

MASERATI

3500 GT MORETTI

THE RESTORATION

2026

INDICE - CONTENTS

Maserati 3500 GT Moretti

Il Restauro - *The Restoration*

Scheda tecnica - *Specifications* 02

La storia - *The history* 03

La vettura al suo arrivo - *The car on arrival* 09

Lamieratura - *Metalwork* 13

Verniciatura - *Paintwork* 23

Impianto elettrico - *Electrical system* 27

Tappezzeria - *Upholstery* 31

Meccanica - *Mechanical work* 35

Restauro completato - *Restoration completed* 39

Gli artigiani - *The artisans* 49

SCHEDA TECNICA / *SPECIFICATIONS*

Telaio *Chassis*	AM101.1858
Prima carrozzeria *Original coachwork*	Coupé Touring, completata nel novembre 1961 *Touring coupé, completed November 1961*
Livrea originale *Original livery*	Amaranto (16351) su interni in Pelle Neutra *Amaranto (16351) over Pelle Neutra*
Carrozzeria attuale *Present coachwork*	Moretti, Torino (1965–1966), disegno di Dany Brawand *Moretti, Turin (1965–1966), designed by Dany Brawand*
Livrea attuale *Present livery*	*Amaranto (16351) su interni in Pelle Neutra* *Amaranto (16351) over Pelle Neutra*
Motore *Engine*	Sei cilindri in linea, bialbero, 3.485 cc *Twin-overhead-camshaft straight-six, 3,485 cc*
Alimentazione *Fuel system*	Tre carburatori Weber 42 DCOE 8 *Three Weber 42 DCOE 8 carburettors*
Potenza *Power*	220 CV a 5.500 giri/min *220 hp at 5,500 rpm*
Trasmissione *Transmission*	Cambio manuale a cinque rapporti *Five-speed manual*
Sospensioni *Suspension*	Anteriori indipendenti, ponte rigido posteriore *Independent front, live rear axle*
Freni *Brakes*	A disco sulle quattro ruote *Four-wheel disc*
Debutto *Debut*	Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra, 1966 *Geneva International Motor Show, 1966*
Presentazione del restauro *Public unveiling*	2 settembre 2026 presso Classic Car House, Kongens Lyngby, Danimarca *2 September 2026 at Classic Car House, Kongens Lyngby, Denmark*
Restauro *Restoration*	Soliera (Modena - Italia) 2023-2026 *Soliera (Modena - Italy) 2023-2026*
Targhetta del restauro *Restoration plate*	

CAPITOLO 01

La storia

The history

Ogni automobile nasce una sola volta.
Questa è nata due volte.

—

Every car is born once.
This one was born twice.

Una svolta a Modena

Negli anni Cinquanta Maserati si trovava davanti a una svolta decisiva. Dopo decenni dedicati quasi esclusivamente alle competizioni — le poche vetture stradali della serie A6 erano state costruite in numeri esigui e a prezzi da collezione — la Casa modenese decise di trasferire su strada l'esperienza maturata in pista, dando vita a una gran turismo capace di unire prestazioni, eleganza e comfort.

Il progetto fu affidato a Giulio Alfieri, capo ingegnere di Maserati, e prese forma al Salone di Ginevra del 1957, dove vennero presentate due proposte di carrozzeria: una di Touring e una di Allemano; la scelta cadde sulla prima. Nasceva così la 3500 GT, la prima vera Maserati prodotta in serie e una delle più raffinate gran turismo italiane del suo tempo. Il sei cilindri in linea da 3.485 cc discendeva dal propulsore della Maserati 350S da corsa, ma per l'uso stradale fu profondamente rivisto: un nuovo albero motore ne allungò la corsa e una catena sostituì gli ingranaggi nel comando della distribuzione, a vantaggio della silenziosità e della durata; con tre carburatori Weber erogava 220 CV. La carrozzeria Touring, realizzata con la celebre tecnica Superleggera, avvolgeva un sofisticato telaio tubolare che garantiva rigidità e leggerezza.

Tra il 1957 e il 1964 furono costruiti circa 2.200 esemplari. Quasi tutte le coupé uscirono da Touring — poco meno di 2.000 — mentre le spider (circa 245) furono realizzate da Vignale su disegno di Giovanni Michelotti. Il resto è storia di pochi pezzi unici: quattro coupé Allemano, una Bertone disegnata da Franco Scaglione, una Boneschi firmata da Rodolfo Bonetto, due o tre Frua. Zagato ne propose una nel 1957, che non fu mai costruita. Il robusto telaio a traliccio offriva infatti ai carrozzieri indipendenti la possibilità di interpretare la 3500 GT in maniera completamente personale ed è proprio da questa libertà creativa che nacque una delle Maserati più rare ed affascinanti mai costruite.

A turning point in Modena

By the 1950s, Maserati stood at a decisive crossroads. After decades devoted almost entirely to racing — the handful of A6-series road cars had been built in tiny numbers and at collector prices — the Modena marque resolved to bring its track-earned expertise to the road, creating a grand tourer that combined performance, elegance and comfort.

The project was entrusted to Giulio Alfieri, Maserati's chief engineer, and took shape at the 1957 Geneva Motor Show, where Maserati presented two body proposals: one by Touring, one by Allemano; Touring's design prevailed. The 3500 GT was born — Maserati's first true series-production car and one of the most refined Italian grand tourers of its day. The 3,485 cc twin-cam straight-six descended from the engine of the Maserati 350S racing car, but was thoroughly reworked for road use: a new crankshaft lengthened the stroke, and a chain replaced the gear drive of the camshafts in the interests of quietness and longevity; fed by three Weber carburettors, it delivered 220 hp. Touring's coachwork, executed in the celebrated Superleggera technique, clothed a sophisticated tubular frame that combined rigidity with lightness.

