

RESTAURO | Maserati 3500 GT Spider

Spider

Chi trova un'auto...

...TROVA UN TESORO? DI QUESTI TEMPI CON LE AUTO D'EPOCA SI PUÒ BEN DIRLO, MA POI BISOGNA ANCHE RESTAURARLA A DOVERE. COME NEL CASO DI QUESTA "VIGNALE" RIPORTATA ALL'ANTICO SPLENDORE

DI EUGENIO MOSCA - FOTO PIERPAOLO ROMANO

ELEGANZA DINAMICA
L'immagine è più che eloquente ed esprime tutto quello che un appassionato può volere da un'automobile d'epoca: fascino immortale, con il frontale dove spicca il Tridente nella bellissima calandra, e qualità dinamiche pari a quelle di una vettura moderna.



A chi di noi appassionati non è capitato almeno una volta nella vita di sognare di trovare un tesoro. Che per noi, ovviamente, significa una fuoriserie d'epoca. Il tipico ritrovamento della vettura rara, se non unica, dimenticata da anni nel classico fienile che ora il figlio o nipote del proprietario, ovviamente incompetente in materia automobilistica, non vede l'ora di sgomberare. Insomma, la classica botta di fortuna... Salvo poi svegliarsi e verificare che l'amara realtà è tutt'altra cosa. Figurarsi se al giorno d'oggi, quando anche chi è proprietario della classica Prinz verde -senza nulla togliere alla simpatica vettura- è convinto di possedere un tesoro di valore inestimabile, succedono ancora di queste cose. E invece, a qualcuno succede ancora! Già, però non a un "cristiano" qualunque. Perché lui è una sorta di cane da tartufo automobilistico, con un fiuto speciale per scovare tesori a quattro ruote. Rigorosamente italiani, visto che parliamo di Edoardo Bonanomi di "Automobile Tricolore", e sepolti in ogni dove. Una spiccata qualità sviluppata negli anni, nonostante la giovane età, ma di cui non rivela il

segreto nemmeno sotto tortura. E come dargli torto. Fatto sta che questo ritrovamento è davvero di spicco, perché a restauro ultimato ci restituisce una vera opera d'arte. Un autentico simbolo dello stile automobilistico anni '60, la Maserati 3500 GT Spider Vignale, che sintetizza in pieno il concetto di fuoriserie rappresentando il perfetto connubio tra prestazioni e stile. Roba da "dolce vita". Anzi, dolcissima! Basta sentire la tonalità piena del sei cilindri in linea e fare un giro apprezzando il cambio dolce e preciso e l'assetto sportivo ma al tempo stesso in grado di assicurare un ottimo confort in viaggio, per provare una grande invidia per quel signore di Napoli che quasi sessant'anni fa si poteva permettere di viaggiare tutti i giorni con quest'auto. Un pezzo di storia automobilistica nazionale riportata come nuova dai tecnici di Automobile Tricolore, la struttura di Isorella (BS) che non lavora per conto terzi ma preferisce recuperare vetture di spicco ed effettuare un restauro ai massimi livelli per trovare poi un nuovo proprietario. In questo caso, purtroppo (con tutto il rispetto beninteso), un appassionato belga.

SALOTTO
Sotto: in questo caso non è esagerato dire che si viaggia in salotto, peraltro ottimamente rivestito di pregiata pelle Connolly a grana grossa, uguale a quella dell'epoca, specifica per il modello. A rendere elegante la plancia contribuisce la striscia cromata che l'attraversa a tutta lunghezza, realizzata ex-novo riproducendo i "ricami" originali.

