

La Saga : Maserati Quattroporte

Alors que Maserati vient de lancer la 6e génération de sa grande berline Quattroporte dans sa version Trofeo, petit retour en arrière sur une italienne luxueuse et souvent sportive...

La première Quattroporte voit le jour

Nous sommes en 1963 : Omer Orsi, directeur général de Maserati décide de se lancer dans une nouvelle aventure (alors que Ferrari ne tient absolument pas à s'aventurer dans la fabrication d'une berline sportive). Il fait appel au designer Pietro Frua pour dessiner une berline luxueuse et élégante. La première Quattroporte voit le jour. Elle abrite un V8 4.2 litres de 260 ch permettant à la belle d'accrocher les 230 km/h. De quoi obtenir la berline la plus rapide de l'époque. À bord, la présentation nous plonge 60 ans en arrière où on ne compte que par des matières chromées et du cuir pleine fleur. Une pure merveille pour les yeux. Cette première Quattroporte sera déclinée en une série dotée de 4 phares à la fin des années 60.

En 1973, les temps ont changé

Citroën, qui a besoin d'un moteur haut de gamme, a racheté Maserati pour mieux équiper sa SM. Vient alors la seconde génération de Quattroporte. Très différente de la première, elle repose sur la base de la Citroën SM. Et même avec sa ligne assez italienne, le propriétaire Citroën veut vraiment marquer son style avec ses phares tournants (ceux de la SM) et un intérieur qui s'éloigne de la marque italienne. Le moteur est un V6 qui manque de puissance, de surcroît en traction. Le désintéressement de la clientèle et les problèmes que connaît la marque aux chevrons, sur le point d'être rachetée par Peugeot, sonnent le glas de la Quattroporte 2. Seulement 13 exemplaires verront le jour entre 1974 et 1975.

Une nouvelle Quattroporte dans un style massif et ostentatoire

En 1979, Maserati, dont Peugeot tenait à se débarrasser, est détenu par Alejandro de Tomaso qui fait appel Giorgetto Giugiaro pour dessiner la nouvelle Quattroporte dans un style massif et ostentatoire qui plaît beaucoup aux États-Unis. On la découvre dans certains films comme *Le Parrain 3* ou *Rocky 2*. Dénominateur commun ? Elle appartient à de riches italiens. Techniquement, on retrouve les fondamentaux : gros moteur et propulsion. Animée par un V8 allant jusqu'à 300 ch, cette génération offre un confort hors du commun et bénéficie de matières nobles jusque dans sa boîte à gants. Nous sommes encore à une époque où dans le luxe, on dépense sans trop compter.

Une 4e génération plus anguleuse et plus compacte

La 4e génération de Quattroporte arrive beaucoup plus tard (1994). Plus anguleuse, plus fine côté ligne, elle est également plus compacte que jamais. Elle embarque un V6 mais aussi un V8 3.2 litres.

La version Evoluzione marque l'arrivée de Ferrari puisque Maserati fait désormais partie du Groupe Fiat Auto. Si le moteur est un Maserati, c'est Ferrari qui apporte les derniers réglages permettant de fiabiliser l'ensemble. À bord, on est charmé par cet intérieur recouvert de cuir, mais les boiseries se font un peu plus rares. En 2003, c'est le renouveau de la marque.

Fabriquée et vendue à plus de 25 000 exemplaires

Peu de temps après avoir lancé le coupé 3200 GT, Maserati lance la 5e génération de sa grande berline. Le coup de crayon mettant en avant des formes rondes et galbées et une calandre très rétro font très vite des émules. On pardonne la présence d'un GPS et système d'info-divertissement un peu grossièrement emprunté à la Peugeot 607 car ses matières et sa présentation sont bel et bien haut de gamme. Ses moteurs Ferrari 4.2 l et 4.7 l V8 en font une voiture que l'on aime écouter dès son démarrage. Même si son châssis ne représente pas ce que l'on fait de mieux à cette période (on préférera exploiter les 440 ch en ligne droite), plus de 25 000 personnes dans le monde se laissent séduire. Jamais une Quattroporte n'a été autant produite dans l'histoire de la marque.

Moins raffinée mais toujours aussi sportive

En 2013, la Quattroporte 6 reprend quelque peu les codes visuels de la 5e, mais avec des lignes plus tendues. L'intérieur plus moderne et mieux pensé offre toutefois moins de raffinement. Mais l'esprit sportif demeure bien présent. Surtout dans la version Trofeo qui ajoute de nombreux éléments intérieurs en carbone. Son bloc V8 birturbo totalise 580 ch, toujours envoyé aux seules roues arrière. Très confortable au quotidien, cette grande dame se permet aussi d'offrir un maximum de plaisir quand on décide de l'emmener sur circuit. Bien équilibrée, elle se place parfaitement dans les enchaînements. Et de nos jours, une voiture avec un tel charme visuel, une sonorité si belle et un brin de fougue qui reste si présent quand on le sollicite, c'est finalement, un peu trop rare.