

COLLECTION MASÉRATI



La roue de la vie tourne.
j'ai décidé de me séparer de
plus de 70 années de collection
et de passions Automobile et
diverses !
« L'objet » tant bichonné doit
continuer à vivre entre les
mains de nouveaux passionnés !



Pour fêter le lancement de la
VITRINE INTERNET
de **MES COLLECTIONS**,
je vous offre le
STATUT VIP
jusqu'au 30 juin 2026
Il vous suffit de vous inscrire sur
jcbourseauto.fr

Mise à jour au 25 mai 2026

sous réserve de vente entre temps

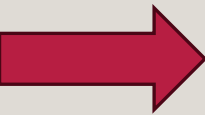
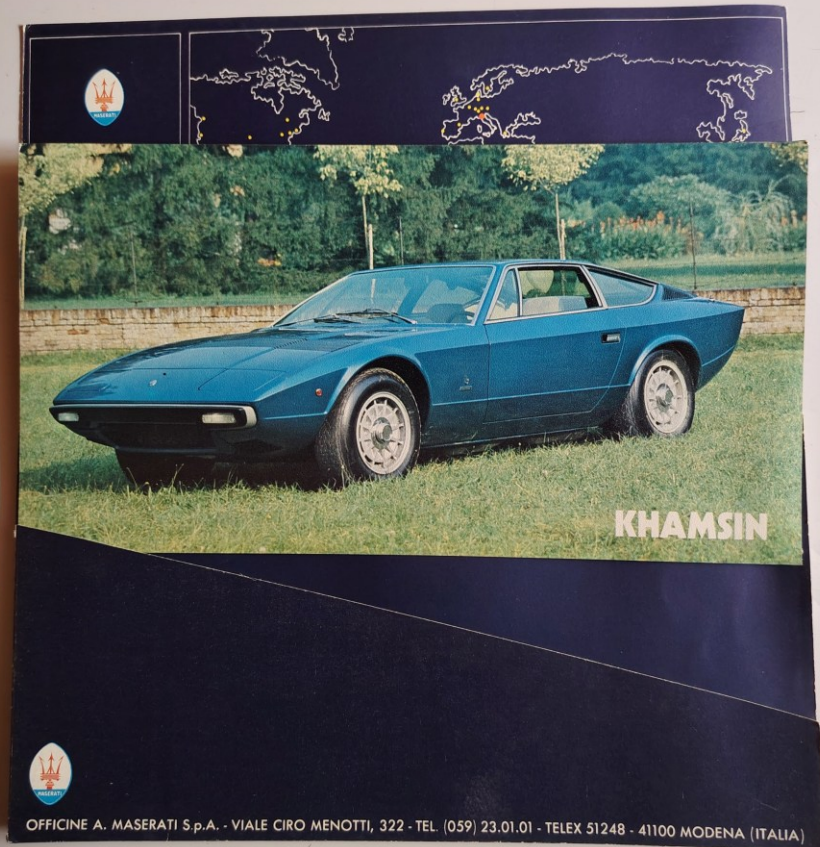
Contact : Jean-Claude ROGER

06 80 28 60 92

jcbourseauto@gmail.com

www.jcbourseauto.fr

COLLECTION MASÉRATI - KHAM SIN & MÉRAK



COLLECTION MASÉRATI - KHAM SIN & MÉRAK



LA MASERATI È IN TUTTO IL MONDO
MASERATI SE TROUVE DANS LE MONDE ENTIER
MASERATI A NAME SPREAD ALL OVER THE WORLD
MASERATI IST ÜBERALL IN DER WELT



OFFICINE A. MASERATI S.p.A. - VIALE CIRO MENOTTI, 322 - TEL. (059) 23.01.01 - TELEX 51248 - 41100 MODENA (ITALIA)



Agip

SINT 2000

con olio di sintesi
(quello dei jet →)

il "10W-50"
nuova formula equilibrata
per una lubrificazione perfetta
al minimo costo



SAE 10W/50 HD

CON OLIO DI SINTESI
MIT SYNTHETISCHEM ÖL
WITH SYNTHETIC OIL
AVEC HUILE DE SYNTHÈSE

all'Agip c'è di più

MAGANA
OBILES DE PRESTIGE
avenue de Lombes
TOULOUSE
Téléph. 42.71.25



COLLECTION MASÉRATI - KHAM SIN & MÉRAK



KHAM SIN

GRAN TURISMO - 2+2 posti - Velocità max. Km./h. 275

CARROZZERIA: Coupé

lunghezza max. mm. 4400
 larghezza max. mm. 1800
 altezza max. mm. 1140

MOTORE: 8 cilindri a V 90°

Alessaggio mm. 53,8
 Corsa mm. 88
 Cilindrata totale cc. 4930

Camera di combustione emisferica - Quattro alberi a camme in testa comandati da tre alberi - Comando diretto delle valvole - Quattro carburatori doppio corpo - Accensione a spinterogeno a transistor - Raffreddamento ad acqua con pompa centrifuga - Lubrificazione forzata a filtraggio totale - Coppa a secco con pompa di recupero e sbrinatori separati.

Potenza HP 320
 Regime corrispondente giri 5500
 Coppia max. a 4000 giri Kg.m. 49
 Rapporto di compressione 8,5:1

FRIZIONE: Monodisco a secco con parastropi, a comando idraulico.

CAMBIO: Cinque velocità sincronizzate e retromarcia.

TELAIO: Struttura tubolare.

Passo mm. 2550
 Carreggiata a terra: anteriore mm. 1440
 posteriore mm. 1460

SOSPENSIONI: Anterore a posteriore indipendenti con molle elicoidali, barra stabilizzatrice ed ammortizzatori telescopici.

STERZO: A cremagliera, servo assistenza idraulica e richiamo elastico.

FRENI: A disco ventilati, comando idraulico con pompa ad alta pressione, circuito separato su ogni asse.

SERBATOI CARBURANTE:

Capacità totale lt. 90
 Consumo norme Cuna 20-22 lt./100 km.

IMPIANTO: di aria condizionata e riscaldamento, costituisce parte integrante della vettura, con semplici comandi, di grande efficienza.

BALLI: di grande capacità mc. 0,4
 RUOTE: fuse in lega leggera 7 1/2 x 15"

PNEUMATICI: 215 VR 15"

A CORREDO DI SERIE: Volante regolabile, interni in pelle, accensione elettronica capacitiva, antifurto, vetri scurati a comando elettrico, lunotto termico, fari allo jodio, sedili regolabili con appoggiatesta, orologio, ecc.

A RICHIESTA: Cambio automatico, guida a destra, radio, ecc. I presenti dati hanno solamente un valore indicativo.

GRAN TURISMO - 2+2 seats - Max. speed M.P.H. 174

BODY: Coupé

Overall length inches 173
 Overall width inches 71
 Overall height inches 47

ENGINE: 8 cylinders in V formation - 90°

Bore mm. 53.8
 Stroke mm. 88
 Cubic capacity cc. 4930

Hemispherical combustion chambers - 4 over-head chain driven camshafts - Direct valve control - 4 twin choke carburetors - Ignition system with transistor - Cooling system with radiator and centrifugal water pump - Forced lubrication - total draining dry sump with separated oil tank, recirculation pump.

B.H.P. 320 at 5500 R.P.M.
 in kg. 49 at 4000 R.P.M.

Compression ratio 8.5:1

CLUTCH: Single dry plate with flexible coupling and hydraulic control.

GEAR BOX: Five synchronized speed and reverse.

CHASSIS: Tubular construction.

Wheel base inches 100.0
 Ground level track: front inches 56.6
 rear inches 57.7

SUSPENSION: Front and Rear independent, coil spring, stabilizing torsion bar and telescopic dampers.

STEERING: Rack and pinion, hydraulically assisted with servo-pump.

BRAKES: Ventilated disc, controlled by hydraulic high pressure pump, independent circuit for each axle.

FUEL TANKS:

Total capacity imp. gallons 20
 Normal consumption 19 m.p.g.

CONDITIONED: air and heater, big efficiently plant.

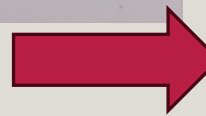
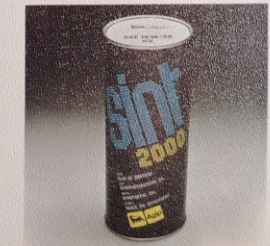
LARGE LUGGAGE COMPARTMENT cubic feet 15

WHEELS: light alloy 7 1/2 x 15"

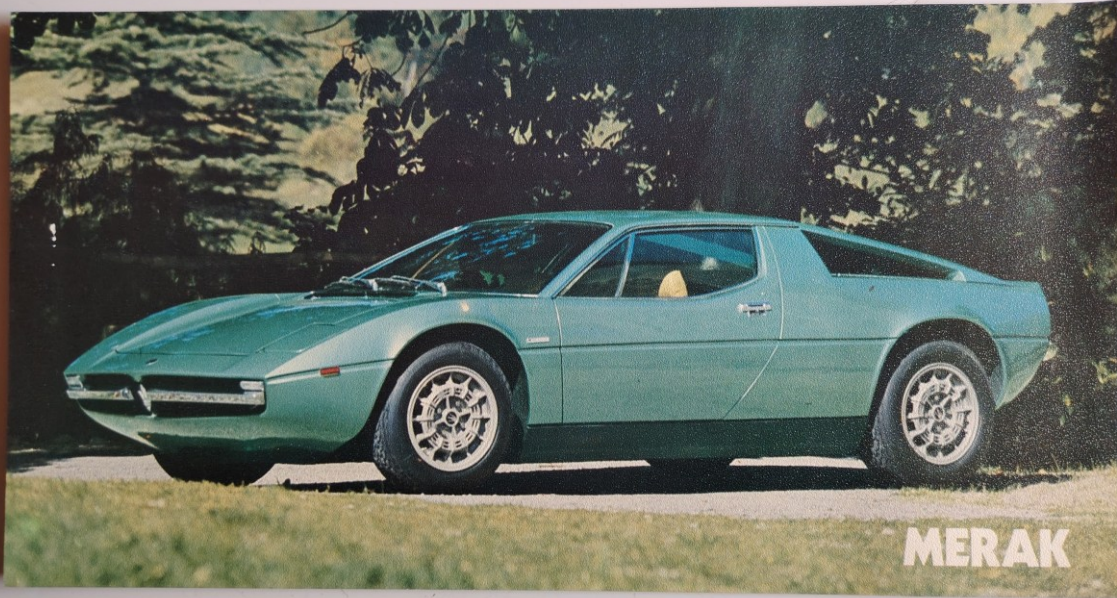
TIRES: 215 VR 15"

STANDARD: Adjustable steering wheel, leather upholstery, steering lock device, tinted windows, electric windows, electric defroster for rear glass, fog lamps, reclining seats, head restraint, watch, etc.

OPTIONAL: Automatic transmission, high hand drive, radio, etc. The above data are only indicative informations.



COLLECTION MASÉRATI - KHAM SIN & MÉRAK



MERAK

GRAN TURISMO - 2 posti (+2) - Velocità max. Km./h.	240	GRAN TURISMO - 2 seats (+2) - Max. speed. M.P.H.	149
CARROZZERIA: Coupé		BODY: Coupé	
Lunghezza max.	mm. 4328	Overall length	inches 170
larghezza max.	mm. 1786	Overall width	inches 69.8
altezza max.	mm. 1134	Overall height	inches 44.5
MOTORE: 6 cilindri a V-90° centrale		ENGINE: 6 cylinders in V-90° central rear engine	
Alleggerimento	mm. 91.6	Bore	mm. 91.6
Cilindrata	cc. 2862	Stroke	mm. 75
		Cubic capacity	cc. 2862
Tre carburatori doppio corpo, quattro alberi a camme in testa, alternatore 700 watt, batteria 12 V. 80 Amp./h. Raffreddamento ad acqua con pompa centrifuga e radiatore allargato, aerodinamico alla vettura con 2 ventilatori comandati elettricamente a controllo termistatico. Raffreddamento olio al reattore radiatore.			
Velocità	km/h. 190	190 HP at 6000 R.P.M.	
Regime corrispondente	giri 6000	in K.S.	36 at 4000 R.P.M.
Capacità max. a 4000 giri	Kg/m. 32	Compression ratio	8.75:1
Rapporto di compressione	8.75:1	CLUTCH: Singly dry plate with flexible coupling and hydraulic control.	
FRIZIONE: Monodisco a secco con parastrepiti e comando idraulico.		GEAR BOX: Five synchronized speed and reverse.	
CAMBIO: Cinque velocità sincronizzate e retromarcia.		CHASSIS: Integral body chassis construction.	
TELAIO: a struttura monolitica integrale.		Wheel base	inches 102.3
Peso	mm. 2800	Ground level track / front	inches 58
Carreggiata a terra / anteriore	mm. 1474	Ground level track / rear	inches 56.3
Carreggiata a terra / posteriore	mm. 1447	SUSPENSION: Front and rear suspension fully independent front and rear suspension by coil spring, torsion bar and telescopic dampers.	
SOSPENSIONI: Anteriori e posteriori indipendenti con molle elicoidali, barre stabilizzatrici e ammortizzatori telescopici.		BRAKES: Disc brakes powered by a hydraulic high pressure pump.	
FRENI: A disco ventilati, con comando idraulico utilizzando una pompa ad alta pressione, circuito separato su ogni asse.		FUEL TANKS: Total capacity 112.5 U.S. gallons (423 liters) Normal consumption 11.25 x 100 Km. (50 m.p.g.)	
SERBATOI CARBURANTE: Capacità totale lt. 85		STEERING: Rack and pinion with dampers.	
Consumo normale (litri/100 Km.)	6.3	LARGE LUGGAGE COMPARTMENT	cubic feet 70.5
QUIDA: Sterzo a cremagliera con ammortizzatore idraulico.	6.3	WHEELS: 7.50 x 15" light alloy wheels	
RAJOLE: di grande capacità	7.50 x 15"	TIRES: 185 VR 15 front, 205 VR 15 rear	
PNEUMATICI: 185 VR 15 Ant, 205 VR 15 post.		STANDARD: Air conditioning, adjustable steering wheel, specially treated velvet seats, safety type dashboard, steering lock device, reclining seats, head rests, jod lamps, front windows, electric windows, electric defroster for rear glass, electric clock, radio, cigar lighter.	
A CORREDO DI SERIE: Aria condizionata, già prevista nella struttura, volante regolabile, interno in velluto con speciale trattamento idrorepellente, fari allo jodio, luci di retroscena, vetri elettrici anteriori, lavavetro a spruzzo, autoriscaldamento, orologio elettrico, radio, autoradio, servosterzo, sedili reclinabili, appoggiatesta regolabili, cinture di sicurezza, cinture extra gamma, sedili e pannelli in pelle, specchio retrovisore esterno, ecc. ecc.			
A RICHIESTA: Vernice metallizzata, cinture di sicurezza, colore extra gamma, sedili e pannelli in pelle, specchio retrovisore esterno, ecc. ecc.			
I presenti dati hanno solamente un valore indicativo.			



DOSSIER DE PRÉSENTATION MASÉRATI KHAM SIN & MÉRAK
 Photos de 32 x 17 d'origine constructeur avec au dos de chaque les caractéristiques techniques
 Document rare de 1973 (53 ans !)

Réf KAMSIN & MÉRAK

25,00 €

prix VIP 20,00 €

COLLECTION MASÉRATI - 430 - 430 4 V



COLLECTION MASÉRATI - 430 - 430 4 V



COLLECTION MASÉRATI - 430 - 430 4 V

MASERATI 430 - 430 4v.

Deux Grand Tourisme Italiennes Authentiques

Conçue pour un marché sportif et exigeant, qui veut une auto exclusive, fiable et hautement performante, la "430" a été soumise à une série exhaustive d'épreuves et d'essais.

PERFORMANCES AMELIOREES

Moteur en V de 90°, 3 soupapes par cylindre, deux turbocompresseurs, 225 CV, 240 km/h, sont des données qui parlent d'elles-mêmes: des performances exaltantes pour une voiture 2.8 litres, et absolument sûre également grâce à une assiette améliorée.

430 4v.

Le moteur 6 cylindres en V de 90° monte 4 arbres à cames en tête, 4 soupapes par cylindre et deux turbocompresseurs IHI, il développe une puissance de 205 kW (278,8 CV) à 5500 tr/min. et un couple maximal de 431 Nm (43,9 kgm) à 3750 tr/min.

Ses suspensions intelligentes (de série seulement pour 430 4v), par mécanique active, que le pilote peut régler sur 4 positions, le système de freinage surdimensionné et le célèbre différentiel Ranger, permettent de contrôler la voiture en toute sécurité même dans les conditions les plus difficiles et enthousiasmantes.

LA LIGNE

Un frontal souple, tendu et agressif se raccorde harmonieusement à la calandre et continue sa ligne dans les flancs. En passant à l'arrière, il est évident que l'encastrement de l'écusson a participé à l'assouplissement de la ligne globale et les deux pots d'échappement dénotent son aspect "mécanic" et son intention "agressive".

L'INTERIEUR

Comme toujours, l'intérieur est le morceau de bravoure des voitures Maserati qui ont désormais la primauté du goût et de la recherche raffinée des matériaux et des solutions. Les sièges de peaux italiennes dont les coloris se combinent en différents assortiments à la couleur de la carrosserie. La ronçe de noyer et la moquette à isolation thermique sur dessin Maserati, complètent le choix des matériaux. Un toit ouvrant électrique (sur demande), qui s'ouvre aussi en sens oblique, permet une aération aisée de l'intérieur.

Si l'on désire utiliser ce que l'automatisation offre de meilleur, un climatiseur automatique permet de distribuer et de régler le débit d'air en fonction de la température programmée.

Zwei echter Gran Turismo aus Italien

Geplant für einen sportlichen und anspruchsvollen Markt, der ein exklusives Auto will, zuverlässig und mit Spitzenleistungen, hat der "430" eine erschöpfende Serie von Tests und Abnahmen hinter sich.

VERBESSERTLE LEISTUNG

90°-6-Zylinder-V-Motor mit 3 Ventilen pro Zylinder, zwei Turbocompressoren, 225 PS, 240 km/h, sind Daten, die für sich sprechen. Erstaunliche Leistungswerte für ein fünfzigtiges 2.8-L-Fahrzeug, dessen Sicherheit dank einer tatsächlich ausgezeichneten Straßanlage maximal ist.

430 4v.

Der 90°-6-Zylinder-V-Motor mit 4 obenliegenden Nockenwellen, 4 Ventilen pro Zylinder und 2 I.H.I.-Turbocompressoren liefert eine Leistung von 205 kW (278,8 PS) bei einer Drehzahl von 5500 min⁻¹ und ein max. Drehmoment von 431 Nm (43,9 kgm) bei einer Drehzahl von 3750 min⁻¹.

Die intelligenten Aufhängungen mit aktiver Mechanik (Serienmäßig für nur 430 4v), vom Fahrer in vier Stellungen verstellbar, die überdimensionierte Bremsanlage und das bewährte Ranger-Differential erlauben die sichere Kontrolle des Fahrzeugs auch unter besonders anspruchsvollen Bedingungen.

DIE LINIE

Die Vorderfront - anschnittsgam, gespannt wie die Raubkatze vor dem Sprung und aggressiv - schließt sich harmonisch an das Kühlergitter an und setzt ihre Linien auch auf den Seiten fort. Am Heck erkennt man deutlich, wie das eingelassene Wappen dazu beigetragen hat, die gesamte Linienführung weicher zu machen, während die doppelten Auspuffpfeile den Eindruck der "Gefährlichkeit" vermitteln und die "aggressive" Intention unterstreichen.

INNENAUSSTATTUNG

Die Innenausstattung bleibt eine der "Stärken" von Maserati, von allen als führend in Geschmack und raffinierter Materialauswahl und der Durchsetzung innovativer Lösungen anerkannt. Die Sitzpolsterung ist aus Leder, handgearbeitet. Eine Nußbaumverkleidung und wärmeisolerter Teppichboden im Maserati-Design ergänzen die Auswahl der Materialien. Das elektrisch zu öffnende Dach (auf Wunsch) mit Schrägstellung erlaubt eine bequeme Belüftung des Innenraums. Wer dagegen nutzen will, kann sich für eine automatische Klimaanlage entscheiden.



MOTEUR	430	430 4v.	MOTOR	430	430 4v.
Position	à l'avant		Lage	vorne	
Cylindres	6 en V à 90°		Zylinder	6V (90°)	
Alésage x course	94 x 67		Bohrung x Hub	94 x 67	
Cylindrée totale	2790		Hubraum	2790	
Taux de compression	7,4	7,6 ± 0,4	Verdichtungsverhältnis	7,4	7,6 ± 0,4
Couple maxi	370 (37,7 kgm) à 3500 tr/min	431 (43,9 kgm) à 3750 tr/min	Max. Drehmoment	370 (37,7 kgm) bei 3500 min ⁻¹	431 (43,9 kgm) bei 3750 min ⁻¹
Puissance maxi	165 (225 CV) à 5500 tr/min	205 (278,8 CV) à 5500 tr/min	Max. Leistung	165 (PS 225) bei 5500 min ⁻¹	205 (PS 278,8) bei 5500 min ⁻¹
Turbocompresseurs	2 IHI refroidis à eau		Abgasüberläufer	2 IHI, Wassergekühlt	
Intercooler	2 air-air		Vordere Ladeluftkühler	2 Luft-Luft	

BLOC MOTEUR et culasse en alliage léger avec chemises à humidité rapportées, refroidissement à eau avec pompe centrifuge, lubrification forcée à filtrage total, injection d'essence et allumage électronique, sonde lambda et pot catalytique à 3 voies.

430 deux arbres à cames en tête, 18 soupapes, trois par cylindre (deux d'admission et une d'échappement), alternateur de 65 Ah.

430 4v, quatre arbres à cames en tête, 24 soupapes, quatre par cylindre (deux d'admission et deux d'échappement), alternateur de 105 Ah.

TRANSMISSION: 430 mécanique à 5 vitesses + MA, ou automatique à 4 vitesses (sur demande).

430 4v, mécanique à 5 vitesses + MA.

TRACTION arrière

DIFFERENTIEL: Maserati Ranger®

Rapport du pont: 430 3,36 (T.M.) - 3,77 (T.A.) □ 4v, 3,36

CHASSIS: à carrosserie autoportuse

SUSPENSIONS: indépendantes sur les 4 roues

avant: Mac Pherson avec barre stabilisatrice et amortisseurs télescopiques à double effet.

arrière: par bras indépendants fixés à une traverse ancrée à la coque par des éléments flexibles, avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs pressurisés et tampons supplémentaires en caoutchouc.

Suspensions Electroniques Actives Intelligentes: 430 (sur demande).

430 4v, (de série)

DIRECTION: mécanique à crémaillère à double renvoi, avec servodirection

SYSTEME DE FREINAGE: ATE type IH, avec servofrein. Freins à disques sur les 4 roues, disques avant ventilés avec pinces flottantes. Frein de secours et de stationnement à tambour sur les roues arrière.

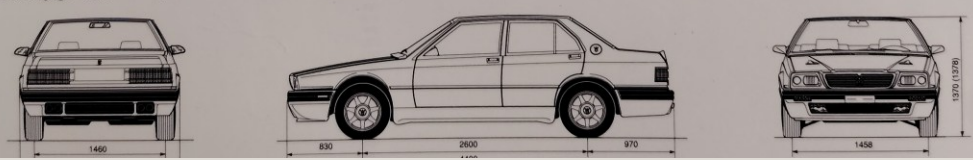
JANTES: en alliage léger: 7" j x 16"

PNEUMATIQUES: 205/50 ZR16

CARROSSERIE: à 3 volumes, 4 portes - 5 places, insonorisée avec système Silent Travel®

PERFORMANCES	430	430 4v.	LEISTUNGEN	430	430 4v.
Vitesse maxi:	plus de 240 km/h	255 km/h	Höchstgeschwindigkeit:	über 240 km/h	255 km/h
Accélération:	0-1000 m, 27,5 s 0-100 km/h, 5,7 s	0-1000 m, 26,2 s 0-100 km/h, 6,0 s	Beschleunigung:	0-1000 m, 27,5 s 0-100 km/h, 5,7 s	0-1000 m, 26,2 s 0-100 km/h, 6,0 s

DIMENSIONS ET POIDS	430	430 4v.	ABMESSUNGEN U. GEWICHTE	430	430 4v.
Empattement	mm 2600	mm 2600	Radstand	mm 2600	mm 2600
Voir AV	mm 1458	mm 1458	Spurweite vome	mm 1458	mm 1458
Voir AR	mm 1460	mm 1460	Spurweite hinten	mm 1460	mm 1460
Longueur	mm 4400	mm 4400	Länge	mm 4400	mm 4400
Largeur	mm 1730	mm 1730	Breite	mm 1730	mm 1730
Hauteur	mm 1370	mm 1378	Höhe	mm 1370	mm 1378
Poids à vide	kg 1407 (T.M.) kg 1431 (T.A.)	kg 1414	Gewicht bei fahrfertig, Fahrzeug	kg 1407 (M.G.) kg 1431 (A.G.)	kg 1414
Reservoir carburant	litrés 80	litrés 80	Tank	litrés 80	litrés 80
Capacité coffre	dm ³ env. 400	dm ³ env. 400	Kofferraumvolumen	dm ³ env. 400	dm ³ env. 400
Diamètre de braquage	m env. 10,35	m env. 10,25	Wendekreis	m env. 10,35	m env. 10,25



La vettura regala una armonica ed unita serie longitudinali

□ Siège du conducteur avec réglage électrique en hauteur et longitudinalement; réglage électrique de l'inclinaison du dossier

□ Siège du passager avec réglage électrique de l'inclinaison du dossier

□ Appui-tête sur les sièges avant

□ Accoudoir escamotable sur le divan arrière

□ Miroirs rétroviseurs extérieurs réglables électriquement de l'intérieur

□ Miroir de courtoisie avec éclairage automatique

□ Montre analogique

□ Cendrier avant avec allume-cigares et emplacement porte-cigarettes

□ Verrouillage centralisé des portes

□ Ouverture par commande électromagnétique depuis la planche, du volet cache-gouttière de remplissage du carburant

□ Ouverture du coffre à bagages par commande électromagnétique

□ Signalisation d'ampoule grilles

□ Eclairage de porte ouverte

□ Climatiseur automatique avec distribution également aux places arrière et aux vitres des portes avant

□ Réglage en hauteur, de l'intérieur, du faisceau lumineux des projecteurs

□ Projecteurs anti-brouillard

□ Vitres des portes à commande électrique

□ Vitres athermiques

□ Vitres arrière chauffante

□ Rideaux pare-soleil sur la vitre arrière chauffante

□ Pré-équipement pour autoradio

□ Projecteurs avec lampes halogènes

□ Ceintures de sécurité pour les places avant et arrière avec enrouleur automatique

□ Toit ouvrant avec commande électrique (sur demande)

□ Sellerie en peau confectionnée à la main

ZUBEHÖR

□ Lenkrodverstellung in vertikaler und Längsrichtung

□ Fahrersitz mit elektronischer Höhenverstellung und in Längsrichtung elektrisch verstellbare Rückenlehne

□ Befahnersitz mit elektrisch verstellbare Rückenlehne

□ Kopfstütze an den Vordersitzen

□ Ausklappbare Armstütze auf dem Rücksitz

□ Von innen elektrisch verstellbare Außenspiegel

□ Innenspiegel mit automatischer Beleuchtungseinschaltung

□ Analoguhr

□ Aschenbecher mit Zigarettenanzünder und Zigarettenablage

□ Zentralverriegelung der Türen

□ Öffnen des Tankverschlusses durch elektromagnetische Steuerung vom Armaturenbrett aus

□ Öffnung des Kofferraums durch elektromagnetische Steuerung vom Armaturenbrett aus

□ Anzeige für durchgebrannte Lampen

□ Begrenzungsleuchten bei geöffneten Türen

□ Automatische Klimaanlage mit verteilung auch auf die vorderen Türscheiben

□ Einstellung der Scheinwerfer vom Innenraum aus

□ Nebelscheinwerfer

□ Elektrische Fensterheber

□ Athemische Scheiben

□ Heiẗbare Heckscheibe

□ Heckscheibenjalousie

□ Vorbereitung für Autoradio

□ Scheinwerfer mit Halogenlampen

□ Sicherheitsgurte für die Vorder- und Rücksitze mit automatischer Aufrollvorrichtung

□ Elektrisch betätigtes Schiebedach (auf Wunsch)

□ Sitzpolsterung aus Leder, handgearbeitet

Le lot d'accessoires peut varier en fonction du marché de destination. Die Ausstattung mit Zubehör kann entsprechend dem Bestimmungsländ varieren.

Ces données sont seulement indicatives. La Maserati S.p.A. se réserve le droit de modifier les équipements et les modèles à n'importe quel moment et sans préavis.

Diese Angaben sind nur hinweisgebend. Maserati S.p.A. behaltet sich das Recht vor, die Ausstattungen und die Modelle jederzeit und ohne Voranzeige zu ändern.

BROCHURE PAPIER GLACE MASÉRATI 430 - 430 V

Réf MASÉRATI 430 - 430 4 V

25,00 €

prix VIP 20,00 €

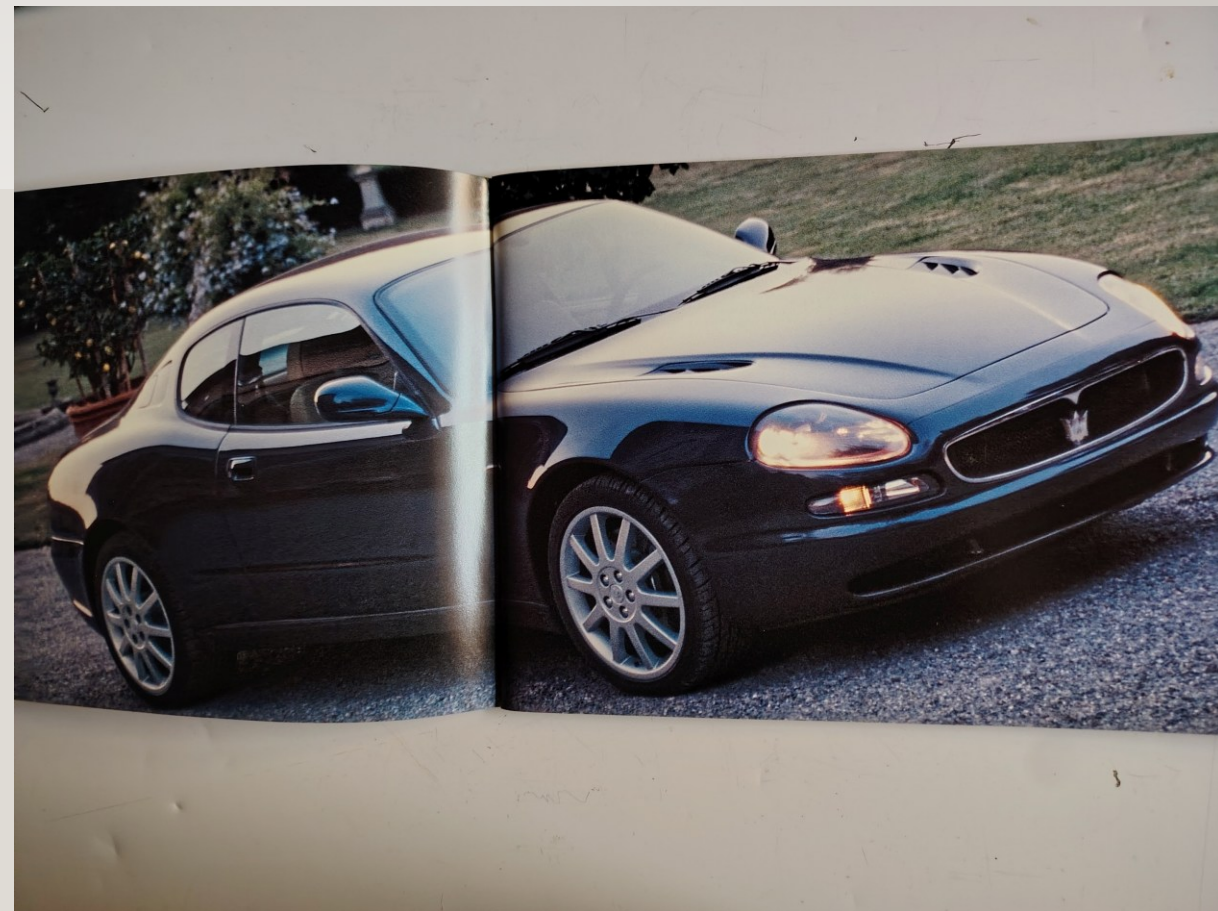
COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



MASERATI 3200 GT



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



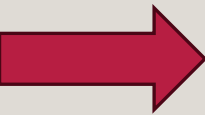
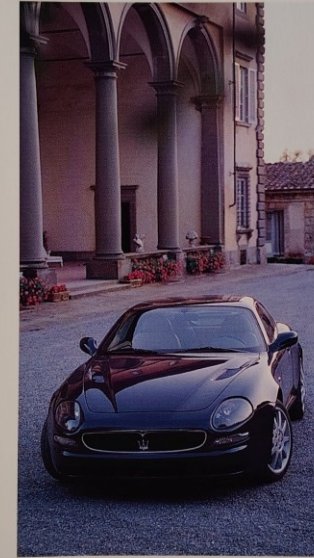
COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



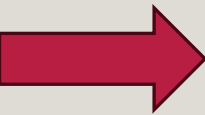
L'emozione di riconoscere
caratteri da sempre privilegiati:
segni che restano nel tempo
attraverso la ricerca del nuovo.



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT

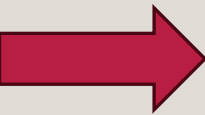
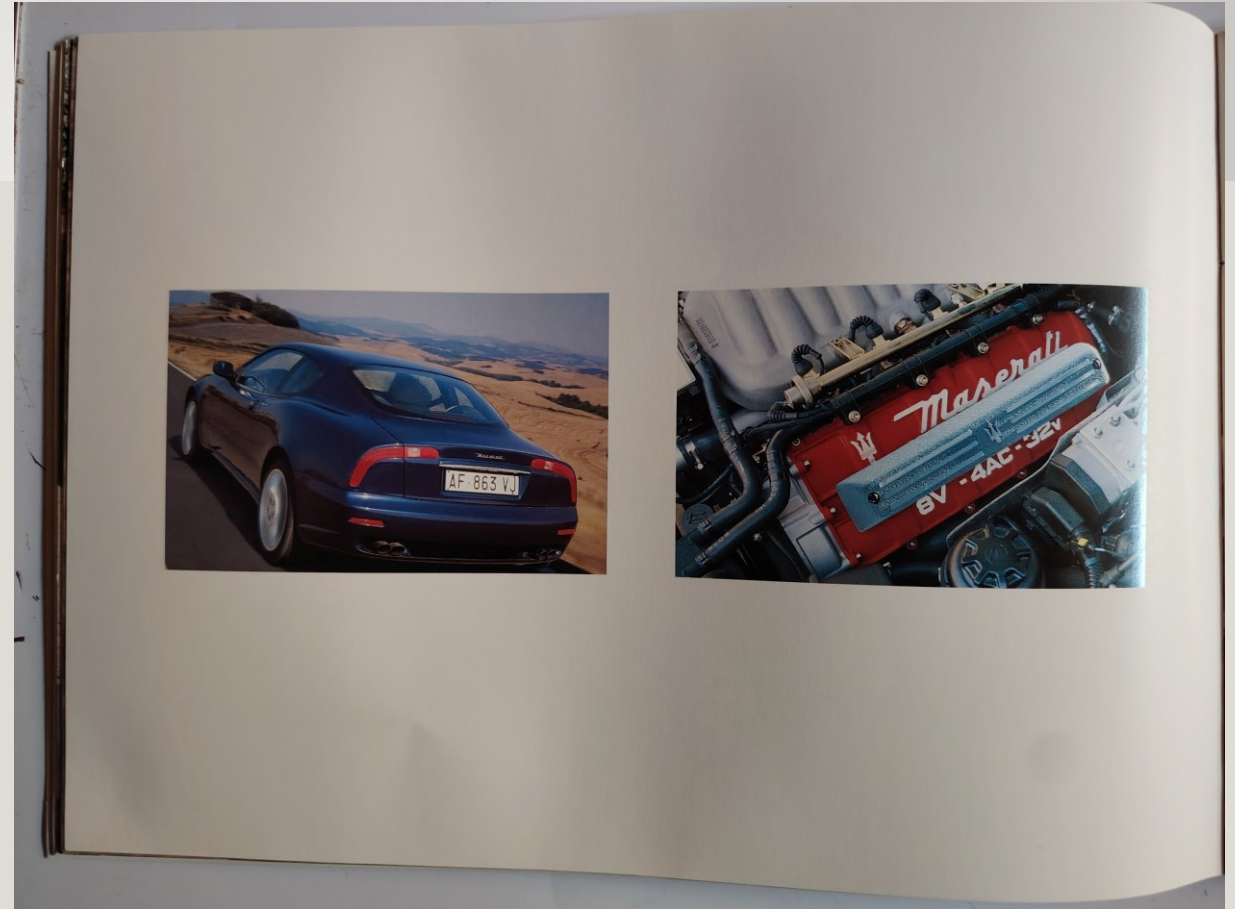


COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT

L'emozione di sentire
370 cavalli agli orecchini.



