

Levante **bella e cattiva** **seduce** e ruggisce col **V8**

Ecco finalmente la Maserati Levante cattiva, destinata a chi vive di adrenalina e ottani. Ovvero la versione per l'Europa della V8, il modello che sta già spopolando negli Stati Uniti, capace di imporsi in un mondo abituato a Suv super dimensionati, pick up inarrestabili, follie Usa di tutti i tipi che hanno un comune denominatore: essere veicoli equipaggiati con un motore otto cilindri a V.

Il V8 della Maserati Levante, però, è assemblato nello stabilimento Ferrari a Maranello. Si può scegliere tra due potenze differenti: 550 cavalli per la Gts, 590 per la Trofeo e le prestazioni sono al top. La Trofeo scatta da zero a 100 km/h in 3,9 secondi e sfiora i 304 all'ora di velocità massima.

In pratica quello che si pretende da una Suv aristocratico e sportiva, che si fa riconoscere dagli intenditori per le alette, le mostrine laterali, lo splitter in fibra di carbonio, soluzioni aerodinamiche raffinate per gestire i flussi d'aria. La messa a punto di ogni singolo componente meccanico, dalle sospensioni all'elettronica di controllo, ha avuto il potere di trasformare la V8 in una vettura molto più maneggevole e leggera di quanto i suoi 5 metri di lunghezza e gli oltre 2000 chili di peso lascino intendere.

Una Suv ideale per i mercati Usa e Cina nel

momento in cui dalla Maserati («fiore all'occhiello del Gruppo Fca» secondo quanto dichiarato proprio a Ginevra dall'amministratore delegato Mike Manley) giunge la notizia «che le due superpotenze torneranno ad acquistare più di quanto abbiano fatto nel 2018, mentre è difficile fare previsioni per l'Europa, dove ci sono spunti sconsiderati di elettrificazione ma il mercato traballa».

In Maserati, è certo, la pennellata di verde arriverà «ma per ora si andrà avanti con i motori benzina - spiegano gli ingegneri che lavorano a Modena -, con l'obiettivo di diventare poi la punta di diamante del gruppo Fca per quanto riguarda la trazione ibrida ed elettrica».



Un'auto da bere

La Levante One of One, destinata al garage di Allegra Antinori. La vicepresidente dell'azienda vinicola Antinori ha indicato ogni particolare della personalizzazione secondo i suoi gusti. La tinta della carrozzeria è un Verde tristrato per il quale si è ispirata alle colline toscane.

Intanto per conquistare nuovi clienti Maserati ha acceso i riflettori sul valore del Fuori serie e del Made in Italy e ha rafforzato la collaborazione con aziende di assoluto prestigio. Ermenegildo Zegna, partner storico, ha sfoderato i nuovi interni in Pelle/Tessuta, frutto di un'innovativa ricerca: un tessuto soffice, versatile e leggero, perfetto anche per rivestire accessori multimediali e nell'arredamento.

Giorgetti, azienda della Brianza che vanta una tradizione ebanista da 120 anni, ha raccontato sul tipico banco da lavoro dell'artigiano l'importanza del legno per realizzare i tre inserti plancia della Quattroporte, attraverso una lavorazione fatta di intaglio, tornitura, modellazione.

De Castelli, azienda veneta che lavora magistralmente ferro, ottone e rame, ha mostrato come ottenere stupefacenti effetti cromatici su fasce inserite in plancia, pedaliera e battitacco.

Il Fuori serie è arrivato con la Levante One of One. Artefice: il Centro stile Maserati. Destinazione: garage di Allegra Antinori. È il primo vagito di un nuovo programma di alta personalizzazione dedicato ai clienti più esigenti e facoltosi. La vicepresidente dell'azienda vinicola Antinori ha indicato ogni particolare della personalizzazione secondo i suoi gusti. La tinta della carrozzeria Verde tristrato si è ispirata alle colline toscane ed è stata abbinata alle finiture esterne cromo dark look delle maniglie e delle griglie. Le poltrone e i pannelli porta sono stati rivestiti di pelle pieno fiore tinta con anilina e oli e decorata con un ricamo 3D capitonné, per un elegante invecchiamento del materiale e una sensazione al tatto molto liscia che dovrebbero ricordare alla vista e al palato le caratteristiche dei vini pregiati.

Un richiamo all'acciaio non trattato delle Cantine Antinori viene invece dal rivestimento del tunnel centrale di fibra di carbonio con un filo di rame.

Paolo Artemi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

