

Essai - Maserati Grecale GT : Jeu égal avec la concurrence allemande, l'originalité en plus

Le Maserati Grecale, un SUV de taille moyenne, vient rejoindre le Levante au catalogue du constructeur italien dans un segment qui a le vent en poupe mais largement dominé par la concurrence allemande. Nous l'avons essayé en déclinaison GT, une entrée de gamme déjà bien qualitative, avec des atouts non négligeables en regard des tarifs.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'995 cm³
- 300 ch à 5'750 t/min
- 450 Nm de 2'000 à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 240 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.6 sec.
- Poids : 1'870 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'846 x 1'948 x 1'670
- Conso. mesurée : 11.74 l/100 km
- Emissions CO₂ : 198 g/km (E)
- dès CHF 86'600.-, mod. essayé: CHF 111'403.-

Le Grecale était attendu il y a un peu moins d'une année mais sa présentation officielle a dû être repoussée à cause de la pénurie des semi-conducteurs en 2021. C'est finalement au printemps dernier que nous avons pu découvrir ce nouveau SUV Maserati.

Son nom est celui d'un vent violent qui souffle en Méditerranée. L'avenir nous dira si notre Grecale arrivera à souffler suffisamment fort pour perturber la concurrence germanique qui monopolise le marché des SUV premium dans notre pays. Je crains malheureusement que ça ne suffise pas tant la clientèle suisse est obnubilée par les marques allemandes. C'est bien dommage car le rapport prix/prestations du Grecale est vraiment intéressant. Laissez-moi vous détailler tout cela.



A l'extérieur

Lors du lancement, je suis clairement resté sur ma faim en découvrant les lignes de ce Grecale. Quelque chose me dérangeait au niveau des proportions.

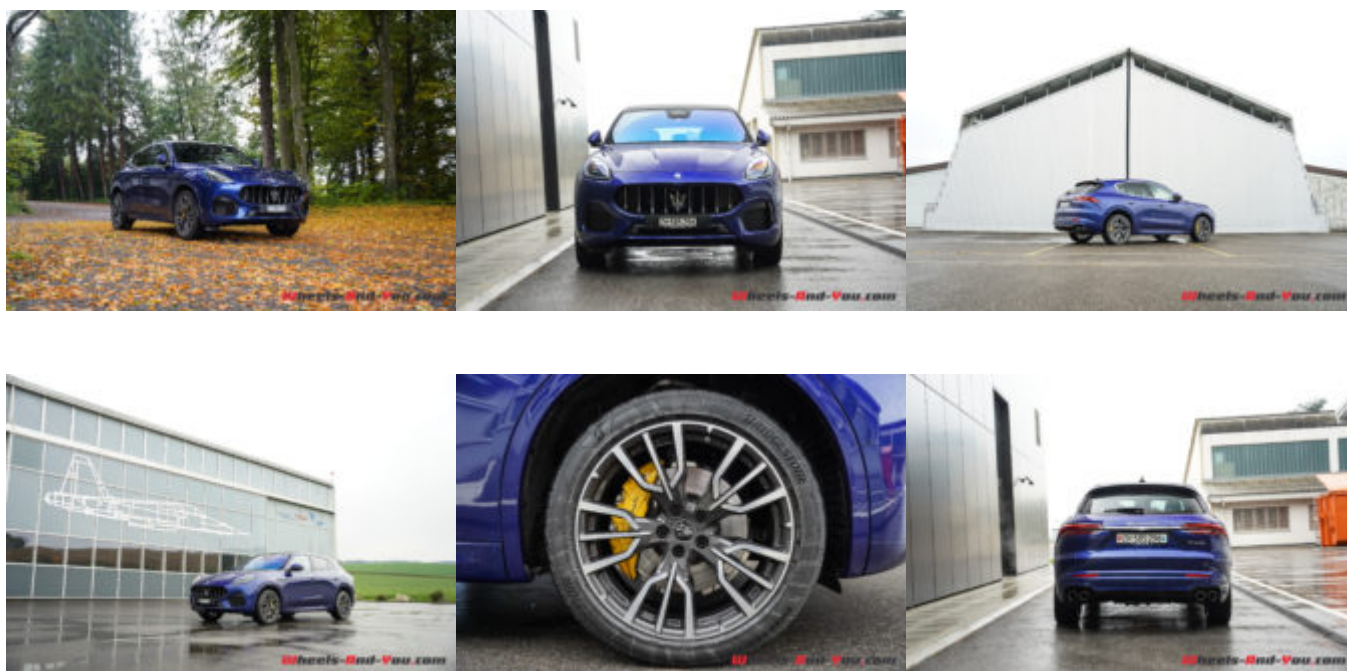
Tout d'abord, grosse erreur de ma part, sans avoir analysé ses dimensions, je le positionnais dans le segment en dessous, celui des crossovers compacts, face à un Audi Q3 ou un Jaguar E-Pace. Globalement, ça ne devrait pas influencer sur la perception de son design et pourtant, à cet instant, c'est ce qui s'est passé. Alors qu'au moment où je me suis retrouvé face à ce SUV italien, mon opinion à son égard a immédiatement changé.