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



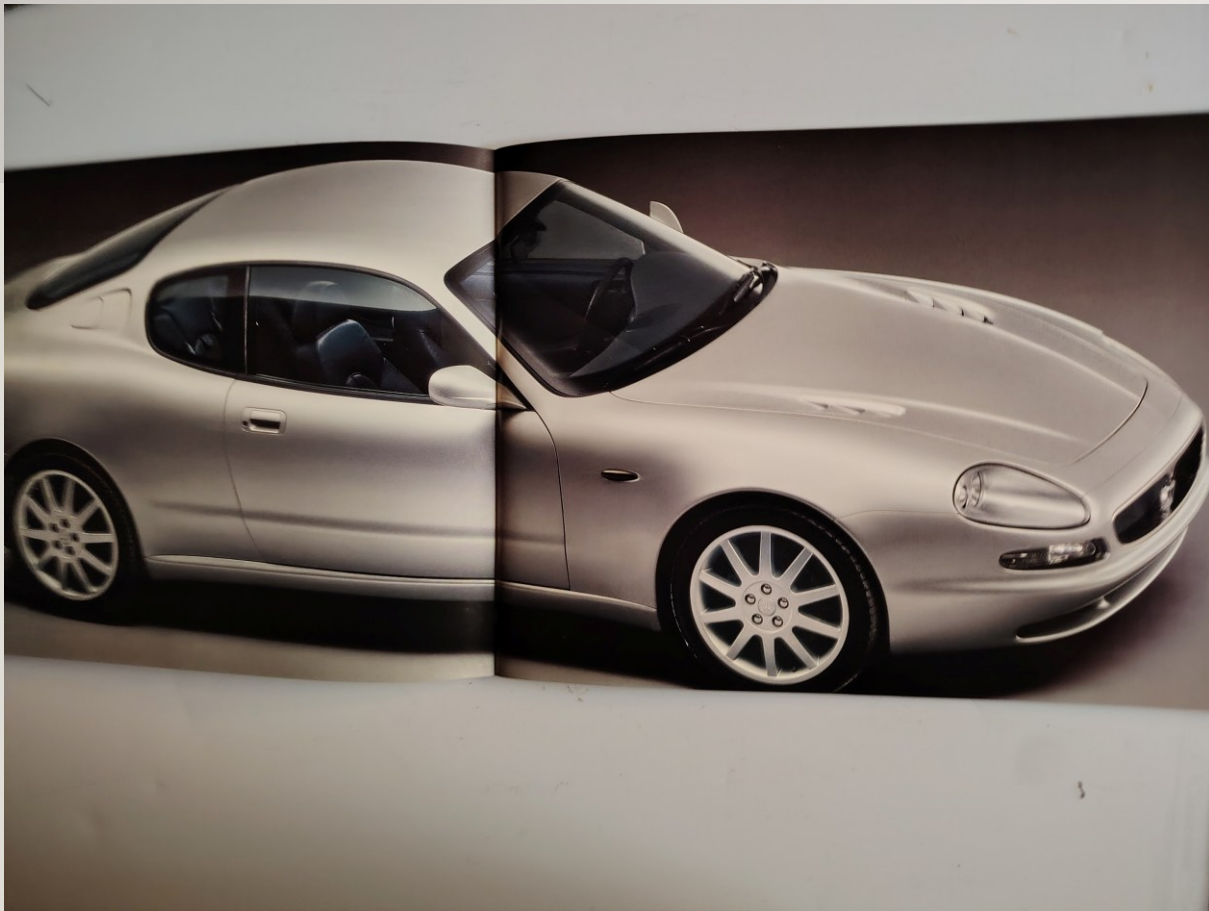
COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



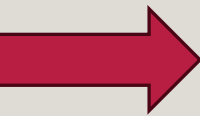
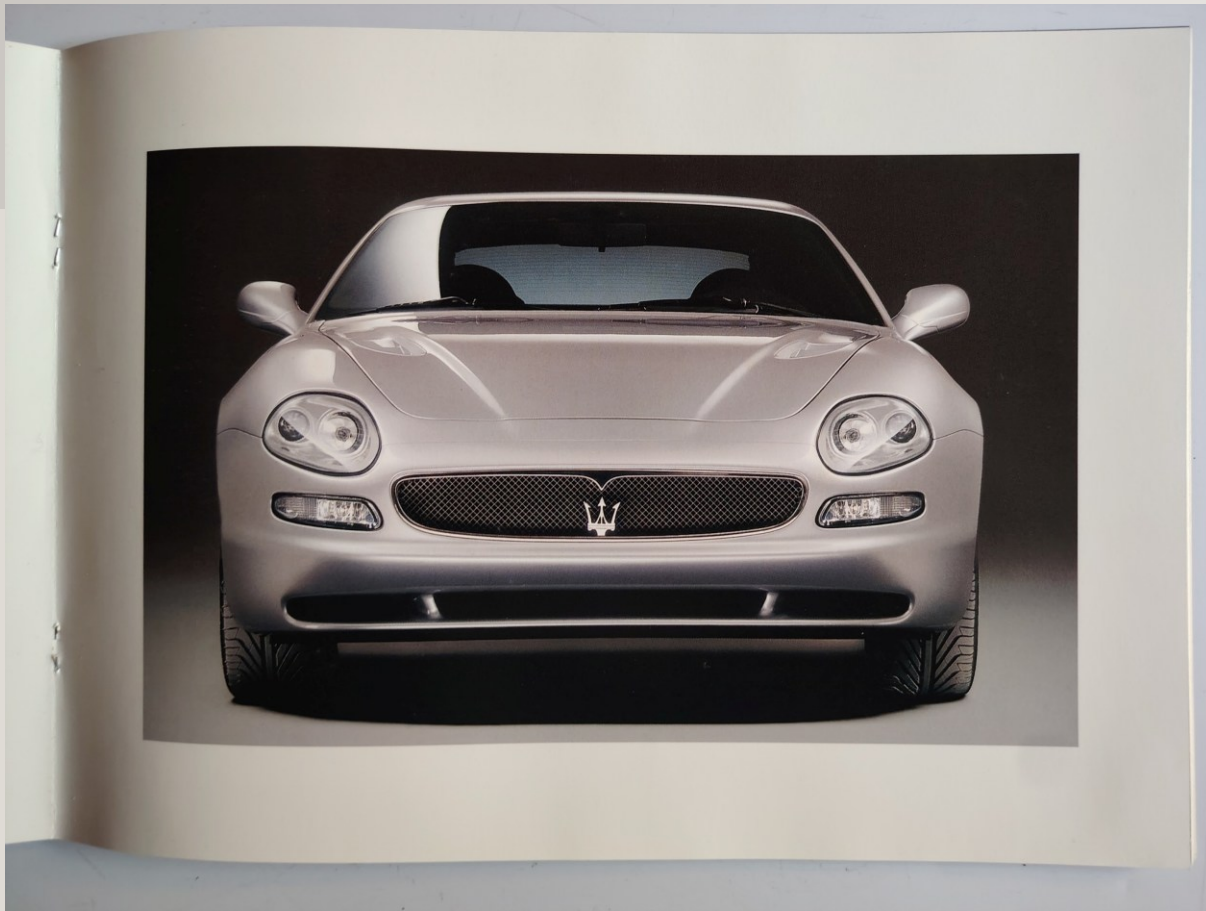
3200 GT
Maserati
e
Maserati.



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT

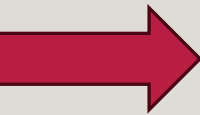


COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT

L'emozione del benessere
che deriva dall'estrema cura
e dalla qualità di tutto ciò
che ci sta attorno.



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



MASERATI 3200 GT. LA NUOVA MASERATI.

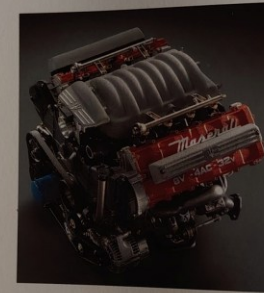
LA CULTURA MOTORISTICA

IL MOTORE VS DI 90° sovralimentato della Maserati 3200 GT, con una cilindrata di 3,2 litri è in grado di erogare una potenza di 370CV (271 kW) a 6250 giri al minuto ed una coppia di oltre 442 Nm (45 kgm) nell'ampio campo compreso tra 2700 e 5500 giri al minuto.

La perfetta equilibratura dell'albero con le manovelle a 90° montato nel monoblocco ottenuto da un'unica fusione, reso particolarmente rigido dal collegamento dei supporti all'albero motore, ne rende il funzionamento silenzioso e privo di vibrazioni.

LE TURBINE DEI DUE TURBOCOMPRESSORI sono del tipo definito "mixed flow" e garantiscono il 20% di riduzione dei tempi di risposta rispetto a soluzioni tradizionali.

In pratica ciò significa che la vettura è in grado di offrire una bruciante accelerazione nelle partenze da fermo (5,12" da 0 a 100 km/h) e



nelle riprese dai bassi regimi che garantiscono una eccezionale elasticità di guida.

LA GESTIONE ELETTRONICA del motore che comprende iniezione ed accensione integrate con il sistema "Drive-by-Wire", come avviene sulle monoposto di Formula 1, è il presupposto fondamentale alle notevoli

caratteristiche prestazionali e di guidabilità della vettura. Questo dispositivo consente inoltre la completa integrazione con il sistema di controllo della trazione (ASR) e, per la versione specifica, con il sistema di gestione del cambio automatico.

LE CARATTERISTICHE QUALIFICANTI DEL MOTORE sono inoltre: la distribuzione a quattro valvole per cilindro con quattro alberi a camme in testa, il collettore di aspirazione con i condotti di elevata lunghezza (L = 425 mm) per favorire la coppia ai bassi regimi, il sistema di scarico con 2 pressurizzatori ed un catalizzatore principale (tre a tre vie, con nuclei metallici) che assicura una bassa contropressione.

LO SCHEMA DELLA TRASMISSIONE si inserisce nella architettura della vettura di tipo "classico" cioè con il motore longitudinale anteriore e la trazione sulle ruote posteriori; la frizione monodisco a secco di 9,5



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT

pollici di diametro è dotata di un doppio parastrappi e del sistema di azionamento del disinnesto mediante un meccanismo a trazione anziché a spinta. Sistema più sofisticato che assicura una maggior leggerezza nell'azionamento della frizione. Il comando è idraulico.

Il CAMBIO, in linea col motore, è a 6 rapporti più retromarcia ed è dotato di sincronizzatori a triplo cono per 1^a e 2^a e a doppio cono per 3^a e 4^a, per una maggiore facilità di innesto.

LA TRASMISSIONE AUTOMATICA è una moderna unità di costruzione BTR a 4 rapporti più retromarcia, dotata di convertitore idraulico ad elevato coefficiente caratteristico (K=204), montato in linea con il blocco ingranaggi e frizioni (a banda metallica) ed escludibile attraverso frizione di lock up. La gestione è completamente elettronica e si avvale di una centralina che dialoga con il controllo motore ed il controllo di trazione attraverso linea seriale ad alta velocità (CAN).

La caratterizzazione delle cambiate ed i conseguenti regimi massimi sono selezionabili

dal conducente attraverso la funzione Normal/Sport (che comanda anche il sistema a smorzamento controllato ed il sistema di controllo di trazione) ove presente, oppure attraverso un pulsante dedicato. L'aumento di peso, rispetto alla versione a cambio meccanico, è contenuto in soli 20 kg e questo consente, unitamente alla elevatissima coppia, prestazioni molto elevate in tutte le condizioni di guida.

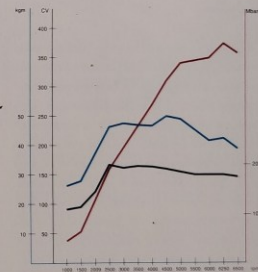
Il comando, con selettore illuminato, è a siringa con chiavistello di sicurezza e il cruscotto ospita un display a cristalli liquidi che indica la marcia al momento innestata.

Rapporti:

1 ^a	2,39	4 ^a	0,68
2 ^a	1,45	R	2,09
3 ^a	1	Ponte	3,91

L'ALBERO DI TRASMISSIONE in alluminio per ridurre il peso e le forze d'inerzia, è diviso in due tronchi e dotato di un giunto omocinetico associato ad un giunto elastico in gomma e due giunti cardanici; il differenziale, la cui scatola è montata sul traliccio di sostegno delle sospensioni posteriori, è

autobloccante precaricato con percentuale di bloccaggio differente nelle due condizioni di tiro e rilascio (taratura 25/45%). Il differenziale autobloccante viene sfruttato nell'uso della vettura quando viene escluso il controllo di trazione.



Caratteristiche prestazionali del motore

LA VOLONTÀ DI INNOVARE

NEL PROGETTO DI UNA VETTURA SPORTIVA dotata di un motore con potenza e coppia molto elevate, le scelte telaistiche e le soluzioni relative alle caratteristiche comportamentali che vanno sotto il nome inglese di "handling" sono di primaria importanza. Per la Maserati 3200 GT è stato compiuto un approfondito lavoro su tutti i contenuti dell'autotelaio.

L'AUTOTELAIO è composto dalla scocca portante in lamiera d'acciaio completata da un traliccio tubolare anteriore connesso rigidamente alla scocca e con funzione di supporto per il motopropulsore e le sospensioni anteriori. Un secondo traliccio posteriore è invece connesso elasticamente e serve di supporto per il differenziale e le sospensioni posteriori. I valori di rigidità torsionale (2377 kgm/m²) e flessionale (1400 kg/mm) della struttura, insieme al peso ridotto (310 kg) testimoniano l'accuratezza del progetto e l'efficacia di questa soluzione per una vettura ad elevate prestazioni. Un autotelaio robusto è la migliore garanzia di sicurezza e del preciso funzionamento delle sospensioni.



LE SOSPENSIONI, sia anteriormente che posteriormente, sono a quadrilatero deformabili, con bracci in alluminio forgiato e snodi rigidi integrati. Anche i portamozzi anteriori e posteriori sono in alluminio forgiato e l'impiego di questo materiale ha permesso di ridurre le masse non sospese. Vengono utilizzati cuscinetti della III generazione biflangiati; le sospensioni posteriori sono dotate di un braccetto per la regolazione della convergenza, detto "finto sterzo" e questa soluzione garantisce una elevata precisione del cinematismo delle sospensioni, unitamente ad un elevato comfort di marcia.

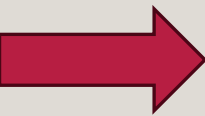
La geometria delle sospensioni anteriori e posteriori incorpora caratteristiche di "antidive" per evitare l'affondamento dell'avantreno



in frenata, ed "antisquat" per impedire il fetto contrario, cioè l'abbassarsi del retrotreno in accelerazione. Questo accurato sistema di sospensioni è completato da due barre antirullo, una anteriore e l'altra posteriore.

GLI AMMORTIZZATORI sono del tipo a doppio cono in alluminio, coassiali alle barre antirullo; le sospensioni posteriori sono dotate di un sistema di smorzamento controllato che agisce mediante un attuatore su ciascun ammortizzatore.

IL RAFFINATO SISTEMA PER IL CONTROLLO DI TRAZIONE (fornito da Bosch) nato con la sigla ASR, utilizza insieme la gestione del motore e il sistema frenante ABS: si compone di una centralina elettroidraulica che for-



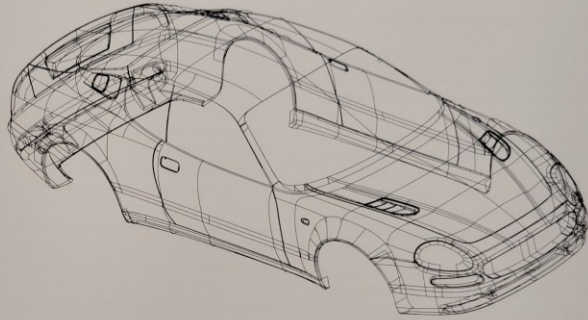
COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT

...nce la pressione all'impianto frenante ed integra la centralina elettronica di controllo con 4 sensori che misurano la velocità delle ruote. Il dialogo col controllo motore e il "Drive-by-Wire" (e l'eventuale controllo del cambio automatico) avviene attraverso una linea seriale ad alta velocità detta CAN. Con gli ammortizzatori a smorzamento controllato, il sistema ha tre diversi livelli di intervento selezionabili (Normal, Sport e permette l'esclusione).

...ERZO è dotato di servoguida idraulica con pompa azionata dal motore e dotata di caratteristica calante allo scopo di ridurre l'effetto servo all'aumentare della velocità. Il liquido viene raffreddato da un apposito radiatore a serpentina.

...PANTO FRENANTE, realizzato in collaudo con la Brembo, è adeguato alle elevate prestazioni della vettura e si compone di 4 dischi autoventilati e forati di grandi dimensioni (mm 330 x 32 anteriori e 310 x 28 posteriori) con canalizzazioni per il raffreddamento forzato di quelli anteriori.

Le pinze sono in alluminio a 4 pistoni con diametro differenziato (38/46 mm anteriori e 30/34 mm posteriori). Sulle pinze anteriori i pistoni sono dotati di isolatori in ceramica,



utilizzando la tecnologia sviluppata per la Formula 1. Le pastiglie utilizzano materiale d'attrito ITTGALFER 3323/37241.

Il sistema ABS a 4 canali con circuito incrociato, comprende anche un correttore di frenata il cui software nella centralina permette di avere una efficienza frenante prossima al 100% quando la decelerazione supera i 0,45 g.

HANDLING: come risultato di tutte le caratteristiche descritte, il comportamento della

vettura in risposta alle richieste del pilota risulta sempre equilibrato e docile sia su strada che in pista tanto da rendere difficile il raggiungimento dei limiti elevatissimi di tenuta di strada.

Inoltre è possibile configurare il comportamento della vettura secondo un criterio di sportività crescente attraverso la selezione Normal e Sport. Queste regolazioni agiscono contemporaneamente sul sistema di controllo delle sospensioni, su quello della trazione e, dove presente, sul controllo del cambio automatico.

L'ORIGINALITÀ STILISTICA

LO STILE DELLA VETTURA è stato studiato da Giorgetto Giugiaro insieme all'equipe della Italdesign, con la necessità di rispettare numerosi vincoli come:

- valori quanto più contenuti di Cx e Cz;
- aerodinamica interna complessa dovuta alle masse radianti;
- abitabilità vera per 4 persone;
- stabilità dell'efficienza aerodinamica anche con grandi variazioni di carico.

L'IMPEGNO DELL'ITALDESIGN era anche quello di riproporre una Maserati coerente con i modelli più significativi della storia del Marchio. La continuità stilistica si ritrova in elementi tipici come il disegno del muso col tradizionale Tridente e il motivo creato dalla sporgenza della parte alta della calandra che si riacorda al Tridente stesso, secondo la migliore tradizione della Marca.

L'AERODINAMICA DELLA VETTURA è il risultato di una serie di prove in galleria del vento nelle principali fasi dello sviluppo (sul primissimo modello di stile, sul modello di stile definitivo con abbozzo di flussi interni,

infine sul primo prototipo stradale) più una serie di affinamenti nella fase di rifinitura e sviluppo.

LA SOLUZIONE DEFINITIVA presenta un valore di Cx pari a 0,34 ed una distribuzione di Cz praticamente costante nelle varie condizioni di carico e di assetto. Il tutto senza utilizzare appendici aerodinamiche mobili.

SUL PIANO PURAMENTE ESTETICO sono da segnalare elementi caratteristici come il particolare disegno dei gruppi ottici posteriori, che rendono immediatamente riconoscibile la Maserati 3200 GT da chi è stato appena superato. Tra i primi schizzi di Giugiaro ed il "congelamento" del modello di stile sono intercorsi vari momenti di riflessione e verifica, con successive modifiche e correzioni, anche alla luce delle prove aerodinamiche in galleria del vento.

Il frontale, la cui definizione ha rappresentato la parte più delicata della ricerca, si caratterizza nella consolidata tradizione Maserati. Sono state prese in considerazione diverse misure per la calandra, attentamente studiate le sue proporzioni rispetto all'assieme fino a giungere alla soluzione proposta, ideale nell'estetica e nella funzione.

RIGUARDO AI FARI, la scelta definitiva è caduta su quelli carenati, come si usava sulle sport di un tempo. In questo caso si tratta più precisamente di due parabole carenate, che richiamano proprio quella caratteristica resa celebre da vetture coupé e sport del passato. La vista laterale evidenzia i parafranghi anteriore e posteriore: la linea della fiancata non è tesa, ma ben modellata e risale nella parte posteriore, così come la luce del finestrino, che a sua volta segue la curva del parafrangio.

OSSERVANDO LA VETTURA DI PROFILO prevale l'impressione di essere di fronte ad un coupé due volumi, nonostante l'accento di coda già nel lunotto. La vista in pianta provoca invece l'effetto di un due volumi e mezzo, grazie al tetto che scende e si richiude rastremato all'interno. Ciò evidenzia la muscolosità del parafrangio e, nella vista di tre quarti anteriore, fornisce volutamente all'assieme la sensazione di un terzo volume.

LA CODA è nata da approfonditi studi aerodinamici in galleria del vento che hanno suggerito la soluzione tronca come elemento caratterizzante per la funzione di sottolineare il disegno, l'insieme delle luci posteriori. Rispetto alle soluzioni più convenzionali, le



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT

luci sono raccolte in due sottili strisce a led.
"Crediamo di aver contribuito, per la nostra parte, alla creazione di una vettura che possa davvero far rivivere sensazioni ed emozioni del passato ed accompagnare la Maserati, nel suo rinnovamento, ad un inizio di nuovo secolo pienamente degno della sua grande tradizione" conclude Giorgetto Giugiaro, commentando la sua 3200 GT, la prima Maserati che abbandona, dopo tanti anni, le linee squadrate riportando la memoria alle celebri e morbide vetture degli anni d'oro di viale Ciro Menotti.

LO SPAZIO E IL BENESSERE A BORDO

UNO SPAZIO ADEGUATO è il primo elemento necessario per creare benessere in un'automobile. Questo Maserati lo conosce da sempre.

La Maserati 3200 GT offre dimensioni di vera abitabilità per 4 occupanti. In più, i sedili anteriori hanno movimenti completamente elettrificati e con la funzione "easy entry" per agevolare l'accesso a quelli posteriori: il sedile anteriore scorre in avanti quando si sblocca lo schienale per accedere.

A richiesta, le memorie di tutte le funzioni ed il riscaldamento delle sedute. Il volante è completamente rivestito in pelle ed è regolabile assialmente ed in altezza in modo da consentire sempre la visione ottimale della strumentazione, raggruppata nel cupolotto, da parte di guidatori di ogni taglia.

COMANDI: sono posizionati in modo da essere comodamente raggiungibili dal pilota. Oltre alle due leve sotto al volante che comandano le luci ed i tergicristalli, al centro si trovano il gruppo di regolazione del climatizzatore a comando analogico e la pulsantiera con le funzioni gestibili dal conducente, mentre sul tunnel centrale ci sono i pulsanti degli alzacristalli. Nel cassetto della plancia si trovano i comandi elettrici per l'apertura dello sportello carburante e del baule.

STRUMENTAZIONE: è di tipo misto, analogico per gli strumenti principali (contagiri, tachimetro, temperatura acqua, pressione olio, livello carburante e voltmetro), digitale per l'indicatore del cambio automatico e della temperatura esterna.

Nella parte centrale verticale sono raggruppate le indicazioni veicolistiche e quelle

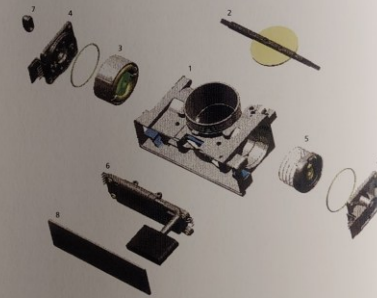
di avaria, mentre nella parte superiore si trova la fila delle spie standard. Tutte le funzioni del quadro strumenti sono gestite in modo intelligente da una centralina digitale connessa al quadro stesso ed alla linea CAN.

CLIMATIZZAZIONE: il sistema, a gestione totalmente elettronica, è dotato anche di sensore dell'irraggiamento solare. La regolazione di temperatura avviene mediante miscelazione di aria che garantisce la massima prontezza nella risposta, mentre quella della portata è continua con la variazione della velocità del ventilatore. L'elevata portata d'aria, unitamente ad un'ampia serie di bocchette, garantisce una climatizzazione ottimale in ogni condizione di utilizzo.

HI-FI: è di serie l'installazione dell'autoradio Becker Grand Prix con due tweeter anteriori, due midrange sui pannelli porta, due sui fianchetti posteriori e due subwoofer sulla capelliera. L'antenna è integrata nel lunotto con preamplificatore. Il sistema è completabile con un lettore Becker per CD munito di caricatore a 6 posti. La conformazione della radio è tale da essere facilmente azionata senza deconcentrarsi dalla guida.

INFORMAZIONI TECNICHE E MISURE

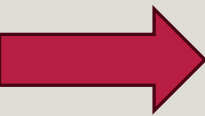
Dimensioni e pesi	
Lunghezza massima	4510 mm
Larghezza massima	1822 mm
Altezza massima	1305 mm
Passo	2660 mm
Carreggiata anteriore	1525 mm
Carreggiata posteriore	1538 mm
Peso in ordine di marcia	1590 kg
Peso a secco	1500 kg
Pneumatici radiali tubeless	
Anteriori	235/40 ZR 18
Posteriori	265/35 ZR 18
Serbatoio in acciaio	90 litri
Motore	
8 cilindri a V° di 90°	
Alesaggio e corsa	80 x 80 mm
Cilindrata totale	3217 cc
Rapporto di compressione	8,1
Potenza massima a 6250 giri/min	271 kW (370 CV)
Potenza specifica	116 CV/litro
Coppia massima a 4500 giri/min	491 Nm (50 kgm)
Accensione elettronica statica	
Iniezione Magneti Marelli 4CM	
Peso motore	221 kg
Prestazioni	
Velocità	280 km/h
Da 0-100 km/h	5,12"
Accelerazione su 400 m	13,3"
Accelerazione su 1000 m	24,2"



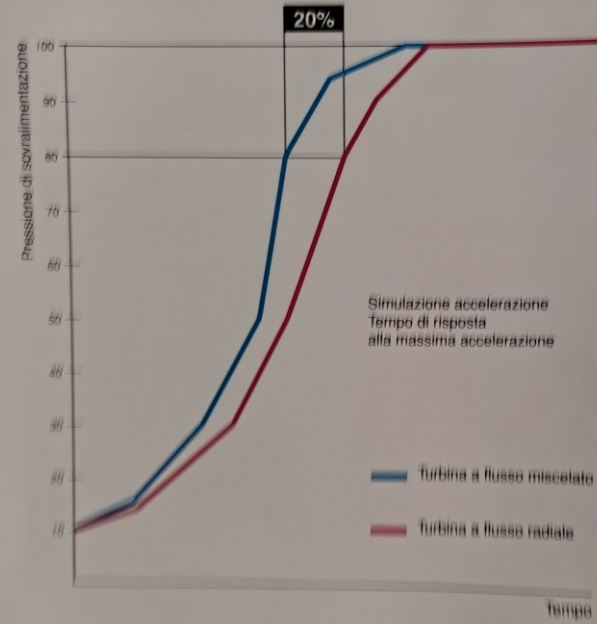
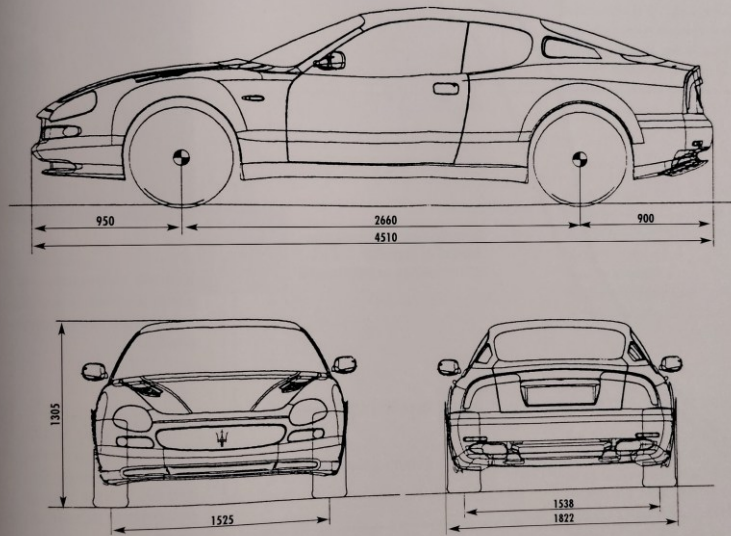
LEGENDA

1. Corpo
2. Alberino farfalla
3. Motore di coppia
4. Potenzionometro
5. Gruppo leve
6. Centralina
7. Coperchio potenzionometro
8. Coperchio centralina

DRIVE BY WIRE: comando motorizzato della farfalla. Il pedale dell'acceleratore aziona un potenziometro che invia un segnale alla centralina di gestione del motore: in base a tutti i parametri di funzionamento la stessa centralina effettua il movimento della farfalla mediante un motorino elettrico.

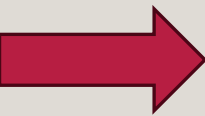


COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT

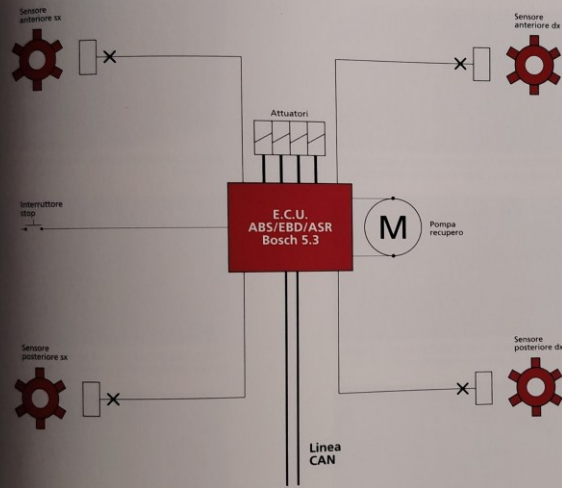


MIXED FLOW: particolare disegno delle palette della turbina del turbocompressore che privilegia il flusso dei gas alle basse portate e senza bisogno di altri dispositivi meccanici di controllo.

CAN (Controlled Area Network): sistema che collega tra loro tutte le centraline di una automobile in modo che i segnali viaggino sulla stessa coppia di fili ma, essendo codificati, vengono utilizzati solo dalla centralina cui sono destinati. Consente una trasmissione molto veloce dei dati, fino a un megabit.



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



ASR (Antrieb Schlupf Regelung, in tedesco regolazione dello slittamento in accelerazione): dispositivo elettronico che impedisce il pattinamento di una o di entrambe le ruote motrici riducendo la coppia trasmessa dal motore ed eventualmente anche frenando la ruota con minor aderenza.

COLORI

Verde Brooklands	Verde Moss
Blu Maserati	Rosso Indianapolis
Bianco Birdcage	Rosso Bologna
Verde Mexico	Blu Nettuno
Azzurro Argentina	Rosso Villoresi
Blu Luci di Mezzanotte	Grigio Touring
Nero Carbonio	Nero



OLIO LUBRIFICANTE

La Maserati ha scelto per i suoi motori un olio specifico sviluppato dalla Selenia lubrificanti: il Selenia Racing Motor Oil. È il lubrificante che nasce dall'esperienza delle corse accumulata nel corso degli anni sui più importanti circuiti internazionali.

UNA STORIA DI UOMINI E PASSIONI



TIPO 26 Dal 1926 al 1932, 30 vittorie assolute e 60 vittorie di categoria.



TIPO 4CM 1.100 cm³ Nel 1934 e 1936, record sul chilometro e sul miglio lanciato e da fermo con medie oltre 1212 km/h.



TIPO 6CM Dal 1937 al 1939, campione italiano categoria 1.500 cm³.



TIPO 8CTF Vincitrice alla 500 miglia di Indy nel 1939 e nel 1940. Vettura esposta al museo di Indianapolis.



TIPO MG-CORSA SPORT Dal 1947 al 1951, 33 vittorie: tutte le gare alle quali ha partecipato.



TIPO 60CM Nel 1953, 14 vittorie in gran premi e gare internazionali.



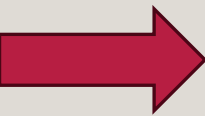
TIPO 150S Vincitrice di categoria alla 500 km del Nurburgring del 1955 e alla 1.000 km di Buenos Aires del 1956.



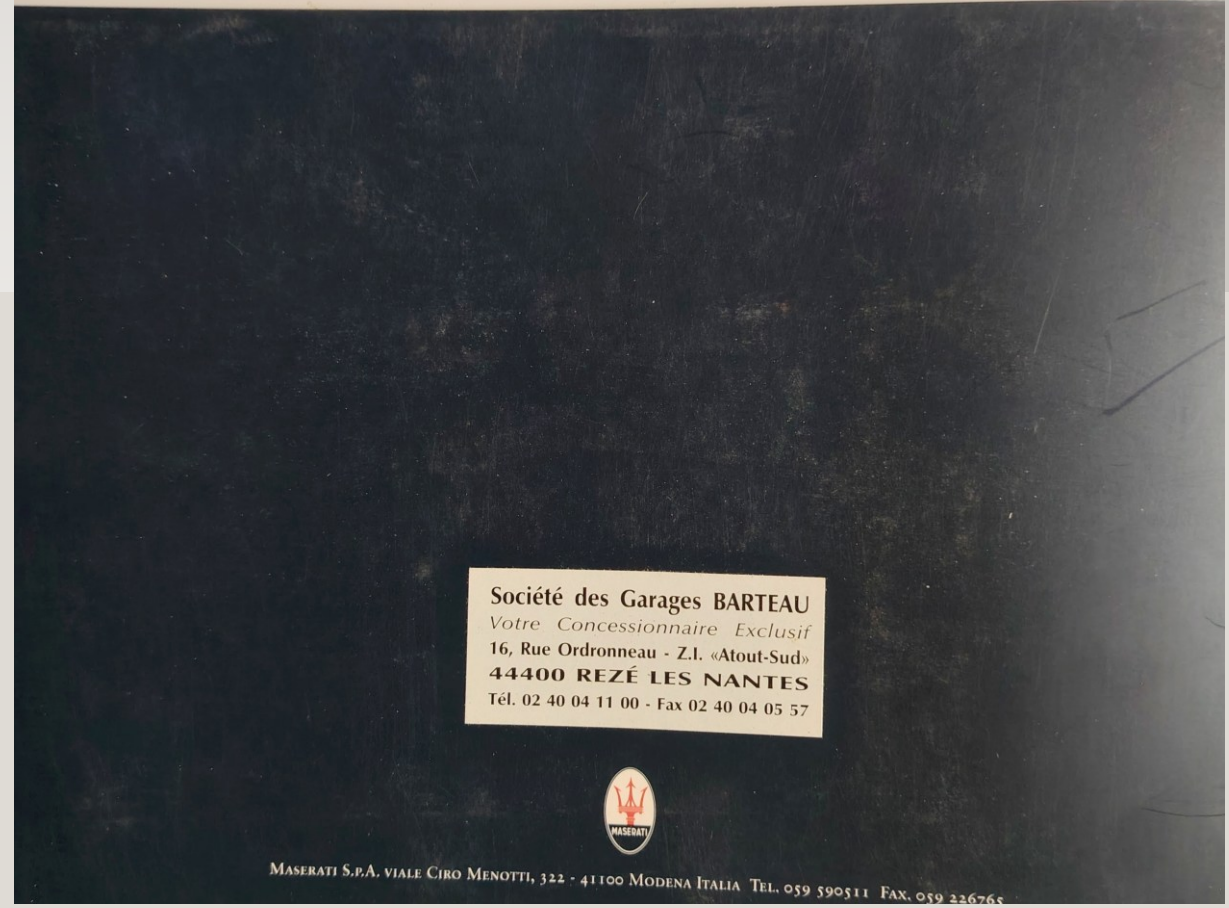
TIPO 200S Campionato Europeo della Montagna 1957. Nel 1957, 16 vittorie in gran premi e gare internazionali.



TIPO 300S Dal 1955 al 1957, 45 vittorie in gran premi e gare internazionali. Campionato Italiano Velocità 1959.



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



BROCHURE MASÉRATI 3200 GT

Superbe brochure collector - 48 pages cartonnées - Format paysage 29,7 x 21

Réf MASÉRATI 3200 GT 48 P

38,00 €

prix VIP 35,00 €

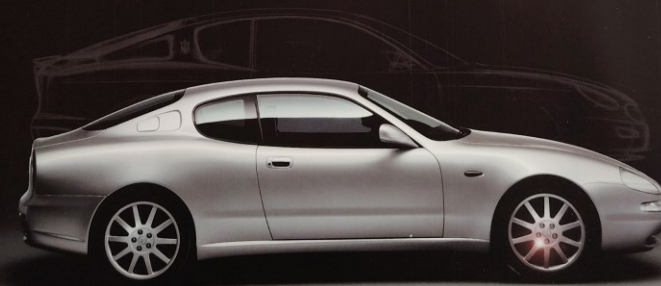
COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT

EVEN THE BEST LATIN LOVER NEEDS A LITTLE HELP.

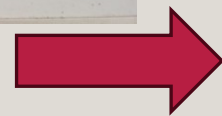


Maserati
3200 GT

LORSQU'UN HOMME EST LAS
DE SA MASERATI, IL EST LAS DE LA VIE.
TROUVER UN OBJET QUI PERSONALISE ENCORE PLUS UNE PERSONNE QUI A FAIT
DE LA PERSONNALITE SON MODE DE VIE N'EST CERTES PAS CHOSE AISEE. CE SONT DES
CHOIX QUI CONCERNENT LA PASSION ET LA PROPRE FACON D'ETRE. MALGRE TOUT, POUR LUTTER CONTRE LES CRISES
D'ENNUI-MOMENTANEEES, IL EST NECESSAIRE DE RENOUVELER LES CHOSSES AUTOUR DE SOI. IL Y A
CEUX QUI PENSENT A CHANGER DE MAISON. CEUX QUI PENSENT A CHANGER
DE PARTENAIRE. ET CEUX QUI PENSENT A UNE MASERATI. LA
PLUPART DU TEMPS, CES TROIS CHOSSES NE FONT QU'UNE.



M. G. M.



COLLECTION MASERATI - 3200 GT

Maserati 3200 GT

LORSQU'UN HOMME EST LAS
DE SA MASERATI, IL EST LAS DE LA VIE.

TROUVER UN OBJET QUI PERSONNALISE ENCORE PLUS UNE PERSONNE QUI A FAIT
DE LA PERSONNALITE SON MODE DE VIE N'EST CERTES PAS CHOSE AISEE. CE SONT DES
CHOIX QUI CONCERNENT LA PASSION ET LA PROPRE FAÇON D'ETRE. MALGRE TOUT, POUR LUTTER CONTRE LES CRISES
D'ENNUI-MOMENTANEEES, IL EST NECESSAIRE DE RENOUVELER LES CHOSES AUTOUR DE SOI. IL Y A
CEUX QUI PENSENT A CHANGER DE MAISON. CEUX QUI PENSENT A CHANGER
DE PARTENAIRE. ET CEUX QUI PENSENT A UNE MASERATI. LA
PLUPART DU TEMPS, CES TROIS CHOSES NE FONT QU'UNE.



Maserati 3200 GT FICHE TECHNIQUE

Présentation Salon de Paris
Octobre 1998

ARCHITECTURE
Coupé 2 portes 4 places

DIMENSIONS
Longueur 4540 mm
Largeur 1822 mm
Hauteur 1305 mm

EMPATTEMENT
2660 mm

PORTES-AUX-AVANT
950/900 mm

VOIE AVANT
1525/1538 mm

SCHEMA MECANIQUE
Moteur avant longitudinal
Traction arrière

MOTEUR
V8 3,2 litres 370 ch



Après la première Ghibli (1966), la Bora (1971), la... Dès le début, l'intention était de faire évoluer les lignes en continuant...



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



Après la première Ghibli (1966), la Bora (1971), la Merak (1972) et la troisième édition de la voiture de pointe Quattroporte (1976), le destin de Maserati croise de nouveau celui d'Italdesign, aux débuts des années 90, pour créer la 3200 GT. Coupé grand tourisme 2+2 avec moteur à l'avant, credo spirituel de la 3500 GT 2+2 de 1957, la 3200 GT débute en octobre 1998 au Polo de Paris. La carrosserie a été conçue dans les ateliers d'Italdesign, alors que l'on doit l'habitacle au Centre de Style Fiat. Les phases de recherche et de conception se sont inspirées des Maserati les plus classiques de la fin des années 60.

Dès le début, l'intention était de faire évoluer leur image en mettant encore plus en valeur la musculature de l'ensemble tout en lui conférant à la fois les caractéristiques de véritable GT 2+2 et l'aspect d'une deux volumes et demi. Entre les premières ébauches et le "gel" du modèle de style définitif, plusieurs phases de réflexion et de contrôle ont engendré des modifications et des corrections, en fonction également des essais aérodynamiques réalisés en soufflerie. A l'aube du nouveau millénaire, la 3200 GT est en mesure de faire revivre les sensations et les émotions des grandes Maserati du passé.



