

# **Lancement de la Ghibli Hybrid,** **première Maserati électrifiée**

- **La Ghibli Hybrid est la première Maserati électrifiée de l'histoire, véritable lien entre le passé et le futur**
- **L'approche de Maserati en matière de propulsion hybride met l'accent sur les performances et l'économie de carburant**
- **La Ghibli Hybrid affiche une vitesse de pointe de 255 km/h et passe de 0 à 100 km/h en 5,7 s.**
- **Le moteur 4 cylindres générant 330 ch est combiné à un moteur électrique BSG, à un eBooster et à une batterie de 48 volts**
- **L'introduction du moteur hybride améliore la répartition du poids et la maniabilité**
- **La sonorité unique de Maserati demeure inchangé**
- **Gestion des systèmes et des fonctions via un assistant virtuel**
- **La Ghibli est constamment connectée, grâce au nouveau programme Maserati Connect\*.**
- **Un système multimédia MIA (Maserati Intelligent Assistant) de nouvelle génération basé sur Android Automotive apporte des contenus numériques et une expérience utilisateur innovante**
- **Couleur spéciale avec bande bleu foncé soulignant l'introduction d'un moteur encore plus efficient**

La Ghibli Hybrid est une Maserati destinée à écrire l'histoire de Maserati de façon indélébile. Elle est en effet la première voiture au Trident électrifiée. L'étincelle marquant le début du voyage vers le futur d'une marque dont l'histoire a toujours été marquée par l'innovation. L'objectif de cette version hybride est d'améliorer les performances tout en économisant du carburant. Elle incarne parfaitement l'approche Maserati en matière de propulsion hybride, en respectant son ADN. Elle met en évidence les caractéristiques inhérentes à chaque Maserati : performance et luxe. Tournées vers un futur plus durable. *Plus rapide que le diesel, plus écologique que l'essence* : la philosophie de la Ghibli Hybrid est ainsi résumée.

Sous un look lui donnant une impression d'élégance contemporaine, spécialement conçu pour cette version exclusive avec un "Grigio Evoluzione" incroyablement brillant, se cache le nouveau moteur hybride. Une Maserati entièrement construite en Italie, au centre de production de Turin.

Développé par une équipe d'une centaine de personnes, la Ghibli Hybrid est construite autour d'une version modifiée du châssis et de la carrosserie de la déclinaison V6. Dans la version Hybrid, le moteur 4 cylindres de 2 litres est associé à un système hybride de 48 volts permettant également

de récupérer de l'énergie lors des phases de décélération et de freinage. Fidèle à son ADN, Maserati a choisi une solution hybride visant avant tout à améliorer les performances, tout en économisant du carburant. Le résultat obtenu est presque parfait : encore plus de performances, moins de consommation de carburant. La vivacité du moteur et le niveau de performance de chaque modèle Maserati sont ainsi conservés, mais avec une économie de carburant rendant la version hybride de la Ghibli encore plus efficace que celles équipées de moteurs V6 essence ou diesel. La Ghibli Hybrid combine les meilleures caractéristiques des deux précédents moteurs, offrant au conducteur une voiture agréable à conduire, avec la sonorité authentique d'une Maserati. La boucle est bouclée, alliant la réponse tout en douceur d'un moteur 6 cylindres avec le couple à bas régime d'un diesel. Le système hybride conserve la puissance et l'accélération du moteur V6 essence de 350 ch, le tout combiné à une réduction impressionnante des émissions de CO2 de 25 % par rapport à l'essence et pratiquement identiques à celles du diesel selon les données WLTP.

Le système hybride 48 volts de Maserati est composé de quatre parties : le BSG, la batterie, un eBooster et un convertisseur DC/DC. Le BSG (Belt Starter Generator) fait le travail d'un alternateur, récupère l'énergie lors du freinage ou de la décélération et charge la batterie placée dans le coffre, qui à son tour alimente l'eBooster du moteur. La raison d'installer un eBooster est de soutenir le turbocompresseur conventionnel, agissant en tandem avec lui, pour maintenir la puissance du moteur à bas régime. La stratégie de fonctionnement du système hybride garantit que l'eBooster est toujours disponible, via la batterie ou le BSG, chaque fois qu'il est nécessaire.

La combinaison du BSG et de l'eBooster est unique dans le segment des berlines hybrides et fournit un surcroît de puissance lorsque le moteur atteint son régime maximal en mode sport, moment où les avantages en termes de performance deviennent vraiment évidents, alors qu'en mode normal, il équilibre la consommation de carburant et les performances.

Dans la Ghibli Hybrid, tout est axé sur l'amélioration des performances. La voiture hybride pèse moins que l'équivalent d'un moteur 6 cylindres, et surtout elle a une répartition du poids encore meilleure, puisque le moteur est monté à l'avant et la batterie est placée à l'arrière. Tout est conçu pour rendre la Ghibli Hybrid encore plus agile et plus agréable à conduire.

