



## Nouvelle Maserati GranCabrio

<b>Maserati GranCabrio Trofeo</b>	
Points principaux	2
<b>Une longue histoire de succès</b>	3
<b>Les piliers de la GranCabrio</b>	4
La capote en toile	5
Chauffe-nuque et coupe-vent	5
<b>Design</b>	
Design iconique et élégance à ciel ouvert	6
<b>L'extérieur</b>	
Un faciès unique et des groupes optiques arrière fascinants	6
Le « cofango »	6
Les roues	7
Les couleurs	7
<b>L'intérieur</b>	
Design épuré et contemporain	7
Le volant multifonction	8
<b>L'ingénierie</b>	
L'architecture	9
Le propulseur	9
Le moteur Nettuno V6	9
Le VDCM ( <i>Vehicle Domain Control Module</i> )	10
<b>Les modes de conduite</b>	
Les modes de conduite de la version Trofeo	11
Les fonctionnalités d'optimisation des performances en mode Corsa	11
<b>La technologie au service du plaisir à bord</b>	
Le cockpit digital	12
<b>Le Maserati Intelligent Assistant (MIA)</b>	13
<b>Les systèmes avancés d'aide à la conduite</b>	
Pour voyager en sécurité en Maserati	14
<b>Maserati Connect</b>	14
<b>Le système audio Sonus faber</b>	16
<b>Tableau des caractéristiques techniques</b>	17



## Points principaux

- Pour son lancement, la Maserati GranCabrio est disponible avec le moteur thermique 6 cylindres Nettuno
- La version Trofeo est dotée du Nettuno Twin Turbo V6 de 3 litres et 550 ch
- Comme sa jumelle la GranTurismo, la Maserati GranCabrio unit les hautes performances typiques d'un bolide de sport au confort ultime indispensable pour les trajets longs
- La Maserati GranCabrio garantit quatre vraies places offrant tout le confort nécessaire pour les voyages au long cours
- Son soft-top permet de réduire l'encombrement de la capote et d'avoir assez de place pour les bagages de quatre personnes
- Il est possible d'ouvrir/fermer la capote même en roulant (jusqu'à 50 km/h) ; la capote se rentre en 14 secondes top chrono. Les commandes de la console centrale s'actionnent avec un seul doigt et sans devoir détacher les yeux de la route
- Le Chauffe-nuque permet de voyager avec la capote ouverte même quand la température descend, tandis que le coupe-vent diminue les turbulences à l'intérieur de l'habitacle
- Même à ciel ouvert, la GranCabrio étonne par son exceptionnel confort acoustique et thermique
- L'architecture technique de la nouvelle GranCabrio est l'aboutissement, comme celle de la GranTurismo, d'un projet innovant qui fait la part belle aux matériaux légers tels que l'aluminium et le magnésium, et aux aciers extrêmement performants. Cette approche multimatériaux a rendu nécessaire la mise au point de nouveaux procédés de production et permis d'atteindre des niveaux de poids inédits dans la catégorie
- Une caractéristique fondamentale de la GranCabrio est l'architecture électrique-électronique Atlantis High, déjà vue sur la GranTurismo, qui s'appuie sur des messages Can FD qui voyagent à jusqu'à 2 ms et est dotée de fonctions avancées de cybersécurité et mise à jour over-the-air (OTA) de la mémoire flash. Au centre, le contrôleur maître VDCM (*Vehicle Domain Control Module*), un projet 100 % Maserati, regroupe les logiciels en charge du contrôle à 360° de tous les systèmes les plus importants de la voiture pour offrir la meilleure expérience de conduite dans toutes les conditions.
- Résolument contemporain, l'habitacle de la GranCabrio multiplie les systèmes innovants tels que le système multimédia MIA (*Maserati Intelligent Assistant*), un système d'infodivertissement de nouvelle génération, l'écran Comfort qui rassemble les principales fonctions dans une interface tactile intégrée, l'horloge numérique et l'affichage tête haute (disponible en option).
- La voiture offre également une expérience sonore à 360°, sublimée par le son signature emblématique de son moteur Maserati, L'expérience acoustique se complète d'un système audio tridimensionnel immersif de Sonus faber



Modène – Maserati continue à rouler pour le futur sans oublier son passé. Cette vision donne aujourd'hui naissance à la GranCabrio, le nouveau cabriolet du constructeur au Trident.

Reprenant la voie ouverte par la GranTurismo, Maserati, mise pour le lancement de sa version à ciel ouvert sur une motorisation thermique et la sublime finition Trofeo, qui unit luxe et performances, commodité de conduite et sportivité.

Avec sa capote en toile qui occupe peu de place une fois repliée dans le coffre, la GranCabrio est née pour partager le plaisir de voyager à ciel ouvert avec quatre passagers.

Elle offre quatre vraies places qui permettent de voyager en famille ou avec des amis en profitant des performances et du luxe d'une voiture qui multiplie les matériaux prestigieux, tout en savourant un plaisir de pilotage sans limites.

La GranCabrio permet de partager l'émotion d'un voyage à bord d'une voiture unique, qui est un symbole de l'élégance italienne, et fait la part belle à la technologie que les Maserati d'aujourd'hui peuvent offrir dans toutes ses déclinaisons.

Même quand la capote est ouverte, la GranCabrio étonne par son exceptionnel confort thermique et acoustique.

### **Une longue histoire de succès**

Une Maserati cabriolet permet d'entrer tout de suite en contact avec l'élégance innée de la voiture qui n'est pas dissimulée sous le toit ni derrière les vitres. Les Maserati ouvertes semblent encore plus élégantes et permettent de goûter pleinement le vrombissement du moteur. Il y a des voitures qui connectent le conducteur à la route et au paysage qui l'entoure, des voitures qui offrent une expérience totalisante en unissant l'émotion de la conduite avec celles que nous transmet le monde que nous traversons.

