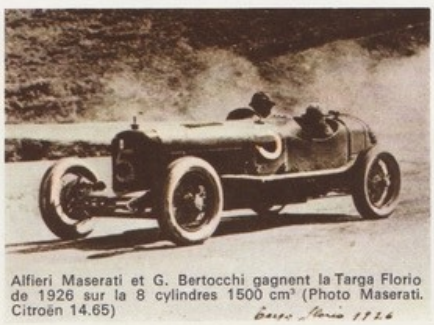
édition spéciale

Photo André Martin (Citroën 14.52)

Maserati Ghibli (Photo André Martin. Citroën

Maserati Ghibli (Citroën 14.62)

L'histoire de Maserati est celle d'une unité de création et de construction d'automobiles de hautes performances qui, en cinquante ans, a su étendre sa renommée et sa diffusion à l'échelle du monde entier sans jamais cesser d'être une entreprise à la mesure de l'homme. C'est essentiellement l'œuvre de deux générations et de deux familles : les frères Maserati fondèrent la société en 1914; Adolfo Orsi et son fils la développèrent à partir de 1937.



Alfieri Maserati et G. Bertocchi gagnent la Targa Florio de 1926 sur la 8 cylindres 1500 cm³ (Photo Maserati. Citroën 14.65)

The Maserati story is that of a unit entirely devoted to the creation and building of high-performance motor cars - a unit which, over fifty years, has been brilliant enough to spread its fame and its production over the entire globe without ever overstepping the human scale. Essentially, it is the work of two generations, and two families : the brothers Maserati founded the firm in 1914; Adolfo Orsi and his son developed it from 1937 onwards.

Six brothers

In the industrial region of Northern Italy, at Voghera, there lived six brothers who, from their earliest boyhood, dreamed before the huge Krupp railway engine of their father, a Railway engineer. Out of

Maserati Ghibli (Photo André Martin. Citroën 14.61)

story is that of a unit entirely he creation and building of ance motor cars - a unit which, ars, has been brilliant enough fame and its production over obe without ever overstepping scale. Essentially, it is the generations, and two families : Maserati founded the firm olfo Orsi and his son deve- n 1937 onwards.

ers

rial region of Northern Italy, there lived six brothers who, earliest boyhood, dreamed huge Krupp railway engine r, a Railway engineer. Out of

Maserati Ghibli (Citroën 14.62)

Maserati Ghibli (Photo André Martin. Citroën 14.63)

Ils étaient six frères

Dans la région industrielle du Nord de l'Italie, à Voghera, ils étaient six frères qui, tout jeunes, rêvaient devant la titanesque locomotive Krupp de leur père, ingénieur aux Chemins de Fer. Sur les six, cinq devinrent ingénieurs, mécaniciens, pilotes ou metteurs au point : Carlo, Bindo, Alfieri, Ettore, Ernesto. Le sixième, Mario, devint artiste peintre.

En 1914, Alfieri, pilote d'essai chez Isotta Fraschini, et son frère Ettore ouvrent à Bologne un petit atelier de réparation, « l'Officine Alfieri Maserati ». Ils y sont rejoints en 1919 par leur plus jeune frère Ernesto. Ils construisent des voitures de course pour Isotta et Diatto.

La Typo 26 : première victoire

En 1926, une nouvelle réglementation plus rigoureuse de la course : 1 500 cc et 600 kilos maximum, les conduit à concevoir la première voiture d'une lignée prestigieuse, les Maserati. C'était la Typo 26 : 1 491 cc 60 × 66, 8 cylindres en ligne à surpresseur, 125 Ch à 5 300 tours.

Le 25 Avril 1926, l'emblème de la marque (le trident de la statue de Neptune qui orne le principal square de Bologne) fait sa première apparition publique : conduite par Alfieri, la Typo 26 se classe

the six, five became engineers, mechanics, drivers or tuners : Carlo, Bindo, Alfiero, Ettore and Ernesto. The sixth, Marco, became an artist.
In 1914 Alfieri, test driver at Isotta-Fraschini's and his brother Ettore opened a small repair shop, the "Officina Alfieri Maserati" in Bologna. In 1919 their youngest brother, Ernesto, joined them. They built racing cars for Isotta and for Diatto.

The tipo 26

In 1926 a new, stricter regulation regarding car racing : a maximum of 1,500 cc and 600 kg (1320 lbs), led them to design the first car of a great line, the Maseratis. This was the Tipo 26 : 1,491 cc, 60×68 mm, in-line supercharged 8-cylinder engine, developing 125 HP at 5,300 r.p.m.
On 25th April 1926, the make's emblem (the trident of the statue of Neptune adorning the main square of Bologna) was seen in public for the first time : driven by Alfieri, the Tipo 26 took a very good place in the Targa Florio. This was a mere preliminary canter. On June 13th, with Ernesto at the wheel, it made the best time at Bologna (173.2 km/h = 107.6 m.p.h.). And so the list of victories grew longer, while the engine's capacity was increased to 2 litres.
In 1927, the car brought Maserati the Championship of Italy. In 1929 the 8C 2,500 single and two-seater cars with

fort bien dans la Targa Flori
galop d'essai. Le 13 Juin
entre les mains d'Ernesto
temps à Bologne (173,2 Km
liste des victoires s'allonge,
temps que la cylindrée est port

En 1927, Maserati est avec elle
d'Italie. En 1929 sortent les
et biplaces 8C 2 500 à culass
8C 1 100 et la V 4 à 16 cylind
de 8 cylindres inclinés à 45
deux vilebrequins démultiplié
double arbre à cames en tête
5 200 tours/mn. Avec celle-ci,
tembre 1929, Baconin Borz
pendant la course de Crémone
monde des 10 kilomètres : 24

