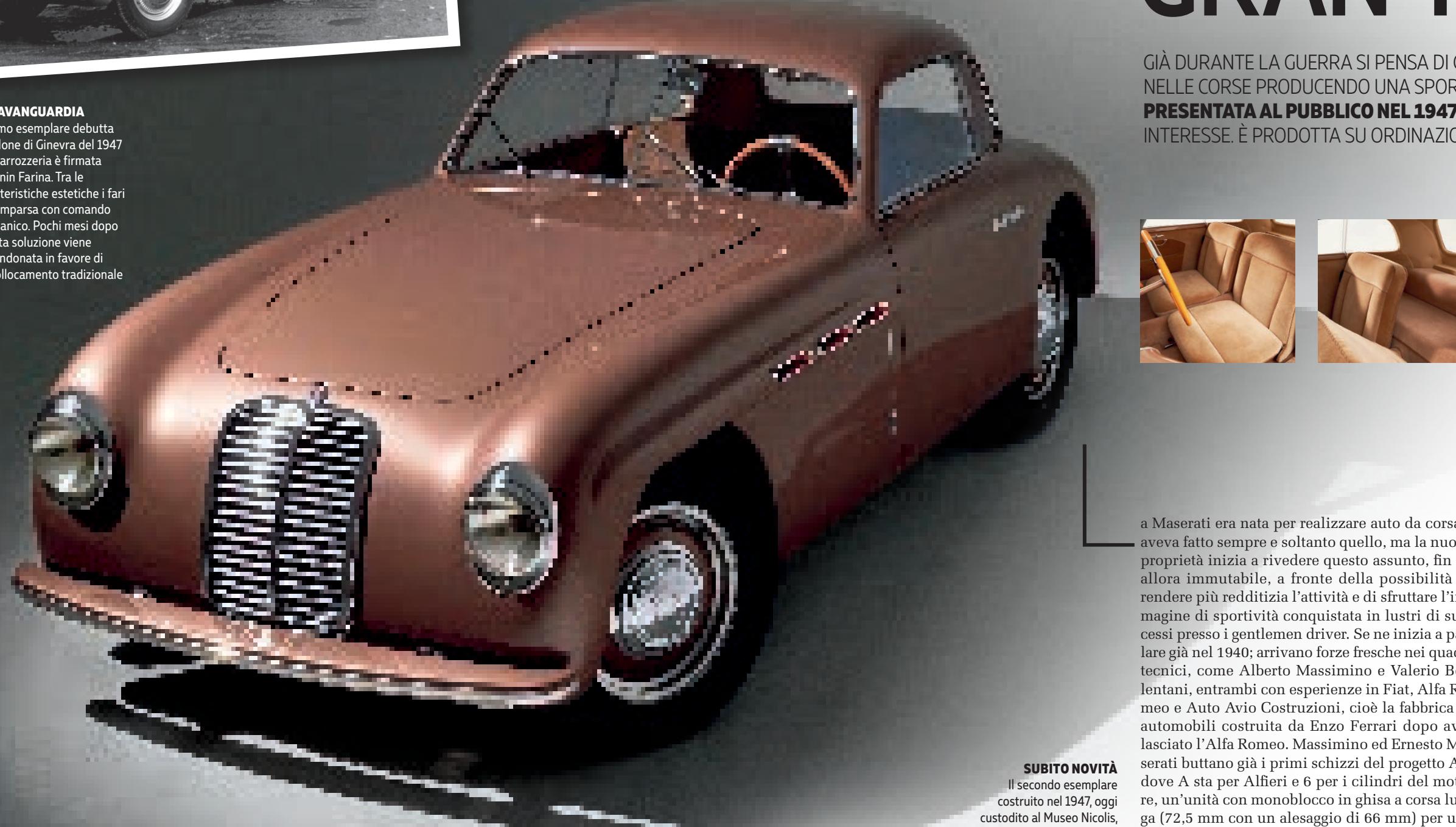


**ALL'AVANGUARDIA**

Il primo esemplare debutta al Salone di Ginevra del 1947 e la carrozzeria è firmata da Pinin Farina. Tra le caratteristiche estetiche i fari a scomparsa con comando meccanico. Pochi mesi dopo questa soluzione viene abbandonata in favore di un collocamento tradizionale