Between 1957 and 1964, around 2,200 examples were built. Almost all the coupés came from Touring — just under two thousand of them — while the roughly 245 spyders were built by Vignale to a Giovanni Michelotti design. The remainder is a story of individual pieces: four Allemano coupés, one Bertone bodied to Franco Scaglione's design, one Boneschi penned by Rodolfo Bonetto, two or three by Frua. Zagato proposed one in 1957 that was never built.
The robust tubular frame gave independent coachbuilders the freedom to interpret the 3500 GT entirely on their own terms. It was precisely from that creative licence that one of the rarest and most captivating Maseratis ever built would emerge.

Il telaio AM101.1858

L'esemplare telaio AM101.1858 fu completato a Modena nel novembre 1961 come coupé Touring a guida sinistra, verniciato in Amaranto (16351) con interni in Pelle Neutra, e consegnato l'anno seguente a Copenhagen. Nel 1965 un incidente ne compromise la carrozzeria. Il proprietario decise di non ripristinare semplicemente la vettura, ma di trasformarla in qualcosa di unico: l'incarico di realizzare una veste completamente nuova fu affidato alla Moretti di Torino. Era una scelta tanto ambiziosa quanto anacronistica. La produzione della 3500 GT si era già conclusa nel 1964 e la diffusione della scocca portante stava rapidamente chiudendo la grande stagione dei carrozzieri. Quella commessa sarebbe diventata l'ultima grande fuoriserie mai costruita sul telaio della 3500 GT.

Moretti, Torino

Fondata nel 1925 da Giovanni Moretti — nato a Reggio Emilia nel 1904 — l'azienda torinese cominciò costruendo motociclette. La prima automobile, la 500, arrivò nel 1927: una tre posti mossa da un bicilindrico progettato dallo stesso Moretti. A differenza di quasi tutti i piccoli costruttori dell'epoca, Moretti non si limitava alle carrozzerie: progettava e produceva in proprio anche telai e motori. Fu una scelta di orgoglio industriale che si rivelò però insostenibile sul piano dei costi e, alla fine degli anni Cinquanta, l'azienda abbandonò le meccaniche proprie per lavorare su basi Fiat, potendo contare sul rapporto personale tra Giovanni Moretti e Gianni Agnelli. Da quel momento Moretti divenne una delle firme più prolifiche della fuoriserie torinese, prima con la collaborazione stilistica di Giovanni Michelotti e poi con quella di Dany Brawand. Nel 1964 inaugurò un nuovo stabilimento in via Monginevro, dove centoquarantacinque dipendenti arrivarono a produrre circa millecinquecento vetture l'anno. L'attività sarebbe proseguita fino al 1989.

In tutta la sua storia, Moretti carrozzò una sola Maserati: questa.

Chassis AM101.1858

Chassis AM101.1858 was completed in Modena in November 1961 as a left-hand-drive Touring coupé, finished in Amaranto (16351) over Pelle Neutra (neutral leather) upholstery, and delivered the following year to Copenhagen. In 1965 an accident damaged the bodywork. Rather than simply repair the car, its owner chose to transform it into something singular, commissioning an entirely new body from Moretti of Turin. The decision was as ambitious as it was anachronistic. Production of the 3500 GT had already ended in 1964, and the spread of unitary construction was rapidly bringing the great age of the coachbuilders to a close. That commission would become the last major bespoke body ever built on a 3500 GT chassis.

Moretti, Turin

Founded in 1925 by Giovanni Moretti — born in Reggio Emilia in 1904 — the Turin firm began by building motorcycles. Its first car, the 500, arrived in 1927: a three-seater powered by a twin-cylinder engine of Moretti's own design. Unlike almost every other small manufacturer of the era, Moretti did not confine itself to bodywork: it designed and built its own chassis and engines as well. It was a matter of industrial pride that proved unsustainable on cost, and by the end of the 1950s the company had abandoned its own mechanicals in favour of Fiat platforms — helped considerably by the personal relationship between Giovanni Moretti and Gianni Agnelli. From then on, Moretti became one of the most prolific names in Turin's fuoriserie trade, working first with the styling of Giovanni Michelotti and later with that of Dany Brawand. In 1964 it opened a new factory in via Monginevro, where a workforce of 145 would build some 1,500 cars a year. The company remained active until 1989.

In its entire history, Moretti bodied only one Maserati: this one.

Il disegno

Il progetto fu affidato a Dany Brawand, stilista formatosi sotto Giovanni Michelotti alla Ghia-Aigle a partire dal 1952 e passato con lui nel suo studio nel 1959. Dai primi anni Sessanta era il responsabile del Centro Stile Moretti. Per Brawand fu un'occasione rara: una delle pochissime volte in cui la matita di Moretti si misurò con una meccanica di grande cilindrata anziché con le piccole Fiat che costituivano il pane quotidiano della casa torinese. Il risultato fu una raffinata fastback 2+2 dalle proporzioni eleganti e dinamiche: cofano lungo, linea filante e coda tronca secondo il principio Kamm, ormai affermato nelle competizioni. Il frontale porta una firma inconfondibilmente Moretti, con l'ampia apertura a tutta larghezza che ingloba i proiettori. Una linea moderna e distintiva, capace di richiamare alcune delle più iconiche gran turismo italiane degli anni Sessanta.

The design

The commission went to Dany Brawand, a stylist who had trained under Giovanni Michelotti at Ghia-Aigle from 1952 and followed him to his own studio in 1959. By the early 1960s he was head of Moretti's styling department. For Brawand it was a rare opportunity: one of the very few occasions on which Moretti's pen was applied to a large-capacity car rather than to the small Fiats that were the Turin firm's daily bread. The result was a refined 2+2 fastback of elegant, dynamic proportions: a long bonnet, a flowing profile and a truncated tail following the Kamm principle already well established in competition. The front end carries an unmistakably Moretti signature — a broad full-width aperture enclosing the headlamps. The overall line is modern and distinctive, echoing some of the most iconic Italian grand tourers of the 1960s.

