

Impressioni di guida

La rinnovata berlina della Casa di Modena ha prestazioni superiori, grazie al potenziamento del motore V6 3 litri a benzina Twin Turbo di produzione Ferrari.



Grandi successi commerciali

Dopo quattro anni di carriera con 72.000 esemplari venduti in 72 Paesi, la Maserati Ghibli (di gran lunga il modello più venduto nella storia del Tridente) si rinnova con un moderato restyling. Infatti, i gruppi ottici anteriori sono full LED adattivi, la calandra è stata ridisegnata e due sono gli allestimenti inediti: **GranLusso e GranSport**. Proprio quest'ultimo riguarda l'esemplare di **Ghibli S GranSport oggetto del nostro test**. La linea è come sempre unica, con quei particolari inconfondibili come le vetrate a giorno e le tre feritoie laterali. Uniti a una drammaticità di tutto l'insieme tipica delle auto più affascinanti.

In sostanza, passano gli anni ma la Ghibli non accusa minimamente il trascorrere del tempo. E questo vale anche per gli interni che conservano la cura maniacale nei particolari e

l'atmosfera artigianale tipicamente Maserati, senza dimenticare le implementazioni a livello di infotainment e di assistenza alla guida. Infatti, la Ghibli S GranSport si classifica come una vettura di livello 2 e gestisce automaticamente la distanza di chi precede, nonché è in grado di frenare autonomamente quando si ravvisi un possibile impatto. Senza dimenticare la possibilità di impostare e correggere la traiettoria fino a 145 km/h.

Motore by Ferrari sempre entusiasmante

Il propulsore **V6 3 litri a benzina Twin Turbo**, prodotto su una linea apposita alla Ferrari di Maranello, ha guadagnato 20 CV rispetto alla versione precedente. Infatti, **la potenza ammonta a 430 CV**, permettendo di scattare da 0 a 100 km/h in 4"9/10 a fronte della **velocità massima di 286 km/h**. Quello che i pur eloquenti numeri non riescono a esprimere appieno è il carattere straordinario di questo propulsore.

Si capisce immediatamente di essere alle prese con una unità nata nella "Motor Valley" per eccellenza, grazie alla rapidità nel salire di giri e alla spinta forte e apparentemente inesauribile. Il tutto accompagnato da un latrato melodioso e nel contempo cattivo, perché specialmente agli alti regimi il motore by Ferrari della Ghibli "tuona come il carro di giove" e fa parte di un'esperienza entusiasmante. Infine, il motore è ben coadiuvato dal **cambio automatico ZF a 8 rapporti**, velocissimo nei passaggi di marcia a salire (con il setup più sportivo inserito) e un po' meno in scalata.

Sterzo: una piacevole sorpresa

Temevamo che l'abbandono della servoassistenza idraulica in favore di quella elettrica andasse a scapito del fantastico feedback tipico degli sterzi Maserati. Nulla di tutto questo è accaduto per fortuna. Infatti nella Ghibli S GranSport il nuovo comando assicura il medesimo "dialogo" con il pilota del precedente sistema. In sostanza si ha sempre la percezione del comportamento relativo alle ruote anteriori. Il comando è diretto ma senza eccessi e il carico ha quel giusto peso da far affrontare curve ad alta velocità senza patemi d'animo.

Assetto sempre di riferimento

Ancora una volta abbiamo apprezzato l'assetto della Maserati Ghibli. Grazie alle caratteristiche intrinseche della trazione posteriore, alla distribuzione dei pesi di 50:50 sui due assali e alle raffinate sospensioni. Basate sui doppi quadrilateri deformabili anteriormente e multilink a 5 leve posteriormente, le sospensioni sono arricchite inoltre dagli ammortizzatori a controllo elettronico Skyhook.

Nonostante il peso considerevole, la maneggevolezza in curva rimane eccezionale e il pilota sportivo può divertirsi alla grande a “pennellare” traiettorie perfette. Diremo di più, la Maserati Ghibli S si comporta alla grande anche in circuito. Dove il guidatore più smaliziato può sconnettere completamente i controlli elettronici di trazione e stabilità e gestire i sovrasterzi di potenza. Sovrasterzi tenuti a bada come si deve dal differenziale autobloccante meccanico. Insomma, dopo aver guidato a fondo la Maserati Ghibli le sue concorrenti Made in Germany vi appariranno improvvisamente noiose.

Gian Marco Barzan

