



MASERATI



COUPÉ  SPYDER  GRANSPORT

M A S E R A T I 2 0 0 5





I

PAGE 04

PREAMBULE

Modèles Maserati à deux portes

2

PAGE 08

LE CONCEPT

Une technologie d'excellence comme dénominateur commun

3

PAGE 14

MASERATI COUPÉ

La tradition Maserati

4

PAGE 20

MASERATI SPYDER

Un plaisir typiquement Italien

5

PAGE 28

MASERATI GRANSPORT

Le retour aux Origines

6

PAGE 38

LA PERSONNALISATION

Du sur mesure avec les « Officine Alfieri Maserati »

7

PAGE 42

COUPÉ · SPYDER · GRANSPORT

Caractéristiques techniques



I

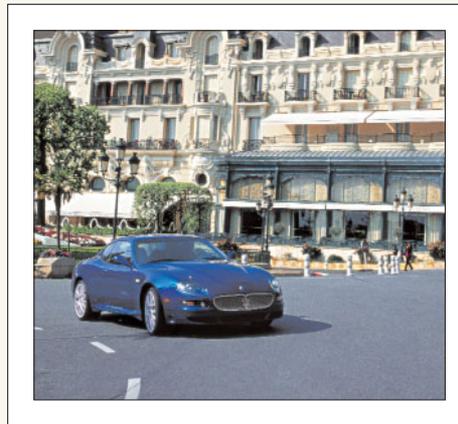
PREAMBULE

Modèles Maserati à deux portes

L'histoire de Maserati est exemplaire en termes de cohérence. En effet, la technique se met au service des performances dès la première voiture : la Tipo 26, modèle de course, cela va sans dire, a été gagnante dès le début. La créativité de la technique a accompagné la marque tout au long de ses 90 années de vie, des pistes à la route, avec des solutions qui ont souvent surpris ses concurrents. Il suffit d'en citer deux exemples : le système Transaxle (*boîte-pont*) de la Formule 1, champion du Monde en 1957 avec Fangio, a rendu la monoplace « modénaise » presque imbattable. Le moteur des voitures actuelles de la Marque au Trident est puissant et souple, tout à la fois compact et très léger, avec un système de lubrification à carter sec et une culasse aux longs conduits d'admission. Il est capable d'atteindre des valeurs de puissance et de couple exceptionnelles.

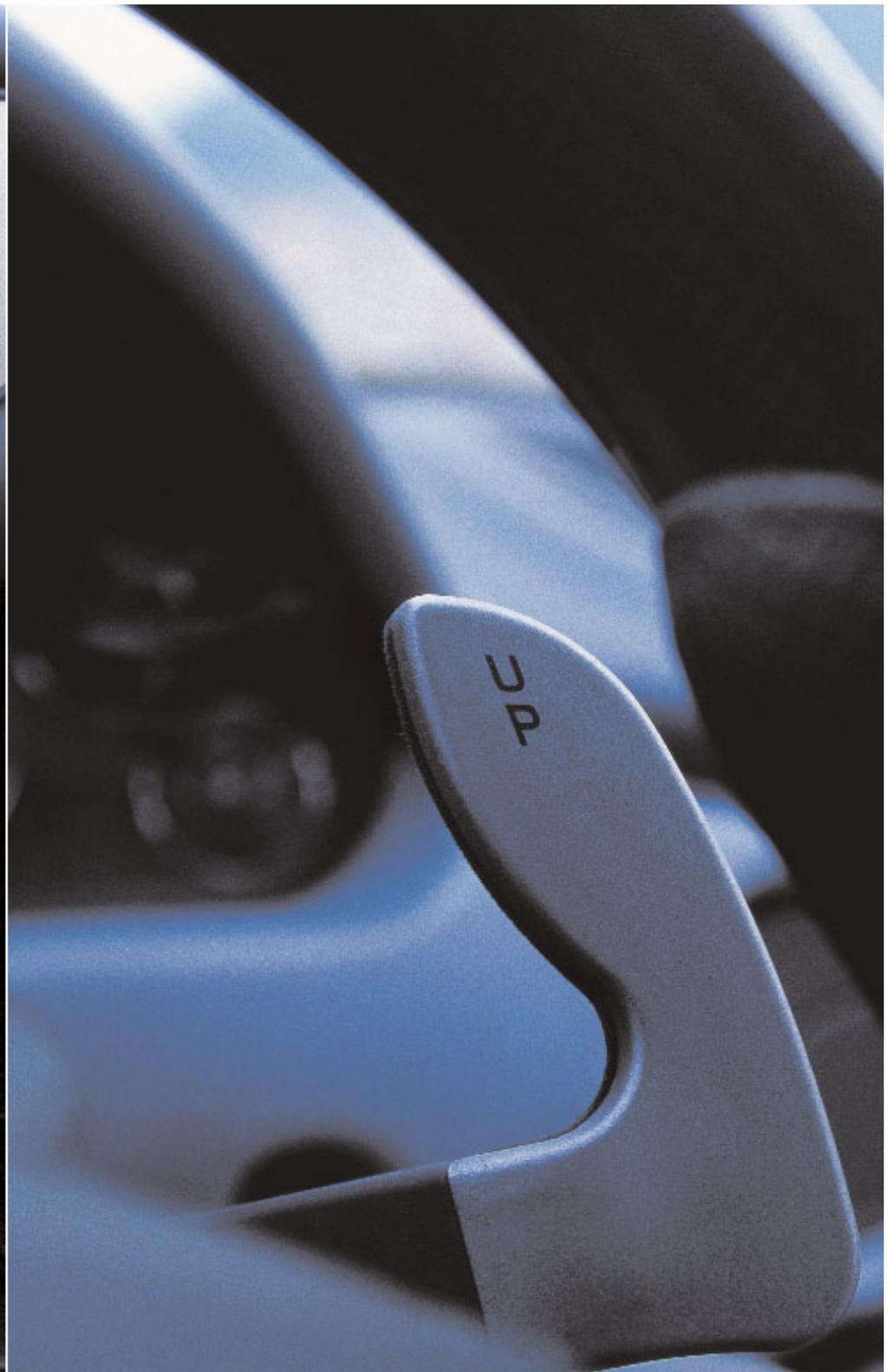
Une cohérence que l'on retrouve dans le style, avec une sportivité qui se déclare sans s'afficher, un confort fait de noblesse et de qualité des matériaux, de couleurs jamais criantes, étudiées pour des voitures à utiliser tous les jours, particulièrement appréciées par les femmes.

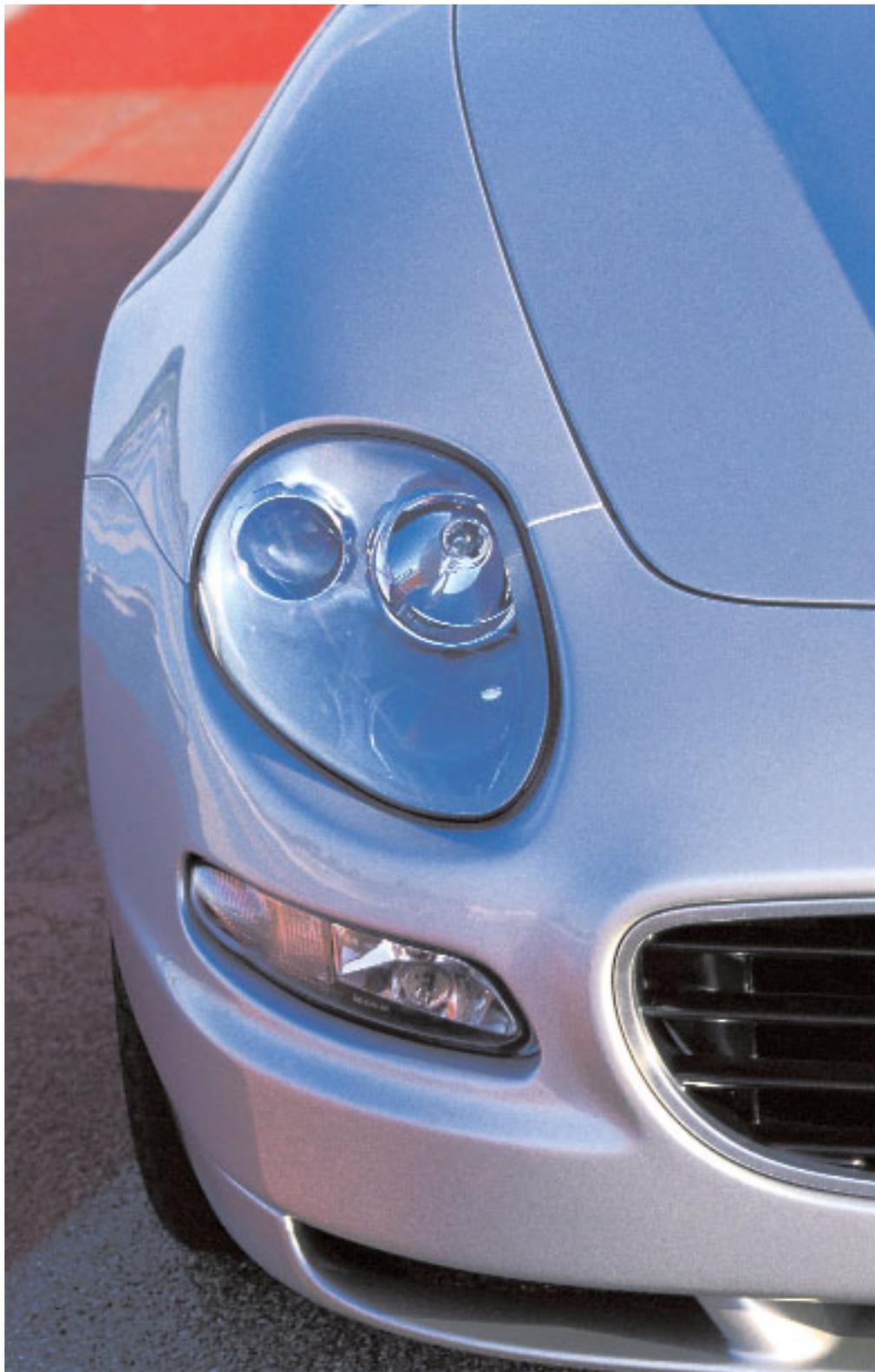
Cohérence, enfin, dans le choix des modèles : l'un à quatre portes – dont le nom de Quattroporte souligne justement que seules des voitures exceptionnelles sont capables de transformer un nom commun en nom propre – et les autres à deux portes. Deux portes pour le Coupé, souvent même à quatre places, et deux portes pour les Spyders, huit au total dans l'histoire de la Marque. Huit modèles qui ont marqué leur époque par l'originalité des choix qui les ont inspirés et par leur personnalité.



Les Maserati à deux portes sont au nombre de trois : le Spyder ; le Coupé, qui à l'instar du Spyder est proposé dans les versions Cambiocorsa ou GT, avec transmission mécanique à six rapports ; la GranSport, le modèle le plus extrême. Les solutions techniques et esthétiques caractérisant la GranSport sont à l'origine de nombreuses innovations dont ont également bénéficié les modèles Coupé et Spyder. Cette brochure présente les Maserati deux portes d'aujourd'hui : d'authentiques sportives, à la technique raffinée et aux performances exceptionnelles, constituant un choix qui permet de laisser libre cours à la passion.







LE CONCEPT

Une technologie d'excellence comme dénominateur commun

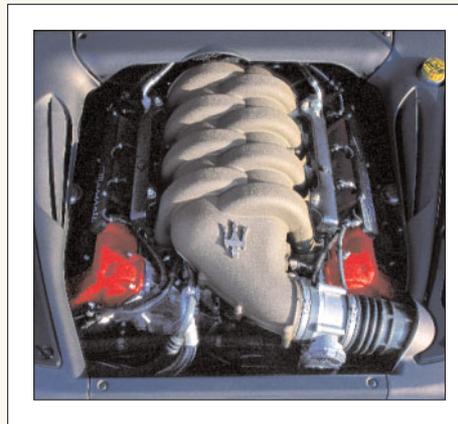
Nul doute que ces voitures sont hors du commun par leurs contenus technologiques. Le moteur V8, compact et léger, l'architecture Transaxle, le Cambiocorsa, les suspensions Skyhook, les freins Brembo, la gestion intégrée des fonctions électroniques correspondant au moteur, à la boîte, au contrôle de stabilité et la traction grâce à une ligne CAN. Voilà les principaux contenus des modèles qui s'inspirent de la meilleure tradition italienne.

MOTEUR

8 cylindres en V à 90 degrés, 4244 cm³, compact et léger : la structure du moteur du Coupé, du Spyder et de la GranSport est celle des moteurs de compétition les plus évolués, avec lubrification à carter sec et pompes extérieures au bloc.