Tous les Grands Prix

De 1930 à 1937, les modèles
toires se succèdent : Grand Pri
(Borzacchini), Grand Prix de
cangeli), Grand Prix de Mo
Varzi premier, Luigi Arcan
à 2/10e, Ernesto Maserati tro
sur Typo 3 000 à 8 cylindr
230 Ch à 5 500 tours), Gran
pagne (Varzi). En 1931 : Gr
Rome, (Ernesto sur une 16 cy
et puis encore : Grand Prix
Grand Prix de Belgique, Gra
Lyon, Grand Prix de Nice,
Montenegro... Borzacchini,
Varzi, Fagioli, Campari, Nuv
resi, conduisent en course le

Cabriolet Ghibli (Photo André Martin, Citroën 14.54)

became engineers, mechanics, uners : Carlo, Bindo, Alfiero, Ernesto. The sixth, Marco, be- st.
eri, test driver at Isotta-Fras- his brother Ettore opened a shop, the "Officina Alfieri in Bologna. In 1919 their other, Ernesto, joined them. acing cars for Isotta and for

w, stricter regulation regarding a maximum of 1,500 cc and 0 lbs), led them to design the a great line, the Maseratis. Tipo 26 : 1,491 cc, 60×68 mm, rcharged 8-cylinder engine, de- 5 HP at 5,300 r.p.m.
pril 1926, the make's emblem of the statue of Neptune ador- in square of Bologna) was seen r the first time : driven by Tipo 26 took a very good place a Florio. This was a mere canter. On June 13th, with he wheel, it made the best time (173.2 km/h = 107.6 m.p.h.). list of victories grew longer, ngine's capacity was increased

he car brought Maserati the ip of Italy. In 1929 the 8C e and two-seater cars with

fort bien dans la Targa Florio. C'est un galop d'essai. Le 13 Juin elle réalise entre les mains d'Ernesto le meilleur temps à Bologne (173,2 Km/h). Puis la liste des victoires s'allonge, en même temps que la cylindrée est portée à 2 litres.

En 1927, Maserati est avec elle Champion d'Italie. En 1929 sortent les monoplaces et biplaces 8C 2 500 à culasses mobiles, 8C 1 100 et la V 4 à 16 cylindres (2 blocs de 8 cylindres inclinés à 45 degrés) avec deux vilebrequins démultipliés ensemble, double arbre à cames en tête, 305 Ch à 5 200 tours/mn. Avec celle-ci, le 28 Septembre 1929, Baconin Borzacchini bat pendant la course de Crémone le record du monde des 10 kilomètres : 244,16 Km/h.

Tous les Grands Prix

De 1930 à 1937, les modèles et les victoires se succèdent : Grand Prix de Tripoli (Borzacchini), Grand Prix de Rome (Arcangeli), Grand Prix de Monza (Achille Varzi premier, Luigi Arcangeli second à 2/10e, Ernesto Maserati troisième, tous sur Typo 3 000 à 8 cylindres en ligne, 230 Ch à 5 500 tours), Grand Prix d'Espagne (Varzi). En 1931 : Grand Prix de Rome, (Ernesto sur une 16 cylindres V 4), et puis encore : Grand Prix de France, Grand Prix de Belgique, Grand Prix de Lyon, Grand Prix de Nice, Circuit du Montenegro... Borzacchini, Archangeli, Varzi, Fagioli, Campari, Nuvolari, Villoresi, conduisent en course les Maserati.

Ernesto Maserati et G. Bertocchi, sur Maserati 8 cylindres 2500 sont premiers à la Targa Florio 1929 (Photo Maserati - Citroën 14.60)

removable cylinder heads came out, as did the 8C 1,100 and the 16-cylinder V4 (two 8-cylinder blocks inclined at 45°) with individual crankshafts both driving a common, geared-down outputshaft, twin overhead camshafts, developing 305 HP at 5,200 r.p.m. In this car, on 28th September 1929, Baconin Borzacchini broke the world record over 10 km (6.2137 miles) during the Cremona race : 244.16 km/h = 151.71 m.p.h.

Grand Prix galore

Between 1930 and 1937, there were fresh models and victories all the time : Tripoli Grand Prix (Borzacchini), Rome Grand Prix (Arcangeli), Monza Grand Prix (Achille Varzi 1st, Luigi Arcangeli 2nd, only 2/10 sec. behind, Ernesto Maserati 3rd, all on Tipo 3,000 with 8-cylinder in-line engines developing 230 HP at 5,500 r.p.m.), Spanish Grand Prix (Varzi). In 1931 : Rome Grand Prix (Ernesto in a 16-cylinder V 4), and moreover : French Grand Prix, Belgian

Cabriolet Ghibli (Photo André Martin. Citroën 14.53)

Nuvolari au volant de la 8 cylindres 3000 cm³ 260 HP dans la course Acerbo Pescara en 1934 (Photo Maserati, Citroën 14.69)

En 1935, une V8 R1, 8 cylindres en V à 90° de 4 785 cc (320 Ch à 5 300 t/m) réalise 297,6 Km/h sur l'autostrade Florence Mare.

Victoire à Indianapolis

Mais Alfieri Maserati est mort en 1932 et la maison qu'il a créée se ressent de la crise mondiale. En 1937, Adolfo Orsi et son fils Omer, industriels de Modène achètent l'Officine. Pendant dix ans les trois frères Maserati, Ernesto, Bindo, Ettore continuent d'y travailler.

