

MASERATI 8 CM

Fahrzeugdaten

- Baujahr: 1933, Auslieferung am 10.05.1934 an Nelly Brailard von Vevey (CH) für ihren privaten Rennstall „Ecurie Brailard“
- FIA: FIA-Klassifizierung Periode „D“ (1931 bis 1946)
Klasse „GP 13“ (785 kg Klasse mit Chassis 620 mm)
- Stückzahl: 18 Stück des Typo 8CM gebaut (Cylindri Monoposto)
- Karosserie: einsitziger Monoposto
Aluminium
Farbe: rot / weiss / grün (Ungarische Rennfarben der Vorkriegszeit)
Aenderungen 1935: Kühlermaske vom Typo 6C/34 übernommen
Stromlinienförmige Kopfstütze
Seilzugbremsen (Durchmesser 400 mm)
- Motor: Motornummer 3015 (Elektronguss – Magnesiumlegierung)
8 Zylinder Reihenmotor mit 2`991 ccm (Bohrung x Hub: 69 x 100 mm)
2 obenliegende Nockenwellen mit Stirnradantrieb
2 Ventile pro Zylinder (Einlass 36 mm / Auslass 34 mm)
Maserati-Kompressor mit Übersetzung 1 : 1.5, Länge 130 mm (System Roots)
Vergaser: 1 x Weber 55 AS1
Benzinzufuhr durch Tank-Überdruck (Luftpumpe)
Magnetzündung (Bosch)
Leistung mit Methanol ca. 240 bis 260 PS bei 5`500 bis 5`800 Umdrehungen
- Getriebe: Getriebenummer 3015 (Elektronguss – Magnesiumlegierung)
Maserati -4-Gang manuell, unsynchronisiert
6-Scheiben Trockenkupplung
- Hinterachse: Gehäuse aus Elektronguss (Magnesiumlegierung)
Hinterachse mit schaltbarem Reduktionsgetriebe (modifiziert 1935)
- Chassis: Chassisnummer 3015
Konstruktion: geschlossene Längsträger (Kastenrahmen), Stahlblech
verschraubte Quertraversen
Chassisbreite 620 mm
Radstand 2`570 mm
Spur vorne 1`340 mm (Bereifung 5.50/6.00 x 18“)
Spur hinten 1`300 mm (Bereifung 7.00 x 19“)
- Lenkung: Seriennummer 3018 (ex Werkswagen von Tazio Nuvolari)
Schneckengetriebe mit starrer Spurstange
Gesamte Lenkung wurde nach dem Unfall von Brunet (San Sebastian 1934) gegen Originallenkung aus dem von Tazio Nuvolari gefahrenen Werkswagen 3018 umgebaut, 3018 wurde nach einem Unfall vom Werk als Prototyp für den neuen 6 Zylinder-Motor verwendet (Typo 6C/34)

Fahrzeuggeschichte

Auslieferung vom Werk an Nelly Brailard, Vevey (Managerin des Schweizer-Rennstalls „Ecurie Brailard“) am 10.05.1934. Der Rennstall war in Paris domiziliert.

Der Wagen lief unter der internen Bezeichnung „La Paloma No. 2“ (Schwesterauto: Maserati 8CM, Chassisnummer 3009 unter La Paloma No. 1)

Stammfahrer auf 3015 war Benoit Falchetto, teilweise wird 3015 aber auch von Robert Brunet, Louis Brailard und Peter de Paolo gefahren. 3015 hatte zu dieser Zeit verschiedene Lackierungen, rot / weiss (Schweizer Rennfarben) wie auch blau (F)

1935 übernimmt Robert Brunet den 3015 von der in Finanznot geratenen Ecurie Brailard und führt die oben erwähnten Modifikationen durch. 3015 ist nun blau.

1937 Verkauf an Graf Ernő Festetics (Ungarischer Adliger), 3015 wird rot / weiss / grün

1939 Sandor Wilhelm übernimmt 3015 von Festetics der zum Kriegsende aus Ungarn flieht. (Sandor Wilhelm war bis 1936 Rennmechaniker von Lazlo Hartmann und anschließend für die Gebrüder Festetics tätig)

1947 Sandor Wilhelm meldet 3015 in Indianapolis an, der Einsatz kommt nicht zu Stande

1949 wird der 3015 durch den Ungarischen Staat konfisziert und einem staatlichen „Rennstall“ zugeteilt (Afit 4).

1955 bis 1958 wird 3015 durch den staatlichen Automobilclub bei nationalen Rennen eingesetzt unter dem Fahrer Tibor Széles. Der Maserati ist über diese Zeit der erfolgreichste Rennwagen in Ungarn.
Der Kompressor ist entfernt und durch eine 4-fach Vergaseranlage ersetzt, die Motorhaube erhält rechts eine Lufthutze. Umbau der Reibungsdämpfer auf moderne Hydraulikdämpfer.

1961 Verkauf an Lajos Szöcs. Szöcs versucht dem 3015 eine zweiplätzig Karosserie zu verpassen, das Ansinnen wird zum Glück fallengelassen. Deshalb versucht Szöcs den 3015 gegen einen modernen Kastenwagen einzutauschen. Das Geschäft kommt erst 13 Jahre später zu Stande.

1974 Verkauf an Janos Lippai (Sammler in Südungarn) im Tausch gegen einen Opel Kastenwagen. Lippai will den Maserati an einen solventen Interessenten nach Italien verkaufen. Dies ist auf Grund der restriktiven Zollvorschriften nicht möglich.

1983 Verkauf an Jenő Varga. 3015 wird komplett restauriert. Ein Standard-Kompressor kann in England erstanden werden und ersetzt die Vergaseranlage. Lufthutze, Benzinpumpe Hydraulikdämpfer und die stromlinienförmige Kopfstütze werden entfernt.

1986 bis 1989 Varga setzt 3015 wenig ein da technische Probleme mit dem Motor bestehen. Varga stellt den 3015 in seiner Wohnung auf, Fahrzeug wird nicht mehr bewegt.

2007 Verkauf an K. Hasler, Beginn einer Totalrestauration auf Stand von 1937

2012 Veröffentlichung des Maserati-Buches, Details unter www.maserati3015.com