La distribution est à deux arbres à cames en tête par rangée, entraînés par chaîne, 4 soupapes par cylindre commandées par des poussoirs hydrauliques. Les arbres à cames de l'admission sont dotés d'un décaleur continu.

Les systèmes d'allumage et d'injection sont des systèmes intégrés Bosch ME7.3.2, l'accélérateur est à commande électronique « Drive-by-Wire », alors que les unités de contrôle à microprocesseur (ECU) dialoguent avec les autres unités à travers la ligne CAN (Controlled Area Network), afin d'optimiser la gestion du moteur.



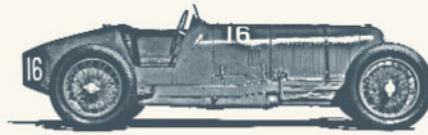
Grâce aux 390 ch (287 kW) développés à 7000 t/min et aux 452 Nm à 4500 t/min, le Coupé et le Spyder assurent des prestations de très haut niveau, avec une grande souplesse d'utilisation, et respectent l'environnement et les normes antipollution les plus sévères, actuelles et à venir. Outre à assurer un plaisir de conduite maximum dans la vie quotidienne, le couple élevé, disponible dès les bas régimes, garantit une réponse immédiate et gratifiante lors d'une utilisation plus sportive. Quant à la GranSport, elle permet au 8 cylindres

Maserati d'exprimer tout son potentiel : 400 ch (295 kW) prêts à bondir, pour des accélérations époustouflantes et des émotions inégalables.

Grâce à ce moteur, le Coupé et le Spyder atteignent des performances exaltantes : 285 km/h de vitesse maximale (283 km/h le Spyder), une accélération de 0 à 100 km/h en 4,9 secondes (5,0 secondes le Spyder) et le kilomètre départ arrêté en moins de 24 secondes. La GranSport, de son côté, offre une accélération de 0 à 100 km/h en 4,85 secondes et parcourt un kilomètre en départ arrêté en 23 secondes nettes : un pur concentré d'adrénaline.

TRANSMISSION ET BOÎTE DE VITESSE

Grâce au schéma Transaxle, qui prévoit une transmission placée à l'arrière, formant bloc avec le différentiel, la répartition des poids entre les essieux avant et arrière permet d'optimiser la traction et la puissance au démarrage, assurant un comportement dynamique



MASERATI TIPO 26B - 1927

plus stable et équilibré en toutes circonstances. Pour synthétiser : une conduite exaltante et une tenue de route optimale.

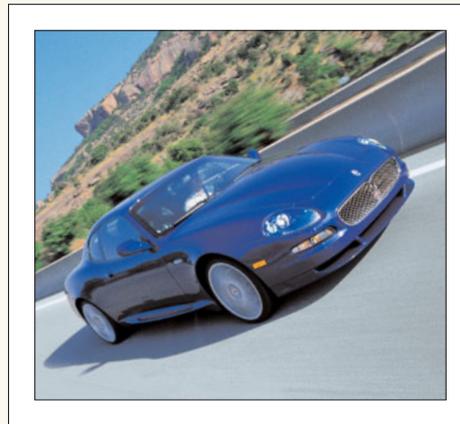
Outre la boîte manuelle à 6 rapports, le Coupé et le Spyder sont disponibles également en version Cambiocorsa, équipée d'une boîte à pilotage électronique avec une sélection automatique des rapports, qui exploite la technologie de la Formule 1. En revanche, cette solution est prévue en série sur la GranSport. Grâce à la commande hydraulique, l'enclenchement des vitesses ne nécessite plus l'utilisation de l'embrayage et la sélection des 6 rapports est obtenue par une simple impulsion sur les palettes situées derrière le volant, solidaires de la colonne de direction, sans autre intervention du conducteur.

Grâce au Cambiocorsa, le conducteur peut choisir entre 4 modes de conduite différents : normal, sport, entièrement automatique et faible adhérence.

En mode manuel ou automatique, le conducteur peut choisir entre une logique de fonctionnement « normale », plus confortable, notamment pour une utilisation quotidienne, et une sportive, plus agressive, caractérisée par des passages de vitesses plus rapides, à un régime plus élevé. Ces deux logiques sont associées à des modalités d'intervention comparables du contrôle électronique de la stabilité et de la traction Maserati Stability Programme et des suspensions Skyhook. Leur tarage assure un contrôle maximum de la voiture dans son réglage le plus confortable, ainsi qu'un plaisir de conduite maximum dans le réglage le plus sportif, les

deux solutions n'acceptant aucun compromis en termes de sécurité. Le logiciel consacré à la faible adhérence, enfin, garantit des démarrages en toute sécurité, même dans les conditions les plus difficiles.

Finalement, la transmission Cambiocorsa confère au plaisir de la conduite d'une véritable Grand Tourisme la rapidité d'action maximale de la boîte électronique, garantissant ainsi une exploitation optimale du moteur et une sécurité idéale dans l'utilisation de sa puissance.



LES SUSPENSIONS

Elles sont conçues afin de concilier un comportement dynamique irréprochable avec un confort de très haut niveau.

Les suspensions des Maserati Coupé, Spyder et GranSport, à quadrilatères déformables, sont en alliage léger ; leur épure présente des caractéristiques anti-plongée et anti-cabrage, de façon à éviter le tangage des trains avant et arrière respectivement au freinage et durant l'accélération.

Les suspensions arrière, caractérisées par un bras supplémentaire pour le contrôle du parallélisme, assurent un très haut niveau de maniabilité, tout en garantissant une adhérence optimale des pneumatiques dans toutes les circonstances et un comportement parfaitement équilibré en virage, ainsi qu'un confort très élevé dans toutes les configurations de roulage.





MASERATI A6G.CS – 1947

En outre, afin d'exalter ces qualités dynamiques, Maserati a développé, en collaboration avec Mannesmann-Sachs, le Skyhook, un dispositif pour le contrôle automatique de l'amortissement à la pointe de la technologie. Le Skyhook (*en option*) utilise une série de capteurs qui enregistrent en permanence les mouvements des roues et de la caisse. L'ordinateur central du système interprète ainsi les conditions de conduite et celles de la route et adapte instantanément le calibrage des amortisseurs. Le Skyhook améliore radicalement la qualité de conduite par le contrôle total et actif de la réponse des suspensions, garantissant à tout instant une efficacité maximum et un confort idéal. Cette solution est jusqu'à 10 fois plus rapide que les systèmes disponibles sur le marché.

Par ailleurs, le conducteur a une liberté totale de choisir à tout moment entre deux logiques de comportement différentes, correspondant aux deux niveaux d'intervention du système : Normal et Sport. Le premier comportement assure un niveau de confort maximum, amortissant parfaitement les irrégularités de la chaussée, alors que le second favorise la conduite sportive et la recherche de performances élevées. Dans les deux cas, le plaisir de conduite est exalté par l'assiette plate, les pneumatiques à résistance latérale accrue et la direction directe et rigoureuse.

LA SÉCURITÉ

La supériorité dynamique n'est pas seulement due aux performances élevées. La conception de l'ensemble des composants liés à la conduite et au comportement routier est le résultat d'une approche globale, aboutissant à un parfait équilibre entre confort, comportement sportif et sécurité active et passive.



Les freins Brembo du Coupé, du Spyder et de la GranSport sont équipés d'étriers en alliage léger à 4 pistons à diamètre différencié et de disques ventilés et ajourés de grande dimension (*avant : 330 mm Ø x 32 mm ; arrière : 310 mm Ø x 28 mm*), afin de garantir une décélération immédiate et des distances d'arrêt réduites. Le servofrein à double effet est réglé de façon à maintenir une sensibilité élevée, avec une grande rapidité d'intervention ; il est assisté par le système antiblocage des roues ABS Bosch 5.7 à 4 canaux, le répartiteur électronique du freinage EBD et le système MSR, qui agit sur le moteur pour éviter le blocage des roues arrière en rétrogradage.



MASERATI A6GCS 2000 – 1953

Le contrôle électronique de la stabilité et de la traction MSP (*Maserati Stability Programme*) assure au conducteur le contrôle parfait de la voiture, même dans les situations les plus critiques. Le programme MSP comprend l'ABS, l'EBD et l'ASR (*contrôle de la traction*) et utilise une logique à la pointe de la technologie, qui lui permet de réagir à tout comportement dynamique anormal de la voiture, grâce à des capteurs placés sur les roues, un capteur mesurant l'angle de braquage et un capteur d'embarquée. En cas de dérapage, le système intervient sur les freins et sur le moteur, de façon à assurer la maîtrise parfaite de la voiture et une sécurité de conduite idéale. En plus, dans les versions avec le Skyhook ou le Cambiocorsa, le MSP peut intervenir à son tour en fonction de deux logiques différentes, l'une « normale », privilégiant le contrôle et la sécurité de roulage, l'autre (*sélectionnée par le conducteur*), favorisant les performances sportives et intervenant à un degré moindre sur le contrôle de la stabilité. Pour des conducteurs experts et les amateurs de conduite sportive, il est toujours possible d'exclure le contrôle électronique de la stabilité par le bouton situé sur la console centrale, sans effet sur le système ABS.



L'attention portée à la sécurité active se retrouve dans les nombreuses solutions, non moins remarquables, adoptées en matière de sécurité passive.

A partir du châssis autoporteur en acier, avec une structure tubulaire supplémentaire, intégrée dans la partie avant, chaque élément a été développé de façon à respecter les normes de sécurité passive les plus sévères, ainsi que les réglementations les plus récentes en matière de choc. En plus, pour le Spyder Maserati, la structure est renforcée par deux arceaux fixes, qui garantissent une protection maximale.

Les équipements en série du Coupé, du Spyder et de la GranSport sont complétés par les airbags avant (*frontaux et latéraux*), les ceintures de sécurité avant avec prétensionneurs pyrotechniques à commande électronique et un dispositif de coupure d'alimentation du carburant, qui bloque les pompes à essence en cas de choc ou de freinage violent.



MASERATI COUPÉ

La tradition Maserati

En mars 1947, au Salon de Genève, deuxième salon de l'après-guerre après celui de Paris, Maserati officialise sa nouvelle identité. Après être devenu célèbre dans le monde entier grâce à ses succès en compétition, culminant avec deux victoires consécutives à la 500 Miles d'Indianapolis, Maserati présente son premier Coupé routier. Il s'agit du Coupé A6 1500 cm³, 6 cylindres en ligne, carrossé par Pininfarina. C'est un premier pas, très significatif, en direction du marché. Même si pendant les dix années successives le constructeur modénais a concentré ses efforts sur la compétition, ce qui lui permit de conquérir le titre mondial de Formule 1 avec Fangio, déjà sa sensibilité à l'égard du marché traçait déjà son avenir. Dès lors, en effet, Maserati propose une série de voitures Grand Tourisme en version routière, au charme unique et exclusif, nées de l'union entre une mécanique sophistiquée et un style personnel raffiné.

Le véritable tournant se situe toutefois en 1957, lorsque après sa victoire au Championnat du Monde avec l'extraordinaire 250 F, Maserati annonce son retrait de la compétition pour se consacrer aux voitures Grand Tourisme routières. Le constructeur présente alors la 3500 GT, dont le moteur et le châssis puisaient leur origine dans la non moins célèbre 300S, reine incontestée du Championnat du Monde Sport. Cette mécanique, digne d'un pur sang, allait de pair avec un style, une qualité et un confort qui ont marqué leur époque.



