

# Essai - Maserati Ghibli S Q4 (MY2017) : Le charme d'une berline italienne

*Après une entrée remarquée en 2014 dans le segment E où la Maserati Ghibli insuffla un vent nouveau, la marque transalpine a proposé courant 2017 une version de sa Ghibli avec quelques nouveautés, principalement au niveau de son infotainment. Dès cette année, une nouvelle version, appelée Ghibli GranLusso, fera son apparition avec un léger restyling, des performances en hausse et des possibilités plus grandes encore de personnalisation, mais encore un peu de patience pour qu'on vous propose un essai.*



- V6 essence, biturbo, 2'979 cm<sup>3</sup>
- 410 ch à 5'500 t/min
- 550 Nm de 1'750 à 5'000 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 : 12.1 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 226 g/km (E)
- dès CHF 91'350.-, mod. essayé: CHF 120'543.-

---

Texte : Julien Monnay / Photos : Marc-Philip Jennings

---

En attendant la Ghibli GranLusso, Wheels And You vous propose un petit tour avec ce millésime 2017 dans sa version la plus sportive, la S Q4. Ce périple de quelques jours va nous mener dans le sud de la France par des trajets autoroutiers et de petites départementales.



## ***A l'extérieur***

La Ghibli, souvent appelée « baby Quattroporte » en référence à sa grande sœur dont elle reprend la plateforme et les trains roulants, affiche une personnalité propre avec un design très réussi et nettement plus charnel et dynamique ! La Ghibli est un des parfaits exemples du design italien qui combine des formes racées et sportives avec de véritables performances et tout le luxe qui fait la renommée de Maserati.

Les lignes sont épurées et ses galbes sculpturaux avec une poupe aux courbes envoutantes. Le capot moteur allongé laisse imaginer le puissant moteur qu'il abrite, tandis que la calandre et l'écusson classique du trident signalent tout de suite que nous sommes en présence d'une Maserati. La calandre qui converge vers des phares LED stylisés, les deux double-sorties d'échappement et les jantes de grand diamètre participent considérablement à la réussite du design.

La peinture métallisée Grigio, facturée CHF 1'502.-, de notre modèle d'essai est une véritable réussite avec de subtils reflets violets et remporte un fort succès.



## ***A l'intérieur***

L'intérieur de la Ghibli est toujours aussi beau et chaleureux, à l'inverse des habituels intérieurs austères des berlines allemandes. A relever que la qualité de finition est, en revanche, de plus en plus proche de ces concurrentes germaniques.

Maserati propose sur sa Ghibli un concept de personnalisation considérable pour le segment des berlines sportives. Aucune limite n'est fixée aux désirs et aux préférences de l'acquéreur. Dans la configuration de série, le cuir, disponible en trois couleurs, recouvre les sièges avant et arrière, mais peut également habiller les sections latérales situées au-dessus de la console centrale. Le tableau de bord ainsi que les accoudoirs placés dans les portières peuvent être parés de ce même revêtement. Pour dessiner cet intérieur, Maserati et la maison de couture Ermenegildo Zegna se sont associés afin de créer des environnements des plus réussis. N'oublions pas le trident qui est, bien évidemment, présent en relief sur tous les appuis-tête.

Notre modèle d'essai est équipé du système audio premium Harman Kardon qui lui permet d'atteindre des sommets en matière de qualité audio grâce à ses dix haut-parleurs puissants et soigneusement positionnés dans l'habitacle.

La principale évolution par rapport au modèle 2014 est son système infotainment avec le nouvel interface Maserati Touch Control et son écran tactile de 8.4'' pouces. Associé à un joystick de contrôle sur la console centrale, il permet de régler la radio, la téléphonie et les applications Apple/Android, la climatisation, système de médias et la navigation. Cet ensemble, même s'il n'est pas aussi moderne que chez certaines de ses concurrentes, est très facile d'utilisation et propose une excellente qualité d'image.



### ***Sous le capot***

Notre modèle 2017 de cette Ghibli S Q4 est équipé de la même motorisation que la version 2014 dont mon collègue avait réalisé un essai, soit le V6 3.0 litres biturbo essence. Conçu et développé par les ingénieurs Ferrari, il est assemblé à Maranello. Ce moteur, développant 410 chevaux à 5'500 t/min avec un couple de 550 Nm entre 4'500 et 5'500 t/min, permet de propulser notre Ghibli de 0 à 100 km/h en 4.8 secondes et d'atteindre 284 km/h en pointe. Tout cela est agrémenté de vocalises très italiennes entre-coupées par de pétarades qui rendraient jaloux n'importe quel artificier.

La boîte de vitesses à 8 rapports est une automatique à convertisseur de chez ZF avec une rapidité impressionnante dans les changements de rapports. Elle se rapproche des très répandues et efficaces boîtes automatiques à double-embrayage. La transmission intégrale du modèle Q4 est un système alliant un embrayage multidisques et une commande électronique. En condition normale, 100% du couple est distribuées aux roues arrière, mais si les conditions le réclament, en 150 millisecondes, le couple peut se répartir à 50/50 entre les essieux arrière et avant.





## ***Au volant***

Le conducteur se sent à son aise dans le cockpit de la petite berline Maserati. La beauté du tableau de bord et le design, associés au confort de cet intérieur, y sont pour beaucoup. La conduite est un véritable plaisir avec un système d'amortissement piloté « Skyhook » facturé CHF 2'837.-. Il fonctionne à la perfection et permet d'associer le confort à la sportivité en toute sécurité.