Ginevra, 1966

La vettura debuttò al Salone di Ginevra del 1966, esposta sullo stand Moretti in Amaranto.
Fu la sua unica apparizione pubblica documentata. Dopo Ginevra le tracce si perdono. Riemerge soltanto negli anni Ottanta, presso un collezionista tedesco. Nel 2000 viene acquistata dal celebre collezionista di Maserati Alfredo Brener, che la porta negli Stati Uniti e le dedica un intervento di carattere prevalentemente estetico: la carrozzeria viene riverniciata in un rosso più brillante rispetto all'originale e gli interni rifatti in pelle bianca.

Geneva, 1966

The car made its debut at the 1966 Geneva Motor Show, displayed on the Moretti stand in Amaranto.
It was to be the car's only documented public appearance. After Geneva, the trail went cold. The 3500 GT did not resurface until the 1980s, in the hands of a German collector. In 2000 it was acquired by the noted Maserati collector Alfredo Brener, who brought it to the United States and had it cosmetically refreshed: the bodywork was repainted in a brighter red than the original, the interior retrimmed in white leather.

Oggi

Oggi la Maserati 3500 GT Moretti rappresenta molto più di una semplice one-off. È l'unica Maserati mai carrozzata da Moretti e l'ultima grande fuoriserie costruita sul telaio della 3500 GT: testimonianza irripetibile di un'epoca in cui stile, meccanica e artigianalità italiana potevano ancora dare vita a un'automobile unica al mondo.

Today

Today the Maserati 3500 GT Moretti is far more than simply a one-off. It is the only Maserati ever bodied by Moretti and the last major bespoke body built on a 3500 GT chassis — an irreplaceable witness to an age in which Italian style, engineering and craftsmanship could still bring a genuinely unique automobile into the world.

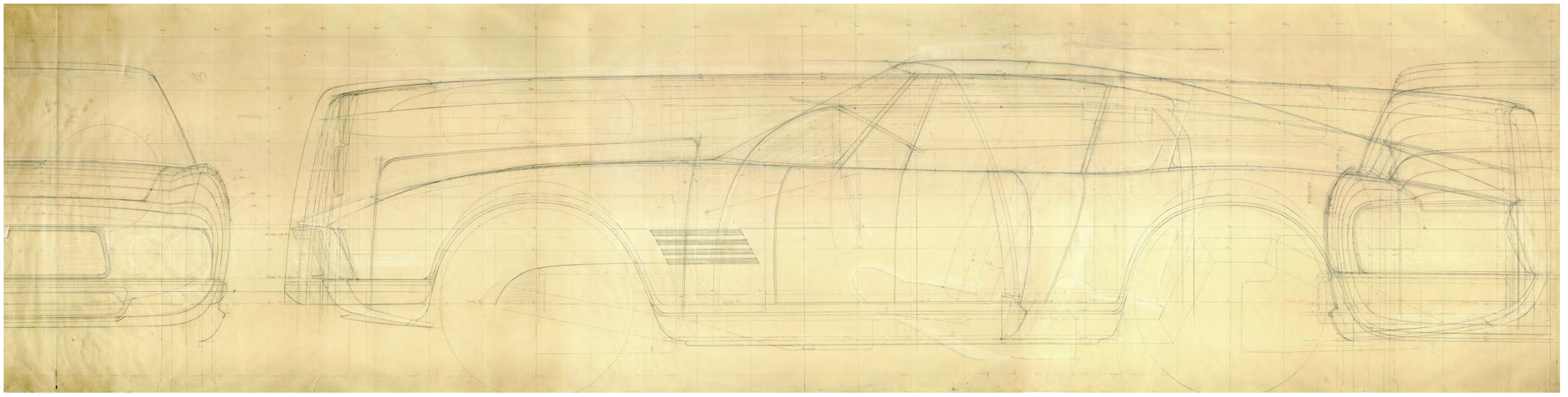


GENEVA MOTOR SHOW, 1966

Debutto al Salone di Ginevra del 1966, presso lo stand Moretti

Debut at the 1966 Geneva Motor Show, on the Moretti stand





GENEVA MOTOR SHOW, 1966

Debutto al Salone di Ginevra del 1966, presso lo stand Moretti

Debut at the 1966 Geneva Motor Show, on the Moretti stand

CAPITOLO 02

La vettura al suo arrivo

The car on arrival

Il tempo lascia sempre la sua firma.
Il restauro inizia leggendo quella firma.

—

Time always leaves its signature.
Restoration begins by reading that signature.