Les composants mécaniques internes du moteur 4 cylindres de deux litres, dérivé de l'Alfa Romeo MultiAir, ont été entièrement modifiés par le Maserati Innovation Lab de Modène, afin d'obtenir un couple plus important et de permettre au turbocompresseur et à l'e-booster de fournir encore plus de puissance. Le système de commande électronique du moteur est également complètement différent, avec un passage à un calculateur Bosch de nouvelle génération. En pratique, il ne reste du moteur d'origine que les dimensions et une partie de la culasse : il a été transformé, à Termoli, en un véritable moteur Maserati.

Le moteur hybride offre un niveau d'émission de CO2 inférieur à celui du V6 Diesel et une économie de carburant de 20% par rapport à la version V6 de 350 ch, avec des performances conservées. Une alternative très attractive à la version Diesel sur le marché européen.

## **Le son Maserati**

La Ghibli Hybrid est une vraie Maserati, notamment au niveau de la sonorité, qui, malgré la propulsion hybride, conserve toujours le grondement caractéristique de chaque modèle du Trident. Il est obtenu sans recourir à des amplificateurs, en modifiant simplement la dynamique des fluides des échappements et en adoptant des résonateurs, réglés pour produire ce son typique. Car toute personne à bord d'une Maserati hybride doit encore avoir le droit à la sonorité caractéristique d'un moteur Maserati.

### **Le style extérieur**

La version hybride de la Ghibli possède un certain nombre de détails extérieurs en bleu foncé, la couleur universellement adoptée comme symbole de la mobilité propre. Les trois ouïes d'aération traditionnelles sur le côté à l'avant virent au bleu, ainsi que les étriers de frein Brembo et l'éclair du logo sur le pilier.

La Ghibli Hybrid change de sourire, avec une nouvelle calandre la rendant encore plus élégante et unique. Cette nouvelle calandre est caractérisée par un élément distinctif : le Trident Maserati. En effet, la nouvelle grille avant reprend cette forme, chromée dans la version GranLusso, et Piano Black dans la version GranSport. Comme les autres voitures de la marque, la Ghibli transforme également son look à l'arrière, avec le développement d'un nouveau faisceau lumineux au style dit "boomerang", inspiré de nombreux modèles Maserati de l'histoire et reflet de son identité. Il s'agit d'une caractéristique distinctive de toutes les voitures MY21. Pour souligner la forme en boomerang, les faisceaux ont été produits à l'aide d'une technologie de pointe de moulage par injection 3K, et avec une lentille à trois couleurs : noire sur le pourtour, rouge au milieu et claire dans la partie inférieure. Le faisceau lumineux est produit en deux versions : noire pour la version Black Pack et plus légère pour la version GranLusso, obtenue en variant simplement la couleur de l'entourage supérieur interne.

En Europe, la Ghibli Hybrid est présentée avec une toute nouvelle couleur Grigio Evoluzione, une teinte grise froide et high-tech aux accents bleutés. Cette couleur à double couche s'inspire non seulement de différentes éditions spéciales de Maserati, mais aussi de yachts de luxe. C'est une couleur qui prend vie à la lumière du soleil, lorsque le scintillement des métaux crée un éclat particulier, mettant en valeur les courbes de la voiture. Elle laisse peu de place au chrome, qui n'apparaît que sur les poignées et les côtés. Dans la version Hybride, tout est en Grigio Evoluzione, sauf les éléments anodisés bleu foncé, une couleur qui traduit d'un seul coup d'œil l'esprit de cette voiture.

### **Style intérieur**

La Ghibli a fait son entrée sur le segment des berlines Premium E en 2013 et a immédiatement impressionné par la qualité indéniable de son habitacle. Une caractéristique particulièrement distinctive était son tableau de bord unique, inspiré d'un cockpit, et qui correspondait parfaitement à son caractère totalement axé vers le conducteur, sans compromis sur le raffinement et la

sophistication. Dans la version hybride, l'intérieur transmet immédiatement un sentiment de passion grâce à une série de caractéristiques exclusives, comme les sièges avant sport en cuir à 12 réglages électriques avec appuis-tête anti-coup du lapin intégrés, le volant sport équipé de palettes de changement de vitesse en aluminium et les pédales sport Inox.

La Ghibli Hybrid est disponible en versions GranLusso et GranSport, avec quelques spécificités propres aux différents marchés.

Dans les modèles destinés à la région EMEA (Europe, Moyen-Orient et Afrique), les sièges sport sculptés sont recouverts d'un cuir naturel Pieno Fiore de qualité supérieure, avec des coutures bleu foncé contrastées et un Trident brodé sur les appuis-tête. Le même style est repris sur les panneaux de porte et le tableau de bord ; le bleu foncé, qui crée un intérieur plus clair et plus contemporain, reprend également la teinte des détails extérieurs de la voiture.

