Weber-Vergasern trotz GTI-Schriftzugs sind belegt, alle anderen ver-

Das Lenkrad ist ein rares Original-Zubehörteil. Der Zweisitzer hat eine große Klappe und einen flachen Gepäckraum. Hintere Notsitze gab es ab 1966. Bekanntes Motor-Bild, doch diese 1965er-Version hat den 3,7-Liter im Bug

Wie man sie auch dreht und wendet – aus jedem Blickwinkel wirken die Proportionen perfekt

fügten über die Lucas-Einspritzanlage. Wie unser frühes Modell, im Oktober 1962 gebaut und auf dem Pariser Salon 1963 ausgestellt. Vom Stand weg wird es verkauft, 1976 eingemottet und zerlegt. Eine Restaurierung ist geplant, doch die Teile werden siebenmal weiterverkauft, bis der Maserati von 2016 bis 2020 wieder in den Urzustand versetzt wird.

Im Vergleich zum 3500 GT wirkt der Sebring kompakt, fast zierlich. Dank hoher Gürtellinie fühlt man sich wie in Abrahams Schoß – den man zudem einfacher erreicht, denn die Tür schwingt weiter auf. Mit seiner verwindungssteiferen Stahlblech-Karosserie fährt der Sebring, den es nur als Coupé gab, trotz höherem Gewicht agiler.

Da seine Hülle auch andere Resonanzeigenschaften hat, faucht der Sechszylinder in ihm am schönsten, zumal auch die Windgeräusche geringer sind. Dass der Langhuber verblüffenderweise schaltfaules Fahren in hohen Gängen ebenso klaglos hinnimmt wie hohe Drehzahlen bei forcierter Gangart, hat uns schon beim 3500 GT beeindruckt.

Frischer Wind mit dem Mistral

Ob es überhaupt noch eine Steigerung gibt? Optisch schon, denn da ist der auf dem Turiner Salon im Herbst 1963 präsentierte Mistral Trumpf. Wie ein Brioni-Anzug spannt sich seine Karosserie über den Rahmen, der hier aus stabileren Profilen mit rechteckigem Querschnitt besteht. Dass er den kürzesten Radstand hat, fällt angesichts der fließenden Eleganz des Frua-Entwurfs überhaupt nicht auf, ganz im Gegenteil: Er wirkt von allen drei Gran Turismos am eindrucksvollsten. Ursprünglich sollte er wie der erste Quattroporte mit DeDion-Hinterachse ausgerüstet werden, doch es blieb bei der bewährten Starrachse.

Im Mistral möchte man am liebsten sofort die Alpen queren und dann in den Süden Frankreichs reisen, wo auch der Wind weht, dem er seinen klangvollen Namen verdankt. Zwar streiten sich die Quellen, ob Pietro Frua selbst Giulio Alfieri zu dieser Bezeichnung inspiriert hat oder ob sie eine Idee des französischen Maserati-Importeurs war. Doch dass der zweisitzige Mistral erst 3500 GT 2 Posti hieß, zeigt, wie nahe er mit seinen Vorgängern verwandt ist. Ab 1965 gab es wieder einen Spyder, wahlweise mit Hardtop.

Unser Exemplar von 1965 besteht noch ganz aus Aluminium. Erst ab 1967 wölbte sich eine Stahlblechkarosserie mit Türen und Motorhaube aus Stahlblech über den Rahmen. Doch es gibt nachweislich auch späte Modelle mit Alukarosserie. Unser Mistral wurde 2011 von seinem jetzigen Besitzer erworben und von 2012 bis 2017 restauriert.

Sein lichter Innenraum, in dem man tief hinter dem Lenkrad kauert, wirkt wie die Kanzel eines Flugzeugs. Und dass ohnehin nur Fliegen schöner sein kann, merkt man schon auf den ersten Metern. Der 3,7-Liter-Motor packt spürbar kräftiger zu als in seinen 3,5-Liter-Vorgängern, und das Fahrwerk gibt jede Unebenheit sensibel, aber nicht unkomfortabel weiter – Feinschliff im Detail eben. Neben der 3,7-Liter-Version gab es auch die bewährte 3,5- und die 4,0-Liter-Variante.

Und so ziehen wir im letzten klassischen Maserati mit Reihensechszylinder und gleichzeitig dem ersten, der nach einem Wind benannt ist, unsere Bahn. Mit dem achtzylindrigen Ghibli, von Giorgetto Giugiaro für Ghia gestaltet, naht 1966 die Zeitenwende: Die Nachfrage nach den famosen Sechszylindern bricht langsam ein. So ist der Zeiten Lauf. Verdient hatten sie es jedenfalls nicht. ■

Fazit

Es muss nicht immer ein Ferrari sein! Viel zu lange stand die zweite Modeneser Kultmarke, eben Maserati, im Schatten ihres Konkurrenten, der bis zum Dino von 1967 vom V12-Nimbus zehrte. Das ist mittlerweile völlig zu Recht vorbei: Maserati holt auf, nicht nur preislich. Mich persönlich hat übrigens der herrlich ungestüme Sebring am meisten fasziniert – aber das ist reine Geschmackssache. **Peter Michaely**

Maserati 3500 GT, 3500 GTI S „Sebring“, Mistral

Jeder dieser drei klassischen Maserati braucht intensive Zuwendung. Schlecht ausgeführte Restaurierungen, Korrosion, Wartungsmängel und die heikle Ersatzteilversorgung machen sie zum Fall für Spezialisten.