Certes, je trouve toujours son regard, enfin ses feux avant, un peu trop gentils et j'aurai aimé retrouver ceux du Levante. Le capot est aussi trop plongeant à mon goût et manque de prestance. C'est un des points les plus marquants entre les photos et le réel car sur les clichés, ce phénomène est vraiment frappant, ce qui a dû influencer ma première impression. En vrai, l'effet est moindre et de surcroît,

le rendu de l'imposante calandre affublée du trident en son centre contrebalance l'aspect global. En faisant fi de la hauteur de caisse et en se focalisant uniquement sur les optiques et le haut du bouclier avant, le lien de parenté avec la GranTurismo est indéniable, surtout la dernière mouture récemment dévoilée. Je comprends donc beaucoup mieux ce coup de crayon et son aspect en réel est beaucoup plus réussi.

Pour le reste, le style rejoint la mouvance d'autres SUV du même gabarit tout en proposant une touche de dynamisme à l'instar du Jaguar F-Pace et bien évidemment de l'Alfa Romeo Stelvio qui partage la même base. L'ensemble est très élégant, suffisamment sportif, ça colle parfaitement à l'image Maserati.

Atout spécifique à notre voiture d'essai, la magnifique teinte « Blu Intenso » qui lui sied à merveille, tellement plus sexy que les trop habituels gris foncé ou noir. Couplée aux jantes 20 pouces proposées en option, la robe de notre Grecale ne laisse personne indifférent et je ne compte plus les regards qui se tournent sur mon passage.



A l'intérieur

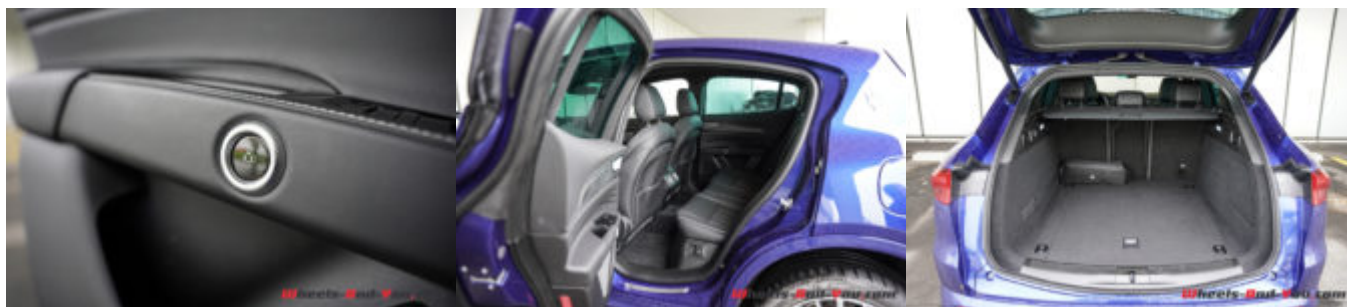
Lorsque je m'installe à bord du Grecale, je constate immédiatement la belle présentation et l'excellente qualité de la finition, comme celle des matériaux utilisés. On reconnaît le savoir-faire italien qui allie une nouvelle fois élégance et sportivité.

