Essai – Maserati Ghibli Trofeo : Berline piquante mais pas radicale

Maserati a étoffé sa gamme Trofeo avec la Ghibli et la Quattroporte qui ont rejoint le Levante essayé l'année dernière. C'est au volant de la « plus petite » des deux italiennes que nous allons découvrir une nouvelle fois une version endiablée par un V8 en provenance de chez Ferrari.



- V8, biturbo, essence, 3'799 cm^3
- 580 ch à 6'750 t/min
- 730 Nm à 2'250 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 326 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.3 sec.
- Poids : 2'154 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'971 x 1'945 x 1'461
- Conso. mesurée : 13.91 l/100 km
- Emissions CO_2 : 286 g/km (G)
- dès CHF 150'350.-,mod. essayé: CHF 168'394.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière, Sébastien Morand

---

Après vous avoir proposé notre test du Levante Trofeo, c'est à nouveau moi qui

prends les commandes de cette Ghibli Trofeo. J'avoue que je suis relativement impatient car je vois la Ghibli comme une berline de taille moyenne (mais en fait elle est plutôt grande et au-dessus de la moyenne) et en lui plaçant sous le capot un bon gros V8 qui développe 580 ch, ça peut faire des étincelles. Notamment quand on sait que notre destrier italien diffuse sa puissance sur les roues arrière exclusivement.

Mais est-ce qu'à l'ère d'aujourd'hui, et toutes ces restrictions que l'on connait, cette berline puissante sera suffisamment dévergondée pour distiller des sensations à la hauteur de sa fiche technique ? C'est ce que nous allons vérifier maintenant.



A l'extérieur

Les Italiennes badgées du trident dégagent toujours quelque chose de particulier et cette Ghibli Trofeo ne déroge pas à la règle. Toutefois, tout comme pour le Levante Trofeo, les designers de la marque sont restés plutôt discrets sur l'apparence de cette déclinaison qui se veut pourtant très sportive.

Je note quand même les grosses jantes, les quatre sorties d'échappement et quelques éléments en carbone, mais aussi les prises d'air sur le capot et une calandre un tantinet plus agressive. Finalement, ce sont surtout les badges Trofeo sur les flancs et quelques partie traitées en rouge, comme l'entourage des ouïes latérales, qui permettront de distinguer cette version d'une Ghibli normale.

Reste que la transalpine a du charisme et avec sa robe « Grigio Maratea », comme pour le Levante Trofeo essayé en automne 2020, le charme opère. Atout majeur à mes yeux, on est loin du classicisme de ses concurrentes allemandes et voilà une auto parfaite pour se démarquer.

Notre Ghibli est basée sur le modèle 2017 avec, en sus, les quelques modifications opérées en 2020 lors de la présentation de la Trofeo, comme les

nouveaux feux arrière qui arborent une signature lumineuse à la forme d'un boomerang, un petit clin d'œil à la 3200 GT. Sur le principe je ne peux qu'apprécier l'idée, mais en réalité, lorsque je regarde l'arrière de l'auto, d'une part je ne retrouve pas l'identité unique du feu coupé et surtout je trouve que l'ensemble fait très japonais. Potentiellement, c'est une question de goût, je vous laisserai donc juger à l'aide des photos.

Globalement cette Ghibli Trofeo est une très belle berline et, au vu du nombre de têtes qui se tournent sur mon passage pendant cet essai, il est clair qu'elle ne passe pas inaperçue.








A l'intérieur

En m'installant à bord, je constate une nouvelle fois qu'on n'est pas tombé dans l'extravagant, mais qu'on se démarque quand même un peu de la concurrence. A l'exception de quelques plastiques peu gracieux, la présentation est de très bonne facture, avec des matériaux de qualité. Grâce à une isolation phonique impressionnante, l'ambiance est feutrée et vous permet de cruiser à bon rythme en toute quiétude dans un confort indéniable. Je fais notamment un aller-retour Genève/Zürich, je vous garantis que c'est royal. Pour pinailler, je dirais juste que ça manque de piquant pour une mouture Trofeo.

Évolution majeure par rapport à la précédente Ghibli, mais aussi au Levante Trofeo essayé l'année dernière, le nouveau système infotainment apparu à

l’occasion de la présentation des Ghibli et Quattroporte Trofeo. Le grand écran central offre une très haute qualité d’affichage, mais surtout l’ensemble contient toutes les dernières technologies et offre un fonctionnement vraiment très performant. La sono Bowers & Wilkins, en option, est elle aussi sans faille, de quoi parfaire un tableau qui n’a plus grand chose à envier à la concurrence allemande.

Je note encore l’excellente habitabilité, ainsi qu’un coffre de 500 litres, pas d’inquiétude pour partir à cinq en voyage. C’est là vraiment que je réalise mon erreur sur le fait de penser qu’une Ghibli est une berline de taille moyenne. En fait, elle plutôt du segment supérieur, à savoir qu’elle se place face aux Classe E de Mercedes, aux Série 5 de BMW et à la gamme A6 d’Audi.



Sous le capot

Comme je le disais au début de cet article, cette Ghibli Trofeo est animée par un V8 conçu et assemblé chez Ferrari, dérivé de la Portofino et de la Roma. Le

majestueux moteur 3.8l propose, tout comme sur le Levante Trofeo, une puissance de 580 ch pour un couple maximum de 730 Nm. Il a aussi l'avantage d'être extrêmement beau à regarder avec ses culasses peintes en rouge.