Les premières Maserati découvrables remontent aux origines-mêmes de l'entreprise, quand deux bolides nés pour les courses, à savoir la 4CS de 1931 et la 8CM de 1932, ont été adaptés pour la conduite sur route, inaugurant une longue histoire de succès, celle des Maserati cabrio qui, pour employer le langage de la Maison au Trident, ont longtemps été appelées des « spyder », avec un « y ». Une histoire qui a commencé au début des années Trente et s'est poursuivie avec les trop rares A6/G 2000 Spyder dont la carrosserie fut confiée à Frua, et qui furent les filles de la première Maserati de route lancée par les frères Maserati avant de quitter l'entreprise. Il s'agissait de voitures fabriquées en très peu d'exemplaires, des voitures pour collectionneurs.

À la fin des années quarante, Maserati commence à présenter sur les salons internationaux ses voitures, qui sont encore signées et modelées par les grands carrossiers italiens de l'époque. L'histoire des Maserati cabrio commence à prendre vraiment forme. En 1957, qui est l'année où Juan Manuel Fangio a offert au Trident le championnat du monde de Formule 1 au volant de la légendaire 250F, la 3500 GT est présentée à Genève : c'est la première voiture de sport de route produite à grande échelle. C'est aussi la première Maserati à traverser l'océan et à arriver aux États-Unis.

Deux ans plus tard, au salon de Genève de 1959, c'est le tour de la 3500 GT Spyder dessinée par Giovanni Michelotti et réalisée par Vignale autour d'un moteur de 3,5 litres en mesure de développer 235 chevaux. Une voiture destinée à laisser un signe pour son style au point d'avoir été définie par la presse comme « une œuvre d'art en mouvement ». Les Anglais d'Autocar écrivirent alors : « son déploiement de chevaux impeccable et sa tenue de route brillante ont immédiatement convaincu ». La caisse du modèle était en acier, mais les portières, le coffre et le hayon étaient en alliage léger avec une calandre légèrement anguleuse et géométrique.



Les années Soixante marquent un tournant historique : Maserati abandonne les sigles avec lesquels elle baptisait ses modèles et commence à leur donner des noms inspirés des vents. La première fille du vent de la marque est la Mistral, un nom hérité d'un vent violent qui vient du nord et souffle sur la Méditerranée. La Mistral, qui a été dessinée par la carrosserie Frua et fut présentée en version spyder en 1964, était la réinterprétation en version chic de la fastback-coupé avec un coffre à bagages généreux. Dotée de puissants moteurs 6 cylindres de 3,5 ou 4,0 litres, elle offrait des performances décoiffantes au propre comme au figuré.

La légende raconte que quand ses ouvriers lui demandaient pourquoi il continuait à garder une Maserati Ghibli dans son garage, Henry Ford II répondait : « Elle y restera tant que vous ne me fabriquerez pas une Ford aussi belle ». Une voiture d'une telle beauté ne pouvait pas ne pas avoir de version spyder : celle qui est née des croquis inspirés de Giorgetto Giugiaro a été une des voitures les plus chères de l'époque, car elle était dotée d'un V8 de 4,7 litres ou, plus rarement, d'un 4,9 litres de 335 ch pour la version Spyder SS.

Dans les années 80, Maserati introduit le moteur turbo avec son V6 biturbo de 180 ch en mesure de dépasser les 215 km/h. La Biturbo Spyder fut développée par Zagato qui la transforma en biplace (avec deux strapontins à l'arrière) réduisant l'empattement original de 2400 millimètres. Née en 1984, la Biturbo Spyder a continué son évolution jusqu'en 1994 arrivant à plus de 3000 exemplaires vendus en 10 ans.

En entrant dans les années 2000 sous l'aile protectrice de Ferrari, Maserati recommence à fabriquer des cabriolets avec la Maserati Spyder, dont le nom volontairement basique avait été choisi pour associer la voiture aux mythiques Mistral et Ghibli cabriolets qui sont restées dans les mémoires et le cœur des inconditionnels du genre. La Maserati Spyder, aussi connue sous le nom de 4200 GT Spyder arrive en 2001 et se présente alors comme une voiture élégante et moderne, admirablement servie par un intérieur luxueux et un puissant moteur V8 de 4244 cm<sup>3</sup>, en mesure de développer 390 chevaux et de pointer à 283 km/h. Cette voiture luxueuse était aussi un concentré de technologie, à commencer par son changement de vitesses à volant inspiré de la Formule 1 et appelé *Cambiocorsa*.

Nous voici à l'aube du 21<sup>e</sup> siècle, Maserati qui continue à croire dans les décapotables, lance la GranCabrio en 2009. Conçue par Pininfarina, elle incarne depuis l'essence du style et de l'élégance italienne, bien servie en cela par son puissant moteur V8 et des technologies à l'avant-garde, et est devenue le nouveau symbole de la volonté de Maserati d'unir plaisir de conduite et performances sans compromis.

Et nous voici à la GranCabrio d'aujourd'hui, qui en digne descendante de la GranTurismo, est une voiture luxueuse qui fait tourner les têtes et décoiffe au propre et au figuré, aujourd'hui comme hier.

### **Les piliers de la GranCabrio**

Les caractéristiques de la GranCabrio peuvent être résumées en quatre concepts de base, qui résument l'énorme potentiel de la dernière-née de Maserati :

- **Élégance à ciel ouvert.** Passion des détails, matières luxueuses et qualité exceptionnelle : tout concourt à créer l'expérience à ciel ouvert ultime dans cette décapotable qui est la quintessence de l'âme Maserati.
- **Performances.** Plaisir de conduite, une voiture puissance et musclée sur circuit comme sur route, parfaite y compris pour parcourir de longues distances en compagnie.



- **Technologie avant-gardiste.** La GranCabrio incorpore des technologies pointues, de son système d'infodivertissement aux aides à la conduite, pour de meilleures prestations, plus de sécurité et plus de fun.
- **Design iconique.** Un style unique, étudié en parallèle avec la version coupé, pour interpréter de la meilleure façon possible le passage du hard-top à la capote repliable.

