

MotorKlassik

MotorKlassik

DIE FASZINIERENDE WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON



**WEIHNACHTS-
WÜNSCHE
für Klassik-
Fahrer**



Mercedes-Benz
300 SEL 6.3

Luxus & Leistung

Die besten Limousinen der Welt!



Audi V8



Chrysler LHS



Jaguar Mk VII



Maserati Quattroporte



Gut angelegtes Geld, günstiger als 964
Service-Kosten Porsche 993



Der Schweden-Stahl wird 50!
Geburtstags-Tour im Volvo 240



Das Paradies für England-Fans
Goodwood Revival Meeting



BMW Z4 & Triumph TR4

Macht der Moderne so viel Spaß wie der Klassiker?

► Italo-Kult Passione Engadina ► Crashtests Die Erfindung der Sicherheit



4 190652 506503



MotorKlassik KALENDER 2025

Einzigartige Aufnahmen zeigen die schönsten Reiselandschaften Europas.

Der neue Motor-Klassik-Kalender (DIN A2 – 59,4 x 42 cm) möchte Sie auffordern – zu einer Reise mit Ihrem Klassiker. Weil dies einfach das Beste ist, was Sie mit Ihrem Oldtimer oder Youngtimer unternehmen können. Lassen Sie sich von zwölf ausgewählten Reise-Motiven aus den schönsten Ecken Europas dazu inspirieren, selbst einmal dorthin zu fahren, wo die Straßen am kurvigsten, die Berge am eindrucksvollsten und die Aussichten am schönsten sind. Also, Koffer packen, einsteigen und losfahren – so einfach kann das Reisen sein, auch mit einem Klassiker!

Nur
24,90 €*



*inkl. MwSt. / zzgl. Versandkosten



Jetzt bestellen unter:

Web: www.motor-klassik.de/kalender

Telefon: 0781 6396659

E-Mail: mps-bestellungen@burdadirect.de

Mal ehrlich: Bunter als beim OGP geht es kaum, oder? Könnte man auch im Fernsehen zeigen



Liebe Leser,

das öffentlich-rechtliche Fernsehen soll die Lebenswirklichkeit der bezahlenden Bundesbürger abbilden. Beim Thema Motorsport und historische Automobile versagt es kläglich.

Kürzlich war in einem Regionalprogramm des öffentlich-rechtlichen Fernsehens eine der beliebten Sendungen über Land und Leute zu sehen, unter anderem ging es um die Eifel. Da tauchte erwartungsgemäß der Nürburgring auf, und der Zuschauer erfuhr, dass diese berühmte Rennstrecke schwere Zeiten hinter sich habe, sich glücklicherweise habe umorientieren können und es dank Veranstaltungen wie Rock am Ring bergauf gehe. Danach war ich baff.

Kein Wort über das 24-Stunden-Rennen, zu dem in diesem Juni wieder rund 240 000 Zuschauer gepilgert sind, kein Ton über die zahlreichen anderen Rennen für Autos und Motorräder, keine Erwähnung der Nordschleife als Teststrecke und Gradmesser für die internationale Automobilindustrie – oder als idealer Schulungsort für Sportfahrer wie etwa beim Perfektionstraining unserer Schwesterzeitschrift sport auto. Von großen historischen Rennveranstaltungen wie Oldtimer-Grand-Prix, Nürburgring Classic oder dem 1000-km-Rennen ganz zu schweigen.

Motorsport? Funkstille

Schwamm drüber, könnte man sagen, schließlich handelt es sich nur um einen kleinen Beitrag in einem Regionalprogramm. Doch leider ist besagter Beitrag symptomatisch für den gesamten öffentlich-rechtlichen Rundfunk. Motorsport mag noch so gern gesehen werden – gesendet wird er nicht. In Le Mans waren in diesem Jahr 329 000 (!) Besucher, der MotoGP am Sachsenring feierte mit 252 826 Zuschauern einen neuen Rekord. Zu sehen und zu hören war davon im gebührenfinanzierten Fernsehen: nichts. Selbst wenn, wie in der jüngeren Vergangenheit, Audi oder Porsche in Le Mans gewinnen,

herrscht Funkstille; allenfalls bei einem Formel-1-Titel für Mercedes kommt mit Glück eine kurze Meldung.