THE CAR ON ARRIVAL

La vettura prima di essere sverniciata

The car before paint removal

THE CAR ON ARRIVAL

La vettura dopo la sverniciatura

The car after paint removal



THE CAR ON ARRIVAL

La vettura dopo la sverniciatura

The car after paint removal

CAPITOLO 03

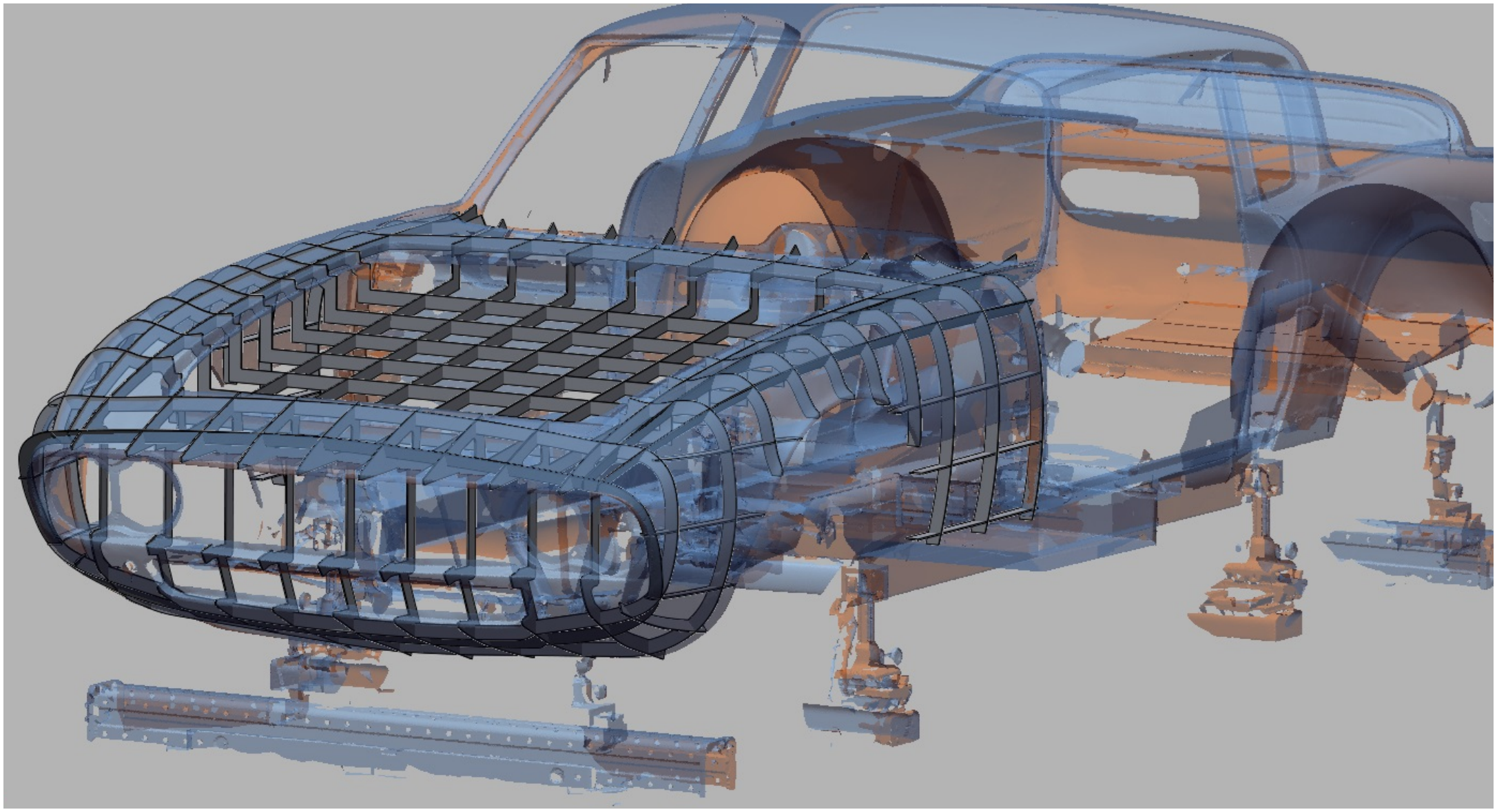
Lamieratura

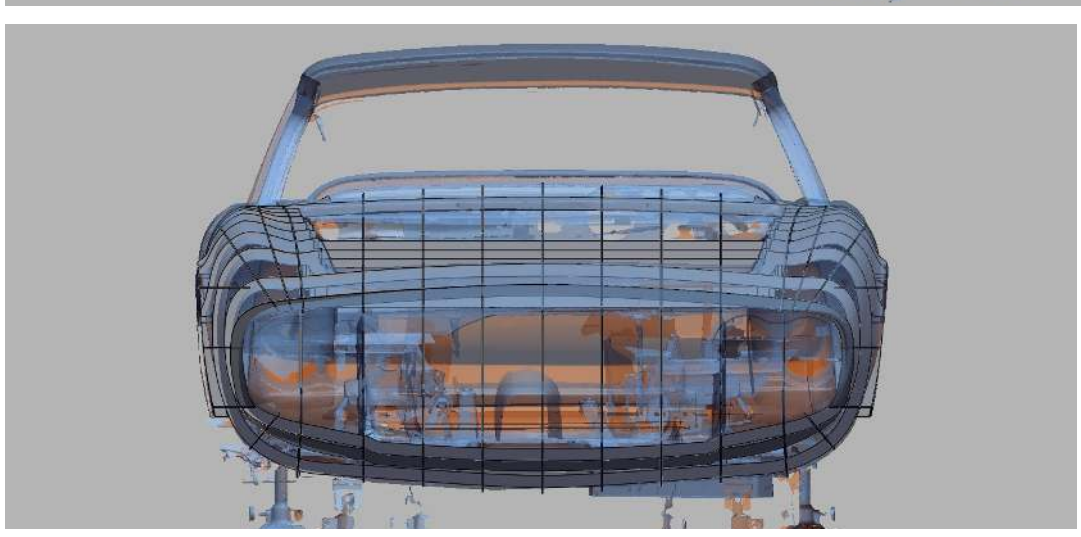
Metalwork

La forma era già lì.
Bisognava soltanto riportarla in superficie.

—

The shape was already there.
It only had to be brought back to the surface.







