

CLASSIC DRIVER

Maserati 3500 GTI Sebring: Ein Liebesgeständnis

Lead

Nein, wir machen keinen Hehl daraus, dass wir italienischen GT-Klassikern der 1960er hoffnungslos verfallen sind. Und der Maserati Sebring, der technisch auf dem Vorgänger 3500 GTI basiert, ist ein wunderbarer Vertreter dieser Fahrzeuggattung.

In den Jahren 1962 bis 1970 entstanden knapp 600 Exemplare des [Maserati 3500](#) GTI S, der ab 1965 erst offiziell [Maserati Sebring](#) hieß. Nicht viele Exemplare und noch weniger auf das einzelne Produktionsjahr bemessen. Insgesamt wurden zwei Serien gefertigt. Wie so häufig liefert die erste Serie gänzlich unverfälscht die anmutigste Grandezza. Die 1960er Jahre, das war die Epoche der ganz großen und besonders coolen Sportwagen: [Aston Martin](#), [Jaguar](#), [Ferrari](#), [Lamborghini](#) und [Porsche](#) duellierten einander. Und natürlich mischte auch Maserati kräftig mit. Gleichzeitig manifestierten sich die Ambitionen auch auf den Rennstrecken. Juan Manuel Fangio und Jean Behra triumphierten bereits 1957 in einem Maserati 450S und Harry Schell und Stirling Moss auf einem [Maserati 300S](#) beim 12-Stunden-Rennen im amerikanischen Sebring. Als Hommage an diesen Doppelsieg änderte Maserati ab 1964 die Nomenklatur für seinen GT und tauschte den Typzusatz „Sebring“ gegen das bisherige Kürzel 3500 GTI S aus.





Das Auto war ausschließlich als 2+2 sitziges Coupé erhältlich. Eine Cabriolet-Variante gab es im Gegensatz zum Vorgänger nie. Musste es auch nicht, denn das Design des Coupés spricht heute noch für sich. Nach überwiegender Meinung wird es Alfredo Vignale, Senior Chef bei der Carrozzeria Vignale, zugeschrieben. Es existieren allerdings auch Aufzeichnungen, wonach Giovanni Michelotti eine Auftragsarbeit für Vignale ausgeführt haben soll. Wie auch immer: der Karosseriekörper wirkt kraftvoll und nicht ausladend. Linien und Details sind fein gesetzt. Stilbildendes Merkmal ist die hohe Schulterlinie, aus der eine lichte Fahrerkanzel ragt. Die Front wirkt ernst, bissig, die beiden Doppelscheinwerfer geben dem Sebring einen aufgeweckten Ausdruck.





Klasse spiegeln auch die eingesetzten Motoren wider. Anfangs kam ein 3,5 Liter großer Reihen-Sechszylindermotor aus dem 3500 GTI zum Einsatz. Mit zwei oben liegenden Nockenwellen war diese Kraftquelle für 230 PS und circa 220 km/h Spitzengeschwindigkeit gut. Upsizing, so lautete danach das Motto: Ab 1966 kam ein 3,7 Liter Motor mit rund 245 PS und ab 1970 der neue Vier-Liter Standardmotor mit 255 PS zwischen die Vorderräder. Schaltvorgänge erfolgten mittels kurzem Stock und einem manuellen Fünfgang-Getriebe. Cruiser konnten ab der zweiten Serie auch eine Dreigang-Automatik ordern. Fahrwerksseitig kam über beide Serien jedoch unverändert die Starrachse zum Einsatz, die einer Einzelradaufhängung naturgemäß unterlegen war. Unser Favorit ist die von Hand geschaltete erste Serie, die noch ohne Ovalscheinwerfer und einteilige Rückleuchten auskommt. Knapp 350 Fahrzeuge entstanden von diesem Typ.





Wer schon früh auf einen Maserati Sebring setzte, hat recht getan. Denn die Wertentwicklung des Wagens ist ansehnlich: Gut bis sehr gut erhaltene Exemplare werden heute mit rund 100.000 Euro veranschlagt. Vor einigen Jahren gab es den Wagen in vergleichbarem Zustand noch beinahe für die Hälfte. Mittlerweile ist der Sebring damit teurer als manch Maserati Ghibli, der vielen als besonderer Tipp galt. Doch wer den Sebring in Ruhe betrachtet, erkennt den besonderen Wert. Der Flaneur wünscht sich auf die Pariser Avenue des Champs Élysées, die Londoner Mall oder auf eine mediterrane Küstenstraße. Und genau hier gehört der Sebring auch hin.

Fotos: [Bildermeister](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/maserati-3500-gti-sebring-ein-liebesgest%C3%A4ndnis>
© Classic Driver. All rights reserved.