Maserati Spyder

Au premier coup d'œil, la Maserati Spyder semble provenir directement du même moule que le Coupé. L'auteur du dessin est le même dans les deux cas: la firme Italdesign et plus particulièrement la famille Giugiaro. Même si l'empattement a été raccourci de 22 cm et la longueur réduite de 21 cm, la plateforme est également identique. Pour des raisons d'identité et de rationalité, il aurait d'ailleurs été sot de travailler autrement.

On ne peut pas en déduire pour autant que le spyder est un simple dérivé du coupé, car il présente plusieurs évolutions tant techniques que structurelles en plus de la transformation en cabriolet, transformation qui «coûte» environ 140 kg répartis en renforts et en sécurité. La première grosse différence se loge sous le capot. Le moteur est toujours un V8, mais il n'est plus suralimenté par deux turbocompresseurs: il est atmosphérique.

En augmentant l'alésage de 80 à 92 mm pour une course identique de 80 mm, le V8 du spyder atteint une cylindrée de 4244 cm3 (3217 pour le coupé) et délivre une puissance de 390 ch à 7000 tr/min (370 ch pour le coupé) et un couple de 451 Nm à 4500 tr/min (490 Nm pour le coupé). Selon l'usine, ce nouveau moteur, dont la structure provient des développements issus de la compétition (avec, par exemple, une lubrification par carter sec), présente l'avantage, entre autres, de réduire la consommation de 10 à 30% selon l'utilisation par rapport au moteur du coupé 3200 GT tout en préservant les performances. Maserati annonce une vitesse de pointe de 283 km/h pour son spyder.

Deuxième innovation importante chez Maserati, le choix du système transaxle pour la relation entre le moteur placé à l'avant et l'ensemble boîte/pont installé à l'arrière permet d'obtenir une répartition du poids nettement plus favorable (53% sur l'avant, 47 sur l'arrière). En outre, une version dite Cambiocorsa offre la possibilité de changer les six vitesses par deux palettes situées à l'arrière du volant (comme en formule 1) à partir de quatre programmes de gestion: Normal, Sport, Automatique et Faible Adhérence. Enfin, le spyder dispose, comme le coupé, d'amortisseurs pilotés, mais il s'agit, ici, du nouveau système Skyhook mis au point en collaboration avec Mannesman-Sachs. Il procure une réaction nettement plus rapide et plus efficace dans le contrôle automatique de la suspension. Pour le reste (direction, freins, équipements, etc.), tout est commun entre le spyder et le coupé. Activée par un dispositif électrohydraulique entièrement automatique, la capote se replie sous un couvercle, dans un logement spécifique séparé du coffre. Evidemment, les deux places arrière, l'un des points forts du coupé pour l'habitabilité qu'elles procurent, ont été sacrifiées. A noter que la capote est livrable en 5 coloris à combiner avec les 10 prévus pour le cuir de l'habitacle et les 16 pour la carrosserie...

Dernière nouveauté du spyder, mais le coupé en sera équipé pour le prochain millésime, la console centrale a été légèrement redessinée pour y loger le Maserati Info Centre. Cet écran permet de gérer toute une série de fonctions: l'installation audio, l'ordinateur de bord, la climatisation, le système de navigation, le module GSM, etc. La Maserati Spyder sera officiellement présentée au salon de Francfort le mardi 11 septembre 2001 par Luca di Montezemolo, président de Maserati et de Ferrari, et par Michael Schumacher...

Source : Le Moniteur Automobile

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le vendredi 3 août 2001
Consultable en ligne : http://archives.cafeduweb.com/lire/188-maserati-spyder.html