MASERATI COUPÉ GT ET COUPÉ CAMBIOCORSA

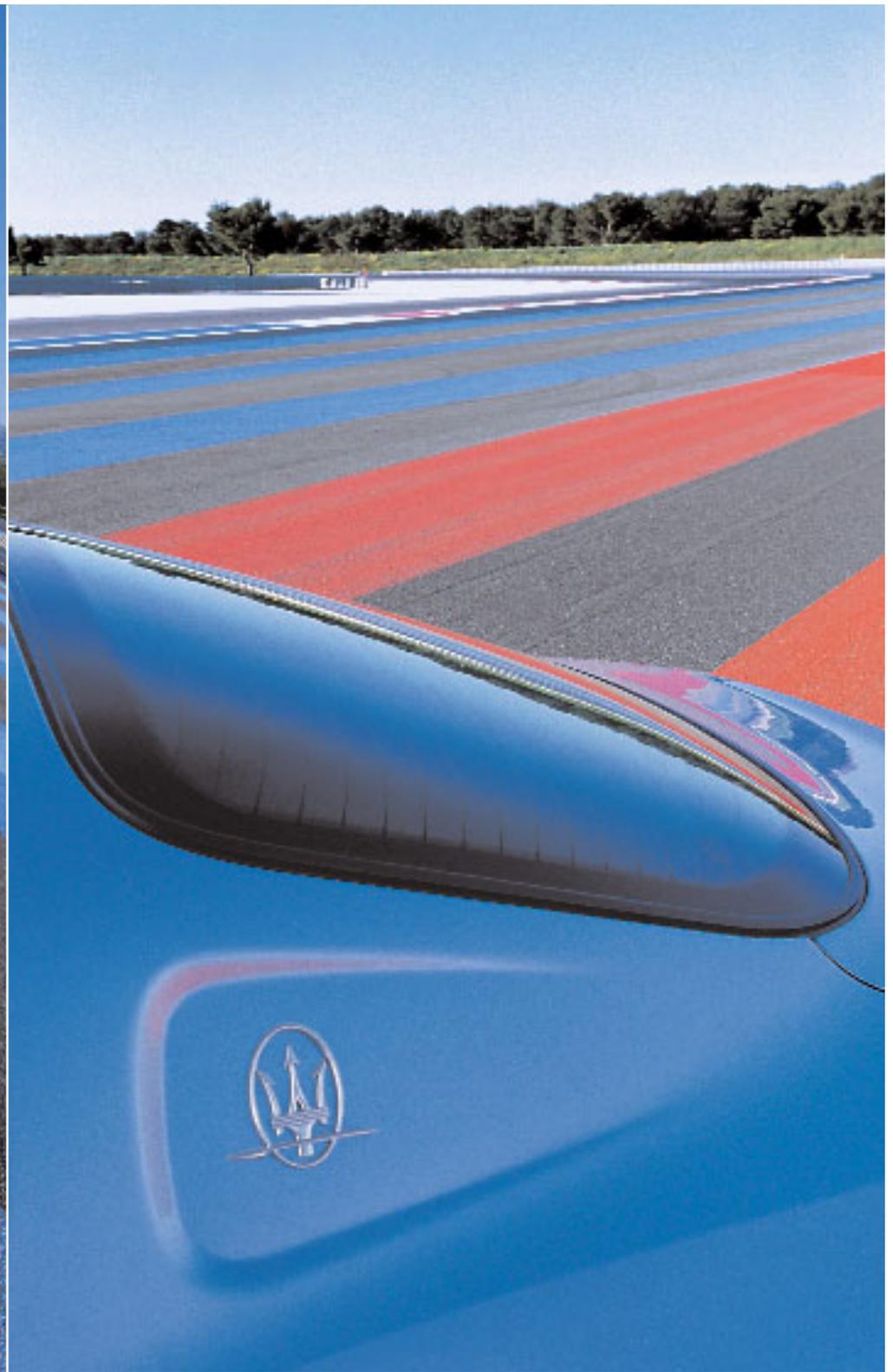
La pureté et l'élégance d'un style indiscutablement italien, alliées aux contenus technologiques les plus en pointes, s'expriment à merveille dans les lignes intemporelles et séduisantes de Maserati Coupé, une voiture qui réunit les valeurs de la tradition « modénaise » et les technologies sportives les plus sophistiquées.

Dans cette voiture, construite autour de sa mécanique et de son moteur, tout a été pensé pour magnifier le plaisir de conduite et la qualité de vie à bord.

Le Coupé Maserati se présente aujourd'hui avec des retouches de style permettant d'ajouter à ses formes plastiques le caractère sportif suggéré par une calandre plus accentuée, des extracteurs arrière et des raccords aérodynamiques sur les côtés. Désormais, les jantes à 7 branches sont montées en série.

LE STYLE

Le design du Coupé trouve ses racines dans la tradition des plus belles voitures de grand tourisme à moteur avant, tradition qui a trouvé chez Maserati un de ses interprètes les plus authentiques et les plus convaincants. Cette culture de marque, capable de créer des







MASERATI 150S - 1955

voitures toujours très personnelles et au-delà des modes, est le fruit du style italien, harmonieux et plastique, développé par Italdesign-Giugiaro. La partie avant est agressive, les lignes sont nettes et franches. La partie centrale avant est dominée par la nouvelle calandre à baguettes horizontales, le nouveau design du bouclier souligne la personnalité sportive de l'ensemble.

On retrouve cette même agressivité dans la partie arrière, aujourd'hui caractérisée par le nouveau design du bouclier et par les prises d'air latérales, fermées par le classique filet noir à mailles étroites.

À la douce agressivité des lignes extérieures correspond un habitacle conçu pour accueillir le conducteur et les passagers dans un environnement en parfaite harmonie avec les formes extérieures. De nombreux détails marquent avec discrétion l'identité caractéristique des voitures de grand tourisme Maserati : de l'avant à la calandre prononcée, à l'écusson ovale historique associé au dard sur le pied arrière, jusqu'au gros-grain des sièges, et à la montre classique du tableau de bord.

L'AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR

Une sportivité sans compromis en termes de confort. C'est ainsi que l'on peut résumer l'aménagement intérieur du Coupé Maserati, conjuguant les volumes et les lignes d'une voiture sportive racée, pouvant accueillir 4 adultes avec le maximum de confort.

La noblesse des matériaux mis en œuvre, le soin artisanal des détails et l'élégance des finitions se conjuguent pour aboutir à un résultat exclusif, incarné depuis toujours par la Marque et son concept de voiture grand tourisme.

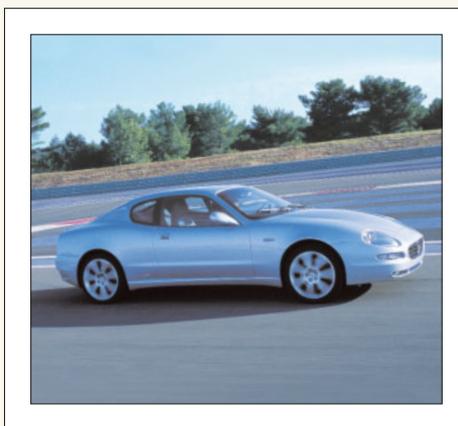
Les sièges baquets invitent à s'asseoir au volant, les revêtements luxueux en cuir accueillent les passagers dans un habitacle qui associe les éléments classiques et la technologie la plus

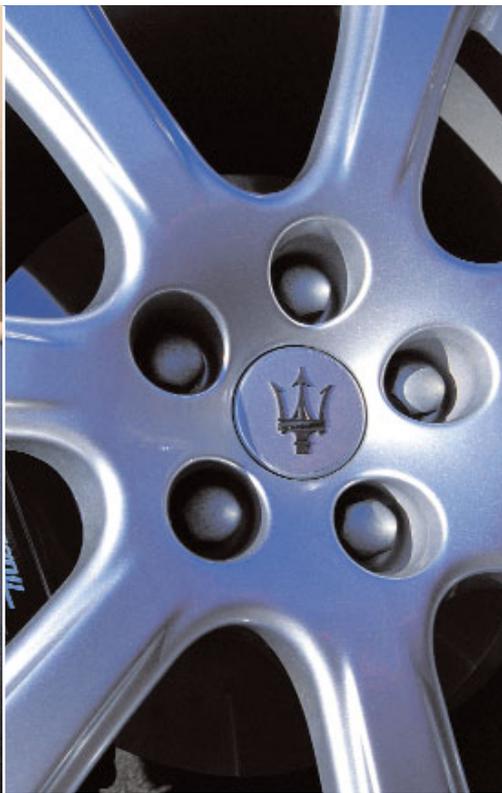
moderne. Les instruments analogiques, caractérisés par un graphisme blanc sur fond bleu, sont regroupés devant le conducteur, les commandes sont intuitives et parfaitement lisibles. Au centre de la console, l'Info Centre Maserati, avec son écran couleur de 5,8", permet la gestion centralisée du poste hi-fi avec lecteur mono CD, de l'ordinateur de bord et du climatiseur, mais également (*en option*) du système de navigation par satellite GPS, du téléphone GSM et du chargeur CD.

Les équipements très complets et l'espace aménagé pour les passagers assurent une qualité de vie à bord de très haut niveau. Les sièges avant sont pourvus de réglages totalement électriques, alors que les passagers arrière ont bénéficié d'une attention toute particulière, avec le système d'accès « easy-entry », l'accoudoir

central et les aérateurs dédiés.

L'habitabilité, les nombreux rangements et la capacité du coffre de 315 litres, pouvant accueillir jusqu'à deux sacs de golf ou un set de valises sur mesure (*tous deux disponibles en option*), font du Coupé Maserati une voiture grand tourisme également idéale pour les longs voyages.







MASERATI SPYDER

Un plaisir typiquement Italien

Au cours de ses 75 ans d'histoire, 7 modèles de spider ont vu le jour à l'usine de la viale Ciro Menotti, ou plus précisément 7 Spydres, selon l'appellation que Maserati a toujours donnée à ses voitures décapotables. A ces modèles s'ajoutent deux exemplaires uniques, réalisés avant la deuxième guerre mondiale, nés en tant que voitures de course et transformés par la suite.

Aujourd'hui, Maserati propose son huitième Spyder, dans le droit fil d'un concept qui associe une mécanique très sophistiquée à un style épuré et personnel. Il s'agit du Spyder Maserati, disponible dans les versions GT et Cambiocorsa. Ce Spyder est très agréable à utiliser aussi bien en version décapotable qu'avec la capote, à commande électrique, fermée et équipée d'une lunette arrière.

MASERATI SPYDER GT ET SPYDER CAMBIOCORSA

Le Spyder Maserati a le charme d'une voiture sportive décapotable à l'italienne, dotée de contenus technologiques; ses performances le rendent également adapté sur les pistes. Une voiture capable d'unir, dans un concept classique, une ligne envoûtante et intemporelle avec les valeurs de la tradition de Modène, faite d'élégance et de technologie. Le Spyder Maserati est une voiture réalisée autour de sa mécanique et de son moteur, parfaite pour tous les passionnés d'automobiles.

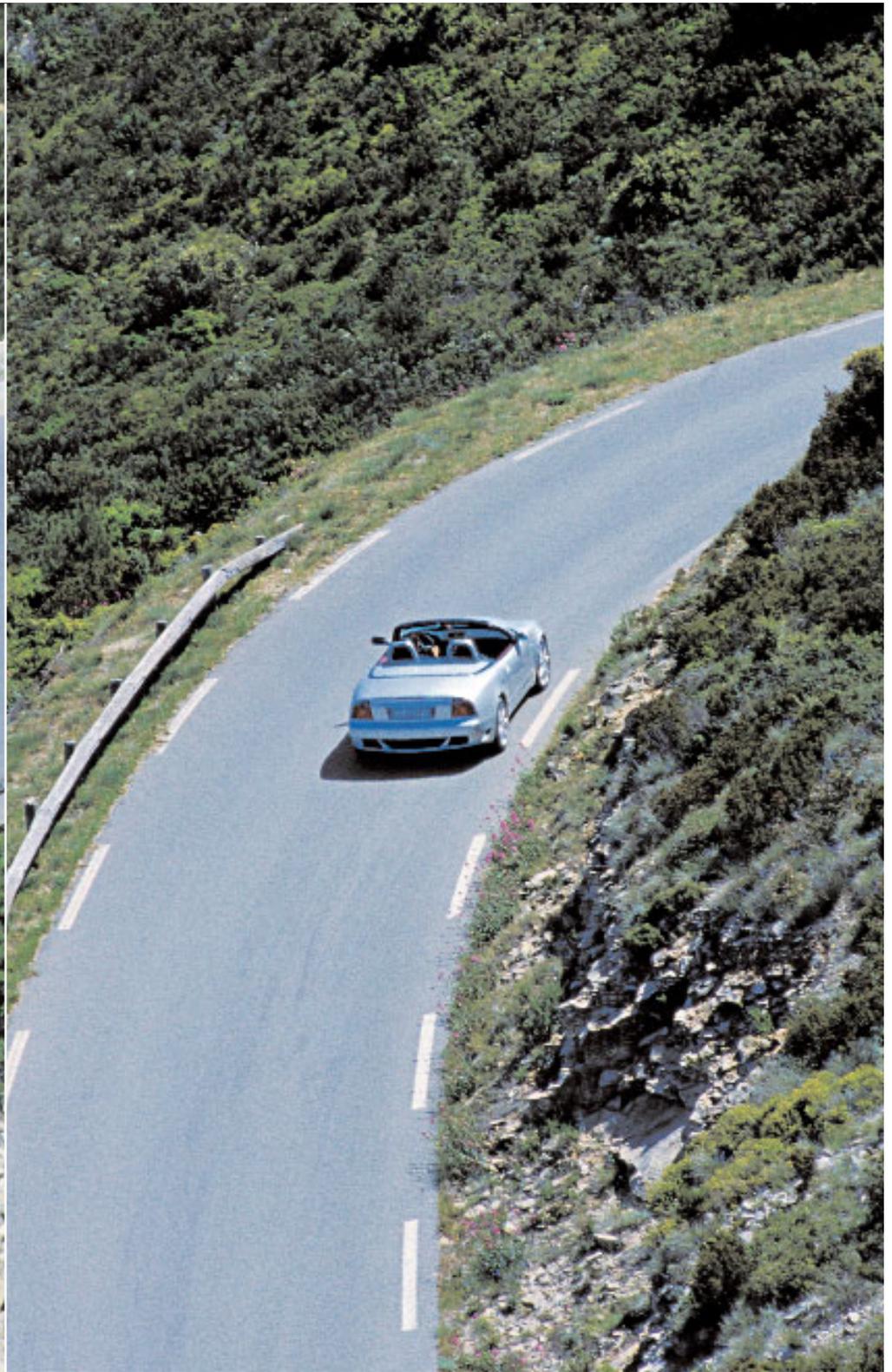


LE STYLE

On retrouve dans le design du Spyder la tradition des plus belles voitures à deux places décapotables à traction avant. Sa ligne associe force et puissance sous une forme sensuelle et élégante. On retrouve l'agressivité du Coupé dans le capot avant long et musclé, dans les passages de roue et dans la partie arrière compacte et sportive. Toutefois, l'empattement court (*220 mm en moins*) et les arceaux confèrent au Spyder une ligne très personnelle, qui le différencie dès le premier coup d'œil.