La famille Orsi donne une impulsion déterminante, de nouveaux prototypes voient le jour, qui remportent de nouvelles victoires : avec la 8 CTF 3 C, 8 cylindres en ligne à surpresseur, 3 000 cc 350 Ch à 6 000 t/m, Villoresi en 1939 bat le record du tour à Tripoli, Wilbur Shaw remporte les fameux 500 miles d'Indianapolis à 184,05 Km de moyenne horaire. Il récidive l'année suivante et remporte la prestigieuse épreuve américaine. En 1940 apparait la 4 CL équipée du premier moteur carré Maserati 78 × 78, 1 489 cc à surpresseur, 220 Ch à 6 600 tours / mn. Villoresi, le prince Bira, de Graffenried la font triompher.

La 6 C 34, 6 cylindres 3700 cm³ de Nuvolari au Grand Prix d'Italie en 1934 (Photo Maserati, Citroën 14.70)

Après la guerre : Nouveaux triomphes

Après la guerre, Maserati remanie ses fameuses formules et fait une rentrée fracassante : Villoresi gagne avec une monoplace 4 CL le 1er Grand Prix de

Grand Prix, Lyons Grand Prix, Nice Grand Prix, Montenegro Circuit... Borzacchini, Arcangeli, Varzi, Fagioli, Campari, Nuvolari, Villoresi all drove Maseratis in various races.
In 1935, a V8 R1, whose two banks of 4 cylinders were set at 90° and had a capacity of 4,785 cc (320 HP at 5,300 r.p.m.), reached a speed of 184.9 m.p.h. on the Florence-Mare autostrada.

Victory at Indianapolis

Meanwhile Alfieri Maserati had died, in 1932, and the firm he had founded felt the world slump. In 1937, Adolfo Orsi and his son, Omer, industrialists from Modena, bought out the Officina. For ten years three of the Maserati brothers : Ernesto, Bindo and Ettore, were to go on working there.
The Orsi family brought renewed vigour into the business, new prototypes were created and fresh victories won : with the 8 CTF 3 C, a supercharged 8-cylinder in-line engine of 3,000 cc, developing 350 HP at 6,000 r.p.m., Villoresi broke the lap record at Tripoli in 1939, and Wilbur Shaw won the great Indianapolis 500-mile race at an average speed of 114.36 m.p.h.

Maserati Indy (Photo André Martin, Citroën 14.33)

la nouvelle Formule 1, à
Avril 1946. La même année,
Sommer gagne les Grands P
seille, Saint-Étienne, Saint-Clo
Ascari gagne le Grand Prix

En 1947, à l'expiration de l
les frères Maserati quitten
Ils sont remplacés par l'ingé
mino qui produit la 4 CL Tub
lée « Tipo San Remo » pa
sa première sortie, entre les
cari, elle remporte le G
de San Remo, le 27

Un certain Juan Manu

En 1949, deux « Tipo San R
vendues à l'Automobile Clu
tine qui confie l'une d'elles à
Juan Manuel Fangio. Im
il remporte le Grand Prix d
Plata, puis vient en Europe
au Grand Prix de San Remo
Prix d'Albi. Dans les année
malgré la présence de pil
quables, Maserati fléchit devs
velles Ferrari 2 litres 166 à c
C'est alors qu'Omer Orsi,

Lyons Grand Prix, Nice Grand negro Circuit... Borzacchini, arzi, Fagioli, Campari, Nuvo- si all drove Maseratis in

R1, whose two banks of 4 cy- set at 90° and had a capacity 320 HP at 5,300 r.p.m.), rea- of 184.9 m.p.h. on the Flo- autostrada.

t Indianapolis

Alfieri Maserati had died, in e firm he had founded felt the In 1937, Adolfo Orsi and r, industrialists from Modena, he Officina. For ten years Maserati brothers : Ernesto, ttore, were to go on working

mily brought renewed vigour siness, new prototypes were fresh victories won : with the , a supercharged 8-cylinder of 3,000 cc, developing 350 r.p.m., Villoresi broke the Tripoli in 1939, and Wilbur e great Indianapolis 500-mile erage speed of 114.36 m.p.h.

la nouvelle Formule 1, à Nice, le 22 Avril 1946. La même année, le Français Sommer gagne les Grands Prix de Marseille, Saint-Étienne, Saint-Cloud; Alberto Ascari gagne le Grand Prix de Modène.

En 1947, à l'expiration de leur contrat, les frères Maserati quittent la firme. Ils sont remplacés par l'ingénieur Massimino qui produit la 4 CL Tubolare, appelée « Tipo San Remo » parce que dès sa première sortie, entre les mains d'Ascari, elle remporte le Grand Prix de San Remo, le 27 Juin 1948.

Un certain Juan Manuel Fangio

En 1949, deux « Tipo San Remo » sont vendues à l'Automobile Club d'Argentine qui confie l'une d'elles à un certain Juan Manuel Fangio. Immédiatement il remporte le Grand Prix de Mar Del Plata, puis vient en Europe et triomphe au Grand Prix de San Remo et au Grand Prix d'Albi. Dans les années suivantes, malgré la présence de pilotes remarquables, Maserati fléchit devant les nouvelles Ferrari 2 litres 166 à compresseur. C'est alors qu'Omer Orsi, en 1952,

The following year, he repeated the performance.
In 1940 appeared the 4 CL, fitted with the first Maserati "square" engine (78 × 78 mm), with a capacity of 1,489 cc and a supercharger, and developing 220 HP at 6,600 r.p.m. Villoresi, Prince Bira and de Graffenried were to drive it to victory.