Massima originalità

La vettura giaceva, ferma da metà anni '80, in un cascinale dov'era rimasta protetta dalle intemperie ma non dall'umidità. Infatti era completa, cosa molto importante per avviare un buon restauro con le basi per garantire la massima originalità, ma necessitava di un restauro totale: se la parte superiore del telaio appariva vissuta ma sana, quella inferiore era già intaccata, anche se in modo non pesante, e soltanto nelle pannellature, dalla corrosione. La meccanica era da verificare e revisionare, mentre è stato evidente fin da subito che interni e capote andavano rifatti di sana pianta. La vettura è stata quindi smontata del tutto, per ottenere la scocca nuda e verificare e separare le parti da sostituire da quelle, invece, da ripristinare. La scocca è stata sverniciata ad acqua ad alta pressione, trattamento che oltre agli strati di vernice rimuove anche stucchi, materiale protettivo ed eventuali applicazioni di stagno, che all'epoca si usava per correggere le imperfezioni delle superfici o lisciare i punti di congiunzione delle lamiere. Il risultato ha confermato la buona impressione del pri-

mo esame superficiale, e scongiurato brutte sorprese, come precedenti riparazioni mal fatte, che spesso si presentano in questi casi.

Nella parte inferiore della struttura portante sono stati sostituiti i pannelli dei fondi, del fondo del bagagliaio, dei sottoporta, di parte dei passaruota posteriori e di alcune piccole porzioni di lamiera nella parte inferiore dei parafranghi posteriori e del musetto. Le porzioni di lamiera sono state realizzate a mano, saldate a filo continuo e sigillate nelle giunture interne con apposito mastice. In porte e cofani è stata staccata la pelle in alluminio dal telaio in ac-

ALLUMINIO E ACCIAIO
Sotto: la pelle in alluminio delle porte, a sinistra, è stata staccata dal telaio in acciaio e risanata nel punto di contatto. A destra, alcune porzioni di lamiera sostituite nel piano del



baule e sul passaruota. In basso: la classe superiore traspare dai dettagli, a sinistra, con i comandi degli alzacristalli elettrici nella parte centrale della plancia e la luce di cortesia interna nascosta in una sorta di accendisigari da estrarre. A destra: anche la qualità di un restauro si vede dalla cura nei dettagli, come mostrano il rivestimento interno del baule posteriore e le cinghie di fissaggio della ruota di scorta.





ciaio, rigenerata la lamiera di alluminio che negli anni si era un po' corrosa nelle parti a contatto con l'acciaio per il cosiddetto effetto "pila" (cariche elettrostatiche), quindi è stato rifatto l'accoppiamento isolando le due parti con l'apposito mastice.

Amaranto Roma

Terminato il lavoro di lattoneria, sono state rimontate le varie parti - porte, cofani, mascherine e fregi vari - per verificare accoppiamenti e arie. Quindi su tutta la carrozzeria è stato steso uno strato di fondo epossidico, stuccate le parti interessate dalle lavorazioni poi rasate con vari passaggi di carta abrasiva (da 120 a 240) in modo da lasciare uno spessore infinitesimale. Tutte le superfici sono state co-

perte da un fondo "riempitivo", per eliminare piccole imperfezioni, lisciate con carta abrasiva 240, a cui è seguito il fondo pre verniciatura, lisciate con vari passaggi di carta abrasiva sempre più fine (da 320 a 500). Infine, prima di passare alla verniciatura sono state rimontate le parti asportabili per verificare accoppiamento e arie. Tre i passaggi di vernice, colore Amaranto Roma metallizzato, poi lasciata riposare per alcuni giorni in modo tale da cristallizzarsi prima di eseguire la seppiatura, con vari passaggi di carta abrasiva finissima (da 1200 a 3000) ad acqua per eliminare l'effetto buccia d'arancia e ottenere quello a specchio tipico delle vernici nitro dell'epoca, oggi non utilizzabili per motivi ecologici. La carrozzeria è stata fatta asciugare e cristallizzare ancora per alcu-

CROMATURE
Sopra, da sinistra, una serie di dettagli che hanno in comune la cromatura: cornice parabrezza e deflettore, maniglia porta, presa d'aria motore e filetto sulla fiancata con il marchio di Vignale. In alto, la vista frontale della Maserati con la capote chiusa. La presenza di quest'ultima è appena avvertibile, segno di una progettazione accurata.

ni giorni prima di coprirla con uno strato di trasparente poi lucidato con vari passaggi fino a ottenere l'effetto desiderato.