ITALDESIGN S.p.A VIA ACHILLE GRANDI, 25 10024 MONCALIERI (TORINO) ITALY TELEPHONE +39/011 689.16.11 FAX +39/011 647.08.58



COLLECTION MASÉRATI - 3200 GT



BROCHURE MASÉRATI 3200 GT

6 pages

Format paysage 29,7 x 21

Réf MASÉRATI 430 - 430 4 V

18,00 €

prix VIP 15,00 €

COLLECTION MASÉRATI - KARIF



COLLECTION MASÉRATI - KARIF



L'INTERIEUR

Depuis 1981, Maserati a développé une gamme de voitures de sport avec une clientèle qualifiée et distinguée depuis toujours. Une classe que l'on trouve encore plus confortablement dans la nouvelle Maserati KARIF. La forme est particulièrement soignée, l'habitacle est spacieux et confortable. Ce même matériel est utilisé pour les sièges, les tapis, les garnitures de bord, généreusement doublées. Une bande en cuir véritable assure la chaleur à l'ensemble. Pour assurer au conducteur une conduite sûre et agréable, l'instrumentation est complète et bien lue. Son volant - réglable longitudinalement - est équipé d'un levier de vitesse à commande manuelle, matériel robuste et fiable. Le Maserati KARIF est une voiture de sport qui vous offre une conduite sûre et agréable.

MASERATI KARIF

La nouvelle berline KARIF se distingue, non seulement par le nom d'une marque prestigieuse, mais aussi par sa philosophie de construction (une deux places véritablement performante) aux modèles qui, par le passé, avaient rendu célèbre la Marque, en les redessinant en de nouveaux modèles, plus modernes, plus personnels et plus agréables, jusqu'à l'adoption d'une technologie nouvelle, en confort et en sécurité.

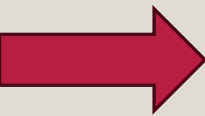
Une voiture à la personnalité forte avec une disposition innée pour l'arrangement de conduite, une expression de sensualité, une promesse d'émotions intenses pour tous ceux qui savent les apprécier.

Maserati KARIF: un "bavé" routier exceptionnel, une expérience de conduite émotionnante, une invitation à se sentir encore, au point de la première fois, un pilote, le plaisir subtil de voir franchir et sentir de passer d'un état de conscience à un autre. L'aspect de la voiture est moderne dans son ensemble mais il reste transparent un style classique bien charmant, dans le respect de cet "art de l'art" auquel la technologie moderne nous a habitués.

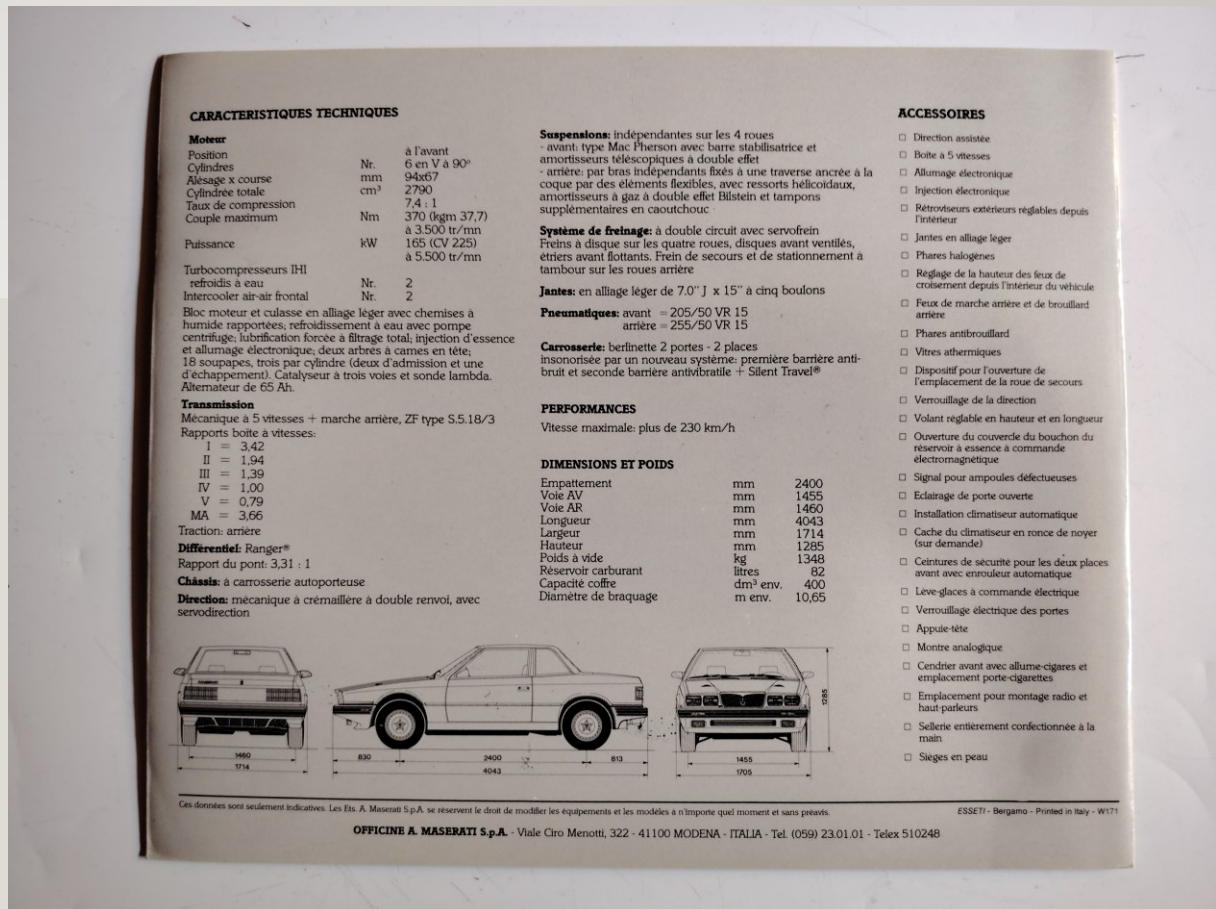
Il s'agit d'exprimer une forte sensation de vitesse et de puissance, certains détails sont soigneusement étudiés pour offrir au conducteur une sensation agressive de personnalité exclusive de confort et de stabilité. Le Maserati KARIF est une voiture de sport qui vous offre une conduite sûre et agréable. Elle est équipée de deux places, une face avant sportive et une face arrière, un moteur exceptionnellement puissant (145 CV, 225 CV) et un couple de 210 Nm (27,7 kgm), une ligne sportive, une suspension de voitures de sport, des roues et des pneus.

Le coupé a été conçu pour offrir une grande rigidité torsionnelle, en particulier aux nouvelles suspensions à mécanique active - l'absence de l'espacement arrière dans les courses - la possibilité de régler l'angle de la roue arrière dans toutes les situations, une telle souplesse d'adaptation de la part du châssis. Résultats: une conduite sûre et agréable, quelle que soit la trajectoire établie.

Son style et ses lignes sont modernes, mais il a été adapté pour répondre aux besoins des conducteurs et des passagers les plus exigeants. Des matériaux innovateurs, choisis tout particulièrement en face avant, ont permis d'obtenir une excellente pénétration, tout en maintenant la silhouette d'une ligne inconfondablement Maserati.



COLLECTION MASÉRATI - KARIF



BROCHURE MASÉRATI KARIF

Rare - 6 pages - Format paysage 27 x 21 - papier glacé

Réf MASÉRATI KARIF

25,00 €

prix VIP 22,00 €

COLLECTION MASÉRATI - BARKETTA



CARATTERISTICHE TECNICHE

Trasmissione	N	centrale posteriore
Velocità	mm	6 a V di 90°
Accelerazione	mm	82
Consumo	cm ³	63
Capacità totale	cm ³	1996
Capacità massima	kgm	40
Velocità massima	CV	a 4500 giri/min
		315
		a 7200 giri/min
	N	2 IHI
		2 IHI

Compressori
distribuzione a 4 alberi a camme in testa, 2 per bancata, 4 valvole per cilindro, overboost permanente.

CAMBIO: meccanico a 5 velocità + RM
DIFFERENZIALE: autobloccante

PNEUMATICI MICHELIN: anteriori: 245/40 ZR 18" MOOC
posteriori: 285/35 ZR 18" MOOC

DIMENSIONI E PESO

Passo	mm	2600
Lunghezza	mm	4050
Larghezza	mm	1965
Carreggiata anteriore	mm	1610
Carreggiata posteriore	mm	1580
Altezza della vettura	mm	845
Peso	kg	775

CARROZZERIA
Sicuramente la parte più innovativa di questa vettura e si pone all'avanguardia della tecnologia sia per la scelta dei materiali, sia per il sistema costruttivo. Materiali compositi e carbonio vengono impiegati per strutturare una carrozzeria divisa in tre parti, così distinte:
• corpo centrale dell'abitacolo, collegato in modo fisso e rigido alla struttura portante secondo un metodo utilizzato nella tecnologia aeronautica;
• cofano anteriore e cofano posteriore, del tutto indipendenti ed asportabili;
• porte, fissate e sostenute da centine monolitiche che congiungono le due fiancate.

La struttura portante della **Barchetta** consiste in una trussotrice longitudinale in alluminio e composito che assicura al veicolo una straordinaria rigidità torsionale e flessionale. Nella parte anteriore, collegata solidamente alla struttura, porta gli attacchi della trussotrice anteriore, il motore, l'alternatore, il pignone posteriore, il cambio.

MASERATI Barchetta

MASERATI s.p.a. - Viale Carlo Marconi, 322 - 41100 MODENA - ITALIA - Tel. (059) 23.01.01 - Fax (059) 22.28.67 - Telex 5110248



COLLECTION MASÉRATI - BARKETTA



BROCHURE MASÉRATI BARKETTA

Rare

4 pages

Format paysage 27 x 21

Réf MASÉRATI BARKETTA

25,00 €

prix VIP 22,00 €

COLLECTION MASÉRATI - 420 SI



COLLECTION MASÉRATI - 420 SI



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Emplacement		avant
Cylindres	Nr. 6 en V à 90°	
Alésage x course	mm 82 x 63	
Cylindree totale	cm ³ 1996	
Rapport volumétrique		7,8 à 1
Couple maximal	Nm 25,3 (9,6m 25,8)	
		à 3500 tr/mn
Puissance	KW 162 (CV 220)	
		à 6250 tr/mn

Turbocompresseurs IHI refroidis par eau Nr. 2
Intercooler frontaux air-air Nr. 2

Bloc-cylindres et culasse en alliage léger avec chemises en aluminium traité au Nigusil® et sièges appliqués; refroidissement par eau avec pompe centrifuge; lubrification sous pression à filtrage total; deux arbres à cammes en tête; 16 soupapes; trois par cylindre (deux d'admission et une d'échappement); injection et allumage électroniques; overboost constant; alternateur 65 Ah.

BOITE mécanique à 5 rapports + marche arrière, ZF type S.5.18/3.

Traction: arrière

DIFFERENTIEL: Sensitod®

Rapport de pont: 3,73 à 1

CHASSIS: monocoque porteuise

SUSPENSIONS: indépendantes sur les 4 roues - avant: type Mac Pherson avec barre stabilisatrice et amortisseurs télescopiques à double effet - arrière: par liras indépendants fixes à une entretroise ancrée à la coque par des éléments élastiques, avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à gaz Bilstein à double effet et tampons supplémentaires en caoutchouc.

PERFORMANCES

Direction: boîte mécanique à crémaillère, assistée (sur demande)

SYSTEME DE FREINAGE: A.T.E. type IH, avec servofrein. Freins à disque sur les 4 roues + deux freins à tambour arrière en cas d'urgence et de parking.

JANTES: en alliage léger 6 1/2" J x 14"

PNEUMATIQUES: 205/60 VR 14

CARROSSERIE: Sport 4 portes - 5 places, insonorisée par système Silent Travel®

Intérieur: sellerie en peau cousue main

ACCESSOIRES

- Antivol
- Direction assistée
- Réglage du volant dans le sens vertical et longitudinal
- Siège du conducteur avec réglage électrique en hauteur, longitudinal et de l'inclinaison du dossier
- Siège du passager avec réglage électrique de l'inclinaison du dossier
- Allumage et injection électroniques
- Appuie-tête sur les sièges avant
- Accoudoir escamotable sur le divan arrière
- Rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur
- Miroir de courtoisie avec allumage automatique de l'éclairer
- Ailette pare-soleil avec disque de stationnement incorporé
- Montre analogique
- Cendrier avant avec allume-cigares et emplacement porte-cigares
- Verrouillage centralisé des portes
- Ouverture du volet de carburant par commande électromagnétique à partir de la planche
- Ouverture du coffre à bagages par commande électromagnétique
- Signalisateur d'ampoules grillées
- Eclairage de portes ouvertes
- Climatiseur automatique avec distribution également aux places arrière et aux vitres des portes avant
- Jantes en alliage léger
- Réglage de la hauteur du faisceau lumineux des projecteurs à partir de l'intérieur
- Projecteurs antibrouillard
- Vitres des portes avec commande électrique
- Vitres athermiques
- Lunette chauffante
- Rideau de lunette arrière
- Préquipement d'auto-radio
- Projecteurs avec lampes halogènes
- Feux de recul et feux de brouillard arrière
- Ceintures de sécurité pour les 2 places avant avec enrouleur automatique; prééquipement aux places arrière
- Toit ouvrant à commande électrique
- Sellerie en peau cousue main
- Dispositif d'ouverture de l'emplacement de la roue de secours.

DIMENSIONS ET POIDS

Empattement	mm	2600
Voie AV	mm	1442
Voie AR	mm	1453
Longueur	mm	4400
Largeur	mm	1730
Hauteur	mm	1310
Garde au sol	mm	125
Poids à vide	kg	1175
Réservoir de carburant	litres	82
Capacité du coffre	dm ³ env.	550
Diamètre de braquage	m env.	11,70

OFFICINE A. MASERATI S.p.A. - Viale Ciro Menotti, 322 - 41100 MODENA - ITALIA - Tel. (059) 23.01.01 - Telex 510248

Edition: ESSIT - Bergamo - Italy - VQZ - Printed in Italy

Ces données sont seulement indicatives. Les Es. A. Maserati S.p.A. se réservent le droit de modifier les équipements et les modèles à n'importe quel moment et sans préavis.

BROCHURE MASÉRATI 420 SI

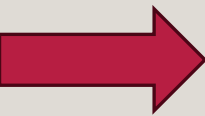
Rare - 4 pages - Format paysage 27,7 x 22,9 - papier glacé

Réf MASÉRATI 420 SI

25,00 €

prix VIP 20,00 €

COLLECTION MASÉRATI - BITURBO Si



COLLECTION MASÉRATI - BITURBO SI



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR

Emplacement	avant	
Cylindres	Nr. 6 en V à 90°	
Alésage x course	82 x 63	mm
Cylindrée totale	1996	cm ³
Rapport volumétrique	7,8 à 1	
Couple maximal	Nm 253 (kgm 25,8)	
	à 3500 tr/mn	
Puissance	162 (CV 220)	kW
	à 6350 tr/mn	

Turbocompresseurs IHI refroidis par eau Nr. 2
Intercooler frontaux air-air Nr. 2

Bloc-cylindres et culasse en alliage léger avec chemises en aluminium traité au Niqual® et sièges appliqués, refroidissement par eau avec pompe centrifuge, lubrification sous pression à filtrage total, deux arbres à cames en tête, 18 soupapes, trois par cylindre (deux d'admission et une d'échappement), injection et allumage électroniques, overboost constant, alternateur 65 Ah.

BOÎTE mécanique à 5 rapports + marche arrière, ZF type S.5.18/3.
Traction: arrière

DIFFÉRENTIEL: Sensitor®
Rapport de pont: 3,73 à 1

CHASSIS: monocoque porteuse

SUSPENSIONS: avant, type Mac Pherson avec barre stabilisatrice, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques à double effet. Arrière, par bras indépendants fixés à une entraitaise ancrée à la coque par des éléments élastiques, avec ressorts hélicoïdaux, amortisseurs pressurisés et tampons supplémentaires en caoutchouc.

DIRECTION: boîte mécanique à crémaillère

SYSTÈME DE FREINAGE: A.T.E. type IH, avec servofrein. Freins à disque sur les 4 roues + deux freins à tambour arrière en cas d'urgence et de parking.

JANTES: en alliage léger 7 J x 14"
PNEUMATIQUES: 205/55 VR 14

CARROSSERIE: coupé 2 portes - 5 places, insonorisée par système Silent Travel®
Intérieur: sellerie en peau cousue main

PERFORMANCES

Vitesse maximale: plus de 228 km/h
Accélération: 0-1000 m 26,3 secondes
0-100 km/h 5,9 secondes

DIMENSIONS ET POIDS

Empattement	mm	2514
Voie AV	mm	1442
Voie AR	mm	1450
Longueur	mm	4153
Largeur	mm	1714
Hauteur	mm	1255
Garde au sol	mm	125
Poids à vide	kg	1066
Réservoir de carburant	litres	80
Capacité du coffre	dm ³ env.	400
Diamètre de braquage	m env.	11,70

ACCESSOIRES

- Antivol
- Réglage du volant dans le sens vertical et longitudinal
- Sièges avec réglage électrique de l'inclinaison du dossier
- Allumage et injection électroniques
- Appuie-tête sur les sièges avant et arrière
- Accoudoir escamotable sur le divan arrière
- Rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur
- Miroir de courtoisie avec allumage automatique de l'éclairage
- Ailette pare-soleil avec disque de stationnement incorporé
- Montre analogique
- Cendrier avant avec allume-cigares et emplacement porte-cigarettes
- Ouverture du volet de carburant par commande électromagnétique à partir de la planche
- Signalisateur d'ampoules grillées
- Eclairage de portes ouvertes
- Installation d'air conditionné, avec distribution également aux places arrière et aux vitres des portes
- Jantes en alliage léger
- Réglage de la hauteur du faisceau lumineux des projecteurs à partir de l'intérieur
- Projecteurs anti-brouillard
- Vitres des portes avec commande électrique
- Vitres athermiques
- Lunette chauffante
- Spoiler arrière
- Rideau de lunette arrière
- Prééquipement d'auto-radio
- Projecteurs avec lampes halogènes
- Feux de recul et feux de brouillard arrière
- Ceintures de sécurité pour les 2 places avant avec enrouleur automatique, prééquipement aux places arrière
- Sellerie en peau cousue main
- Dispositif d'ouverture de l'emplacement de la roue de secours.

1450
1714
830
2514
4153
800
1442
1705
1255

OFFICINA A. MASERATI S.p.A. - Viale Ciro Menotti, 322 - 41100 MODENA - ITALIA - Tel. (059) 23.01.01 - Telex 510248
Edition: ESSERT - Bergamo - Italy - V004 - Printed in Italy

Ces données sont seulement indicatives. Les Ets. A. Maserati S.p.A. se réservent le droit de modifier les équipements et les modèles à n'importe quel moment et sans préavis.

BROCHURE MASÉRATI BITURBO SI

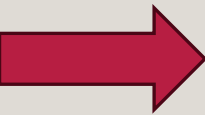
Rare - 4 pages - Format paysage 27,7 x 22,9 - papier glacé

Réf MASÉRATI BITURBO SI

25,00 €

prix VIP 20,00 €

COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUZIONE



COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUZIONE

LE COEUR D'UNE VOITURE DE
COURSE, LE CONFORT D'UNE BERLINE
DE PRESTIGE, LE STYLE D'UNE VOITURE
AUX LIGNES FORTES. MASERATI
QUATTROPORTE EVOLUZIONE.



COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUZIONE



QUI POURRAIT RESISTER AUX TENTATIONS DU COEUR. UN COEUR DE 335 CV. UN COEUR QUI SAIT SE FAIRE ENTENDRE A CHAQUE ACCELERATION. UN COEUR SI FORT ET SI GENEREUX QUI S'EXPRIME AVEC BRIO EN TOUTES CIRCONSTANCES ET A TOUT REGIME MOTEUR.



COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUZIONE

QUI POURRAIT RESISTER AUX TENTATIONS DU CONFORT. S'ASSEOIR AU VOLANT ET DECOUVRIR LES NOUVEAUX RAFFINEMENTS DE LA POSITION DE CONDUITE ET LA RICHESSE DE L'ENVIRONNEMENT: UN PLAISIR POUR LE TOUCHER ET LA VUE.



COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUZIONE

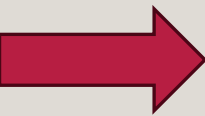
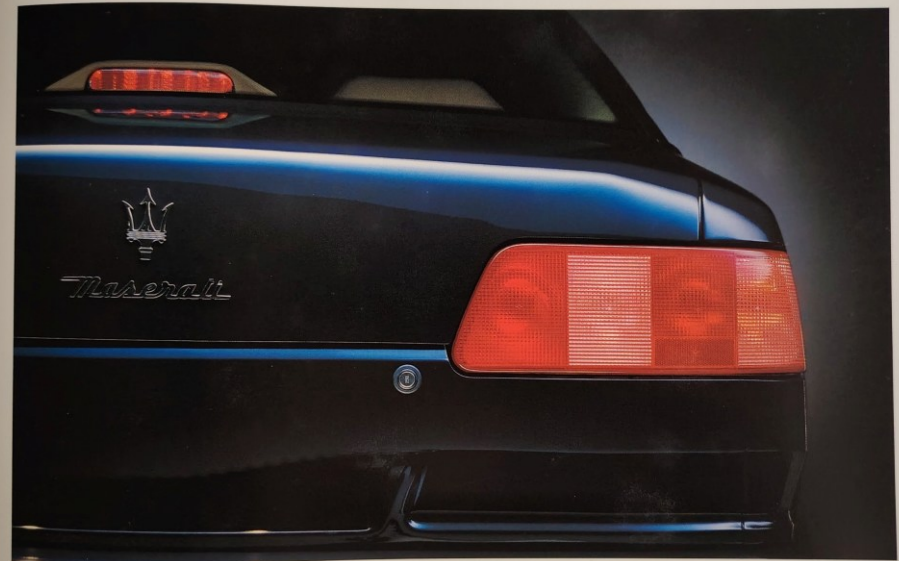


COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUZIONE

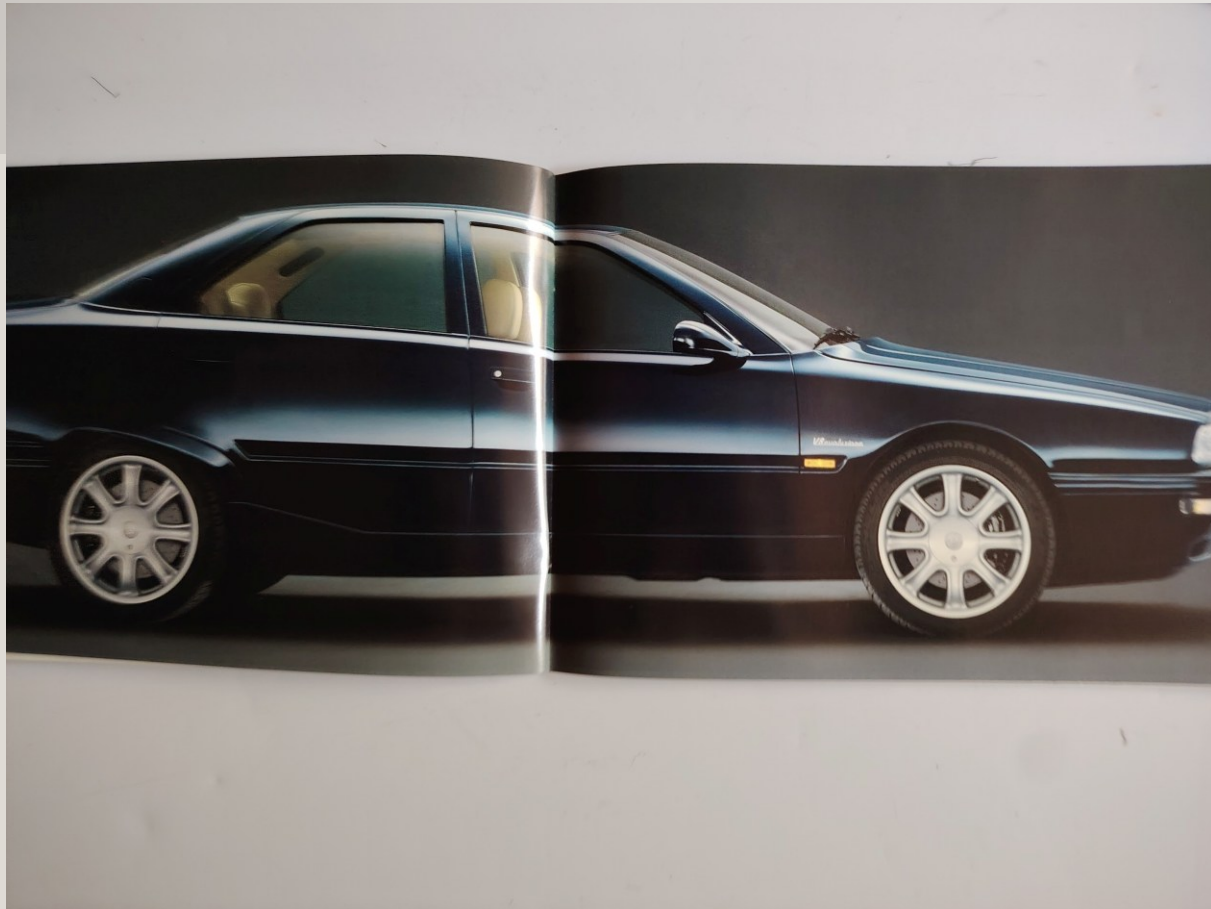


COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUZIONE

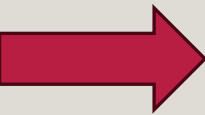
QUI POURRAIT RESISTER AUX TENTATIONS DU STYLE. UN STYLE QUI NAIT DE LA RENCONTRE DE FORMES AERODYNAMIQUES ET D'UNE SILOUHETTE GEOMETRIQUE PRECISE. UN STYLE QUI EST L'EXPRESSION D'UN CARACTERE INCOMPARABLE.



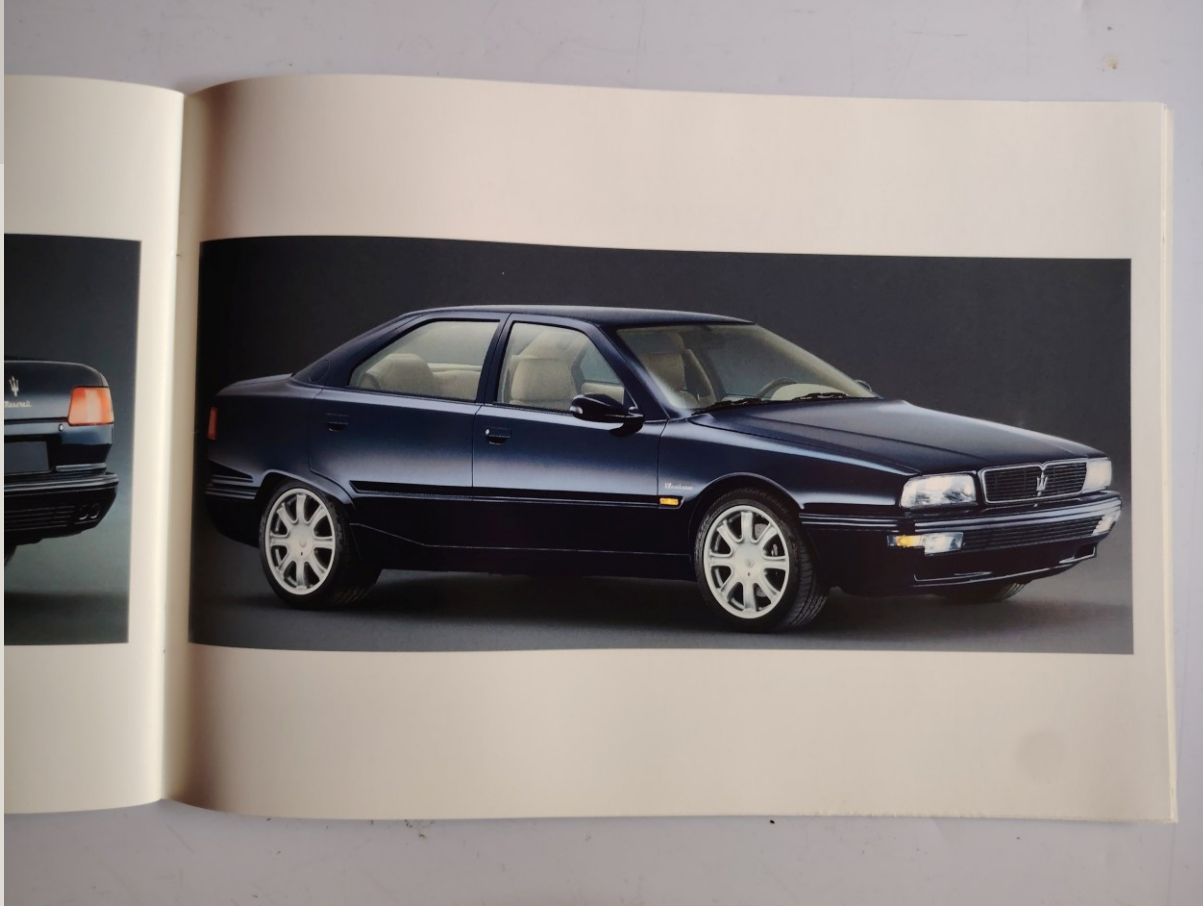
COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUZIONE



COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUZIONE



COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUZIONE



COEUR. CONFORT. STYLE. MASERATI QUATTROPORTE EVOLUZIONE.

LE V6 MASERATI

Dans son histoire de constructeur automobile, Maserati a toujours adopté des solutions techniques d'avant-garde en utilisant l'architecture du moteur et la disposition des cylindres comme base d'application des technologies mécaniques les plus sophistiquées.

LES MOTEURS V6 A 90°

Au début des années 70, Maserati crée un nouveau moteur V6 à 90° de 3000 cc développant 190 CV à 6000 tours/mn. Suivent ensuite les versions SS de 208 CV à 5800 tours/mn et 2000 cc avec 159 CV à 7000 tours/mn. Ce moteur, conçu pour la Merak 2000 (1975-1983) a des dimensions extrêmement compactes et un poids réduit. Il représente le point de départ de la dernière génération des moteurs qui équipent la production actuelle de la Quattroporte Evoluzione: V6 à 90°, 24 soupapes de 2790 cc, 2 turbo compresseurs et 2 échangeurs; puissance maximale 280 CV (206 kw) à 6000 tours/mn, couple maximum 40,5 kgm (397 Nm) à 3500 tours/mn.

LE V8 MASERATI

La tradition en tant que motoriste de Maserati (qui peut se vanter d'avoir créé des moteurs comme le V16 et qui en 1929 a obtenu le record mondial de vitesse sur 10 km à 246,069 de moyenne, ainsi que le 8 cylindres en ligne, deux fois vainqueur à Indianapolis en 1939 et en 1940 avec la Maserati 8 CTF) constitue pour la motorisation des modèles de la marque une garantie d'excellence quant aux prestations et au plaisir de conduite. Le nouveau moteur "carré" V8 de 90°, 32 soupapes de 3217 cc, 2 turbos, 2 échangeurs, puissance maximale 335 CV (247 Kw) à 6400 tours/mn, couple maximum 45,8 Kgm (450 Nm) à 4400 tours/mn qui équipe la Quattroporte Evoluzione est le résultat d'études et d'évolution aboutissant à un ensemble dont environ 70% des composants sont nouveaux. Le moteur est totalement en aluminium et se caractérise par son extrême compacité et la modernité de sa conception. L'extrême rigidité de ce moteur est due au fait que les paliers du vilebrequin forment avec le bloc un ensemble de fonderie coulé d'une seule pièce.



COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUZIONE

E.

Les chambres de combustion très compactes avec un angle entre les soupapes très réduit (20°) assurent une vitesse maximale de propagation de la flamme et donc une efficacité thermodynamique optimale. Parmi les caractéristiques technologiques les plus significatives du moteur Maserati V8 il faut rappeler le procédé de fonderie à basse pression des culasses en aluminium. Il s'agit d'une solution appliquée aux moteurs destinés à la Formule 1. Grâce à cette technologie raffinée de fusion, les moteurs Maserati atteignent des valeurs de puissance spécifique supérieures à 100 CV au litre. L'alimentation est gérée par un système Weber Marelli qui permet de faibles émissions de gaz respectant les normes CEE. L'allumage statique, à microprocesseurs (avec une bobine pour chaque cylindre), assure un courant d'intensité électrique constante même à des régimes moteur très élevés. Les techniciens de Maserati ont réussi à obtenir un moteur fiable et polyvalent, très souple pour la conduite en ville, sans ratées à bas régimes caractéristiques des moteurs à haut rendement, tout en supprimant totalement le temps de réponse à la relance en régime.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

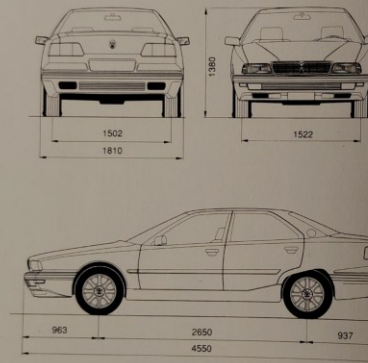
Dimensions et poids	V8 90° 2.8 L.	V8 90° 3.2 L.
Longueur	4550 mm	
Largeur	1810 mm	
Hauteur	1380 mm	
Empattement	2650 mm	
Voie avant	1522 mm	
Voie arrière	1502 mm	
Poids à vide	1543 kg *(1573 kg)	1647 kg *(1678 kg)
Pneumatiques avant	225/45 ZR 17	
Pneumatiques arrière	245/40 ZR 17	
Roues avant	8" J x 17"	
Roues arrière	9" J x 17"	
Capacité réservoir carburant	100 L	
Capacité coffre à bagages	475 dm ³	

Moteur	Avant	
Position	6	8
Nombre de cylindres	94 x 67 mm	80 x 80 mm
Alésage x Course	2790 cc	3217 cc
Cylindrée	7,4	7,2
Taux de compression	397 Nm (40,5 kgm) à 3500 t/min	450 Nm (45,8 kgm) à 4400 t/min
Couple maximum	206 kW (280 CV)	247 kW (335 CV)
Puissance maximum	à 6000 t/min	à 6400 t/min

Arbres à cames par rangée de cylindres	2
Soupapes par cylindre	4
Turbo compresseur IHI	2 (2 paliers à roulements)
Echangeurs	2
Bloc moteur et culasse	Alliage léger
Chemises	humides en fonte
Injection	Electronique multipoint Weber Marelli
Allumage	Electronique à microprocesseurs

Performances	V8 90° 2.8 L.	V8 90° 3.2 L.
Vitesse	260 km/h *(255 km/h)	270 km/h *(265 km/h)
0-100 km/h	5,9 s.	5,8 s.
0-1000 m	25,9 s.	24,9 s.

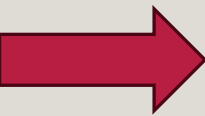
*(Transmission automatique)



LA TRANSMISSION

La structure est à moteur avant et propulsion arrière avec différentiel ZF autobloquant. L'arbre de transmission est en deux parties et équipé de joints de cardan. La boîte de vitesses mécanique Getrag à 6 rapports avec marche arrière est caractérisée par une grande précision et une rapidité d'engagement à commande par levier central. Il est possible de monter une transmission automatique BTR à 4 rapports avec gestion électronique qui s'adapte au style de conduite du pilote. Selon les caractéristiques de route et d'utilisation on peut sélectionner une des trois possibilités suivantes: Normal: privilégie le confort; le 'kick-down' ne s'actionne que lorsque la pédale d'accélérateur est enfoncée à fond. Power: pour une conduite sportive, en augmentant le régime et la rapidité de changement des vitesses avec possibilité d'utiliser le frein moteur; le «kick-down» est anticipé par rapport à la fonction «Normal». Ice: sélectionne automatiquement le troisième rapport en réduisant le couple aux roues en condition de faible adhérence, en permettant d'utiliser encore le frein moteur.

Un dispositif d'auto-diagnostic contrôle la température, la pression d'huile et le programme de secours en sélectionnant automatiquement la modalité «Ice» en cas d'anomalies.



COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUZIONE

CHASSIS

La Carrosserie est de type monocoque autoportante avec une grande rigidité à la torsion et à la flexion, typique d'une voiture de sport. Les suspensions sont indépendantes sur les 4 roues avec un réglage électronique à 4 positions. Les suspensions avant sont de type Mc Pherson avec amortisseurs télescopiques hydrauliques, ressorts hélicoidaux et barre stabilisatrice; les suspensions arrière sont à triangles superposés avec amortisseurs télescopiques hydrauliques. La structure portante à treillis tubulaire permet le réglage du carrossage. Système de freinage à double circuits hydrauliques indépendants avec servofrein et ABS Bosch 5.3, freins à disque autoventilés sur les 4 roues, d'un grand diamètre (avant 307 mm, et arrière, 316 mm.) et Calipers Brembo en aluminium à haute efficacité. Direction assistée à crémaillère à asservissement variable.

INTERIEUR

L'équipement des intérieurs a été particulièrement soigné pour obtenir un degré élevé de qualité de vie à bord. Tous les éléments qui caractérisent l'habitacle ont été réétudiés afin qu'ils soient adaptés de façons fonctionnelle et esthétique au style de la voiture. Les commandes pour les différentes versions sont nouvelles. Nouveaux revêtements en bois façonné à la main. La gamme des couleurs de sellerie en cuir Connolly a été améliorée pour l'adapter au nouveau dessin des sièges avant et arrière. Une nouvelle installation HI-FI améliore de façon appréciable la qualité d'écoute et la facilité d'utilisation. L'étude ergonomique du poste de conduite et des commandes permet un parfait contrôle de la voiture en toute condition et les instruments sont placés en face du poste de pilotage en harmonie avec la tradition sportive de la marque. Le volant est réglable en hauteur et en profondeur. La voiture est équipée d'un double airbag pour le pilote et le passager. Les sièges avant à profil anatomique sont réglables électriquement en longueur et en hauteur avec glissement de l'assise. Les dossiers peuvent être inclinés électriquement et sont équipés d'un réglage lombaire manuel. Le siège arrière est particulièrement confortable. L'installation d'une climatisation automatique équipée de 9 diffuseurs d'air et autant de capteurs beaucoup plus performante et plus logique dans son fonctionnement, a été mise en place afin d'obtenir une stabilité et un parfait équilibre de la température

à l'intérieur de l'habitacle dans les différentes conditions climatiques. Le coffre arrière a une capacité de 475 dm³

LA CARROSSERIE

Les formes sont d'une élégance classique autant que sportive grâce au mélange harmonieux des différents éléments stylistiques. Il y a un parfait équilibre entre élégance et fonctionnalité dans la Quattroporte Evoluzione qui peut transporter jusqu'à 5 personnes. La qualité esthétique est améliorée par l'adoption des solutions fonctionnelles utilisées, telles que l'étude soignée de l'aérodynamique (Cx 0,31) et les données permettant la réalisation d'une berline de grande classe. Les nouveaux rétroviseurs extérieurs s'intègrent harmonieusement aux lignes de la carrosserie. Extrêmement compacte avec ses 4,55 m. de longueur et un empattement de 2,65 m. qui garantit une excellente stabilité de la voiture en obtenant également un coefficient d'habitabilité la positionnant aux premières places dans son secteur. Le choix des couleurs s'est enrichi: la Quattroporte Evoluzione est aujourd'hui disponible dans 14 couleurs exclusives Maserati.

L'HISTOIRE MASERATI



1914
Le Garage Alfieri Maserati est ouvert à Bologne.

1926
Targa Florio, Tipo 26: début et victoire d'une voiture qui porte sur le capot la marque du Trident, symbole du Neptune de Bologne.