Bien que la quasi-totalité de l'habitacle arbore la couleur noire, je ne ressens pas la morosité qu'on perçoit habituellement dans les SUV allemands si coutumiers de cette ambiance monotone. Le traitement du cuir, notamment sur les assises et la planche de bord, offre un rendu très attrayant, aussi bien visuellement qu'au toucher.

L'intégration du double écran central, séparé par les commandes de boîte de vitesses, est également une réussite à mes yeux. Il abrite une nouvelle version du système infotainment qui se veut parfaitement complet et très réactif. Les paramétrages sont multiples, cela demande donc un petit moment pour tout assimiler mais une fois que c'est fait, son utilisation est vraiment fluide. Sans surprise à ce niveau de standing, toutes les dernières technologies sont proposées et pour notre voiture d'essai bien optionnée, il ne manque vraiment rien. J'apprécie tout particulièrement l'Apple CarPlay qui fonctionne enfin sans devoir brancher le câble et l'excellent système audio. Ce dernier, de marque Sonus Faber, un artisan italien haut-de-gamme qui fabrique tous ces produits à la main, propose une sonorité tout en finesse que même mon oreille, habituellement peu sensible, distingue.

Les sièges proposent un excellent confort, j'aurais juste aimé qu'ils soient légèrement plus baquet afin d'offrir un meilleur maintien. L'espace à disposition est généreux aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, pas vraiment surprenant vu que le Grecale est un des plus grand du segment. Ceci se confirme avec la taille de son coffre qui propose 535 litres en configuration normale.





Sous le capot

Comme je le mentionnais en introduction, pour cette première rencontre avec le Grecale, nous avons hérité du modèle GT, l'entrée de gamme. Ce dernier est équipé d'un 4 cylindres turbo, couplé à un système d'hybridation légère (MHEV). L'ensemble offre une cavalerie de 300 ch pour un couple de 450 Nm qui, grâce à son complément électrique, permet d'obtenir une bonne réactivité dès les bas régimes. La puissance est diffusée sur les quatre roues au travers d'une transmission automatique à 8 rapports.

Même si je dois admettre que l'efficacité est de mise, surtout en conduite très sportive, je trouve que l'ensemble manque un peu d'âme, surtout pour une Maserati. Tout d'abord, la musique que ce moteur distille n'est pas vraiment envoutante. On le sait bien, le temps des mécaniques italiennes qui chantent sans aucune vergogne est révolu. Les amateurs s'en souviennent assurément, il y a quelques années, les Maserati ne brillaient clairement pas par leur discrétion. J'avoue qu'on frisait avec les limites du politiquement correct mais c'était tellement bon. Enfin, pour un SUV comme le Grecale, ce n'est peut-être pas plus mal que la mélodie soit moins endiablée.

Alors que la fiche technique promet une consommation en cycle mixte variant entre 8.7 et 9.2 l/100km, j'ai pour ma part mesuré une moyenne de 11.74 l/100km sur les quelques 600 km parcourus. C'est bien au-dessus de ce qui est annoncé et même si je n'ai pas hésité à solliciter franchement la mécanique, je suis un peu déçu de ces valeurs car j'ai quand même fait quelques longs trajets autoroutiers. J'imagine qu'il y a moyen d'obtenir de meilleurs chiffres mais il aurait fallu pouvoir tester la voiture sur une plus longue période pour le confirmer.

