

Essai - Maserati Levante S : Le trident à la montagne

Révolution dans le monde des SUV : après Bentley et Jaguar, c'est au tour de Maserati de s'aventurer sur ce terrain déjà bien occupé, principalement par les marques allemandes. On ne peut que se féliciter de l'arrivée du Levante, reste à vérifier si la volupté transalpine est à la hauteur de la rigueur germanique.



- V6 essence, biturbo, 2'979 cm³
- 430 ch à 5'750 t/min
- 580 Nm de 4'500 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 264 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.2 sec.
- Poids : 2'109 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'003 x 1'968 x 1'679
- Conso. mesurée : 15.6 l/100 km
- Emissions CO₂ : 253 g/km (G)
- dès CHF 94'700.-, mod. essayé: CHF 126'541.-

Texte . Sébastien Morand / Photos : Patrick Schneuwly

Lorsque l'on parle de voitures italiennes, on pense immédiatement aux bolides

arborant fièrement un cheval cabré, un taureau, voire un serpent ou un scorpion. Une autre marque réputée sur ce créneau affiche fièrement un trident sur sa calandre, il s'agit bien évidemment de Maserati.

Depuis plus de 100 ans, le constructeur d'Emilie-Romagne propose, avec plus ou moins de succès, des véhicules alliant élégance et sportivité. Certains épisodes sont probablement à oublier, mais depuis le rachat de Maserati par Fiat en 1987 et surtout la fusion avec Ferrari en 1997, il faut admettre que les produits évoluent positivement. Depuis 2013, l'offre est même très alléchante, puisque la gamme se diversifie avec notamment une berline de segment E, la Ghibli, et aujourd'hui avec ce SUV propose plein de bonnes choses.



A l'extérieur

Ce qui frappe immédiatement, c'est l'imposante calandre ornée en son centre du fameux trident, lui aussi de taille plutôt conséquente. En partance de chaque côté depuis la partie supérieure de cette grille, les optiques au regard très acéré viennent compléter cette face avant plutôt agressive. A l'instar des fanons d'une baleine, on a vraiment l'impression que le Levante peut avaler tout ce qui se met en travers de son chemin.

La ligne de toit fuyante, les ailes proéminentes et les ouïes latérales renforcent le dynamisme du véhicule. Le hayon arrière typé « Coupé » finalise ce design plutôt athlétique. Cependant, avec une longueur de plus de 5 mètres et une largeur de presque 2 mètres, ce bestiau affichant plus de 2 tonnes sur la balance ne joue pas vraiment dans la catégorie « petit gabarit ». Néanmoins, au premier coup d'œil, le Levante semble relativement compact, grâce notamment au fait qu'à l'arrêt la suspension s'abaisse au plus bas.

Si, en l'observant de devant, je tombe immédiatement sous le charme de son look, je dois avouer que j'ai plus de peine avec l'arrière. Pour moi, un SUV, ça doit être plus carré, mais après quelques jours en sa compagnie je m'y habitue. Atout

majeur de ce coup de crayon, le Levante affiche un Cx de seulement 0,31, une référence pour le segment.

Je me dois de parler encore de la teinte, appelée « Rame », de notre voiture d'essai... là aussi je suis mitigé. Qui ne le serait pas, me direz-vous. Certes, c'est original, mais ce n'est pas vraiment ce qui lui sied le mieux. J'aurai préféré un beau bleu foncé, une couleur d'ailleurs souvent associée à la marque.



A l'intérieur

Première chose que je remarque en ouvrant la porte, c'est l'absence d'encadrement de vitres, comme sur un coupé. C'est, sauf erreur, le seul SUV ainsi conçu. Autre particularité : l'extérieur de la porte qui vient englober le bas de caisse, comme c'est le cas sur les Range Rover. De ce fait, pas de risque de salir ses pantalons en montant ou en descendant de la voiture, même après avoir arpenté des chemins de terre. Un détail qui peut paraître anodin, mais c'est aussi cela qui distingue le charme latin ou le savoir-vivre britannique face à la rigueur allemande si souveraine qu'elle en vient parfois à manquer de saveur.

