

Essai - Maserati Grecale Trofeo : Une vraie alternative !

En 2022, Maserati nous présentait son nouveau SUV dénommé Grecale, qui venait rejoindre le Levante, et nous vous avons proposé l'essai de la déclinaison GT. Il est temps aujourd'hui de découvrir la version endiablée appelée Trofeo et de vérifier si le Trident pique toujours aussi fort.



- V6, biturbo, essence, 2'992 cm³
- 530 ch à 6'500 t/min
- 650 Nm de 3'000 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 285 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.8 sec.
- Poids : 2'027 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'859 x 1'979 x 1'659
- Conso. mesurée : 13.22 l/100 km
- Emissions CO₂ : 254 g/km (G)
- dès CHF 142'600.-, mod. essayé: CHF 148'120.-

Texte : Julien Cornamusaz / Photos : Jacques-Antoine Dayer

Le Grecale est au Levante ce que la Ghibli était à la Quattroporte : un modèle un

peu plus petit avec un positionnement tarifaire inférieur. D'ailleurs, il remplace désormais le Levante qui n'est plus disponible à la commande.

Le renouveau de la marque italienne se précise après la fulgurante MC20 et le nouveau coupé GranTurismo, dont nous vous proposerons un essai complet très prochainement. Reste à voir si les autos de ce constructeur mythique sauront ravir une clientèle conservatrice et fidèle aux marques allemande. Nous ne pouvons que l'espérer afin d'égayer le marché automobile. Voici mes impressions après quelques jours au volant de ce Grecale Trofeo.



A l'extérieur

Il est difficile de nier que le Grecale est une sacrée beauté. La grille de calandre inversée, empruntée aux Quattroporte de première et cinquième générations, ajoute une touche de style italien du milieu du 20^{ème} siècle aux proportions de ce crossover moderne. Le capot incliné, les ailes pointues et la calandre inférieure sont magnifiques et rappellent la dernière GranTurismo.

L'arrière reprend également les codes stylistiques de la marque, avec un rappel des fameux feux en boomerang de la 3200 GT. Le visage de la marque est confirmé par l'omniprésence du Trident ainsi que les triples aérations sur les ailes avant, deux éléments incontournables des Maserati depuis des décennies.

Tous ces éléments de design patrimoniaux ne compteraient pas beaucoup si le Grecale n'avait pas déjà des proportions attrayantes. Mais à part un porte-à-faux avant assez long, je les trouve presque parfaites. La caisse est basse et large, avec un empattement long qui lui donne un aspect encore plus trapu. Seuls les phares à l'avant, qui ne sont pas sans rappeler ceux du dernier Ford Puma, dénotent un peu à mes yeux. Et bien que la forme globale du Grecale rappelle celle de l'Alfa Romeo Stelvio, les contours ciselés du Maserati lui confèrent une personnalité visuelle différente.

Notons encore que la teinte noir métallisé très pailleté Nero Tempesta de notre modèle d'essai - une option gratuite - lui donne un aspect hautement qualitatif et très réussi.

Cette version Trofeo se caractérise par quatre sorties d'échappement carrées qui rappellent celles des échappements Brabus que l'on voit sur certaines Mercedes-AMG. Un style très réussi !



A l'intérieur

Comme l'avait noté mon collègue lors de l'essai du Grecale GT, au moment de m'installer à bord de cette déclinaison Trofeo, je constate avec plaisir que notre SUV italien a clairement fait l'objet d'un grand effort en termes de design et de matériaux intérieurs. Il est même le meilleur de sa catégorie à cet égard. Les détails, de l'horloge Maserati sur le tableau de bord - désormais numérique et configurable selon 3 styles - aux larges palettes de changement de vitesse en aluminium, en passant par les grilles de haut-parleurs Sonus Faber en acier, sont magnifiquement exécutés. L'environnement a plus de style que celui de presque tous les SUV de cette gamme, en particulier ceux de la production allemande.