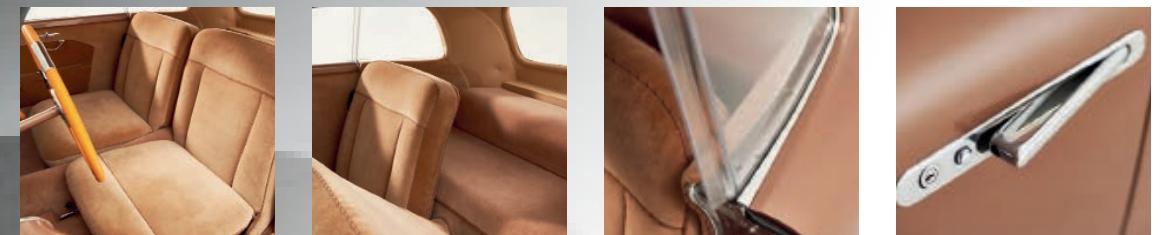
SUBITO NOVITÀ
Il secondo esemplare costruito nel 1947, oggi custodito al Museo Nicolás, presenta già delle modifiche come i fari fissi esterni e i finestrini posteriori. L'abitacolo è lussuoso e si è aggiunto uno strapuntino per due posti d'emergenza. La maniglia porta è a scomparsa

a Maserati era nata per realizzare auto da corsa e aveva fatto sempre e soltanto quello, ma la nuova proprietà inizia a rivedere questo assunto, fin ad allora immutabile, a fronte della possibilità di rendere più redditizia l'attività e di sfruttare l'immagine di sportività conquistata in lustri di successi presso i gentlemen driver. Se ne inizia a parlare già nel 1940; arrivano forze fresche nei quadri tecnici, come Alberto Massimino e Valerio Bellentani, entrambi con esperienze in Fiat, Alfa Romeo e Auto Avio Costruzioni, cioè la fabbrica di automobili costruita da Enzo Ferrari dopo aver lasciato l'Alfa Romeo. Massimino ed Ernesto Maserati buttano già i primi schizzi del progetto A6, dove A sta per Alfieri e 6 per i cilindri del motore, un'unità con monoblocco in ghisa a corsa lunga (72,5 mm con un alesaggio di 66 mm) per una cilindrata di 1.488 cm³ e testa riportata o smontabile invece che fissa, soluzione che permette una migliore regolazione della distribuzione a due valvole per cilindro, inclinate tra loro di 71,5° e azionate da un solo albero a camme in testa attraverso un raffinato sistema a bilancieri. L'aspirazione è atmosferica con un carburatore Weber

LA A6 1500 GRAN TURISMO, NON SOLO CORSE

LA PRIMA GRAN TURISMO

GIÀ DURANTE LA GUERRA SI PENA DI CAPITALIZZARE I SUCCESSI NELLE CORSE PRODUCENDO UNA SPORTIVA DI SERIE. NASCE COSÌ L'A6, **PRESENTATA AL PUBBLICO NEL 1947**, CHE SUSCITA SUBITO GRANDE INTERESSE. È PRODOTTA SU ORDINAZIONE DI FACOLTOSI CLIENTI



36DCR, per una potenza massima di 65 CV a 5.000 giri/min; la frizione è monodisco e il cambio è a 4 rapporti più la retromarcia. Il peso, grazie anche alla carrozzeria di alluminio, oscilla tra i 780 e i 950 kg.

UN TELAIO TUBOLARE

La velocità massima dell'A6 è compresa tra 141 km/h e 153 km/h, a seconda delle configurazioni. Il telaio ha una struttura tubolare; grazie al passo di 2.550 mm e allo sbalzo ridottissimo, il 6 cilindri è posizionato dietro l'avantreno, che è a sospensioni indipendenti con trapezi sovrapposti e molle elicoidali, mentre il retrotreno è ad assale rigido con molle a balestra. In entrambi i casi gli ammortizzatori sono Houdaille a leva. Le ruote sono montate su cerchi da 16 pollici di diametro, di lamiera o a raggi con canale da 3,5" e pneumatici da 5.50-16. L'A6 segna dunque l'abbandono della sovralimentazione, della testa fissa – cambiamento talmente importante che in fase di sviluppo il progetto prende il nome A6TR ovvero Testa Riportata – e ha altre caratteristiche molto moderne per l'epoca, riprese direttamente



