

Essai - Maserati GranTurismo Folgore : La même ou presque mais 100% électrique

La Maserati GranTurismo, dont nous présentions récemment l'essai de la déclinaison Trofeo, a été renouvelée en 2023 et comprend pour la première fois une version à propulsion électrique dénommée Folgore. Il est temps pour Wheels And You de prendre le volant de l'élégant coupé italien qui carbure, pour l'occasion, uniquement aux électrons.



- 3 moteurs électriques synchrones
- 560 kW (761 ch)
- 1'350 Nm
- Boîte de vitesse à rapport unique
- Vitesse maxi : 325 km/h
- 0 à 100 km/h en 2.7 sec.
- Poids : 2'260 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'959 x 1'957 x 1'353
- Conso. mesurée : 20.7 kWh/100 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 222'300.-, mod. essayé: CHF 230'991.-

La catégorie des coupés 2 portes GT n'est pas étrangère à la marque italienne ; on peut remonter à plus de 75 ans où la Maserati A6 1500 sortie en 1947 constitue le plus lointain précurseur de cette gamme.

Maserati a confirmé début 2024 son attachement aux voitures à propulsion électrique et va proposer une version Folgore de chacun de ses modèles. En plus de la GranTurismo objet de ce test, les Grecale et GranCabrio Folgore existent déjà. Elles seront suivies d'une version électrique des MC20 et MC20 Cielo. Quant aux successeurs de la Levante et de la Quattroporte, ils sont annoncés pour 2027 et 2028.

A partir de 2028, le plan est de ne commercialiser plus que des voitures 100% électriques. Espérons que d'ici là, la clientèle sera prête à se passer de la légendaire signature sonore de la marque.



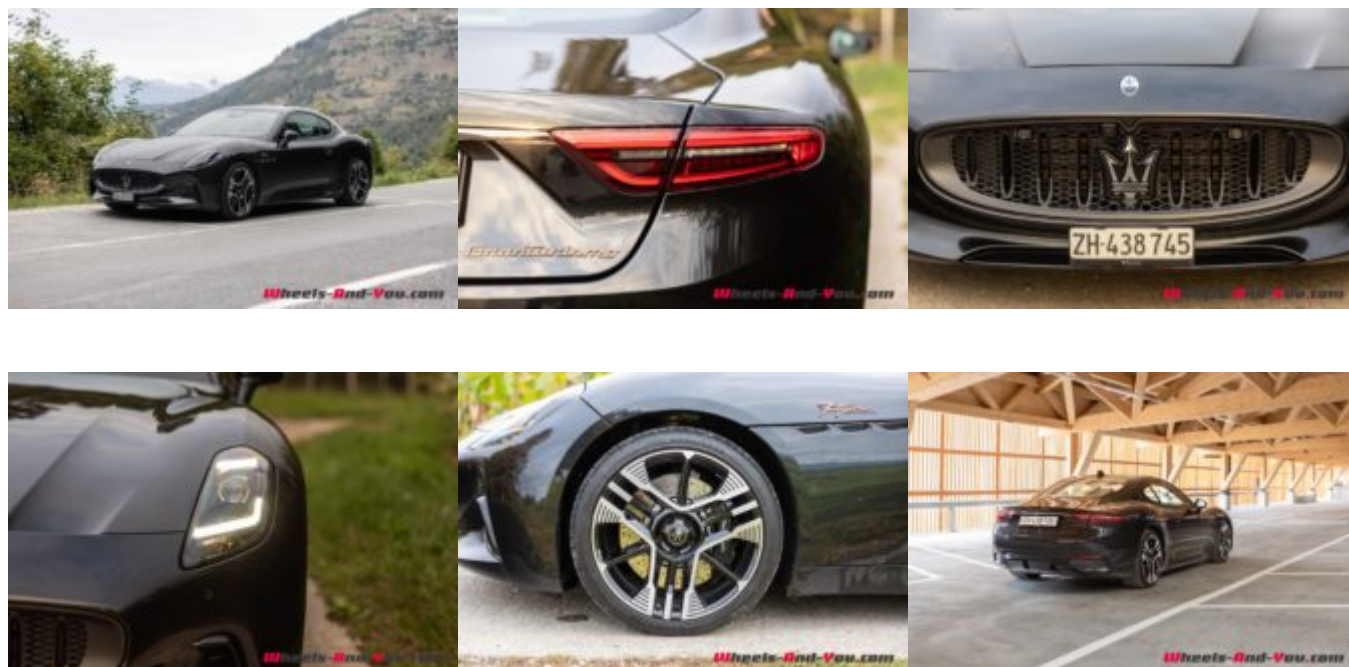
A l'extérieur

La GranTurismo Folgore est basée sur la dernière génération de la gamme, soit similaire à la GranTurismo Trofeo essayée il y a quelques mois.

