

**MASERATI 3500 GT**

Eckdaten: Reihensechszylinder, DOHC, 3485 cm³, 230 PS, 1350 kg, 220 km/h, 1957 bis 1964

Preis: 220000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Die Serienproduktion raubt dem Maserati keine Spur von Klasse. Damals wie heute ein Sinnbild der Eleganz



Einst setzten diese GT Maßstäbe bei Luxus, Opulenz und Raffinesse. Doch worin genau unterscheiden sich Maserati 3500 GT, Ferrari 250 GTE und Aston Martin DB4? Wollen sie nicht alle nur das eine?

Die Krone der Schöpfung

TEXT & FOTOS Sven Wedemeyer

FERRARI 250 GTE

Eckdaten: V12, 2 xOHC, 2953 cm³, 240 PS, 1500 kg, 230 km/h, 1960 bis 1963

Preis: 430000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Weit entfernt vom Rennwagen, aber trotzdem ein echter Ferrari. Auch hier benebelt der V12 alle Sinne

ASTON MARTIN DB4

Eckdaten: Reihensechszylinder, DOHC, 3670 cm³, 240 PS, 1300 kg, 230 km/h, 1958 bis 1963

Preis: 440000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Der Brite im Touring-Blech schafft es, mit maximaler Schlichtheit höchsten Stil zu pflegen. Für die Marke ein Trendsetter



- 1** Geboren wurde dieser Sechszylinder einst als Einspritzer
- 2** Weite Türausschnitte, patiniertes Leder, hinten nur begrenzter Platz
- 3** Liebe zum Detail: elegante Lufthutze und verchromte Nabendeckel
- 4** Flach stehendes Lenkrad, Haltegriff, Anzünder auf dem Armaturenträger
- 5** Ein kleiner Mittelkamm und filigrane Griffe zieren das Heck
- 6** Neptuns Dreizack darf als Symbol der Stärke verstanden werden



DATEN UND FAKTEN

Maserati 3500 GT, Baujahr 1963

MOTOR Typ AM 101, flüssigkeitsgekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, Bohrung x Hub 86,0 x 100,0 mm, Hubraum 3485 cm³, Leistung 230 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 343 Nm bei 3500/min, Verdichtung 8,5:1, zwei Ventile je Zylinder, betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Kipphäbel, Motorblock u. Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, drei Doppelvergaser (Weber 42DCOE8), Ölinhalt 12 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Fünfgang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Leichtmetallkarosserie auf mit dem Chassis verschweißten Stahlrohrgerippe, vorn Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, hinten Starrachse mit Blattfedern, Teleskopstoßdämpfer u. hydraulische Scheibenbremsen rundum, Kugelumlauflenkung, Felgen 5 x 16, Reifen 6,50 x 16

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2600 mm, Länge x Breite x Höhe 4700 x 1613 x 1300 mm, Gew. ca. 1350 kg, Tank 75 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax ca. 220 km/h, Beschleunigung 0–100 km/h 8,0 s, Verbrauch 14 bis 17 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1957 bis 1964, ca. 2226 Exemplare (alle Varianten)

Unsere Welt hat etwas Trügerisches. Ihre grenzenlose, scheinbar unaufhaltsame Beschleunigung wiegt uns auf subtile Weise in der Sicherheit, einer stetigen, schnurgerade nach vorn gerichteten Bewegung zu folgen. Doch so wie uns die Übermacht des Fortschritts dabei mit stählern angespannten Fäusten kollektiv auf Kurs hält, so sehr scheint vielen von uns unter diesem Druck das Talent verloren gegangen zu sein, auch mal abseits des vom Zeitgeist vorgezeichneten Pfads zu wandeln. Selten sind diese Pfade sichtbar, sie wirken entfernt, lenken ab, kosten Zeit. Doch sie bergen die Chance auf etwas, das inzwischen selten ist: das Unvorhersehbare.

Vom schnellen Reisen

Genau für diese Abenteuer gibt es Automobile, denen die Gattung des Sportwagens ein wenig zu profan erscheint. Gran Turismos sind gediegener, offenbaren ihre Seele auch diesseits des Limits. Statt ständiger Anspannung fordern sie nur gelassene Aufmerksamkeit. Ein GT ist nicht aufdringlich. Er steht für Understatement und ein Wesen, auf das du dich beim Trip deines Lebens wirklich einlassen kannst. Dabei gibt sich das Fahrzeug größte Mühe, nicht nur dich, sondern auch die denkbar beste Gesellschaft und deren Gepäck bequem unterzubringen.

Alles, um die Komfortzone zu maximieren, während die Tachonadel sich knapp unter dem einpendelt, was mancherorts als Grenz-

überschreitung, meist aber gerade noch als sittlich gilt. In einem GT, der zwar immer ein Ziel verfolgt, aber der Frage nach dem Weg dorthin mit lässig-souveränem Schulterzucken begegnet, zählen andere Dinge als der kürzeste Weg oder das letzte Quäntchen Performance.

