Eine neue Ära

Mit dem 3500 GT begann bei Maserati die Produktion von Serien-Straßenmodellen – mit gefahrenen 680.000 Kilometern wurde Chassis-Nummer 101.1764 ab 1967 berühmt.

TEXT Ulrich Safferling // FOTOS Thomas Lison / Counterpart Group

UNTEN
Vor der Frame-off-Restaurierung war der 3500 rot lackiert; 1967 dokumentierte Maserati die Laufleistung von 680.000 Kilometern auf einem Pressefoto.

Das Jahr 1957 war eine Zäsur in der Maserati-Historie. Zwar gewann Juan Manuel Fangio seine fünfte Weltmeisterschaft auf dem Maserati 250F und krönte damit die jahrzehntelangen Rennsport-Bemühungen in Modena. Doch dieser Kraftakt war zugleich der letzte – die Marke mit dem Dreizack verabschiedete sich zum Saisonende aus dem Rennzirkus, in den seit 1926 Millionen Lire geflossen waren. Fast 30 Jahre lang waren alle Bemühungen auf die Rennstrecke ausgerichtet gewesen, ohne eine wirtschaftliche Basis durch Straßenmodelle zu entwickeln. Bis zum 3500 GT – ebenfalls im Jahr 1957.

Die prestigeträchtigen, aber zehrenden Rennen der 1930er-Jahre hatten die Brüder Maserati bereits 1937 zum Verkauf ihrer Firma an den Industriellen Adolfo Orsi gezwungen. Für Orsi war der Rennstall zunächst nur ein Imageträger seiner Unternehmen. Erst nach dem Kriegsende und dem Abschied der Maserati-Brüder aus der Entwurfs- und Entwicklungsabteilung 1947 wurde erstmals ein Gran Turismo für die Straße entwickelt: Der A6 – A für Alfieri Maserati, den Firmengründer, und 6 für die Anzahl der Zylinder – hatte rennsportliche Gene und wurde mit Aufbauten von Farina, Frua, Zagato und Allemano bestückt. Doch die unterschiedlichen Designer, die Vorkriegskonstruktion, Gwerkschaftsstreiks und fehlende Kaufkraft im Nachkriegsitalien würgten den angestrebten Erfolg im Keim ab. Bis 1957 wurden nur ganze 61 Modelle produziert – alles mehr Einzelstücke als eine echte Kleinserie.

Daher war die Weltpremiere des 3500 GT Coupé – der Dama Bianca oder White Lady – am Genfer Salon 1957 ein wichtiges Signal: Die Marke meldete sich auf dem Kundenmarkt zurück und gab zugleich die Antwort auf den Ferrari 250, das erste für die Straße konzipierte Modell aus Maranello. Da wie dort war das Überleben der Firma maßgeblich vom Verkauf imageträchtiger Fahrzeuge abhängig. Die Touring-Version des 3500 GT – das Cabrio von Vignale folgte erst 1959 – gefiel auf Anhieb dem Publikum und sollte zum großen Erfolg der Marke werden. Der Gesamtentwurf war in sich so stimmig, dass bis Produktionsende 1966 nur Details am Design geändert wurden.

»Die Premiere des 3500 GT am Genfer Salon 1957 war ein wichtiges Signal der Marke.«

Der Gran Turismo war ein typischer 2+2 seiner Zeit und basierte konstruktiv auf dem A6. Wie der Vorgänger gab es einen Stahlrohrrahmen, vorn eine schraubengefederte Einzelradaufhängung und hinten Blattfedern an einer Starrachse. Das war jetzt nicht gerade revolutionär, doch solide entschädigt wurden die Kunden mit einem atemberaubenden Anblick unter der Motorhaube: Der neue Reihensechszylinder war sehr viel größer als im A6, der mit 1,5-Litern gestartet war und als A6 2000 zuletzt zwei Liter gehabt hatte. Der neue 3,5-Liter wurde aus dem Aggregat des höchst erfolgreichen Tipo 300S/350S abgeleitet, der 1955 entwickelt worden war. Ein starker und ausdauernder Motor.

