



ALLTAGSTAUGLICHKEIT Durchaus vorhanden – wenn man Schraubergott ist oder über ein saftiges Finanzpolster verfügt

SCHRAUBERFREUNDLICHKEIT Nicht vorhanden. Zu Normalschrauben ist es sogar regelrecht unfreundlich

TEILEVERSORGUNG Bei Wartungs- und Technikeilen noch relativ gut – allerdings zu Preisen, bei denen man erblasst...

Bumerang-Effekt

Wie kann es sein, dass der letzte echte Maserati, der 3200 GT, zwanzig Jahre nach seinem Erscheinen immer noch für niedrige fünfstelligen Beträge zu haben ist? Weil unter dem edlen Giugiaro-Blech böse Fallen lauern, antworten drei Experten...

Kaum etwas ist schmerzhafter, als dem Siechtum einstiger Legenden beizuwohnen. Unter den Leid-geprüften nehmen die Fans der altehrwürdigen S. A. Officine Alfieri Maserati eine Sonderstellung ein. Waren sie 1957 noch trunken vor Glück, als Juan Manuel Fangio im 250 F den Formel-1-Weltmeistertitel errang, taumelte „ihr“ Unternehmen nur zehn Jahre später in Schwierigkeiten, die 1968 in der faktischen Übernahme durch Citroën mündeten. Eine Ölkrise später war der Retter selbst ein Sanierungsfall geworden, der seine Maserati-Anteile 1975 für einen symbolischen Betrag an Alessandro de Tomaso weiterreichte.

Unter der Ägide des sprunghaften Argentiniers fasste der Traditionshersteller wieder Fuß, und zwar ausgerechnet mit dem 1982 lancierten Biturbo, dessen anfängliche Verarbei-

tungsmängel selbst eherne Fans dazu trieb, sich in den offenen Dreizack zu stürzen. Trotzdem verkaufte sich der *Maserati per tutti* so gut, dass sich Fiat Ende der Achtziger für das Unternehmen zu interessieren begann und es 1993 schließlich übernahm. Die Turiner Technokraten zwangen die einstigen Rivalen Maserati und Ferrari in eine Zweckehe, aus der als erstes Kind 2001 der 4200 hervorging. Optisch vom Vorgänger 3200 GT bis auf die Rückleuchten kaum zu unterscheiden, hatte unterm Blech ein Ferrari-Motor den hauseigenen Biturbo-V8 verdrängt – für Fans ein Sakrileg.

Mit einigem Recht kann der 3200 GT daher für sich in Anspruch nehmen, der letzte echte Maserati zu sein. Um ihn soll es in dieser Kaufberatung gehen. Als Informanten dienten uns Heinz See vom Maserati-Club Deutschland (siehe *Der Experte*), Robert Fillibeck, Inhaber der Firma Mo-

dena Tridente in Neustadt an der Weinstraße (www.tridente.de, Tel. 06321/399 5704) sowie Vito Antolini von der gleichnamigen Officina (Tel. 06772/ 3375). Alle drei sind altgediente Kfz-Meister, die das Auto seit der Präsentation kennen.

Dank 370 PS sahen viele vom Maserati 3200 GT oft nur die schönsten Rückleuchten der automobilen Neuzeit



