

Article écrit par Nicolas HEIDET le 17 janvier 2023

Maserati Grecale Trofeo : le virage !

L'électrification devient une nécessité. Mais le constructeur de Modène n'oublie pas ses fondamentaux avec l'arrivée d'un SUV compact, une première ! Un bon concentré de savoir-faire...

Maserati s'offre une grosse mise à jour globale. Le coupé Gran Turismo est remplacé par le MC20, plus cher il est vrai mais... une vraie supercar comme il se doit et surtout un coup de crayon extérieur extraordinaire. Sa déclinaison découvrante Cielo doit d'ailleurs arriver très bientôt dans l'Hexagone. Pendant ce temps-là, le SUV Levante poursuit sa carrière mais la firme de Modène devait proposer une carrosserie plus compacte (comme Porsche l'a fait en lançant le Macan). C'est là que le Grecale intervient. Pourtant, il ne mesure que 17 centimètres de moins que son grand frère, soit 4,85 mètres de longueur, et son coffre ne se réduit que de 10 litres face à celui du Levante. En fait, vu que le Grecale repose sur une plate-forme commune avec Alfa Romeo (Stelvio et Giulia), que les deux marques sont liées par le groupe Stellantis, on peut s'imaginer que le Grecale et sa déclinaison 100 % électrique soient amenés à remplacer le Levante. Mais nous n'en sommes pas là.

Un air connu

De l'extérieur, on pense un peu à son cousin de chez Alfa Romeo mais pas seulement. La face avant rappelle surtout un gros concurrent de chez Porsche, le Macan, notamment au niveau des feux. Mais la face avant, avec son imposante calandre au trident, ne fait aucun doute, c'est bien une Maserati. Et comme nous sommes devant une version Trofeo, on note quelques éléments de carbone qui permettent de le distinguer des autres et de renforcer son caractère sportif. À l'arrière, on remarque également les phares dont le prolongement du dessin dans la carrosserie prend la forme d'un boomerang, un petit clin d'œil original au coupé 3200 GT du début des années 2000, coupé qui incarnait à l'époque le renouveau de la marque au trident. Une fois à bord, on peut dire que le constructeur a fait de gros efforts sur la présentation et la finition globale. À vrai dire, nous sommes face à la Maserati la plus luxueuse et la plus moderne. On retrouve une instrumentation sur fond d'écran LCD (les compte-tours classiques, même chez Ferrari, ça ne se fait plus, dommage). La petite horloge désormais représentée par un écran, ça aussi le constructeur aurait pu s'en passer. Mais ce sont là les seules critiques à formuler car tout le reste de l'habitacle de ce SUV donne vraiment envie d'y rester.

Le plus puissant de sa catégorie

Dès le démarrage, pas de gros son comme sur un Levante ou tout autre modèle du constructeur doté d'un V8. Le V6 installé à l'avant de notre SUV est emprunté à la MC20. Il s'agit d'un 3 litres biturbo essence qui se révèle beaucoup plus discret. Mais attention, il a de l'énergie à revendre. Il délivre 530 ch, soit la puissance la plus élevée de la catégorie des SUV premium compacts. Et franchement, on ne tarde pas à la sentir. C'est simple, le Grecale Trofeo marche plus fort que son grand frère Levante Trofeo (plus puissant mais aussi plus lourd). Il ne met en effet que 3,8 secondes pour afficher 100 km/h. Grâce aux différents modes de conduite, on peut apprécier notre engin en condition urbaine où il se montre d'ailleurs très confortable. Agréables également, son rayon de braquage et sa direction

qui offrent une grande facilité dans les encombrements. Sur route, on obtient une bonne routière pour toute la famille et la liaison au sol n'a pas grand-chose à envier à son concurrent direct de chez Porsche. Mais c'est en utilisant le mode Corsa que l'on va mieux vivre son côté sportif.

Une vraie Maserati

Et pour cela, le Circuit de l'Ouest parisien se révèle bien plus propice pour aller jusqu'au bout des choses. Le moteur V6 se montre bien plus rageur et les passages de rapport de la boîte vous collent vraiment à votre siège. Ce qui est moins habituel, c'est le système de freinage « by wire » qui autorise deux modes : normal et sport. De quoi obtenir un freinage plus doux en condition urbaine ou plus franc lorsque l'on décide de basculer en mode Corsa. Côté comportement, malgré un poids assez élevé (que l'on retrouve sur quasiment tous les SUV de sa trempe), notre engin ne prend que très peu de roulis. En déconnectant toutes les aides, il se montre même assez joueur et demande un peu de soin pour être mené à bon port quand on est sur piste. Ce qui nous a également surpris, ce sont ses aptitudes à aller s'aventurer dans des zones tout-terrain. Grâce à son mode Off-Road, il se montre à l'aise presque partout, mieux que son grand frère le Levante.

Passons aux choses qui fâchent, le fameux malus écologique. En cette nouvelle année, il passe de 40 000 à... 50 000 euros. Pour une voiture vendue 115 400 euros, le coût supplémentaire n'est pas évident à assumer. Il demeure que ce Grecale Trofeo est sans aucun doute l'une des meilleures Maserati de ces dernières années.