Ende der 1950er-Jahre versteht man Performance noch als Darbietung im theatralischen Sinne. Und entdeckt Geschwindigkeit neu. Es ist die Geburtsstunde des modernen GT. Denn das Aufstiegsversprechen des Wirtschaftswunders ist nun überall greifbar. Es macht Lust, ist Verheißung; raus aus dem Grau der Entbehrung, hinein in eine Welt, die einem fremd – und damit reizvoll – erscheint. Fernweh und Sehnsucht sind noch berechtigte Emotionen. Wer diesem aufkeimenden Eskapismus mit seidigem Einstekttuch im Sacco oder im Dress von Mary Quant begegnet, hat die Qual der Wahl. Denn die Oberliga der europäischen Fahrzeughersteller bietet erstmals Modelle an, die das radikal-motorsportliche Erbe ihrer Marken wirklich ernsthaft mit zeitgemäßem Luxus für bis zu vier Passagiere verbinden.

Sonnenstrahl statt Dreizack

So auch bei Maserati, wo man 1957 vordergründig damit beschäftigt ist, den 250F in der Formel 1 auf die Pole Position zu stellen. Zuallererst baut die Firma Rennwagen, basata. Trotzdem, oder gerade deshalb, befiehlt Graf Orsi, der den notorisch unterfinanzier-



DATEN UND FAKTEN

Ferrari 250 GTE, Baujahr 1963

MOTOR Typ 128E, flüssigkeitsgekühlter V12-Motor, vorn längs, Bohrung x Hub 73,0 x 58,8 mm, Hubraum 2953 cm³, Leistung 240 PS bei 7000/min, max. Drehmoment 244 Nm bei 5500/min, Verdichtung 9,2:1, zwei Ventile pro Brennraum, betätigt über je eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle pro Zylinderreihe, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, drei Doppelvergaser (Weber 40DCL6), Ölinhalt 10,2 Liter (Trockensumpf)

KRAFTÜBERTRAGUNG Viergang-Schaltgetriebe mit elektrisch zuschaltb. Overdrive (Laycock de Normanville), Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Karosserie auf Stahlrohrrahmen mit Blechen aus Stahl und Hauben aus Aluminium, vorn Einzelradauflösung mit Doppelquerlenkern, hinten Starrachse mit Blattfedern, hydraulische Scheibenbremsen und Teleskopstoßdämpfer rundum, Schnecken-Rollen-Lenkung, Drahtspeichenräder (Borrani) 5,5 x 15, Reifen 650 x 15

MASSE UND GEWICHTE Radstand 2600 mm, Länge x Breite x Höhe ca. 4700 x 1710 x 1340 mm, Gewicht ca. 1500 kg, Tank 100 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax ca. 230 km/h, Beschleunigung 0–100 km/h in 8,5 s, Verbrauch 15 bis 17 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1960 bis 1963, 954 Exemplare

ten Dreizack seit 20 Jahren in den Händen hält, für den Genfer Salon einen neuen GT zu erdenken. Das Straßenmodell des A6G sowie die Kleinteiligkeit seiner händischen Produktion, die pro Jahr nur zweistellige Stückzahlen zulässt, fallen langsam aus der Zeit. Also krempelt Chefkonstrukteur Giulio Alfieri den Formel-1-Motor, der mit Fangio Ende der Saison den WM-Titel holen wird, gehörig um. Er gönnt ihm einen Ölumpf, moderate Steuerzeiten, mehr Hubraum und eine Duplexkette statt der heulenden Zahnräder. Untergebracht wird der Leichtmetallrumpf unter einer Karosserie von Touring. Nach dem Superleggera-Prinzip vereint diese die Leichtigkeit von Aluminiumblechen mit der Stabilität des darunter liegenden Stahlrohrrahmens. Von einer Serienfertigung nach heutigem Maßstab ist man beim 3500 GT dennoch weit entfernt. Jedes Teil wird individuell angepasst. Doch der große Tourer erreicht bis dahin ungeahnte Stückzahlen.

Gut 2200 Exemplare entstehen und berauschen die High Society. Tony Curtis, der Schah von Persien oder Elizabeth Taylor genießen Anmut und Würde des Maserati, dem das Signet eines Sonnengotts vermutlich besser zu Gesicht stünde als der Dreizack des in den dunklen Tiefen des Ozeans gründelnden Neptun. Denn der GT ist ein Kind des Lichts. Wenn Morgensonnen auf seine Haut fällt, treten raffinierteste Details zutage: die sanften Heckflossen, der fast schwebende Aufbau über der Gürtellinie oder die Andeutung einer Wirbelsäule im

Heck. Dich ohne Drama in Bann ziehen zu können, ist die große Stärke des Maserati, der auch innen auf Gentleman macht. Eine Uhrensammlung alter Schule und das flach stehende Lenkrad sorgen für herrschaftliches Flair. Der zentral platzierte Zigarettenanzünder wirkt heute gestrig, doch die Atmosphäre mit patiniertem, cognacfarbenem Leder bleibt delikat. Sie wird nur vom Fahreindruck übertrumpft.

