

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

L'une des icônes de la marque au Trident est de retour. Ce nouveau modèle, propulsé par le V6 Nettuno, se décline en deux versions de puissance : la Modena et la Trofeo. La version la plus puissante, totalement électrique, est la Folgore dont nous vous proposerons bientôt un essai complet. J'ai la chance de découvrir aujourd'hui la nouvelle Maserati GranTurismo dans sa version Trofeo.



- V6, biturbo, essence, 2'992 cm³
- 550 ch à 6'500 t/min
- 650 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 320 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.5 sec.
- Poids : 1'795 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'966 x 1'957 x 1'353
- Conso. mesurée : 14.48 l/100 km
- Emissions CO₂ : 230 g/km (G)
- dès CHF 251'300.-, mod. essayé: CHF 268'870.-

Texte : Julien Cornamusaz / Photos : Jacques-Antoine Dayer, Yann Ueltschi

Cette nouvelle GranTurismo, présentée en 2022, remplace la GT iconique de Maserati. La version précédente, commercialisée de 2007 à 2018, a marqué sa période tant par la beauté de sa ligne que par les vocalises de son moteur.

Le nouveau modèle allie les hautes performances typiques d'une voiture de sport au confort adapté aux longues distances, ceci aussi bien dans la version avec moteur à combustion qu'avec les solutions 100 % électriques les plus innovantes.



A l'extérieur

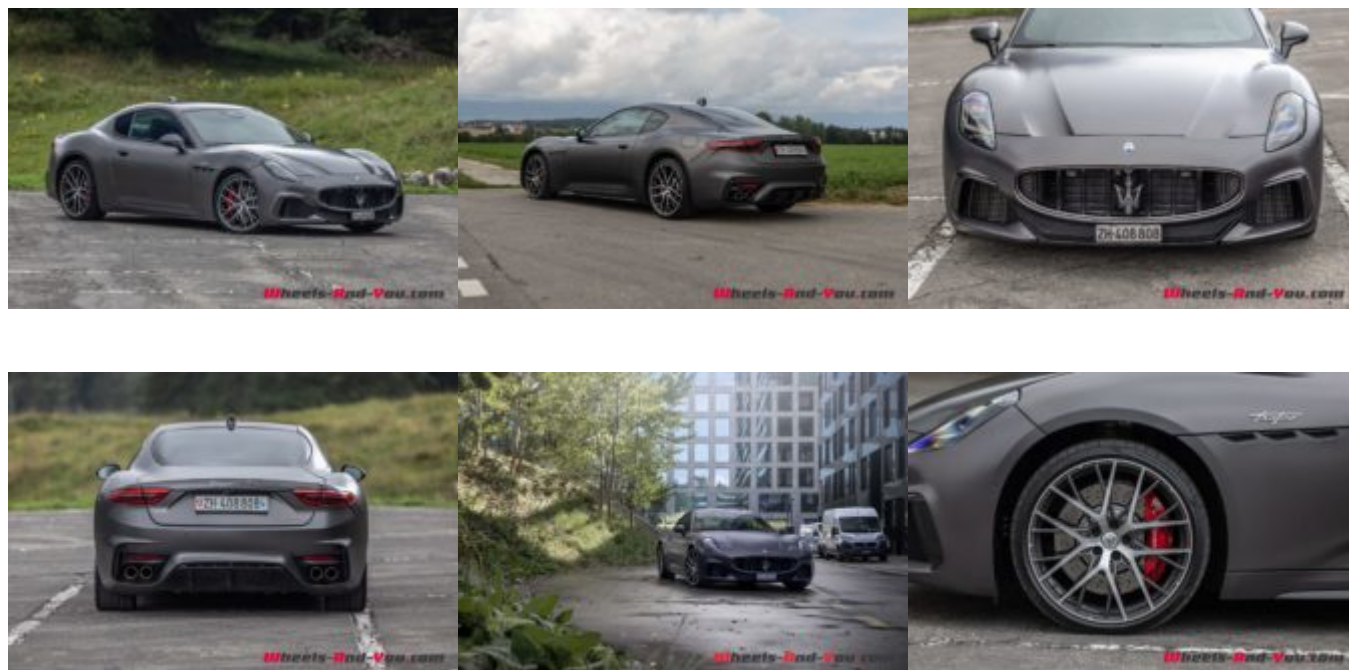
Le design de la GranTurismo est un hommage à l'héritage de Maserati qui intègre toutefois des éléments modernes. La carrosserie est sculptée, avec des lignes fluides et dynamiques qui évoquent à la fois la vitesse et l'élégance. La calandre, ornée du trident emblématique, est flanquée de phares LED effilés qui ajoutent une touche agressive au regard de la voiture.