Trattamenti personalizzati

La maggior parte dei particolari è stata recuperata. Tante le parti cromate, come la bellissima mascherina, paraurti, griglie, cornici fari, fregi vari, maniglie porte, che hanno richiesto un attento lavoro di recupero, con la rimozione delle superfici ormai rovinate oppure non più brillanti come in origine, la ramatura e la nuova cromatura. I gruppi ottici anteriori sono stati mantenuti, ricromando la parabola, mentre è stato necessario sostituire le plastiche dei fanalini posteriori ormai troppo scolorite. Gli spettacolari

cerchi a raggi Borrani sono stati mandati da uno specialista che li ha smontati, ha lucidato il canale, ricromato il mozzetto centrale e sostituito per sicurezza i raggi, così come sono stati sostituiti i gallettoni centrali di fissaggio.

Doppia accensione

Anche per la meccanica è stata recuperata la gran parte delle componenti. Il motore è stato completamente smontato. Monoblocco e testa in alluminio sono stati sottoposti agli adeguati lavaggi per verificare che non vi fossero ostruzioni nei vari passaggi e rimuovere eventuali residui dovuti al precedente utilizzo, ma soprattutto al lungo periodo di inattività, quindi mandati in rettifica per ripristinare i piani,

RECUPERO
Proseguendo con i dettagli cromati, in questa pagina le ruote a raggi, lo sfogo d'aria sulla fiancata e la scritta sul cofano posteriore. Per salvaguardare l'originalità dell'auto, di cui in alto apprezziamo l'eleganza della zona posteriore, tutti gli accessori di bellezza, come profili, mascherine, fregi e gruppi ottici sono stati recuperati; tranne le plastiche dei fanalini posteriori, troppo usurate.



sostituire le canne cilindro e relativi pistoni, mentre l'albero motore è stato lucidato ed equilibrato, controllate le varie tolleranze e sostituite le bronzine. Sulla testa sono state sostituite le guide valvola, lavorate le sedi e sostituite le valvole, mentre gli alberi a camme sono stati soltanto lucidati. Revisione per gli accessori: pompe acqua e olio, dinamo, spinterogeno; sostituzione per le due bobine della doppia accensione e i tre carburatori doppio corpo Weber 42 DCOE (l'esemplare è 1^a serie dunque non ha l'iniezione meccanica Lucas), mentre i radiatori sono stati sottoposti al ciclo di pulizia per rimuovere incrostazioni. Il tutto è stato rimontato, provato e rodato al banco prima di essere rimesso in macchina. Il cambio a 5 marce (optional all'epoca), è stato revisionato mantenendo gli ingranaggi, in buono stato, e sostituendo sincronizzatori, cuscinetti e paraoli; idem per il differenziale. L'albero di trasmissione è stato bilanciato, sono state sostituite le crociere. Nella parte telaistica si è riutilizzato quasi tutto: bracci, montanti, balestre e gli elementi di fissaggio sono stati sabbati e riverniciati a polvere; gli ammortizzatori originali e la scatola guida hanno subito una revisione. La sostituzione ha interessato testine ed elementi in gomma.



DOUBLE FACE
Nelle foto grandi: aperta o chiusa, la Maserati 3500 GT "Spider Vignale" sprizza fascino come una vera star. A sinistra, la sintetica sequenza dei quattro passaggi chiave per il restauro della scocca: dall'alto, la scocca dopo il lavoro di lattaeria, con le porte montate per verificare accoppiamenti e arie, la stuccatura e rasatura per allineare le superfici, il fondo preverniciatura, infine la scocca verniciata nel bellissimo colore "amaranto Roma".

