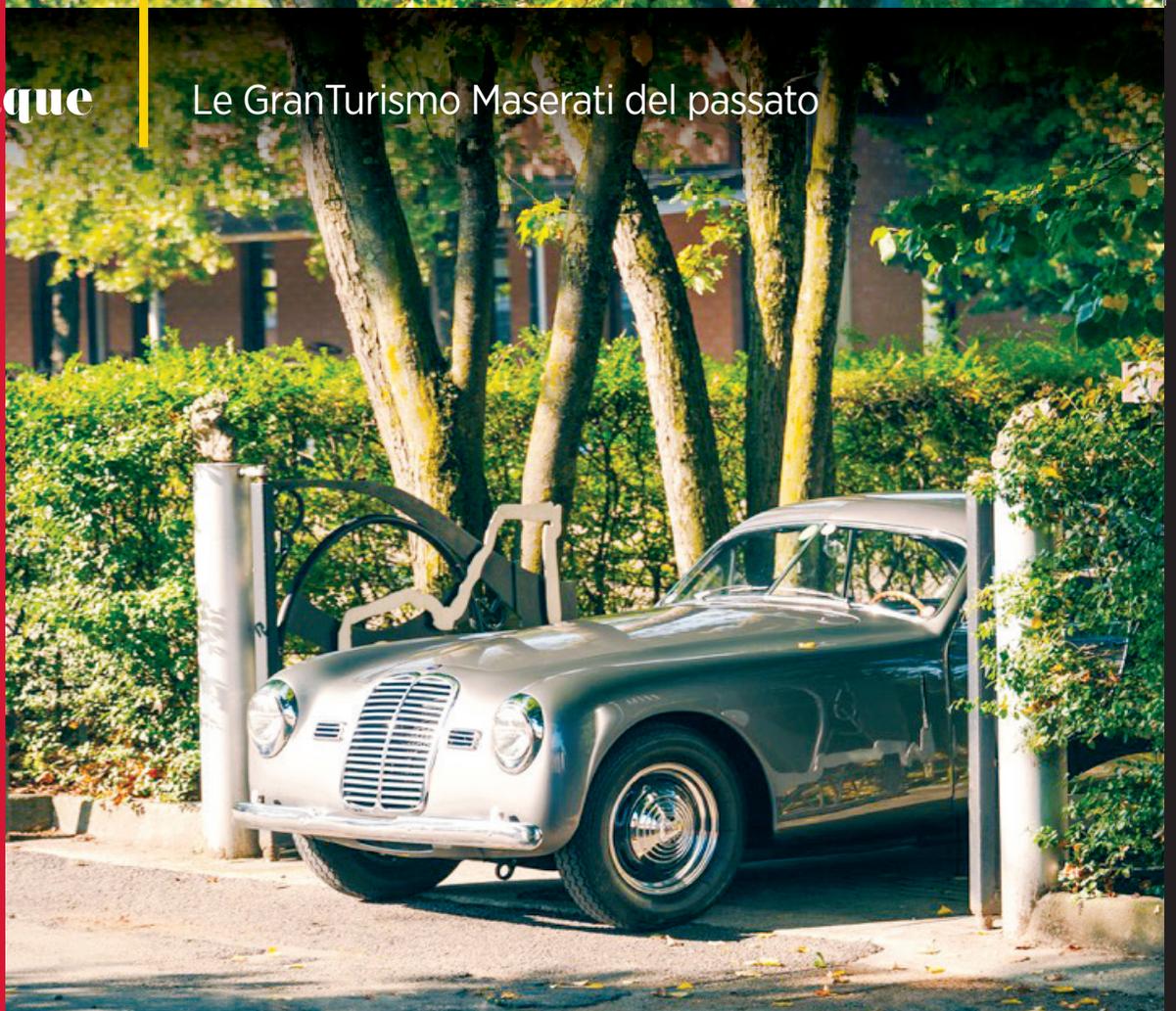




Historique

Le GranTurismo Maserati del passato

GRANTURISMO STORY



La GranTurismo appena presentata è l'erede di una fortunata stirpe di coupé, che si sono distinte per eleganza e prestazioni, divenendo il simbolo della produzione del Tridente. Ripercorriamone brevemente la storia, lunga 76 anni.

