

Historie und Histörchen (30): Der Schah und Agnelli mochten ihn

Der Schah von Persien wollte ein standesgemäßes Auto. Maserati baute ihm den 5000 GT, welche Freunde der italienische Exote sonst noch fand, erzählt Hans-Peter Thyssen von Bornemisza, ein Journalist und Fachbuchautor, den ältere Kollegen noch unter dem Namen Hanns-Peter Rosellen kennen. Viele Konstrukteure deutscher Nachkriegs-Mobile wurden von ihm persönlich befragt. Diese Recherchen führten nicht nur zu Fachbüchern, sondern auch zu Anekdoten aus den Jahren, als das Auto in Deutschland wieder laufen lernte.

Ein Wagen, der seinem Rang gerecht wird

Mohammed Reza Pahlewi, Schah von Persien, zeigte sich 1958 nach einer Probefahrt mit dem Maserati-Vertreter Colonel John Simone mitten durch den Stadtverkehr von Paris vom 3500 GT tief beeindruckt. Er beauftragte Maserati "seiner Kaiserlichen Hoheit einen Wagen zu bauen, der seinem Rang gerecht werde".

Für den Maserati-Chefingenieur Giorgio Alfieri kam der Auftrag gerade recht. Ende der Rennsaison 1957 hatte die Motorsportbehörde für die Sportwagen-Weltmeisterschaften eine neue Hubraumgrenze von 3,0 Litern verfügt, um den ausufernden Leistungen Einhalt zu gebieten. In Modena war man deshalb auf einigen der 400 PS starken 4,5 Liter-Achtzylindermotoren vom Typ 450 S sitzengeblieben. Alfieri vergrößerte dessen Zylinderbohrung des 450 S-Motors auf 5,0 Liter. Sonst blieb der Motor des ersten 5000 GT ein reinrassiges Renntriebwerk. 350 PS Leistung kündigte Maserati an, andere Quellen sprachen von 400 PS.

Eingebaut wurde der Super-Motor in ein verstärktes 3500 GT-Fahrgestell. Die Karosseriefirma Touring-Milano lieferte dazu eine monumentale Stufenheck-Coupe-Karosserie, bei der vier Rundscheinwerfer und vier Blinklichter in den Kühlergrill, am Heck sechs Rückleuchten eingebaut wurden. Die Motorhaube war in Bugmitte zu einer ovalen Luftöffnung ausgebildet, aus der Maseratis Dreizack schimmerte. Die flache Heckscheibe wurde als Panoramiascheibe weit ums Eck herumgezogen. Das Heck hatte

Andeutungen von Heckkotflügeln, die an die Form des amerikanischen Chevrolet Corvair erinnerten.

Der Schah stationierte seinen 5000 GT in seinem Chalet im Schweizer St.Moritz. 1959 entstand ein zweites Exemplar für den Südafrikaner Basil Read. 1961 folgte dann eine Serienversion des 5000 GTI, nun mit Benzineinspritzung und 340 PS. Serafino Allemano kleidete etwa 35 Exemplare des 5000 GT ein.

Auch Fiat-Eigner Giovanni Agnelli konnte dem besonderen Charme des 5000 GT nicht widerstehen. Er ließ die Pininfarina-Karosserie seines Ferrari 400 Super-Amerika auf ein Maserati 5000 GT Fahrgestell verpflanzen. Kein Schriftzug, keine Markenzeichen verrieten den Inhalt. Agnellis Maserati trug allerdings eine weit um die Ecke gezogene Panomara-Frontscheibe.

Fernandino Innocenti, Fabrikant des Lambretta-Motorrollers, beauftragte Ghia mit dem Entwurf und Bau eines Maserati-Coupés mit elektrisch verstellbaren Sitzen. Für den amerikanischen Milliardär Briggs Cunningham zeichnete Giovanni Michelotti ein Unikat mit versenkbaren Scheinwerfern. Der Aga Khan ließ seinen Maserati 5000 GT von Pietro Frua karossieren. Und so hielt es auch sein Architekt. 1964 endete die Serie des Maserati 5000 GT.

Bilder zum Artikel



Maserati 5000 GT „Schah von Persien“ (Aufbau von Touring).



Maserati 5000 GT mit Aufbau von Allemano, 1964.



Maserati 3500 GT.



Maserati 5000 GTB.