Im Stand klingt der 3,5-Liter-Sechszylinder mit Doppelzündung fast müde. Zweifel bleiben dennoch nur kurz. Aus dem Drehzahlkeller kommt er souverän in Schwung, schiebt in allen fünf Gängen kräftig an, tönt herzerwärmend und zelebriert so die Kunst, sich nicht einfach nur über die Straße zu bewegen, sondern sich auf ihr zu entfalten. Das traditionelle Fahrwerk macht es dir nicht immer leicht – doch das hier ist kein schlichtes Transportmittel. Im Maserati wird Geschwindigkeit nicht als Triumph über die Zeit verstanden, sondern als ihr Vertrauter. In der Pflege dieser Beziehung liegt sein Reiz.

Neues Pferd im Stall

Keine 20 Kilometer von Modena entfernt, in Maranello, muss man vom Erfolg des 3500 GT gehört haben. Denn die Ferraristi – unmittelbare Rivalen von Maserati, aber auch Brüder im Geiste – widmen sich nun ebenfalls einem neuen GT, weil selbst Patriarch Enzo einsehen muss, dass da draußen eine Klientel willig mit den Hufen scharrt wie das Cavallino Rampante auf dem Reitplatz und



den Leuten dabei die Geldbündel nur so aus den Taschen fallen.

Auf Basis des 250 entsteht ein über die Maßen ausladendes, aber eben auch eindrucksvolles Viersitzer-Coupé namens GTE mit 2,6 Metern Radstand, wie bei Maserati. Die Stahlkarosserie des 2+2, mit hinterer Starrachse an Blattfedern, gilt 1960 nicht als progressiv. Doch das Versprechen untadeligen Komforts, gepaart mit dem Dreiliter-V12 und der unnachahmlichen Linie von Pininfarina, rechtfertigen Optimismus. Ferrari weiß um den Reiz seiner Marke, die ebenfalls eng mit der Formel 1 und natürlich mit dem Colombo-V12 verknüpft ist. Und so mangelt es dem GTE zwar an Hub (keine 60 Millimeter), aber keinesfalls an Drehfreude (reichlich) oder Charakter (dito). Der Wagen ist, mehr als die Konkurrenz, als Viersitzer zu gebrauchen, womit die Stückzahlen in die Höhe schnellen. Wie auch Maserati entwickelt sich die Manufaktur von Ferrari zum florierenden Industrieunternehmen. 954 Exemplare werden gebaut, bis dato der größte Erfolg einer Baureihe.

Auf seinen Borrani-Felgen schaukelt er wie eine Riva auf dem Comer See. Die Lenkung ist leichtgängig, aber extrem lang übersetzt, was dazu führt, dass du dem 60-Grad-V12 nur auf Geraden die Sporen gibst. Dann jedoch wird der Dampfer zum Schnellboot, baut linear Tempo auf, fängt bei 3500 an zu posaunen, nur um dann, angestachelt vom eigenen Wahnsinn, voller Gier in Richtung 7000 zu hecheln.

Damals wie heute fährt man einen Ferrari nicht, um schnell anzukommen, sondern um möglichst lange in ihm zu verweilen. Hinterm Steuer bietet sich dir Platz in bequemen Sitzen. Das weit entfernte Lenkrad mit dünnem Holzkranz versperrt charmant die Sicht auf eine Sammlung chromumrandeter Instrumente, womit der Tradition italienischen Automobilbaus (func-

tion follows form) artgerecht entsprochen wird. Die Reflexe des in Wagenfarbe lackierten Armaturenbretts verstärken derweil das Gefühl, auf dem schmalen Grat zwischen Isolation und Exposition zu wandeln. Da draußen sind jene, die den Linien des Turiner Entwurfs mit großen Augen nachspüren. Drinnen denkst du nur an den Tanz der Füße auf den stehenden Pedalen, an die genaue Führung des Schaltknaufs oder den Overdrive, der mit einem lockeren Hebeleinschneiden an der Lenksäule eingespannt wird. Aber auch daran, dass der GTE so weit entfernt vom Begriff des Sportwagens ist wie kein anderer Ferrari.