A noter encore que le Grecale se décline aussi en version Modena, qui dispose de la même motorisation mais avec 30 ch de plus, ainsi qu'un niveau de finition et d'équipements supérieurs. Il semble que ça apporte un petit plus non négligeable,

je vous laisserai juger. Mais surtout, le Grecale existe à la sauce Trofeo où il se voit greffer un V6 3.0 biturbo appelé Nettuno, un pur produit Maserati, le même que celui de la MC20, avec pour l'occasion une puissance de 530 ch, tout un programme. Finalement, pour 2023, le catalogue s'agrémentera d'une déclinaison Folgore, le label de la gamme 100% électrique de Maserati. Avec une batterie de 105 kW/h, 800 Nm de couple et plus de 500 canassons élevés aux électrons à disposition, tout cela sera sûrement très performant mais sans doute moins diabolique en matière de sensations.



Au volant

Je m'installe confortablement à bord et je prends quelques minutes pour me familiariser avec l'environnement intérieur. L'ergonomie est plutôt bonne. Avec quelques explications, je trouve que les différentes commandes tombent parfaitement sous la main.

Mon essai débute au centre-ville de Genève, je peux donc apprécier la souplesse de fonctionnement du Grecale. Sa mécanique et surtout sa direction sont parfaitement adaptées à une utilisation quotidienne comprenant tout type de trajet, notamment urbain. Ce sont clairement des atouts mais pour moi, ça reflète une nouvelle fois un côté un peu trop consensuel. L'ultra assistance de la direction amène un certain flou dans son maniement et gomme toute remontée d'information de la route. C'est agréable pour bon nombre de conducteurs mais à mes yeux, ça entache grandement le plaisir de conduite.

Dès les premiers kilomètres parcourus, je remarque la bonne isolation phonique de l'habitacle, ce qui me permet de profiter pleinement de la musique. Une fois la ville quittée, la portion d'autoroute qui me ramène chez moi confirme l'excellence du confort et de la quiétude proposés par notre Grecale. Cette ambiance feutrée est largement plus raffinée que dans un Audi Q5 ou un BMW X3.

Jusque-là, difficile de vraiment faire des reproches au Grecale. Reste que personnellement, je trouve l'expérience bien trop lisse pour un véhicule badgé du trident. Je joue avec les différents modes, Comfort, GT et Sport, sans véritablement ressentir des changements majeurs. Les deux points les plus marquants sont la non-réactivité de l'accélérateur en Comfort et l'échappement légèrement plus chantant une fois en Sport. Finalement, pour tous les jours, le mode GT, celui par défaut, fait parfaitement l'affaire.

Bon, je ne peux pas en rester là, c'est une Maserati quand même ! Au vu de l'illustre passé sportif du constructeur italien, il est temps d'aller cravacher cette mécanique sur un tracé sinueux. Je me lance sur les petites routes de ma région qui me sont chères, avec comme élément de référence le col du Marchairuz. Au début, je reste plutôt raisonnable et le caractère trop complaisant de l'auto me dérange. Certes c'est efficace et le paysage défile vite mais niveau sensations, ce n'est vraiment pas la panacée. J'augmente donc le rythme jusqu'à brutaliser notre SUV comme si c'était un véritable coupé sport. Dès lors, je réalise que le Grecale avale les courbes avec une bonne aisance et ne rechigne pas du tout à l'exercice. Les suspensions manquent un peu de fermeté pour ce style de conduite et le poids se fait quand même ressentir mais le comportement est plutôt dynamique et les virages s'enchaînent à très bonne allure. Assez surprenant finalement mais c'est une cadence qui convient de vivre seul car je crains que les passagers n'apprécient pas vraiment.





Verdict

Fervent partisan de la diversité automobile et totalement réfractaire à ce quasi-monopole des marques allemandes sur nos routes, je ne peux qu'apprécier la proposition faite par Maserati avec ce Grecale. Il lui faudrait une pointe de piment supplémentaire pour que ça remplisse toutes les cases de mon plaisir et je pense que la déclinaison Trofeo devrait s'en approcher.

Autre intérêt du Grecale, je le disais au début de mon article, c'est son rapport prix/qualité/prestations. Certes, avec le modèle GT d'entrée de gamme qui débute à CHF 86'600.-, il n'est pas à la portée de toutes les bourses et encore moins bardé d'options comme notre voiture d'essai. Mais si on compare avec un Q5 ou un X3, en tenant compte d'un équipement équivalent, les tarifs sont très proches. A mes yeux, l'originalité Maserati donne même clairement un avantage à notre Grecale. Faut-il encore oser se démarquer de la masse.