Pelle Connolly

Oggi nei restauri è in voga, giustamente, la modalità della conservazione, cioè ripristinare tutto quello che si può salvare, anziché sostituire. In questo caso i rivestimenti erano troppo rovinati per poter azzardare un recupero anche parziale, ma si è cercato di mantenere il più possibile: e cioè l'intelaiatura dei sedili, il telaio metallico che compone il meccanismo di apertura a chiusura della capote, gli stru-

VIGNALE VINCE LA SFIDA

La 3500 GT, internamente denominata "Tipo 101", è stata la prima Maserati costruita su larga scala. L'allora capo progettista del Tridente, Giulio Alfieri, sviluppò due prototipi coupé da esporre al Salone dell'Automobile di Ginevra 1957, carrozzati uno da Touring e l'altro da Allemano. Identica la meccanica, con il motore derivato dalla 350S: un 6 cilindri in linea di 3,5 litri bialbero, con tre carburatori doppio corpo Weber 42DCOE e doppia accensione, da 220 Cv a 5.500 giri, accoppiato a un cambio ZF a 4 marce. Il telaio era composto da una base tubolare, con pannelli inferiori e carrozzeria in acciaio con porte e cofani in alluminio, sospensioni anteriori indipendenti a doppi triangoli con ammortizzatori idraulici telescopici con molle elicoidali coassiali e barra antirollio, mentre al posteriore c'era il classico ponte rigido con ammortizzatori idraulici telescopici e balestre ellittiche. Le ruote da 16" ospitavano freni a tamburo sulle quattro ruote. Tra le due versioni esposte al salone ginevrino, per la produzione avviata a fine anno fu scelta quella firmata Touring. Nel 1959 furono resi disponibili in optional i freni a disco anteriori e il differenziale a slittamento limitato, che divennero di serie l'anno successivo mentre nel 1962 arrivarono i freni a disco

anche al posteriore. Come optional erano disponibili anche le ruote a raggi Borrani con pneumatici radiali più larghi (185-16), e gli alzacristalli elettrici, mentre interni in pelle e strumentazione Jaeger facevano parte della ricca dotazione di serie. Anche per la presentazione della Spider, al Salone di Parigi del 1959, furono approntati due prototipi, carrozzati da Michelotti e da Vignale, che si aggiudicò la "sfida". La 3500 GTS, o "Spider Vignale" appunto (foto a destra), era più corta della coupé da cui derivava sia come dimensioni esterne (lunghezza 4.450 mm contro 4.780), sia come passo (2.500 mm contro 2.600); inoltre era più stretta (1.640 mm contro 1.760) e più leggera di 40 kg. Nella seconda metà del 1961 i motori furono dotati di iniezione Lucas, un primato per il mercato nazionale, che portava la potenza massima a 235 Cv, modifica accompagnata dal cambio ZF a 5 marce e freni disco con servofreno su tutte le ruote. Infine nel 1962 fu presentata la Sebring (a sinistra), con telaio derivato dalla GTS. Di Maserati 3500 nelle varie versioni furono costruiti 2.250 esemplari, di cui 1.400 coupé, meno di 250 Spider e 590 Sebring, prima della definitiva uscita di scena nel 1964.



| RESTAURO | Maserati 3500 GT Spider

menti e gli interruttori sulla plancia, in particolare i comandi degli alzacristalli elettrici e la luce per l'interno che si aziona estraendo l'interruttore a forma di accendisigari che contiene la lampadina, una vera "chicca" per l'epoca. Sono nuovi invece l'imbottitura e il rivestimento di sedili, pannelli e tunnel centrale, con la speciale pelle Connolly a grana grossa, e la moquette. Realizzati ex-novo sono invece la capote in tela e la copertura in pelle del vano dove viene riposta quando è reclinata. Particolarmente degno di menzione è il rifacimento del profilo cromato che attraversa in orizzontale la plancia: è stato un lavoro certosino, intagliando un profilo in acciaio, poi inciso con lo stesso disegno originale e cromato. Da segnalare, infine, l'impianto elettrico pure rifatto da zero. Il risultato del restauro è da concorso, ma ha richiesto circa 3.500 ore di lavoro, di cui 1.900 soltanto per la parte meccanica.