L'élégance de sa silhouette reste inchangée que la capote soit ouverte ou fermée. Il suffit de quelques secondes pour transformer le Spyder de Coupé deux places en barquette sportive.

Le Spyder Maserati se présente aujourd'hui avec un design encore plus personnel et séduisant : le nouveau bouclier avant et la nouvelle calandre à barrettes horizontales soulignent l'agressivité de la face avant, le design du bouclier arrière devient plus musclé et dynamique, grâce également aux sorties d'air latérales fermées par un filet noir à mailles étroites. L'ensemble est complété en série par les jantes sportives racées à 7 branches de 18 pouces.







MASERATI 300S - 1955

L'AMBIANCE INTÉRIEURE

Pour assurer un plaisir de conduite maximum et un confort sans compromis, l'habitacle du Spyder offre des valeurs d'habitabilité excellentes à tous les niveaux, et accueille le conducteur et le passager avant dans un environnement chaleureux et cosy.

La position de conduite optimale et les sièges baquets invitent à se mettre au volant. On retrouve le charme de la tradition et la qualité des technologies de pointe dans la noblesse des matériaux utilisés et le soin artisanal des détails. Les instruments analogiques, caractérisés par un nouveau graphisme blanc sur fond bleu, sont regroupés face au conducteur avec des commandes intuitives et immédiatement lisibles. Au centre de la console, l'écran couleur de 5,8" du Maserati Info Centre permet de gérer le poste hi-fi avec lecteur mono CD, l'ordinateur de bord et le climatiseur automatique et, en option, le navigateur par satellite GPS, le téléphone GSM et le chargeur de CD.

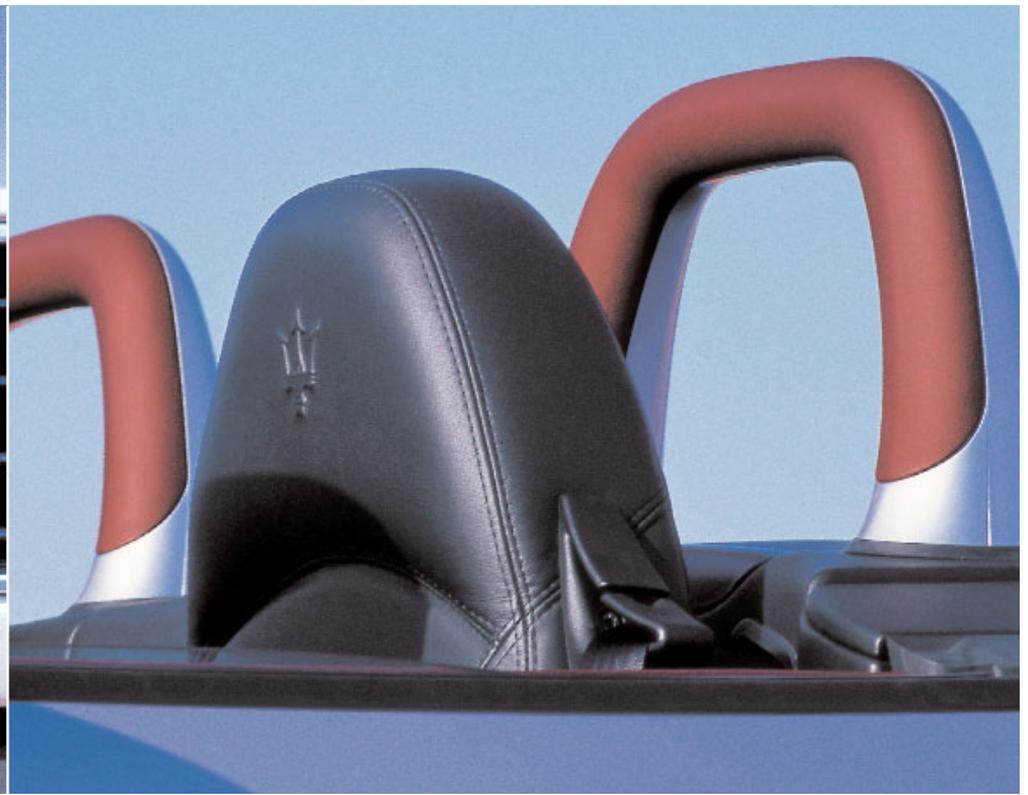


Un système hydraulique permet l'ouverture et la fermeture automatiques de la capote, par une simple impulsion sur un bouton. L'habillage à 3 couches et la structure renforcée de la capote garantissent un isolement parfait de l'habitacle; son design extérieur, très aérodynamique, assure une isolation acoustique parfaite, même à vitesse élevée, alors que la lunette arrière chauffante offre une visibilité optimale dans toutes les conditions de conduite.

Son habitabilité, les équipements complets et la largeur du coffre de 300 litres, pouvant accueillir un set de valises sur mesure ou deux sacs de golf (*en option*), font du Spyder la voiture idéale pour s'offrir le plaisir de conduire à l'air libre, même sur de longs trajets.









MASERATI GRANSPORT

Le retour aux Origines

Dans les années 50, la mécanique de compétition de la Maserati A6G 2 litres était habillée par le célèbre carrossier Frua, auteur d'un Coupé harmonieux et nerveux baptisé GranSport. Ce nom est repris aujourd'hui par la version du Coupé Maserati qui s'inspire de ce modèle : une voiture qui a participé aux compétitions du Trophée Maserati et aux championnats de Grand Tourisme en Europe. Le travail effectué sur la voiture par les ingénieurs de la Viale Ciro Menotti est à l'origine d'un réglage sportif très soigné, capable de développer toutes les potentialités de sa mécanique très sophistiquée et de son moteur exubérant en termes de puissance et de couple.

Avec ses 400 chevaux, une assiette plus rigide et une efficacité dynamique accrue grâce aux modifications apportées à la carrosserie, la nouvelle GranSport se présente sur le marché mondial avec une personnalité à part, née pour séduire les passionnés de modèles au caractère sportif affirmé, qui souhaitent en même temps disposer de leur voiture en toute circonstance. C'est ainsi que la GranSport, complice idéale de virées exaltantes sur des routes tortueuses de montagne ou sur les pistes des autodromes, reste la compagne fidèle des promenades dans les localités à la mode ou des sorties dans les endroits les plus branchés. Un comportement qui correspond d'ailleurs au style de la A6G Frua, remis au goût du jour par la GranSport 2004.

Présentée en avant-première au salon de Genève 2004 dans une robe lumineuse, appelée Bianco Fuji, la Maserati GranSport commence à sortir aujourd'hui de la ligne de production

qui lui est spécialement dédiée. Outre l'attention méticuleuse réservée à la fabrication de chaque Maserati, elle pourra bénéficier également de nombreuses personnalisations qui, bien entendu, ne se limitent pas au simple choix des couleurs. En effet, ce modèle à fort caractère sportif s'adapte idéalement à toute sorte de personnalisations esthétiques et techniques.



Le style intérieur de la GranSport est également très distinctif, avec des cuirs originaux assortis aux couleurs de la carrosserie, mais également des équipements très fonctionnels et ergonomiques.

SORTIE DE SOUFFLERIE

L'harmonie des volumes de la Maserati GranSport s'accompagne de formes plus « musclées » et aérodynamiques, résultat d'une étude soignée en soufflerie, visant notamment à optimiser la valeur du Cx et à obtenir une répartition équilibrée des charges verticales (C_z) entre les essieux avant et arrière. La Maserati GranSport affiche, en effet, un Cx de 0,33, parmi les meilleurs de la catégorie. En plus de l'absence quasi totale de comportement survireur, de la maniabilité et de la précision optimales du train avant, cette recherche a permis d'aboutir à une voiture facile à utiliser qui permet à celui qui la conduit d'atteindre des performances remarquables en toute sécurité. Les études aérodynamiques ont abouti à la réalisation d'un nouveau bouclier avant, pourvu d'un béquet inférieur prononcé, d'un nouveau bouclier arrière et de bandes latérales sous le seuil de porte,







MASERATI 2005 - 1956

intégrées de façon élégante dans le corps de la voiture, tandis que le capot arrière adopte un profil léger, discret mais très efficace (*nolder*). Les modifications aérodynamiques associées à l'assiette surbaissée de 10 mm (*permettant d'améliorer de 2 points la valeur du Cx*) offrent au conducteur de réels avantages : la Maserati GranSport se conduit avec beaucoup de plaisir, grâce également à une direction précise et directe et à une stabilité élevée aux hautes vitesses.

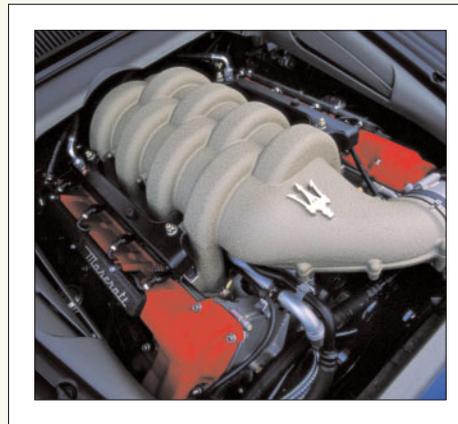
L'élégance bien connue de la Marque se reconnaît immédiatement dans la calandre classique chromée, qui rappelle la Quattroporte. Les grilles qui ferment les sorties d'air du bouclier arrière sont également chromées. Le look sportif de la Maserati GranSport est complété par les nouvelles jantes de 19", dont le dessin s'inspire de la voiture participant au Trophée Maserati, le Championnat réservé aux clients sportifs. La forme de leurs branches évoque le Trident.

V8, 400 CH, A CARTER SEC

Le moteur V8 atmosphérique de 4244 cm³ de la Maserati GranSport présente la même structure que les moteurs de compétition les plus évolués, avec lubrification à carter sec, distribution à deux arbres à cames en tête, décaleur en continu du côté de l'admission, 4 soupapes par cylindre commandées par des poussoirs hydrauliques.

La puissance maximum fournie passe des 390 ch d'origine à 400 ch (295 kW) grâce à un réglage spécifique, visant à réduire les frottements internes, et à un usinage soigné des

conduits d'admission et des sièges de soupapes. Le moteur est associé à un échappement sportif, reconnaissable par le dessin distinctif des doubles sorties chromées, étudiées pour offrir aux amateurs un vrombissement rond et profond, avec un caractère sportif fort. Grâce à un système de soupapes pneumatiques à contrôle électronique, le rôle de l'échappement peut être valorisé par une impulsion sur la touche « Sport » de la console centrale.



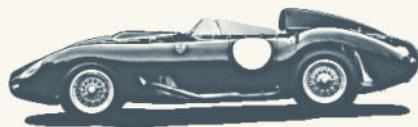
EN VERSION CAMBIOCORSA

La Maserati GranSport est disponible exclusivement avec la transmission à sélection automatique des rapports exaltant la personnalité sportive de la voiture. L'enclenchement des rapports est piloté par un système électro-hydraulique : les 6 rapports peuvent être sélectionnés par une simple impulsion sur les palettes situées derrière le volant. Le système Cambiocorsa de la Maserati GranSport, qui permet au conducteur de choisir entre quatre modalités de passage des rapports (*normale, sportive, complètement automatique et faible adhérence*), est piloté par un logiciel spécifiquement étudié pour améliorer l'efficacité du passage des rapports dans toutes les conditions de roulage.