1927
Emilio Maserati remporte le titre de champion d'Italie toute catégories avec la Tipo 26.

1929
Baconin Borzacchini bat le record mondial de vitesse sur 10 km à 246 km/h, avec la Tipo V4.

1930
Borzacchini remporte a Tripoli son premier Grand Prix avec la Tipo V4.

1933
Maserati, la première parmi les marques européennes, propose la commande hydraulique des freins sur ses voitures de course. Avec la Tipo 8 CM, Giuseppe Campari remporte le Grand

Prix de France et Tazio Nuvolari ceux de Belgique et de Nice.

1934
Giuseppe Furmanik avec la Tipo 4 CM bat le record mondial de vitesse de la classe 1100 cc à 222 km/h.

1939
La 8 CTF de Wilbur Shaw remporte les 500 Miles d'Indianapolis. Maserati restera la première et unique marque italienne à gagner sur ce circuit mythique.

1940
Maserati quitte Bologne pour Modène.

1947
Présentation de la première voiture de grand tourisme: la A6 1500 carrossée par Pininfarina. La version de course A6 GCS débute et gagne sur le circuit de Modène avec Alberto Ascari.

1954
La 250 F fait son apparition en Argentine et remporte la victoire.

1957
Fangio remporte le titre mondial avec la 250 F. A la fin de la saison, Maserati se retire officiellement des compétitions.

1961
La 3500 GT est la première voiture italienne avec un système d'alimentation à injection.

1963
Naissance de la Mistral et de la Quattroporte, la berline la plus rapide au monde.

1966
Présentation de la Ghibli, coupé dessiné par Giugiaro.

1968
Citroën s'associe à Maserati et commence la production du moteur V6. Présentation du modèle Indy 2+2.

1971
Présentation de la Bora, première Maserati de grand tourisme avec moteur central. L'année suivante apparaît la Merak.

1973
La Khamshin, dessinée par Bertone, remplace la Ghibli.

1975
Citroën quitte Maserati qui est rachetée par Alejandro De Tomaso.

1976
Présentation de la nouvelle Quattroporte dessinée par Giugiaro, voiture qui sera utilisée comme voiture d'apparat par le Président de la République Italienne.

1981
De Tomaso change de stratégie et de marché et commence la production de la Biturbo, une berline 2 portes avec moteur 6 cylindres.

1989
La Shamal est la première voiture équipée du nouveau 8 cylindres biturbo.

1993
Fiat Auto rachète la totalité des actions Maserati et en 1998 présente la Quattroporte.

1997
Ferrari prend le contrôle de Maserati.

COLLECTION MASÉRATI - QUATTROPORTE ÉVOLUTIONE



BROCHURE MASÉRATI QUATTROPORTE ÉVOLUTIONE

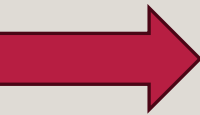
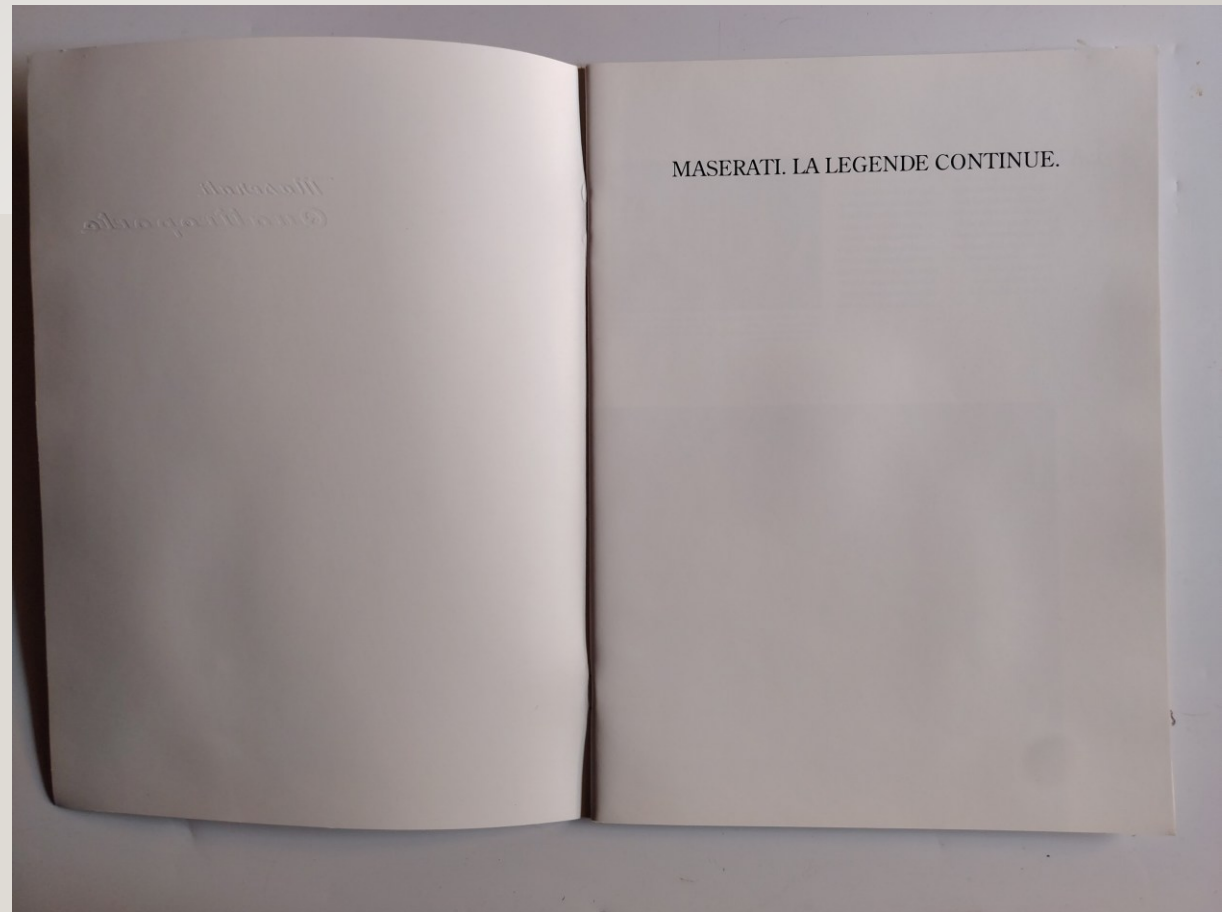
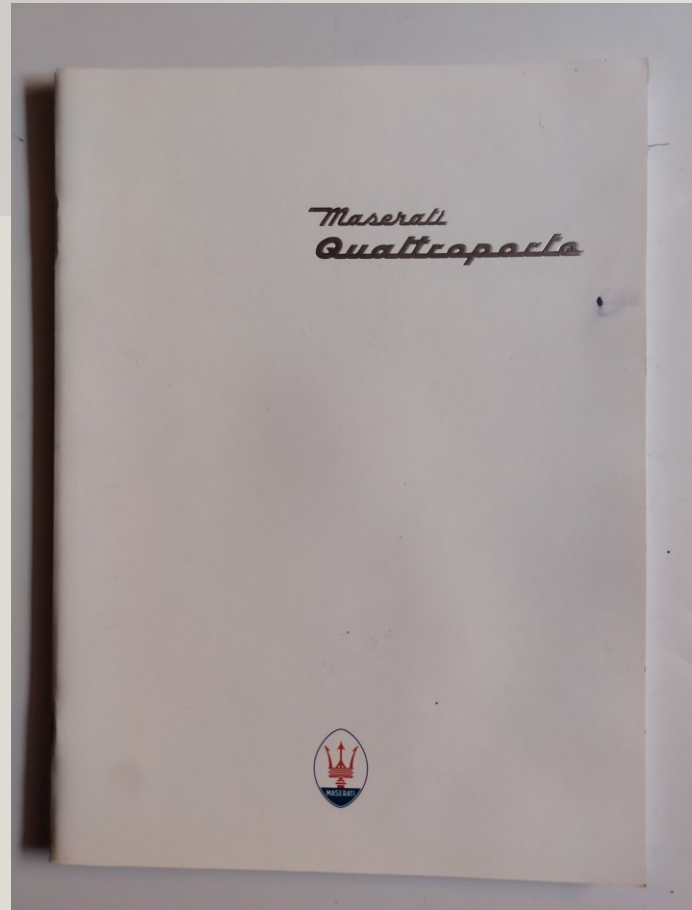
Rare & magnifique brochure
26 Pages cartonnée couleur
Format paysage 27 x 21

Réf MASÉRATI QUATTROPORTE EVOLUZIONE

38,00 €

prix VIP 35,00 €

COLLECTION MASÉRATI - QUATROPORTE



COLLECTION MASERATI - QUATROPORTE

LA LEGENDE CONTINUE.

L'histoire de Maserati est une l'histoire d'une légende. La grande légende de la course automobile. Une légende écrite par des hommes inoubliables et des voitures exceptionnelles. La première voiture qui s'abîma un triomphe sur sa carrière fut la Tipo 26, avec une 8 CTE.

Après la seconde guerre mondiale, Maserati devint la marque d'élite de pilotes comme Manuel Fangio, qui remporta le Championnat Mondial de Formule 1 de 1957 au volant de la 250 F, après avoir gagné en maître incontesté sur les circuits pendant toute la saison. A la fin des années cinquante, Maserati décida de consacrer presque exclusivement à la production de



Sandro Pertini, le Président de la République Italienne, dans la Maserati Quattroporte, voiture officielle des présidents italiens.

voitures de tourisme hautement performantes. Des voitures au tempérament extraordinaire, nées de l'expérience acquise sur les circuits du monde entier. Comme la 3500 GT et la Sebring. Comme la Mistral et la Ghibli. Comme Tandy et la Bora. Comme la Merak et la Kamschin. Maserati. Des hommes inoubliables. Des automobiles exceptionnelles.



En haut: Manuel Fangio au volant de la Maserati 250 F au Grand Prix de Formule 1 de Monza (1957). En bas: La Quattroporte série 1 à un concours d'élégance à Cortina.

Encore aujourd'hui, après plus de 80 ans, il est agréable de penser que l'histoire continue avec chaque nouvelle Maserati. Que chaque Maserati est un petit morceau d'une grande légende. Maserati. La légende continue.



LA TRADITION DU RENOUVELLEMENT.

La Maserati Quattroporte, la dernière née d'une grande dynastie d'automobiles, est l'expression la plus évoluée d'une ligne sportive de catégorie supérieure. En parfaite cohérence avec la tradition de la Maison, la Maserati Quattroporte se distingue par une élégance à



Les rétroviseurs extérieurs à commande électrique, repliables et auto-déverrouillés, sont assortis à la couleur de la carrosserie.

la fois exceptionnelle et sobre, qui s'impose par un fort impact visuel tout en évitant les excès ou les concessions faciles aux modes passagers.

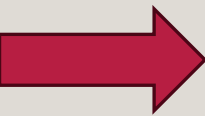
Le style unique de la Maserati Quattroporte, né du crayon de Marcello Gandini, constitue un exercice raffiné de design qui atteint un parfait équilibre entre des solutions esthétiques in-

édites et le respect absolu des lignes "classiques" faisant partie du patrimoine génétique de la Maison. Le corps de la voiture, au volume imposant, se distingue par son long empatement et la présence de quatre portes. Les éléments caractéristiques de l'animal s'insèrent ainsi au style unique d'une grande sportive, dominant vite à une pro-

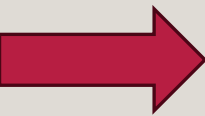
cheuse et exclusive synthèse d'élégance et qualité sportive, lesquelles n'ont pas d'équivalents au monde. Le front large et bombé, à fort effet phare, laisse pressager du caractère agressif d'une sportive de race. La silhouette trapezoidale classique, encadrée de groupes optiques à développement horizontal, porte en son centre le symbole de



COLLECTION MASÉRATI - QUATROPORTE



COLLECTION MASÉRATI - QUATROPORTE



COLLECTION MASÉRATI - QUATROPORTE

branches rapportées: rappel raffiné du passé formant un contraste élégant avec la présence de l'airbag. Les leviers des commandes primaires, des groupes optiques et des essuie-glaces sont revêtus de bois. Une montre analogique classique de forme ovale, qui rappelle la marque Maserati, est placée au centre du tableau de bord. Les interrupteurs des commandes secondaires,

placés au sommet du tunnel central, sont facilement accessibles. Toutes les commandes du tableau de bord sont éclairées la nuit. Les sièges avant, conçus suivant les normes de l'automobile, sont maintenus latéralement. Ils disposent d'un système de réglage électrique en longueur et en hauteur avec déplacement

separe de la partie avant et arrière du dossier de siège. L'inclinaison des dossiers de siège est réglable électriquement, et l'appui lombaire est réglable manuellement. En ajustant la position des sièges et du volant, on obtient alors un poste de conduite sur mesure. Le siège arrière, rembourré avec des mousses de différente consistance, offre un grand confort. La température à l'intérieur de l'habitacle est toujours idéale grâce à la présence d'un climatiseur automatique. L'installation, à débit élevé, assure une distribution optimale des flux d'air à travers huit diffuseurs, en plus de la canalisation destinée aux sièges arrière. L'utilisation importante de matériaux d'insonorisation permet d'obtenir un isolement acoustique de l'habitacle, sans pour autant supprimer l'agréable musique des moteurs Maserati en bruit de fond.



Le revêtement de bois conduit au centre motor.

ture à l'intérieur de l'habitacle est toujours idéale grâce à la présence d'un climatiseur automatique. L'installation, à débit élevé, assure une distribution optimale des flux d'air à travers huit diffuseurs, en plus de la canalisation destinée aux sièges arrière. L'utilisation importante de matériaux d'insonorisation permet d'obtenir un isolement acoustique de l'habitacle, sans pour autant supprimer l'agréable musique des moteurs Maserati en bruit de fond.

tacle, sans pour autant supprimer l'agréable musique des moteurs Maserati en bruit de fond.



Le volant en cuir noir.



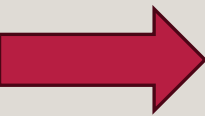
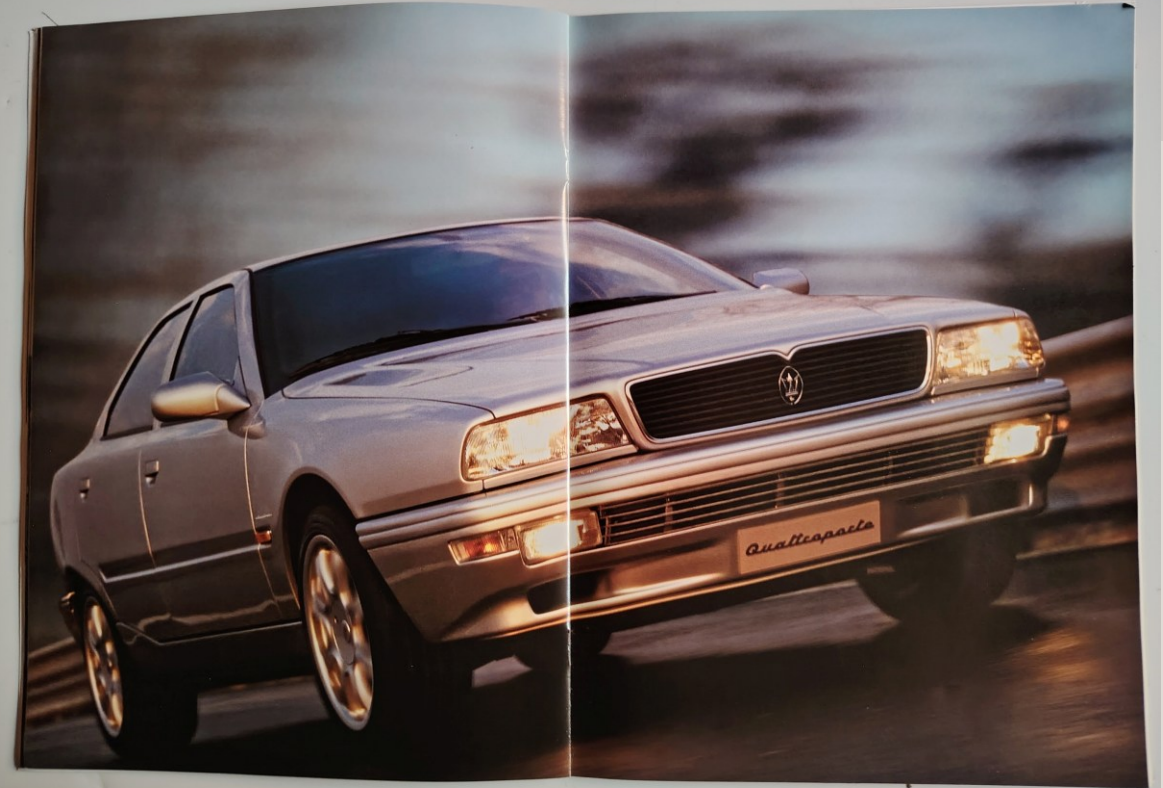
Les commandes des portes (interne et externe).



Bois et commandes électroniques. Central.



Le volant en cuir noir.



COLLECTION MASÉRATI - QUATROPORTE

L'EXCELLENCE TECHNOLOGIQUE.

Tous ceux qui sont capables d'apprécier la valeur des objets précieux se reconnaissent facilement par la beauté d'un moteur Maséрати. Son design soigné et personnel transmet les qualités propres d'une belle sportive de catégorie supérieure: harmonie et puissance, équilibre et performance de

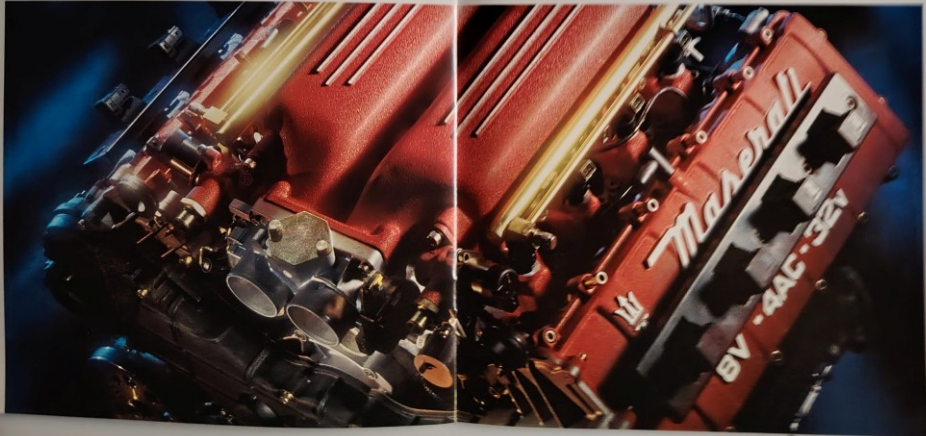
niveau absolu. Le nouveau moteur à cylindres en V à 90° de la Quattroporte 3.2 constitue l'expression la plus élevée de la tradition automobile Maséрати. Il offre une capacité de 3217 cm³ et est équipé de 32 soupapes et de 2 turbocompresseurs avec 2 refroidisseurs intermédiaires. Réalisé totalement



en aluminium, ce moteur est particulièrement compact et d'une conception d'une modernité exceptionnelle. Sa capacité particulière provient de l'assemblage des supports de l'arbre moteur qui forment un ensemble monobloc en deux une forme unique. Les chambres de combustion, compactes et bien conçues, avec un angle entre les soupapes exactement réduit (29°),

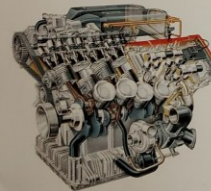
assurent un rendement thermodynamique très élevé. Les recherches effectuées sur les diamètres et l'angle des soupapes ont permis d'obtenir, malgré une puissance élevée (284 ch à 5500 tr/mn, soit plus de 104 ch/litre), un couple maximal optimal (430 Nm à 4800 tr/mn), qui est possible d'exploiter à des régimes bas et moyens, ce qui rend la marche de la voi-

ture plus élastique et améliore le confort de conduite. L'alimentation est assurée par un système d'allumage et d'injection injecteur Weber-Maséрати qui permet de réduire au minimum les gaspillages. L'allumage multiple à entraînement direct avec une seule bobine par cylindre, garantit un rendement constant du moteur, même à des régimes de rotation plus élevés.



Ce moteur permet d'atteindre des performances de haut premier plan (vitesse maximale de 270 km/h; accélération de 0 à 100 km/h en 5,8 secondes), et procure une grande elasticité de marche et un plaisir de conduire qui n'a pas d'égal dans cette catégorie de voitures.

Le moteur à cylindres en V à 90° est disponible en deux cylindrées : 2.8 litres



Vue par transparence du moteur V9 d'une capacité de 3217 cm³ à 32 soupapes.

(284 ch) et 2 litres (207 ch). Ces deux cylindrées sont équipées de 4 soupapes par cylindre, 2 arbres à cames en tête pour chaque support de base moteur et 2 turbocompresseurs avec 2 refroidisseurs intermédiaires. La base et les culasses sont en alliage léger avec des chambres de cylindre en fonte métallique au moyen du procédé par voie humide pour la cylindrée de 2.8

litres et des chambres en aluminium au Cernatol. La distribution est assurée par 2 arbres à cames en tête entraînés par une courroie dentée pour chaque support de cylindre. Les gaz d'échappement sont dirigés vers deux turbocompresseurs IHI, un par support moteur, qui constituent une surpression maximale de (1,2) bar et sont traités par un système

d'échappement à catalyseur double. Le système de gestion électronique intégré d'allumage et d'injection multipoint est un Weber-Maséрати à bobine unique par bougie. Cette solution permet une fonctionnement parfait du moteur dans toutes les conditions d'utilisation. De plus, les distributeurs du système gèrent la surpression des turbocompresseurs, empê-

chant les détonnations, la surpression et les rotations à vide. Sur la route, ces moteurs atteignent des performances excellentes en termes de vitesse maximale (290 km/h) et d'accélération (de 0 à 100 km/h en 5,9 secondes).



COLLECTION MASÉRATI - QUATROPORTE

PLAISIR DE CONDUITE ET SECURITE.

Au volant de la Maserati Quattroporte, la sensation de serrer un tour avec la voiture et la route domine. Cette sensation est à la base du plaisir de conduire et de la sécurité dynamique. L'élément fondamental qui a permis d'atteindre ce but est la rigidité particulière du panneau de plancher qui,

associé à une carrosserie très rigide en torsion, contribue de façon déterminante au comportement impeccable de la voiture sur la route. L'espacement des trapèzes en courbe est parfait et les suspensions fonctionnent dans des conditions optimales, assurant ainsi un maniement inégalable et un

confort de voyage excellent. De plus, l'ensemble panneau de plancher-carrosserie, renforcé à déformabilité programmée, assure une protection très élevée de l'habitacle en cas d'accident. Les suspensions sont à quatre roues indépendantes. La suspension avant est une suspension McPherson

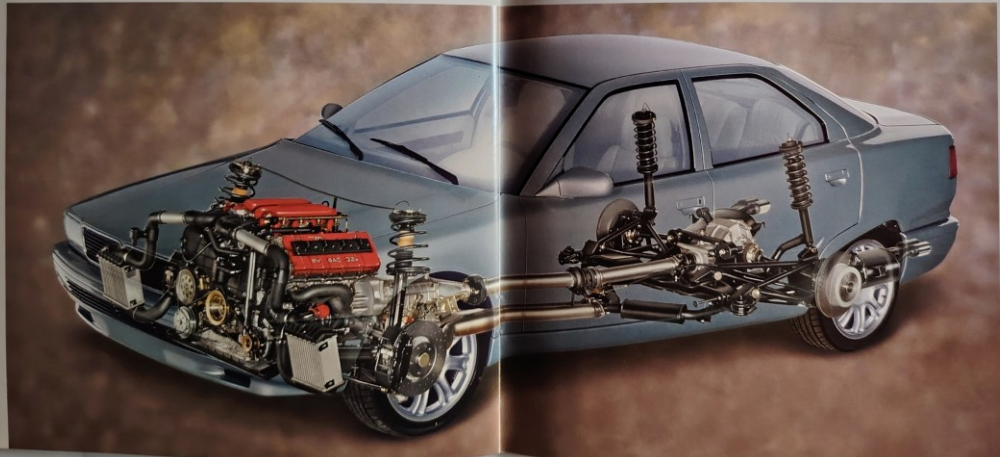
équipée d'une barre stabilisatrice, d'éléments télescopiques et de ressorts hélicoïdaux déviés entre eux pour permettre des réactions rapides et précises en conduite sportive. La suspension arrière, petit chef-d'œuvre d'ingénierie mécanique, se compose de bras disposés en triangle, superposés sur une large base. Ce système s'articule sur une structure tubulaire soudée,

qui permet le réglage du cantilage. C'est la une configuration typique des voitures de compétition, qui permet de profiter à fond du couple et de la puissance transmis à l'axe arrière, en assurant en même temps un grand confort de marche. Les amortisseurs sont à amortissement contrôlé : un sélecteur placé sur le tunnel permet au conducteur d'en varier le réglage en choisissant

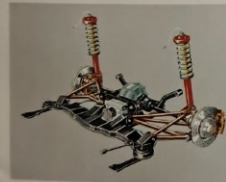


Frein à disque autoventilant perforé avec étrier en aluminium forgé.

l'une des quatre positions proposées. Les ressorts arrière de la Quattroporte SV 3.2, développés avec la collaboration d'Illich, sont à flexibilité variable et garantissent un confort maximal dans toutes les conditions de marche. Ce confort est associé à un accroissement de la rigidité lorsque les charges latérales augmentent dans les courbes.



La transmission est réalisée par une boîte à 6 vitesses Getrag. Ce dispositif se caractérise par des embrayages rigides, précis et silencieux. Le couple moteur est transmis aux roues arrière au moyen d'un arbre de transmission en deux parties et de cardans qui relient la boîte de vitesses au différentiel ZF autobloquant à friction. Une transmission ZF automatique à quatre rapports,



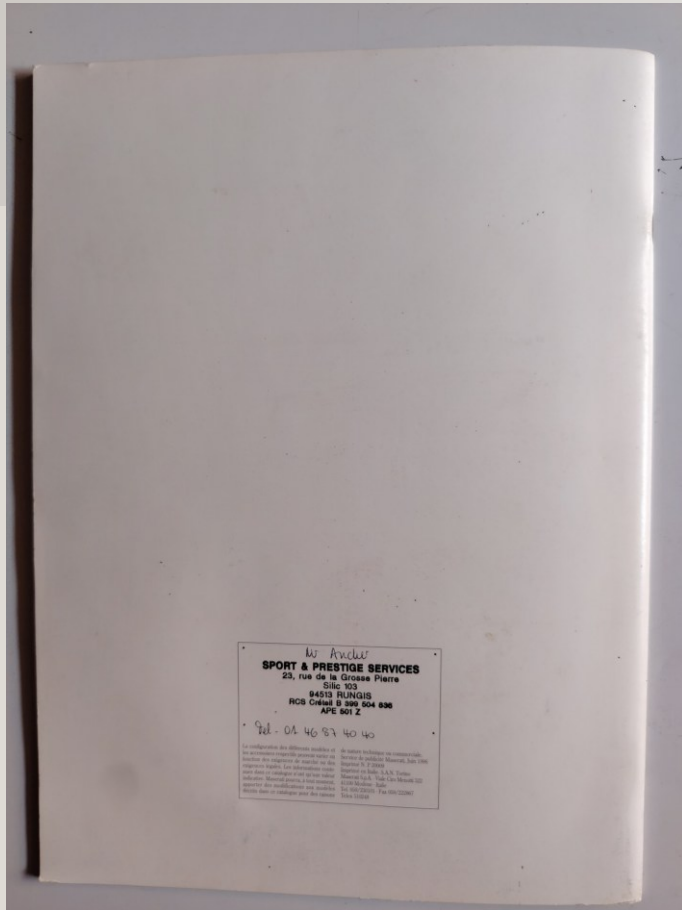
La suspension arrière est articulée sur une structure tubulaire soudée.

avec un lock-up sur les rapports supérieurs, est proposée en option pour la Quattroporte équipée du moteur V6 2.8 litres. Le système de freinage, équipé de deux circuits hydrauliques indépendants avec servofrein et ABS Bosch à trois canaux et quatre capteurs, est pourvu de disques autoventilants placés sur les quatre roues. Le réservoir a une capacité de 100 litres. Naturellement, les équipe-

ments les plus modernes de sécurité passive sont fournis en série : barres latérales de sécurité, habitacle isolé, sièges anti-flux carborés, airbag conducteur et ceintures de sécurité réglables avec dispositif de pré-tension.



COLLECTION MASÉRATI - QUATROPORTE



BROCHURE MASÉRATI QUATROPORTE

Rare & magnifique brochure

32 Pages cartonnée couleur

Format portrait

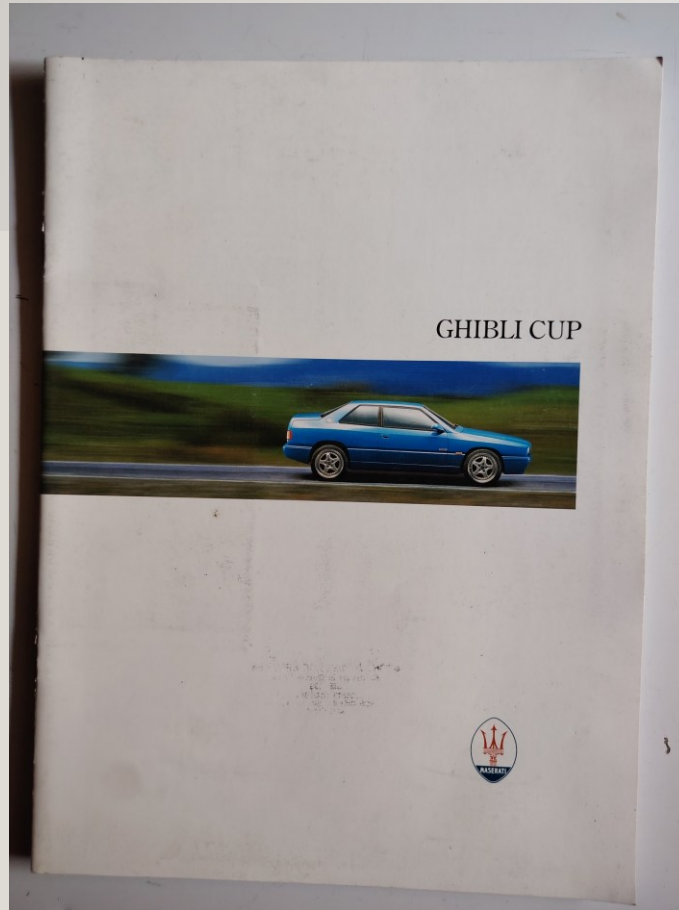
Petite tache sur la couverture (minime)

Réf MASÉRATI QUATROPORTE

38,00 €

prix VIP 35,00 €

COLLECTION MASÉRATI - Ghibli Cup



COLLECTION MASÉRATI - GHIBLI CUP



SPORTIVA PURA

Il Ghibli Cup è la "2 litri" sportiva di serie più prestaziosa oggi esistente. Il suo motore, quello della Ghibli Cup, come su tutte le Maserati, è piatto e il suo sterzo di guida non si indebolisce con le grandi velocità. Ma, costoso quanto è, dopo giorni nella scoperta di un'alternativa di serie sportiva "2 litri", che offre una guida più sportiva in termini di handling, senso di strada e velocità di marcia.

Il Ghibli Cup è stato progettato per essere una vettura sportiva di serie. Il suo motore è un 2 litri, 24 valvole, 200 CV, 6500 giri/min. Il suo sterzo è a geometria variabile, che garantisce una guida sportiva in termini di handling, senso di strada e velocità di marcia.

Il Ghibli Cup è stato progettato per essere una vettura sportiva di serie. Il suo motore è un 2 litri, 24 valvole, 200 CV, 6500 giri/min. Il suo sterzo è a geometria variabile, che garantisce una guida sportiva in termini di handling, senso di strada e velocità di marcia.



Una gamma di 2 litri, 200 CV, 6500 giri/min.

Il Ghibli Cup è stato progettato per essere una vettura sportiva di serie. Il suo motore è un 2 litri, 24 valvole, 200 CV, 6500 giri/min. Il suo sterzo è a geometria variabile, che garantisce una guida sportiva in termini di handling, senso di strada e velocità di marcia.

24 VALVOLE DI EMOZIONI

Il "cuore" della Maserati Ghibli Cup è il motore 2.0 V6 a 24 valvole, un 6 cilindri a V di 90 gradi interamente in alluminio estremamente compatto, con le due teste cilindri in lega leggera. Il motore è governato elettronicamente in ogni fase dell'accensione e dell'iniezione sequenziale fasata Weber Marelli IAW, sovralimentato da 2 turbocompressori con 2 intercooler.

Questo motore si colloca al vertice tecnico della categoria "2 litri", con una potenza massima di 200 CV a 6500 giri/minuto e con una potenza specifica (105 CV/litro) che non ha eguali al mondo su nessun'altra vettura stradale di serie. La distribuzione è a quattro valvole per cilindro, due di aspirazione e due di scarico, azionate da quattro alberi a camme in testa.

Le due teste cilindri plurivalvole rappresentano un complemento ideale alla sovralimentazione mediante doppio turbocompressore, assicurando un'ottima erogazione della coppia e della potenza senza compromettere i consumi e con minime emissioni inquinanti.



Al vertice della categoria "2 litri", potenza massima 200 CV a 6500 giri/minuto.





COLLECTION MASÉRATI - Ghibli Cup



COLLECTION MASÉRATI - GHIBLI CUP

ELEGANTE E AGGRESSIVA



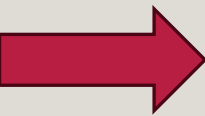
La Maserati Ghibli Cup ha un'abitacolo aggressivo, contrastato internamente ad alcuni tratti sonori forti, appartenenti al patrimonio genetico della Marca: linea a cuneo, "piego" nella fiancata, coda alta e raccolta.

Elementi stilistici che sottolineano la propensione allo scatto della vettura e la sua potenza fisica perfettamente controllata. Il frontale, basso e arrotondato, presenta la classica mascherina metallica con il simbolo del Tridente. Nella fiancata spiccano i "muscoli" ricavati in corrispondenza dei passaruota. L'ovetto ribassato e i cerchi in lega scomponibili da 17". Speedline sono uguali a

quelli montati sul modello da competizione, come pure il bocchettone del serbatoio in alluminio. L'abitacolo, arredato con sobria sportività, assicura gli elevati livelli di comfort che contraddistinguono tutte le vetture della Casa.

I sedili anatomici, come tutti i rivestimenti interni, sono in pregiata pelle Connolly.

Inseriti in carbonio impregnato sono la plancia e le mostrine dei pannelli porta. Il volante Memo Corse e il pomello della leva del cambio sono sellati in pelle. I cospiratori in alluminio sono appositamente realizzati per la guida sportiva. Sulla plancia è collocata la targhetta in argento recante il numero di identificazione della vettura.



COLLECTION MASÉRATI - GHIBLI CUP

Maserati S.p.A.
Viale Ciro Menotti, 322
41100 Modena - Italy

Tarif au PUBLIC au 1 Juin 1996

France

MODELE	Ghibli 2800 man.	Ghibli 2800 aut.	Ghibli CUP	4 Porte 2000 man.	4 Porte 2800 man.	4 Porte 2800 aut.	4 Porte 3200 man.	4 Porte 3200 aut.
Prix Public hors taxe	269.486	282.753	316.750	297.678	323.383	337.148	398.010	411.277
TVA 20,6%	55.514	58.247	65.250	61.322	66.617	69.452	81.990	84.723
Prix public TTC	325.000	341.000	382.000	359.000	390.000	406.600	480.000	496.000
Options TVA 20,6 % incluse								
Radio Cassette Maserati	indisponible	indisponible	indisponible	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie
Système Alarm	indisponible	indisponible	indisponible	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie
AirBag Conducteur	indisponible	indisponible	indisponible	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie
ABS	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie
Suspension Active	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500
Couleur Combination extra gamma	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
Jantes et Pneus 17"	de serie	de serie	de serie	indisponibles	indisponibles	indisponibles	4.800	4.800
Extra Service	7.650	7.650	7.650	7.650	7.650	7.650	7.650	7.650

N.B.: Les prix et equipements sont susceptibles de variations à n'importe quel moment et sans préavis.

Maserati S.p.A.
Viale Ciro Menotti, 322
41100 Modena - Italy

Tarif au PUBLIC au 1 Juin 1996

France

MODELE	Ghibli 2800 man.	Ghibli 2800 aut.	Ghibli CUP	4 Porte 2000 man.	4 Porte 2800 man.	4 Porte 2800 aut.	4 Porte 3200 man.	4 Porte 3200 aut.
Prix Public hors taxe	269.486	282.753	316.750	297.678	323.383	337.148	398.010	411.277
TVA 20,6%	55.514	58.247	65.250	61.322	66.617	69.452	81.990	84.723
Prix public TTC	325.000	341.000	382.000	359.000	390.000	406.600	480.000	496.000
Options TVA 20,6 % incluse								
Radio Cassette Maserati	indisponible	indisponible	indisponible	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie
Système Alarm	indisponible	indisponible	indisponible	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie
AirBag Conducteur	indisponible	indisponible	indisponible	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie
ABS	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie
Suspension Active	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500
Couleur Combination extra gamma	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500	6.500
Jantes et Pneus 17"	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie	de serie
Extra Service	7.650	7.650	7.650	7.650	7.650	7.650	7.650	7.650

N.B.: Les prix et equipements sont susceptibles de variations à n'importe quel moment et sans préavis.



Maserati S.p.A.

