

COVER STORY | Maserati GranTurismo

di Giorgio Magnanini



Prende il nome dalla GranTurismo del 1947 firmata da Pininfarina. Rinnovata nell'estetica e nelle dimensioni, si rifà al comparto tecnico della Quattroporte Automatica, di cui riprende il cambio automatico ZF all'anteriore e il V8 da 4.2 litri e 405 CV

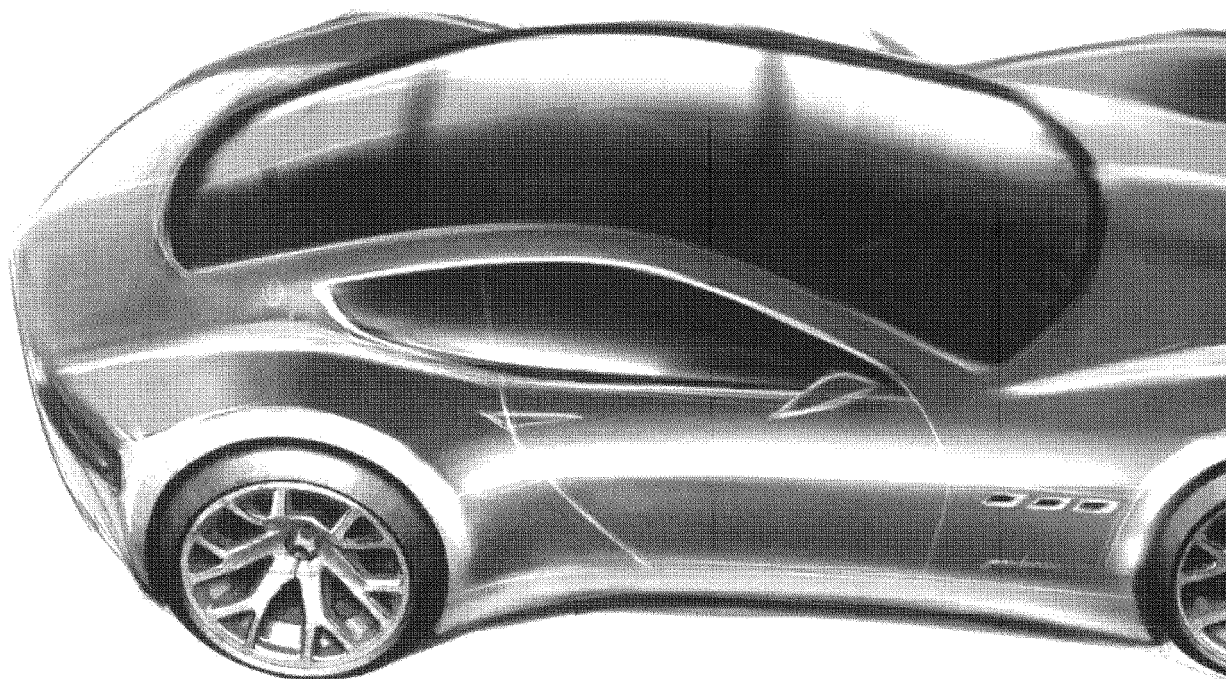
22 MARZO 2007 | AUTOCAPITAL



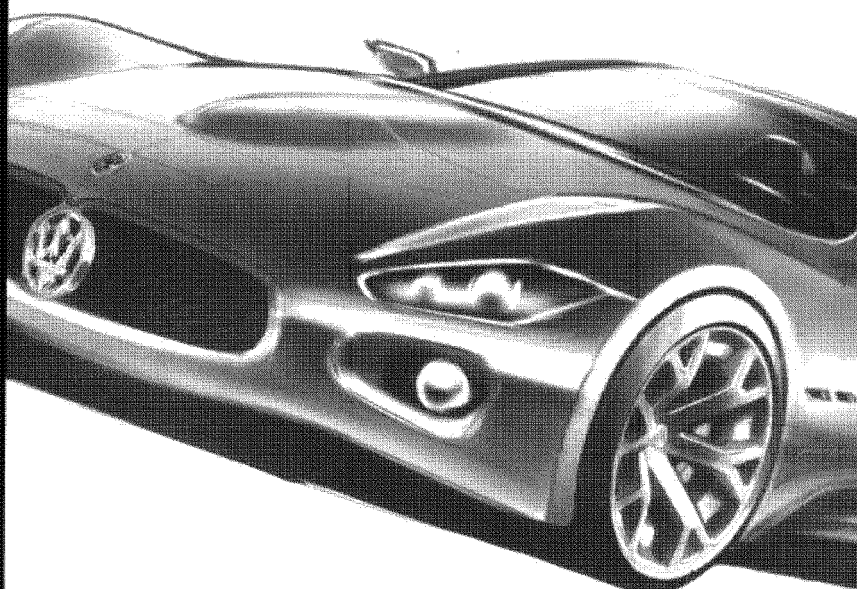
# Il mito si rinnova

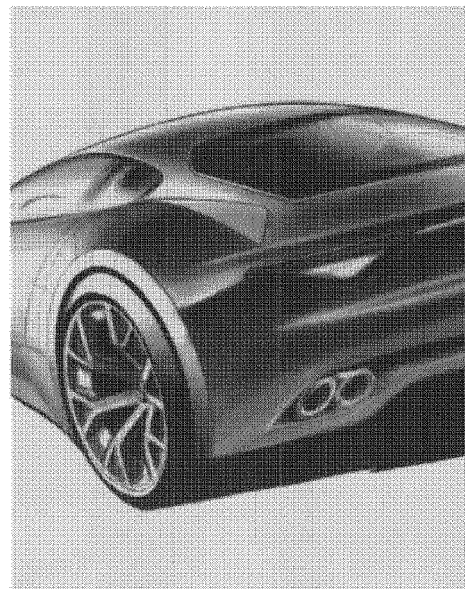


## COVER STORY | Maserati GranTurismo



**Maserati e Pininfarina** La storia che lega entrambi al concetto di Gran Turismo risale al 1947, quando, proprio in occasione del Salone di Ginevra su pressante richiesta di alcuni clienti, la Casa del Tridente presentò la sua prima Gran Turismo, sviluppando la vettura sulla base telaistica da competizione dell'A6 1500 cc, vestita in modo magistrale e firmata da Pinin Farina. Ecco perché il progetto GranTurismo ha totalmente coinvolto lo staff di progettazione. "L'entusiasmo attorno al progetto ha garantito la qualità del design in tutti i passaggi dello sviluppo" ha affermato Guglielmo Coria, Chief Designer Pininfarina; il collega Louis Vermeersch ha aggiunto: "Vengono evocati i moderni temi esplorati nel concept Birdcage 75th, che era un'estensione futuristica del marchio Maserati, e si continua la grande tradizione di tecnologia avanzata avvolta in eleganza sportiva".