KAROSSERIE



1 Außer nach schlecht reparierten Unfallschäden ist Rost kein Thema, Bauteile wie...



2 ...Scheinwerfer und Rückleuchten (mit LED-Technik!) gibt es nur noch gebraucht



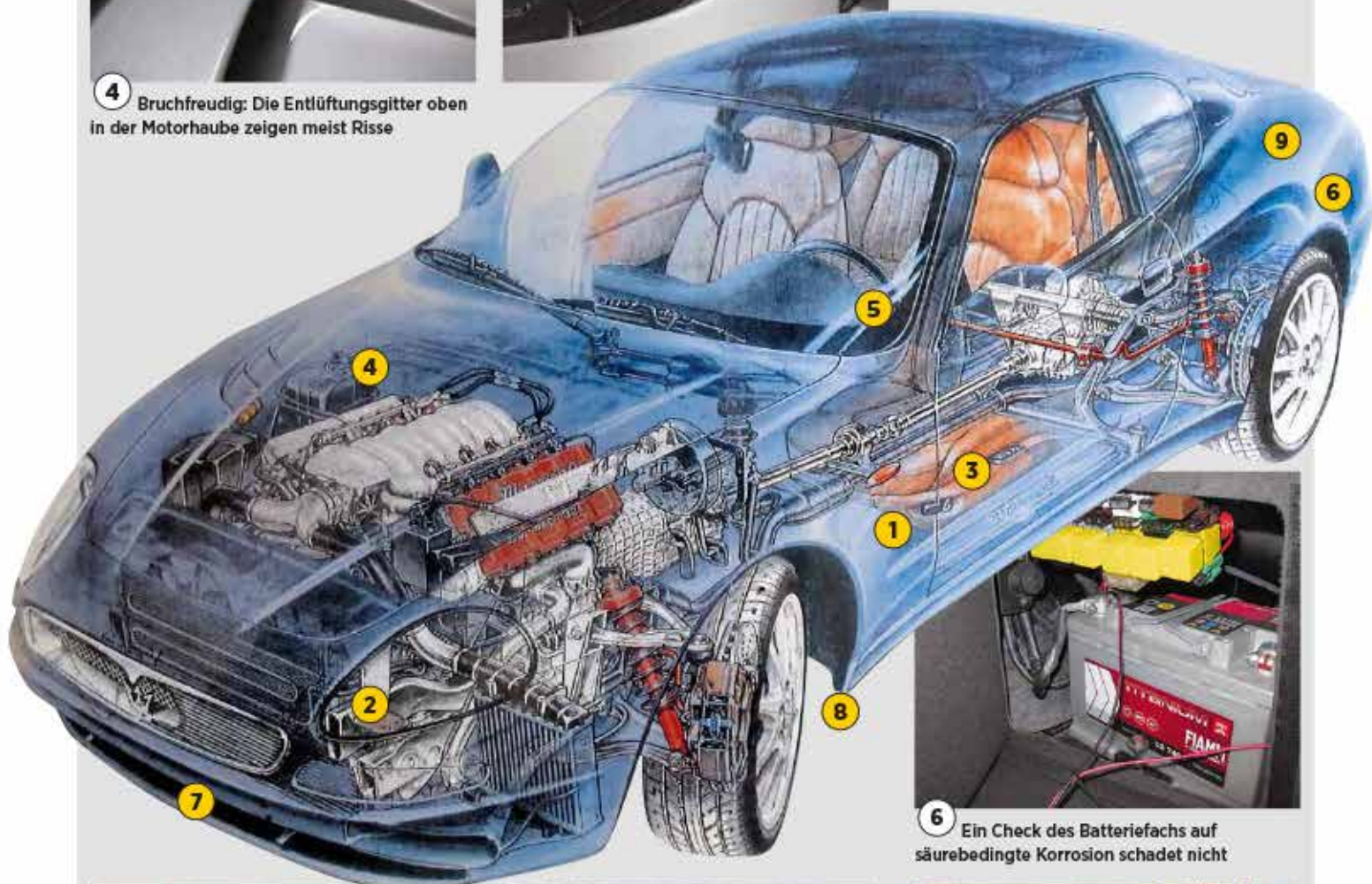
3 Die Spaltmaße waren ab Werk ungleichmäßig und taugen nicht als Unfall-Indikatoren



4 Bruchfreudig: Die Entlüftungsgitter oben in der Motorhaube zeigen meist Risse



5 Wie stets bei geklebten Frontscheiben, sollte man den Rahmen auf Rost absuchen



6 Ein Check des Batteriefachs auf säurebedingte Korrosion schadet nicht



7 Frontschürzen leiden unter Aufsetzern, Ersatz gibt es nur noch gebraucht



8 Wurde der samtig-glatte Unterbodenschutz partiell ausgebessert?



9 Der voll ausgekleidete Kofferraum erschwert die Suche nach Unfallspuren

MOTOR UND ANTRIEB



Komplex, wartungsintensiv und nicht vollgasfest: Der Biturbo-V8 will sanft warm und kalt gefahren werden, liebevolle Pflege dankt er mit ordentlicher Haltbarkeit



Alle 40.000 km ist der Zahnriemen fällig, der die Auslass-Nockenwellen antreibt. Sie sind mit den Einlass-Nockenwellen über kurze Steuerketten...



...an der Rückseite des Motors verbunden, die alle 80.000 zu wechseln sind. Die Steuerzeiten müssen mit Messuhren eingestellt werden



Die Wasserpumpe dient gleichzeitig als Umlenkrolle des Zahnriemens. Oft hat sie Spiel und muss dann unbedingt ausgetauscht werden



Echte Schwachstelle: der berühmte Drosselklappensteller. Er kann überholt und auf (berührungslosen) Hallgeber umgebaut werden



Das Getrag-Sechsganggetriebe schaltet sich etwas knochig...



