CLASSIC DRIVER

Maserati 3500 GTI Sebring

Rushhour

Text & Fotos: Jan-Christian Richter

Sportlich, elegant, zeitlos. Treffender lässt sich das 1963er Coupé, der Maserati 3500 GTI Sebring, nicht in drei Worten beschreiben. Der 2+2-Sitzer gilt noch heute, unter Sammlern, als der Inbegriff eines luxuriösen Gran Turismo. GT, das deutet auf komfortable Langstreckentalente – Grund genug, einmal quer zu denken und den vornehmen Italiener auf eine Stadtrundfahrt in den Hamburger Hafen zu geleiten.

Hamburg, Montagmorgen. In einer Hamburger Garage ruht ein Klassiker, der den automobilen Zeitgeist der Sechzigerjahre in seiner elegantesten Form widerspiegelt. Die Silhouette des Maserati 3500 GTI – mit lang gezogenem Stufenheck – entspricht der Form einer Limousine, was dem Maserati etwas Gediegenes verleiht. Erst seine flach abfallende Dachlinie, der kurze Radstand und, genauer betrachtet, die fehlenden Fondtüren erinnern daran, dass es sich hierbei um ein Coupé handelt. Und was für eines – dieses Exemplar wurde erst kürzlich restauriert. Es trägt eine graue Metalliclackierung und ein frisch ausgeschlagenes Lederinterieur in rot/schwarz. Chromelemente zieren die Karosserie und das Interieur. Dazu trägt er, ganz im Stile klassischer Sportwagen, Borrani-Speichenräder mit Zentralverschluss.

Ein Duftcocktail aus Benzin, Schmierölen Reifengummi und Leder liegt in der Luft. Der Geruch einer Zeit, in der es noch keine geregelten Katalysatoren, Lederparfums oder Airbags gab. Alles, was hier riecht, ist pur. Nur das Autoradio versprüht einen Hauch von Neuzeit, gleichwohl die Firma Becker die moderne Technik im klassischen Design verpackt. In unserem Fall fehlt der Radio-Code für das „Becker Mexico“, um dem Designobjekt seinen eigentlichen Sinn zu verleihen, stattdessen hat das Gerät im Standby-Modus die Batterie gelehrt. Mit der Starthilfe erwacht der 3,5-Reihensechszylinder aus dem Dornröschenschlaf. Der Duftcocktail fängt an zu köcheln, ein lauwarmer Dunst aus der Mechanik prickelt in der Nase. Es wird höchste Zeit, das Steuer zu übernehmen. Rushhour!

Sie wollen durchstarten? Die passenden Fahrzeug-Angebote finden Sie im Classic Driver Automarkt:

Alfa Romeo Aston Martin Audi Bentley BMW Bugatti Ferrari Jaguar Koenigsegg Lamborghini Land Rover Maserati **3500** Mercedes-Benz Porsche Rolls-Royce Wiesmann ...

Uhrwerk

Hinter dem traditionellen Kühlerschlund des Maserati 3500 GTI arbeitet ein Reihensechszylinder mit 3.485 cm³ Hubraum, ausgestattet mit Doppelzündung und mechanischer Benzineinspritzung. Eine Einspritzanlage war in den Sechszigerjahren keineswegs üblich. Damals wurden für die Gemischaufbereitung überwiegend ein oder mehrere Vergaser angeflanscht. Wirklich salonfähig wurde die Einspritzanlage erst später, auch dank elektronischer Steuerung. Gestartet wird das Triebwerk des Maserati 3500 GT per Knopfdruck. Aus der zweiflutigen Abgasanlage rausch es vornehm im Arbeitstakt. Kein infernalisches Gebrüll, der Sechszylinder schnurrt wie ein Kätzchen. Understatement in der Luxusklasse. Mit zunehmender Drehzahl verbinden sich die Arbeitstakte zu dem sämigen Klangfeld einer Bassgitarre.

