



Maserati Mexico

GT-Gedenken

Viva Mexico! Einem Unfall
verdankt dieser klassi-
sche GT seinen Namen,
der Firma Maserati die
Autowelt diese
Schönheit



Ein **Gran Turismo** mit Rennmotor-Genen, dezent im Auftritt, klangstark im Abgang. Der **Maserati Mexico** passte wunderbar in die **goldene Ära der GTs**, reüssierte aber erst im reifen Alter.

Von Enrico Falchetto mit Fotos von Alexandre Besancon

Il Commendatore – ein Auto wie ein Ritterschlag! Außenspiegel gab es seinerzeit von Werk aus keine, heute zeigt fast jeder Maserati Mexico eine eigene Interpretation zum Thema Rücksicht. Die seitlichen Kiemen sind wie schon beim sechszylindrigen Vorgänger Sebring ein fescher Fake



Es war eine fast schon kitschige Inszenierung: Zwei Wochen nach der Präsentation des neuen Maserati-GT auf dem Pariser Salon im Oktober 1966 gewann John Surtees auf Cooper-Maserati den Grand Prix von Mexico. Was allerdings auch beweist, dass das viersitzige Coupé seinen Namen nicht wie gerne behauptet jenem Dreizack-Triumph in Mittelamerika zu verdanken hat. Schuld daran trug vielmehr ein profaner Autounfall. Der verformte nämlich den Maserati 5000 GT eines mexikanischen Kunden derart, das das Wrack zum Wiederaufbau ins Werk nach Italien verschifft wurde.

Wo sich der Besitzer prompt in Vignales Salon-Studie „5 litri“ verliebte und dessen Karosserie auf das reparierte Fahrgestell seines Autos setzen ließ. Das bescherte dem armen Eigner beim Reimport Steuerfreiheit und Maserati eine Typenbezeichnung fürs neue Aushängeschild.

Virginio Vairo, Ex-Pininfarina-Mann, hat den eleganten Zweitürer dem Vernehmen nach bei Vignale entworfen. Michelotti, dem diese Arbeit nicht nur zuzutrauen wäre, sondern in vielen Publikationen auch zugeschrieben wird, hatte das Turiner Zeichenstudio bereits 1962 verlassen, um sich selbständig zu machen. Mit welcher Mär rund um den Maserati Mexico gilt es noch aufzuräumen? Auf jeden Fall mit der in Sachen Stückzahlen. Viele Quellen geben 250 Exemplare an, doch das ist nur die Unmenge, die von der ersten Serie bis 1970 entstand. In Summe sollen etwas mehr als 480 Wagen gebaut worden sein – trotz der Exklusivität der Marke mit dem Dreizack gilt das als nicht allzu großer Erfolg. Schließlich hatte Maserati vom ersten Serien-GT des Hauses, dem 3500, zuvor in ebenfalls sechs Jahren rund vier Mal so viele Exemplare verkauft.

Was sollte den Gentleman Mitte der Sechziger vom Kauf eines Maserati Mexico abgehalten haben? Das allzu un-



Little Italy, Great Britain. Conolly-Leder und tiefe Teppiche machen ebenso auf Jaguar & Co. wie ein Armaturenbrett im wahrsten Sinne des Wortes. Acht Rundinstrumente von Veglia Borletti, ebenso viele Kippschalter, die man garantiert immer verwechselt



Diese Heckleuchten tragen auch die Maserati-Brüder Quattroporte I und Sebring II, aufgesetzt wirken sie hüben wie drüben. Mit einzeiligem Kennzeichen gewinnt das Heck an Eleganz

aufdringliche Design? Eigentlich nicht, schließlich gönnt sich der stilechte Sir mit Vorliebe eine diskrete Rakete. Doch zumindest aus der Sicht solventer Playboys schien der zur selben Zeit erhältlich Ghibli reizvoller – Ghias Meisterstück klassischen Sportwagenbaus gilt bis heute als Design-Ikone, nicht nur in der Maserati-Geschichte. Der hohe Preis darf nur absolut gesehen als Ausrede herhalten, Lamborghini und Ferrari riefen für ihre GTs noch höhere Tarife aus. Und mit nichts anderem ist dieser Dreizack zu vergleichen, selbst wenn die beiden heimischen Konkurrenten stets zwölf Zylinder unter der Haube trugen.