Dafür mühen sich ARD und ZDF nach Kräften, jedes Skispringen oder die Tour de France in epischer Breite zu begleiten. Da habe ich auch überhaupt nichts dagegen. Ich würde mir nur wünschen, hin und wieder eine Sendung zum Thema Motorsport zu sehen. Vielleicht hätte dann auch ein Report über, sagen wir, den Oldtimer-GP eine Chance, denn beim Thema Klassiker wird es im Öffentlich-Rechtlichen ganz düster. Sie treten nur auf, wenn der Drehbuchschreiber einer Vorabendserie dem Hauptdarsteller eine coole Karre unterjubeln will, meist ist das ein bunter Porsche oder Mercedes-Kombi, bei Frauen gern ein Käfer Cabrio.

Dass klassische Automobile für viele Bundesbürger nicht nur eine Herzensangelegenheit sind, sondern längst einen beträchtlichen Wirtschaftsfaktor darstellen, hat sich in den Sendeanstalten bislang noch nicht herumgesprochen. Hier wäre, Stichwort Lebenswirklichkeit abbilden, noch viel Luft nach oben. Nun ja, bald ist wieder Weihnachten, und da werden bekanntlich auch ungewöhnliche Wünsche wahr. In diesem Sinne, herzlichst Ihr



H-J. Götzl

hjoetzl@motorpresse.de



AUTOS & FAHRBERICHTE

- **Titel: Fünf Luxuslimousinen, jeweils mit Kaufberatung** 12
- Maserati Quattroporte III** 14
Individualist aus Italien
- Mercedes-Benz 300 SEL 6.3** 18
Schwäbischer Hubraumriese
- Jaguar Mk VII M** 22
Nobel-Brite im feinen Zwirn
- Audi V8 L** 26
Die besondere Quattro-Rarität
- Chrysler LHS** 30
US-Luxus der Neunziger
- Triumph TR4 und BMW Z4** 34
Die 4 gewinnt, aber welche?
Mit Kaufberatungen
- Mit einem Volvo 242 DL unterwegs in Schweden** 136
50 Jahre Baureihe 240: Mobilität auf die skandinavische Art

MAGAZIN

- Best Cars 2025** 42
Tolle Gewinne bei der großen auto motor und sport-Leserwahl
- Klassiker als Film-Helden** 48
911 Targa in „Adam at Six A.M.“
- Béla Barényi und die Sicherheit** 50
Rückblick auf das Lebenswerk des genialen Konstrukteurs

TECHNIK

- Restaurierung Barkas V901/2** 110
Besondere Ost-West-Beziehung
- Service-Station (207)** 116
Porsche-Baureihe 993
Kein billiges Vergnügen

AUTOS IN DIESEM HEFT

- Audi V8 L, Typ D11/4C 26
- BMW Z4, Typ E85 34
- Chrysler LHS, Typ LH 30
- DKW AU 1000 Sp 67
- Ford Mustang Hardtop-Coupé 69
- Framo/Barkas V901/2 110
- Jaguar Mk VII M 22
- Maserati Quattroporte III 4.9 14
- Mercedes 300 SEL 6.3, W 109 18
- Porsche-Baureihe 993 116
- Triumph TR4 34
- Volvo 242 DL 136

42 LESERWAHL MIT TOP-GEWINNEN

■ Bei der auto motor und sport-Abstimmung sind 2025 zwei Neuwagen zu gewinnen

62 UNTER DEM HAMMER

■ Raritäten, Sternstunden, günstige Gelegenheiten: unsere Übersicht über die aktuellen Auktionsergebnisse

SPORT

- 4. Luxembourg Classic** 44
Ganz groß im kleinen Herzogtum
- 13. Passione Engadina** 122
Passion für italienische Klassiker
- DSK-Nachrichten** 128
Neues vom Sportfahrer-Kreis
- Goodwood Revival** 130
Seit 1998 ein urbritisches Event
- FHR-Rennsport-Nachrichten** 134
Aktuelles für Sportbegeisterte