# D

Doveva essere assolutamente e indiscutibilmente Maserati. Quando iniziò lo studio per il progetto della GranTurismo, il briefing stilistico fu semplice, nella sua completezza. Il nuovo coupé doveva fare propri impo-  
 nenza e carattere, fondendo insieme sportività ed eleganza, senza tradire quella linea stilistica che doveva farla riconoscere come Maserati al primo impatto. **Andrea Pininfarina** e il suo team avevano già sviluppato due pietre miliari del moderno design automobilistico da cui era possibile trarre diretta ispirazione: la Quattroporte, impareggiabile elaborazione del concetto di berlina di lusso nel lessico del Tridente, e l'avveniristica Birdcage 75th, il concept su telaio MC12 con cui Pininfarina aveva voluto celebrare, nel 2005, il legame esclusivo che legava i due Marchi dalla fine degli anni '40. Dell'una e dell'altra, la Gran Turismo avrebbe dovuto conservare l'identità del linguaggio. E così è stato. Lungo quasi come una Quattroporte, la nuova coupé è stata concepita come una vera 2+2, capace quindi di ospitare in modo più che dignitoso due adulti sui sedili posteriori. Gli stilemi essenziali della supersportiva sono rimasti intatti: cofano lungo, abitacolo arretrato verso l'asse posteriore e fluidi raccordi tra i volumi, in un insieme che profu-



