


CLASSIC DRIVER

1959 Maserati 3500

- Lot sold
USD 157 755 - 210 340
EUR 150 000 - 200 000 (listed)
Year of manufacture 1959
- **Chassis number** 101.362
- **Number of seats** 2
- **Drivetrain** 2wd
- **Lot number** 209
- **Drive** LHD
- **Condition** Used
- **Location** 
- **Fuel type** Petrol
- **Exterior colour** Other
-

Description

1959 Maserati 3500 GT Coupé
Coachwork by Touring Superleggera
Chassis no. 101.362

Despite numerous racetrack successes that included Juan Manuel Fangio's fifth Formula 1 World Championship (at the wheel of a 250F) and runner-up spot in the World Sports Car Championship with the fabulous 450S - both in 1957, the marque's most successful season - Maserati was by that time facing a bleak future. Its parent company's financial difficulties forced a withdrawal from racing and Maserati's survival strategy centred on establishing the company as a producer of road cars. The Modena marque's new era began in 1957 with the launch of the Touring-bodied 3500 GT, its first road car built in significant numbers. A luxury 2+2, the 3500 GT drew heavily on Maserati's competition experience, employing a tubular chassis frame and an engine derived from the 350S competition sports car unit of 1956. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs while at the back there was a conventional live axle/semi-elliptic arrangement. The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine was a close relative of that used in the 250F and developed around 220bhp initially on carburettors, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection. Initially built with drum brakes and four-speed transmission, the 3500 GT was progressively updated, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking before production ceased in 1964.

A desirable 'pre-injection' model equipped with triple Weber 42DCOE carburettors, this Maserati 3500 GT was delivered new to the USA and brought to Holland in 2005. The former owner worked on the car for a couple of years prior to 2010. He mainly concentrated on the running gear, renewing the brake discs, callipers, hoses and all suspension ball joints, and fitting a stainless-steel exhaust. In 2010 the owner emigrated and left the unfinished project in Holland. The vendor bought the car some three years ago and finished the job (some bills on file).

Completing the restoration involved totally stripping the car (glass out), making some bodywork repairs and

repainting in its original colour. In addition, the engine was totally rebuilt with new pistons, valves, bearings, etc at a cost of 30,000 by Maserati expert Lapré Engineering in Deventer. Likewise, the transmission was rebuilt and upgraded with a period-correct ZF five-speed gearbox replacing the original ZF four-speed unit. The leather interior was re-upholstered some years ago and the carpets are new. The original Borrani wheels were refurbished and shod with new tyres. The result is an easy driving car with a very lively engine, which competed in several rallies.

Maserati 3500 GT coupé 1959
Carrosserie Touring Superleggera
Châssis n° 101.362

Séduisante version à carburateurs
Numéros de moteur et de châssis concordants
Même livrée qu'à l'origine
Boîte à cinq rapports, freins à disque
Restauration de longue haleine (2005-2018)

Malgré ses nombreux succès sur circuit, incluant le cinquième titre de champion du monde de Juan Manuel Fangio au volant d'une 250 F et la finale du championnat du monde pour voitures de sport avec la fabuleuse 450 S, tous deux en 1957, la marque faisait face à un avenir bien sombre à l'époque. Les difficultés financières de la société l'obligèrent finalement à se retirer de la compétition et la politique de survie au cours des années 1960 consista à se faire constructeur de modèle de tourisme. Cette nouvelle ère pour la marque modénaise commence en 1957 avec le lancement de la 3500 GT, sa première voiture de route construite en quantité significative. La 3500 GT, une luxueuse 2+2, s'inspirait beaucoup de l'expérience de Maserati en compétition. Elle avait recours à un châssis tubulaire et à un moteur dérivé de celui des 350 S de 1956. Elle recevait une suspension indépendante à ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à l'avant, tandis que l'on trouvait un essieu rigide conventionnel à l'arrière à ressorts semi elliptiques. Le six cylindres à double arbre à cames en tête était un proche cousin de celui que l'on trouvait sur la 250 F et développait à l'origine environ 220 ch avec des carburateurs, les exemplaires suivants développant 235 ch avec une injection mécanique Lucas. D'abord construite avec des freins à tambours et une transmission à quatre rapports, la 3500 GT fut progressivement modernisée, gagnant un cinquième rapports, des freins à disque à l'avant puis, finalement, aux quatre roues, avant la fin de la construction abandonnée en 1964

Séduisant modèle d'avant l'injection, équipé de trois carburateurs Weber 42DCOE, cette Maserati 3500 GT a été livrée neuve aux États-Unis puis ramenée en Hollande en 2005. Le précédent propriétaire a travaillé sur la voiture pendant quelques années avant 2010. Il s'est essentiellement concentré sur le train roulant, rénover les disques de freins, les étriers, les durits et toutes les rotules de suspension et a installé un échappement inoxydable. En 2010, le propriétaire émigra abandonnant son projet inachevé en Hollande. Le vendeur a acheté la voiture il y a trois ans et a terminé le travail (quelques factures au dossier).

L'achèvement de la restauration a consisté à démonter complètement la voiture (vitrages enlevés), à effectuer quelques réparations à la carrosserie et à la repeindre dans sa couleur originale. De plus, le moteur a été entièrement refait avec des pistons, des soupapes, des paliers neufs, etc, pour un total de 30 000 euros par un expert en Maserati, Lapré Engineering de Deventer. De même la transmission a été refaite et améliorée avec une boîte à cinq rapports ZF conforme à celle de l'époque en remplacement de la ZF à quatre rapports d'origine. L'intérieur en cuir a été regarni il y a quelques années et les tapis de sol sont neufs. Les roues fils Borrani d'origine ont été rénovées et chaussées de pneus neufs. Il en résulte une voiture facile à conduire avec un moteur très vivant qui a participé à plusieurs rallyes.

Bonhams 1793

Title Mr
First name Bonhams Collectors' Car department
101 New Bond Street
London
W1S 1SR
United Kingdom
Phone +33-142611010
Fax +44-2074477401
<https://www.bonhams.com/auctions/26005/>
Source URL: <https://www.classicdriver.com/en/car/maserati/3500/1959/730612>

