



SCocca interamente in fibra di carbonio e materiali compositi, motore V6 Nettuno di 3 litri da 630 CV, scatto da 0 a 100 km/h in 2,9 secondi, velocità 320 km/h. Dispone di un tetto in vetro che chiuso diventa trasparente. Si scopre in 12 secondi a 50 km/h

di Sperangelo Bandera
foto di Simone Addari e Francesca Riva SGPITALIA

BELLEZZA SENZA TEMPO

Eleganza di forme, purezza di motore, raffinatezza di sensazioni, maneggevolezza d'assetto sono le caratteristiche salienti della Maserati MC20 Cielo Fuoriserie. Si deve aggiungere il piacere di guida, che cresce quando il motopropulsore sale rapido di giri e il rombo si accresce dei decibel della componente sibilante dei jet al decollo.

Perfetta la scelta della denominazione "Cielo", perché è il cielo che domina l'abitacolo grazie al tetto di vetro, che è retratile ma che, stando chiuso, diventa trasparente in un attimo, creando un'esperienza di guida diversa a seconda se chiuso è opaco o trasparente oppure se si apre in 12 secondi (fino a 50 km/h). Il design corre su linee senza tempo, capaci di risvegliare dal profondo della corteccia cerebrale il concetto di sportività, in un approccio ben al di sopra delle mode del momento. Sulla carrozzeria è dipinta la bellezza, sulla parte inferiore in carbonio prende forma la tecnica. La parte superiore trasmette sensazioni forti, ma armoniose, mentre, inferiormente, con il carbonio a vista, che parte dal pavimento aerodinamico, prendono sostanza spigoli e angolosità in un insieme sportivamente funzionale. La calandra è l'elemento che unisce la parte inferiore in carbonio a vista a quella superiore in body color.

La versione Fuoriserie è caratterizzata da alcuni fregi decorativi, con elementi in giallo fluorescente, sul cofano, sul logo del Tridente, sulla fiancata e a contorno dei gruppi ottici. Caratteristiche le portiere "a farfalla", che permettono di sedere al volante e uscire dall'abitacolo abbastanza comodamente e offrono il piacere di vedere il cockpit in carbonio e la ruota anteriore completamente libera. Il ruolo degli interni è di essere funzionali e razionali con due schermi da 10", uno per il cockpit, l'altro, il Maserati Touch Control Plus, collocato in posizione centrale e leggermente inclinato verso il guidatore. Sul tunnel, nessuna decorazione superflua. Ci sono soltanto il selettore della modalità di guida, due pulsanti per le marce, gli alzacristalli e il comando del volume dell'infotainment e un

piano d'appoggio con caricatore wireless per i telefonini. Tutti gli altri comandi sono sul volante con il pulsante di accensione a sinistra e il launch control a destra. Il motore è il Nettuno, che ha debuttato sulla versione coupé, frutto di una vera e propria rivoluzione tecnologica, coperta da brevetti internazionali. Un'operazione strategica per Maserati che, oggi, può offrire per il duo di supersportive, MC20 e MC20 Cielo, un progetto "100% Made in Modena", a partire proprio dal motore. Nettuno è un 6 cilindri a V di 90°, biturbo, di 3.0 litri, a carter secco (classica soluzione per le vetture supersportive) in grado di erogare 630 CV a 7500 giri/minuto e 730 Nm di coppia a partire da 3000 giri/minuto. La potenza specifica è di 210 CV/litro. Il rapporto di compressione è di 11 a 1: la corsa di 82 mm e l'alesaggio di 88 mm. L'anima di questo motore è l'innovativo sistema di combustione a precamera con doppia candela di accensione, una tecnologia sviluppata per la Formula 1 e disponibile per la prima volta in un propulsore destinato a equipaggiare una vettura stradale. Il selettore delle modalità di guida posto al centro del tunnel diventa digitale e touch indicando sul piccolo schermo: la modalità di guida prescelta dal guidatore, la gestione taratura sospensioni e l'Esc Off. Cinque le modalità di guida: Wet, GT, Sport, Corsa ed Esc Off, ognuna è contraddistinta da



La Cielo pesa appena 65 kg in più rispetto alla coupé, grazie a un meticoloso e preciso lavoro in fase progettuale. Contenendo l'aumento del peso in una sessantina di chili, la MC20 Cielo mantiene le prestazioni dinamiche e il divertimento di guida della versione coupé.

