

# Essai - Maserati Levante Trofeo : Le diable a empoigné le trident

*Sur le marché automobile depuis quatre ans, le Levante se voit finalement octroyé une mécanique endiablée comme les italiens savent bien le faire. Sous le petit nom de Trofeo, le grand SUV Maserati affiche un tempérament de feu, il est temps pour Wheels And You de faire connaissance.*



- V8, biturbo, essence, 3'799 cm<sup>3</sup>
- 580 ch à 6'250 t/min
- 730 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 304 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.9 sec.
- Poids : 2'170 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'020 x 1'981 x 1'698
- Conso. mesurée : 18.4 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 363 g/km (G)
- dès CHF 178'450.-, mod. essayé: CHF 192'960.-

---

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton, Sébastien Morand

---

Malgré son arrivée sur nos routes en 2016, le Levante se veut plutôt rare et peine

à régater face aux ténors, principalement allemands, du segment des grands SUV.

Nous avons pris les commandes de la première version, équipée du V6 essence de 430 chevaux (Levante S), avec un certain intérêt. J'avais d'ailleurs conclu mon essai en espérant qu'une mouture plus démoniaque voit le jour. Mon vœu a été exaucé, le Levante Trofeo débarque avec, sous le capot, un V8 conçu et assemblé chez Ferrari, ça promet d'être intéressant.



## ***A l'extérieur***

Cette année, le Levante a subi un léger facelift, mais il faudra être bon observateur pour le remarquer. En fait, c'est principalement les optiques avant qui arborent un regard plus perçant. Je trouve l'évolution très réussie et ça confère plus de caractère à ce SUV qui n'en manquait pourtant pas trop, surtout de face.

Cette déclinaison Trofeo bénéficie également d'entrées d'air plus imposantes dans le bouclier avant, ainsi que deux ouvertures sur le capot moteur. A ce propos, depuis l'habitacle, ça donne une vision assez sympa et ça donne le ton. Le dynamisme est au programme.

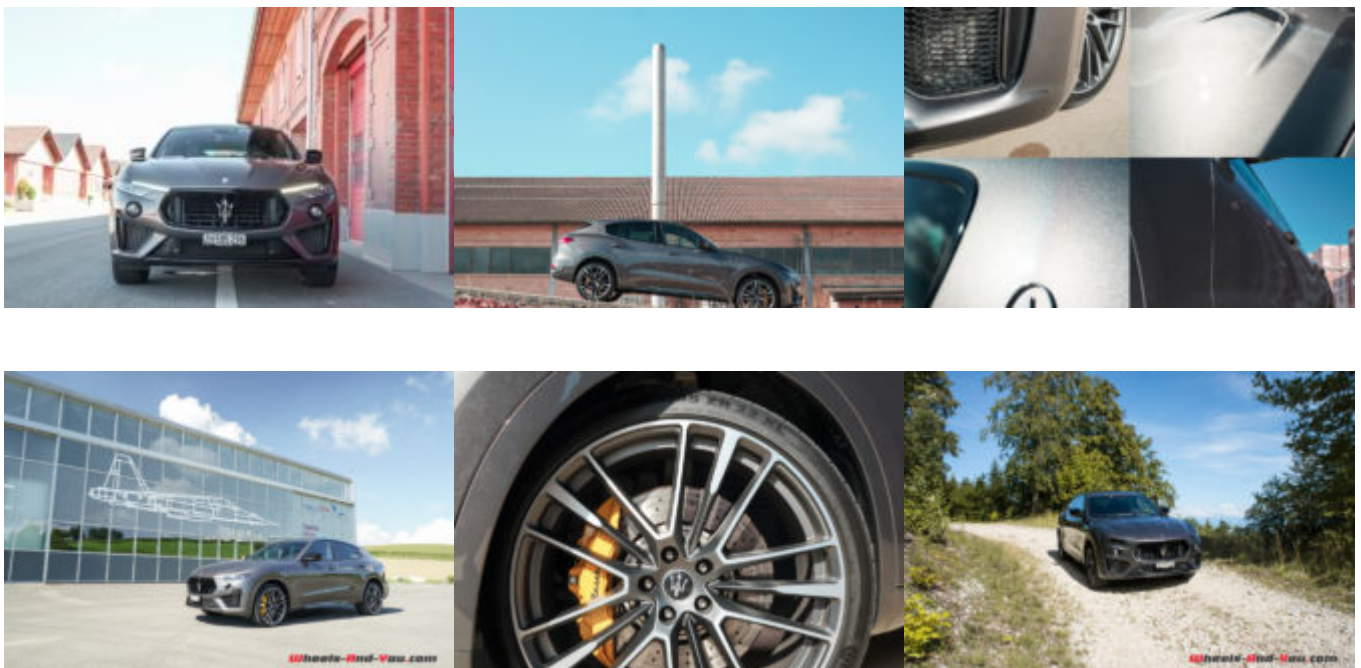
Je note également une lèvre inférieure avant, des bas de caisse latéraux et un diffuseur arrière en carbone, c'est du plus bel effet. Dommage de ne pas avoir été un peu plus loin en réservant le même traitement aux rétroviseurs, voir aussi à l'immense calandre.

