Essai – Maserati Ghibli S Q4 : Le vent en poupe !

2014 est sans conteste l'année Maserati ! La vénérable « Officine » fête ses 100 ans, les ventes sont au beau fixe et la rentabilité est au rendez-vous. L'occasion pour Wheels And You de prendre les commandes de la Maserati Ghibli S Q4. Suivez-nous pour l'essai de la benjamine au Trident.

- V6 essence, biturbo, 2'979 cm^3
- 410 CV à 5'500 t/min
- 550 Nm de 1'750 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 284 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.8 sec.
- Poids : 1'870 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'971 x 1'945 x 1'461
- Conso. mesurée : 13.2 l/100 km
- Emissions CO_2 : 246 g/km (G)
- dès CHF 93'420.-, mod. essayé: CHF 119'350.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

Salon de Genève 2013. Je ne pu m'empêcher d'esquisser un sourire presque narquois lorsque le patron de Maserati annonçait fièrement et plein d'optimisme un objectif de ventes de 50'000 véhicules d'ici 2015, alors que la production en 2012 s'élevait à un peu plus de 6'000 véhicules…

Mais c'était sans compter les efforts financiers consentis par le Groupe Fiat (1.5 milliard d'Euros) et le renouvellement progressif de la gamme. Quattroporte en tête, habilement épaulée par la Ghibli et les évolutions des Granturismo/Grancabrio, en attendant le SUV Levante. Le pari est en passe d'être gagné puisque pour 2014 la barre des 40'000 véhicules est en vue.

En Suisse, les chiffres de ventes font pâlir de jalousie le plus stoïque des directeurs de vente. De 190 en 2013, les immatriculations de la marque (toute la gamme) ont bondi à 635 au 31 octobre 2014, dont 462 rien que pour la Ghibli. Il est vrai que la politique tarifaire appliquée et l'offre de motorisations/transmissions (diesel et transmission intégrale) ont de quoi étonner venant d'une marque aussi prestigieuse. Mais c'est le prix à payer pour ratisser une clientèle plus large.

C'est donc avec un intérêt certain que je prends le volant du best-seller de Maserati dans sa version S à transmission intégrale (Q4), pour un essai.

A l'extérieur

Ghibli… Outre l'appellation arabe du sirocco, c'est aussi un nom mythique dans la riche histoire de Maserati. Il incarnait un coupé aux lignes majestueuses dans les années 60-70 avant de renaître de manière plus confidentielle dans les années 90 sous la forme d'un coupé basé sur la Biturbo. Aujourd'hui, un grand « coup de sirocco » a soufflé sur Modène et Ghibli désigne une berline de 4'971 mm de long, 1'945 mm de large et 1'461 mm de haut.

Souvent appelée « Baby Quattroporte », en référence à sa grande sœur dont elle reprend la plateforme et les trains roulants, la Ghibli n'en affiche pas moins une personnalité propre. Et quel sex appeal ! Derrière la face avant agressive, c'est une orgie de courbes harmonieuses qui aboutissent sur une poupe callipyge aux galbes pour le moins envoûtants. Il n'y a pas à tergiverser des heures, c'est une réussite totale sur le plan stylistique, mêlant à la perfection les références au

passé et la modernité. J'en veux pour preuve le nombre incalculable de têtes qui se retournent sur son passage ainsi que les pouces levés !

Le physique de cette Ghibli est sans conteste l'atout numéro un pour celle qui vient régater aux côtés des BMW Série 5, Jaguar XF, Mercedes-Benz Classe E et Audi A6, qui paraissent du coup bien insipides… Ceci dit, ces quatre concurrentes sont également disponibles en break, carrosserie qui n'est pas au programme, pour l'heure, chez le constructeur de Modène. On descend en gamme, certes, mais on reste aristocrates !

A l'intérieur

Alors que les habitacles de la concurrence se battent à « Qui sera le plus austère ? », Maserati propose un festival de cuir, d'alcantara, d'aluminium et de bois. C'est beau, bien agencé, chaleureux et la finition fait un énorme bond vers la qualité. Parmi les petites attentions bienvenues j'ai noté les panneaux de portes entièrement recouverts de peausserie ou le pédalier réglable. Le plastique sert uniquement aux commandes. Ah ! Ce satané plastique ! Il vient jouer les trouble-fêtes dans ce concert de raffinements, notamment autour de l'écran multimédia et surtout au-bas du pilier B. Dans une texture bon marché, cette pièce jure singulièrement aux côtés du cuir et de l'alcantara. Elle ne saute pas immédiatement aux yeux, mais une fois débusquée impossible de ne plus y penser ! En même temps c'est le seul point négatif que j'aurai noté dans cet univers.

