



MASERATI

MC12



MC12

MASERATI

In prima mondiale la MC12, al vertice della gamma sportiva

WORLD DEBUT OF THE MC12, AT THE PINNACLE OF THE SPORTS PROTOTYPE RANGE

La Maserati ha realizzato una vettura Gran Turismo stradale chiamata MC12 dalla quale è stata derivata una versione adatta alle competizioni GT. Dopo 37 anni dall'ultima vittoria in un campionato internazionale (1967, *Cooper Maserati F1, Gran Premio del Sud Africa*) il Tridente torna sulle piste.

Il progetto è stato realizzato avvalendosi del patrimonio di know how e di eccellenza tecnologica del Gruppo Ferrari Maserati e il suo stile è frutto di una idea di Giugiaro sviluppata dai tecnici Maserati in galleria del vento, con il fondamentale contributo stilistico di Frank Stephenson, responsabile del concept design del Gruppo Ferrari Maserati. La nuova vettura verrà posta in commercio dopo l'estate nella versione omologata Europa.

Studiata per un impiego stradale di alto livello, supera i 330 km l'ora di velocità massima con una accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,8 secondi. La MC12 ha un comportamento stradale facile e piacevole, oltre che estremamente brillante. La guidabilità è dolce e fluida pur con tutte le potenzialità di una vettura dalle elevate qualità sportive. Questo nuovo modello sancisce definitivamente il ritorno della Maserati alle gare, dopo il recente debutto, alla 24 Ore di Daytona negli Stati Uniti, della Trofeo Light, ispirata alla vettura protagonista della serie monomarca. Il Reparto Corse Maserati, con la direzione tecnica dell'ingegner Giorgio Ascanelli, ne sta curando lo sviluppo, nel rispetto dei regolamenti definiti per i campionati internazionali.

Nella versione clienti per uso stradale la MC12 viene proposta esclusivamente in livrea bianco blu: un richiamo alla tradizione del Tridente. Bianco e blu sono infatti i colori della Scuderia statunitense Camoradi (*Casner Motor Racing Division*) che fece correre le famose Maserati Tipo 60-61 «Birdcage» agli inizi degli anni '60 utilizzando come pilota di punta Stirling Moss. Della MC12 verranno prodotti una trentina di esemplari, 25 dei quali destinati all'uso stradale. Una seconda serie di 25 esemplari destinati alla clientela è prevista per il 2005.

STRUTTURA RIGIDA E LEGGERA

La Maserati MC12 è una biposto coupé-spider a coda lunga e passo lungo (2800 mm) di impostazione tipicamente sportivo-corsaiola con tettuccio asportabile. Il motore (V12 di 6 litri e 630 CV) è situato in posizione centrale/posteriore. Lo schema di distribuzione dei pesi prevede una ripartizione di carico del 41% all'anteriore e del 59% al posteriore. Ai fini della rigidità e della leggerezza strutturale l'impiego di materiali compositi di pregio e di leghe è generalizzato. La carrozzeria è in fibre di carbonio, il telaio è del tipo monoscocca realizzato con «sandwich» di fibre di carbonio e honeycomb di nomex. Due telaietti in alluminio fanno da supporto alle componenti di servizio e contribuiscono all'assorbimento di eventuali urti e al raggiungimento di un elevato livello di sicurezza.

Maserati has designed a new road-going Grand Tourer known as the MC12 from which a GT racing version has also been developed. The result is that 37 long years after its last victory in an international championship (1967, *Cooper Maserati F1, South African Grand Prix*), the Trident is returning to the track.

The Ferrari Maserati Group's wealth of knowledge and technological excellence have been poured into the design of the new car. In addition to this, its styling was developed in the wind tunnel from a Giugiaro idea by the Maserati technicians with the fundamental contribution of Frank Stephenson, the Ferrari Maserati Group's own Director of Concept Design and Development. The European type-approved version of the new car goes on sale after the summer.