On retrouve la plupart des technologies de la nouvelle GranTurismo et quelques éléments de la Fiat 500 électrique, comme les boutons d'ouverture des portes, qui fonctionnent bien dans l'ensemble. Les graphismes sont nets et le cadran numérique est facile à lire. Il y a pourtant quelques défauts ergonomiques,

certains ennuyeux, d'autres presque impardonnables. Par exemple, le volume stéréo se règle via un curseur tactile capricieux à côté de l'écran d'infodivertissement. Ou il faut plonger dans l'écran tactile pour faire fonctionner les phares. Certes, on peut les régler en mode automatique mais on ne devrait pas devoir chercher dans un sous-menu pour accéder à cette fonction de sécurité clé.

Les commandes de climatisation se trouvent sur un écran séparé situé sous l'écran tactile principal ; elles sont néanmoins un élément permanent du tableau de bord et ainsi toujours accessibles. Toutefois, globalement, ce tout numérique reste agréable car de nombreux raccourcis de fonctions sont accessibles pour éviter de passer par des sous-menus. Un bon point.

Avec un empattement plus long que celui du Stelvio, l'espace dans l'habitacle est généreux et il y a beaucoup de place pour les passagers à l'arrière. Le Jaguar F-Pace est peut-être encore plus polyvalent avec un coffre plus grand mais le Grecale n'est pas loin des meilleurs dans ce segment des SUV moyens.

Enfin, les finitions haut de gamme sont vraiment une réussite. Le magnifique cuir est omniprésent, orné de tridents jaunes brodés sur les appuie-têtes ; marié avec du carbone, il confère une ambiance intérieure globale exceptionnelle.



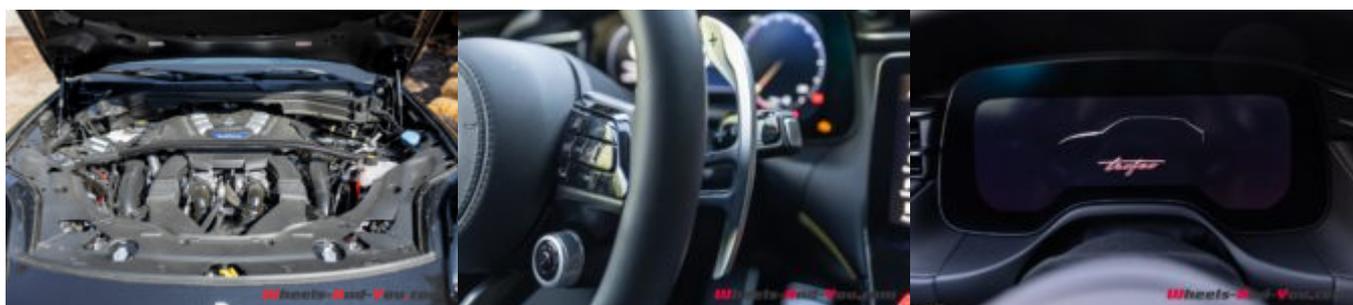


Sous le capot

Le Grecale reprend sur une version allongée de la plateforme Giorgio d'Alfa Romeo et la version Trofeo adopte un vigoureux V6 biturbo de 3 litres dérivé de celui de la MC20, le V6 Nettuno comme Neptune, Dieu de la Mer et son trident. Il est toutefois pourvu d'un carter humide, de nouveaux turbos et d'une désactivation des cylindres à basse sollicitation tout en conservant le système d'allumage à préchambre complexe. Il génère 530 ch (390 kW) et 650 Nm de couple.

La transmission ZF est automatique et dispose de 8 rapports plus marche arrière. Un différentiel arrière à glissement limité et des amortisseurs adaptatifs sont également inclus dans la dotation de base. Les ressorts pneumatiques réglables en hauteur sont aussi de série sur le Trofeo, avec 65 mm entre le réglage le plus bas et le mode Off Road surélevé.

Ces divers équipements actifs sont intégrés au module de contrôle dynamique du véhicule, un système prédictif qui agit sur la dynamique du Grecale pour optimiser la précision et le contrôle. Le système adopte des réglages propres à chacun des modes de conduite : Confort, GT, Sport, Off Road et Corsa, ce dernier étant spécifique au Trofeo.