Avec son revêtement en cuir noir, l'habitacle offre une certaine élégance renforcée par les surpiquûres brunes se mariant à merveille avec la teinte de la carrosserie. Il en va de même pour les finitions en bois laqué : si ce traitement peut paraître désuet, je trouve qu'il convient parfaitement au coloris extérieur. Certains pourront relever que les compteurs sont vieillots puisqu'ils ne disposent pas d'un affichage digital complet. Moi je les trouve dans l'esprit des traditions, argument que la marque aime mettre en avant, ce que vient renforcer la présence d'une classique horloge à aiguilles.

Les assises sont très confortables et les kilomètres un plaisir à bord de ce Levante. Je remarque néanmoins la présence de quelques éléments venant de la banque d'organes du groupe FCA (Fiat Chrysler Automobiles). Il n'y a pas de miracle, mais ce n'est de loin pas dramatique et pareil pour les autres marques.

Certains détails, comme par exemple le trident brodé sur les appuie-têtes, permettent de marquer la différence et offrent ce petit plus qu'on attend d'une Maserati.

Je relève également l'excellente habitabilité de ce SUV. L'espace réservé aux cinq occupants ainsi que le volume de la malle arrière, 580 litres en configuration normale, sont très généreux. A noter encore le placement ingénieux du bouton de fermeture du coffre, en bas à gauche de ce dernier. Ainsi, même une personne de petite taille peut facilement l'actionner.

Autre atout, le nouveau système d'infodivertissement, appelé MTC (Maserati Touch Control). Il se manie depuis l'écran tactile de 8.4 pouces et propose tout ce qu'on peut attendre de nos jours dans une voiture de ce rang. Il est rapide, facile d'utilisation et je trouve l'interaction avec la technologie Apple CarPlay vraiment très efficace. On n'en attend pas moins dans ce segment, mais je trouve important de relever qu'il n'a rien à envier à la concurrence.



Sous le capot

Lancé au printemps dernier à l'occasion du Salon de Genève, le Maserati Levante est disponible avec deux motorisations V6. On retrouve à choix un diesel (Levante) et un essence (Levante S). Ce dernier développe 430 ch pour un couple de 580 Nm, alors que le mazout offre 275 ch pour un couple de 600 Nm. La raison aurait voulu qu'on teste le diesel mais, franchement, quand on a écouté une fois la

mélodie des moteurs essence italiens, on ne peut pas passer à côté. Et je confirme que je ne suis pas déçu !

Au début, ce biturbo peut paraître juste suffisant, tant il est rond et doux, mais quand on le titille un peu en switchant sur le mode Sport, il se montre véritablement rageur. Sans parler de la sonorité de l'échappement digne des sportives de la marque. J'en viens parfois même à trouver cela too much, mais c'est aussi cela l'exubérance italienne !

Cette mécanique est couplée à une excellente boîte automatique ZF à 8 rapports. Plus besoin de vous vanter les qualités de cette transmission, elle est vraiment rapide et s'adapte parfaitement à tous les styles de conduite. Je trouve qu'elle n'a rien à envier à une double-embrayage. Bémol majeur sur ce Levante, le sélecteur de vitesses. Son maniement peut être agaçant tant il est facile de se tromper entre les positions « D », « R » et « P ». Je crois d'abord que ce n'est qu'une question d'habitude, mais quand je le fait tester à différentes personnes, toutes confirment trouver cela perturbant. A l'inverse, c'est un plaisir de retrouver des palettes fixes sur la colonne de direction, ainsi qu'un levier qu'il faut pousser en avant pour rétrograder et tirer vers l'arrière pour monter les rapports. Ces petits détails s'inspirent d'une véritable voiture de course et témoignent que les gènes sont bien là !