Designed for high level road use, it can exceed 330 km/h at full throttle, sprinting from 0 to 100 km/h in just 3.8 seconds. Although easy and pleasant to drive on the road, the MC12 is also a brilliantly dynamic car. It handles very sweetly and fluidly yet the driver can still feel all the power of a genuinely sporty thoroughbred under the surface. The new model adds the definitive flourish to Maserati's return to the racing circuits after the recent and highly successful debut in the Daytona 24 Hour Race, of the Trofeo Light, inspired by the equally impressive single-series protagonist. Under the guidance of engineer Giorgio Ascanelli, Maserati's Racing Division is currently developing the new car to meet the rules of the major international championships.

The client version for road use will be available exclusively in a white and blue livery, harking back to an old Trident tradition. In fact, blue and white are the colours of the America Camoradi (*Casner Motor Racing Division*) Scuderia which raced the famous Maserati Tipo 60-61 Birdcages in the very early 1960s with Stirling Moss as their lead driver. Around 30 MC12s will be built in all, 25 of which will be for road use. A second series of 25 examples for clients will be built in 2005 also.

LIGHT, RIGID STRUCTURE

The Maserati MC12 is a two-seater long-tail coupe-spider with a long wheel base (2800 mm). It has a typical racing/sporty set-up with a removable hard top. It is also powered by an impressive 630 hp six-litre mid-rear V12 engine and boasts 41%-front and 59%-rear weight distribution. Highly advanced composites and alloys have enhanced its structural rigidity and kept its overall weight down. The MC12's bodywork is entirely carbon fibre, while its stress-bearing chassis is made from a carbon fibre and Nomex honeycomb sandwich. Two aluminium sub-chassis's support the ancillaries, help absorb bumps, and guarantee an excellent standard of safety.

STYLING AND AERODYNAMICS

As a result of its imposing dimensions (5143 mm long, 2100 mm wide and 1205 mm high), the MC12's styling is very much functionally-inspired. Intensive wind tunnel testing and advanced mathematical

STILE E AERODINAMICA

Con le sue dimensioni imponenti (5143 mm di lunghezza e 2100 di larghezza per una altezza di appena 1205 mm) la MC12 ha uno stile che è rigorosa conseguenza della funzione. Gli approfonditi studi in galleria del vento, integrati con quelli matematici, e il lavoro in pista e strada hanno portato a una forma di straordinaria efficacia e forte personalità. Prese e uscite d'aria ed elementi aerodinamici sono volti a garantire la migliore fluidodinamica interna e il passaggio dei flussi per assicurare la massima deportanza possibile (*carichi verticali*) e un valore di efficienza aerodinamica ottimale.

In particolare, il cofano anteriore, caratterizzato da due grandi aperture rastremate dall'elegante disegno, chiude le sue forme sinuose attorno alla tipica «bocca» Maserati che al centro reca il Tridente dai fregi rossi ed è sormontata dall'ovale blu del marchio. Cofano e parafango (*in cui è ricavato l'alloggiamento per i proiettori Bi-Xeno, in unico elemento*) si aprono in un blocco solo e sono asportabili.

La fiancata presenta un ampio incavo che reca alle estremità l'uscita aria dal vano ruota anteriore e la presa di quello posteriore. Il flusso si incanala in un condotto di base. Tale soluzione ha effetto deportante e migliora l'efficienza aerodinamica.

Sopra il tettuccio è situato un captatore dell'aria (*snorkel*) per il vano motore. Nella parte posteriore spiccano il cofano motore e la sottile (*circa 30 mm*) e imponente ala in carbonio di oltre 2 metri sorretta da due pinne che reca alla base un piccolo spoiler in cui è inserita la terza luce di stop. Nella coda in evidenza il disegno di una mezzaluna rovesciata per gli scarichi aria. Il sotto vettura è interamente carenato e sigillato e si raccorda a due generosi estrattori per conseguire il miglior «effetto suolo».

MOTORE 6 LITRI E 630 CV

La MC12 utilizza le tecnologie e le esperienze sportive del Gruppo Ferrari Maserati. In particolare, dispone di un 12 cilindri a V65°, aspirato, con cilindrata totale di 5998 cm³ e potenza di 630 CV a 7500 giri/minuto. Tale propulsore, sviluppato in modo da assolvere alle specifiche esigenze e caratteristiche di una vettura Maserati per uso stradale, assicura una eccellente guidabilità. La coppia massima è 652 Nm a 5500 giri/min: ampio l'arco di utilizzazione sin dai bassi regimi per una fluidità di marcia eccezionale. Basamento in alluminio, bielle in titanio, teste a 4 valvole a elevata efficienza fluidodinamica. La distribuzione, a 4 assi a camme in testa, è del tipo a cascata di ingranaggi, soluzione che offre una perfetta regolazione della fasatura. La lubrificazione a carter secco si avvale di un sistema di pompe di recupero ad alta efficienza.