Au volant

Au premier contact, le Grecale Trofeo dégage une impression de grande douceur et de confort. Seul le son émis par l'échappement laisse présager d'aptitudes sportives. Les premiers kilomètres sont avalés dans des sensations de limousine plus que d'un SUV énervé.

En augmentant le rythme et en testant les différents modes, le tempérament sportif devient évidemment plus marqué. Le fait de passer en mode Sport durcit les suspensions mais comme sur les Ferrari depuis de nombreuses années, il est possible d'activer les réglages Confort pour ces dernières sur pression d'un bouton au centre de la manette de sélection des modes, sur le volant. Idem pour le mode Corsa, qui active aussi les paramètres « Corsa » des suspensions.

Ainsi configuré, le Grecale Trofeo est certes rapide et supporte des charges élevées dans les virages ; cependant, l'équilibre devient plus instable lorsqu'on approche les limites. En virage à vitesse élevée, il y a du tangage et du roulis à gérer et j'ai presque l'impression d'être dans une traction à la façon dont les roues avant peinent à suivre leur trajectoire et corrompent la direction à pleine puissance. La concurrence fait nettement mieux en termes de gestion du châssis, en particulier pour le tangage ici assez marqué.

De l'extérieur, le timbre du V6 est audible grâce à un échappement travaillé. Mais à bord, à bas régimes, la sonorité est quelconque, voire presque désagréable du fait de la désactivation de cylindres qui provoque une sorte de grognement. A tel point que parfois, à bas régime, on retrouverait presque les cognements d'un diesel.

C'est véritablement lorsqu'on le cravache que la voix du moteur s'éclaircit. Ses cotes supercarrées - 88 mm d'alésage pour 82 mm de course - lui permettent de partir à l'assaut des hauts régimes avec une aisance remarquable, la zone rouge étant située à un peu de plus de 7'000 t/min. Voilà qui donne envie d'utiliser les

splendides palettes au volant qui agissent sur la boîte automatique parfaitement réglée : douce en mode GT, elle assène des à-coups en mode Corsa qui décuplent les sensations. Un vrai régal !



Verdict

Le Grecale Trofeo m'a enchanté, sans doute plus pour son ambiance générale que ses véritables aptitudes sportives. Et soyons honnête, c'est peut-être bien là le tour de force de Maserati. Un véhicule magnifique, un intérieur admirable et une apparence qui fait tout pour flatter son propriétaire. Le tout dans un confort supérieur pour sa catégorie.

Le prix peut paraître élevé, dès CHF 142'600.- pour le Trofeo, mais les prestations sont au diapason et le Grecale Trofeo n'a pas à rougir face à la concurrence. Et croyez-moi, il est infiniment plus distinctif que les très, pour ne part dire "trop", connus SUV allemands aux puissances généreuses !