La console centrale accueille un levier de vitesse modernisé et les boutons de mode de conduite, ainsi que le double bouton rotatif caractéristique, un composant en aluminium forgé de haute qualité qui permet un contrôle intuitif du volume audio et d'autres fonctions.

La console comporte également deux porte-gobelets, une prise de courant de 12V et un compartiment pour téléphone portable climatisé qui contient un lecteur de carte SD, une prise USB et un port aux-in, grâce auquel l'utilisateur peut écouter de la musique, regarder des films ou des images. MY21 voit également l'introduction sur la Ghibli du chargeur de smartphone sans fil (standard ou optionnel selon les finitions), à l'intérieur du compartiment dédié.

Malgré sa silhouette de coupé, la Ghibli offre un espace pour les jambes à l'avant et un espace confortable pour la tête et les jambes de tous les occupants. Le siège du conducteur offre un réglage électrique à 6 positions, tandis que les versions GranLusso et GranSport ont toutes deux des sièges avant électriques à 12 positions de série. Les sièges arrière peuvent accueillir trois personnes, offrant un soutien latéral optimisé et un confort garanti même sur les longs trajets.

La capacité de chargement du coffre est de 500 litres. Le design intérieur comprend également de grandes poches dans les portes et une boîte à gants passager à verrouillage électrique.

## **Finitions**

**GranSport** : cet intérieur sportif transmet immédiatement un sentiment de passion grâce à une série d'éléments exclusifs, comme les sièges avant sport en cuir à 12 réglages électriques avec appuis-tête anti-coup du lapin intégrés, le volant sport équipé de palettes de changement de vitesse en aluminium et les pédales sport Inox. Les finitions en bois du tableau de bord sont en Piano Black brillant.

**GranLusso**: l'habitacle orienté vers le luxe présente exclusivement les intérieurs Ermenegildo Zegna Silk, avec des inserts en soie de mûrier, des garnitures en bois à pores ouverts Radica sur le tableau de bord et un volant en cuir fini bois.

La version GranLusso comprend également des pédales et un volant à réglage électrique, un store arrière électrique, le système de fermeture assistée des portes et une boîte à gants verrouillable électriquement pour les passagers.

L'intérieur de l'Ermenegildo Zegna combine un cuir à grain fin avec des inserts en Mulberry Silk 100% fibre naturelle sur les sièges, les panneaux de porte, le revêtement du toit, les pare-soleil et le plafonnier. La soie, toujours de couleur anthracite, peut être combinée avec trois teintes différentes de cuir fin luxueux : noir, beige et rouge.

Conformément à la tradition d'excellence de Maserati, les clients se voient proposer un large éventail de matériaux intérieurs parmi lesquels choisir, le plus luxueux étant le cuir naturel "Pieno Fiore", disponible en Nero (noir), Rosso (rouge) et Cuoio (cuir) pour les sièges confortables et sportifs, chacun avec ses propres options de piqûres.

Le cuir Premium (grain B) est utilisé sur les parties supérieure et inférieure du tableau de bord et sur l'accoudoir. Les panneaux de porte se distinguent également par leur motif unique à double piqûre. Le "Pieno Fiore" ne ressemble à aucun autre cuir utilisé dans l'industrie automobile pour son toucher naturel et doux. Il est traité pour développer un caractère unique au fil des ans.

### **Gestion des systèmes et des fonctions via l'assistant virtuel**

Grâce au système de reconnaissance vocale Tencent, des fonctions telles que la climatisation, les différents réglages et la navigation peuvent être gérées à l'aide de l'assistant virtuel embarqué.

### **Système multimédia de nouvelle génération**

La Ghibli Hybrid est un modèle MY21 à tous égards, avec toutes les améliorations technologiques qui figurent sur ces modèles, et donc aussi le système multimédia MIA (Maserati Intelligent Assistant) de nouvelle génération. Le cœur du MIA est le puissant système d'exploitation Android Automotive, qui offre une expérience utilisateur entièrement nouvelle, innovante et plus performante, avec une personnalisation complète en fonction des préférences d'utilisation du conducteur. L'écran HD du système MIA est passé de 8"4 avec un format de 4:3 à 10"1 avec un format de 16:1 et est maintenant sans cadre pour un look plus contemporain, avec presque toute la lunette environnante enlevée.

Ce nouvel écran haute résolution avec fonction multi-touch est doté d'une nouvelle interface graphique mélangeant le noir et une couleur dorée pour renforcer son élégance. Le verre du haut de l'écran est désormais incurvé pour un effet plus élégant et moins tranchant. Cette caractéristique est peut-être familière dans d'autres secteurs, mais elle est ici utilisée pour la première fois dans la conception automobile.

### **Toujours en contact avec Maserati Connect\***

Depuis MY21, toutes les voitures Maserati sont connectées grâce au nouveau programme Maserati Connect. Le fait d'être sans cesse connecté permet de garder un œil à tout moment sur le véhicule, et MC alertera le conducteur lorsqu'un service est nécessaire, améliorant ainsi l'expérience du service client.