Aufgebaut wurden die meisten GT-Karosserien von Touring: Maserati lieferte die Chassisrahmen zur Montage der Superleggera-Haut aus Aluminium nach Mailand, nach der Rückkehr wurden in Modena Motor und Getriebe eingebaut. Kleinere Stückzahlen wurden auch von Allemano, Bertone und Frua produziert. Doch das Touring-Design mit seinem Pontonstil und den dezenten Finnen auf den hinteren Kotflügeln gilt als die ausgewogenste Form, zumal es die Philosophie von Maserati ausgezeichnet zum Ausdruck bringt – nicht maximale Leistung, sondern der hohe Nutzwert eines Gran Turismo mit guten Platzverhältnissen und einem großen Kofferraum.

Dazu passt das opulent wirkende Lederinterieur mit einem reichhaltig bestückten Cockpit und dem markanten, durchgehenden Haltegriff vor dem Beifahrer. Interessantes Detail: Das Zündschloss befindet sich links wie bei Porsche. Sehr hübsch gemacht ist eine kleine Leselampe für den Beifahrer, die sich in einem →

IM UHRZEIGERSINN
Schriftzug statt Dreizack auf der Radkappe; der Kofferraum ist mit geprägtem Vinyl ausgeschlagen; unter dem Lufteinlass prangt das Touring-Logo.

»Mit 680.000 Kilometern in nur sechs Jahren ging der Secchi-Wagen in die Maserati-Geschichte ein.«

herausziehbaren Stift versteckt. Praktisch, aber unvermeidlich in jener Zeit war der Zigarettenanzünder, der hier weit oben im Haltegriff montiert ist, wo ihn der Fahrer leicht bedienen kann. Der dazugehörige Aschenbecher zwischen den Sitzen wirkt zwar dekorativ, verlangt aber etwas Zielgenauigkeit vom Fahrer.

Der 3500 GT erreichte die für damalige Zeiten mehr als respektable Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h – ein Porsche 356 schaffte selbst in Zweiliter-Ausführung beim GS 2000 nicht mehr als 200 Stundenkilometer auf der Straße, weil aus dem Vierzylinder-Boxer nicht mehr als 130 PS rauszuholen waren (ein Grund, warum Porsche beim 911 auf Sechszylinder umstieg).

Noch heute überzeugt der 3,5-Liter, der dem Modell seinen Namen gab. Der Motor spricht gut, wirkt spritzig an, dreht ohne Anstrengung hoch und vermittelt jederzeit den Eindruck eines sehr gut motorisierten Coupés. Durch die Leichtbaukarosserie haben die 220 Pferdestärken nur 1300 Kilo zu bewegen, was nach wie vor ein sehr respektables Leistungsgewicht bedeutet.

Dazu passt das ab 1961 serienmäßige ZF-Fünfganggetriebe mit seinen kurzen Schaltwegen, die einer sportlichen Fahrweise entgegenkommen. Die Gänge sind leicht zu finden und sauber einzulegen. Nur der Rückwärtsgang unten rechts sperrt sich gern mal. Dann muss man mit etwas Zwischengas die Zahnräder umsortieren. Die ebenfalls ab 1961 rundum verbauten Girling-Scheibenbremsen dürften allerdings etwas bissiger ansprechen und verlangen nach einem beherzten Fuß.

Kultivierte Kraft, distinguierter Innenraum, nur am Lenkrad wünscht man sich Nacharbeit – und hier handelt es sich immerhin um eine revidierte Lenkung. Schlägt man das fast senkrecht stehende Steuer ein, passiert erst mal fast nichts und dann weniger, als man erwartet. Kurbelt man zu viel, wird das Ganze zum Glücksspiel und der 3500 GT unruhig wie ein Rennpferd, dem man zu sehr am Zügel zieht. Hier braucht es Fingerspitzengefühl. Man muss den GT laufen lassen und erst dann behutsam eingreifen, wenn die Zielrichtung deutlich von der Zielvorgabe abweicht. Ist der Fuhre im Schwung, fällt das Fehlen einer Servolenkung nicht auf. Auf Parkplätzen schlägt das Schicksal dann zu und verlangt angesichts des üppigen Wendekreises zugleich gute Nerven.