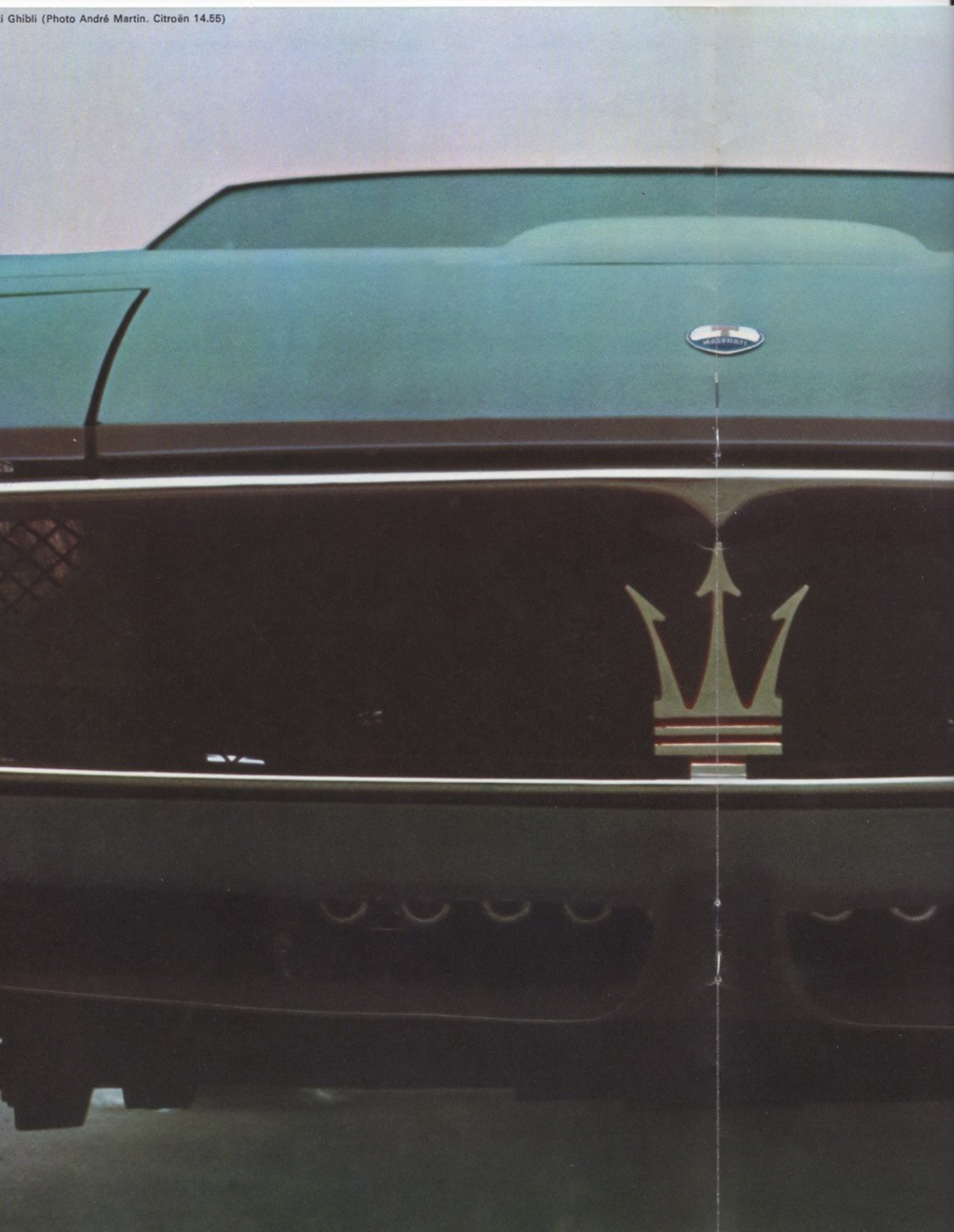
Post-war period : fresh triumphs

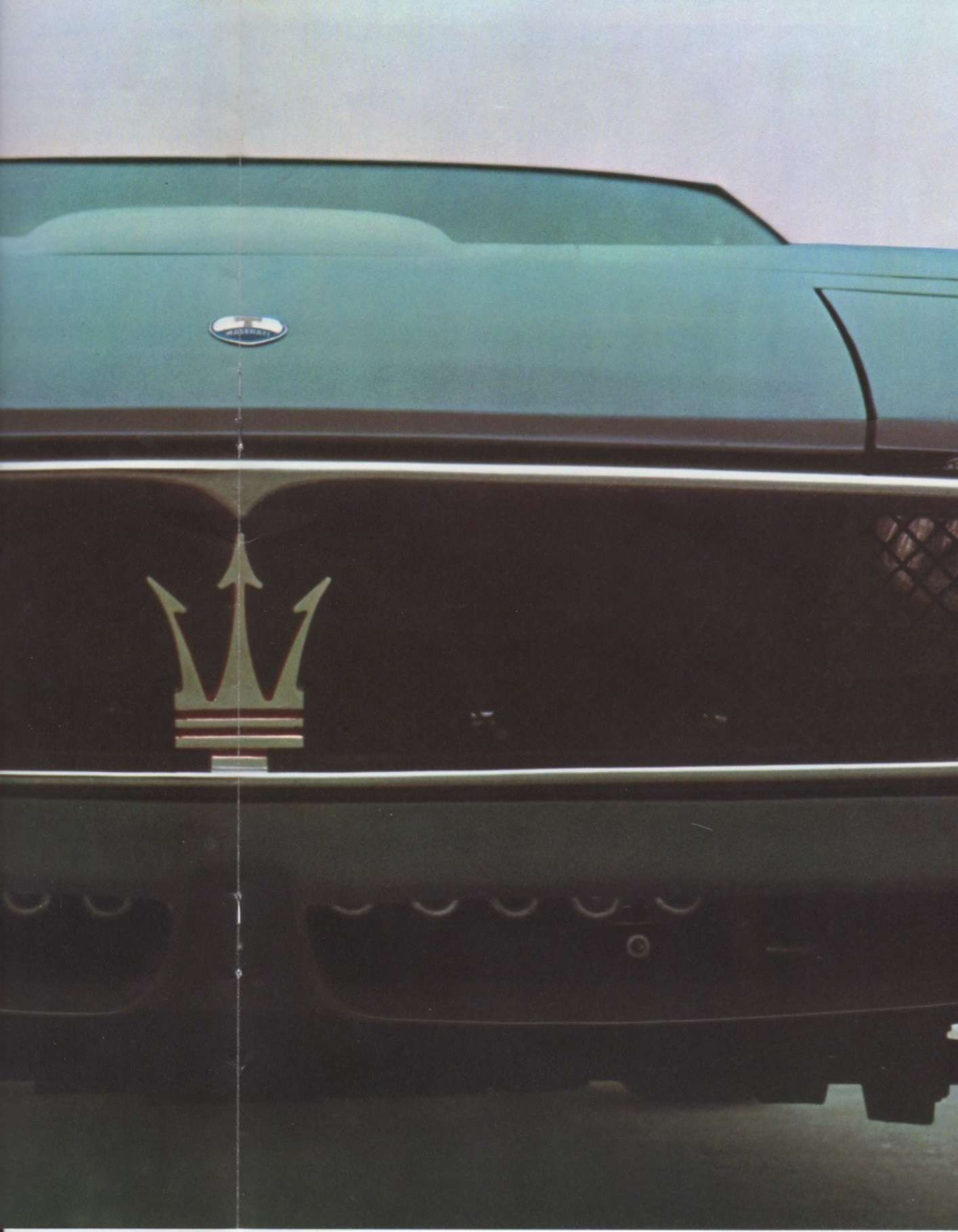
After the war, Maserati reshuffled its well-known systems formulae and made an awe-inspiring come-back : in a 4 CL

