



► 25 aprile 2019



AUTOMOBIL MASERATI INDY

INDY-LABEL.



Habt Ihr noch die Werther's-Werbung der Achtziger auf dem Schirm? „Ich kann mich noch gut an den allerersten Maserati erinnern, den ich von meinem Taschengeld kaufte“, könnte ich den melancholischen Dauerlutscher frei zitieren. „Nie werde ich vergessen, wie ich den 300er Tacho bewunderte – ich spürte, diese Karre muss etwas ganz Besonderes sein.“ Heute bin ich

der Großvater? Nein, so weit tauche ich nicht in die rührende Karamellenreklame ab. Aber die Geschichte mit dem Maserati, die stimmt. Obwohl ich bereits 20 war, als sie sich ereignete. Ein Faden, den ich ein paar Seiten später noch mal aufnehmen könnte...

Rückwärtsgang, Gas. Und ab in die Ära, in der ein Wolfgang Blaube, Modelljahr 1963, noch Teile seiner Siku-Autos abnagte und aufaß (*ein Schicksal, das Antenne und Blau-*

licht des Mercedes-190-Peterwagens, Artikelnnummer V 250, teilten). 1966 war das, und vor lauter Abnagen und Aufessen bekam ich gar nicht mit, dass Ghia gerade die betörende Maserati-Studie Ghibli präsentierte.

Giorgetto Giugiaro, Chefentwerfer der Carrozzeria Ghia, hatte den Granturismo so flach gezeichnet, dass der Motor ebenso tiefer gelegt werden musste wie die Turmfrisur



► 25 aprile 2019

Klassische italienische Viernockenwellen-Vollblüter sind längst in ferne Preisgalaxien entschwemt? Wir präsentieren eine der raren Ausnahmen, gebaut von der berühmten Renn- und Sportwagenmarke Maserati: den viersitzigen Ghibli-Bruder namens Indy

der zeitgenössischen Sozia, wobei die Trockensumpfschmierung nur in ersterem Fall half. Weil der Prototyp bombenmäßig einschlug, entschloss man sich bei Maserati, ihn formal unverändert in Serie zu fertigen. Was besagte Kompromisse erzwang. Und eine katastrophale Raumökonomie ergab: null Notsitze, ein wild zerklüfteter Kofferraum, und das auf 4,60 Meter Länge – ein Missverhältnis, das der verschwenderischen Schönheit verzichtvoll geschuldet war.

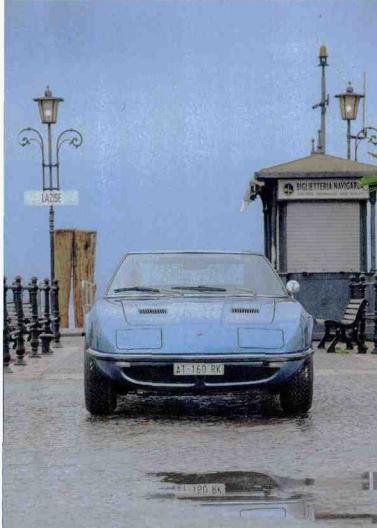
Doch die Rechnung ging auf. Neben dem Ghibli, der mit Baubeginn 1967 über Nacht zum Pflicht-Accessoire der Schönen und Reichen erwuchs, sahen die Konkurrenten von Ferrari, Lamborghini und Aston Martin richtig alt aus. Wie auch die weiteren Maserati-Typen, womit die Vorgeschichte beim Indy angelangt ist.

Simpel gesagt ging es beim 1968 projektierten Maserati Tipo AM 116 darum, eine Art Familien-Ghibli zu schaffen; einen Vollwert-Viersitzer, der vom schnittigen Schlafaugenbug bis zum lang auslaufenden Fastback das formale Reinheitsgebot des Vorbilds möglichst unverwässert erfüllt.