Das scheint den Erstbesitzer des Chassis 101.1764 nicht gestört zu haben, denn er fuhr vor allem Langstrecke. Signore Luigi »Gino« Secchi kaufte am 23. September 1961 den hier gezeigten 3500 GT für 4,8 Millionen Lire – umgerechnet 32.160 DM. Einer von vielen Industriellen der damaligen Wirtschaftswunderzeit, die sich einen Luxuswagen wie diesen 3500 GT leisten konnten. Secchi fuhr ihn allerdings nicht als solchen, sondern wie einen Geschäftswagen. Da der Blumenhändler aus Mailand nicht umziehen wollte, pendelte er jeden Tag zum Großmarkt nach Turin – oft sogar mehrmals am Tag, 150 Kilometer hin und 150 Kilometer zurück. Auf diese Weise erreichte er bereits nach sechs Jahren den außerordentlichen Kilometerstand von 680.000 Kilometern mit dem ersten Motor.

Eine so unglaubliche Zahl, dass Maserati anlässlich eines Werkstattbesuchs 1967 ein Foto machen ließ. Darauf steht der Chefmechaniker und zugleich Rennfahrerlegende Guerino Bertocchi stolz neben dem 3500 GT und seinem Besitzer. Als »Secchi-Wagen« ging das Auto in die Geschichte ein. Noch acht Jahre lang sollte Secchi seinen GT fahren. Ob er eine Million Kilometer geschafft hat, ist unbewiesen, darf aber vermutet werden, wenn man seine Jahresfahrleistung kalkuliert. Der Originalmotor hat das leider nicht überlebt, heute findet sich ein baugleiches Exemplar unter der Superleggera-Haube.

Als die Familie Secchi 1975 ihren schönen GT verkauft, bekommt sie gerade noch 200.000 Lire oder 740 DM für ihn, was angesichts der Laufleistung und der mutmaßlichen Rostschäden nach 14 Wintern nicht anders zu erwarten war. 1981 wird der Wagen weiter und 1990 ein drittes Mal verkauft – da liegt der Verkaufspreis für das knapp 30-jährige Modell bereits bei elf Millionen Lire, nur ein Jahr später sind es sogar 15 Millionen Lire oder umgerechnet etwa 19.500 DM. Angesichts von knapp 2000 gebauten Exemplaren scheint das Coupé von Maserati bereits damals den Liebhabermarkt erreicht zu haben. Vermutlich wird aber zu dieser Zeit schon einiges Geld in eine Restaurierung geflossen sein.

Noch zweimal wird der Secchi-Wagen weitergegeben und schließlich als Teil einer Sammlung von einem deutschen Händler gekauft. Da ist das Fahrzeug in Ferrari-Rot lackiert und hat hellbeiges Leder, macht aber optisch einen soliden Eindruck. »Da ist nicht viel zu tun, dachten wir«, erzählt Michael Maasmeier von der Scuderia Azzurra, die den Wagen zum Verkauf fertig machen wollten. Da der Anspruch der Firma aber die detailgetreue Instandsetzung war, war völlig klar, dass der Wagen wieder in seiner originalen Farbe »grigio new market« lackiert werden musste und das Leder wieder den Farbton »marrone« bekommen sollte.

Das Entfernen der roten Lackschicht enthüllte dann aber reichlich morsche Substanz. Vor allem die Schweller und die Innenkotflügel hatten empfindlich gelitten und waren nicht zu retten. Hier musste gesundes, neues Blech eingeschweißt werden.