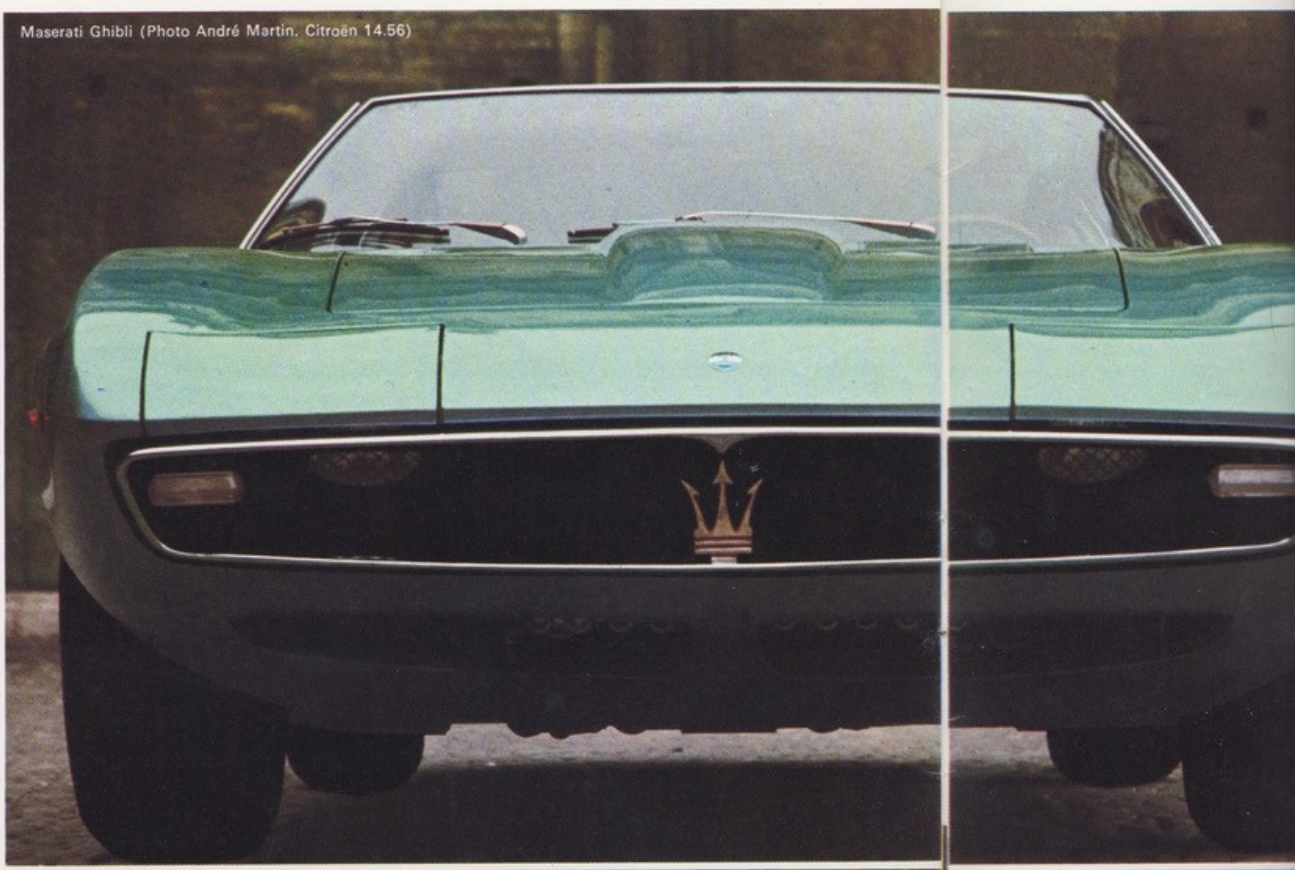
Villoresi sur la 6 cylindres 1500 à Monza en 1938 (Photo Maserati. Citroën 14.71).

