
Fahrbericht Maserati Gran Cabrio: Klassiker fürs Wochenende

Von Axel F. Busse,cen

Seit dem Aus für das Beetle-Cabrio ist es fast unmöglich, zu einigermaßen erschwinglichen Bedingungen mit vier Personen offen zu fahren. Gar nicht oder nur für wenige erschwingliche Möglichkeiten gibt es jedoch noch reichlich. Wir haben uns eine davon für den Alltagstest ausgesucht: das Maserati Gran Cabrio – fast schon fast ein Klassiker, denn seine Messe-Premiere hatte es 2009.

Maserati – der Name hat Klang, so wie die Autos, besonders, wenn sie von einem V8-Motor angetrieben werden. Zwar hat die Marke mit dem Dreizack seit der Einführung der Modelle Ghibli und Levante auch in Deutschland ein Diesel-Übergewicht bekommen (2017 waren es 58 Prozent der Neuzulassungen), für viele ist der großvolumige, frei atmende Ottomotor aber das einzig Wahre, vor allem dann, wenn das Einkommen es erlaubt, den Preistafeln der Tankstellen mit Ignoranz zu begegnen.

Ein Gran Cabrio kauft man sich zum Vergnügen, nicht, weil man einen fahrbaren Untersatz braucht. Den gäbe es schließlich schon für einen Zehntel des Preises. 144 320 Euro nennt die Preisliste als Ausgangsbasis. Ein S-Klasse-Cabrio von Mercedes ist geringfügig günstiger, ein offener Bentley Continental GT erheblich teurer.

Pininfarina gehört immer noch zu den weltweit ersten Adressen, wenn es um Autodesign geht. Warum, das ist am Gran Cabrio eindrucksvoll zu sehen. Immerhin ist der Zweitürer fast fünf Meter lang und zwei Meter breit, doch nichts wirkt klobig oder in den Proportionen unbeholfen. Das Gran Cabrio ist ein Edelschlitten von zeitloser Eleganz, gleichgültig, ob man ihn in geschlossenem oder offenem Zustand ansieht. Der tief angebrachte Frontgrill scheint die ankommende Luft verschlingen zu wollen, die sanft gewölbten vorderen Kotflügel könnten Erinnerungen an die legendären „Birdcage“-Rennboliden aus den 60er Jahren wecken.

Ein Cabriolet mit geöffnetem Verdeck schön aussehen zu lassen, ist kein Problem. Die Kunst des Designs liegt darin, eine ansprechende und harmonische Silhouette auch dann hinzubekommen, wenn die Stoffmütze aufgesetzt ist. Beim Gran Cabrio ist das perfekt gelungen. Die opernhafte Grazie des Testwagens wurde überdies von schwarzen Akzenten in der „Bianco“-Lackierung vervollkommnet, etwa durch die Spoilerlippen an Bug und Heck, die schwarzen Leichtmetallfelgen sowie an Lufteinlässen und Endrohreffassungen.

Dass der Maserati ein bisschen in die Jahre gekommen ist, merkt man schon bevor man einsteigt. Heute käme das Auto vermutlich mit Türen auf den Markt, die ohne ein Schlüsselloch auskommen. Und wahrscheinlich mit einem Schlüssel, der mittels Öse irgendwo befestigt werden kann. In der alarmgesicherten Garage des heimischen Anwesens kann er ja eh gleich im Zündschloss bleiben, denn die angeblich so moderne Praxis des Druckknopf-Startens hat im Gran Cabrio noch nicht Einzug gehalten. Die schweren, weil sehr breiten Türen könnten zudem leichtergängige Lager vertragen, denn der übliche Stupser reicht oft nicht, um sie in dem fürs Aussteigen nötigen Winkel zu arretieren. Aber, Schwamm drüber! Die Qualität eines italienischen Sportwagens bemisst sich schließlich nicht daran, wie bequem man ein- oder aussteigen kann.

Wohl aber daran, ob und wie viel Vergnügen es bereitet, ihn zu fahren. Wer gezwungen ist, seinen Freiluft-Viersitzer in Hörweite von Nachbarn zu starten, sollte vorher schon mal

Entschuldigungs-Zettelchen in die Briefkästen werfen. Der Schlüsseldreh entfacht ein enormes Getöse, das zwar standesgemäß ist, aber von Unbeteiligten nicht immer goutiert wird. Einen Wimpernschlag später grummelt das 4,7-Liter-Triebwerk lässig vor sich hin, bereit zu neuen Fanfarenstößen aus armdicken Endrohren. 460 Pferde warten darauf, vom Zügel gelassen zu werden, je nach Wunsch im Normal- oder im Sportmodus.

Doch zunächst ist Vorsicht geboten: Eine niedrige Bauweise, die geringe Bodenfreiheit eines echten Sportwagens und 2,94 Meter Radstand vertragen sich nicht unbedingt mit Mulden und Rampen, wie sie Grundstückseinfahrten oder Parkhäuser mitunter aufweisen. Unbeabsichtigte Bodenberührungen können die Folge zu großer Vorfreude auf die erste Ausfahrt sein. Die korrekte Sitzeinstellung hat man am besten bei noch geöffneter Tür erledigt, denn der schmale Spalt, der nach ihren Schließen zwischen Verkleidung und Sitz bleibt, reicht nur noch für eine Kinderhand. Die Sicht nach hinten ist bauartbedingt mäßig. Beim Rangieren hilft die serienmäßige Rückfahrkamera.