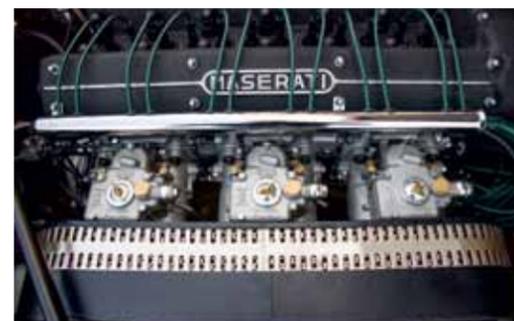
TUBI E PANNELLI

Sopra: a sinistra, la ventola di raffreddamento ripristinata. A destra: la vista inferiore della scocca sul cavalletto mostra la parte inferiore del telaio tubolare che è stato trovato in buone condizioni, mentre tutti i pannelli in lamiera sono stati sostituiti.



**SCHEDA TECNICA
MASERATI 3500 GT SPIDER VIGNALE**

Motore Maserati anteriore longitudinale, 6 cilindri in linea, monoblocco con canne in ghisa speciale riportate e testa in alluminio Ale-saggio e corsa 86x100 mm Cilindrata 3.485 cc Distribuzione bialbero in testa, due valvole per cilindro Doppia accensione Alimentazione tre carburatori doppio corpo Weber 42DCOE Rapporto di compressione 8,5:1 Potenza 220 Cv a 5.500 giri **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco con parastrappi, comando idraulico Cambio manuale a 5 marce + RM Differenziale meccanico a slittamento limitato Cerchi in lega da 5,5x16" Pneumatici 185/400-16 **Corpo vettura** Telaio tubolare pannellato Carrozzeria in acciaio, Spider 2 porte, 2+2 posti, porte e cofani in alluminio Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti, doppi triangoli, ammortizzatori idraulici telescopici con molle elicoidali coassiali, barra antirullo; posteriori ponte rigido, ammortizzatori idraulici telescopici con balestre ellittiche Freni a disco anteriori da 306 mm, posteriori a tamburo, servofreno a depressione Capacità serbatoio 80 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.500 Lunghezza 4.450 Larghezza 1.640 Peso in ordine di marcia 1.400 kg Prestazioni Velocità max 220 km/h Accelerazione 0-100 km/h 5,9"



DOPIA ACCENSIONE

In alto, il 6 cilindri in linea bialbero, monumento alla meccanica: si notano le doppie candele per cilindro. A sinistra, in senso orario: la batteria dei tre carburatori doppio corpo Weber 42 DCOE con il filtro aria; il classico coperchietto dei carburatori doppio corpo Weber; in basso, alla destra del radiatore acqua, il radiatore olio motore: in primo piano la calotta dello spinterogeno da cui fuoriescono i dodici cavi che vanno alle candele; le due bobine. Sotto: in primo piano, a sinistra, Edoardo Bonanomi con lo staff di Automobile Tricolore nella sede di Isorella.



REVISIONE COMPLETA

Sopra, in senso orario, la meccanica revisionata: il sei cilindri in linea senza testa; la scatola del cambio a 5 marce più retro; un carburatore doppio corpo Weber 42 DCOE; la sospensione anteriore a doppi triangoli con molla e ammortizzatore; le due ganasce e i cilindretti del freno a tamburo posteriore (in primo piano il mozzo filettato su cui si avvita il gallettone della ruota); la scatola del differenziale.