TRASMISSIONE CAMBIOCORSA

Seguendo gli obiettivi prestazionali del progetto, la MC12 adotta esclusivamente il Cambiocorsa Maserati a 6 rapporti con selezione

computations, combined with work on the track and road, have resulted in an extraordinarily efficient form that absolutely exudes power and personality. The air intakes, vents and other aerodynamic components have been designed to optimise the car's internal fluid dynamics and air flows to ensure optimal downforce (*vertical load*) and aerodynamic efficiency values.

The bonnet is characterised by the sinuous lines formed by two large tapering apertures, culminating in the classic Maserati grille opening with a Trident at its centre. The bonnet and wheelarches, into which the Bi-Xenon headlamp units are set, are a one-piece moulding which is also removable.

A channel along the side of the car stretches from the front wheel vent to an inlet just in front of the rear wheel. This solution contributes to aerodynamic downforce whilst also improving aerodynamic efficiency.

Above the hard top, there is a snorkel for the engine compartment. The rear section is dominated by the engine and the slender (*30 mm*) yet imposing two-metre carbon wing with two fins and, at its base, a small spoiler in which the third stop light has been inserted. The inverted half moon design of the exhausts is the most striking part of the tail section. The whole underside of the car has been faired in and sealed and there are two generous diffusers also which deliver maximum "ground effect."

630 HP SIX-LITRE ENGINE

The MC12 benefits from all of the Ferrari Maserati Group's most advanced technologies and competition experience. It boasts a powerful naturally aspirated 12-cylinder 65° V engine that displaces 5998 cc and punches out 465 kW at 7500 rpm. Designed to meet the specific needs and characteristics of a road-going Maserati, it also offers absolutely excellent drivability. The MC12 delivers a maximum torque of 652 Nm at 5500 rpm and remains exceptionally nimble and fluid, even at low engine speeds. It has an aluminium crankcase, titanium con rods, and extremely aerodynamically efficient four-valve cylinder heads to boot. Distribution is by way of four overhead camshafts per cylinder which are gear-driven, a solution that offers perfect timing control. The dry sump lubrication also boasts a highly efficient scavenger pump.

CAMBIOCORSA TRANSMISSION

In line with the MC12's performance-oriented design, it is supplied exclusively with the six-speed Maserati Cambiocorsa transmission offering computerised gear selection. The driver doesn't need to touch the clutch with this electro-hydraulic gearbox and instead selects the gears using the paddles mounted behind the steering wheel. The transmission's two modes are selected at the touch of a button. The Sport mode will be the driver's most frequent choice and

computerizzata delle marce. L'innesto, a comando elettroidraulico, non richiede l'uso della frizione e la selezione dei rapporti avviene col solo impulso esercitato dalle leve poste dietro al volante. Due le modalità, selezionabili tramite pulsante: «Sport» per l'uso prevalente della vettura con un adeguato dosaggio del traction control e «Race» per una ulteriore estremizzazione del comportamento sportivo, tipicamente nell'uso in pista. In tale configurazione il sistema aumenta la velocità di cambiata e interviene sull'impianto ASR anti-slittamento.

SOSPENSIONI E RUOTE

La MC12 adotta sospensioni anteriori e posteriori indipendenti a quadrilateri articolati, con geometria antidive-antisquat e schema del tipo push-rod con ammortizzatori contrapposti. Tale schema consente un elevato livello di progressività delle sospensioni con un comportamento eccellente sia in uso stradale che prestazionale. La sospensione anteriore è provvista di sollevatore a comando elettrico per consentire una maggiore luce da terra nelle manovre di parcheggio con rampe. Ruote con cerchi e fissaggio monodado da 19". Pneumatici Pirelli da 245/35 (*anteriori*) e 345/35 (*posteriori*).