...harmoniert aber mit dem V8 und gilt als haltbar. Es darf auf keinen Fall Geräusche machen!



Differential (werksseitig mit Sperre) und Antriebswellen bleiben weitgehend unauffällig

KAROSSERIE

Sofern die elegante Blechhülle nicht nach unfallbedingter Kaltverformung liederlich instandgesetzt wurde, beißt sich der Lochfraß am GT bis heute die Zähne aus. Selten sind Altschäden nicht, der hart einsetzende Turbo-Schub überforderte manchen Fahrer. Entlarven lassen sie sich meist nur per Schichtstärkenmessung und am Unterboden, wenn der samtig-glatte U-Schutz mit Fremdmitteln ausgebessert wurde. Die ab Werk ungleichmäßigen Karosseriespalte taugen hingegen nicht als Anhaltspunkte.

Einen genauen Blick sollten Interessenten dennoch auf den Rahmen der geklebten Frontscheibe werfen, der nach Glaser-Pfusch gern blüht, sowie ins kofferraumseitige Batteriefach hinter dem rechten Hinterrad, wo Säureverlust des Akkus zu Korrosion führen kann.

TECHNIK

Es gibt versierte Italo-Schrauber, die sich beim Stichwort GT dreimal bekreuzigen und beim Leben ihrer *Mamma* schwören, so ein Auto niemals anzufassen. Das können die drei Experten nicht nachvollziehen. „Natürlich ist das kein simples Auto, aber auch nicht komplexer als andere zeitgenössische Oberklasse-Fahrzeuge“, sagt Heinz See, und Robert Fillibeck ergänzt: „Einer meiner Kunden hat jetzt über 260.000 Kilometer auf dem Tacho – mit dem ersten Motor, wohlgeachtet! Bei guter Wartung läuft der GT recht problemlos.“

Genau an der hapert es jedoch bei den oft leistungsgierigen und finanzschwachen Spätbesitzern. Heinz See: „Alle 40.000 ist der Zahnriemen fällig und nicht selten auch die als Umlenkrolle dienende und sündhaft teure Wasserpumpe. Nach 80.000 Kilometern müssen obendrein die hinteren, kurzen Steuerketten getauscht werden, die sich längen und am Gehäuse schleifen können.“

Dazu muss der Motor nach oben aus dem voll verschweißten Wagenbug gefädelt werden. „Es gibt Leute, die behaupten, man könne die Inspektion auch bei eingebautem Motor durchführen, aber ich bin da skeptisch“, schüttelt Vito Antolino den Kopf. Grund: Nach dem Wechsel müssen die Steuerzeiten an den einstellbaren Nockenwellenrädern mit mehreren Messuhren eingestellt werden. „Maserati schreibt drei Uhren vor, ich bevorzuge es aber, mit sechs Messuhren zu arbeiten“, erläutert Heinz See und entkräftet damit letzte Zweifel, warum die 80.000er-Inspektion schnell mal 4000 und mehr Euro verschlingt...

Massiv zur Rufschädigung des 3200 hat dessen elektronisches Gaspedal beigetragen, bei dem die Gleitkontakte des Drosselklappen-Potentiometers verschleiben, was für die Beschleunigung ähnliche Konsequenzen hat wie verschlissene Verstärker-Potis für den Musikgenuss. Eine Reparatur schlägt stets mit vierstelligen Beträgen zu Buche.

„An Motor-Schwachstellen fallen mir ansonsten nur ein unterdimensioniertes Kurbelwellen-Axiallager ein, das kapituliert, wenn der Fahrer ständig mit getretener Kupplung startet oder mit eingelegetem Gang an roten Ampeln steht, sowie hoher Ölverbrauch aufgrund verschlissener Kolbenringe. Für letztere haben wir ver-

besserte Nachfertigungen aufgelegt“, erklärt Modena-Tridente-Chef Robert Fillibeck.

Bei Motorrevisionen sei es meistens damit getan, die nassen Laufbuchsen einmal zu honen statt auszutauschen, und auch die Kolben ließen sich fast immer mit neuen Ringen weiterverwenden. „Verschleiß an der nitrierten Kurbelwelle ist ebenfalls selten und lässt sich durch angefertigte Übermaß-Lagerschalen ausgleichen“, so der Neustädter.