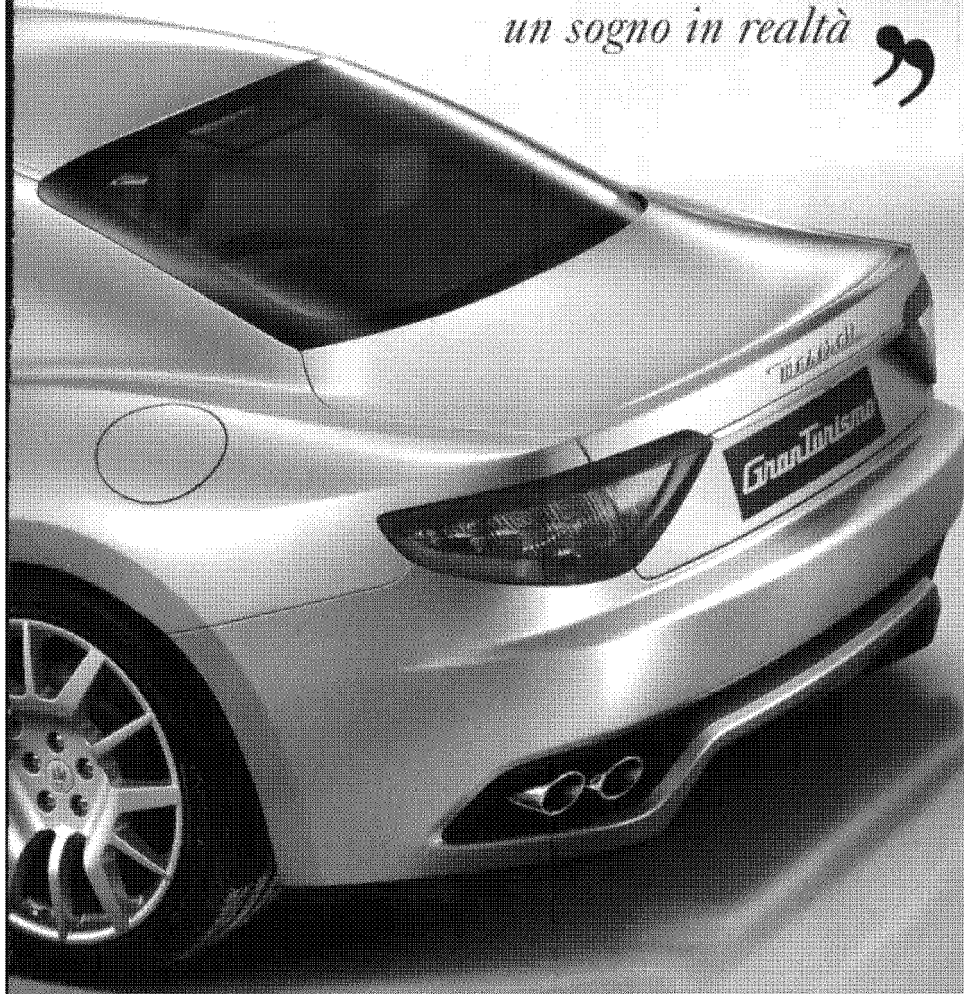


ma di galleria del vento, ma non corre alcun pericolo di essere scambiato per il prodotto di qualunque altro concorrente, seppur blasonato. Nella vista frontale è l'enorme bocca a catturare gli sguardi, un'aggressività evocativa, che richiama lo stile della Maserati A6 GCS degli anni '50 nella griglia concava. L'utilizzo di LED ha permesso di disegnare gruppi ottici triangolari che incorniciano un posteriore moderno ed elegante, porzione importantissima ai fini dell'appeal, dove spiccano l'ampio diffusore e i terminali di scarico cromati, in stile Quattroporte. L'opera stilistica è stata improntata alla ricerca della massima fluidità, cercando lo sviluppo di una soluzione armonica che accompagnasse l'evoluzione tecnica, vestendo la meccanica in modo impeccabile, ma evitando ogni inutile orpello. Nonostante la recessione da più voci sbandiera-

26 MARZO 2007 | AUTOCAPITAL

“ Non si tratta solo di fare un'auto nuova.  
E' l'occasione per realizzare qualcosa  
che non è mai stato realizzato prima,  
l'opportunità di trasformare  
un sogno in realtà ”

Andrea Fumagalli



ta, il mercato mondiale delle top-car non accenna a flessioni e la posta in gioco è importante. Riuscire a emergere su una concorrenza agguerrita e sempre più nutrita non è cosa facile, né, tantomeno, scontata. Maserati, però, ha dalla sua il grande vantaggio della tradizione. Un retaggio, quasi culturale, che al semplice fine commerciale avrà l'effetto di un fortissimo valore aggiunto per il potenziale acquirente. Basti pensare al successo della Quattroporte. Ma l'appel a volte non basta. È storia recente il lancio della Quattroporte Automatica, sviluppata proprio per venire incontro alle richieste di una clientela più interessata alla souplesse di marcia che al piacere delle prestazioni pure. E la GranTurismo ha fatto propria questa lezione. Veniamo, dunque, al cuore del più importante capitolo nella storia recente del Marchio modenese.