Die vier Häferl gingen nur in Sachen Prestige ab – und das, obwohl sich der Maserati-V8 seinen Lorbeer längst im Rennsport verdient hatte. Chefkonstrukteur Giulio Alfieri verwandelte den Rennmotor aus dem 450S in einen alltagstauglichen Murl, und auch wenn keiner der beiden Versionen in der Praxis die vom Werk angegebene Leistung erreichte, war der Motor stets ein Pro-Argument für den Kauf des Mexico. Aus 4,2 bzw. 4,7 Litern intoniert das Vollalu-Orchester ein Meisterwerk der Mechanisierung. Das Klackern der Benzinpumpen nach dem Dreh am Zündschlüssel gleicht dem Taktstock des Dirigenten, wenn er Aufmerksamkeit mahndend ans Pult klopft. Als Ouvertüre schlürfen vier Weber-Doppelvergaser Sprit aus zwei Benzintanks, um das luftig gegurgelte Gemisch virtuos in die Brennräume zu spucken. Untermalt vom Tanz der Ventile und vom leisen Rasseln zweier Steuerketten für vier Nockenwellen entlädt sich das Explosions-Oktett als *grande finale* in zwei Trompeten am Heck. Diese Inszenierung lässt keinen kalt.

Als Basis für den Mexico diente der 1963 präsentierte Quattroporte, die wahrscheinlich erste Sport-Limousine der Welt. Dessen Fahrgestell wurde einfach um elf Zentimeter verkürzt. Und nach-

dem der Viertürer im Premierenjahr des Mexico seine DeDion-Hinterachse verlor, bekam auch der Coupé-Ableger die simplere Starrachse installiert. Vier belüftete Brems scheiben waren damals so prestigeträchtig und selten wie Keramik-Kollegen heute, fünf Vorwärtsgänge auch nicht überall en vogue. Kurzweilig und präzise schaltet man die ZF-Box damals wie heute, bei kaltem Getriebeöl freilich etwas strenger.

Was fällt noch auf, wenn man den Mexico heute bewegt? Die Bremsen verlangen trotz Servo-Unterstützung nach festem Pedaltritt. Das Fahrwerk ist nicht so komfortabel, wie das Interieur vermuten ließe. Dafür agiert der 1,6-Tonner nicht so schwerfällig, wie er aussieht. Vorausgesetzt, der Erstbesitzer hat die optionale Servolenkung – ebenfalls aus dem Hause ZF – dazubestellt. Aufpreis konnte man anno dazumal außerdem für Radio sowie Sperrdifferenzial zahlen, und auch für die Dreigang-Automatik aus dem Hause Borg Warner. Für die spricht allein das Unterstreichen des Reise-Charakters, der vom großen Kofferraum, der serienmäßigen Klimaanlage und dem guten Platzangebot auf der Rückbank vordefiniert wird. Zigarettenanzünder und Aschenbecher ebendort zeigen, dass es

Maserati wirklich ernst meinte mit dem Transport von Erwachsenen im einzelsitzig ausgeformten Fond.

Die Musik spielt freilich auf den vorderen Möbeln. Untypisch für einen Italiener aus dieser Zeit: die gute Sitzposition samt steil stehendem Lenkrad. Der breite Mitteltunnel wirkt wie eine Keuschheitsgrenze, Fahrer und Beifahrer sitzen nahe den Seitenfenstern. Die lassen sich übrigens elektrisch bewegen – vielleicht treffen sich ja die Finger von Pilot & Co hin und wieder schüchtern in der Mittelkonsole, wo der Ducellier-Doppelschalter zur Scheiben-Steuerung sitzt. Flankiert wird dieser rechts und ►

„Der Vollalu-V8 intoniert ein Meisterwerk der Mechanisierung.“

Ein Gran Turismo zum Reisen und Rasen. Die verchromte Grill-Oberlippe verweist stolz auf den Dreizack im Grill. Giulia-Besitzern könnte die Blinker/Standlicht-Kombination bekannt vorkommen



links von je vier fragilen Kippschaltern, die jeden Tag Rätsel aufgeben, weil man ihre Symbole schwer erkennen oder zuordnen kann.