### La capote en toile

La Maserati GranCabrio se distingue par son inimitable « open air experience », expérience à ciel ouvert, qui permet de profiter de la route que nous parcourons. Sa capote en toile, disponible en cinq couleurs – noir, bleu marine, gris titan, grège et grenade – garantit une expérience de conduite impeccable, et ce, aussi bien quand la voiture est fermée (sa forme est alors celle d'un coupé) qu'en version cabriolet. Quand sa capote est rabattue, la voiture conserve en effet une aérodynamique pointue qui se double d'un confort magistral.

Sa capote en toile souple peut être ouverte/fermée jusqu'à une vitesse de 50 km/h (31 mph). Elle s'ouvre en 14 secondes top chrono et se referme en 16 secondes. Le mouvement d'ouverture/fermeture peut être actionné à tout moment via un bouton tactile sur l'écran central.

Pour garantir l'espace nécessaire dans le coffre pour ranger la capote repliée, Maserati propose un « cargo space » qui peut être rabattu (en position horizontale à l'intérieur du coffre) pour augmenter le volume du compartiment à bagages si vous décidez de toujours voyager avec la capote fermée,

Le menu Cabrio permet à l'utilisateur de contrôler l'ouverture/la fermeture de la capote aussi bien avec une commande gestuelle qu'en appuyant de manière prolongée sur le bouton. En balayant l'écran vers la gauche sans enlever le doigt, il est possible de commander la fermeture de la capote, tandis que le même geste vers la droite permet de l'ouvrir. L'opération peut être interrompue/reprise à tout moment en soulevant le doigt de l'écran pendant la fermeture/ouverture du toit, ce qui permettant un contrôle complet du mécanisme par l'utilisateur.

### Chaque-nuque et coupe-vent

Le confort à l'intérieur de l'habitacle, y compris quand la capote est ouverte, est garanti par le *neck warmer* ou chauffe-cou, qui enveloppe le conducteur et le passager d'un souffle d'air chaud, qui est diffusé directement par les sièges de nouvelle conception. De série sur tous les modèles, le Chauffe-nuque s'active avec un bouton dédié sur l'écran Comfort, qui permet de gérer aussi les trois vitesses qui règlent l'intensité de la soufflerie.

En option, il est possible de doter la voiture d'un *wind stopper*, ou coupe-vent, repliable manuellement dans le coffre à bagages : quand il est monté derrière les sièges avant, il empêche la formation de turbulences dans l'habitacle quand la capote est ouverte.

Cette option, qui est bien évidemment uniquement utilisable quand on voyage seul ou à deux, permet de profiter à la fois d'une aérodynamique optimale même lorsque la capote est baissée.

Le coupe-vent est fourni avec un sac de protection qui permet de l'utiliser facilement dans le coffre à bagages.



## **Design**

### Design iconique et élégance à ciel ouvert

Née pour ainsi dire en parallèle de la GranTurismo, la nouvelle GranCabrio en reprend la sobriété et l'élégance des lignes, confirmant le concept exprimé par la version coupé avec à la clé un meilleur équilibre entre démarche esthétique et fonctionnalité sans excès. Une union rare qui est à l'origine, comme chez sa devancière, d'une beauté naturelle et d'un design qui s'affranchit des modes pour mieux affirmer le caractère intemporel de la GranTurismo.

Avec des lignes indéniablement uniques, reconnaissables au premier coup d'œil, Maserati sculpte la technologie et joue l'épure pour habiller une mécanique de haute volée en mettant l'accent sur la pureté des formes et les détails raffinés.

Capot long, corps central entrecoupé par les quatre passages de roue : les fondamentaux restent et les proportions classiques des voitures de la marque sont au rendez-vous. Tous ces éléments sont même sublimés dans ce modèle qui, comme la GranTurismo, frappe par sa sportivité affirmée. La capote en toile permet de conserver une ligne épurée quand la capote est fermée, tandis que son ouverture permet de voir le luxe feutré et épuré de l'habitacle.

Avec la GranCabrio, Maserati a une fois encore choisi d'inscrire délibérément le design dans la continuité de la génération précédente très appréciée par la clientèle : le profil à la fois élégant et décidé de la voiture confère aux surfaces un aspect agréablement dynamique, les lignes sont sinueuses, les volumes galbés, tandis que la forme des passages de roue met en valeur la transition entre le raffinement du design et la partie technique de la voiture.

## **L'extérieur**

### Un faciès unique et des groupes optiques arrière fascinants

À l'instar de tous les nouveaux modèles Maserati depuis la Halo Car MC20, l'avant de la GranCabrio se caractérise par des blocs optiques verticaux qui sont devenus la nouvelle signature lumineuse de la marque. Ce choix stylistique confère à la voiture une spontanéité et une allure sportives.

La calandre est surmontée du Trident, l'emblème iconique de la marque, ici en trois dimensions.

L'arrière est caractérisé par les nouveaux blocs optiques introduits avec la GranTurismo, dont la forme évoque à la fois celle en boomerang classique de nombreuses Maserati du passé et celle d'un harpon. Une forme qui, éclairée par la technologie Full Led, permet à la GranCabrio d'avoir même en poupe une signature reconnaissable entre toutes, agressive.

La GranCabrio accueille le conducteur et ses passagers avec une séquence d'éclairage exclusive à l'extérieur et dans l'habitacle, qui s'active en fonction de la distance de la clé. Les lumières s'allument quand on s'approche ou qu'on s'éloigne du véhicule, tandis que les portes et le coffre se verrouillent quand on s'éloigne. \*



\* Ces fonctions doivent être autorisées à l'avance.

### Le « cofango »

Un des éléments les plus distinctifs et représentatifs du design de la GranCabrio est le « cofango », que nous avons déjà plus qu'apprécié sur la GranTurismo. Ce terme, qui dérive de la fusion des deux mots italiens « cofano » (capot) et « parafango » (bouclier), désigne un composant de la voiture né de l'union de ces deux pièces de carrosserie.

