

CLASSIC DRIVER

Bruneis Königsfamilie verwandelte diesen Maserati Khamsin in einen Hot Rod

Lead

Vom großen Marcello Gandini entworfen und in homöopathischen Stückzahlen gebaut, war der Maserati Khamsin einer der extravagantesten Sportwagen der 1970er Jahre. Nur die Königsfamilie von Brunei wünschte es noch exklusiver - und ließ den italienischen GT kurzerhand in einen Hot Rod verwandeln.





Glauben Sie es oder nicht, aber unter diesem blauen Sportwagen mit Ferrari-artigem Heck und Bug sowie eigenständigem Mittelteil verbirgt sich ein Maserati Khamsin. Und wenn Sie ihn noch nie zuvor gesehen haben, liegt es nicht an Ihrem mangelnden Wissen - denn dieses Auto ist wirklich einmalig.

Die Fotos von Rob Cooper ließen mich ein paar Monate zurückdenken. Es war Anfang September und auf einer der wenigen Modellpräsentationen, die in diesem Jahr vor einem Live-Publikum stattfanden, enthüllte Maserati den neuen MC20 - seinen ersten Supersportwagen seit Einstellung der MC12-Produktion Ende 2010. Wie es der glückliche Zufall wollte, war ich gerade auf dem Rückweg von Griechenland nach England (in meinem sehr unglamourösen Vauxhall Van) und genau zum richtigen Zeitpunkt in Modena, um der unter Social Distancing Bedingungen abgehaltenen Veranstaltung mit 400 Leuten - nur ein Viertel der im Vor-Covid-Plan vorgesehenen Gäste - beizuwohnen. Es war eine wirklich gelungene Premiere: Maseratis GT1-Star Andrea Bertolini fuhr den schnittigen MC20 auf die von Stroboskoplicht illuminierte und jungfräulich weiße Bühne, begrüßt vom Moderator des Abends, dem Automotive You Tuber Mr JWW.



Während nach Beendigung der eigentlichen Premiere dann jeder die Möglichkeit wahrnahm, den MC20 näher unter die Lupe zu nehmen – und die passenden Kommentare zum selbst entwickelten „Nettuno“-Twinturbo-V6 mit 621 PS, den „Butterfly“-Türen und dem High-tech-Interieur abzugeben – drängte es viele von uns danach, sich die nahe der Bühne ausgestellten klassischen Maserati aus den 60er- und 70er-Jahren näher anzuschauen. Wir waren bereits durch Ausschnitte aus Philip Selkirks Film „Maserati - 100 years Against All Odds“ in die goldenen Jahre der Dreizack-Marke zurückversetzt worden – mit Hilfe von Vorkriegs-Filmschnipseln, Interviews mit Starfahrern wie Stirling Moss und John Surtees oder Gesprächen mit Sammlern wie Pink Floyd-Schlagzeuger Nick Mason.





Und da standen nun die wunderschön restaurierten Klassiker aufgereiht. Schon vor dem Event konnten Gäste als Beifahrer 60er-Jahre-Preziosen wie Ghibli, Sebring, Mexico und Mistral erleben, dazu die später noch folgenden und keinen Deut weniger betörenden Modelle Kyalami, Merak, Bora und Indy. Doch das Old School-Modell, das die meisten Leute bestaunen wollten, weil es zu den seltensten Nachkriegs-Modellen von Maserati zählt, glänzte durch Abwesenheit: der Khamsin. Jener unglückliche Grand Tourer, der 1974 in Produktion ging und damit just zu dem Zeitpunkt, an dem der Preis für Rohöl als Folge der OPEC-Ölkrise um 300 Prozent angestiegen war.



Als Folge wurden nur 435 Exemplare der von Bertone-Designer Marcello Gandini gezeichneten Schönheit gebaut. Mit scharfen Linien, Keilform, Kammheck und einer verglasten Heckpartie mit „schwebenden“ Rücklichtern zählt der nach einem arabischen Wüstenwind genannte Khamsin bis heute zu den begehrtesten Maseratis überhaupt. Das Frontmotor-Coupé war das letzte neu entwickelte Fahrzeug, für das Maserati technische Komponenten des neuen Besitzers Citroën nutzte – darunter hydraulische Systeme für Lenkung, Bremsen und Scheinwerfer. Während der 4,9-Liter-DOHC-V8 und der 2+2-sitzige Innenraum ihn zu einem schnellen, komfortablen und sogar praktischen Kilometerfresser machten. Man könnte also konstatieren, dass der Khamsin die italienische GT-Perfektion der Siebzigerjahre symbolisierte. Man würde also nichts ändern wollen an ihm.