Wer saß anno dazumal hinterm Steuer dieses Maserati-Coupés? Box-Weltmeister Nino Benvenuti etwa, der wird sich wohl kaum Gedanken über die Servolenkung gemacht haben. Prominent vertreten im Mexico war auch die Unterhaltungsbranche. Aktrice Virna Lisi erlag dem Charme des Dreizack-GT ebenso wie Dean Martins Manager Greg Garrison. Und Schauspieler Ronald Reagan steuerte diesen Maserati, lange bevor er die Geschicke einer ganzen Nation lenkte.

Bleiben wir beim Blick im Rückspiegel. Zeitgenössische Testberichte zum Maserati Mexico gibt es nicht viele, als Kritikpunkt tauchen dabei unisono fading-empfindliche Bremsen auf. Moniert hat das auch die britische „Car“ in ihrer August-Ausgabe von 1968. Eigentlich hätte das Magazin einen Ghibli-Testwagen auffassen sollen, der verunfallte allerdings – Trost und Ersatz kam in Form des Mexico. „Italy's Aston“ charakterisierte ihn das Fachblatt, als einen GT der derben Rasse und dabei als ziemlich englisch. „Autocar“ attestierte dem Maserati-Coupé gute Kontrollierbarkeit auf kurvenreichen Straßen, monierte aber das schmale Drehzahlband des 4,7 Liter-Motors und dessen unstandesgemäße Manieren bei hohen Touren.

Apropos: Zu welchem der beiden Motoren sollte der Klassik-Fan heute greifen? Ehrliche Antwort: egal, viel wichtiger ist der Zustand des Fahrzeugs. Der 4700 ist bulliger, der 4200 drehfreudiger. Die Leistung spielt heutzutage keine große Rolle mehr. In der Praxis wird der kundige Pilot so oder so bemüht sein, möglichst rasch Fahrstufe fünf einzulegen, den V8 dann gemütlich dahinflummeln zu lassen und sich an der schönen Aussicht überschenkel-aufwärts zu delectieren. Belohnt wird, wer diesen Gran Turismo nicht hetzt oder mit ihm kämpfen will.





Vollalu-V8 mit Renn-Vergangenheit: vier Vergaser und Nockenwellen, fünf-fach gelagerte Kurbelwelle, elf Liter Ölinhalt, neunzig Grad Zylinderwinkel. Dieser Typ Maserati-Motor gilt als robust und wurde bis 1990 verbaut

Zeit seines Modelllebens litten die Verkaufszahlen des Mexico unter dem unaufdringlichen Wesen des Wagens – was ihn heute für Connaissseure umso begehrter macht. Die Tarife für gute Exemplare sind in den letzten Jahren entsprechend gestiegen, gehen aber im Vergleich zu ähnlich gearteten Modellen von Lamborghini, Ferrari oder Aston Martin immer noch als Schnäppchen durch. Zumal wenn man sich die geringe Stückzahl vor Augen hält. Einen direkten Nachfolger bekam der Mexico übrigens nicht. Erst fünf Jahre nach seiner Einstellung 1972 kam der Kyalami auf den Markt. Der sollte ihn zumindest in Sachen Stückzahlen als erfolglosesten Maserati-Klassiker ablösen. ◀

Die beiden Auspuffrohre ragen frech wie Flinten aus dem Heck, das ist volle Absicht. Was sonst noch auffällt: viel Glas, und das getönt. Und dass Radlaufleisten nicht peinlich sein müssen. Räder vom Ghibli als Option ab 1970