Auf seinen Borrani-Felgen schaukelt er wie eine Riva auf dem Comer See. Die Lenkung ist leichtgängig, aber extrem lang übersetzt, was dazu führt, dass du dem 60-Grad-V12 nur auf Geraden die Sporen gibst. Dann jedoch wird der Dampfer zum Schnellboot, baut linear Tempo auf, fängt bei 3500 an zu posaunen, nur um dann, angestachelt vom eigenen Wahnsinn, voller Gier in Richtung 7000 zu hecheln.

Der V12 ist noch mehr gezähmter Rennmotor als der Sechszylinder des Maserati. Seine Show ist ein harter Kontrast zur Trägheit des Chassis. Wenn du willst, macht der GTE richtig Kilometer, so unspektakülär wie ein Golf. Hinter dieser Fassade schlummert jedoch eine Präsenz, die – einmal gefordert – alles um dich zum Flirren bringt. Wie oft das geschieht, hängt von dir und deiner Lust am Dialog mit dieser

DATEN UND FAKTEN

Aston Martin DB4, Baujahr 1959

MOTOR Flüssigkeitsgekühlter Reihensechszylinder-Motor, vorn längs, Bohrung x Hub 92,0 x 92,0 mm, Hubraum 3670 cm³, Leistung 240 PS bei 5500/min, max. Drehmoment 325 Nm bei 4250/min, Verdichtung 8,25:1, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, Motorblock und Zylinderkopf aus Leichtmetall, sieben Kurbelwellenlager, zwei SU-Vergaser (HD8), Ölinhalt 9,6 l

KRAFTÜBERTRAGUNG Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Leichtmetallkarosserie auf mit dem Chassis verschweißtem Stahlrohrgerippe, vorn Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, hinten Starrachse mit Schraubenfedern, hydraulische Scheibenbremsen und Teleskopstoßdämpfer rundum, Zahstanlagenlenkung, Drahtspeichenräder (Dunlop) 5 x 16, Reifen 6.00 x 16

MASSE UND GEWICHTE Radst. 2489 mm, Länge x Breite x Höhe ca. 4481 x 1676 x 1321 mm, Gew. ca. 1300 kg, Tank 86 Liter

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH Vmax ca. 230 km/h, Beschleunigung 0–100 km/h ca. 8,5 s, Verbrauch ca. 16 l/100 km

BAUZEIT UND STÜCKZAHL 1958 bis 1963, ca. 1110 Exemplare (alle Varianten)