Elle ne se distingue que par de petits détails que seul un connaisseur sera à même de repérer. Le logo "Folgore" traité dans une couleur cuivre sur les ailes avant, la trappe de recharge dans le parechoc arrière gauche et des jantes au dessin spécifique sont les seuls éléments distinctifs si ce n'est les logos "Maserati" et "GranTurismo" à l'arrière, également de cette couleur cuivre.

Son look a été modernisé par des phares plus petits et moins enveloppants que par le passé. A l'arrière, les feux sont également plus fins. Même les trois petites grilles sur les ailes avant ont diminué de taille, donnant à cette version un look plus actuel.

Par rapport à la génération précédente, l'auto a légèrement grandi : elle est 4 cm plus large et plus longue tout en conservant la même hauteur. L'empattement diminue de 13 mm. Ces nouvelles dimensions confirment une belle assise et une allure résolument sportive.



A l'intérieur

Le tableau de bord a beaucoup évolué avec cette nouvelle génération. Si la précédente montrait un mariage entre l'analogique et le numérique, avec notamment des compteurs analogiques traditionnels et la fameuse pendulette, le nouveau modèle est passé au tout digital. La prise en charge des smartphones Android Auto et Apple CarPlay est assurée et fonctionne parfaitement.

Deux écrans tactiles sont placés l'un sur l'autre au centre de la planche de bord, séparés par les boutons de sélection de la transmission P, R, N, D. L'écran supérieur permet d'accéder à toutes les fonctions de l'infodivertissement et les différents menus de réglages de la voiture. Le deuxième, placé en-dessous et incliné, donne accès aux réglages de la climatisation, du chauffage et de la ventilation des sièges. La pendulette a perdu sa forme ovale et est passée au monde numérique ; elle affiche le logo Maserati au démarrage, puis une montre analogique sur fond bleu ensuite. Derrière le volant, un troisième écran affiche les informations liées à la conduite.

Si le tableau de bord est pratiquement dépourvu de boutons physiques, le volant

en possède plusieurs, pour les paramètres de conduite comme le réglage du limiteur de vitesse, le volume de l'installation stéréo ou la prise d'appel téléphonique. Le volant comprend également deux « manettino » pour sélectionner les modes de conduite et le bouton de démarrage de la voiture.

Notre exemplaire dispose d'une sellerie en nylon 100% recyclé à partir de déchets de filets de pêche. Ce tissu revêt les parties centrales des sièges, les intérieurs de portes et une partie du tableau de bord. Certains éléments, comme les boutons d'ouverture des portes Fiat, proviennent d'autres véhicules du groupe.



Sous le capot

Maserati a construit une plateforme permettant d'installer autant des moteurs thermiques qu'une propulsion électrique. Le système de la GranTurismo Folgore est basé sur une architecture 800 V comprenant une batterie de 92.5 kWh de capacité brute (83 kWh nets) qui est assemblée dans la nouvelle usine spécialisée Mirafiori du groupe Stellantis à Turin. Le pack batteries alimente trois moteurs

conçus chez Marelli. Deux d'entre eux sont installés sur le train arrière et le 3^{ème} sur le train avant.

Une fois n'est pas coutume, pour pouvoir conserver la hauteur de 1.35 m de la GranTurismo, Maserati a dû trouver une alternative à la traditionnelle implantation des modules de batterie dans le plancher. Ils sont ici disposés en croix, dans le tunnel central de la voiture et sous le coffre arrière. Les dimensions de ce dernier sont réduites à 270 litres et il n'est plus complètement plat.

L'électronique de puissance est directement dérivée de celle utilisée en Formula-E et comprend des inverseurs au carbure de silicium pour une efficacité maximale. Le système peut délivrer une puissance de 560 kW (761 ch) et un couple total de 1'350 Nm. Chaque moteur dispose d'une puissance maximale de 300 kW (400 ch). La voiture gère la puissance de chaque moteur en fonction de l'adhérence instantanée. En virage, le couple est réparti dynamiquement sur les roues arrière de manière à aider la voiture à s'inscrire dans la courbe. La puissance de régénération en décélération peut aller jusqu'à 400 kW (544 ch), ce qui correspond à une décélération de 0.65 g sans action sur les disques de frein.

