



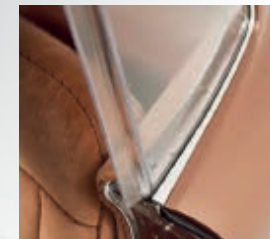
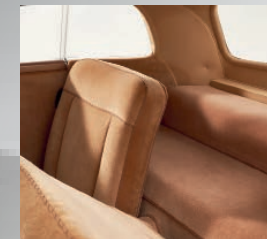
ALL'AVANGUARDIA

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

LA A6 1500 GRAN TURISMO, NON SOLO CORSE

LA PRIMA GRAN TURISMO

GIÀ DURANTE LA GUERRA SI PENSA 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



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 Belentani, 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

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 ➔

SUBITO NOVITÀ

Il secondo esemplare costruito nel 1947, oggi custodito al Museo Nicolis, 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



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



■ 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.

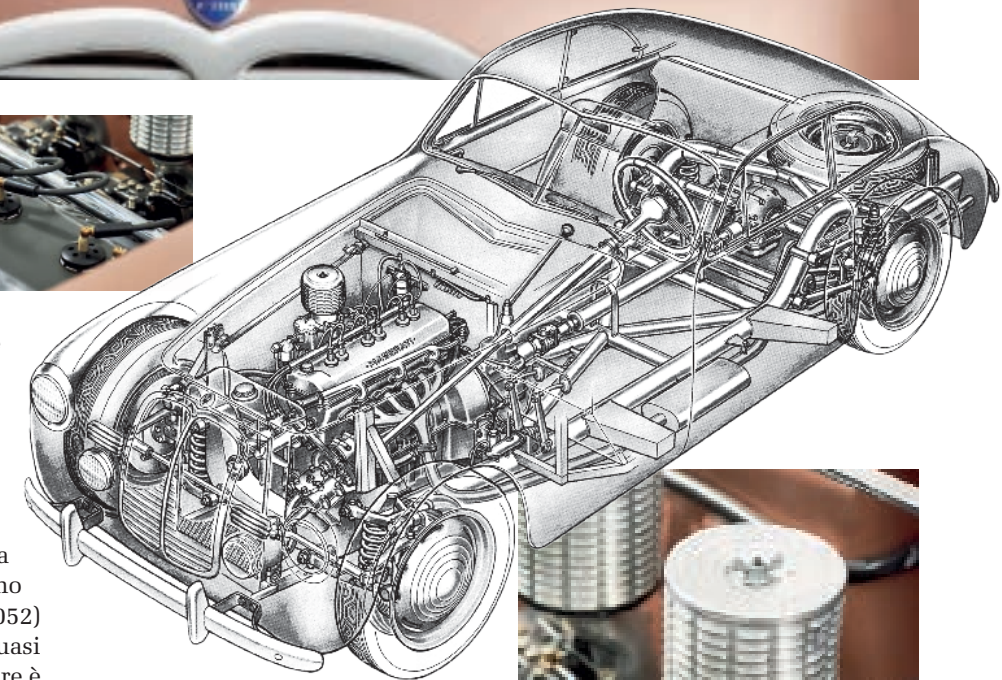
GUARDA MOLTO AVANTI

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 berlinetta 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 1ª Mostra della Carrozzeria Italiana al Palazzo della Triennale di Milano del 1947,

presenta già alcune differenze estetiche come i fari tradizionali posti sui parafranghi, 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 ricordato 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-

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



lota e principe thailandese Bira, un'altra si dice sia diventata l'auto di Evita Peron, circostanza in realtà mai confermata, della quale qualcuno trova conferma nell'appellativo di "Maserita" dato alla 1500 Gran Turismo. Al 1950 sono 61 le auto prodotte in tutto, acquistate da persone molto facoltose, visto che il prezzo è di 4,5 milioni di lire, più del doppio di quello di una Lancia Aurelia. Adolfo Orsi si fa carrozzare uno dei telai utilizzati per lo sviluppo (il numero 052) da Zagato, che allarga le superfici vetrate fin quasi ad avvolgere il tetto, tanto che questo esemplare è noto con il nome "Panoramica". Altre configurazioni sono proposte da Allemano, Frua e Vignale, per un totale di 16 esemplari. Dal 1950, oltre a un deciso restyling, viene modificata la cilindrata, portata a 2 litri con potenza di 100 CV che, con la distribuzione bialbero introdotta nel 1954, sale a 150. Un motore 1.5 litri dell'A6 sarà anche utilizzato da Ilario Bandini per la Bandini-Maserati 1500, una Sport siluro costruita nel 1952 con carrozzeria realizzata da Motto, inviata negli Usa all'importatore Antonio "Tony" Pompeo per correre nel campionato americano SCCA. ■

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