KAROSSERIE-CHECK

Auch wenn 3500 GT, Sebring und Mistral in neuem Lack erstrahlen: Entscheidend ist, was unter der Hülle steckt. Ihre Karosserien wurden in aufwendiger **Handarbeit** hergestellt und sind quasi Unikate. Eine nachvollziehbare Historie ist deshalb Gold wert. **Unebenheiten, Beulen, schlechte Spaltmaße** und widerwillig schließende Türen sind Alarmzeichen, Indizien für **Unfallschäden** am Rohrrahmen ebenso. Zum Hintergrund: Bis zu 3500 Stunden können vergehen, bis ein solcher Maserati wieder in altem Glanz erstrahlt (inkl. Technik). Allein bis eine Tür wieder perfekt passt, sind schnell 14 Tage ins Land gegangen. Im Idealfall sollten auch alle **Anbauteile** zum Aufarbeiten vorhanden sein. Ersatz gibt es nicht, allenfalls Nachfertigungen, zum Beispiel von Stoßstangen, die mühsam angepasst werden müssen. Ein großes Thema ist bei Versionen mit Alu-Aufbau neben **Kontaktkorrosion** an Hilfsstreben und Chassis-Auflagepunkten **Rost am Rohrrahmen-Chassis** sowie der **Bodengruppe** samt Schwellern und Längsträgern. Das Tückische: In allen Ecken zu erkennen ist er erst, wenn man die komplette Karosserie abgenommen hat. Bei Versionen mit Stahlkarosserien sind **Kotflügel, A-Säulen, Kofferraumböden** und der Bereich um die Scheinwerfer kritisch. Die komplexe Chassis-Struktur sowie die Karosserie wieder instand zu setzen, sind zeitraubende Aufgaben für Experten. Auch das **Interieur** muss in der Regel erneuert werden.

TECHNIK-CHECK

Die Technik ist grundsätzlich **robust,** was Vorbesitzer nicht selten zur Nachlässigkeit verleitet hat – zumal es früher nur wenige gute Maserati-Werkstätten gab. Doch nur ein perfekt gewarteter Maserati macht wirklich Freude. Das gilt zum Beispiel für die **Fahrwerke** mit ihren Komponenten aus England, wie der Vorderradaufhängung von Alford & Alder und der Salisbury-Hinterachse. Sie müssen regelmäßig **abgeschmiert** werden. Verschlissene **Lenkgetriebe,** Radaufhängungen und Bremsen kommen ebenfalls oft vor. Bei den an sich stabilen **ZF-Getrieben** kann die Schiebemuffe zwischen drittem und zweitem Gang Probleme machen, die Ersatzteillage in diesem Bereich ist zunehmend angespannt. Auch die **Elektrik** kann mit fortschreitendem Alter zickig werden. Dann empfiehlt sich ein Tausch des Kabelbaums.

DER MOTOR

Auch er ist robust, aber ein Fall für Spezialisten. Eine Komplett-Revision kann 40 000 Euro (ohne Einbau/Inbetriebnahme) kosten. Das **Ventilspiel** sollte alle 10 000 Kilometer kontrolliert werden. Zum Einstellen müssen beide Nockenwellen raus. Klassische **Schwachpunkte** sind die originale, mehrschichtige **Zylinderkopfdichtung** und die **Lucas-Einspritzanlage,** bei der über porös werdende Dichtungen Benzin in den Ölkreislauf gelangen kann. Daher wurden Einspritzer auf Vergaser **umgerüstet,** was heute in der Regel rückgängig gemacht wird. Dann sollte zugleich eine Motorrevision durchgeführt werden.

PREISE

Bei Einführung 1957 (Maserati 3500 GT) ..... **39 900 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2020 (Zustand 2/4) ..... **320 000 / 89 500 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* ..... **51,64 / 1159,04 Euro**

Bei Einführung 1962 (3500 GTI S „Sebring“) ..... **49 800 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2020 (Zustand 2/4) ..... **305 000 / 85 000 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* ..... **51,64 / 1159,04 Euro**

Bei Einführung 1964 (Maserati Mistral 3700) ..... **50 000 Mark**
Classic-Analytics-Preis 2020 (Zustand 2/4) ..... **273 000 / 74 700 Euro**
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* ..... **62,35 / 927,06 Euro**

