

Essai - Maserati MC20 Cielo : Sa beauté suffira-t-elle ?

Voilà un peu plus de deux ans que Maserati propose la sublime MC20 Cielo au catalogue, version découvrable du coupé MC20 disponible depuis bientôt cinq ans. Rare et exclusive quelle que soit la déclinaison, elle présente un design sublime à tout point de vue. Cependant, dans le segment des supercars où la concurrence fait rage, la beauté est-elle un argument suffisant pour lui permettre de s'imposer ? Nous allons le vérifier.



- V6, biturbo, essence, 2'992 cm³
- 630 ch à 7'500 t/min
- 730 Nm de 3'000 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses DCT, 8 rap.
- Vitesse maxi : 320 km/h
- 0 à 100 km/h en 2.9 sec.
- Poids : 1'540 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'669 x 1'965 x 1'218
- Conso. mesurée : 13.16 l/100 km
- Emissions CO₂ : 227 g/km (G)
- dès CHF 316'000.-, mod. essayé: CHF 372'130.-

La MC20 voit le jour en 2020 et sa dénomination signifie Maserati Corse 2020. En plus de faire référence à la fantasmagorique MC12, elle annonce le retour de Maserati en compétition. Deux ans plus tard, le constructeur de Modène étoffe la gamme avec la MC20 Cielo - le « ciel » en italien - qui est tout logiquement la version découvrable.

Comme je le disais en introduction - et les avis sont unanimes - la MC20 est magnifique. A mes yeux, elle est l'une des plus belles autos de la production actuelle. Le modèle Cielo ne perd rien de son charme comparé au coupé et il permet de rouler cheveux au vent, un plaisir supplémentaire.