Comparée au système déjà très évolué monté sur le Coupé Cambiocorsa, la modalité « Sport » permet en effet des passages de rapports encore plus rapides (*en moyenne 35 % de gain de temps*) et prévoit le double débrayage automatique pour optimiser les rétrogradages. Grâce au nouveau logiciel Cambiocorsa, la Maserati GranSport couvre un kilomètre en départ arrêté en 23 secondes nettes.



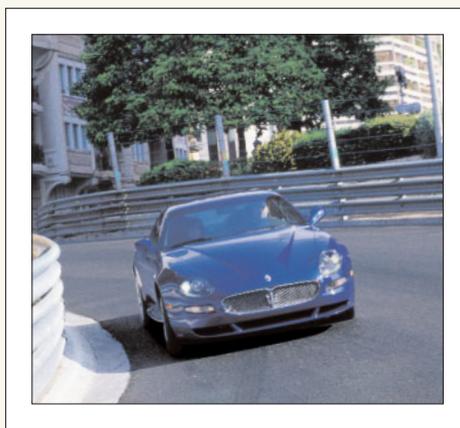




MASERATI 450S - 1957

Le choix des rapports de boîte est également très spécifique, grâce à l'adoption d'un 6^{ème} rapport allongé de 5% qui, associé à l'accroissement de la puissance du moteur et à une aérodynamique plus efficace, permet à la Maserati GranSport d'améliorer les excellentes performances du Coupé et d'atteindre une vitesse de pointe de 290 km/h.

Ainsi que sur les autres modèles de la gamme Maserati, le conducteur peut choisir entre deux modalités différentes de gestion des passages des vitesses, l'une plus confortable (*en modalité Normale*), typique d'une Grand Tourisme, et l'autre, sélectionnée par une impulsion sur la touche « Sport », située sur la console centrale, permettant d'exploiter pleinement les performances de la voiture. En effet, la touche « Sport » est associée à une vitesse accrue dans le passage des rapports, à un vrombissement plus profond de l'échappement et à des interventions plus tardives du système de contrôle électronique de la stabilité et de la traction Maserati Stability Programme. Si la voiture est équipée des suspensions Skyhook, avec contrôle de l'amortissement continu (*disponibles en option*), ces dernières sont assujetties à leur tour à la sélection des réglages « Normal » ou « Sport ». En revanche, pour une conduite plus axée sur le confort, la touche « Auto » permet une gestion des rapports de boîte totalement automatique, qui n'exige aucune intervention du conducteur sur les palettes de commande. Dans cette modalité, il est également possible de sélectionner la fonction « Sport ».

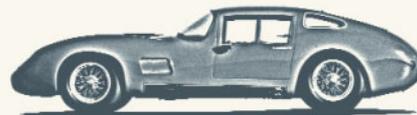


TECHNOLOGIE DE CONDUITE

Les contenus technologiques et de sécurité des voitures de Grand Tourisme Maserati se retrouvent dans la Maserati GranSport moyennant quelques adaptations. La voiture reprend à son compte la conception raffinée du Coupé Cambiocorsa : l'architecture Transaxle (*boîte-pont*) avec le groupe boîte-différentiel monté à l'arrière, le contrôle de la

stabilité et de la traction (*MSP*), intégrant les fonctions ABS, ASR, MSR et EBD, qui peuvent toujours être déconnectées par le conducteur, et le schéma des suspensions à quadrilatères déformables, pouvant être complété, sur demande, par le contrôle électronique de l'amortissement (*Skyhook*). En fonction des conditions routières et climatiques, ce dernier système fait varier de façon instantanée le tarage des amortisseurs et permet de sélectionner deux réglages différents (*Normal et Sport*).

Grâce aux modifications de l'assiette, surbaissée de 10 mm, et à l'adoption de jantes de 19" avec des pneumatiques Pirelli au profil spécifique (*235/35 19" à l'avant, 265/30 19" à l'arrière*), caractérisés par un angle de dérive réduit, le centre de gravité a été abaissé et l'assiette rigidifiée : la Maserati GranSport gagne en agilité et en rapidité de réponse aux sollicitations du volant.



MASERATI 450S ZAGATO - 1958

Les freins Brembo, avec des étriers de couleur titane en alliage léger à quatre pistons de diamètre différent et disques ventilés ajourés de grandes dimensions (*avant : 330 mm ; arrière : 310 mm*), permettent de s'adapter au mieux aux caractéristiques dynamiques de la voiture et assurent une puissance de freinage, même aux vitesses les plus élevées.

A L'INTERIEUR : ELEGANCE ET FONCTIONNALITE

Du point de vue esthétique et fonctionnel, l'intérieur est cohérent avec la personnalité brillante de la Maserati GranSport, sans renoncer pour autant au goût de l'élégance et au confort luxueux des voitures de Grand Tourisme de la Marque au Trident. Le tableau de bord, les sièges baquets, le tunnel, la couronne du volant ergonomique, les matériaux choisis (*cuir, carbone, et tissu technique*) créent un environnement agréablement sportif et très typé.

Le tableau de bord de la Maserati GranSport présente de nombreuses spécificités grâce aux revêtements adoptés et au dessin de la console centrale. Dans la partie supérieure, la planche est revêtue de cuir, alors que la zone centrale, entourée d'un passepoils de la couleur de la carrosserie, est revêtue d'un tissu technique spécial, emprunté aux sports nautiques, disponible, au choix, en Grigio Nickel, Blu Metal ou Nero Competizione. Il s'agit d'un tissu à double épaisseur qui, outre l'aspect agréable, présente des caractéristiques anti-glissement et une très bonne résistance à l'usure. Ces qualités en font le revêtement idéal même pour la partie centrale des sièges sportifs.

Les sièges avant ont un très bon maintien latéral et permettent au conducteur de faire corps avec sa voiture et de la maîtriser parfaitement. Ces sièges ont été testés par les essayeurs de Maserati, et ils respectent les normes d'ergonomie les plus sévères ; il en résulte des caractéristiques sportives doublées d'un niveau de confort très élevé : une configuration idéale également pour de longs trajets. Dans cette optique, les sièges sont équipés de réglages électriques complets, et sont disponibles en option en version chauffante et avec mémoire côté conducteur.



Le tunnel, réalisé en carbone et habillé en cuir, sépare les deux sièges avant et accueille le levier de commande du système Cambiocorsa, ainsi que les touches de service, chacune encadrée par un profil chromé très raffiné.

Les touches de commandes principales, dont le bouton bleu de démarrage (*Start*), sont regroupées dans une structure en carbone située sur la console centrale, à côté du conducteur, qui comprend également les commandes de la climatisation et du poste avec lecteur mono CD.

En prenant le volant de la Maserati GranSport, le conducteur sera séduit par le travail effectué sur sa couronne (*revêtue de cuir ajouré et de carbone*) en vue d'en assurer la prise ergonomique. Toutes les fonctions de la voiture sont reprises sur le tableau de bord, par des graphismes sportifs blancs sur fond bleu Maserati.



LA PERSONNALISATION

Du sur mesure avec les « Officine Alfieri Maserati »

COUPÉ ET SPYDER

Le programme de personnalisation « Officine Alfieri Maserati » offre à chaque client la possibilité de réaliser sa propre Maserati, de façon à ce que les couleurs, les finitions, les aménagements et les équipements correspondent parfaitement à ses goûts et à sa façon de vivre la voiture. Ce programme est articulé autour de quatre thèmes, qui vont du choix des couleurs aux finitions internes, du voyage à la dynamique sportive ; la gamme des possibilités offertes permet à chaque client de composer une voiture « sur mesure ».

A partir de l'extérieur, avec la gamme des 16 vernis, les quatre capotes du Spyder, les jantes des roues et les étriers des freins en cinq couleurs (*noir, argent, rouge, titane et jaune*), jusqu'à l'intérieur, où les 10 variétés de cuir des selleries (*sièges, planche, panneaux de portes, volant, passepoils, ciel du pavillon pour le Coupé, arceaux pour le Spyder*) peuvent être librement assorties entre elles et avec les 13 fils de couture, les 5 tapis et les 3 finitions de l'aménagement intérieur (*Gris, Bordeaux foncé et Aluminium*). La nouvelle option Dual Color (*sièges et partie inférieure du tableau de bord bicolores*) offre un nombre presque infini de combinaisons possibles, pouvant satisfaire les clients les plus exigeants.

Grâce aux personnalisations du programme « Officine Alfieri Maserati », chacun peut commander une Maserati unique. De même, les éléments consacrés au voyage et à la dynamique sportive permettent d'enrichir le Coupé et le Spyder d'autres équipements conçus pour le confort et la qualité de vie à bord (*sièges chauffants, régulateur/limiteur de vitesse*), la communication (*navigateur par satellite GPS, téléphone GSM*), la sécurité (*projecteur au Xénon*) ou le plaisir de conduite (*suspensions Skyhook, jantes en alliage*).

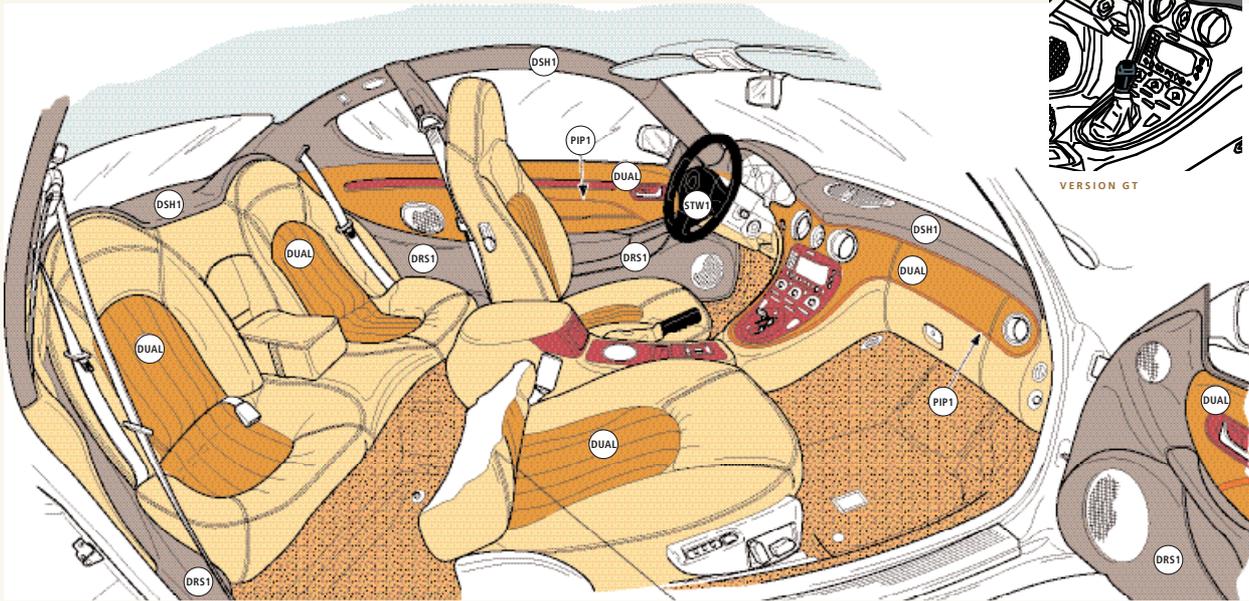


En outre, la flexibilité du processus de production artisanale permet de répondre aux exigences les plus variées. À côté des propositions expressément prévues par Maserati, le programme de personnalisation est en mesure de satisfaire les exigences de chaque client, à condition qu'elles soient compatibles avec les conditions techniques, d'homologation et de qualité nécessaires pour réaliser l'aménagement demandé. En résumé, les clients disposent d'un véritable atelier de haute couture à leur entière disposition. Un véritable marque d'exclusivité? La possibilité d'individualiser le couvre-brancard en y apposant son nom, son emblème personnel ou le logo de sa propre entreprise.

GRANSPORT

La Maserati GranSport est proposé dans les six coloris les plus sportifs de la gamme Maserati, chacun pouvant être assorti à différentes propositions d'aménagement intérieur. Outre les couleurs pastel classiques, Giallo Granturismo (*Jaune Granturismo*) et Rosso Mondiale (*Rouge Mondial*), le choix peut se porter sur les vernis métallisés Nero Carbonio (*Noir Carbone*), Blu Mediterraneo (*Bleu Méditerranée*) et Grigio Touring (*Gris*

Touring). La 6^{ème} proposition de vernis, la plus récente, est le le Bianco Fuji (*Blanc Fuji*), un blanc nacré original, caractérisé par une profondeur particulière, typique des vernis opalescents à triple couche. À partir de cette offre, le programme « Officine Alfieri Maserati » permet un vaste choix de personnalisations pour les aménagements intérieurs, en cuir et tissu, et pour les équipements techniques ou de confort, dont, entre autres, les projecteurs au Xénon, les suspensions Skyhook, les variantes de jantes en gris mercury ou « Ball-Polished », les éléments en carbone pour l'habitacle et l'extérieur, le navigateur GPS et le téléphone GSM commandés par le poste radio, le chargeur de 6 CD.