Les proportions classiques de la GT de la marque ont été conservées, avec le long capot et la carrosserie centrale encastrée dans les quatre ailes. La ligne de toit descend de manière dynamique et souligne la courbe du montant qui arbore aussi le Trident (il y en a partout et c'est très bien ainsi).

En termes d'architecture technique, le nouveau modèle est le résultat d'un projet innovant qui intègre plusieurs matériaux légers, tels que l'aluminium et le magnésium, autant que l'acier haute performance. Cette approche multi-matériaux a nécessité le développement de nouveaux procédés de fabrication. Ainsi, la GranTurismo obtient les meilleurs niveaux de poids de la catégorie.

Mon modèle d'essai arbore une teinte satinée Grigio Maratea du plus bel effet, facturée CHF 4'324.-, un prix dans la moyenne pour cette catégorie. Les jantes Astreo Design Cut Matte Finish, aussi une option à CHF 4'027.-, donnent une

touche incroyable à l'auto.



A l'intérieur

La GranTurismo Trofeo est dotée des dernières innovations technologiques de Maserati. Le système d'infodivertissement comprend un écran tactile de 10.1 pouces ; il est compatible avec Apple CarPlay et Android Auto sans fil. Le système audio, développé en collaboration avec Sonus Faber, offre une qualité sonore haut de gamme qui transforme chaque trajet en une expérience immersive exceptionnelle.

Sur le plan de la sécurité, la voiture est équipée de multiples systèmes d'assistance à la conduite tels que le régulateur de vitesse adaptatif, l'alerte de franchissement de ligne ou le freinage d'urgence autonome. Ces technologies assurent une conduite sûre et sereine, que ce soit sur autoroute ou en ville. Globalement, l'intégration de ses nouvelles technologies est bonne même si le suivi de voie sur autoroute manque parfois un peu de finesse. La GranTurismo Trofeo dispose également en option d'un système de vision nocturne et de caméras à 360 degrés, offrant une visibilité optimale dans toutes les conditions.

La sensation de qualité est indéniable. Le toucher des matières a vraiment progressé depuis le modèle précédent. On retrouve ici cette sensation de grand luxe, comme à bord du Grecale Trofeo essayé récemment.



