

# CLASSIC DRIVER

## Maserati Kyalami: Jenseits von Afrika

### Lead

Beim Auftakt der Formel-1-Saison 1967 im südafrikanischen Kyalami gelang Pedro Rodríguez im von einem Maserati-Motor angetriebenen Cooper T81 der letzte Grand-Prix-Sieg für den britischen Rennstall. Neun Jahre später taufte Maserati sein neues Flaggschiff-Coupé „Kyalami“ ...

Beeindruckend war vor allem die Tatsache, dass Rodríguez mit veralteter Technik das Rennen gewann. So besaß der schwerfällige Cooper, aufgrund vorangegangener Getriebeprobleme, nur zwei Fahrstufen. Doch sollte etwa auch der Maserati Kyalami einmal das Erbe des technisch veralteten Erfolgstyps tragen?

Zumindest ist seine Erscheinung so außergewöhnlich wie der Sieg Rodríguez in der Saison '67. Keine Überraschung, schließlich hatte Alejandro de Tomaso kurz zuvor die Marke mit dem Dreizack übernommen und witterte die Chance, seinem gescheiterten De Tomaso Longchamp einen zweiten Frühling zu schenken...

### Die Hoffnung stirbt zuletzt



De Tomaso erkannte bereits 1975, im Jahr der Übernahme, dass Maserati dringend ein neues Modell vorstellen musste – und nutzte kurzerhand die Gelegenheit, um das [Longchamp](#)-Konzept noch einmal aufzukochen. Er beauftragte Pietro Frua damit, das Design des luxuriösen Mittelklasse-Coupés umfassend zu modifizieren. Auch wenn der [Maserati Kyalami](#) am Ende fünf Zentimeter länger und 2,5 Zentimeter flacher war, zudem eine klassische Maserati-Front und die Rückleuchten des Citroën SM erhielt, war die Ähnlichkeit zum Longchamp nicht zu übersehen.

### Ein reines Herz



Nach seinem Debüt auf dem Genfer Salon 1976 ging der Maserati Kyalami 4200 im Herbst desselben Jahres in Serie. Anders als der Longchamp, der von einem Ford-V8 angetrieben wurde, arbeitete im Kyalami jedoch Maseratis hausgemachter 4,2-Liter-V8, der ganze 265 PS bei 6.000/min. leistete. Je nach Übersetzung – manuelle Fünf-Gang-Schaltung oder Drei-Gang-Automat – beschleunigte das Coupé in knapp über siebeneinhalb oder knapp unter acht Sekunden von Null auf 100 und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von zirka 235 beziehungsweise 225 km/h. 1978 folgte dann noch eine leistungsstärkere Variante, der Kyalami 4900, mit 4,9-Liter-V8 und knapp über 280 PS. Die Cabriolet-Version blieb derweil ein Einzelstück, stattdessen ließ Firmeneigner Alejandro de Tomaso auf Basis des Longchamp eine kleine Serie von Spyder-Varianten bauen. 14 Exemplare konnten insgesamt verkauft werden.

Auch die Stückzahlen des Maserati Kyalami (maximal sollen es 200 Exemplare gewesen sein) blieben überschaubar und bestätigten den Misserfolg des ursprünglichen Konzepts seitens De Tomasos Fairerweise muss man sagen, dass auch der Kyalami ein Kind der Ölkrise war und in den schlimmsten Zeiten, mit einem Verbrauch von 25 Litern Benzin auf 100 km/h, vor allem eines war: völlig überflüssig.

### Seltener Vogel



Mittlerweile hat der Maserati Kyalami längst Sammlerstatus erreicht, und unter diesem Aspekt verzeiht man dem scharfkantigen Luxus-Coupé selbstverständlich ein derartiges Laster. Stattdessen wirkt seine etwas merkwürdige Silhouette geradezu erfrischend anders. Bei unserem Fotomodell kommt eine grandiose Farbkombination hinzu: Tiefes Blau mit beigem Leder, dazu dunkelbraune Teppiche und Armaturen in [Alcantara-Leder](#). Da möchte man fast reinbeißen. Das 1980er Coupé hat zudem nur 40.000 Kilometer gelaufen und befindet sich laut Anbieter Smiths-Veglia in authentischem Zustand. Eines der letzten bezahlbaren Supercars dieser Ära, heißt es [im Angebot](#) sehr treffend.

*Fotos: Marc Vorgers*

**Galerie**











**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/maserati-kyalami-jenseits-von-afrika>  
© Classic Driver. All rights reserved.