RUBRIKEN

- Editorial** 3
H.-J. Götzl über Klassiker im öffentlich-rechtlichen Fernsehen
- Album** 6
Das Foto des Monats
- News** 8
Neues vom alten Auto
- Motor Klassik-Markt** 61
2200 Klassiker-Preise, Auktionen, Probe gefahren, Anzeigen
- Leserbriefe, Aus dem Fuhrpark, Impressum** 108
- Abo-Anzeige** 120
Lese-Freude pur (auch S. 145)
- Redaktions-Album** 142
Rückblick mal in eigener Sache
- Vorschau** 144
Motor Klassik im Januar
- Ausstieg** 146
Frank Janssen über Fake News und Faktentreue
- **Titel-Thema**



Dolce Vita in italienischen Klassikern: **Passione Engadina** 122

Da überschlagen sich die Ereignisse: **Béla Barényi** und die passive Sicherheit 50

Sie kennen den Streifen „Adam at Six A.M.“ nicht? Großes Kino mit 911 Targa 48



34 Tradition und Fortschritt

Ist der BMW Z4 der legitime Erbe des Triumph TR4?



Wichtiges Design, faszinierender V8:
Der **Maserati Quattroporte III** betört

14



Aus Lust am Laster: Die Restaurierung
dieses **Barkas V901/2** dauerte 20 Jahre

110



50 Jahre **Volvo-Baureihe 240**:
Im 242 DL durch Schweden

136



Teamarbeit

bestimmt auch das attraktive Aussehen des W 210, doch nur einer kann den Takt der Ästhetik vorgeben. Bruno Sacco, hier 1995 am Auto mit Copilot Peter Pfeiffer, leitete das Mercedes-Design von 1975 bis 1999. Sacco starb am 19. September im Alter von 90 Jahren. Er war einer der Größten seines Fachs.

Foto: Mercedes-Benz

Den Nachruf auf Bruno Sacco finden Sie auf Seite 10.





Noch einmal wird um den SIHA-Pavillon in Halle 5 (links) eine Sonderschau arrangiert

Letzte Techno Classica 2025

Nach jahrelangem Hin und Her steht nun fest: Ab 2026 kommt die neue Retro Classics Essen

■ Schon seit Jahren gären Gerüchte um die Zukunft der 1989 erstmals veranstalteten Techno Classica. Eine Übernahme durch Karl Ulrich Herrmanns „Retro Promotion GmbH“ aus Renningen stand im Raum. Doch nach Herrmanns Versuch, mit der Retro Classics Cologne (2017 und 2018) in der Metropolregion Rhein-Ruhr Fuß zu fassen, seinem Rückzug 2018 und schließlich der Übernahme der Retro Messen durch AFAG 2023 wurden die Karten neu gemischt. Die Geschäftsführer Henning und Thilo Könicke verantworten seither die Retro Classics Stuttgart (Premiere 2001) und die Retro Classics Bavaria (seit 2016) in Nürnberg.

So viel zur Vorgeschichte. In einer knappen Pressemitteilung bedankt sich

nun Oliver P. Kuhr, Geschäftsführer der Messe Essen, für „die langjährige Zusammenarbeit“ und wünscht dem Veranstalter, ohne ihn beim Namen zu nennen, „für die Zukunft alles Gute und viel Erfolg“. Nachdem bei der vergangenen Techno Classica große Automobilhersteller fehlten, ist Kuhrts Ziel klar: „Das neue Messeformat soll Serienhersteller ins Ruhrgebiet locken“. Die letzte Techno Classica findet somit vom 9. bis 13. April 2025 statt. Ab 2026 lautet der Titel von Europas größter Klassikermesse „Retro Classics Essen“.