IMPIANTO FRENANTE

L'impianto frenante, sviluppato con Brembo, è improntato alla massima efficacia ed efficienza in frenata e resistenza al fading a cominciare dall'importante dimensionamento dei dischi freno autoventilanti e forati (*anteriori con diametro di 380 mm e posteriori 335*). Pinze in lega di alluminio a 6 e 4 pistoni (*anteriori/posteriori*). L'impianto dispone di ABS.

INTERNI E DOTAZIONI

L'abitacolo, il cui tettuccio può essere facilmente asportato, trasformando l'auto da coupé a spider, è una sintesi di eleganza e sportività. Design essenziale, tipico di un'auto dalle prestazioni estreme ma abbinato a una cura di materiali e finizioni tipici della tradizione Maserati: un'armonica unione fra parti in carbonio (*effetto tecnologico*) e rivestimenti in pelle traforata e un particolare tessuto «tecnico» di forte impatto visivo e ad alta aderenza.

Il volante è a tre razze in pelle e carbonio, lievemente appiattito nella parte superiore. Sulla plancia, che presenta un disegno nitido e morbido, tipicamente Maserati, è inserita una cupola che raccoglie la strumentazione in cui spicca il grande contagiri centrale. Al centro la mostrina con due bocchette d'aerazione (*altre due sono poste lateralmente*) e i comandi dell'impianto di climatizzazione e, sotto, la console che incastona l'orologio ovale Maserati e il pulsante di avviamento (*Start*). Sul mobiletto, in color titanio, sono posti gli altri comandi, al fondo un cassetto portaoggetti e una presa di corrente.

I sedili, con struttura in fibre di carbonio, sono ad alto contenimento: la seduta è in tessuto, le spalle in pelle traforata. Sulle porte, pannelli in carbonio e tasche in cui sono inseriti i comandi degli alzacristalli elettrici. Pedaliera in alluminio, tappetini in gomma.

includes a good dose of traction control, while the Race setting enhances the kind of sporty behaviour typically seen on the track. In Race mode, in fact, the system delivers much nippier gear changing and activates the ASR also.

WHEELS AND SUSPENSION

The MC12 has independent wishbone suspension front and rear with anti-dive and anti-squat geometries and push-rod suspension. This set-up offers very progressive suspension response for exceptional handling precision under all conditions. The front of the car can be raised for parking ramps and the 19" wheels are attached via a single centre locking wheel nut. It also boasts Pirelli tyres: 245/35 (*front*) and 345/35 (*rear*).

BRAKES

The MC12's brakes were developed by Brembo. They deliver maximum braking efficiency and fade resistance, thanks to large ventilated cross-drilled discs (*front diameter 380 mm and rear 335*). Six and four-piston alloy callipers (*front/rear*). The MC12 also boasts ABS.

INTERIOR AND ACCESSORIES

The cabin boasts an easily removable top, which instantly converts the MC12 from a coupe to a spider. The cabin itself is the epitome of elegance and sportiness. It is simple and understated, typical of an extreme car yet also displaying the meticulous care and finish that have become a classic Trident signature. There is exceptional harmony between *the high tech-effect* carbon features, the perforated leather trim and the stunning yet high-grip tough technical fabric too.

The upper part of the leather and carbon-trimmed steering wheel is slightly flattened. The dashboard, with its clean tailored lines, is characteristically Maserati. The instruments are organised around a central and prominent speedometer, placed directly in front of the driver. The center console includes the controls for the climate control system, and two of its four vents. Set at the intersection of the console and the central tunnel is the characteristic oval clock, and the blue engine Start button. Other controls are laid out on the titanium-coloured stylised central tunnel which also includes a storage compartment and a 12 volt outlet.

The seats have a carbon fibre structure with high lateral containment: the seats themselves are upholstered in fabric with the shoulder rests in perforated leather. The doors have carbon fibre panels and pockets complete with the electric window buttons. The pedals are aluminium and the mats rubber.

MASERATI

La tradizione delle Corse

MASERATI'S RACING HERITAGE

La Maserati torna alle corse riaprendo quello che fu il primo capitolo della sua storia. I successi in pista e su strada, spesso conseguiti con campioni famosi e frutto di una costante capacità d'innovare, hanno contribuito a creare la leggenda del marchio del Tridente. In 30 anni di attività sportiva ufficiale la Maserati ha collezionato quasi 500 vittorie assolute e un numero incalcolabile di affermazioni di categoria: un palmarés che dopo il ritiro ufficiale dalle competizioni (1957) si è ulteriormente arricchito per merito dei tanti clienti che hanno continuato a trovare nel marchio modenese vetture e motori capaci di primeggiare in ogni settore delle competizioni.