DELLA A6 1500 SONO STATI COSTRUITI
DAL 1946 AL 1950 SOLO 61 ESEMPLARI,
INCLUSI I 2 PROTOTIPI DI SVILUPPO



BELLA ANCHE DENTRO

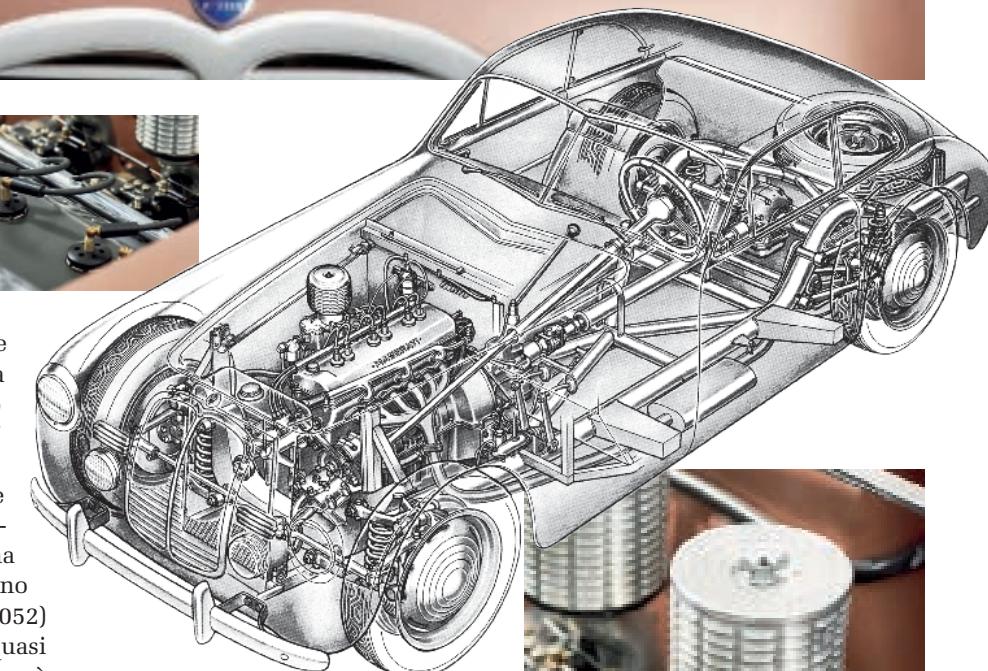
Affascinante la plancia di metallo; la strumentazione è Jaeger, tutta raccolta dietro il volante, mentre l'orologio è montato sullo sportello del vano portaoggetti. Sui pannelli porta compare il logo della Pinin Farina

→ dalle Maserati da corsa, prima fra tutte il telaio non più a longheroni, ma di tubi. La delibera definitiva al progetto arriva nell'estate del 1945, poco dopo la fine della Seconda guerra mondiale, e lo sviluppo su strada inizia già l'anno successivo, con due prototipi (telaio numero 051 e 052) dotati provvisoriamente di carrozzeria barchetta.

GUARDA MOLTO AVANTI

Per le forme definitive della sua prima auto stradale, la Maserati si affida a Pinin Farina. La vettura è esposta per la prima volta al Salone di Ginevra del 1947: si chiama 1500 Gran Turismo ed è una berlina a due posti con soluzioni futuristiche come i fari a scomparsa con comando meccanico, il tetto apribile di plexiglas e il cofano motore che si può sollevare da entrambi i lati oppure asportare del tutto. La 1500 Gran Turismo conquista anche il prestigioso Grand Prix al Concorso di Eleganza di Monte Carlo ed è indubbiamente avveniristica, forse troppo. Ne vengono costruiti solo tre esemplari: il secondo, esposto dalla Carrozzeria Pinin Farina alla 1^a Mostra della Carrozzeria Italiana al Palazzo della Triennale di Milano del 1947,

presenta già alcune differenze estetiche come i fari tradizionali posti sui parafanghi, il doppio vetro laterale e il lunotto modificato, mentre nell'abitacolo ci sono sedili e pannelli porta rivestiti di tessuto coordinato, plancia in tinta con la carrozzeria e alcuni tocchi di puro artigianato, come l'orologio posizionato sullo sportellino del vano portaoggetti e i pedali di freno e frizione con il Tridente in rilievo. In più sono ricavati due piccoli posti supplementari. Al Salone di Parigi del 1948 è esposta una nuova interpretazione con carrozzeria coupé dalle linee più pulite e conservative, ispirate alla Cisitalia 202 (opera dello stesso Pinin Farina). Ai lati della calandra, più grande e con il vistoso logo Maserati al centro, compaiono due piccole feritoie per l'aerazione dell'abitacolo; l'idea del tettuccio apribile viene abbandonata, di lato scompare il fregio che lambisce tangenzialmente i passaruota arrivando fino alla portiera incorporando le tre feritoie, che troveremo su molte altre Maserati. Il tetto, infine, è meglio raccordato con la coda e compare un finestrino posteriore più grande. Stavolta sono nove gli esemplari costruiti, mentre nel 1949 si passa a 25 unità. Tra queste, una è ordinata dal pi-



ISPIRAZIONE RACING

Il motore 6 cilindri in linea di 1.488 cm³ (66x72,5 mm); solo dieci esemplari hanno montato tre carburatori Weber, al posto di quello singolo doppio corpo. Il telaio è tubolare, come sui modelli da corsa, le sospensioni sono a ruote indipendenti davanti e a ponte rigido dietro, con ammortizzatori idraulici