un colore (Wet verde; GT Blu; Sport Rosso; Corsa giallo, Esc Off arancione). Le modalità di guida vengono selezionate ruotando il selettore per alcuni secondi. Il veicolo si avvia nella modalità predefinita GT. Per spostarsi da GT a Sport (a destra) o Wet (a sinistra) è necessario solo un movimento di mezzo secondo nella direzione della modalità desiderata. Con una pressione più lunga, circa di 2 secondi, il guidatore può scegliere la modalità Corsa. Una volta selezionato il Drive Mode Corsa, attraverso lo schermo touch è possibile entrare in modalità Esc Off. Con il nuovo digital drive mode, cambia la modalità con cui è possibile variare il setting delle sospensioni. Facendo swipe sul display si passa dalla modalità di settaggio del drive mode a quella delle sospensioni. Ruotando la ghiera che circonda lo schermo è possibile regolare la durezza a seconda del drive mode selezionato. Con i drive mode GT e Sport le modalità di settings delle sospensioni disponibili sono Soft e Mid mentre con il drive mode Corsa le modalità sono Mid e Hard. Quest'ultima è il setting più rigido adatto alle condizioni di guida in pista.

La MC20 Cielo ha un sistema di sospensioni a doppio braccio oscillante con ammortizzatori attivi. L'architettura a doppio braccio trasversale semi-virtuale è montata sia sull'asse anteriore sia su quello posteriore. L'architettura garantisce le migliori prestazioni in termini di maneggevolezza e comfort di marcia. Il doppio braccio trasversale semi-virtuale sull'assale anteriore garantisce il miglior controllo del volante, la massima precisione di sterzo e attenua le asperità trasmesse dalla strada al volante, garantendo un miglior comfort finale per il guidatore. Tutti i componenti sono in alluminio forgiato per garantire il

SCHEDE TECNICHE

Maserati MC20 Cielo

MOTORE: V6 di 90° benzina, doppio turbocompressore regime massimo 8000 giri/minuto - 3000 cc
 POTENZA MASSIMA: 630 CV a 7500 giri/minuto
 COPPIA MASSIMA: 730 Nm a 3000 - 5500 giri/min
 TRAZIONE: posteriore
 CAMBIO: automatico a 8 velocità
 FRENI: dischi ventilati - ant. 380x34 mm (dischi CCM 390x36 opt.) pinze a 6 pistoni - post. 350x27 mm (dischi CCM 360x28 opt.) pinze 4 pistoni
 PNEUMATICI: ant. 245/35 ZR20 post. 305/30 ZR20
 SOSPENSIONI: ant. e post. a triangoli sovrapposti con bracci semi-virtuali nella parte inferiore
 DIMENSIONI: lungh/largh/alt: 4669/ 1965 (2178)/ 1218 mm
 PASSO: 2700 mm
 PESO: 1560 Kg
 BAGAGLIAIO: ant. 50 litri post. 100 litri
 SERBATOIO: 60 litri
 VELOCITÀ MASSIMA: 320 km/h
 ACCELERAZIONE: 0-100 km/h in 2,9 sec
 CONSUMO MEDIO: 11,5 l/100 km
 EMISSIONI CO2: 261 g/km
 PREZZO DI LISTINO: a partire da 260.000 euro



La Fuoriserie è caratterizzata da alcuni fregi decorativi, con elementi in giallo fluorescente, sul cofano, sul logo del Tridente, sulla fiancata e a contorno dei gruppi ottici.

massimo risparmio di peso. Il cambio automatico è un Dual Clutch a bagno d'olio a 8 rapporti con 6 marce di potenza e due di overdrive per consentire minori emissioni.

Come optional (presente sulla vettura del test) è disponibile un sistema che a bassa velocità solleva il veicolo, aumentando l'altezza di marcia per superare ostacoli come dossi o rampe ripide. Il sistema può essere attivato dal guidatore premendo il pulsante dedicato sul volante. Una volta attivato, il sistema idraulico solleva l'assale anteriore di 50 mm. Il guidatore può poi disattivare il sistema premendo lo stesso pulsante. Una volta disattivato, l'auto tornerà all'altezza di guida standard. Il sistema funziona fino a 40 km/h. Se il sollevatore è attivato e l'auto supera i 40 km/h, il sistema si disattiva automaticamente e l'auto ritorna alla normale altezza di marcia. Infine, è stata prestata una particolare attenzione alla corretta gestione dei flussi termici. Nella parte anteriore è presente un elaborato sistema di generatori di vortici, la cui efficacia viene amplificata dalla particolare conformazione del fondo, che nella zona centrale all'altezza delle ruote sale gradualmente consentendo una maggiore portata d'aria verso tali dispositivi, per poi congiungersi con il piano del telaio. Lo sfogo di estrazione nella zona dietro la ruota anteriore prosegue lungo tutta la fiancata, generando una notevole quantità di carico verticale.