Et la consommation dans tout ça ? Si c'est vraiment un point primordial, je suggère de vous intéresser directement à la déclinaison diesel. Reste que pour notre vaillant Levante S, je mesure une moyenne de 15.6 l/100km alors que la fiche technique annonce 10.9 l/100km en cycle mixte. Au vu du poids de l'engin et du fait que je n'hésite pas à faire rugir le V6 biturbo, je trouve que cette valeur reste acceptable. Surtout qu'au fil des jours et des trajets, la raison prend gentiment le dessus sur l'excitation, du coup cela se ressent assez rapidement sur la consommation. Encore une dizaine de jours avec ce Levante et je suis sûr de pouvoir abaisser cette moyenne.



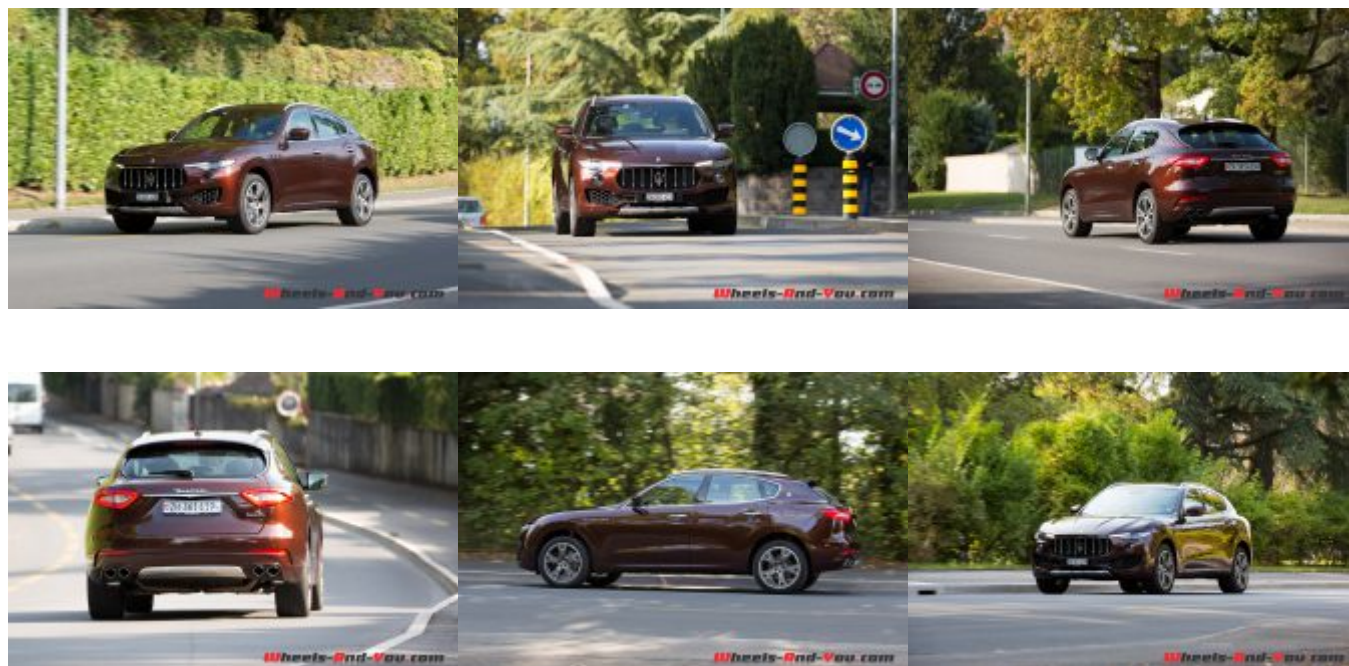
Au volant

De par la taille du Levante, j'aborde les premiers kilomètres avec quelques appréhensions. Ces dernières disparaissent très rapidement tant la prise en main est facile. Comme avec tout bon SUV moderne, la conduite est aisée et, grâce au confort sans faille à bord, les longs trajets ne sont vraiment pas une contrariété.