MASERATI



AUTOMOBIL MASERATI INDY



Gabel unterschlagen: Als erster ziviler Maserati ohne Neptuns Dreizack im Gesicht wirkt der Indy irgendwie anonym und identitätslos



Übermutter: Unter der Zentralverschlussattrappe des Indy-4900-Rades sitzen vier ganz normale Radbolzen



Schöner öffnen: Die Türgriffe, die sich übrigens an keinem anderen Pkw-Modell finden, bilden für manche das stilistische Highlight des Indy



Aber dennoch genug Auslauf bietet, um die beiden vergleichsweise angestaubten Viersitzer Quattroporte und Mexico gleichsam zu beerben. Keine leichte Aufgabe.

Ghibli-Stylist Giugiaro meint, sie mit der Ghia-Studie Simun zu lösen. Doch das Einzelstück, das heute im Panini-Museum in Modena steht, fällt bei den Maserati-Eignern, der Familie Orsi, durch. Auch deshalb, weil Ghia inzwischen De Tomaso gehört – einem Mitwettbewerber, dem man nicht die Karosseriefertigung überlassen will. „Vom ersten Tag an favorisierten wir Vignales Entwurf“,

betont Dottore Adolfo Orsi, den ich seit Jahren als Jury-Kollegen manches Concours d'Elegance kenne. Der Enkel des Maserati-Präsidenten Adolfo senior und Sohn von Orner Orsi war damals 17 Jahre alt.

Der heutige Buchautor, Jurist und Autohistoriker war es auch, der den Modellnamen Indy ersann. Maseratis traditionelle Nomenklaturen sahen vor, die Zweisitzer nach exotischen Winden zu taufen: Mistral, Ghibli, Bora, Khamsin. Während man die Viersitzer-Coupés nach Orten großer Rennerfolge benannte – Sebring, Mexico, Kylami. „Oder Indianapolis, kurz Indy“, erklärt Adolfo Orsi:

„Schließlich jährtet sich 1969 unser erster Sieg bei der 500-Meilen-Schlacht in den USA, die übrigens nie eine andere italienische Marke gewann, zum 30. Mal.“

Vignales Entwurf, nunmehr als Indy am Start, wirkt kaum größer als der Ghibli. Was der Zollstock bestätigt: Gegenüber dem extrem flachen Zweisitzer ist der großzügige 2+2 nur 15 Zentimeter länger, das Plus an Höhe und Radstand beträgt je fünf Zentimeter. Dass innerhalb dieser Maße vier erwachsene relativ komfortabel Platz finden und im Fond bequeme Einzelsitze sowie sieben bis

Familiengalerie: Indys Vorgänger, Alternativen und Nachfolger



1963-69

Quattroporte I (Karosserie Frua): einst schnellster Viertürer, 759 Stück gebaut



1966-68

Mexico (Vignale): edles, ruhiges Design, aber eher konservativ. Nur 250 Einheiten gefertigt



1968

Simun (Ghia): Giugiaros Familienversion des Ghibli, der Vignales Indy-Entwurf unterlag



21 Zentimeter Kniestruktur einladen, macht den Indy zwar nicht zum Raumwunder – den Ghibli jedoch zum genauen Gegenteil.

Technisch herrscht praktisch ein Patt: Vom Ghibli erbt der Indy nicht nur den Vier-Nockenwellen-Leichtmetall-V8 (hier mit nassem Ölsumpf), sondern auch das Vorderradbein sowie den übrigen Antriebsstrang – bis hin zur Blattfeder-Starrachse. Maseratis Entscheidung zu diesem grobschlächtigen Archetyp der Hinterradaufhängung mutet heute, sagen wir mal, seltsam an. Zumal der Quattroporte I schon 1963 mit einer feinen De-Dion-Aufhängung debütiert hatte. Fai-

rerweise sei gesagt, dass auch manche Ferrari bis 1964 noch derart bestückt waren – und dass jene konservative Radführung im Italien der Mittschziger eine kleine Renaissance erlebte. Etwa im Hause Fiat, wo der Dino und der 125 starrbeast und blattgefördert antraten.

