

CLASSIC DRIVER

Maserati Khamsin Coupé: Dreizack-Keil von Bertone



Er trat bei Maserati die Nachfolge des Ghibli an, besaß erneut einen Frontmotor, aber das Design stammte erstmals von Bertone. Der Khamsin machte mit seiner Keilform nachdrücklich auf sich aufmerksam. Auch der klassische Maserati-V8 tat ein übriges, um die Faszination des Spitzenmodells der Dreizack-Marke in den 1970er Jahren erneut zu sichern. Dieser Rechtslenker von 1976 beweist es.

Die Zeiten waren schwierig, als der Khamsin die Weltbühne der Supersportwagen zu erobern begann. Der Modellname ist die arabische Version des Wortes Ghibli, es handelt sich also um den berühmten nordafrikanischen Wüstenwind. Das Debüt des Serien-Khamsin auf dem Pariser Automobilsalon 1973 fiel in die Zeit der ersten Öl- und Energiekrise, und Maseratis Mehrheitseigner Citroën sah sich selber mit erheblichen Problemen konfrontiert. Erstmals in der Maserati-Geschichte hatte die Firma mit dem Dreizack den Design-Auftrag an Bertone vergeben. Dort realisierte Marcello Gandini ein aufregendes Coupé, das besonders mit seiner Keilform und der für damalige Verhältnisse hohen Schulterlinie Aufmerksamkeit erregte. Classic Driver stellt einen Rechtslenker-Khamsin mit ZF-Fünfgang-Handschatgetriebe aus dem Jahr 1976 vor, der über eine Anhängerkupplung (!) verfügt. Denn der Eigner nutzte seinen exklusiven Sportwagen als Zugfahrzeug eines kompakten Caravans – diese Aufgabe erfüllte der Khamsin klaglos, wie berichtet wird... Das Fahrzeug stammt aus Erstbesitz und wurde von MTC in London betreut, später vom britischen Maserati-Spezialisten Bill McGrath. Es befindet sich in einem guten Allgemeinzustand, allerdings ist die lange inaktive Standzeit seit 1993 zu beachten. Lediglich 23.000 Meilen Laufleistung wurden von diesem Khamsin mit der Chassisnummer 120.335 erreicht. Der aktuelle Schätzwert des Fahrzeuges liegt zwischen 46.000 und 52.000 Euro.



Als der Khamsin-Prototyp beim Turiner Salon 1972 erstmals gezeigt wurde, fand die Kreation von Marcello Gandini (der als Schöpfer des Lamborghini Countach bereits große Anerkennung gefunden hatte) beim Publikum eine positive Resonanz. Das änderte sich auch 1973 in Paris nicht. Denn die Proportionen des Ghibli-

Nachfolgers, erneut mit Frontmotor und dem berühmten Maserati-Achtzylinder-Triebwerk (Tipo AM 115.10.49), kamen bei 4400 mm Länge, 1800 mm Breite sowie dem Höhenmaß von lediglich 1168 mm ausgesprochen wirkungsvoll zur Geltung. Gandini wählte eine deutliche Keilform, die dennoch weniger aggressiv wirkte als beispielsweise bei der Serienversion des Lancia Stratos. Die filigrane A-Säule sowie das elegante Fließheck mit dem charakteristischen senkrechten Glas-Abschluss (dadurch lag das Gepäck der Khamsin-Passagiere immer im Sichtfeld) verschaffte dem neuen Flaggschiff unter dem Symbol des Dreizacks eine optische Leichtigkeit und etablierte gleichzeitig die gegenüber den Modellen Ghibli, Indy und Bora sehr frisch und eigenständig wirkende Formensprache. Die Fertigung startete 1974 unter schwierigen Vorzeichen. Im Mai 1975 wurde Maserati insolvent, doch dank der Rettungsaktion des italienischen Staates sowie durch die Übernahme durch Alejandro de Tomaso konnte das Fortbestehen der Marke gesichert werden. Bis 1982 wurden 430 Einheiten des Khamsin produziert, davon 335 mit Fünfgang-Handschaftgetriebe von ZF sowie 95 mit einer Dreigang-Automatik von Borg-Warner. Außerdem entstand eine US-Version des Khamsin, mit einer recht unvorteilhaft umgestalteten Heckpartie. In den Jahren 1975 und 1977 lieferte Maserati insgesamt 155 Einheiten über den Großen Teich, davon 55 in Automatik-Konfiguration.