J'apprécie aussi tout particulièrement les badges spécifiques « Trofeo » sur les côtés, à l'arrière. A l'inverse, je ne comprends pas pourquoi l'inscription du modèle, située sur le coffre, se voit affublée d'un soulignement, ce n'est pas très élégant.

Habillé pour l'occasion d'une robe « Grigio Maratea », notre Levante Trofeo reste

toutefois assez proche de l'esthétique du modèle normal. Les quelques détails mentionnés au préalable permettent cependant de lui octroyer juste ce qu'il faut de sportivité en plus. Pour revenir à la couleur de carrosserie, même si ce gris lui sied relativement bien et propose un rendu plutôt réussi, j'aurai préféré l'originalité d'un bleu foncé. D'ailleurs, quelle que soit la teinte choisie, ne vous attendez pas à passer inaperçu, les têtes se tournent au passage du destrier italien.

La quadruple sortie d'échappement, les très belles jantes 22 pouces, disponibles en option, et les pinces de freins peintes en jaune, également en sus, viennent parfaire l'ensemble.



## ***A l'intérieur***

Dans l'habitacle, pas d'évolution marquante pour cette nouvelle mouture. Notre version Trofeo dispose par contre de sièges légèrement plus sportifs, avec un maintien légèrement amélioré, mais rien de radical. Le confort n'est d'ailleurs pas péjoré, vous pourrez avaler les kilomètres en toute quiétude. Autre particularité de ce modèle, la finition de plusieurs éléments en fibre de carbone mat qui offrent un esprit radicalement sportif, j'aime assez.

Si, globalement, la présentation est plutôt bonne, depuis son lancement cela aurait mérité un petit coup de refresh pour lui conférer plus de modernité. On va dire que ça va dans le sens des traditions si chères à la marque. Ainsi je retrouve



le même ensemble compteurs et le même système infotainment. Ce dernier a toutefois subi des mises à jour et si son apparence peut paraître un peu désuète, il offre tout ce qu'on peut attendre de nos jours. Plutôt réactif, il est difficile de lui reprocher quelque chose.

Le Levante conserve ses qualités, à savoir un espace à bord généreux et cela pour tous les occupants, ainsi que pour le coffre avec un volume de 580 litres.



### ***Sous le capot***

Voilà la pièce maitresse de ce Levante Trofeo, un V8 3.8 biturbo développé par Ferrari. Il développe 580 ch pour un couple dantesque de 730 Nm. Quel plaisir de soulever le capot, car pour une fois pas de tristes caches plastiques, mais des culasses peintes en rouge et juste un petit couvercle en carbone au centre. C'est beau, mais surtout c'est assez rare pour le relever et ça représente parfaitement ce que les marques italiennes nous proposaient par le passé.