Als Granturismo der Schwergewichtsklasse federt der Indy, leer nach DIN fast ein 1,7-Tonner, dennoch erstaunlich geschmeidig. Sowieso gehört er zu den nicht allzu reich gesäten italienischen Superauto-Klassikern, die höchst harmonisch fahren; Fach-

leute mit Vergleichserfahrung dürften das bestätigen. Insbesondere aber lässt sich der Indy deutlich angenehmer bewegen als der Ghibli, der in jedem Fahrzustand daran erinnert, einzig zur dauerhaft überschnellen Geradeausfahrt gemacht zu sein.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang, dass der weniger elegant wirkende Indy gegenüber dem rassigen Schönling Ghibli eine messbar bessere Aerodynamik aufweist. „Schon bei den ersten Testfahrten mit dem kleinen 4,2-Liter auf der Autostrada“, erzählt Adolfo Orsi, „maßen wir erstaunlich geringe Kraftstoffverbräuche – bei unerwar-



1971-74

„Quattroporte 1 ½“(Frua): zwei Wagen auf gestreckter Indy-Basis, kein Serienanlauf



1973

Tipo 124 2+2 (Ital Design): Giugiaros namenloser Indy-Erbe, mangels Kapital verworfen



1976-83

Kyalami (Ghia/Frua): vom DeTomaso Longchamp abgeleiteter Indy-Erbfolger, 200 Stück



► 25 aprile 2019



tet hohem Topspeed.“ Gut gehenden 4200ern soll erst kurz vor 260 km/h die Puste ausgegangen sein.

Und der Ghibli? Der macht über 270. Genau Tempo 274,8 im höchsttonlobenden Testbericht der *auto motor und sport*, und sogar 280 im Supersportwagen-Quartett. Auf geduldigem Papier also, in ersterem Fall nebenbei mit freundlicher Unterstützung nicht ganz ziviler Nockenwellen, wie Markenkenner heute wissen. Auch kein Geheimnis ist, dass ein gut eingestellter Ghibli – egal, ob als

FIAT SAMANTHA: DER MINI-INDY

Parallel zum Indy schuf Vignale eine Art Sparversion, die nur 100mlm entstand und als Fiat 125 S Coupé Samantha verkauft wurde. Das Heck entspricht fast dem des Maserati, vorn leuchten Miura-ähnliche Klappenscheinwerfer

4,7er mit nominell 310 bis 330 oder als 4,9er mit 335 PS – kaum mehr als 260 km/h schnell ist. Maseratis

Marktplaner wussten das natürlich. Und so entschieden sie, den Indy zunächst einzigt als 4200er mit 260 PS (nach TÜV-Prüfung 231 DIN-PS) von der Leine zu lassen. 1971 schoben sie den 4700 mit 290 PS nach, und 1973 den 320 PS starken Indy 4900 – wohlgerichtet und wohl bedacht erst mit Auslaufen des Ghibli...

Stilistisch indes fällt der Indy gegenüber dem Platzhirsch in Maseratis Lineup klar ab, wie der geschmackssichere Ästhet auf dieser Doppelseite erkennen dürfte. Zwar ist die Umbauung der Fahrgastzelle ansprechend gestylt. Doch die begnadeten Linien des Ghibli verfehlte Vignale weit, was allerdings mehr dem Sachzwang der Familiengeschäftlichkeit geschuldet war als seinem Formschöpfer.

Jener war der große Giovanni Michelotti. Steht überall – vom Klassik-Magazin übers Fachbuch bis zu Wiki-

pedia. Wenige markenkundige Klugscheißer wissen indes, dass Herr Michelotti ab 1963 die Arbeiten für seinen engen Freund Alfredo Vignale sukzessive beendete, weil er seitdem selbst in Blech machte – und Vignale daraufhin eine eigene Styling-Abteilung aufbaute. Und zwar mit Leuten, die er bei Fias Centro Stile abwarf.