Dazu kam brutaler Pfusch an der Karosserie. So war eine rückwärtige Finne mit zwei Blechstreifen rekonstruiert worden, die man der Einfachheit halber angenietet statt verschweißt hatte. Und unter dem neuen Leder fanden sich noch die originalen Lederbezüge in einem beklagenswerten Zustand, vom Zustand der Polsterung ganz zu schweigen. »Uns wurde klar, dass wir hier eine komplette Restaurierung vornehmen mussten, um ein perfektes Ergebnis zu bekommen«, erzählt Maasmeier. Kritiker wenden an dieser Stelle immer gern ein, dass so ein Frame-off dem Auto seine Seele rauben würde. Doch die Gegenfrage muss erlaubt sein, was angesichts falscher Lackierung und mangelhafter Blecharbeiten noch die substanzwürdige Patina sein soll? Einen Preis für Erhaltung kann es nur geben, wenn Alterung zu sehen ist. Wurde zwischenzeitlich nachgeschminkt, ist das keine Patina mehr. →

IM UHRZEIGERSINN
Der Knopf rechts neben dem Handschuhfach entpuppt sich als Leseleuchte; reichhaltige Instrumentierung und wuchtiger Beifahrergriff wirken stilbildend; zwischen den Sitzen der unvermeidliche, aber dekorative Aschenbecher.

»Solch eine Legende neu zum Leben zu erwecken, ist ein einmaliges Gefühl.«

Mehr als 4000 Arbeitsstunden musste die Scuderia Azzurra aufwenden, um das Auto in den Zustand »1« zu versetzen. Dafür stimmt jetzt quasi jede Schraube, vom exklusiven Zustand des 3500 GT ganz zu schweigen. Sämtliche Karosseriearbeiten, die Montage und die Revision des Motors wurden von der hauseigenen Werkstatt gestemmt. Nur die Lack- und Lederarbeiten sowie die Überarbeitung der Instrumente wurden außer Haus gegeben. Doch selbst hier wird nichts dem Zufall überlassen. Anhand originaler Lederstreifen konnte der Sattler den richtigen Farbton von 1961 treffen. Und auch der Lack wurde nicht einfach nach dem vorhandenen Farbcode, sondern nach einer historischen Vorlage angemischt, um genau das Finish zu bekommen, das bereits bei der Auslieferung so strahlend schön war.

»Das beliebte Rautenmuster im Leder sieht toll aus, ist aber leider nicht original.«

Manchmal ist auch weniger mehr – der Kofferraum ist nur mit geprägtem Vinyl ausgeschlagen, denn das ist original. Maasmeier: »Hier wurde gern mit Leder nachgebessert und das beliebte Rautenmuster eingesteppt. Sieht toll aus, aber so war es 1961 eben nicht.« Die Scuderia Azzurra hat mittlerweile mehr als 20 Exemplare des 3500 GT in der Werkstatt gehabt und daraus reichlich Erfahrungen zum Modell gesammelt. So konnte beispielsweise die Prägung des neuen Kunstleders nach den alten Vorgaben erfolgen. Und die technisch sehr modernistisch wirkende Kante des Motorraums in Hammerschlag ist ebenfalls verbrieft und hat es seinerzeit schon gegeben. »Solch eine Legende neu zum Leben zu erwecken und mit ihr an Veranstaltungen teilzunehmen, ist ein einmaliges Gefühl«, sagt Maasmeiers Geschäftspartner Matthias Hinz, der für die Restaurierungen zuständig ist.

Ein wenig Trauer darf man aus den Worten heraushören, denn der Secchi-Maserati ist von der Scuderia Azzurra auf der Techno Classica nach Kanada verkauft worden. In Europa wird er daher kaum noch zu sehen sein. Wie viele von den insgesamt 2223 Exemplaren des 3500 GT (Coupé und Cabrio) überlebt haben, ist nicht bekannt. Gepflegte Exemplare im Zustand »2« werden schon jenseits von 300.000 Euro gehandelt. In diesem Topzustand und mit dieser einmaligen Vorgeschichte dürfte der Secchi-Maserati an die halbe Million heranreichen.