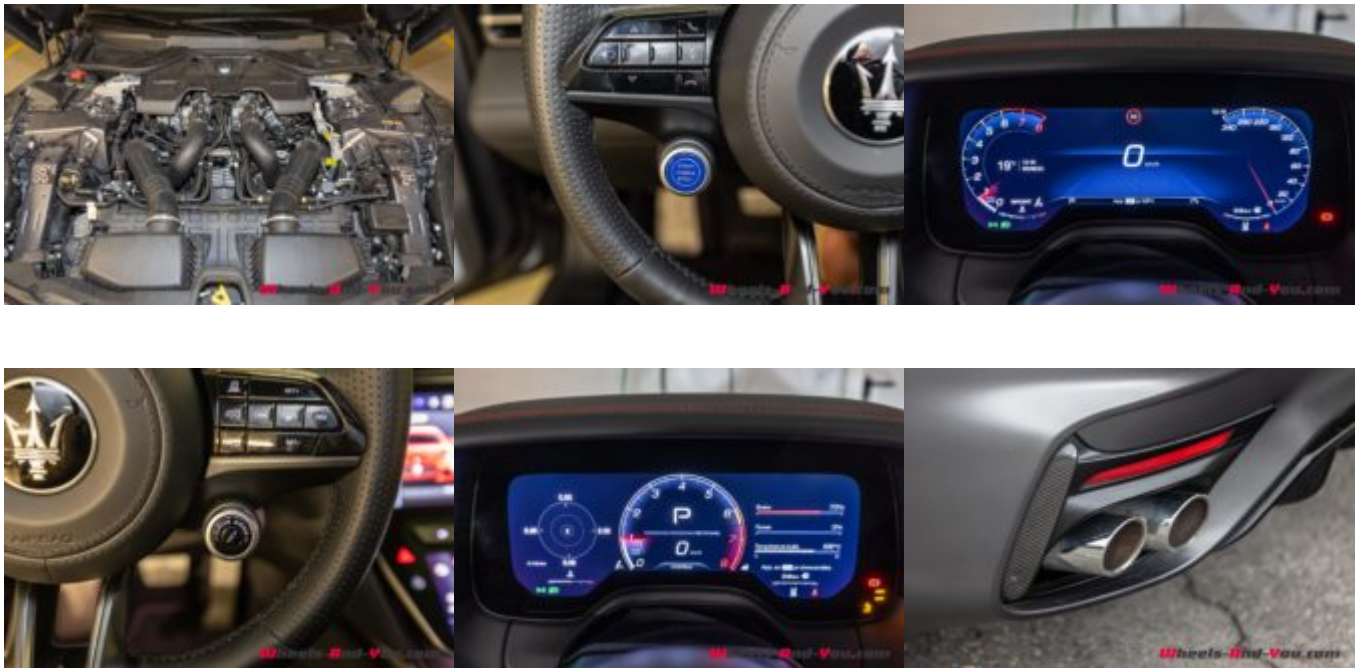
Sous le capot

La GranTurismo Trofeo est équipée du V6 biturbo Nettuno, dérivé de celui de la MC20, dont nous vous proposerons un essai complet prochainement, mais sans la lubrification par carter sec. Ce moteur de 3.0 litres développe une puissance impressionnante de 550 ch à 6'500 t/min et un couple de 650 Nm à 3'000 t/min. Ainsi motorisée, la voiture peut atteindre une vitesse maximale de 320 km/h et accélérer de 0 à 100 km/h en 3.5 secondes seulement.

La transmission intégrale et la boîte automatique ZF à 8 rapports assurent une conduite fluide et réactive, tandis que les suspensions adaptatives et le système de freinage haute performance garantissent une maîtrise parfaite, même à haute vitesse.

La Maserati GranTurismo Trofeo propose différents modes de conduite permettant d'adapter les performances de la voiture aux conditions de route et aux préférences du conducteur. Ces modes font également varier la sonorité de

l'échappement, hélas un peu trop assagi à mon goût par rapport à la version précédente. Il faut cependant reconnaître que cette dernière était au summum de l'acceptable avec son V8 atmosphérique très libéré. Une mollette au volant permet de passer d'un mode à l'autre et un bouton en son centre agit sur le réglage des suspensions. Cela permet par exemple de rouler en mode Sport mais d'assouplir les suspensions qui offrent trois degrés d'amortissement.



Au volant

Lorsque j'ai récupéré la GranTurismo Trofeo à Zürich, j'ai d'abord effectué un trajet sur l'autoroute. La voiture excelle dans ces conditions. En mode GT par défaut ou en mode Confort, plus doux, l'échappement est silencieux, la boîte de vitesses discrète et les suspensions parfaitement réglées pour éliminer les imperfections de la route, cela sans que l'auto soit complètement engourdie ou peu communicative. C'est sans doute l'une des GT les plus agréables pour descendre sur la Côte d'Azur sans arriver fatigué. Sa suspension pneumatique contribue beaucoup à ses aptitudes aux longs trajets.

