Essai – Maserati Quattroporte GranSport S Q4 : La plus sportive des limousines ?

Maserati en est à la sixième version de sa Quattroporte dont la première génération a vu le jour en 1963. Après le renouveau de la cinquième version en 2003, la marque au trident revoit entièrement son vaisseau amiral en 2013, avec un restyling en 2016. C'est cette dernière mouture que j'ai l'occasion de découvrir pour vous dans sa version GranSport S Q4.

- V6 essence, biturbo, 2'979 cm^3
- 410 ch à 5'500 t/min
- 550 Nm de 1'750 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 283 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.9 sec.
- Poids : 1'920 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'264 x 1'948 x 1'481
- Conso. mesurée : 14.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 226 g/km (G)
- dès CHF 131'300.-,mod. essayé: CHF 155'374.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

J’avoue que je suis assez impatient de découvrir l’étendard de la marque au trident, une voiture prestigieuse, exclusive, alliant une image de luxe à l’italienne à des performances sportives.

Alors que je la découvre devant la concession genevoise dans sa livrée gris-brun métallisé – il faut dire qu’elle en jette – je suis impatient d’entendre le V6 s’ébrouer lorsque j’aurai pressé sur le bouton du démarreur.

La semaine où elle est mise à ma disposition va me permettre d’en découvrir les diverses facettes, tantôt souveraine en limousine de luxe, tantôt plus délurée lorsque le rythme augmente.

A l’extérieur

Force est de reconnaître qu’avec ses plus de 5.25 mètres de longueur et son empattement de 3.17 mètres, la Quattroporte en impose. Véritable limousine par ses dimensions, son profil est toutefois plus fin que ceux de bon nombre de modèles du même gabarit et fait hésiter entre limousine et Grand Tourisme.

Le très long capot incurvé descend sur la calandre ornée du trident qui confère une esthétique plutôt agressive à l’avant. Les phares se sont faits plus fins et surplombent des entrées d’air généreuses de part et d’autre de la calandre.

Les ailes arborent la signature esthétique de Maserati : trois ouïes qui rappellent

les sorties d'échappement des sportives d'antan. Derrière les deux portes latérales de belles dimensions, la malle arrière est longue et plutôt basse sans que le porte-à-faux soit immense. De profil, la voiture est effilée et harmonieuse, sans faute de goût.

Mon véhicule d'essai est campé sur de grandes roues 21'' en option, chaussées de 245/35 R 21 à l'avant et 285/30 R 21 à l'arrière. Malgré ces roues immenses, la voiture garde un style néo-rétro et plutôt intemporel.

A l'intérieur

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la Quattroporte n'est pas avare en espace pour ses occupants et cela autant à l'avant qu'à l'arrière. Alors que bon nombre d'acheteurs d'une telle auto se feront conduire par un chauffeur, l'espace aux places arrière est particulièrement généreux, même un passager de 2 mètres s'y sentira à l'aise. Notons tout de même que l'assise centrale est sensiblement plus haute que ses homologues latérales et qu'il faudra ainsi la réserver à de petits trajets. Mon véhicule est équipé de stores électriques sur les vitres latérales arrière et le pare-brise arrière, autorisant une parfaite intimité des passagers. Une console de contrôle de climatisation arrière est disposée entre les deux sièges avant et permet aux passagers d'ajuster le chauffage de leurs sièges ainsi que la ventilation et la température de l'espace arrière.

A l'avant, la position de conduite est bonne, même si j'aurais aimé pouvoir approcher un peu plus le volant à réglage électrique. Le confort des sièges est

ferme et le maintien latéral suffisant. Le volant est assez grand et entoure deux compteurs analogiques séparé par un écran digital. Un seul levier regroupe les commandes de clignotants, d’essuie-glaces et de phares, comme à l’américaine.

