

LA SPORTIVA MASERATI DISEGNATA DA PININFARINA

GranTurismo, una nuova stella

GIANCARLO MARIANI

L'indiscussa regina del Salone di Ginevra è stata la Maserati GranTurismo. Una vera e propria sportiva di razza, con una linea filante e affascinante frutto della mano di Pininfarina. Un'auto curata nei dettagli con un comfort di prim'ordine e una grande abitabilità per quattro persone.

Una vettura che è stata in grado di trasmettere grandi emozioni agli appassionati che l'hanno ammirata al Salone svizzero.

È stata anche apprezzata in modo particolare dall'ad della Fiat Sergio Marchionne che l'ha giudicata «il più bel coupé del mondo ma è anche una vera quattro posti».

«Contribuirà» ha detto il Presidente della Maserati, **Roberto Ronchi**, anche a raggiungere l'obiettivo di vendita 2007 a 7.600 unità. Tra l'altro quest'anno il bilancio dell'azienda tornerà ad essere positivo dopo anni bui.

Con la GranTurismo la casa del Tridente prosegue il completamento della gamma iniziato a Detroit con la presentazione della Quattroporte automatica.

Il nome ricorda quello di una vettura, sempre disegnata da Pininfarina, e presentata dalla stessa Maserati sessant'anni fa sempre al Salone di Ginevra. Si chiamava A6 Gran Turismo, è stata la prima Maserati da strada e venne prodotta in 58 esemplari.

La parte esterna appare muscolosa con una decisa fluidità di volumi. Il frontale, molto imponente, culmina nella grande calandra ovale affiancata dai proiettori che si sviluppano completamente integrandosi nella forma dei parafrangenti. Il lungo cofano anteriore è contraddistinto dal classico rilievo a V mentre tre prese d'aria alleggeriscono il parafrangente anteriore.

Posteriormente i fanali di forma triangolare utilizzano 96 luci a Led. Il motore, che è stato realizzato in collaborazione con la Ferrari, è il V8 di 90° con 4.244 di cilindrata ed è stato appositamente messo a punto



rispetto a quello che equipaggia la Quattroporte tanto da migliorare la risposta ai comandi dell'acceleratore, che in modalità Sport è aumentata del 20%. Impressionanti le prestazioni con 405 Cv a 7.100 giri di potenza massima (5 in più rispetto alla Quattroporte) e una coppia massima di 460 Nm a 4.750 giri di cui il 75% già disponibile a 2.500. Molto brillante la prova di accelerazione da 0 a 100 km/h dove la GranTurismo impiega solo 5,2 secondi mentre la velocità massima è di 285 km/h.

Il cambio è automatico e dotato di controllo autoadattivo che adegua il tipo di cambiata allo stile di guida e alle condizioni di marcia. Il conduttore può scegliere tra quattro modalità: Auto Normal, Auto Sport, Bassa aderenza/Auto Ice e Manuale.

Il telaio deriva da quello della Quattroporte con passo e sbalzo posteriore ridotti. Molto equilibrata la distribuzione dei pesi con una lieve prevalenza di carico sull'asse posteriore, 49% ant. e 51% post. Le sospensioni si avvalgono del sistema

Motore V8 da 4,2 litri che sviluppa 405 Cv. Accelera da 0 a 100 km/h in 5,2 secondi

Antidive, che evita l'affondamento dell'avantreno in frenata, e dell'Antisquat, che evita l'affondamento del retrotreno in accelerazione.

La GranTurismo è dotata del controllo di stabilità MSP (Maserati Stability Programme) che in caso di sbandamento riduce la coppia, attiva i freni e stabilizza la vettura. Ha poi l'Abs con Ebd oltre all'Asr, che migliora la trazione sui fondi a bassa aderenza, e all'Msr, che evita il bloccaggio delle ruote motrici in scollata.

Per favorire le partenze in salita c'è poi l'Hill Holder ed è anche disponibile il freno a mano elettrico EPB (Electric Parking Brake).

Per quanto riguarda gli interni c'è

da sottolineare la grande abitabilità offerta sia a chi siede sui sedili anteriori che ai passeggeri dei posteriori. Il volante è a tre razze rivestito in pelle.

Gli interni in pelle Poltrona Frau sono disponibili su una vasta gamma di colori mentre gli elementi decorativi della plancia sono personalizzabili in legno pregiato (Radica, Tanganika, Palissandro), o in tinte laccate per un look più sportivo. La plancia è contraddistinta da un elemento ornamentale a forma di V mentre la distribuzione dei comandi è molto ergonomica con i principali funzioni che sono gestite dai tasti posti sulla plancia lato guida. Le funzioni multimediali sono invece gestibili attraverso i bottoni posti sul volante e visualizzabili sullo schermo da 7".

Possono essere visualizzate le funzioni relative al lettore Cd, al navigatore satellitare e al computer di bordo. C'è infine da rilevare la presenza dei fari adattativi, dei sensori di parcheggio, dei sensori di pressione pneumatici e del cruise control.

Per il Gruppo Piaggio un grande 2007, iniziando da Carnaby

PAOLO CALOVOLO

ROMA - La presentazione alla stampa del nuovo Carnaby, terzo alfiere tra i "ruota alta" griffati dal brand di Pontedera (600.000 gli esemplari complessivamente venduti nel mondo dei "fratelli" Liberty e Beverly), non ha significato semplicemente il lancio di un nuovo modello: nelle dichiarazioni raccolte da Roberto Colaninno e

di differenti marche, di motori, cambi, trasmissioni ed impianti frenanti progettati dalla "fonte" unica della ricerca e sviluppo Piaggio. I risultati, per il Gruppo, sono economiche di scala di indubbia dimensione che possono consentire strategie di grande respiro commerciale. India e Cina incluse. Per i consumatori il vantaggio è quello di poter contare su livelli di qualità ed affidabilità che solo i grandi numeri possono garantire a fronte di costi di sperimentazione sostenibili perché ripartiti su quantità importanti. Così non è un caso che il Gruppo Piaggio, finora analizzato nella somma dei suoi brand, sia leader in Europa per quote di mercato, presentando finalmente risultati di gestione che denotano quanto la difficile situazione passata sia stata risolta e come si guardi al futuro con grande fiducia: la raffica di novità attese al debutto per il 2007, che interesserà tutte le marche (ad iniziare dal Gilera Fuoco, il più potente maxiscooter al mondo), ne è la testimonianza più eloquente. Piaggio Beverly, dicevamo, è il primo tassello di questo 2007 all'insegna dell'innovazione e ne sposa pienamente il carattere: ben posizionato tra il concreto Liberty ed il lussuoso Beverly, grazie alla validità dei contenuti ed al design molto curato ha tutte le carte in regola per divenire l'icona di quella fascia di clientela che nei "ruota alta" ricerca la fruibilità urbana più semplice e sicura, senza rinunciare ad un'immagine di buon livello. Facile ed intuitivo in sella, persino sulle impossibili pavimentazioni romane, dispone di due propulsori 4 tempi e 4v, adeguati (125 da 15 Cv e 200 da 22 Cv) e di una sicurezza attiva di alto livello, grazie alla frenata potente e modulabile ed alla ciclistica ben disegnata. Dopo averlo testato a fondo, fa veramente piacere ricordarsi che si tratta di un prodotto progettato, costruito e gestito da italiani.



da Daniele Bandiera è filtrato chiaramente l'orgoglio di aver riconquistato parametri di gestione in equilibrio, così come la determinazione nel voler proseguire una sfida difficile, ma possibile, attaccando il mercato con una strategia a 360 gradi. Alla base di tutto due elementi fondamentali: da un lato la ferma volontà di riconsegnare all'antica grandezza marchi come Piaggio, Gilera e Moto Guzzi, rispettandone il Dna nei confronti di quella clientela che aspira a ritrovarne intatto il fascino, dall'altro la capacità di creare sinergie di alto livello, in termini applicazione ed utilizzo su modelli

GINEVRA - La più affascinante esposizione di autoveicoli europea si è celebrata nel segno della continuità: ampie prospettive, grande fruibilità da parte degli addetti ai lavori e del pubblico (ancora una volta presente con dati di affluenza che vanno a ritoccare i record precedenti) e case impegnate a prodursi in anteprime mondiali e comunicazioni ad effetto, nell'intento generale di conquistare ampie e roboanti quote di attenzione mediatica. Ma andiamo con ordine: in sintesi i messaggi espressi dal Salone di Ginevra sono riferibili, principalmente, a tre temi fondamentali: la libera ricerca dell'esplicità creativa nell'interpretare i consueti segmenti commerciali, soprattutto le relative "nicchie", sia in termini di design che di soluzioni abitative; la proiezione verso le nuove frontiere della mobilità in termini di propulsione ed azzeramento delle emissioni (Toyota ha presentato la Concept Hybrid X molto vicina all'obiettivo); il coraggio di proporre veicoli totalmente emozionali, concepiti e realizzati nell'intento di interpretare desideri estetici e dinamici inediti, attribuibili a quella fascia di clientela privilegiata che prescinde dall'impegno economico da sostenere pur di vivere le emozioni

A Ginevra l'auto ricerca nuove frontiere

Citroen vince con Metisse il Louis Vuitton Award quale miglior prototipo



Diatto Zagato

concretezza ed al successo, clamoroso, che C4 Picasso 5 e 7 posti stanno riscontrando su tutti i mercati, Italia compresa, così come al dominio incontrastato che da un lustro a questa parte Citroen sta esprimendo nel Mondiale rally dappinna con Xsara ed ora con C4, complice il talento cristallino di Sébastien Loeb. Co-

nostro. Intanto i Bifuel Subaru sono un punto di riferimento per tutti quanto a prestazioni, emissioni ed economia di esercizio... Come dare loro torto? In terra teutonica il compiacimento per aver raggiunto risultati di grande rilievo è facilmente percepibile sui volti dei manager di "prima fila": Edward Christopher Bangle, al secolo Chris Bangle (ovvero l'autore della più radicale evoluzione stilistica che le vetture della Bayerische Motoren Werke abbiano mai avuto) sosta seduto e non curante su un gradino dello stand fissando rapito il profilo laterale di una X5 in cerca di chissà quali ispirazioni, mentre a due passi da lui le forme neoclassicizzanti e perfette della nuova 330d Cabrio concentrano entusiasmo e consensi senza riserve. Accanto la M3 prototipo pre-definitivo che sonnecchia sotto un telo, in attesa di essere svelata, rende il tutto uno scenario in continua mobilità, dove il domani è l'unico indirizzo da perseguire. Con successo, visto che, letteralmente, da 10 anni a questa parte di Bmw non ne sbagliamo una... Mini comprese, ovviamente. La rea Porsche, dove al fascino delle nuove e più raffinate Cayenne si contrappone la micidiale bellezza della "Rs Spider", nata dominatrice sin dalle prime gare statunitensi della ALMS, è tanto essenziale quanto risoluta nel ribadire l'importanza prioritaria dei

fatti sui proclami. I record "imbarazzanti" (per il pubblico ma soprattutto per la borsa) di vendite, utili e posizione finanziaria sono la migliore riprova del concetto che, nel mondo, Porsche "è" il Gran Turismo... Daimler Chrysler, dal canto suo, confortata dall'andamento di Jeep e Smart con la nuova Fortwo, dopo una transizione in cui ha esitato a rinnovare i suoi cavalli di battaglia, torna al centro della scena con una nuova interpretazione della C Klasse che, finalmente, riesce ad emozionare ed a farsi desiderare al primo sguardo. Sotto il vestito, ca va sans dire, i contenuti sono di enorme consistenza, certamente più facili da apprezzare al volante che da

illustrare nelle sue

netta dal Nissan style (peraltro gradevolissimo).

Per i tre marchi di casa Fiat una raffica di nuovi modelli entro breve

Il Gruppo Fiat si affida a qualche splendida certezza e ad altrettante promesse di nuovi modelli che, vista la concretezza degli uomini, saranno mantenute alla grande: in casa Alfa Romeo, geniali differenziali autobloccanti Q2 a parte, a far parlare del "biscione" sono il colore nero della superba 8C competizione ed i 200 cv a gasolio ora fruibili dalla bellissima Spider. Fiat gioca con uno spazio espositivo (per le giornate stampa) totalmente dedicato a Bravo, esaltando la funzione strategica che la riuscita protagonista del nuovo corso del Gruppo avrà nel futuro immediato sull'andamento commerciale della casa torinese.

Tutto molto importante, come la presenza di Luca di Montezemolo e Sergio Marchionne, sapientemente defilati in platea durante gli interventi dei responsabili brand Fiat Abarth Luca De Meo, Alfa Romeo Antonio Baravalle e Lancia Olivier Francois, ma pronti a farsi ritrarre come valore aggiunto a testimonianza della coesione e dell'unità di intenti della "squadra". Tutto molto scintillante, come il ribadito annuncio della partnership con Valentino Rossi e la sua Yamaha (anche se il pubblico affezionato alla casa di Mirafiori si sta chiedendo se non si potessero studiare opportunità migliori - Grande Punto Wrc nel Mondiale Rally, Alfa 159 NTE-

chnology nel Mondiale Turismo - per la promozione d'immagine del brand anziché affidarsi all'ineffabile appeal del Vale nazionale, che utilizza tuttavia una moto giapponese, la cui casa è controllata da un'azienda, giapponese, leader e concorrente diretta nel mercato auto...). In casa Lancia, nell'attesa fideistica della Delta Hpe (e smaltita la delusione ormai datata della rinuncia alla meravigliosa Fulvia Coupé vista e mai

stilizzazione eccessiva, una semplificazione radicale difficilmente attribuibile a Lancia. Da orgogliosi, "innamorati" della "cugina nobile", ci faremo l'abitudine, fiduciosi nell'aspettativa che le prossime vetture ci restituiscano le emozioni, fatte di sportività e lusso discreto, provate quanto decenni orsono...

Zagato "veste" Diatto, fuoriserie italiana di grande fascino

Di innegabilmente bello ed interessante la rassegna svizzera ci ha consegnato anche l'orgoglio di Zagato nel riprodurre la nobiltà ed il blasone del marchio Diatto, protagonista degli albori della produzione automobilistica in Italia



Citroen Metisse

nata) si vive di "special edition", come la Ypsilon griffata da Momo e di spot "overfashion" in cui Stefano Gabbana tenta suggestioni dall'efficacia inafferrabile. Soprattutto, si proclama come evento epocale la mutazione del logo, questa si inopportuna per chi ha seguito e condiviso la strategia di comunicazione, fatta di legittimi e ripetuti richiami al blasone imprenditoriale e realizzativo, della Casa di Chivasso. Il nuovo logo perde inevitabilmente il fascino dell'originario, sia perché non coincide con alcuna, attesissima, novità di prodotto, sia perché al primo sguardo trasmette una ri-

(come è più di Fiat), per una splendida Gran Turismo, autentica mente italiana nel design come nel talento progettuale, che riconosce al Belpaese la vocazione nel produrre "fuoriserie", in questo caso classica e modernissima: 200 gli esemplari in pianificazione ad un prezzo consoni al mito, molti dei quali, da quanto ci risulta, prenderanno la via degli Emirati Arabi e del Giappone in virtù della smisurata ammirazione nutrita da quelle parti per l'"Italian Style". Tra tanta "estetica", ad interpretare al meglio i nuovi progressi della tecnologia per tutti, una doverosa citazione per i sistemi di navigazione satellitare Tom Tom, giunti ad un livello di precisione elevatissimo (pari alla semplicità di utilizzo e consultazione) e per le ultime produzioni Dunlop e Goodyear, capaci di trasferire realmente le esperienze agonistiche, come quelle dei reparti ricerca e sviluppo, sull'utilizzo quotidiano, considerando con la stessa attenzione fattori chiave quali prestazioni, durata di rendimento e robustezza.

Paolo Calovolo



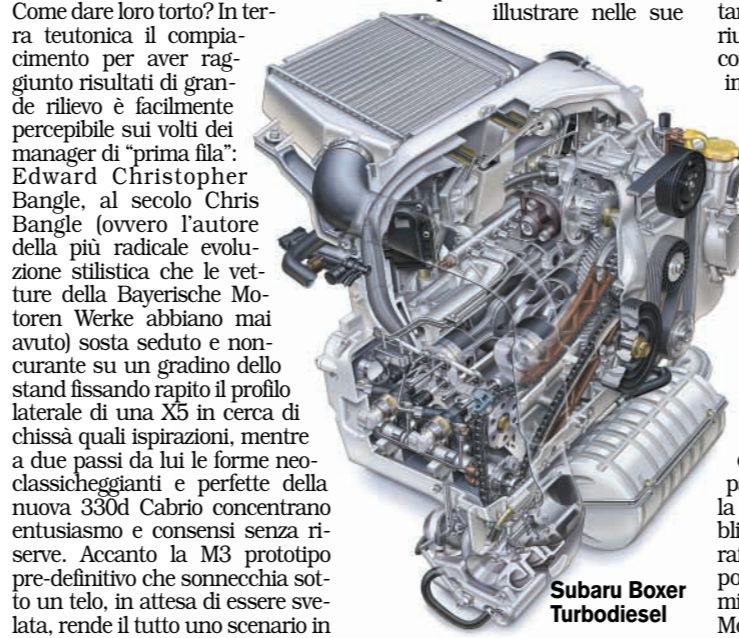
Toyota Hybrid X

che solo le automobili concepite senza compromessi sanno trasmettere. Può sembrare strano, ma stiamo parlando di un mercato che non conosce crisi, anzi... risulta in piena e costante crescita. Da ricordare, dell'esposizione ginevrina, c'è più di una proposta, ciascuna riconducibile ai filoni di cui sopra: parlando di opere d'arte occorre iniziare da quanto Citroen è riuscita a produrre con la Dream Car Metisse, quattroporte estrema, premiatissima con il Louis Vuitton Classic Concept Award (riconoscimento più ambito tra i designers); l'evento risulta ancora più interessante guardando alla

me dire, fantasia d'eccellenza e concretezza ammirevole.

Subaru punta sul boxer per il diesel

Un segnale forte e positivo di come si possa coniugare la qualità della tradizione con le necessità di mercato arriva da Subaru con il turbodiesel boxer (a cilindri contrapposti) che, pur nella momentanea fluidità delle definizioni di progetto, sposterà più in alto il limite del rendimento (coppia/potenza/consumi) dei propulsori a gasolio. In questo la casa delle Pleiadi è stata di parola "il diesel"? Quando saremo pronti ed a modo



Subaru Boxer Turbodiesel

innumerevoli applicazioni elettroniche. Tra i colossi, Ford fa brillare l'apprezzamento che C Max ha saputo cogliere sin dal debutto, godendosi il meritato successo commerciale di Land Rover con Range Sport e New Freelander; Peugeot declina con entusiastico orgoglio la 207, tra lo sportiveggiare della RC e la malizia della bellissima CC e Renault svela una nuova Twingo che attrae ma tradisce una contaminazione troppo



Mercedes C Klasse