CROQUIS STANDARD

	CUIR TEINT		CUIR NERO
	CUIR TEINT		PEAU TEINTE
	TISSUS		PIECE DANS LA COULEUR CHOISIE PAR LE CLIENT
	MOQUETTE		

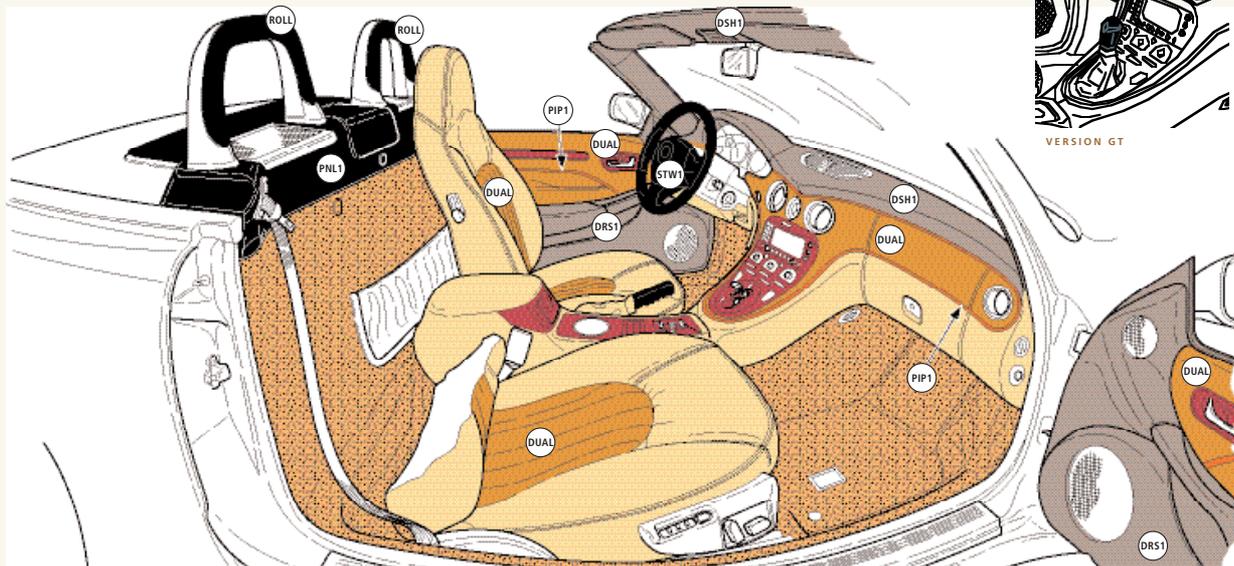
PARTIES PERSONNALISABLES

-  COULEUR A LA DEMANDE POUR LA ZONE SUPÉRIEURE DU TABLEAU DE BORD
-  COULEUR A LA DEMANDE POUR LA ZONE INFÉRIEURE DES PANNEAUX DES PORTES
-  COULEUR A LA DEMANDE POUR LES SURPIQUES
-  COULEUR A LA DEMANDE POUR LE VOLANT
-  COULEUR À LA DEMANDE POUR LA ZONE CENTRALE DES SIÈGES, PANNEAUX DE PORTE SUPÉRIEURS, ZONE DU TABLEAU CENTRAL

MASERATI COUPÉ – TABLEAU DES JUMELAGES STANDARD

Zone extérieure, Sièges, Tableau Inférieur, Tunnel	Zone Centrale Sièges, Zone du Tableau Central, Panneaux de Porte supérieurs	Passepoil	Tableau supérieur, Plaque arrière, Montants	Panneaux de Porte Inférieurs	Volant	Tissu Impérial	Tapis	Console Centrale, Moulage des portes, Vide-poches, Cendrier, Grille Nit, Moulage des poignées de porte
								
NERO	NERO BORDEAUX GRIGIO CHIARO AVORIO	GRIGIO MEDIO BORDEAUX GRIGIO CHIARO AVORIO	NERO NERO NERO NERO NERO	NERO NERO NERO NERO	NERO NERO NERO NERO	GRIGIO GRIGIO GRIGIO GRIGIO BEIGE	GRIGIO FUMO RUBINO NERO NERO NERO	GRIGIO ALLUMINIO ALLUMINIO BORDEAUX
GRIGIO MEDIO	GRIGIO MEDIO GRIGIO MEDIO	NERO BORDEAUX	NERO NERO	NERO NERO	NERO NERO	GRIGIO GRIGIO	GRIGIO FUMO RUBINO	BORDEAUX BORDEAUX
GRIGIO CHIARO	GRIGIO CHIARO	NERO	GRIGIO MEDIO	GRIGIO MEDIO	NERO	GRIGIO	NERO	BORDEAUX
BLU MEDIO	BLU MEDIO GRIGIO CHIARO	GRIGIO MEDIO GRIGIO CHIARO	GRIGIO MEDIO BLU MEDIO	GRIGIO MEDIO BLU MEDIO	NERO NERO	GRIGIO GRIGIO	BLU BLU	ALLUMINIO GRIGIO
BLU NAVY	BLU NAVY BEIGE GRIGIO CHIARO	GRIGIO MEDIO BEIGE GRIGIO CHIARO	BLU NAVY BLU NAVY BLU NAVY	BLU NAVY BLU NAVY BLU NAVY	NERO NERO NERO	GRIGIO BEIGE GRIGIO	GRIGIO FUMO BLU BLU	GRIGIO ALLUMINIO ALLUMINIO
BORDEAUX	BORDEAUX GRIGIO CHIARO AVORIO	NERO GRIGIO CHIARO AVORIO	NERO BORDEAUX BORDEAUX	NERO BORDEAUX BORDEAUX	NERO NERO NERO	GRIGIO GRIGIO GRIGIO	NERO NERO NERO	GRIGIO ALLUMINIO BORDEAUX
AVORIO	AVORIO	BEIGE	NERO	NERO	NERO	BEIGE	NERO	BORDEAUX
BEIGE	BEIGE BEIGE	CUOIO SELLA BLU MEDIO	NERO NERO	NERO NERO	NERO NERO	BEIGE BEIGE	BIONDO BLU	BORDEAUX BORDEAUX
CUOIO	CUOIO	BEIGE	NERO	NERO	NERO	BEIGE	BIONDO	BORDEAUX
CUOIO SELLA	CUOIO SELLA AVORIO	NERO AVORIO	NERO CUOIO SELLA	NERO CUOIO SELLA	NERO NERO	BEIGE BEIGE	NERO BIONDO	BORDEAUX BORDEAUX

* Le code « TRIM » en Aluminium comprend : Moulage des portes, console centrale, zone frontale, palette de vitesses ; les autres éléments internes sont de couleur noir.
N.B. Les éléments mis en évidence se réfèrent aux intérieurs bi-couleurs.



CROQUIS STANDARD

	CUIR TEINT		CUIR NERO
	CUIR TEINT		CUIR TEINT
	MOQUETTE		PIECE DANS LA COULEUR CHOISIE PAR LE CLIENT

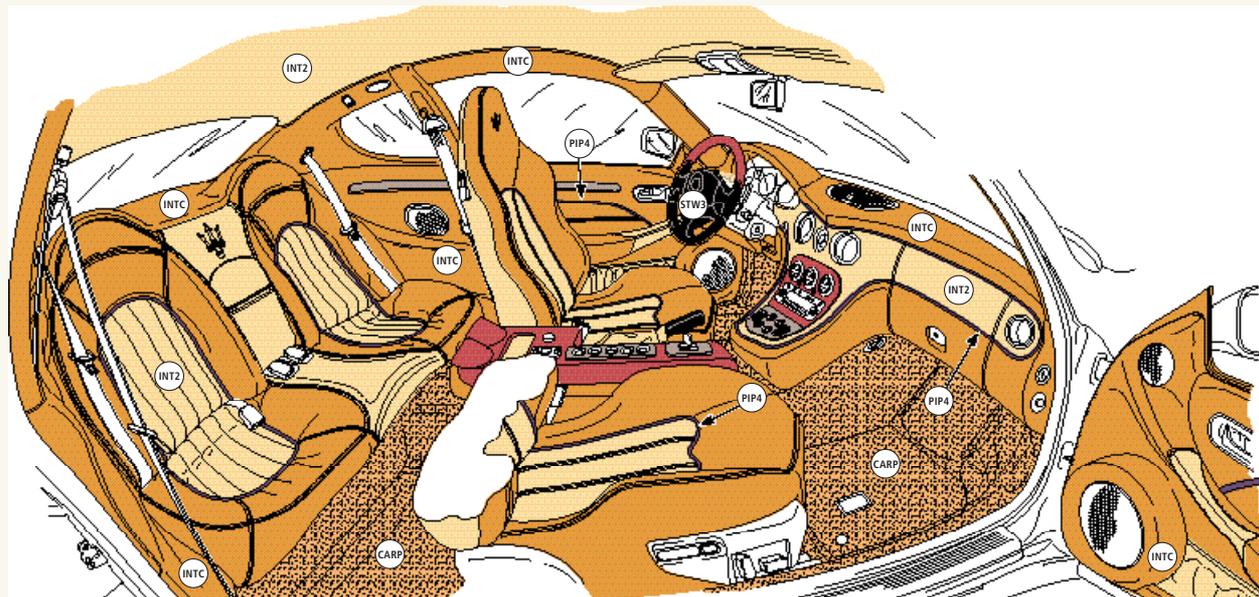
PARTIES PERSONNALISABLES

-  DSH1 COULEUR A LA DEMANDE POUR LA ZONE SUPERIEURE DU TABLEAU DE BORD
-  PNL1 COULEUR A LA DEMANDE POUR LA FINITION ARRIERE DE LA CAPOTE
-  DRS1 COULEUR A LA DEMANDE POUR LA ZONE INFERIEURE DES PANNEAUX DES PORTES
-  PIP1 COULEUR A LA DEMANDE POUR LES SURPIQUES
-  STW1 COULEUR A LA DEMANDE POUR LE VOLANT
-  ROLL COULEUR A LA DEMANDE POUR LES ARCEAUX
-  DUAL COULEUR A LA DEMANDE POUR LA ZONE CENTRALE DES SIÈGES, PANNEAUX DE PORTE SUPÉRIEURS, ZONE DU TABLEAU CENTRAL

MASERATI SPYDER – TABLEAU DES JUMELAGES STANDARD

Zone extérieure Sièges, Tableau Inférieur, Tunnel Central	Zone Centrale Sièges, Zone du Tableau Central, Panneaux de Porte supérieurs	Passepoil	Tableau supérieur, Tour des Montants, Pare-brise, Ailette pare-soleil	Panneaux de Porte Inférieurs	Volant	Revêtement des arceaux Frontaux	Toile de la Capote	Tapis	Console Centrale, Moulage des portes, Vide-poches, Cendrier, Grille Nit, Moulage des poignées de porte
									
NERO	NERO NERO BORDEAUX GRIGIO CHIARO AVORIO	GRIGIO MEDIO BORDEAUX BORDEAUX GRIGIO CHIARO AVORIO	NERO NERO NERO NERO NERO	NERO NERO NERO NERO NERO	NERO NERO NERO NERO NERO	NERO NERO BORDEAUX GRIGIO CHIARO AVORIO	NERO NERO NERO NERO NERO	GRIGIO FUMO RUBINO NERO NERO NERO	GRIGIO ALLUMINIO ALLUMINIO ALLUMINIO BORDEAUX
GRIGIO MEDIO	GRIGIO MEDIO GRIGIO MEDIO	NERO BORDEAUX	NERO NERO	NERO NERO	NERO NERO	NERO NERO	NERO NERO	GRIGIO FUMO RUBINO	BORDEAUX BORDEAUX
GRIGIO CHIARO	GRIGIO CHIARO	NERO	GRIGIO MEDIO	GRIGIO MEDIO	NERO	NERO	NERO	NERO	BORDEAUX
BLU MEDIO	BLU MEDIO GRIGIO CHIARO	GRIGIO MEDIO GRIGIO CHIARO	GRIGIO MEDIO BLU MEDIO	GRIGIO MEDIO BLU MEDIO	NERO NERO	NERO GRIGIO CHIARO	NERO BLU MEDIO	BLU BLU	ALLUMINIO GRIGIO
BLU NAVY	BLU NAVY BEIGE GRIGIO CHIARO	GRIGIO MEDIO BEIGE GRIGIO CHIARO	BLU NAVY BLU NAVY BLU NAVY	BLU NAVY BLU NAVY BLU NAVY	NERO NERO NERO	NERO BEIGE GRIGIO CHIARO	NERO BLU NAVY BLU NAVY	GRIGIO FUMO BLU BLU	GRIGIO ALLUMINIO ALLUMINIO
BORDEAUX	BORDEAUX GRIGIO CHIARO AVORIO	NERO GRIGIO CHIARO AVORIO	NERO BORDEAUX BORDEAUX	NERO BORDEAUX BORDEAUX	NERO NERO NERO	NERO GRIGIO CHIARO AVORIO	NERO BORDEAUX BORDEAUX	NERO NERO NERO	GRIGIO ALLUMINIO BORDEAUX
AVORIO	AVORIO	BEIGE	NERO	NERO	NERO	NERO	NERO	NERO	BORDEAUX
BEIGE	BEIGE BEIGE	CUOIO SELLA BLU MEDIO	NERO NERO	NERO NERO	NERO NERO	NERO NERO	NERO NERO	BIONDO BLU	BORDEAUX BORDEAUX
CUOIO	CUOIO	BEIGE	NERO	NERO	NERO	NERO	NERO	BIONDO	BORDEAUX
CUOIO SELLA	CUOIO SELLA AVORIO	NERO AVORIO	NERO CUOIO SELLA	NERO CUOIO SELLA	NERO NERO	NERO AVORIO	NERO CUOIO SELLA	NERO BIONDO	BORDEAUX BORDEAUX

* Le code « TRIM » en Aluminium comprend : Moulage des portes, console centrale, zone frontale, palette de vitesses ; les autres éléments internes sont de couleur noir.
N.B. Les éléments mis en évidence se réfèrent aux intérieurs bi-couleurs.