Wer wirklich den Indy zeichnete?

Nicht Michelotti, sondern der weitgehend unbekannte Virginio Vairo. Welche Modelle ihm noch zuzuschreiben sind? Etwa der Fiat 125 S Coupé Samantha (siehe oben links), der zeitgleich mit der Indy-Silhouette bei Vignale entstand. Und auch der direkte Indy-Vorgänger, der formvollendet harmonische Maserati Mexico.

Was der Indy vor allem vermissen lässt, ist das Markengesicht: Bis zum Ghibli-Erben Khamsin (ab 1973) gab es keinen anderen Maserati, der auf Neptuns Gabel im Kühlluftmaul verzichtete. Damit wirkt der Indy von vorn genauso herkunftsarm, verwech-

TECHNISCHE DATEN

Maserati Indy

MOTOR

BAUART Wassergekühlter Viertakt-V8 aus Leichtmetall, vorn längs eingebaut; fünffach gelagerte Kurbelwelle; vier obenliegende Nockenwellen; je zwei v-förmig hängende Ventile pro Zylinder; vier Doppel-Fallstromvergaser Weber 42 DCNF; Verdichtung 8,5:1

BOHRUNG x HUB 4200: 88,0 x 85,0 mm;
4700: 93,9 x 85,0 mm; 4900: 93,9 x 89,0 mm

HUBRAUM 4200: 4136 ccm; 4700: 4709 ccm;
4900: 4931 ccm

PS BEI U/MIN 4200: 260 bei 5500;
4700: 290 bei 5000; 4900: 320 bei 5500

NM BEI U/MIN 4200: 363 bei 4000;
4700: 383 bei 3800; 4900: 441 bei 4000

ANTRIEB Hydraulisch betätigtes Einschieben-Trockenkupplung; vollsynchrone ZF-Fünfgang-Schaltgetriebe (auf Wunsch Dreigangautomatik); Hinterradantrieb

KAROSERIE

AUFBAU Selbsttragende Ganzstahlkarosserie

L x B x H 4740 x 1760 x 1220 mm

RADSTAND 2600 mm

SPUR V./H. 1480/1434 mm

LEERGEWICHT 1670 kg (nach DIN)

FAHRWERK

VORDERACHSE Einzelradlaufhängung an Doppelquerlenkern; Teleskopstoßdämpfer; Schraubenfedern; Torsionsstabilisator; Kugelumlauflenkung

HINTERACHSE Starrachse; halbelliptische Blattfedern; Teleskopstoßdämpfer; Schubstrebe; Torsionsstabilisator

BREMSEN Innenbelüftete Scheibenbremsen rundum; Handbremse auf Hinterräder wirkend

REIFEN 205 VR 14 (4900: 205/70 VR 15)

DATEN & MESSWERTE

VERBRAUCH Ø ca. 17,5-23,5 Liter/100 km

VMAX ca. 245-270 km/h

BAUZEIT 1969 bis 1974

STÜCKZAHL 1104 (4200: 440; 4700: 364; 4900: 300)







Hinterbänker mit Privilegien: In kaum einem anderen klassischen Granturismo mit 2+2-Bestuhlung sitzt man achtern so lässig wie im Indy



In Schönheit rasen: Maserati Ghibli (1967-1973), hier zum Vergleich mit dem Indy. Giorgetto Giugiaro, 1999 zum Car Designer of the Century gekürt, hält den Zweisitzer noch immer für sein größtes Werk

selbar und anonym wie andere Klappleuchtenkarossen jener Epoche, etwa ein Lamborghini Urraco, etwa der Monteverdi Hai.