„Läuft der GT nach längeren Standzeiten unrund, sind meist die Einspritzdüsen verklebt. Nach meiner Erfahrung helfen oft ein paar Tankfüllungen Aral Ultimate.“ Auch das Gegenteil von Stillstand schätze der V8 nicht: „Zwanzig Kilometer Dauervoll-



»Zwanzig Kilometer Dauervollgas reichen dem Motor zur Kernschmelze!«

warnt Robert Fillibeck

gas auf der Autobahn reichen für eine Kernschmelze“, warnt Fillibeck.

Heinz See präferiert das Getrag-Sechsganggetriebe gegenüber der haltbaren, aber unharmonisch agierenden Automatik amerikanischer Provenienz. Auch die Getrag-Box gilt als solide, sofern sie mit dem korrekten Öl befüllt wird. Kündigen sich jedoch Probleme an, wird es schwierig, denn „Neuteile gibt es keine mehr“, so Vito Antolino.

Bisweilen rühren Vibrationen und Geräusche aus dem Antriebsstrang aber auch von der Leichtmetall-Kardanwelle her, die mit der Zeit unwichtig wird und dann zügig ausgetauscht werden sollte. Andernfalls ist für das eigentlich solide Diff ebenfalls Gefahr im Verzug.

TECHNISCHE DATEN

Maserati 3200 GT

MOTOR

BAUART Wassergekühlter Leichtmetall-Viertakt-V8; je vier v-förmig im Kopf hängende Ventile pro Zylinder, von doppelten, Zahnriemen- und kettengetriebenen obenliegenden Nockenwellen über Tassenstößel betätigt; fünffach gelagerte Kurbelwelle; zwei IHI-RHB-52-Abgasturbolader; elektronisches Motormanagement

BOHRUNG x HUB 80 x 80 mm

HUBRAUM 3217 ccm

PS BEI U/MIN 368 bei 6250

NM BEI U/MIN 491 bei 4500

ANTRIEB Sechsgang-Schaltgetriebe (auf Wunsch Viergangautomatik); Hinterradantrieb

KAROSSERIE

AUFBAU Selbsttragende Ganzstahl-Karosserie

L x B x H 4510 x 1822 x 1305 mm

RADSTAND 2660 mm

LEERGEWICHT 1590 kg

FAHRWERK

VORDERACHSE Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern; Schraubenfedern; (teils elektronisch verstellbare) Teleskopstoßdämpfer; Querstabilisator

HINTERACHSE Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern; Schraubenfedern; (teils elektronisch verstellbare) Teleskopstoßdämpfer; Querstabilisator

BREMSEN Hydraulisches, servounterstütztes Zweikreis-Bremssystem mit innenbelüfteten Scheiben rundum; ABS

DATEN & MESSWERTE

VERBRAUCH Ø 14 bis 20 Liter Superbenzin/100 km

VMAX 280 (Automatik 270) km/h

BAUZEIT 1998 bis 2002

STÜCKZAHL 4.795

FAHRWERK UND BREMSE



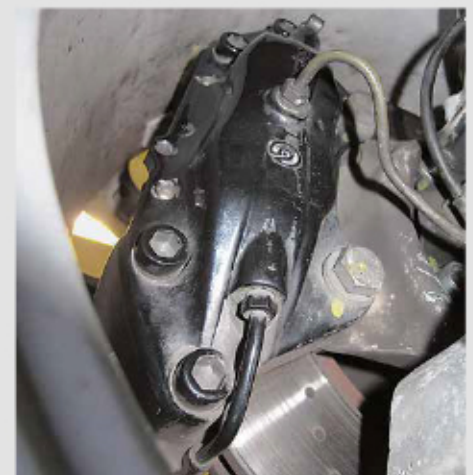
Zeigen die Leichtmetallräder (hier vom Nachfolger 4200) Bordstein-Kampfspuren?



Einteilige Querlenker-Traggelenk-Kombination: Ab 140.000 entwickeln sie Spiel



Poltern aus den Aufhängungen stammt oft von den verschleißfreudigen Stoßdämpferbuchsen



Teuer, aber gut und haltbar: Die Brembo-Brem Anlage mit innenbelüfteten Scheiben rundum



CLASSIC-DATA-MARKTWERT

MASERATI	BAUJAHR	NOTE 1	NOTE 2	NOTE 3	NOTE 4	NOTE 5	NEUPREIS
3200 GT	1998-2001	-	26.000 €	15.900 €	8.300 €	-	143.000 DM

KAUFBERATUNG MASERATI 3200 GT

Klackernde Radaufhängungen lassen sich bestenfalls auf ausgeschlagene Stoßdämpferaugen zurückführen – und schlimmstenfalls auf malade Traggelenke. „Die wiederum gibt es nicht einzeln, sondern nur komplett samt Alu-Querlenker“, so See. Stückpreis: rund 2000 Euro – als sie noch neu verfügbar

waren. Dafür lassen sich bei Modellen mit elektronischem Fahrwerk die bisweilen festgemmelnden Stellmotoren wechseln.

