



Maserati

Q U A T T R O P O R T E E V O L U Z I O N E



DAS HERZ EINES RENNWAGENS,
DER KOMFORT EINER LIMOUSINE VON
GROSSEM RENOMMEE, DER STIL EINES
WAGENS MIT KRAFTVOLLEN LINIEN: DER
MASERATI QUATTROPORTE EvOLUZIONE.

V8evoluzione





ES GIBT MENSCHEN, DIE DEN VERSUCHUNGEN DES HERZENS NICHT WIDERSTEHEN KÖNNEN. EINES HERZENS MIT 335 PS, EIN HERZ, DAS BEI JEDER BESCHLEUNIGUNG DEUTLICH ZU SPÜREN IST, EIN KRAFTVOLLES UND GROSSZÜGIGES HERZ, DAS UNTER ALLEN BEDINGUNGEN UND BEI JEDER DREHZAHL SEIN BESTES ZU GEBEN VERSTEHT.

ES GIBT MENSCHEN, DIE DEN VERSUCHUNGEN DES KOMFORTS NICHT WIDERSTEHEN KÖNNEN. SICH HINTER DEM STEUER NIEDERZULASSEN, DIE NEUE QUALITÄT DER FAHRPOSITION UND DEN REICHTUM DER INNENAUSSTATTUNG, DIE DEN FAHRER UMGIBT, ZU ENTDECKEN IST EIN VERGNÜGEN FÜR AUGEN UND HÄNDE.











ES GIBT MENSCHEN, DIE DEN VERSUCHUNGEN DES SCHÖNEN STILS NICHT WIDERSTEHEN KÖNNEN. EIN STIL, DER AUS DEM ZUSAMMENSPIEL AERODYNAMISCHER FORMEN MIT PRÄZISEN GEOMETRISCHEN SCHNITTEN ENTSTEHT. EIN STIL, DER AUDRUCK EINES UNVERWECHSELBAREN TEMPERAMENTS IST.













HERZ, KOMFORT, STIL. MASERATI QUATTROPORTE EVOLUZIONE.

DER V6 MASERATI

Im Laufe seiner Motorengeschichte hat der Hersteller Maserati immer Lösungen neuester technischer Entwicklungen angewandt. Die Architektur des Motors und die Anordnung der Zylinder bildeten die Grundlage für die Anwendung ausgefeiltester Motortechniken.

DIE MOTOREN V6 DI 90°

Zu Beginn der siebziger Jahre wurde ein neuer V6-Dreilitermotor in 90°-V-Stellung mit 190 PS bei 6000 U/min entwickelt, auf den die Versionen SS mit 208 PS bei 5800 U/min und ein 2-Liter-Motor mit 159 PS bei 7000 U/min folgten. Dieser für den Merak 2000 (1975-1983) entwickelte, extrem kompakte Motor mit reduziertem Gewicht bildet den Ausgangspunkt für die neueste Generation von Motoren, mit denen die jetzige Produktion des Quattroporte Evoluzione ausgerüstet ist: V6 in 90°-Stellung, 24 Ventile, 2790 cm³, 2 Turbokompressoren und 2 Frontintercooler: Höchstleistung 280 PS (206 kW) bei 6000 Umdrehungen, maximales Drehmoment 40,5 kgm

(397 Nm) bei 3500 Umdrehungen. Das Kurbelgehäuse (mit nassen, ausziehbaren Zylinderlaufbuchsen aus Aluminium) und die Zylinderköpfe sind aus Aluminium, das Ergebnis eines Niederdruckgießverfahrens. Das Kurbelgehäuse zeichnet sich durch seine extreme Kompaktheit und Festigkeit aus; dem Zylinderkopf liegt ein genaues Studium der Strömungseigenschaften der Leitungen und Brennkammern zugrunde, um in allen Drehzahlbereichen einen hohen thermodynamischen Wirkungsgrad zu erzielen. Die Werte für die spezifische Leistung liegen bei über 100 PS pro Liter. Die Motorsteuerung erfolgt über vier Ventile pro Zylinder mit einem Winkel von 24°, gesteuert von zwei obenliegenden Nockenwellen.

Die Ladungszufuhr wird, unterstützt von zwei Turbokompressoren und zwei Frontintercoolern, von einer Weber Marelli Anlage mit statischer Zündung über Mikroprozessoren und Einzelspule (eine pro Zylinder) gesteuert.