METALWORK

Il rilievo 3D della carrozzeria e la progettazione delle dime di ricostruzione

3D scanning of the body and design of the reconstruction bucks



METALWORK

La dima del frontale: le sedi dei proiettori

The front-end buck: the headlamp housings



METALWORK

Formatura del frontale sulla dima di riscontro

Forming the front end on the reference buck



METALWORK

La scocca sul banco di riscontro

The shell on the alignment bench



METALWORK

Battitura a mano di un profilo di carrozzeria

Hand-beating a body profile





METALWORK

La carrozzeria in metallo nudo

The bare-metal body

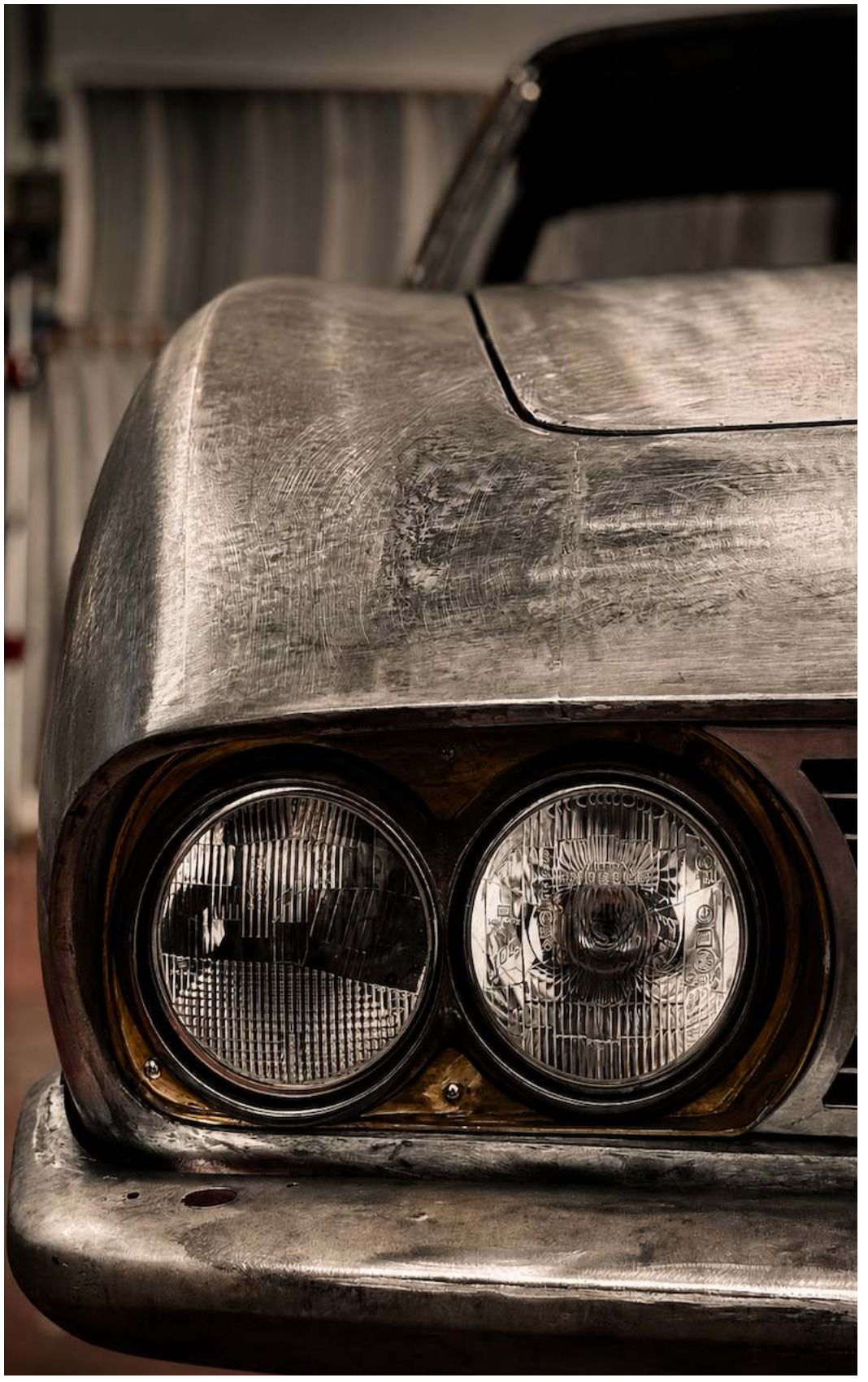


METALWORK

Il frontale ricostruito: la firma inconfondibile di Moretti

The rebuilt front end: Moretti's unmistakable signature

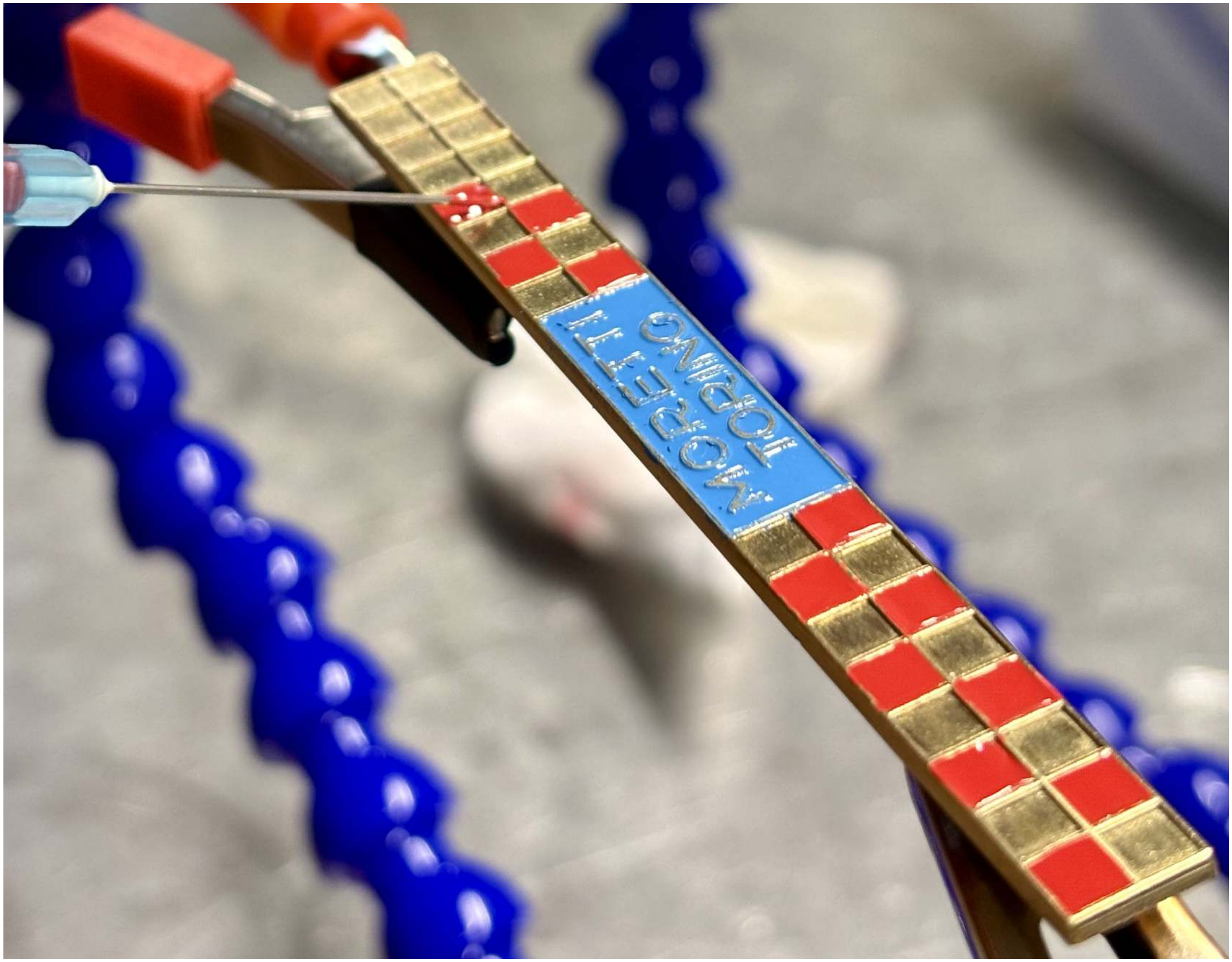




METALWORK

Due dettagli in metallo nudo: la coda tronca e i proiettori binati

Two bare-metal details: the Kamm tail and the paired headlamps



METALWORK

Il fregio Moretti Torino: smaltatura a mano

The Moretti Torino badge: hand-enamelling