Maserati Connect renforce également la sécurité et la sûreté, avec une assistance en cas d'urgence et de vol de voiture.

Avec un Smartphone ou une Smartwatch, les conducteurs peuvent toujours rester en contact avec leur Maserati grâce à l'application Maserati Connect ; cela est également possible depuis leur domicile via leur assistant personnel virtuel (Amazon Alexa & Google Assist). Grâce au système multimédia MIA (Maserati Intelligent Assistant), les services connectés Maserati Connect offrent une nouvelle expérience au conducteur et aux passagers.

Grâce au système de navigation intégré et connecté, le conducteur dispose toujours des dernières informations sur le trafic en temps réel, ainsi que de cartes constamment mises à jour. Le MIA permet également l'activation des services Amazon Alexa ou d'un Hotspot Wifi à l'intérieur de la Maserati.

\*= la disponibilité peut varier d'un pays à l'autre.

### **Transmission**

Comme les autres versions de Ghibli, l'Hybrid est équipée de la même transmission automatique ZF à huit vitesses utilisée également sur les modèles Quattroporte et Levante.

Le levier de vitesse a été récemment redessiné pour présenter un schéma intuitif qui permet de raccourcir le trajet et d'améliorer le fonctionnement. Le conducteur a la possibilité d'utiliser la boîte de vitesses en mode automatique (RND) ou manuel en déplaçant simplement le levier de droite à gauche, tandis qu'un nouveau bouton "P" situé sur le dessus met la transmission en mode stationnement.

Avec le levier de vitesse introduit sur les dernières versions, le groupe de modes de conduite dans la console centrale devient convivial. Comme sur les autres versions, le bouton "M" a été supprimé, remplacé par le bouton Start&Stop.

La transmission répond à toutes les exigences, du confort à la rapidité d'exécution du changement de vitesse ; de la consommation de carburant réduite à la réduction du bruit, des vibrations et de la rudesse (NVH). La voiture reconnaît également une variété de conditions, comme la conduite en montée ou en descente, les freinages brusques ou la conduite en virage, et sélectionne le rapport optimal et le style de changement de vitesse le plus approprié en conséquence.

En mode manuel normal, le système passe automatiquement au rapport supérieur lorsque le rupteur approche, tandis qu'en mode manuel sport, les changements de vitesse sont plus rapides et plus précis, et le moteur peut être poussé jusqu'au rupteur sans que le système n'intervienne.

### **Suspension**

Les suspensions à double triangle sont une tradition chez Maserati. La Ghibli perpétue cet héritage mais intègre également de nouvelles technologies, avec des doubles bras triangulaires avant entièrement en aluminium montés en hauteur pour garantir des caractéristiques de maniabilité légères et précises.

La géométrie du système a donné naissance à une architecture en quadrilatère pour offrir une direction précise, communicative et confortable.

La suspension arrière utilise un système à cinq bras avec quatre bras de suspension en aluminium, et permet à la fois le confort de conduite et des performances sportives. La suspension de la Ghibli

est basée sur un système d'amortissement contrôlant le mouvement de ses ressorts en acier et de ses barres antiroulis.

La Ghibli est également disponible avec le système de suspension Skyhook (de série sur la GranSport et en option sur les autres modèles) où les quatre amortisseurs peuvent être contrôlés électroniquement indépendamment les uns des autres.

Le mode par défaut du Skyhook donne la priorité au confort, devenant plus musclé si le conducteur active le bouton de suspension. Cette rigidité d'amortissement supplémentaire, qui a été développée à la fois en conditions extrêmes et sur piste, pousse les caractéristiques de maniabilité de la Ghibli à des niveaux encore plus élevés.

Le système Skyhook réduit considérablement les transferts de charge longitudinaux et latéraux et minimise le roulis pour faire ressortir le côté le plus sportif de la voiture. Le système informatique qui contrôle les amortisseurs Skyhook surveille un grand nombre de paramètres, notamment la vitesse, l'accélération latérale et longitudinale, les mouvements individuels des roues, les mouvements d'assiette et la dynamique des amortisseurs. En s'adaptant au mode de suspension choisi par le conducteur, le système fournit presque instantanément le mode d'amortissement parfait sur chaque roue. La suspension Skyhook est incluse de série dans toutes les versions de GranSport.

### **Système audio**

Un système audio à 8 haut-parleurs de 280 W, conçu par Harman Kardon, est installé de série sur la Ghibli Hybrid de base. Les systèmes Harman Kardon Premium et Bowers & Wilkins Premium Surround Sound sont disponibles en option :

**Système audio Harman Kardon Premium** avec 10 haut-parleurs et un amplificateur de 900 W. Les watts supplémentaires par rapport au système standard, le motif de grille noir sur les woofers de porte avec le logo Harman Kardon et le nouvel amplificateur à 12 canaux, ainsi qu'un subwoofer haute performance, représentent le meilleur compromis entre clarté sonore et performance.