Photo André Martin. Citroën 14.33)

i Ghibli (Photo André Martin. Citroën 14.55)




MASERATI



Maserati Ghibli (Photo André Martin. Citroën 14.56)

Maserati Ghibli, phares sortis (Photo André Martin. Citroën 14.57)

singleseater, Villoresi won the first Grand Prix of the new Formula I on 22nd April 1946, at Nice. That same year, the Frenchman Sommer won the Marseilles, Saint Etienne and Saint Cloud Grand Prix, while Alberto Ascari won the Modena Grand Prix. In 1947, when their contract expired, the brothers Maserati left the firm. They were replaced by Massimino, an Italian engineer who turned out the 4 CL Tubolare, known as the "Tipo San Remo" because, at its very first race, it won the San Remo Grand Prix on 27th June 1948.

One Juan Emanuel Fangio

In 1949, two "Tipo San Remo" were sold to the Argentina Automobile Club, which entrusted one of them to the hands of a man by the name of Juan Emanuel Fangio. He immediately walked off with the Mar Del Plata Grand Prix, and then came to Europe and took the Grand Prix at both San Remo and Albi.
During the years which followed, despite the presence of remarkable drivers, Maserati had to bow before the new supercharged Ferrari 2-litre 166s. Then Omer Orsi, in 1952, energetically took in hand the destinies of the firm; he reorganized, invested, and took on an engineer, Colombo, who developed the effective power of the A 6GCM from 130 to 197 HP at 8,000 r.p.m. In this car, Fangio won the 1953 Monza Grand Prix in front of the Ferraris. In 1954, with the 6-cylinder 250 F, he won both the Argentine and the Belgian Grand Prix. In 1956, aboard the 300 S, he won the Buenos Ayres 1000-kilometre race, and the Nurburgring 1000-km race.

The World Championship

The acme was reached in 1957 : Fangio took the Argentina Grand Prix in his famous red Maserati 250 F. Behind him came three other Maseratis (Behra, Menditeguy, Schell) ! After a dazzling season, Fangio claimed the World Championship. But this season was also a hard one for Maserati. It wounded up in an appalling stroke of bad luck in the Venezuela Grand Prix : at Caracas, the firm's four 4.5 litre roadsters were smashed to smithereens within a few minutes : Master Gregory turned turtle, Moss rammed an AC Bristol and cut it in half, Schell's car was crushed by Bonnier's. Maserati won the Grand Prix Championship... practically ruined !

The Gran Turismo models

The Italian firm then left the Formula I racetrack to concentrate the maximum of its resources on the production and mar-

prend énergiquement en mains les destinées de la maison, il réorganise, investit, engage l'ingénieur Colombo qui fait passer la puissance de l'A 6 GCM de 130 à 197 Ch à 8 000 t/m. Avec cette voiture, en 1953, Fangio remporte le Grand Prix de Monza devant les Ferrari. En 1954, avec la 6 cylindres 250 F, il gagne le Grand Prix d'Argentine et de Belgique. En 1956, avec la 300 S, il gagne les 1 000 kilomètres de Buenos-Aires et les 1 000 kilomètres du Nurburgring.

Gonzalès conduit la 4 CLT 4 cylindres 1500 220 ch au Grand Prix d'Italie à Monza en 1952 (Photo Maserati-Citroën 14.69)

Le Championnat du Monde

Le sommet est atteint en 1957 : Fangio remporte le Grand Prix d'Argentine sur sa célèbre Maserati 250 F rouge. Derrière lui : trois autres Maserati (Behra, Menditeguy, Schell)! A l'issue d'une saison éblouissante, Fangio remporte le Championnat du Monde.

Mais c'est aussi une saison difficile pour Maserati. Elle se termine par le terrible coup de malchance du Grand Prix de Venezuela : à Caracas, les quatre roadsters 4,5 litres de la firme sont complètement détruits en quelques minutes : Master Gregory se retourne, Moss coupe en deux une AC Bristol, Behra prend feu, la voiture de Schell est écrasée par celle de Bonnier et Maserati gagne le Championnat des Grands Prix presque ruiné!

Production des Gran Turismo

La firme italienne se retire alors des courses de Formule 1 pour concentrer l'essentiel de ses ressources à la production et la commercialisation des voitures de tourisme (elle continue cependant à produire des moteurs de compétition). C'était là l'idée que poursuivait depuis avant la guerre la famille Orsi. En 1938, à partir du moteur 6 cylindres de course, avait été mise en production une Maserati GT carrossée par Pinin Farina, la 6 SOHC 1 500 cc, vitesse 160 Km/h, qui passera à 1 954 cc en 1942. C'était

keting of touring cars (although still continuing to produce racing engines). This was an idea which the Orsi family had at the back of their minds since before the war. In 1938 using the 6-cylinder racing engine. a GT Maserati with coachwork by Pinin Farina, the 6 SOHC 1,500 cc had been put into production : 100 m.p.h.. In 1942, the engine capacity was increased to 1954 cc. This was the first of a series of high-status, high-performance cars for wealthy amateurs. Racing successes had obviously had repercussions on touring-car sales.

From the 3,500 GT to the Ghibli

In 1957, the 3,500 GT with coachwork by Allemano was presented at the Geneva Motor Show. In 1959, the 5,000 GT Touring was the attraction at the Turin Show, with a top speed of 170 m.p.h. In 1963 : the Quatro-porte, with body by Frua (4,136 cc, 360 HP) and the Mistral Coupé. In 1964, the Sebring (coachwork by Vignale). In 1966, the 4.7 litre Mexico (coachwork by Vignale) took the place of the 5,000 GT. A little later, over and above these wonderful cars, came the unbelievable Ghibli, a two-door coupé with a V-8 engine of 4.7 litre (94 × 85 mm) with four overhead camshafts and four double carburetters (effective power 330 HP at 5,000 r.p.m.), dual-circuit servo disc brakes, and a top speed of 174 m.p.h. In accordance with the programme laid down by Omer Orsi, these luxurious cars are derived directly from the racing machines which, for many a year brought triumph to the trident of Neptune in race tracks all round the world. They were and still are the direct heirs of unequalled racing experience, accumulated over the years with as much passion as patience.