En termes d'habitabilité, le style aura pris le dessus sur l'espace à bord. Les passagers arrière trouveront un dégagement aux genoux limité. La banquette arrière, très sculptée, réserve sa troisième place aux trajets occasionnels tant l'assise est dure et le tunnel central proéminent.

Le coffre dispose d'un volume de chargement de 500 litres, extensible au moyen de la banquette rabattable 60/40.

Côté équipements, l'ensemble multimédia « Maserati Touch Control » et son écran de 8.4 pouces, est très similaire dans son fonctionnement et son interface à celui que l'on a découvert dans la Jeep Grand Cherokee SRT. Economies d'échelle obligent ! Il n'en demeure pas moins que l'ensemble se montre fonctionnel, très

lisible et réactif même s'il demande un certain temps d'adaptation, la faute à une ergonomie perfectible. Même constat pour l'ordinateur de bord situé dans le combiné d'instrumentation. Mention « excellent » cependant à l'ensemble hifi Bowers & Wilkins qui distille sa musique avec un son particulièrement chaleureux.

Cela dit, la Maserati Ghibli fait l'impasse sur l'armada d'assistances auxquelles ses concurrentes nous ont habitué. Le régulateur de vitesse est sans radar, point de détecteur anti-collision ou avertisseur de franchissement de lignes. La part belle est faite à la conduite sans filet, ou presque, l'ESP et l'ABS sont tout de même présents ! Je ne vais pas m'en plaindre, détestant par dessus tout ces béquilles invasives. Mais je ne suis pas certain que l'acheteur potentiel n'y accorde aussi peu d'importance que moi…

Sous le capot

Bien que Maserati ait été juridiquement séparé de Ferrari il y a quelques années, la collaboration technique n'en demeure pas moins intense. Ainsi, le V6 de 2'979 cm3 de cylindrée équipant les Ghibli essence a été conçu et développé sous l'égide de Maranello qui en assure également l'assemblage. Disposant de deux turbos, ce bloc revendique, pour la version S, une puissance maximale de 410 CV à 5'500 t/min et le couple culmine à 550 Nm entre 4'500 et 5'500 t/min. Une fonction overboost permet de bénéficier du couple maximal dès 1'750 t/min déjà. Ainsi notre Ghibli S Q4 est propulsée de 0 à 100 km/h en 4.8 secondes et la vitesse de pointe atteint 284 km/h.

J'aurai relevé une consommation moyenne de l'ordre de 13.2 l./100 km, mêlant tous types de conduites et tracés. Ainsi sur un trajet autoroutier à vitesse stabilisée aux limites légales, la consommation descendra en-dessous des 10 l./100 km tandis qu'en mode « arsouille », les 20 l./100 km sont très vite atteints voire dépassés.

La Maserati Ghibli est disponible au catalogue avec le même bloc 3.0 V6 mais dégonflé à 330 CV/500 Nm ou le 3.0 V6 diesel développé par VM Motori, que nous avons essayé sur le Jeep Grand Cherokee, boosté pour l'occasion à 275 CV/570 Nm.

Ces blocs sont tous accolés à la fameuse boîte automatique à convertisseur 8 rapports d'origine ZF.

Notre Ghibli S Q4 est donc dotée d'une transmission intégrale. Loin de faire dans la figuration, Maserati a opté pour un système alliant un embrayage multidisques et une commande électronique. Ainsi, en conditions normales 100% du couple est distribué aux roues arrière. Lorsque nécessaire, le système s'active en 150 millisecondes et peut répartir le couple à 50/50 entre les roues avant et arrière.

Au volant

Sur route, la Maserati Ghibli fait montre d'une belle maîtrise. Stable, confortable, évoluant dans un silence quasi absolu en conduite coulée, c'est une excellente routière qui n'a rien à envier à ses opposantes. L'amortissement piloté Skyhook demeure bien calibré sur les ondulations, mais les roues ont tendance à trépider sur les hautes fréquences.

Une fois que le rythme s'accélère, la Ghibli n'aura de cesse de vous piquer de son trident. Mode « Sport » enclenché, les valves de l'échappement s'ouvrent pour laisser s'exprimer la symphonie pour 6 cylindres en V. Petit bémol, l'insonorisation très poussée de l'habitacle vous obligera à entrouvrir les fenêtres pour profiter pleinement des vocalises. La suspension se raffermit, l'accélérateur devient plus sensible, gaz !

La poussée du V6 est très linéaire malgré une belle vivacité. La sportivité pure et dure n'est donc que partiellement au programme, ce d'autant qu'il y a 1'870 kg à tracter. Bien aidé par la boîte de vitesses ZF aux qualités unanimement reconnues et jouant toujours dans la plage de couple idéale, l'ensemble fait merveille et vous garantit de belles sensations de conduite.