Réalisé par un partenaire leader du marché pour cette technologie, le cofango de la GranCabrio est identique à celui de la GranTurismo, et a une surface de plus de 3 m<sup>2</sup>, ce qui le propulse au sommet du marché pour ce qui est des dimensions.

### Les roues

La nouvelle Maserati GranCabrio est équipée d'une monte décalée d'origine caractérisée par des pneumatiques plus grands à l'arrière (21" 295/30) qu'à l'avant (20" 265/30).

L'offre de jantes est composée de 6 design avec 4 finitions différentes pour la version Trofeo.

Les étriers de frein sont proposés en cinq coloris différents pour la version Trofeo : noir, jaune, bleu, rouge, rouge anodisé.

### Les couleurs

Parfaitement raccord avec l'ADN de Maserati, les inspirations pour la nouvelle GranCabrio, comme pour la GranTurismo, sont venues de son ancrage italien et d'une quête de beauté constante qui a abouti à des pigments à effet et des applications innovantes. Le résultat est une surface vibrante qui se nourrit de l'interaction constante de la lumière et de la matière.

La Maserati GranCabrio Trofeo est disponible en six couleurs : Bianco Astro, Nero Assoluto, Blu Modena, vert métallisé, Grigio Incognito, Grigio Maratea Matte.

En plus de ces teintes de série, une nouvelle gamme de 26 couleurs spécialement créées et de combinaisons sera disponible, et il sera aussi possible de personnaliser le véhicule avec des matériaux exclusifs grâce au programme de personnalisation Maserati Fuoriserie.

### **L'intérieur**

L'aménagement de la GranCabrio est à la fois audacieux et sophistiqué. Il incarne pleinement l'esprit de Maserati en unissant la tradition artisanale italienne à l'utilisation de matières nobles, en parfaite résonance avec l'élégance d'un design palpable dans tout l'habitacle. Un résultat qui rend la GranCabrio extrêmement luxueuse et en exalte l'âme.

### Design épuré et contemporain



La GranCabrio s'engouffre dans la voie ouverte par Maserati avec la supercar MC20 et sa version cabriolet Cielo, le SUV Grecale et la GranTurismo. Les modèles avec lesquels Maserati a commencé à définir une ligne de finitions intérieures inspirées de la philosophie « balance of the opposites », autrement dit l'équilibre des contrastes.

En parfait interprète de l'esprit Maserati, l'aménagement de la GranCabrio est audacieux et sophistiqué.

La tradition artisanale italienne et l'utilisation de matières nobles définissent parfaitement le chic de la décoration et des coutures apparentes qui habillent tout l'habitacle. La sensation finale est celle d'un luxe extrême, en parfaite adéquation avec l'âme de la GranCabrio.

Dans la GranCabrio aussi, la tradition locale et la maestria artisanale italienne entrent en symbiose avec l'innovation et la technologie. Ce contraste, entre luxe et technologie, est immédiatement visible quand la capote de la GranCabrio est ouverte et que le regard est happé par les matières ouvragées uniques de la sellerie avant de l'être par les écrans qui regroupent les commandes.

La singularité des matériaux et de leurs procédés de mise en œuvre racontent une tradition de génie artisanal italien en dialogue constant avec les innovations technologiques (state-of-the-art technology).

La vocation fonctionnelle imprègne l'ensemble. Inspiré, le design de l'intérieur est épuré, contemporain et émotionnel, et fait une place nette aux nouvelles technologies.

L'absence de levier de vitesse permet de mieux exploiter l'espace avec une série de compartiments de rangement pratiques et esthétiquement réussis.

Le tunnel central libéré de tout encombrement (toutes les commandes sont digitales) privilégie les matériaux de haute qualité qui triomphent.

L'aménagement est celui d'une voiture de sport. La ligne des panneaux de porte est dynamique et la division chromatique magnifie le design de la planche de bord : la partie supérieure mince et légère semble voler sur la partie principale qui est raffinée par le travail des matières des différentes selleries.

La recherche et le souci maniaque des détails font la différence.

L'habitacle tout entier mise sur des matériaux authentiques, qui créent une sensation d'harmonie absolue.

Les sièges sportifs jouent la carte du confort avec des appuie-tête intégrés et reprennent les motifs de la planche de bord jusque sur leur dossier. Ils sont construits sur un châssis léger pour limiter le poids.

Calqués côté look sur leurs homologues de l'avant, les sièges arrière offrent deux vraies places d'un confort là encore extrême.

### Le volant multifonction

Le volant multifonction de la GranCabrio hisse la sportivité à un niveau supérieur.

Le bouton de marche/arrêt sur la gauche souligne l'ambition sportive lors du démarrage de la voiture. À droite, le second bouton rotatif permet de choisir les modes de conduite et d'activer les suspensions pneumatiques en option.

Le volant est doté d'un bouton de marche/arrêt bleu et est gainé de cuir perforé sur la version Trofeo.



Les palettes de changement de vitesse au volant sont de série en aluminium foncé satiné. La fonction de chauffage peut être actionnée au moyen de l'écran Comfort et est de série sur toute la gamme.

## **L'ingénierie**

### L'architecture

Quand en 2017, elle est partie d'une « page blanche » pour développer une nouvelle architecture de véhicules pensée pour gérer la gamme GranTurismo, Maserati a tout de suite imaginé aussi une version décapotable. La GranCabrio est pratiquement née avec GranTurismo dont elle partage le brief créatif. Il s'agit d'un projet 100 % Maserati, qui a amené les ingénieurs de l'Innovation Lab à se lancer en refusant tout compromis dans un défi dont la vedette est le produit le plus iconique de la marque, un produit qui vient de l'histoire de la Maison au Trident et qui la fera entrer dans le futur.