CROQUIS STANDARD

- CUIR NERO
- TISSUS TECHNIQUE
- PEAU DANS LA COULEUR DE LA CARROSSERIE
- CUIR TEINT
- PIECE EN CARBONE
- PIECE EN COULEUR TITANE

PARTIES PERSONNALISABLES

- CARP COULEUR A LA DEMANDE POUR LE TAPIS
- INTC COULEUR A LA DEMANDE POUR LES HABILLAGES EN PEAU
- INT2 COULEUR A LA DEMANDE POUR LES HABILLAGES EN TISSUS
- STW3 LE VOLANT
- PIP4 COULEUR A LA DEMANDE POUR LES SURPIQUES

MASERATI GRANSPORT – TABLEAU DES JUMELAGES STANDARD

Couleur extérieure	Zones de Selleries en cuir	Zones recouvertes de tissu technique	Passepoils	Volant recouvert de Selleries cuir	Tapis	Console centrale, Moulage des Portes, Détails du Tunnel Central
	INTC	INT2	PIP4	STW3	CARP	
GIALLO GRANTURISMO	NERO NERO GRIGIO MEDIO	GRIGIO NICKEL NERO COMPETIZIONE GRIGIO NICKEL	GIALLO GIALLO GIALLO	NERO NERO NERO	NERO NERO NERO	GRIGIO TITANIO GRIGIO TITANIO GRIGIO TITANIO
ROSSO MONDIALE	NERO GRIGIO MEDIO	NERO COMPETIZIONE GRIGIO NICKEL	ROSSO ROSSO	NERO NERO	NERO NERO	GRIGIO TITANIO GRIGIO TITANIO
NERO CARBONIO	GRIGIO MEDIO BORDEAUX NERO	GRIGIO NICKEL GRIGIO NICKEL NERO COMPETIZIONE	NERO NERO NERO	NERO NERO NERO	NERO NERO NERO	GRIGIO TITANIO GRIGIO TITANIO GRIGIO TITANIO
BLU MEDITERRANEO	BLU NAVY GRIGIO MEDIO	GRIGIO NICKEL GRIGIO NICKEL	BLU MEDIO BLU MEDIO	NERO NERO	BLU NERO	GRIGIO TITANIO GRIGIO TITANIO
GRIGIO TOURING	BLU NAVY NERO	BLU METAL NERO COMPETIZIONE	GRIGIO MEDIO GRIGIO MEDIO	NERO NERO	BLU NERO	GRIGIO TITANIO GRIGIO TITANIO
BIANCO FUJI*	BLU MEDIO	BLU METAL	BIANCO	NERO	BLU	GRIGIO TITANIO

* Couleur extérieure à la demande (Code Modis « PNT2 »)

Caractéristiques techniques

Carrosserie Coupé deux portes, quatre places, moteur avant longitudinal, propulsion arrière.

CHASSIS

Châssis auto-porteur en acier à structure tubulaire supplémentaire intégrée dans la partie avant.

SUSPENSIONS

AVANT : à quadrilatères avec porte moyeux et bras en aluminium forgé ; amortisseurs de base en acier à calibrage simple ; en option, à gaz en aluminium avec variation constante de l'amortissement par des capteurs d'accélération placés sur chaque roue (*Skyhook*) ; ressort hélicoïdaux coaxiaux.

ARRIÈRE : à quadrilatères avec porte moyeux et bras en aluminium forgé ; bras supplémentaire pour le contrôle du parallélisme ; amortisseurs de base en acier à calibrage simple ; en option, à gaz en aluminium à variation continue de l'amortissement avec capteurs d'accélération sur chaque roue (*Skyhook*), ressorts hélicoïdaux coaxiaux.

JANTES ET PNEUMATIQUES

Jantes à 7 branches en alliage léger ; avant 8J x 18, arrière 9,5J x 18. Pneumatiques avant 235/40 ZR 18, arrière 265/35 ZR 18.

FREINS

Circuit Brembo à quatre disques ventilés ajourés. Avant 330 mm x 32 mm, arrière 310 mm x 28 mm ; étriers en alliage léger à quatre pistons à diamètre différencié : avant 46-38 mm avec garnitures isolantes céramiques ; arrière 34-30 mm. Matériau de friction : plaquettes Ferodo HP1000. Système antiblocage ABS Bosch 5.7 à 4 canaux. Répartiteur du freinage à contrôle électronique (*EBD*).

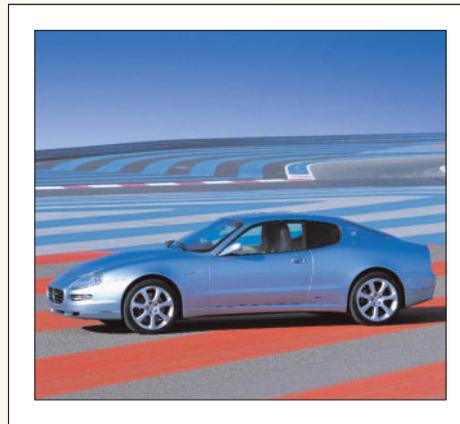
**TRANSMISSION**

Schéma Transaxle (*boîte-pont*) avec transmission Maserati longitudinale arrière et liaison rigide au moteur. Transmission mécanique à 6 rapports avec commande à levier, synchroniseurs à triple cône sur 1^{ère} et 2^{ème}, à double cône sur 3^{ème}, 4^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème}.

Également disponible, la version Cambiocorsa, avec assistance électronique à commande hydraulique, commandée par les palettes au volant (*dans cette version, la pédale d'embrayage est éliminée*).

Commande marche arrière en façade du tunnel, fonctions « Normal » et « Sport », « Faible adhérence » et « Auto ».

Rapports de boîte : 1^{ère} 3,286 ; 2^{ème} 2,158 ; 3^{ème} 1,609 ; 4^{ème} 1,269 ; 5^{ème} 1,034 ; 6^{ème} 0,848. Marche arrière 2,733.

Différentiel autobloquant asymétrique (25% en traction, 45% en relâchement), intégré dans la transmission avec couple conique hypoïde, rapport final 3,73 (11 / 41). Embrayage à deux disques à sec de Ø 215 mm, avec protection contre les à-coups en torsion, à commande hydraulique. Arbre de transmission en acier de Ø 20 mm, en liaison élastique sur 4 paliers à l'intérieur du tube de liaison entre le moteur et la boîte. Contrôle de traction et de stabilité Maserati Stability Programme (*MSP*), intégrant les systèmes de contrôle de la traction (*ASR Bosch*), du couple au relâchement (*MSR*) et antiblocage (*ABS*).

MOTEUR

8 cylindres en V à 90°, avec embase et culasse en alliage d'aluminium et silicium traité, vilebrequin en acier traité, équilibré individuellement à 5 paliers. Distribution à deux arbres à cames en tête par rangée de cylindres, avec entraînement par chaîne. Quatre soupapes par cylindre commandées par poussoirs hydrauliques. Lubrification du moteur à carter sec, avec un groupe unique de pompes avec refroidissement. Circuits de démarrage et d'injection intégrés Bosch ME 7.3.2, accélérateur à commande électronique « Drive-by-Wire ».



MASERATI TIPO 60 BIRDCAGE - 1959

MOTEUR

Poids :	184 kg
Cylindrée :	4244 cm ³
Alésage :	92 mm
Course :	79,8 mm
Rapport volumétrique :	11,1 : 1
Puissance maximum :	287 kW (390 ch)
Régime à la puissance maximum :	7000 tours/min
Couple maximum :	452 Nm (46 mkg)
Régime au couple maximum :	4500 tours/min
Régime maximum admis :	7600 tours/min
Capacité du circuit de refroidissement :	11,5 l
Capacité du circuit de lubrification :	8,3 l

DIMENSIONS ET MASSES

Longueur :	4523 mm
Largeur :	1822 mm
Hauteur :	1305 mm
Empattement :	2660 mm
Voie avant :	1525 mm
Voie arrière :	1538 mm
Porte-à-faux avant :	963 mm

Porte-à-faux arrière :	900 mm
Diamètre de braquage :	12 m
Capacité du coffre arrière :	315 litres
Capacité du réservoir :	88 litres
Poids à sec :	1570 kg (Cambiocorsa : 1580 kg)*
Poids en ordre de marche :	1670 kg (Cambiocorsa : 1680 kg)*
Poids total autorisé en charge :	2060 kg*

* correspondant à la version marché Europe

PERFORMANCES

Vitesse maximum :	285 km/h (à 7550 t/min)
Vitesse au régime maximum :	en 1 ^{ère} 72 km/h
	en 2 ^{ème} 110 km/h
	en 3 ^{ème} 147 km/h
	en 4 ^{ème} 187 km/h
	en 5 ^{ème} 230 km/h
	en 6 ^{ème} 285 km/h
	en marche arrière 89 km/h
Accélération de 0 à 100 km/h :	4,9 s
Accélération de 0 à 400 m :	13 s
Accélération de 0 à 1000 m :	23,5 s
Consommation (cycle mixte) :	18,6 l/100 km
Emissions de CO ₂ (cycle mixte) :	434,7 g/km

MASERATI SPYDER

Caractéristiques techniques

Carrosserie Spyder deux portes, deux places, capote à actionnement hydro-électrique, moteur à l'avant en position longitudinale, groupe embrayage, boîte et propulsion arrière.

CHASSIS

A caisse auto-portante en acier, avec structure tubulaire supplémentaire intégrée dans la partie avant.

SUSPENSIONS

AVANT: à quadrilatères avec porte-moyeux et bras en aluminium forgé ; amortisseurs de base en acier à calibrage simple, en option à gaz en aluminium à variation continue de l'amortissement par électrovannes proportionnelles (*système Skyhook*), ressorts hélicoïdaux coaxiaux.

ARRIÈRE: à quadrilatères avec porte-moyeux et bras en aluminium forgé, bras supplémentaire pour le contrôle du parallélisme ; amortisseurs de base en acier à calibrage simple, en option à gaz en aluminium à variation continue de l'amortissement par électrovannes proportionnelles (*système Skyhook*), ressorts hélicoïdaux coaxiaux.

JANTES ET PNEUMATIQUES

Jantes à 7 branches en alliage léger ; avant 8J x 18, arrière 9,5J x 18. Pneumatiques avant 235/40 ZR 18, arrière 265/35 ZR 18.

FREINS

Circuit Brembo à quatre disques ventilés et ajourés. Avant 330 mm x 32 mm, arrière 310 mm x 28 mm ; étriers en alliage léger à quatre pistons à diamètre différencié : avant 46-38 mm avec garnitures isolantes céramiques ; arrière 34-30 mm. Matériau de frottement : plaquettes Ferodo HP1000. Système antiblocage ABS Bosch 5.7 à 4 canaux. Répartition du freinage à contrôle électronique (*EBD*).