DER V8 MASERATI

Die große Motorentradition von Maserati - bei der man auf Triebwerke zurückblicken kann wie den V16, dem es 1929 gelang, mit einem Durchschnitt von 246,069 km den Geschwindigkeitsrekord über 10 km zu brechen, oder den Achtzylinder-Reihenmotor, der zweimal, 1939 und 1940, mit dem Maserati 8 CTF in Indianapolis gewann - ist für die Motorisierungen der heutigen Modelle der Marke Garant für Leistungen und Fahrvergnügen höchster Klasse.

Der neue V8 in 90°-Bauweise, mit 32 Ventilen, 3217 cm³, 2 Turbokompressoren, 2 Frontintercoolern, Höchstleistung von 335 PS (247 kW) bei 6400 Umdrehungen, maximales Drehmoment 45,8 kgm (450 Nm) bei 4400 Umdrehungen, der im Quattroporte Evoluzione zum Einsatz kommt, ist das Ergebnis ständiger Forschungen und Verbesserungen, die zur Neugestaltung von beinahe 70% der Komponenten geführt haben. Das Triebwerk ist komplett aus Aluminium und zeichnet sich durch seine außerordentliche Kompaktheit und seine moderne Konzeption aus. Die enorme Festigkeit ist der Tatsache zu verdanken,

TECHNISCHE MERKMALE

daß die Kurbelwellenlager miteinander verbunden sind und so ein monolithisches Ganzes aus einem Guß bilden. Die sehr kompakten Brennkammern mit einem extrem reduzierten Winkel zwischen den Ventilen (20°) garantieren schnellstmögliche Flammenausbreitung und damit einen sehr guten thermodynamischen Wirkungsgrad. Zu den technisch interessantesten Merkmalen des Maserati V8 Motors gehört das Niederdruckgießverfahren des Zylinderkopfes aus Aluminium, eine Lösung, die für die Motoren der Formel-1-Wagen entwickelt wurde. Durch diese raffinierte Gießtechnik werden Werte für die spezifische Leistung von über 100 PS pro Liter erreicht. Die Steuerung der Ladungszufuhr ist einer Weber Marelli Zündanlage übertragen, die niedrige Emissionswerte garantiert, unter Einhaltung der EG-Normen. Die statische Zündung mit Mikroprozessoren und Einzelspule (eine Spule je Zylinder) sichert eine konstante Stromabgabe auch bei höheren Drehzahlbereichen des Triebwerks. Den Technikern von Maserati ist es gelungen, ein zuverlässiges, polyvalentes Triebwerk zu schaffen: sehr elastisch im Stadtverkehr, ohne das für Motoren mit hohen Leistungswerten typische Stocken bei gleichzeitig extrem schnellem Ansprechverhalten.

Maße und Gewichte	V6 90° 2.8	V8 90° 3.2
Länge	4550 mm	
Breite	1810 mm	
Höhe	1380 mm	
Radstand	2650 mm	
Spurweite vorne	1522 mm	
Spurweite hinten	1502 mm	
Leergewicht	1543 kg *(1571 kg)	1647 kg *(1675 kg)
Vorderreifen	225/45 ZR 17	
Hinterreifen	245/40 ZR 17	
Felgen vorne	8"J x 17"	
Felgen hinten	9"J x 17"	
Tankinhalt	ca. 100 liter	
Kofferraumvolumen	ca. 475 liter	

Motor	vorne	
Anordnung		
Zylinder	6	8
Bohrung und Hub	94 x 67 mm	80 x 80 mm
Gesamthubraum	2790 cm ³	3217 cm ³
Verdichtungsverhältnis	7,4	7,3
Maximales Drehmoment	397 Nm (40,5 kgm) bei 3500 U/min	450 Nm (45,8 kgm) bei 4400 U/min
Maximale Leistung	206 kW (280 PS) bei 6000 U/min	247 kW (335 PS) bei 6400 U/min
Nockenwellen	2	
Ventile pro Zylinder	4	
Turbokompressoren IHI	2	2 (kugelgelagert)
Frontintercooler		2
Kurbelgehäuse und Zylinderköpfe	in Leichtmetall	
Zylinderlaufbuchsen	in Naßguß	
Einspritzung	elektronische Multipoint Einspritzung Weber Marelli	
Zündung	statische elektronische direkte Zündung mit Mikroprozessoren	

