

Maserati: Eine große Marke will ins große Geschäft

Von Peter Schwerdtmann

6900 Maserati konnte die italienische Edel-Sportwagenmarke im gesamten vergangenen Jahr weltweit absetzen. Schon in drei Jahren, Ende 2015, will die Fiat-Tochter den Markt mit 50 000 Fahrzeugen beliefern. Acht Mal so viele Auslieferungen – das lässt sich nicht in der klassischen Handarbeit in Modena erreichen, und mit dem alten Modellprogramm auch nicht.

Die neue Fertigung steht. Rund 1,5 Milliarden Euro hat Maserati in die alte Bertone-Fabrik nahe Turin investieren dürfen und dort eine hochmoderne Fertigung eingerichtet. Ein Modell rollt dort schon vom Band: der Maserati Quattroporte. Mit dem neuen Modell kam auch gleich neuer Schwung. Bis zum 20. Mai dieses Jahres lieferte Maserati mit 11 600 Fahrzeugen schon fast doppelt so viele aus wie im gesamten Vorjahr. Geplant sind 20 000 Einheiten für 2012, und es gibt offenbar keine Zweifel an der Planung. Der Quattroporte und die Käufer in den USA und China machen's möglich.

Die Erneuerung geht weiter. Das zeigten die Italiener im April auf der Auto Shanghai. Das Symbol für die neue Zeitrechnung ist ein Maserati, der auf einen traditionsreichen Namen hört: Ghibli, wie der heiße Wüstenwind. Der sei voll alltagstauglich, versicherte man uns jetzt bei einem Pressegespräch in Hamburg; was für Maserati „ein bisschen neu“ sei. Zum Ghibli gehören die neuen Biturbo-Motoren mit sechs Zylindern und kleineren Hubräumen, die Acht-Gang-Automatik von ZF, der Allradantrieb à la BMW und ein Dieselmotor. Die Motoren wurden bei Maserati entwickelt und werden bei Ferrari gebaut. So riechen die Ferraristi in Modena auch mal Dieselöl.

Der V6-Diesel mit 2987 ccm Hubraum leistet 202 kW / 275 PS bei 4000 Umdrehungen pro Minute (U/min) und bietet ein maximales Drehmoment von 570 Newtonmetern (Nm) zwischen 2000 und 2600 U/min. Seine Höchstgeschwindigkeit erreicht der 1835 kg schwere Ghibli mit 250 km/h, die 100 km/h schaffte er nach 6,3 Sekunden. Der kombinierte Verbrauch (nach EU-Norm) soll unter sechs Litern liegen, die Kohlendioxidemission bei 158 Gramm pro Kilometer, was der Effizienzklasse B entspricht.

Der Biturbo-Benziner holt aus 2979 ccm Hubraum 301 kW / 410 PS bei 5500 U/min und ein maximales Drehmoment von 550 Nm zwischen 4500 und 5000 U/min. Er beschleunigt den Ghibli in 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 284 km/h. Sein Normverbrauch wird mit 10,5 Litern abgegeben, die CO₂-Emission mit 246 g/km und die Effizienzklasse mit G.

Beide Antriebsstränge sitzen in einem 4,97 Meter langen Auto, das auch durch seine Breite von 1,95 Meter (ohne Außenspiegel) zu erkennen gibt, dass es sich nicht mit den Produkten von der Stange messen will, sondern mit den Extravaganten und mit deutschen Premiummarken. Dazu lebt der Ghibli auf passend großem Fuß: vorn 235/50 R 18 und hinten 275/45 R 118.

Die Alltagstauglichkeit zeigt sich unter anderem beim Kofferraum. Der wird mit 500 Litern Inhalt angegeben. Außerdem lässt sich die geteilte Rücksitzbank umklappen, so dass auch Längeres eine Chance zur Mitfahrt im Maserati bekommt. Innen sieht es allerdings wenig nach Alltag aus, ehr nach klassisch italienischem Sportwagen-Luxus, getoppt durch einen großen Bildschirm fürs Infotainment und als Mensch-Maschine-Schnittstelle – ein Wort, das es in der italienischen Sprache vermutlich nicht gibt. Der Italiener als Autofahrer braucht keine Schnittstelle.

Der Italiener und sein Auto waren immer eine Einheit. Aber Regelelektronik, Komfort- und Sicherheitssysteme haben auch ihren Nutzen, besonders beim Export. Und genau dort soll der Ghibli hin – in den Export. Im September wird er auch in Deutschland bestellbar sein. Der Diesel zu Preisen ab 65 000 Euro.

Damit ist die Strategie klar: Mit Downsizing, geschicktem Einsatz von guten Zulieferern, einer neuen Motorenfamilie, einem guten Sounddesign auch für den Diesel, einer neuen Fabrik, die nicht nur niedrigere Herstellkosten garantiert, sondern auch bessere Qualität, zielt Maserati mit dem Ghibli auf die gehobene Mittelklasse und setzt mit dem Quattroporte zu Preisen ab 107 000 Euro gleich noch einen drauf.

Im kommenden Jahr kommt das Sport-Luxus-SUV Maserati Levante dazu, das sich mit dem Audi Q7, dem BMW X5 und dem Porsche Cayenne messen soll. Für 2015 sieht die Planung von Maserati dann 20 000 Ghibli, 20 000 Levante, 8000 Quattroporte und insgesamt 2000 Gran Turismo und Gran Cabrio vor, die weiterhin in der Manufaktur in Modena entstehen werden.

In Deutschland will Maserati 2015 etwa 4000 Einheiten absetzen. Sogar den Begriff

„Flottengeschäft“ nimmt man bei der Maserati Deutschland GmbH in den Mund. Allerdings träumt man hier nicht vom Massengeschäft mit Mietwagenfirmen, sondern von kleinen Unternehmen, Selbstständigen und Freiberuflern, die es wagen können, bei ihren Kunden mit einem Maserati vorzufahren.

Noch schafft das Image der Marke beim Betrachter die Überzeugung, jeder Maserati bewege sich preislich auf demselben Niveau wie ein Ferrari, also in der allerersten Preisregion. Dabei kostet ein Maserati nicht einmal halb so viel und liegt damit gleichauf mit deutschen Premiumprodukten. Der Maserati-Fahrer mag es genießen, wenn seine wirtschaftliche Situation so hoch eingeschätzt wird. Der Marketing-Mann von Maserati steht aber deswegen vor der Aufgabe, auf der einen Seite die Botschaft zu verbreiten, Maserati seien gar nicht exorbitant teuer. Auf der anderen Seite sollen die Ghibli, Levante und Quattroporte aber extravagant bleiben. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel:



Maserati Ghibli.



Maserati Ghibli.