Geschaltet wird über ein manuelles Fünfganggetriebe von ZF mit kurzen Schaltwegen. Das Einlegen der Gänge bedarf etwas Fingerspitzengefühl oder Routine. Gleiches gilt für die indirekte Lenkung, für die der Maserati 3500 GTI bekannt ist. Nach einigen Kilometern durch den Hamburger Stadtverkehr sitzen die Handgriffe. Dann präsentiert sich der Gran Turismo erstaunlich wendig. Große Fensterscheiben sowie zierliche B- und C-Säulen ermöglichen einen komfortablen Schulterblick – beim Spurwechsel. Halt! 1960 wurde die 3500er-Baureihe mit Scheibenbremsen vorne ausgestattet. Unser Exemplar hat sogar hinten Scheiben. Umso besser.

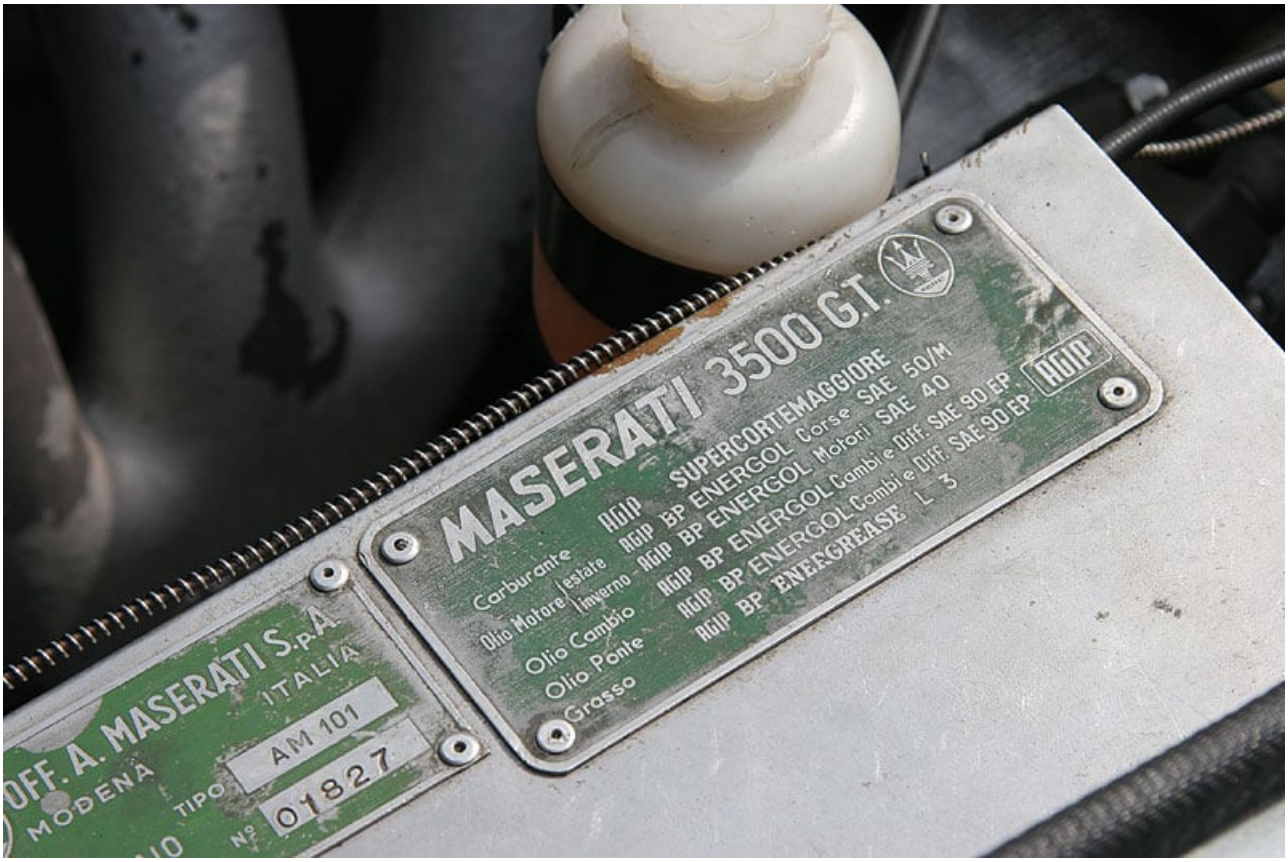
Auf dem Kopfsteinpflaster der Hamburger Hafen City zeigt sich der Maserati von seiner komfortablen Seite. Während die hinteren Blattfedern beim Richtungswechsel eher fade agieren, gleichen sie die steinigen Unebenheiten bravourös aus. Auf der gepflasterten Straße mit den historischen Rotklinkerbauten im Hintergrund fügt sich der Maserati stilgerecht ins Straßenbild ein. Es scheint, als wäre hier die Zeit stehen geblieben.