I. BERGONZI

0114275665

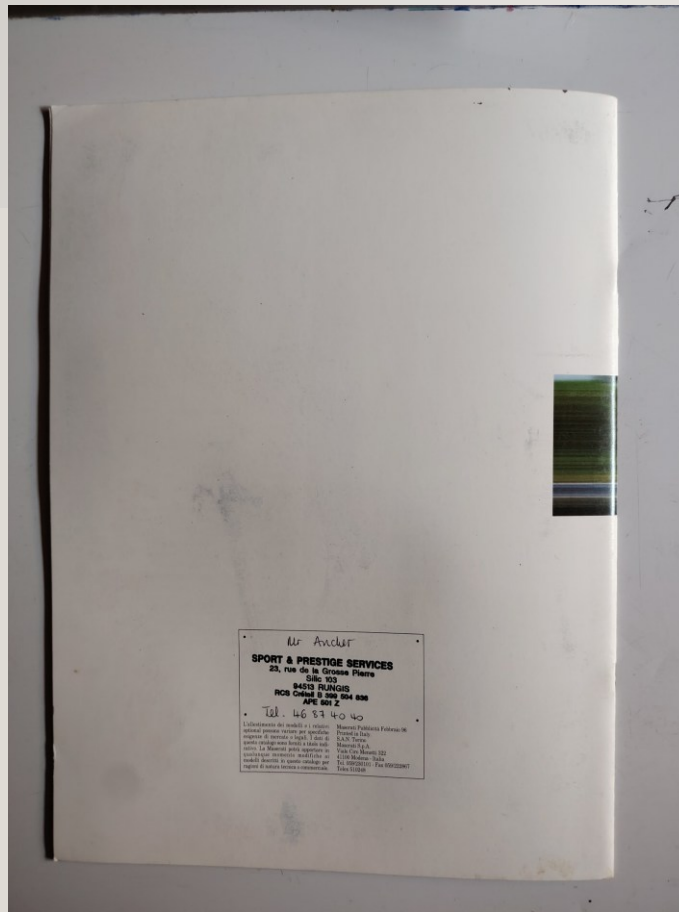
*With compliments of FIAT Auto
LEVALLOIS.*

TELEFONO (059) 230101-219577
TELEX (059) 510248 MASER I
TELEFAX (059) 222967

41100 MODENA
VIALE CIRO MENOTTI, 322



COLLECTION MASÉRATI - Ghibli Cup



BROCHURE MASÉRATI Ghibli Cup

Brochure rare

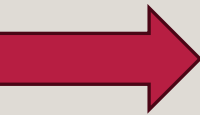
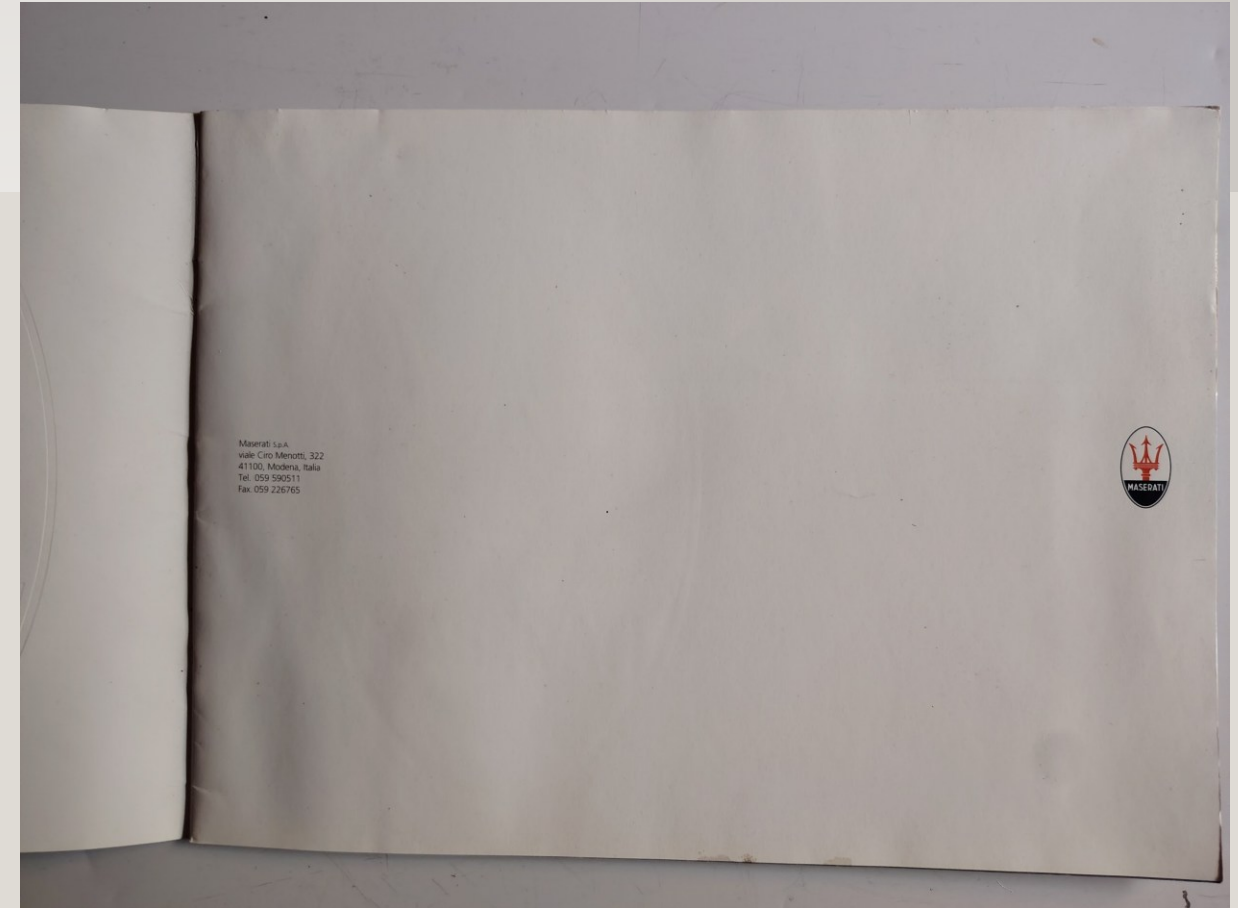
16 Pages cartonnées couleur
Format portrait

Réf MASÉRATI Ghibli Cup

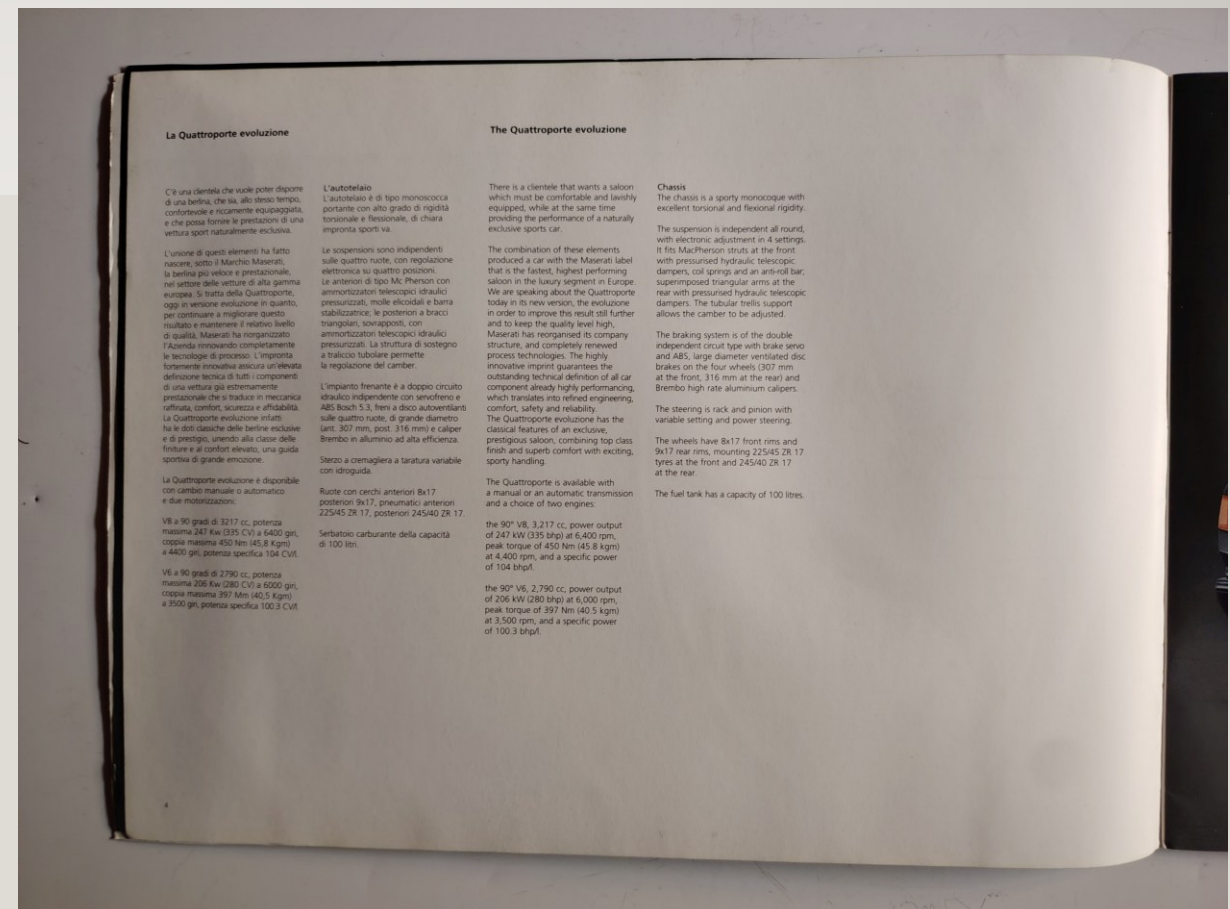
28,00 €

prix VIP 25,00 €

COLLECTION MASÉRATI - 68^{ème} SALON DE GENÈVE 3/4/5 MARS 1998



COLLECTION MASÉRATI - 68^{ème} SALON DE GENÈVE 3/4/5 MARS 1998



La Quattroporte evoluzione

C'è una clientela che vuole poter disporre di una berlina, che sia, allo stesso tempo, confortevole e riccamente equipaggiata, e che possa fornire le prestazioni di una vettura sport naturalmente esclusiva.

L'unione di questi elementi ha fatto nascere, sotto il Marchio Maserati, la berlina più veloce e prestazionale, nel settore delle vetture di alta gamma europea. Si tratta della Quattroporte, oggi in versione evoluzione in quanto, per continuare a migliorare questo risultato e mantenere il relativo livello di qualità, Maserati ha riorganizzato l'Academia rinnovando completamente le tecnologie di processo. L'impronta fortemente innovativa assicura un'elevata definizione tecnica di tutti i componenti di una vettura già estremamente prestazionale che si traduce in meccanica raffinata, confort, sicurezza e affidabilità. La Quattroporte evoluzione infatti ha le doti classiche delle berline esclusive e di prestigio, unendo alla classe delle finiture e al confort elevato, una guida sportiva di grande emozione.

La Quattroporte evoluzione è disponibile con cambio manuale o automatico e due motorizzazioni:

V8 a 90 gradi di 3217 cc, potenza massima 247 Kw (335 CV) a 6400 giri, coppia massima 450 Nm (45,8 Kg/m) a 4400 giri, coppia specifica 104 CV/litro.

V6 a 90 gradi di 2796 cc, potenza massima 208 Kw (283 CV) a 6000 giri, coppia massima 397 Nm (40,5 Kg/m) a 3500 giri, potenza specifica 100,3 CV/litro.

L'autotelaio è di tipo monoscocca portante con alto grado di rigidità torsionale e flessionale, di chiara impronta sportiva.

Le scansioni sono indipendenti sulle quattro ruote, con regolazione elettronica su quattro posizioni. Le anteriori di tipo Mc Pherson con ammortizzatori telescopici idraulici pressurizzati, molle elicoidali e barra stabilizzatrice; le posteriori a bracci triangolari, sovrapposti, con ammortizzatori telescopici idraulici pressurizzati. La struttura di sostegno a traliccio tubolare permette la regolazione del camber.

L'impianto frenante è a doppio circuito idraulico indipendente con servofreno e ABS Bosch 5.3, tre a disco autoventilati sulle quattro ruote, di grande diametro (ant. 307 mm, post. 316 mm) e caliper Brembo in alluminio ad alta efficienza.

Sterzo a cremagliera a taratura variabile con idroguida.

Ruote con cerchi anteriori 8x17 posteriori 9x17, pneumatici anteriori 225/45 ZR 17, posteriori 245/40 ZR 17.

Serbatoio carburante della capacità di 100 litri.

The Quattroporte evolution

There is a clientele that wants a saloon which must be comfortable and lavishly equipped, while at the same time providing the performance of a naturally exclusive sports car.

The combination of these elements produced a car with the Maserati label that is the fastest, highest performing saloon in the luxury segment in Europe. We are speaking about the Quattroporte today in its new version, the evolution in order to improve this result still further and to keep the quality level high. Maserati has reorganised its company structure, and completely renewed process technologies. The highly innovative imprint guarantees the outstanding technical definition of all car component already highly performing, which translates into refined engineering, comfort, safety and reliability. The Quattroporte evolution has the classical features of an exclusive, prestigious saloon, combining top class finish and superb comfort with exciting, sporty handling.

The Quattroporte is available with a manual or an automatic transmission and a choice of two engines:

the 90° V8, 3,217 cc, power output of 247 kW (335 bhp) at 6,400 rpm, peak torque of 450 Nm (45.8 kgm) at 4,400 rpm, and a specific power of 104 bhp/l.

the 90° V6, 2,796 cc, power output of 208 kW (283 bhp) at 6,000 rpm, peak torque of 397 Nm (40.5 kgm) at 3,500 rpm, and a specific power of 100.3 bhp/l.

Chassis
The chassis is a sporty monocoque with excellent torsional and flexional rigidity.

The suspension is independent all round, with electronic adjustment in 4 settings. It fits MacPherson struts at the front with pressurised hydraulic telescopic dampers, coil springs and an anti-roll bar; superimposed triangular arms at the rear with pressurised hydraulic telescopic dampers. The tubular trellis support allows the camber to be adjusted.

The braking system is of the double independent circuit type with brake servo and ABS, large diameter ventilated disc brakes on the four wheels (307 mm at the front, 316 mm at the rear) and Brembo high rate aluminium calipers.

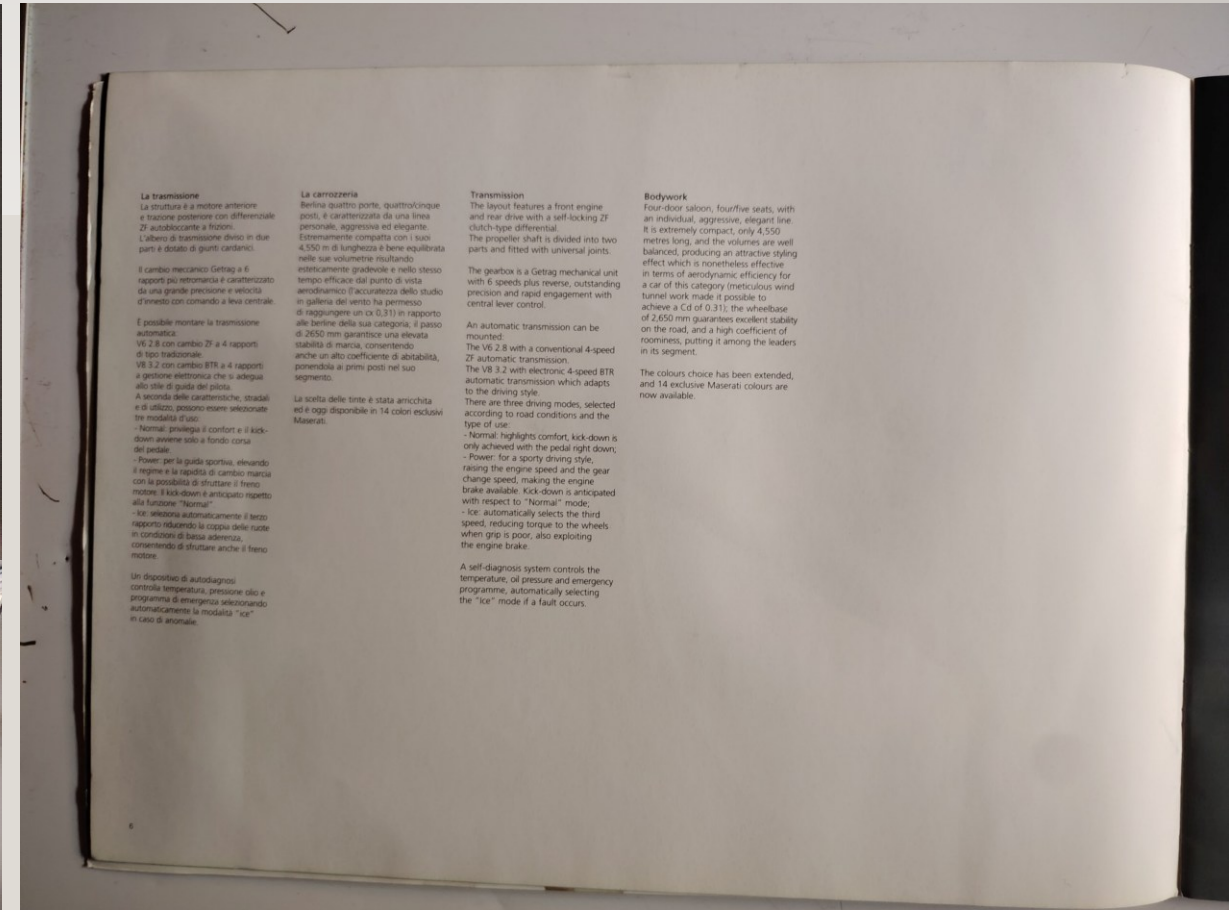
The steering is rack and pinion with variable setting and power steering.

The wheels have 8x17 front rims and 9x17 rear rims, mounting 225/45 ZR 17 tyres at the front and 245/40 ZR 17 at the rear.

The fuel tank has a capacity of 100 litres.



COLLECTION MASÉRATI - 68^{ème} SALON DE GENÈVE 3/4/5 MARS 1998



La trasmissione

La struttura è a motore anteriore e trazione posteriore con differenziale 2^o autobloccante a frizioni. L'albero di trasmissione diviso in due parti è dotato di giunti cardanici.

Il cambio meccanico Getrag a 6 rapporti più retronsmia è caratterizzato da una grande precisione e velocità d'intervento con comando a leve centrale.

È possibile montare la trasmissione automatica.

V6 2.8 con cambio ZF a 4 rapporti di tipo tradizionale.

V8 3.2 con cambio BTR a 4 rapporti a gestione elettronica che si adegua allo stile di guida del pilota.

A seconda delle caratteristiche, stradali e di utilizzo, possono essere selezionate tre modalità d'uso:

- Normal: privilegia il confort e il kick-down avviene solo a fondo corsa del pedale.

- Power: per la guida sportiva, elevando il regime e la rapidità di cambio marcia con la possibilità di sfruttare il freno motore. Il kick-down è anticipato rispetto alla funzione "Normal".

- Ice: seleziona automaticamente il terzo rapporto riducendo la coppia delle ruote in condizioni di bassa aderenza, consentendo di sfruttare anche il freno motore.

Un dispositivo di autodiagnosi controlla temperatura, pressione olio e programma di emergenza selezionando automaticamente la modalità "ice" in caso di anomalia.

La carrozzeria

Realizza quattro porte, quattrocinque posti, è caratterizzata da una linea personale, aggressiva ed elegante.

Estremamente compatta con i suoi 4,550 m di lunghezza è bene equilibrata nelle sue volumetrie multando estensivamente gradibile e nello stesso tempo efficace dal punto di vista aerodinamico: l'accuratezza dello studio in galleria del vento ha permesso di raggiungere un c_x 0,31 in rapporto alle berline della sua categoria, il passo di 2650 mm garantisce una elevata stabilità di marcia, consentendo anche un alto coefficiente di abitabilità, ponendola ai primi posti nel suo segmento.

La scelta delle tinte è stata arricchita ed è oggi disponibile in 14 colori esclusivi Maserati.

Transmission

The layout features a front engine and rear drive with a self-locking ZF clutch-type differential.

The propeller shaft is divided into two parts and fitted with universal joints.

The gearbox is a Getrag mechanical unit with 6 speeds plus reverse, outstanding precision and rapid engagement with central lever control.

An automatic transmission can be mounted.

The V6 2.8 with a conventional 4-speed ZF automatic transmission.

The V8 3.2 with electronic 4-speed BTR automatic transmission which adapts to the driving style.

There are three driving modes, selected according to road conditions and the type of use:

- Normal: highlights comfort, kick-down is only achieved with the pedal right down,

- Power: for a sporty driving style, raising the engine speed and the gear change speed, making the engine brake available. Kick-down is anticipated with respect to "Normal" mode;

- Ice: automatically selects the third speed, reducing torque to the wheels when grip is poor, also exploiting the engine brake.

A self-diagnosis system controls the temperature, oil pressure and emergency programme, automatically selecting the "ice" mode if a fault occurs.

Bodywork

Four-door saloon, fourfive seats, with an individual, aggressive, elegant line.

It is extremely compact, only 4,550 metres long, and the volumes are well balanced, producing an attractive styling effect which is nonetheless effective in terms of aerodynamic efficiency for a car of this category (meticulous wind tunnel work made it possible to achieve a C_d of 0.31); the wheelbase of 2,650 mm guarantees excellent stability on the road, and a high coefficient of roominess, putting it among the leaders in its segment.

The colours choice has been extended, and 14 exclusive Maserati colours are now available.



COLLECTION MASÉRATI - 68^{ème} SALON DE GENÈVE 3/4/5 MARS 1998



Gli interni

L'equipaggiamento degli interni è stato particolarmente curato, per ottenere un alto grado di qualità di vita a bordo. Tutti gli elementi che caratterizzano l'abitacolo sono stati riesaminati per adeguarli in modo funzionale ed estetico alla classe della vettura. Nuovi sono i pulsanti di comando delle varie versioni. Nuovi i rivestimenti in radica lavorata a mano. Anche la gamma colori dei rivestimenti in pelle Connolly è stata migliorata per adeguarla alle nuove selezioni dei sedili anteriori e posteriori. Un nuovo impianto Hi-Fi migliora in modo apprezzabile la qualità di ascolto e le funzioni d'uso.

Lo studio ergonomico del posto guida e dei comandi consente il perfetto controllo della vettura in tutte le condizioni. I nuovi strumenti sono raccolti al centro del posto guida in armonia con la tradizione sportiva della Marca.

Nuovo il volante regolabile in altezza e assialmente. La vettura è dotata di doppio airbag per pilota e passeggero. Nuovi anche i sedili anteriori a profilo anatomico, regolabili elettricamente in senso longitudinale e in altezza con basculaggio del cuscino.

Gli schienali hanno la regolazione elettrica dell'inclinazione e sono dotati di satura lombare manuale. Particolarmente confortevole la seduta del sedero posteriore.

L'impianto di climatizzazione automatico che lavora attraverso nove diffusori d'aria e altrettanti sensori, è stato notevolmente potenziato e migliorato nella logica di funzionamento, a tutto vantaggio della stabilità e del perfetto equilibrio della temperatura di esercizio all'interno dell'abitacolo nelle più svariate condizioni climatiche.

Il vano bagagli ha una capacità di 435 dm³.

Interiors

The equipment is particularly lavish, producing a very high quality of life on board. All the elements in the passenger compartment have been examined afresh in terms of functionality and styling, to adapt them to the car's class. The control buttons governing the various functions are new.

The hand-finished wood trim is new. Even the colour range of the Connolly leather upholstery has been improved to adapt it to the new front and rear seats. A new stereo system significantly improves sound quality and practicality.

Ergonomic analysis of the driving position and controls means perfect control of the car in all conditions. The new instruments are clustered at the centre of the driving position, reflecting the Maserati's racing tradition.

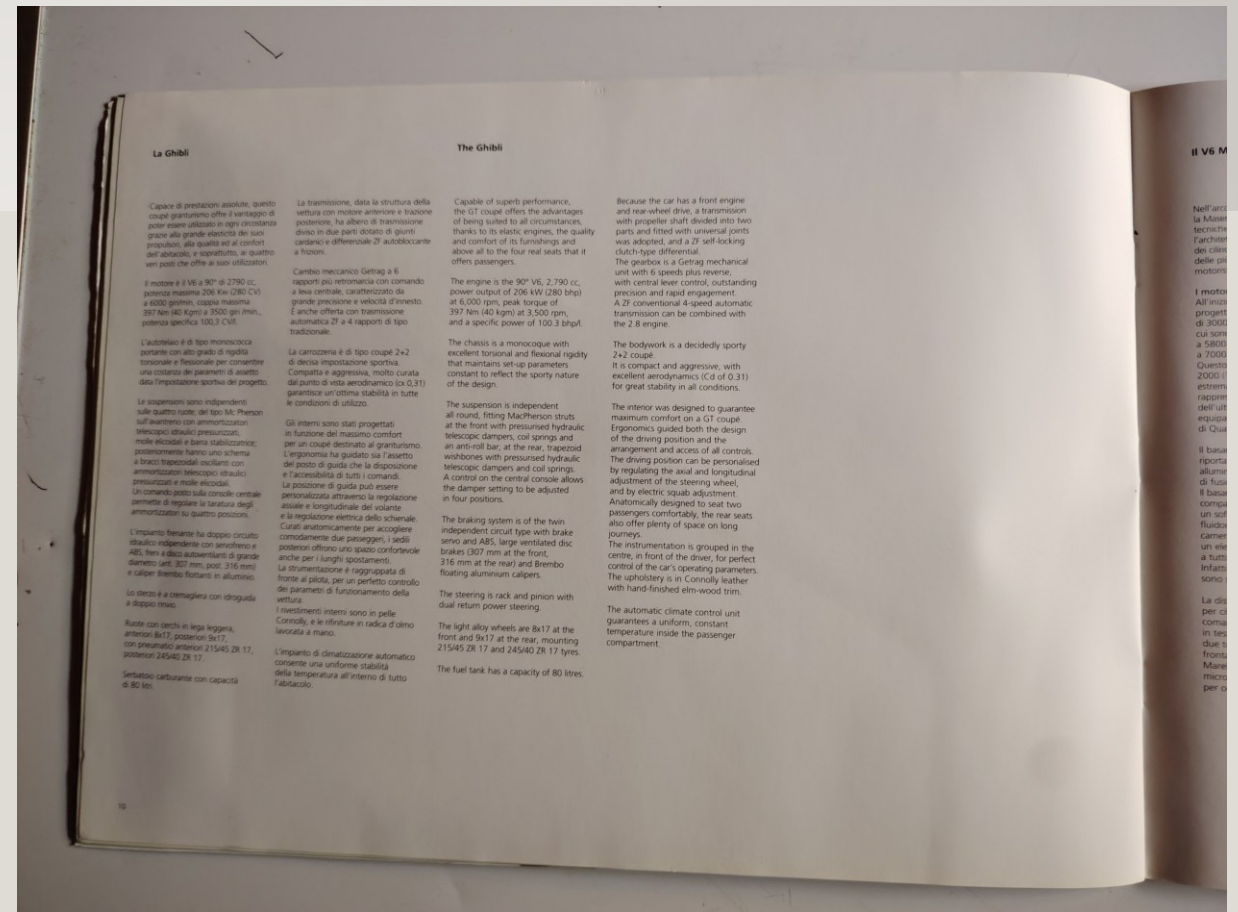
The new steering wheel adjusts for height and reach. The car is fitted with twin airbags for driver and passenger. The new anatomically designed front seats incorporate electric adjustment of reach and height, with cushion tilting. The squabs are also inclined electrically and include manual lumbar adjustment. The rear seat is particularly comfortable.

The automatic climate control unit, which has nine diffusers and nine sensors, has been considerably boosted and the operating logic has been improved, with the result that the temperature inside the passenger compartment is more stable and perfectly balanced in all climate conditions.

The boot has a capacity of 435 dm³.



COLLECTION MASÉRATI - 68^{ème} SALON DE GENÈVE 3/4/5 MARS 1998



La Ghibli

Capace di prestazioni assolute, questo coupé gran turismo offre il vantaggio di poter essere utilizzato in ogni circostanza grazie alla grande elasticità del suo assetto, alla qualità ed al confort dell'abitacolo, e soprattutto, ai quattro veri posti che offre ai suoi utilizzatori.

Il motore è il V6 a 90° di 2790 cc, potenza massima 206 Kw (280 CV) a 6000 giri/min, coppia massima 387 Nm (281 kgm) a 3500 giri/min, potenza specifica 100,3 CV/l.

L'autovela è di tipo monocoque portante con alto grado di rigidità torsionale e flessionale per consentire una costante dei parametri di assetto data l'impostazione sportiva del progetto.

Le sospensioni sono indipendenti sulle quattro ruote, del tipo McPherson sull'avantreno e ammortizzatori telescopici a stralzo pressurizzati, molle elicoidali e barre stabilizzatrici; posteriormente hanno uno schema a bracci longitudinali oscillanti con ammortizzatori telescopici a stralzo pressurizzati e molle elicoidali.

Un comando pilota sulla consolle centrale permette di regolare la tensione degli ammortizzatori su quattro posizioni.

L'impianto frenante ha doppio circuito idraulico indipendente con servofreno e ABS. Freni a disco adimensionati di grande diametro (ant. 307 mm, post. 316 mm) e caliper Brembo flottanti in alluminio.

Lo sterzo è a cremagliera con idroguida e doppio freno.

Ruote con cerchi in lega leggera, anteriori 8x17, posteriori 9x17, con pneumatici anteriori 215/45 ZR 17, posteriori 245/40 ZR 17.

Serbatoio carburante con capacità di 80 litri.

La trasmissione, data la struttura della vettura con motore anteriore e trazione posteriore, ha libero il passaggio di disco in due parti dotate di giunti cardanici e differenziale 2^a autobloccante a frizione.

Cambio meccanico Getrag a 6 rapporti più retrocessoria con comando a leva centrale, caratterizzato da grande precisione e velocità d'intento. È anche offerta con trasmissione automatica 2^a a 4 rapporti di tipo tradizionale.

La carrozzeria è di tipo coupé 2+2 di decisa impostazione sportiva. Compatta e aggressiva, molto curata dal punto di vista aerodinamico (Cx 0,31) garantisce un'ottima stabilità in tutte le condizioni di utilizzo.

Gli interni sono stati progettati in funzione del massimo confort per un coupé destinato al gran turismo. L'ergonomia ha guidato sia l'assetto del posto di guida che la disposizione e l'accessibilità di tutti i comandi. La posizione di guida può essere personalizzata attraverso la regolazione assiale e longitudinale del volante e la regolazione elettrica dello schienale.

Curati anatomicamente per accogliere comodamente due passeggeri, i sedili posteriori offrono uno spazio confortevole anche per i lunghi spostamenti. La strumentazione è raggruppada di fronte al pilota, per un perfetto controllo dei parametri di funzionamento della vettura.

I rivestimenti interni sono in pelle Connolly, e le rifiniture in radica di olmo laccata a mano.

L'impianto di climatizzazione automatico consente una uniforme stabilità della temperatura all'interno di tutto l'abitacolo.

The Ghibli

Capable of superb performance, the GT coupé offers the advantages of being suited to all circumstances, thanks to its elastic engine, the quality and comfort of its furnishings and above all to the four real seats that it offers passengers.

The engine is the 90° V6, 2.790 cc, power output of 206 kW (280 bhp) at 6,000 rpm, peak torque of 387 Nm (281 kgm) at 3,500 rpm, and a specific power of 100.3 bhp/l.

The chassis is a monocoque with excellent torsional and flexional rigidity that maintains set-up parameters constant to reflect the sporty nature of the design.

The suspension is independent all round, fitting MacPherson struts at the front with pressurized hydraulic telescopic dampers, coil springs and an anti-roll bar; at the rear, trapezoid wishbones with pressurized hydraulic telescopic dampers and coil springs. A control on the central console allows the damper setting to be adjusted in four positions.

The braking system is of the twin independent circuit type with brake servo and ABS, large ventilated disc brakes (307 mm at the front, 316 mm at the rear) and Brembo floating aluminium calipers.

The steering is rack and pinion with dual return power steering.

The light alloy wheels are 8x17 at the front and 9x17 at the rear, mounting 215/45 ZR 17 and 245/40 ZR 17 tyres.

The fuel tank has a capacity of 80 litres.

Il V6 M

Nell'area...

I motori...

Il motore...

Il basata...

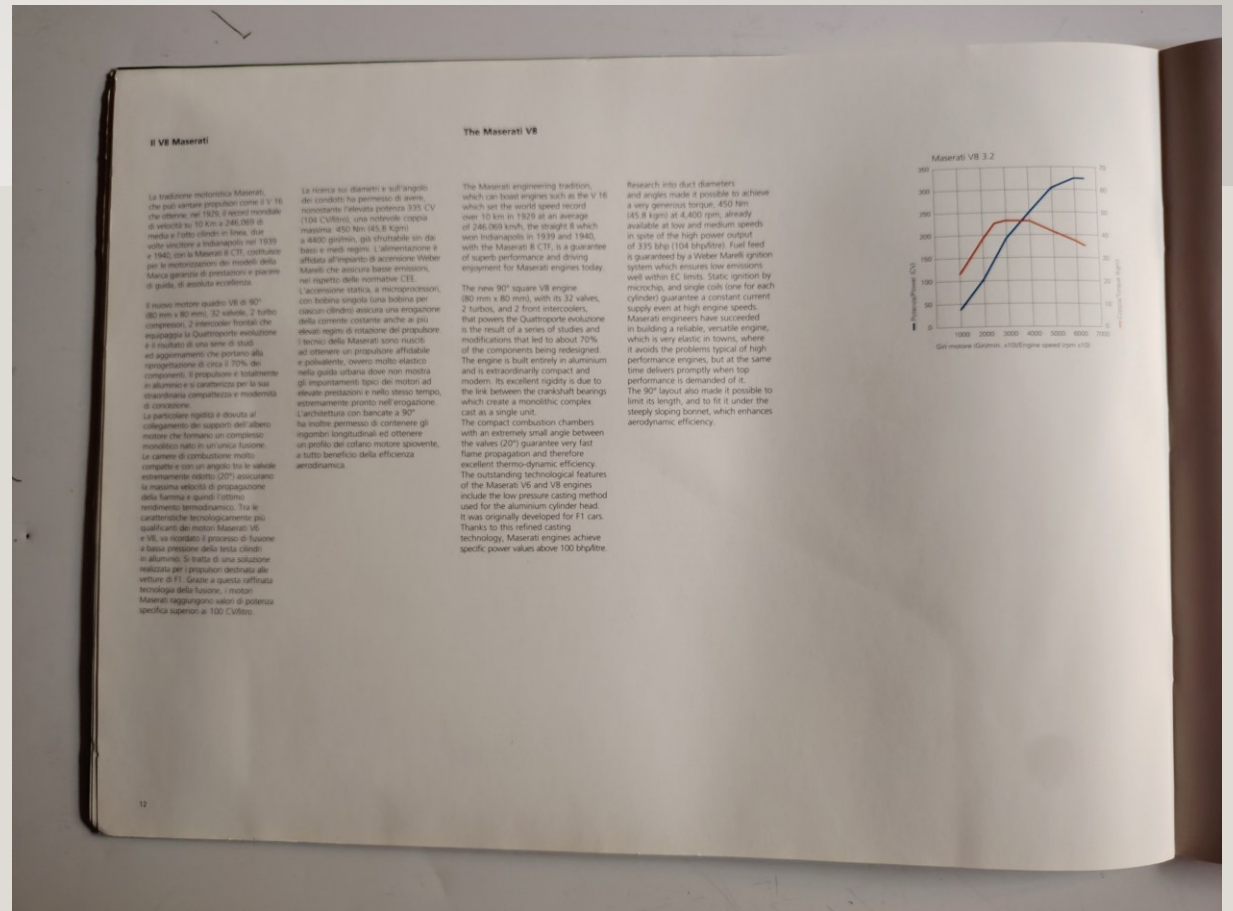
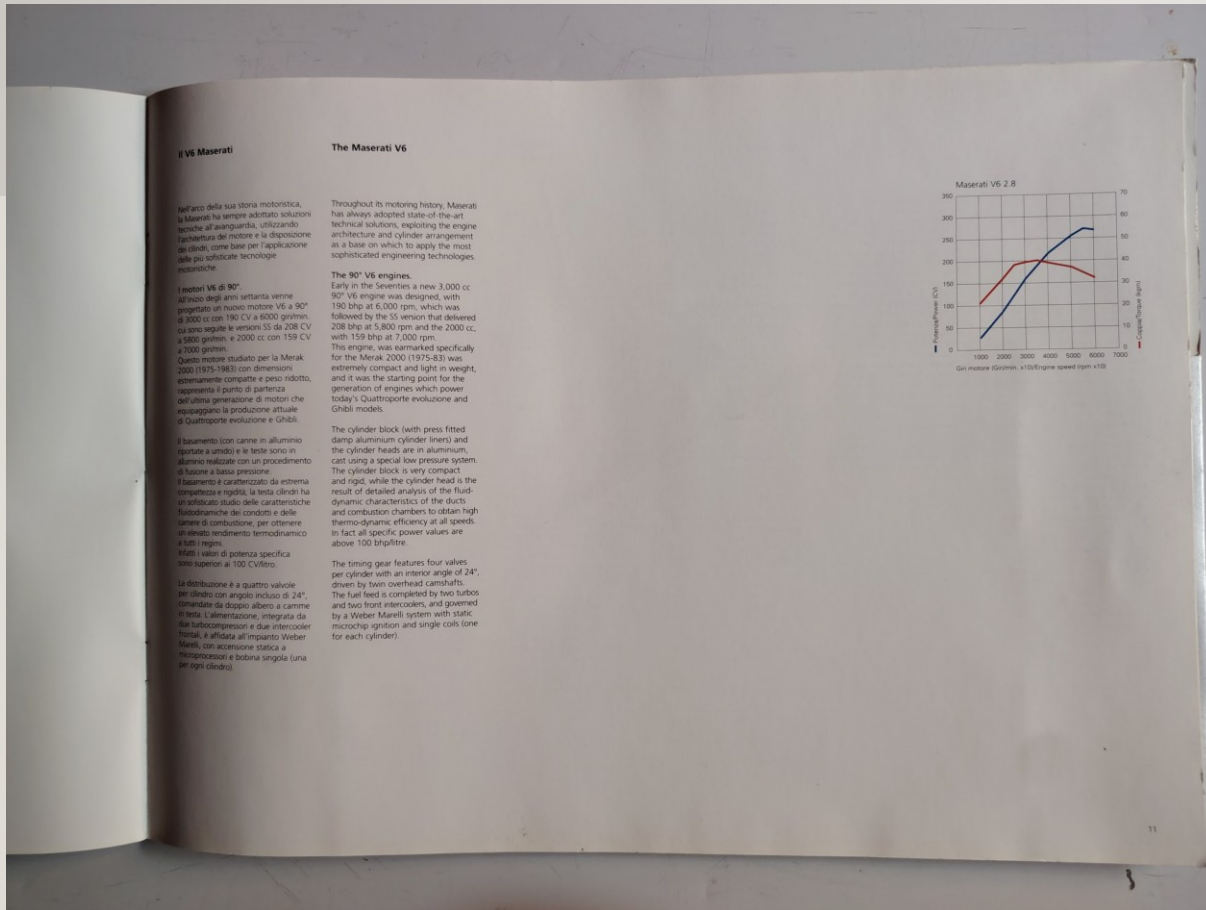
Il basata...

La dis...

La dis...



COLLECTION MASÉRATI - 68^{ème} SALON DE GENÈVE 3/4/5 MARS 1998



COLLECTION MASERATI - 68^{ème} SALON DE GENÈVE 3/4/5 MARS 1998

Maserati V8: una lunga tradizione

Tipo V8R (1935-36). I primi successi ottenuti dalla casa milanese con le motorizzazioni a 4, 6 e 8 cilindri in linea. Ernesto Maserati a Buenos Aires, nel 1935, un nuovo proporzionale che si distingue per l'architettura del basamento, puntando così all'epoca sulla vettura del primo motore Maserati a 8 cilindri V di 90°.

La cilindrata è di 4786 cc con alesaggio di 84 mm x 108 mm di corsa. La distribuzione è affidata ad un solo asse a girante in testa per bancata con due valvole per cilindro azionate da leve. Il rapporto di compressione è di 5,1:1. L'alimentazione è ottenuta tramite un compressore Roots e due carburatori Weber, uno davanti all'altro, piazzati a monte del compressore.

Un complesso collettore ramificato, fuso in acciaio, porta la miscela al centro della V. La regalandole potenza, 320 CV a 5300 giri/min, spinge la vettura a 280 km/h.

I tre cilindri equipaggia la nuova motorizzazione denominata "Tipo V8R", che viene, tra l'altro, il GP di Pau nel 1936, pilotata da "Ph-Ph" Etracolin.

Tipo 54 (1956-58). Nato dal diseno di Gioacchino Colombo (1956), mentre il telaio e la trasmissione sono di Valerio Colotti.