La coque, construite avec des technologies spécialement mises au point pour le projet, privilégie les matériaux légers tels que l'aluminium et le magnésium, aux côtés d'aciers extrêmement performants qui sont réservés aux organes les plus critiques. Plus de 65 % de la voiture est en aluminium. Cette approche multimatériaux a rendu nécessaire la mise au point de nouveaux procédés de production et permis de n'augmenter que de très peu le poids de la GranCabrio par rapport à la GranTurismo. Pour être précis, une centaine de kilos à peine pour la version à moteur thermique. L'architecture, de plus, a été conçue pour être modulaire et, en particulier, pour pouvoir accueillir des propulseurs essence et électriques avec des adaptations minimales.

## **Propulseur**

### Le moteur Nettuno V6

Le six cylindres bi-turbo de 3 litres de la GranCabrio est le même que sur la GranTurismo et s'appuie sur la technologie MTC, *Maserati Twin Combustion*, apparue pour la première fois sur le groupe motopropulseur Nettuno qui anime la supercar sportive MC20 et qui utilise une technologie brevetée à préchambre qui vient de la Formule 1.

La GranCabrio Trofeo est dotée d'un moteur Twin Turbo de 550 ch.

C'est un moteur extrêmement sophistiqué qui atteint une synthèse parfaite entre performances et consommation, étant à la fois extrêmement efficace et en mesure de s'adapter aux diverses conditions d'utilisation.

L'architecture de la GranCabrio et son avant très allongé, la hauteur du capot et sa forme extrêmement sportive sont le fruit de choix techniques précis. Toutes les GranCabrio sont dotées d'une transmission intégrale et le choix de positionner le différentiel avant en ligne avec le moteur a permis d'obtenir une solution idéale qui procure des avantages considérables au niveau de la dynamique de la voiture.



Le différentiel avant dans cette position permet, en effet, de monter le moteur plus bas et d'abaisser par conséquent le profil de la voiture, en plus de le rapprocher du centre de gravité, ce qui se solde par une répartition idéale des masses.

Par rapport au moteur Nettuno de la MC20, le six cylindres de la GranCabrio a un carter humide et non plus sec. Le moteur est doté de la désactivation des cylindres. Dans des conditions de fonctionnement déterminées, la rangée de droite est désactivée, en maintenant à l'arrêt le train de soupapes grâce à un système de poussoirs qui retombent sur eux-mêmes : un résultat rendu possible par un circuit d'huile spécifique et l'utilisation de composants de nouvelle génération.

Le système à préchambre passive, présenté pour la première fois sur la MC20, est une solution unique sur le marché qui permet l'allumage de la combustion dans un volume séparé.

La flamme se propageant, la combustion passe du volume de la préchambre à celui de la chambre de combustion traditionnelle, à travers une série de trous spécifiquement dimensionnés.

Le résultat est une combustion plus rapide, plus uniforme et plus efficace. La vraie innovation réside dans l'utilisation de ce composant en conjonction avec une seconde bougie qui, unie au double système d'injection, fait cohabiter (à l'intérieur du même moteur) deux systèmes de combustion.

En pratique, le système de combustion traditionnel a été associé à un système de combustion à préchambre. Cette solution technique permet d'optimiser les performances (puissance, couple et consommation) dans toutes les conditions d'utilisation, grâce à la possibilité de choisir le meilleur mode de combustion.

Les deux systèmes s'activent séparément ou simultanément selon la demande de couple moteur sans que le conducteur ne remarque la moindre variation en termes de performance, de bruit et de confort de conduite.

La mise au point d'une stratégie de contrôle et le développement de composants spécifiques se sont révélés essentiels pour garantir et confirmer la validité et l'efficacité de ce nouveau système de combustion sur les modèles de route. Le résultat est un moteur caractérisé par une grande fluidité de distribution, tour à tour docile ou performant en fonction des conditions d'utilisation sur route et sur circuit.

#### Le VDCM (Vehicle Domain Control Module)

La nouvelle architecture électronique développée par Maserati et introduite avec la GranTurismo est reposée sur la GranCabrio.

Son cœur est constitué par le VDCM (Vehicle Domain Control Module), que l'on peut qualifier de « contrôleur en chef de la voiture », un véritable chef d'orchestre qui contrôle tous les systèmes dynamiques fondamentaux et avec lequel le conducteur interagit en utilisant le sélecteur de mode de conduite sur la droite du volant.

Le VDCM est un projet 100 % Maserati, dont le logiciel a été conçu, mis en œuvre et calibré en interne.

Cette solution hi-tech, qui s'appuie sur le savoir-faire pluri-décennal de Maserati dans le domaine de la dynamique automobile, contrôle la voiture à 360° en intégrant les informations et en intervenant



sur l'ensemble des principaux systèmes du véhicule afin de garantir des performances au sommet et la meilleure expérience de conduite qui soit dans toutes les conditions.

C'est le centre névralgique de la voiture, en mesure d'indiquer avec précision les objectifs et les temps aux principaux organes, garantissant un accord parfait, réduisant les temps d'intervention et amplifiant les performances, le plaisir de conduite et la sécurité.

La possibilité d'un contrôle complet (qui est désormais prédictif et non plus réactif) au niveau du véhicule garantit de pouvoir définir complètement le comportement dynamique de la GranCabrio, et crée une distinction nette entre les différents modes de conduite.

## **Les modes de conduite**

### Les modes de conduite de la version Trofeo

La version Trofeo à moteur thermique de la GranCabrio a quatre modes de conduite différents : COMFORT, GT, SPORT et CORSA, auxquels s'ajoute l'option ESC OFF qui désactive tous les contrôles électroniques.

Ces modes se sélectionnent avec la commande rotative au volant qui comporte au centre le bouton de réglage des suspensions.

*Mode COMFORT* : ce mode de conduite est idéal pour une conduite détendue qui conjugue agrément de conduite élevé et confort maximal. Dans cette configuration, les suspensions sont réglées pour maximiser le confort, et le moteur et la transmission répondent aux commandes avec une réactivité ouatée pour une expérience de conduite toute en douceur.

