



PASSIONE QUATTORRUOTE

# MASERATI GRECALE

LA GRAN TURISMO DELLE SUV





PASSIONE **QUATTORUOTE**

# MASERATI GRECALE

LA GRANTURISMO DELLE SUV

di  
Emilio Deleidi

ED  
EditorialeDomus

CON LA GRECALE, PER LA MASERATI SI APRE  
UNA PAGINA COMPLETAMENTE NUOVA,  
CHE PORTA IL LUSO E LE PRESTAZIONI ELEVATE  
IN UN SEGMENTO FINORA DEL TUTTO  
INEDITO PER IL MARCHIO DEL TRIDENTE







*Grecale*

# SOMMARIO

---

- |    |  |     |   |
|----|--|-----|---|
| 6  | <b>DAL 1914 A OGGI</b><br>Alle radici di una leggenda            | 86  | <b>MODENA</b><br>Omaggio alla città e alla sportività       |
| 16 | <b>STRATEGIA</b><br>Quattro pilastri per quattro clienti         | 92  | <b>TROFEO</b><br>Per spostare avanti i limiti               |
| 24 | <b>DESIGN DEGLI ESTERNI</b><br>La purezza formale diventa valore | 98  | <b>PRIMASERIE E FUORISERIE</b><br>Così uguali, così diverse |
| 32 | <b>DESIGN DEGLI INTERNI</b><br>L'innovazione sposa la tradizione | 102 | <b>FOLGORE</b><br>Un lampo elettrizza il futuro             |
| 40 | <b>MATERIALI E COLORI</b><br>Le regole dell'attrazione           | 108 | <b>INNOVATION LAB</b><br>Realtà virtuale, qualità reale     |
| 48 | <b>VITA A BORDO</b><br>Sentirsi a casa restando connessi         | 118 | <b>IL PRECEDENTE</b><br>L'ora della svolta scocca nel 2016  |
| 56 | <b>SVILUPPO</b><br>Dai prototipi al prodotto                     | 120 | <b>LE CONCEPT KUBANG</b><br>Due visioni, stesso intento     |
| 64 | <b>DINAMICA DI GUIDA</b><br>Porta l'elettronica ancora più in là | 124 | <b>LEVANTE</b><br>Rivoluzione a ruote alte                  |
| 72 | <b>MOTORI</b><br>Il V6 Nettuno e un ibrido originale             | 134 | <b>LE EVOLUZIONI</b><br>Più potenza e meno emissioni        |
| 80 | <b>GT</b><br>Sotto il segno del lusso                            |     |   |



# ALLE RADICI DI UNA LEGGENDA

Ogni nuova auto – si sa – è l'espressione della storia del proprio marchio. Che si ritrova negli stilemi, ma anche nel posizionamento sul mercato; nella concezione tecnica, così come nella definizione

ma andati a vivere a Bologna, diedero vita alle Officine Alfieri Maserati, dando il via a una grande avventura, arrivata fino ai giorni nostri.

Erano sette, in realtà, i fratelli Maserati, tutti nati tra il 1881 e il 1898 da Rodolfo Maserati e Carolina Losi, entrambi piacentini di nascita, ma trasferitisi a Voghera, in provincia di Pavia, perché il papà era ferroviere e il lavoro gli aveva imposto di spostarsi.

Carlo era il primogenito, poi venivano Bindo, Alfieri, che avrà vita brevissima, un secondo Alfieri e, ancora, Mario, Ettore ed Ernesto. Tutti avevano in comune una passione, quella per la meccanica; a fare eccezione, il solo Mario che, frequentata l'Accademia di Brera, diventerà un artista di primo piano, lasciando però ugualmente un'impronta importante nella storia dell'auto. Suo, infatti, è il disegno del simbolo del tridente, diventato il marchio delle automobili Maserati e ispirato a quello del Nettuno dell'omonima fontana bolognese.

Già prima di fondare la loro azienda, i fratelli Maserati lavoravano nel mondo delle quattro ruote. Carlo, dall'ingegno creativo (si dice che costruisse da sé i propri giocattoli,



■ Nella pagina a fianco, Achille Varzi sfreccia davanti alle Officine Alfieri Maserati di Bologna al volante di una 6CS, variante Sport della monoposto 6CM, con motore sei cilindri in linea 1.5. Sopra, Alfieri Maserati impugna il volante di un'Isotta Fraschini Speciale

della plancia o dell'abitacolo. Porta in sé il Dna del brand, la cultura degli uomini che hanno progettato i modelli che l'hanno preceduta, pochi o tanti siano stati.

Se, poi, come nel caso della Maserati, la storia alle spalle dell'ultima arrivata Grecale è ultracentenaria, è inevitabile che le sue radici siano lunghe, profonde e ramificate. E che rimandino a quel lontano 1° dicembre del 1914 in cui tre fratelli di origini pavesi,



■  
La Tipo 26 è la prima Maserati che esce dal garage di via Emilia Levante 179, a Bologna, per partecipare alle competizioni più prestigiose, come la Targa Florio: a sinistra, Alfieri e Guerino Bertocchi impegnati con la vettura nell'edizione del 1926 della gara siciliana



■  
Una celebre immagine dei fratelli Maserati davanti alla sede della loro azienda: da sinistra, Bindo (1883-1980), Ettore (1894-1990), Ernesto (1898-1975) e Mario (1890-1981).

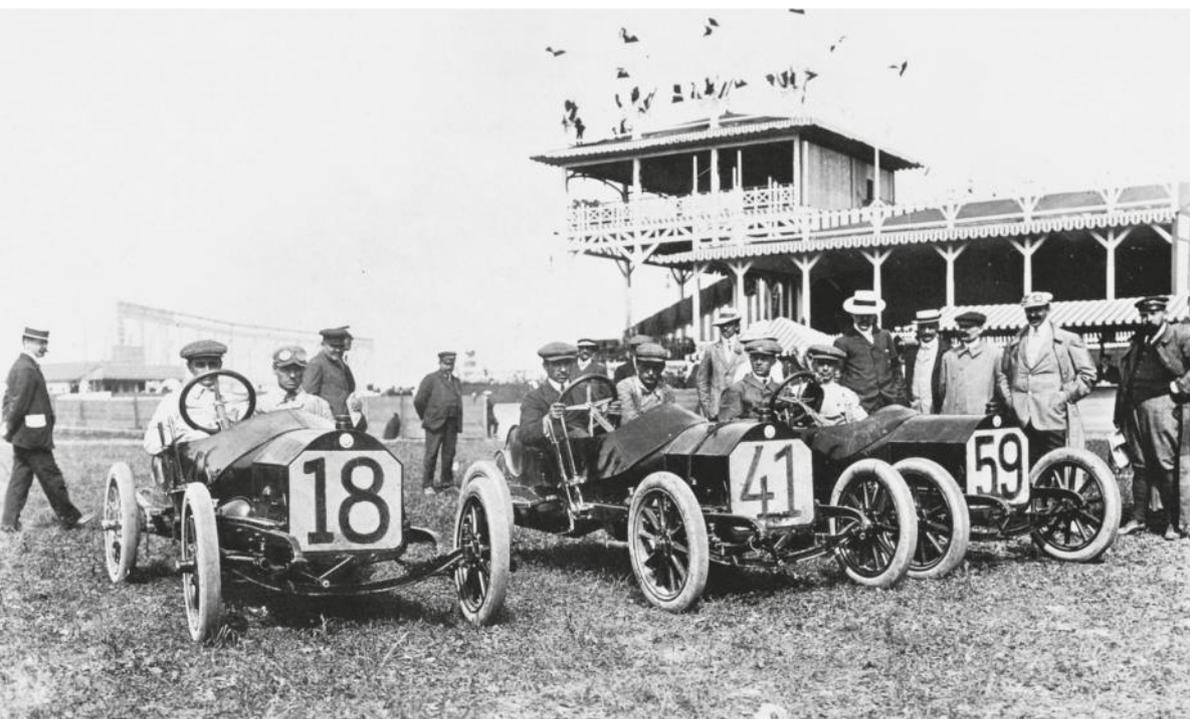
Fu quest'ultimo, quintogenito della famiglia e pittore di talento, a realizzare gli schizzi per il logo della Casa (qui sopra), ispirato al tridente della statua di Nettuno, nell'omonima fontana di Bologna



fin dall'infanzia), era prima stato in forze alla Fiat di Torino, su richiesta di Vincenzo Lancia, che ne aveva notato il talento, poi all'Isotta Fraschini di Milano, per diventare infine direttore generale della Junior/Otav, un'azienda tedesca. Ma il destino sarà per lui crudele e una malattia polmonare lo stroncherà nel 1910. Anche Alfieri lavorava all'Isotta Fraschini con il fratello, facendo pure il pilota, ma il suo carattere era inquieto: non amava, come si diceva, “stare sotto

padrone”, e questo lo spinse ad avviare una propria attività, insieme con i fratelli Ettore ed Ernesto. La sede era a Bologna, prima in via de' Pepoli, poi, dopo la pausa imposta dalla guerra, in via Emilia Levante 179, dove c'era una vecchia fabbrica di damigiane.

Un garage, un'officina, quattro o cinque dipendenti, auto da riparare o da trasformare, su basi Scat o Isotta, per renderle competitive nelle corse. Una storia meravigliosa, ma non per Alfieri, che scompare già nel



■  
A fianco, Alfieri Maserati schierato alla partenza di una gara del 1908 con un'Isotta Fraschini. Sopra, da sinistra: ancora Alfieri nelle vesti di pilota, questa volta al volante di una Bianchi del 1907; Ernesto Maserati e Mario Umberto Borzacchini con una Maserati 26R alla Mille Miglia del 1929

1932, in seguito ai postumi di un intervento chirurgico, necessario per cercare di salvare l'unico rene rimasto a seguito di un incidente in gara. Saranno, dunque, Ettore, Ernesto e Bindo a tenere alto il nome della Maserati, nei decenni a venire.

### **INCERTEZZA SUL DEBUTTO**

Su quale sia stata la prima Maserati della storia, il dibattito è aperto. Già nel 1920, infatti, Alfieri acquista una Isotta Fraschini e

la modifica per utilizzarla nelle corse in maniera così radicale da farne sostanzialmente un'auto diversa. L'otto cilindri d'origine diventa un quattro, il cambio proviene da una Scat, il ponte posteriore da un'Itala: nasce così la Tipo Speciale, con la quale arrivano, per Alfieri ed Ernesto, i primi successi sportivi, in gare come la Susa-Moncenisio.

Può essere considerata questa, dunque, la capostipite di tutte le Maserati? In un certo senso, sì; se, però, si sente la necessità di

DAL 1914 A OGGI ALLE RADICI DI UNA LEGGENDA

■  
Adolfo Orsi (1888-1972), imprenditore modenese, rilevò la Maserati nel 1937, trasferendola di lì a poco nella città natale e facendone un'azienda solida nel campo della produzione di vetture stradali come l'A6 1500 Gran Turismo, primo modello di serie del Tridente



■  
La A6 1500 GT (nelle due immagini in alto e, qui sopra, in un dettaglio del posto guida) debutta al Salone di Ginevra del 1947: figlia di un progetto di Ernesto Maserati e dell'ingegner Alberto Massimino, ha telaio tubolare, motore di 1.5 litri da 65 CV e carrozzeria di Pinin Farina

aspettare la prima vettura che inalberi il celebre marchio del tridente, allora bisogna attendere la successiva Tipo 26, che Alfieri porta al debutto alla Targa Florio del 1926, vincendo la classe fino a 1.5 litri. Inizia così una carriera di successo: a volere quell'auto, infatti, sono presto tanti piloti, compreso quell'Emilio Materassi che offre alla Casa emiliana il prestigio del primo titolo italiano assoluto della storia dell'automobilismo tricolore.

Ripercorrere qui tutte le pagine successive di questa vicenda gloriosa è impresa impossibile. I fratelli Maserati, infatti, passeranno di vittoria in vittoria, affidando le loro vetture, una volta smessi i panni di piloti, a campioni del calibro di Borzacchini, Fagioli, Nuvolari, Villoresi; e si lanceranno anche in creazioni tecnicamente ardite, come la V4 con motore a 16 cilindri.

Alla loro genialità progettuale non corrisponde, però, una pari accortezza gestionale



■ Con la 3500 GT (a sinistra, la fabbrica in cui viene prodotta) la Maserati compie un salto di qualità: ne vengono infatti realizzati 2.099 esemplari tra il 1957 e il '64, un record per una Casa fino ad allora abituata a piccoli numeri. Il suo 6 cilindri eroga 220 CV, che diventeranno 235 con la GTI del 1961



e l'azienda di famiglia ne risente. I successi sportivi non permettono da soli di far quadrare i conti e, nella seconda parte degli anni 30, le difficoltà finanziarie emergono in maniera preoccupante. C'è da salvare un'azienda preziosa e Corrado Filippini, giornalista sportivo che ha a cuore la Maserati, trova una soluzione in Adolfo Orsi.

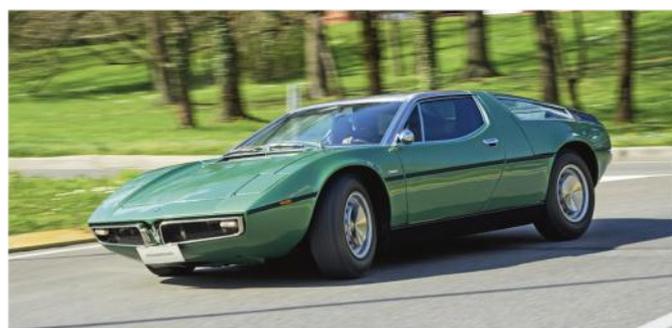
Modenese, di umili origini (è figlio di un raccoglitore di stracci e ha sette tra fratelli e sorelle), Orsi ha fatto fortuna con i rottami

metallici, arrivando a costruire un impero fatto di acciaierie, fonderie, concessionarie di auto, ferrovie. E la Maserati, che rileva il 1° maggio del 1937, lasciando che gli ex proprietari restino in azienda per un decennio dedicandosi alla progettazione e alle corse (prima di lanciarsi in una nuova avventura imprenditoriale, quella della Osca).

Tra l'ottobre e il novembre del 1939, Orsi trasferisce l'azienda da Bologna a Modena, dove hanno sede le sue attività principali.

■ **Momenti di gloria sportiva della Maserati: nella pagina a fianco, Borzacchini con una V4 nel 1930 a Indianapolis (la Maserati vincerà la celebre 500 Miglia nel 1939 e '40). Qui sopra, Fangio (a sinistra) con la 250 F che gli permette di vincere il Mondiale di F.1 nel '57 e immagini della 300 S ritratta in gara**

■  
Con la Quattroporte del 1963, la Maserati introduce un concetto di auto che ancora non esisteva: la grande berlina sportiva ad alte prestazioni. Subito apprezzata da vip e capi di Stato, monta un V8 4.200 da 290 CV



■  
Tra gli anni 60 e i primi 70 nascono alcune delle Maserati più belle di sempre. Sopra, a sinistra: la Ghibli, del 1966, riuscita coupé a motore anteriore dalla linea firmata da Giugiaro; a destra, la Bora, prima vettura del marchio a motore centrale, il cui stile è sempre di Giugiaro

In quella via Ciro Menotti, dove la Maserati mette radici e ancora oggi si trova.

### ANNI DI RINASCITA

Nonostante un dopoguerra difficile, sono in arrivo splendidi momenti per il Tridente. Dopo tante macchine da corsa, la prima vettura stradale è l'A6 1500 Gran Turismo del 1947, prodotta in pochi esemplari firmati da grandi carrozzieri come Pinin Farina, Vignale, Frua; ben diversa sorte avrà la sua erede ideale, la

3500 GT del 1957, prodotta al ritmo di 15-20 esemplari al mese e capace di rilanciare le sorti dell'azienda.

Gli anni 60 sono quelli di modelli favolosi come la Sebring del '62, la Mistral e la Quattroporte del '63; l'immagine del marchio si fa forte dei successi ottenuti nelle corse, in cui combatte alla pari con la Ferrari e, soprattutto, si fregia del titolo mondiale di Formula 1, ottenuto nel 1957 con Juan Manuel Fangio e la favolosa 250 F.



■ Alejandro De Tomaso (1928-2003), qui ritratto in una delle sue monoposto, rilevò la gestione della Maserati, con l'intervento dello Stato italiano, nel 1975. Il suo progetto più celebre sarà quello della Biturbo (sotto), preceduta nel '76 dal lancio della Kyalami



Non sempre, però, la vita della Maserati sarà serena, dal punto di vista finanziario; al punto che Orsi deciderà di cedere la proprietà dell'azienda alla Citroën in tranches successive, tra il 1967 e il '71.

Esperienza non felice dal punto di vista gestionale, quella con i francesi, ma che non impedisce a tecnici di grande valore come Giulio Alfieri, punta di diamante della progettazione della Casa, di realizzare gioielli quali la Bora del '71, la prima Maserati a mo-

diatore posteriore-centrale. Le strade con i proprietari transalpini si separeranno di lì a poco e a entrare in scena sarà un nuovo imprenditore, l'italo-argentino Alejandro De Tomaso.

Grande amante delle auto, con un passato nelle corse, ma anche nelle vesti di produttore di sportive che portano il suo nome, De Tomaso prende le redini della Maserati nel 1975, avviando una gestione al tempo stesso fertile e spregiudicata per conto dello Stato, che frattanto ha acquisito la proprietà

■ La Biturbo (nelle foto qui sopra) viene presentata alla stampa il 14 dicembre 1981 e lascia tutti stupiti: non si era mai vista una berlina con interni così eleganti e così veloce (monta un V6 2.000 da 180 CV), proposta a un prezzo tanto competitivo (presto destinato, però, a salire)

■ Luca Cordero di Montezemolo (a fianco) prende in mano le redini della Maserati nel 1997 e avvia un processo di rifondazione della fabbrica e della gamma, che ridarà slancio al marchio modenese. Tra le sue operazioni più riuscite, l'utilizzo di motori V8 prodotti dalla Ferrari a Maranello sulle vetture del Tridente



■ La 3200 GT, presentata al Salone di Parigi del 1998, è l'auto della svolta per la Maserati: particolare il disegno a boomerang dei fari posteriori (a sinistra). La linea è firmata ancora una volta da Giugiaro

■ Sulla 3200 GT viene utilizzato il V8 3.2 dotato di due turbo della IHI e di due intercooler, figlio della vecchia produzione Maserati: un'unità capace di erogare 368 CV, ma con consumi molto elevati. La successiva Coupé del 2002 godrà, invece, dei benefici dei V8 Ferrari

dell'azienda e gliel'ha affidata; suo capolavoro è la Biturbo, berlina compatta con finiture di classe e prestazioni elevate. Nel proprio segmento, dopo gli iniziali problemi di affidabilità, diventa una bestseller.

### SI VOLTA PAGINA

Toccherà poi alla Fiat venire in soccorso alla Maserati, afflitta ancora da alterne vicende finanziarie. Torino ne rileva la proprietà tra il 1989 e il 1993, anno in cui De Tomaso, col-

pito da un infarto, è costretto a ritirarsi a vita privata. La Fiat affiderà la Casa emiliana nel 1997, e fino al 2005, alle cure di Luca Cordero di Montezemolo, artefice della rinascita sia della Ferrari sia della Maserati stessa: i destini delle due gloriose aziende si uniscono per un certo periodo, con le vetture del Tridente che montano gli otto cilindri di Maranello. Un salto di qualità decisivo, che prelude all'era contemporanea del marchio. Nel 2005 il gruppo che vede insieme Ferrari



■ Siamo ormai quasi ai giorni nostri, con la GranTurismo del 2007 (in basso a sinistra, non da molto uscita di produzione) e con la Ghibli, berlina media del 2013 (a fianco e qui sotto), tuttora in listino, anche in una versione a propulsione ibrida



e Maserati viene sciolto, ch  la seconda   ormai in grado di marciare con le proprie gambe verso un futuro fatto di nuovi modelli e successi crescenti.

Infatti il nuovo millennio vede, grazie all'arrivo della quinta e poi della sesta generazione della Quattroporte (nel 2004 e nel 2013), della GranTurismo e della GranCabrio (tra il 2007 e il 2009), della Ghibli (nel 2013), non pi  coup  come in passato, ma prestigiosa berlina di taglia medio-grande, e

infine della Levante (nel 2016), prima Suv del marchio, crescere in maniera consistente i volumi produttivi, che nel 2017 superano la soglia delle 50 mila unit .

Lo stabilimento di Modena, a quel punto, non basta pi : le Maserati nascono anche a Grugliasco, nell'ex fabbrica della Bertone, poi a Mirafiori, storico baluardo della Fiat. Ora si aggiunge Cassino, che tiene a battesimo la Grecale, schiudendo per il Tridente nuovi orizzonti.

■ Il 2014 vede la Maserati celebrare un secolo di vita con una serie di eventi (sopra) che coinvolgono, in tutto il mondo, proprietari e collezionisti delle vetture del Tridente



CIAO, TI METTE  
#MASERATI NEGLI ALBERI  
I CAN'T TELL YOU MUCH MORE

Grecale

# QUATTRO PILASTRI PER QUATTRO CLIENTI

**Q**uando, nella primavera del 2022, arriva la Grecale, con qualche mese di ritardo sulla tabella di marcia inizialmente prevista a causa della mancanza globale di semiconduttori elettronici che colpisce tutti i costruttori automobilistici, per la Maserati si apre un capitolo interamente nuovo.

Non perché si tratti di una Suv, ché la Casa del tridente è già presente con questa tipologia di vetture dal 2016 con la Levante; piuttosto, perché il nuovo modello permette all'azienda modenese, guidata dal ceo Davide Grasso, di mettere nel mirino una platea di clientela più ampia e diversificata rispetto al passato, che consente di nutrire importanti ambizioni in termini di volumi produttivi.

A raccontare come si sia arrivati a questa svolta è Francesco Tonon, head of global product planning del costruttore modenese.

«La prima cosa che ci siamo chiesti», spiega, «è stata, volendo espandere i volumi della Maserati, quale dovesse essere lo step di evoluzione più naturale: la risposta molto chiara del mercato è che la clientela, per una serie di motivi, preferisce le Suv alle berline. Il nostro compito, quindi, era ampliare una gamma fino a quel momento costituita da due berline, la Ghibli e la Quattroporte, una sport utility, la Levante, e una supercar come la MC20, allargando l'offerta delle Suv, che sono quanto il mercato chiede per motivi come la loro funzionalità, ricercata anche dal cliente luxury, e versatilità di utilizzo». Dunque, visto che il 70% della domanda complessiva si orienta ormai verso le vetture a ruote alte e che il 60% di questa quota opta per modelli di taglia media (le cosiddette mid-size Suv), la scelta era in un certo senso obbligata.

A questo punto, Tonon racconta un aneddoto interessante. «Quando nell'autunno del 2019 arrivai alla Maserati», ricorda,

■ **Francesco Tonon (sotto), ingegnere e titolare di un master in marketing management, è oggi head of global product planning Maserati. In passato ha ricoperto lo stesso ruolo alla Jeep ed è stato head of product portfolio planning della FCA (per l'Emea). A fianco, un momento dell'iniziativa di marketing "Grecale family fleet"**



## STRATEGIA QUATTRO PILASTRI PER QUATTRO CLIENTI

■  
La strategia di lancio della Grecale ha previsto diversi momenti in cui la vettura è stata mostrata ancora mascherata da camouflage: questo anche perché il lancio è stato ritardato, a causa della crisi globale dei microchip





■ In alto, la Grecale invasion: esemplari camuffati si sono fatti vedere nel novembre 2021 in due luoghi iconici di Milano, piazza del Duomo e lo stadio Meazza. Qui sopra, la versione quasi definitiva, per strada nel febbraio 2022

■ Nella pagina a fianco, i loghi delle quattro versioni previste per la Grecale, ognuna pensata in funzione di un diverso target di clientela: motorizzazioni e allestimenti variano coerentemente con questa segmentazione

«la vettura era già stata impostata, ma mi accorsi che le pareti degli uffici del marketing e della progettazione erano tappezzate di immagini delle potenziali concorrenti del nuovo modello; è vero che, quando si arriva più tardi in un segmento, si gode di un notevole vantaggio competitivo, cioè della possibilità di studiare quanto hanno già fatto gli altri in quel settore e di colmare con un nuovo prodotto le loro eventuali carenze, ma questo fa perdere di vista il vero target di ogni progetto, che non sono gli avversari, ma il cliente. Così, d'accordo con Davide Grasso, abbiamo sostituito tutte le foto dei modelli dei competitor con quelle dei clienti. Delle persone, cioè, che avevamo incontrato in una serie di appuntamenti organizzati in Europa, Cina e Nord America. L'obiettivo, così, non era più semplicemente realizzare un'altra Suv, ma dare a quelle persone proprio la Suv che cercavano, intrisa del Dna Maserati e un po' più compatta rispetto alla Levante».

### STYLISH FAMILY & CO.

Un cambiamento importante di punti di vista, che ha investito non soltanto il marketing dell'azienda, ma anche il team della pro-

gettazione. Messasi al lavoro avendo ben chiaro il nuovo target, la squadra Maserati individua a questo punto quattro fondamentali tipologie di clienti per la vettura.

«La prima», spiega Tonon, «è quella che chiamiamo “stylish family” e che comprende un'alta percentuale di guidatrici (circa il 30-40% in Cina, il 30% negli Stati Uniti, un po' meno in Europa): acquirenti appartenenti a una classe sociale medio-superiore, per i quali la sportività è importante, trattandosi di una Maserati, ma che danno un peso maggiore agli aspetti relativi al lusso, alla sicurezza e al confort. Un secondo cluster, più maschile, è rappresentato invece dagli “young sporty men”: più giovani, di età attorno ai 40-50 anni, con famiglia e figli ancora da trasportare, per i quali la sportività, anche percepibile esteticamente, ha più rilievo, rispetto al confort e al lusso. Clienti che vogliono trasmettere, attraverso l'aspetto esterno della vettura che scelgono, i valori di una personalità dinamica. La terza tipologia è costituita da imprenditori, proprietari di aziende e dirigenti di alto profilo: per loro, la Grecale non è la prima automobile di famiglia, avendone in genere già diverse in garage, ma è una macchina comunque importante, per la quale sono disposti a spendere molto di più. A fronte di questo, hanno anche aspettative più alte: sono coloro che scelgono il top di gamma di una vettura e l'arricchiscono ulteriormente con tutti gli optional disponibili, per essere sicuri di ottenere il meglio. Infine, c'è un tipo di cliente completamente nuovo ed emergente, quello che ha scelto la mobilità elettrica: è giovane, spesso è donna, si proietta verso un futuro modellato su uno stile californiano. Vuole, quindi, una Bev, ma che sia coniugata ai vantaggi di funzionalità



■  
Il navigatore Silvio Soldini, qui con lo scafo Multi70, ha tenuto alto il brand Maserati nel mondo conquistando numerosi primati: un testimonial coerente con il concetto di sportività Maserati





■ Nella strategia di comunicazione, i testimonial rivestono un ruolo importante: sopra, l'ex calciatore David Beckham con la MC20; nella pagina a fianco, gli attori Alessandro Borghi e Matilda De Angelis, protagonisti di un video di lancio della Grecale, assieme a Klaus Busse

■ Nella ricerca dei brand ambassador, spiega Tonon, la Maserati individua «persone che rappresentino il nuovo concetto di lusso, più legato all'esperienza e all'espressione di sé: da qui, la scelta di figure in linea con questo modello moderno e audace, capaci di parlare un linguaggio vicino a clienti oggi più giovani»

e di versatilità che soltanto una Suv può offrire. Ecco perché non poteva mancare nella gamma della Grecale una versione "eco": full electric, però, e non ibrida plug-in, perché chi ha optato per la mobilità elettrica non apprezza il compromesso che quel tipo di propulsione rappresenta».

## CONSUETUDINI STRAORDINARIE

A questo punto dell'elaborazione, individuate le famiglie di utenti-tipo della vettura, si trattava d'identificare altrettanti pilastri sui quali far poggiare la definizione strategica del prodotto. Tonon spiega di averli trovati, insieme con i colleghi, in questi quattro fattori: «La versatilità, il lusso, l'innovazione e le prestazioni, sintetizzati da un claim globale che definisce la Grecale come l'everyday exceptional, la straordinarietà che diventa fatto quotidiano, norma, consuetudine».

Qualcosa, insomma, capace di trasformare ogni evento giornaliero, dal più banale come il tragitto casa-lavoro al più particolare come un weekend in una località raggiungibile soltanto grazie alla trazione integrale di cui la vettura è dotata, in un momento emozionale, ad alto tasso di coinvolgimento. E la

definizione del prodotto è stata messa a punto anche avvalendosi di una community di oltre mille clienti Maserati: un panel interrogato sovente per raccogliere suggerimenti, preferenze, alternative.

«La versatilità», prosegue Tonon, «si scopre già iniziando, in maniera inusuale, la ricognizione dell'auto dai sedili posteriori, dove, metro alla mano, in sede di progettazione abbiamo deciso che, in ognuna delle dimensioni misurabili (larghezza spalle, spazio per le gambe e la testa, capacità del bagagliaio e dei vani interni), la Grecale avrebbe dovuto offrire qualcosa in più delle concorrenti». Così, dati alla mano, si scopre che la nuova Suv concede cinque centimetri supplementari di spazio per le ginocchia rispetto alle rivali, andando a confrontarsi con modelli luxury del segmento superiore; anche il bagagliaio offre una capienza (di 570 litri) da best in class, mentre nell'abitacolo si contano più di 13 litri di spazio nei vani ricavati sotto la plancia o nella consolle centrale, priva della tradizionale e ingombrante leva del cambio, sostituita da tasti e dai paddle al volante.

Poi è stato il momento di dare un significato al termine lusso secondo la Maserati. «Oggi sembra che il mercato sia lanciato in una corsa nel mettere a bordo schermi sempre più grandi», racconta Tonon, «senza che però ci sia una corretta comprensione di quanto questi screen abbiano realmente significato e funzionalità per il cliente. Il nostro obiettivo era, invece, offrire il massimo della connettività e della digital experience all'utilizzatore, senza per questo intaccare l'aspetto luxury che ancora deriva dall'impiego di materiali diversi dalla plastica. Abbiamo voluto, perciò, usare elementi pregiati come pelle, legno, carbonio e alluminio, trattandoli

■  
Il lancio della Grecale è stato accompagnato dalla presentazione di una show car rappresentativa del programma di personalizzazione Fuoriserie, che consente di realizzare esemplari unici: in questo caso, si è ipotizzato l'ordine di un cliente così particolare da provenire da... Marte



■  
La Grecale Mission from Mars e Dardust, nome d'arte del musicista Dario Faini, consulente per il sound della Maserati. Il colore della vettura è il Galactic orange, una tinta a più strati a base super liquida, sovrapposta a una resina arancio-rossa, quasi glassata, che richiama il metallo fuso





■ L'ispirazione delle tinte di questa specialissima Grecale arriva dalla polvere rossa delle rocce ossidate di Marte; i cerchi Vortex Wheels vogliono raccontare la lavorazione meccanica della materia come un vortice, generato dal movimento

in modo innovativo: il carbonio, per esempio, lavorato in forma 3D assume quasi le sembianze di un tessuto, mentre il legno non è classico, ma "a poro aperto", molto naturale, così come la pelle, che proprio per questo presenta persino qualche difetto».

Lusso, inoltre, vuol dire anche massima attenzione ai dettagli: la si ritrova, per esempio, in particolari come le bocchette di aerazione, i paddle di alluminio del cambio, soli-

dali al piantone, e il sound system top end, realizzato dalla Sonus faber e disponibile di serie già sulla versione GT.