Cette motorisation endiablée est couplée à l'excellente boîte automatique ZF à 8 rapports et bien évidemment la puissance est transmise sur les quatre roues. Enfin uniquement si cela est nécessaire, car en roulage normal, le Levante est une véritable propulsion. D'ailleurs, démarrage d'un stop pour rejoindre, à angle droit, une route principale, il ne faut pas écraser violemment la pédale sous peine d'une légère dérive du train arrière. C'est votre marchand de pneus qui sera content, il déménage ce pachyderme transalpin.

A noter qu'une déclinaison GTS est également disponible avec le même moteur mais proposant « seulement » 530 chevaux, soit la même chose que la Quattroporte GTS à qui le Levante a justement emprunté la mécanique. En parlant des berlines de la marque, au moment où nous essayons ce démoniaque Levante, le constructeur annonce l'arrivée des déclinaisons Trofeo pour la Quattroporte et la Ghibli. Ça promet, surtout sur cette dernière, on tachera de vous proposer un essai complet dès que possible.

Vous imaginez bien qu'avec ses origines et une telle motorisation, le chant du Levante Trofeo est totalement enivrant. C'est bien le cas, mais surtout dans l'habitacle, et notamment lorsque vous activez le mode « Sport » ou le mode « Corsa ». Depuis l'extérieur, je le trouve presque un peu trop discret. Enfin, pour un SUV, de surcroît de cette taille, ce n'est pas plus mal peut-être.

Si le Levante ne joue pas dans la catégorie « poids plume », il est important de relever que cette version Trofeo n'enregistre qu'une soixantaine de kilos en plus par rapport au Levante S équipé du V6. Bel effort je trouve ! Ainsi, la balance affiche un peu moins de 2.2 tonnes, ça reste lourd et ça se ressent à la conduite, j'y reviendrai, mais aussi sur la consommation. Alors que la fiche technique annonce une valeur en cycle mixte de 16.1 l/100km, je mesure pour ma part une moyenne de 18.4 l/100km sur la durée de mon essai. Avec autant de canassons sous le capot et mon pied droit plutôt généreux, il n'y a pas de miracle. J'ai constaté tout de même que sur, un trajet exclusivement autoroutier, l'ordinateur de bord me gratifie d'un raisonnable 13.5 l/100km.



## ***Au volant***

Bien évidemment, à peine installé aux commandes, je suis très impatient de démarrer la bête afin d'entendre la musique du V8. Je ne suis pas déçu et, comme je vous le disais, c'est encore plus envoûtant une fois le mode « Sport », voire « Corsa », sélectionné. Mes voisins ont dû apprécier que je ne garde l'auto que le temps d'un long week-end.

Pour définir le mode (Offroad, I.C.E., Normal, Sport, Corsa), plusieurs boutons sont situés à gauche du sélecteur de boîte. Tout cela influence la hauteur de caisse, également réglable séparément, la sonorité, la gestion de la boîte et du moteur. Un bouton supplémentaire permet aussi de sélectionner spécifiquement la suspension sport. Je test brièvement chaque configuration, mais j'utilise principalement les modes « Normal » et « Sport ». Les différences sont plutôt flagrantes mais, sauf si vous décidez d'attaquer sur petites routes, je recommande le mode « Normal » pour l'utilisation quotidienne.

A peine les premiers kilomètres avalés, je constate rapidement que la direction manque cruellement de ressenti. C'est vraiment le point négatif de ce Levante et il faudra une bonne centaine de kilomètres pour que je commence à m'y faire, et encore. Le feeling est flou, c'est spongieux, vraiment je n'aime pas. Indépendamment de cela, la conduite est plutôt agréable, avec un amortissement très confortable les longues distances seront une sinécure.

Une fois atteint un tracé plus sinueux, j'augmente le rythme et je fais immédiatement face au poids de l'engin. J'avais déjà ressenti cela avec le Levante S, il faut un temps d'adaptation et une bonne gestion des transferts de masse pour oser le brutaliser et découvrir son potentiel. Reste qu'à mon goût c'est bien trop lourd et encombrant, il faut vraiment avoir besoin de place pour opter pour un si gros SUV.