Prix et options - Maserati Grecale GT

Prix de base : CHF 86'600.-

Couleur métallisée « Blu Intenso » : CHF 1'185.-

Jantes en alliage forgées 20" ETERE, traitement en noir brillant : CHF 2'100.-

Pack Assistant Conducteur Plus - Niveau 2 : CHF 6'139.-

(Assistant de vitesse intelligent, Reconnaissance des panneaux de signalisation, Assistance au croisement, Assistant de conduite actif, Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction Stop&Go, Maintien de voie actif et contrôle des angles morts, Détecteurs d'angles morts, Alerte anti-somnolence, Projecteurs principaux adaptatif à matrice full LED, feux de jour LED intégrés, éclairage en courbe (AFS), feux arrière LED)

Pack Handling : CHF 2'046.-

(Différentiel autobloquant (LSD), Châssis Skyhook avec amortisseurs adaptatifs, Pédalier sportif en inox, Étriers en aluminium laqué jaune)

Pack Technique Assistance : CHF 1'723.-

(Head Up Display, Pare-brise anti-infrarouge, Chargeur à induction)

Pack Comfort : CHF 3'985.-

(Ventilation des sièges avant, Sièges avant à 12 réglages électriques, Sellerie cuir complète Premium à coutures Campidoglio)

Éclairage de courtoisie sur le tableau de bord et les contre-portes : CHF 237.-

Boiseries nobles Radica à pores ouverts : CHF 549.-

Volant 3 branches multifonction en cuir, chauffant : CHF 280.-

Système Audio Haut de Gamme Sonus Faber (21 Haut-Parleurs) : CHF 2'757.-

Vitres teintées : CHF 495.-

Toit ouvrant panoramique électrique : CHF 1'874.-

Commande d'ouverture du garage HomeLink : CHF 334.-

Surround View - caméra à 360° : CHF 1'099.-

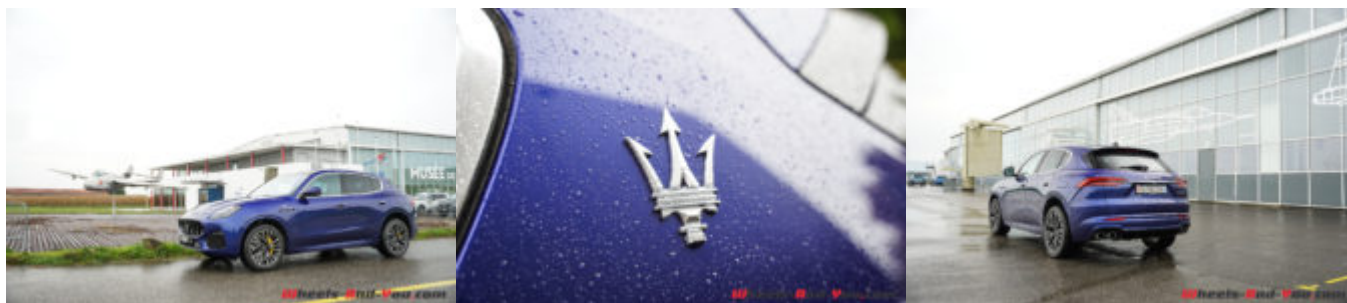
Prix TOTAL : CHF 111'403.-





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

Nos remerciements à Maserati Schweiz AG pour le prêt de ce Maserati Grecale GT, ainsi qu'au garage Maserati CAR Avenue à Genève pour leur soutien logistique et à l'agence PR/TICULAR pour leur collaboration.





A lire aussi

Essai - Maserati Ghibli Trofeo : Berline piquante mais pas radicale

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

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 Cielo

Nouveauté - Maserati Grecale

Nouveauté - Maserati Levante Hybrid

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