Restano ancora due aspetti fondamentali della strategia alla base della nuova Suv: l'innovazione e le prestazioni. «Con la Grecale», spiega Tonon, «introduciamo la nuova versione del Mia, il Maserati intelligent assistant, che consideriamo una sorta di maggiordomo digitale: il sogno di ognuno è disporre di una persona che risolva tutti i problemi che si possono incontrare. Il Mia non soltanto veglia sulla sicurezza, ma dispone di una sorta d'intelligenza predittiva, che evita ogni difficoltà ancora prima che si presenti. Il sistema (al quale dedichiamo un approfondimento a pagina 48) si articola su cinque assistenti: il cluster Tft della strumentazione da 12,3", l'head-up display, un secondo schermo da 12,3" per la navigazione e altre funzioni, il confort display, che gestisce i comandi di sedili, climatizzazione e configurazioni, e il digital clock». Quest'ultimo è l'iconico orologio Maserati, posto al centro della plancia, non più analogico, ma trasformato in una sorta di assistente digitale, facilmente aggiornabile over the air.

Rimangono, infine, le performance, un aspetto essenziale per una vettura con il tridente: «Il target che abbiamo dato a Ettore Dezza, responsabile dello sports car segment, e ai motoristi è stato quello di far sì che ogni propulsore della Grecale risultasse il migliore nella propria categoria per cinque aspetti: potenza massima, potenza specifica, rapporto peso/potenza, velocità massima e accelerazione». Obiettivi ambiziosi, ma necessari per collocare la nuova sport utility al vertice in ogni aspetto, proprio come ci si aspetta da una Maserati.



# LA PUREZZA FORMALE DIVENTA VALORE

**S**i dice – ed è verità – che un'auto bella si vende da sola. L'estetica, del resto, ha un peso determinante nelle scelte dei consumatori quando si tratta di oggetti emozionali, come le auto – o, almeno, alcu-



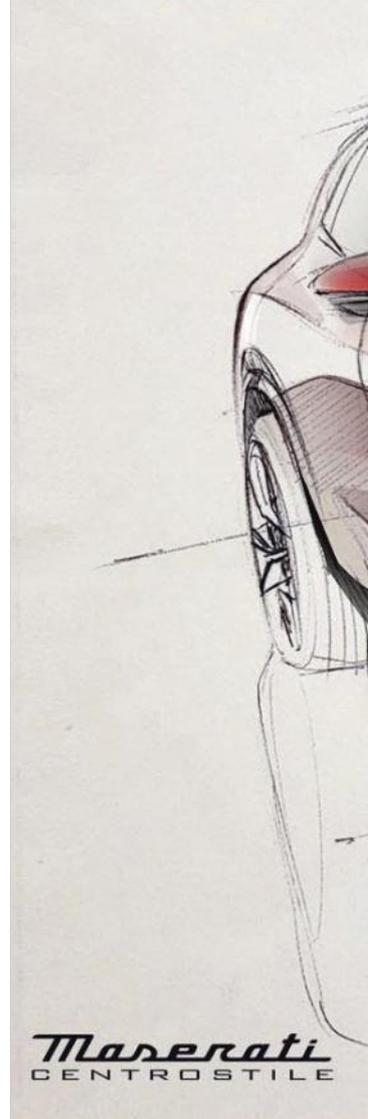
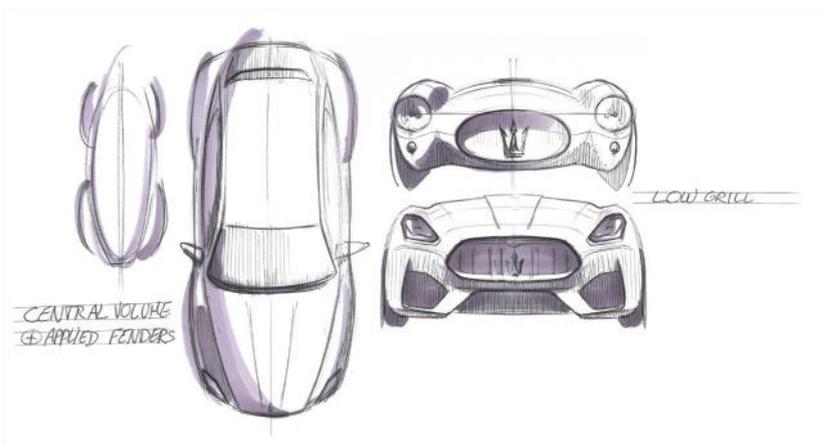
■ Klaus Busse (sopra, mentre osserva la Maserati MC20), originario di Minden (Germania), si è laureato in transportation design a Coventry (Inghilterra); in passato, è stato chief interior designer di Jeep e RAM, dopo un'esperienza decennale alla Mercedes-Benz

ne di esse - ancora oggi sono. E optare per un modello piuttosto che per un altro significa anche decidere che cosa si vuole comunicare come immagine di sé, ogni volta che si sale in macchina.

«Quando ci siamo accostati al progetto della Grecale», racconta Klaus Busse, head of design Maserati, «abbiamo individuato quattro punti chiave. Il primo era la visual longevity: la necessità, cioè, di uno stile che

fosse timeless, capace di durare nel tempo. Le nostre macchine non sono destinate a essere utilizzate per tre o quattro anni, ma entrano a far parte di collezioni, pertanto devono continuare a risultare fantastiche anche, magari, dopo un ventennio. Penso che la storia abbia dimostrato quale sia la ricetta giusta per ottenere questo risultato: la purezza del design. Più puro è lo stile, più dura nel tempo. Maserati è un marchio che può facilmente fare a meno di un eccesso di dettagli, perché produce supercar; e anche la Grecale lo è, tra le Suv. Questo significa che ci si può dimenticare di spoiler, prese d'aria, sottolineature marcate della fiancata: se guidi un'auto con il tridente, già questo semplice fatto è un messaggio sufficiente per il mondo, perché trasmette un senso di potenza e di performance, rendendo inutile la presenza di altre sottolineature. Oggi assistiamo a un'inflazione di falsi simboli nel car design: auto piene di finte prese d'aria, scarichi fassulli, ali superflue. Noi abbiamo scelto la strada opposta, realizzando una vettura che esprime purezza. Questa è una svolta rispetto al recente passato della Maserati, che ha

■  
 In queste pagine, in esclusiva i disegni della Grecale elaborati dal Centro stile del Tridente. In alcuni schizzi è evidenziata l'ispirazione derivante da una delle Maserati più riuscite del passato: l'A6GCS, tra le Sport da competizione più belle di tutti i tempi



**Maserati**  
CENTROSTILE

■  
 I gruppi ottici posteriori riprendono, come si vede già in questi disegni, il motivo del boomerang, che Giugiaro aveva introdotto sulla 3200 GT, berlina lanciata al Salone di Parigi del 1998 e dotata di fari posteriori a Led, all'epoca un'innovazione tecnologica



iniziato il suo cammino dalle corse con vetture come l'A6 GCS: quando le osservi, ti accorgi di come le nostre auto derivino da quelle da competizione, con un fuso centrale e un muso molto lungo, e di come la necessità di adattarle all'uso stradale, con i parafranghi che coprono le ruote, abbia portato a una drammatica interazione delle forme. Non voglio sostenere, ovviamente, che lo stesso avvenga per la Grecale, ma la filosofia di costruzione è fondamentalmente la stessa: il fuso centrale inizia sempre con una calandra e continua nella cabina, allargandosi per contenere i fari anteriori e creando un'intersezione. Quando si costruisce un'auto in questo modo, si ottiene una magnifica miscela delle linee e dei volumi, che ne definisce il design».



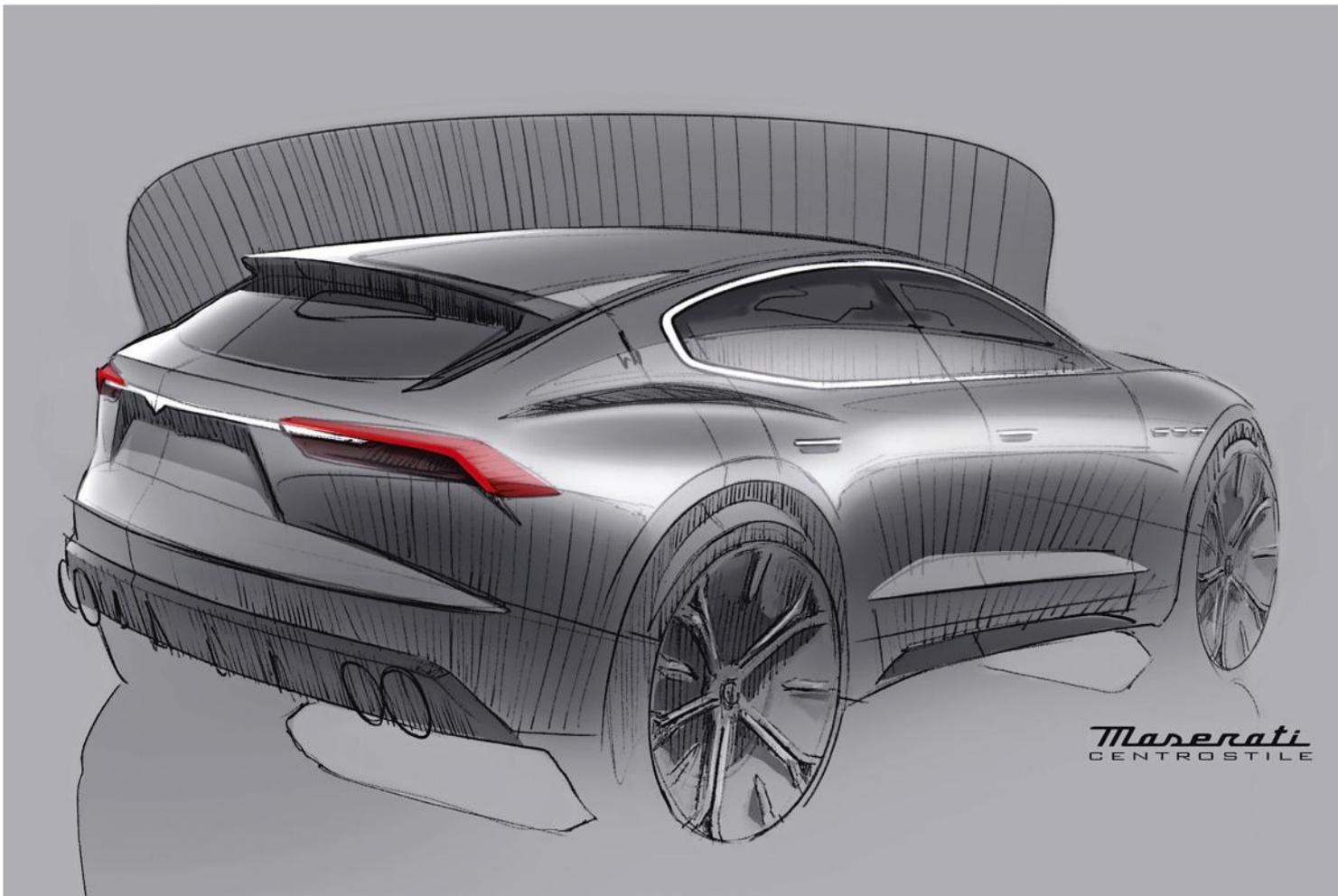
Il secondo punto riguarda i pochi dettagli comunque utilizzati, ognuno dei quali, secondo Busse, deve veicolare un messaggio del brand: «Quando disponi di una silhouette iconica», prosegue il designer, «non hai bisogno di altro: purtroppo, però, questo si verifica per pochissime auto nella storia, quindi bisogna ricorrere ai particolari. Guardando nel traffico le auto di vari marchi, si capisce subito quante si riconoscano per la linea, quante per le proporzioni e quante per i dettagli; la maggior parte è identificabile soltanto grazie a quest'ultimi e ad alcuni brand ne servono parecchi per rendersi riconoscibili. Quello che abbiamo cercato di fare è stato, invece, aggiungere un solo elemento laterale e uno posteriore chiaramente riconoscibili, che si sommassero alla calandra e all'«ugola»

frontale. Abbiamo dedicato molta energia anche alla revisione della filosofia di design delle ruote, ormai diventate così grandi da assumere un'importanza fondamentale per un brand. Si pensi, per esempio, al «disco telefonico» dell'Alfa Romeo; per la Maserati, abbiamo cercato di ottenere lo stesso risultato disegnando linee che assumessero la forma del tridente. A questo abbiamo aggiunto lo stile particolare a boomerang dei gruppi ottici posteriori, anche se non così forte come avveniva sulla 3200 GT».

#### **A CACCIA DI EQUILIBRIO**

Un terzo punto importante è quello che la Maserati chiama «balance of the opposites» e che riguarda anche gli interni: la ricerca di un punto di equilibrio fra la tradizione e

■ Come sull'A6GCS (tratteggiata nella parte superiore del disegno), Sport due litri presentata al Salone di Torino del 1954 e disegnata da Pinin Farina, i volumi del cofano e dell'abitacolo si sviluppano partendo dall'iconica «bocca», dotata di barre verticali, al centro della quale spicca il simbolo del tridente



■ Grande attenzione, come spiega Klaus Busse, è stata dedicata anche alla definizione dello stile delle ruote, un elemento importante, viste le dimensioni che assumono sulle Suv di questa taglia: il loro design, quando la vettura è in movimento, ricorda il simbolo del tridente

l'ispirazione derivante dal territorio (vedere, al proposito, il capitolo dedicato a materiali e colori, a pagina 40) e l'innovazione tecnologica. Due filoni concettuali che potrebbero portare a esiti contrastanti e persino disarmonici, ma che trovano una sintesi nella Grecale. Che, secondo Busse, «è molto forte dal punto di vista della tecnologia, ma non lo è in maniera soverchiante, anzi preserva sempre la possibilità di godere della guida: i quattro schermi, per esempio, sono posizionati in maniera innovativa, in modo da non distrarre dalla strada. Questo significa che alla Maserati continuiamo a fare le cose che sappiamo fare da sempre, utilizzando bellissimi materiali e la creatività italiana, ma che, al tempo stesso, siamo in grado d'integrarle con la tecnologia più avanzata al mondo e con elementi sofisti-

cati, come gli impianti audio Sonus faber».

Quarto e ultimo aspetto è quello relativo ai colori. «La Maserati è italiana e l'Italia è il Paese dei colori», dice il designer, «ed è a questo che dobbiamo ispirarci: ne è un esempio il magnifico giallo che abbiamo iniziato a usare con la MC20. La macchina sembra gialla, ma, quando ci si avvicina, il riflesso del sole fa sì che si veda il blu, perché la verniciatura ha tre strati, il primo dei quali è proprio blu, uno dei colori di Modena. Questo non solo è fantastico, ma racconta anche la storia del territorio da cui veniamo».

Fin qui, Busse. Che, però, conclude con un'affermazione sorprendente da parte di uno stilista. «Il design», sostiene, «è la seconda cosa più importante per la Maserati, non la prima. Il nostro Dna deriva dalle cor-



■ A fianco, un master della Grecale nella sua versione definitiva, sottoposto a verifiche metriche. Secondo Marco Tencone, research & innovation chief designer della Maserati, l'immediata riconoscibilità del brand è data da dettagli come le tre griglie sul parafrangente e l'inclinazione del montante posteriore



se e le corse si vincono soltanto con l'innovazione, non con il romanticismo delle forme del passato. Quindi, performance, powertrain, motore ed esperienza di guida, anche se magari di poco, vengono prima di tutto».

### ATTENZIONE ALLE PROPORZIONI

A proposito della Grecale, però, è interessante sentire anche la testimonianza anche di Marco Tencone, research & innovation chief designer della Maserati, della quale si occupa dal 2009 dopo una lunghissima esperienza nel gruppo Fiat, che lo ha portato a lavorare su modelli Lancia (della quale è stato responsabile dello stile) e Alfa Romeo (in particolare, la 4C). Per il Tridente, portano la sua firma, tra l'altro, vetture come la Quattroporte, la concept car Kubang (vede-

re, al proposito, a pag. 120), il bellissimo prototipo Alfieri del 2014 e la Levante.

«La Grecale», racconta, «nasce – com'è noto – dalla volontà di estendere la gamma con una Suv più compatta della Levante, nello stesso momento in cui stavamo lavorando ad altri due modelli, la MC20 e la GranTurismo; le tre auto sono state sviluppate parallelamente, anche se, avendo iniziato un po' prima a operare sulla Grecale, si è reso necessario un riallineamento del design degli esterni nel momento in cui la supersportiva ha definito in maniera più espressiva i nuovi stilemi. A quel punto, si è deciso di optare per forme un po' più timeless, in un periodo in cui, invece, il car design sta in genere scegliendo soluzioni "urlate", più estreme e, talvolta, pretestuose, per attirare a tutti i costi

■ Marco Tencone (sopra), dopo esperienze alla Pininfarina e alla Fiat Auto, è stato chief designer della Lancia (sua la celebre concept Fulvia), prima d'iniziare a occuparsi, nel 2009, della Maserati. Per la quale ha lavorato anche sull'ammiraglia Quattroporte, sul prototipo Kubang e sulla Ghibli

■ L'irrinunciabile simbolo del tridente, presente al centro della griglia anteriore, viene ripreso sul montante posteriore, il cui angolo con la finestratura laterale definisce una sorta di trapezio, caratteristico di diversi modelli del marchio



■ Secondo Tencone, una delle soluzioni utilizzate per sottolineare la familiarità della Grecale con il Dna Maserati è data dal lunotto posteriore, che ha una relazione tra la vetratura e le spalle tale da suggerire, anche in una Suv, un'impostazione tipica da coupé

l'attenzione del pubblico. Intendevamo, invece, definire delle forme che non fossero figlie di una moda momentanea, ma che durassero nel tempo».

La MC20, dunque, ha costituito il punto di partenza per stabilire alcuni punti fermi, poi declinati in modo diverso e meno estremo sulla nuova Suv e sulla prossima GranTurismo. Ancora Tencone: «Il concetto di base era ottenere forme pulite, ma con alcuni elementi sia di costruzione generale, sia peculiari, che fossero molto riconoscibili; le Maserati, infatti, sono iconiche non per le loro parti, ma nel loro insieme, come se si trattasse di un corpo umano armonico. La calandra, una sorta di bocca, è il riferimento formale di questa costruzione, da cui parte il disegno che poi si sviluppa nel cofano, che

non costituisce un pezzo unico, ma è un volume centrale, al quale si appoggiano i para-fanghi e che si estende nel fuso dell'abitacolo. La Grecale presenta vincoli, esigenze e parti tecniche da vestire differenti rispetto alla MC20, dove tutto è aderente alla meccanica, ma lo spirito è il medesimo; lo stesso vale per le grafiche, che non vogliono distogliere l'attenzione dalla pulizia e dalla muscolarità dei trattamenti superficiali. In entrambi i casi, quindi, la scelta è caduta su una fanaleria verticale molto pulita per la parte anteriore e su una orizzontale piuttosto discreta per quella posteriore. Davanti l'esito è stato condizionato anche da alcune necessità relative agli angoli di uscita delle luci dei fari, assai diversi da quelli richiesti per la MC20; il proiettore, quindi, è meno ver-



ticale rispetto a quello della supersportiva e si allarga verso il basso, seguendo i bisogni del fascio luminoso. Nella coda abbiamo cercato un effetto della grafica del gruppo ottico che aiutasse a stabilizzare il volume e a far percepire la larghezza della vettura, con un richiamo al tema del boomerang posteriore della 3200 GT (*modello del 1998, firmato da Giugiaro ndr*), già reintrodotta nell'ultima versione della Levante».

La sfida più rilevante, nel definire le forme della Grecale, secondo Tencone è stata quella delle proporzioni, soprattutto in relazione alla fiancata: «Partivamo da un telaio esistente, quello dell'Alfa Romeo Stelvio», spiega il designer, «del quale era necessario allungare il passo per migliorare l'abitabilità; allo stesso tempo, bisognava au-

mentare lo sbalzo posteriore per accrescere la capacità del bagagliaio. Questo avrebbe potuto portare a un effetto di "stiramento" della vettura: un problema risolto evitando di accorciare in maniera eccessiva la lunghezza del parafango anteriore, senza ricordarne troppo il volume in pianta, in modo da compensare con questo elemento la lunghezza dell'intera cabina».

Il risultato è omogeneo e integra correttamente elementi caratteristici e imprescindibili per una Maserati, come le tre bocchette sul parafango anteriore, il posizionamento del tridente sul montante posteriore e la relazione tra il taglio della finestratura laterale e l'inclinazione del montante posteriore stesso, che crea una sorta di trapezio, al centro del quale si colloca il simbolo del marchio.

■ Per gli stilisti Maserati, la relazione tra "pieni" e "vuoti", con una prevalenza della lamiera, trasmette una sensazione di sportività, senza che si faccia ricorso alla formula della Suv-coupé adottata invece da altri costruttori



# L'INNOVAZIONE SPOSA LA TRADIZIONE

**L**a percezione di un'auto passa in maniera significativa attraverso i suoi interni, nei quali spesso si trascorrono ore, bloccati nel traffico o durante lunghi viaggi autostradali. A maggior ragione, la loro definizione acquista importanza per un brand di prestigio come Maserati, che affida ai materiali e al loro trattamento (vedere, al proposito, a pagina 40 di questo volume) il rafforzamento della propria identità. Andreas Wuppinger, head of interior design del Tridente, è stato in passato responsabile dello stile interno di tutti i marchi europei dell'allora FCA, occu-

pandosi anche delle Alfa Romeo Giulia GTA e GTAm, della Fiat Nuova 500 elettrica e della Maserati MC20. Ecco come racconta il lavoro svolto per lo sviluppo della Grecale.

«L'aspetto interessante», esordisce, «è il fatto che si trattava di un "pacchetto" di tre vetture affrontate insieme, la MC20, la GranTurismo e la Grecale: una nuova generazione di modelli, ognuno dei quali ha una missione differente. Quello della supersportiva era un progetto più ristretto, essendo la tipologia della vettura molto chiara; la Grecale, invece, appartenendo a un segmento completamente nuovo per la Maserati, costituiva una sorta di pagina bianca, con maggiori opportunità d'introdurre elementi d'innovazione, che richiedono però un periodo più lungo per essere portati in produzione. In questo caso, abbiamo avuto a disposizione più tempo, cosa che ci dato la possibilità di riflettere sul Dna del marchio e su quale volesse essere il messaggio che s'intendeva trasmettere con i nuovi modelli. La Maserati ha sempre goduto di un equilibrio tra due estremi, da un lato quello del lusso, dall'altro quello delle performance; una sintesi di



■ **Andreas Wuppinger** (a fianco), head of Maserati interior design, si è laureato in design industriale all'University of art and industrial design di Linz, in Austria. Nella sua carriera, è stato anche head of interior design di tutti i brand europei della FCA. A sinistra, un dettaglio del posto guida della Grecale Trofeo



■  
Sopra, la parte anteriore dell'abitacolo della Grecale Modena, con i rivestimenti di pelle Ghiaccio estesi, oltre ai sedili, ai braccioli e ai pannelli porta. A destra, in primo piano i paddle di alluminio del cambio, solidali con il piantone della vettura





■ Il selettore del Drive mode (sopra, quello della Grecale Modena, con al centro il tasto per la regolazione degli ammortizzatori) è stato posto sotto una delle razze del volante, per essere immediatamente raggiungibile dal guidatore

elementi contrastanti, che è veramente difficile riscontrare in altri brand, soprattutto se declinata non soltanto in un singolo modello, ma in tutta la gamma di una Casa. A questo abbiamo voluto però aggiungere altri contrasti, giocando con i temi del passato, che per la Maserati sono fortissimi, e dando anche una visione del futuro. Il mondo dell'auto sta cambiando radicalmente e la nostra azienda non intende certo essere una sorta di dinosauro, incapace di staccarsi da modi e stili di un tempo, ma anzi vuole collocarsi in una posizione di avanguardia».

Parlando d'interni delle auto, si nota come il passato godesse di un'essenzialità delle forme che, con il tempo, è andata perduta, anche per il sovraccaricarsi nelle plance di nuove funzioni; qualcosa che, invece, i designer che hanno lavorato sulla Grecale hanno voluto recuperare, sia per lo stile esterno della vettura sia per quello dell'abitacolo.

«Volevamo portare a bordo della macchina la purezza dello stile e dei materiali», racconta ancora Wuppinger, «e, se guardiamo al risultato, troviamo come appaia di una semplicità lineare, che dà quasi più importanza ai

materiali utilizzati che alle loro forme: una scelta difficile da attuare sui modelli di segmenti inferiori, dove le forme sono uno strumento necessario per rendere una vettura più appetibile, ma non per la Maserati, che fa dell'esclusività dei materiali e della loro lavorazione un elemento della propria bellezza».

## DIGITALE E MANUALE

La cura artigianale, però, si sposa con gli elementi tecnologici della prima vettura del Tridente completamente digitale, priva cioè di gran parte dei comandi fisici tipici dei modelli precedenti: l'infotainment, che ormai fa da padrone nelle nostre tasche o sulle nostre scrivanie, ha completamente cambiato il modo in cui le persone utilizzano la tecnologia e questa rivoluzione doveva necessariamente trovare posto anche all'interno della vettura, che entra a far parte di un ecosistema integrato di servizi.

«Nella guida però», sottolinea Wuppinger, «volevamo comunque mantenere una certa dose d'immediatezza e di manualità: per questo, per esempio, abbiamo collocato sul volante il comando del Drive mode,



■ Come in tutte le versioni della Grecale, il tunnel centrale della Trofeo (sopra) è privo della tradizionale leva del cambio automatico; il comando, detto Pnrd (M) (dalle iniziali delle funzioni: parcheggio, neutral, cioè folle, retromarcia e drive-manuale), è costituito da una linea di tasti posti tra il display dell'infotainment e quello dedicato al confort

realizzato con vero metallo, che consente di modificare il setup della macchina rapidamente, senza dover cercare la funzione sul menu digitale degli schermi; lo stesso vale per i paddle del cambio, che sono grandi e di alluminio. Tutti elementi per i quali abbiamo mantenuto una fisicità che contribuisce a evitare distrazioni nella guida, così come è di aiuto la presenza, per la prima volta su una nostra vettura, dell'head-up display, che consente di mantenere lo sguardo sulla strada».

Uno dei vantaggi della Grecale è stata la possibilità di non dover utilizzare componenti già esistenti nel "catalogo" della Casa, come spesso accade nelle grandi famiglie dei costruttori, ma di poterne sviluppare di nuovi, specificamente pensati per questo modello. È il caso, per dire, del cluster della strumentazione, che è "tagliato" nella parte inferiore rispetto a quelli di altre vetture, risultando più in basso: questo ha consentito di evitare che il volante nascondesse, come spesso accade, gli angoli superiori del rettangolo costituito dallo schermo, un problema che avvertono soprattutto le persone di statura più alta, che guidano tenendo una posi-

zione sportiva, con il volante vicino. «La nostra scelta è stata – appunto – quella di smussare la parte inferiore centrale del display, in modo da poterlo abbassare e renderlo completamente visibile al guidatore anche nelle parti laterali», sottolinea Wuppinger. Ancora una volta, un orientamento dettato dalla volontà di fare, di questa che è pur sempre una Suv, una granturismo a ruote alte o, come si suol dire, una driver's car che pone il guidatore e i suoi bisogni al centro dell'attenzione dei progettisti.

## CARA LEVA, ADDIO

Più discussa, all'interno del team di progettazione, è stata invece l'eliminazione della tradizionale leva del cambio, sempre visivamente importante nella tradizione dei modelli del marchio. «Il nostro ragionamento», spiega ancora il designer di origine austriaca, «è partito dal fatto che le vetture di serie del Tridente sono nate originariamente come derivazione di quelle da corsa, quindi avevano necessariamente un comando del cambio molto evidente; se, però, guardiamo un'auto da competizione di oggi, ci accorgiamo che



■ Per la Trofeo (a sinistra e sotto), la scelta dei rivestimenti dei sedili ha privilegiato accostamenti che ne sottolineano la sportività, con pelle rossa o nera, quest'ultima disponibile anche con cuciture gialle a contrasto

quella leva, un tempo essenziale, non c'è più, essendo quasi ovunque stata sostituita dai paddle al volante. Perché, allora, conservare un elemento che, oltre a condizionare l'utilizzo dello spazio interno ed essere legato alle tradizioni del passato, finirebbe per risultare ridondante? Integrarne le funzioni in un modo più minimale ci ha permesso di creare un design più lineare e pulito della parte anteriore dell'abitacolo e di trovare degli spazi per collocare i numerosi oggetti di utilizzo quotidiano, che sono importanti soprattutto in una vettura come una Suv».

La semplicità del design ha offerto agli stilisti anche l'opportunità di riflettere su quali potessero essere gli elementi distintivi degli interni della versione elettrica Folgore. «Chi sceglie un'auto così, porta con sé un modo di vivere a bordo più responsabile, al quale abbiamo voluto dare una risposta attraverso l'impiego di un materiale assolutamente particolare: l'Econyl, il nylon riciclato dalle reti da pesca recuperate in mare – tanto resistente e performante, quanto ecocompatibile – era ideale allo scopo, però ha richiesto una stretta collaborazione con le





■  
In alto, misurazioni relative alla postura dei passeggeri, effettuate con un apposito manichino. Il progetto ha previsto, anche grazie all'allungamento del passo rispetto a quello della Stelvio Quadrifoglio, un'abitabilità posteriore ai vertici della categoria



■ Anche il bagagliaio (a sinistra, quello della Trofeo, con capienza di 570 litri) è rifinito con materiali di qualità; nell'immagine è presente il Travel pack (optional), che prevede la soglia di acciaio, i binari sul piano di carico e una presa da 230 volt

■ A sinistra, in basso, particolari della plancia della Trofeo nella versione con interni rivestiti di pelle nera e cuciture gialle a contrasto

aziende fornitrici, perché viene lavorato non con le classiche cuciture, ma con una metodologia al laser completamente nuova, artigianale e, al tempo stesso, futuribile. Il risultato è più gradevole al tatto rispetto alla più consueta plastica riciclata. Anche in questi dettagli si vede la volontà di sottolineare gli aspetti d'innovazione del prodotto».

## NUOVE FUNZIONI

Di tecnologia parla, a proposito d'interni, anche Klaus Busse, head of design della Maserati, sottolineando come, sulla Grecale, si sia voluto che questo aspetto, pur essendo allo stato dell'arte, non risultasse mai prevalente sugli elementi inerenti alla pura guida, che resta il cardine delle vetture del Tridente. Da qui, per esempio, la scelta di «posizionare i quattro schermi non "on top" sulla plancia, ma in modo che risultassero automaticamente raggiungibili con la mano nel momento in cui la si stacca dal volante, con un movimento naturale che non richieda di distogliere lo sguardo dalla strada».

Anche il celebre orologio al centro della plancia, uno dei segni distintivi del brand, s'inserisce coerentemente in questa narrazio-

ne. «Abbiamo discusso a lungo tra di noi sull'opportunità di conservarlo o meno», racconta Busse, «perché qualcuno pensava che potesse dare una sensazione di "cosa vecchia", ma presto ci siamo resi conto del fatto che valeva la pena di conservarlo come elemento iconico degli interni, purché diventasse digitale; questo senza trasformarlo in un display rettangolare con numeri digitali, ma rendendolo a sua volta un componente perfettamente integrato nei sistemi di assistenza al guidatore».

Nessuna rinuncia, dunque, sul piano del linguaggio formale, ma la possibilità di attribuire una funzione iper-moderna a un oggetto che, se fosse rimasto uguale a sé stesso, sarebbe risultato obsoleto, finendo per sminuire la carica innovativa del progetto.

Del resto, per Klaus Busse, proprio questo significa innovare: continuare a fare ciò che più si è capaci di fare, nel miglior modo possibile in termini di creatività e di utilizzo dei materiali, ma combinandolo con la tecnologia avanzata disponibile, non soltanto italiana (come nel caso dell'orologio della MTA e dell'impianto audio Sonus faber), ma del mondo intero.



