

# CLASSIC DRIVER

## Maserati Merak SS



**Der Maserati Merak ist ein italienischer Klassiker, der sich zweifelsohne als Stilikone empfiehlt. Ein Classic Driver Report über einen Italiener mit Rasse und Temperament, den man momentan noch günstig erwerben kann.**

Ghibli, Indy, Bora, Khamsin und Merak. Das sind die wilden 60er und 70er Jahre von Maserati. Der Maserati Merak ist dabei der letzte Vertreter der scharfen Keilform. Giorgetto Giugiaro hatte bei dem kompakten Sportler wahrlich ganze Arbeit geleistet. Ein Merak gefällt dieser Tage auf den ersten Blick. Tiefe Schnauze, Klappscheinwerfer, zurück liegende Fahrgastzelle, knackiges Heck. Das in dem Fall feurige Rot und die massiven Fünfspeichenfelgen stehen dem Italiener ausgesprochen gut. [Das hier gezeigte Fahrzeug](#) aus dem Jahr 1977 kommt in Kürze beim [Auktionshaus Artcurial](#) unter den Hammer.

### **Entstehungsgeschichte**

Der Merak wurde erstmal 1972 im Rahmen der Pariser Motorshow präsentiert. Die Linienführung war nicht wirklich neu, sondern orientierte sich eindeutig am stärkeren Bora, der von einem V8-Motor angetrieben wurde. Der kompaktere Merak indes vertraute auf eben den 3,0 Liter V6-Motor, welcher auch den Citroen SM antrieb. Der lieferte zwischen 170 PS und 190 PS. Und diese Leistung reichte aus, um den Merak auf rund 240 km/h zu beschleunigen.



Der Maserati sollte gegen die neuen leichten Sportler aus Italien wie den Ferrari 308 oder den Lamborghini Urraco antreten. Die Stilwertung verbuchte der Merak eindeutig für sich. Die Coolness, die der Merak vermittelte, resultierte auch aus den weit an den Fahrzeugecken positionierten Rädern, die dem Italiner einen selbstbewussten Auftritt verliehen. Gegenüber dem Bora gab er sich vor allem durch die fehlenden Seitenscheiben hinter den Türen zu erkennen.

### **Fahrzeugkonzept**

Wie der Bora ist auch der Merak als Mittelmotorsportwagen ausgelegt. Die Karosserie ist als Monocoque gefertigt. Da der Sechszylinder kompakter ausfällt als der V8, konnte der gewonnene Raum für Notsitze und eine bessere Schallisolation genutzt werden. Während der Merak im Karosseriekleid die Keilform kultiviert, zeigt er innen gerade Linien und klare Kanten. Der Mitteltunnel trennt das Abteil, während der

Instrumententräger im rechten Winkel einen soliden Kommandostand abgibt. Die Instrumentenanordnung fällt bereits fahrerorientiert aus. Der Schalthebel ist nahe dem Dreispeichenlenkrad mit dem Tridente positioniert. So sieht ein Sportwagencockpit aus!



Der Motor gilt als komplex und furios. Es handelt sich um einen 16-Ventiler. Vier oben liegende Nockenwellen, gesteuert von Ketten, forcieren das Ventilspiel. Drei Vergaser befeuern die Zylinder und sorgen für einen wunderbaren Ansaugklang. Besonders reizvoll scheint die SS-Variante, da sie mit einem Leistungsplus und insgesamt 220 PS aufwartet.





### Keilform als Kaufempfehlung

Dazu bietet der Merak ein manuelles Fünfgang-Getriebe, Einzradaufhängung und Scheibenbremsen rundum. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert der Sportler in rund acht Sekunden. Das ist ordentlich, denn der Wagen wiegt immerhin knapp über 1.300 Kilogramm. Insgesamt entstanden von 1974 bis 1982 laut Werksangaben rund 1.700 Fahrzeuge. Relativ gesehen ist dies im Vergleich zu den anderen Modellen der Marke eine recht hohe Zahl. Absolut betrachtet handelt es sich jedoch um ein Nischenfahrzeug, welches in gutem Zustand derzeit für bereits 30.000 Euro erhältlich ist. Erkennbares Wachstumspotential scheint vorhanden, so dass sich ein gepflegter und technisch sauberer Merak als gute Kaufentscheidung darstellt.





### **Technische Daten**

**Karosserie:** Monocoque

**Motor:** 3,0 Liter V6, Mittelmotor

**Leistung:** 170 PS, 190 PS, 220 PS

**Getriebe:** manuelles Fünfganggetriebe

**V-max:** rund 240 km/h

**Gewicht:** rund 1,4 Tonnen

*Das hier gezeigte Fahrzeug wurde im Jahr 2004 mit Teilen von Campana in Modena restauriert. Der Tacho notiert rund 23.000 Kilometer, was den Merak SS zusätzlich attraktiv macht. Zudem profitierte der Motor von einer Revision, die vor rund 5.000 Kilometern stattfand. Puristen mögen sich allerdings daran stören, dass bei der Karosserieaufbereitung die seitlichen Sicken geglättet wurden. Der Wagen dokumentiert damit den coolen Bora-Look, doch eigentlich sind solche nachträglichen Eingriffe am Merak nicht erforderlich. Erfreulich ist die Aufarbeitung der gesamten Sitzanlage in schwarzem Leder. In Verbindung mit der guten Wartungshistorie empfiehlt sich [dieser Maserati Merak SS](#) somit als echtes Fahrerauto. Artcurial gibt die Taxe zwischen 25.000 und 35.000 Euro an.*

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: [Artcurial](#)

**Galerie**







**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/maserati-merak-ss>  
© Classic Driver. All rights reserved.