Oder der Bitter CD. „Der Maserati für Technik-Legastheniker“, wie Erich Bitter, der alte Spaßvogel, mir mal nicht ohne Stolz sagte. Ein paar unserer 1974er Weltmeisterkicker rüstete er mit seiner todshicken Synthese aus „Opel – der Zuverlässige“ und südländischer Haute Couture aus: Bernd Höllenbein, Jürgen Grabowski. Und Paul Breitner, der zuvor einen 1973er Maserati Indy 4900 gefahren hatte; dieselbe, nur 300mal gefertigte Spitzenversion, die diesen Artikel bebildert, erkennbar an den 15-Zoll-Magnesiumrädern mit Zentralmutter-Fake. Damit war der Skandal-Maoist und Frisur-Trendsetter Deutschlands prominentester Indy-Eigner. Vor allem einer, der seinen Indy durchaus auch als Familienauto einsetzte.

Damals, 1974, hatte er den Maserati wenig gebraucht von einem Freund übernommen – „mit gutem Gewissen, dass meine Töchter hinten genug Platz haben“, erzählt Paul Breitner. Ines und Martina, damals zwei und drei Jahre alt, liebten den pfeilschnellen Italiener. „Der Indy war ihr Mama-Loo-Auto –

CAFFE' LACISIVM

Verpackungskünstler:
Selbst wurden vier
vollwertige Sitze mit
ausreichend Knie-
und Kopfraum ähnlich
elegant umhüllt



OLDIMER MARKT 5/2019 45



► 25 aprile 2019



bei jeder Fahrt musste ich die Cassette mit dem Hit der Les Humphries Singers vier oder fünfmal hintereinander dudeln. Seine Gattin war indes weniger erbaut: Exponierte Autos waren Hildegard Breitner stets zuwider, in dem Maserati stieg sie nur, wenn es sich nicht vermeiden ließ. Noch ahnte die Ärmste nicht, dass sie später sogar Pauls Bentley S2 steuern sollte, wenn gerade kein bescheidener Untersatz verfügbar war.

Führ der Weltklasse-Fußballer seine 320-PS-Rakete denn auch mal aus? „Einmal wollte ich's. Die Autobahn war leer, also drückte ich drauf. Bei 250 bekam ich Muffensausen, bin vom Gas – mir war das nicht geheuer. Danach bin ich eigentlich nie mehr als 200 gefahren.“ Dafür lief der Maserati wie ein Uhrwerk, erinnert er sich zurück: „Null Scherereien; zum Glück – ich bin ja technisch völlig hilflos.“ Als Paul Breitner nach der WM '74 zu Real Madrid wechselte, ersetzte er den silbergrünen Indy durch einen Mini.

„Den spanischen Großstadtverkehr wollte ich mir und dem Maserati nicht antun.“ Nun war ich ja nie ein großer Fußballfan. Sonst hätte Paul Breitner mich nicht nur menschlich beeindruckt, und vor allem viel früher. Damit hätte mich auch der Indy beeindruckt, der 1973 mit 80.650 Mark frei Auto König, München, übrigens teurer war als die irren Zwölfender Ferrari 365 GTB/4 Daytona und Lamborghini Miura. Typen, die ich als Autoquartett-Junkie naturgemäß vergötterte. Und der Indy? Nur V8, nur 260 Spitzte, 5500 statt 7500 Umdrehungen: Nach den Werten, die damals unsere Traumauto-Charts sortierten, war der Maserati eher eine Karre für Turnbeutelvergesser.

Sie merken schon: Nun nehme ich den U-Turn zum Einstieg vorhin – Stichwort Werther's Echte. Es geschah 1983. Ich war 20,

fuhr nicht, wie alle anderen, C-Kadett oder Golf LS für drei bis vier Mille, sondern einen Porsche 911 S für 1100 Mark. Ich wiederhole mich? Stimmt, Honda-CRX-Artikel, Heft 7/2015. Sorry, das Alter... Jedenfalls entdeckte ich im Hamburger Abendblatt einen Indy 4700 für 4000 Mark. Hätte ich die sechseinhalb Riesen für den darüber inserierten Espada gehabt, wär's ein-Lamborghini geworden. So kam ich eben zum Indy.