# LE REGOLE DELL'ATTRAZIONE

**C**olori e materiali sono gli elementi attraverso i quali si stabilisce il primo contatto con un'automobile. Percepirne le tinte, sentire sotto le dita la tipologia e la consistenza dei rivestimenti, avvertire con l'olfatto l'odore che si diffonde nell'abitacolo: sono tutti momenti in cui si stabilisce, nel giro di pochi istanti, una relazione intima con l'oggetto e, spesso, se ne formula, anche inconsciamente, un primo giudizio, traendone anche un'impressione, pur sommaria, di maggiore o minore qualità.

Le scelte in questo campo, dunque, sono essenziali, a maggior ragione per un marchio automotive del lusso. E la Maserati le affida a Rossella Guasco, head of co-

lours and materials per i brand europei di Stellantis. Dopo gli studi in architettura e una specializzazione in product design, Guasco ha iniziato a lavorare per la Lancia, dando vita al programma Kaleidos, che prevedeva per la Ypsilon la disponibilità sul mercato di ben 113 colori differenti. Di Maserati si occupa dal 2013, a partire da quella che, all'epoca, era la nuova generazione della Quattroporte.

«La parte dei colori e dei materiali», spiega, «è una di quelle con cui più si riescono a comunicare il valore e il messaggio di un brand: non è mai soltanto questione di rivestire o ricoprire un oggetto, ma d'infondere in una vettura un'anima, dei concetti e delle emozioni. Il mondo del design, negli ultimi decenni, ci ha insegnato l'importanza dei materiali e quello dell'auto è forse uno dei settori che in questo ha più faticato a stare al passo con i tempi. Oggi, però, già nel processo di sviluppo dello stile di una vettura iniziamo a lavorare contemporaneamente con i colleghi del design, concentrandoci sugli aspetti di ricerca e d'innovazione, dell'individuazione delle

■ **Rossella Guasco (sotto), dopo un'esperienza in uno studio di architettura, nel 1995 ha iniziato a lavorare alla FCA; oggi è responsabile di colori e materiali per i brand europei del gruppo Stellantis. Nella pagina accanto, la particolare lavorazione dei sedili anteriori della Grecale GT**





■ **Sopra, la Grecale GT nella colorazione Bronzo opaco, che con il Blu nobile e il Grigio lava opaco rientra tra i colori speciali; la gamma Fuoriserie, invece, prevede il Grigio cangiante e il Rosso gran turismo. Anche le pinze freno gialle (o nere, rosse e blu anodizzato) sono optional**

tendenze e di nuove soluzioni tecnologiche ed estetiche. Dal confronto con i designer escono risultati che vengono condivisi e, se approvati, entrano a far parte del patrimonio del progetto, quindi del brand».

## STILI E CARATTERI

Per la Maserati, in tema di colori e materiali, la MC20 ha segnato un punto di svolta, nel quale sono stati focalizzati alcuni concetti, poi ripresi nel momento in cui è stata affrontata la Grecale.

«Il primo», spiega Guasco, «riguarda il fatto di considerare il territorio come fonte di continua ispirazione: l'Italia lo è per qualunque cosa, dai colori alle texture, dalle armonie cromatiche ai segni grafici, ai trattamenti, al-

le lavorazioni. Un patrimonio dal quale trae quotidianamente ispirazione un brand come Maserati, che ne fa un punto di forza reinterpretando la tradizione: è il concetto del “crafting engineering”, che mette insieme l'anima della tradizione e del saper fare, propria dei nostri distretti, con l'innovazione tecnologica, che permette di reinterpretarli. Un equilibrio di opposti, dunque, fra tradizione e futuro, rispetto del passato e ricerca all'avanguardia: qualcosa che si comunica anche attraverso i colori, per i quali, con la Grecale, abbiamo cercato di essere audaci, ma al tempo stesso sofisticati». Colori che, sottolinea Guasco, «non sono mai soltanto tali, ma sono piuttosto effetti; realizzati con la sovrapposizione di più strati e con l'utilizzo di tecniche



■ Un particolare della Folgore (seconda foto da destra), la cui verniciatura richiama il colore del rame, un materiale molto utilizzato sulle auto elettriche; l'ispirazione deriva anche dall'architettura del celebre Museo Guggenheim di Bilbao, nei Paesi Baschi



diverse, partendo però sempre da ispirazioni legate al territorio».

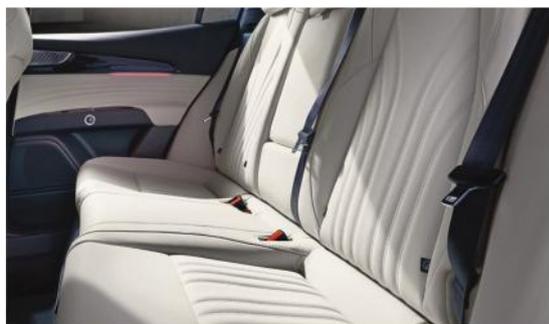
Muovendo da questi concetti, l'approccio alla nuova sport utility del Tridente ha tenuto conto delle sue diverse anime e delle differenti tipologie di clienti cui si rivolge, già individuate negli studi preliminari (vedere, al proposito, il capitolo a pagina 16).

«Per la Grecale», prosegue Guasco, «è stata definita una gamma di versioni che consideriamo come dei caratteri, in grado di esprimere un nuovo concetto di lusso contemporaneo rivolgendosi a stili e a persone diverse tra loro. Così, la GT s'indirizza a un viaggiatore, a un cittadino del mondo che, in qualche modo, presta attenzione alle tendenze del design, che sente come per-

sonali e uniche; l'interno esprime questo linguaggio con armonie cromatiche di toni caldi e freddi, che si uniscono con esiti contemporanei ispirati al mondo dell'arredamento d'interni e dell'accessorio. Per questo, sono state previste lavorazioni particolari, come la Maglia Milano propria dell'orologeria (vedere, più nel dettaglio, il capitolo a pagina 80), ricercata ma al tempo stesso tecnica e rigorosa; le pelli, invece, sono trattate con la lavorazione Saffiano, che fa riferimento al mondo degli accessori. Quanto all'esterno, le tonalità sono bronzate, ma desaturate e rese contemporanee dalla finitura opaca, che sottolinea l'effetto scultoreo delle forme dell'auto».

La seconda versione della Grecale è la

■ Due dei colori disponibili per la Grecale Modena, optional come tutte le altre verniciature, a esclusione del Bianco: il Blu nobile (qui sopra) e il Grigio cangiante, riservato alla collezione Fuoriserie (in alto). I cerchi sono di serie da 20 pollici, a richiesta da 21



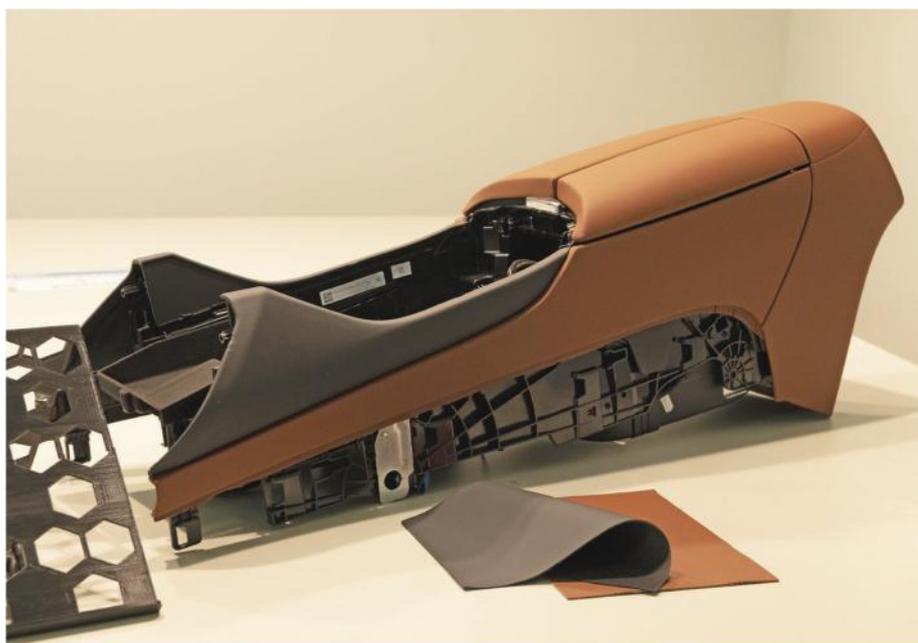
■ **L'ampia proposta di rivestimenti interni per la Grecale: in alto, da sinistra, i sedili anteriori della Trofeo e l'appoggiatesta della Modena; qui sopra, da sinistra, l'appoggiatesta della GT, i sedili posteriori e il tunnel centrale della Modena**

Modena, che si rivolge a un cliente d'eleganza sportiva, attuale, disinvolta, senza tempo e accattivante; allude al mondo dei loft, degli interni minimali, degli spazi semplificati.

«Per questa versione», spiega Guasco, «abbiamo scelto tinte tecniche, che uniscono toni caldi e freddi, nuance azzurrate e, in certi punti, quasi ambrate; la Maserati, a partire dalla MC20, ha infatti introdotto il concetto dei colori a interferenza, per esempio un bianco Audace mixato con mica blu, ottenendo un effetto d'insieme onirico, morbido, ma al tempo stesso d'ispirazione tecnologica. I dettagli sono a contrasto, per esempio il blu anodizzato delle pinze freno, così da esaltare il carattere del brand. Negli interni, la lavorazione abbrac-

cia l'intero abitacolo ed è disegnata in continuità tra plancia, pannelli porta e sedili, con una grafica, realizzata attraverso le cuciture, che esplode nella parte centrale dei sedili. Il trattamento è impreziosito con un colore di lancio specifico, che esalta la sensazione di abbraccio e di morbidezza, e con forme che traggono ispirazione da linee di architetture contemporanee quali quelle di Pier Luigi Nervi, per sottolineare il rapporto che intercorre con i segni del territorio, le opere dell'uomo, l'arte e la natura. Tutti elementi che si bilanciano con il nero lucido, a segnare un forte contrasto tra morbidezza e rigore».

Per quanto riguarda la Trofeo, che costituisce il top della gamma con il suo potente



V6 Nettuno, il linguaggio necessario è, inevitabilmente, più legato alla performance: il tono risulta quindi meno decorativo e più asciutto e sintetico e, per questo, aggiunge Guasco, «i colori sono a contrasto, con un ambiente tendenzialmente scuro, ma prezioso da segni e dettagli di colore, come per esempio la cucitura gialla su punto nero; gli esterni sono privi di compromessi, come dimostra il giallo con interferenza blu propria delle tonalità della città di Modena, e con dettagli anodizzati sempre blu; il Grigio Maratea, opaco metallizzato, fa pensare invece quasi a una scultura. Negli interni, spicca il segno di colore che sottolinea un dinamismo grafico; la pelle forata esprime il concetto di performance, la fibra di carbonio tridimensio-

nale comunica attraverso un'opacità che la rende diversa dal normale carbonio».

## L'ELETTRICA IN ARRIVO

Un approfondimento a parte merita la Folgore, versione full electric prevista, a livello commerciale, per il 2023, ma già mostrata nelle immagini ufficiali ed esposta al pubblico in diverse occasioni. «In questo caso», racconta Rossella Guasco, «abbiamo voluto creare una tinta esclusiva, per dare un carattere distintivo alla nuova famiglia a batteria del brand: il colore, chiamato copperglass, permette di comprendere come una materia, in questo caso la lamiera, reagisca quando viene colpita dalla luce in condizioni diverse. L'ispirazione è arrivata da elementi differenti,

■ **Sopra, campioni di rivestimenti del tunnel centrale della Grecale sottoposti a controlli di qualità nell'Innovation Lab Maserati di Modena. Nella foto di sinistra, un dettaglio della lavorazione dei sedili Ghiaccio della Modena**

■  
In questa pagina, un panorama dei materiali e dei rivestimenti utilizzati per gli interni della Grecale, nelle sue diverse versioni: nelle due immagini in basso, i tasti sul bracciolo della portiera e il particolare del bottone che ne comanda l'apertura, utilizzato al posto delle leve tradizionali





■ A fianco, il rivestimento Ghiaccio della plancia di una Grecale con esterni Blu nobile; il cliente può scegliere anche interni di colore rosso, grigio o nero, con disegno sportivo e impunture a contrasto

■ Tutti i materiali devono rispondere a capitolati di base che definiscono le loro prestazioni; quest'ultime devono rimanere inalterate nel tempo, nonostante gli stress (dovuti a usura, variazioni termiche e temperature estreme) cui sono sottoposte

che però a un certo punto convergono: da un lato l'aurora boreale, fenomeno naturale che esalta il concetto della metamorfosi, essendo la Folgore un nuovo inizio e un momento di cambiamento importante per la Maserati; dall'altro, l'effetto materico di un'architettura contemporanea iconica come il Museo Guggenheim di Bilbao, interamente realizzato con piastrelle di titanio, che lo rendono una meravigliosa creazione in continuo cambiamento, secondo le condizioni di luce».

### SOLUZIONI SPECIALI

Nei rivestimenti dei sedili, invece, la Folgore porterà al debutto un materiale inedito, battezzato Econyl. Il suo utilizzo è chiaramente coerente con le aspirazioni di un cliente che oggi sceglie una vettura a propulsione elettrica. «Si tratta», racconta Guasco, «di un tessuto al 100% riciclato, ricavato dal nylon delle reti dei pescatori recuperate dal mare; un materiale particolarmente interessante, perché abbina l'etica della sua provenienza all'estetica della bellezza. Nel mondo dell'auto si è generalmente portati a riconoscere un maggior valore alla pelle, ma l'Econyl è un tessuto particolarmente tecnico, che sembra quasi neoprene (*una gomma sin-*

*tetica, ndr*) e che trasmette, con la sua asciuttezza e contemporaneità, una sensazione di performance. Graficamente, è trattato con segni ottenuti attraverso una laseratura che genera una tridimensionalità tessile e un'elevata percezione di dinamismo».

Guasco, infine, considera il programma Fuoriserie, lanciato da poco più di due anni, «una sorta di cantiere ancora aperto, in cui, di giorno in giorno, si capisce come gestire al meglio le richieste che arrivano dai clienti, ma che provengono anche dall'interno dell'azienda, per esempio per la realizzazione di una one-off, di una serie limitata oppure di un esemplare che nasce dalla collaborazione con un testimonial (*casi recenti hanno riguardato, per esempio, Massimo Bottura e David Beckham: vedere il capitolo a pagina 98 ndr*). Al di fuori del catalogo di base, che prevede una serie abbastanza ricca di alternative nelle linee Corsa e Futura, si lavora in un rapporto molto stretto con il cliente che desidera qualcosa di ancora più personale, costruendo insieme l'oggetto e indirizzando le richieste nel rispetto delle esigenze espresso. Ci sono attenzione e ascolto reciproci che, alla fine, creano valore per il brand».



# SENTIRSI A CASA RESTANDO CONNESSI

**U**na cosa è certa: una Maserati non sarà mai uno smartphone con le ruote, come qualcuno vorrebbe che le auto prima o poi diventassero. Per il Tridente, il guidatore, con i suoi bisogni e desideri, è sempre al centro del progetto. E questo si riflette anche sull'impostazione di aspetti come quelli relativi all'infotainment e alla connettività, oggi imprescindibili, ma su un modello come la Grecale mai preponderanti. A spiegarne l'approccio è Victor Alfredo Eumenidi, senior global product planner e responsabile della linea Suv. «Uno dei pilastri del progetto», racconta, «è quello

dell'innovazione, che abbiamo voluto sottolineare soprattutto con l'infotainment e i relativi contenuti: l'idea ruota intorno al Mia, il Maserati intelligent assistant, che abbiamo declinato nei cinque "oggetti" tecnici che interagiscono con il guidatore».

Il primo è l'head-up display: «Per la prima volta lo prevediamo su una Maserati», spiega Eumenidi, «rispondendo a un bisogno espresso dai clienti: abbiamo voluto, però, utilizzarlo per visualizzare le informazioni importanti inerenti all'esperienza di guida, senza caricare il conducente di dati che potrebbero distrarlo». Il sistema, dunque, rende disponibili davanti agli occhi di chi impugna il volante informazioni relative alla velocità, alla navigazione e agli Adas; a questo si aggiungono pop-up di avvertimento, per esempio nel caso in cui non si tengano correttamente le mani sul volante per un periodo prolungato. In più, se si seleziona il setup Corsa, per la Trofeo è prevista una schermata specifica, che riporta nell'head-up display il contagiri e l'indicatore di cambiata.

Davanti al guidatore, poi, si trova il secondo elemento, un display Tft da 12,3

■  
Victor Alfredo Eumenidi si occupa, nelle vesti di senior global product planner Maserati, della definizione dei prodotti, della ricerca e sviluppo e di marketing; in passato ha ricoperto lo stesso ruolo all'Alfa Romeo. Nella pagina a fianco, la plancia e gli schermi della Grecale Trofeo





Sopra, la plancia della Grecale Modena: il numero di comandi fisici è stato considerevolmente ridotto, ma sul volante ne rimangono alcuni essenziali. In particolare, si tratta di quelli relativi all'impianto audio, al telefono, agli Adas, alla messa in moto della vettura e al selettore delle modalità di guida (il manettino Drive mode)





■ **Sopra, il touch screen centrale da 12,3 pollici della Grecale Trofeo: le icone permettono di raggiungere rapidamente le funzioni desiderate, tra le quali rientra Alexa, l'assistente virtuale ad attivazione vocale sviluppato da Amazon e basato sul cloud**

■ **Il cluster della strumentazione, con schermo da 12,3 pollici, può assumere diverse configurazioni: nella pagina a fianco, per esempio, sopra a destra si vedono, al centro del display, le indicazioni del sistema di navigazione, mentre in basso a sinistra sono messe in evidenza le indicazioni di uno degli Adas della Grecale**

pollici, per il quale è stata scelta la strada delle diverse configurazioni, selezionabili dall'utente, così da poter soddisfare gusti differenti o esigenze momentanee: c'è, quindi, la possibilità di visualizzare i classici elementi di una strumentazione, ma anche di ottenere una mappa del navigatore a pieno schermo, utile, per esempio, quando si arriva in una località sconosciuta, nella quale ci si vuole orientare senza distogliere lo sguardo dalla strada. I layout di base sono tre, diversi per la forma degli indicatori principali, uno dei quali consente la visualizzazione del contenuto (mappa, Adas ecc.) in modalità full screen; poi ci sono i widget, le visualizzazioni delle informazioni di secondo livello, posizionate sopra le schermate di base, che possono essere scelte dall'utilizzatore.

Al centro della plancia, il display dell'infotainment, sempre da 12,3 pollici, che ne fanno il più grande finora adottato su una Maserati: del tipo Ultra-HD, ha una risoluzione da 15 milioni di pixel e un sistema operativo basato su Android Auto. «Il sistema», spiega Eumenidi, «offre, oltre ad alte prestazioni nella velocità delle operazioni e nell'elaborazione dei dati, una maggiore memoria e

una facilità d'impiego, per l'utente, paragonabile a quella di un tablet: la home page è riconfigurabile con diversi widget che conducono a funzioni come il telefono, l'impianto audio e il navigatore. Nella parte alta si trovano cinque profili selezionabili (più la funzione "valet"), corrispondenti ad altrettanti utilizzatori e comprendenti tutte le impostazioni riferite all'impianto radio, al volume delle notifiche, ai widget e altro ancora».

Il quarto elemento del sistema è il confort display, dove sono concentrati i comandi relativi alla climatizzazione e ad altre funzioni, come l'attivazione delle luci esterne. Quest'ultima scelta ha comportato l'eliminazione del relativo comando fisico: «Si è ragionato molto su tale aspetto», spiega Eumenidi, «perché comportava un cambiamento importante rispetto alle abitudini dei guidatori; abbiamo però constatato che ormai, nella maggior parte dei casi, gli utenti selezionano l'attivazione automatica dei fari, quindi il ricorso a un comando manuale è diventato molto raro».

Questa soluzione ha permesso di ottenere una plancia particolarmente pulita sotto il profilo del design, pur mantenendo in primo piano sullo schermo i comandi di maggiore



■ **Ana Paola Reginatto** è global head of e-mobility and connectivity: di origini brasiliane, vive in Italia dal 2000 e si occupa anche di coordinare le attività di vendita e marketing della futura linea di prodotti Folgore. Sopra, a destra, il confort display della Grecale, con i comandi della climatizzazione, azionabili anche con la modalità “smart gesture”

utilizzo. Lo screen, inoltre, prevede lo “smart gesture”: basta toccarlo scorrendo in su o in giù per alzare o abbassare la temperatura e scorrere la mano a destra o a sinistra per cambiare la velocità della ventola. Operazioni che, peraltro, si possono effettuare ancora più facilmente con i comandi vocali, pronunciando la classica frase «Ehi Maserati», seguita dall'azione che si desidera (per esempio, «porta la temperatura a 21 gradi»).

A suscitare la maggiore curiosità, in tema di sistemi di bordo, è però sicuramente l'orologio, posto come da tradizione Maserati al centro, nella parte superiore della plancia. Anche in questo caso, a Modena si è riflettuto molto sull'opportunità o meno di conservare un elemento iconico del passato; alla fine, si è deciso di mantenerlo, trasformandolo però in un oggetto tecnologico, coerente con lo spirito della vettura. A realizzarlo, nella sua sede di Rolo (RE), è la divisione elettronica della MTA, azienda specializzata nella componentistica elettrica ed elettronica che, per la Grecale, fornisce anche altri componenti (moduli portafusibili, relè, centraline). L'orologio utilizza uno schermo Tft a risoluzione elevata, racchiuso in una ghiera cromata, per visualiz-

zare, oltre all'ora (in tre diversi layout grafici, dal più tradizionale al più minimalista), altri strumenti, come una bussola, il g-meter e, sulla Trofeo, il tempo ottenuto in un giro di pista. Ma questo orologio rappresenta anche una sorta di “anima” della Grecale: quando si utilizzano i comandi vocali, il display visualizza un'animazione, dando un segnale dell'interazione in corso con la vettura. Un aspetto che ci consente di parlare anche della connettività della Suv Maserati.

## PARLARE CON ALEXA

«Oggi viviamo tutti immersi in un ecosistema digitale», spiega Ana Paola Reginatto, global head of e-mobility and connectivity, «costituito da smartphone, tablet, domotica: era necessario, pertanto, integrare l'auto in questo sistema, con un livello di profondità variabile secondo il cliente. Ci sono, in questo, degli aspetti giocosi, ma anche funzionali, che facilitano la vita a chi li utilizza».

La Grecale, come le altre Maserati, è quindi dotata di controlli da remoto che fanno del proprio smartphone una sorta di telecomando, con il quale è possibile riscaldare o rinfrescare l'abitacolo, vedere se qualcuno



■  
A sinistra e sotto, il nuovo orologio "intelligente", che svolge funzioni di assistente personale, interagendo con i comandi vocali: oltre all'ora, può visualizzare funzioni come la bussola (in basso) e il misuratore della forza G. È predisposto per aggiornamenti futuri over the air

si aggira attorno alla vettura e dare un segnale di allarme, impostare una destinazione sul navigatore. In più, la Suv è connessa con Alexa, il sistema di Amazon con il quale si possono pilotare le stesse funzioni attraverso un comando vocale e integrare l'auto con il cloud. Il processo è bidirezionale: se la propria abitazione è dotata di comandi "intelligenti", attraverso Alexa dall'auto si può, per esempio, aprire il cancello di casa, accendere le luci o attivare il riscaldamento.

Ci sono anche alcuni aspetti relativi alla sicurezza: come previsto dalla normativa europea per le auto di nuova omologazione, la Grecale è dotata di un sistema di allarme, che può essere azionato dal guidatore, se cosciente, o automaticamente, se il conducente non lo fa entro un certo lasso di tempo e il dispositivo ha rilevato un urto di entità superiore a una soglia prefissata. Il comando consente anche di chiamare l'assistenza stradale in caso di guasto, comunicando una prima diagnosi del problema e la localizzazione del veicolo.

## SUONI ARTIGIANALI

La qualità della vita a bordo di un'auto è correlata pure alle caratteristiche dell'impianto





audio del quale è equipaggiata. Sotto questo profilo, per la Grecale è stata scelta un'eccellenza italiana: un sistema della Sonus faber, azienda vicentina che da quarant'anni realizza diffusori high end con qualità artigianale.

L'architettura degli impianti è stata curata in stretta collaborazione con gli esperti che, alla Maserati, si occupano di sound, definendo congiuntamente la posizione degli speaker all'interno dell'abitacolo. Lo sviluppo dell'hardware, condotto dalla Sonus faber o, ha orientato l'utilizzo dei materiali e delle soluzioni impiegate nei driver verso l'obiettivo di ricreare nell'abitacolo della vettura un suono il più possibile fedele a quello degli impianti domestici prodotti dall'azienda.

La realizzazione ha previsto un'analisi elettroacustica preliminare degli interni della Grecale, per studiarne le risposte in frequenza, considerate come fossero quelle di una sala di ascolto; in realtà, le automobili sono, dal punto di vista acustico, molto più complesse delle abitazioni, perché presentano numerose superfici riflettenti (come i vetri) e vincoli di spazio.

Caratteristica degli impianti della Sonus faber è la ricerca della riproduzione di un suono naturale, che non affatichi nell'ascol-

■  
Sonus faber, per garantire un ascolto diffuso come quello di un'abitazione, ha scelto di collocare nelle portiere il tweeter nella posizione più alta possibile, puntandolo sulla persona più lontana, il midrange nelle sue vicinanze e il woofer nella parte inferiore del pannello





to, anche per degli utilizzi che, in viaggio, possono prolungarsi per parecchie ore; un risultato ottenuto sia con una collocazione adeguata degli speaker sia con l'uso di materiali – come la seta per la cupola dei tweeter e la polpa di carta per i coni dei midrange – che garantiscano una risposta di frequenza più equilibrata e un panorama sonoro molto ampio e dettagliato.

Il design dei componenti è stato delineato insieme con il Centro stile Maserati: per la Grecale (ma anche, in precedenza, per la supersportiva MC20), la soluzione scelta prevede una forma di stilizzazione delle corde di un violino, utilizzata per sottolineare esteticamente il legame con la tradizione della liuteria cremonese, alla quale l'azienda vicentina dedica alcune linee della propria produzione di diffusori domestici (della collezione *Homage*, dedicata ad Amati, Serafino e Guarneri, i tre protagonisti, insieme con Stradivari, dell'età dell'oro della liuteria, tra il XVI e il XVIII secolo). Le griglie, realizzate con plastica o alluminio, mantengono la trasparenza acustica grazie ad aperture superiori al 50% della loro superficie complessiva.

I sistemi audio previsti per la Grecale sono due, il Premium (di serie su tutte le ver-

sioni) e l'High Premium. Il primo prevede la presenza nella vettura di 14 speaker: nelle porte anteriori, due tweeter da 45 watt, due midrange e due woofer, entrambi da 60 watt, in plancia un midrange da 60 watt; nella parte posteriore, due tweeter e due woofer da 45 watt l'uno. Il surround è affidato a due midrange; infine, è previsto un subwoofer da 200 watt, collocato in un'intercapedine per non ridurne la capienza. L'impianto è pilotato da un amplificatore di Classe D (quindi con un'efficienza che minimizza le perdite di potenza) da 860 watt.

L'impianto High Premium si differenzia per la presenza di 21 speaker, di qualità superiore rispetto a quelli utilizzati nel sistema Premium: nelle porte anteriori sono collocati due tweeter da 45 watt, due midrange da 60 e due woofer da 100; in plancia, un tweeter da 45 watt e un midrange da 60; nelle porte posteriori, due tweeter da 45 watt e due woofer da 60. Il surround 2D prevede due tweeter e due midrange, ciascuno da 45 watt; il 3D quattro midrange da 45 watt, installati nel cielo; il subwoofer, infine, è da 200 watt. La potenza dell'amplificatore, sempre di Classe D (con doppio DSP) arriva a 1.285 watt.

■ **Sopra, la collocazione dei 21 speaker previsti per l'impianto audio High Premium della Grecale; il subwoofer da 200 watt (l'elemento che si vede nella parte inferiore sinistra della coda) è inserito nell'intercapedine sopra la ruota: una soluzione che consente di guadagnare spazio**



# DAI PROTOTIPI AL PRODOTTO

**Q**uando arriva nei saloni delle concessionarie, un'auto ha già alle spalle una lunga esistenza. Non pubblica, s'intende, per immaginabili ragioni di riservatezza, né semplice, ché i primi anni della sua vita sono quelli più difficili, tormentati, fatti come sono di prove portate avanti nelle condizioni più impegnative. La Grecale non fa eccezione ed è passata attraverso un lungo lavoro di sviluppo e di test, condotti ai quattro angoli del mondo da una serie di prototipi, le cui configurazioni si sono via via avvicinate a quella poi risultata definitiva.

A raccontare il cammino della Suv sono tre uomini di punta del costruttore modenese: Roberto Corradi, sport technical manager,

Ettore Maria Dezza, segment sports cars responsible, e Federico De Medio, vehicle synthesis manager.

«L'approvazione del progetto da parte dell'azienda», esordisce Dezza, «risale al maggio del 2019, quando è stato definito un piano sinergico di nuovi prodotti, dei quali la Grecale costituisce l'inizio in termini di caratterizzazione di aspetti come lo stile, gli interni e l'interfaccia uomo-macchina; è il punto di arrivo del processo precedente, che ha definito la strategia del brand e le caratteristiche e il posizionamento dei modelli da realizzare. In quel periodo, eravamo reduci dall'avvio della produzione della Stelvio Quadrifoglio, che quindi forniva ottime basi dalle quali partire per ricavarne una vettura di categoria superiore e di concezione diversa».

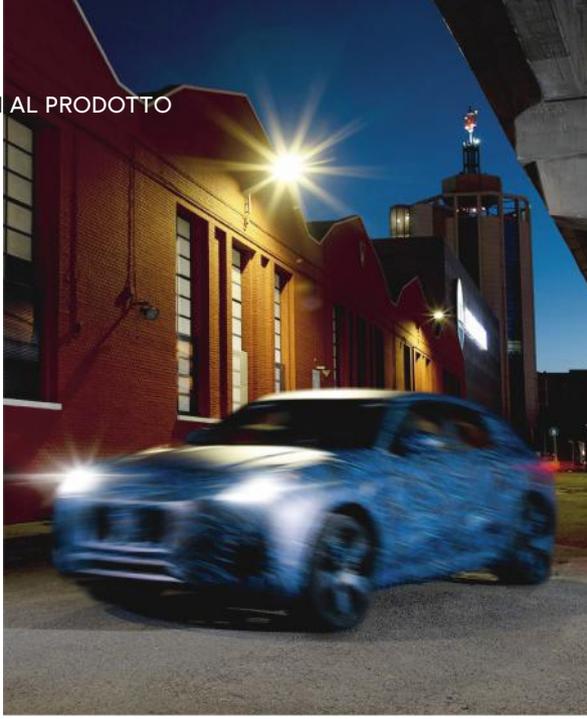
Da quel momento sono partiti due differenti filoni di attività. Una parte digitale e virtuale, fatta di calcoli, studi, modelli matematici e simulazioni; e un'altra "fisica", che comportava la realizzazione di prototipi marcianti. Nello specifico, ricorda l'ingegner Corradi, «già nella winter session di test del 2018 è stato usato un dimostratore realizzato

■ **Ettore Maria Dezza** (sotto), già responsabile dello sviluppo prodotto dell'Alfa Romeo, ricopre oggi lo stesso ruolo per il segmento D della Maserati: coordina preparazione, valutazione e implementazione dei prodotti, oltre a definire gli obiettivi nella fase di pre-sviluppo. Nella pagina a fianco, uno dei prototipi della Grecale



SVILUPPO DAI PROTOTIPI AL PRODOTTO

■  
A fianco, le prime immagini, volutamente sfocate, dei prototipi della Grecale, diffuse dalla Maserati, con lo scopo di creare un clima di attesa nei confronti del nuovo modello: iniziative di questo genere fanno spesso parte dei piani di comunicazione del prodotto delle Case





■ **Nella pagina a fianco, immagini dei test invernali condotti con la Grecale a Livigno; questa località, in provincia di Sondrio, si trova a oltre 1800 metri di altitudine ed è caratterizzata da un clima rigido, che rende possibili test alle basse temperature**

sulla base di una Stelvio, dotato di hardware e software prototipali, che ha confermato nel concreto come l'idea di adottare un unico sistema di controllo di tutte le funzioni, poi chiamato Vdcm (vedere, al proposito, a pagina 64), potesse offrire benefici significativi». Un passo importante, perché la definizione di un progetto di questo tipo, destinato a venire utilizzato anche per la futura GranTurismo, comportava investimenti ingenti, inevitabilmente soggetti all'approvazione del board aziendale.