En conduite douce, mais quand même rapide, le moteur est plutôt linéaire. Je ressens bien que cela va vite, mais ce n'est pas phénoménal. D'ailleurs, prudence, je trouve qu'on ne remarque pas vraiment l'allure à laquelle on évolue. Du coup, je me retrouve souvent au-dessus des limitations sans le vouloir. A l'inverse, lorsque j'écrase franchement l'accélérateur, par exemple sur une entrée d'autoroute (un de mes passe-temps favori), c'est véritablement brutal et je suis violemment collé dans mon siège.





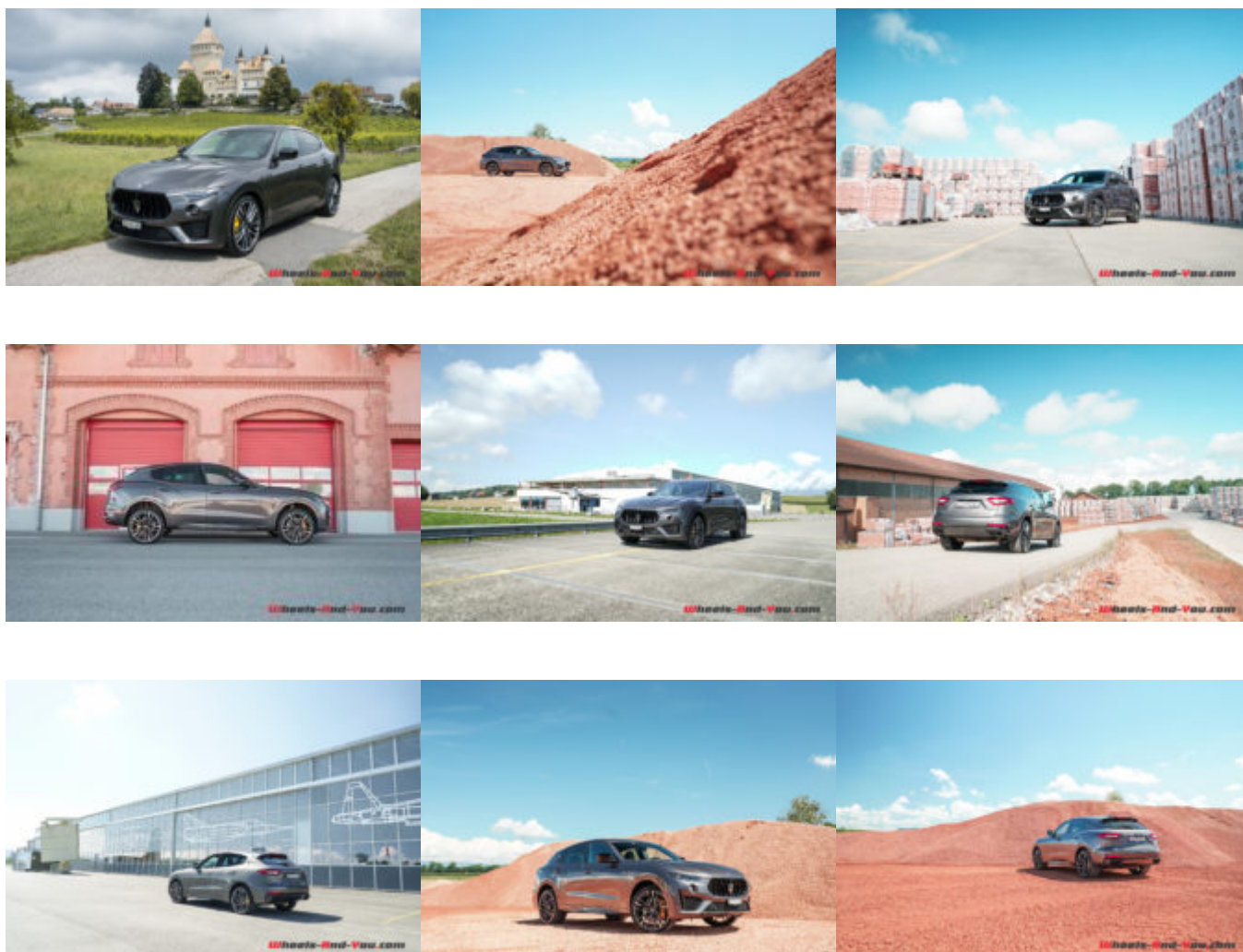
## **Verdict**

Confortable et spacieux, ce Maserati Levante Trofeo saura également vous procurer des sensations si vous sollicitez sa mécanique endiablée, le tout dans une symphonie très généreuse, pour ne pas dire presque arrogante.