La recharge peut être effectuée sur des bornes courant continu en 400 V ou 800 V. Dans le premier cas, la puissance de charge est de 50 kW alors que dans le second, elle peut atteindre 270 kW en conditions optimales. Sur Wallbox domestique à courant alternatif, la puissance maximale est de 22 kW. Le temps de charge rapide annoncé pour la puissance maximale est de 18 minutes pour passer de 20% à 80% ; nous avons mesuré 19 minutes et 44 secondes.





Au volant

L'expérience de conduite d'une Maserati est traditionnellement dominée par le son très présent du moteur. Dans ce modèle tout électrique, je m'interroge sur la manière dont le constructeur va attirer ses fans. J'appuie sur le bouton Start et les haut-parleurs diffusent un petit « vroom » et plus rien. Il est tout aussi artificiel que bien dosé et suffisamment discret pour ne pas faire dans l'extravagant. J'aime bien ce clin d'œil proposé par le constructeur italien.

Plusieurs modes de conduite sont disponibles via la molette à droite du volant : Max Range, GT, Sport et Corsa. Au démarrage, la voiture se positionne en mode GT qui offre un comportement équilibré et une puissance limitée à 80% du maximum. Les modes Sport et Corsa sont plus agressifs, le dernier proposant des accélérations très franches et une répartition du couple sur les roues arrière pour optimiser la performance en courbe. Dans ce mode, le conducteur peut même ajuster l'ampleur de la répartition gauche/droite et le niveau du traction control.

A l'opposé, le mode Max Range limite la vitesse à 130 km/h avec une réponse très douce de la pédale d'accélérateur. Détail cocasse, l'affichage derrière le volant incite régulièrement à monter ou descendre un rapport de boîte à vitesse qui est bien entendu inexistante sur cette voiture.

La GranTurismo dispose de vitres à double vitrage et le niveau sonore à l'intérieur est remarquablement bas. On voyage confortablement sur nos autoroutes. Le comportement est très équilibré et neutre. La voiture est pratiquement insensible aux transferts de masse en virage. La direction, bien assistée, inspire confiance lorsqu'on accélère le rythme. Le freinage se montre également à la hauteur des performances avec une très bonne accroche.

J'ai effectué une bonne partie des 950 km de cet essai d'une semaine sur autoroutes à vitesse modérée et le résultat de consommation est raisonnable : j'ai mesuré une moyenne de 20.7 kWh/100 km. La recharge sur borne haute

puissance n'a pas posé de problème alors que sur des bornes en courant alternatif de 22 kW, j'ai observé plusieurs problèmes nécessitant de déverrouiller la voiture pour relancer la charge.