CAPITOLO 04

Verniciatura

Paintwork

Ogni strato di vernice,
un passo verso la rinascita.

—

Every layer of paint,
one step closer to rebirth.



PAINTWORK

La carrozzeria in fondo, pronta per la finitura

The body in primer, ready for the finish coat



PAINTWORK

La carrozzeria in fondo, pronta per la finitura

The body in primer, ready for the finish coat



PAINTWORK

L'Amaranto originale torna sulla vettura

The original Amaranto returns to the car

CAPITOLO 05

Impianto elettrico

Electrical system

Dopo un lungo silenzio,
la prima luce.

—

After a long silence,
the first light.



ELECTRICAL SYSTEM

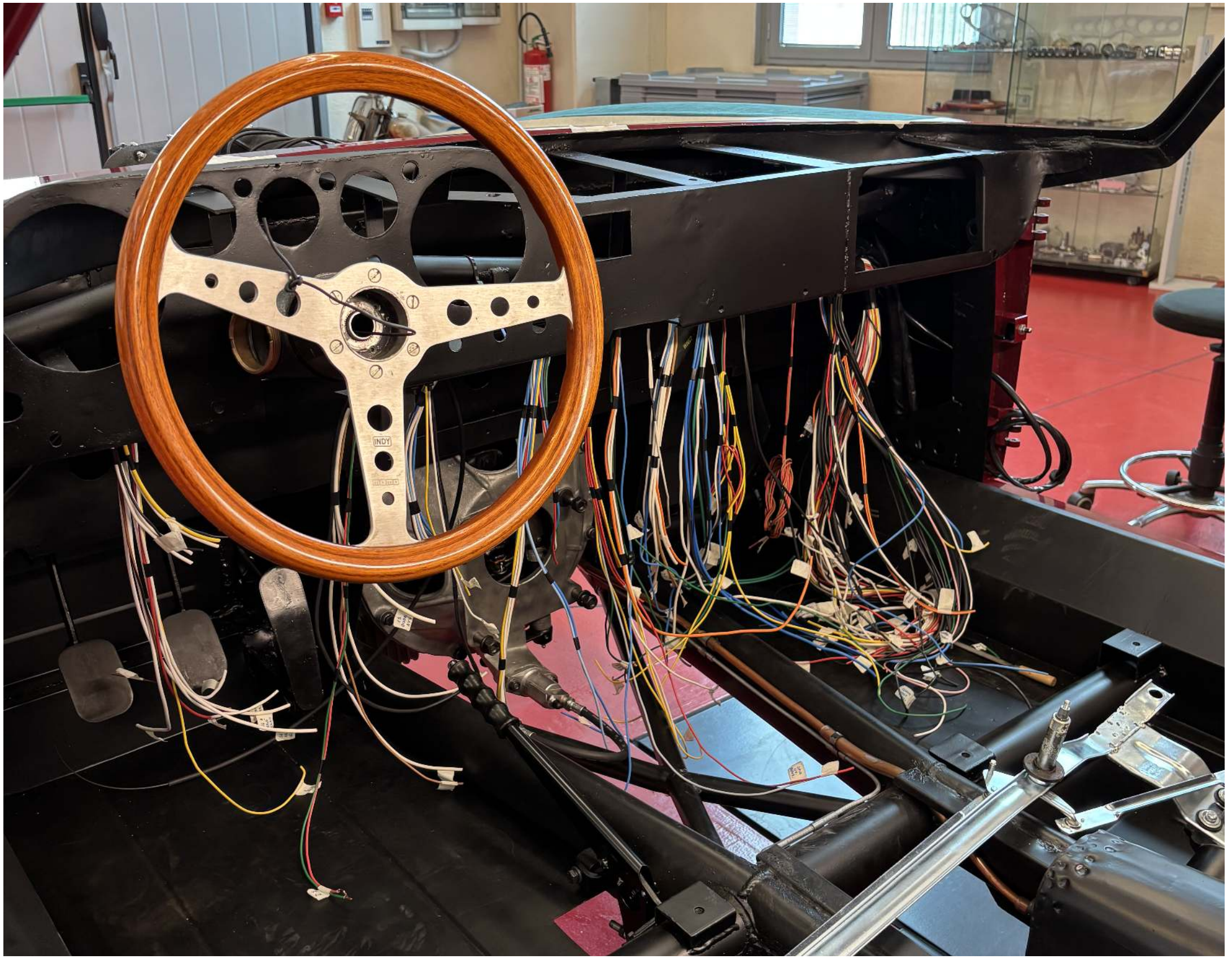
Il nuovo cablaggio, prima del montaggio

The new wiring harness, before installation

ELECTRICAL SYSTEM

L'impianto di accensione sul sei cilindri

The ignition system on the straight-six



ELECTRICAL SYSTEM

Il cablaggio dietro la plancia

The harness behind the dashboard

CAPITOLO 06

Tappezzeria

Upholstery

Ciò che il tempo ha consumato,
la mano lo ricostruisce.