Prix et options - Maserati Grecale Trofeo

Prix de base : CHF 142'600.-

Jantes 21" Pegaso "Glossy Black" : CHF 1'556.-

Etriers de freins jaunes : CHF 401.-

Pack Travel : CHF 652.-

Système d'ouverture de porte de garage : CHF 452.-

Système caméra à 360° : CHF 1'255.-

Prédisposition d'attelage : CHF 1'204.-

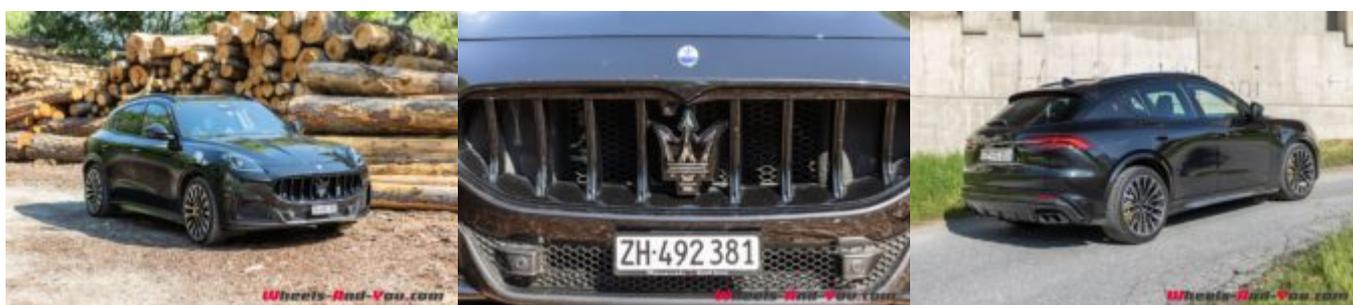
Prix TOTAL : CHF 148'120.-

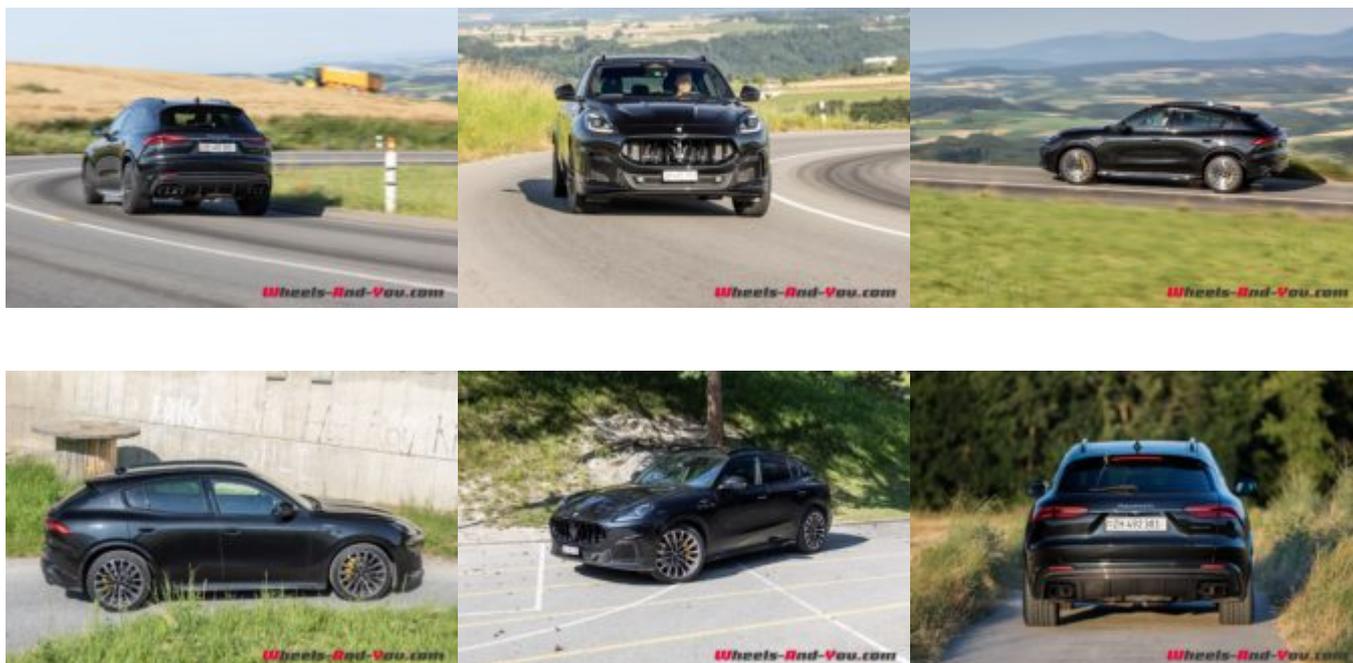




Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Maserati Schweiz AG pour le prêt de ce Maserati Grecale Trofeo, ainsi qu'au garage Binelli Group AG à Zürich pour leur soutien logistique et à l'agence PR/TICULAR pour leur collaboration.





A lire aussi

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

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