OBEN UND RECHTS
Das originale Nummernschild der ersten Zulassung von 1961 ist erhalten; der Reihensechszylinder mit Doppelzündung beschleunigt die Aluminiumkarosserie mit einem wundervoll sonoren Geräusch.

MASERATI 3500 GT

BAUJAHR 1961 **MOTOR** 3485 ccm Reihensechszylinder, DOHC, drei Weber-Doppelvergaser **LEISTUNG** 220 PS bei 5500 U/min
DREHMOMENT 313 Nm bei 4000 U/min **KRAFTÜBERTRAGUNG** manuelles Fünfganggetriebe von ZF, Hinterradantrieb **LENKUNG** Schneckenrolle
FAHRWERK vorn: Einzelradaufhängung, Dreieckslenker, Schraubenfedern; hinten: Starrachse, Blattfedern **BREMSEN** Scheiben
GEWICHT ca. 1300 kg **HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT** 230 km/h; 0-100 km/h in ca. 8 s

A NEW ERA

The production of street-series models had begun with the 3500 GT at Maserati – with 680 000 kilometres driven the chassis number 101 1764 started to become famous after 1967.

BENEATH

The 3500 used to be red before the frame-off-restoration; the mileage of 680 000 was documented by Maserati on a press photography in 1967.

1957 was a break within the Maserati-History. On the one hand Juan Manuel Fangio won his 5th world champion chip with his Maserati 250F and by that crowned the years of racing sports efforts in Modena. On the other hand this show of strength was the final one – the brand with the trident waved good bye to the racing circus, that by then had taken in millions of lira since 1926. All efforts had been faced towards the racing track without developing an economic model for street models for nearly 30 years. At least till 1957 with the 3500 GT.

The prestigious yet wasting races of the 30ies had already forced the brothers Maserati to sell their company to the industrial Adolfo Orsi. For Orsi this racing team though was only a matter of image for his company. It was post war and after the Maserati brothers had left the development and design-department in 1947 when the Gran Turismo was evolved for the streets: The A6 – A standing for Alfieri Maserati, the founder, and 6 standing for the amount of cylinders – it had racing genes and was built with parts of Farina, Frua, Zagato and Allemano. But the various designers, the pre-war construction, the union strikes and missing purchasing power in Italy killed it within its first sparks. Till 1957 there were only 61 models produced – each one of them rather a single piece as a real small series.

Therefore the world premier of the 3500 GT Coupé – the Dama Bianca or White Lady – at the Geneva Salon in 1957 was an important signal: The brand was back on the market and also answered to the Ferrari 250, which was the first car from Maranello, designed for the streets. Here and there the survival of the companies depended upon sales of prestigious cars. The touring-version of the 3500 GT – the Vignale convertible followed in 1959 – was a great people pleaser from start and therefore became a great success to the brand. The concept was so coherent, that only minor details were altered till production ended in 1966. The Gran Turismo was a typical 2+2 of his time and its construction was based on the A6. Same as his predecessor there was a steel tube frame, a crew sprung independent wheel suspension in the front and leaf springs on a rigid axle in the back. This wasn't revolutionary, but a glance under the bonnet would be breath taking: The new in-line 6-cylinder engine was a lot bigger than it was in the A6 which had started at 1.5liters and had 2 liters with the follwing A6 2000. The new 3.5-liter was derived of the power unit of the most successful Tipo 300S/350S which was developed in 1955. A strong and sustainable engine. Most of the GT-bodies where built by Touring: Maserati provided the chassis-frame to Milano for assembling the Superleggara-skin made of aluminium. After that came back to Modena the engine and gearing would be built in. Smaller amounts were also produced by Allemano, Bertone and Frua. Although the touring-design with its ponton-body and restrained fins on its rear fenders is seen as the most balanced form, particularly as it displays Maseratis philosophy perfectly – not maximum performance, but high usability of a Gran Turismo with great space and a huge trunk. The opulent leather interior fits very well with its richly equipped cockpit and the distinctive, continuous handle in front of the co-driver

Interesting detail: the ignition lock is on the left side, as it also is in Porsche. Very pretty also a little reading lamp for the co-driver, which is hidden in an extricable pen.