## DOPPIO BINARIO

Il percorso è poi proseguito sia con una fase di matematizzazione, simulazione e calcolo, sia con una parte simultanea di attività più "reali", condotte con strumenti di laboratorio che consentono di verificare la correttezza delle elaborazioni teoriche: per esempio, dimostratori statici che permettono di testare aspetti come la posizione di guida o quella degli schermi e modelli di stile, necessari per la delibera finale della vettura.

«All'inizio del 2020», continua Dezza, «abbiamo iniziato a utilizzare vetture marcianti, con lo scopo di sfruttare la stagione di

test invernali che, in Scandinavia, va dalla fine di novembre ad aprile inoltrato, se ci si avvale di una pista al coperto disponibile in Finlandia; per questa fase s'impiegano muletti che non hanno sembianze definitive dell'auto, perché si è in un momento in cui tutte le matematiche, sviluppate tra il Centro stile e l'industrializzazione, che dovrà poi effettivamente realizzare i pezzi della vettura, sono ancora soggette ad approvazione. Si tratta, in sostanza, di simulacri, sui quali vengono installate tutte le principali funzionalità che devono essere testate, a partire da quelle della dinamica del veicolo».

Per la Grecale sono state utilizzate delle Stelvio, allungate e modificate dal Reparto prototipi della Maserati, con le sembianze del modello dell'Alfa Romeo, utili anche per ingannare i fotografi che, nell'estremo Nord dell'Europa – dove le Case svolgono gran parte dei loro test preliminari –, sono sempre a caccia di scoop. «La spina dorsale del muletto, cioè la piattaforma e la rete elettrica, è rappresentativa di quanto poi diventerà definitivo, ma è ottenuta con metodologie prototipali, compresa la stampa in 3D, per consentire di verificare le basi del funzionamento: una sorta di Dna dell'animale», commenta Dezza. La scelta della Scandinavia per questo tipo di prove è dettata dai vantaggi offerti dalla bassa aderenza delle superfici, che enfatizza i comportamenti dinamici delle vetture in condizioni più facilmente raggiungibili: in pratica, neve e ghiaccio consentono di ottenere le reazioni volute e di evidenziare eventuali criticità a velocità inferiori e con modalità di espressione che, se verificate sull'asfalto, sarebbero molto più rapide, quindi più difficili da analizzare.

«Per questi test», racconta Dezza, «in

■ **Quando le forme dei prototipi si avvicinano a quelle definitive, i costruttori ricorrono a mascherature dette optical, perché creano illusioni ottiche; in pratica, confondono la vista degli osservatori, impedendo loro di costruirsi un'immagine completa dell'oggetto**



■  
La Svezia viene spesso preferita alla pur vicina Finlandia dai costruttori, perché vi si trovano anche molte strutture dei fornitori, che collaborano nello sviluppo delle vetture



■ In queste pagine, immagini dei test condotti con prototipi della Grecale in Svezia nel gennaio 2022, a vettura ormai pressoché definitiva: le temperature, in questi casi, possono raggiungere i 30 gradi sotto zero

■ Durante i winter test del 2022, le prove si sono concentrate nella messa a punto dei comportamenti di trazione, sotto e sovrasterzo della Grecale, nei differenti drive mode di cui la vettura è dotata. La bassa aderenza rende più facile cogliere eventuali anomalie

genere alla Finlandia si preferisce la Svezia, dov'è più facile lavorare in maniera integrata con i fornitori, che a loro volta hanno da quelle parti dei centri tecnici, concentrati nel raggio di pochi chilometri. Cosa importante perché, nelle prime fasi di sviluppo, i problemi elettrici e d'interazione dei sistemi, da risolvere con la loro collaborazione, sono all'ordine del giorno, essendo quello il momento in cui s'inizia a mettere gli innumerevoli codici dei vari dispositivi nella condizione di dialogare tra loro; a maggior ragione in questo caso, in cui una delle principali novità dell'auto è costituita proprio dalla sua architettura elettrica, che è stato necessario far diventare più performante per rendere possibile la gestione integrata delle funzioni elettroniche propria del sistema Vdcm e per gestire il nuovo infotainment: un cambio di paradigma fondamentale, che richiede una rete di comunicazione dati assai più sviluppata».

«Tutta questa sperimentazione è essenziale per stabilire le caratteristiche del progetto, che, una volta approvato, non potrà più essere modificato», commenta Federico De Medio, «ed è questo il motivo per cui molte attività di test vengono condotte in paral-

lelo: mentre un team si concentra sulla verifica dei processi dei sistemi con le attività a bassa aderenza nelle campagne invernali, un altro si focalizza contemporaneamente su performance differenti, utilizzando strumenti come i simulatori per portare avanti lo sviluppo dell'infotainment, della connettività e degli Adas. Virtuale e fisico, in verità, sono concetti sempre più fluidi, perché oggi all'interno dei simulatori si riescono a integrare elementi sempre più realistici, per esempio quelli relativi all'interfaccia uomo-macchina, che forniscono subito al cliente sensazioni di utilizzo plausibili. A un certo punto, poi, le attività dei diversi team s'integrano, per arrivare alla definizione ultima delle caratteristiche del prodotto».

Nonostante l'estrema sofisticazione del simulatore dell'Innovation Lab, al quale dedichiamo un approfondimento a parte (vedere, al proposito, a pagina 108 di questo volume), esistono limiti intrinseci per questo tipo di attività: «Lo sviluppo virtuale», spiega Corradi, «arriva al 60-70% di quello complessivo, comprendendo in questo anche la parte relativa al comportamento dei pneumatici, trasformato in set di dati: è un risultato straordinario, ma non ancora sufficiente. Per completare il lavoro serve una quota rimanente di attività "fisica", ancora oggi imprescindibile, che prevede centinaia di standard di prova».

## DAL GELO AL CALDO TORRIDO

Per vedere prototipi più vicini alla Grecale bisogna arrivare ai primi mesi del 2020, proprio poco prima che la pandemia del coronavirus si abbatta sull'Europa. La stagione di test invernali viene condizionata dagli eventi, che obbligano tecnici e progettisti a intensificare

■  
Il lavoro di sviluppo dei prototipi procede in parallelo con l'attività svolta all'Innovaton Lab sui simulatori dinamici (vedere, al proposito, a pagina 108), dove piste di prova come quella di Balocco del gruppo Stellantis sono riprodotte digitalmente in maniera fedele





■ Ogni prototipo accumula migliaia di chilometri nelle mani di collaudatori esperti, che ne verificano il comportamento nei minimi dettagli, seguendo check list articolate in diverse centinaia di voci

■ Carlos Tavares (qui a sinistra, con un prototipo della Grecale), ceo di Stellantis, ama provare personalmente le auto del gruppo, prima ancora del loro debutto; appassionato di motorsport, non disdegna di mettersi al volante anche di vetture da corsa

l'attività con gli strumenti virtuali, passando dalle relazioni in presenza (« Riunioni anche di trenta o quaranta persone... ») a quelle a distanza, com'è accaduto un po' in tutto il mondo del lavoro.

« Per fortuna », racconta De Medio, « la Finlandia, che per i test a bassa aderenza svolge solitamente un ruolo di backup rispetto alla Svezia – essendo più isolata e meno pratica – ci ha offerto la possibilità di proseguire le prove anche nel mese di maggio del 2020, quando le restrizioni dovute al Covid-19 si sono un po' allentate, grazie alla disponibilità di un impianto indoor che consente di continuare l'attività anche nella stagione un po' più avanzata: si entra in una sorta di tunnel, dove la temperatura viene mantenuta a 10 gradi sotto zero, quando quella ambientale raggiunge i 10-15 sopra, essendo ormai primavera inoltrata... ».

## CHECK-LIST INFINITA

Oggi molti si chiedono se, in queste fasi, il fattore umano, cioè l'attività dei collaudatori, sia ancora rilevante: alla Maserati, al proposito, non hanno il minimo dubbio. « Il loro è un ruolo vitale », sostengono all'unisono De Medio e Dezza, « tanto che disponiamo di un

team di dodici driver professionisti che lavorano per completare quello che i puri numeri non riescono a dare in termini di feeling; ogni modello ha un tester di riferimento, che conosce tutto della vettura e che si occupa di ottenere performance che non solo soddisfino i target numerici prefissati (accelerazione, velocità, gradiente di sottosterzo e così via), ma che si coniughino con le necessità del cliente. Il collaudatore non si limita a esprimere pareri soggettivi, ma deve seguire una check list molto dettagliata e definita nel tipo di valutazione dagli standard Sae, che comprende circa 1.200 voci, spaziando dalla tipologia dei suoni emessi in tutti i setting possibili alla dinamica di guida ». I collaudatori, insomma, sono ancora oggi fondamentali e insostituibili, nella nascita di una nuova automobile.

Naturalmente, lo sviluppo del prodotto non dev'essere effettuato soltanto in condizioni di grande freddo, ma anche nei climi caldi: per la Grecale si è optato per la Sicilia e per la Spagna, dove d'estate si raggiungono temperature molto elevate (ben oltre i 40° C), con vantaggi logistici immaginabili.

« Come Maserati », precisa però Dezza, « essendo presenti su tutti i mercati globali, disponiamo di flotte di veicoli per test da condurre in quasi tutti gli angoli del mondo: abbiamo, per dire, vetture in Cina, in America e a Dubai, in modo da poter verificare i comportamenti specifici dei sistemi, a partire da quelli relativi alla connettività e alla navigazione, che utilizzano localmente standard diversi, per esempio tra Cina, Corea e Giappone, rispetto a quelli in uso nel Nord America e in Europa ». Ogni cliente, del resto, è fondamentale, ovunque utilizzi la propria automobile.



# PORTA L'ELETTRONICA ANCORA PIÙ IN LÀ

Che la Grecale nasca sulla base di una piattaforma esistente del gruppo Stellantis, quella denominata internamente Giorgio e sviluppata per le Alfa Romeo Giulia e Stelvio, non è un segreto. Interessante, però, è capire come questa base tecnica, com'è noto di per sé eccellente, sia stata trasformata, per ottenere le qualità dinamiche e di comportamento che ci si aspetta da una Maserati. A spiegarlo sono gli uomini che hanno affrontato questo compito, a partire dall'ingegner Roberto Corradi, sport technical manager del costruttore modenese e uomo dalla vastissima esperienza, essendo stato per un lungo periodo direttore sviluppo prodotto della Ferrari, per poi assumere lo stesso ruolo per la Casa del tridente.

■ **Roberto Corradi (a destra), prima di assumere l'attuale ruolo di technical manager della Maserati, è stato a lungo responsabile sviluppo prodotto della Ferrari di concept e controls per Alfa Romeo e la stessa Maserati. Ha definito le evoluzioni dell'architettura necessarie per ottenere la Suv del Tridente, partendo dalla piattaforma dell'Alfa Romeo Quadrifoglio**



«Per ampliare la nostra gamma con una Suv più compatta della Levante», spiega Corradi, «abbiamo appunto deciso di partire da un'architettura disponibile, già sviluppata dal gruppo nell'ambito del progetto che ha portato alla realizzazione della Stelvio Quadrifoglio. Su questa base di vettura alta da terra siamo intervenuti in modo da ottenere un modello di livello ancora superiore per contenuti e performance, dotandolo di alcune soluzioni per noi imprescindibili come, per esempio, le molle ad aria». Un primo step di differenziazione con la versione più prestazionale della Stelvio, che offre vantaggi significativi.

«È un tipo di molla», prosegue l'ingegnere, «che offre due benefici principali: il primo deriva dal maggior confort che garantisce in virtù della sua rigidità, che non è lineare, ma varia in funzione della posizione. Questo consente, attraverso il sistema di controllo elettronico dello smorzamento degli ammortizzatori, di sfruttare nel migliore dei modi le caratteristiche di assorbimento delle asperità del fondo stradale. A ogni livello di carico, infatti, la rigidità delle molle ad aria è



■ All'immagine di dinamismo che trasmette la Grecale Trofeo corrisponde un comportamento stradale da sportiva di razza, pur nelle sembianze di una Suv: è il frutto del lavoro del team di progettazione della Maserati

diversa, a differenza di quanto accade per quelle meccaniche, dove resta costante e di conseguenza dev'essere sempre elevata per assicurare, nel comportamento sportivo, un controllo smorzato della cassa nei trasferimenti di carico. La seconda caratteristica fondamentale di queste molle è la variazione della posizione, che consente una differente altezza da terra della vettura e il suo livellamento, indipendentemente dal carico. Cosa che permette di abbassarla in funzione della velocità, riducendo la resistenza all'avanzamento, quindi migliorandone le prestazioni e i consumi; per questa Maserati sono previste due posizioni, la Aero 1, che può essere raggiunta in maniera automatica in funzione della velocità o su comando del guidatore, e la Aero 2, determinata esclusivamente dalla velocità, però a una soglia più bassa. Le molle ad aria, all'estremo opposto, consentono però anche di alzare la macchina, per esempio per affrontare la rampa di un garage. Inoltre, sono contemplate due posizioni di off-road, selezionabili dal conducente, ma con rientro automatico in quella standard al crescere della velocità. Infine, è prevista anche una posizione per la condizione di par-

cheggio, per favorire l'accessibilità oppure rendere più agevole l'uscita».

Un secondo elemento di differenziazione della Grecale riguarda le sue dimensioni: il passo, infatti, è stato allungato, arrivando a 2.901 mm, contro i 2.820 della Stelvio Quadrifoglio, per ottenere un'abitabilità posteriore al vertice della categoria della vettura.

«Abbiamo anche cambiato alcune caratteristiche in relazione alla rigidità degli attacchi delle sospensioni», prosegue Corradi, «per migliorare aspetti come la rumorosità di rotolamento, così da ottenere un confort acustico e relativo alle vibrazioni adeguato a un prodotto luxury come dev'essere una Maserati». La geometria fondamentale delle sospensioni, invece, è rimasta inalterata, visto che era adeguata già in origine. Lo schema, quindi, prevede avantreno a quadrilateri e retrotreno multilink, con quattro bracci e mezzo; ammortizzatori semi-attivi e molle pneumatiche possono essere di serie o a richiesta, secondo le versioni (ma sono standard su quella più performante, la Trofeo).

«Le tarature sono diverse rispetto a quelle della Stelvio Quadrifoglio», aggiunge Corradi, «così come la scelta dei pneumatici:



■ Dario Peraboni (sopra) è senior manager architecture and vehicle controls della Maserati, oltre che responsabile active chassis all'interno del Vehicle controls team che si occupa di tutti i brand Stellantis. A fianco, il Vehicle domain control module della Grecale, il "cervello" che presiede a tutta la sua dinamica

■  
Il primo approccio con la Grecale è avvenuto nell'hinterland milanese (a destra) e ha messo in luce soprattutto l'eccellente confort garantito dall'adozione delle molle ad aria, di serie sulla versione Trofeo



■  
Insonorizzazione curata, ottimo assorbimento delle asperità della strada e un bilanciamento perfetto delle sonorità del V6, più "educate" di quelle della MC20, sono le impressioni che emergono a un primo contatto con la Grecale Trofeo



avendo aumentato la rigidezza locale degli attacchi delle sospensioni, abbiamo potuto adottare gomme meno rigide, garantendo una precisione delle geometrie inalterata, ma ottenendo benefici nel filtraggio delle asperità della strada».

### UN SISTEMA INTEGRATO

Uscendo dal perimetro dell'architettura del veicolo propriamente detta, a distinguere la Grecale è anche l'implementazione di un sistema di controllo del powertrain e della dinamica dell'auto molto sofisticato, del quale il costruttore modenese va particolarmente orgoglioso. Si tratta del Vdcm, acronimo di Vehicle dynamic control module, che costituisce un'evoluzione del Cdc (Chassis domain control module) già adottato per la piattaforma Giorgio e, in versione aggiornata, sulla supersportiva MC20.

Si tratta di un sistema di controllo elettronico della vettura, interamente sviluppato dall'Innovation Lab della Casa e portato a un livello d'integrazione maggiore (detto "cross



domain”) con l’inclusione anche della parte relativa al powertrain. «Integrare in un unico device – hardware e software – la gestione della coppia, della trazione integrale, del traction control, del torque vectoring e di altro ancora», spiega Corradi, «permette di ottenere notevoli benefici funzionali e prestazionali rispetto alla gestione separata di queste funzioni, tipica del passato, in cui erano demandate a differenti unità di controllo: il Vdcm si prende invece cura dell’intera vettura, superando quelli che erano i compiti del precedente Chassis domain control e gestendo in maniera completa tutti i movimenti del veicolo, in senso longitudinale e laterale. Quindi, rollo, beccheggio, imbardata, accelerazione e frenata».

Uno step evolutivo fondamentale della Grecale, cui si sono aggiunti cambiamenti importanti nell’architettura elettrica ed elettronica della vettura, ottenuti introducendo per la prima volta in una Maserati il sistema che Stellantis ha chiamato Atlantis High, versione evoluta di quello Mid impiegato per

Giulia e Stelvio: le linee Can (Controller area network, in pratica quelle di trasmissione dati a bordo del veicolo) sono ad alta velocità. «Il Vdcm», aggiunge Corradi, «sarà ancora più funzionale sulle automobili a propulsione completamente elettrica, come la Grecale Folgore e la GranTurismo Folgore, dove potrà gestire in maniera completamente integrata sia la parte di dinamica del veicolo sia quella dell’e-powertrain: per ottenere questo risultato abbiamo sviluppato diverse versioni hardware della centralina: una con monoprocesso per le vetture con motore a combustione (Ice) prive di molle ad aria, un’altra monoprocesso con i device necessari alla gestione delle molle ad aria destinate alle vetture con propulsore termico e una bi-processore riservata ai modelli full electric, tutti dotati di molle ad aria». Sistema di molle che, per inciso, è stato realizzato per la prima volta interamente all’interno della Maserati, integrando i componenti messi a disposizione da diversi fornitori con la gestione del Vdcm.

■ **Federico De Medio, nelle immagini ritratto con due prototipi ancora camuffati della Grecale, è il vehicle synthesis manager del modello, del quale è stato responsabile di tutti i test e delle attività di validazione già dal 2020. Si è laureato al Politecnico di Torino e all’università di Windsor, in Canada**



■  
L'elegante livrea Blu nobile nulla toglie alla grinta della Grecale, qui nella versione Modena con motore mild hybrid da 330 CV: il suo quattro cilindri beneficia, nell'erogazione della potenza ai bassi regimi, della presenza dell'e-Booster, il compressore elettrico





■ **Al comportamento stradale della Grecale presiede il Vdcm, il sistema che integra la gestione dei controlli elettronici dinamici della vettura con quelli relativi al powertrain**

«In pratica», spiega Dario Peraboni, senior manager architecture e vehicle controls, «utilizzando come hardware di base la stessa centralina, ne abbiamo aumentato il numero di applicativi interni, comprendendo per la Folgore il torque vectoring ottenuto con la gestione dei motori elettrici, per la Grecale termica il brake torque vectoring – generato “dicendo” al freno di pinzare in un certo modo per calibrare sotto e servosterzo – e per la Trofeo V6 il differenziale posteriore elettronico e la sua coppia di bloccaggio. A tutto questo si aggiunge quello che chiamiamo “osservatore di stato”, una vera peculiarità: un sistema, cioè, che rileva l’aderenza a terra, il sotto e il sovrasterzo o lo slittamento di ogni singola ruota, per poi fornire queste informazioni a tutti gli altri sistemi, chiamati a gestire funzioni che vanno dalla ripartizione della coppia della trazione integrale tra avantreno e retrotreno (o tra i motori, nel caso delle elettriche) al traction control. Una sorta di sovrintendente che, sulla base dei dati ottenuti, istruisce gli attuatori in modo che diano la migliore performance possibile, di qualunque tipo essa sia (di prestazioni pure, ma anche, in un’altra accezione, in tema di

consumi). Sapere, per esempio, quanta coppia mettere in ogni istante e in ogni punto per ottenere il miglior handling possibile consente di ottenere un’auto prevedibile, divertente, naturale e non artificiale, con il driver al centro di un sistema di azioni che siano esattamente quelle che si aspetta». In buona sostanza, permette di ottenere quello che fa di una Maserati una Maserati.

## **PRIME SENSAZIONI**

Obiettivi centrati? Le impressioni iniziali, relative alla versione Trofeo, confermano la bontà del lavoro svolto. Morbida e confortevole nella configurazione standard, la Grecale si trasforma quando si opta per l’impostazione più sportiva, senza per questo eccedere in rigidità. Lo sterzo dialoga con il guidatore con chiarezza e senza filtri, il cambio ZF innesta con rapidità e fluidità gli otto rapporti, anche quando viene sollecitato con i grandi paddle di alluminio, solidali con il piantone, e il V6 biturbo spinge con vigore, grazie anche ai 620 Nm di coppia, senza però risultare mai brutale. Com’è giusto che sia, perché la Grecale non è una MC20, ma una granturismo vestita da Suv.



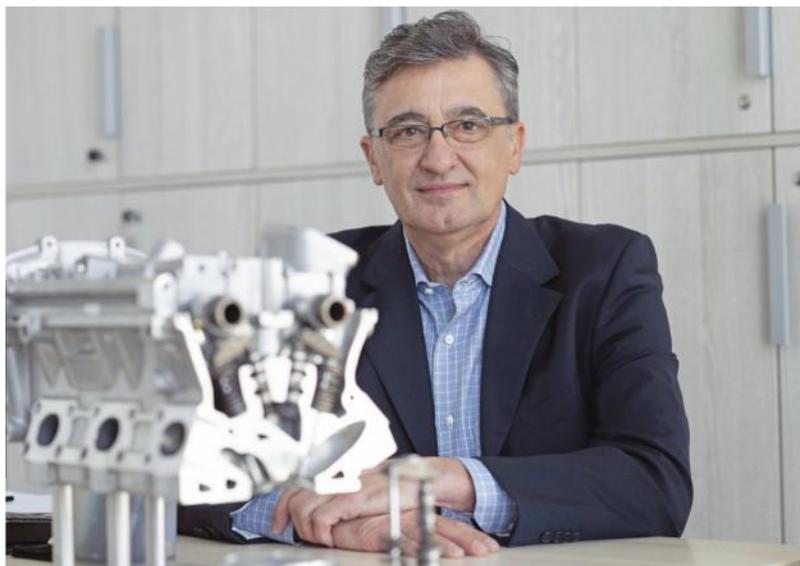
# IL V6 NETTUNO E UN IBRIDO ORIGINALE

**C**om'è ovvio, il cuore di una Maserati è il suo motore. C'è una tradizione importante, da questo punto di vista, che affonda le sue radici nel sei cilindri in linea della prima vettura stradale del marchio del Tridente, l'A6 1500 GT del 1947, derivato da quello della 6CM da competizione; che prosegue prima con un altro sei cilindri, ma di 3.5 litri, montato sulla prestigiosa 3500 GT del '57 e utilizzato fino alla Mistral del '69, e poi con il poderoso V8 5 litri della 5000, strettamente imparentato con l'unità impiegata sulla Sport-Prototipo 450 S. E che, via via, arriva al sei cilindri progettato per la Citroën SM (e montato anche sulla

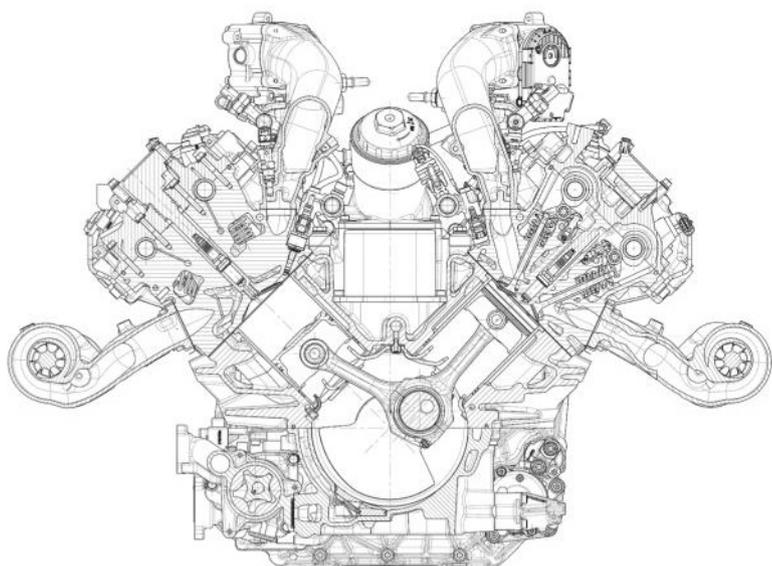
Merak), il cui blocco fu capostipite dell'intera generazione dei sovralimentati della Biturbo; per approdare, infine, dal 2001, all'otto cilindri costruito a Maranello, figlio di un matrimonio impensabile negli anni della grande rivalità tra la Maserati e la Ferrari.

Oggi la Casa modenese si trova a operare in un contesto del tutto differente, quello del gruppo Stellantis, che mette a disposizione dei progettisti soluzioni ottimali per sviluppare unità propulsive perfettamente congrue con la filosofia e lo standing dei propri modelli. È quindi interessante ripercorrere la genesi delle scelte attuate per la Grecale, così sintetizzate dall'ingegner Roberto Corradi, sport technical manager della Maserati: «Il V6 Nettuno, impiegato per la versione di punta Trofeo, ha ben poco in comune con quello della Stelvio Quadrifoglio: possiamo sostanzialmente limitarci al numero dei cilindri e all'architettura a V di 90°, in verità piuttosto diffusa per questo tipo di frazionamento. La Maserati, infatti, ha deciso di sviluppare un propulsore specifico, che utilizza insieme le tecnologie a iniezione diretta e indiretta in un unico sistema, che trova la

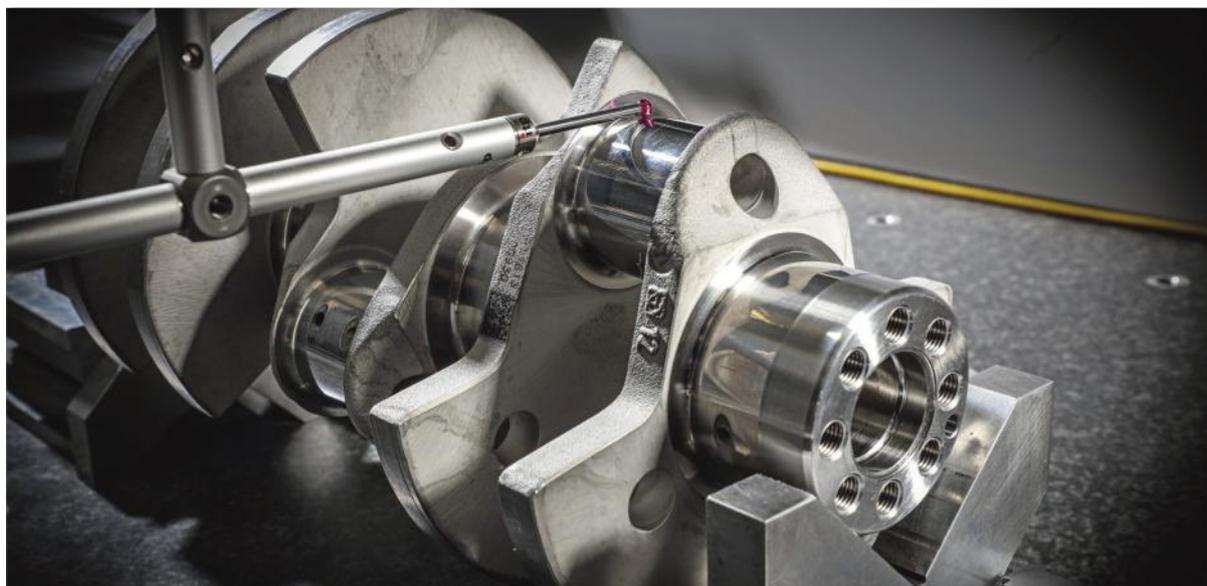
■ **Gianluca Pivetti (sotto), una lunga esperienza come responsabile dei motori di Ferrari, Alfa Romeo e Maserati, è oggi chief engineer high performance della Casa del tridente. Nella pagina a fianco, l'inserimento di un pistone nel V6 Nettuno**



## MOTORI IL V6 NETTUNO E UN IBRIDO ORIGINALE



Il sei cilindri Nettuno (sopra, in un disegno tecnico) ha trovato la sua prima applicazione sulla MC20, dov'è alloggiato in posizione posteriore-centrale. Le immagini di queste pagine si riferiscono all'Engine Lab di via Ciro Menotti, a Modena, dove vengono prodotti i propulsori della supersportiva (nella foto sotto)





■ Nella pagina a fianco e qui sopra, altre fasi di lavorazione del sei cilindri Nettuno, il cui assemblaggio avviene poi in una camera ad atmosfera controllata per evitare che microparticelle di polvere possano compromettere le tolleranze di pochi micron ammesse tra i componenti

sua massima espressione nella MC20 con la versione a carter secco montata posteriormente, ma che vede la sua prima applicazione in posizione anteriore proprio sulla Grecale. Nella filosofia della vettura, poi, si è ritenuto opportuno adottare anche un propulsore di cilindrata inferiore, necessario per una sport utility di segmento D. Pure in questo caso, peraltro, si è optato per una tecnologia per nulla banale, consistente nell'applicazione di un booster elettrico che consente a un quattro cilindri di confrontarsi con i sei, ma con decisi vantaggi in termini di emissioni e consumi».