La storia della Maserati è caratterizzata proprio dalla sorprendente versatilità dell'impegno sportivo e dalla capacità di primeggiare in pista, su strada, in salita, nei Gran Premi e nelle gare di durata, nonché in motonautica. Inoltre, l'Albo d'Oro è arricchito da numerosi primati assoluti di velocità sulla terra e sull'acqua. Dalla sua nascita (1914) come Garage-Officina Alfieri Maserati, la Casa del Tridente ha ottenuto nel campo delle monoposto e delle vetture Sport 23 campionati e 32 Gran Premi di Formula 1, conquistando nel 1954 e nel 1957, con la 250 F di Juan Manuel Fangio, il Titolo mondiale di F1. Oltre a Fangio, per la Maserati hanno corso piloti come Nuvolari, Varzi, Villorresi, Sommer, Behra e Moss. La prima vittoria ufficiale nei Gran Premi risale al 1927 (*GP Tripoli 1500 cc, Ernesto Maserati, vettura Tipo 26*). L'ultima, dopo il ritiro dall'attività sportiva, è del 1967 con il team Cooper (*GP Sud Africa, Pedro Rodriguez, Cooper-Maserati 12 cilindri*). Nel settore Sport spiccano i successi nella Targa Florio e nelle 1000 km di Buenos Aires e del Nürburgring. Nella storia del Tridente riveste un ruolo particolare il duplice trionfo di Wilbur Shaw con la 8CTF, ribattezzata Boyle Special, nella 500 Miglia di Indianapolis (1939-1940), unica affermazione di una marca italiana nella celebre corsa.

Tra i nomi più famosi della leggenda sportiva Maserati, la Tipo 26, prima vettura a ricevere il marchio del Tridente (1926); la V4, prima auto da competizione al mondo con motore 16 cilindri (1929); la 8CM, che applica per la prima volta i freni a comando idraulico (1933); la 4CL con albero motore scomponibile, 4 valvole per cilindro e doppio compressore (1938); la 250 F (1954) con il cambio posteriore trasversale in blocco con il differenziale Transaxle, campione del mondo; la 420 M «Eldorado» con motore V8 affidata a Stirling Moss per una 500 Miglia organizzata a Monza con gli assi di Indianapolis (1958). Nel settore dei modelli a «ruote coperte», si va dalla Tipo A6G Corsa Sport, una originale «barchetta» (1948) che fu guidata anche da Alberto Ascari, alla Tipo 60-61, soprannominata «Birdcage» (*gabbia per uccelli*) per il suo rivoluzionario telaio a traliccio in oltre 200 pezzi di tubi sottili (1958). Recentemente la Maserati ha cominciato il suo riavvicinamento alle competizioni con il campionato monomarca Trofeo Pirelli Vodafone e proponendo ai clienti piloti la versione Light per le gare Granturismo.

Maserati is making a very welcome return to racing and, in the process, to its very earliest roots. In fact, it was Maserati's enormous success in both track and road races, courtesy of some legendary drivers and an insatiable thirst for innovation, that helped create the legend of the Trident marque. In its 30 years of official competition, Maserati clocked up almost 500 overall victories and an endless number of category wins: a spectacular track record that was added to even after its official retirement from racing in 1957, by the many clients right across the racing spectrum who remained faithful to the winning power of the Modenese marque's cars and engines.