TRANSMISSION

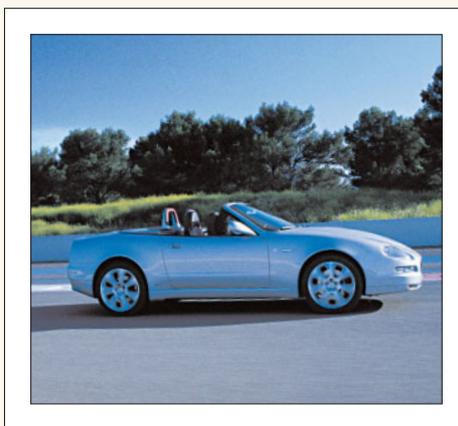
Schéma Transaxle (*boîte-pont*) avec transmission Maserati longitudinale arrière et liaison rigide au moteur. Transmission mécanique à 6 rapports avec commande à levier, synchroniseurs à triple cône sur 1^{ère} et 2^{ème}, à double cône sur 3^{ème}, 4^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème}.

Également disponible, la version Cambiocorsa, avec assistance électronique à commande hydraulique, commandée par les palettes au volant (*dans cette version, la pédale d'embrayage est éliminée*).

Commande marche arrière en façade du tunnel, fonctions « Normal » et « Sport », « Faible adhérence » et « Auto ».

Rapports de boîte : 1^{ère} 3,286 ; 2^{ème} 2,158 ; 3^{ème} 1,609 ; 4^{ème} 1,269 ; 5^{ème} 1,034 ; 6^{ème} 0,848. Marche arrière 2,733.

Différentiel autobloquant asymétrique (*25% en traction, 45% en relâchement*), intégré dans la transmission avec couple conique hypoïde, rapport final 3,73 (11 / 41). Embrayage à deux disques à sec de Ø 215 mm, avec protection contre les à-coups en torsion, à commande hydraulique. Arbre de transmission en acier de Ø 20 mm, en liaison élastique sur 4 paliers à l'intérieur du tube de liaison entre le moteur et la boîte. Contrôle de traction et de stabilité Maserati Stability Programme (*MSP*), intégrant les systèmes de contrôle de la traction (*ASR Bosch*), du couple au relâchement (*MSR*) et antiblocage (*ABS*).

**MOTEUR**

8 cylindres en V à 90°, bloc et culasses en alliage d'aluminium et de silicium traité, vilebrequin en acier traité, avec équilibrage séparé, à 5 paliers. Distribution par deux arbres à cames en tête par rangée, à entraînement par chaîne ; quatre soupapes par cylindre commandées par poussoirs hydrauliques. Lubrification moteur à carter sec à pompes multiples et pompe de refroidissement. Systèmes d'allumage et d'injection intégrés Bosch ME7.3.2 ; accélérateur à commande électronique « Drive-by-Wire ».



MASERATI TIPO 61 BIRDCAGE - 1960

MOTEUR

Poids :	184 kg
Cylindrée :	4244 cm ³
Alésage :	92 mm
Course :	79,8 mm
Rapport volumétrique :	11,1 : 1
Puissance maximum :	287 kW (390 ch)
Régime à la puissance maximum :	7 000 tours/min
Couple maximum :	452 Nm (46 mkg)
Régime au couple maximum :	4500 tours/min
Régime maximum admis :	7600 tours/min
Capacité du circuit de refroidissement :	11,5 l
Capacité du circuit de lubrification :	8,3 l

DIMENSIONS ET MASSES

Longueur :	4303 mm
Largeur :	1822 mm
Hauteur :	1305 mm
Empattement :	2440 mm
Voie avant :	1525 mm
Voie arrière :	1538 mm
Porte-à-faux avant :	963 mm

Porte-à-faux arrière :	900 mm
Diamètre de braquage :	11,5 m
Capacité du coffre arrière :	300 l
Capacité du réservoir :	88 l
Poids à sec :	1620 kg (Cambiocorsa : 1630 kg)*
Poids en ordre de marche :	1720 kg (Cambiocorsa : 1730 kg)*
Poids total autorisé en charge :	1980 kg*

* correspondant à la version marché Europe

PERFORMANCES

Vitesse maximum :	283 km/h (à 7500 tours/min)
Vitesse au régime maximum :	en 1 ^{ère} 72 km/h
	en 2 ^{ème} 110 km/h
	en 3 ^{ème} 147 km/h
	en 4 ^{ème} 187 km/h
	en 5 ^{ème} 230 km/h
	en 6 ^{ème} 283 km/h
	en marche arrière 89 km/h
Accélération de 0 à 100 km/h :	5 s
Accélération de 0 à 400 m :	13,3 s
Accélération de 0 à 1000 m :	23,9 s
Consommation (cycle mixte) :	18,6 l/100 km
Emissions de CO ₂ (cycle mixte) :	434,7 g/km

Caractéristiques techniques

CARROSSERIE

Carrosserie autoporteuse en acier, avec revêtements et structure internes profilés, en tôle galvanisée des deux côtés. Coupé deux portes, quatre places, moteur avant longitudinal, propulsion arrière.

CHASSIS

Châssis en tôles profilées à haute résistance, avec une structure tubulaire intégrée ayant une fonction de support, à l'arrière, pour les suspensions et la boîte, et à l'avant, pour les suspensions et le moteur.

SUSPENSIONS

AVANT : à quadrilatères avec porte moyeux et bras en aluminium forgé; amortisseurs de base en acier à calibrage simple; en option, à gaz en aluminium avec variation constante de l'amortissement par des capteurs d'accélération placés sur chaque roue (*Skyhook*); ressort hélicoïdaux coaxiaux.

ARRIÈRE : à quadrilatères avec porte-moyeux et bras en aluminium forgé; bras supplémentaire pour le contrôle du parallélisme; amortisseurs de base en acier à calibrage simple; en option, à gaz en aluminium à variation continue de l'amortissement avec capteurs d'accélération sur chaque roue (*Skyhook*), ressorts hélicoïdaux coaxiaux.

JANTES ET PNEUMATIQUES

Jantes 19" en alliage léger avec design Trofeo; avant 8J x 19, arrière 9,5J x 19. Pneus avant 235/35 ZR19, arrière 265/30 ZR19.

FREINS

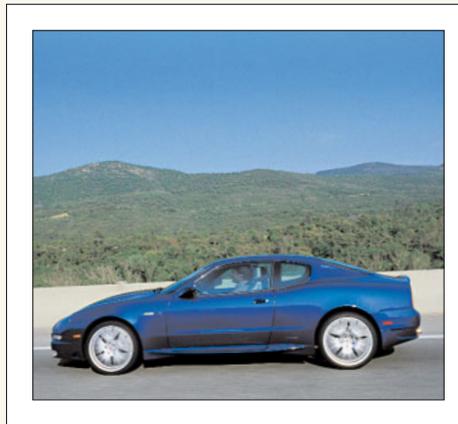
Circuit Brembo à quatre disques ventilés et ajourés. Avant 330 mm x 32 mm, arrière 310 mm x 28 mm; étriers en alliage léger à quatre pistons à diamètre différencié : avant 46-38 mm avec garnitures isolantes céramiques; arrière 34-30 mm. Matériau de friction :

plaquettes Ferodo HP1000. Système antiblocage ABS Bosch 5.7 à 4 canaux. Répartiteur du freinage à contrôle électronique (*EBD*).

TRANSMISSION

Schéma Transaxle (*boîte-pont*) avec transmission Maserati longitudinale arrière et liaison rigide au moteur. Transmission mécanique à 6 rapports à commande électronique Cambiocorsa, avec servitudes hydrauliques pilotées électroniquement par des palettes

situées derrière le volant; synchroniseurs à triple cône sur 1^{ère} et 2^{ème}, à double cône sur 3^{ème}, 4^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème}. Rapports de boîte : 1^{ère} 3,286; 2^{ème} 2,158; 3^{ème} 1,609; 4^{ème} 1,269; 5^{ème} 1,034; 6^{ème} 0,816. Marche arrière 2,733. Différentiel autobloquant asymétrique (25% en traction, 45% en relâchement), intégré dans la transmission avec couple conique, rapport final 3,73 (11 / 41). Embrayage à deux disques à sec de Ø 215 mm, avec protection contre les à-coups en torsion, à commande hydraulique. Arbre de transmission en acier de Ø 20 mm, en liaison élastique sur 4 paliers à l'intérieur du tube de liaison entre le moteur et la boîte. Contrôle de traction et de stabilité Maserati Stability Programme (*MSP*), intégrant les systèmes de contrôle de la traction (*ASR Bosch*), du couple au relâchement (*MSR*) et antiblocage (*ABS*).

**MOTEUR**

8 cylindres en V à 90°, avec embase et culasse en alliage d'aluminium et silicium traité, vilebrequin en acier traité, équilibré individuellement, à 5 paliers. Distribution à deux arbres à cames en tête par rangée de cylindres, avec entraînement par chaîne. Quatre soupapes par cylindre commandées par poussoirs hydrauliques. Lubrification du moteur à carter sec, avec un seul groupe de pompes et pompe de refroidissement. Circuits de démarrage et d'injection intégrés Bosch, accélérateur à commande électronique « Drive-by-Wire ».



MASERATI TIPO 63 - 1961

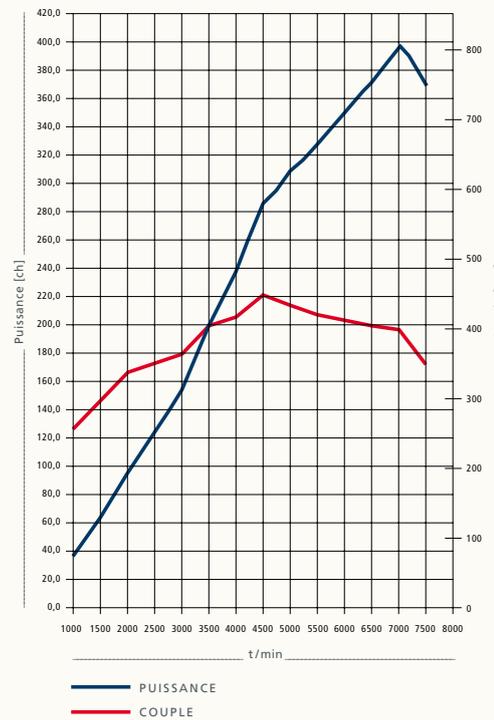
MOTEUR

Poids :	184 kg
Cylindrée :	4244 cm ³
Alésage :	92 mm
Course :	79,8 mm
Rapport volumétrique :	11, 1 : 1
Puissance maximum :	295 kW (400 ch)
Régime à la puissance maximum :	7000 tours/min
Couple maximum :	452 Nm (46 mkg)
Régime au couple maximum :	4500 tours/min
Régime maximum admis :	7600 tours/min
Capacité du circuit de refroidissement :	11,5 l
Capacité du circuit de lubrification :	10,5 l

DIMENSIONS ET MASSES

Longueur :	4523 mm
Largeur :	1822 mm
Hauteur :	1295 mm
Empattement :	2660 mm
Voie avant :	1525 mm
Voie arrière :	1538 mm
Porte-à-faux avant :	963 mm
Porte-à-faux arrière :	900 mm

COURBES DU COUPLE ET DE LA PUISSANCE MASERATI GRANSPORT



Diamètre de braquage :	12 m
Capacité du coffre arrière :	315 l
Capacité du réservoir :	88 l
Poids à sec :	1580 kg*
Poids en ordre de marche :	1680 kg*
Poids total autorisé en charge :	2060 kg*

* correspondant à la version marché Europe

PERFORMANCES

Vitesse maximum :	290 km/h (à 7550 tours/min)
Vitesse au régime maximum :	en 1 ^{ère} 72 km/h
.....	en 2 ^{ème} 110 km/h
.....	en 3 ^{ème} 147 km/h
.....	en 4 ^{ème} 187 km/h
.....	en 5 ^{ème} 230 km/h
.....	en 6 ^{ème} 290 km/h
.....	en marche arrière 89 km/h
Accélération de 0 à 100 km/h :	4,85 s
Accélération 0 - 200 m :	17,4 s
Accélération 0 - 400 m :	12,8 s
Accélération 0 - 1000 m :	23 s
Consommation (cycle mixte) :	18,6 l/100 km
Emissions de CO ₂ (cycle mixte) :	434,7 g/km





Les illustrations et les textes présentés dans cette brochure se réfèrent aux informations disponibles au jour de l'édition et ne peuvent aucunement être considérés comme une description des caractéristiques spécifiques fournie par le Constructeur. Certains modèles et équipements pourraient ne pas être disponibles et ne l'être qu'après la commercialisation de la voiture. Maserati se réserve le droit d'apporter toutes les modifications nécessaires à chaque instant et sans préavis, en ce qui concerne les couleurs, le design et les caractéristiques techniques. À ce sujet, les concessionnaires officiels Maserati seront heureux de fournir tous les détails et les mises à jour nécessaires.



WWW.MASERATI.COM

MASERATI SPA · VIALE CIRO MENOTTI, 322 · I-41100 MODENA