Le moteur est réactif à la moindre sollicitation de la pédale de droite mais le poids de notre italienne, près de 1.9 tonnes, est très pénalisant pour sa cylindrée de 3.0 litres. Les 410 chevaux sont certainement présents mais ce n'est pas impressionnant. Par contre, une fois lancée, notre Ghibli accélère fort et permet de cruiser à des vitesses véritablement élevées, le tout agrémenté d'un grand plaisir de conduite.

Un mode Sport est bien évidemment disponible sur notre italienne, raffermissant les suspensions, rendant la pédale de gaz plus sensible et, surtout, ouvrant les valves de l'échappement. Les amateurs ne se privent alors pas d'écouter ses vocalises entre-coupées de pétarades. A l'intérieur, la qualité d'isolation est telle que le son reste tout à fait supportable et l'on aimerait même en entendre un peu plus. Mais puisque les piétons et autres usagers autour de notre auto font déjà de tels bonds lors des changements de rapports en mode Sport, il est plus sage de s'en tenir cette puissance vocale déjà considérable. Il nous suffit tout simplement d'entrouvrir les fenêtres pour en profiter davantage.





## **Verdict**

Les quelques jours passés au volant de cette Ghibli S Q4 sont des plus plaisants. Mon trajet urbain quotidien me permet d'en apprécier la maniabilité et son confort dans la circulation du centre-ville. Ce malgré la monte pneumatique en 20" pouces et surtout ses pneus arrière en 285 de largeur. Lors de mon périple dans le Sud de la France avec trois passagers et des bagages, je peux évaluer les excellentes qualités dynamiques du châssis avec un train avant précis et un train arrière qui reste bien stable sur autoroute mais qui sait se montrer joueur juste ce qu'il faut sur les petites routes. Les quatre occupants sont confortablement installés, tout comme leurs bagages bouclés dans les 500 litres de volume qu'offre la malle arrière.

Si le V6 biturbo 3.0 litres et ses 410 chevaux me laissent quelque peu sur ma faim lors des accélérations, une fois notre vaisseau italien lancé sur autoroute, j'apprécie ce moteur qui s'exprime alors pleinement. Lors des relances, tous les occupants sont plaqués au fond des sièges qui les enveloppent confortablement. Ces trajets autoroutiers me permettent également de juger de la qualité des différents systèmes d'aides à la conduite dont notre Ghibli est équipée en option, un pack à CHF 3'400.- quand même... Et j'avoue que ces systèmes fonctionnent à la perfection, en particulier le régulateur de vitesse adaptatif dont j'use abondamment lors de certains tronçons autoroutiers surchargés.

Autre belle surprise, la consommation moyenne lors de mon essai, avec un chiffre mesuré à 12.1 l/100km. A noter qu'en croisant à 130 km/h, la consommation affichée est bien inférieure à 10 l/100km, joli score pour un V6 biturbo dépassant les 400 chevaux.

Et niveau tarif, allez-vous me dire. Là aussi, c'est une bonne nouvelle. L'entrée gamme de la Ghibli avec son 3.0 litres diesel est proposée dès CHF 72'250.-, alors que pour le modèle S Q4, son V6 biturbo essence et sa transmission intégrale, il

faudra déboursier au minimum CHF 91'350.-. Si l'on ajoute les options qui vont bien, comme pour notre voiture d'essai, nous atteignons un montant légèrement supérieur à CHF 120'000.-. Mais, par rapport à ses concurrentes, notre italienne conserve toujours le meilleur rapport prix/performance/plaisir.



### **Prix et options - Maserati Ghibli S Q4**

**Prix de base : CHF 91'350.-**

**Peinture métallisée Grigio : CHF 1'502.-**

**Suspension pilotée Skyhook avec réglage électronique des amortisseurs en continu : CHF 2'837.-**

**Jantes alliage léger - 20'' dessin Urano poli : CHF 3'063.-**

**Etriers de freins argent poli : CHF 2'690.-**

**Toit ouvrant en verre électrique : CHF 1'688.-**

**Rétroviseur intérieur électrochromatique : CHF 201.-**

**Intérieur tout cuir pleine fleur amélioré avec bandes perforées sur les assises et les dossiers : CHF 3'812.-**

(cuir à grain fin sur les sièges, la planche de bord, les accoudoirs de porte et les panneaux de porte, coutures contrastantes en option)

**Finitions Radica : CHF 900.-**

(bois à pores ouverts en ronce de noyer)

**Vitres double isolation thermique et sonore : CHF 1'080.-**

**Palettes de changement de vitesse « Active Shifting » : CHF 341.-**

**Ventilation de siège avant : CHF 1'000.-**

**Colonne de direction avec réglage électrique d'inclinaison et de profondeur : CHF 454.-**

**Système audio Harman Kardon avec 10 haut-parleurs (900 Watt) : CHF 1'648.-**

**DAB - Digital Audio Broadcast : CHF 945.-**

**Pack Business Plus : CHF 2'625.-**

(Système de Navigation EU, Capteurs de stationnement avant et arrière avec affichage digital des obstacles, Sièges avant chauffants)

**Pack Confort : CHF 1'500.-**

(HomeLink : l'ouverture à distance de la porte du garage, Kick Sensor : Capteurs hayon mains libres, Caméra de recul)

**Pack Assistant conducteur Plus : CHF 3'400.-**

(Cruise Control Adaptatif avec fonction Stop&Go incl. détecteur de franchissement de ligne et système d'alerte anti-collision, Système d'alerte d'angles-morts, Système de caméra 360°)

**Prix TOTAL : CHF 120'643.-**



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

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





## **A lire aussi**

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

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 Ghibli GranLusso

Nouveauté - Maserati GranTurismo & GranCabrio MY2018

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