## IL SEGRETO DI NETTUNO

«Già nel 2013», racconta Gianluca Pivetti, propulsion chief high performance della Maserati, «ricevemmo da Sergio Marchionne l'incarico di sviluppare, per il progetto Giorgio (la piattaforma delle Alfa Romeo Giulia e Stelvio, ndr), due nuove motorizzazioni, un quattro cilindri a elevate prestazioni (siglato GME HO) e un sei cilindri a V di 90° (codice interno A001), progettato partendo da un foglio bianco e destinato alla Giulia Quadrifoglio, entrambi con l'obiettivo di rag-

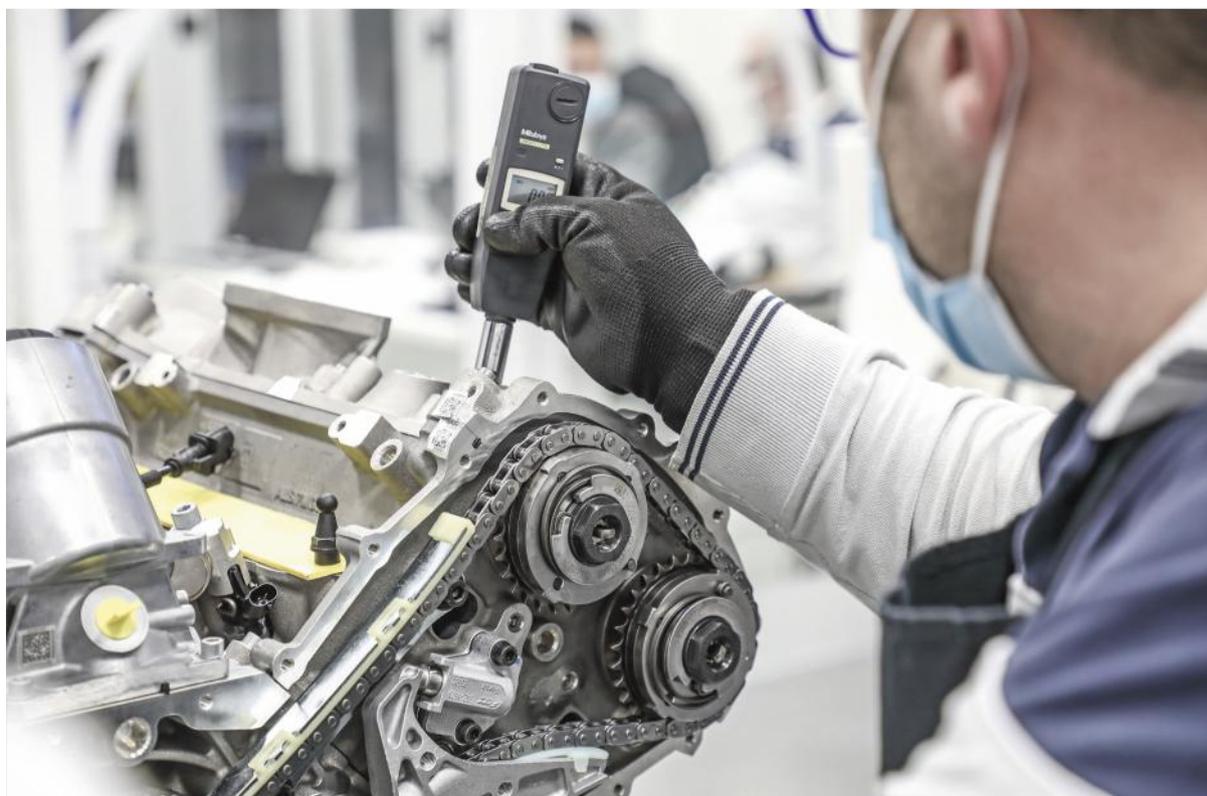
giungere elevati livelli di potenza specifica, ma dedicando attenzione ai consumi, quindi all'efficienza. Il Nettuno (codice interno A015) nasce poi per essere impiegato, come prima applicazione, sulla MC20 ed è il primo propulsore destinato a utilizzi commerciali che contempra l'accensione mediante una precamera di piccole dimensioni affacciata alla camera di combustione principale, grazie a un brevetto esclusivo della Maserati». Una caratteristica, quest'ultima, che merita un approfondimento.

Il sistema, infatti, prevede la presenza di un inserto di lega di rame dotato di fori circolari, montato sulla testata del motore, nella posizione normalmente destinata alla candela, che in questo caso è invece avvitata all'interno dell'inserto stesso. L'accensione della miscela avviene all'interno della precamera e innesca la combustione di una piccola quantità della miscela di aria e benzina, che poi si propaga in più punti della camera di combustione principale, attraverso getti di gas ad altissima temperatura che passano attraverso i fori dell'inserto e che fungono da punti di accensione multipli per la combustione principale.

■ Il montaggio di un V6 Nettuno avviene in sei stazioni, da parte di altrettanti tecnici specializzati, e richiede tre giorni. I propulsori destinati alla Maserati Grecale Trofeo sono prodotti, invece, nello stabilimento Stellantis di Termoli (CB)



■ Operazioni della fabbricazione del motore Nettuno: qui sopra, il serraggio del sottobasamento del motore; a destra, il controllo delle fasi della distribuzione. Peculiare di questo motore, sia nella versione destinata alla MC20 sia in quella della Grecale Trofeo, è il sistema brevettato con precamera di combustione





■  
A fianco, l'avvitamento dei prigionieri – le viti senza testa e con filetti a entrambe le estremità – impiegati per fissare la testata al basamento. Il V6 Nettuno ha cubatura di tre litri, sovralimentazione con due turbo e potenza di 630 CV nella versione per la MC20, di 530 in quella per la Grecale Trofeo

■  
Il motore Nettuno ha un'architettura a V di 90°; le misure di alesaggio e corsa sono di 88x82 mm, per una cilindrata di 3.000 cm<sup>3</sup>. Blocco cilindri e testa sono di lega leggera; la distribuzione prevede due alberi a camme in testa per bancata e doppio variatore di fase

All'interno della camera di combustione è presente una seconda candela, posta lateralmente alla prima, che svolge un ruolo importante ai bassi regimi e ai bassi carichi per rendere la combustione più graduale. Questo sistema comporta vantaggi importanti dal punto di vista della combustione, che è più rapida e completa, e dell'efficienza del propulsore, quindi della sua potenza specifica, che sulla MC20 raggiunge i 210 CV/litro.

Rispetto alla versione adottata sulla supersportiva, il motore della Grecale, oltre – come si è detto – a essere dotato del carter umido al posto di quello secco, è caratterizzato dalla possibilità di disattivare, in determinate condizioni di funzionamento, la bancata di destra, tenendone a riposo la distribuzione. Questo V6 viene prodotto, così come il quattro cilindri destinato alla Suv Maserati, nello stabilimento Stellantis di Termoli (CB), mentre quello della MC20 nasce nella fabbrica modenese di via Ciro Menotti.

«Le prime applicazioni della precamera», sottolinea l'ingegner Pivetti, «presentavano una grave anomalia ai bassi regimi: l'alta ruvidità della combustione rendeva quei propulsori molto simili ai diesel, tanto da farli

risultare improponibili per la sostituzione dei sei cilindri tradizionali. La nostra applicazione con doppia candela e doppio sistema d'iniezione, diretta e indiretta, consente invece di gestire diverse condizioni d'iniezione e accensione, eliminando le difficoltà originarie».

Le differenze tra il V6 della MC20 e quello della Grecale Trofeo sono limitate: a parte le citate modifiche alla lubrificazione, riguardano soprattutto aspetti relativi al raffreddamento e all'intercooler, connessi con la collocazione anteriore del propulsore. Altri interventi hanno interessato la curva di erogazione della coppia, adattata alle necessità di guida di una Suv e alle caratteristiche del cambio, che è un automatico ZF e non quello a doppia frizione della MC20: modifiche ottenute lavorando sul software della centralina di controllo dell'unità. La Grecale Trofeo può contare su 620 Nm di coppia tra i 3.000 e i 5.500 giri e su una potenza di 530 CV a 6.500 giri, contro i 630 a 7.500 giri della MC20.

## LA SVOLTA IBRIDA

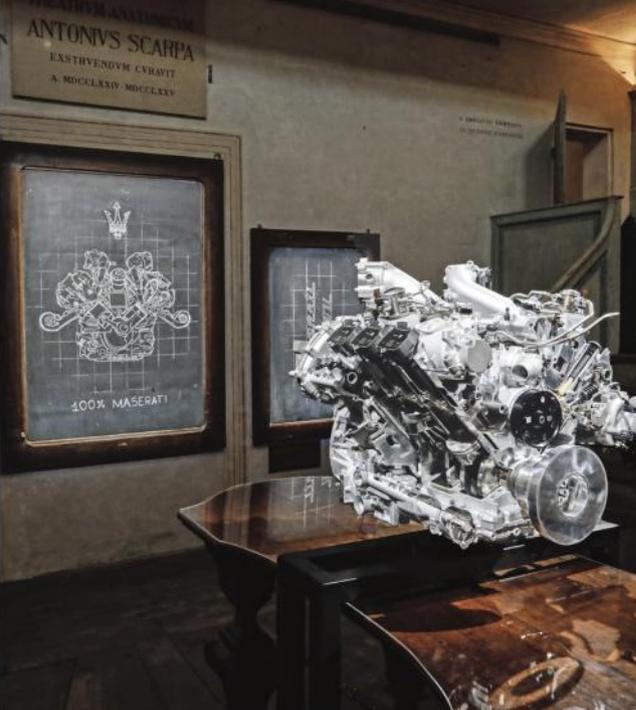
Per le altre versioni della Suv, la Casa ha previsto l'adozione di un quattro cilindri mild hybrid, una soluzione ormai imprescindibile:

■  
Sotto, l'inserimento delle canne dei cilindri nel basamento del V6; a destra, l'operazione di avvvitamento della puleggia anteriore del motore Nettuno. Il V6 è costituito da 300 elementi e pesa meno di 220 kg



■  
Una volta completato, e dotato dei componenti ausiliari, il sei cilindri Nettuno viene spostato in una delle cinque sale prova dell'Engine Lab di Modena per i test al banco. La versione del V6 utilizzata sulla Grecale Trofeo prevede alcune modifiche, come la lubrificazione a coppa umida e non quella a carter secco





■ Una volta montati sulla Grecale, il V6 (qui sotto, con la scritta Powered by Nettuno in evidenza) e il quattro cilindri turbo dotato di e-Booster (in basso) vengono celati alla vista dalle eleganti coperture che li racchiudono



anche in questo caso, però, la Maserati ha optato per un sistema originale. Il quattro cilindri in linea, infatti, ha già di per sé caratteristiche interessanti: la cubatura di due litri offre una cilindrata unitaria oggi considerata ottimale dai tecnici, l'iniezione diretta della benzina avviene ad alta pressione (200 bar), la sovralimentazione è garantita da un turbocompressore con valvola wastegate elettronica, la distribuzione utilizza un sistema MultiAir di seconda generazione ed è infine prevista una bobina singola per ogni cilindro. A tutto questo si aggiungono, per l'elettrificazione, una batteria a 48 volt, un convertitore DC/DC e una macchina elettrica, che svolge la funzione di alternatore e che alimenta l'accumulatore, posto nel bagagliaio.

Nulla che non rientri nella normalità di una mild hybrid, se non fosse per la presenza di un ulteriore elemento, denominato e-Booster, la cui funzione è spiegata da Gianluca Pivetti: «Per garantire al propulsore prestazioni adeguate, abbiamo utilizzato una turbina di dimensioni maggiori di quelle abituali; cosa che, però, comporta un certo ritardo di risposta alle sollecitazioni del guidatore. L'introduzione di un compressore elettrico aggiuntivo, alimentato dalla batteria a 48 volt che si ricarica nelle fasi di rallentamento, consente di evitare questo inconveniente, garantendo una portata d'aria maggiore in quelle condizioni e andando a riempire il "buco" di coppia ai bassi regimi».

La potenza ottenuta è di 330 CV (per la Modena; 300, per la GT) a 5.750 giri, con una coppia massima di 450 Nm (per entrambe), con benefici anche nella zona di low torque e vantaggi per i consumi. E il livello di efficienza di questo propulsore ha reso superflua la presenza di una versione diesel.



# SOTTO IL SEGNO DEL LUSO

**G**recale sì, ma quale? Come sempre accade nel mondo dell'auto, quando un modello nuovo entra a far parte dell'offerta di un costruttore (quella che gli specialisti chiamano line-up), la sua proposta si articola in più versioni e differenti allestimenti: le prime caratterizzate da elementi costruttivi tecnologicamente differenti (per esempio, motori di potenze o cilindrata diverse), i secondi segmentati in base al livello di finiture e di dotazioni che li contraddistinguono.

Soluzioni che derivano da scelte di posizionamento del modello da parte del marketing della Casa e che ne determinano anche i listini: si parte, in genere, da un livello base, detto allestimento di accesso, per salire sempre più, fino ad arrivare a offrire una vettura particolarmente ricca e rifinita, che per prezzo sfiora la classe superiore.

Il tema si pone, dunque, anche per la sport utility di segmento D della Maserati, che ha nella Levante, alla quale dedichiamo l'ultima parte di questo volume, una sorella maggiore. La Casa modenese propone per la Grecale quattro versioni (GT, Modena, Trofeo e la full electric Folgore: quest'ultima si

aggiungerà in un secondo tempo), pensate per soddisfare le esigenze di tipologie diverse di clienti, ma accomunate dalla fedeltà ai valori fondanti del costruttore, come l'identità di marca, l'italianità e il radicamento nel territorio d'origine, quella Motor Valley unica al mondo, unito però a una vocazione spiccatamente cosmopolita.

Come si sia arrivati a una definizione di queste quattro versioni lo spiega Francesco Tonon, head of global product planning della Maserati. «Personalmente», spiega, «non amo molto, come fanno invece alcune altre Case, offrire al cliente una quantità eccessiva di opzioni, che finisce per disorientarlo e, talvolta, persino scoraggiarlo: la nostra idea, quindi, è stata quella di parametrare le versioni proposte nella gamma della Grecale sulle tipologie di acquirenti identificati durante la fase di definizione del prodotto». Quei tre gruppi di consumatori, insomma, ai quali abbiamo già fatto riferimento nella parte iniziale di questo volume (vedere, al proposito, a pagina 16).

«Il nostro ragionamento», prosegue Tonon, «è dunque stato di questo tipo: avendo

■  
La Grecale GT (a sinistra e sotto) è concepita come una granturismo declinata come Suv: all'esterno, i dettagli di cromo satinato ne valorizzano l'eleganza, qui sottolineata dal colore di lancio, un particolare Bronzo opaco, dall'aspetto materico che ricorda quello della seta



■ Immacabile, come sulle altre versioni, il logo del tridente collocato sul montante posteriore; le cornici dei vetri, così come gli inserti della griglia frontale, sono di cromo satinato



■ La GT è pensata per clienti desiderosi di un ambiente lussuoso e confortevole: per questo, la scelta per i rivestimenti interni è caduta sulla pelle Saffiano. I pannelli porta, che ospitano gli speaker dell'impianto audio, sono lavorati al laser con motivi che ricordano la Maglia Milano





■ Sulla Grecale GT, paraurti e minigonne sono in tinta con la carrozzeria; i cerchi di serie sono da 19 pollici, ma a richiesta si possono ottenere quelli da 20 o da 21

individuato una tipologia di clienti definita “stylish family”, nella quale la componente femminile ha un forte rilievo e per la quale l’aspetto luxury della vettura è molto importante, dedichiamo loro un allestimento specifico, denominato GT, meno votato alla performance, quindi equipaggiato con il motore mild hybrid e dotato di serie di pneumatici meno importanti (da 19 pollici), ma più confortevole e senza compromessi dal punto di vista degli aspetti inerenti il lusso, come i rivestimenti interni di pelle e l’impianto audio di alto livello Sonus faber».

### PELLE SPECIALE

La Grecale GT, dunque, si rivolge alla componente più urbana e minimal del pubblico Maserati, attenta alla funzionalità dell’auto che utilizza, ma, al tempo stesso, attratta dalle nuove tendenze culturali che le realtà metropolitane sono in grado di offrire. L’allestimento dell’abitacolo, al quale dedichiamo anche un approfondimento a parte in questo volume (vedere il capitolo che inizia a pagina 40), vuole in questo caso trarre ispirazione più dall’interior design delle abitazioni che dal tradizionale car design.

La plancia, per esempio, è caratterizzata da inserti di pelle Saffiano, che ricorda gli usi

che se ne fanno nel mondo della pelletteria. Si tratta, infatti, di una pelle di vitello stampata e pigmentata, caratterizzata da una trama particolare (costituita da piccole righe incrociate in diagonale), ottenuta nella parte terminale della sua lavorazione: un materiale particolarmente pregiato, consistente al tatto, ma allo stesso tempo pratico e resistente, come serve all’utente tipico della Grecale GT, che con ogni probabilità impiega la vettura anche ogni giorno per i propri impegni quotidiani.

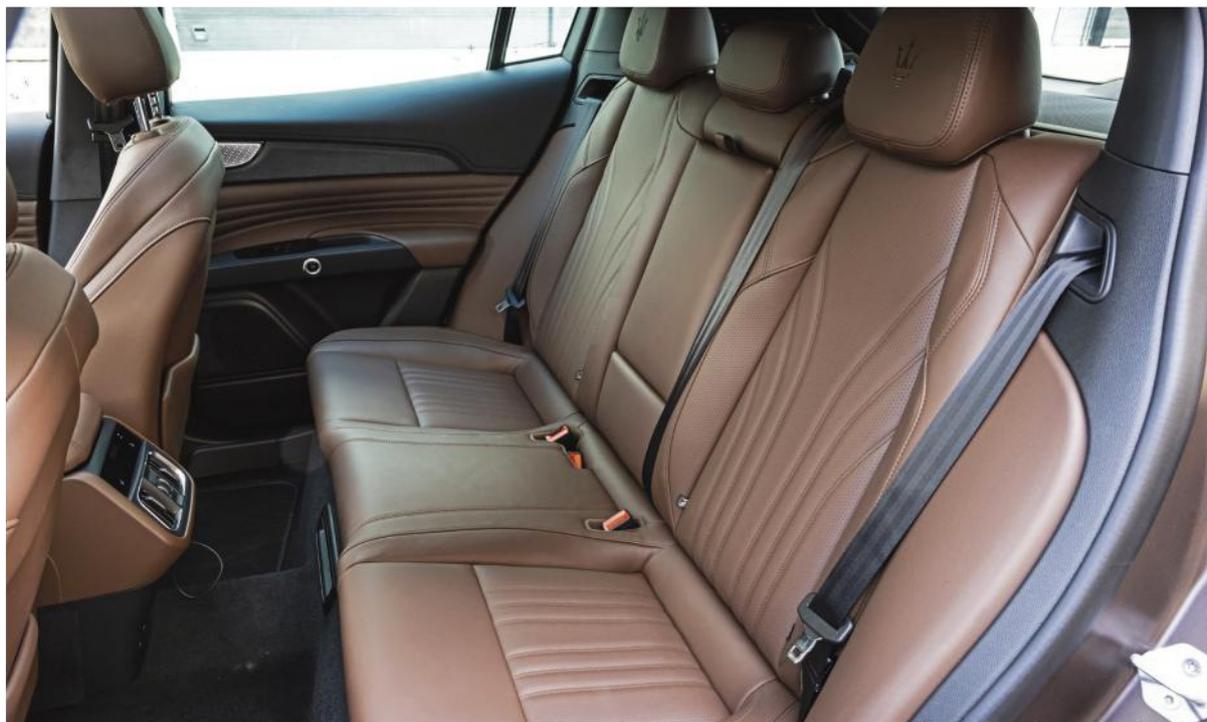
Nella plancia, la pelle è combinata con gli inserti bruniti della console centrale e dei pannelli porta: quest’ultimi sono caratterizzati da una lavorazione al laser che reinterpretava la cosiddetta Maglia Milano, un tipo di realizzazione diffuso nell’alta gioielleria e nell’orologeria, adottata per esempio per la produzione di raffinati cinturini, elastici e capaci di adattarsi perfettamente al polso di chi li indossa.

I toni scelti per i rivestimenti sono caldi e avvolgenti: per l’acquirente, la scelta dei colori può andare dal Black leather, previsto come standard, alla pelle premium delle tinte cioccolato, greige (una variante un po’ meno calda del beige, ma meno fredda del puro grigio) e nero con cuciture a contrasto,

■ Per i rivestimenti interni si può scegliere, come optional, tra la pelle premium di color cioccolato (nella pagina a fianco), quella greige e la nera, con cuciture a contrasto



■ Qui a lato: il divano garantisce ampio spazio agli occupanti, accogliendo il 99 percentile, ovvero soddisfacendo le esigenze di quasi l'intera totalità dei passeggeri. Di rigore la presenza delle bocchette posteriori dell'impianto di climatizzazione





■ **Pur garantendo tutte le doti dinamiche richieste a una Maserati, la GT prevede alcune dotazioni tecniche a richiesta, e non di serie: per esempio, gli ammortizzatori attivi, le molle pneumatiche e il differenziale autobloccante**

disponibili come optional. Anche il volante, integrato dai paddle del cambio fissati al piantone dello sterzo, è rivestito di pelle.

All'esterno, le finiture della GT prevedono paraurti e minigonne della stessa tinta della carrozzeria, contorno dei vetri e inserti della griglia frontale di cromo satinato e due doppi scarichi cromati; i cerchi di serie sono da 19 pollici, ma al cliente è offerta la possibilità di optare per quelli da 20 o 21 pollici. Il colore di lancio della vettura scelto dalla Maserati è il Bronzo opaco, frutto di una ricerca che ne ha definito le caratteristiche di tinta tecnica e minimale, ma anche setosa e contemporanea.

La dotazione prevede l'immane orologio digitale, il device multimediale Mia (Maserati intelligent assistant) con sistema operativo Android Auto (e integrazione con Apple CarPlay), l'hotspot wi-fi Maserati Connect, con la possibilità di attivare Alexa, e il citato impianto audio Sonus faber, dotato di 14 speaker e subwoofer open air.

Dal punto di vista della meccanica, la Grecale GT condivide con la Modena il motore mild hybrid, cioè il quattro cilindri due litri, ma nella versione con potenza di 300 CV; il cambio è automatico a otto rapporti, la trazione integrale, con differenziale poste-

■ **Ambientazione notturna metropolitana per la Grecale GT, versione pensata anche per un utilizzo quotidiano nei contesti cittadini: il suo motore è il quattro cilindri ibrido, dotato di e-Booster, con potenza di 300 CV**

riore che può essere autobloccante a richiesta (così come lo sono gli ammortizzatori attivi e le molle pneumatiche).

Lunga pressoché come la Modena e larga 3,1 centimetri in meno (le misure sono 4.846 e 1.948 millimetri, contro 4.847 e 1.979, specchietti esterni esclusi), la GT è anche più alta di tre centimetri rispetto alla sorella e pesa 25 kg di meno. A parità di velocità massima (240 km/h), risulta di un soffio più lenta nell'accelerazione da 0 a 100 km/h (impiega 5,6 secondi contro 5,3) e in quella da 0 a 200 km/h (che richiede 23,7 secondi invece di 21,9). In compenso, la configurazione aerodinamica, volta a diminuire la resistenza all'avanzamento (il Cx dichiarato è 0,30 contro 0,32), aiuta a ottenere consumi leggermente inferiori: nel ciclo Wltp combinato, la GT richiede 9,2 litri per 100 chilometri, contro i 9,3 della Modena.

Come accennato, la versione GT è oggi disponibile anche per il Model Year 2022 della Levante, equipaggiata con lo stesso quattro cilindri mild hybrid da 330 CV, che garantisce le stesse performance del precedente V6 a benzina (proposto ancora, con potenza di 350 CV, su alcuni mercati come quello degli Stati Uniti) e del sei cilindri diesel, uscito invece dal listino della Casa.



# OMAGGIO ALLA CITTÀ E ALLA SPORTIVITÀ

**M**odena è la città della Maserati. Vero è che la Casa del tridente, come abbiamo visto nella prima parte di questo volume, in realtà vide la luce, nel dicembre del 1914, in una sorta di garage a Bologna, dove i fratelli fondatori, nati a Voghera (PV), si erano trasferiti per assecondare la loro passione per la meccanica, facendone un'attività professionale. Ma dall'autunno del 1939, quando Adolfo Orsi, subentrato nella proprietà, la trasferì in quella via *Ciro Menotti* dove ancora oggi ha la sede principale, la Maserati e la città della Torre Ghirlandina, il campanile del Duomo che ne è un simbolo immediatamente riconoscibile, hanno indissolubilmente unito i loro destini.

Era quasi inevitabile, quindi, che almeno una versione della nuova Suv venisse dedicata alla località emiliana dove la vettura è stata concepita (anche se la produzione in serie avviene altrove, nello stabilimento laziale di Cassino del gruppo Stellantis).

A quale tipo di pubblico è indirizzata la Grecale Modena? Francesco Tonon, head of global product planning della Maserati, rifacendosi ai cluster di potenziali acquirenti in-

dividuati in sede di definizione del prodotto (vedere, al proposito, a pagina 16 di questo volume), non ha dubbi: «Questa versione», spiega, «è pensata per un cliente che ama la sportività, senza arrivare ai vertici prestazionali della Trofeo, equipaggiata con il motore V6 della famiglia Nettuno; vuole, comunque, qualcosa in più o, quantomeno, di diverso rispetto a quanto offerto dalla GT, che sia percepibile anche all'esterno, per sottolineare gli aspetti più inerenti le performance della vettura rispetto a quelli relativi al lusso. La Modena, quindi, non soltanto prevede l'adozione di un motore più potente del 10% e degli ammortizzatori attivi di serie, ma è connotata anche da elementi come cerchi più grandi e dettagli neri e sportivi della carrozzeria, immediatamente percepibili da chi osserva la vettura».

Questa versione, dunque, prevede la presenza dello stesso quattro cilindri mild hybrid della GT, che però, grazie a una differente calibrazione, eroga 330 CV a 5.750 giri/min invece di 300; la coppia massima di 450 Nm è uguale, ma risulta disponibile in un arco di regimi di rotazione più ampio,

■  
La Grecale Modena (nella pagina a fianco e qui sotto) è pensata per chi desidera una vettura dall'impostazione più sportiva e meno lussuosa: le finiture esterne sono di colore nero lucido





■  
Il nero lucido, utilizzato per particolari come la calandra, lo splitter frontale, le cornici delle superfici vetrate e gli inserti delle minigonne e degli scarichi, accentua la percezione di sportività della Modena





■ Particolari della strumentazione e del posto guida della Modena: come su tutte le Grecale, i paddle che azionano il cambio, realizzati con alluminio e di dimensioni generose, sono solidali con il piantone dello sterzo

compreso fra 2.000 e 5.000 giri/min (nella GT si ferma a 4.000).

Altre differenze riguardano il differenziale posteriore autobloccante, presente di serie sulla vettura invece che disponibile a richiesta, le sospensioni – come si è detto –, equipaggiate anteriormente e posteriormente con ammortizzatori attivi (le molle pneumatiche restano, invece, opzionali), e le dimensioni dei pneumatici, che per la Modena risultano essere 255/45R20 anteriormente e 295/40R20 posteriormente, mentre sulla GT non sono differenziate tra i due assi e sono (come standard) 235/55R19.

A variare, come si è visto nel capitolo precedente, sono pure gli ingombri esterni della vettura: la Modena, infatti, rispetto alla GT è più larga di 3,1 centimetri e, soprattutto, più bassa di tre, cosa che ne accentua l'impressione di vettura ben "piantata" sull'asfalto; pesa anche 25 kg in più e, per la differente configurazione aerodinamica che tende ad aumentare il carico verticale, ha un Cx leggermente peggiore (0,32 invece di 0,30), che incide lievemente sui consumi (nel ciclo combinato Wltp, risultano di 9,3 litri per 100 km). La minima differenza si ri-

percuote, com'è inevitabile, data la proporzionalità tra i valori, anche sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, misurate nel ciclo combinato in 199 g/km per la Modena e 198 per la GT.

Sul piano delle prestazioni, la Modena, forte della maggior potenza, si rivela superiore non in termini di velocità massima, pari per entrambe le versioni (240 km/h), ma nelle accelerazioni, che richiedono tempi inferiori di tre decimi sullo 0-100 km/h (sbrighi in 5,3 secondi) e di quasi due secondi sullo 0-200 km/h (il dato, in questo caso, è di 21,9 secondi contro i 23,7 della GT).

## DIFFERENZE EVIDENTI

Visivamente, la Modena è riconoscibile anche per alcuni dettagli che ne accentuano il carattere dinamico: gli esterni, per esempio, sono caratterizzati, oltre che dai cerchi più grandi, dalle finiture di nero lucido, utilizzate per i loghi, lo splitter frontale, la calandra, i profili dei vetri (cromati, invece, nella GT), gli inserti delle minigonne laterali e i terminali di scarico, che sono scuri.

Per il colore di lancio, la scelta è caduta su un Grigio cangiante, frutto di un processo di verniciatura tristrato che utilizza pigmenti

■ Gli interni (nella pagina a fianco) sono caratterizzati da un motivo grafico ricamato e impunturato, sviluppato su plancia, pannelli e sedili, che secondo la Casa ricorda le architetture del celebre ingegnere Pier Luigi Nervi

■  
Come in tutte  
le Grecale, l'abitabilità  
posteriore si colloca  
al vertice nel segmento  
di appartenenza;  
per i rivestimenti,  
si può scegliere  
tra il bianco ghiaccio  
(nella foto), il classico  
nero e un rosso scuro



■  
Nelle immagini  
di queste pagine,  
il colore di lancio  
della Modena,  
il Grigio cangiante  
tristrato, risultato  
di una combinazione  
tra un fondo chiaro,  
leggermente ambrato,  
e una mica fredda,  
tendente all'azzurro

particolari, ispirati – secondo la Casa – alla freschezza della luce estiva e alla serenità che riesce a infondere. Il fondo chiaro e leggermente ambrato, combinato con una mica fredda tendente all'azzurro, trasmette un senso di tecnicità a chi lo osserva in un ambiente esterno.

Le finiture dell'abitacolo prevedono la presenza di un motivo grafico, ricamato e impunturato, che si sviluppa sulla plancia, i pannelli laterali e i sedili: l'ispirazione deriva dai segni e dal linguaggio formale che ricorrono nelle opere di Pier Luigi Nervi (1891-

1979), ingegnere considerato tra i maggiori artefici delle architetture strutturali novecentesche; il padre, tra l'altro, del Salone di Torino Esposizioni (1949), del Palazzetto dello sport di Roma (1957), del grattacielo Pirelli di Milano (con Gio Ponti, nel 1959), del complesso olimpico di Roma (1960), del Washington Bridge di New York (1962), della Cattedrale di St. Mary a San Francisco (1971) e dell'aula per le udienze pontificie nel Vaticano (1971).

Gli inserti della plancia sono disponibili anche nella finitura Dark ash burl, un legno



■ La dotazione di serie della Modena prevede cerchi da 20 pollici; dal punto di vista tecnico, la vettura è equipaggiata con la versione da 330 CV del quattro cilindri mild hybrid e, di serie, con gli ammortizzatori attivi e il differenziale autobloccante posteriore meccanico



■ La Grecale è dotata di serie di un impianto audio high-end della Sonus faber (in alto, uno degli speaker inseriti nei pannelli porta). L'ampio bagagliaio offre, come per la GT, una capacità di carico dichiarata di 535 litri

tipico dell'Europa occidentale, il cui utilizzo in campo automobilistico è piuttosto inusuale, essendo impiegato solitamente in opere di architettura; qui si presenta ingrigito e con una finitura "a poro aperto", che valorizza le sensazioni tattili. Quanto ai rivestimenti, oltre alla classica pelle nera, il cliente può optare per il rosso scuro o per un bianco ghiaccio, che conferisce agli interni della vettura una maggiore luminosità.

Come per la GT, il listino della Maserati oggi propone un allestimento Modena anche della Levante Model Year 2022: in que-

sto caso, le motorizzazioni sono però differenti rispetto a quelle della Grecale. La vettura, infatti, è equipaggiata con il sei cilindri a V di 60° con cubatura di tre litri e sovralimentazione mediante due turbocompressori, in grado di erogare 350 CV, che diventano 430 sulla Levante Modena S. Propulsori progettati dalla Maserati Powertrain in collaborazione con la Ferrari, prodotti a Maranello e in grado di assicurare prestazioni di assoluto rilievo alla Suv più grande della Casa del tridente, con una velocità massima, per la versione S, di 264 km/h.



# PER SPOSTARE AVANTI I LIMITI

**A**l vertice della gamma della Grecale si trova la versione Trofeo, equipaggiata con un motore differente rispetto a quello utilizzato, in due diverse declinazioni di potenza, sulla GT e sulla Modena. È la



■ Al vertice della gamma della Grecale, la versione Trofeo si presenta con una marcata caratterizzazione sportiva, sottolineata, per esempio, dagli scarichi specifici e dagli inserti di carbonio nei paraurti e nelle minigonne

rappresentazione della parte più estrema della Maserati, quella che affonda le proprie radici nelle competizioni, che esalta gli aspetti di pura performance connotati con il marchio, coniugandoli però con le caratteristiche di confort e praticità che la natura da Suv consente comunque di mantenere.