PS: Den bisher ebenfalls von der SIHA veranstalteten „Classic & Prestige Salon“ der Essen Motor Show übernimmt die Messe Essen selbst. www.messe-essen.de

Kommentar



Ich erinnere mich gut an den letzten richtig großen Aufschlag der Techno Classica: die Pegaso-Sonderausstellung. Absolut beeindruckend, doch lieblos gemacht – und

schon zwölf Jahre her! Seither erreichte sie nicht mehr dieses Niveau. Das jahrelange Gezerre um die Zukunft der Techno Classica (einer Ex-Leitmesse!) ist endlich zu Ende. Ich hoffe auf neue Impulse und Ideen. Wie eine moderne Klassikermesse funktionieren kann, zeigt die Bremen Classic Motorshow seit Jahren. **Kai H. Klauder**

Kurz notiert



■ Tipp: „Skandal um Oldtimer – der tiefe Fall des Klaus Kienle“, SWR-Doku (ams.to/kienle), und unser Podcast zum Thema aus 2023: ams.to/podcast-58

■ Zwei neue, liebevoll gestaltete Modelle von Wiking: VW Käfer Werksfeuerwehr Hoechst und T1-Kastenwagen „Burger Stumpen“. wiking.de

■ Das Duell: Im November startet die Sonderausstellung „Faszination Tuning – VW vs. Opel“ im Technikmuseum Sinsheim. technik-museum.de

■ Am 29. und 30. November steigt die große Automobilia-Auktion in Ladenburg. Infos und Einlieferungstermine: automobilia-ladenburg.de



Ausfahrt mit Wankel-Power: Mercedes C 111



Keine Bange, dieser 917 ist echt!



C 111: wieder mit Wankelmotor

■ Die Spezialisten von Mercedes-Benz Classic haben einen originalen, gut konservierten Vierscheiben-Wankelmotor des C 111-II wieder zum Leben erweckt. Zur Freude seiner Fans durfte das legendäre Experimentalfahrzeug, das sich für Demofahrten jahrelang mit einem V8 anstelle des Rotationskolbenmotors begnügen musste, über 100 Kilometer weit die Pebble Beach Tour d'Elegance anführen. mercedes-benz.com

Mild: Urteil im Fälschungs-Prozess

■ Zu Prozessbeginn 2021 war noch von bis zu 100 Millionen Euro Schaden durch gefälschte Renn- und Sportwagen von Porsche die Rede, gebaut in einer Werkstatt in Aachen.

Davon ist jetzt offenbar nicht mehr viel übrig geblieben: Das Aachener Landgericht verurteilte den Inhaber der Werkstatt zu lediglich einem Jahr und zehn Monaten auf Bewährung sowie zu einer Zahlung von 50 000 Euro.

Bildstark: Motor Klassik-Kalender

■ Die Redaktion hat in ihrem Bildarchiv noch einmal nach den zwölf besten Klassiker-Reisemotiven der letzten Jahre gesucht. Das Ergebnis: ein Kalender für 2025, der seine Betrachter in die schönsten Ecken Europas entführt, also dorthin, wo die Straßen am kurvigsten, die Berge am eindrucksvollsten und die Aussichten am spektakulärsten sind. Für 24,90 Euro im Buchhandel oder zu bestellen unter www.motor-klassik.de/kalender



31. JAN - 2. FEB 25 WIR STARTEN DIE SAISON



classicmotorshow.de



Nachruf

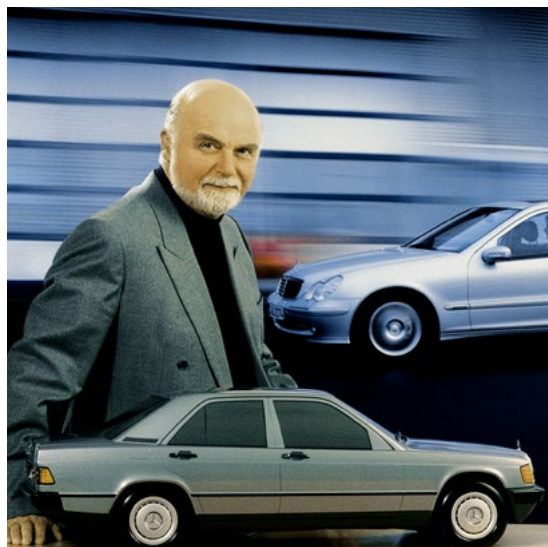
Ein stiller Star ging von uns

Bruno Sacco, Mercedes-Chefdesigner von 1975 bis 1999, starb im Alter von fast 91 Jahren.