Daten & Fakten

Maserati Mexico

V8, 16V, vier Weber-Doppelvergaser, **4136 (4719) ccm**, **260 (290) PS** bei 5500 (5200) U/min, max. Drehmoment **372 (412) Nm** bei 3500/min, Fünfgang-Getriebe (a. W. Dreigang-Automatik von Borg Warner), Hinterradantrieb (a.W. Sperrdifferenzial); vorne doppelte Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Teledämpfer, Stabilisator; hinten Starrachse, Panhardstab, Teledämpfer, Blattfedern; Scheibenbremsen v/h (bel.); Kugelumlauflenkung (a.W. mit Servo), L/B/H **4760/1730/1350 mm**, Radstand **2640 mm**, Spurweite v/h **1390/1360 mm**, Wendekreis **12,0 m**, Reifendimension **205 VR 15**, Tank **2 x 47,5 l**, Kofferraum **600 l**, **4** Sitze, Leergewicht **1650 kg**, 0–100 km/h **ca. 7,5 (8,0) sec**, Spitze **240 (255) km/h**, Verbrauch (lt. Werk) **19 (20) l/100 km**



- **Bauzeit:** 1966 bis 1972
- **Lebenslauf: 1965:** Im Herbst steht am Vignale-Stand der Turiner Automesse der Prototyp mit 4,9 Liter-Achtzylinder; **1966:** Auf dem Pariser Salon wird im Oktober die Serien-Version des Maserati Mexico (Typ AM 112/1) erstmals offiziell präsentiert, und das mit 4,7 Liter-V8; **1968:** Als Alternativ-Angebot kommt eine 4,2 Liter-Version ins Programm (AM 112), die trug serienmäßig Stahlfelgen statt Speichenräder; **1970:** zweite Serie, erkennbar etwa an den Außentürgriffen vom Indy sowie an Radmuttern statt Zentralverschluss – optional befestigten diese Aluräder von Ghibli. Beim Innen-Lifting verschwinden die silbernen Rahmen der Rundinstrumente und die hübschen Holzleisten in den Türen, dafür gibt es neue Sitze mit herausziehbaren Kopfstützen. Umstellung auf elektronische Bosch-Zündung; **1972:** Einstellung der Baureihe
- **Stückzahlen:** 482 (305 als 4200, 175 als 4700, einer als 4900 und einer mit 3,7 Liter-Sechszylinder; dazu mindestens zwei Spezial-Versionen von Frau)
- **Neupreis (1972):** ca. € 30.500,- (4200) bzw. € 31.250,- (4700)
- **Marktwert heute** (guter Zustand, lt. Classic Tax): ca. € 58.000,- (4200) bzw. € 61.000,- (4700)
- **Alternativen:** Aston Martin DBS, Bentley T Corniche Coupé, Bristol 410/411, Ferrari 365 GT 2+2, Iso Rivolta, Jensen Interceptor, Lamborghini Islero, Mercedes 380 SE 3,5 Coupé

Die Bau-Basis für den Mexico bildet die 1963 präsentierte Maserati-Limousine Quattroporte, allerdings erst die zweite Serie ohne DeDion-Hinterachse

Foto: Werk



Foto: Werk



Der schlicht „5 litri“ getaufte Prototyp des Maserati Mexico entstand 1965 bei Vignale und kommt dem späteren Produktionsmodell schon sehr nahe

Erstserie-Mexicos erkennt man an Zentralverschluss-Rädern (im Bild die schönen Borrani-Speichenfelgen), an den Klapp-Türgriffen sowie innen an mehr Holz sowie kopfstützenlosen Sitzen



Foto: Werk



Foto: Super Car Foto Collection

Der Simun, Dienstwagen von Alejandro de Tomaso, baut 1967 auf dem Mexico auf, es war das letzte Werk von Giugiaro bei Ghia. Maserati entschied sich allerdings gegen diesen Entwurf und für den Indy von Vignale