Il nome stesso scelto per questa versione, del resto, è chiaramente allusivo. Già nel 2003, infatti, la Maserati rese disponibili ai

suoi clienti sportivi un nutrito lotto di Coupé Cambiocorsa chiamate Trofeo, destinate a essere impiegate in pista nei campionati monomarca organizzati in varie aree del mondo, spesso come gare di supporto di altri eventi motoristici importanti, dai Gran Premi di Formula 1 alle gare GT e del DTM tedesco. Sviluppata con la collaborazione di Michael Schumacher e Luca Badoer, allora piloti della Ferrari, la vettura montava una versione potenziata dell'otto cilindri 4.2 di serie (415 CV invece di 390) ed era completa di tutti gli accorgimenti di sicurezza necessari per l'utilizzo in corsa.

La tradizione del Trofeo Maserati sarebbe proseguita negli anni successivi alla cessata produzione della Coupé (avvenuta nel 2007) con la nuova berlina sportiva del Tridente, la GranTurismo.

La Grecale Trofeo si rivolge, dunque, a un cliente particolare: «È un acquirente», spiega Francesco Tonon, head of global product planning della Maserati, «che desidera un'auto utilizzabile quotidianamente, ma che è abituato a comprare sempre il meglio di qualsiasi cosa. E che, quindi, s'indirizza



■  
Decisamente forte la caratterizzazione degli ambienti interni: il rivestimento dei sedili sportivi prevede l'utilizzo di pelle nera, con cuciture a contrasto gialle (nelle foto a destra) o rosse



■  
Nell'abitacolo, la sportività è sottolineata da finiture come la pelle di carbonio tridimensionale a vista e la pelle perforata, con lavorazioni "a chevron" (a destra), che enfatizzano la percezione di dinamismo della vettura





■ Il cuore della Trofeo è il V6 biturbo, con cilindrata di tre litri e potenza di 530 CV, derivato da quello utilizzato sulla supersportiva MC20. Nei setup Sport e Corsa, il sound del motore diventa più corposo, grazie all'apertura di alcune valvole

al top del modello e, spesso, lo arricchisce ulteriormente, attingendo alla lista degli optional per rendere la propria vettura ancora più personale ed esclusiva».

## CUORE DIVERSO

La differenza più significativa della Trofeo rispetto alle altre versioni della Grecale è data dal motore: nel vano anteriore, al posto dei quattro cilindri ibridi due litri delle sorelle, troviamo il sei cilindri di tre litri biturbo della famiglia Nettuno, nato per la supersportiva MC20 e dalle caratteristiche tecniche peculiari, che approfondiamo in altra parte di questo volume. La sua adozione sulla Suv ha imposto alcuni adattamenti dell'unità, che per esempio non ha più il carter secco come sulla MC20 ed eroga una potenza inferiore (530 CV invece di 630), a fronte però di una maggiore facilità di utilizzo negli impieghi quotidiani.

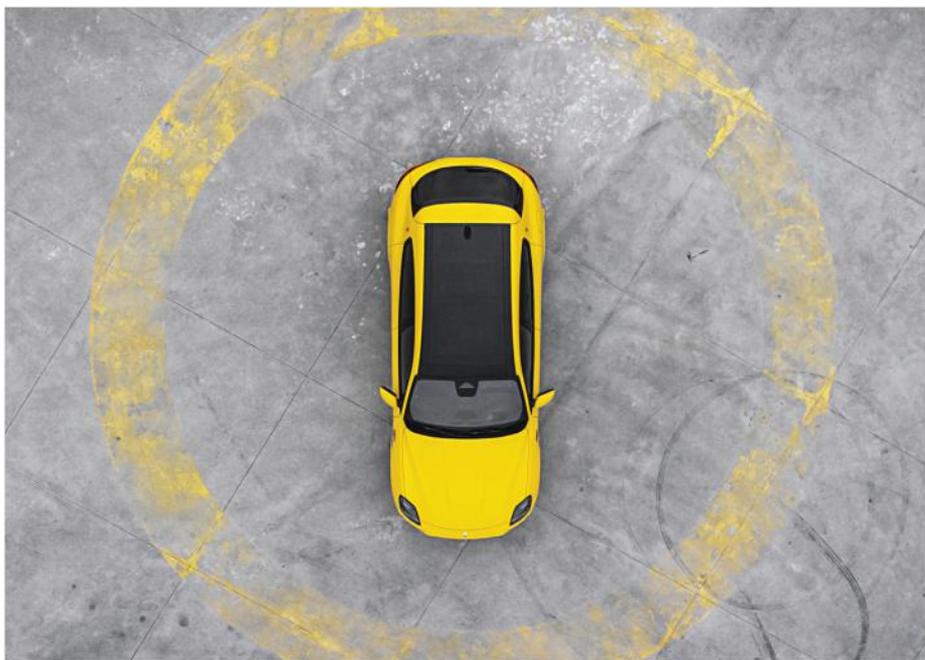
La Trofeo garantisce prestazioni di altissimo livello, essendo pensata proprio per ottimizzare le performance del progetto di base: la velocità massima raggiungibile è, in-

fatti, di 285 km/h, con uno scatto da 0 a 100 km/h in appena 3,8 secondi che la colloca ai vertici della sua categoria e un'accelerazione da 0 a 200 km/h bruciata in 13,8 secondi (contro i 21,9 necessari, per esempio, alla versione Modena).

Anche altre caratteristiche tecniche della vettura sono adeguate alle performance: lo schema delle sospensioni prevede, infatti, ammortizzatori attivi e molle pneumatiche di serie, cosa che garantisce un assetto ottimale in ogni condizione; la trazione integrale è completata dal differenziale posteriore autobloccante elettronico; e i dischi freno anteriore, dual-cast, forati e ventilati, hanno dimensioni maggiori (360x32 mm, invece di 350x28), mentre quelli posteriori, sempre più grandi (350x28 mm, al posto di 330x22), adottano pinze fisse della Brembo a quattro pistoncini e non quelle flottanti della Continental previste per le altre versioni. Diverse anche le dimensioni dei pneumatici, che sulla Trofeo risultano essere 255/40R21 all'avantreno e 295/35R21 al retrotreno.

Tutto questo ha riflessi anche sulle modalità di guida della vettura. La Grecale, infatti, prevede come standard per gli allestimenti GT e Modena i setup Comfort, GT, Sport e Off-road, selezionabili attraverso il nuovo sistema Vdcm (Vehicle dynamic control module), che adatta i parametri di comportamento del veicolo alle esigenze espresse dal conducente. Così se, com'è facile immaginare, la posizione Comfort del comando garantisce la massima fruibilità della vettura nelle condizioni di traffico cittadino, la GT

■  
Il Giallo corse, scelto come tinta di lancio della vettura, richiama i colori della città di Modena, il giallo e il blu: il mix è costituito, infatti, da una base gialla, unita con una mica blu



e la Sport ne esaltano, su livelli crescenti, gli aspetti prestazionali e quella Off-road ne adatta le caratteristiche ai percorsi più accidentati o con minore aderenza, arrivando a incrementare l'altezza da terra di 30 mm.

Alla Trofeo, tuttavia, è riservata una quinta ed esclusiva modalità, definita significativamente Corsa, che offre al guidatore l'esperienza più estrema: l'acceleratore e lo sterzo diventano ancora più reattivi, gli inserimenti degli otto rapporti del cambio automatico ZF risultano più rapidi, il kick-down consente scalate istantanee, l'intervento dei controlli elettronici (a partire da quello di trazione) si fa meno invasivo e il launch control, per la gestione di partenze fulminee, è reso disponibile. Inoltre, come per la modalità Sport, l'assetto è tarato nella posizione Aero mode, che prevede un abbassamento di 15 mm, e la sensibilità dello sterzo è modificata, per rendere l'impostazione delle traiettorie chirurgicamente precisa.

A questa impostazione vocata alle performance corrisponde la caratterizzazione estetica della Trofeo, per la quale la ricerca



dei materiali impiegati nelle finiture si è orientata su quelli più tecnici, come la fibra di carbonio, esposta alla vista e tridimensionale, mentre – per i rivestimenti – la pelle è perforata e combinata con lavorazioni “chevron”, cioè con una trama costituita da una serie di “v” rovesciate e sovrapposte che accentuano la percezione di dinamismo. Gli esterni sono caratterizzati dai muscolosi cer-

■  
La capacità di carico della Trofeo è leggermente superiore a quella delle altre versioni: 570 litri, contro 535 (dati della Casa). L'ampio vano posteriore è facilmente accessibile



■ I cerchi di serie sono da 21 pollici; la dotazione tecnica prevede, come standard, gli ammortizzatori attivi, le molle pneumatiche e pinze freno Brembo anche posteriori



chi da 21 pollici, dagli scarichi sportivi e da inserti di carbonio destinati alle minigonne laterali e ai paraurti anteriore e posteriore. Per il colore di lancio, la scelta è caduta sul Giallo corse, una tinta aggressiva che sottolinea il legame tra la Maserati e Modena. La vernice utilizzata, infatti, nasce dalla combinazione dei due colori tipici della città, abbinando a una base gialla una mica blu.

L'allestimento Trofeo è disponibile anche sul Model Year 2022 della Levante, così come sul resto della gamma Maserati (le berline Ghibli e Quattroporte). La Suv più grande cela dentro il cofano anteriore un V8 twin turbo che costituisce un'evoluzione del propulsore utilizzato per l'ammiraglia Quattroporte GTS, riprogettato e assemblato negli stabilimenti Ferrari a Maranello. Con una cubatura di 3.8 litri, eroga una potenza di 580 CV (590 per alcuni mercati extraeuropei), con una coppia massima di 730 Nm tra i 2.500 e i 5.000 giri/min. Si tratta del V8 più potente nella storia della Maserati, tanto da permettere alla Levante di toccare il traguardo dei 300 km/h di punta massima.



# COSÌ UGUALI COSÌ DIVERSE

Una strategia di marketing ormai consolidata di diversi costruttori automobilistici prevede, da qualche tempo, che la proposta di un nuovo modello sia accompagnata dalla disponibilità di una serie speciale, destinata a un numero limitato di primi acquirenti. Una scelta messa in campo di recente dal gruppo Stellantis, per esempio con la Fiat Nuova 500 e con l'Alfa Romeo Tonale, quest'ultima ordinabile ancor prima della sua effettiva disponibilità in un ricco allestimento, battezzato Launch Edition.

Anche per la Grecale è stata prevista un'edizione limitata, la PrimaSerie, realizzata in soli mille esemplari e caratterizzata da contenuti esclusivi. «Abbiamo riservato il primo slot della produzione ai clienti più legati al nostro marchio e desiderosi di avere qualcosa di particolare in più fin dall'inizio», spiega al proposito Francesco Tonon, head of global product planning della Maserati, «premiandone la fiducia che ci viene immediatamente concessa con delle unicità, di cui gli acquirenti successivi non potranno più godere: si tratta, per esempio, di colori dedicati della gamma Fuoriserie e di interni particolari».

Una gratificazione pensata per gli "early bird", i quali potranno beneficiare di qualcosa di esclusivo, che permetterà loro di distinguersi fin dall'inizio, ma che avrà anche un valore successivo, al momento della rivendita, che – spiega Tonon – spesso avviene a due anni di distanza dalla prima immatricolazione.

La PrimaSerie è disponibile per le versioni GT, Modena e Trofeo della Grecale; per gli interni, la scelta è caduta su rivestimenti di finissima pelle, a scelta nera con impunture blu o rossa con impunture rosse. L'appoggiatesta è caratterizzato dall'impressione del logo del tridente e della dicitura PrimaSerie, impunturata in blu o grigio per la GT e la Modena e in giallo per la Trofeo; strumentazione e pannelli porte godono di un'illuminazione particolare. Per l'esterno sono previsti colori esclusivi: Blu intenso e Bianco astro per la GT, Grigio cangiante per la Modena, Giallo corse per la Trofeo. La GT è equipaggiata anche con cerchi Etere da 20 pollici, tettuccio panoramico e pinze freno verniciate; la Trofeo è dotata di cerchi Crio da 21 pollici, sedili anteriori ventilati e Driver assistance pack, che comprende sistemi di assistenza alla guida di

■  
La launch edition PrimaSerie, proposta in soli mille esemplari, è disponibile per le versioni GT, Modena e Trofeo della Grecale e prevede contenuti esclusivi: la scritta (a sinistra, quella della Trofeo) è impressa, insieme con il logo del tridente, anche nell'appoggiatesta

■  
La Grecale Trofeo  
PrimaSerie  
(qui a destra)  
è equipaggiata  
con i cerchi Crio  
da 21 pollici, i sedili  
anteriori ventilati  
e il Driver assistance  
pack, che comprende  
Adas di livello 2





■ **Sopra, la Levante Trofeo Fuoriserie di Massimo Bottura, chef dell'Osteria Francescana, ristorante di Modena insignito da tre stelle Michelin: la verniciatura speciale, ripresa anche nella plancia e nella console centrale, è ispirata a uno dei piatti che lo hanno reso celebre**

livello 2. Una launch edition, dunque, con una dotazione più ricca che, contenuti esclusivi a parte, sarà disponibile per gli acquirenti successivi soltanto attingendo agli optional previsti dalla Casa.

## PER CHI VUOLE DI PIÙ

La Maserati, però, offre alla propria clientela anche possibilità di personalizzazione più spinte, nell'ambito di quello che viene chiamato Programma Fuoriserie. Un esempio di quanto si può ottenere è stato offerto, al momento del lancio, dalla Grecale Mission from Mars (vedere, al proposito, a pag. 22 di questo volume), un esemplare unico immaginato per un cliente così "speciale" da presentarsi come extraterrestre.

Un progetto estremo, che rende l'idea di come la Casa modenese possa spingersi a realizzare verniciature assolutamente particolari (nel caso specifico, il Galactic Orange, ottenuto con più strati con base super liquida, che ricorda il metallo fuso, su una resina arancio-rossa, intensa e quasi glassata), spandole con interni di pelle e Alcantara, lavorati con laserature passanti.

«Ai nostri clienti», spiega ancora Tonon,

che è anche head di Maserati Fuoriserie & Classiche, «proponiamo più livelli di personalizzazione. Il primo è dato dalle due collezioni della Grecale Fuoriserie, chiamate Corsa e Futura, ispirate alle competizioni o ad aspetti più futuristici, enfatizzati mediante un trattamento formale che si spinge a dettagli come finiture, cuciture, materiali utilizzati e dotazioni. Un secondo step è la possibilità di ottenere un colore della gamma Fuoriserie, che può essere realizzato all'interno della nostra linea di produzione o da un carrozziere esterno e abbinato ad alcuni contenuti specifici. Poi c'è un terzo e ultimo livello, nel quale il cliente pretende qualcosa di assolutamente unico e, dialogando con il nostro Centro stile, arriva a definire una one-off, costruita su misura per il proprio gusto: è il caso, per esempio, della Levante realizzata insieme con Massimo Bottura, in cui lo chef ha chiesto decorazioni esterne che fossero ispirate a un suo piatto, oppure di quella ordinata da David Beckham, che ne ha voluta una contraddistinta da dettagli rosa».

È il grado massimo di personalizzazione sartoriale, che rende una Maserati assolutamente unica e diversa da tutte le altre.

■ **Nella pagina a fianco, sopra, gli interni della GT PrimaSerie, della quale in basso vediamo il dettaglio dell'impressione dei loghi sull'appoggiatesta; qui a lato, invece, la Modena PrimaSerie, il cui colore caratteristico è il Grigio cangiante**



*Folgore*

# UN LAMPO ELETTRIZZA IL FUTURO

**L**a gamma della Grecale sarà completata, a circa un anno di distanza dal lancio delle versioni con motore a combustione, dalla Folgore a propulsione totalmente elettrica. Una scelta oggi imprescindibile, vista l'accelerazione che è stata imposta alla svolta in favore di questo tipo di mobilità e l'orientamento di tutti i costruttori, ormai di fatto obbligati a prevedere modelli full electric nelle loro car list.

Per la Maserati, però, si tratta di coniugare la mobilità a emissioni zero con le caratteristiche prestazionali e luxury che contraddistinguono il marchio e con la tipologia Suv della Grecale; un compito affidato ai tecnici della Casa del tridente, la cui scelta è caduta su un'architettura che prevede due motori elettrici, uno anteriore e uno posteriore, ognuno dei quali della potenza di 200 kW, con una coppia massima complessiva di 800 Nm, una tecnologia a 400 volt e un pacco di batterie ad alta capacità (105 kWh), collocate sul pianale, che garantiranno un'autonomia considerevole.

La vettura ha fatto una prima apparizione, in forma statica, all'ePrix di Roma: scelta

non casuale, ché la Maserati ha già annunciato la propria partecipazione – in collaborazione con il team monegasco Venturi Racing – alla stagione 2022-23 del campionato di Formula E, la categoria di monoposto full electric ideata da Alejandro Agag, che ha visto scendere in lizza, con il passare degli anni, un numero considerevole di costruttori automobilistici, attratti da gare che si disputano quasi esclusivamente nei circuiti cittadini. La Casa modenese, del resto, ha in programma il lancio di una gamma articolata di vetture della linea Folgore, che già prevede la versione full electric della GranTurismo di prossima presentazione.

«Il programma di sviluppo della vettura», racconta l'ingegner Giulio Severi, responsabile della versione Bev della Grecale, «ha contemplato tre fasi di utilizzo di mule car, i cosiddetti muletto. I primi risalgono alla fine del 2020 e avevano l'obiettivo di validare le performance di safety. La seconda fase, questa volta di vetture marcianti derivate dall'architettura Giorgio della Stelvio, modificate per l'installazione della batteria ad alto voltaggio sotto il pavimento centrale e dei due

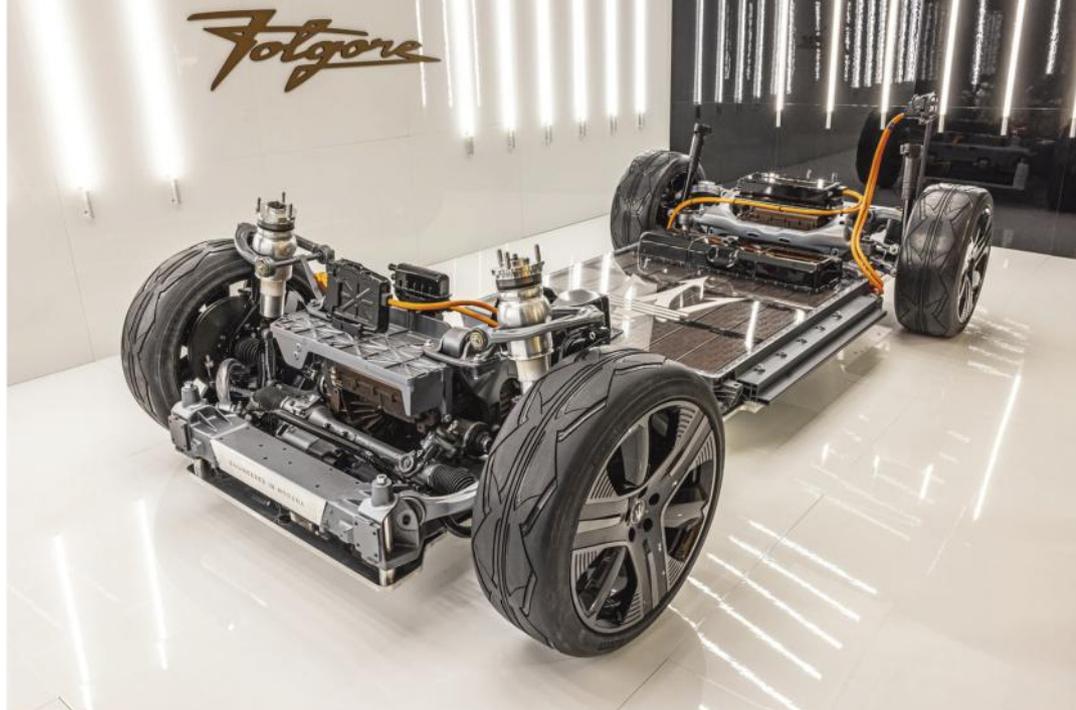
■ Giulio Severi (sotto), dopo aver seguito lo sviluppo di modelli Alfa Romeo e Maserati, è oggi responsabile del programma Bev della Grecale, della quale si vede a sinistra un dettaglio della calandra



■  
Difficile distinguere a prima vista la Folgore dalle altre versioni della Grecale; guardando più nei dettagli, però, si notano differenze nella griglia, che conserva le prese d'aria necessarie al raffreddamento del powertrain, e nel paraurti posteriore. Il colore esterno, denominato copperglance, richiama i riflessi del rame



# Folgore



■ L'architettura della Folgore prevede due motori elettrici, uno anteriore e l'altro posteriore, ognuno da 200 kW di potenza; le batterie occupano il pavimento centrale e hanno una capacità di 105 kWh. Il sistema lavora a 400 volt. La base della vettura è la piattaforma Giorgio, di cui mantiene la geometria delle sospensioni; il baricentro è più basso, ma il punto H immutato

■ Il colore scelto per le prime immagini diffuse della Bev è il Rame Folgore, frutto di una ricerca sulla metamorfosi; su come, cioè, una tinta possa interagire con la luce e con l'ambiente circostante. L'ispirazione deriva dal Museo Guggenheim di Bilbao, in Spagna

motori su "cradle" (le "culle") anteriore e posteriore, ne ha previsto l'impiego prevalentemente per attività di sviluppo dei sistemi di propulsione. I muli della terza fase, iniziata intorno ad aprile-maggio del 2021, erano sostanzialmente vetture che rispecchiavano al 99% il modello finale. Il pianale Bev era assemblato con il "top-hat" (la parte superiore, ndr) della Grecale, comprensivo della nuova architettura elettrica Atlantis High, evoluta rispetto a quella della precedente fase prototipale. Si trattava di alcuni esemplari, impiegati prevalentemente per le calibrazioni del powertrain, della dinamica del veicolo e dell'aerodinamica, realizzati con elementi provenienti dal reparto lastratura dello stabilimento di Cassino (in particolare, la parte alta delle vetture) e assemblati nei reparti di costruzione sperimentale del gruppo Stellantis, sia a Modena sia a Torino. Abbiamo, poi, voluto introdurre anche una fase ulteriore, denominata X0 e intermedia, realizzata con vetture provenienti dallo stabilimento di produzione di Cassino, che si differenziavano dal prodotto di serie esclusivamente per l'uso di stampi "low volume" per la batteria HV, il componente più complesso da sviluppare

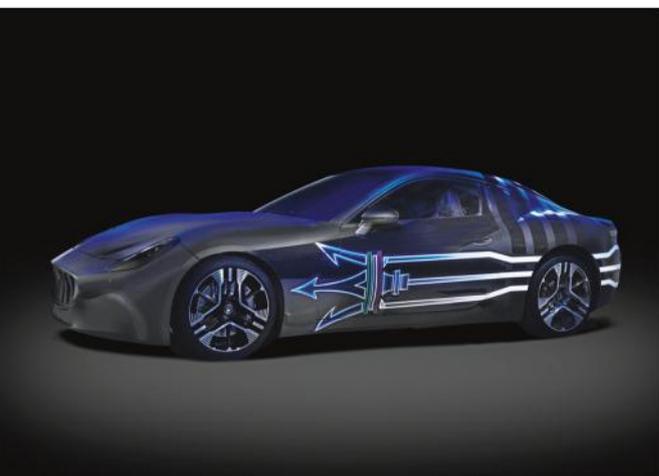
e realizzare per questi veicoli. Questa fase ci ha permesso di ottimizzare i tempi di sviluppo, garantendo la miglior qualità del prodotto. Si trattava di una trentina di vetture, utilizzate anche per test e calibrazione relativi alla parte propulsiva, svolti sia presso le facility di Modena sia negli Stati Uniti, per la messa a punto del software delle centraline che governano la dinamica del veicolo e per la taratura dei sistemi che garantiscono le performance di sicurezza. Queste vetture circolano su strade aperte al traffico, con l'obiettivo di massimizzare l'accumulo chilometrico a inizio produzione».

## DIFFERENZE SOSTANZIALI

Per questo genere di auto, l'elemento più complesso è, appunto, l'accumulatore, che per la Grecale Folgore prevede il coinvolgimento di una quindicina di fornitori, tra elettronica e pezzi strutturali. La maggior difficoltà nel suo design è risultata la necessità di sposare gli obiettivi di compattezza, volti a permettere l'installazione del maggior numero possibile di moduli, con i vincoli tecnologici posti dal pianale, che viene lastrato e assemblato a Cassino sulle stesse linee

■ Un prototipo della Folgore è stato esposto in occasione dell'e-Prix di Roma, la gara di Formula E organizzata nel quartiere Eur; la Maserati parteciperà alla stagione 2022-23 di questa categoria. Più a sinistra, i ceo di Maserati e Stellantis, Davide Grasso e Carlos Tavares, all'evento

■  
La GranTurismo Folgore arriverà sul mercato nel 2023 e sarà prodotta nello stabilimento Stellantis di Mirafiori (TO), dove già si trovano le linee di assemblaggio della Fiat Nuova 500 elettrica e delle Maserati Ghibli, Quattroporte e Levante



■  
I piani della Maserati prevedono il completamento entro il 2025 della line-up elettrica, della quale fanno parte Grecale e GranTurismo Folgore; poi, entro il 2030, ci sarà la conversione dell'intera gamma alla propulsione full electric. Sono allo studio soluzioni avanzate per aumentare l'autonomia

della versione endotermica, nonostante le modifiche che sono state inevitabilmente introdotte per fare della Grecale una Bev. L'assemblaggio della batteria verrà eseguito in uno stabilimento del gruppo Stellantis; l'alloggiamento nella vettura, invece, avverrà direttamente a Cassino.

Che cosa differenzia, nel dettaglio, la Folgore dalle sue sorelle equipaggiate con il motore ibrido o con il V6 Nettuno? Ancora Severi: «Il pianale della versione termica è stato rivisto per permettere l'installazione dei componenti high voltage e garantirne la protezione in caso d'urto. La batteria occupa l'intera porzione centrale del pavimento, che di conseguenza è stato rialzato di circa 80 millimetri per non impattare negativamente sull'altezza da terra minima dell'auto. I propulsori, anteriore e posteriore, sono stati al-

loggiati su "cradle" specifici, che hanno mantenuto le stesse scelte tecnologiche delle versioni termiche; il DC/DC converter e il modulo di ricarica sono stati installati in corrispondenza dei motori, per essere a loro volta protetti in caso d'impatto. Gran parte delle linee di carico dell'autotelaio è stata modificata, affinché la struttura sia in grado di sopportare la maggiore sollecitazione durante i crash, dovuta a una massa spingente di circa quattro quintali superiore a quella delle versioni endotermiche. L'utilizzo di acciai alto-resistenziali ha poi permesso di aumentare i carichi di collasso fino al 50% in più rispetto a quelli dell'architettura Giorgio».

Secondo Severi, «uno dei punti più critici del progetto riguarda la gestione del trade-off fra lo spazio dedicato alla deformazione degli elementi strutturali e quello destinato al



■ Carlos Tavares (sotto e a sinistra) ha voluto utilizzare un prototipo della GranTurismo Folgore per i suoi spostamenti sulle strade di Roma, in occasione del Gran Premio 2022 di Formula E, che ha visto disputarsi due gare sul tracciato ricavato nelle vie del quartiere Eur



■ Cura particolare è riservata dalla Maserati al sound delle sue vetture, comprese quelle elettriche: colte le timbriche di questo tipo di propulsori, i laboratori ne traggono suoni emozionali, che non imitano quelli dei propulsori termici, ma che sono comunque differenziati secondo il drive mode

packaging dei moduli della batteria: l'obiettivo è installare il maggior numero possibile di moduli per ottenere un'elevata autonomia e garantirne la sicurezza in caso d'urto. Spesso ci siamo trovati nella necessità di minimizzare le deformazioni in presenza di carichi elevati: da qui, l'adozione di rinforzi disegnati e posizionati in modo da massimizzare la protezione della batteria e dei componenti HV».

Queste modifiche importanti non hanno compromesso il mantenimento del metodo di lastratura e di montaggio impiegati per la versione con motore a combustione, permettendo quindi il riutilizzo della maggior parte dei "tools" dello stabilimento di produzione.

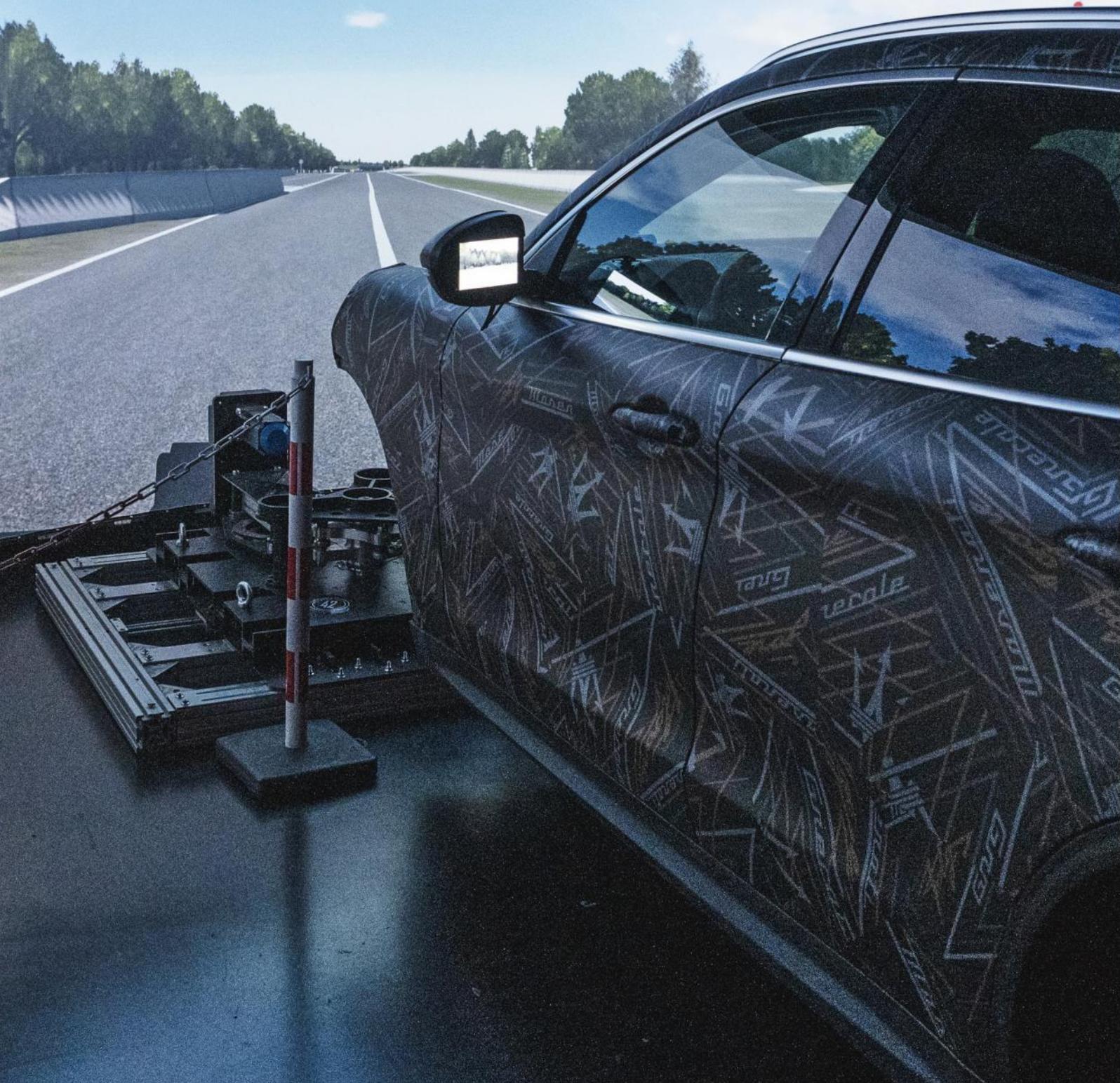
Il sistema di sospensioni della vettura, inoltre, ha una geometria derivata da quella della versione endotermica, con i rinforzi necessari dai maggiori carichi dovuti alla

massa aggiuntiva. Pure il sistema frenante è ottimizzato in funzione della differente ripartizione del peso e tiene conto del contributo legato alla rigenerazione energetica. Grazie alla collocazione della batteria sotto il pavimento, il baricentro dell'auto si trova più in basso rispetto a quello della versione termica: questo permette di mantenere un elevato livello di performance di handling e di piacere della guida.