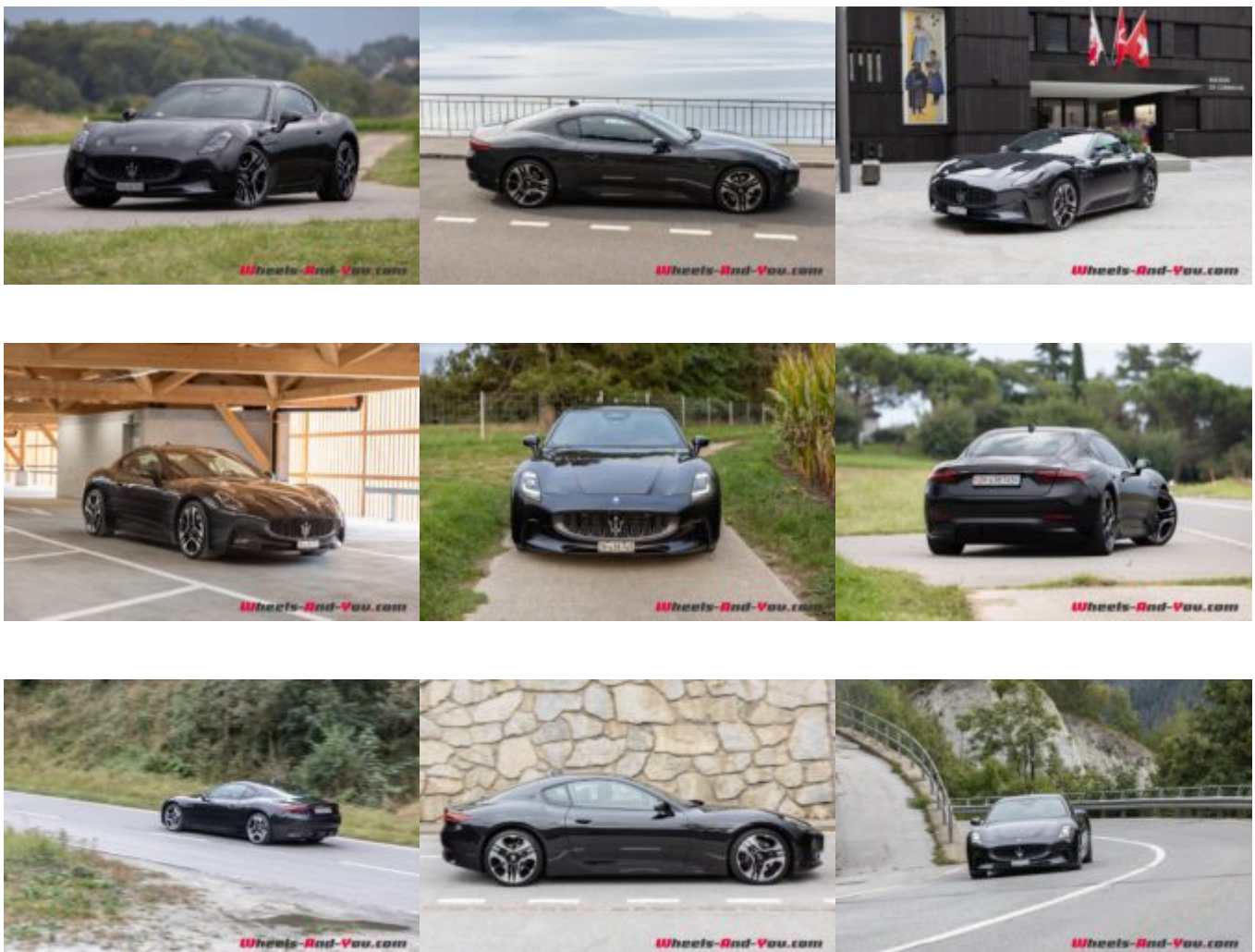
Verdict

La concurrence n'est pas très fournie sur ce segment et il est difficile de trouver une vraie alternative à la Maserati GranTurismo Folgore en ce moment. Son prix de base est de CHF 222'300.-. Les plus proches concurrentes sont la Porsche Taycan Turbo (CHF 198'400.-) ou la Mercedes-AMG EQS 53 (CHF 190'300.-) qui

offrent un niveau de performance similaire.

La GranTurismo Folgore propose un niveau de confort remarquable, des performances décoiffantes dans un coupé légendaire dont le style ne prend pas de ride. L'intérieur est vraiment bien conçu et accueillant. La taille du coffre souffre un peu de l'implantation de la batterie et des systèmes électroniques mais elle reste suffisante pour voyager à deux. Le véritable challenge de Maserati reste de démontrer la pertinence d'un coupé GT à propulsion électrique. Je n'ai pas l'impression que la clientèle traditionnelle de la marque soit prête à ce changement, ni que la clientèle des Porsche Taycan se laissent séduire par cette alternative de la marque au Trident.

A terme, sans doute la propulsion électrique se généralisera-t-elle à l'ensemble du parc automobile mais ce n'est vraisemblablement pas encore pour demain, dans ce segment en particulier.



Prix et options - Maserati GranTurismo Folgore

Prix de base : CHF 222'300.-

Étriers de freins noirs : CHF 487.-

Pack Confort : CHF 3'243.-

(Hayon électrique avec kick sensor, Homelink, Sièges avant ventilés, Pavillon de ciel de toit et montants en Alcantara)