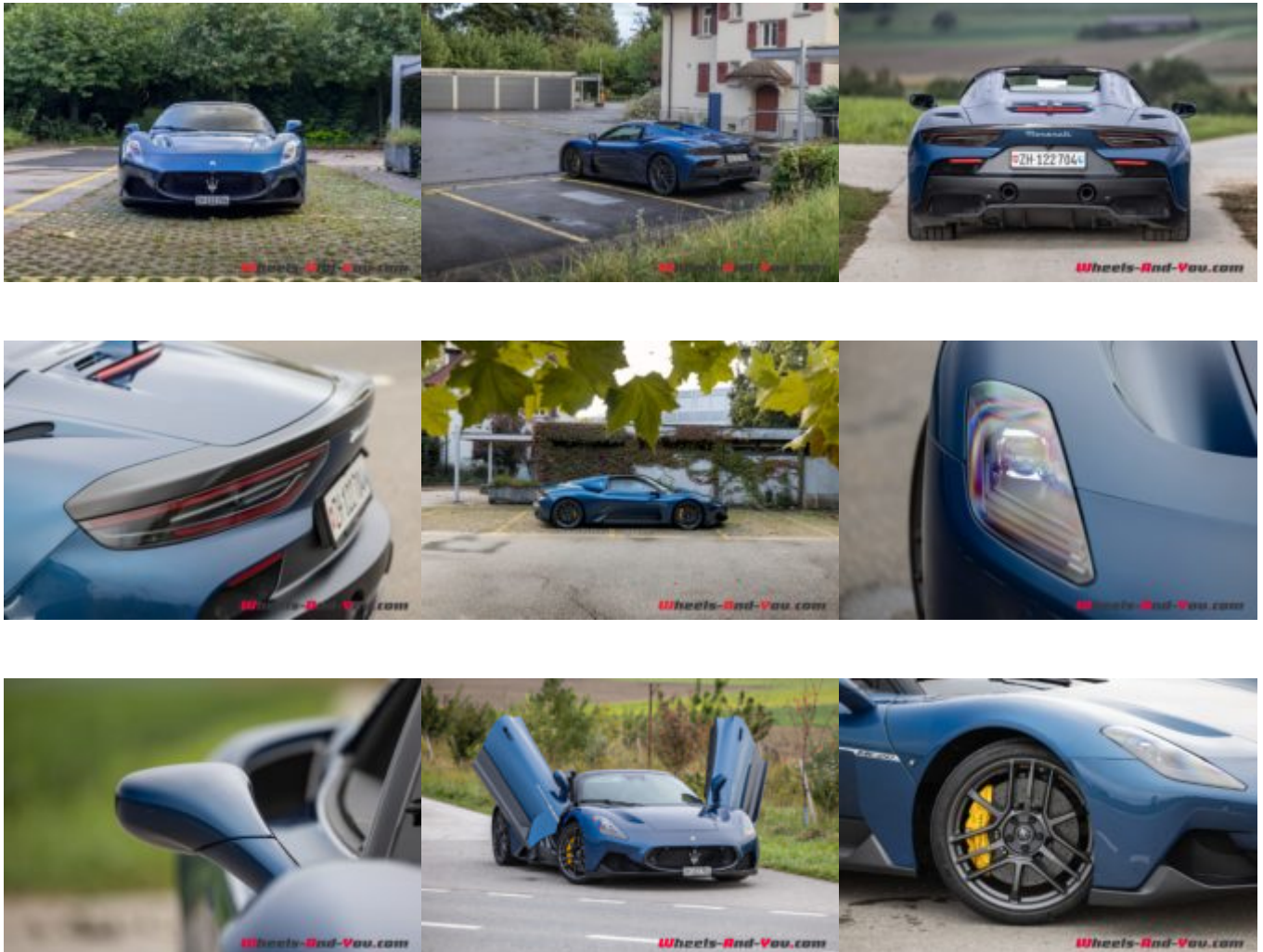
A l'extérieur

Déjà totalement sous son charme en regardant les photos, je suis encore plus convaincu en la découvrant en vrai. Le dessin de la MC20 allie élégance et dynamisme. Point d'attribut extravagant, juste un coup de crayon pur, un sans-faute selon moi.

La gueule avant affirme sa sportivité mais sans aucune agressivité inutile ; ainsi, la MC20 impose le respect avec une belle prestance. Les flancs sont sculptés mais sans exagération alors que l'arrière se veut plus imposant. Sur mon auto de test, il est agrémenté d'un petit spoiler en carbone proposé en option, qui donne une touche racée bienvenue. S'y ajoutent la double sortie d'échappement et le diffuseur qui renforcent l'esprit sportif de la voiture et forment un ensemble vraiment superbe.

L'ouverture des portes en élytre apporte aussi son charme. Cependant, comparées à celles des McLaren, elles s'ouvrent ici de manière bien plus large, trop large même et cela pose quelques soucis d'accès lorsque l'espace latéral est limité.

Atout supplémentaire de ma voiture d'essai, sa peinture « Blu Victory » issue du programme de personnalisation Maserati Fuoriserie. Combinée aux pinces de freins jaunes et aux très belles jantes forgées, cette teinte renforce la présence indéniable de la MC20 Cielo dans le paysage.



A l'intérieur

L'habitacle est à l'image de la robe extérieure : avec une très belle présentation sans tomber dans le « too much », il offre un savant mélange de sportivité et de raffinement. Le tout avec une finition de belle facture et un agencement impeccable. J'aime beaucoup cette sobriété qui, loin d'être morose, est plutôt excitante. Le savoir-faire italien est évident, c'est un très beau travail et je suis une nouvelle fois charmé par l'ambiance distillée à bord de la MC20.

Ça se gâte tout de même un peu lorsqu'on évalue le côté fonctionnel. D'une part, il y a très peu de rangements et d'autre part, certaines fonctions, comme la climatisation ou la commande du toit rétractable, sont uniquement disponibles via

l'écran tactile. On le mentionne souvent, c'est un important facteur de déconcentration et c'est donc encore plus regrettable pour des fonctions qu'on utilise régulièrement. Notons quand même la rapidité du système d'ouverture/fermeture du toit dont la partie supérieure intègre un élément vitré qui peut s'obscurcir par simple pression d'un « bouton » tactile via l'écran central.