En revanche, la sensation de lourdeur se fait ressentir au moment d'attaquer les routes sinueuses. Il est clair que plus de 2 tonnes à mouvoir, ce n'est pas une sinécure. N'oublions pas que le Levante se place dans la catégorie des grands SUV, face à un Range Rover Sport, un Porsche Cayenne, un BMW X5 ou un Mercedes GLE. On a tendance à l'oublier, tant il est bien posé sur la route. Ne le comparez pas à un Jaguar F-Pace, positionné sur le segment inférieur. Une fois ce paramètre bien ancré, on est surpris par le comportement routier du mastodonte transalpin.

Sur les cols de montagne, si l'on joue avec les transferts de masse, les courbes sont englouties à un rythme diabolique. Il doit sûrement y avoir quelques conducteurs, notamment celui d'une petite sportive bavaroise, qui resteront impressionnés d'avoir été pris en chasse par ce Levante. Pour tenir la longueur, on peut aussi faire confiance au système de freinage. Les étriers Brembo répondent présents et ne montrent aucun signe de fatigue, même après plusieurs cols.

Pour se montrer à la hauteur dans toutes les situations, le Levante dispose d'une suspension adaptative qui ajuste la garde au sol en fonction des besoins. A l'arrêt, le véhicule s'abaisse à son minimum (-45mm) pour faciliter l'accès à bord. Ensuite, en roulant, dépendant de la vitesse et du style de parcours, le Levante évolue sur cinq modes : Normal, Aero 1 (-20mm), Aero 2 (-35mm), Off-Road 1 (+25mm) et Off-Road 2 (+40mm). Je n'ai pas l'occasion de tester les aptitudes tout-terrain de l'engin, mais je constate qu'en conduite sportive, les différences entre la position initiale et le mode « Aero 2 » appliquent un réel changement à l'utilisation.



Verdict

Comme évoqué au début de cet article, le bilan, après un peu plus de 1'000 km au volant de ce Maserati Levante, est très positif, surtout pour cette déclinaison « S » avec son V6 biturbo à la mélodie envoûtante. Reste que malgré sa motorisation évocatrice, voire provocatrice, son utilisation restera majoritairement très politiquement correcte. A ce jeu, le Maserati Levante n'a pas à rougir de la concurrence, il est excellent à tout point de vue avec en plus un charme indéniable qu'on retrouve uniquement chez les autos italiennes.

Concernant le budget, le Levante S est disponible dès CHF 94'700.-, mais la facture peut vite grimper si l'on se plonge dans la liste des options. Ce n'est pas à la portée de toutes les bourses, mais on est sur un segment premium et les prix sont en adéquation avec les autres acteurs du marché. A noter que la version diesel débute à CHF 75'900.-, de quoi rendre plus accessible la tentation du trident.

Pour terminer, le passionné que je suis espère que le constructeur étoffera prochainement sa gamme avec un Levante équipé d'un majestueux V8... il pourrait l'appeler GTS, ou même MC Stradale, question de venir titiller le Range Rover Sport SVR. Rien que d'y penser j'en ai des frissons et je ne dois pas être le seul : je vois déjà vos yeux pétiller !