L'ottimizzazione del package dei componenti HV ha consentito di mantenere inalterata la volumetria interna e la posizione di guida; le specificità estetiche degli esterni, focalizzate su paraurti e cerchi ruota, hanno anche funzioni aerodinamiche. La griglia anteriore e i cerchi sono quasi completamente chiusi e permettono di migliorare il Cx, con ricadute positive sull'autonomia.

00:00.000  
00:00.000

00



# REALTÀ VIRTUALE QUALITÀ REALE

**U**n luogo in cui le Maserati vengono pensate, studiate, sviluppate, testate; un centro di eccellenza tecnologica, dotato di sistemi e di strumenti avanzati di ricerca, dove ogni giorno 550 persone mettono le



■ Vincenzo Petrella (sopra) è il responsabile Maserati user eXperience and perceived quality: ricadono nel suo ambito aspetti delle vetture come l'ergonomia, la qualità percepita e l'interfaccia uomo-macchina. Nella pagina a fianco, il simulatore utilizzato per le prove dei sistemi

proprie competenze al servizio delle automobili del Tridente, di oggi e di domani.

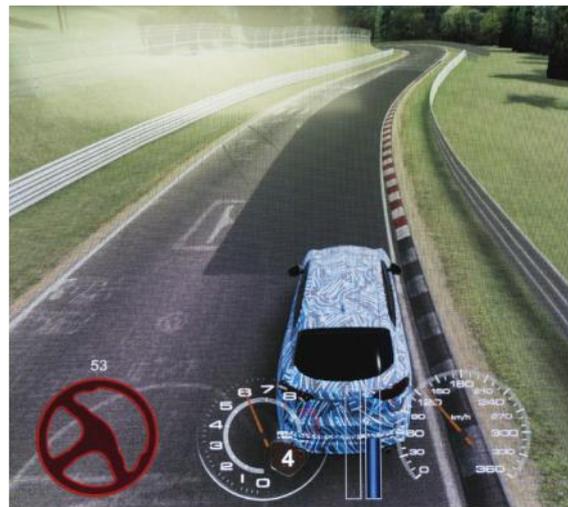
È tutto questo, e probabilmente molto altro ancora, l'Innovation Lab Maserati. Un grande polo d'ingegneria, inaugurato nel novembre del 2019, che si trova in una zona un po' periferica di Modena, lungo la via Emilia Ovest, dove gli spazi non mancano: tanto che la sua superficie è di oltre 33.700 metri quadrati, 14 mila dei quali coperti. E nel quale si

lavora ogni giorno a stretto contatto con altre sedi: quella storica di via Ciro Menotti, dove avviene anche la produzione di alcuni modelli e motori; quella di via delle Nazioni, un tempo culla del Reparto corse; e quelle del gruppo Stellantis, con il quale si sfruttano le sinergie, come l'impianto di prova di Balocco, nel Vercellese, il Centro stile di Torino e lo stabilimento di Mirafiori, nel quale vengono realizzate la Suv Levante e le berline Ghibli e Quattroporte (fianco a fianco con le linee di assemblaggio della Fiat Nuova 500 elettrica).

Un polo, l'Innovation Lab, dove lavorano moltissimi giovani (l'età media è inferiore ai 40 anni), in gran parte ingegneri, con una forte vocazione internazionale e profondi legami con il territorio della Motor Valley (i rapporti con le università dell'area sono stretti), caratterizzato da una spiccata digitalizzazione dei processi, utilizzati, però, soprattutto allo scopo di rendere l'esperienza umana con i modelli Maserati la migliore possibile.

Non è un caso, dunque, che a fare idealmente da guida in una sorta di visita virtuale dell'Innovation Lab sia Vincenzo Petrella, head of user eXperience & perceived quality

■ Tra gli strumenti più raffinati impiegati dalla Maserati per lo sviluppo delle proprie vetture c'è il simulatore dinamico, utilizzato da un panel di collaudatori specializzati in prove reali e virtuali, coordinati dal chief test drivers, Daniele Manca



■ Qui sopra, la sala comando del simulatore dinamico dell'Innovation Lab: è una sorta di proving ground virtuale, nel quale sono presenti, in forma digitalizzata, tutte le piste utilizzate dalla Maserati per i test (sopra, a destra, il vecchio Nürburgring)

della Casa modenese. «Il mio ruolo», esordisce, «è quello di occuparmi dell'esperienza utente e della qualità percepita: ciò significa finalizzare l'attività degli strumenti utilizzati in questa struttura a campi come quello dell'ergonomia, che comprende accessibilità, postura, confort di sedili e cinture, visibilità esterna e interna e raggiungibilità dei comandi e dell'interfaccia uomo-macchina (Hmi), cioè l'interazione con i comandi e i display delle vetture. La qualità percepita si traduce, invece, in tutti gli aspetti inerenti alla realizzazione dell'auto e dei suoi elementi (la cosiddetta craftmanship), alla scelta dei materiali, alla loro combinazione, ma anche a componenti meno "fisiche" e oggi altrettanto fondamentali come il sound design, inten-

dendo con questo non soltanto i suoni provenienti dalle parti meccaniche del veicolo, ma anche la crescente quantità dei feedback acustici che "animano" gli abitacoli, per esempio quelli che accompagnano il funzionamento degli Adas».

«Progettare la user experience», prosegue Petrella, «significa creare l'esperienza multisensoriale che l'utente vivrà a bordo della vettura, parte fondamentale della brand experience. Quest'ultima si sperimenta già nel momento in cui si entra in contatto con il marchio, a prescindere dall'acquisto dell'auto: per esempio, quando s'inizia a interagire con il sito del costruttore». Fase in cui, anche attraverso la comunicazione, si genera nel consumatore l'immagine di un'a-



zienda alla quale poi il prodotto deve corrispondere, se non se ne vuole tradire la fiducia, generando disappunto.

«Proprio per questo», sottolinea Petrella, «è necessario che qualità percepita ed esperienza dell'utente lavorino in stretta sinergia: lo si capisce meglio con un esempio. Immaginiamo di dover valutare l'«usabilità» di un tasto della plancia: ne prenderemo in considerazione sicuramente le dimensioni, che devono essere adatte al suo azionamento, e l'intelligibilità dell'icona che lo contraddistingue. Ma questi aspetti ancora non bastano: dovremo giudicare anche la gradevolezza del materiale con cui è rivestito, il suo movimento (è stabile nella propria sede o presenta un gioco, che dà una sensazione di quali-

tà mediocre?), l'illuminazione (lo si deve vedere in tutte le condizioni di luce, evitando riflessi che lo rendano meno percepibile) e la sua capacità di dare, con il carico opportuno e con la caratterizzazione sonora, una conferma efficace dell'inserimento della funzione alla quale è preposto. Sono tutti elementi che contribuiscono alla valutazione, conscia o inconscia, della validità ma anche della gradevolezza di un componente soltanto apparentemente banale come un tasto, che contribuisce alla percezione complessiva della qualità di un'auto e che richiede, per la sua corretta realizzazione, un insieme di competenze molto diverse».

Un approccio che, da quel singolo tasto, si amplia naturalmente a tutti gli elementi

■ **Il simulatore Maserati è oggi il più avanzato d'Europa e uno dei più sofisticati al mondo: dotato di nove gradi di libertà (in pratica, possibilità di movimento), consente di testare anche automobili virtuali, che non esistono nella realtà**



■ Questo simulatore statico è impiegato per sviluppare la postura di guida, l'ergonomia del veicolo e l'interfaccia uomo-macchina: l'esperienza utente viene studiata nella prima fase con un approccio virtuale. All'interno della scocca sono installati prototipi dei display e dei comandi, per testarne la funzionalità

che compongono l'ambiente interno della vettura, a partire da quelli più rilevanti, come il Drive mode, il selettore delle modalità di guida, pensato per essere attivato senza staccare le mani dal volante, e i paddle del cambio, realizzati con alluminio e studiati per interagire in maniera ottimale con il conducente, dandogli la sensazione di padroneggiare al meglio la dinamica del veicolo.

### IL SIMULATORE DINAMICO

Qual è l'esperienza utente che la Maserati vuole offrire ai propri clienti? Petrella non ha dubbi: «È quella di una granturismo, cioè di una vettura in grado di percorrere lunghe distanze offrendo grande confort e prestazioni elevate in maniera naturale: è così fin dagli

anni 50, per il brand, ed è quanto abbiamo tenuto in mente nel fare della Grecale la declinazione Suv di una granturismo». Per raggiungere questo obiettivo, l'Innovation Lab mette a disposizione di tecnici e progettisti una serie di strumenti, il più conosciuto dei quali è il simulatore dinamico. «È il più avanzato d'Europa», spiega al proposito Roberto Corradi, Maserati sport technical manager, «e uno dei tre più sofisticati al mondo, frutto di un investimento deciso nel 2019 per supportare lo sviluppo della nuova generazione di prodotti: su questo strumento possiamo "far girare" la cosiddetta virtual car, ovvero la vettura completa, compresi tutti i software che la gestiscono e la parte di controllo motori, sia elettrici sia a combustione.



■ A fianco e sotto, a sinistra, l'esempio di una plancia completa di schermi e comandi funzionanti, che consentono di convalidare l'efficacia dei processi sviluppati dalla software factory interna della Maserati. Questi simulatori permettono di lavorare contemporaneamente anche su più progetti



Questo è possibile grazie al collegamento in fibra ottica con la sede di via Ciro Menotti, dove si trovano le sale prova di tutti i motori, termici e no, le cui risposte vengono trasferite in tempo reale al simulatore».

Rispetto alla maggior parte dei simulatori, che offrono sei gradi di libertà, quello dell'Innovation Lab ne consente nove, tre dei quali relativi alla piattaforma inferiore, cosa che permette di riprodurre con grande accuratezza la dinamica di comportamento del veicolo. Fra il tripode inferiore e la piattaforma si trovano anche tre cuscini d'aria che azzerano gli attriti, infondendo spostamenti fluidi alla scocca; all'interno del cockpit si trovano, invece, cinque shaker ("agitatori"), che consentono di simulare la dinamica ad

altissima frequenza, riproducendo le vibrazioni generate, per esempio, dai fondi sconnessi e irregolari. Il freno attivo permette di modificare e calibrare aspetti come la corsa e il carico del pedale; le cinture attive danno al driver un feedback maggiore in frenata, mantenendo l'accelerazione sul corpo, mentre i cuscini attivi generano quelle spinte laterali che si avvertono, nel mondo reale, durante le percorrenze delle curve.

Un simulatore di questo livello consente di effettuare in virtuale il pre-sviluppo dei prototipi, riducendo in modo consistente la durata di questa fase dello studio di una nuova auto; il software del sistema contiene la digitalizzazione di ogni pista usata dal gruppo Stellantis, da tutti i tracciati di Balocco ai

■ Dotato della scocca di una sport utility, questo simulatore statico può essere equipaggiato con sottosistemi completi (sospensioni, scatola sterzo), troppo pesanti per essere installati su quello dinamico; software e server sono in comune tra tutti i simulatori dell'Innovation Lab

■ Tutti gli ambienti dell'Innovation Lab sono chiamati con nomi di grandi piloti, come Varzi, Ascari e Nuvolari; la struttura è stata inaugurata nel novembre 2019 e ospita tutte le funzioni di progettazione e sviluppo Maserati



■ Nella sala Ascari, lo Skylight simulator (sopra) rende possibile riprodurre qualsiasi condizione di luce di qualunque parte del mondo, per verificare la resa dei colori e i riflessi, che possono rendere poco leggibile la strumentazione

percorsi confort, che permettono di studiare i movimenti di cassa e gli scuotimenti del corpo vetture, da quelle più votate all'handling, come il Mugello e il vecchio Nürburgring, fino al vicino autodromo di Marzaglia (MO), che offre la possibilità di effettuare comparazioni tra reale e virtuale nell'arco di una stessa giornata.

La virtual car utilizzata di volta in volta per i test nasce dal contributo di tutte le componenti dell'Innovation Lab: ogni team di sviluppo (Powertrain, Controls, Dinamica veicolo ecc.) contribuisce con i set di dati relativi alla propria competenza, mentre i fornitori mettono a disposizione le informazioni necessarie, per esempio, allo sviluppo di componenti come i pneumatici. Il collega-

mento con le sale prova consente, come si è detto, di “muovere” a distanza un motore che giri al banco nella sede di via Ciro Menotti. In questo modo, così, un driver può testare due propulsori con tarature diverse, passando dall'uno all'altro in tempo reale. Tutto questo rende possibile mettere a punto anche vetture che non sono ancora fisicamente esistenti; l'attività è affidata a un panel di driver specializzati, il più noto dei quali è Andrea Bertolini, campione del mondo Fia GT1 nel 2010 con la Maserati MC12.

Accanto al simulatore dinamico, l'Innovation Lab ne ospita anche uno statico, privo dei movimenti della scocca, che funge spesso da punto di partenza per l'esperienza virtuale. Il sistema è composto da un cockpit e



da tre proiettori e consente di ottenere, già nelle prime fasi del processo, un feedback immediato da parte del driver, contribuendo alla definizione e delle caratteristiche di un modello. Durante lo sviluppo virtuale, per esempio, si possono testare sottosistemi reali, troppo pesanti per poter essere applicati al simulatore dinamico, come la scatola guida, i freni e la centralina del brake-by-wire, l'Abs, il controllo di trazione e gli Adas, che sono messi alla prova in scenari complessi.

Nella sala dedicata alla design review, invece, indossando una sorta di caschetto ci s'immerge in un oggetto virtuale, come la plancia, valutandone la qualità costruttiva e quella percepita; giudicandone, per esempio, i giochi e i profili. Con il seating buck è inol-

tre possibile valutare, in fasi molto precoci del progetto, la massima parte degli aspetti di ergonomia e di Hmi. Un altro grande spazio, poi, ospita lo Skylight simulator, un impianto che riproduce qualsiasi condizione di luce, di qualunque periodo dell'anno e di ogni collocazione geografica, per consentire di analizzare le problematiche relative ai riflessi e aiutare gli specialisti nelle scelte di progetto, per esempio nella definizione di display che consentano di minimizzare i riflessi fastidiosi e nelle combinazioni di materiali e colori, sia nell'offerta standard sia nelle personalizzazioni più spinte. Nel teatro di posa, infine, vengono valutati, sempre con l'uso di un impianto luci sofisticato, gli accoppiamenti dei colori di diversi componenti

■ **Una Grecale sotto le luci dello Skylight simulator: in questo ambiente vengono testati anche i colori e gli accostamenti delle tinte scelte dai clienti che chiedono personalizzazioni spinte delle loro Maserati**



■ L'ambiente impiegato per analizzare i suoni relativi agli avvisi acustici di bordo (sopra) replica fedelmente l'interno degli abitacoli, in modo da riprodurre la resa effettiva delle "musiche" utilizzate

della vettura – per esempio di paraurti e parafranghi – con altri elementi della scocca, per evitare disuniformità di verniciatura.

### MUSICA, MAESTRO!

I laboratori della Maserati sono tutti chiamati con nomi di grandi piloti, da Ascari a Varzi, fino a Nuvolari, con una sola eccezione: quella della sala consacrata a Luciano Pavarotti, tenore di fama immortale. La scelta non è casuale, ovviamente, visto che il suo ricordo (il maestro è scomparso nel 2007) è associato al laboratorio di psicoacustica, dove si lavora sul sound design delle vetture.

Gli avvisi sonori, dal mancato uso delle cinture di sicurezza a quelli relativi al funzionamento degli Adas, richiedono uno studio

accurato, condotto con strumentazioni specifiche, perché devono avvertire il conducente di una situazione di pericolo, richiamandone l'attenzione, senza però risultare sgradevoli all'udito. La Maserati, oltre che avvalersi dei propri ingegneri e di una ingegnere-musicista, ha collaborato a questo scopo con Dardust, nome d'arte di Dario Faini, compositore, pianista e produttore discografico, noto, oltre che per la propria produzione di solista, per le sue attività con innumerevoli artisti.

I suoni, sintetizzati virtualmente, vengono ascoltati e valutati prima di essere deliberati per l'installazione sulla vettura: le sale di test sono state progettate per riprodurre fedelmente le condizioni acustiche degli abitacoli. In una camera semianecoica, invece,



■ A sinistra, alcuni campioni di comandi di bordo (tasti e pulsanti): la ricerca della qualità comporta anche l'analisi del suono che producono al loro azionamento, che non deve risultare sgradevole, oltre che di aspetti come lo sforzo necessario al loro utilizzo



vengono analizzati i clic emessi dai comandi al loro azionamento – che, a loro volta, devono essere facilmente percepibili senza risultare fastidiosi alle orecchie di chi guida – per confermare l'inserimento della funzione.

In altri laboratori, infine, vengono realizzate le maquette di futuri modelli, per la verifica di aspetti come l'abitabilità, oppure sono ingegnerizzati quelli relativi alla qualità percepita dei materiali: partendo dalle scelte di stile, per ogni serie di campioni, in particolare di pelle e Alcantara, vengono analizzati elementi come il punto colore, la profondità della grana e la percezione della lucentezza, utilizzando strumenti quali gli spettrofotometri portatili o da banco, i glossmetri e i microscopici ottici. Le ricerche consentono

di verificare che i materiali rispettino tutti gli standard e che garantiscano le specifiche originali anche una volta applicati sui componenti trasformati. L'armony room è consacrata, invece, alla review estetica dei componenti, attuata simulando diverse condizioni d'illuminazione, così da poter capire come determinati colori si comportino in situazioni particolari, proprio come avviene per gli esterni nella sala Varzi. Lo scopo è, per alcune pigmentazioni forti (per esempio, il rosso o il tankan, una sorta di arancio mandarino), scongiurare possibili fenomeni di metamerismo, cioè di percezione differente del punto colore in condizioni di luce diverse. Perché anche questo rischio non si vuole correre nei confronti dei clienti Maserati.

■ L'unica eccezione ai nomi di grandi piloti del passato usati per designare le sale della struttura è quella del tenore Luciano Pavarotti, al quale è dedicato il reparto consacrato al sound design. Sopra, a sinistra, parte della strumentazione impiegata per studiare i suoni di bordo



# L'ORA DELLA SVOLTA SCOCCA NEL 2016

**A**rrivati alla metà degli anni 10 del nuovo millennio, quello delle Suv non è più un fenomeno, è una realtà consolidata: scorrendo i listini, sembra che non ci sia Casa che non ne proponga la propria interpretazione. Più rare, però, sono le declinazioni prestazionali del tema. La BMW offre le sue X5 e X6 M con motore V8 da 575 CV; la Range Rover è disponibile anche nell'allestimento 5.0 Supercharger da 510 CV; la Mercedes GLE, rivista dalla AMG, monta un V8 da 585 CV; la Porsche Cayenne 4.8 Turbo S arriva a 570 CV.

Macchine eccellenti, per carità, ma accomunate da una caratteristica: non sono delle Maserati. Non è una questione di potenza e prestazioni, che nei modelli stranieri possono essere anche superiori: si tratta di altro, di quel mix di atmosfera, fascino ed esclusività peculiari che distinguono un'auto italiana e che, tra le auto italiane, fanno di un prodotto della Motor Valley qualcosa di ancora differente, speciale. Immediatamente riconoscibile.

A entrare nel segmento superiore delle Suv, la Maserati pensa da un po'. Il sasso nello stagno lo getta per primo Giorgetto Giugiaro, che non si lascia sfuggire l'idea e, già nel 2003, ipo-

tizza con la prima Kubang una Maserati a ruote alte, utilizzando un pianale Audi e un propulsore modenese. Ci vuole diverso tempo, però, prima che il concetto venga metabolizzato dai vertici della Casa del tridente, impegnati come sono a sviluppare altri modelli necessari a completare la gamma Maserati.

## SOTTO C'È UNA GHIBLI

Nel 2007, infatti, arriva la GranTurismo, che prende il posto dell'obsoleta Coupé, a sua volta sviluppata sulla base della precedente 3200 GT. Poco dopo, nel 2009, tocca alla GranCabrio, mentre nel 2012 è la volta della sesta generazione dell'ammiraglia Quattroporte. Infine, nel 2013, arriva la berlina Ghibli. Ma nel frattempo, nel 2012, il Centro stile interno della Casa è tornato sul tema Kubang, realizzando una propria (e molto plausibile) concept.

È proprio la Ghibli a fornire la piattaforma tecnica ideale per la svolta e a permettere ai progettisti del Tridente di sviluppare la Suv che ancora non c'era: grande, spaziosa, confortevole, ma con tutte le caratteristiche di handling e di piacere della guida di una Maserati. Siamo nel 2016 e l'ora è scoccata.

■  
La Levante (nella pagina a fianco, la versione Trofeo con motore V8 biturbo da 580 CV del 2019) segna l'ingresso della Maserati nel mondo delle Suv, ovviamente ad alte prestazioni; la trazione integrale la rende adatta anche a escursioni sui percorsi innevati e a bassa aderenza (sotto)





# DUE VISIONI STESSO INTENTO

**P**rima della Levante, ci fu la Kubang. Anzi, ce ne furono due. Il primo a proporre lo studio di una Maserati a ruote alte fu, infatti, Giorgetto Giugiaro nel 2003. A quel tempo, le Suv erano già diventate un fatto di costume acclarato.

Nato negli Stati Uniti, che hanno sempre percorso certe tendenze del mercato dell'auto (si pensi, per esempio, alle station wagon prima, alle monovolume poi), il fenomeno mette presto radici nel Vecchio Continente, dove la posizione di guida rialzata, che infonde sicurezza nel guidatore, e il confort che garantiscono rende i modelli di questa tipologia sempre più apprezzati.

Al tempo stesso, le loro iniziali doti fuoristradistiche passano presto in secondo piano: l'altezza da terra, più che per viaggiare su una mulattiera o guardare un corso d'acqua, finisce per essere utile per parcheggiare su un marciapiede, nella giungla del traffico metropolitano. Piuttosto, l'accento inizia a essere posto sulle prestazioni pure: a sdoganare questo concetto, nel 2003, è la Porsche con la sua Cayenne, vero punto di svolta del settore, frutto di un progetto congiunto del gruppo

Volkswagen (ha componenti in comune con la Touareg), ma dotata fin dalla nascita di un V8 4.5 da 340 CV (450, nella versione Turbo), che le garantisce prestazioni da supercar.

Giugiaro, legato da sempre alla Maserati (in passato ha firmato modelli di successo come la Ghibli del 1966 e strepitose concept come la Boomerang del '72, per citare solo alcune delle sue creazioni per il Tridente), affronta il tema Suv in modo anticonvenzionale, presentando al Salone di Detroit del 2003 il prototipo Kubang: il nome, come da tradizione della Casa modenese, è quello di un vento, questa volta indonesiano.

La chiave di lettura della vettura è quasi più da sport che da utility, essendo più bassa di una decina di centimetri rispetto alle possibili rivali di allora. Il risultato è una linea slanciata, da Suv-coupé ante litteram (la BMW X6 e le sue eredi non erano ancora arrivate), nonostante le dimensioni considerevoli, essendo la lunghezza di 4,98 metri, il passo di un soffio superiore ai tre, l'altezza di un metro e 65 centimetri.

L'impronta della Maserati è chiaramente percepibile nella parte anteriore della

■  
La Kubang del 2003 (nella pagina a fianco e sotto), opera di Giorgetto Giugiaro, si presenta con le forme di una GT Wagon, cioè di una station wagon sportiva e rialzata: oggi sarebbe definita una crossover



■  
Gli schizzi della Kubang di Giorgetto Giugiaro ne enfatizzano la versatilità, che si spinge fino alla possibilità di ospitare due sedili supplementari, montati in senso contrario a quello di marcia, o alla possibilità di trasportare attrezzature per il tempo libero



■  
La concept di Giugiaro è realizzata sul pianale di un'Audi A8, ma monta il propulsore V8 3.2 biturbo Maserati; gli interni (nel disegno a fianco) sono da berlina di alta gamma, con quattro poltrone separate. Il progetto non avrà seguito, ma il seme che porterà alla nascita della prima Suv del Tridente è stato gettato

concept, dove una maschera di forma ovale incornicia il tridente; i gruppi ottici sono sottili, il cofano è dotato di una nervatura centrale, la fiancata risulta lineare e pulita, il padiglione si raccorda in maniera armonica con la coda spiovente. Dietro il parafrangente anteriore spicca una griglia, un altro elemento della tradizione del marchio, con la scritta GT Wagon: è il nome che Giugiaro stesso ha voluto dare al progetto, aggiungendolo a Kubang, per sottolineare la sua sostanziale diversità rispetto a una Suv più tradizionale.

A ragione, perché il modello è concepito per garantire agli utilizzatori la massima flessibilità: giocando con la parte posteriore, come rivelano gli schizzi del designer, si possono aggiungere sedili supplementari o, al contrario, è possibile utilizzare lo spazio per trasportare tutte le attrezzature indispensabili all'outdoor, dalle biciclette alle canoe.

Interessante è anche la componente meccanica, che si basa su uno strano connubio: il pianale del prototipo, infatti, deriva da quello dell'Audi A8 e prevede l'adozione del-

la trazione integrale tipica della Casa tedesca, mentre il propulsore proviene dalla Maserati. Si tratta dell'otto cilindri biturbo allora in produzione, con cubatura di 3.2 litri e potenza di 368 CV.

L'interesse suscitato dalla concept è subito notevole, anche da parte di Luca Cordero di Montezemolo, a quel tempo presidente della società che accorpa Ferrari e Maserati, ma i tempi non sono ancora maturi: bisognerà attendere il 2011 per vedere il secondo atto della Kubang.

## TUTTO IN FAMIGLIA

Al Salone di Francoforte di quell'anno, infatti, il costruttore emiliano espone un secondo prototipo che porta lo stesso nome, ma che non è più frutto della matita di Giugiaro: a firmarlo, infatti, è il Centro stile interno, segno che qualcosa di concreto, a Modena, si sta muovendo. Marco Tencone, responsabile del team di lavoro che risponde a Lorenzo Ramaciotti – all'epoca al timone dello stile di tutti i brand del gruppo Fiat –, sviluppa un progetto più coerente con l'imprinting del marchio modenese: una sport utility prestazionale fin dall'aspetto, con passaruota generosi e una grande bocca anteriore, formata da barre orizzontali che incorporano il simbolo del tridente.

Le forme fluide, ma non prive di nervature, nascondono gli ingombri della vettura, che restano considerevoli (la lunghezza è di un soffio inferiore ai cinque metri): nonostante la presenza imponente, la linea è resa filante da soluzioni come l'andamento scolpito della fiancata e l'altezza elevata della linea di cintura. La base meccanica, in questo caso, è provvisoria. L'acquisizione da parte della Fiat dell'americana Chrysler, messa in



ginocchio dalla crisi finanziaria globale, rende infatti disponibile il pianale della Jeep Grand Cherokee, con il suo sistema di trazione integrale permanente e il cambio automatico a otto rapporti. Ma è una scelta momentanea, perché, al tempo opportuno, la Maserati opererà, come vedremo, per le proprie soluzioni tecniche, sviluppando la Levante sulla piattaforma della Ghibli, berlina del Tridente che sarà stata frattanto lanciata.

■ Il secondo prototipo che reca il nome Kubang (qui sopra e in alto) viene svelato nel 2011: opera del Centro stile interno della Maserati, porta la firma di Marco Tencone, oggi responsabile del design degli esterni della Casa. Le sue forme prefigurano quelle della futura Levante



# RIVOLUZIONE A RUOTE ALTE

■ **La prima Levante provata da Quattroruote (nella pagina a fianco e, sotto, fotografata a Laveno Mombello-VA) è la versione S, dotata del V6 biturbo nell'edizione con 430 CV di potenza: nell'ottobre 2016, il suo prezzo di partenza è di 91.358 euro (120.931 per l'esemplare protagonista del test, ricco di optional)**

**Q**uando la Levante arriva alla redazione di Quattroruote, per sottoporsi alla prima prova su strada, che sarà pubblicata nel fascicolo dell'ottobre 2016, l'attesa è tanta. Del resto, una Maserati così non si era mai vista e le aspettative nei confronti del marchio sono cresciute da quando, tre anni prima, la berlina di taglia medio-grande Ghibli ha fatto capire che le ambizioni della Casa modenese sono passate a un altro livello.

Sul mercato, il riferimento è chiaramente quello della Porsche Cayenne, che dal 2003 ha ormai sdoganato il concetto di Suv ad alte prestazioni, in grado di fare onore a un marchio blasonato soprattutto per le sue sportive;

la Levante è però chiamata a confrontarsi anche con rivali più piccole per dimensioni, ma agguerrite in termini di prestazioni, prestigio e comportamento stradale, come la Macan, sempre frutto del lavoro della Casa di Zuffenhausen, e la Jaguar F-Pace.

Dalla sua, l'inedita sport utility non soltanto ha la grande tradizione del marchio, che pure si cimenta per la prima volta in un segmento del tutto inedito, ormai indispensabile per raggiungere volumi produttivi e margini adeguati, ma anche l'effetto novità: una Maserati così, fatta eccezione – come si è visto nelle pagine precedenti – per le concept Kubang, mai tradotte in realtà, è qualcosa di rivoluzionario e la curiosità nel capire come i tecnici della Casa abbiano saputo svolgere il tema delle ruote alte è forte.

Il primo esemplare a sottoporsi ai test di Quattroruote è una Levante S, ovvero la versione dotata del sei cilindri biturbo di tre litri, che condivide con la Ghibli, capace di erogare 430 CV, un valore che già indica chiaramente la fascia di mercato in cui questa vettura si colloca: a parte le comodità che una Suv di taglia grande è in grado di assicurare,



Salone di Ginevra del 2016, 86esima edizione della rassegna: Harald Wester (a destra), responsabile del brand Maserati, lancia la Levante. All'evento sono presenti anche John Elkann, presidente della FCA, e Sergio Marchionne, amministratore delegato, che si limita a dire: «È una bella macchina, provatela»





■ **Sopra, il momento in cui, nello stand della Maserati al Salone di Ginevra, compare per la prima volta in pubblico la nuova sport utility del Tridente. Poco più tardi, la vettura viene svelata al pubblico americano al Salone di New York del 2016 (sopra, a destra)**

le velleità sportive e prestazionali certo non mancano. Al momento del debutto è questo l'allestimento di punta della gamma, che comprende anche una Levante "base" dotata dello stesso propulsore, ma con potenza di 350 CV, e una equipaggiata di un V6 turbodiesel, sempre con cubatura di tre litri e potenza di 275 CV; altre declinazioni più prestazionali, come la GTS e la Trofeo, entrambe dotate di poderosi propulsori a otto cilindri, arriveranno in un secondo tempo.

A colpire, al primo incontro con il modello, sono soprattutto le sue dimensioni: la vettura è imponente. Lunga esattamente cinque metri, ha un passo di tre, è larga un metro e 97 cm e alta uno e 68 cm, per una massa che, sulla bilancia del Centro prove di Quattroruote, fa segnare 2.336 kg, pur equamente ripartiti (il 51% grava sull'avantreno).