ERSATZTEILE

Sieht man von Verschleißteilen ab (z. B. über maseratinet.com, mcgrathmaserati.co.uk oder heinbrand.com), ist die Versorgung **schlecht.** Von Maserati selbst gibt es praktisch nichts. Zwar sind diverse **Nachfertigungen** verfügbar, doch deren Qualität lässt oft zu wünschen übrig. Da die Autos handgefertigte Unikate sind, sind Karosserieteile – wenn überhaupt – nur mit hohem Aufwand untereinander austauschbar. Experten wie Leo Peschl lassen deshalb Teile nach eigenen Qualitätsmaßstäben herstellen. So gibt es die Kopfdichtung als Komposit-Bauteil (1000 Euro). Auch Teile wie **Nockenwellen-Stirnräder** hat Peschl im Angebot (pro Satz 4000 Euro). Ein Original-Lenkrad für einen 3500 GT kann 4000 Euro kosten, sofern man eins findet. Auch die Suche nach **Instrumenten und Zierteilen** ist mühsam. Wer die Lucas-Einspritzanlage alle 3000 Kilometer checken lässt, kommt der gefährlichen Ölverdünnung zuvor. Nicht zu unterschätzen ist auch der **Zustand der optionalen Borrani-Speichenräder:** Sie sollten alle zwei Jahre neu gewuchtet und alle fünf Jahre neu eingespeicht werden.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Deutscher Maserati-Club e.V., Beckergasse 29, 53859 Niederkassel, Tel. 089/89 66 96 05, **www.deutschermaseraticlub.de**

Leo B. Peschl Classic Sports Cars GmbH, Kelvinstraße 10, 50996 Köln, Tel. 022 36/331 98 15, **www.leo-peschl.de**

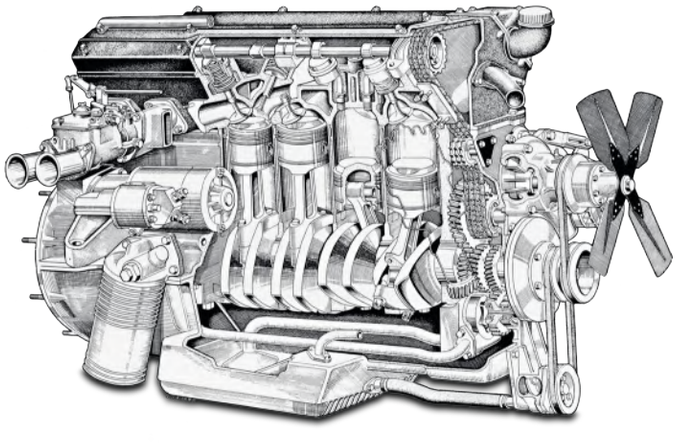
Giuseppe & Marcello Candini, Via Tito Livio 19, I-41100 Modena, Tel. +39/59-82 82 80, **www.candinimodena.net**

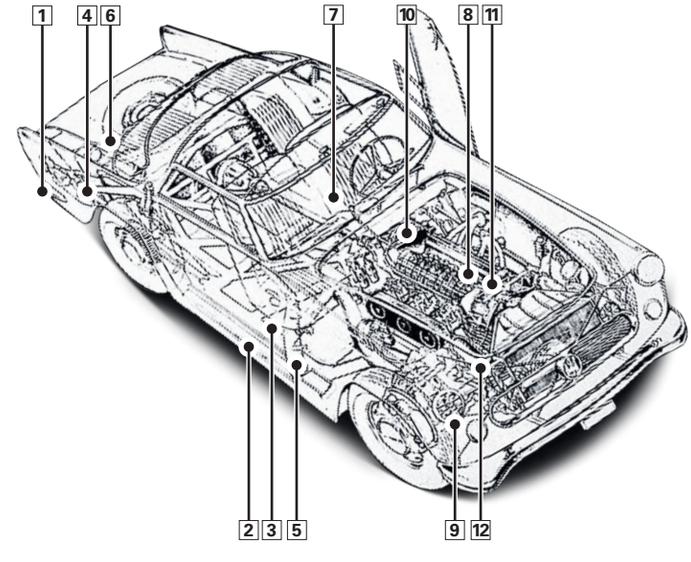
PowerProps (Lucas-Spezialist), Ploeglaan 33, NL-3755 HS Eemnes, Tel. +31/35-531 48 15, **www.powerprops.com**

SCHWACHPUNKTE

1 Versteckte Unfallschäden
2 Fehlende Zierteile
3 Rost an Chassis/Bodengruppe
4 Kontaktkorrosion (Alu-Aufbau)
5 Kotfl./A-Säulen (Stahlblech-A.)
6 Rost in der Kofferraummulde
7 Verschlissenes Interieur
8 Wartungsstau
9 Fahrwerksverschleiß
10 Elektrikprobleme
11 Poröse Zylinderkopfdichtung
12 Ölverdünnung (Lucas-Anlage)

* Quelle: OCC, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrleistung 5000 km





Alltagstauglichkeit	★★☆☆☆	**Unterhaltskosten**	★☆☆☆☆
Ersatzteillage	★☆☆☆☆	**Verfügbarkeit**	★☆☆☆☆
Reparaturfreundlichkeit	★★☆☆☆	**Nachfrage**	★★★★☆