Il progetto più impegnativo è senza dubbio quello del motore V8 a doppia iniezione e dei magneti che per la prima volta alla Maserati è equipaggiato con distribuzione a quattro alberi e sempre in testa (2 per bancata).

I quattro carburatori Weber, sono montati all'interno della fiammata dalle due bancate, mentre i collettori di scarico lavorano dall'esterno. Il monoblocco Tipo Regatta, a 5 supporti di banco, è in lega in ghisa spianata e caldo e distribuisce il 4477,9 cc di cilindrata (93,8 x corsa 81 mm). La potenza massima è di 320 km/h.

Nel settore delle berline la Maserati realizza con i suoi otto cilindri la Quattroporte, l'unica vera ammiraglia sportiva italiana: la prima serie (1963-69) è costruita da Frua (4.135 cc, 260 CV, in seguito 290 CV e 230 km/h).

Maserati V8: a long tradition

Type V8R (1935-36). After the successes obtained by the Modena based company with its straight 4, 6 and 8 cylinder engines, in 1935 Ernesto Maserati developed a new engine with cylinder block architecture that was unusual for its day. This was Maserati's first engine with 8 cylinders in a 90° V. It had a capacity of 4788.1 cc, a bore of 84 mm and stroke of 108 mm. The timing gear featured a single overhead camshaft for each bank with two valves per cylinder actuated by short levers. The compression ratio was 5.1. Fuel feed relied on a Roots compressor and two different Weber carburetors positioned upstream of the compressor. A complex, ramified manifold, cast in aluminum, took the mixture to the centre of the V. Its generous power, 320 bhp at 5,300 rpm, took the car to 280 km/h. The eight cylinder engine powered the new racing car known as the "Type V8R", which won the Pau Grand Prix in 1936, and other races, driven by "Ph-Ph" Etracolin.

In parallel with production of its classic six cylinder models, Maserati offered its more demanding customer cars powered by its powerful 90° V8 engines, the heirs to its racing experience with cars and motorcycles.

The 8-cylinder engine, was suitably adapted and mounted on the 5000 GT coupé (1959-64), built in a Touring version specifically for the Shah of Persia, and later with bodies by Alemanno (4,938 cc, 325 and 340 bhp, a top speed of 260-270 km/h). It powered the Mexico 242 (1966-72), the aggressive Ghibli coupe (1967-73), particularly the Mexico 55 version of 1969, with a 4,930 cc engine delivering 325 hp and 280 km/h. It had a capacity of 4,477.9 cc (bore of 93.8 mm and stroke of 81 mm). The power delivery reached 400 bhp at 7,200 rpm, with a compression ratio of 9.5:1, and a top speed of 320 km/h.

The racing career of this car, which was known as the "Type 4505", realized with a two-seater sport body in aluminum, began in 1957, when it debuted in Buenos Aires, revealing its enormous potential straight away. Drivers who drove it to success included Jean Behra, Manuel Fangio, Carroll Shelby and Stirling Moss.

Type 420M58 (1958-59). A new V8 engine was built in 1958. It had a capacity of 4,190 cc, delivered 410 bhp at 8,000 rpm, a top speed of 330 km/h, and powered the Type 420M58 single seater known as the "Eldorado". Stirling Moss raced it at Monza, in the 500 mile race for Indy type cars.

The GT cars: the 5000 GT, Quattroporte, Mexico, Ghibli, Indy, Bora, Kyalami.

Type 420M58 (1958-59). A new V8 engine was built in 1958. It had a capacity of 4,190 cc, delivered 410 bhp at 8,000 rpm, a top speed of 330 km/h, and powered the Type 420M58 single seater known as the "Eldorado". Stirling Moss raced it at Monza, in the 500 mile race for Indy type cars.

The GT cars: the 5000 GT, Quattroporte, Mexico, Ghibli, Indy, Bora, Kyalami.

The racing career of this car, which was known as the "Type 4505", realized with a two-seater sport body in aluminum, began in 1957, when it debuted in Buenos Aires, revealing its enormous potential straight away. Drivers who drove it to success included Jean Behra, Manuel Fangio, Carroll Shelby and Stirling Moss.

The GT cars: the 5000 GT, Quattroporte, Mexico, Ghibli, Indy, Bora, Kyalami.

Quattroporte evoluzione

Caratteristiche tecniche	V6 90° 2.8	V8 90° 3.2
Dimensioni e pesi		
Lunghezza	4550 mm	4550 mm
Larghezza	1810 mm	1810 mm
Altezza	1380 mm	1380 mm
Peso	2650 mm	2650 mm
Carreggiata anteriore	1522 mm	1522 mm
Carreggiata posteriore	1522 mm	1522 mm
Peso a vuoto	1543 kg *(1556 kg)	1647 kg *(1675 kg)
Pneumatici anteriori	225/45 ZR 17	225/45 ZR 17
Pneumatici posteriori	245/40 ZR 17	245/40 ZR 17
Cerchi anteriori	8" x 17"	8" x 17"
Cerchi posteriori	9" x 17"	9" x 17"
Serbatoio carburante	100 litri ca.	100 litri ca.
Bagagliaio	475 dm ³ ca.	475 dm ³ ca.

Motore	anteriore	posteriore
Posizione	6	8
Cilindri	94 x 67 mm	80 x 80 mm
Alesaggio e corsa	2790 cc	3217 cc
Cilindrata totale	7,4	7,3
Rapporto di compressione	397 Nm	450 Nm
Coppia massima	(40,5 kgm)	(45,8 kgm)
	a 3500 giri/min.	a 3500 giri/min.
Potenza massima	206 kW	247 kW
	(280 CV)	(335 CV)
	a 6000 giri/min.	a 6000 giri/min.

Alberi a girante per bancata	2	2
Valvole per cilindro	4	4
Turbocompressori IH	2	2 with ball-bearing
Intercooler frontal	2	2
Basamento e teste cilindri	in lega leggera	in lega leggera
Cerchi	in ghisa a unido	in ghisa a unido
Iniezione	elettronica multipoint Weber Marelli	elettronica multipoint Weber Marelli
Accensione	elettronica a microprocessori, statica, diretta	elettronica a microprocessori, statica, diretta
Prestazioni		
Velocità	260 km/h *(255 km/h)	270 km/h *(265 km/h)
0-100 km/h	5,9"	5,8"
0-1000 m	25,9"	24,9"

* (trasmissione automatica)

Ghibli

Caratteristiche tecniche	V6 90° 2.8	V8 90° 3.2
Dimensioni e pesi		
Lunghezza	4223 mm	4223 mm
Larghezza	1775 mm	1775 mm
Altezza	1300 mm	1300 mm
Peso	2514 mm	2514 mm
Carreggiata anteriore	1515 mm	1515 mm
Carreggiata posteriore	1510 mm	1510 mm
Peso a vuoto	1365 kg *(1406 kg)	1647 kg *(1675 kg)
Pneumatici anteriori	215/45 ZR 17	225/45 ZR 17
Pneumatici posteriori	245/40 ZR 17	245/40 ZR 17
Cerchi anteriori	8" x 17"	8" x 17"
Cerchi posteriori	9" x 17"	9" x 17"
Serbatoio carburante	80 litri ca.	80 litri ca.
Bagagliaio	470 dm ³ ca.	470 dm ³ ca.

Motore	anteriore	posteriore
Posizione	6	8
Cilindri	94 x 67 mm	80 x 80 mm
Alesaggio e corsa	2790 cc	3217 cc
Cilindrata totale	7,4	7,3
Rapporto di compressione	397 Nm	450 Nm
Coppia massima	(40,5 kgm)	(45,8 kgm)
	a 3500 giri/min.	a 3500 giri/min.
Potenza massima	206 kW	247 kW
	(280 CV)	(335 CV)
	a 6000 rpm	a 6000 rpm

Alberi a girante per bancata	2	2
Valvole per cilindro	4	4
Turbocompressori IH	2	2 with ball-bearing
Intercooler frontal	2	2
Basamento e teste cilindri	in lega leggera	in lega leggera
Cerchi	in ghisa a unido	in ghisa a unido
Iniezione	elettronica multipoint Weber Marelli	elettronica multipoint Weber Marelli
Accensione	elettronica a microprocessori, statica, diretta	elettronica a microprocessori, statica, diretta
Prestazioni		
Velocità	260 km/h *(255 km/h)	270 km/h *(265 km/h)
0-100 km/h	5,9"	5,8"
0-1000 m	25,9"	24,9"

* (trasmissione automatica)

Quattroporte evoluzione

Technical specifications	V6 90° 2.8	V8 90° 3.2
Dimensions and weight		
Length	4550 mm	4550 mm
Width	1810 mm	1810 mm
Height	1380 mm	1380 mm
Wheelbase	2650 mm	2650 mm
Front track	1522 mm	1522 mm
Rear track	1502 mm	1502 mm
Kerb weight	1543 kg *(1556 kg)	1647 kg *(1675 kg)
Front tyres	225/45 ZR 17	225/45 ZR 17
Rear tyres	245/40 ZR 17	245/40 ZR 17
Front wheel rims	8" x 17"	8" x 17"
Rear wheel rims	9" x 17"	9" x 17"
Fuel tank	approx. 100 litres	approx. 100 litres
Boot	approx. 475 dm ³	approx. 475 dm ³

Engine	front	rear
Position	6	8
Cylinders	94 x 67	80 x 80
Bore and stroke	2790 cc	3217 cc
Total displacement	7,4	7,3
Compression ratio	397 Nm	450 Nm
Maximum torque	(40,5 kgm)	(45,8 kgm)
	a 3500 rpm	a 3500 rpm
Maximum power	206 kW	247 kW
	(280 CV)	(335 CV)
	a 6000 rpm	a 6000 rpm

Camshaft per bank	2	2
Valves per cylinder	4	4
IH turbochargers	2	2 with ball-bearing
Front intercooler	2	2
Cylinder blocks and heads	light alloy	light alloy
Cylinder liners	cast iron wet	cast iron wet
Injection	Weber Marelli electronic multipoint	Weber Marelli electronic multipoint
Ignition	static, direct electronic with microprocessors	static, direct electronic with microprocessors
Performances		
Speed	260 km/h *(255 km/h)	270 km/h *(265 km/h)
0-100 km/h	5,9"	5,8"
0-1000 m	25,9"	24,9"

* (automatic transmission)

Ghibli

Technical specifications	V6 90° 2.8	V8 90° 3.2
Dimensions and weight		
Length	4223 mm	4223 mm
Width	1775 mm	1775 mm
Height	1300 mm	1300 mm
Wheelbase	2514 mm	2514 mm
Front track	1515 mm	1515 mm
Rear track	1510 mm	1510 mm
Kerb weight	1365 kg *(1406 kg)	1647 kg *(1675 kg)
Front tyres	215/45 ZR 17	225/45 ZR 17
Rear tyres	245/40 ZR 17	245/40 ZR 17
Front wheel rims	8" x 17"	8" x 17"
Rear wheel rims	9" x 17"	9" x 17"
Fuel tank	approx. 80 litres	approx. 80 litres
Boot	approx. 470 dm ³	approx. 470 dm ³

Engine	front	rear
Position	6	8
Cylinders	94 x 67	80 x 80
Bore and stroke	2790 cc	3217 cc
Total displacement	7,4	7,3
Compression ratio	397 Nm	450 Nm
Maximum torque	(40,5 kgm)	(45,8 kgm)
	a 3500 rpm	a 3500 rpm
Maximum power	206 kW	247 kW
	(280 CV)	(335 CV)
	a 6000 rpm	a 6000 rpm

Camshaft per bank	2	2
Valves per cylinder	4	4
IH turbochargers	2	2 with ball-bearing
Front intercooler	2	2
Cylinder blocks and heads	light alloy	light alloy
Cylinder liners	cast iron wet	cast iron wet
Injection	Weber Marelli electronic multipoint	Weber Marelli electronic multipoint
Ignition	static, direct electronic with microprocessors	static, direct electronic with microprocessors
Performances		
Speed	260 km/h *(255 km/h)	270 km/h *(265 km/h)
0-100 km/h	5,9"	5,8"
0-1000 m	25,9"	24,9"

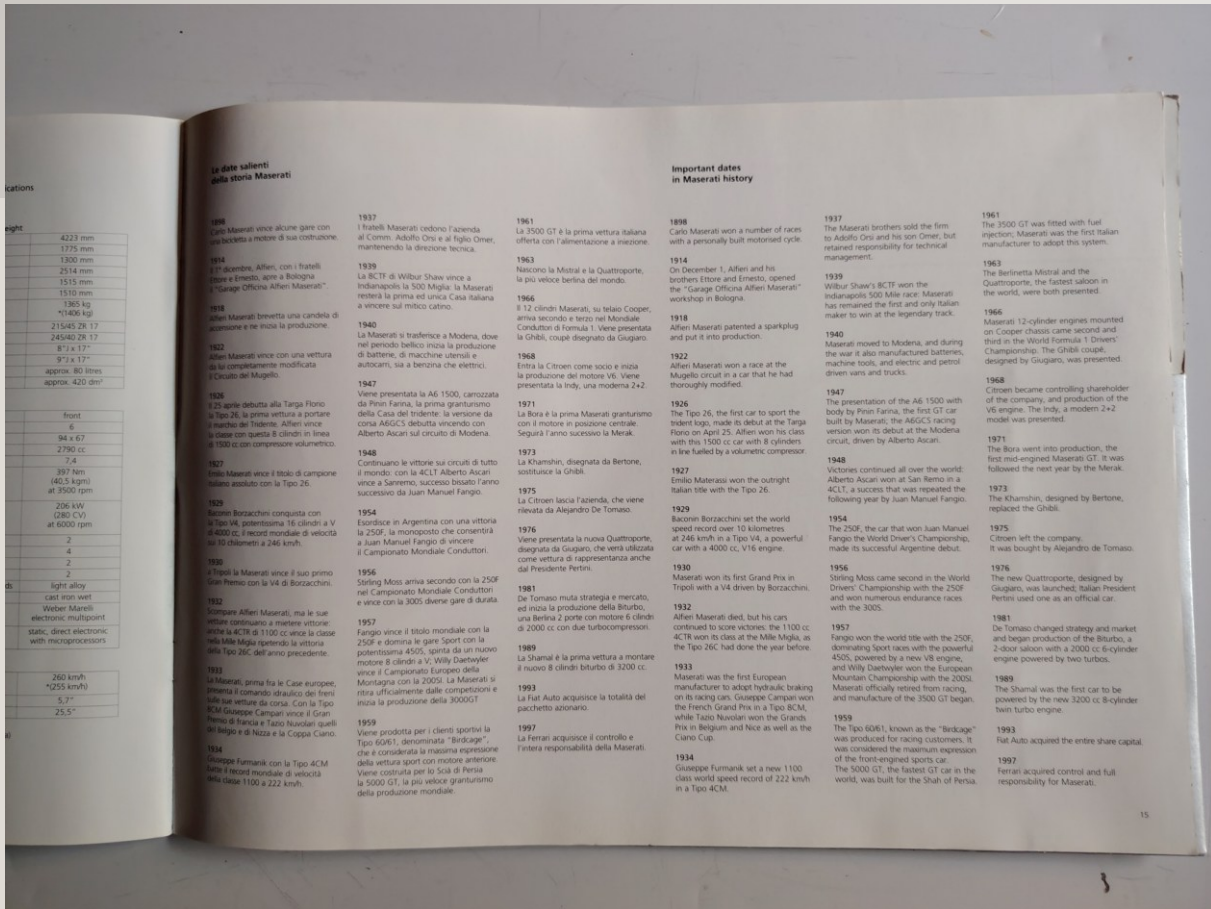
* (trasmissione automatica)

Le date salienti della storia

- 1898 Carlo Maserati una bicicletta a...
- 1914 E. 115 duemila, Etore e Ernesto a "Garage Offi"
- 1918 Alfieri Maserati accensione a r...
- 1922 Alfieri Maserati da lui completato il Circuito del F...
- 1926 il 25 aprile debutta la Tipo 26, la prima ammiraglia della storia della casa di 1500 cc con...
- 1927 Emilio Maserati italiano accolt...
- 1929 Baccon Borzari la Tipo V4, post di 6000 cc, fino a sui 100 chilometri...
- 1930 a Tripoli la Maserati Gran Premio c...
- 1932 Scompare Alfa vettura corsa anche la 4C/TR nella Mille Miglia della Tipo 26C...
- 1933 La Maserati, per presenta il coupé sulle sue vetture BCM Giuseppe Premio di Francia del Belgio e...
- 1934 Giuseppe Pianta batte i record della classe 1...



COLLECTION MASÉRATI - 68^{ème} SALON DE GENÈVE 3/4/5 MARS 1998



ations

light

4233 mm
1775 mm
1300 mm
2514 mm
1515 mm
1310 mm
1865 kg
11466 kg/l
21545.28 l/17
24542.28 l/17
87 l x 17"
97 l x 17"
approx. 80 litres
approx. 420 dm ³

Le date salienti della storia Maserati

1898 Giulio Maserati vince alcune gare con la sua bicicletta a motore di sua costruzione.

1914 Il 1° dicembre, Alfieri, con i fratelli Ernesto e Ernesto, apre a Bologna l' "Officina Alfieri Maserati".

1918 Alfieri Maserati inventa una cambiale di compressione e ne inizia la produzione.

1922 Alfieri Maserati vince con una vettura da 4 cilindri la competizione modificata il Circuito del Mugello.

1926 Il 25 aprile debutta alla Targa Florio la Tipo 26, la prima vettura a portare il marchio del Tridente. Alfieri vince la classe con questa 8 cilindri in linea di 1700 cc con compressore volumetrico.

1927 Giulio Maserati vince il titolo di campione italiano assoluto con la Tipo 26.

1929 Battore Borzacchini conquista con la Tipo 16, potentissima 16 cilindri a V di 4000 cc, il record mondiale di velocità su 10 chilometri al 246 km/h.

1930 Il Tridente Maserati vince il suo primo Gran Premio con la V4 di Borzacchini.

1932 Giuseppe Alfieri Maserati, ma le sue vetture continuano a mettere in luce anche la ACRT di 1100 cc vince la classe nella Mille Miglia superando la vittoria della Tipo 26C dell'anno precedente.

1933 La Maserati, prima fra le Case europee, presenta il comando idraulico dei freni sulle vetture da corsa. Con la Tipo 8CM Giuseppe Campari vince il Gran Premio di Francia a Tazio Nuvolari quelli di Belgio e di Nizza e la Coppa Ciano.

1934 Giuseppe Fumani con la Tipo 4CM ottiene il record mondiale di velocità nel 1900 a 222 km/h.

Important dates in Maserati history

1961 La 3500 GT è la prima vettura italiana offerta con l'alimentazione a iniezione.

1963 Nascono la Mistral e la Quattroporte, la più veloce berlina del mondo.

1966 Il 12 cilindri Maserati, su telaio Cooper, arriva secondo e terzo nel Mondiale Conduktor di Formula 1. Viene presentata la Ghibli, coupé disegnato da Giugiaro.

1968 Entra la Citroen come socio e inizia la produzione del motore V6. Viene presentata la Indy, una moderna 242.

1971 La Bora è la prima Maserati equipata con il motore a posizione centrale. Seguirà l'anno successivo la Merak.

1973 La Khamshin, disegnata da Bertone, sostituisce la Ghibli.

1975 La Citroen lascia l'azienda, che viene rilevata da Alejandro De Tomaso.

1976 Viene presentata la nuova Quattroporte, disegnata da Giugiaro, che verrà utilizzata come vettura di rappresentanza anche dal Presidente Pertini.

1981 De Tomaso muta strategia e mercato, ed inizia la produzione della Biturbo, una Berlina 2 porte con motore 6 cilindri di 2000 cc con due turbocompressori.

1989 La Shamal è la prima vettura a montare il nuovo 8 cilindri biturbo di 3200 cc.

1993 La Fiat Auto acquiesce la totalità del pacchetto azionario.

1997 La Ferrari acquisisce il controllo e l'intera responsabilità della Maserati.

1898 Carlo Maserati won a number of races with a personally built motorized cycle.

1914 On December 1, Alfieri and his brothers Ettore and Ernesto, opened the "Garage Officina Alfieri Maserati" workshop in Bologna.

1918 Alfieri Maserati patented a sparkplug and put it into production.

1922 Alfieri Maserati won a race at the Mugello circuit in a car that he had thoroughly modified.

1926 The Tipo 26, the first car to sport the Trident logo, made its debut at the Targa Florio on April 25. Alfieri won his class with this 1700 cc car with 8 cylinders, in line fueled by a volumetric compressor.

1927 Emilio Materassi won the outright Italian title with the Tipo 26.

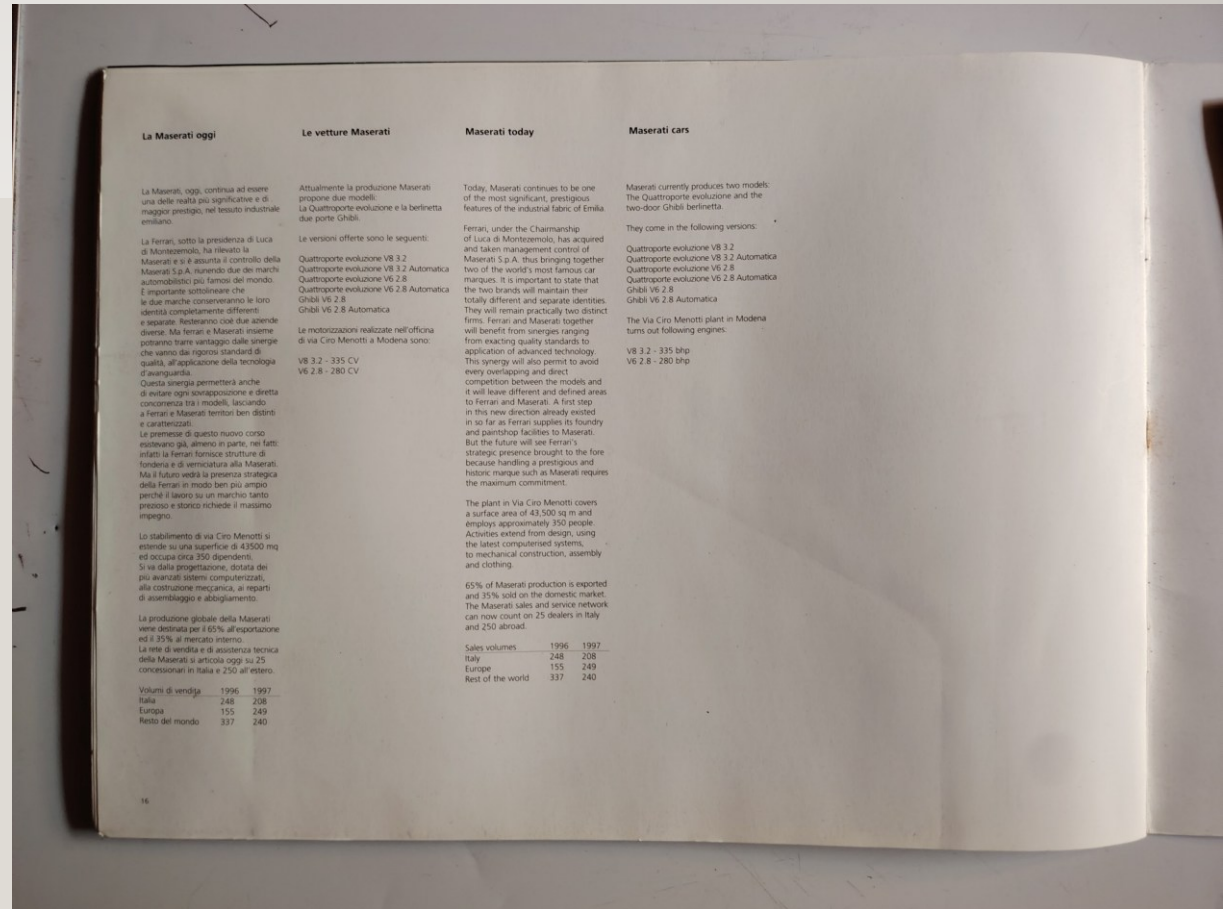
1929 Battore Borzacchini set the world speed record over 10 kilometers at 246 km/h in a Tipo V4, a powerful car with a 4000 cc, V16 engine.

1930 Maserati won its first Grand Prix in Tripoli with a V4 driven by Borzacchini.

1932 Alfieri Maserati died, but his cars continued to score victories. The 1100 cc, 4CTR won its class at the Mille Miglia, as the Tipo 26C had done the year before.

1933 Maserati was the first European manufacturer to adopt hydraulic braking on its racing cars. Giuseppe Campari won the French Grand Prix in a Tipo 8CM, while Tazio Nuvolari won the Grand Prix in Belgium and Nice as well as the Ciano Cup.

1934 Giuseppe Fumani set a new 1100 class world speed record of 222 km/h in a Tipo 4CM.



La Maserati oggi

La Maserati, oggi, continua ad essere una delle realtà più significative e di maggior prestigio, nel tessuto industriale emiliano.

La Ferrari, sotto la presidenza di Luca di Montezemolo, ha rilevato la Maserati e si è assunta il controllo della Maserati S.p.A. ritenendo due marchi automobilistici più famosi del mondo. È importante sottolineare che le due marche conserveranno le loro identità completamente differenti e separate. Riterremo così due aziende diverse. Ma Ferrari e Maserati insieme potranno trarre vantaggio dalle sinergie che vanno da rigorosi standard di qualità, all'applicazione della tecnologia d'avanguardia.

Questa sinergia permetterà anche di evitare ogni sovrapposizione e diretta concorrenza tra i modelli, lasciando a Ferrari e Maserati terreni ben distinti e caratterizzati.

Le premesse di questo nuovo corso esistono già, almeno in parte, nei fatti: infatti la Ferrari fornisce strutture di fondere e di verniciatura alla Maserati. Ma il futuro vede la presenza strategica della Ferrari in modo ben più ampio perché il lavoro su un marchio tanto prezioso e storico richiede il massimo impegno.

Lo stabilimento di via Ciro Menotti si estende su una superficie di 43500 mq ed occupa circa 350 dipendenti. Si va dalla progettazione, dotata dei più avanzati sistemi computerizzati, alla costruzione meccanica, ai reparti di assemblaggio e abbugliamento.

La produzione globale della Maserati viene destinata per il 65% all'esportazione ed il 35% al mercato interno.

La rete di vendita e di assistenza tecnica della Maserati si articola oggi su 25 concessionari in Italia e 250 all'estero.

Le vetture Maserati

Attualmente la produzione Maserati propone due modelli: La Quattroporte-evoluzione e la berlinaetta due porte Ghibli.

Le versioni offerte sono le seguenti:

Quattroporte evoluzione V8 3.2
Quattroporte evoluzione V8 3.2 Automatica
Quattroporte evoluzione V6 2.8
Ghibli V6 2.8
Ghibli V6 2.8 Automatica

Le motorizzazioni realizzate nell'officina di via Ciro Menotti a Modena sono:

V8 3.2 - 335 CV
V6 2.8 - 280 CV

Maserati today

Today, Maserati continues to be one of the most significant, prestigious features of the industrial fabric of Emilia and its people.

Ferrari, under the Chairmanship of Luca di Montezemolo, has acquired and taken management control of Maserati S.p.A. thus bringing together two of the world's most famous car marques. It is important to state that the two brands will maintain their totally different and separate identities. They will remain practically two distinct firms. Ferrari and Maserati together will benefit from synergies ranging from exacting quality standards to application of advanced technology. This synergy will also permit to avoid every overlapping and direct competition between the models and it will leave different and defined areas to Ferrari and Maserati. A first step in this new direction already existed in so far as Ferrari supplies its foundry and paintshop facilities to Maserati. But the future will see Ferrari's strategic presence brought to the fore because handling a prestigious and historic marque such as Maserati requires the maximum commitment.

The plant in Via Ciro Menotti covers a surface area of 43,500 sq m and employs approximately 350 people. Activities extend from design, using the latest computerized systems, to mechanical construction, assembly and clothing.

65% of Maserati production is exported and 35% sold on the domestic market. The Maserati sales and service network can now count on 25 dealers in Italy and 250 abroad.

Maserati cars

Maserati currently produces two models: The Quattroporte evolution and the two-door Ghibli berlinaetta.

They come in the following versions:

Quattroporte evolution V8 3.2
Quattroporte evolution V8 3.2 Automatica
Quattroporte evolution V6 2.8
Ghibli V6 2.8
Ghibli V6 2.8 Automatica

The via Ciro Menotti plant in Modena turns out following engines:

V8 3.2 - 335 bhp
V6 2.8 - 280 bhp

Sales volumes	1996	1997
Italy	248	208
Europe	155	249
Rest of the world	337	240

Volumi di vendita	1996	1997
Italia	248	208
Europa	155	249
Resto del mondo	337	240



COLLECTION MASÉRATI - 68^{ème} SALON DE GENÈVE 3/4/5 MARS 1998



ikes two models:
ziane and the
tta.

ing versions:

8 3.2
8 3.2 Automatica
6 2.8
6 2.8 Automatica

nt in
es:

Maserati 1926-1998

1926	Tipo 26	1956	4505
1928	Tipo 268 MM	1957	3500 GT Tor
1929	V4	1957	250F
1930	Tipo 26 M	1957	250FT2
1932	Tipo 4CM 1100	1958	420M Eld
1932	Tipo 4CS 1500	1959	5000 GT
1933	Tipo 8CM	1959	Tipo 60
1934	Tipo 6C 34	1961	Tipo 63
1934	Tipo 8CM 3000	1961	3500 GT
1934	Tipo 4C 2500	1962	151
1936	Tipo 6CM	1963	Quattroporte
1938	Tipo 8CTF	1963	Mistral
1939	Tipo 4CL	1963	Sebring
1940	Tipo A6	1966	Ghibli
1947	Tipo A6G Corsa Sport	1966	Motore F1
1948	Tipo ACLT	1966	Mexico
1948	Tipo A6G	1966	Mistral Spyder
1951	Tipo A6GCM	1968	Ghibli Spyder
1953	Tipo A6GCS	1969	Indy
1954	250F	1971	Bora
1954	Tipo A6G Zagato	1972	Merak S5
1955	1505	1973	Khamisín
1955	2005	1979	Quattroporte
1955	3005	1994	Ghibli
		1998	Quattroporte V8 evoluzione



COLLECTION MASÉRATI - 68^{ème} SALON DE GENÈVE 3/4/5 MARS 1998

BROCHURE DOSSIER DE PRESSE MASÉRATI
68^{ème} SALON DE GENÈVE 3-4 et 5 mars 1998 + 1 CD

Rare - 16 pages couleur - Format paysage -

Réf MASÉRATI BROCHURE DOSSIER DE PRESSE
GENÈVE 1999

35,00 €

prix VIP 30,00 €

MASERATI
MODENA

COLLECTION MASÉRATI - 222 4 V

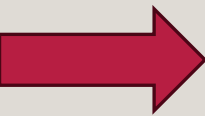


*Le frontal se présente avec un look très moderne: une grille de calandre basse et arrondie qui conserve toutefois l'air de famille de la gamme actuelle.
À la base du pare-brise, un aileron sert à faciliter le nettoyage aérodynamique de la vitre avant.
Le spoiler arrière, augmente la charge dynamique sur les roues motrices et donne une touche encore plus sportive à cette Maserati coupé.*

G.L.M.
AUTO COURSE
Francis MAGANA
31, av. de Grande-Bretagne
TOULOUSE - Tél : 61 31 81 31

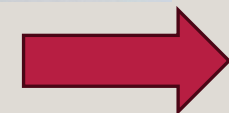
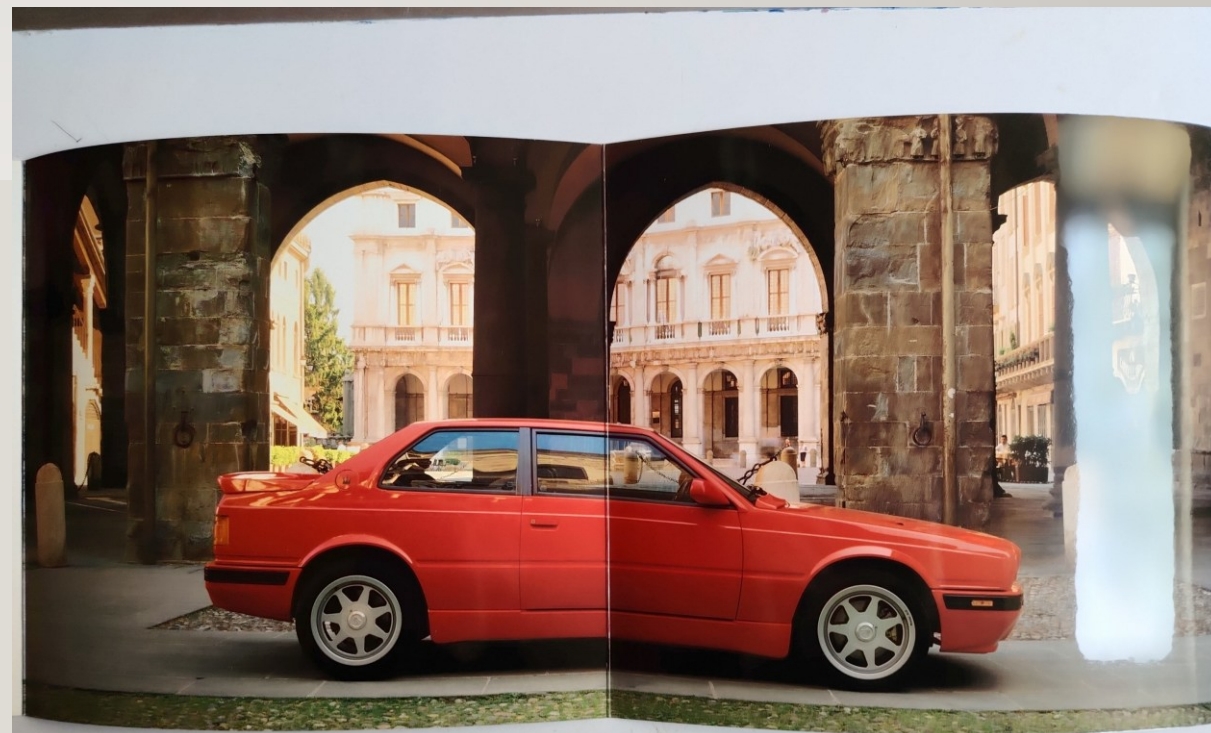


Die Frontpa
trotzdem da
An der Basis
Der hintere
diesem Mas



COLLECTION MASÉRATI - 222 4 V

Die Frontpartie hat ein modernes Gesicht: eine niedrige und abgerundete Kühlerblende, die trotzdem das "Familiengefühl" der gegenwärtigen Modellreihe aufrechterhält.
An der Basis der Frontscheibe ein Spoiler begünstigt die aerodynamische Reinigung der Frontscheibe.
Der hintere Spoiler erhöht die dynamische Last auf den Antriebsrädern und gibt diesem Maserati-Coupé eine noch sportlichere Note.



COLLECTION MASÉRATI - 222 4 V

MASERATI 222

Deux voitures particulières, consacrées à ceux qui prétendent tirer du moteur ses valeurs de puissance et de couple les plus performantes, en les exploitant même aux bas et aux moyens régimes.

PERFORMANCES AMELIOREES

SR

Moteur en V de 90°, 3 soupapes par cylindre, deux turbocompresseurs, 225 CV, 220 km/h, sont des données qui parlent d'elles-mêmes: des performances exaltantes pour une voiture 2.8 litres, et absolument sûre également grâce à une assiette améliorée qui permet une tenue de route vraiment exceptionnelle.

4v

Le moteur 6 cylindres en V de 90° monte 4 arbres à cames en tête, 4 soupapes par cylindre et deux turbocompresseurs IHI. Il développe une puissance de 205 kW (280 CV) à 5500 t/min. et un couple maximal de 431 Nm (43,9 kgm) à 3750 t/min.

Les nouveautés techniques de ce propulseur concernent: le vilebrequin redessiné, les bielles allégées, de nouveaux pistons obtenus par moulage et non par fusion, une chambre de combustion au dessin retouché, des soupapes au sodium et les nouveaux turbocompresseurs IHI type RHB 5.2.

Ses suspensions intelligentes (sur demande pour **SR**, de série pour **4v**), par mécanique active, que le pilote peut régler sur 4 positions; le système de freinage surdimensionné et le célèbre différentiel Ranget, permettent de contrôler la voiture en toute sécurité même dans les conditions les plus difficiles et enthousiasmantes.

Un soin tout particulier a été placé dans le confort de marche en introduisant un nouveau système all-around d'isolation acoustique venant s'ajouter à la barrière anti-bruit et antivibratile qui équipe déjà cette voiture. Les longs voyages à haute vitesse peuvent ainsi être parcourus dans la plus totale tranquillité en permettant une conduite attentive, sûre et reposante.



Zwei besondere Fahrzeuge, für die bestimmt, die vom Motor max. Leistungen und ein max. Drehmoment verlangen, und zwar auch im mittleren und unteren Drehzahlbereich.

VERBESSERTE LEISTUNG

SR

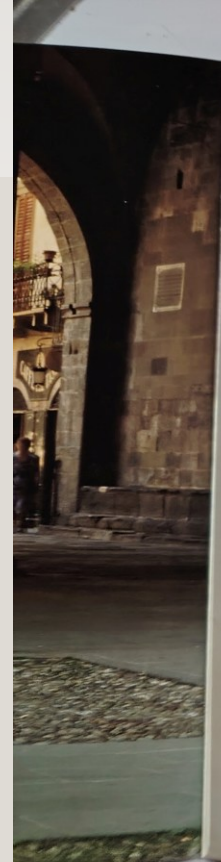
90°-6-Zylinder-V-Motor mit 3 Ventilen pro Zylinder, zwei Turbokompressoren, 225 PS, 220 km/h, sind Daten, die für sich sprechen. Erstaunliche Leistungswerte für ein fünfzylinderiges 2.8-l-Fahrzeug, dessen Sicherheit dank einer tatsächlich ausgezeichneten Straßenlage maximal ist.

4v

Der 90°-6-Zylinder-V-Motor mit 4 obenliegenden Nockenwellen, 4 Ventilen pro Zylinder und 2 I.H.I.-Turbokompressoren liefert eine Leistung von 205 kW (280 PS) bei einer Drehzahl von 5500 min⁻¹ und ein max. Drehmoment von 431 Nm (43,9 kgm) bei einer Drehzahl von 3750 min⁻¹. Die neue Technik dieses Antriebsaggregates: Neu konstruierte Kurbelwelle, leichter gewordene Pleuel, geschmiedete und nicht mehr gegossene Kolben, neu konstruierte Brennkammer, Natriumventile und neue I.H.I.-Turbokompressoren Typ RHB 5.2.

Die intelligenten Aufhängungen mit aktiver Mechanik (auf Wunsch für **SR**, Serienmäßig für **4v**), vom Fahrer in vier Stellungen verstellbar, die überdimensionierte Bremsanlage und das bewährte Ranget-Differential erlauben die sichere Kontrolle des Fahrzeugs auch unter besonders anspruchsvollen Bedingungen.

Mit Einführung eines neuen deutschen Schalldämpfungs-systems, das die schon vorhandenen Schall- und Schwingungsdämpfungs-elemente ergänzt, ist dem Fahrkomfort besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden. So werden lange Reisen, auch bei hoher Geschwindigkeit, in äußerster Ruhe durchgeführt und erlauben ein aufmerksames, sicheres und nicht ermüdendes Fahren.