**Son Bowers & Wilkins Premium Surround** : pour ceux qui exigent le meilleur équipement Hi-Fi, Maserati propose le Premium Surround Sound System de Bowers & Wilkins, avec 15 haut-parleurs, un amplificateur de 1 280 W et le système QuantumLogic™ Surround parfaitement configuré.

Le système Bowers & Wilkins Premium Surround Sound System comprend un cône central de 100 mm en Kevlar pour les médiums et trois tweeters de 25 mm au centre et sur les côtés du tableau de bord.

Les portes avant abritent un woofer de 165 mm et un haut-parleur de médiums de 100 mm à cône en Kevlar, tandis que les portes arrière portent chacune un woofer de 165 mm à cône en Kevlar et un tweeter de 25 mm. La tablette arrière comporte deux haut-parleurs de médiums de 100 mm en Kevlar et un subwoofer de 315x200 mm.

Le système comprend la fonction de restauration musicale Clari-Fi en standard, qui permet de scanner tous les types de fichiers audio compressés pour retrouver les détails musicaux perdus, de

corriger intelligemment les déficiences de forme d'onde et de restaurer la haute-fidélité en supprimant les distorsions indésirables.

### **Capteur de qualité de l'air**

La Ghibli est équipée d'un capteur de qualité de l'air, une caractéristique qui améliore considérablement le confort du conducteur et du passager.

Le système combine un capteur intelligent et un système d'analyse des signaux qui calcule les niveaux de pollution externe et empêche l'air pollué et les gaz toxiques de pénétrer dans la cabine.

Le contrôle de la distribution du flux d'air, qui est entièrement séparé pour le conducteur et le passager avant, a été révisé et est maintenant plus personnalisable. Il y a également un bouton numérique de "synchronisation" pour les réglages de gauche et de droite, et un affichage numérique du niveau sélectionné sur la barre de puissance du ventilateur.

### **Entrée sans clé**

La clé en aluminium reflète le style Ghibli et intègre la technologie Keyless Go qui permet d'ouvrir les portes ou le coffre par les poignées, sans toucher le porte-clés. Une fois à l'intérieur de la voiture, il suffit d'appuyer sur le bouton d'allumage pour que le moteur s'anime.

### **Fermeture assistée des portes**

Grâce à un actionneur électrique et à un capteur qui détecte quand la porte est entrouverte, ce système ferme silencieusement chacune des quatre portes lorsqu'elles sont laissées légèrement ouvertes, ce qui augmente la tranquillité d'esprit et le confort des occupants, surtout lorsqu'il y a des enfants sur les sièges arrière. Il est également activé lorsque la porte est fermée manuellement, pour garantir sa bonne fermeture.

### **Boîte à gants verrouillable électriquement**

Un mode voiturier\* est disponible sur le menu de l'écran tactile qui verrouille électriquement la boîte à gants du côté passager. En mode Valet, la boîte à gants n'est accessible qu'en insérant un code PIN à quatre chiffres. \* *Disponible uniquement pour les voitures avec conduite à gauche*

### **Commande du coffre mains libres**

Grâce à des actionneurs électriques et à un loquet motorisé, il est possible d'ouvrir ou de fermer automatiquement le coffre à l'aide du porte-clés, en appuyant sur un bouton du panneau de la porte ou simplement par un mouvement du pied sous le pare-chocs arrière.

Cette fonction, particulièrement utile pour accéder au coffre lorsque vous avez les mains pleines, ne fonctionne que lorsque le système détecte la présence de votre clé, afin d'assurer une sécurité maximale.



### **Châssis construit autour d'une cellule en acier**

Le châssis de la Ghibli a été conçu avec précision pour répondre aux exigences des conducteurs de Maserati en matière de performances dynamiques et de confort sur longue distance.

Basé sur une cellule d'acier rigide et extrêmement sûre, ce châssis utilise un ensemble de différents alliages d'acier et d'aluminium, chacun étant destiné à maximiser la résistance, minimiser le poids et conserver la parfaite répartition du poids.

L'avant du châssis est constitué d'une pièce moulée en aluminium avec une entretoise renforcée qui permet d'obtenir une rigidité exceptionnelle dans toutes les directions, tandis que l'arrière est en acier laminé. Les quatre portes et le capot sont également en aluminium. Le magnésium ultraléger est utilisé dans la traverse du tableau de bord.

### **Freins Brembo Dual Cast**

La technologie Dual Cast, dont Maserati est la pionnière, combine la force de la fonte et la légèreté de l'aluminium pour réduire la masse non suspendue et, par conséquent, augmenter la tenue de route. Ces freins bénéficient d'un refroidissement très efficace et sont conçus pour des performances constantes dans les situations de conduite sportive.

La Ghibli Hybrid est équipée de disques ventilés de frein de 360x32 mm, à double coulée, avec des étriers Brembo en alliage fixe à six pistons sur l'essieu avant, tandis que l'essieu arrière est équipé d'étriers Brembo en alliage fixe à quatre pistons, de 345x28 mm.