Für den Khamsin zeichnete erneut der legendäre Chefindingenieur von Maserati, Giulio Alfieri, verantwortlich. Es war die letzte Serieneinführung für den Vollbluttechniker, bevor Alfieri im August 1976 das Unternehmen nach der De Tomaso-Übernahme verlassen musste. Natürlich wählte er für den Khamsin das Achtzylinder-Leichtmetall-Aggregat mit 90-Grad-Gabelwinkel und 4.930 Kubikzentimeter Hubraum als standesgemäße Motorisierung. Die Nennleistung von 320 PS wurde bei 5.500/min erreicht. Je zwei Nockenwellen pro Zylinderbank sowie zwei Ventile pro Zylinder zählen zu seinen herausragenden Konstruktionsmerkmalen. Der Nockenwellenantrieb erfolgt per Kette, und für die Gemischaufbereitung sorgen vier Weber-Fallstrom-Doppelvergaser 42DCNF6. Der Khamsin besitzt Hinterradantrieb, eine hydraulische Einscheiben-Trockenkupplung übernimmt bei der Fünfgang-Version die Kraftübertragung. Um thermischen Problemen zu begegnen, verfügte der Khamsin ab 1976 über einen weiteren lamellenartigen Lufteinlass zwischen den beiden Klappscheinwerfern.





Als eine nicht von allen Fachleuten und Besitzern geschätzte Eigenheit besaß der Khamsin, bedingt durch den Citroën-Einfluss, die aus den Spitzenmodellen des französischen Herstellers bekannte Hochdruck-Bremsanlage, deren Dosierung nicht jedermanns Sache war. Darüber hinaus wurde als einzigem Maserati-Modell dem Khamsin auch die sehr leichtgängige und mit dem gewöhnungsbedürftigen, selbsttätigen Rückstellmoment aufwartende Lenkung des Citroën SM und der DS-Modelle implantiert. Auch die Betätigung der Klappscheinwerfer übernahm dieses Hochdrucksystem. *Auto Motor und Sport* attestierte „wenn man vom dürftigen Federungskomfort einmal absieht, durchaus hohe Ansprüche, aber die Lenkung und die Bremsen wollen nicht so recht zu einem Sportwagen dieses Kalibers passen“. Allerdings gab es durchaus Fahrer, die der sensitiven Auslegung von Bremse und Lenkung ihre Anerkennung nicht versagten – vorausgesetzt, man nahm die Adaptionphase mit einiger Geduld auf sich. Insgesamt hatten die Techniker das Fahrwerk mit doppelten Querlenkern und Schraubenfedern für Vorder- und Hinterachse modern und zeitgemäß ausgelegt. Das Gewichtsverhältnis von Vorder- und Hinterachse war mit nahezu 50:50 günstig. Leichtmetallräder der Größe 7,50 x 15 waren mit Reifen der Dimension 215/70 VR15 bestückt. Die Spur betrug vorne 1.440 mm, hinten 1.470 mm, bei einem Radstand von 2.550 mm. Ein Kapitel für sich war die erreichbare Höchstgeschwindigkeit. Der Katalogwert von 275 km/h war wohl eher ein Wunsch, *AMS* schaffte 1978 immerhin als Messwert 272,7 km/h. Andere Exemplare hingegen sollen bereits bei rund 240 km/h am Ende der Fahnenstange angelangt gewesen sein.



Wie dem auch sei: Trotz kontroverser Technik-Details bleibt der Khamsin aus heutiger Sicht einer der Klassiker im Reigen der großen Maserati-Supersportwagen mit Achtzylinder-Motoren. Dass dem Frontmotor von der Dreizack-Marke auch in den Mittelmotor-affinen 1970er Jahren eine weitere Chance eingeräumt wurde, zeigt

sich nicht zuletzt vorteilhaft hinsichtlich der gestreckt wirkenden keilförmigen Linienführung.

Am 30. April 2012 kommt der Maserati Khamsin bei der Bonhams-Auktion im RAF Museum in London zum Aufruf. Weitere Informationen gibt es unter bonhams.com.

Technische Daten: Maserati Khamsin

Fahrzeugtyp: zweitüriges Coupé mit Ganzstahlkarosserie (Tipo AM 120)

Baujahr: 1976

Motor: 4,9 Liter V8-Frontmotor

Max. Leistung: 235 kW/320 PS bei 5.500/min

Max. Drehmoment: 480 Nm bei 4.000/min

Antrieb: Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb

Gewicht: 1.680 kg

Leistungsgewicht: 7,15 kg/kW, 5,3 kg/PS

Beschleunigung: 0 - 100 km/h in 6,6 Sekunden

V-max: 275 km/h (Katalogangabe)

Durchschnittsverbrauch: 23,9 Liter / 100 km

Damaliger Preis: 84.943 D-Mark (1978)

Text: [Manfred Jerzembek](#)

Fotos: *Classic and Sportscar*

Maserati Khamsin im [Classic Driver Marktplatz](#)



Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/maserati-khamsin-coup%C3%A9-dreizack-keil-von-bertone>
© Classic Driver. All rights reserved.