Es sei denn, man wäre einer dieser autoverrückten Mitglieder des Königshauses von Brunei, dem es nicht reicht, nur exotische Autos und möglichst viele von ihnen zu besitzen. Sondern sie so exotisch zu machen, dass niemand sonst die Möglichkeit hätte, exakt das Gleiche zu besitzen. Und so zeigen diese Bildern einen Khamsin wie keinen anderen – ein Einzelstück, das schamlos jede Regel des Grundgesetzes nach Originalität bricht. Doch ehe nun jemand mächtig Dampf über das Sakrileg, einen ultraseltenen Khamsin als Objekt für ein „Resto-Mod“-Projekt ausgewählt zu haben, ablässt, lassen Sie uns die Sache einmal logisch betrachten. Es gibt selten Beschwerden, wenn Porsche 911 eine ähnliche „Behandlung“ erfahren. Und Leute reagieren doch sogar positiv auf die von Icon 4x4 aus Los Angeles gepimpten Ford Bronco und Toyota FJ. Und wer würde bestreiten, dass ein von Cyan Racing aufgewerteter Volvo P1800 ebenso fabelhaft ist wie ein E-Type von Eagle? Ja, fast noch besser als das jeweilige Original?





Also was ist falsch daran, einen Khamsin alltagstauglicher, kräftiger, schneller, agiler und angenehmer fahrbar zu machen? Was die Optik angeht, nun, das ist immer Geschmackssache, doch könnte man positiv sagen, dass die umfangreichen Karosseriemodifikationen das Auto ins 21. Jahrhundert katapultiert haben. Oder zumindest bis fast dorthin... Wenngleich zugegeben auf Kosten des so charakterstarken verglasten Heckabschlusses. Laut Danny Donovan von [DD Classics](#) aus London, der das Auto [für die Historics Ascot Auktion am 12. Dezember eingereicht hat](#), fährt sich der Brunei-Maserati wunderbar und wurde nach extrem hohen Qualitätsmaßstäben zusammengebaut.



„Wie bei vielen Brunei Autos gibt es keine offiziellen Dokumente über den Zeitpunkt und die exakten Umfänge der durchgeführten Arbeiten. Die Familie wollte solche Informationen nicht öffentlich machen“, erklärt Donovan. „Aus ähnlichen Diskretionserwägungen wurden viele Autos für Modifikationen und Restaurierungen nach Neuseeland verfrachtet - und genau von dort kommt nun auch dieses Modell. Es wurde mit einem modernen Holden-V8 und einem Automatikgetriebe bestückt und scheint infolge der höheren Leistung zahlreiche weitere Upgrades erhalten zu haben. Und die Karosserieänderungen sind unglaublich. Viel mehr als nur ein angepappter Body-Kit, sondern die Arbeit von vielen, vielen Stunden Handarbeit. Das Auto sieht im Grunde aus, als wäre es so ‚neu‘ vom Band gerollt.“



Jeder, der gewillt ist, sich mit dieser Optik und dem absoluten Fehlen jeglicher Originalität anzufreunden, ist mit einem Schätzwert von lediglich 76.000 bis 85.000 Pfund Sterling dabei. Und mit einer Laufleistung von unter 32.000 Kilometern, einem unverwüstlichen Holden-V8 und einer sanften, modernen und zuverlässigen Automatik unter der Haube scheint das Auto bereit zu sein, in genau jene Rolle zu schlüpfen, die einst dem Khamisin zugedacht war: die des Kontinente durchziehenden Grand Tourers klassischer Schule. Und er sollte sicher auch die Begeisterung für [Maseratis eigenes 1990er-Jahre-Restomod-Projekt Rekal](#) anheizen, welche die Kreativköpfe von Maseratis neuem Fuoriserie-Thinktank gerade vorgestellt haben.

Fotos: Rob Cooper für Classic Driver © 2020

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/bruneis-koenigsfamilie-verwandelte-diesen-maserati-khamsin-einen-hot-rod>
© Classic Driver. All rights reserved.