En abordant les premières routes sinueuses, je passe en mode Sport ou Corsa et j'ai vraiment l'impression d'être dans un coupé sportif talentueux. En balade, la Trofeo gère les routes secondaires bosselées, me donnant la confiance nécessaire pour pousser un peu plus. Le troisième mode de suspensions « Corsa » rend la voiture légèrement sautillante si le bitume n'est pas un billard. Mais comme expliqué précédemment, il suffit de descendre la dureté d'un cran par simple

pression du sélecteur au volant.

La GranTurismo Trofeo est sans aucun doute une voiture très émotionnelle. Avec un régime maxi à 8'000 t/min, le moteur V6 Nettuno à double chambre combine deux systèmes d'injection et de combustion qui interagissent pour offrir plus de couple à bas régime, une puissance maximale à haut régime et une consommation globale réduite. Parfois, une vibration au ralenti se fait ressentir mais ce n'est guère dérangeant. La cartographie agressive de l'accélérateur procure beaucoup de réactivité, même si j'ai remarqué un petit décalage dans les bas régimes si le rapport est trop élevé. Mais en appuyant l'accélérateur, le V6 offre une poussée franche et rend la GranTurismo Trofeo extrêmement rapide. Ce moteur est une vraie réussite, avec du caractère et une sonorité unique.

Si je regrette le V8 ? Pas vraiment. Alors que l'ancien moteur était plus mélodieux sur l'ensemble de sa plage de régime, le nouveau V6 semble peut-être un peu rustre à bas régime mais sait très bien chanter dans la moitié supérieure du compte-tours.

Avec la boîte ZF à huit rapports verrouillée en mode manuel et la molette en mode sport, la nouvelle GranTurismo Trofeo est véritablement une usine à sensations ! Il est toujours surprenant de voir ce grand coupé de presque 5 mètres se transformer en ballerine dans une montée de col. Le seul bémol de cette boîte sont des rétrogradages un peu poussifs ; la différence avec une boîte à double-embayage se trouve probablement là.





Verdict

Quelle voiture intéressante que cette nouvelle GranTurismo ! Maserati excelle dans la création de ce coupé deux portes quatre places qui peut rivaliser avec la Bentley Continental GT pour les longs trajets mais qui peut aussi taquiner une Ferrari Roma sur les routes secondaires. Aussi raffinée que confortable, elle est aussi féroce rapide et capable de vous donner la confiance nécessaire pour exploiter son potentiel de performances.

Si son esprit est différent, la nouvelle Aston Martin DB12, dont nous espérons vous proposer un essai prochainement, est sans doute l'une de ses principales concurrentes. Cependant, la Maserati GranTurismo offre quatre places qui permettent à des adultes de s'installer à l'arrière, comme c'était déjà le cas pour la version précédente.

Toutefois, proposée à plus de CHF 250'000.-, c'est beaucoup d'argent pour une auto à la technologie parfois simple et dont certaines finitions proviennent de véhicules du groupe de gamme inférieure. En conclusion, je trouve la GranTurismo Trofeo intensément charmante et agréable à conduire et elle devrait être célébrée pour cela. C'est certain, en ce qui me concerne, le charme opère !





Prix et options - Maserati GranTurismo Trofeo

Prix de base : CHF 251'300.-

Peinture matte Grigio Maratea : CHF 4'324.-

Jantes forgées 20"/21" Astreo Design - Diamond Cut Matte Myron : CHF 4'027.-

Logo brodé sur les appuie-têtes : CHF 811.-

Pack Sport Design : CHF 1'297.-

(Pédalier sport allégé (aluminium/acier inoxydable) + repose-pieds en aluminium, Seuils de portes éclairés en acier inoxydable avec logo Maserati)

Pack Assistant Tech : CHF 3'111.-

(Rétroviseur intérieur numérique frameless, Affichage tête haute)

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

Prix TOTAL : CHF 268'870.-



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

Nos remerciements à Maserati Schweiz AG pour le prêt de cette Maserati

GranTurismo Trofeo, 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 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