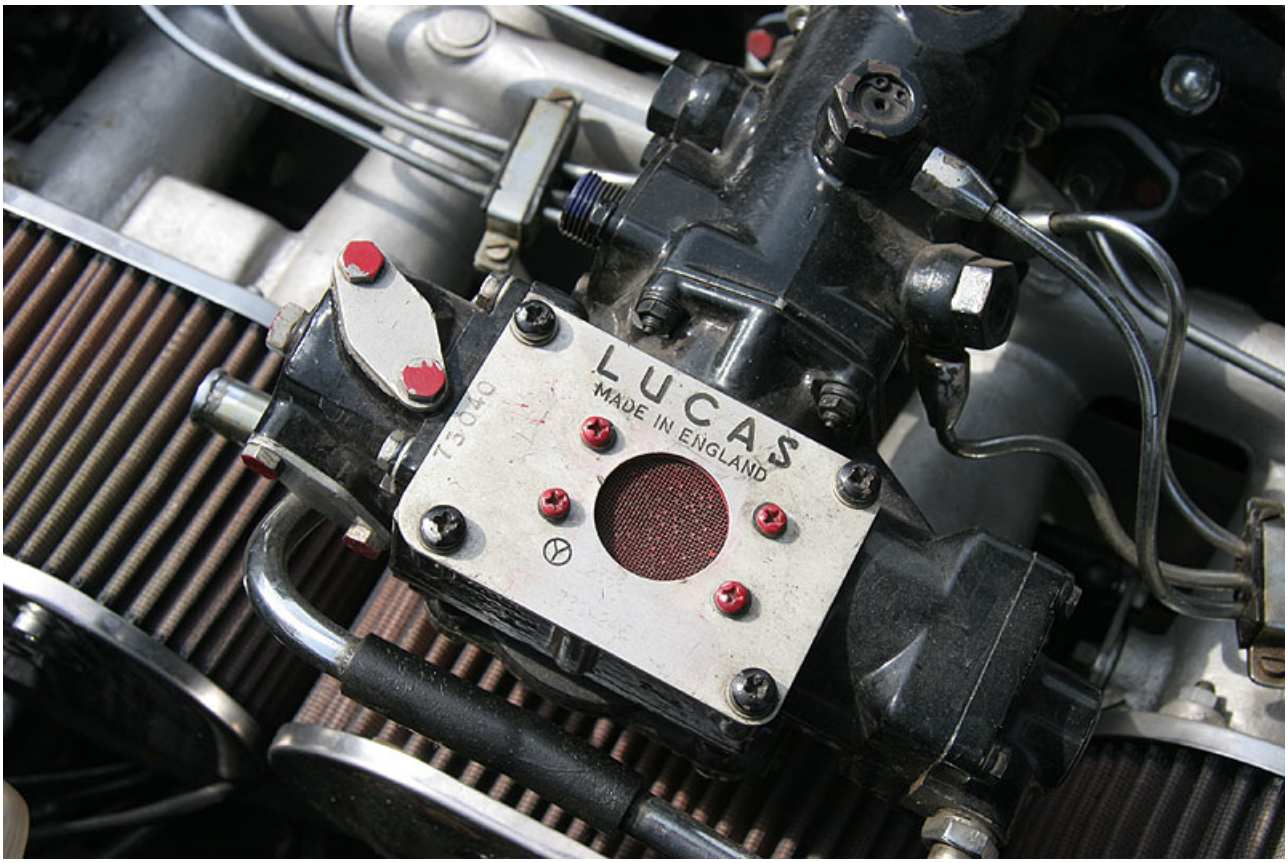
Aussteigen möchte man eigentlich gar nicht. Die frisch bespannten Sitze bieten angenehmen Reisekomfort. Der Innenraum schafft mit seinem roten Velboursteppich eine wohlige Theateratmosphäre. Hinter dem Dreispeichenlenkrad befindet sich nahezu die gesamte Schalter- und Anzeigenkulisse. Öldruck, Öl- und Kühlwassertemperatur, Tankinhalt, Drehzahl und Tempo – kaum ein Bedürfnis oder Leid der Technik könnte dem Fahrer entgehen. Die Suche nach der Fensterkurbel endet mit einer Überraschung: elektrische Fensterheber!