Maserati's history is dominated by the company's own surprising versatility when it came to competition: the Trident triumphed on the track, road, hill climbs, Grands Prix, endurance races and even on the powerboat circuits. In addition to this, however, it also added to its list of honours, a host of land and water speed records. Since its foundation in 1914 as the Garage-Officine Alfieri Maserati, in fact, the Trident has won 23 single-seater and sports prototype championships and 32 Formula 1 Grands Prix, including F1 World titles in both 1954 and 1957 delivered by Juan Manuel Fangio at the wheel of the magnificent 250 F. Other legendary drivers such as Nuvolari, Varzi, Villorresi, Sommer, Behra and Moss also drove for Maserati over the years. The Trident's first official Grand Prix victory came in 1927 (*Tripoli GP 1500 cc, Ernesto Maserati, Tipo 26*), its last came long after its official retirement from racing, courtesy of Cooper in 1967 (*South African GP, Pedro Rodriguez, 12-cylinder Cooper-Maserati*). The Trident's most glittering triumphs in the sports prototype category, however, have to be its Targa Florio, Buenos Aires 1000 Km and Nürburgring victories. Wilbur Shaw's two wins in the Indy 500 (1939-1940) at the wheel of the 8CTF, nicknamed the Boyle Special, also have a very special place in the Trident story as they were also the only times an Italian marque ever won the historic race.

The most famous models in Maserati's racing history include the Tipo 26, the very first Trident marque car (1926), the V4, the world's first ever 16-cylinder racer (1929), the 8C-CM8CM, the first car to use hydraulic brakes (1933), the 8CTF 4CL which had a built-up crankshaft, four valves per cylinder and a two-stage supercharger (1938), (1939), the World Championship-winning 250 F (1954) with a Transaxle layout i.e. a rear-mounted gearbox in unit with the differential, and the V8-engined 420 M "Eldorado" driven by Stirling Moss in a 500 Mile race organised at Monza for the Indianapolis stars (1958). In the enclosed wheel category, there was the Tipo A6G Corsa Sport, an original "barchetta" (1948) driven by Alberto Ascari amongst others, the Tipo 60-61, also known as the Birdcage after its revolutionary chassis which consisted of a 200-piece tubular frame (1958). Maserati recently launched its return to the world of competition with the single-series Trofeo Pirelli Vodafone Championship and is offering client racers a Light version for GT events.

* Fangio conseguì 57 punti, 16 dei quali conquistati con due vittorie sulla Maserati prima di passare alla Mercedes.

* Fangio clocked up 57 points, 16 of which came from two victories in the Maserati before he made his move to a Mercedes.

M C I 2

Caratteristiche tecniche

TECHNICAL CHARACTERISTICS

CARROZZERIA

Tipo Roadster con tettuccio rigido asportabile, due posti, motore posteriore centrale, trazione posteriore.

TELAIO

Scocca portante in carbonio e honeycomb di nomex con strutture anteriori e posteriori in alluminio.

SOSPENSIONI

ANTERIORI: a quadrilateri articolati con schema push-rod; ammortizzatori monotaratura e molle elicoidali coassiali.

POSTERIORI: a quadrilateri articolati con schema push-rod; ammortizzatori monotaratura e molle elicoidali coassiali. Cerchi 19" in lega leggera; anteriori 9J x 19, posteriori 13J x 19. Pneumatici anteriori 245/35 ZR19, posteriori 345/35 ZR 19.

FRENI

Impianto Brembo a quattro dischi autoventilanti e forati. Anteriori 380 mm x 34 mm, posteriori 335 mm x 32 mm; pinze in lega leggera a sei pistoni anteriori e quattro posteriori a diametro differenziato. Materiale d'attrito pastiglie: Pagid RS 4.2.1. Sistema antibloccaggio ABS Bosch 5.3. Ripartitore frenata a controllo elettronico (EBD).

TRASMISSIONE

Cambio longitudinale posteriore rigidamente collegato al motore. Trasmissione meccanica a 6 marce elettroattuata Cambiocorsa con comando di asservimento idraulico gestito elettronicamente realizzato mediante leve a bilancere poste dietro al volante. Frizione bidisco a secco da 215 mm di diametro, con parastrappi torsionali, comandata idraulicamente. Controllo di trazione ASR Bosch.

MOTORE

12 cilindri a V di 65°. Distribuzione a due alberi a camme in testa per bancata azionati da cascata ingranaggi; quattro valvole per cilindro comandate da bicchierini idraulici.

Lubrificazione motore a carter secco con pompe in unico gruppo. Sistemi di accensione e di iniezione integrati Bosch, acceleratore a comando elettronico «drive by wire».

MASERATI MC12

Roadster-type bodywork with removable hard top, two-seater, mid-rear engine, rear wheel drive.

