

Historie do roku 1997

Nový motor Maserati V6 byl už vyvinut pro luxusní Citroën SM, který se také v Modeně montoval, a objevil se i v kupé Ligier JS2. Na konstrukci podvozkových skupin a převodů nových modelů Maserati se projevila spolupráce s techniky Citroënu. S jejich pomocí v roce 1971 vznikl první model s motorem V8 před zadní nápravou - agresivní kupé Bora s karoserií od [Giugiaro](#). Jeho civilnější verzí se stal Merak s motory V6. Nástupce Ghibli, kupé Khamsin z roku 1974 s karoserií [Bertone](#), měl stále motor V8 vpředu. V témže roce nové Quattroporte II s karoserií od Bertoneho uzavřelo souvislou vývojovou řadu započatou v roce 1926. Naftová krize zasáhla italské výrobce drahých automobilů. Citroën se sám dostal do potíží a nedokázal zabránit krachu Maserati.

Maserati v roce 1975 přešlo - s finanční pomocí italské vlády - do vlastnictví bývalého závodníka a konstruktéra Argentince Alejandro De Tomasa. Ten obnovil a zreorganizoval výrobu. Roku 1976 představil hranaté kupé Kyalami, což byl De Tomaso Longchamp s motorem Maserati V8. Objevila se i třetí generace Quattroporte s karoserií Giugiaro a její pokračování pod jménem Royale. Novou obchodně úspěšnou éru začal De Tomaso v roce 1981 představením kupé Biturbo, poháněného motorem V6 se dvěma turbodmychadly. Na společných podvozkových dílech vznikly v osmdesátých letech postupně různé verze: sportovní kupé 2 + 2, zvané postupně Biturbo S, 228, 222, Chubasco a Ghibli, dvoumístné kupé Karif, otevřený Spider a čtyřdveřové sedany 420, 425, 430 a 422. Špičkové dvoumístné kupé Shamal z roku 1989 se lišilo použitím motoru Biturbo V8.

Po výrazném oživení začala výroba opět stagnovat. Svůj majetkový podíl postupně zvyšoval Fiat, až v květnu 1993 zcela převzal kontrolu a do čela firmy ustanovil Eugenia Alzatiho. Ten okamžitě zredukoval výrobní program na současné dvě základní modelové řady Ghibli a novou generaci Quattroporte.