LA LIGNE

Le frontal se présente avec un look très moderne: une grille de calandre basse et arrondie qui conserve toutefois l'air de famille de la gamme actuelle. De nouveaux projecteurs composés de deux feux de ville du type polyellipsoïdaux de grande puissance et de deux feux de route rectangulaires. La forme du frontal est ainsi plastique et, en même temps, agressive. À la base du pare-brise, un aileron sert à la fois à escamoter les essui-glaces, du type encaissé, et à faciliter le nettoyage aérodynamique de la vitre avant. Les corps des miroirs rétroviseurs arrière et les gouttières sont peints de la même couleur que la carrosserie. Nouvelles, dans leur dessin, les mini-jupes de bas de caisse sont elles aussi peintes de la même couleur que la coque. Le troisième volume se caractérise par un aileron qui se raccorde parfaitement au flanc arrière. Les jantes, en alliage léger, son du type à 7 lobes.

L'INTERIEUR

La forme de l'intérieur est celle classique et très appréciée de Maserati: sièges en cuir souple intégral et antidérapant, à la forme anatomique à assise allongée, couronne de volant, pommeau du levier de vitesses et poignée du frein de stationnement en bois. Le tableau porte-instruments (cadrans sur fond noir) présente un tachymètre réglé à 300 km/h, un thermomètre de température extérieure et une lampe-témoin de signalisation au cas où la température atteindrait des valeurs inférieures ou égales à 0° (seulement **4v**).



DIE LINIE

Die Frontpartie hat ein modernes Gesicht: eine niedrige und abgerundete Kühlerblende, die trotzdem das "Familiengefühl" der gegenwärtigen Modellreihe aufrechterhält. Neu sind die Scheinwerfer, die aus zwei polyelliptischen Abblendlichtschwerfmetern großer Leistung und aus zwei rechteckigen Fernlichtscheinwerfern bestehen. Die Frontansicht erhält so gleichzeitig einen plastischen und aggressiven Anstrich.

An der Basis der Frontscheibe verdeckt ein Spoiler nicht nur die Scheibenwischer, sondern beginnend auch die aerodynamische Reinigung der Frontscheibe. Die Gehäuse der Rückspiegel und die Regenrinnen sind im gleichen Farbton wie die Karosserie lackiert. Neu im Design die Minischürzen unter den Türen, auch sie in der Farbe der Karosserie lackiert. Das Heck ist gekennzeichnet durch einen Spoiler, der gut an die Seitenteile anschließt. Die Leichtmetallfelgen haben 7 Speichen.

DIE INNENAUSSTATTUNG

Die Innenausstattung hat die klassische Form und den schon immer gelobten Maserati-Stil beibehalten: Sitze aus weichem nutschfesten Leder, anatomisch geformt, mit langem Sitzpolster; Lenkrad, Schalthebelsgriff und Griff der Handbremse aus Holz. Instrumententafel mit Instrumenten auf schwarzem Hintergrund, Tachometer auf 300 km/h geeicht, komplett mit Außentemperaturthermometer und Anzeige bei Werten von 0° oder darunter (nur **4v**).



COLLECTION MASÉRATI - 228




MASERATI 228

A Thoroughbred Italian Luxury Coupé
Combining luxurious tradition with sporting appeal, the Maserati 228 sets the standard for elegance in the Luxury Coupé class of fine automobiles.

THE ENGINE
At the heart of the 228 throbs another great Maserati engine. State of the art engineering coupled with Maserati's legendary racing heritage produce a blend of power and responsiveness that will surely set the performance standards in its class. The 228 draws 225 horsepower from the 2.8 liter twin turbo charged engine, propelling this machine from zero to sixty in about six exhilarating seconds, up to a top speed of about 145 miles per hour.

THE COACHWORK
Elegance and aerodynamics - Italian style - mark this distinctive Maserati coupé. The lines of the hood, fenders and grill have been softened from those of earlier models to improve air flow while retaining the traditionally aggressive look of Maserati. This look is accentuated by the renowned trident emblem found both front and rear, and on the hubs of the new 15" alloy wheels. Overall, the car is larger than its 4-door cousin the 430 model, and its sleek, racy exterior is superbly fitted and finished in keeping with its world class stature.

THE CABIN
The interior of the 228 is a treat to your eyes, hands and back. The quality of its sumptuous materials is matched only by the craftsmanship employed in the fitting of these rich woods and leathers. Elegant wood has been chosen for the facings on the doors, dashboard, and console, as well as for the handles of the hand brake and gear shift. Suede material and leather in coordinated colors are used on the classic seats. Rich carpeting and thermal insulation complete the sound insulation system that virtually eliminates resonance in the body shell and tames road noise on any surface. Air quality is controlled during all seasons with a new Automatic Climate Control that combines the features of both heater and air conditioner. Comfort is ensured in any weather, both in the front and rear seats, and enhanced by an optional electric tilt-slide sun roof for those days when the weather is perfect.



COLLECTION MASÉRATI - 228

MASERATI 228

Powerful, sleek, dashing and distinctive -
you only live once - do it in a Maserati 228.



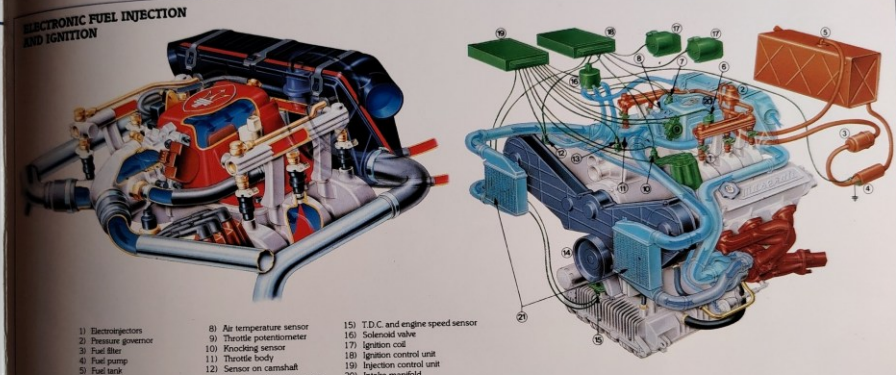
ELECTRONIC AND IGNITION

The electronic
Maserati auto
with maximum
of the engine
accurate meter
optimum meter
Maserati's ele
"Speed-Dens
engine r.p.m.
determine the
The injectors
sequence. Fo
fitted with a p
The electronic
the ignition ti
to prevent ov



COLLECTION MASÉRATI - 228

ELECTRONIC FUEL INJECTION AND IGNITION



The electronic fuel injection and ignition systems fitted to Maséрати automobiles ensures optimum performance with maximum fuel economy throughout the power curve of the engine. These advantages are achieved by the accurate metering of the fuel/air ratio and by the optimum monitoring of the ignition timing.

Maséрати's electronic fuel injection is based on the Weber "Low Density" system. The combined values of the engine r.p.m., the air density and the air intake quality determine the precise volume of fuel required.

The injectors - one for each cylinder - are fed in phased sequence. For more accurate metering, the system is fitted with a progressive twin choke intake.

The electronic ignition system, as well as operating the ignition timing, constantly regulates the wastegates to prevent overboosting, allowing the excess gases to

by-pass the turbochargers and flow to the exhaust system.

The engine can, therefore, run constantly close to maximum boost, thus fully exploiting all the available power.

This new concept, as well as controlling overboosting, protects the engine by preventing pre-ignition and over-revving; the system is governed by the Marelli Microprocessor electronic micro processor control unit in which are stored data on ignition timing, overboost limit and maximum vibration levels.

These protective measures allow an increase in compression ratio, producing maximum engine power with minimum fuel consumption, unlike normal turbocharged engines, which by necessity, have a low compression ratio to prevent pre-ignition.

In addition, each time the r.p.m. safety limit is exceeded, the fuel injection electronic micro processor control unit momentarily interrupts fuel supply to the engine thus protecting it from over-revving.

MASERATI

1) Electroinjectors
2) Pressure governor
3) Fuel filter
4) Fuel pump
5) Fuel tank
6) Air valve
7) Absolute pressure sensor
8) Air temperature sensor
9) Throttle position sensor
10) Knocking sensor
11) Throttle body
12) Sensor on camshaft
13) Water temperature sensor
14) Crankshaft pulley
15) T.D.C. and engine speed sensor
16) Solenoid valve
17) Ignition coil
18) Ignition control unit
19) Injection control unit
20) Intake manifold
21) Intercooler

228 TECHNICAL DATA

ENGINE

Position	front
Cylinders	V6 at 90°
Bore x stroke	mm 94 x 67
Cubic capacity	cm ³ 2790
Compression ratio	7.4 : 1
Maximum horsepower	HP 225 at 5600 r.p.m.
Maximum torque	ft/lbs 246 at 3500 r.p.m.
Turbochargers	No. 2 I.H.I. water-cooled
Intercoolers	No. 2 air-to-air

Engine block and head in light alloy with cast-iron pressed-in wet liners, water cooling by centrifugal pump, forced lubrication and full-flow filtering, electronic fuel injection and ignition, two overhead camshafts, 18 valves, three per cylinder (two intake valves and one exhaust valve). Catalyst emission control system, 65 AMP alternator.

GEARBOX: ZF 5 speed Manual, ZF 4 speed Automatic (optional)

Rear wheel drive

REAR AXLE: Maserati Ranger

Ratio: 3.31 : 1

CHASSIS: monocoque construction

SUSPENSION: independent front & rear
- front: Mac Pherson strut with anti-roll bar and hydraulic shock absorber with coil springs.
- rear: semi-trailing arms mounted on subframe with Bilstein gas shock absorber, with coil springs

STANDARD FEATURES

Power steering Steering wheel lock Vertical and longitudinal adjustment of steering wheel Front passenger seat with power-operated seat back Electronic fuel injection and ignition Front seat headrests Folding arm-rest between rear seats Electrically adjusted outside dual rearview mirrors Dash mounted luxury clock Front ashtray, lighter and cigarette box Central door locking Remote power release fuel tank door Remote power release trunk lock Failure indicator Open door safety lights Automatic climate control with ducting to front passenger windows and the rear passenger compartment Light alloy wheels Power windows on front doors Tinted glass Heated rear window Rear window blinds Stereo radio, cassette and 4 speakers Halogen head lights Reverse lights Safety belts - front and rear Generous use of leather trim and upholstery Spare wheel in retractable carrier.

PERFORMANCE

Maximum speed: 146 mph
0-60 m.p.h. 6.0 secs.

STANDARD FEATURES

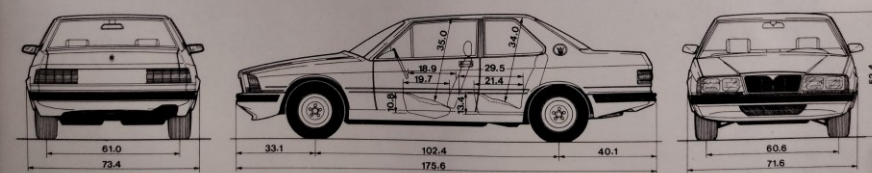
Power steering Steering wheel lock Vertical and longitudinal adjustment of steering wheel Front passenger seat with power-operated seat back Electronic fuel injection and ignition Front seat headrests Folding arm-rest between rear seats Electrically adjusted outside dual rearview mirrors Dash mounted luxury clock Front ashtray, lighter and cigarette box Central door locking Remote power release fuel tank door Remote power release trunk lock Failure indicator Open door safety lights Automatic climate control with ducting to front passenger windows and the rear passenger compartment Light alloy wheels Power windows on front doors Tinted glass Heated rear window Rear window blinds Stereo radio, cassette and 4 speakers Halogen head lights Reverse lights Safety belts - front and rear Generous use of leather trim and upholstery Spare wheel in retractable carrier.

PERFORMANCE

Maximum speed: 146 mph
0-60 m.p.h. 6.0 secs.

DIMENSIONS AND WEIGHTS

Wheelbase	in.	102.4
Front track	in.	60.6
Rear track	in.	61.0
Overall length	in.	175.6
Width	in.	73.4
Height	in.	52.4
Curb weight	lbs.	3100
Fuel tank	U.S. gal.	18 (usable)
Luggage compartment	cu.ft. approx.	16.0
Turning circle	ft. approx.	34.5



OFFICINE A. MASERATI S.p.A. - Viale Cirio Menotti, 322 - 41100 MODENA - ITALIA - Tel. (059) 23.01.01 - Telex 510248

The data in this leaflet are indicative only. Off. A. Maserati S.p.A. reserve the right to make modifications at any time without prior notice.

Edited by ESSAET - Bergamo - Italy - V328 - Printed in Italy

Maserati Automobiles, Inc. believes the specifications in this brochure to be correct at the time of printing. However, specifications, standard equipment and options are subject to change without notice.

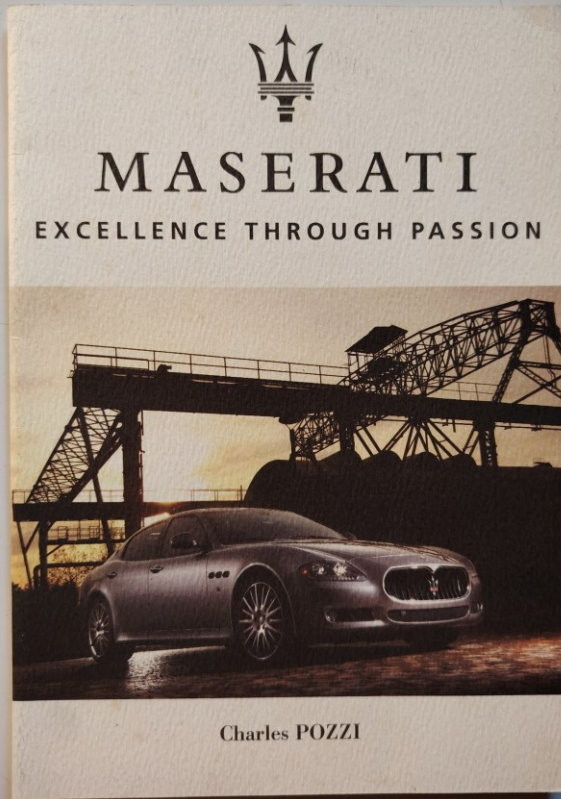
BROCHURE MASÉRATI 222 4 V
6 Pages couleur papier glacé - Format 27,4 x 23

Réf MASÉRATI 228

28,00 €

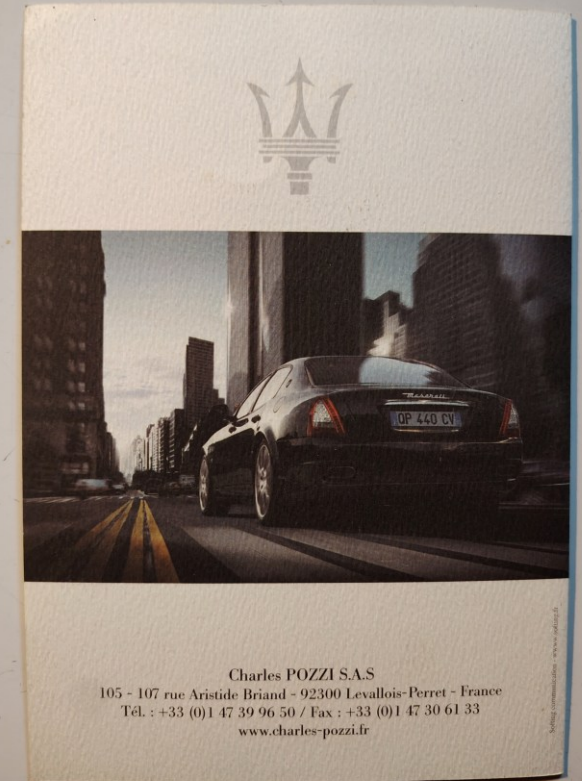
prix VIP 25,00 €

COLLECTION MASERATI - CHARLES POZZI



TRIDENT DISCOVERIES
Certified Pre-Owned

 COUPE CAMBIO CORSA 05/2004 - 18 759 km - 52 000 €	 GRANTURISMO 12/2007 - 4 495 km - 95 000 €	 QUATTROPORTE 04/2006 - 25 412 km - 73 000 €	 GRAND SPORT MC VICTORY 01/2007 - 13 359 km - 79 000 €
 QUATTROPORTE 4.7 S 09/2008 - 5 850 km - 119 000 €	 GRANTURISMO S 12/2008 - 3 225 km - 126 000 €	Consultez l'ensemble de nos occasions sur notre site : www.charles-pozzi.fr contact : Benjamin Roy Tél. : 01 47 30 61 13 GSM : 06 24 39 30 65 Fax : 01 47 30 61 33 Email : b.roy@charles-pozzi.fr	



BROCHURE CHARLES POZZI EXCELLENCE THROUGH PASSION
3 Pages cartonnées couleur - Format 20,5 x 14,4

Réf MASÉRATI CHARLES POZZI

12,00 €

prix VIP 8,00 €

COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997

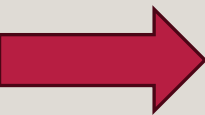


COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE

GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997

Tridente
La rivista della Maserati

Sommario		Contents
Lettera del Direttore	2	<i>Editor's letter</i>
La Maserati vince il Grand Prix de Monaco Historique	4	<i>Maserati wins the Monaco Historique Grand Prix</i>
"2500" la vecchia fiamma	14	<i>"2500" an old flame</i>
Non solo estetica nel design d'autore	25	<i>Beauty is not simply skin deep</i>
Espressionismo tedesco	28	<i>German Expressionism</i>
La collezione dei motori del Museo Maserati	39	<i>The Maserati Museum engines collection</i>
La Quattroporte infiamma la stampa inglese	48	<i>Media passion for the Trident</i>
Registro Maserati: Incontro di primavera	55	<i>Maserati Register Spring meeting</i>
Assemblea dei soci del Registro Maserati	60	<i>Meeting of Members of the Maserati Register</i>
8° Week-end Club Maserati	61	<i>8th Club Maserati Week-end</i>
In copertina: Il manifesto del Grand Prix de Monaco Historique		On the cover: The poster of the Grand Prix de Monaco Historique



COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE

GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997



...e più recente (6M e 198) che ha dato il meglio di sé quando venne all'ultimo giro, una leggera pirogga e cominciata a cadere sul circuito la rossa 6M ha vinto con un margine di 13,971 secondi rispetto alla 6M del 1977 guidata da Hansen e di ulteriori 1,6 secondi sulla 198 di 1989 guidata da Green. Si è trattato di un anno veramente straordinario per Maserati. Ci sono stati due Gran Premi di Monaco, uno a settimana l'uno dall'altro nel mese di maggio. Maserati è sbarcata di colpo ed è stata organizzata dall'esclusivo Automobile Club di Monaco. Il Grand Prix di Monaco Storico, così è stato denominato, comprendeva sette gare a cui hanno preso parte più di 200 vetture di varie nazionalità - corse fra il 1926 e il 1968, e piloti provenienti da 18 diversi paesi. E non è esagerato dire che la nostalgia aleggiava nell'aria. Le strade di Montecarlo sono state invase da massa. Massa non solo per le orcheide degli appassionati delle vetture di epoca, ma anche per le migliaia di spettatori che per la prima volta hanno salito il regno delle bagatte, il rombo distintivo delle Maserati, il rullo aereo delle Ferrari e l'arco di un Alfa Romeo 158 (la vettura che ha vinto i primi due campionati di F1, nel 1950) con Giuseppe "Nino" Farina e nel 1951 con Juan Manuel Fangio) alla sua prima gara, ben diversa dalle prove dimostrative, nell'era moderna del F1. In questo giorno indimenticabile sono state immancabili le melodie promosse, ad esempio da bobbi dell'ex team Lotus, tra cui le due vetture guidate al passato dal grande pilota scozzese Jimmy Clark -

1957 6CM, with Green a further 1,6 seconds behind. This was a truly unique year at Monte Carlo. The highlights of the celebrations marking the 70th anniversary of the Principality's royal races, the Grand Prix de Monaco Historique, and sports cars, run by the traditional rich Monegasque families, were contested by more than 200 precision cars and no exaggeration to say nostalgia filled the air from 1926 to 1968. Monte Carlo were alive with the sounds of music, the roar of spectators who for the first time were hearing the distinctive sound of Alfa Romeo 158, competing in the high-pitched wail of an Alfa Romeo 158, competing from racing at the end of the 1950s, with Giuseppe "Nino" Farina and 1951 with Giuseppe "Nino" Farina and 1951 with Juan Manuel Fangio) at his first race, but very different from the modern F1 era. There were countless other cars, including two that the late and great Scotsman Jimmy Clark had driven. The Lotus 49 in which 1962-68 F1 world champion Graham Hill, five-times Monaco Grand Prix winner, Graham Hill,



Stirling Moss non fu quindi presentato nessuna vettura della sua collezione e Juan Manuel Fangio non fu presente per la loro assenza. I piloti che hanno preso parte alla manifestazione sono stati capitani da Stirling Moss, sicuramente il più grande fra i campioni che non hanno contratto la loro carriera con la compagnia del Campionato Mondiale di F1. Moss è stato, negli anni '50 e nei primi anni '60, quello che il leggendario Tazio Nuvolari è stato negli anni '30. Egli era il campione della sua brillante carriera, a causa di un grave trauma cranico dovuto ad un incidente avvenuto nel maggio del 1962, dovette

win the F1 world championship. He was in the 1950s and the early 1960s when Tazio Nuvolari had been racing in Europe in the 1930s. Moss was at the peak of his amazing prowess when serious head injuries that he suffered in a crash in May 1962, ended his career. The mighty Moss, looking younger than his 68 years, had given Maserati his second Monaco Grand Prix victory in 1956, at the wheel of a 250R acknowledged as being the last of the great pre-engineered cars of the 1950s. That was one of the first three at Monte Carlo by Moss, who won three again in 1960-61, driving a Lotus-Climax. Or four if you count his



...e più recente (6M e 198) che ha dato il meglio di sé quando venne all'ultimo giro, una leggera pirogga e cominciata a cadere sul circuito la rossa 6M ha vinto con un margine di 13,971 secondi rispetto alla 6M del 1977 guidata da Hansen e di ulteriori 1,6 secondi sulla 198 di 1989 guidata da Green. Si è trattato di un anno veramente straordinario per Maserati. Ci sono stati due Gran Premi di Monaco, uno a settimana l'uno dall'altro nel mese di maggio. Maserati è sbarcata di colpo ed è stata organizzata dall'esclusivo Automobile Club di Monaco. Il Grand Prix di Monaco Storico, così è stato denominato, comprendeva sette gare a cui hanno preso parte più di 200 vetture di varie nazionalità - corse fra il 1926 e il 1968, e piloti provenienti da 18 diversi paesi. E non è esagerato dire che la nostalgia aleggiava nell'aria. Le strade di Montecarlo sono state invase da massa. Massa non solo per le orcheide degli appassionati delle vetture di epoca, ma anche per le migliaia di spettatori che per la prima volta hanno salito il regno delle bagatte, il rombo distintivo delle Maserati, il rullo aereo delle Ferrari e l'arco di un Alfa Romeo 158 (la vettura che ha vinto i primi due campionati di F1, nel 1950) con Giuseppe "Nino" Farina e nel 1951 con Juan Manuel Fangio) alla sua prima gara, ben diversa dalle prove dimostrative, nell'era moderna del F1. In questo giorno indimenticabile sono state immancabili le melodie promosse, ad esempio da bobbi dell'ex team Lotus, tra cui le due vetture guidate al passato dal grande pilota scozzese Jimmy Clark -

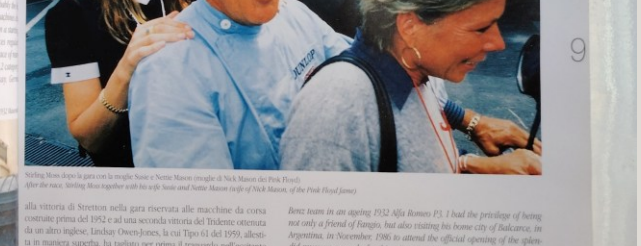


Stirling Moss non fu quindi presentato nessuna vettura della sua collezione e Juan Manuel Fangio non fu presente per la loro assenza. I piloti che hanno preso parte alla manifestazione sono stati capitani da Stirling Moss, sicuramente il più grande fra i campioni che non hanno contratto la loro carriera con la compagnia del Campionato Mondiale di F1. Moss è stato, negli anni '50 e nei primi anni '60, quello che il leggendario Tazio Nuvolari è stato negli anni '30. Egli era il campione della sua brillante carriera, a causa di un grave trauma cranico dovuto ad un incidente avvenuto nel maggio del 1962, dovette

win the F1 world championship. He was in the 1950s and the early 1960s when Tazio Nuvolari had been racing in Europe in the 1930s. Moss was at the peak of his amazing prowess when serious head injuries that he suffered in a crash in May 1962, ended his career. The mighty Moss, looking younger than his 68 years, had given Maserati his second Monaco Grand Prix victory in 1956, at the wheel of a 250R acknowledged as being the last of the great pre-engineered cars of the 1950s. That was one of the first three at Monte Carlo by Moss, who won three again in 1960-61, driving a Lotus-Climax. Or four if you count his



...e più recente (6M e 198) che ha dato il meglio di sé quando venne all'ultimo giro, una leggera pirogga e cominciata a cadere sul circuito la rossa 6M ha vinto con un margine di 13,971 secondi rispetto alla 6M del 1977 guidata da Hansen e di ulteriori 1,6 secondi sulla 198 di 1989 guidata da Green. Si è trattato di un anno veramente straordinario per Maserati. Ci sono stati due Gran Premi di Monaco, uno a settimana l'uno dall'altro nel mese di maggio. Maserati è sbarcata di colpo ed è stata organizzata dall'esclusivo Automobile Club di Monaco. Il Grand Prix di Monaco Storico, così è stato denominato, comprendeva sette gare a cui hanno preso parte più di 200 vetture di varie nazionalità - corse fra il 1926 e il 1968, e piloti provenienti da 18 diversi paesi. E non è esagerato dire che la nostalgia aleggiava nell'aria. Le strade di Montecarlo sono state invase da massa. Massa non solo per le orcheide degli appassionati delle vetture di epoca, ma anche per le migliaia di spettatori che per la prima volta hanno salito il regno delle bagatte, il rombo distintivo delle Maserati, il rullo aereo delle Ferrari e l'arco di un Alfa Romeo 158 (la vettura che ha vinto i primi due campionati di F1, nel 1950) con Giuseppe "Nino" Farina e nel 1951 con Juan Manuel Fangio) alla sua prima gara, ben diversa dalle prove dimostrative, nell'era moderna del F1. In questo giorno indimenticabile sono state immancabili le melodie promosse, ad esempio da bobbi dell'ex team Lotus, tra cui le due vetture guidate al passato dal grande pilota scozzese Jimmy Clark -

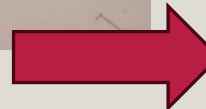


Stirling Moss non fu quindi presentato nessuna vettura della sua collezione e Juan Manuel Fangio non fu presente per la loro assenza. I piloti che hanno preso parte alla manifestazione sono stati capitani da Stirling Moss, sicuramente il più grande fra i campioni che non hanno contratto la loro carriera con la compagnia del Campionato Mondiale di F1. Moss è stato, negli anni '50 e nei primi anni '60, quello che il leggendario Tazio Nuvolari è stato negli anni '30. Egli era il campione della sua brillante carriera, a causa di un grave trauma cranico dovuto ad un incidente avvenuto nel maggio del 1962, dovette

win the F1 world championship. He was in the 1950s and the early 1960s when Tazio Nuvolari had been racing in Europe in the 1930s. Moss was at the peak of his amazing prowess when serious head injuries that he suffered in a crash in May 1962, ended his career. The mighty Moss, looking younger than his 68 years, had given Maserati his second Monaco Grand Prix victory in 1956, at the wheel of a 250R acknowledged as being the last of the great pre-engineered cars of the 1950s. That was one of the first three at Monte Carlo by Moss, who won three again in 1960-61, driving a Lotus-Climax. Or four if you count his

COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE

GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997



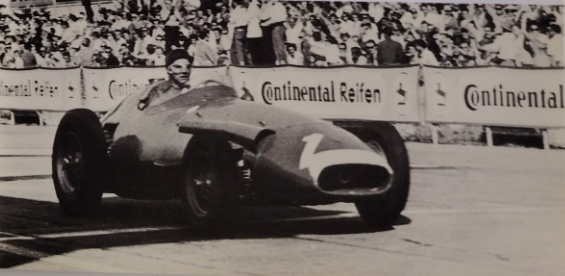
COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE

GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997

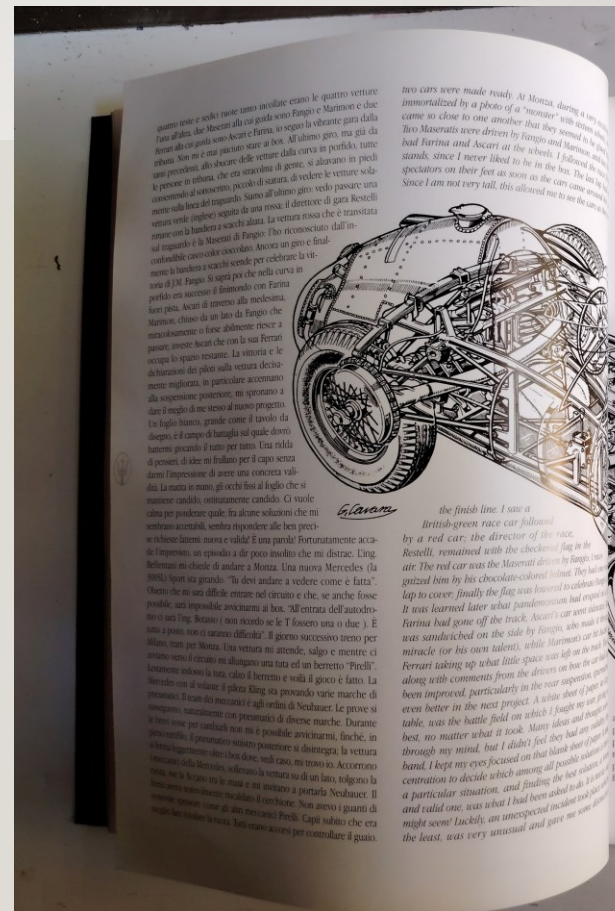


ho dimostrato il raggiungimento di un buon livello tecnico, anzi otteno a destra del capo ufficio, si la strada l'idea di spingere quasi altri livelli i suoi raggiungere, finalizzati per il capo l'idea di un ufficio tecnico indipendente. Al massimo, penso, netto nei ranghi di Bassano, se tali venivano, mentre. Costoro varie date, fra le quali anche la Maserati, di tempo in tempo con una lettera di presentazione. La Maserati è la prima a contattarmi, tramite un mezzo dell'ing. Bellentani. Facciamo così prendere l'esito di questo contatto. Ing. Vittorio Bellentani, che è ingegnere di nome per la fabbrica, e parimenti ingegnere. Adolfo e Omar Orsi per il coraggio, forse al limite dell'incoscienza, nell'affidarmi un progetto che sicuramente costerà molto denaro, mi presenta ai componenti il staff dell'Ufficio Tecnico. Guido Taddei, progettista dei motori, i disegnatori Giancarlo Berchicchi, Enrico Accari, Giulio Malavolti, Domenico Nicola e l'architetto Alberto Giacometti. Mi viene presentato anche l'ing. Gaetano Colombo, che già conoscevo, e che dopo qualche tempo se ne andrà senza prima avermi dato un minimo consiglio di cui, ovviamente, avevo bisogno. Incontrato poi per l'anno di il invece di mettermi alla prova che per la presentazione gli Orsi, i quali con un breve discorso mi incoraggiavano attendendosi da me un progetto nuovo e valido, non mi accorgo che gli ingegneri. A cui durante il pranzo il mio entusiasmo smorza le polemiche per avere invece addosso abbandonata la idea dell'ufficio tecnico della quale lavoravo. Nel pomeriggio giro e presentazione in officina ai tecnici della squadra come è soprattutto il capo collaudatore Gaetano Bertocchi, Ing. Vittorio Bellentani, siamo venuti al G.P. d'Italia a Monza, mi chiede prima di dar corso al nuovo progetto, di migliorare la sospensione posteriore della AGCM (la "M" su per monoposto) (i cui punti posteriori, un asiale rigido che è decisamente antero per una FI, e accede, come esemplare, da due semiasse (2 mozzo medie a bilanciere) con il compito, oltre al molleggio, di fargli da puntone di reazione in coppia con un triangolo appioppato tramite un perno con testa dritta alla parte inferiore della scocca pannello e con la esterna bilanciere. A tempo di record, schematico il progetto viene molto modesto, vengono approntate due vetture. A Monza, in una gara ai cartelloni evidenzia di una famosa leggenda in cui era menzionato un motore con

the back of my mind. I had the idea of starting a new and independent technical department. If worst came to worst, I told myself I could always go back to what I was doing before if I failed in making my dream a reality. I contacted several manufacturers, including Maserati, either in person or by sending a resume. Maserati was the first company to respond, with Ingénieur Bellentani contacting me. The result of this contact is obvious. I want to thank Ingénieur Bellentani from the bottom of my heart for the trust he gave me, and the Orsi as well, for the courage they showed in entrusting me with a project that would certainly cost a great deal of money to develop. I was introduced to those who were working in the technical department at the time: Guido Taddei, who designed engines, the designers Giancarlo Berchicchi, Enrico Accari, Giulio Malavolti, Domenico Nicola, and Alberto Giacometti, who was in charge of the architect. I was also introduced to Gaetano Colombo, whom I had met before and who would have seen after but not before giving me a great deal of advice, for which I am grateful. That day, excited and nervous about proving my abilities, I never noticed that the presentation with the Orsi lasted until noon. The presentation they gave me encouraging, they told me they were expecting a successful new project from me. In my excitement, I forgot the controversy I had faced in leaving the technical department I had been working at before. In the afternoon, I drove the shop and was introduced to the mechanics in the racing department. Most importantly, I was introduced to the chief test driver, Gaetano Bertocchi. We were leaving the Grand Prix of Italy, to be held in Monza, and Ingénieur Vittorio Bellentani asked me to improve the rear suspension on the AGCM ("M" meaning "monoposto", single-seater) before I started on a new project. The rear bridge of this car featured a very rigid axle, definitely antithetical for a Formula One car which is assisted by two semi-cantilever springs with coil-sprung shock absorbers. I spent a week on the suspension system. In addition, they asked me to improve the front suspension. I kept my eyes focused on that blank sheet of paper, and I had been asked to do so in a particular situation, and finding the best solution was not an easy task. I kept my eyes focused on that blank sheet of paper, and I had been asked to do so in a particular situation, and finding the best solution was not an easy task. I kept my eyes focused on that blank sheet of paper, and I had been asked to do so in a particular situation, and finding the best solution was not an easy task.



15



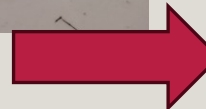
two cars were made ready. At Monza, during a very hot race, I came so close to one another that they seemed to be touching. The Maseratis were driven by Ingénieur Bellentani, who had Fanna and Accari at the wheel. I followed them from the stands, since I never liked to be in the box. The last time I saw the cars was at the end of the race.