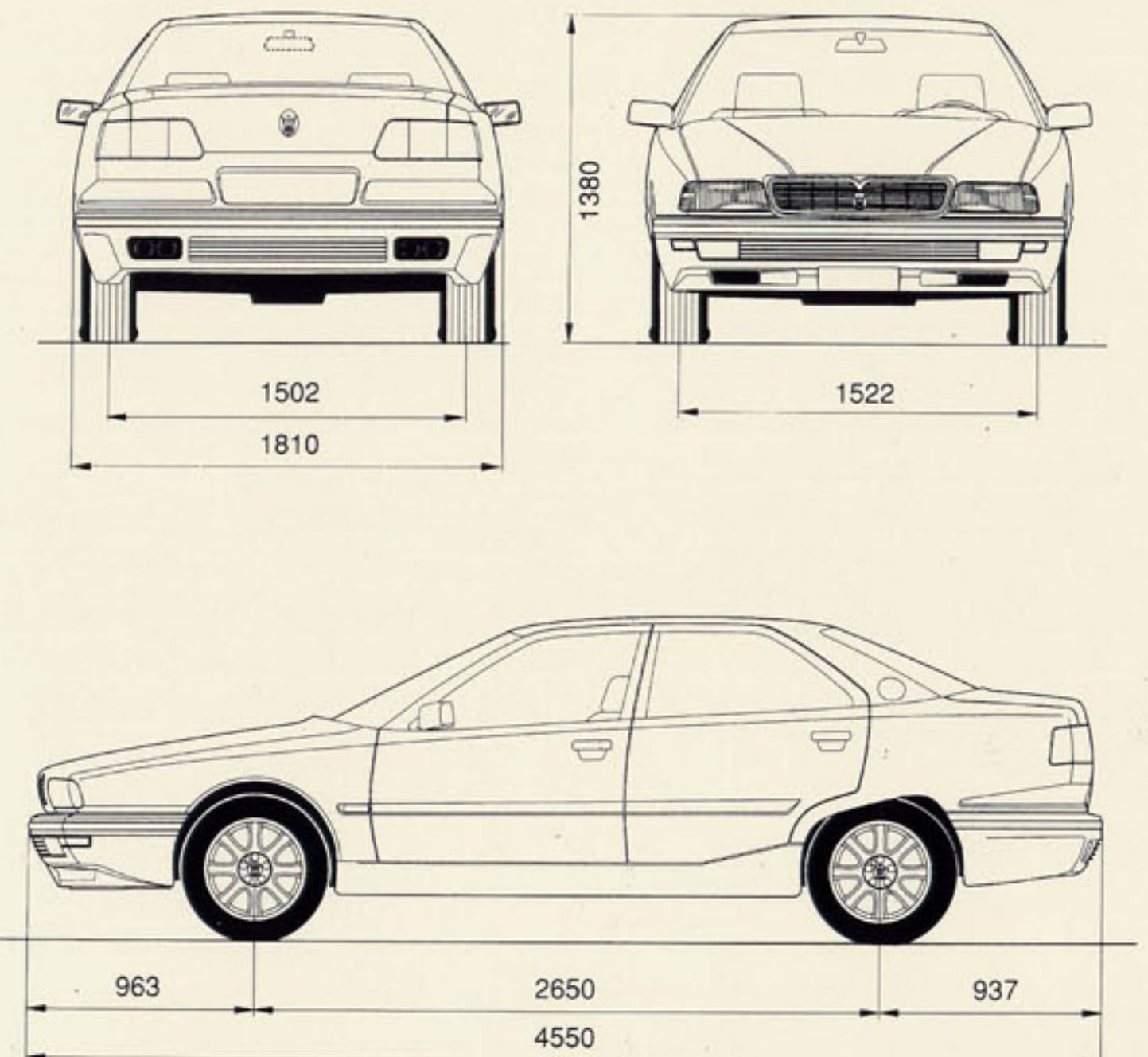
Leistungen		
Geschwindigkeit	260 km/h *(255 km/h)	270 km/h *(265 km/h)
0-100 km/h	5,9"	5,8"
0-1000 m	25,9"	24,9"

*(Automatikgetriebe)

KRAFTÜBERTRAGUNG

Der Aufbau besteht aus Frontmotor und Hinterradantrieb mit ZF-Lamellensperrdifferential. Die zweigeteilte Gelenkwelle ist mit Kardangelenken versehen. Das Schaltgetriebe von Getrag mit 6 Gängen plus Rückwärtsgang zeichnet sich durch große Schaltgenauigkeit und Schnelligkeit der Gangwahl mit zentralem Schalthebel aus. Alternativ kann auch das Automatikgetriebe BTR mit 4 elektronisch gesteuerten Fahrstufen eingebaut werden, das sich perfekt dem Fahrstil des Fahrers anpaßt. Je nach den Gegebenheiten, also Straßenverhältnisse und Einsatzweise, können drei verschiedene Fahrweisen gewählt werden:

- Normal: Komfort hat Vorrang, der Kickdown geschieht nur bei Anschlag des Pedals;
- Power: für das sportliche Fahren, Drehzahl und Geschwindigkeit des Gangwechsels werden erhöht, mit der Möglichkeit, den Motorbremseffekt auszunutzen. Der Kickdown erfolgt früher als beim Normalmodus.
- Ice: es wird automatisch die dritte Fahrstufe gewählt, was das Drehmoment der Räder bei geringer Bodenhaftung reduziert und ermöglicht, auch den Motorbremseffekt auszunutzen. Ein Autodiagnosesystem kontrolliert Temperatur, Öldruck und Notprogramm, das bei Störungen automatisch den Modus 'Ice' einschaltet.



FAHRGESTELL

Es handelt sich um einen Tragrahmen in Schalenbauweise mit hoher Torsions- und Biegesteifigkeit, der eindeutig sportlich ausgelegt ist.

Alle vier Räder sind einzeln aufgehängt, mit elektronischer Regelung an vier Positionen: Vorderradaufhängung vom Typ McPherson mit hydraulischen druckbeaufschlagten

Teleskopstoßdämpfern, Schraubenfedern und Stabilisator; Hinterradaufhängung mit übereinander gelagerten Dreieckslenkern, mit hydraulischen druckbeaufschlagten

Teleskopstoßdämpfern. Durch die tragende Bauweise mit Rohrrahmen kann der Sturz reguliert werden.

Beim Bremssystem handelt es sich um eine hydraulische Zweikreisbremsanlage mit Servobremse und ABS Bosch 5.3, selbstbelüfteten Scheibenbremsen an vier Rädern, von großem Durchmesser (vorne 307 mm, hinten 316 mm) und Brembo Bremssattel aus Hochleistungsaluminium.

Zahnstangenlenkung variabler Abstimmung, mit Hydrolenkung.

INNENRAUM

Der Innenraum zeigt eine besonders sorgfältig gewählte Ausstattung, um höchste Lebensqualität an Bord zu erreichen. Alle Elemente, die den Fahrgastraum kennzeichnen, wurden nochmals überarbeitet, um sie funktional und ästhetisch der Klasse des Wagens anzupassen. Neu sind die Druckschalter der verschiedenen Versionen. Neu sind auch die Verkleidungen aus handgefertigtem Wurzelholz. Auch die Farbpalette der Connolly Lederbezüge wurde optimiert, um sie mit der neuen Polsterung der Vordersitze und Rücksitze abzustimmen. Eine neue HiFi-Anlage verbessert spürbar die Klangqualität und die Bedienfunktionen.

Die ergonomische Durchgestaltung des Fahrersitzes und der Schalter ermöglicht eine perfekte Kontrolle über das Fahrzeug unter allen Bedingungen; die Instrumente sind zentral um den Fahrersitz angeordnet, wie es der sportlichen Tradition der Marke entspricht. Das Lenkrad ist in Höhe und Neigung verstellbar. Der Wagen ist mit zwei Airbags für Fahrer und Beifahrer ausgerüstet. Die anatomisch geformten Vordersitze sind elektrisch in Länge und Höhe verstellbar, ebenso die Sitzfläche in der Neigung. Auch die Neigung der Rückenlehnen ist elektrisch verstellbar; die Lendenabstützung kann manuell angepasst werden. Die Hintersitze sind höchstkomfortabel.

Die automatische Klimaanlage, die mit neun Luftpulen und ebenso vielen Sensoren arbeitet, wurde in Leistung und

Funktionalität verbessert - mit einem enormen Gewinn in punkto Stabilität und optimalem Gleichgewicht der Betriebstemperatur im Wageninnern unter den verschiedensten klimatischen Verhältnissen.

Der Kofferraum hat einen Inhalt von 475 Litern.

KAROSSERIE

Die Formen sind von klassischer und gleichzeitig sportlicher Eleganz, dank der Kombination verschiedener stilistischer Elemente. Beim Quattroporte Evoluzione, der vier bis fünf Passagieren Platz bietet, ist ein perfektes Gleichgewicht zwischen Eleganz und Funktionalität gegeben.