Zeitreise

Genf, im Frühjahr 1957. Maserati stellt der Öffentlichkeit den neuen 3500 GT als „Sportwagen der Oberklasse“ vor. Abgeleitet vom Rennwagen Tipo 350 S, wurde das Auto zur Premiere mit einem für die Straße besänftigten 3,5 Liter Reihensechszylindermotor mit 220 PS ausgestattet. Aus dem Prototypen entstanden die ersten Serienmodelle: Der 3500 GT mit einer Coupé-Karosserie von Touring und der 3500 GT Spider, die Cabrioletversion von Vignale. Touring fertigte die Coupéhaut komplett aus Aluminium, sozusagen als „Superleggera“.

Zu Beginn der Sechszigerjahre erhielt der Maserati 3500 GT erst Scheibenbremsen vorne und später ein Fünfganggetriebe. Optional war statt der Weber-Doppelvergaser eine Lucas-Einspritzanlage verfügbar, die später serienmäßig verbaut wurde. Mit Einspritzanlage leistete das Triebwerk 235 PS, was dem Maserati die erweiterte Bezeichnung 3500 GTI verlieh. Im Jahr 1962 folgte der 3500 GTI Sebring Serie I. Das Coupé erhielt den kürzeren Radstand der Spider-Version. Außerdem war seine Karosserie, bis auf die Motorhaube mit Aluminiumelementen, aus Stahl gefertigt. Die Serie II wurde dann komplett aus Stahl gefertigt. Ab 1965 waren für die überarbeitete Karosserie stärkere Motorvarianten, ein 3,7 Liter Aggregat mit 245 PS sowie eine Vierlitervariante mit 255 PS, verfügbar. Bis 1968 wurden die Versionen noch gebaut. Insgesamt produzierte Maserati vom 3500er rund 2500 Exemplare.





Zeitsprung. Unser Maserati 3500 GTI Sebring der Serie I, Baujahr 1963, hat eine Pause verdient. Immerhin hat er in der Hektik der arbeitenden Bevölkerung bis jetzt einen kühlen Zylinderkopf bewahrt und sich als Gran Turismo der Großstadt bewährt. Sanft rollt der Klassiker zurück in die Obhut des **Hamburger Klassiker-Spezialisten Thiesen. Wenn Sie Interesse an diesem Fahrzeug haben, klicken Sie auf den Fahrzeugbestand des Classic Driver Händlers.**

Ziffernblatt

Bezeichnung:	Maserati 3500 GTI Sebring Coupé Serie 1
Stückzahl:	446 Exemplare (Serie I)
Fahrzeugaufbau:	Vignale Coupé, 2+2-Sitzer
Baujahr:	1963 (Legislatur: 1957 – 1966)

Motor:	3.485 cm³ R-Sechszylinder mit Doppelzündung und Benzindirekteinspritzung
Kraftübertragung:	5-Gang ZF-Schaltgetriebe, Heckantrieb
Leistung:	235 PS
Leergewicht:	1.420 kg
Abmessungen:	4.780 mm x 1.760 mm x 1.300 mm
Radstand:	2.500 mm
Vmax:	230 bis 240 km/h

Galerie

\[page\]

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/maserati-3500-gti-sebring
© Classic Driver. All rights reserved.