Le *Mode GT*, qui est le mode de conduite prédéfini au démarrage du véhicule, est aussi celui qui traduit le mieux l'expérience de conduite équilibrée que l'on associe à la GranTurismo. Il est idéal pour la conduite au quotidien et garantit un agrément, un confort et une efficacité maximaux, sans renoncer au dynamisme caractéristique de la GranCabrio.

Dans ce mode, l'échappement reste discret jusqu'à ce que les 5000 tours/minute soient dépassés.

*Mode SPORT* : le mode Sport offre les meilleures performances dynamiques garantissant une expérience de conduite grisante sur les routes de tous les jours. La sonorité de l'échappement s'amplifie, le moteur délivre des performances qui tutoient les sommets, les passages de rapport se font plus rapides et réactifs, et la configuration des suspensions intensifie la dynamique de conduite. Le contrôle de traction laisse une plus large marge de contrôle au conducteur qui, si les conditions de sécurité le permettent, peut même décider de désactiver l'ESC.

*Mode CORSA* : ce mode offre au conducteur l'expérience la plus extrême et la possibilité de goûter pleinement l'âme sportive de la GranCabrio. Il est conçu pour être utilisé sur les circuits. La voiture adopte des stratégies de contrôle minimum qui laissent le conducteur libre de mettre à l'épreuve ses talents de pilote. Dans ce mode, la pédale d'accélérateur devient très directe et le moteur et la boîte sont d'une réactivité extrême. Les suspensions augmentent le niveau d'amortissement et la garde au sol de la voiture est calculée pour maximiser la charge aérodynamique verticale. Le combiné d'instruments digital adapte l'affichage Corsa afin de mettre en avant les éléments les plus



utiles pour les performances. La désactivation de l'ESC, qui peut être enclenchée par le pilote avec la commande dédiée, complète l'expérience de conduite GranCabrio Corsa.

En mode Sport ou Corsa, le conducteur a la possibilité d'activer le Launch Control en utilisant les palettes « - » et en suivant la procédure indiquée sur le combiné d'instruments digital.

#### Fonctionnalité d'optimisation des performances en mode Corsa

En mode Corsa, d'autres fonctionnalités accessibles via les contrôles des modes de conduite sur l'écran d'info-divertissement permettent au conducteur de régler ultérieurement les niveaux de vectorisation du couple et de contrôle de traction passant des conditions optimales pour les performances sur chaussée mouillée jusqu'aux réglages de dérive extrême.

En mode Sport ou Corsa, le conducteur a la possibilité d'activer le Launch Control en utilisant les palettes « - » et en suivant la procédure indiquée sur le combiné d'instruments digital.

### **La technologie au service du plaisir à bord**

#### Le cockpit digital

L'habitacle de la GranCabrio dose avec bonheur luxe et technologies, avec à la clé deux écrans tactiles.

- Dalle centrale de 12,3'' et l'écran Confort de 8,8'' sont positionnés ergonomiquement pour faciliter l'accès aux commandes et ne pas faire obstacle au niveau des jambes. Les commandes numériques de la climatisation sont placées de manière logique et sont, par conséquent, plus rapidement accessibles que sur les autres voitures de la catégorie. Les commandes gestuelles rapides, déjà expérimentées sur la GranTurismo, permettent de régler la température et la vitesse des ventilateurs instantanément et sans quitter la route du regard. Wireless Carplay, Android Auto et Baidu CarLife permettent d'intégrer l'expérience de votre smartphone en quelques secondes. Les utilisateurs peuvent connecter jusqu'à deux téléphones.
- Combiné d'instruments digital de 12,2''. Il garde sa place de référence sur le marché sur le triple plan de l'intuitivité, de la facilité de configuration et des graphiques franchement réussis. Le soin des détails n'a pas d'équivalent dans le segment. En témoignent l'élégance et le raffinement des éléments graphiques et la forme-même de l'écran, qui enveloppe le volant pour maximiser la visibilité des informations. Il peut être personnalisé en choisissant quatre agencements différents, *Classic*, *Evolved*, *Relaxed* et *Corsa* (ce dernier étant activé automatiquement à l'insertion du mode de conduite CORSA). La configuration du combiné d'instruments digital est enrichie de nombreux widgets pratiques au graphisme élégant.
- Affichage tête haute reconfigurable. Fonctionnalité rare dans le segment, l'affichage tête haute (HUD) minimise les distractions au volant en projetant directement sur le pare-brise des informations clés telles que la vitesse, les cartes et les indications routières.
- Horloge numérique Maserati. L'horloge de bord la plus aimée de tous les temps. Cette icône venue du passé réinterprétée de manière contemporaine et fonctionnelle donne un avant-goût du futur. Reconfigurable, elle multiplie les casquettes : 3 skins (Classic, Design et Sport),



4 animations dynamiques (boussole, mesureur de force G, accélérateur et chronomètre) et des pop-ups contextuels (connexion de smartphone via Bluetooth, démarrage de la recharge sans fil du téléphone).

Les utilisateurs peuvent aussi interagir avec l'horloge digitale grâce à la commande vocale « Hey Maserati » qui permet d'activer l'assistant vocal et de régler rapidement la climatisation, les médias, la navigation et les appels téléphoniques.

### **Maserati Intelligent Assistant (MIA)**

La GranCabrio est équipée du système multimédia de dernière génération MIA (Maserati Intelligent Assistant).

Le cœur du MIA est le système d'exploitation Android Auto dont la vitesse, les prestations fonctionnelles et les performances de traitement des données n'ont rien à envier aux tablettes, et se doublent d'une mémoire plus importante pour offrir une expérience utilisateur qui se distingue par sa rapidité de réponse.

Offrant une utilisabilité confondante de simplicité, intuitive et personnalisée pour chaque client, le MIA permet de configurer l'expérience utilisateur en créant des pages qui regroupent les fonctions préférées de l'utilisateur ou celles qu'il utilise le plus souvent, de manière à optimiser la rapidité d'accès et permettre d'effectuer des opérations d'une pression du doigt.