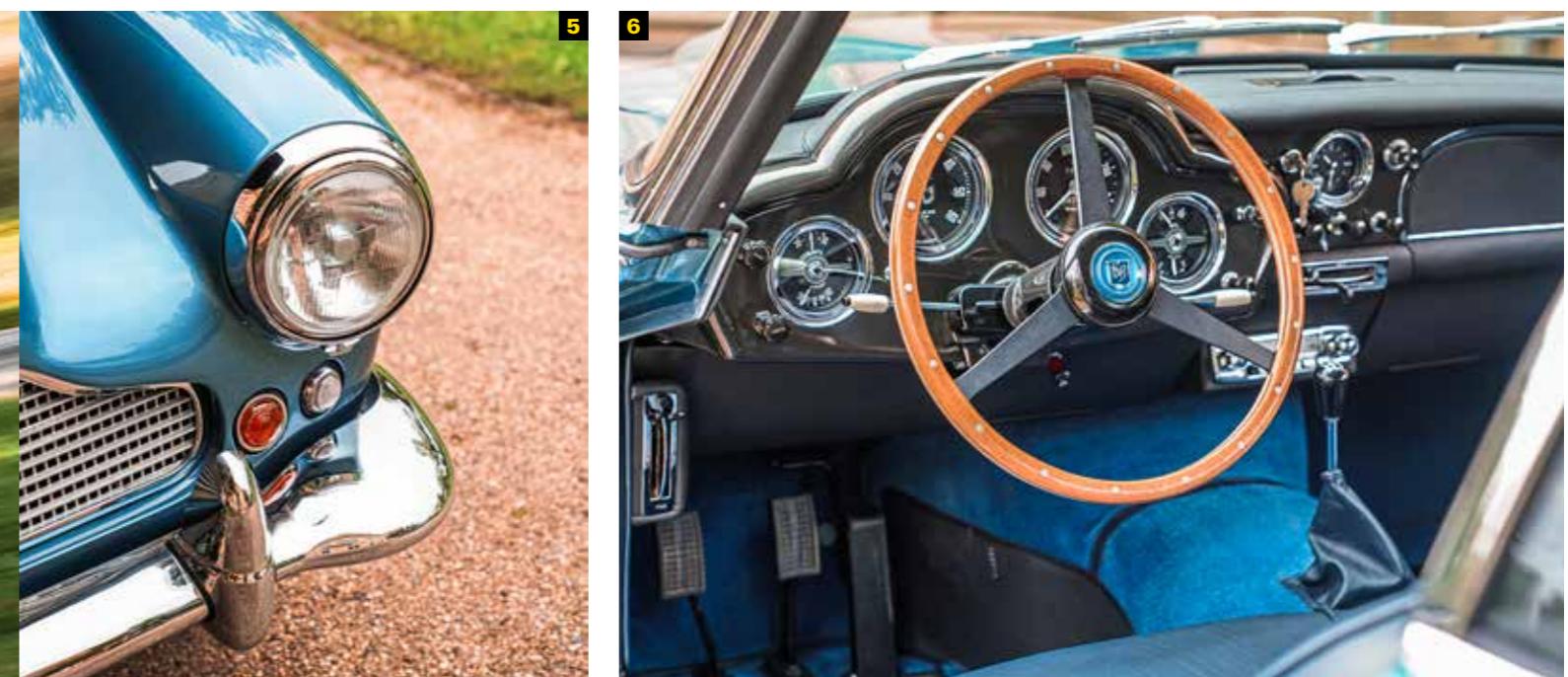
1



5



6



3



4



2



5



6



„Gran Turismo ist Verheißung: hinein in eine Welt, die einem fremd und reizvoll erscheint. Fernweh und Sehnsucht sind seine treibende Kraft“

fast schon gespaltenen Persönlichkeit ab. Nach einer Fahrt erkennst du dich im Spiegel dann vielleicht auch etwas klarer. Ferrari fahren ist eben auch immer ein bisschen Selbsterfahrung.

Erhaben über jedes Klischee

Anders denkt man über britische Fahrzeuge, denen gern schrullige Sonderbarkeit oder gar die Spröde landwirtschaftlichen Geräts nachsagt wird. Womöglich hat die Übernahme der Marke Aston Martin durch den Traktorbauer David Brown Anteil daran. Doch im Fall des DB4, der – 1958 vorgestellt – perfekt zwischen Maserati und Ferrari passt, sprechen wir vom Besten, was der Automobilbau im Königreich damals zu bieten hat.

In völligem Frieden reiht sich der DB4 in die Reihe seiner Vorgänger ein. Aufgrund der unaufgeregten Form mit gestreckter Dachlinie, die anders als beim DB2/4 nicht in einer Art Kombi-Heck endet, betrachtet man den Aston allerdings als konservativen Entwurf. Trotzdem fehlt ihm jegliche Schwere, was daran liegen mag, dass auch er auf die Superleggera-Bauweise von Touring setzt.

Montiert wird der Wagen im gerade eröffneten Werk Newport Pagnell, zwischen London und Birmingham. Unter seiner Haube steckt ein gänzlich neuer, quadratisch ausgelegter Reihensechser mit rassig-betörendem Sound, den Tadek Marek im Geist der Rennaggregate der Aston-Sieger in Le Mans entworfen hat. Seine Konstruktion übertrumpft die alten Lagonda-Antriebe aus der Feder von W. O. Bentley nicht nur in Sachen Leistung, sondern auch beim Gewicht. Wie beim Motor des Maserati ziehen zwei Nockenwellendeckel den langen Rumpf. Doch anders als der Wettbewerb setzt man gleich zu Beginn der Produktion auf Scheibenbremsen, die von der Insel aus ihren Siegeszug beginnen.

Fans des britischen Auto-Adels werden anmerken, dass es den DB4 auch offiziell als GT gibt. Doch dieser entspricht (zwar mit Doppelzündung, aber ohne Rückbank) weit weniger dem Ideal des ausdauernden Gran Turismo, die der Standard-DB4 so brillant auf seine Bühne, die Straße, bringt. Mit trockenem Feedback in der Lenkung, feinem Gefühl für Bremse, Gas und Kupplung sowie seinem bulligen Motor, der scheinbar alles mitmacht, aber nur in vier, dafür sehr präzise geführten Gängen an den Hinterrädern zerrt, bietet er in unserem Vergleich die wohl ausgewogenste Dy-

NEXT GENERATION

Längst sind auch diese drei echte Klassiker

VIERZIG JAHRE nach dem Erscheinen unserer Protagonisten wog ihr Vermächtnis nicht schwer. Im Gegenteil, es beflügelte! Denn die 90er waren ein Revival von Traditionen, beschleunigt von einer längst durchglobalisierten Welt. Aston Martin gehörte seit 1987 zum Ford-Konzern, wie auch Jaguar, was dazu führte, dass das Chassis des angestaubten XJ-S und der 3,2-Liter-Sechszylinder des XJ40, in DB7 jedoch mit Kompressor, für diesen recycelt wurden.

