

# Dolce far niente

**Zoom**  
Automatico ZF  
6 rapporti  
Più coppia  
Da 114.100 euro

## MASERATI QUATTROPORTE AUTOMATICA

Con la nuova trasmissione ZF al posto del precedente sequenziale l'ammiraglia del Tridente acquista comfort e fluidità nella guida, senza perdere in brillantezza.

È **L'UNICA** vera ammiraglia italiana di gran classe che può competere con le berline tedesche da 5 metri: la Maserati Quattroporte. La sua splendida linea, disegnata da Pininfarina attorno al V8 4.2 litri di derivazione Ferrari, le ha fatto conquistare premi e riconoscimenti in tutto il mondo. Ma le mancava finora un particolare importante: una confortevole trasmissione completamente automatica al posto del sequenziale al volante stile F1 comune a tutta la produzione Maserati

(addirittura di derivazione Ferrari F430). Una trasmissione di impostazione troppo sportiva per una berlina di lusso che deve garantire il confort più totale. Adesso la Quattroporte Automatica, lungamente attesa dai clienti americani, è una realtà. Il nuovo cambio automatico con convertitore di coppia idraulico è a 6 rapporti ed è stato fornito dalla ZF, una dei leader mondiale nel settore delle trasmissioni. La Quattroporte precedente, con cambio sequenziale al volante, resta disponi-

bile ed è stata ribattezzata Duoselect, ma la nuova Automatica diventerà la versione più richiesta. L'indizio principale, ovviamente, è la bella leva del cambio (con tridente stilizzato sul pomello) al centro della plancia, là dove prima non c'era nulla. Un tocco di estrosità è stato anche quello di colorare di blu Maserati le testate del V8 nella versione Automatica (mentre sulla Duoselect rimangono rosse). Anche meccanicamente il motore ha subito qualche modifica: il V8 eroga sempre 400 cavalli a 7000 giri/minuto ma per rendere più elastico il motore per l'uso del cambio automatico è stata abbassata la curva di coppia, tanto che ora il picco è più sostanzioso (47 kgm) e si sviluppa a regime più basso (4250 giri contro 4500 g/m del Duoselect).

La modifica più importante nella distribuzione dei pesi: la Quattroporte, come tutte le



SEGLUE A PAG. 74



L'avorio che si vede in foto è uno dei due colori inediti della nuova Quattroporte Automatica: nella plancia si notano la leva del cambio automatico e i due portabicchieri più grandi. I cerchi sono da 18", 19" o 20" a seconda delle tre versioni: base, Executive o Sport.

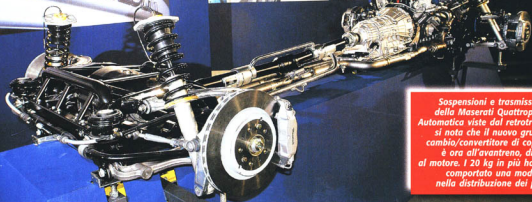


## La gamma

	Cilindrata (cm <sup>3</sup> )	N. cilindri	Potenza max. (CV CEE/gi) Doppia spia (hp/gi)	Velocità max. (km/h)	Accelerazione 0-100 km/h	Consumo km/litro (ciclo urbano)	Prezzo in euro
Automatica	4244	8	400/7000	47/4250	270	5"6	114.100
Automatica Sport GT	4244	8	400/7000	47/4250	270	5"6	123.000
Automatica Executive GT	4244	8	400/7000	47/4250	270	5"6	126.900
Duoselect	4244	8	400/7000	46/4500	275	5"2	114.100
Duoselect Sport	4244	8	400/7000	46/4500	275	5"2	123.000
Duoselect Executive GT	4244	8	400/7000	46/4500	275	5"2	126.900



## MASERATI QUATTROPORTE AUTOMATICA



*Suspensioni e trasmissione della Maserati Quattroporte Automatica viste dal retrotreno: si nota che il nuovo gruppo cambio/convertitore di coppia è ora all'avantreno, dietro al motore. I 20 kg in più hanno comportato una modifica nella distribuzione dei pesi.*

### NON C'È PIÙ IL TRANSAXLE



LA DISTRIBUZIONE DEI PESI NELLA QUATTROPORTE DUOSELECT



... E NELLA QUATTROPORTE AUTOMATICA

*La Quattroporte Automatica non monta più il cambio al retrotreno (Transaxle). Il convertitore di coppia è dietro il motore, in posizione anteriore. Lo schema mostra com'è cambiata la distribuzione dei pesi che passa dal 47% all'avantreno e 53% al retrotreno della Duoselect a un rapporto 49/51 della Automatica.*

Ferrari e Maserati a motore anteriore, usa lo schema Transaxle. Ovvero monta il motore dietro l'asse delle ruote davanti e il cambio sul retrotreno per spostare le masse più indietro possibile e ottimizzare il baricentro a tutto vantaggio della guidabilità su strada. L'adozione del cambio automatico ha obbligato i progettisti a montare il convertitore di coppia all'avantreno, all'uscita di moto dell'albero motore. Così si è persa l'ottima distribuzione di pesi della Quattroporte Duoselect (47% anteriore e 53% posteriore). Ma con un buon lavoro di ingegnerizzazione i tecnici sono riusciti a raggiungere un bilanciamento equilibrato (49%/51%) anche sulla Automatica. Una volta al volante, la proverbiale tenuta di strada della Quattroporte si ritrova intatta. La Maserati ha una guidabilità favolosa, il suo cambio automatico è dolce, progressivo e nello stesso tempo non penalizza la brillantezza del motore né il suo caratteristico rombo. Sullo spunto da fermo perde 4 decimi di secondo ma migliorano i consumi (1 litro ogni 100 km in meno). Non c'è divario di prezzo tra Duoselect e Automatica (a partire da 114.100 euro).