À une vitesse de 100 km/h, la Ghibli Hybrid peut s'arrêter en seulement 35,5 mètres. Mais cette puissance disponible pour arrêter la voiture n'est qu'une des mesures de la performance globale de freinage. La collaboration avec Brembo s'est également concentrée sur l'optimisation du confort acoustique des systèmes de freinage. En plus d'être puissants, les étriers de frein Maserati ont toujours apporté une touche de style significative. Comme sur la Ghibli Hybrid, équipée d'étriers de frein bleu foncé.

### **Direction assistée électrique (EPS)**

L'introduction de la direction assistée électrique (EPS) a amélioré la tenue de route et le confort de la voiture tout en complétant au mieux les modes de conduite sélectionnables et en permettant l'utilisation des systèmes avancés d'aide à la conduite, disponibles en option.

Grâce à un actionneur électrique à commande électronique sur la direction à crémaillère, l'EPS est léger, simple, nécessite peu d'entretien, est plus facile à régler et n'affecte pas la puissance du moteur. Tout en conservant la tenue de route très précise typique de chaque Maserati, il offre un meilleur retour d'information sur les irrégularités de la route et une tranquillité d'esprit lors des manœuvres de stationnement et à basse vitesse.

### **Expérience de conduite**

#### **Contrôle intégré des véhicules et ADAS**

La fonction « Integrated Vehicle Control » (IVC) s'ajoute à la commande du « Maserati Stability Program » pour une sécurité active et une dynamique de conduite améliorées, tandis que les

« Advanced Driver Assistance Systems » actifs en option offrent une technologie de conduite autonome de niveau 2.

En prévenant - au lieu de simplement corriger - les erreurs entraînant une perte de contrôle de la voiture, le système de contrôle intégré du véhicule (IVC), développé en collaboration avec Bosch, permet d'améliorer la sécurité active et la dynamique de conduite. Il assure donc également des performances et des émotions uniques au volant.

L'IVC utilise un contrôleur intelligent qui prédit les situations de conduite à l'avance et adapte le régime moteur et les freins en conséquence. L'IVC intervient plus en douceur et avec moins de bruit qu'un ESP traditionnel, assure un meilleur équilibre et une meilleure traction aux limites de la dynamique de la voiture et utilise un vecteur de couple intelligent pour optimiser la dynamique latérale de manière naturelle même lorsque l'ESP est désactivé. Lors d'essais de manœuvres dynamiques, comme le slalom et le changement de voie, l'IVC a démontré une vitesse de passage plus élevée et des temps au tour améliorés sur la piste.

### **Programme de stabilité des Maserati (MSP)**

Développé dans des conditions de test des plus extrêmes, le MSP utilise un large éventail de capteurs pour une détection et une intervention précoces. Si un dérapage est détecté, le système réduit le couple moteur et peut adapter l'activation des freins pour rétablir la stabilité de la voiture en quelques millisecondes. Le MSP intègre des sous-systèmes tels que l'ABS avec répartition électronique de la force de freinage (EBD), la régulation antipatinage (ASR), le contrôle du couple de freinage du moteur (MSR), qui empêche les roues de se bloquer lors de la rétrogradation sur des surfaces à faible adhérence, le système d'assistance au freinage (BAS) et le contrôle intégré du véhicule (IVC).

### **Systèmes avancés d'aide à la conduite**

Les systèmes ADAS de niveau 2, tels que l'assistance routière, l'assistance active dans l'angle mort et l'assistance au maintien de la trajectoire, constituent une étape importante vers la conduite semi-autonome. Dans le pack optionnel est également incluse la reconnaissance des panneaux de signalisation.

Bien que les ADAS soient des atouts précieux pour garantir une conduite plus sûre, Maserati reste fidèle à sa philosophie de constructeur de voitures de grand tourisme de course capables d'offrir une expérience de conduite inégalée. L'introduction de l'ensemble ADAS actif dans la gamme Ghibli rend la voiture encore plus sûre dans diverses conditions de circulation, mais le conducteur doit garder le contrôle à 100 % à tout moment.

**Aide à la conduite active** : il s'agit d'une évolution de l'assistance routière, introduite avec la MY18. Cette fonction "pratique" (le conducteur doit garder le contrôle de sa voiture à tout moment) est destinée à être utilisée sur tout type de route bien entretenue. Alors que les versions précédentes n'étaient utilisables que sur les autoroutes, elle est aujourd'hui disponible sur toute route bien entretenue à des vitesses allant jusqu'à 145 km/h avec le système de régulation de la vitesse activé.

Il réduit la fatigue du conducteur et renforce par conséquent la sécurité active en permettant à la voiture de rester centrée sur sa voie et d'adapter sa vitesse présélectionnée en toute autonomie.

