MASERATI Khamsin

Texte Gilles Bonnafous - Photos © Motorlegend.com

En cette année 2004 où l'on fête le 90e anniversaire de la fondation de Maserati, il nous a paru intéressant d'attirer l'attention sur un modèle injustement méconnu du Trident, la Khamsin. Dessinée par Marcello Gandini alors chez Bertone, la Khamsin Tipo 120 se substitue en 1973 à la Ghibli. Son nom, emprunté à un vent chaud du désert égyptien, l'introduit dans le cercle des Maserati ventées (Mistral, Ghibli, Bora et prototype Simun).

Construite sous l'ère Citroën de Maserati, la marque étant passée sous la domination des chevrons en 1968, la Khamsin revient au concept traditionnel de la GT à moteur avant après le lancement des Bora et Merak à moteur central arrière.

Dévoilée sur le stand Bertone du salon de Turin de 1972, la Khamsin est à nouveau présentée un an plus tard au salon de Paris, toujours sur le stand du constructeur mais décorée cette fois du logo Maserati. Sa production n'interviendra qu'en 1974. Comme la Ghibli, elle est vendue fort cher, à un tarif supérieur à Ferrari — il est vrai qu'elle est aussi mieux finie que les modèles au cheval cabré.
Outre ses lignes épurées et cunéiformes propres au wedge design, la ligne magnifique de Marcello Gandini présente plusieurs caractères originaux, dont l'ouverture de prises d'air asymétriques sur le capot. Quant à la poupe taillée verticalement, elle est traversée d'une large baie vitrée qui conjugue élégance, visibilité et sécurité. Dégageant l'espace arrière, la roue de secours prend place à l'avant de la voiture sous le radiateur. La proue sera retouchée en 1977, le capot recevant des ouïes supplémentaires rétablissant la symétrie du dessin — elles favorisent l'entrée d'air pour la climatisation, si importante sur le marché d'outre-Atlantique. L'habitacle est celui d'une fausse 2 + 2, qui place la Khamsin dans le sillage de la Ghibli plutôt que dans celui de l'Indy aux quatre vraies places.

La voiture reçoit le V8 4,9 litres de la Ghibli SS à la puissance légèrement réduite à 320 ch. Construite sur le même empattement que la Ghibli, elle offre par rapport à cette dernière l'avantage d'une suspension arrière indépendante par bras triangulés, d'où une meilleure tenue de route. Elle est équipée en série d'une direction à assistance variable d'origine Citroën, ainsi que les freins assistés (circuit à haute pression) du Quai de Javel.

421 exemplaires de la Khamsin seront fabriqués jusqu'à la fin 1982, soit sur une période de neuf ans — dont les trois quarts exportés aux Etats-Unis. C'est peu. Il faut dire que le modèle est très mal tombé en pleine crise pétrolière et alors qu'apparaissaient les premières limitations de vitesse. De plus, son lancement a précédé de peu le lâchage de Maserati par Citroën annoncé en mai 1975 — c'est peu dire que les chevrons n'ont pas laissé un bon souvenir à Modène ! Grande et belle GT, qui, de plus, marche comme un avion, la Khamsin méritait mieux que cette carrière en demi-teinte.

La Khamsin présente à Montlhéry est un modèle de 1981. Elle est la 382e construite, soit parmi les dernières. Possesseur d'une Mistral depuis 1986, Jean, son propriétaire, souhaitait goûter au V8 Maserati. Sa Khamsin, il l'a achetée il y a deux ans, et en dix minutes ! Longtemps remisée dans un garage, elle présentait un aspect assez triste. Mais sous la poussière, le fond était bon… Française d'origine et entièrement restaurée il y a 18 ans, la voiture avait été parfaitement entretenue par son propriétaire précédent. A son volant, Jean a déjà parcouru 7000 kilomètres sans connaître le moindre souci. Et il ne tarit pas d'éloges sur sa GT, belle, puissante et qui se conduit comme une voiture moderne.