Fangio inaugure le Grand Prix d'Italie à Monza en 1953 avec l'A 6 GCM 6 cylindres 2000 cm³ (Photo Maserati-Citroën 14.84)

The Maserati-Citroën agreement

In January 1968, Maserati entered with the Société Citroën into an agreement of

Maserati Ghibli (Phot

Maserati Ghibli (Photo André Martin. Citroë

ring cars (although still conti-
duce racing engines). This
which the Orsi family had at
their minds since before the
8 using the 6-cylinder racing
T Maserati with coachwork
na, the 6 SOHC 1,500 cc had
production : 100 m.p.h.. In
gine capacity was increased
This was the first of a series
s, high-performance cars for
teurs. Racing successes had
repercussions on touring-car

3,500 GT
hibli

3,500 GT with coachwork by
s presented at the Geneva
In 1959, the 5,000 GT Tou-
attraction at the Turin Show,
eed of 170 m.p.h. In 1963 :
orte, with body by Frua
HP) and the Mistral Coupé.
Sebring (coachwork by Vi-
1966, the 4.7 litre Mexico
y Vignale) took the place
GT. A little later, over and
wonderful cars, came the
Ghibli, a two-door coupé with
of 4.7 litre (94 × 85 mm)
erhead camshafts and four
etters (effective power 330 HP
m.), dual-circuit servo disc
a top speed of 174 m.p.h.
e with the programme laid
er Orsi, these luxurious cars
irectly from the racing ma-
for many a year brought
e trident of Neptune in race
nd the world. They were and
direct heirs of unequalled ra-
nce, accumulated over the
much passion as patience.

Grand Prix d'Italie à Monza en 1953.
6 cylindres 2000 cm³ (Photo Maserati-

rati-Citroën
t

968, Maserati entered with
itroën into an agreement of

Maserati Ghibli (Photo André Martin. Citroën 14.67)

Maserati Ghibli (Photo André Martin. Citroën 14.66)

Au volant de la 6 cylindres 250 F1 Fangio remporte le Championnat du Monde en 1957 (Photo Maserati, Citroën 14.59)

le début d'une série de prestigieuses voitures à hautes performances pour riches connaisseurs. Les succès en compétition s'étaient évidemment répercutés sur les ventes des voitures de tourisme.

De la 3 500 GT à la Ghibli

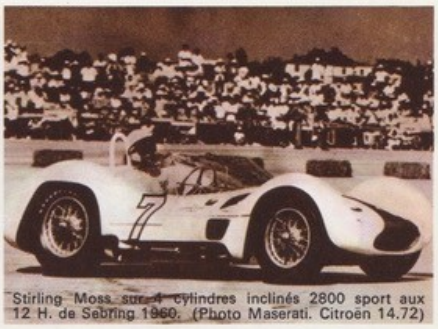
En 1957, la 3 500 GT carrossée par Allemano est présentée au Salon de Genève. En 1959, la 5 000 GT Touring fait sensation au Salon de Turin, elle atteint la vitesse de 273 Km/h. En 1963 : la Quatroporte carrossée par Frua (4 136 cc, 360 Ch) et le coupé Mistral. En 1964 : la Sebring (Carrosserie de Vignale). En 1966, la 4,7 litres Mexico (carrossée par Vignale) remplace la 5 000 GT. A celles-ci s'ajoute un peu plus tard la merveilleuse Ghibli, coupé deux portes à moteur 8 cylindres en V, 4 litres 7 (94 × 85) à quatre arbres à cames en tête, quatre carburateurs double corps, 330 Ch à 5 000 t/m, servo-freins à disques à double circuit, 280 Km/heure.

Conformément au programme fixé par Omer Orsi, ces luxueuses voitures dérivent directement des engins de course qui pendant de longues années ont fait triompher le trident de Neptune sur les circuits du monde entier. Elles ont été et sont encore les bénéficiaires directes d'une inégalable expérience de la compétition, patiemment et passionnément accumulée.

L'accord Maserati - Citroën

En Janvier 1968, Maserati contractait avec la Société Citroën un accord de coopération, touchant aussi bien la conception des voitures que leur fabrication et leur commercialisation.

En Mars 1968, cet accord est, comme prévu initialement, complété par une prise de participation majoritaire de Citroën. Maserati, qui désormais fait partie du groupe Citroën, poursuit son développement propre et présente au Salon de Genève l'Indy, ainsi nommée en souvenir



Stirling Moss sur 4 cylindres inclinés 2800 sport aux 12 H. de Sebring 1960. (Photo Maserati. Citroën 14.72)