A l'inverse, le système d'infodivertissement me laisse de très bonnes impressions. Il est performant, son utilisation est relativement simple et surtout, il offre toutes les fonctionnalités qu'on est en mesure d'attendre d'une voiture actuelle. Il m'a d'ailleurs été très facile et extrêmement rapide de connecter mon smartphone, y compris l'Apple CarPlay. Croyez-moi, ce n'est pas toujours le cas et cela d'autant plus sur des autos à la production un peu exotique.

En revenant sur les espaces de rangement, la MC20 dispose de deux coffres. Un à l'arrière qui propose un volume de 100 litres et un autre à l'avant, d'une cinquantaine de litres. Ce n'est pas énorme, d'autant qu'ils n'ont pas des proportions très pratiques. Oubliez le bagage cabine, il faut voyager avec des sacs souples. Certes, la voiture ne se veut pas résolument pratique, cependant avec son esprit GT, vous comprendrez dans un moment lors de mes impressions à son volant, que j'aurais aimé un peu plus de praticité.





Sous le capot

Pour animer la MC20, Maserati a conçu un nouveau moteur, le Nettuno, un V6 3.0 biturbo que nous avons déjà découvert lors de nos essais du Grecale Trofeo et de la GranTurismo Trofeo. Initialement développé pour celle qui nous intéresse aujourd'hui, il est ici pourvu d'une lubrification par carter sec. Ainsi dotée, cette mécanique développe une puissance de 630 ch à 7'500 t/min pour un couple maximal de 730 Nm disponible entre 3'000 et 5'500 t/min.

Alors que sur ses deux parentes bien plus civilisées, il est couplé à une transmission ZF automatique, il dispose dans la MC20 d'une boîte DCT à double embrayage et 8 rapports. Si elle se montre rapide et brutale lorsqu'on sollicite vigoureusement l'auto, je la trouve peu plaisante en utilisation normale. Elle manque d'agrément et génère des à-coups lors des manœuvres, rendant l'exercice peu agréable.

En termes de consommation, si la fiche technique promet 11.5 l/100km en cycle mixte, j'ai pour ma part mesuré une moyenne de 13.16 l/100km sur l'ensemble de mon essai. Pour cette mesure, il faut tenir compte du fait que les presque 900km parcourus comprennent un aller-retour entre Zurich et la Suisse Romande, ce qui permet un score très honorable car sur ce trajet, l'ordinateur de bord annonçait moins de 9.0 l/100km. Sur des tracés plus sinueux, en exploitant plus le potentiel de cette belle italienne, ça monte vite au-delà de 16.0 l/100km. Ça reste acceptable pour une telle voiture et je doute que ça pose un souci aux futurs

possesseurs de MC20.



Au volant

Une fois installé dans le cockpit de la MC20, j'aborde les premiers kilomètres dans la périphérie de Zurich. Immédiatement, je constate que la visibilité du rétroviseur central est quasi inexistante à cause de l'élément de carrosserie qui recouvre l'emplacement du toit rétractable. Heureusement, ce rétroviseur dispose d'un écran couplé à une caméra ; en l'activant, je retrouve une vision vers l'arrière. J'ai tout de même déchanté lorsque, deux jours après, j'ai pu décapoter : à cause de la luminosité extérieure, on ne voit quasiment plus rien sur cet affichage.

Pour entamer cet essai, je roule en mode GT, le mode par défaut. Exception faite du fonctionnement peu homogène de la boîte, la voiture se conduit facilement et offre un confort correct malgré un châssis relativement raide. Avec sa caisse monocoque en carbone, la MC20 dispose d'une rigidité exemplaire qui favorise le

comportement routier. Reste qu'avec un train avant que je ne trouve pas assez précis et très sensible à toutes les imperfections de la route, le feeling à son volant n'est pas sans reproche. A titre de comparaison, une McLaren 570S Spider procure un ressenti diablement plus affuté et procure une confiance qui permet un rythme de conduite bien plus soutenu sur des tracés sinueux.