Reste que la concurrence est forte, notamment avec le Porsche Cayenne qui se profile facilement comme leader dans le segment des grands SUV sportifs. Sans compter que le tarif de ce Levante Trofeo est tout aussi piquant que le trident qui orne sa calandre. En effet, disponible dès CHF 178'450.- et frôlant les CHF

200'000.- pour notre voiture d'essai, c'est dur de se démarquer des constructeurs allemands qui offrent une rigueur générale bien meilleure, mais certes aussi des produits nettement moins originaux.

Tout comme un Range Rover Sport SVR, le Levante Trofeo s'adresse donc à un public de passionnés qui saura pardonner les petites imperfections au bénéfice d'avoir un véhicule qui sort du lot. Personnellement je peux parfaitement le concevoir, donc si pour vous aussi la différence a de l'importance, je vous invite à vous intéresser au Levante, quelle que soit la déclinaison.



### **Prix et options - Maserati Levante Trofeo**

**Prix de base : CHF 178'450.-**

**Paquet Nerissimo : CHF 1'810.-**

**Assistance électronique à la direction en fonction de la vitesse : CHF 2'693.-**



**Toit ouvrant panorama électrique : CHF 1'870.-**

**Vitrage athermique et insonorisant, vitres arrière assombries : CHF 550.-**

**Bowers & Wilkins Surround-System avec 17 haut-parleurs : CHF 880.-**

**Étriers de freins jaune : CHF 350.-**

**Applications en carbon 3D : CHF 646.-**

**Climatisation automatique 4 zones avec capteur de qualité de l'air : CHF 1'430.-**

**Easy-Entry/Exit-System : CHF 495.-**

**Volant de sport multifonction en cuir avec design à trois rayons, chauffant : CHF 330.-**

**Jantes mates 22" en alliage avec monte mixte design ORIONE : CHF 3'456.-**

**Prix TOTAL : CHF 192'960.-**



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Maserati Schweiz AG pour le prêt de ce Maserati Levante Trofeo, ainsi qu'au garage Zénith SA à Lutry / Lausanne pour leur soutien logistique et à l'agence PR/TICULAR pour leur collaboration.



## **A lire aussi**

Essai - Maserati Ghibli S Q4 (MY2017) : Le charme d'une berline italienne

Essai - Maserati Quattroporte GranSport S Q4 : La plus sportive des limousines ?

Loisirs - Maserati Gstaad Journey : Une sortie d'étalons italiens par -10 degrés

Essai - Maserati Levante S : Le trident à la montagne

Essai - Maserati Ghibli S Q4 : Le vent en poupe !

Nouveauté – Maserati MC20

Nouveauté – Maserati Ghibli Trofeo et Quattroporte Trofeo

Nouveauté – Maserati Ghibli Hybrid

Avant-première – Maserati

Nouveauté – Maserati Levante GTS et Levante Trofeo

Nouveauté – Maserati Ghibli GranLusso

Nouveauté – Maserati GranTurismo & GranCabrio MY2018

Nouveauté – Maserati Quattroporte

Présentation – Maserati Levante

Nouveauté – Maserati Granturismo Centennial Edition

Présentation – Maserati Ghibli

Présentation – Maserati Quattroporte

Genève 2012 – Maserati GranTurismo Sport

Nouveauté – Maserati Granturismo Sport

Genève 2011 – Maserati GranTurismo MC Stradale

Genève 2011 – Maserati GranCabrio Sport





