



Tornade italienne

Maserati a écrit l'histoire (du sport) automobile. Et lorsque l'on se penche sur l'avenir de la marque italienne de voitures de sport, on constate une certaine incertitude. Pour l'instant, il y a de la place pour Maserati et Alfa Romeo au sein de Stellantis. Mais est-ce que ça va perdurer ? Deux marques de luxe italiennes pour un seul groupe automobile, cela semble trop beau. Ou peut-être pas.

Maserati et Alfa Romeo pêchent dans les mêmes eaux, appartenant toutes deux au groupe de concentration Stellantis depuis l'année dernière, et comptant toutes deux un passé glorieux qui remonte aux premières années de l'automobile en Europe. Toutes deux ont plus de cent ans. Mais que représente cette riche histoire aujourd'hui ? Le secteur est en transition, tabler sur une image sportive est risqué. Les voitures rapides ont-elles encore un avenir ? Ne devraient-elles pas être durables et fonctionner à l'électricité avant tout ?

LE TRAVAIL D'UNE VIE DE SIX FRÈRES

L'histoire de Maserati remonte à 1914 et à la création d'une usine de bougies et de bobines d'allumage à Bologne. Seulement une décennie plus tard, ils commençaient également à y construire des voitures. Dans l'acte fondateur, les noms des six Maserati apparaissent : Alfieri, Bindo, Carlo, Ernesto, Ettore et Mario.

En 1926, le casse-cou Alfieri Maserati, au volant de la Tipo 26, remporte la Targa Florio. La marque de voitures de sport a également connu de grands succès par la suite, notamment avec les 250 F et Birdcage.

À partir des années 1950, Maserati a commencé à se concentrer sur la construction de coupés sportifs et luxueux et de limousines à quatre portes. Des noms de modèles familiers tels que 3500 GT, Bora, Ghibli, Khamsin, Kyalami, Merak ou Quattroporte pourraient vous être familiers. Tous ces véhicules sont de belles, exclusives et

très coûteuses voyageuses, destinées aux nantis de ce monde.

En 1968, Maserati passe aux mains de Citroën, qui est elle-même en grand péril. Maserati va de mal en pis lorsqu'en 1975, elle est vendue pour trois fois rien au flamboyant constructeur automobile De Tomaso. Ce dernier lance la Maserati Biturbo en 1982, ce qui provoque un renouveau de courte durée et ouvre la voie à un nouveau rachat. Cette fois, Ferrari s'occupe du cas problématique et expédie sur les routes une 3200 GT avec un moteur biturbo à 8 cylindres signé Maranello. Une fois de plus, le retard d'exécution, même après l'acquisition par FCA (Fiat Chrysler Automobiles) et l'intégration récente dans le groupe de concentration Stellantis, n'éclaircissent pas les cieux.

DARE FORWARD 2030

Si l'on compare la situation de Maserati à celle d'Alfa Romeo, la deuxième marque de luxe italienne de Stellantis, il semble y avoir plus de rose dans le tableau. La vaste gamme de modèles offre de nombreuses options et est impressionnante. Les clients peuvent choisir une limousine à quatre portes (Ghibli ou Quattroporte), un SUV (Levante ou Grecale) ou la supercar MC20. Chez Alfa, l'offre se limite aux Giulia, Stelvio et Tonale.

La réalisation du plan stratégique Dare Forward 2030 du groupe automobile est importante pour l'avenir de Maserati. Il est prévu que tous les nouveaux modèles Maserati soient développés et construits en Italie. En outre, d'ici 2025, tous les modèles seront disponibles avec un groupe motopropulseur 100 % électrique.

MASERATI GRECALE

À LA POURSUITE DU VENT

En attendant, nous braquons nos projecteurs sur la Maserati Grecale, développée au laboratoire d'innovation de la marque à Modène, sur la base de l'Alfa Stelvio. Ce Grecale sera assemblé à Cassino. Son nom fait référence à un vent violent qui souffle dans le nord-est de la Méditerranée.

*POUR 2023, MASERATI ANNONCE L'ARRIVÉE
DU GRECALE FOLGORE ENTIÈREMENT
ÉLECTRIQUE.*

La parenté avec son grand frère, le Levante, est indéniable, même si le museau du Grecale rappelle celui de la MC20. Sous le capot de la version Trofeo, on retrouve d'ailleurs le moteur V6 turbo de 530 ch de la MC20, qui catapulte le Grecale de 0 à 100 km/h en seulement 3,8 secondes. Pour ceux qui peuvent également se satisfaire d'une puissance moindre, il existe une variante hybride sous la forme du moteur à quatre cylindres de 2 litres d'une puissance de 300 ch, avec une légère assistance électrique. Dans le Grecale GT, on retrouve le

quatre cylindres plus puissant (330 ch) qui équipe également les Afla Stelvio et Giulia. Pour 2023, Maserati annonce l'arrivée du Grecale Folgore entièrement électrique. Cette dernière extension est la traduction italienne d'éclair.

Le *Vehicle Dynamic Control Module* (VHCM) de Maserati propose quatre modes de conduite : Confort, GT, Sport et Off-road ; dans la version Trofeo, il est également possible d'activer le mode de conduite Corsa. La transmission automatique est de série, commandée par des boutons poussoirs sur la console centrale.

Pendant la conduite, on peut faire appel à Alexa, la « bonne à tout faire » d'Amazon. Pensez-y et elle le fera. Cinq écrans au total, y compris l'affichage tête haute, tiennent le conducteur et les occupants informés et leur indiquent la voie à suivre. L'écran tactile de 12,3 pouces de la console centrale sert d'interface au système d'infodivertissement de dernière génération. À Modène, ils ont enfin compris que la numérisation et la connectivité contribuent également au plaisir de conduire. Un essai routier plus approfondi devra démontrer l'efficacité de ce système. Sur le papier, le Grecale réunit tous les atouts pour tenir tête à des modèles comparables des marques premium allemandes. Nous vous tiendrons au courant. ●



La Maserati Grecale Trofeo est propulsée par le célèbre moteur V6 turbo de la MC20.