Le système utilise une unité radar et une caméra orientée vers l'avant et fonctionne avec le système EPS pour contrôler la direction de la voiture. La caméra multifonction détecte les marquages routiers horizontaux et calcule la distance et la vitesse du véhicule qui la précède. L'assistance routière comprend une radio qui fournit des informations routières et un système de détection "mains sur le volant". Le conducteur peut passer outre ce système à tout moment.

**Aide au maintien de la trajectoire (LKA) :** il maintient la voiture au centre de sa voie avec une intervention directe dans la direction assistée électrique tandis que l'affichage du tableau de bord en indique l'état spécifique. Lorsque la case Visual & Haptic est sélectionnée sur l'écran tactile, le LKA intervient activement avec un couple de direction correctif.

Le LKA utilise une caméra orientée vers l'avant qui détecte les repères de voie pour déterminer la position de la voiture, ainsi qu'un radar pour le traitement des données. Le système fonctionne à des vitesses comprises entre 60 km/h et 180 km/h et, lorsque les clignotants sont allumés, il est désactivé.

**Assistance active dans l'angle mort (ABSA) :** ce système tente de prévenir une collision lors d'un changement de voie en utilisant deux capteurs radar pour surveiller les zones d'angle mort. En plus de fournir un avertissement LED et acoustique, l'ABSA peut communiquer avec l'EPS pour intervenir sur le couple de direction et prévenir une éventuelle collision.

**Reconnaissance des panneaux de signalisation routière\* :** essentiellement, le TSR empêche les excès de vitesse involontaires, en fournissant au conducteur des informations en temps réel sur le tableau de bord concernant la limite de vitesse en vigueur. La reconnaissance des panneaux de signalisation identifie les limites de vitesse dans chaque condition spécifique, telles que la pluie, le brouillard ou les limites horaires, et utilise les données cartographiques du système de navigation pour informer le conducteur au cas où les panneaux réels seraient inexistantes, invisibles ou non reconnaissables par le système de caméra.

**Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop & Go :** lorsqu'il est activé (entre 30 et 210 km/h), l'ACC surveille en permanence l'espace entre la Ghibli et le véhicule qui le précède, en maintenant une distance de sécurité préétablie. Si la circulation ralentit ou si un autre véhicule passe devant, il ralentit la voiture en la faisant tourner en roue libre ou en actionnant les freins. Grâce à la fonction Stop & Go, la voiture s'adapte à la vitesse du véhicule cible jusqu'à l'arrêt complet et se met automatiquement en marche si l'arrêt est inférieur à deux secondes.

**Avertissement de collision frontale Plus (FCW Plus) :** le système FCW Plus surveille les véhicules qui précèdent au moyen d'une caméra et avertit le conducteur par des alertes visuelles et acoustiques lorsqu'ils sont en danger de collision par l'arrière.

**Assistance avancée au freinage (ABA) :** si le conducteur freine et que le système détermine qu'il n'a pas appliqué une force de freinage suffisante, l'ABA compensera.

**Freinage d'urgence autonome (AEB) :** l'AEB est un système actif conçu pour éviter les collisions ou minimiser les dommages. Une collision potentielle est identifiée par le radar de l'ACC et une caméra orientée vers l'avant. Le conducteur reçoit des alertes visuelles et acoustiques pour l'avertir à temps de commencer à freiner. S'il ne prend pas de mesures, le système freine de manière autonome pour aider à ralentir le véhicule et à minimiser l'impact.

### **Caméra de recul avec lignes dynamiques**

Située au-dessus de la plaque d'immatriculation, la caméra s'allume automatiquement lorsque l'on passe la marche arrière et montre la zone située derrière la voiture sur l'écran haute résolution de nouveau format. La caméra utilise les capteurs de stationnement arrière pour alerter le conducteur visuellement et acoustiquement des obstacles potentiels. Les lignes de la grille dynamique représentent la largeur maximale de la voiture et sa trajectoire projetée en fonction du signal de l'angle de braquage.

### **Caméra à vue périphérique**

Le système Surround View Camera, optionnel ou standard selon les marchés, utilise quatre caméras au total - deux caméras latérales logées sous les rétroviseurs latéraux, ainsi qu'une caméra avant et arrière - pour offrir une vue à 360° de la voiture sur l'écran haute résolution. Il peut être activé automatiquement en passant la marche arrière, ou manuellement via le bouton de l'écran. Elle offre cinq vues différentes sélectionnables. Il affiche également les portes ouvertes et les lignes directrices de stationnement.

### **Alerte de recul**

Cette fonction émet des alertes lors de la sortie d'une place de parking en marche arrière. Elle est destinée à aider les conducteurs à faire marche arrière lorsqu'ils ne voient pas les véhicules qui arrivent. Grâce à des capteurs situés de chaque côté du pare-chocs arrière, elle détecte tout véhicule ou objet se déplaçant vers le côté du véhicule à une vitesse comprise entre 1 km/h et 16 km/h environ.