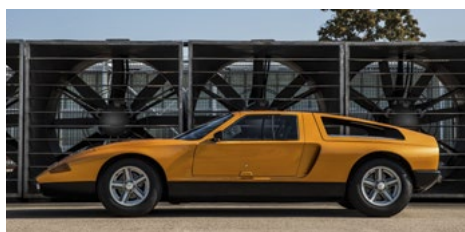
■ Er prägte keine kurzlebige Stilrichtung wie die heckflossen-gekrönte Trapezform oder die strenge Sachlichkeit eines Strichacht. Bruno Sacco, Gestalter der Stern-Zeitläufte, steht für viel, viel mehr. Für eine Design-Ära, geteilt in zwei Epochen. Die erste, bestimmt von aerodynamisch-funktionellem Charakter, initiierte der Mann aus dem Friaul, der 1975 zum Hauptabteilungsleiter Stilistik bestellt wurde, ab der 79er S-Klasse W 126. Er richtete 1982 den neuen Kompaktwagen W 201 streng danach aus und deklinierte seine chromlose Formensprache konsequent durch, von W 124 und R 129 bis zur S-Klasse W 140. Die zweite Epoche italienisch-verspielter Leichtigkeit läutete 1993 die C-Klasse W 202 kurz vor ihrem Stilverstärker W 210 ein, der das Vieraugengesicht als neues markentypisches Merkmal einführte. Die neue Linie, bei der sich viele Details der von Mercedes gewohnten ingenieösen Rechtfertigung entzogen, stieß anfangs auf Kritik. Legendär bleibt der W-210-Aufschrei von Kollege Marcello Gandini: „Dieses Sacco kann nicht von

Bruno sein!“ Doch der Feingeist aus Udine, der am Polytechnikum in Turin Fahrzeugbau und Karosseriedesign studierte, bevor er 1958 unter Karl Wilfert zum Stern kam, hielt an seiner

Philosophie fest: „Gutes Design muss etwa alle zehn Jahre erneuert werden und braucht Zeit, um sich zu entfalten. Spontan empfundene Schönheit altert rasch.“ Seine letzte Schöpfung war das Coupé C 215 von 1999. Eine Inszenierung von Luxus mit chichiesker Attitüde, eben diese Prise Italian Dressing der zweiten Phase. Die Frage nach dem Lieblingsauto beantwortete er mit dem C 126, er fuhr ihn als 560 SEC in Dunkelblau 904. Bruno Sacco war ein introvertierter, universell gebildeter Mensch der leisen Töne. Die Gedanken formulierte er bedächtig, aber druckreif. Eleganz war ihm nicht nur bei den Kreationen in Blech wichtig. Er trug Borsalino-Hüte, Anzüge von Zegna oder Brioni und Krawatten von Barindelli. Dass sein rebellisches Frühwerk, der C 111-II, wieder mit dem furiosen Vierscheiben-Wankelmotor rotiert, würde ihn sicher mit großer Freude erfüllen. ac



Bruno Sacco, 12.11.1933 bis 19.9.2024



Lange Zeit Saccos eigener Favorit, der SL-Typ R 129 von 1989. Befreit von allen Zwängen bis auf die Aerodynamik entstand CLK 1970 der geniale C 111-II. Renderings, also Entwurfsskizzen, zum ersten CLK an der Wand. Sacco im Stern-Museum und im vertrauten Gespräch mit Alf Cremers am SEC. Sein letzter Coupé, das C 215 Coupé





Veterama: prall gefüllt mit Überraschungen

■ Wer nicht wegen der Wettervorhersage gekniffen hat, konnte bei der Herbst-Veterama am zweiten Oktober-Wochenende das ebenso gewohnte wie geliebte, doch jedes Mal überraschende Spektakel auf dem Mannheimer Marktgelände erleben. Am Samstag gab's schon am Vormittag keine leeren Reihen, je später der Tag fortschritt, desto enger wurde es. Auffallend: Das kulinarische Angebot wurde ausgebaut, alleine auf dem Top-Spot, dem Marktplatz, boten fünf Buden Verpflegung an. Unsere Raritäten-Highlights: 1972er Seat 1500 für 9350 Euro, 1980er Suzuki SC 100 für 6200 Euro, 1992er Citroën BXTZD für 2400 Euro und ein 1996er Jaguar XJS Convertible für 8900 Euro. veterama.de