La vettura senza una ruota, naturalmente sollevata da un lato, mi si offrì per essere analizzata. Lentamente ruotata, senza dare nell'occhio e raccogliendo dalla pista pezzi di gomma, sui miei passi. Didi così il modo di vedere quello che mi interessava. Dopo un certo lasso di tempo un meccanico della Mercedes accorse da me prendendo una ruota e l'appoggiò per chiudermi l'apertura. Beppe tardo! I pneumatici Pirelli risultarono i migliori? Nebauer aveva tutti i mezzi ed i meccanismi della casa a pranzo. Naturalmente non era tra quelli. Frattanto nel ristorante sono a tribune. Alla fine Nebauer si ringrazia e scrive le mani al capo. Salvo in macchina e ritorno al punto di arrivo. Durante il tragitto incontro i meccanici Mercedes. Un conosco rapporto lo menò al corsetto. In sorpresa, una leggera pancia su una spalla ed un "bravo". La mia prima missione è andata bene. Il grande foglio bianco e però ancora decisamente bianco. Ritornando in treno, non avendo più l'ansia ed il

Bellentani asked me to go to Monza. A new Mercedes (the 3000L Sport was being tested on the track. "You have to go and see how this car has been made," he said. I told him it would be difficult for me to get access to the box. "Ingénieur Basso will be at the entrance of the Autodromo," he said. "Everything has been taken care of, you should have no problems." The following day I took the train for Milano, trying for me. I got up and went to the race track. During the ride, I was given overalls and a Pirelli hat. I quickly put them on and "realized" it was done. The Mercedes had King at the wheel, testing different types of tires on the car. The team of mechanics was led by Nebauer. I hope that is the correct spelling. The testing continued with different brands of tires. During the short stop at the box while the tires were changed, it was impossible for me to get close. Then, while waiting on a standstill, the left rear tire exploded. The pits were just past the box where I was. The Mercedes mechanics arrived promptly on the scene, lifted the car from the side, took the tire off and gave it to me, asking me to take it to Nebauer. The brakes had made the wheel very hot, and I was not securing the gloves the other Pirelli mechanics had. I saw at once that it would be better to roll the wheel. They all ran to check the problem. The car without a wheel and tilted from one side, offered itself to me for inspection. Without being noticed, I proceeded to pick up small pieces of tire, and get close enough to the car to see what I had come for. After I had been there for a while, a Mercedes mechanic noticed me, got a tire and placed it on the opening to block my view. It was too late. Pirelli tires had given the best result. Nebauer invited all the manufacturers' technicians and mechanics to dinner. Naturally, I was among them. I ate at the restaurant under the grandstands. After dinner Nebauer thanked us and shook the hands of the team heads. I got in the car and went back to where I would be picked up, getting dressed in my own clothes during the car ride. I thanked Ingénieur Basso for his great assistance and I returned to Modena. The following day I was in my office. Ingénieur Bellentani was surprised to see me and said, "But you should still be in Monza to check out the Mercedes." I gave him a detailed report of my findings, and he gave me a smile. Pat on the shoulder and said "bravo." My first mission was a success. The huge white sheet of paper was still blank. During my train ride back to Modena, I didn't have the worry and anxiety that I'd had going to Monza. I had an idea in my mind that, while still in my office, could be considered. In the pages of my notebook I began to draw rough outlines of various mechanical components. Finally, after a few days, a precise idea had formed in my mind which would accomplish what I needed and be functional. I drew my idea in 1:3 scale (the outline of the frame, the chassis and the mechanical compo-

Bellentani asked me to go to Monza. A new Mercedes (the 3000L Sport was being tested on the track. "You have to go and see how this car has been made," he said. I told him it would be difficult for me to get access to the box. "Ingénieur Basso will be at the entrance of the Autodromo," he said. "Everything has been taken care of, you should have no problems." The following day I took the train for Milano, trying for me. I got up and went to the race track. During the ride, I was given overalls and a Pirelli hat. I quickly put them on and "realized" it was done. The Mercedes had King at the wheel, testing different types of tires on the car. The team of mechanics was led by Nebauer. I hope that is the correct spelling. The testing continued with different brands of tires. During the short stop at the box while the tires were changed, it was impossible for me to get close. Then, while waiting on a standstill, the left rear tire exploded. The pits were just past the box where I was. The Mercedes mechanics arrived promptly on the scene, lifted the car from the side, took the tire off and gave it to me, asking me to take it to Nebauer. The brakes had made the wheel very hot, and I was not securing the gloves the other Pirelli mechanics had. I saw at once that it would be better to roll the wheel. They all ran to check the problem. The car without a wheel and tilted from one side, offered itself to me for inspection. Without being noticed, I proceeded to pick up small pieces of tire, and get close enough to the car to see what I had come for. After I had been there for a while, a Mercedes mechanic noticed me, got a tire and placed it on the opening to block my view. It was too late. Pirelli tires had given the best result. Nebauer invited all the manufacturers' technicians and mechanics to dinner. Naturally, I was among them. I ate at the restaurant under the grandstands. After dinner Nebauer thanked us and shook the hands of the team heads. I got in the car and went back to where I would be picked up, getting dressed in my own clothes during the car ride. I thanked Ingénieur Basso for his great assistance and I returned to Modena. The following day I was in my office. Ingénieur Bellentani was surprised to see me and said, "But you should still be in Monza to check out the Mercedes." I gave him a detailed report of my findings, and he gave me a smile. Pat on the shoulder and said "bravo." My first mission was a success. The huge white sheet of paper was still blank. During my train ride back to Modena, I didn't have the worry and anxiety that I'd had going to Monza. I had an idea in my mind that, while still in my office, could be considered. In the pages of my notebook I began to draw rough outlines of various mechanical components. Finally, after a few days, a precise idea had formed in my mind which would accomplish what I needed and be functional. I drew my idea in 1:3 scale (the outline of the frame, the chassis and the mechanical compo-

17



COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE

GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997



...the Mercedes and the Auto Union just after the second world war. In those days it was considered a very big thing to have a 6-cylinder engine in a sports car. I was very happy to see the rear engine solution was yet to come. This solution was to reduce the car's frontal area, creating a better aerodynamic shape. The shape of jet airplanes inspired me in designing the engine. Ingeger Bellenanti, who had been following the project, displayed an admirable discretion: on the project he advised me to keep the same front suspension of the AGCCM. It was precious advice, for which I am still grateful in my career and to design other cars which I am happy. That included Enzo Bertucci and the other who drove and handled the road quite well. These cars were called "clean" (polite) and "sincere" (predictable to drive). After I completed the rough project, which gave me an idea of the car's look like, I began to design the actual car. The main characteristic of this car which was true for those days, was that because the transmission was placed transverse inside, making it possible to equip the car with featuring four speeds, plus reverse. Later on, the transmission was moved to a free speed. The driving gear transmitted motion via a self-locking differential, which had been used by Mercedes and Auto Union just before World War II. This

dalle Mercedes e dalle Auto Union negli anni antecedenti la seconda guerra mondiale. Nulla di meglio allora la tecnica a quei tempi. Era un po' insolito avere un motore a sei cilindri, e per questo era un po' insolito anche il motore a motore posteriore. Ingeger Bellenanti, che mi aveva seguito nel progetto, mi consigliò di mantenere la stessa sospensione anteriore dell'AGCCM. Mi fu un consiglio prezioso, per il quale sono ancora grato nella mia carriera e per progettare altre auto che mi sono state felici. Tra questi c'erano Enzo Bertucci e gli altri che hanno guidato e gestito la strada molto bene. Queste auto erano chiamate "pulite" (polite) e "sincere" (prevedibili da guidare). Dopo aver completato il progetto di base, che mi dava un'idea dell'aspetto della vettura, cominciai a progettare la vettura vera e propria. La caratteristica principale di questa vettura, che era vera per quei tempi, era che il cambio era trasversale, cioè era montato trasversalmente all'interno della vettura, il che consentiva di equipaggiare la vettura con quattro marce, più la retromarcia. In seguito, il cambio venne spostato su una marcia libera. L'ingranaggio di trasmissione era collegato al differenziale a bloccaggio automatico, che era stato utilizzato da Mercedes e Auto Union poco prima della Seconda Guerra Mondiale. Questa

was the best solution. The dimension of the gears (profile of the involute, module, width of the tooth faces, required length) and very boring calculations. In those days, calculators or computers were not available. We had to use the slide rule, and for calculations that required extreme accuracy, we had to use logarithms, adding and subtracting with a pencil or a microscope. Those who are familiar with this procedure will understand what I am talking about. I followed the same system to verify the life of the bearings, the stress ability of the shafts, their flexion abilities - all this was necessary in order to create a correct size for the gearbox, considering the weight factor, which in this type of car should be kept as low as possible. In finding the correct position for the gearbox, and after finding the correct solution, making front part of the gearbox itself two clamps (wide grid sides in stainless steel which worked as a guide for the small block of the Delton axle. Nicola began to develop the drawings for the details of the other components. Movable. I was trying to find a way to make a Delton type rear suspension. This solution consisted of a tube connecting the two rear wheels. Two cylinders equipped with bearings to support each of the hub of wood were welded at the extremity. Two sheets of metal were also welded at 90 degrees in relation to the tube axle, and the bolts for the strut were lodged, one on top of the other below the tube axle. In addition, the pins for the drum rim, which constrained the transverse spring lead, were lodged here. The spring lead was installed on the upper part of the chassis, fixed with a support and equipped with four small cylinders made out of hard aluminium. These cylinders are placed at a distance from one another to allow the lead spring to provide flexibility and were as an anti-roll bar. "Hooklike" type pins were placed on the lower part of the rear of the chassis to anchor the shock absorbers. I was a bit perplexed and worried when, after finishing the design, I discovered that copies of my drawings had already been made and were in production, without anyone checking my work. What if I had made a mistake in my calculations? It was possible, since we were rushing this project. I expressed my concern to Ingeger Bellenanti, who reassured me and told me that someone like myself could not make a mistake, since I put as much effort in the study of a project as in the calculations. What he told me cleared my mind, but I still knew that a mistake was possible. Because of this, I showed my face and checked over the calculations I had done. I practically put a temporary stop to the work that Domenico Nicola (nick-named Niccolino) was doing. Inge Bellenanti barely intervened, telling me to resume my previous pace. In the same haste manner, I explained once again why I had showed him, adding, since it was an important moment, that with the manpower available it was possible to do more. A reply came quickly, a young technician who had just graduated from school, Giorgio Molinari, was taken from the testing department and soon became my right arm. This sped up the productivity of the details design. Molinari's addition induced me to make some recommendations: Urged Molinari and Nicola to exchange drawings and check each other's work to impose some sort of quality control, despite my primitive method of controlling the different data. Reassured, I



...the Mercedes and the Auto Union just after the second world war. In those days it was considered a very big thing to have a 6-cylinder engine in a sports car. I was very happy to see the rear engine solution was yet to come. This solution was to reduce the car's frontal area, creating a better aerodynamic shape. The shape of jet airplanes inspired me in designing the engine. Ingeger Bellenanti, who had been following the project, displayed an admirable discretion: on the project he advised me to keep the same front suspension of the AGCCM. It was precious advice, for which I am still grateful in my career and to design other cars which I am happy. That included Enzo Bertucci and the other who drove and handled the road quite well. These cars were called "clean" (polite) and "sincere" (predictable to drive). After I completed the rough project, which gave me an idea of the car's look like, I began to design the actual car. The main characteristic of this car which was true for those days, was that because the transmission was placed transverse inside, making it possible to equip the car with featuring four speeds, plus reverse. Later on, the transmission was moved to a free speed. The driving gear transmitted motion via a self-locking differential, which had been used by Mercedes and Auto Union just before World War II. This

...the Mercedes and the Auto Union just after the second world war. In those days it was considered a very big thing to have a 6-cylinder engine in a sports car. I was very happy to see the rear engine solution was yet to come. This solution was to reduce the car's frontal area, creating a better aerodynamic shape. The shape of jet airplanes inspired me in designing the engine. Ingeger Bellenanti, who had been following the project, displayed an admirable discretion: on the project he advised me to keep the same front suspension of the AGCCM. It was precious advice, for which I am still grateful in my career and to design other cars which I am happy. That included Enzo Bertucci and the other who drove and handled the road quite well. These cars were called "clean" (polite) and "sincere" (predictable to drive). After I completed the rough project, which gave me an idea of the car's look like, I began to design the actual car. The main characteristic of this car which was true for those days, was that because the transmission was placed transverse inside, making it possible to equip the car with featuring four speeds, plus reverse. Later on, the transmission was moved to a free speed. The driving gear transmitted motion via a self-locking differential, which had been used by Mercedes and Auto Union just before World War II. This

...the Mercedes and the Auto Union just after the second world war. In those days it was considered a very big thing to have a 6-cylinder engine in a sports car. I was very happy to see the rear engine solution was yet to come. This solution was to reduce the car's frontal area, creating a better aerodynamic shape. The shape of jet airplanes inspired me in designing the engine. Ingeger Bellenanti, who had been following the project, displayed an admirable discretion: on the project he advised me to keep the same front suspension of the AGCCM. It was precious advice, for which I am still grateful in my career and to design other cars which I am happy. That included Enzo Bertucci and the other who drove and handled the road quite well. These cars were called "clean" (polite) and "sincere" (predictable to drive). After I completed the rough project, which gave me an idea of the car's look like, I began to design the actual car. The main characteristic of this car which was true for those days, was that because the transmission was placed transverse inside, making it possible to equip the car with featuring four speeds, plus reverse. Later on, the transmission was moved to a free speed. The driving gear transmitted motion via a self-locking differential, which had been used by Mercedes and Auto Union just before World War II. This



COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997



Sejuna's day (the day after Christmas). Guentoro Bernabè... and with very thick fog. Certainly, I said to myself, this is the first day to see the car. Knowing that I was riding it was losing, I became nervous. I wanted to smile, but it was not...

senza via vicino all'edificio. Tutti i presenti mostrano segni evidenti d'impazienza mista a nervosismo. Il Conte Adèle, non riuscendo più a stare ferma, muove alcuni passi verso Guentoro dicendo: "Guentoro allora". Ho l'impressione di essere in tribunale e che il giudice sta per emettere la sentenza nei miei confronti. "Signor Bernabè, finalmente abbiamo

Finally, the restarting of the engine announced the car's return to the box. Guentoro got out the car and calmly removed his gloves without saying a word. He took his goggles off and placed them on his helmet. My heart was pounding and it seemed it would come out of my chest. All present showed signs of impatience and nervousness.

23

un'automobile degna di essere chiamata tale" dice Guentoro. Con un grido ed un salto a braccia levate verso il cielo esprimo la mia incommensabile gioia. Ho visto la mia battaglia iniziata 110 giorni prima davanti a quell'ostacolo: essere felice barocco sul tavolo da disegno. Mi sembra incredibile che in così poco tempo sia stato possibile progettare, calco-

Commandatore Orsi seemed unable to stand still, taking a few steps and saying, "Guentoro, what! I had the feeling of being in court, waiting for the judge to hand down my sentence." "Gentlemen, finally we have a car that deserves to be called so," said Guentoro. Screaming, I lifted my arms towards the sky, expressing my joy. I had seen the battle



**NON SOLO ESTETICA NEL
DESIGN D'AUTORE
BEAUTY IS NOT SIMPLY SKIN DEEP**

I had begun 110 days earlier in front of the big white sheet of paper, the drawing board. It seems impossible that in such a short time it was possible to design, develop and build in its tracks a whole car for my efforts. That was one of the most memorable days of my life. The car was shipped to Argentina where, with the great help of Enzo Ferrari at the wheel, it won the Grand Prix at Buenos Aires. You to imagine how I felt. The success of the 2500, which won the Grand Prix of Belgium at Spa-Francorchamps with Enzo Ferrari at the wheel, led me, with the approval of the Orsi, to design also in sports car racing. Later, I designed the chassis of the Orsi, which was derived from the 250, then the chassis, transmission, engine and brakes for the 150S which followed the 2500 project and the chassis, transmission, suspension and brakes of the 1900 project. During that time I designed and developed the first Maserati Touring Superleggera, and in 1958 before I left Maserati, I designed the Eldorado, a Monza-Indy type single-seater which was the only one I designed which was so much, and I hope I have regard that time.

I had begun 110 days earlier in front of the big white sheet of paper, the drawing board. It seems impossible that in such a short time it was possible to design, develop and build in its tracks a whole car for my efforts. That was one of the most memorable days of my life. The car was shipped to Argentina where, with the great help of Enzo Ferrari at the wheel, it won the Grand Prix at Buenos Aires. You to imagine how I felt. The success of the 2500, which won the Grand Prix of Belgium at Spa-Francorchamps with Enzo Ferrari at the wheel, led me, with the approval of the Orsi, to design also in sports car racing. Later, I designed the chassis of the Orsi, which was derived from the 250, then the chassis, transmission, engine and brakes for the 150S which followed the 2500 project and the chassis, transmission, suspension and brakes of the 1900 project. During that time I designed and developed the first Maserati Touring Superleggera, and in 1958 before I left Maserati, I designed the Eldorado, a Monza-Indy type single-seater which was the only one I designed which was so much, and I hope I have regard that time.

Il inserto in radica di olmo, prodotto su base artigianale dalla "SIMPRES S.p.A." di Lissone (MI), costituisce una sorta di integrazione naturale con le forme, le prestazioni e le strutture dei raffinati interni che caratterizzano le vetture del Tridente. In commercio si possono trovare numerose soluzioni in finizioni in radica, ma sono poche quelle che hanno una struttura come quella concepita per le Maserati dove almeno ventotto strati di legno vengono molati e pressati ad alta temperatura e pressione per dare origine a corpi uniti di legno stratificato anziché ad un unico strato montato su supporti plastici o metallici. "La SIMPRES S.p.A.", fondata nel 1945, è un'azienda leader nella produzione e lavorazione dei materiali compositi di cellulosa quali per l'edilizia, nell'industria aeronautica, automobilistica, elettromeccanica, elettrodomestica, nautica e "advergea", - ci spiega il direttore generale Dr. Marcolongo. "Il core business della SIMPRES S.p.A." prosegue nell'illustrazione il direttore commerciale Sig. Gecchia - "è la produzione di prodotti "Resinplas" (materiali compositi a base di resine termoindurenti infilate con fibre di vetro o fibra "Resulin" degli ingegneri bachelozzi, spalmati o impregnati con resine termoindurenti)". In seguito a 65 dipendenti produce, prevalentemente su commessa, specifici prodotti realizzati con sofisticate tecnologie ed una cura artigianale. Ing. Balduino, direttore tecnico e di produzione, è uno dei principali artefici dell'esclusiva linea per gli inserti in radica destinati alle vetture Maserati. In uno specifico reparto composto da 10 persone vengono assemblati, pressati, ritagliati, levigati, verniciati e laccati gli oltre 30 particolari per ogni modello, che, esaltando le caratteristiche naturali della radica, ne regalano la consistenza e il legno inalterabile nel tempo con eccezionali caratteristiche meccaniche, costituiscono parte integrante del layout e conferiscono interni ve-

The elm laminated insert crafted by SIMPRES S.p.A. of Lissone (Milan) go to naturally complete the design, performance and structures of the stylish interiors of Maserati cars. Numerous laminated/finish solutions exist on the market, but very few of these have a structure like that conceived for Maserati where at least twenty-one layers of wood are heated together and pressed at high temperatures and pressures to form a single laminated block instead of just one layer fitted over plastic or metal faces. "Simpres S.p.A., founded in 1945, is a leading company in the manufacturing and working of top-quality composite materials for use in the aircraft, automobile, electromechanical, electrochemical, railway, nuclear and iron and steel industries", as Dr. Marco Longo, its Managing Director informs us. "The core business of simpres S.p.A." - as Sales Manager Mr. Gecchia goes on to say - "centres on two product lines: the "Resinplas" line (thermosetting resin-based composite materials reinforced with glass fibres) and the "Resulin" line (supragraded laminated wood, coated or impregnated with thermosetting resins)". A habitual wood, coated or impregnated with thermosetting resins, is the workforce of 65 people produces, mostly to order, specific products made using sophisticated technologies and a craftsman's care. Ing. Balduino, Technical and Production Manager is among those responsible for the exclusive line producing birchwood inserts for Maserati cars. In a special department, a team of 10 people assemble, press, finish, sand, varnish and polish more than 30 items made for each car model which, by enhancing the natural characteristics of top-quality birch, making the wood inalterable over time with truly exceptional mechanical features, form an integral part of the luxury and comfort of Maserati car interiors. The particular internal wood laminate structure, suitably treat-

25



COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997



OMEGA

NUOVO Constellation
in acciaio e oro 18 Kt.

La scelta di Cindy Crawford

Cindy Crawford, la top model di maggior successo del momento, sa bene come abbinare la sua naturale eleganza alla creatività dei più famosi stilisti. Naturale eleganza che ritrova anche nel suo Omega Constellation, adatto sia alle serate importanti sia alla vita di tutti i giorni. "Credi nelle tue scelte, credi in Omega" - Cindy Crawford.

OMEGA
The sign of excellence

Preparation layers of epoxy resin with special adhesives, produces a single block, obtained in matter of hot pressing (140°C). The outstanding characteristics of these films in terms of stiffness and incompressibility, are confirmed by laboratory tests, with the material undergoing stringent controls and inspections. It is so that during one of the most severe tests used to successfully withstand temperatures ranging from -20 to +140°C (static humidity) cell without being in any way deformed or undergoing structure changes and maintaining its natural aspect unchanged. The result is remarkable: besides the purely aesthetic aspect - in the area of craftsmanship and technology making up the added value of every outstanding product.

Teste in laboratorio con ultrasuoni
The test of the ultrasound penetrates the surface of the



COLNAGO
La perfezione si cela nei dettagli

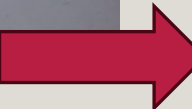
LA COLLEZIONE DEI MOTORI DEL MUSEO MASERATI • THE MASERATI MUSEUM ENGINES COLLECTION

39

Motore tipo: 26
Engine type: 26
Periodo di produzione: 1926-1932
Production run: 1926-1932
Cilindrata/cilindrata e corsa/cilindrata: 4 m linea/3400mm/1.63cc
Cylinder/bore and stroke/displacement: straight-4/3400mm/1.63cc
Valvole: 2 per cilindro
Valves: 2 per cylinder
Rivista: 128x5,530 giri/min.
Power: 130hp at 5300rpm
Rapporto di compressione: 5,8:1
Compression ratio: 5,8:1
Alimentazione: forata con compressore Roots
Fuel supply: with Roots supercharger

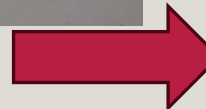
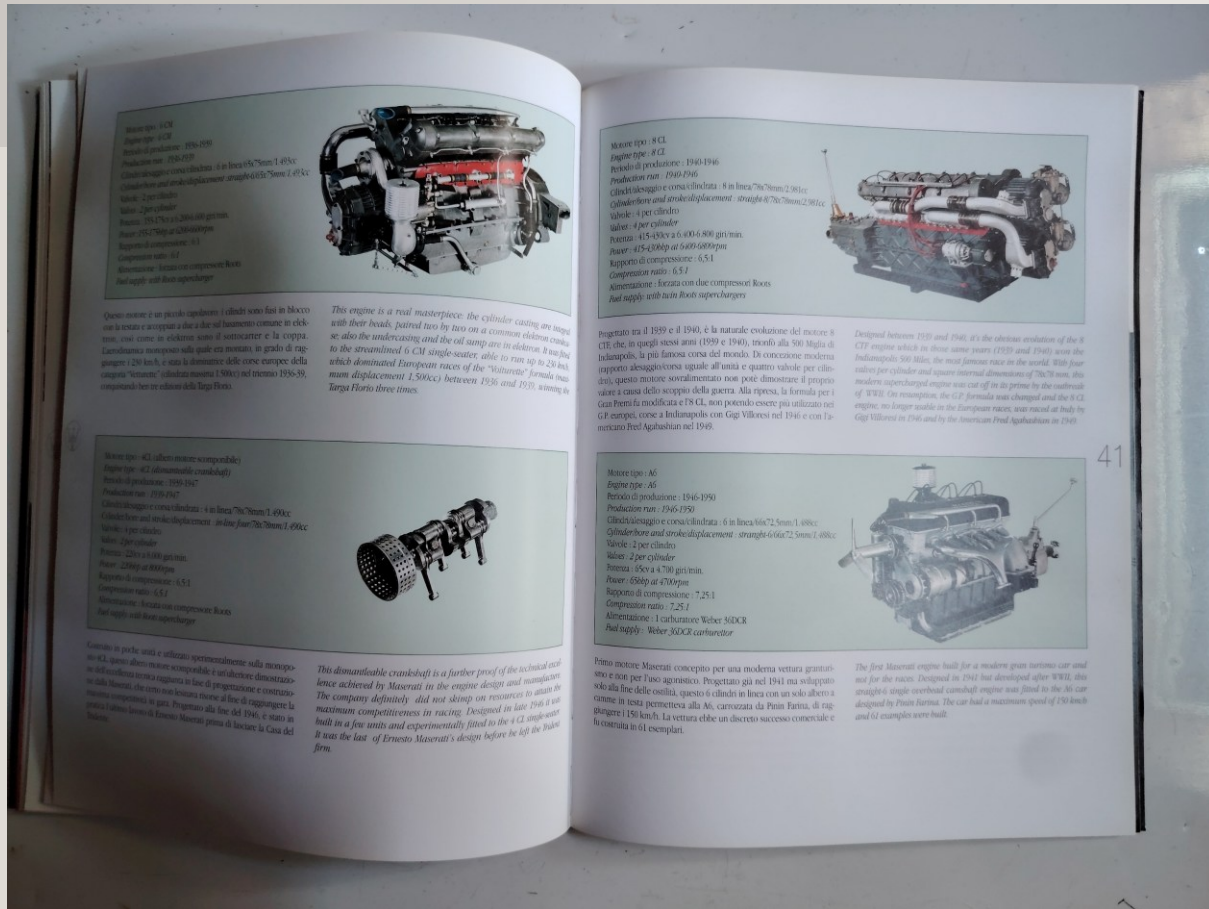
Primo motore a portare il marchio Maserati, progettato e costruito da Alfieri Maserati nel 1926. Lo stesso Alfieri portò vittoriosamente al debutto la Tipo 26 aggiudicandosi la vittoria di classe alla Targa Florio del 1926, battendo la forte squadra Bugatti. Nel corso degli anni il motore è stato aggiornato ed evoluto nei tipi: 20R (1388cc, 155cv), 20MM (1492cc, 128cv), 20R (1109cc, 140cv), 20C (1078cc, 95-105cv) e 20M (2495cc, 185cv).

This is the first Maserati engine designed and built by Alfieri Maserati in 1926. Alfieri himself first raced the Tipo 26 car and won its class at the 1926 Targa Florio beating the strong Bugatti team. During the years the engine was updated and evolved as Tipo 20R (1388cc-155hp), 20MM (1492cc-128hp), 20R (1109cc-140hp), 20C (1078cc-95/105hp) and 20M (2495cc-185hp).



COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE


GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997



COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE

GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997


Motore tipo: 500 GT ad iniezione indiretta
Engine type: 500 GT fuel injection
 Periodo di produzione: 1960-1964
 Production run: 1960-1964
 Cilindri/cilindrata e corsa/cilindrata: 8 a V 90°/3500mm x 54mm
 Cylinder bore and stroke/displacement: 90° V-8 3500mm x 54mm
 Valvole: 2 per cilindro
 Valori: 2 per cilindro
 Potenza: 340cv a 5800 giri/min
 Power: 340hp at 5800rpm
 Rapporto di compressione: 8,5:1
 Compression ratio: 8,5:1
 Alimentazione: iniezione indiretta Lucas
 Fuel supply: Lucas injection system



Derivato dall'8 cilindri a V con 4 assi a camme in testa della 498S del 1965, la più potente vettura sport costruita dalla Maserati, questo motore adattato in cinque varianti carburatori Weber 45DM e dal 1960 anche l'iniezione indiretta, derivata una delle caratteristiche della produzione della Casa modenese. Dopo il ritiro ufficiale dalle corse, avvenuta alla fine dello stagione 1967, la Maserati ricevette una richiesta specifica da parte dello SIA di Fresa di una versione "civilizzata" della potente 498S da corsa. Nacque così la 500 GT, la più veloce vettura della produzione modenese, prodotta per in soli 35 esemplari per il primo internazionale.

Derived from the 80° V-8 four overhead camshaft engine of the 1965 498S, the most powerful sports car ever built by Maserati, this engine was originally fitted with four Weber 45DM carburetors and from 1960 also with the indirect fuel injection, from that time one of the peculiarities of all the Maserati production cars. After the official retirement from racing at the end of the 1967 season, Maserati received a particular order from the SIA of Fresa for a "civilized" version of the 498S race car: the 500 GT, the fastest road car in the world, was born and just 35 examples were built for the international jet set.


Motore tipo: 680 bicameralo
Engine type: 680 motor-head
 Periodo di produzione: 1962-1965
 Production run: 1962-1965
 Cilindri/cilindrata e corsa/cilindrata: 4 a V 90°/1100mm x 67mm
 Cylinder bore and stroke/displacement: 90° V-4 1100mm x 67mm
 Valvole: 2 per cilindro
 Valori: 2 per cilindro
 Potenza: 580cv a 6000 giri/min
 Power: 580hp at 6000rpm
 Rapporto di compressione: 10,6:1
 Compression ratio: 10,6:1
 Alimentazione: 4 carburatori Weber 45DM
 Fuel supply: four Weber 45DM carburetors



Il motore 6 cilindri, nato per la vettura sport 498, trovò un'ulteriore applicazione anche sugli omnimoda corsa KD 800 e 900 kg, che era la sua prima e ultima, e per i 4000 cc. La Maserati usò con il pilot Leo Sagnoli, Enzo Giorgio e Liberto Gardini, Erasmo Marchionni e Gian Luigi Ghislini ben 31 titoli mondiali consecutivi dal 1959 al 1960, rafforzando così l'immagine di potenza e affidabilità dei suoi prodotti.

The V-6 engine, designed for the 498S sports car, was fitted also to the KD 800 kg and KD 900 kg inland race boats, the most prestigious speedboat class at that time. The engine displacement was enlarged to 5400cc and finally to 6000cc, and Maserati won with the drivers Leo Sagnoli, Enzo Giorgio and Liberto Gardini, Erasmo Marchionni and Gian Luigi Ghislini eleven consecutive world titles from 1959 to 1960, strengthening the image of power and reliability of its products.

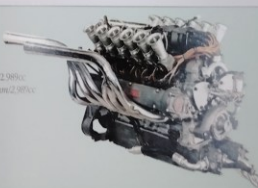
Motore tipo: 8
Engine type: 8
 Periodo di produzione: 1963
 Production run: 1963
 Cilindri/cilindrata e corsa/cilindrata: 12 a V 60°/55,25mm x 40mm
 Cylinder bore and stroke/displacement: 60° V-12 55,25mm x 40mm
 Valvole: 2 per cilindro
 Valori: 2 per cilindro
 Potenza: 200cv a 12000 giri/min
 Power: 200hp at 12000rpm
 Rapporto di compressione: 12:1
 Compression ratio: 12:1
 Alimentazione: iniezione indiretta Lucas
 Fuel supply: Lucas injection system



Questo motore sperimentale progettato e costruito nel 1963 e sviluppato nel 1964 in vista di una partecipazione al Campionato Mondiale di F1, che prevedeva una cilindrata massima di 1500 cc. È un 12 cilindri a V, con carter differenziale in blocco, progettato per essere montato in posizione posteriore trasversale, un concetto inusuale e inedito per l'epoca. Quando venne annunciata la nuova formula di 3 litri per i Gran Premi della stagione 1966, il progetto venne accantonato: la scelta tecnica della Maserati fu poi gestita dalla Honda per la sua F1 e dalla Lamborghini per la Miura.

This experimental engine was designed and built in 1963 and developed in 1964 in view of a participation in the F1 World Championship reserved for the 1.5 liter single seater. The 60° V-12 engine with transmission in unit was designed to be mounted in a transverse rear position, a really unusual and new design for those times. As for the 1966 G.P. season the new 3 liter formula was introduced, the project was abandoned but the Maserati technical choice was adopted by Honda for its F1 car and by Lamborghini for the Miura.

Motore tipo: 9
Engine type: 9
 Periodo di produzione: 1966
 Production run: 1966
 Cilindri/cilindrata e corsa/cilindrata: 12 a V 60°/70,60mm x 2980cc
 Cylinder bore and stroke/displacement: 60° V-12 70,60mm x 2980cc
 Valvole: 2 per cilindro
 Valori: 2 per cilindro
 Potenza: 500cv a 9000 giri/min
 Power: 500hp at 9000rpm
 Rapporto di compressione: 11:1
 Compression ratio: 11:1
 Alimentazione: iniezione indiretta Lucas
 Fuel supply: Lucas injection system



Nella storia Maserati il primo motore 12 cilindri risale al 1956 e fu sportivamente applicato sulla vettura sport 550S e sulla monoposto 250F. Dopo la Maserati si ritirò ufficialmente dalle corse alla fine della triennale stagione 1957 e il 12 cilindri venne abbandonato. Lo stesso motore, dotato di iniezione indiretta, fu poi montato nelle stagioni 1966 e 1967 sui prototipi di iniezione indiretta, a ben dieci anni dalla sua progettazione, in due Gran Premi e la conquista del secondo e del terzo posto nella classifica del Mondiale 1966 con i piloti John Surtees e Andrea Berti.

The first Maserati V-12 engine was designed in 1956 for the 550 S sports car and the 250 F single-seater. Unfortunately Maserati retired from the races at the end of the successful 1957 season and the V-12 engine was no further developed. Ten years after the same engine, fitted with indirect fuel injection, was used by the Cooper-Maserati F1 team and soon later by Cooper-Maserati of F1 e consentì la vittoria, a ben dieci anni dalla sua progettazione, in due Gran Premi e la conquista del secondo e del terzo posto nella classifica del Mondiale 1966 con i piloti John Surtees and Andrea Berti.

Motore tipo: 1204 a iniezione
Engine type: 1204 fuel injection
 Periodo di produzione: 1972-1975
 Production run: 1972-1975
 Cilindri/cilindrata e corsa/cilindrata: 6 a V 90°/82,75mm x 2,675cc
 Cylinder bore and stroke/displacement: 90° V-6 82,75mm x 2,675cc
 Valvole: 2 per cilindro
 Valori: 2 per cilindro
 Potenza: 180cv a 2500 giri/min
 Power: 180hp at 2500rpm
 Rapporto di compressione: 9:1
 Compression ratio: 9:1
 Alimentazione: iniezione elettronica Bosch
 Fuel supply: Bosch injection system



Questo motore rappresenta l'evoluzione del motore a carburatore progettato per la Citroën SM e fu utilizzato nella seconda serie del modello per il mercato europeo. Caratteristica di questa famiglia di motori è la estrema compattezza unita alla massima leggerezza: tutto in lega leggera. Il motore completo pesava non più di 140 kg e presentava caratteristiche superiori in termini di potenza specifica, rapporto peso/potenza, accelerazione, risposta del regime di giri ed un'eccellente sonorità al variare della velocità.

This is the evolution of the original carburetor engine designed for the Citroën SM, and was fitted to the second series of this facelifted model for the European market. The particularities of this facelifted were the utmost compactness and the remarkable lightness. The alloy engine weighed no more than 140 kg and had higher specific power, acceleration, response of the regime of rpm and an exciting exhaust sound.

Motore tipo: 1214 90° V-6 carburatore
Engine type: 1214 90° V-6
 Periodo di produzione: 1972-1975
 Production run: 1972-1975
 Cilindri/cilindrata e corsa/cilindrata: 6 a V 90°/91,67mm x 2,965cc
 Cylinder bore and stroke/displacement: 90° V-6 91,67mm x 2,965cc
 Valvole: 2 per cilindro
 Valori: 2 per cilindro
 Potenza: 190cv a 6000 giri/min
 Power: 190hp at 6000rpm
 Rapporto di compressione: 9:1
 Compression ratio: 9:1
 Alimentazione: 4 carburatori Weber 45DM
 Fuel supply: four Weber 45DM carburetors



Derivato da quello progettato già nel 1966 per la Citroën e utilizzato con grande successo nella supercompetitiva SM, questo motore fu successivamente montato su un omnimoda 2000cc per la Maserati per il mercato europeo, sempre montato e stato costruito in grande serie, risultando un motore molto apprezzato per la Casa modenese.

Derived from that designed in 1966 for the unsuccessful SM Citroën, this engine was fitted to the Merak, the younger sister of the Bora. Built for the Merak, Merak S and Merak 2000 (not for the Italian market), this engine was an important sales success for the Modenese firm.

Satellite mette in fuga ladro d'auto

Può succedere che ti rubino l'auto. Chi ti aiuta a recuperarla? ViaSat. Il nuovo sistema di sicurezza automobilistica a localizzazione satellitare, da installare sulla propria auto. In caso di furto, ViaSat si attiva automaticamente consentendo alla Centrale Operativa di localizzare immediatamente il veicolo. ViaSat funziona automaticamente anche in caso di incidente, provvedendo all'invio di un carro attrezzi e di un'ambulanza, mentre in caso di malore, guasto o rapina gli aiuti possono essere richiesti manualmente, premendo l'apposito pulsante.

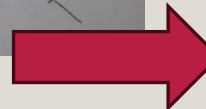
VIASAT
 -30% di sconto
 con polizza auto nuova (con ViaSat)

europ assistance telespazio

Numero Verde 167-257253

* Il 30% di sconto è riferito alle polizze La Fondiaria Assicurazioni e Europ Assistance. Per avere informazioni più dettagliate su ViaSat sulle polizze auto a per conoscere l'importo esatto più vicino a casa tua, telefona al numero verde.

SUCCORSO & LOCALIZZAZIONE SATELLITARE

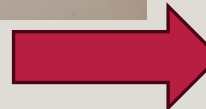



COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE

GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997

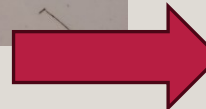


Maserati rappresentava un marchio esclusivo nel panorama automobilistico britannico. Lo scorso anno sono stati venduti ben 70 esemplari dell'prestigiosa berlina Maserati. Negli ultimi anni il successo è sempre maggiore grazie al aumento di valore residuo delle vetture Maserati usate come pure di vendere più facilmente il proprio veicolo. Questo anno è prevista la vendita di circa 7500 vetture al pubblico. Questi dati del nuovo modello Quattroporte V8. Per non parlare dei 152 esemplari del nuovo modello Quattroporte V8. Per non parlare dei 152 esemplari del nuovo modello Quattroporte V8. Per non parlare dei 152 esemplari del nuovo modello Quattroporte V8.



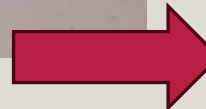
COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE

GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997

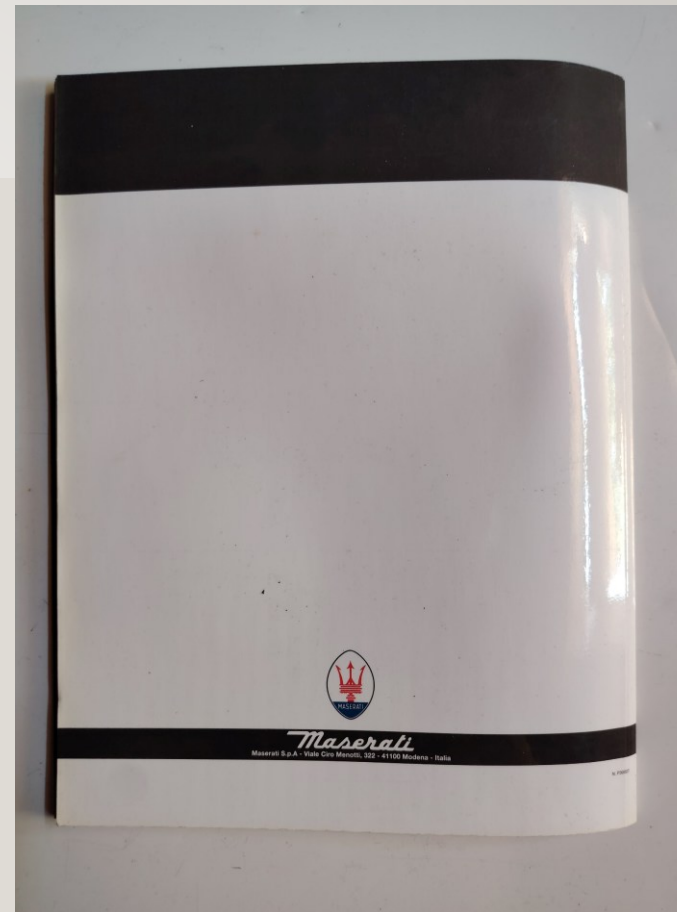


COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE

GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997



COLLECTION MASERATI - SUPERBE BROCHURE TRIDENTE GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997



BROCHURE TRIDENTE - GRAND PRIX DE MONACO HISTORIQUE 3 & 4 MAI 1997

Réf MASÉRATI GP MONACO HISTORIQUE 97

35,00 €

prix VIP 30,00 €

JC BOURSE AUTO

jcbourseauto@gmail.com
www.jcbourseauto.fr



JC BOURSE AUTO
vente collections personnelles
Recherches personnalisées
Achats individuels et par lots


06 80 28 60 92
Jean-Claude ROGER
créateur dirigeant

jcbourseauto@gmail.com





JC BOURSE AUTO



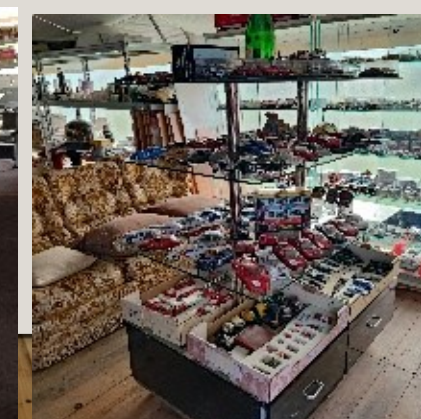
affiches, catalogues, dossiers presse, miniatures, jouets anciens, VENTURI, PEUGEOT, PEUGEOT TALBOT SPORT, toutes marques, matériel, objets



JC BOURSE AUTO
jcbourseauto@gmail.com
06 80 28 60 92



affiches, catalogues, dossiers presse, miniatures, jouets anciens, VENTURI, PEUGEOT, PEUGEOT TALBOT SPORT, toutes marques, matériel, objets



CONDITIONS DE VENTE

Cession de ma collection personnelle de documentation automobile et divers
Plus de 70 ans de collection, cession de mon matériel d'animations événementielles
L'ensemble des prix communiqués s'entend net de taxes, hors frais d'expédition

Les biens sont présentés dans ce catalogue avec un maximum de détails et de photos.

Les dimensions sont approximatives mais très réalistes

Visible en Loire Atlantique (44) : Sur rendez-vous uniquement

MODALITÉS DE RÈGLEMENT

Sur site : en espèces ou chèque (de banque pour plus de 100,00 € sauf accord exceptionnel)

Par internet Règlement total des biens choisis et des frais d'expédition à la commande

Mode : virement ou chèque (idem que ci-dessus) - **WERO** de banque à banque via n° portable
Enlèvement/livraison/expédition des objets après crédit effectif du montant sur le compte

Disponibilité sous réserve de vente entre-temps

Matériel, objets, catalogues, revues d'occasion vendus dans l'état

Frais d'expédition en sus, montant suivant vos achats

Aucun achat ne sera repris ni échangé

Jean-Claude ROGER - 06 80 28 60 92

jcbourseauto@gmail.com www.jcbourseauto.fr