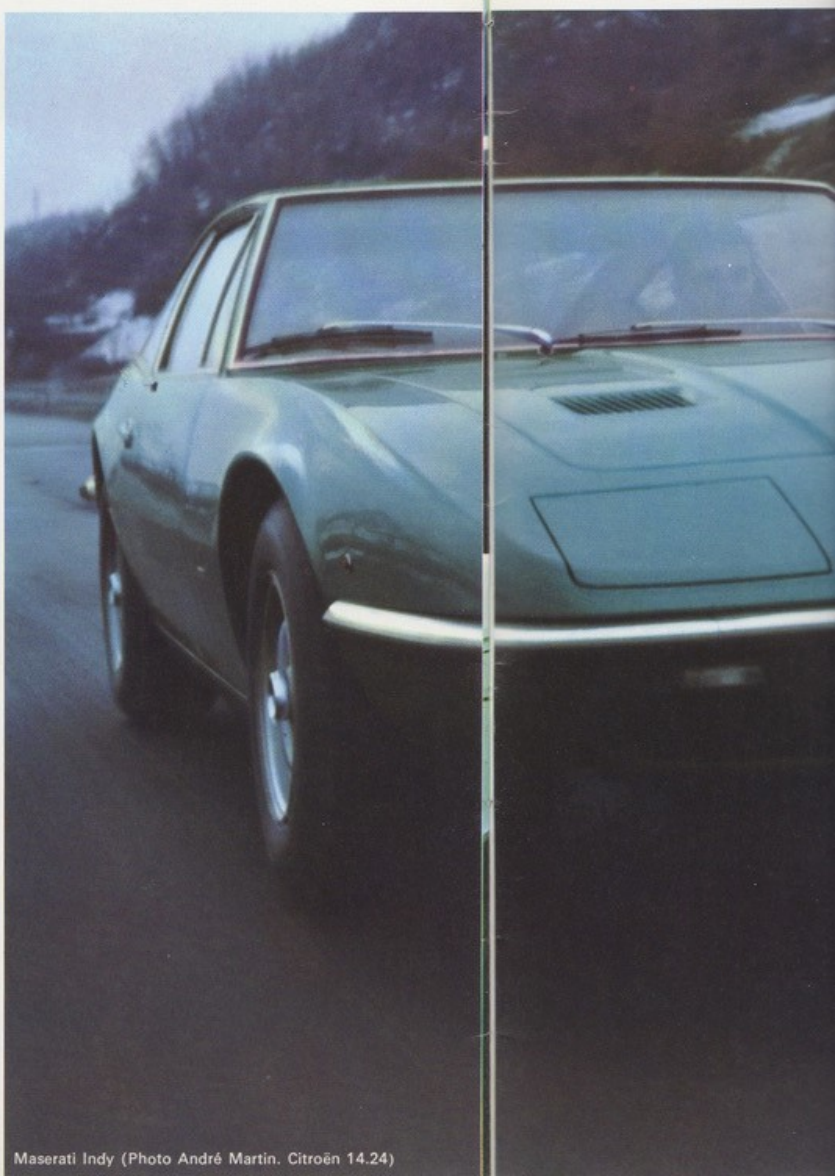
cooperation covering not only the design of cars, but also their manufacture and their marketing.

In March 1968, this agreement was, as initially planned, completed by a Citroën's majority interest in the firm. Maserati, hence-forward a part of the Citroën group, pursued its own development and, at the Geneva Show, presented the Indy, so

de la victoire de Wilburn Sha
Prix d'Indianapolis en 193
coupé 4 places carrossé pa
moteur V8 de 4 136 cc (85 ×
pant 260 Ch DIN à 6 000 tr/m
électronique, 5 vitesses s
4 freins à disque à doubl
double servo-frein. Vitesse 25

Mais en même temps Ma
aussi, sous la direction d
Alfieri, un moteur de 6 cyl
développant 170 Ch, destiné
de Grand Tourisme que prép
Cette voiture prestigieuse
grand confort à plus de 200
(222 Km/heure exactement)
mière expression concrète
blic de la coopération des

Maserati-Citroën, c'est l'allia
noms qui ont déjà compl
leur preuve dans le monde de



Maserati Indy (Photo André Martin. Citroën 14.24)

4 cylindres inclinés 2800 sport aux 1960. (Photo Maserati. Citroën 14.72)

covering not only the design also their manufacture and ting.

68, this agreement was, as ini- d, completed by a Citroën's erest in the firm. Maserati, d a part of the Citroën group, own development and, at the w, presented the Indy, so

de la victoire de Wilburn Shaw au Grand Prix d'Indianapolis en 1939. C'est un coupé 4 places carrossé par Vignale, à moteur V8 de 4 136 cc (85 × 88) développant 260 Ch DIN à 6 000 tr/mn. Allumage électronique, 5 vitesses synchronisées, 4 freins à disque à double circuit et double servo-frein. Vitesse 250 Km/heure.

Mais en même temps Maserati étudie aussi, sous la direction de l'ingénieur Alfieri, un moteur de 6 cylindres en V développant 170 Ch, destiné au modèle S de Grand Tourisme que prépare Citroën. Cette voiture prestigieuse qui offre «le grand confort à plus de 200 Km/heure » (222 Km/heure exactement) est la première expression concrète pour le public de la coopération des deux firmes.

Maserati-Citroën, c'est l'alliance de deux noms qui ont déjà complètement fait leur preuve dans le monde de l'automobile.

named to commemorate Wilbur Shaw's victory in the 1939 Indianapolis Grand Prix. It is a four-seater coupé, with coachwork by Vignale, and a 4,136 cc V8 engine (85 × 88 mm) developing 260 HP DIN at 6,000 r.p.m.. Electronic ignition, 5 synchromesh speeds, 4 dual-circuit disc brakes and dual servo assistance. Top speed 155 miles per hour.

Simultaneously, under the guidance of Alfieri, one of the firm's engineers, Maserati was developing a V6 engine of 170 HP, intended for the Model S GT being readied at Citroën's. This high-status car, which brings "top comfort at over 200 km/h (125 m.p.h.)" (to be precise, 222 km/h or nearly 139 m.p.h.) is for the public the first visible fruit of the cooperation between the two firms.

Maserati-Citroën is an alliance between two firms which stand out in the motor- car field.

hoto André Martin. Citroën 14.24)

Maserati Indy (Photo André Martin. Citroën