Den Ferrari 456 ereilte ab 1994 ein ähnliches Schicksal. Dem Brauch folgend, die Einzelhubräume des V12 im Namen zu tragen, war er ein durchaus würdiger Nachfahre des 250 GTE. Moderne Aerodynamik und aktuelle Elektronik vermischt der 2+2 mit der Aura deutscher Formel-1-Siege und des parallel erscheinenden Supercars F50. Nichtsdestotrotz ist er heute der günstigste Gebraucht-Ferrari mit V12.

halbe Wahrheit ist, denn sein Design war trotz Mazda-Heckleuchten ein großer Wurf. So bleibt er bis heute das ungeliebte Kind der DB-Reihe.

Auch der Maserati 3200 GT ist vergleichsweise preiswert, es gibt ihn schon für weniger als 30 000 Euro. Die Gründe dafür sind vielfältig. Maserati hatte an Glanz verloren und musste sich sogar an der Motorenpalette des einstigen Gegners Ferrari bedienen, der Mutter Fiat sei Dank. Doch der gierige V8-Biturbo war ein Segen. Dass die Bumerang-Rückleuchten damals für Verwirrung und heute für Verzückung sorgen, beweist nur, wie gut auch dieser Millennial-GT gealtert ist. Der Markt begreift das allerdings nur langsam.



Endlich wieder das Kürzel DB, auch wenn unterm Blech ein Jaguar faucht



Der Ferrari 456 hat alles, was einen V12 aus Maranello ausmacht



Italienische Rasse: Der 3200 GT tritt in die Fußstapfen des 3500 GT



Aston Martin DB4

Ein unrestaurierter DB4 ist heute so selten wie ein Sechser im Lotto. Vor allem gilt es zu prüfen, wie sorgfältig die Sanierer gearbeitet haben.

KAROSERIE-CHECK

Die Komplexität der Touring-Karosserie ergibt sich vor allem aus der Kombination von klassischem Stahlrohrrahmen und einer Alu-Außenhaut, die über Holz geformt wurde. An verschiedenen Stellen, etwa den aus beiden Materialien gefertigten **Schwellern**, kann Kontaktkorrosion entstehen. Die Türen werden von einem Stahlskelett mit Sperrholz getragen, welches faulen kann. Eher klassische Rostprobleme plagen den DB4 an **Wagenheberaufnahmen** und **Lampentöpfen**, in der **Reserveradmulde** sowie an den **Hinterachsträgern**. Ein erfahrener, mit der Superleggera-Bauweise vertrauter Experte sollte bei der Begutachtung auf jeden Fall hinzugezogen werden.

TECHNIK-CHECK

Obgleich an die Renntechnik des DB2R angelehnt, ist der **Antriebsstrang** grundsätzlich so anspruchslos wie der anderer Sportwagen seiner Ära. Sowohl das frühe **Vierganggetriebe** von David Brown als auch spätere ZF-Versionen gelten als solide. Auch der Sechszylinder ist haltbar, sollte aber vor allem in Sachen **Schmier- und Kühlsystem** geprüft werden. Feuchte Wasserüberläufe deuten auf eine defekte Fußdichtung hin. Die **Kurbelwellendichtringe** neigen zu Ölverlust. Ein Öldruck des warmen Motors von 80 psi bei 4000 U/min gilt als gesund. Viele Fahrzeuge wurden in Richtung GT, Vantage oder DB5 getrimmt, weshalb ein **Originalitäts-Check** zu empfehlen ist.

PREISE

Bei Einführung 1958 (Aston Martin DB4) 50250 Mark
Classic-Analytics-Preis 2026 (Zustand 2/4) 440000/230000 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 1020/2017 Euro

Geschotterte Auffahrten und Schlossfassaden, wie hier in Groß-Ziethen, sind den Gran Turismos gerade gut genug. Man sollte sie viel häufiger als Reisewagen nutzen!

Fazit

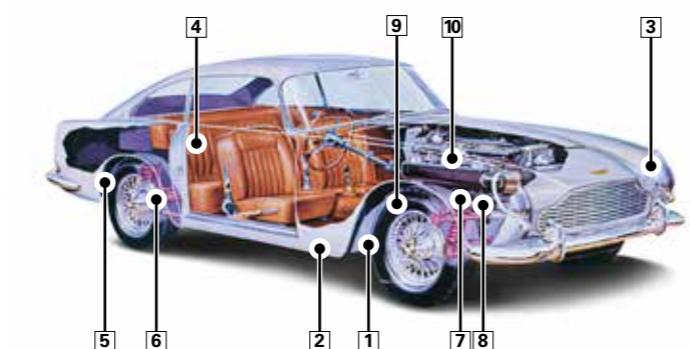


Auf die Frage, wohin wir eigentlich wollen und warum, haben GT nur eine Antwort: Weg vom Bekannten. Ob du dabei von der faszinierenden Widersprüchlichkeit des Ferrari übermannt wirst, von der Gabe des Maserati, in allem eine Kunstform zu sehen, oder vom Aston, der wie eine Bulldogge in Tweed agiert, mit einem Master aus Oxford, steht dir frei. Alle drei sind ein Kompass ins Glück.