—

What time has worn away,
the hand rebuilds.



UPHOLSTERY

I sedili posteriori nella tonalità originale di fabbrica

The rear seats in the original factory shade



UPHOLSTERY

L'abitacolo in corso di rivestimento

The cabin being trimmed



UPHOLSTERY

Il montaggio a mano di un cuscino plissettato

Hand-assembling a pleated seat panel

CAPITOLO 07

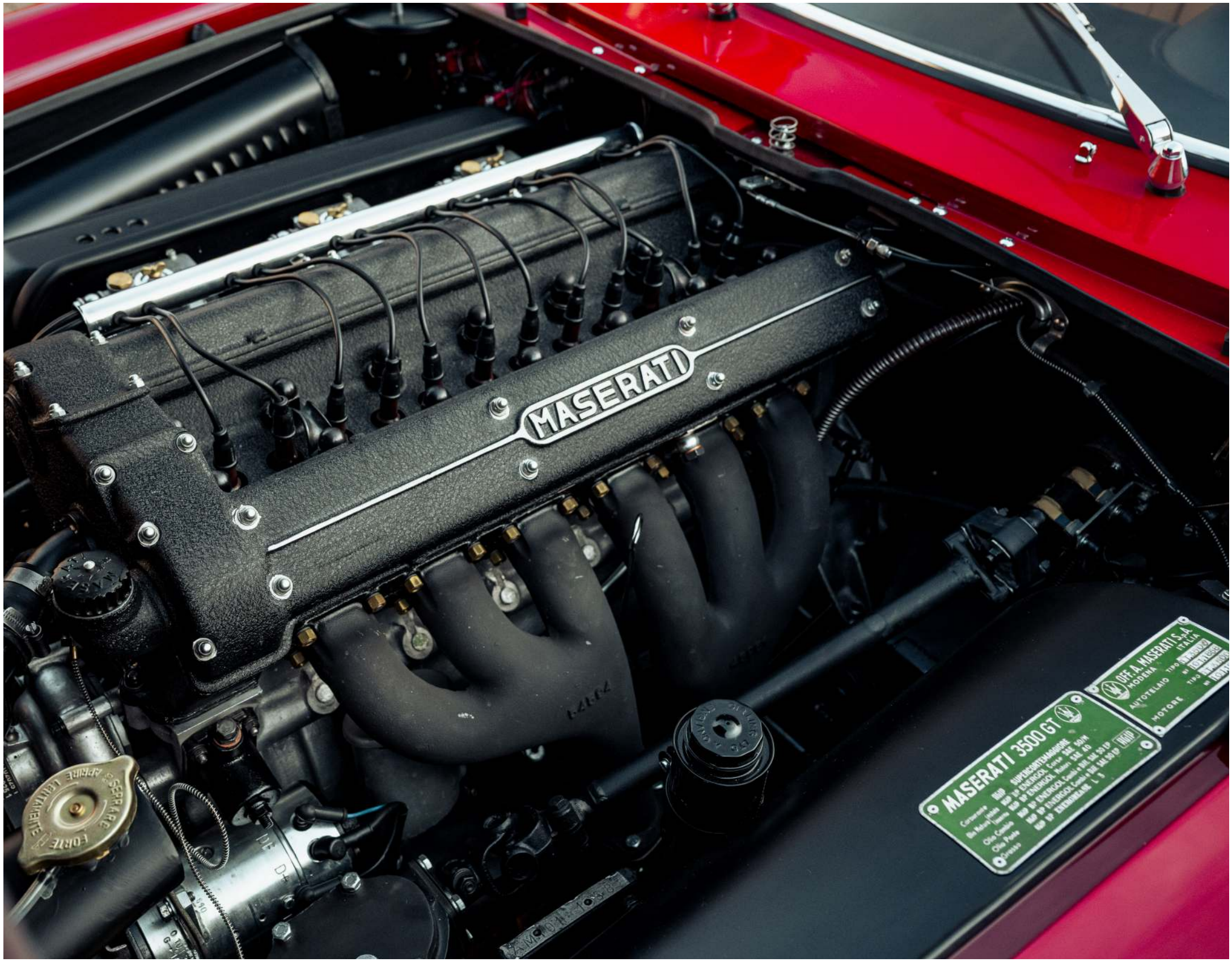
Meccanica

Mechanical work

La bellezza si guarda,
la meccanica si ascolta.