Système audio High Premium Sonus Faber (19 haut-parleurs) : CHF 4'000.-

Kit de recharge domestique occasionnelle (câble mode 2) : CHF 604.-

Kit de recharge public (câble mode 3) : CHF 357.-

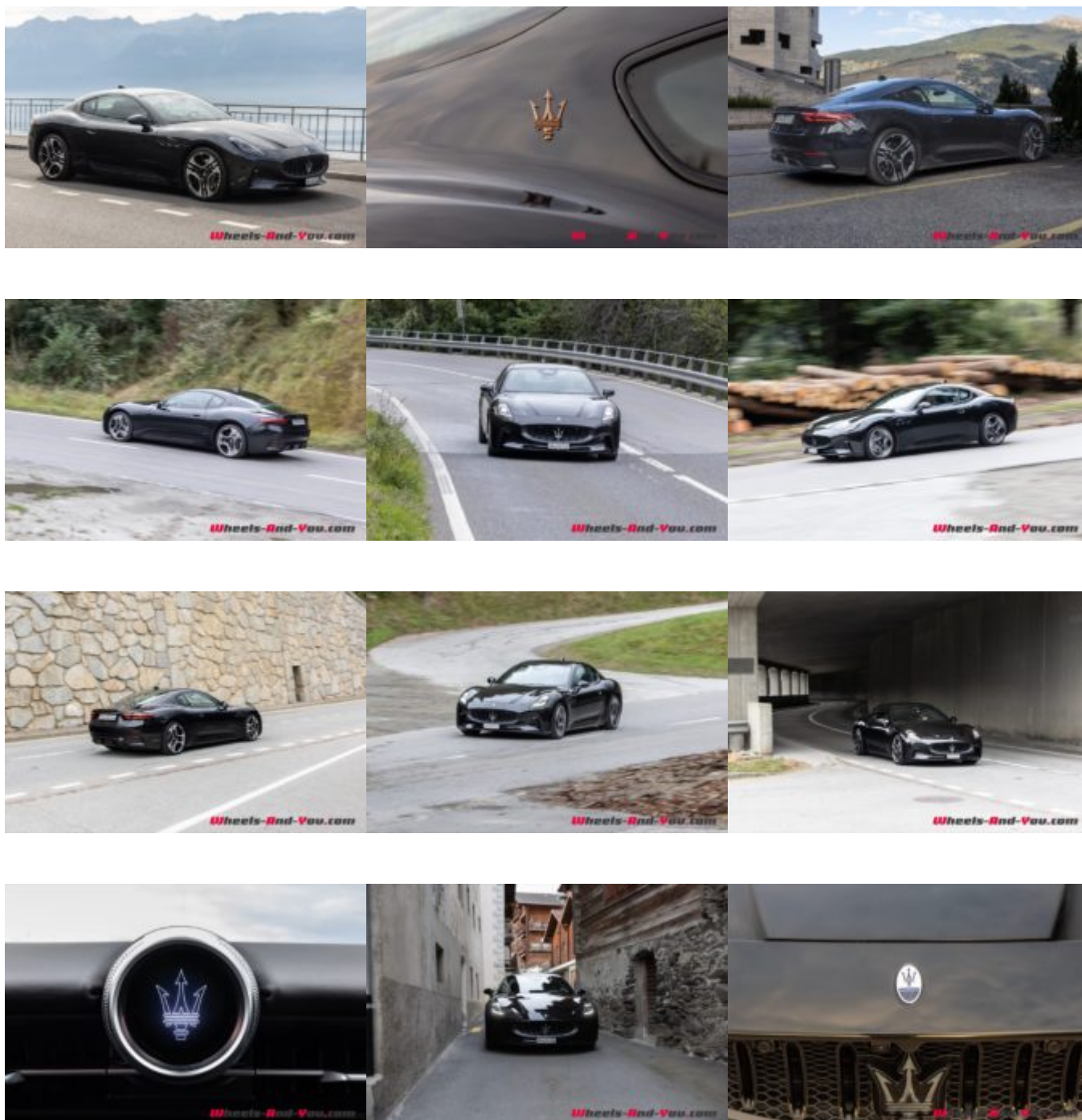
Prix TOTAL : CHF 230'991.-



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

Nos remerciements à Maserati Schweiz AG pour le prêt de cette Maserati GranTurismo Folgore, ainsi qu'au garage Binelli Group AG à Zürich pour leur soutien logistique et à l'agence PR/TICULAR pour leur collaboration.





A lire aussi

Essai - Maserati GranTurismo Trofeo : La classe n'a pas de prix

Essai - Maserati Grecale Trofeo : Une vraie alternative !

Essai - Maserati Grecale GT : Jeu égal avec la concurrence allemande, l'originalité en plus

Essai - Maserati Ghibli Trofeo : Berline piquante mais pas radicale

Essai - Maserati Levante Trofeo : Le diable a empoigné le trident

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

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 MC20 Cielo

Nouveauté - Maserati Grecale

Nouveauté - Maserati Levante Hybrid

Nouveauté - Maserati MC20

Nouveauté - Maserati Ghibli Trofeo et Quattroporte Trofeo

Nouveauté - Maserati Ghibli Hybrid

Avant-première - Maserati

Nouveauté - Maserati Levante GTS et Levante Trofeo

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