Grâce au système d'exploitation Android Auto, il est possible de mémoriser jusqu'à cinq profils utilisateur différents. Chaque utilisateur peut configurer son profil avec ses informations personnelles, en incluant ses préférences musicales et des fonctions associées à l'utilisation du véhicule. Le système centralise également d'autres données qu'il connecte au profil de l'utilisateur, comme la température, la position du siège et le positionnement des rétroviseurs. Le passage d'un profil utilisateur à un autre est extrêmement simple et peut être effectué d'une seule pression du doigt sur le menu principal.

MIA permet de connecter simultanément deux téléphones via Bluetooth, ce qui est appréciable pour gérer diverses fonctions prioritaires comme les appels, la sélection musicale et les messages de texte.

Les passagers peuvent se servir d'Apple CarPlay et d'Android Auto pour utiliser les applis de leur téléphone en mode sans fil de manière rapide et immédiate, en laissant leur appareil posé en toute sécurité.

La GranCabrio est dotée d'un système de reconnaissance vocale qui utilise un logiciel, une technologie de microphone et la fonction vocale naturelle. Dire, par exemple, « Hé Maserati, régler la température à 21 degrés » évite de devoir appuyer sur un bouton pour lancer le système de reconnaissance vocale.

Le MIA permet de configurer jusqu'à cinq profils différents en y associant des préférences personnelles (réglages préférés en matière de climatisation, médias, navigation, sièges, rétroviseurs, etc.).



## Les systèmes avancés d'aide à la conduite

### Pour voyager en sécurité en Maserati

La raison d'être des systèmes avancés d'aide à la conduite est d'assister le conducteur dans les situations complexes pour qu'il profite pleinement de l'expérience de conduite GranCabrio.

Dans chaque Maserati, la technologie, le design et le luxe convergent atteignant un équilibre unique sur le marché. Dans la GranCabrio, cette harmonie est palpable à tous les niveaux, jusque dans les ADAS. Le capteur radar, par exemple, est intégré harmoniquement au centre de la grille à pointe de Maserati de manière à être masqué par le Trident tout en conservant intacte sa capacité de détection.

Les principales nouveautés :

- Maserati Active Driving Assist : une référence dans le segment sur le plan de la fluidité et de la fiabilité, y compris pour les manœuvres les plus brusques. Grâce à un calibrage attentif, le confort de conduite extrême de mise chez Maserati n'est nullement impacté par les ADAS L2 qui contribuent même à accroître l'assurance et la sérénité du conducteur. En particulier, parmi les divers systèmes ADAS L2, le système actif de maintien dans la voie s'enrichit de l'Emergency Lane Keeping, qui protège les occupants en intervenant sur la direction en cas de collision imminente.
- Dynamic Road View : durant l'utilisation des systèmes d'aide à la conduite, le combiné d'instruments digital affiche une reconstruction dynamique en 3D des voitures qui l'entourent.
- Rear Emergency Braking : lors des manœuvres en marche arrière, la GranCabrio non seulement avertit le conducteur avec des signaux sonores, mais elle prévoit les situations de choc imminent et freine automatiquement pour annuler les risques de collision avec des véhicules ou des obstacles situés sur la trajectoire du véhicule.
- Surround View Camera 2D : la caméra Surround permet au conducteur de jouir d'une vue panoramique à 360° de la zone entourant la voiture, accompagnée d'une image de celle-ci vue du haut que l'utilisateur peut faire pivoter à loisir.
- Virtual Wall : les obstacles relevés par les capteurs de stationnement s'affichent sous forme de blocs virtuels qui changent de couleur en fonction de la proximité du véhicule, ce qui aide le conducteur pour les créneaux ou d'autres manœuvres délicates.

## Maserati Connect

Maserati Connect tire parti de la connexion Internet du véhicule pour enrichir l'expérience de conduite avec des services essentiels pour la sécurité, la navigation, le divertissement et le confort. Avec la GranCabrio, la gamme des services disponibles est encore plus complète.

Une grande partie des services de Maserati Connect sont gratuits pendant 10 ans.

Parmi les principaux services que Maserati propose à ses clients :

Maserati Guard : un système puissant de détection et récupération du véhicule en cas de vol. Le système avise le propriétaire de la GranCabrio en cas d'effraction en envoyant une notification sur l'appli Maserati Connect et fournit au client une ligne téléphonique dédiée qui coordonne les



activités de récupération du véhicule avec les forces de l'ordre locales et éventuellement, quand et où cela est possible, empêche l'allumage du moteur.

Sécurité (assistance routière eCall, bCall) : en cas de danger pour les occupants de la voiture, la Maserati GranCabrio offre un service d'appel d'urgence qui, activé manuellement ou automatiquement en cas d'accident, contacte les services de secours publics ou un prestataire privé (selon les pays) pour l'assistance médicale. Maserati offre en sus le service Roadside Assistance Call, qui fournit aux clients une assistance routière en cas de dysfonctionnement du véhicule.

Application Maserati Connect : grâce à l'appli Maserati Connect, le propriétaire sera en mesure d'interagir avec la voiture et de consulter des informations sur les conditions et la localisation du véhicule. De plus, le propriétaire recevra une notification en cas de vol de son véhicule et dans celui où la personne au volant violerait une série de règles configurées au préalable dans l'application. Le client peut aussi protéger son véhicule contre tout usage abusif en activant le mode Valet s'il le confie à des étrangers. L'appli Maserati Connect, enfin, a été développée pour pouvoir être aussi utilisée avec une montre connectée pour maximiser la facilité d'utilisation.

Assistant Alexa à bord + Hotspot wi-fi : Alexa est l'assistant vocal le plus puissant et le plus rapide jamais proposé sur une Maserati. Toutes les commandes vocales typiques d'Alexa peuvent être utilisées et il est possible de contrôler instantanément la navigation, les médias, les appels et les appareils intelligents à distance. Un abonnement données est inclus avec l'assistant vocal Alexa de la voiture permettant d'activer un hotspot wi-fi à bord et à jusqu'à huit appareils de naviguer sur le net.