Prix et options - Maserati Levante S

Prix de base : CHF 94'700.-

Système d'alerte d'angles-morts : CHF 700.-

Kick Sensor : CHF 252.-

Réglage électrique de la colonne de direction (hauteur et profondeur) : CHF 454.-

Pack Business Plus : CHF 2'836.-

Pack Luxury : CHF 5'189.-

Pack Assistant conducteur : CHF 1'950.-

Pack Accès Facile : CHF 655.-

Intérieur tout cuir pleine fleur amélioré avec bandes perforées sur les assises et les dossiers : CHF 3'812.-

Caméra de recul avec affichage de l'image sur écran MTC : CHF 484.-

Barres de toit finition métal : CHF 806.-

Chauffage de siège arrière : CHF 403.-

Toit panoramique : CHF 1'688.-

Système audio Bowers & Wilkins Premium Surround : CHF 4'725.-

Palettes de changement de vitesse «Active Shifting» : CHF 341.-

Revêtement du pavillon en Alcantara : CHF 2'117.-

Ventilation de siège avant : CHF 1'080.-

Peinture Mica : CHF 1'502.-

Jantes alliage léger - 20" dessin Nero : CHF 1'362.-

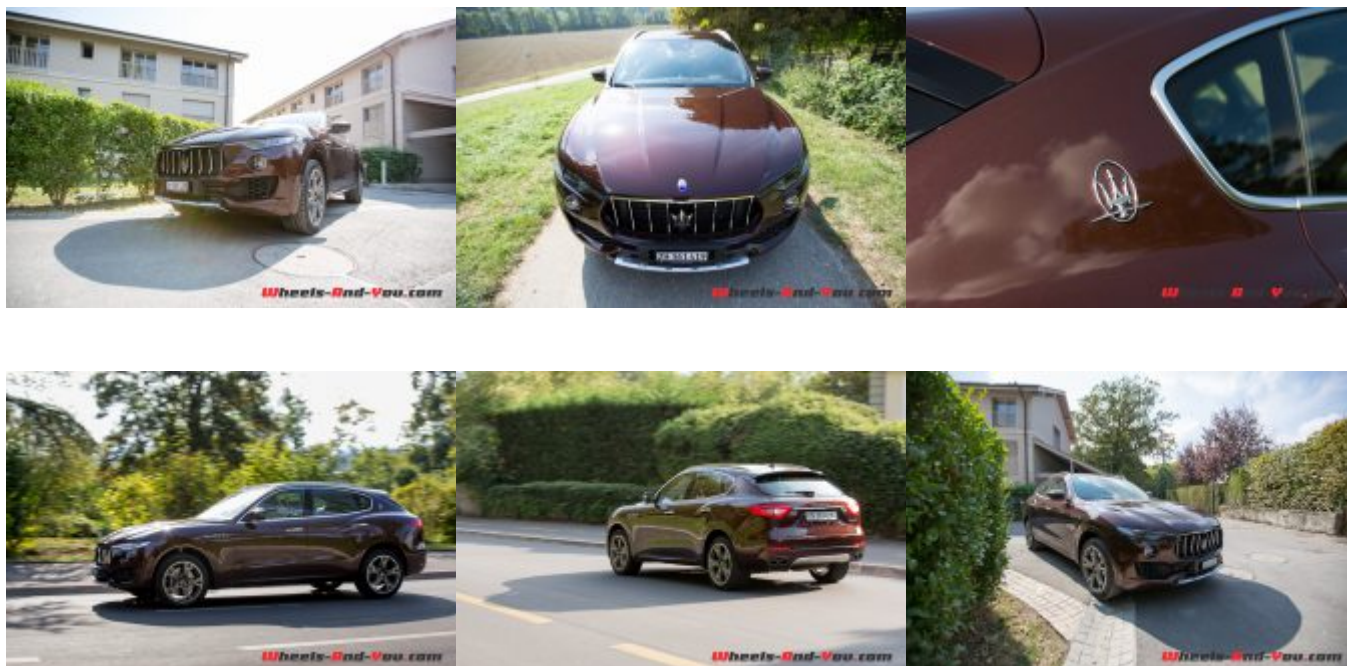
Finitions Ebano (bois laqué en ébène) : CHF 1'485.-

Prix TOTAL : CHF 126'541.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Maserati Schweiz AG pour le prêt de ce Maserati Levante S, ainsi qu'au garage [Facchinetti Passion Cars SA](#) à Meyrin pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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

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