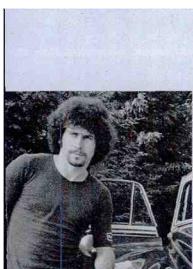
Drei St.-Pauli-Luden als Vorbesitzer (typisch für solche Autos in Hamburg), Spachtel rundum, Rostlöcher darunter, Flammenschlag aus drei der acht Saugschnorcheln, ein Bremssattel fest... egal. Für meine Parkplatzgrabungen vor unserer Bezirksdisco „Klimbim“, die noch jahrelang als Stadtgespräch nachschwangen, reichte es. Bevor ich die 300 auf dem Tacho legalisieren konnte, war die Kupplung am Ende. Ein netter Zug des Schicksals? Wie man's nimmt; ja, ich lebe noch – und nein, beim Verkauf bekam ich

KONTAKT

Dieser Maserati Indy steht neben 200 weiteren Autos, über 100 Motorrädern und 120 Fahrrädern im **Museo Nicolis**
Viale Postumia 71, 37069 Villafranca di Verona (VR)
Tel. +39 045 630 3289, www.museonicolis.com/de

Verschlimmbessert: Drei völlig unterschiedliche Cockpit-Generationen durchlebte der Indy in nur sechs Baujahren – erst stilistisch interessant, dann klassisch schön, zuletzt (im Bild) vergleichsweise langweilig




**Indy-Fahrer
Paul Breitner**

Der bayerische Ausnahme-Fußballer war der mit Abstand prominenteste deutsche Besitzer eines Maserati Indy. Später fuhr er einen Bentley S2 (Bild). Was „Paul“ heute bewegt? Einen aktuellen Audi TT

nur 3500 Mark raus. Heute ist ein Indy teurer. Aber unter allen exotischen Vollblut-Klassikern noch immer ein Sonderangebot – und ganz nebenbei der bessere Ghibli. Okay, der Ghibli ist der schönere Indy. Kostet aber. Weil Schönheit begehrlicher ist als Praxistauglichkeit und Fahrqualität. In Zahlen: etwa das Zweieinhalfache.

Nun bin ich 56. Wie meine liebe Frau. Der Nachwuchs ist flügig, ein Zweisitzer reicht. Und die Aerodynamik ist auch nicht mehr wichtig. Deshalb freue ich mich darauf, wenn unser günstig, weil frühzeitig gekaufter Ghibli fertig ist. 2020 soll er auf die Straße. Wer schuld ist an dieser verzicht- und leidvollen Passion? Zum kleinen Teil ich. Zum großen der Indy.

TEXT Wolfgang Blaube

FOTOS Andreas Beyer, A. Nielsen, Archiv w.blaube@oldtimer-markt.de



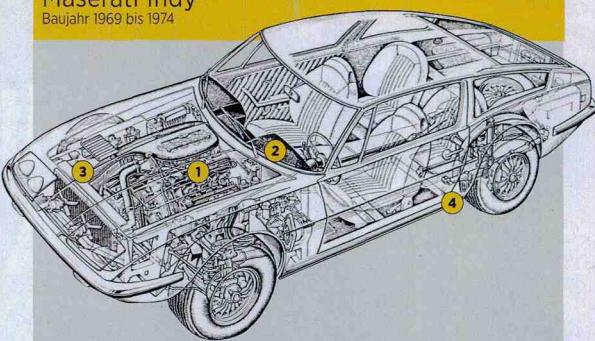
Mit leichtem Gepäck: 255 Liter fasst das Indy-Kofferrach. Ein VW Jetta bietet mehr – aber will das jemand hier wissen?