—

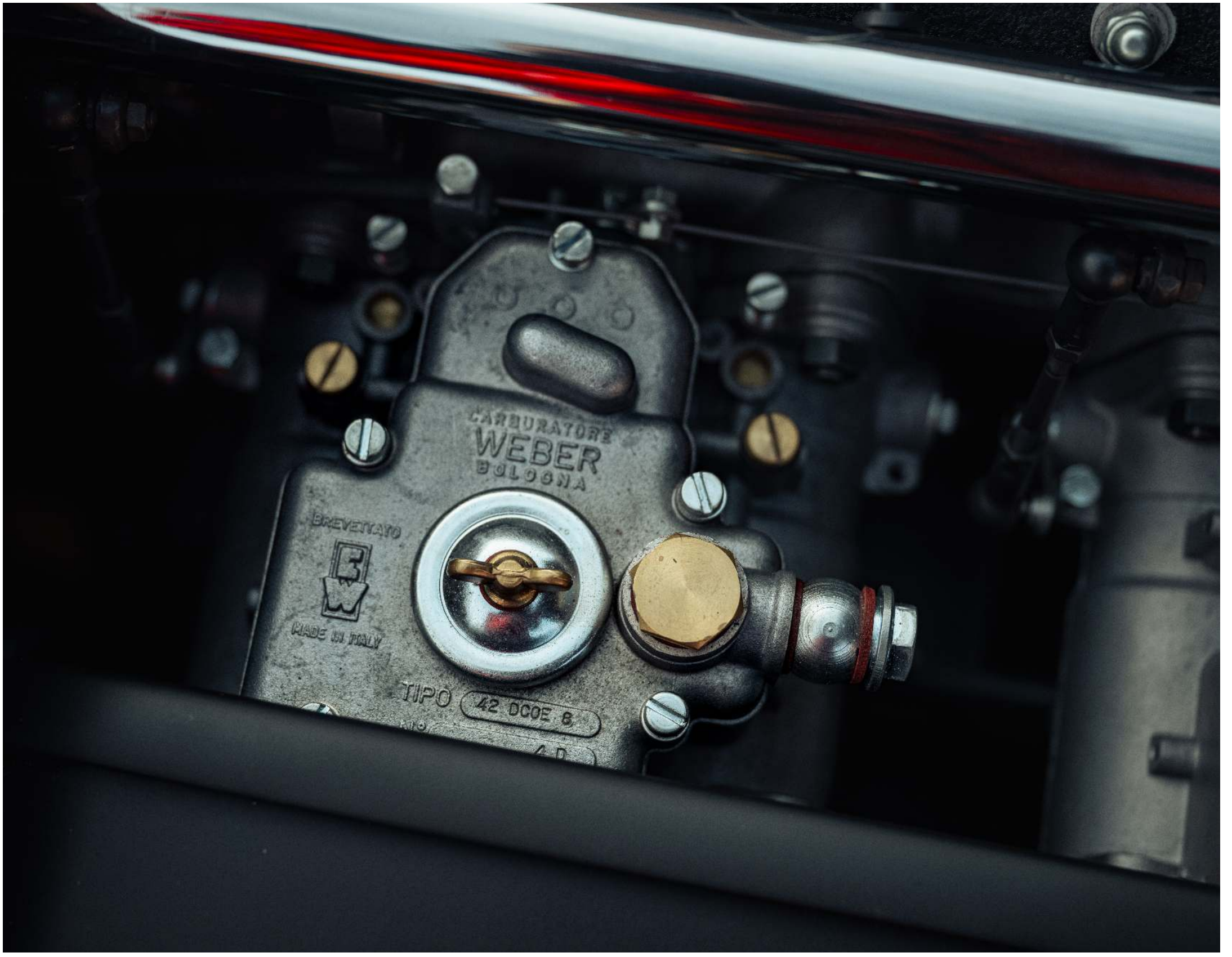
Beauty is looked at;
mechanics are listened to.



MECHANICAL WORK

Il vano motore al termine del rimontaggio

The engine bay on completion of reassembly



MECHANICAL WORK

Dettaglio di uno dei tre carburatori Weber 42 DCOE 8

Detail of one of the three Weber 42 DCOE 8 carburettors



MECHANICAL WORK

Il posto di guida, strumentazione e comandi

The driving position: instruments and controls

CAPITOLO 08

Restauro completato

Restoration completed

L'abbiamo ricevuta dal tempo,
la consegniamo al futuro.

—

We received it from time,
we hand it to the future.



RESTORATION COMPLETED

Il frontale a tutta larghezza disegnato da Dany Brawand

The full-width front end designed by Dany Brawand

RESTORATION COMPLETED

Cofano, presa d'aria e calandra: il dettaglio del frontale

Bonnet, air scoop and grille: the front end in detail



RESTORATION COMPLETED

Lo stemma e il fregio Moretti sulla vettura finita

The Moretti shield and nameplate on the finished car



RESTORATION COMPLETED

Il frontale, sessant'anni dopo il debutto di Ginevra

The front end, sixty years after its Geneva debut



RESTORATION COMPLETED

Di nuovo su strada, sulle colline emiliane

Back on the road, in the Emilian hills



RESTORATION COMPLETED

La coda tronca secondo il principio Kamm

The truncated tail, following the Kamm principle



RESTORATION COMPLETED

Il fianco anteriore: la modanatura sottoporta e lo stemma Moretti

The front flank: the sill moulding and the Moretti shield



RESTORATION COMPLETED

L'abitacolo: la plancia e i sedili in Pelle Neutra

The cabin: the dashboard and the seats in Pelle Neutra



RESTORATION COMPLETED

La fastback 2+2: proporzioni e linea filante

The 2+2 fastback: proportions and flowing line

CAPITOLO 09

Gli artigiani

The artisans

Il team che ha realizzato il restauro.

—

The team behind the restoration.



THE ARTISANS

Il team al completo con la vettura restaurata

The full team with the restored car

Andrea Bisi
AB Auto Classiche
Lamieratura e coordinamento
Metalwork & Project management

Michele Maddi
AB Auto Classiche
Coordinamento
Project management

Christian Gatti
Elettrauto Gatti William
Impianto Elettrico
Electrical system

Franco e Francesca Tralli
Tralli Srl
Meccanica
Mechanical work

Paolo Molinari
Officina Molinari
Meccanica
Mechanical work

Stefano ed Andrea Maieli
Interni Auto Maieli
Tappezzeria
Upholstery

Giampaolo e Massimiliano Bergonzini
Carrozzeria F.lli Bergonzini
Verniciatura
Paintwork

Mauro Bertocchi
Lamieratura
Metalwork

Gianfranco Barbieri
Lamieratura
Metalwork

Nicholas Capra
Lamieratura
Metalwork

K.W. BRUUN
COLLECTION

www.kwbruun.com
info@kwbruun.com

CLASSIC CAR HOUSE
CCH
K.W. BRUUN

www.classiccarhouse.dk
info@classiccarhouse.dk

ABAUTO
CLASSICHE

www.abautoclassiche.it
info@abautoclassiche.it