Cependant, je le trouve bien trop discret ! Il est fini le temps des Maserati qu'on reconnaissait au loin par leur chant envoûtant. Certains trouveront que c'est une bonne chose, moi personnellement je le regrette. On parle d'une voiture italienne, de surcroit dans une déclinaison à vocation sportive, ça doit distiller une musique à la hauteur.

Couplée à une excellente transmission automatique ZF à 8 rapports, cette mécanique propose un agrément exemplaire, mais presque trop lisse à mes yeux. C'est certain que lorsqu'on écrase l'accélérateur ça pousse méchamment fort, voire même que l'on peut dire que c'est violent. Toutefois, ce genre de conduite n'est pas adapté au quotidien et, avec plus de 2 tonnes sur la balance, vous conviendrez que notre Ghibli Trofeo ne se profile pas comme le jouet idéal sur circuit.

En matière de consommation, le constructeur annonce une valeur de de 12.7 l/100km en cycle mixte. Je mesure pour ma part 13.91 l/100km sur la totalité de mon essai. Mais attention, je fais quasiment 50% d'autoroute et l'ordinateur de bord me gratifie de moins de 10 l/100km sur ces trajets. Je pense qu'en utilisation normale, à savoir sans faire autant d'autoroute, il faut plutôt estimer une moyenne de 15 l/100km du moment qu'on sait garder le pied relativement léger.



Au volant

Je débute cet essai avec un plaisir non dissimulé, tant les caractéristiques de cette Ghibli Trofeo me parlent. En partant de Zürich, mon trajet exclusivement autoroutier pour rejoindre la Suisse Romande me permet de constater immédiatement l'excellent agrément que notre italienne propose. Comme je le disais précédemment, c'est extrêmement confortable et on oublie très vite qu'on

est aux commandes d'un modèle surpuissant.

L'amortissement est relativement ferme, mais sans péjorer le confort à bord. Il y a d'ailleurs un bouton pour activer la suspension Sport, je ne manque pas de le faire dès que j'arrive sur les petites routes qui me sont chères.

J'attaque des parties sinueuses et rapidement je me rends compte que cette Ghibli Trofeo ne se veut pas une sportive pure et dure. Je n'en doutais pas vraiment, mais j'aurais quand même aimé plus de dynamisme. Fondamentalement, je ne peux pas lui reprocher grand-chose, mais quand on a 580 chevaux sous le capot, on a envie de les titiller. Le souci c'est que notre engin fait plus de 2 tonnes et ça se ressent. Encore une fois, rien de dramatique sur le principe, car l'auto est homogène et ne pousse pas au crime.

Cependant, on parle d'une Trofeo et pour ma part j'aurais bien aimé que ça me procure davantage de sensations. Je vais me répéter, mais sans la sonorité envoûtante qu'on attend d'un tel V8, ça casse un peu l'ambiance même si, lorsqu'on accélère franchement, ça bondit brutalement. Dans mes souvenirs, le Levante Trofeo était bien plus explosif en tout point de vue.

Je peux encore mentionner qu'il y a quatre modes de conduite à disposition : I.C.E., Normal, Sport et Corsa. Je n'essaye même pas le premier et j'avoue activer régulièrement le mode Sport, sauf sur autoroute, pour bénéficier un peu plus des vocalises du V8. Je teste quand même brièvement le mode Corsa, mais avec autant de canassons sur les roues arrière, je suis un peu réticent à me passer d'assistance électronique. Et, encore une fois, la voiture n'invite pas du tout à cela, il convient de l'utiliser docilement comme une berline très puissante.









Verdict

Je reste un peu sur ma faim, car j'espérais trouver bien plus de tempérament dans cette Ghibli Trofeo, à l'instar des déclinaisons Gransport ou MC Stradale des différents coupés de la marque.

Mais attention, il y a de quoi se faire peur et ce n'est de loin pas une voiture de papy, toutefois il faut avouer qu'elle est plutôt docile, du moment qu'on ne désactive pas les béquilles électroniques. C'est probablement pour plaire au plus grand nombre. Cependant, face aux concurrentes allemandes, RS 6, E63 et M5, c'est compliqué pour cette Maserati Ghibli Trofeo de rivaliser en étant une simple propulsion. De ce fait, je pense que l'auto s'adresse à un public d'avertis passionnés où il sera difficile de lui trouver une rivale, car elle est quand même diablement sexy notre italienne.











<u>Prix et options – Maserati Ghibli Trofeo</u>

Prix de base : CHF 150’350.-

Couleur métallisée « Grigio Maratea » : CHF 1’650.-

Pack Assistant Conducteur Plus : CHF 4’030.-

Pack Premium : CHF 490.-

Pédalier réglable électriquement : CHF 330.-

Vitres arrière privatives CHF 550.-

Banquette arrière 3 places chauffante : CHF 474.-

Pare-soleil lunette arrière électrique : CHF 550.-

Bowers & Wilkins Surround-System avec 17 haut-parleurs : CHF 2’750.-

Toit ouvrant électrique : CHF 1’870.-

Pavillon de ciel de toit et montants en Alcantara : CHF 2’310.-

Étriers de freins Argent : CHF 350.-

Volant sport chauffant : CHF 330.-

Vitres AR en verre feuilleté à haute isolation thermique et acoustique : CHF 1’210.-

Boîte à gants verrouillable électriquement : CHF 150.-

<u>Prix TOTAL : CHF 168’394.-</u>





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

Nos remerciements à Maserati Schweiz AG pour le prêt de cette Maserati Ghibli Trofeo, ainsi qu’au garage Octane 126 à Zurich pour leur soutien logistique et à l’agence PR/TICULAR pour leur collaboration.















A lire aussi

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 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


















492 381