Alexa Home to Vehicle : permet d'interagir avec sa Maserati depuis chez soi, facilement, avec de simples commandes vocales. En communiquant depuis son domicile avec l'assistant personnel virtuel Alexa, l'utilisateur peut envoyer une destination à la voiture ou en contrôler l'état ; s'enquérir, par exemple, du niveau de carburant, de la pression des pneumatiques et de bien d'autres choses encore.

Maserati Guide and Drive : parmi les services connectés facilitant la navigation, il faut citer la navigation prédictive qui suggère au conducteur de possibles destinations en se basant sur ses habitudes et la fonctionnalité Street-view, qui associe à la destination fixée des photographies réelles à 120° pour aider le conducteur à reconnaître facilement sa destination exacte. Les autres services comprennent des informations en temps réel sur la circulation, les places de parking disponibles et le prix du carburant.

L'interaction avec le smartphone est optimisée grâce à la fonctionnalité Navigation du dernier kilomètre, qui permet d'envoyer sa destination sur un téléphone personnel au cas où il ne serait pas possible d'y arriver en voiture (par exemple dans une zone piétonne). La fonctionnalité fonctionne aussi dans l'autre sens d'un smartphone personnel à la voiture.



## **Le système audio Sonus faber**

Le système audio de la GranCabrio garantit une expérience d'écoute immersive et unique grâce au système Sonus faber.

Conçue et réalisée par Sonus faber, les artisans italiens du son, la GranCabrio propose deux configurations audio différentes : le système audio Premium (de série) avec 13 haut-parleurs, un son surround bidimensionnel et une puissance de 815 watts, pour une expérience sonore naturelle unique et le système audio High Premium (en option) avec 16 haut-parleurs, un son surround bidimensionnel et tridimensionnel, avec une amplification puissante allant jusqu'à 1060 watts, pour une profondeur et une rondeur du son vraiment uniques. Les deux systèmes offrent différents pré réglages pour une expérience sonore d'une intensité rare.

Les matériaux naturels et le design exclusif des enceintes sont à l'origine d'un son extrêmement naturel à l'intérieur de l'habitacle, qui se distingue par l'attention particulière apportée à l'alignement spatial et temporel entre les haut-parleurs d'aigus et de médiums, indispensable pour atteindre la justesse des timbres labellisée « Voice of Sonus faber » (VOS).

La technologie du subwoofer, comme c'était déjà le cas sur la GranTurismo, a changé. Plus de caisson dans le coffre, mais une enceinte « air libre », accouplée à la cavité externe pour optimiser les prestations et l'espace.

Le son naturel original Sonus faber est, dès la configuration standard, la clé d'une expérience d'écoute immersive d'exception portée par 13 haut-parleurs et un amplificateur à deux canaux DSP avec au total 815 watts : 4 Tweeters, 3 Médiums avant, 2 Woofers avant, 2 Médiums arrière, 1 Woofer arrière, 1 Subwoofer.

Dans la version en option, Sonus faber propose 16 haut-parleurs de qualité supérieure par rapport au système de série, pilotés par un amplificateur plus puissant, toujours à deux canaux DSP, qui délivre jusqu'à 1060 watts au total : 5 Tweeters, 3 Médiums avant, 2 Médiums avant en hauteur, 2 Woofer avant, 2 Médiums arrière, 1 Woofer arrière en hauteur, 1 Subwoofer.



## Tableau des caractéristiques techniques

GRANCABRIO TROFEO	
DIMENSIONS ET POIDS	
Longueur (mm)	4966
Largeur – avec les rétroviseurs latéraux (mm)	2113
Largeur – sans les rétroviseurs latéraux (mm)	1957
Hauteur (mm)	1365
Empattement (mm)	2929
Voie avant (mm)	1646
Voie arrière (mm)	1660
Porte-à-faux avant (mm)	949
Porte-à-faux arrière (mm)	1088
Rayon de braquage (mm)	12,4
Capacité du coffre – « cargo space » ouvert/fermé (litres)	172/131
Capacité du réservoir (l)	70
Poids homologué (kg)	1895 (UE), 1958 (NA), 1950 (CHINE)
Distribution des poids	51/49
ARCHITECTURE MOTEUR	
Architecture moteur	Six cylindres, V6 90°
Cylindrée	2992 cm <sup>3</sup>
Alésage x course (mm)	88 x 82
Rapport de compression	11:1
Puissance maximale	550 ch
Puissance maximale à régime	550 ch à 6500 tr/min
Couple maximum	650 Nm
Couple maximal à régime	650 Nm à 3000 tr/min
PERFORMANCES	
Vitesse de pointe (km/h)	316
0-100 km/h	3,6 s
0-200 km/h	12,2 s
Distance de freinage de 100 à 0 km/h (m)	< 37 m
CONSOMMATION ET ÉMISSIONS	
Consommation (cycle mixte) en L/100 km	10 601
Émissions de CO <sub>2</sub> (cycle mixte) en g/km	240,2 – 228,1 g/km
TRANSMISSION	
Transmission	8HP75 Gen2
Rapports de transmission	5 (I)3,2 (II)2,143 (III)1,720 (IV)1,313 (V)1 (VI)0,823 (VII)0,640 (VIII)-3,478 R
Rapport final	3,09
SUSPENSIONS	



<b>Avant</b>	Quadrilatère à double bras oscillant à axe de direction « semi-virtuel » et ressorts pneumatiques avec réglage électronique de l'amortissement
<b>Arrière</b>	Suspension multilink, différentiel autobloquant électronique à ressorts
<b>FREINS</b>	
<b>Avant</b>	Disques ventilés 380 x 34 mm Étriers de frein Brembo 6 pistons
<b>Arrière</b>	Disques ventilés 350 x 28 mm Étriers de frein Brembo 4 pistons
<b>PNEUMATIQUES</b>	
<b>Avant</b>	265/30 ZR20
<b>Arrière</b>	295/30 ZR21