L’ergonomie générale est bonne, avec notamment de belles palettes fixes en carbone de part et d’autre du volant qui permettent de changer manuellement de rapport. Le levier central est celui d’une automatique classique mais se transforme en commande séquentielle. Une série de boutons permet de modifier la configuration de l’auto et les modes de conduite. Ils sont complétés par un sélecteur rotatif en aluminium qui facile la navigation dans les menus.

Au centre du tableau de bord, un écran tactile de 8’’ regroupe l’ensemble des fonctions modernes dédiées à la navigation, la climatisation, la radio, les médias et la téléphonie. Compatible avec les systèmes Apple et Android, il permet une intégration complète de n’importe quel smartphone.

Un mot encore sur la magnifique sellerie cuir cognac qui équipe mon véhicule de presse, associée au Carbone Pack intérieur qui donne une touche moderne à l’ensemble. Dommage toutefois, à mes yeux, que ce dernier soit si brillant, j’aurais préféré un fini satiné plus haut de gamme.

La malle arrière atteint 530 litres, ce qui n’est pas gigantesque en regard de la taille de l’auto.

Sous le capot

Maserati collabore depuis plusieurs années avec Ferrari, en particulier pour la motorisation de ses modèles. C’est également le cas pour la Quattroporte. Cette version S Q4 est équipée d’un V6 biturbo de 3.0 litres développant 410 ch à 5’500 t/min et 550 Nm entre 1’750 et 5’500 t/min. C’est en fait le même groupe propulseur que nous avions découvert sur la Ghibli en 2014 et dont nous aurons l’occasion de reprendre le volant dans sa dernière mouture cet été. Cela permet à cette Quattroporte, qui affiche tout de même 2 tonnes sur la balance, d’effectuer le 0 à 100 km/h en 4.9 sec et d’offrir des performances de sportives à ses occupants.

La transmission est assurée par une boîte à vitesses automatique à 8 rapports dont les règles de fonctionnement varient selon le mode de conduite choisi. Outre le mode normal, un mode sport décale le diagramme de boîte vers des régimes plus élevés alors qu’un mode ICE fait l’inverse lorsque les conditions d’adhérence sont faibles. Les suspensions sont également pilotées par l’électronique, adaptant les règles d’amortissement aux conditions de conduite.

Mon véhicule de presse est équipé du pack d’assistances à la conduite incluant un régulateur de vitesse avec gestion de la distance au véhicule précédent, un indicateur de franchissement de ligne, un système d’alerte collision, un système Stop & Go, un contrôle des angles morts et une caméra 360°.

Sur les presque 1’000 km de mon essai, principalement sur de petites routes en

roulant à rythme soutenu, la consommation s'élève à 14.4 l/100 km. La fiche technique annonce 9.7 l/100km en cycle mixte et les émissions de CO2 normalisées se chiffrent à 226 g/km.

Au volant

Rapidement, je trouve une position de conduite agréable. L'ergonomie est bien conçue, en particulier celle des palettes de changement de vitesse fixes, trop rares dans la production automobile actuelle. Une pression sur le bouton Start et je me retrouve directement dans l'ambiance : le feulement puissant du V6 construit par Ferrari est à la fois sourd et puissant. Sélection de boîte en position D, légère pression sur l'accélérateur et mon carrosse italien s'ébroue dans un feulement rauque.

Malgré le gabarit important et le très long empattement, la voiture se conduit sans difficulté, même si la direction aurait pu être davantage assistée à basse vitesse et surtout mieux retransmettre les sensations du train avant, trop filtrées.