Sven Wedemeyer

SCHWACHPUNKTE

- 1 Längsträger
- 2 Schweller
- 3 Lampentöpfe
- 4 Türaufbau
- 5 Reserveradmulde
- 6 Achslager vorn und hinten
- 7 Zylinderfußdichtung
- 8 Öldruck und Lagerspiel
- 9 hintere Kurbelwellendichtung
- 10 SU-Vergaser



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteilage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

Ferrari 250 GTE

Einen GTE kauft man am besten im Bestzustand, mit perfektem Blech und ebensolchem Motor. Schnäppchen werden nachträglich teurer.

KAROSERIE-CHECK

Die Konstruktion des 250 GTE ist vergleichsweise simpel, da der gesamte Aufbau aus Stahl besteht. Lediglich Türen und Hauben sind aus Leichtmetall, das auf Filzmatten ruht, die Wasser ziehen können. Rost ist aber meist kein großes Thema, da die Autos nur noch selten (und dann meist bei gutem Wetter) bewegt werden. Trotzdem sollten **Radläufe**, **Schweller**, **Seitenteile** sowie **A-Säulen** und **Kofferraum** – also eigentlich alle Bereiche des Fahrzeugs – inspiziert werden, am besten auf einer Hebebühne. Restaurierungen sind zwar nicht sonderlich komplex, doch der Preis des Autos diktiert hohe Stundensätze. Wie gut frühere Sanierer gearbeitet haben, beurteilt am besten ein mit Modell und Materie vertrauter Fachmann. **Matching Numbers** sind für Sammler ein Muss.

TECHNIK-CHECK

Experten unterscheiden den GTE, bei dem das E als fünfter Buchstabe des Alphabets für die fünfte Ausbaustufe des **V12-Motors** steht, in drei Serien. Optisch ändern sich dabei nur Details wie die Form von Scheinwerfern und Rückleuchten. Die Serie 2 erhielt auch hinten **Scheibenbremsen**, die Serie 3 ein Fünfganggetriebe anstelle der zuvor eingesetzten Viergangbox mit Overdrive. Der V12 verfügt über zwei Zündverteiler und drei Doppelvergaser. Deren **Synchronisation** und **Einstellung** der Gemischfabriken ist für Fachwerkstätten kein Hexenwerk, kostet allerdings Zeit (und entsprechendes Geld). Überlegenswert ist die Nachrüstung einer elektrischen Servolenkung.

PREISE

Bei Einführung 1960 (Ferrari 250 GTE) ca. 50000 Mark
Classic-Analytics-Preis 2026 (Zustand 2/4) 430000/200000 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 998/1972 Euro

ERSATZTEILE

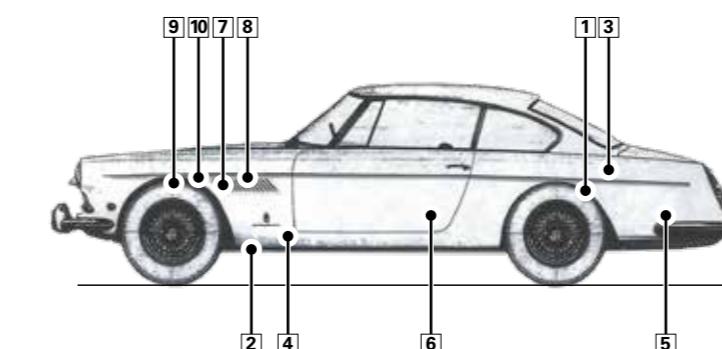
Während **Zierelemente** der raren Zagato- oder GT-Versionen teilweise gar nicht erhältlich sind und deshalb auf Einzelanfertigungen zurückgriffen werden muss, kann vor allem die britische Szene viele **Standardteile** liefern. Eng wird es beim **Bremssystem** früher Modelle, die sich aber auf DB5-Technik umrüsten lässt.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Aston Martin Owners Club Deutschland, Kurzer Gang 8, 27308 Kirchlinteln, Telefon 04238/943419, amoc-germany.de
Aston Engineering, Lonsdale House, Kingsway Park Close, Derby, DE22 3FP, Vereinigtes Königreich, Telefon 0044/1332371566, astonheritage.co.uk
Aston Martin Works, Banbury Road, Gaydon, Warwick, CV35 0DB, Vereinigtes Königreich, Telefon 0044/1908619610, amwparts.com

SCHWACHPUNKTE

- 1 Radläufe
- 2 Schweller
- 3 Seitenteile
- 4 A-Säulen
- 5 Kofferraumboden
- 6 Türen & Hauben
- 7 Ventileinstellung
- 8 Zündung
- 9 Öldruck
- 10 Weber-Vergaser



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteilage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

Maserati 3500 GT

Der acht Jahre lang gebaute Maserati ist grundsätzlich solide konstruiert. Der Teufel steckt bei ihm im Detail – und im Geldbeutel.