Voll Keil: Den einst geplanten Niveaustausch sparte Maserati weg, darum liegt der Indy hecksseits unelegant hoch. Erst bei voller Blattfederlast wird die Silhouette richtig schnittig

KURZ-KAUFBERATUNG**Maserati Indy**

Baujahr 1969 bis 1974

**WORAUF SIE ACHTEN SOLLTEN**

- ① NOCKENWELLEN, KOPFDICHTUNGEN** Laufen ein und brennen durch
- ② ELEKTRIK** Werkseitig vernünftig verarbeitet, aber oft fies verbastelt
- ③ MOTORHAUBE** Doppelwandig ausgeführt. Bedeutet: massiver Rostfraß
- ④ SCHWELLER UND TÜRKANTEN** Weisen häufig Korrosionsschäden auf

ALLGEMEIN

Sorgfältige Bauweise, haltbare Materialien, angenehmes Fahrverhalten: Für Maserati-Kenner wie Robert Fillibeck (Fa. Modena Tridente, 67433 Neustadt; www.tridente.de) liefert der Indy die Faszination edler Highspeed-Exoten bei fast volkswagenartigem Benimm. Erste Telleadresse: MIE (www.maseratinet.com).

KAROSSERIE

Das Indy-Blechkleid ist werkseitig solide verarbeitet. Das Hauptproblem sind meist nicht die Korrosionsschäden selbst, sondern unfall- und rostbedingte Billigreparatur-Sünden, etwa aus den 1980ern; in den meisten ihrer fast 50 Lebensjahre waren diese Autos einfach nur extrem unterhalsteure Gebrauchte, bei denen sich keine großen Investitionen lohnten. Da es praktisch keine Blechteile gibt, muss alles angefertigt werden. Wobei die Instandsetzungen der rostgefährdeten Kofferraum- und Motorhauben am aufwändigsten sind.

TECHNIK

Horrorstories wie bei anderen Italo-Vollblütern hört man im Fall Maserati kaum. Der V8, konstruktiv kaum mehr als Alfas Vierender im Doppelpack, ist bei guter Behandlung fast unsterblich. Verschleißbedingte Motorrevisionen gibt es für unter 20.000 Euro, das volle Programm kann über 30.000 kosten – vorausgesetzt, Kurbelwelle und -gehäuse sowie Köpfe sind noch brauchbar. Die Resttechnik stammt überwiegend aus den Regalen großer Zulieferer, etwa das ZF-Getriebe und die Salisbury-Hinterachse. Echte Lücken in der Teileversorgung gibt es nicht. Bisweilen muss man halt etwas suchen.

KAUFTIPP

Gegenüber vergleichbaren Granturismo-Klassikern mit Nockenwellen im Quartett ist der Maserati Indy klar unterbewertet. Leidlich betriebsfähige Exemplare finden sich ab etwa 40.000 Euro, ein vernünftiger Vertreter zum reinsetzen und losfahren kostet etwa das Doppelte. Selbst echte Zustand-2er liegen unter 100 Mille. Der 4900er ist am begehrtesten, wird aber zum Risiko, wenn man die Mehr-PS beherzt nutzt. Günstiger, motorseitig viel sorgloser und auch nicht viel lahmer sind die 4,2- und 4,7-Liter. Grundsätzlich gilt: Regelmäßig bewegte Indy sind klar besser als entsprechende Standuhren.

⌚ ALLTAGSTAUGLICHKEIT In der City unterfordert, als schneller Langstrecken-Oldie kaum schlagbar. Wäre da nicht der Durst...

🔧 SCHRAUBERFREUNDLICHKEIT Rundum klassische, rätselfreie Bauweise. Was beim Do-it-yourself meist fehlt, ist etwas Mut

* Unsere Kaufberatungen finden Sie online unter shop.oldtimer-markt.de oder beim Leserservice unter 0631/992101.