La stazza, dunque, c'è tutta e colloca il modello nell'area di una concorrente come l'Audi Q7, altrettanto opulenta, ma meno dinamica e prestazionale. Alla base della Suv modenese, del resto, c'è una concezione tecnica differente, figlia di una scuola in cui sono soprattutto le performance a dettare legge, applicata dai progettisti del marchio mo-

denese con consumata abilità anche in un terreno del tutto sconosciuto come quello delle vetture a ruote alte. È un'auto chiamata, tra l'altro, a coniugare al tempo stesso qualità superiori di comportamento stradale con la capacità di mettere in campo doti fuoristradistiche di un certo livello.

## SOLIDA PARTENZA

Il progetto della Levante parte dalla base costituita dalla piattaforma della Ghibli, per arrivare a un corpo vettura irrigidito del 20% grazie a una serie di rinforzi mirati; inediti sono elementi come gli attacchi delle sospensioni, il cui schema prevede avantreno a doppi quadrilateri e retrotreno multilink a cinque leve, con molle ad aria e ammortizzatori idraulici a controllo elettronico che garantiscono uno smorzamento variabile continuo. Essendo chiamata, come abbiamo detto, a disimpegnarsi anche su terreni a bassa aderenza, la vettura è dotata della trazione integrale a inserimento automatico (con differenziale autobloccante posteriore), ottenuta utilizzando lo stesso schema già impiegato sulle berline del marchio contraddistinte con la sigla Q4, ma modificando la logica di

■ **Interni con rivestimenti di pelle rossa o tabacco, ma sempre morbidosissima, che accentua la percezione di lusso, e scelta fra il motore V6 biturbo con due potenze (350 e 430 CV) e il turbodiesel da 275 CV: questa è la Levante al suo debutto**

■  
Dettagli che fanno indiscutibilmente della Levante una Maserati: il simbolo del tridente posto sul montante posteriore e i tre fori sul parafrangente anteriore, un altro elemento stilistico proprio del brand, essendo presente già nella prima vettura stradale del marchio, l'A6 1500 GT del 1947





■ **Rispetto alla concept Kubang che nel 2011 l'ha preceduta, la Levante risulta più bassa e filante: merito anche dell'architettura tecnica diversa, che rende possibile esaltarne la sportività, mescolata con la giusta dose eleganza, che deve sempre contraddistinguere una vettura del Tridente**

all'avantreno e consentendo così al guidatore di disimpegnarsi nelle situazioni più difficili. Quanto alle altre caratteristiche, vale la pena di ricordare che questa Maserati è dotata di uno sterzo a cremagliera con servocomando idraulico, di freni a disco autoventilanti e di un cambio automatico ZF a otto marce.

Il motore è il sei cilindri a V di 60° già utilizzato sulla Ghibli, montato in posizione anteriore longitudinale; progettato in collaborazione con la Ferrari e prodotto a Maranello, ha blocco e teste di lega leggera, due alberi a camme in testa per bancata, quattro valvole per cilindro, doppio variatore di fase e iniezione diretta (a 200 bar). La sovralimentazione è garantita da due turbocompressori, dotati di intercooler: con una cubatura di tre litri (alesaggio e corsa sono, rispettivamente, di 86,5 e 84,5 mm), eroga 316 kW (430 CV) di potenza e 580 Nm di coppia massima a 5.000 giri/min.

Rispetto all'edizione impiegata sulla berlina, vanta una potenza maggiore di 20 CV, ottenuti grazie anche a nuovi collettori di aspirazione e scarico più efficienti, cosa resa possibile dal maggior spazio disponibile all'interno del vano motore. La gamma della vettura prevede al lancio pure una versione

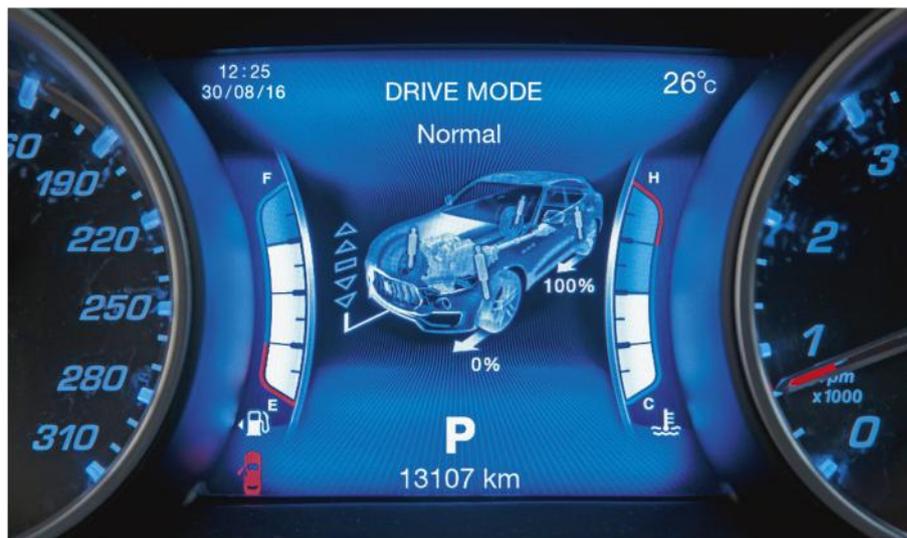
■ **Nello stile della Suv modenese si colgono, soprattutto nel frontale, richiami all'Alfieri, concept di granturismo del 2014, a sua volta ispirata a una delle Maserati più belle di tutti i tempi: l'A6 GCS Berlinetta del 1954, opera di Pinin Farina**

controllo della frizione a dischi in bagno d'olio: negli spunti, infatti, la ripartizione della coppia è uguale tra i due assi, poi l'innesto si apre per inviare il moto soltanto al retrotreno, facendo sostanzialmente della Levante una trazione posteriore quando le condizioni di aderenza sono normali. Se, tuttavia, una delle ruote posteriori inizia a slittare, la frizione si chiude nello spazio di soli 100 milisecondi, trasferendo la forza motrice anche



■  
L'orologio analogico incastonato nella plancia è un segno distintivo delle Maserati. A destra, le regolazioni elettriche del sedile che, con quelle della pedaliera, rendono agevole trovare una posizione di guida ottimale. Criticabile, secondo Quattroruote, è invece la manovrabilità della leva del cambio





■ Le sospensioni ad aria prevedono un assetto base, due posizioni Aero (che abbassano la vettura di 20 o 35 mm), due Off-road (che la alzano di 25 e 40 mm) e una Park (che l'abbassa di 45 mm), utilizzabile però soltanto con la macchina ferma

meno potente dello stesso propulsore: a parità di architettura, eroga 257 kW (350 CV), con una coppia massima di 500 Nm disponibile tra 4.500 e 5.000 giri/min.

## GRAN CARATTERE

Immaginiamo, a questo punto, di aprire la portiera del guidatore e di salire a bordo della Levante. Quattroruote, nella sua prima prova, sottolinea come la qualità percepita

■ Al centro della plancia trova posto il touch screen da 8,1 pollici (di dimensioni reali) presente anche sugli altri modelli Maserati del periodo, completo di navigatore con mappe in 3D; molte funzioni sono gestibili con i comandi vocali e con la grossa manopola posta sul tunnel centrale

non sia ancora propriamente all'altezza di quella di alcune concorrenti tedesche per alcuni dettagli, ma al tempo stesso anche come l'atmosfera sia, invece, particolare, esclusiva, accogliente. I sedili sportivi e climatizzati (optional) sono rivestiti di morbidissima pelle, che accentua la sensazione di lusso; lo spazio a bordo è abbondante, anche per chi siede dietro. Perfetta, poi, la posizione di guida, che rispetta il corretto rapporto tra sedile, volante e pedaliera (regolabile), mentre la leva del cambio automatico sconta qualche problema di manovrabilità. Nelle sue vicinanze, per la prima volta su un modello del costruttore modenese, compare la grossa manopola che permette d'interagire con lo schermo touch dell'infotainment, navigando nei menu del sistema, i quali risultano semplici e ben organizzati.

Una Maserati, però, si apprezza soprattutto dopo che si è avviato il motore, e la Levante non viene certo meno a questa tradizione: grazie alle sospensioni ad aria, che filtrano correttamente le asperità della strada, è comoda e confortevole nei lunghi viaggi, ma il suo carattere cambia quando si decide di premere il tasto M, che consente di azionare il cambio con i paddle al volante, e si





■ **Su strada, la Levante mette in mostra le ottime qualità del telaio, sposate con un'elettronica di controllo finemente tarata per garantire piacere della guida e sportività. Il comportamento è in genere sottostorziante, con un rollio contenuto**

■ **Di serie le pinze dei freni sono nere, ma con un supplemento si possono avere di colore blu, giallo o rosso, come nella foto della pagina accanto. L'impianto si rivela adeguato alle prestazioni della vettura e non presenta segni di affaticamento neanche nei test prolungati**

selezionano le opzioni Aero dell'assetto: la vettura, allora, si abbassa di 20 o di 35 mm, il V6 fa sentire tutta la sua voce possente, le turbine spingono già a partire dai bassi regimi, la grande coppia inchioda guidatore e passeggeri agli schienali dei sedili.

Il responso del Centro prove di Quattro ruote, del resto, conferma con i numeri le sensazioni: la Levante S arriva a una punta massima di 266,2 km/h, accelera da 0 a 100 in 5,2 secondi, copre un chilometro con partenza da ferma in 24,6 secondi (con una velocità di uscita di 214,7 km/h), riprende da 70 a 120 km/h in 5,5 secondi. Ma, soprattutto, nei test dinamici in pista, nonostante la massa ragguardevole, risulta essere una Maserati, prima ancora che una Suv di taglia grande. Merito delle doti del telaio e di un'elettronica di controllo tarata in modo tale da garantire sicurezza, senza però intaccare il piacere di chi impugna il volante: anche nei passaggi più impegnativi, le correzioni necessarie sono contenute e intuitive. Il rollio, inevitabilmente presente, data anche l'altezza del baricentro, non è mai fastidioso, i cambi di direzione risultano rapidi, sterzo e freni sono sempre all'altezza della situazione.

Poi, però, c'è anche un altro aspetto da

valutare, inconsueto per una Maserati: la Levante è una Suv e ha quattro ruote motrici, quindi è chiamata a sapersi disimpegnare con adeguata disinvoltura anche fuori dalle corsie ben delimitate di un'autostrada.

Il suo pacchetto tecnico, del resto, prevede che, oltre sull'assetto di base, le sospensioni ad aria possano essere settate anche su due posizioni previste per l'off-road, che rialzano la vettura di 25 e 40 millimetri (all'estremo opposto c'è, invece, la posizione Park, utilizzabile solo ad auto ferma, che l'abbassa di 45 mm, facilitando l'accesso a bordo).

Pure in questo caso, il primo modello del Tridente a ruote alte si fa onore: dimenticata la mole imponente, si muove con agilità, grazie alla quantità esuberante di trazione garantita dal sistema di ripartizione automatica della coppia tra i due assi. Non sarà certo una Land Rover, ma nessuno, del resto, le chiede di esserlo: la sua vocazione fuoristradistica, però, è più che sufficiente per renderla desiderabile anche su quei mercati extraeuropei dove una certa capacità di districarsi in situazioni diverse da quelle abituali costituisce una dote indispensabile per entrare a far parte dei desideri di chi si può permettere auto di questo livello.



# PIÙ POTENZA E MENO EMISSIONI

**L**e auto – è risaputo –, una volta approdate sul mercato, non restano mai uguali a se stesse troppo a lungo. Evolvono, mutano, si presentano in molteplici varianti, quando non in serie speciali limitate, per soddisfare il più alto numero possibili di specifiche esigenze della clientela. E la Levante, prima Suv della storia Maserati, non si sottrae a questa legge, non scritta ma inesorabile, del marketing automobilistico.

Già al debutto, per dire, la gamma comprende non soltanto lo scontato motore a benzina, ma anche un sei cilindri turbodiesel, all'epoca ritenuto necessario per un'auto di questa tipologia. La caccia alle streghe ai propulsori a gasolio, infatti, non aveva ancora

raggiunto il parossismo attuale e le unità ad accensione spontanea, con la loro efficienza, costituivano una soluzione ideale per muovere con disinvoltura vetture dalla massa importante, consentendo risparmi significativi.

Il sei cilindri a V di 60° scelto dalla Maserati, poi, ha tutte le carte in regola per collocarsi ai vertici del suo segmento: parente stretto di quello già calato dentro il cofano della Ghibli, è modificato per offrire un rendimento più adatto al nuovo compito. Invariata rimane l'architettura di base, che prevede blocco di ghisa e testa di lega leggera, due alberi a camme in testa, quattro valvole per cilindro, iniezione indiretta con common rail, intercooler e turbo a geometria variabile; quest'ultimo, però, è raffreddato ad acqua ed è dotato di un alberino montato su cuscinetti a sfera ceramici, al posto delle classiche bronzine. Un accorgimento che consente di ridurre l'attrito del 50%. Gli iniettori, del tipo a solenoide, sono in grado di modulare di continuo l'immissione del gasolio nella camera di scoppio a una pressione massima di 2 mila bar, rendendo ideale la combustione; il collettore di scarico di ghisa è sostituito da

■  
Il Model Year 2019 della Levante vede debuttare la versione GTS (nella pagina a fianco e, sotto, in un dettaglio), dotata di un V8 biturbo da 550 CV di origine Ferrari, che la rende una delle Suv più prestazionali disponibili in quel momento sul mercato



## LE EVOLUZIONI PIÙ POTENZA E MENO EMISSIONI

■  
Già al momento del lancio, la Levante viene proposta anche nella versione 3.0 Diesel, che vede installato nel vano anteriore un sei cilindri biturbo a gasolio in grado di erogare 275 CV: a fianco e sotto, l'esemplare protagonista della prova su strada di Quattroruote, pubblicata nel fascicolo di ottobre 2017



■  
A fianco, i cerchi della Levante 3.0 Diesel, che condivide il propulsore, pur modificato in molti particolari, con la versione a gasolio della berlina Ghibli; più a sinistra, il posto guida, con il touch screen centrale, dove vengono visualizzate le mappe del navigatore o i dati di funzionamento della vettura



■ Con la GTS (a fianco e sotto) la Levante compie un salto di qualità a livello di prestazioni, entrando a far parte dell'empireo delle Suv più performanti. Nell'abitacolo, tutto è costruito attorno alle esigenze del guidatore, tanto che anche la pedaliera dispone di regolazioni elettriche. I paddle del cambio, realizzati con alluminio, sono solidali con il piantone dello sterzo e non con il volante, come sulle auto da competizione

■ Per la Levante, la Maserati prevede una lunga lista di optional raffinati, come per esempio i rivestimenti dei sedili di pelle e seta Zegna, il climatizzatore quadrizona e uno spettacolare impianto audio della Bowers & Wilkins, completo di 17 altoparlanti, con potenza complessiva di 1.280 watt

uno di acciaio a doppia parete, più leggero, che permette di far arrivare al turbo e al sistema di controllo delle emissioni dei gas con temperatura più elevata, a beneficio dell'efficienza. L'impianto di scarico è dotato di due attuatori acustici, collocati in prossimità dei terminali, che rendono più gradevole il sound del propulsore. Tutti questi interventi hanno lo scopo di accrescere le prestazioni del turbodiesel e di renderne la risposta più pronta: compiti ai quali il V6 fa fronte con una potenza di 275 CV e una coppia massima di 600 Nm disponibili a 2.000 giri/min. Sul mercato italiano viene però proposta anche una versione da 250 CV, necessaria per sottrarre la vettura alla tagliola del superbollo, che fissa in quel valore la soglia oltre la quale è necessario versare un obolo supplementare.

Riesce, la Levante a gasolio, a confrontarsi con la sorella a benzina che può contare su una dote di potenza più elevata (350 o 430 CV)? Il suo atout è, ovviamente, la coppia,



asso nella manica dei turbodiesel, qualità che nella vita quotidiana conta più della potenza, il più delle volte inutilizzabile su strade aperte al traffico. E il sei cilindri della Levante spinge forte fin dai bassi regimi, salendo di giri con grinta e scaricando il suo vigore soprattutto sulle ruote posteriori, privilegiate dalla trazione integrale nelle condizioni ottimali di aderenza (in caso contrario, fino al 50% del totale può essere automaticamente e istantaneamente trasferito all'avantreno). Il tutto con la souplesse garantita dal cambio automatico a otto rapporti, che offre innesti

■  
La Trofeo impegnata  
sulla pista  
di Quattroruote  
di Vairano (PV),  
per la prova  
su strada pubblicata  
nel numero  
di novembre 2019  
della rivista



■  
La Trofeo si colloca  
al vertice della gamma  
della Levante:  
il suo nome allude  
ai campionati  
monomarca che  
spesso la Maserati  
ha organizzato  
con le proprie vetture.  
Dentro il cofano,  
un V8 a benzina,  
biturbo, con 580 CV  
di potenza massima

fluidi e veloci delle marce, a meno che non si preferisca intervenire personalmente azionando i bei paddle di alluminio collocati dietro il volante.

#### PER GLI INCONTENTABILI

Nel corso del 2018, la gamma della Levante si amplia ancora, ma in direzione opposta rispetto alla versione turbodiesel: nel giro di pochi mesi nascono, infatti, due declinazioni decisamente prestazionali, la Trofeo e la GTS. Quest'ultima, certo non per caso, debutta al Festival of Speed di Goodwood, manifestazione inglese consacrata alla celebrazione della velocità, nelle competizioni e no, e organizzata nei propri possedimenti del West Sussex dal duca di Richmond.

A caratterizzare la GTS è l'utilizzo, al posto dei sei cilindri, di un poderoso otto cilindri a V di 90° di origine Ferrari, biturbo e con cubatura di 3.8 litri, sviluppato sulla base dell'unità impiegata sulla versione dell'ammi-

raglia Quattroporte contraddistinta dalla stessa sigla. Un'unità profondamente rivista in molti componenti come l'albero motore, la pompa dell'olio e la cinghia ausiliaria, per consentire il passaggio dell'albero di trasmissione fino alle ruote anteriori. Anche i due turbocompressori, uno per bancata e ognuno dotato di un intercooler, sono nuovi, così come le teste, gli alberi a camme e le valvole, studiate per ottimizzare le performance e contenere i consumi. L'unità eroga 550 CV di potenza e 730 Nm di coppia massima tra 2.500 e 5.000 giri/min, che consentono alla GTS di arrivare a una punta di 292 km/h e di accelerare da 0 a 100 km/h in 4,2 secondi.

Ancora più prestazionale è la Levante Trofeo dello stesso anno, che si pone al vertice della gamma, diventando la sport utility di serie in quel momento più veloce al mondo con i suoi 304 km/h di velocità massima. Merito di un rapporto peso/potenza di 3,7 kg/CV, ottenuto portando i cavalli erogati dal 3.8 a



■  
A distinguere la Trofeo sono dettagli estetici come la parte bassa del frontale e (sotto) le due prese d'aria ricavate nel cofano anteriore per dare sfogo all'aria calda proveniente dal motore



■  
Il nome della versione è inciso anche nel rivestimento degli appoggiatesta (sopra); all'interno viene adottata una nuova leva del cambio (sopra, a sinistra), meglio manovrabile di quella montata sulla Levante al suo debutto nel 2016. All'interno spiccano le finiture di fibra di carbonio, che ne sottolineano la vocazione prestazionale

■  
Nella primavera del 2021 la Levante viene resa disponibile anche nella versione Hybrid (a destra e sotto): nel suo cofano batte un quattro cilindri di due litri, dotato di un turbo e di un compressore elettrico, abbinato a un sistema ibrido a 48 volt che consente di ridurre i consumi e le emissioni della vettura



■  
Le immagini di queste pagine ritraggono un esemplare della Levante Hybrid di colore Blu Emozione nella cornice di Saint-Tropez e nelle sue vicinanze, nel corso di un evento di presentazione della vettura, il cui lancio era invece avvenuto al Shanghai Auto Show dell'aprile 2021



■ La Hybrid, a fianco nell'allestimento GT, presenta dettagli blu cobalto che sottolineano la presenza del peculiare powertrain



■ Il quattro cilindri ibrido (sopra a destra) viene adottato inizialmente dalla Maserati sulla berlina Ghibli, per poi essere impiegato anche sulla Levante. Eroga 330 CV e una coppia di 450 Nm, disponibile a 2.250 giri/min, che consentono alla Suv di raggiungere i 240 km/h e di accelerare da 0 a 100 in 6 secondi

quota 580 (30 in più della GTS). La cattiveria della Trofeo è percepibile anche dall'aspetto, che presenta diverse modifiche rispetto alle altre versioni della Levante: le differenze si notano nella parte bassa del muso, nei profili di fibra di carbonio e nelle due griglie ricavate nel cofano, necessarie per sfogare l'aria calda dal vano motore. Il Centro prove di Quattroruote, in vista del test pubblicato sul numero di novembre 2019, rileva alcuni valori addirittura migliori di quelli dichiarati dalla Casa: l'accelerazione da 0 a 100 km/h, per esempio, richiede soltanto 3,6 secondi, contro i 3,9 presenti nella scheda tecnica ufficiale. Ma, più delle prestazioni assolute, a colpire è il comportamento in pista della Suv, che sembra non avvertire una massa vicina ai 24 quintali. Selezionato il setup Corsa, quello più estremo, la Trofeo si abbas-

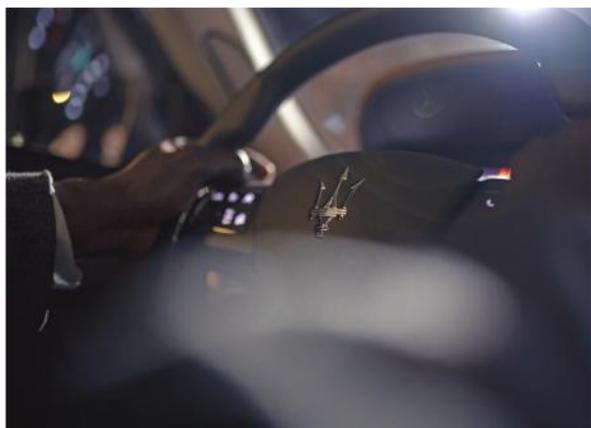
sa di 35 millimetri, motore e cambio diventano più reattivi, l'assetto s'irrigidisce e l'elettronica risulta più permissiva, lasciando al retrotreno il compito (munito di autobloccante) di scivolare quel tanto che serve per rendere la guida ancora più divertente.

Negli allunghi, invece, si può gustare pienamente la spinta vigorosa dell'otto cilindri a doppia sovralimentazione, insieme con la sua sonorità entusiasmante, in un crescendo lineare che diventa impetuoso nelle zone alte del contagiri, fino ad arrivare a superare di poco i 7.000. Una forza poderosa, ben assecondata nella sua erogazione dal cambio ZF a otto marce, perfettamente calibrato e gestibile nelle rapide e puntuali scalate, attuate con i paddle al volante.

L'evoluzione della tecnica, però, non si ferma e presto viene il momento di dotare

## LE EVOLUZIONI PIÙ POTENZA E MENO EMISSIONI

■  
Il Model Year 2022 della Levante prevede tre nuovi allestimenti: la Trofeo (a destra e qui sotto) monta il V8 3.800 da 580 CV; la GT (in basso, due particolari della plancia), il quattro cilindri ibrido da 330 CV; la Modena, il V6 biturbo da 350 CV, che diventano 430 per la Modena S





■ La Trofeo Model Year 2022 si pone al top della gamma Levante e monta il motore con il rapporto CV/litro (156) più elevato della storia della Maserati: sui mercati extraeuropei, eroga 10 CV in più (arrivando a 590), grazie alle differenti normative sulle emissioni. Viene assemblato nello stabilimento di Maranello della Ferrari

anche la Levante, dopo la Ghibli, di un sistema di propulsione ibrido, che riduca le emissioni e renda la vettura più accettabile dal punto di vista ambientale.

### UNA SCELTA MILD

Il debutto di questa versione avviene, non casualmente, sia al Salone di Shanghai del 2021, essendo il mercato cinese essenziale per le luxury car a ruote alte, sia con un evento digitale, diventato indispensabile a causa della pandemia del Covid-19, frattanto sopraggiunta a cambiare comportamenti e abitudini.

La Levante Hybrid monta un quattro cilindri di due litri, sovralimentato con un turbocompressore single scroll e integrato sia da un motogeneratore, collocato al posto del tradizionale alternatore, sia da un eBooster, cioè di un compressore elettrico a 48 volt.

Il sistema eroga una potenza di 330 CV e una coppia massima di 450 Nm, disponibili già a 2.250 giri/min; la batteria del sistema ibrido è collocata nella zona posteriore, in modo tale da migliorare la distribuzione dei pesi della vettura.

Compito dell'eBooster, che lavora in serie con il turbo (azionato, come sempre, dai gas di scarico), è colmare il vuoto di coppia ai bassi regimi di quest'ultimo, rendendo la risposta ai comandi ancora più pronta. L'efficienza della propulsione ibrida, testimoniata in una riduzione dei consumi omologati nel ciclo Wltp del 3% rispetto alla versione diesel, rende superflua quest'ultima, che quindi finisce per uscire dal listino. E il tocco di ecocompatibilità viene sottolineato, sulla Levante Hybrid, dal colore blu cobalto, utilizzato per identificare alcuni particolari.

**Quattroruote Passione Auto**

Periodico bimestrale  
Numero 19 - Giugno 2022

**Direttore responsabile**

Gian Luca Pellegrini

**Vice Direttori**

Laura Confalonieri  
Marco Pascali

**Progetto grafico**

Erica Banchi

**Revisione testi**

Emanuele Barbaresi  
Marco Perucca Orfei

**Impaginazione**

Carlo Dante

**Fotografie**

Archivio Quattroruote  
Paolo Carlini  
media.maserati.com

**Segreteria**

Paola Pisati (coordinamento)  
Roberta Ermolli  
Elena Ravizzini

**Archivio**

Massimo Calzone  
Lino Mattia

**Fotolito**

Editoriale Domus

**Stampa**

Elcograf S.p.A.  
Bergamo

**Editore**

Giovanna Mazzocchi Bordone

**Amministratore Delegato**

Sofia Bordone

**Business Unit Media Director**

Nicola Licci

**Brand Manager**

Paolo Muratore

**Licensing & Syndication**

email: licensing@edidomus.it

**Pubblicità****Advertising Director**

Ferruccio Belloni

Distribuzione per l'Italia  
Distribuzione SO.DI.P. Angelo Patuzzi S.p.a.,  
Via Bettola, 18 - 20092 Cinisello Balsamo (MI)

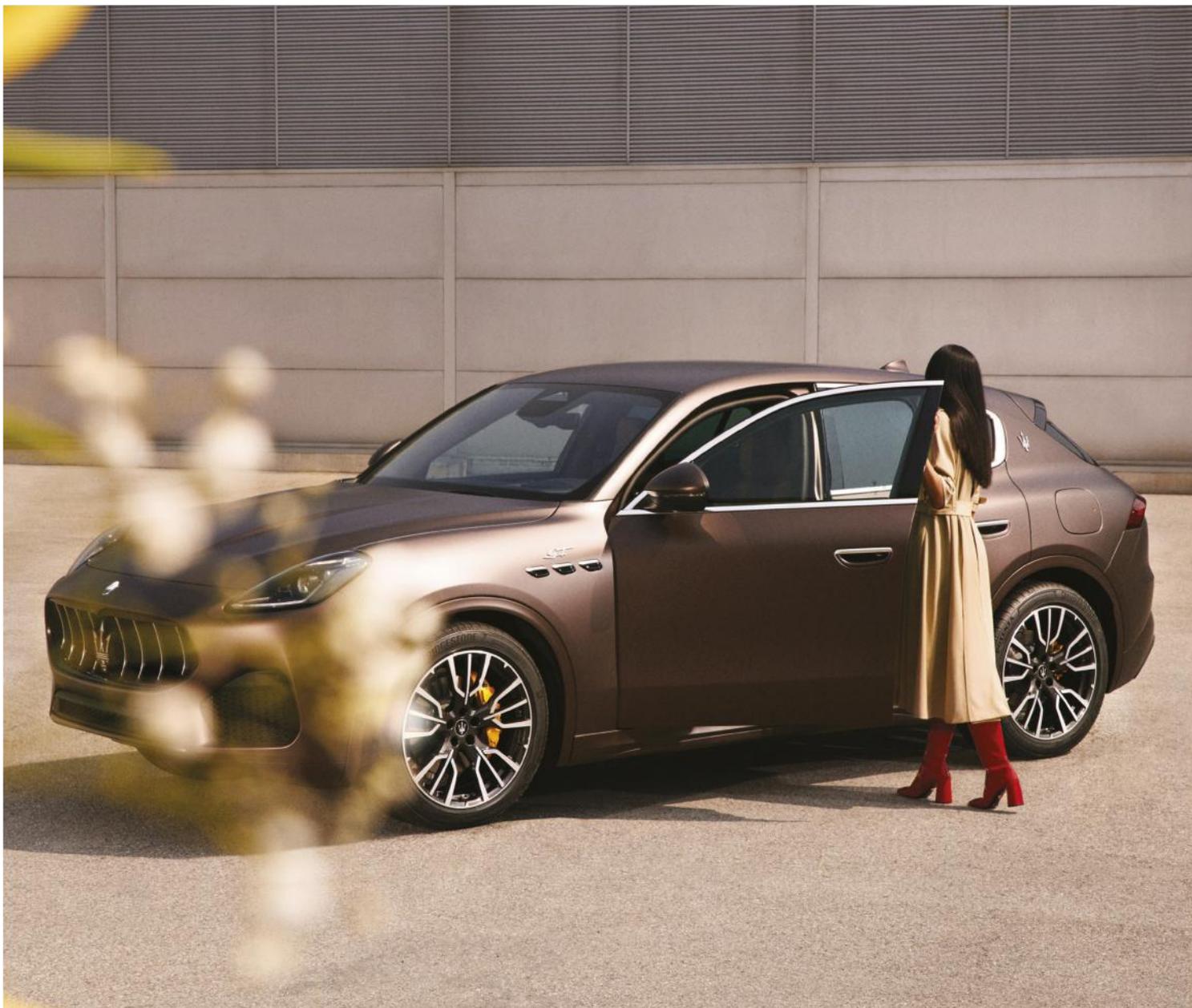
Registrazione del Tribunale di Milano n° 132  
del 27/02/2002

© Copyright 2022

Editoriale Domus S.p.A. - Milano  
È vietata la riproduzione, totale o parziale,  
del contenuto della pubblicazione senza  
l'autorizzazione preventiva dell'Editore

**CAR  CULTURE**

L'auto è cultura. È espressione del tempo in cui si vive. E noi vogliamo enfatizzarne pure questo aspetto, proprio nel momento in cui, di cultura dell'auto, ne sta nascendo una nuova e diversa. Rispettabile come tutte le altre e con inedite declinazioni. Che esploriamo anche con volumi come questo.



*Nuova Maserati Grecale GT.  
Everyday Exceptional*



Grecale GT. Consumo di carburante in ciclo misto min - max (l/100km) 8.7 - 9.2; emissioni di CO<sub>2</sub> in ciclo misto min - max (g/km) 198 - 208. I dati corrispondono ai test eseguiti in conformità al regolamento (UE) 2017/1151, tuttavia l'omologazione definitiva non è ancora stata ultimata, di conseguenza i dati possono essere soggetti ad ulteriori adeguamenti. I dati definitivi saranno presto disponibili sul sito Maserati e presso i concessionari ufficiali Maserati.

LA CASA DEL TRIDENTE AMPLIA LA GAMMA  
CON UNA SPORT UTILITY PIÙ COMPATTA  
DELLA LEVANTE, IN PERFETTO EQUILIBRIO  
TRA PERFORMANCE E LUSO