Je passe en mode Sport ; le V6 chante un peu plus vigoureusement mais on est loin des enivrants V8 que Maserati nous proposait par le passé. A mes yeux, c'est un gros bémol alors que le look de la MC20 se veut très expressif. Les passages de rapport sont un peu plus rapides, la suspension est plus ferme ; ça offre de bonnes sensations. Le comportement routier est excellent et la voiture enroule les courbes à bon rythme. Cependant, quelque chose me perturbe. Difficile de l'expliquer mais cette MC20 ne me mets pas en confiance comme d'autres supercars.

Face à une météo très peu favorable pendant mon essai, je n'ai que brièvement testé le mode Corsa, il faut savoir rester raisonnable. Néanmoins, sur quelques portions de chaussée totalement sèches, je découvre toute la bestialité du V6 Nettuno. Avec ses 630 ch, aucun doute, il pousse très très fort.





Verdict

Malgré une plastique de rêve et un charme indéniable, la Maserati MC20 Cielo me laisse un ressenti un peu bizarre. Pour moi, cette splendide italienne souffre d'un problème d'identité. Je lui trouve un comportement routier plus proche de celui d'une GT que d'une véritable supercar alors qu'aussi bien ses lignes que ses caractéristiques techniques promettent l'inverse.

En outre, avec un prix de départ à CHF 316'000.-, elle vient régater dans un segment garni en concurrentes offrant de meilleures sensations de conduite. Une McLaren Artura Spider est affichée dès CHF 295'540.- et dispose d'une hybridation qui devrait attirer certains, sans compter le touché de route sans égal des voitures de Woking. C'est pareil pour une Ferrari 296 GTS, dont nous espérons vous proposer un essai prochainement, même si là, le chèque sera bien plus conséquent avec un tarif débutant à CHF 396'000.-. Sans compter qu'en rajoutant les options qui équipent notre voiture de test, on dépasse les CHF 370'000.-. On régate ici sur les platebandes d'une McLaren 750S Spider qui est infiniment plus performante à tout point de vue. Bien sûr, il faudra là aussi rajouter quelques options mais les clients potentiels ne sont pas à quelques dizaines de milliers de francs près.

De plus et indépendamment de tout cela, l'effet du badge est non négligeable. Le Trident ne donne malheureusement pas à Maserati, excepté pour les passionnés de la marque, l'aura d'une Porsche ou d'une Ferrari. Je décerne donc sans

hésitation le titre de Miss Italia, voire même celui de Miss Univers à la MC20. Je crains cependant que cela ne lui suffisse pas pour se faire une véritable place sur le marché des supercars.



Prix et options - Maserati MC20 Cielo

Prix de base : CHF 316'000.-

Peinture spéciale « Blu Victory » : CHF 17'026.-

Jantes forgées 20" - Corsa design Matte Dark Miron finish : CHF 5'676.-

Pinces de frein peintes « jaune » : CHF 1'255.-

Spoiler arrière en carbone : CHF 6'173.-

Échappement de sport noir : CHF 1'004.-

Cielo Badge on Tonneau Cover : CHF 804.-

Soundsystem Premium : CHF 4'316.-

Colonne de direction à réglage électrique : CHF 1'255.-

Assistant d'angle mort : CHF 1'155.-

Système de relevage avant : CHF 3'714.-

Disques de freins carbone-céramique : 12'296.-

Rétroviseurs externe photochromatiques : CHF 803.-

Sièges avant chauffants : CHF 653.-

Prix TOTAL : CHF 372'130.-



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

Nos remerciements à Maserati Schweiz AG pour le prêt de cette Maserati MC20 Cielo, 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 Folgore : La même ou presque mais 100% électrique

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