"THE PREMIER OF THE 3500 GT AT THE GENEVA SALON WAS AN IMPORTANT SIGNAL OF THE BRAND."

CLOCKWISE

Lettering instead of trident on the wheel cover; the trunk is lined with embossed vinyl; the Touring-logo shines beneath the air-intake.

Useful and inevitable back in the days was the cigarette lighter, which in this case is installed way up high within the handle, where the driver can easily use it. The corresponding ashtray between the seats looks very decorative yet requires quite some aiming accuracy of the driver. The 3500 GT reached the respectable top speed of 230km/h, which in that time was even more than respectable – a Porsche 356, even as 2 cylinder version in the GS 2000, would only reach 200 kilometres per hour, due to the fact that you could only get a maximum of 130 PS out of a 4 cylinder-boxer (one of the reasons why Porsche then changed to 6 cylinders with the 911). Even nowadays the 3.5l convinces and gives this model its name. The engine responds nicely, appears lively, revs up without effort and consequently imparts a nice impression of a very nicely motorized coupé. The 220 horsepowers only need to move 1 300 kilos due to the light weight car body, which still is a respectable efficiency weight. The standard ZF-five gear box fits perfectly with its short shifting travel of the gearshift lever which allows a sportive way of driving. The gears are easy to find and insert. Only the reverse gear down to the right sometimes doesn't likes to obey easily. It would then need a re-sort of the gear wheels with little double clutch. The inbuilt Girling-disc brakes that were used since 1961 though could offer a little more biting and ask for a courageous foot. Cultivated strength, distinctive interior, only the steering wheel could require a little rework – and this already is a revised steering. Turning the vertical steering wheel nearly nothing happens and then even less than expected. Turning it too much you might up ending in a kind of gamble of luck and the 3500 GT turns into a racing horse that you tore too hard on its rein. A fine skillset is required. You would need to let the GT run and only softly intrude if its path would differ to the aimed path. Once in motion the missing servo-steering doesn't seem a problem. Parking though can be a challenge also due to the great turning circle and requires good nerves. Which doesn't have seemed to be a problem for the first owner of chassis 101.1764 as he mostly took long distance rides. Signore Luigi "Gino" Secchi purchased the here shown 3500 GT on 23rd September in 1961 for 4.8 million lira – around 32.160 DM. One of the few industrial businessmen who could afford such a 3500 GT back in the days. Though Secchi didn't drive it as such, rather than using it as his company car. The florist from Milan didn't want to move so he commuted every day to the central market in Turin – sometimes even several times per day, 150km back and 150km forth. This way he reached the extraordinary mileage of 680 000 kilometres in only 6 years with the first engine. Such an incredible figure that even Maserati had to take a picture at its garage visit in 1967 on which you can see the head mechanic and also racing legend Guerino Bertocchi proudly next to the 3500 GT and its owner. It went down in history as the "Secchi-car". Sescchi even drove his car eight more years after that. There is no proof though that it cracked the one million kilometre mark but may be assumed, taking Secchis yearly mileage into consideration. The original engine didn't survive though. Today you would find an identical engine underneath the Superleggera-hood. When the family Secchi sold their beautiful GT in 1975 they only got 200.000 lira for it, which equals roughly 740DM which probably is a fair price considering the mileage and probable rust damages after 14 winters. The car was sold again in 1981 and in 1990 a third time – now the 30year old car already sold at 11 million lira and only a year later for even 15 million lira, roughly 19.500 DM. Putting into account that there were only 2.000 of these cars this car already then seemed to have been an enthusiasts collecting car. Although probably by then already a lot of money had been put into restoring the car. Two more times the Secchi-car would be passed on before it would be sold to a German collector and dealer. The car by then was in Ferrari-red and had