CHASSIS

Carbon and Nomex honeycomb monocoque chassis with aluminium front and rear sub-chassis's

SUSPENSION

Front: double wishbones with push-rod design; progressive rate steel dampers and coaxial coils and springs.

Rear: double wishbones with push-rod design; progressive rate steel dampers and coaxial coils and springs 19" light alloy wheels: front 9J x 19, rear 13J x 19. Front tyres 245/35 ZR19, rear 345/35 ZR 19.

BRAKES

Brembo braking system with four cross-drilled ventilating discs. Front 380 mm x 34 mm, rear 335 mm x 32 mm; six-piston callipers front, four-piston rear with differentiated diameters. Brake pad materials: Pagid RS 4.2.1. Bosch 5.3 ABS anti-blocking system. Electronically controlled braking corrector (EBD).

TRANSMISSION

Longitudinal rear-mounted gearbox rigidly connected to engine. Maserati Cambiocorsa mechanical gearbox with electronically controlled electro-hydraulic operation via paddles mounted behind the steering wheel. Dry twin-plate clutch, diameter 215 mm (8.46 in) with flexible couplings and hydraulic control. Bosch ASR traction control.

ENGINE

65° V12
Distribution is by way of twin gear-driven overhead camshafts per cylinder bank, with four valves per cylinder hydraulic tappets. Dry sump engine lubrication with pump in a single unit. Integrated Bosch injection-ignition system, drive-by-wire electronic accelerator.

Peso:	232 kg
Cilindrata:	5998 cm ³
Alesaggio:	92 mm
Corsa:	75,2 mm
Rapporto di compressione:	11,2:1
Potenza massima:	465 kW (630 CV)
Regime di potenza massima:	7500 giri/min
Coppia massima:	652 Nm (66,5 kgm)
Regime di coppia massima:	5500 giri/min
Regime massimo ammesso:	7700 giri/min

DIMENSIONI E PESI

Lunghezza:	5143 mm
Larghezza:	2096 mm
Altezza:	1205 mm
Passo:	2800 mm
Carreggiata anteriore:	1660 mm
Carreggiata posteriore:	1650 mm
Sbalzo anteriore:	1248 mm
Sbalzo posteriore:	1095 mm
Diametro di sterzata:	12 m
Capacità serbatoio:	115 l
Peso a secco:	1335 kg
Ripartizione:	41% ant. - 59% post.
Rapporto Peso / Potenza:	2,1 kg/CV

PRESTAZIONI

Velocità massima:	>330 km/h
Accelerazione da 0 a 100 km/h:	3,8 s
Accelerazione da 0 a 200 km/h:	9,9 s
Accelerazione 0-400 metri:	11,3 s
Accelerazione 0-1000 metri:	20,1 s

Weight:	232 kg
Displacement:	5998 cm ³
Bore:	92 mm
Stroke:	75.2 mm
Compression ratio:	11.2:1
Maximum power output:	465 kW (630 CV*)
Engine speed at max. power output:	7500 rpm
Peak torque:	652 Nm (66.5 kgm)
Engine speed at peak torque:	5500 rpm
Max. permitted engine speed:	7700 rpm

DIMENSIONS AND WEIGHTS

Length:	5143 mm
Width:	2096 mm
Height:	1205 mm
Wheelbase:	2800 mm
Front track:	1660 mm
Rear track:	1650 mm
Front overhang:	1248 mm
Rear overhang:	1095 mm
Turning circle:	12 m
Fuel tank capacity:	115 l
Dry weight:	1335 kg
Weight distribution:	41% front - 59% rear
Weight/Power ratio:	2.1 kg/hp

PERFORMANCE

Top speed:	>330 km/h
0 to 100 km/h acceleration:	3.8 s
0 a 200 km/h acceleration:	9.9 s
0-400 metres acceleration:	11.3 s
0-1000 metres:	20.1 s

* For reasons of homogeneity, engine power is expressed in kW, in accordance with the International System of Units (SI), and CV (cavalli = horse power). The brake horse power (bhp) can be calculated as follows: 1 kW = 1.34 bhp



WWW.MASERATI.COM

MASERATI SPA · VIALE CIRO MENOTTI, 322 · I-41100 MODENA