

11. janvier 2018

Maserati Coupé 4200 GT : trident affûté.



Le Coupé 4200 GT marque le retour en force de Maserati dans la catégorie des voitures de grand tourisme au caractère bien trempé. C'est précisément ce type de machine qui a forgé le succès commercial de Maserati dans les années 60, avec des modèles comme la 3500 GT, véritable première Maserati de route en 1957, puis la lignée des coupés 4 places à moteur V8, Mexico, Indy et Kyalami.

Le 4200 GT est aussi le symbole de l'**union jadis inconcevable des deux rivaux historiques** de Modène : **Ferrari et Maserati**. La marque au trident, rachetée par Ferrari en 1997, a d'abord eu droit au support engineering de la maison de Maranello, surtout pour moderniser les ultimes générations de Quattroporte IV (V6 et V8 Evoluzione) et de Ghibli II.

Cœur Ferrari, Maserati dans l'esprit.

Ferrari veille aussi au développement de la 3200 GT qui sera véritablement **la première Maserati de l'ère post-De Tomaso**, même si son cœur mécanique reste fidèle au bloc et à la suralimentation héritée de la saga Biturbo.

Le 4200 GT est ainsi la première Maserati à utiliser un **moteur Ferrari**, inaugurant le V8 atmosphérique à carter sec développé pour succéder à la **Ferrari 360 Modena**. Fait singulier, il retrouve une **distribution par chaîne** après plusieurs générations de courroies souples. Cette Maserati a été pensée pour avaler les kilomètres et simplifier les pas d'entretiens. Elle ambitionne aussi de conquérir les USA avec un habitacle généreux et une mise au norme étudiée dès l'amont du projet.

Le style déjà classique est typiquement Maserati et renoue avec l'élégance sportive des **Ghibli ou Indy** de la grande époque. Sur la 4200 GT il évoluera peu par rapport à la 3200 GT, si ce n'est les feux arrière pour répondre à l'homologation américaine. A l'intérieur les systèmes de **télématique embarqués** font aussi leur apparition pour moderniser l'équipement.



Un moteur rageur et coupleux à la sonorité envoutante.

La principale évolution de la voiture est donc le nouveau **V8 atmosphérique** tout alliage développé par Ferrari. Sa cylindrée de 4244 cm³ permet d'atteindre **390 ch à 7000 tr/mn** et un couple de **45.1 mkg à 4500 tr/mn**. Les techniques employées sont proches de ce que l'on trouve

en compétition : carter sec, échangeurs d'huile, calage d'admission variable. Ce moteur extrêmement souple montre aussi une **sonorité totalement envoutante**, de quoi vous rendre addict.

Côté transmission le choix est proposé entre la boîte 6 rapports manuelle et la **Cambiocorssa** à commande robotisée au volant. Les deux boîtes sont identiques, construites par Graziano (fournisseur de Ferrari, également Aston Martin et Lamborghini entre autres). A noter que la **boîte Cambiocorssa** permet une rapidité de changement impossible à égaler avec la version manuelle. Au niveau du chronomètre, le 4200 GT est d'ailleurs très proche d'une 360 Modena F1 avec le **1000 m D.A. en 24"3** et le 0 à 100 Km/h en 5"2. Le soft de gestion de la boîte robotisée a évolué avec 3 versions (version 2 à p. du châssis 12204, version 3 spécifique au Gransport).

Une gran turismo en chaussures de sport.



Si les liaisons au sol de la 4200 GT ont été mises au point avec soin, c'est pour offrir avant tout une utilisation plaisante dans la plupart des configurations de roulage. N'oublions pas que c'est un véhicule lourd avec plus de 1600 kg sur la balance. L'**amortissement piloté** (en option) ainsi que les différentes aides à la conduite peuvent vous emmener sur piste le temps d'un weekend sportif, mais ce n'est pas là sa véritable vocation. Comme ses aînées, le Coupé Maserati distille son **savoir-vivre** sur les longues distances, avec une capacité à avaler les kilomètres rapidement dans un grand confort, y compris pour 4 personnes avec des places arrière raisonnables et un coffre, ce qui permet d'envisager des sorties en famille, exercice plus délicat avec une 2+2 à moteur arrière par exemple !

Un classique prometteur, à collectionner aujourd'hui !

Pourquoi commencer à rechercher le Coupé 4200 GT ? Seulement une dizaine d'années après sa retraite, c'est encore une automobile récente. Mais dont la **rareté** a été savamment orchestrée par Ferrari-Maserati, la division luxe du Groupe Fiat Chrysler Auto (FCA), dans l'héritage des habitudes du Commendatore Enzo Ferrari.

Le Groupe FCA est d'ailleurs avare de statistiques concernant les volumes de production des modèles post-2000. Mais en croisant quelques données issues des rapports annuels et des immatriculations en U.E., le volume des 4200 GT tourne autour de **10 700 exemplaires entre 2002 et 2007**. A comparer aux 175 000 Porsche 911 type 996 contemporaines.

Avec une **côte actuelle entre 25 000-35000 €** selon l'état et le kilométrage, c'est donc une automobile qui tend vers son point

bas et sur laquelle il peut être judicieux de se positionner en vue d'acquérir un **exemplaire encore peu kilométré** et à l'historique limpide.

A noter que beaucoup de véhicules atteignent déjà les 80-100 000 km du fait de leur première vie assez intensive, ce qui témoigne aussi de la bonne qualité de construction du modèle.

Côté entretien, le point principal à surveiller sera l'**embrayage** dont la tenue dépend du type de conduite du propriétaire, avec des durées de vies pouvant toutefois atteindre **80 000 km** sur les Cambiocorssa. On regardera aussi le bon fonctionnement de tout l'électronique comme sur toute voiture de cette génération déjà très instrumentée, et en particulier sondes Lambda et catalyseurs, d'autant plus que leur mauvais fonctionnement est depuis janvier 2017 rédhibitoire pour le contrôle technique.

L'acquisition d'un exemplaire sain avec un kilométrage moyen de 50 à 60 000 km permet d'envisager une utilisation régulière comme seconde voiture, avec encore un bon potentiel de kilomètres et une revente sans perte de valeur compte-tenu de la côte basse actuelle.

Un dernier élément. L'annonce récente du Groupe FCA de limiter la gamme Maserati à 2 berlines (Quattroporte et Ghibli) et un SUV (Levante), sans nouvelle GT avant 2019/2020, sera également propice à soutenir la valeur des 3200/4200 GT sur le moyen terme.

Bonus : 276 000 km en Maserati 4200, il l'a fait !



Les autos ne s'usent que quand on ne s'en sert pas ! Quelle meilleure démonstration que celle de cet américain d'Atlanta qui a posté sur le forum Maseratilife le récit de sa Maserati 4200 actuellement avec **172 000 miles au compteur** soit un peu plus de **276 000 km**.

Intéressante précision, il n'y a eu que **2 changements d'embrayage** : le premier à 40 000 miles (65 000 km) et le second à 171 000 miles (275 000 km). Et dans les pièces d'usure un alternateur à 140 000 miles (225 000 km).

Bien entendu une grosse partie de ce kilométrage a été réalisé sur des voies rapides à vitesse stabilisée, mais comme toujours dans le cas de fort kilométrages.

Ce qui est intéressant c'est la **bonne tenue dans le temps de l'auto**, notamment de ces finitions intérieures, de sa carrosserie.

Nous ne pouvons que saluer les **efforts qualité** réalisés par le groupe **Ferrari-Maserati** depuis 1998.



*Cela fait tout de même 276 000 km au compteur ! Moteur et boîte d'origine.
Costaud ce V8 !*