KAROSERIE-CHECK

Wie beim ähnlich aufgebauten DB4 sollte das Augenmerk auf den Kontaktflächen von Stahl und Leichtmetall an **Schweller**, **Längsträgern**, **Türen** und **Hauben** sowie den **Radläufen** liegen. Anbauteile wie Rücklichter entsprechen möglichst dem jeweiligen Baujahr. Wie für die Wettbewerber gilt: Restaurierungen am Chassis sollten sauber und fachgerecht ausgeführt sein. Auch Unfallreparaturen sind bei seriösen Fahrzeugen dokumentiert. Trotz vermeintlicher Serienfertigung sind die Maserati-Bleche wegen des hohen Handarbeits-Anteils nicht einfach austauschbar. Gute **Spaltmaße** sind ein Indiz für Originalität und professionelle Restaurierung. Der Zustand von Autos aus den USA, dem einstigen Hauptmarkt, entspricht nicht immer dem geforderten Preis.

TECHNIK-CHECK

Trotz waschechter Renn-Gene ist der Maserati keine Diva. Sein **Doppelnockenwellen-Sechszyylinder** ist grundsätzlich solide. Es gibt jedoch zwei Einschränkungen: Die Dichtungen der **Lucas-Einspritzung** in späten Modellen („GTi“) altern und führen zur Verdünnung des Motoröls durch Sprit. Motorschäden sind die Folge. Wie unser Fotofahrzeug wurden daher viele Wagen auf Dreifach-Weber-Vergaser zurückgerüstet. Der Legende nach gab es sogar Umrüstungen ab Werk, da man dem Einspritzer selbst in Modena nicht über den Weg traute. Des Weiteren ist die originale **Zylinderkopfdichtung** mehrteilig in Kupfer und Gummi sowie mit präzisen Distanzen ausgeführt, eine multiple Fehlerquelle. Die Umrüstung auf konventionelle Dichtungen ist zu empfehlen.

PREISE

Bei Einführung 1957 (Maserati 3500 GT) 39900 Mark
Classic-Analytics-Preis 2026 (Zustand 2/4) 220000/80000 Euro
Versicherung (Haftpflicht/Vollkasko)* 665/1291 Euro

ERSATZTEILE

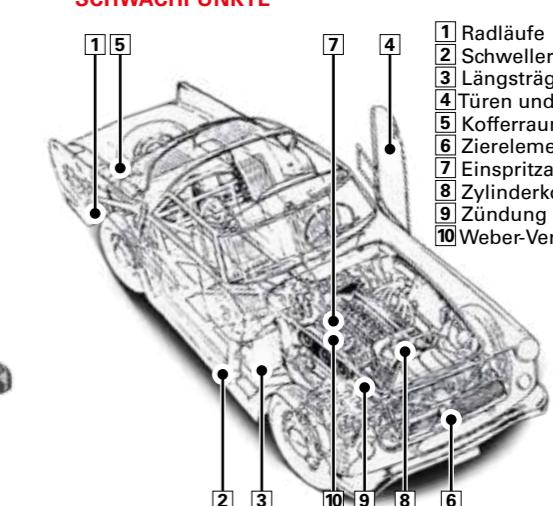
Beim 3500 GT stellt sich trotz des Alters weniger die Frage der Verfügbarkeit, sondern die des Preises. Eine Ansaugbrücke kostet beispielsweise rund 4500 Euro. Spezialisten (siehe unten) sind gut sortiert.

CLUBS UND SPEZIALISTEN

Deutscher Maserati-Club, Grüne Schanze 5, 15745 Wildau, Kontakt: Manfred R. Just, Telefon 089/89669605, deutschermaseraticlub.de
Hein Brand Automotive, Kurfürstenstraße 15, 52066 Aachen, Telefon 0241/911125, heinbrand.com
Beetz & Beetz Klassik, Waidmannsluster Damm 7, 13507 Berlin, Telefon 030/66622776, beetzundbeetzklassik.de

SCHWACHPUNKTE

- 1 Radläufe
- 2 Schweller
- 3 Längsträger
- 4 Türen und Hauben
- 5 Kofferraumboden
- 6 Zierelemente
- 7 Einspritzanlage (GTi)
- 8 Zylinderkopfdichtung
- 9 Zündung
- 10 Weber-Vergaser



Alltagstauglichkeit	★★★★★	Unterhaltskosten	★★★★★
Ersatzteilage	★★★★★	Verfügbarkeit	★★★★★
Reparaturfreundlichkeit	★★★★★	Nachfrage	★★★★★

*Quelle: Herzensache. Der Assekuradeur, Jahresprämie, Auto in Zustand 2, mit Garage, jährliche Fahrtleistung 2500 km