



La Maserati Quattroporte S en quelques chiffres

- **Moteur** : V8 essence 4.691cc; 430ch à 7.000tr/min; 490Nm à 4.750tr/min.
- **Transmission** : aux roues arrière.
- **Boîte** : auto 6 rapports.
- **Gabarit (L/l/h)** : 5.097/1.895/1.438
- **Poids à vide (kg)** : 1.990
- **Coffre (l)** : 450
- **Réservoir (l)** : 90
- **0 à 100 km/h (sec.)** : 5,4



«Ces voitures de luxe sont très jolies à regarder, certaines de vrais objets d'art, mais je ne ressens pas le besoin d'en conduire une au quotidien. J'ai l'occasion de piloter de merveilleuses autos de course et cela me suffit. Bon, c'est vrai, je roule dans une très chouette Audi TT mais quand Audi sortira une voiture émettant moins de 105 grammes de CO2/km - c'est-à-dire une voiture considérée comme écologiquement correcte en Belgique - je serai la première à en demander une. C'est pour bientôt !»

Cyber



voilà une nouvelle chose que les autres n'ont pas : le manque de moyens. Enfin, pour être complet, ce que les autres n'ont pas non plus, c'est un coffre absurde considérant les dimensions de la voiture.

L'essentiel

Si je restais trop rationnel, je pourrais dès lors décrier que la Maserati est une pâle rivale pour leurs majestés germaniques. Mais voici la chose essentielle que les autres n'ont pas : un moteur Ferrari ! Un V8 4.7 de 430 chevaux (contre 4.3 et 400ch pour la Quattroporte "normale"), qui va chercher sa puissance à... 7.000 tours. Rien que le bruit du démarreur vous transporte. Et quand sonne la première salve de l'échappement, les défauts de l'habitacle s'évanouissent. L'habitacle se résume d'ailleurs aux compteurs, au volant, aux pédales et aux palettes de la boîte. Ah oui, et au bouton "Sport" spécifique à cette version S. Pour quitter l'aéroport, je reste en mode normal et je laisse travailler la boîte automatique 6 rapports. Ce n'est pas la plus raffinée des boîtes de la catégorie mais elle fait évoluer la voiture avec douceur. Sur les casse-vitesse si assassins et les mauvais revêtements, les suspensions pilotées Skyhook gardent tous les égards pour le confort des passagers. On a vu chez les allemandes des suspensions pilotées trop molles en Confort et trop raides

en Sport. Ici, non. Déjà, on sent que la direction est légère et directe, que l'électronique n'aseptise pas tout. Et déjà, on entend le V8 et les échappements jouer du Vivaldi. On se surprend aussi déjà à se dire qu'on voudrait en entendre plus, tellement c'est beau. Mais puisque nous comparons : on en entend déjà bien plus que dans n'importe quelle autre limousine V8. L'autoroute s'ouvre et il est temps de presser ce petit "S". Instantanément, on sent la Skyhook se poser de façon plus alerte, on sent l'accélérateur devenir bien plus réactif aux mouvements du pied, on constate que la boîte tire plus longtemps les rapports. Tout monte : le régime, la vitesse, ma pression sanguine. J'engage la boîte en mode manuel. Les rapports changent quand JE le décide, mais plus vite que tout à l'heure, lorsque j'ai tenté le mode manuel normal. Oui, il y a des à-coups. Surtout dans les régimes intermédiaires. Moins en conduite douce ou à pleine charge. J'entends d'ici les esprits chagrins se dire "Et voilà, une Maserati dans les mains et ça roule comme un fou". Pas nécessairement. Car si en effet pousser le gaz pour entendre le moteur à un exceptionnel 7.000 tours est un plaisir immense, la Maserati, contrairement à bien des semblables «trop parfaites», ne demande pas à être poussée dans ses limites pour divertir. La Maserati est un événement à n'importe quelle vitesse. Même en ville, dans le respect de la loi, mais

en poussant un peu entre deux feux rouges, c'est un feu d'artifice ! Mais sans vous mentir, le bonheur de l'emmener promener dans les montagnes est plus intense encore car cette limousine de 5 mètres de long et d'un peu moins de 2 tonnes a une façon de manger de la courbe (répartition des masses idéale), de mordre ses gros freins (étriers 6 pistons sur disques ventilés) et de se relancer à l'assaut qui fait complètement oublier son gabarit. Elle est vive, alerte, légère sur ses pattes, légère au bout de vos doigts. J'avais presque l'impression de conduire une petite GTI. Une GTI avec un V8 Ferrari de 430 chevaux ! Voilà donc ce que les autres n'ont pas : une générosité inouïe et inconditionnelle !

Laurent Zilli

- Finition
- Coffre
- Boîte un peu datée
- Charisme
- Moteur hypnotique
- Comportement routier

CONCLUSION

L'habitacle de la Quattroporte S est très imparfait. Et la liste de bidules électroniques optionnels ne comprend pas de radar de distance, de caméra de recul ou d'affichage tête haute... Mais contrairement à une Série 7, une Classe S ou une A8, une Quattroporte n'est JAMAIS une voiture que l'on conduit sans y penser. Chaque trajet à son volant est une fête !