Der ästhetische Gehalt wird noch verfeinert durch die funktionalen Lösungen, die zur Anwendung kommen, wie die genaue aerodynamische Auslegung (cx-Wert von 0,31) und die Grundausstattungen von großer Klasse.

Die neuen Außenspiegel fügen sich harmonisch in die Karosserielinien ein. Der mit 4550 mm Länge extrem kompakte Wagen hat einen Radstand von 2650 mm, der eine sehr gute Fahrstabilität garantiert und gleichzeitig einen hohen Raumkoeffizienten ermöglicht, der ihm einen Spitzenplatz in seinem Segment verschafft.

Die Auswahl der Farben wurde erweitert. Der Quattroporte Evoluzione ist heute in 14 exklusiv für Maserati angebotenen Farben erhältlich.

DIE ENTWICKLUNGSGESCHICHTE MASERATIS



1914
In Bologna wird die Autowerkstatt Alfieri Maserati gegründet.

1926
Targa Florio, Tipo 26: Anspiel und Sieg eines Fahrzeugs, das auf der Motorhaube den Dreizack, bolognesisches Symbol des Neptuns trägt.

1927
Emilio Maserati gewinnt den Titel als absoluter italienischer Meister mit Tipo 26.

1929
Baconin Borzacchini auf Tipo V4: Geschwindigkeitsweltrekord auf einer 10-Kilometerstrecke mit einer Geschwindigkeit von 246 km/h.

1930
Borzacchini auf Tipo V4: Erster Grand Prix-Sieg in Tripoli.

1933
Das Maserati-Werk stellt als erster Autohersteller Europas hydraulische Bremsen auf Rennwagen vor. Giuseppe Campari gewinnt auf Tipo 8CM den Gran Prix von Frankreich

und Tazio Nuvolari den Grand Prix von Belgien und Nizza.

1934
Giuseppe Furmanik auf Tipo 4CM: Geschwindigkeitsweltrekord der 1100^{ccm} Klassen bei 222 km/h.

1939
Wilbur Shaw auf 8CTF gewinnt in Indianapolis das 500-Meilenrennen: Maserati ist der erste und bleibt der einzige italienische Autohersteller, der auf der sagenhaften Hochgeschwindigkeitsstrecke gewonnen hat.

1940
Das Unternehmen zieht nach Modena um.

1947
Der erste GT wird vorgestellt: A6 1500 mit Pininfarina-Karosserie. Die Rennausführung A6GCS debütiert mit dem Sieg von Alberto Ascari auf der Rennstrecke in Modena.

1954
Durch einen Sieg tritt der 250F zum ersten Mal in Argentinien auf: Dieser Einsitzer macht Maserati zum Formel-1-Weltmeister.

1957
Fangio gewinnt auf 250F den Weltmeistertitel. Am Ende der Saison zieht sich Maserati offiziell aus dem Rennsport zurück.

1961
Der 3500^{ccm} GT ist das erste italienische Fahrzeug mit Kraftstoffeinspritzung.

1963
Es werden der Mistral und der Quattroporte eingeführt, und letzterer ist die schnellste Limousine der Welt.

1966
Es wird der Ghibli vorgestellt. Das Design des Coupés stammt von Giugiaro.

1968
Citroën kommt als Gesellschafter zu Maserati, und es wird mit der Produktion des V6-Motors begonnen. Der 2+2^{er} Indy wird vorgestellt.

1971
Bora, der erste GT-Maserati mit zentralem Motor, wird präsentiert. Im darauf folgenden Jahr wird Merak vorgestellt.

1973
Der Kamshin mit Bertone-Design ersetzt den Ghibli.

1975
Citroën verlässt das Unternehmen, das von Alejandro De Tomaso übernommen wird.

1976
Der neue Quattroporte mit Giugiaro-Design wird auch vom Präsidenten der italienischen Republik als Repräsentationsauto gewählt.

1981
De Tomaso wechselt Strategie und Markt und beginnt mit der Herstellung des Biturbos, einer zweitürigen Limousine mit Sechszylindermotor.

1989
Der Shamal ist das erste Fahrzeug mit dem neuen Achtzylindermotor und zwei Turbokompressoren.

1993
Fiat Auto übernimmt das gesamte Maserati-Aktienpaket und präsentiert 1998 den Quattroporte.

1997
Ferrari übernimmt die Verwaltung von Maserati.



MASERATI S.P.A. VIALE CIRO MENOTTI, 322 - 41100 MODENA ITALIA TEL. 059 590511 FAX. 059 226765