Termine im Dezember

30. November bis 8. Dezember 2024 Essen Motor Show

Seit Jahrzehnten für Auto-, Motorsport und Tuningfreunde ein Jahreshighlight. www.essen-motorshow.de

6. bis 8. Dezember 2024 Retro Classics Bavaria

Saison-Abschluss in Nürnberg. Ein Schwerpunkt: Die Motorsportszene der DDR. retro-classics-bavaria.de

14. und 15. Dezember 2024

10. Central Classics Houten

Teilemarkt auf 10000 m² für klassische Zweiräder und Zubehör in Houten bei Utrecht. centralclassics.nl

1., 8. und 15. Dezember 2024

Adventszauber im MAC Singen

Das Museum Art & Cars in Singen lädt an den Adventssonntagen zu gemütlichen Treffen. museum-art-cars.com

29. Dezember 2024

Classic Car Auction Gstaad

Die Auktion mit rund 50 Fahrzeugen der Oldtimer Galerie Toffen ist zur Tradition geworden. oldtimergalerie.ch

AXEL SCHUETTE

FINE CARS

Die Besten der Besten – Es ist die Begeisterung für die aufregendsten und schönsten Automobile der Welt, die meine Kunden und mich seit über 37 Jahren verbindet. Beim Kauf und Verkauf ihrer automobilen Klassiker schätzen sie unsere Fachkompetenz und zuverlässige Arbeit.



1955 Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer • sold by AXEL SCHUETTE FINE CARS

37
Jahre

+49 (0) 5202 72000 • info@axelschuetten.de • www.axelschuetten.de

Wagen



18

Er war 1968 dank 250 PS mit 225 km/h der schnellste Viertürer der Welt. Im luxuriösen **Mercedes 300 SEL 6.3** sind Fernreisen heute noch ein Vergnügen



14

Dank vier Nockenwellen ist der legendäre Dreizack-V8 auf Ferrari-V12-Niveau. Der **Maserati Quattroporte III** umgibt den brillanten 4,9-Liter mit einem viertürigen Luxusabteil



22

Er wirkt mit der aristokratischen Karosserie wie ein Bentley für den Landadel. Dabei ist der **Jaguar Mk VII M** mit dem XK-140-Triebwerk recht sportlich motorisiert

erster Klasse

Der Mercedes flirtet mit dem Superlativ-Typ 600, der Jaguar packt den XK-Doppelnocker in eine Karosserie-Kathedrale, der Audi definiert Luxus über Funktionalität, der Maserati macht einen Rennmotor reisetauglich und der Chrysler zelebriert große Lässigkeit.



26 Wem im Herrn der Ringe noch zu viel Audi 200 steckt, der wähle den **Audi V8 L**. Die 272-mal gebaute Quattro-Rarität mit dem Radstandsplus von 32 cm gibt es als 3.6 und 4.2



30 In den 90er-Jahren war bei vielen US-Cars die Wende zu Frontantrieb und V6 angesagt. Der famose **Chrysler LHS** trumfft mit einem 217 PS starken 3,5-Liter-Vierventiler auf

Casino Royale

Der Einstandspreis ist gering und verspricht höchsten Gewinn an Status, Prestige und Individualität. Obendrein verführt der Quattroporte, er hieß zuletzt Royale, mit der Leidenschaft seines V8. Doch wenn die Kugel auf Schwarz fällt, wird er zum Maserati Fatale.