Alors que le bitume déroule une jolie route de montagne devant mes roues, je passe en mode sport et en sélection manuelle avant d'enfoncer la pédale de droite. La débauche de puissance est bien là mais pas vraiment démonstrative car très linéaire. Alors que la fiche technique annonce un couple max dès 1'750 t/min, sur mon véhicule de presse, il faut atteindre 2'200 t/min au moins pour qu'il se manifeste franchement. La poussée se maintient jusque vers 3'500 t/min où le calage variable des arbres à cames provoque un regain de puissance jusque vers

4’800 t/min, régime après lequel elle semble redescendre légèrement. La boîte 8 rapports bien étagés permet d’être toujours dans une plage de régimes optimale et les vitesses atteintes dépassent très vite les limites autorisées. Un regret toutefois : même avec le bouton de sélection de boîte en mode manuel et le mode sport sélectionné, la voiture rétrograde toute seule au freinage. Dommage que ce mode manuel ne le soit pas vraiment, d’autant plus sur un véhicule soignant son image sportive.

Côté comportement, je suis un peu mitigé sur les réglages de l’amortissement retenus par les ingénieurs de Maserati. En mode normal, la voiture est très souple et rebondit excessivement sur les gendarmes couchés et autres grosses dépressions. En mode sport, la voiture se durcit sensiblement et transmets à ses occupants la moindre petite aspérité de la chaussée, dégradant le confort. Elle demeure toutefois trop souple sur les gros appuis et l’efficacité en pâtit. Les roues de 21’’ chaussées de pneus à taille très basse ne sont pas étrangères à ce constat. Je pense que d’autres réglages, en adoptant par exemple plus de compression basse vitesse, auraient offert un confort bien supérieur.

En résumé, je dirais que le comportement n’est pas vraiment sportif même si la Quattroporte est capable de moyennes phénoménales. Toutefois, la voiture demeure très sécurisante, notamment grâce à son empattement élevé. A la limite, elle sous-vire légèrement et l’électronique restreint immédiatement les ardeurs excessives.

Un autre aspect m’interpelle : alors que le véhicule est positionné certes comme une limousine sportive mais une limousine tout de même, les bruits de roulement sont très présents dans l’habitacle. Ils s’entendent d’autant plus que les bruits aérodynamiques sont eux très restreints et je m’attendais à ce qu’ils soient mieux filtrés. Cela reste toutefois un détail alors que le V6 biturbo distille une musique largement à même de les faire oublier.

Verdict

La Maserati Quattroporte réussit à associer un espace et un confort de « presque » limousine à des performances de sportive, le tout avec un style et un luxe italiens qui font toujours se retourner bon nombre de passants.

Certes, un tel compromis implique quelques concessions en termes de confort absolu, mais j’avoue que cette voiture a un petit quelque chose en plus par rapport aux autres concurrentes du segment. Ceci est vrai non seulement pour ceux qui se font véhiculer sur les sièges arrière mais également pour celui qui est derrière le volant à qui elle distille les sensations de la passion automobile italienne.

Rien que pour ça, elle mérite d’être essayée avant d’acheter simplement un équivalent d’une marque allemande. Certes, elle ne convaincra pas tous les amateurs de grandes berlines, mais je suis sûr que certains céderont à ses charmes latins…

<u>Prix et options – Maserati Quattroporte GranSport S Q4</u>

Prix de base : CHF 131’300.-

Toit ouvrant électrique : CHF 2’160.-

Peinture métallisée : CHF 1’890.-

Sièges avant climatisés : CHF 1’080.-

Radio DAB+ : CHF 499.-

Intérieur cuir avec assises perforées : CHF 6’102.-

Pack Convenience : CHF 1’350.-

Pack Confort : CHF 4’099.-

Pack assistance conducteur : CHF 4’000.-

Pack intérieur Carbone : CHF 2’502.-

<u>Prix TOTAL : CHF 155’374.-</u>

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

Nos remerciements à Maserati Schweiz AG pour le prêt de Maserati Quattroporte GrandSport S Q4, ainsi qu’au garage Facchinetti Passion Cars SA à Meyrin pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Loisirs – Maserati Gstaad Journey : Une sortie d’étalons italiens par -10 degrés

Essai – Maserati Levante S : Le trident à la montagne

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

Nouveauté – Maserati Quattroporte

Présentation – Maserati Levante

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

Wheels-And-You

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-V

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com