Der Brembo-Bremse stellen die Experten gute Noten aus, allerdings kostet das Rundum-Programm mit neuen Scheiben und Belägen rund 2000 Euro. Glücklicherweise

ebenfalls unauffällig bleibt das Vierkanal-ABS, dessen Radsensoren mit den Radnaben vergossen sind.

DER EXPERTE

Der Drehsprung



Capri – OSI – Maserati lautet die Kurzform von **Heinz Sees** (75) automobiler Vita, und das kam so: „Eines Tages schickte mich mein Chef nach Italien, um eine Tür für einen Ford-OSI zu besorgen. Auf der Reise habe ich das erste

Mal einen Maserati gesehen.“ Seinerzeit fährt der Hesse aus Friedberg Rennen auf Capri. Heim kehrt er zwar ohne Tür, aber mit dem festen Vorsatz, selbst so ein Auto zu besitzen. Es sollte nicht bei einem bleiben... Heute nennt der Kfz-Meister neben dem 3200 GT auf diesen Seiten beispielsweise einen Shamal sein Eigen, dem er regelmäßig auf Rennstrecken die Sporen gibt.

ERSATZTEILPREISE

Maserati 3200 GT

Scheinwerfer (gebraucht)	ab 699 €
Rücklicht (gebraucht)	ab 740 €
Frontschürze (gebraucht)	ab 1100 €
Kotflügel vorn (neu)	895 €
Zahnriemen-Set	349 €
Wasserpumpe (im Tausch)	689 €
Drosselklappensteller (im Tausch)	1095 €
Satz Kolbenringe (verbessert)	825 €
Kupplung komplett	1780 €
Querlenker vorn (gebraucht)	ab 250 €
Federbeinbuchsen (neu)	148 €
Federbein (im Tausch)	685 €
Satz Bremsbeläge vorn/hinten	250/270 €
Bremsscheibe vorn/hinten	640/630 €
Nabe m. ABS-Sensor (gebr.)	ab 260 €

www.tridente.de (Nacht weide 17, 67433 Neustadt), Tel. 06321/3995704

INTERIEUR/ELEKTRIK

Korrodierte Steckkontakte kommen auch beim Maserati vor. „Betroffen sind hier weniger die aufwendig abgedichteten Steckverbindungen im Motorraum, sondern der Rest“, hat Robert Fillibeck beobachtet. Die Folge sind Fehlfunktionen oder glimmende Warnleuchten im üppig instrumentierten Cockpit. Hier sollten Interessenten darauf achten, dass während des dreisekündigen Auto-Checks alle Kontrollanzeigen aufleuchten – und nach dem Start auch wieder erlöschen. Falls nicht, findet sich im Fußraum der OBD-Stecker zum dringend empfohlenen Auslesen des Fehlerspeichers.

Wer sich dann der zeitintensiven Prüfung aller Komfort-Features der opulenten Ausstattung widmet, wird feststellen, dass sich viele Schalter und Taster im Armaturenbrett klebrig anfühlen, weil sich „die gummierte Oberfläche auflöst“, hebt Heinz See resigniert die Schultern, denn eine Lösung des Problems gibt es nicht. Deutlich widerstandsfähiger zeigt sich das Leder der gut konturierten Sitze. Vier Personen bietet der 3200 GT Platz, sofern die Insassen nicht übermäßig groß sind. Familienurlaube im GT scheitern ohnehin am knapp bemessenen Gepäckraum.

INTERIEUR



Besondere Schwachstellen sind im opulenten GT-Interieur nicht zu verzeichnen



Das Leder der Bestuhlung erweist sich als robust, vier (mäßig großen) Insassen bietet der Maserati angemessen Platz



Auto-Check: Gehen alle Kontrollleuchten für drei Sekunden an – und erlöschen danach wieder? Falls nicht: Fehlerspeicher auslesen!