di Claudio Ivaldi

Negli anni, il termine “gran turismo”, con il suo acronimo “GT”, si è talmente diffuso da venire talvolta abusato, dalle berline alle utilitarie sportive, dai SUV ai pullman. In realtà dovrebbe identificare un preciso concetto di coupé elegante e sportiva, potente e prestazionale, ma in grado di garantire agli occupanti anche un buon livello di comfort. In Italia, è stata la Maserati la prima a introdurlo, un'idea covata negli anni del conflitto, al termine del quale vi è voglia di tornare a godersi la vita, e anche qualche lusso, per i pochissimi che possono permetterselo. Come la sessantina di acquirenti della A6 del 1947, la prima Maserati stradale, dotata di buone prestazioni per l'epoca, ma anche di eleganza, grazie allo stile di Pinin Farina che abbina sobrietà ed eleganza a un design aerodinamico e avveniristico. E a un interno con un grado di lusso e comfort inedito per un marchio sportivo. È l'inizio di una lunga stirpe di vetture, che arriva fino ai giorni nostri, e che ha reso la Maserati il costruttore di gran turismo per eccellenza. Il progetto A6 si evolve nella A6G con motore due litri, che dal 1954 diviene bialbero. Sempre a partire da questo model year (A6G/54), la Maserati non si serve più di Pinin Farina, ormai legato ai rivali del Cavallino, e inizia ad avvalersi di vari carrozzieri, come Frua e Allemano. Si tratta comunque di realizzazioni artigianali, da parte di un'azienda ancora in prevalenza dedita alle corse. La svolta avviene nel 1957: a causa di problemi finanziari del gruppo Orsi che la controlla, la Maserati, pur da campione del mondo di F1 in carica, è costretta a un doloroso abbandono delle corse,



A6



A6G/54



3500 GT



5000 GT



SEBRING



Historique

ma trova una nuova ragion d'essere nella 3500 GT, il cui grande successo commerciale risolleverà le sorti dell'azienda, trasformandola in un costruttore di gran turismo. È equipaggiata con il sei cilindri mutuato dalla barchetta 350 S e disegnata dalla Touring, che ne realizza la carrozzeria in alluminio secondo la tecnologia "Superleggera". Nata con alimentazione a carburatori, sarà anche la prima auto italiana disponibile con l'iniezione. Questa vettura seduce i VIP del pianeta, tra i quali ve n'è uno poco avvezzo ad accontentarsi: lo Scì di Persia. Che commissiona alla Maserati un esemplare equipaggiato con il V8 della 450 S e con una carrozzeria speciale, sempre di Touring. Nasce così la 5000 GT, una riedizione del concetto di "fuoriserie", con i clienti che acquistano dalla Maserati l'autotelaio con la meccanica, per poi farlo vestire dall'atelier di fiducia: Allemano, Frua, Bertone e Ghia serviranno una quarantina tra i più famosi e facoltosi uomini del pianeta. Grazie al poderoso V8, la 5000 GT risulta, al debutto, l'auto più veloce del mondo. Ma dal progetto 3500 GT nasce anche qualcosa di più accessibile: a partire dal telaio a passo corto della 3500 GT Spyder, nel 1963 Vignale realizza una versione compatta, la Sebring. Lo stesso anno, viene presentata anche una nuova coupé a due posti disegnata da Frua, che verrà ribattezzata Mistral, inaugurando la tradizione di chiamare le granturismo più sportive con nomi di venti, e quelle più confortevoli a quattro posti con i nomi dei circuiti teatri di vittorie Maserati. Invariata nella meccanica, la Mistral presenta alcune novità di rilievo nel telaio, progettato ispirandosi al mitico "Birdcage", e nella carrozzeria, dotata di portellone posteriore. La Mexico del 1965 porta nella produzione di serie alcuni dei concetti sperimentati con la 5000 GT: motore V8, linea elegante di Vignale e quattro posti comodi. Nel 1966 viene presentata la Ghibli con motore V8, con un design avveniristico di Giorgetto Giugiaro per Ghia, che anticipa gli stilemi degli anni '70. Ispirandosi alle linee della Ghibli, ma su un corpo vettura a quattro posti, a fine decennio fa il suo debutto la Indy di Vignale. Negli anni '70 la Maserati, di proprietà della Citroën, esplora