La traction intégrale permet de solliciter la mécanique sans retenue, la motricité est exemplaire en toutes circonstances. L'équilibre général est très sain, l'agilité très bonne, les enchaînements négociés avec célérité ce d'autant que la caisse demeure bien maintenue.

Je tiens également à féliciter Maserati d'être resté fidèle à une bonne vieille pompe hydraulique d'assistance de direction. La précision de son action ne

souffre d’aucune critique, jamais perturbée par une assistance artificielle désagréable lors des mouvements rapides du volant. La remontée d’informations aurait par contre pu être un peu plus prononcée.

Verdict

En tous points séduisante, la Maserati Ghibli fait une entrée remarquée dans le segment E où elle insuffle un vent nouveau. Une robe splendide, une présentation à la fois flatteuse et sérieuse ainsi que des prestations de tout premier ordre, l’addition promet d’être lourde !

Eh bien pas tant que ça. La Maserati Ghibli sera vôtre dès CHF 74’000.- (3.0 l. Diesel). Comptez au minimum CHF 95’300.- pour la Ghibli S Q4 ici essayée. Bien entendu quelques options sont inévitables et feront monter la douloureuse. Mais à puissance et transmission égales, aucune Allemande ne fait mieux que notre Italienne.

Sans parler de l’émotion particulière que procure cette Ghibli, tant à la vue qu’à la conduite. Elément très subjectif me direz-vous, mais ô combien rare aujourd’hui sur le marché automobile. Droit au cœur que le Trident m’a piqué !

Prix et options – Maserati Ghibli S Q4

Prix de base : CHF 93’420.-

Amortissement piloté Skyhook : CHF 2’720.-

Palettes au volant : CHF 340.-

Peinture mica « Nero Ribelle » : CHF 1’500.-

Garniture intérieure en bois Ebony : CHF 510.-

Montants des vitres en Alcantara : CHF 2’120.-

Toit ouvrant : CHF 1’690.-

Système audio Bowers & Wilkins : CHF 4’730.-

Pack Convenience : CHF 970.-
(caméra de recul, keyless)

Pack Premium : CHF 1’700.-
(rétrovisieurs électrochromatiques, easy entry, volant électrique)

Pack Temps froid : CHF 1’020.-
(sièges arrière chauffants, pare-soleil électrique, pare-brise chauffant)

Pack Business plus : CHF 2’840.-
(GPS, capteurs de stationnement, sièges avant chauffants)

Pack Executive : CHF 2’950.-
(cuir premium, tapis de sol en velours)

Prix TOTAL : CHF 119’350.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Monsieur Gino Forgione et toute l’équipe de Modena Cars, Genève, pour le prêt de cette Maserati Ghibli S Q4.

A lire aussi

Nouveauté – Maserati Granturismo Centennial Edition

Présentation – Maserati Ghibli

Présentation – Maserati Quattroporte

Genève 2012 – Maserati GranTurismo Sport

Nouveauté – Maserati Granturismo Sport

Genève 2011 – Maserati GranTurismo MC Stradale

Genève 2011 – Maserati GranCabrio Sport

Maserati
W.A.Y.

Ghibli
W.A.Y.

Maserati
GE·2276·U
Ghibli
W.A.V.

W.A.V.

W.A.Y.

W.A.Y.

21 °
DAB Yes FM+
17:36
23° out.
22 °
Prêt à naviguer
Fribourg
Basel
Winterthur
Dijon
Besançon
France
Chalon-Sur-Saône
Switzerland
Liechtenstein
Geneva
Conduite
Vitesse GPS
Radio
Lecteur
Command
Climat
Nav
Téléphone
Réglages
Ghibli
A/C
AUTO
SD
W.A.Y.

V6
W.A.Y.

2. INFO VEHICULE
23°c
0%
100%
Répart. couple
P
147 km
2. INFO VEHICULE
23°c
Press huile
P
147 km
2. INFO VEHICULE
23°c
Temp huile
P
147 km
2. INFO VEHICULE
23°c
Temp. Trans.
P
147 km

W.A.Y.

Maserati
GE·2276·U
W.A.Y.

W.A.Y.

GE 2276 U

MASERATI

W.A.Y.

W.A.Y.

Appuyez sur
le frein et
sur le bouton
pour demarrer
P

W.A.Y.

W.A.Y.

Q4
Ghibli
W.A.Y.

GE 2276 U
W.A.Y.

GE 2276 U
W.A.Y.

GE 2276 U
W.A.Y.

Maserati
GE 2276 U
W.A.Y.

GE 2276 U
W.A.Y.

W.A.Y.