light beige leather seats but seemed to be in a solid shape. "Not much to do, we thought", tells us Michael Maasmeier from Scuderia Azzura, who wanted to prepare this car for sale. But this company believes in original reconditioning so it was crystal clear to re-colour it with "grigio new market" as well as leather in "marrone". Taking off the colour though revealed pretty much rotten substance. Especially the doorsill and the inner fender had been suffering quite badly and couldn't be retrieved. Here there had to weld in fresh metal. Brutal botch was also detected at the car body. For instance a rearward fin had been rebuild by two metal strips, which had been riveted rather than being welded in properly. And beneath the leather they found the old original leather seating though in a very bad shape. The cushioning was even worse. "We immediately knew that we had to do a complete restoration to get a perfect result.", Michael Massmeier tells us. Critics often say that such a frame-off steels the soul of such cars. But a counter question must be allowed, what patina do you want to keep considering such bad welding and wrong paintwork? A price for restoration can be only given if you can see age. If a make-up has been done this cannot be seen as patina.

CLOCKWISE

The button next to the glove compartment turns out to be the reading lamp; comprehensive instruments and bulky co-driver handle create an own style; the unavoidable yet decorative ashtray between the seats.

"To revive such a legend is simply an unique feeling." More than 4000 working hours where put into the car by Scuderia Azzurra to achieve an "1" condition. But now you can say that every single screw fits as well as the exclusive condition of the 3500 GT. All the body work, the fitting and the engine revision has been done by the company owned garage. Only the leather- and painting as well as the revision of the instruments were outsourced. And even there nothing was uncontrolled. With some old leather stripes the saddler was able to find the perfect colour from 1961. And even the colour was mixed based on an historic colour code and template to achieve the exact same finish that it had been when it was delivered the first time. Sometimes even less is more – the trunk has been lined only with embossed vinyl as the original used to be. Maasmeier: "Some used to refurbish with leather, which had then been quilted with the famous rhombic pattern. It does look nice, but that's not what it used to be in 1961." Scuderia Azzurra by now had more than 20 models of the 3500 GT in their garage and therefore has a lot of experience with this kind of car. Therefore also the embossing of the leather was possible based on old templates. The very modern and technical appearing rim of the engine compartment with hammered finish was documented and was used back then. " To revive such a legend and to participate at events is a unique feeling.", says Maasmeiers' business partner Matthias Hinz, who is responsible for restorations. Slight sorrow can be heard within these words as the Scuderia Azzurra has sold the Secchi-Maserati to Canada at the Techno Classica. So it will no longer be seen in Europe. No one knows how many of the 2223 models of the 3500 GT (Coupé and Convertible) have survived. Well tended models in condition "2" can be purchased for more than 300.000 Euro. With this top condition and its unique history this Secchi-Maserati probably sold for around half a million.

»THE FAMOUS RHOMBIC PATTERN IN THE LEATHER DOES LOOK NICE, BUT UNFORTUNATELLY ISN'T THE ORIGINAL.«

UP AND ON THE RIGHT

The original licence plate of the first registration in 1961 still is with the car; the in-line 6-cylinder engine with dual ignition speeds up the aluminium body wonderfully with a sonorous sound.

MASERATI 3500 GT

YEAR OF MANUFACTURE 1961 **ENGINE** 3485 ccm in-line 6-cylinder engine, DOHC, three Weber-dual carburetor **OUTPUT** 220 PS at 5500 U/min **TORQUE OUTPUT** 313 Nm at 4000 U/min Drive Line manual five-speed gearbox from ZF, rear wheel drive **STEERING** snail roll **UNDERCARRIAGE** front: independent wheel suspension, triangular control arm, coil springs; back: rigid axle, leaf spring **BREAKS** discs **WEIGHT** ca. 1300 kg Top Speed 230 km/h; 0-100 km/h within app. 8 s