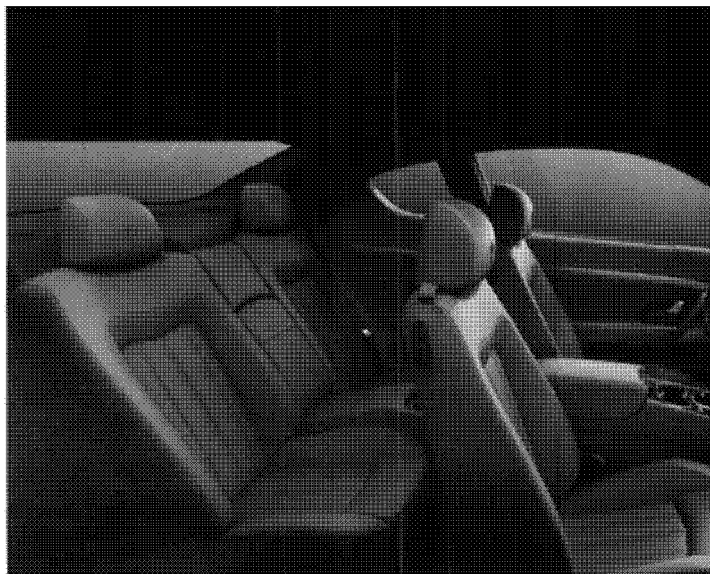


COVER STORY | Maserati GranTurismo

*“ Questa auto è come una persona  
dal carattere intrigante e vario.  
Muta nel tempo davanti ai vostri occhi  
come una persona irresistibile durante una relazione.  
Non annoia mai ”*

Andrea Pininfarina

**Comodi in quattro** Se già l'attuale Coupé permette l'ospitalità sul divano a due adulti, la GranTurismo dovrebbe garantire molto più spazio, visto l'importante allungamento del passo. Lo stile degli interni si riallaccia alla tradizione recente, anche se la pulizia e l'eleganza di plancia e consolle sono decisamente migliorate.



**P**

Proprio dalla neonata ammiraglia dotata dell'automatico ZF a sei rapporti, la GranTurismo riprende buona parte della tecnica. Oltre al cambio automatico, e questa può essere considerata la vera rivoluzione del modello, è rimasto intatto anche il V8 da 4,2 litri nella versione a carter umido, sviluppato per migliorare il comfort acustico in marcia e ottimizzare il rendimento grazie a un nuovo variatore

di fase. Ridisegnati i pistoni. Il motore è contraddistinto dalle testate verniciate in blu. La potenza è cresciuta di 5 CV, arrivando al picco di 405 CV, mentre la coppia massima (non ancora comunicata al momento di andare in stampa) non dovrebbe discostarsi molto dai 460 Nm a 4250 giri della Quattroporte Automatica. La nuova sportiva ha voluto avvicinare la tre volumi di casa anche nelle dimensioni. Rispetto alla precedente Coupé, lunga poco più di 450 cm, la nuova GranTurismo è cresciuta notevolmente; senza raggiungere i 5,05 metri dell'ammiraglia, dovrebbe sfiorare i 490 cm, regalando una maggior quantità di spazio ai due passeggeri posteriori, come è evidente nella fotografia in alto. Se lo stile interno evolve i canoni classici del Marchio, sfoggiando finalmente la necessaria pulizia d'insieme, si ritrovano con piacere i paddle al volante, per la cambiata manuale, che non dovrebbero creare troppi malumori ai nostalgici dell'elettroattuato DuoSelect di derivazione Ferrari, mentre fanno sorridere i due cup-holder di generose dimensioni, studiati per accogliere i "beveroni" preferiti dal cliente americano. Al momento, la soluzione del cambio automatico parrebbe essere l'unica proposta, ma non si esclude che future ed eventuali varianti sportive possano tornare a montare un più sportivo elettroattuato.