Klebrig, aber keineswegs süß: Die Gummierung der Tastschalter löst sich inzwischen auf, eine Lösung des Problems gibt es nicht



Lüftung, Heizung und Klimaanlage verrichten in der Regel klaglos ihren Dienst, ein Check ist dennoch unerlässlich

FAZIT

Der Maserati 3200 GT steht exemplarisch für das Schicksal vieler Oberliga-Automobile: Auf einen für Normalverbraucher atemberaubenden Neupreis folgt binnen weniger Jahre ein nicht minder atemberaubender Wertverlust, der die Luxusliner plötzlich in finanzielle Reichweite experimentierfreudiger Mittelklassekäufer geraten lässt. Die übersehen in ihrer Erregung allzu oft, dass Ersatzteilpreise und Wartungskosten weiterhin auf Oberklasse-Niveau bleiben.

Beim GT kommt erschwerend hinzu, dass er schon ein Kind jener Zeit ist, als sich das Auto vom Investitions- zum Konsumgut zu wandeln begann und die Hersteller mit immer ausufernderen Modellaletten in einem gesättigten Markt um Anteile rangen. Damit einher ging das produktionsoptimierte Zusammenfassen von Bauteilen zu irreparablen Funktionseinheiten und ein Herunterfahren der Teileversorgung, speziell bei Fiat auch mal auf ein gerade noch vertretbares Minimum.

Also alles ganz schlimm? Nicht wirklich, sagt Robert Fillibeck: „Der GT hat in letzter Zeit deutlich an Wert zugelegt! Für sehr gute Exemplare mit lückenloser Wartungshistorie werden inzwischen 40.000 und mehr Euro gezahlt.“ Gut so, denn hohe Marktwerte steigern die Bereitschaft der Halter zu Investitionen und machen Nachfertigungsaktionen wirtschaftlich attraktiver.

ELEKTRIK



Nach 20 Jahren kommt es zunehmend zu Kontaktkorrosion in den nur teilweise gut abgedichteten Steckverbindungen

„Vieles, wie etwa die Alu-Querlenker, lässt sich außerdem vom Nachfolger 4200 verwenden, wobei aber teils Modifikationen notwendig sind“, beruhigt Heinz See. Der als „Coupé“ und „Spyder“ verkaufte 4200 wurde bis 2007 immerhin über 13.000-mal gebaut. Spezialisten wie Vito Antolino haben sich außerdem beizeiten ein schönes Polster an Gebrauchtteilen zugelegt.

Gern würde man künftigen Maseratisti zum Kauf eines Exemplars mit durchgestempeltem Scheckheft raten, doch „da werden Sie kaum noch welche auftreiben“, dämpft

CLUBADRESSEN

Deutscher Maserati-Club e.V.

St.-Augustinus-Straße 54
53175 Bonn
Tel.: 089-89 66 96 05
E-Mail: manfred.just@deutschermaseraticlub.de
www.deutschermaseraticlub.de

Maserati Club Austria

A-2500 Baden
praesident@maserati-club-austria.at

Das umfangreichste Clubadressenverzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) finden Sie im Internet unter www.oldtimer-markt.de

Wenn Sie einen bestimmten Club suchen und nicht auf die Online-Version zugreifen können, hilft Ihnen die Redaktion unter **Tel.: 06131/992164** gern weiter.

Fillibeck. Somit bleibt als zweitbeste Lösung ein Auto, das sauber und unauffällig fährt. Zeigen sich bei der Probefahrt Probleme, lassen sich die Reparaturkosten dank dieser Kaufberatung recht gut abschätzen und bei Preisverhandlungen berücksichtigen. Dringend abzuraten ist von nicht fahrbereiten „Immobilien“. Sie kommen einem Bumerang mit unberechenbarer Flugbahn gleich.

TEXT **Dirk Ramackers**

FOTOS **Andreas Boyer/DR/Archiv**
d.ramackers@oldtimer-markt.de

DAS **OLDTIMER**-KAUFHAUS

Über 12.000 Artikel

» Praktische Archiv-Suche

Über 200 Kaufberatungen

» Zum **sofortigen** Download

Versandkostenfreie Lieferung

» Lieferungen ab € 20,- und aktuelle Hefte versandkostenfrei*



*im Inland

Ihre Daten werden im Rahmen der DSGVO verarbeitet. Weitere Infos zum Datenschutz: [ds-wf.wmz.de](https://www.oldtimer-markt.de).

Praxis- & Technikbücher

» Profi-Wissen aus der Edition Oldtimer Markt

Exklusive Geschenkideen

» Abonnenten sparen bis zu **15%**



OLDTIMER
MARKT SHOP

www.oldtimer-markt.de