TEXT Alf Cremers // FOTOS Arturo Rivas

Gut zu wissen

MASERATI QUATTROPORTE III

Eckdaten: V8-Motor, DOHC, 4930 cm³,
282 PS, 1940 kg, 215 km/h, 1979 bis 1990

Preis: 28 900 Euro (guter Zustand)

Charakter: Brillanter V8 in opulenter Luxuslimousine mit gediegenem Fahrwerk. Bis auf die Vitaloni-Außenspiegel ist alles hochwertig





Giugiaro kam ab 1974 ohne Kurvenlineal aus, das Interieur in Rosenholz-Furnier trägt Kante, mit Ausnahme der Uhr und des Momo-Lenkrads

Die erste intensive Begegnung mit einem Maserati Quattroporte der dritten Generation hatte ich im November 2013. Es war auf einer meiner Kiesplatz-Tourneen für unsere Schwesterzeitschrift Youngtimer. Dort findet sich im Spätherbst eine Wundertüte des Allerleis, meist sind es verwelkte Oberklasse-Limousinen von reizvoll-morbidem Charme.

Ich erinnere mich, als ob es heute wäre: Der Tag ist grau, kalt und trist, es fällt etwas Schnee aus dunklen Wolken, der sich auf einem Platz in Friedrichshafen wie Puderzucker um die Autos legt. Inmitten multipler Grautöne aus Blech und Glas schimmert es verheißungsvoll rot, groß und anders. Gebannt schreite ich auf das wuchtige Heck eines 81er Maserati Quattroporte mit 4,9-Liter-V8 zu, der seine beiden prägnanten Auspuffrohre stolz nach oben reckt. Wie in Trance lasse ich mir vom bekannten Spezialitätenhändler Gregor Zimmermann den unscheinbaren Schlüssel geben, um den grandiosen Wagen sukzessive vom Fahrersitz aus zu erobern. Gekauft wie gesehen lautet das handfeste Motto in der Donaustraße, wer es gerne möglichst billig und mit dem riskanten Thrill von Eigenverantwortung mag, der ist hier richtig.

Die Fahrertür fällt satt ins Schloss. Allein die schiere Größe des mit Connolly-Leder in Marrone Caramello ausgeschlagenen Modeneser Salons imponiert mir. Dazu gesellen sich, farblich passend, üppi-ge Holzpaneele aus Rosenholzfurnier. Darin eingelassen: die markentypisch ovale Zeituhr, die in erster Linie der populäre Biturbo bekannt machte. Ich komme in meinen entfesselten Gedankenspielen hin-



„Aluräder von Campagnolo sind Pflicht. Für den viertürigen Dreizack gibt es nur beste Zutaten“

Importeur Auto König, München

ter dem banalen Lederlenkrad mit der zu großen Prallplatte nicht am Biturbo vorbei. Der prägte, vor allem als unverfälschtes 2,5-Liter-Urmodell von 1981, mein Idealbild späterer Maserati. Den bereits 1979 als machbare Evolution der surrealen Studie Medici vorgestellten Quattroporte III empfinde ich vice versa als Biturbo XXL. Weil die Ähnlichkeit der beiden Schöpfungen aus den Pantone-Stiften des begnadeten Italdesigners Giorgio Giugiaro frappierend ist; und weil mich viele Details im Innenraum, siehe Lenkrad, an den kleinen, aufgeladenen Bruder erinnern.

Die Melodie des Jahrhundert-V8

Doch der Schlüsseldreh und die euphorisch erlebte Probefahrt hinunter zum See lassen meine gedankliche Biturbo-Hilfskonstruktion wie ein Kartenhaus zusammenfallen. Denn den Quattroporte treibt kein allzu kühn konstruiertes 90-Grad-V6-Surrogat eines Achtzylinders an, unter der langen Haube steckt der Jahrhundert-V8 schlechthin: vier Nockenwellen, Ventile über Tassenstößel direkt betätigt, Leichtmetallblock mit nassen Zylinderlaufbuchsen, vier Weber-Doppelvergaser, und das seit 1959, seit den Tagen des Maserati 5000 GT Allemano.

Die hochverdichtete Ingenieurskunst entfacht ein furioses Klangkonzert erster Güte, dem selbst die früh hochschaltende Torqueflite-Dreigangautomatik von Chrysler den Gänsehautteffekt nicht zu nehmen vermag. Am See halte ich meinen fliegenden italienischen Seident Teppich kurz an, steige aus, atme tief durch, spreche „Elftausendneuhundert, bin zu allem bereit“. Das für eine Luxuslimousine beinahe provokante Rosso Fuoco schürt das Feuer des