Doch dann kann man es „krachen“ lassen – und zwar im wörtlichen, nicht nur im übertragenen Sinne. Obwohl der Motor nach Herstellerangabe 4750 Umdrehungen braucht, um 520 Newtonmeter Drehmoment frei zu setzen, geht auch schon weit unter diesem Wert richtig die Post ab. Untermalt von einer souveränen Acht-Topf-Sinfonie schiebt der Maserati gewaltig an, wenn nötig, in fünf Sekunden auf 100 km/h. Die optische Qualität des Motors steht der technischen nicht nach. Eigentlich sollte man eine transparente Motorhaube bestellen können, damit auf dem Parkplatz auch andere etwas von dem kunstvollen Kraftwerk haben.

Um die Soundfülle in all ihren Facetten auszukosten, empfiehlt es sich, das Sechsgang-Getriebe (bei einem Nachfolger dürften es wohl acht Stufen sein) auf manuellen Modus zu stellen und per Lenkradpaddel Übersetzungen und Klangfarben zu variieren. Die Paddel sind bei Maserati traditionell fest mit der Lenksäule verbunden, was in der Eingewöhnungsphase zu Fehlgriffen an den Lenkstockhebeln führen kann. Der Innenraum ist klassisch-edel eingerichtet. Wünsche nach umfangreicher Karbon-Möblierung können die Rechnung schnell um einen fünfstelligen Betrag erhöhen.

Die möglichen Fahrleistungen lassen keinen Zweifel an der Sportlichkeit des Gran Cabrios zu. Die gute Gewichtsverteilung (Motor hinter der Vorderachse) und ein Sperrdifferential sorgen dafür, dass die Hinterräder die Kraft verlustfrei auf die Straße bringen. Seinem Wesen nach ist der Luxusliner aber eher ein Cruiser als ein Sprinter. Dafür sprechen nicht nur die komfortable Fahrwerkabstimmung und eine Lenkung, die man sich zuweilen etwas direkter und rückmeldungsfreudiger wünschte, sondern auch die Tatsache, dass die Insassen auch ohne Windschott gut gegen Zugluft abgeschirmt sind. Wer sich sein Gran Cabrio mühsam zusammensparen musste, wird dankbar sein: Maserati berechnet dafür 960 Euro. Bei Landstraßentempo gibt es für die vorderen Passagiere jedenfalls kaum störende Wirbel, was den fahrbaren Sonnenstuhl erst richtig zum Genuss macht.

Deutlich weniger als das überland gebräuchliche Tempo muss man einhalten, will man das Dach öffnen oder schließen. Viele sportliche Cabriolets lassen dies bis 50 km/h zu, beim Gran Cabrio liegt das Limit bei 30 km/h. Luft und Sonne herein zu lassen, dauerte beim Testwagen 26,5 Sekunden, sie auszusperren eine Sekunde weniger. Sollen zusätzlich die Seitenfenster versenkt oder geschlossen werden, kommen noch mal fünf Sekunden obendrauf. Das kostbare Gefährt auch mal offen stehen zu lassen, ist zwar nicht empfehlenswert, aber möglich, denn es gibt eine gut funktionierende elektronische Innenraumüberwachung. Sie schlägt bereits an, wenn man nur mal eine Tasche auf den Rücksitz stellen will. Ist die Segeltuchhaube im Verdeckkasten verschwunden, bleiben 173 Liter Gepäckraum. Die 25 Zentimeter lichte Öffnung und die Tiefe des Staufachs von 43 cm reduzieren die verwendbaren Behältnisse. In Wochenendtrips für zwei Personen findet

das große Cabrio folglich seine eigentliche Bestimmung.

Auch wenn es für eine wohl situierte Kundschaft von geringem Belang sein mag, ein Wort zum Verbrauch: Im Mittel 14,5 Liter auf 100 Kilometer, sagt Maserati. Mindestens 16 Liter sagt unser Praxistest, bei dem der Sportmodus ebenso so selten zur Anwendung kam, wie das beeindruckende Spurtvermögen. Mit 20 Litern sollte rechnen, wer die dynamischen Qualitäten für persönlichen Lustgewinn einsetzen will. Eine Start-Stopp-Automatik ist nicht vorhanden. Verbrauchsfördernd ist allerdings nicht nur eine forsche Fahrweise, sondern auch das hohe Gewicht des Viersitzers. Statt der offiziellen 1980 Kilogramm brachte der Testwagen derer 2090 auf die Waage.

Fazit: So kurzweilig und angenehm das Fahren in Maseratis großem Cabrio ist, so sehr wünschte man sich in einigen Details zeitgemäße Lösungen. Das gilt nicht zuletzt für die Ausstattung mit Assistenzsystemen. Wer nicht auf den Euro achten muss und auf Exklusivität Wert legt, ist mit dem Wagen gut bedient. Dass man unterwegs ein zweites Fahrzeug dieses Typs trifft, ist nämlich extrem unwahrscheinlich. (ampnet/afb)

Daten Maserati Gran Cabrio

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,91 x 1,92 x 1,38
Radstand (m): 2,94
Motor: V8-Ottomotor, 4691 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 460 PS (338 kW) bei 7000 U/min
Max. Drehmoment: 520 Nm bei 4750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 288 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,0 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 14,5 Liter
Testverbrauch: 16,1 Liter
CO₂-Emissionen(Normverbrauch): 337 g/km (Euro 6)
Tankinhalt: 75 Liter
Leergewicht Testwagen: 2090 kg
Kofferraumvolumen: 173 Liter
Basispreis: 144 320 Euro
Testwagenpreis: 174 900 Euro

Bilder zum Artikel



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Maserati Gran Cabrio.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse