



PRESS

MASERATI PRÉSENT AU SALON AUTO E MOTO D'EPOCA 2018 À PADOUE

- Trois véhicules emblématiques sur le stand Maserati
- Tipo 420M-58 – Eldorado, Merak SS et Khamsin
- La gamme actuelle représentée par le Levante S GranSport MY19

Modène, 26 octobre 2018 – Maserati est au Salon Auto e Moto d'Epoca à Padoue en Italie, le plus grand salon auto-moto de véhicules classiques et contemporaines d'Europe.

L'événement, dans sa 35e édition cette année, a commencé le 25 octobre et accueillera les visiteurs jusqu'au dimanche 28 octobre.

Maserati a choisi trois véhicules classiques à exposer sur son stand, Hall 1 :

Maserati Tipo 420M-58 – Eldorado (1958)



En 1958, l'Indianapolis 500 était au plus haut de sa popularité auprès des européens, et Maserati en particulier grâce aux nombreuses victoires du 8 CTF. Maserati fut alors invité aux 500 Miles de Monza, et conçut un véhicule spécialement adapté au circuit rapide et techniquement exigeant. Ce fut la Tipo 420M-58, mieux connue sous le nom d'« Eldorado », grâce au célèbre sponsor proposé au constructeur par Gino Zanetti, propriétaire de la compagnie de glaces du même nom. La carrosserie blanche du véhicule portait un grand logo Eldorado qui lui donna son surnom.



PRESS

Le véhicule avait un châssis tubulaire plus léger inspiré de la 250F, les suspensions avant de la 450S avec la caractéristique étonnante d'un amortisseur à levier à gauche et un amortisseur télescopique à droite, et un essieu arrière De Dion.

Le moteur était un V8 dérivé du moteur 4,5 litres, au déplacement ramené à 4,2 litres avec des carburateurs verticaux. Compte-tenu du sens inverse des aiguilles d'une montre choisi par les organisateurs des 500 Miles de Monza, le moteur était monté à gauche du châssis et n'était pas aligné à son axe longitudinal.

La boîte à 2 vitesses était la première à être utilisée au démarrage et était montée sur l'essieu arrière qui, de manière surprenante, n'avait pas de différentiel.

La disposition globale du véhicule offrait une excellente répartition de poids, un facteur plus que fondamental pour réaliser une vitesse élevée en virage, en particulier à Monza, circuit connu pour son virage « Parabolica », difficile, long et très relevé.

Suite aux essais initiaux, les roues à rayons furent abandonnées au profit des roues alternatives en alliage léger équipées de pneus larges Firestone gonflés à l'hélium pour alléger le poids le plus possible.

À Monza, le 29 juin 1958 l'« Eldorado » avec Stirling Moss au volant fut plutôt performant lors des deux premières manches, pour terminer à la 4^{ème} et 5^{ème} place.

Malheureusement, la direction a cassé au 40^{ème} tour de la troisième et dernière manche et le véhicule fit une sortie piste à plus de 260 km/h. Malgré l'accident et la sortie de course, Moss termina tout de même à la septième place en raison des résultats des trois manches et du nombre total de tours effectués. Il sortit indemne de l'accident, et en fin de compte, l'Eldorado ne subit que de minimes dommages, faisant preuve de la structure solide du véhicule.

Malgré le succès en nombre de spectateurs et de son degré de divertissement, les 500 Miles de Monza ne sont pas devenus un rendez-vous régulier du calendrier des courses.

Suite à la course, l'« Eldorado » fut modifiée par le carrossier Gentilini qui enleva l'aileron arrière, et réduisit la prise d'air du capot. Le véhicule entra ensuite dans l'Indianapolis 500 en 1959.

Cette fois, la finition choisie fut le rouge, la couleur désignant l'Italie en compétition, mais il fut toujours marqué du nom de son sponsor, Eldorado, en lettres blanches sur chaque côté, ainsi que du logo au cowboy dans un cercle blanc à l'avant et à l'arrière.

L'inexpérience du pilote gentleman Ralph Liguori a empêché le véhicule de se qualifier puisqu'il s'est glissé en 36^{ème} position, alors que seuls les 33 premiers étaient retenus. Un pilote professionnel au volant aurait sans aucun doute terminé à une meilleure position. Mais ceci est une autre histoire.

L'Indy 500 était chère à Maserati qui remporta la victoire en 1939 et 1940 avec Wilbur Shaw au volant d'un 8CTF. Shaw frôla le triplé en 1941, mais dut se retirer pendant l'avant-dernier tour bien que devançant ses concurrents. La victoire n'eut pas lieu pour cause de rupture de roue. **Maserati est le seul constructeur italien à avoir remporté la course d'Indiana et la seule marque européenne à avoir triomphé à deux reprises.**



PRESS

Maserati Merak SS (1975)



Compte-tenu du succès commercial du Bora, le premier véhicule sur route de Maserati au moteur central arrière, Maserati décida en 1972 de développer un nouveau véhicule à moteur de moyenne cylindrée pouvant se mesurer au segment très compétitif des berlines à moteur trois litres. Le résultat fut le **Merak**.

Le design du nouveau véhicule fut confié à la firme Italdesign de Giorgetto Giugiaro qui avait déjà conçu le Bora : le moteur choisi fut le 6 cylindres, V90° de type C114 créé pour le Citroën SM. L'approche design choisie pour le projet (nom de code AM122) avait plus d'un point commun avec le Bora auquel il avait plus qu'une ressemblance passagère. Le nouveau véhicule étendit le châssis du Bora jusqu'aux portes, utilisa la même carrosserie et, avec de légères modifications, la même suspension et direction. Les caractéristiques originales se retrouvaient à l'arrière, découlant du moteur extraordinairement compact qui permettait de placer deux sièges supplémentaires dans l'habitacle.

Le véhicule fut présenté au Salon de l'Auto de Paris à l'automne 1972 et baptisé Merak comme une des étoiles de la constellation de la Grande Ourse.

Le Merak SS équipé alors d'un moteur C114 3 litres mis à jour et modernisé, fut présenté au Salon International de l'Auto de Genève en 1975. Le poids du véhicule fut allégé, améliorant ainsi son rapport poids/puissance et le rendit plus performant. Il eut également un nouveau design avec pour la première fois une grande prise d'air sur le capot pour améliorer le système de refroidissement.

En 1977, une version à moteur deux litres fut créée, principalement pour le marché intérieur où la forte fiscalité sur les véhicules à moteurs ayant plus de 2L de cylindrée provoquait un effet très dissuasif pour les acheteurs potentiels. Ce véhicule fut connu sous le nom de Merak Duemila.



PRESS

La version finale du modèle Merak, le Merak 80 arriva en 1979. Il s'agissait essentiellement du modèle Merak SS modifié, essentiellement par l'abandon du système de freinage Citroën (les relations avec l'entreprise française avaient cessé presque cinq ans auparavant) pour un système de freinage servomoteur dernière génération.

Le véhicule exposé sur le stand Maserati est le seul Merak à moteur turbo. De couleur jaune, c'était le prototype pour une évolution possible du modèle, développé pour améliorer sa performance. Malheureusement, le projet fut interrompu et le véhicule ne fut jamais produit : cependant, Alejandro De Tomaso revint sur cette idée d'un moteur turbocompresseur quelques années plus tard avec le projet Biturbo.

Maserati Khamsin (1973)



On demanda à Bertone de concevoir le nouveau style élégant du 2+2 coupé pour remplacer la Ghibli. Le fameux moteur fiable V8 4,9 litres fut conservé.

Le nouveau véhicule présenté au Salon de l'Auto de Paris en 1973 fut baptisé **Khamsin**, d'après le vent du désert égyptien. En arabe Khamsin signifie cinquante, soit le nombre de jours consécutifs pendant lesquels le vent souffle. Avec sa structure monocoque, c'était la première Maserati à adopter des suspensions indépendantes pour chacune des quatre roues. Avec ses courbes stylisées et sinueuses, conçues par Marcello Gandini, elle comprenait un arrière transparent qui donnait au véhicule un aspect léger original. Ses caractéristiques techniques respectaient les normes du design du début des années 70, et le véhicule fut durement touché par la crise pétrolière aux conséquences dramatiques, suite à laquelle certaines de ses caractéristiques sportives furent considérablement réduites. En raison de cette crise, la production du véhicule fut progressivement interrompue, après seulement 430 unités produites.

Cependant, la Khamsin marque les premiers pas de la philosophie du design « GT » qui privilégie la performance sans sous-estimer les attentes croissantes des clients en termes



PRESS

de confort et d'espace. La Khamsin fut le dernier modèle Maserati développé par les équipes techniques de Giulio Alfieri, designer de moteurs, de véhicules de course et de route de génie, dont les créations ont façonné l'histoire de la marque pendant une vingtaine d'années.

Les trois véhicules classiques exposés sur le stand Maserati appartiennent à la Collection Umberto Panini.

En plus des trois modèles Maserati exclusifs, le stand de la marque au Trident exposera aussi son **SUV Levante S GranSport MY19** de couleur Bianco Alpi, en hommage à la livrée blanche de la Tipo 420M-58 – Eldorado.



Le moteur V6 3 litres du **Levante S GranSport** offre une expérience de pilotage exhalant. Un 430 ch à 5 750 tours/min et un couple de 580 Nm entre 1 750 et 5 000 tours/minutes en mode Sport, 5,2 secondes suffisent pour accélérer de 0 à 100 km/h. Sa vitesse maximale est de 264 km/h. Conçu par Maserati Powertrain en collaboration avec Ferrari, le moteur V6 est fabriqué par Ferrari à Maranello : il associe performance exceptionnelle et plaisir de pilotage en toutes circonstances et respecte l'environnement. Son moteur de 430 ch homologué Euro 6c est semblable à ses concurrents en termes d'efficacité de consommation de carburant avec 11,8 l/100 km et 273 g/km d'émissions CO2 selon les essais suivant la procédure d'essais mondiale pour véhicules légers (Worldwide Light vehicle Test Procedure-WLTP) qui reflète plus précisément les conditions réelles de pilotage.

Dans la plus belle tradition Maserati, l'échappement du moteur à essence est contrôlé par des soupapes pneumatiques pour maintenir la riche signature sonore riche de la marque. En mode de pilotage par défaut, les soupapes de dérivation se ferment pour offrir un bruit de moteur confortable et discret. En mode Sport, les soupapes



PRESS

d'échappement s'ouvrent, offrant la sortie la plus courte possible pour les gaz d'échappement. Cela donne au Levante sa performance moteur maximale et l'unique sonorité des moteurs Maserati. Sous le pare-chocs arrière, les gaz d'échappement sortent par deux doubles pots d'échappement en acier poli.

Le design du Levante MY19 associe les courbes d'un coupé à un intérieur pour cinq passagers et une efficacité aérodynamique exceptionnelle. Le SUV Maserati est instantanément reconnaissable de loin, grâce à sa calandre imposante inspirée du concept sensationnel d'Alfieri, mais il rend aussi hommage aux véhicules Maserati historiques, comme la **Tipo 60 Birdcage**.

Focalisé sur la calandre avant inférieure et le pare-chocs arrière, le style élégant revisité du Levante MY19 offre un look des plus sportifs et dynamiques. Pour la première fois, les phares matriciels LED Full Matrix adaptatifs sont disponibles en exclusivité sur la gamme Levante.

Le Levante MY19 est disponible en un minimum de 11 couleurs extérieures, dont deux nouvelles teintes trois couches : **Rosso Potente**, créé pour célébrer le patrimoine de course des véhicules sportifs italiens, et **Blu Nobile** avec des écailles de verre scintillantes au soleil.

De nouveaux éléments d'intérieur comprennent un levier de vitesse plus court, entièrement redessiné avec un schéma de vitesse plus intuitif et une meilleure performance. Le pilote peut à présent utiliser la boîte de vitesses ZF à huit vitesses en mode automatique ou manuel en déplaçant simplement le levier de droite à gauche, tandis qu'un nouveau bouton « P » règle sans effort la transmission en mode stationnement. Avec le nouveau levier de vitesses, les modes de pilotage se regroupent sur la console centrale de manière encore plus intuitive.

Dans l'élégant intérieur du Levante MY19, Maserati présente pour la première fois le cuir pleine fleur **Pieno Fiore** encore inégalé dans l'industrie automobile grâce à son toucher doux et naturel, et à son caractère unique. Pieno Fiore est disponible en option pour toutes les finitions du Levante en trois couleurs avec coutures spécifiques sur les sièges et doubles coutures sur les panneaux de porte. Trois nouvelles finitions d'intérieur laquées sont disponibles ainsi que le cuir naturel pleine fleur Pieno Fiore.

Le contrôle de véhicule intégré (IVC) Maserati fait partie du programme de stabilité Maserati (MSP) pour la première fois pour le Levante MY19, tandis que les systèmes d'aide à la conduite actifs en option offrent une technologie de pilotage autonome de niveau 2.

Développé en collaboration avec Bosch, l'IVC est capable de prévenir plutôt que de corriger la perte de contrôle, en assurant une sécurité active accrue et une meilleure dynamique. L'IVC utilise un contrôleur intelligent, à moteur, qui prédit les situations de pilotage et adapte la vitesse du moteur et les freins en conséquence. Le système aide les pilotes à maintenir le contrôle de leur véhicule, au lieu de corriger simplement les erreurs de pilotage, comme les systèmes ESP traditionnels.

Le pack **ADAS (Advanced Driver Assistance Systems-** systèmes avancés d'assistance au conducteur) est disponible en option sur toute la gamme Levante MY19. Bien que l'ADAS soit un atout précieux pour assurer une expérience de pilotage plus sécurisée, Maserati reste fidèle à sa philosophie en tant que fabricant de véhicules de sport racés, et offre une dynamique de conduite supérieure pour une expérience de pilotage unique. Ce principe s'applique sans hésitation au Levante, un SUV haut de gamme qui



PRESS

place le pilote en avant - un véritable engin de pilotage qui n'est surtout pas un véhicule autonome.

L'ajout du pack ADAS actif à la gamme Levante améliore encore la sécurité active pour toutes conditions de circulation, mais le pilote doit rester en contrôle à 100% en tout temps.

Assistance à la conduite sur autoroute (Highway Assist System- HAS), est une fonction active destinée à être utilisée sur les autoroutes à accès limité à 145 km/h avec le régulateur de vitesse adaptatif activé. Il réduit la fatigue du conducteur et par conséquent améliore la sécurité active en permettant au véhicule de se maintenir sur sa voie et d'adapter sa vitesse présélectionnée en pleine autonomie.

Le système utilise une unité radar ainsi qu'une caméra avant et travaille avec l'ESP pour contrôler la direction du véhicule. La caméra multifonction détecte les marquages horizontaux et calcule la distance et la vitesse du véhicule le précédant. L'assistance à la conduite sur autoroute Highway Assist comprend une radio qui fournit des informations routières et un système qui détecte que les mains sont en contact permanent sur le volant. Le pilote peut désactiver ce système à tout moment.

Maintien de trajectoire (LKA- Lane Keeping Assist): sert à maintenir le véhicule au centre de sa voie avec une prise directe sur l'EPS alors que l'affichage des instruments montre sa position en direct. Lorsque le boîtier visuel et sensoriel Visual & Haptic est sélectionné sur l'écran tactile, LKA s'active avec un couple de direction correctif. LKA utilise une caméra tournée vers l'avant qui détecte les marquages de voie pour déterminer la position du véhicule ainsi qu'un radar pour le traitement des données. Le système fonctionne à des vitesses comprises entre 60 km/h et 180 km/h et lorsque les indicateurs sont en marche, il est désactivé.

Avertisseur d'angle mort (ABSA -Active Blind Spot Assist): Préviend les collisions pendant le changement de voie en utilisant deux capteurs radar pour surveiller les angles morts. En plus d'offrir un avertissement acoustique et LED, ABSA peut communiquer avec l'EPS pour intervenir avec le couple de direction et éviter une collision potentielle.

Reconnaissance des panneaux de signalisation (TSR-Traffic Sign Recognition)*: TSR prévient les excès de vitesses involontaires, communique au pilote des informations en temps réel sur les limites de vitesse requises sur un tableau de bord. La reconnaissance des signaux de circulation identifie les limites de vitesse pour des conditions précises, telles que pluie, brouillard, ou les limites à horaires précis et utilise les données de carte du système de navigation pour informer le conducteur au cas où les signaux soient inexistantes, invisibles ou non reconnaissables par la caméra.

** Système disponible sur certains marchés*

Régulateur de vitesse adaptatif (Adaptive Cruise Control-ACC) avec fonction **Stop & Go**: Le Levante est équipé d'un système de contrôle de vitesse standard. Cette fonction en option augmente encore le confort et la sécurité pendant la conduite sur routes principales et sur autoroutes.

Lorsqu'il est activé (entre 30 et 210 km/h), le régulateur de vitesse ACC surveille en permanence l'espace entre le Levante et le véhicule qui le précède en maintenant une distance sécuritaire prédéterminée. Si le trafic ralentit ou qu'un autre véhicule se place devant lui, le système ralentit le véhicule en le mettant en roue libre ou en engageant les freins. Grâce à la fonction Stop & Go, le véhicule s'ajuste à la vitesse du véhicule devant lui jusqu'à ce qu'il arrive à un arrêt complet et s'éteint automatiquement si l'arrêt est inférieur à deux secondes.



PRESS

Alerte de collision avant (FCW- Forward Collision Warning Plus) et Assistance de freinage avancé (ABA- Advanced Brake Assist): le FCW surveille les véhicules devant lui au moyen d'une caméra et prévient les conducteurs par alertes visuelles et sonores lorsqu'un danger de collision arrière existe. Si le conducteur freine mais que le système détermine que la force de freinage n'est pas suffisante, l'ABA compense.

Anti-recul en côte (Hill Holder): Ce système utilise des capteurs embarqués pour détecter l'angle du véhicule lorsqu'il est garé en pente et maintient la pression de freinage pendant quelques secondes pour que le conducteur ait suffisamment de temps pour relâcher la pédale de frein et accélérer avant que le véhicule recule.

Contrôle en descente (HDC- Hill Descent Control): le HDC permet une descente souple contrôlée sur neige ou terrain accidenté sans que le conducteur ne soit obligé de toucher la pédale de frein. Lorsqu'il est activé par son bouton dédié au volant, le véhicule descend en utilisant l'ABS pour contrôler la vitesse de chaque roue.

Surround View Camera and Park Assist : le système camera 360 degrés Surround View et le système d'assistance au stationnement utilisent un total de quatre caméras pour offrir une visibilité claire à 360° du dessus autour du véhicule sur l'écran 8.4 pouces. Il est activé automatiquement en marche arrière ou manuellement en appuyant sur le bouton tactile sur l'affichage MTC+. L'assistance au stationnement envoie des signaux visuels et sonores sur la distance entre le pare-chocs arrière ou avant ou à la présence d'un obstacle en marche avant ou arrière. Quatre capteurs sur le pare-chocs arrière et six à l'avant surveillent l'arrière et l'avant du véhicule, respectivement jusqu'à 2 et 1,2 mètres.

Les visiteurs du stand Maserati au Salon Auto e Moto d'Epoca à Padoue profiteront également en avant-première d'un modèle de la nouvelle collection de bicyclettes, en édition limitée exclusive conçue par **Montante Cicli** spécialement pour Maserati. Pour ce modèle, Montante s'est inspiré de la Maserati 450S de 1957. Un Coupé aux courbes voluptueuses et allongées, il participa aux 24 Heures du Mans de 1957, mais ne fut pas chanceux. Piloté par le duo Moss/Schell, il ne tint que quatre tours avant de devoir se retirer en raison d'un problème de transmission. Le vélo vintage créé par Montante Cicli inspiré du 450S, est en acier au fini rouge avec des raccords en cuir noir. Un guidon combatif de course souligne plus encore son caractère sportif et fougoux.

Pour représenter le partenariat prestigieux avec **Bulgari** initié en 2012, le stand de la marque au Trident expose les deux modèles de montre Octo Maserati. La GranLusso et la GranSport par Bulgari sont des montres exclusives spécialement destinées aux propriétaires des véhicules de la marque; l'impressionnant cadran (à minutes rétrograde et heures sautantes) ressemble au cadran tours/min d'un véhicule Maserati, tandis que le bracelet en cuir surpiqué rappelle les finitions intérieures.

La boutique Maserati est également présente avec une large gamme de produits, dont la ligne « Maserati Classiche », inspirée des véhicules historiques, les véhicules les plus emblématiques de la marque qui figurent sur les motifs et blasons des vêtements. Ils seront disponibles à l'achat en ligne grâce au moniteur mis à disposition dans la boutique.

« **Maserati Classiche** », qui s'est inspirée de la présence de la marque au salon, est une entité entièrement dédiée aux véhicules de la marque au Trident et à la promotion du grand patrimoine automobile de la firme de Modène depuis presque 104 ans d'histoire.



PRESS

Pour cette occasion, des experts mondiaux des véhicules ayant façonné l'histoire de la marque seront présents sur le stand Maserati et ravis de renseigner et de satisfaire la curiosité des clients et des fans présents au salon.

A propos de Maserati

Maserati propose une gamme complète de véhicules de luxe offrant élégance et sportivité, design unique et technologie de pointe, exclusivité et distinction. Elles sont un point de référence constant dans l'industrie automobile. La gamme actuelle comprend la berline de luxe emblématique Quattroporte, la berline sportive Ghibli, le Levante, le tout premier SUV de Maserati, et les Coupé et Cabriolet GranTurismo et GranCabrio. La gamme n'a jamais été plus complète, offrant un choix de moteurs essence et diesel, propulsion- ou quatre roues motrices, une sélection raffinée de matériaux et des équipements technologiques inédits. Fort de son palmarès et de son héritage, Maserati perpétue son histoire en ouvrant de nouvelles perspectives, dans le respect de ses valeurs de performance, confort, élégance et sécurité. Renseignements sur www.maserati.fr.