### **Système de surveillance de la pression des pneus (TPMS)**

Le TPMS est disponible en standard sur toutes les versions de la Ghibli. Le système surveille la pression du pneu à l'aide d'un capteur monté à l'intérieur de la jante, qui fait partie de la valve. En cas de crevaison ou de changement de pression des pneus, le système avertit le conducteur par des avertissements visuels et acoustiques.

### **Limiteur de vitesse actif**

Cette fonction, disponible sur toutes\* les versions de la Ghibli, permet au conducteur de fixer une limite de vitesse maximale à l'aide d'un bouton sur le volant. Si le conducteur décide de dépasser la limite, il lui suffit de "kicker" et donc de dépasser la vitesse fixée.

\* Systèmes disponibles sur des marchés spécifiques

## **Sécurité passive**

Pour améliorer encore la sécurité des occupants, la Maserati Ghibli Hybrid utilise des aciers formés à chaud dans les zones critiques de l'habitacle, tout en utilisant de l'aluminium dans d'autres zones pour gagner du poids.

En particulier, l'avant de l'habitacle est constitué de composants en acier moulé à chaud, avec une entretoise en magnésium sur le tableau de bord pour gagner du poids, tandis que l'arrière est renforcé avec de l'acier à haute résistance. Les barres de sécurité à l'avant et à l'arrière de la voiture sont en aluminium extrudé, tandis que les portes et le capot sont en aluminium.

Les ingénieurs de Maserati ont ajouté un troisième panneau de choc à la structure avant de la voiture pour aider à dissiper la charge et à répartir les forces sur la voiture afin de garantir la stabilité de la structure de la carrosserie en cas d'impact frontal.

La Ghibli est équipée de sept airbags et d'appuis-tête avant anti-coup du lapin. À l'avant, des airbags à deux niveaux de déploiement sont dissimulés dans le volant et le tableau de bord pour protéger la tête en cas de collision frontale, tandis qu'un airbag pour les genoux protège les jambes du conducteur et réduit la charge sur le fémur en cas de choc.

La poitrine et les hanches du conducteur et du passager avant sont également protégées par les airbags latéraux situés sous le cuir des sièges. Les côtés de leur tête sont protégés par deux airbags rideaux montés dans le toit de la voiture, à côté du pilier B. L'airbag rideau protège la tête des occupants avant et arrière contre les chocs latéraux.

<b>SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES</b>	
	<b>GHIBLI HYBRID</b>
<b>MOTEUR</b>	
Architecture	4 cyl. En ligne Mild Hybrid avec eBooster et BSG 48V
Cylindrée (cc)	1,998
Course x alésage (mm)	84 x 90
Taux de Compression	9.5:1
Puissance Max. (ch. @ tr/min)	330 @ 5,750
Couple maxi. (Nm @ tr/min)	450 @ 4,000
Injection essence	Injection directe essence GDI
Pression d'injection (bar)	200
Induction	1 turbocompresseur 1 eBooster 48 V
Vilebrequin	Acier forgé
Lubrification	Pompe à huile à déplacement variable
Distribution	1 arbre à cames en tête à entraînement par chaîne avec Multiair
<b>PERFORMANCE</b>	
0-100 Km/h (s)	5.7
Vitesse max (km/h)	255
Distance de freinage de 100 à 0 km/h (m)	35.5
<b>CONSOMMATION D'ESSENCE &amp; ÉMISSIONS CO<sub>2</sub></b>	
Cycle WLTP combiné (l/100 km)	8.5-9.6*
Cycle WLTP ombine (g/km)	192-216* homologation en cours
<b>TRANSMISSION</b>	
Boîte de vitesses	Boîte automatique ZF à huit vitesses
Rapports de boîte:	1er : 5 ; 2e : 3,2 ; 3e : 2,14 ; 4e : 1,72 ; 5e : 1,31 ; 6e : 1,00 ; 7e : 0,82 ; 8e : 0,64 ; Inverse : 3,46 ; finale : 2,80
Transmission	Traction arrière avec différentiel mécanique autobloquant à glissement limité
<b>SUSPENSION</b>	
Avant	Double triangle, barre anti-roulis
Arrière	Suspension multibras, barre anti-roulis

<b>FREINS</b>	
<b>Avant</b>	Disques ventilés 345x28 mm,
	Étriers fixes Brembo
	avec quatre pistons
<b>Arrière</b>	Disques ventilés 330x22 mm,
	étriers flottants à piston unique
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>	
<b>Pneus Avant/Arrière</b>	235/50 R18
<b>L x D x H (mm)</b>	4,971 x 1,945 x 1,461
<b>Empattement (mm)</b>	2,998
<b>Voie Avant/Arrière (mm)</b>	1,635 / 1,653
<b>Volume de coffre (l)</b>	500
<b>Réservoir (l)</b>	80
<b>Poids homologué</b>	1,878
<b>Poids moyen</b>	1,950