Le Gran Turismo Maserati del passato



MISTRAL



MEXICO



GHIBLI



INDY



KHAM SIN

anche la tipologia delle berlinette a motore centrale, con la Bora e la Merak, ma ritiene di non abbandonare il segmento delle coupé a motore anteriore, presentando la Khamsin, su disegno di Marcello Gandini per Bertone, un'evoluzione della Ghibli che introduce novità tecniche come la scocca portante e le sospensioni indipendenti, ma anche la componentistica oleopneumatica tipica della casa francese. Con il passaggio al gruppo GEPI-De Tomaso, il filone delle gran turismo viene portato avanti dalla Kyalami del 1976, coupé quattro posti derivata dalla De Tomaso Longchamp, con restyling ad opera di Frua e l'eterno V8 Maserati sotto il cofano. Negli anni '80 la Maserati, impegnata nella produzione delle Biturbo, abbandona temporaneamente questo storico segmento. La voglia di gran turismo torna però all'inizio del decennio successivo con la Shamal, sportiva compatta disegnata da Marcello Gandini su telaio di derivazione Biturbo, elevata al rango di vera gran turismo dal nuovo motore V8 Biturbo di 3,2 litri, che verrà ereditato dalla 3200 GT del 1998, inedita coupé espressione della proprietà Fiat, opera dell'Italdesign Giugiaro, e caratterizzata dalla particolare fanaleria posteriore a forma di boomerang. Con l'arrivo della proprietà Ferrari, la 3200 GT viene sostituita dalla Coupé, quasi identica esteticamente, ma dotata di un nuovo motore aspirato realizzato a Maranello. Interessante, di questa serie, anche la versione sportiva GranSport. Infine, nel 2007 vede la luce la nuova GranTurismo, che già nel nome indica la sua missione di erede di questa tradizione. Grazie al design senza tempo di Pininfarina e al suono da brividi del V8 aspirato, otterrà un successo strepitoso, divenendo la sportiva Maserati più longeva e venduta di sempre. Il resto è storia di questi giorni, con il debutto della nuova generazione della GranTurismo. Rispetto alla capostipite del 1947, il numero dei cilindri è lo stesso, la cilindrata è raddoppiata, mentre la potenza è quasi decuplicata. Ed è disponibile anche in versione Folgore totalmente elettrica, grazie alla quale la Maserati porta per prima su un veicolo a zero emissioni quei concetti di gran turismo all'italiana di cui è sempre stata la più convinta interprete.



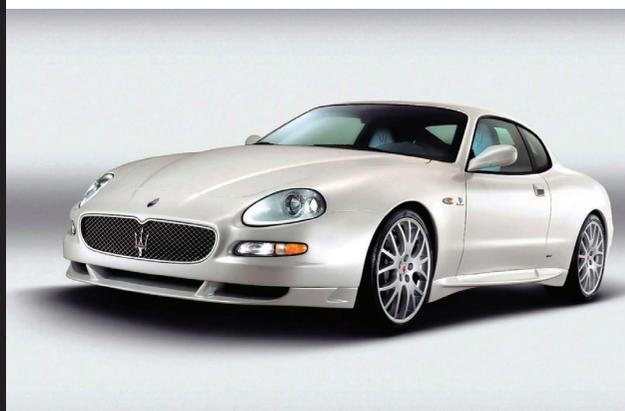
KYALAMI



SHAMAL



3200 GT



GRANSport



GRANTURISMO