
Fahrbericht Maserati Ghibli Gran Sport: Der Gentleman war beim Frisör

Von Dennis Gauert, cen

„Playboys fahren Ferrari, aber Gentleman sitzen im Maserati“ - so Peter Ustinov seiner Tage über die eleganten Gran Turismo aus Italien. Während der Maserati früher etwas für den Sonntag war, ist er heute auch als Alltagsbegleiter zu gebrauchen. Der Ghibli offeriert als Einstiegsmodell der traditionellen Luxusmarke ausgewogenen Fahrspaß. Mit einer Modellpflege halten die Italiener ihren Bestseller-Dreizack frisch. Das mussten wir uns genauer ansehen.

Die Raureif-Tröpfchen gleiten unter den ersten Sonnenstrahlen des Tages über den angefeuchteten Lack, vorn blitzt der Dreizack aus dem Maul wie ein Bowiemesser zwischen den Zähnen. Aus dem Innenraum dringt ein betörender Duft von Abenteuer nach außen, der den Fahrer jetzt wie im Sog in den Ghibli hineinzieht. Links neben dem Lenkrad blitzt der Startknopf hervor, der Poseidon zum Leben erweckt. Mit einem Druck nimmt der Ferrari-V6-Biturbo seinen Dienst auf und drückt einen tosenden, gröhlichen Abgasstrom durch die zweiflutigen Rohre, die links und rechts in schimmernden Doppelblenden enden. Nur der Druck auf die Sporttaste trennt den Besitzer noch von einer Abmahnwelle aus der Nachbarschaft. Dann öffnen sich die Fanfaren aus Modena zum epochalen Crescendo.

Der Kaltstart-König ist zurück. Und er kann zaubern. Im dezenten Format der oberen Mittelklasse stellt der Ghibli die biedereren Interpretationen tauglicher Dienstwagen der Konkurrenz in Frage. Der Maserati-Bestseller wird im deutschen Verkehr in etwa so wahrgenommen als stünde George Clooney in einer Bratwurstbude. Und für das Besondere werden auch hohe Honorare fällig. Mit knapp 100.000 Euro lässt sich Maserati unseren 350 PS starken Testwagen (Gran Sport: 84.770 Euro; zzgl. Sonderausstattungen) bezahlen, als würde er per Fernbedienung zum Transformer – was nicht so ist.

In der romantischen Gentlemen-Welt geht es nicht um das Erschaffen von wegweisenden Technologieträgern, die auf dem Datenblatt für Erstaunen sorgen. Nein, im Ghibli sind weder die Spitze der Evolution, noch besonders kluge Ideen zu finden. Alles ordnet sich der Eleganz unter: So sind die rahmenlosen Türen mit Doppelverglasung bestückt, um Schönheit und Ruhe gleichermaßen zu vermitteln. Jedes Fach muss zur Fläche werden können – da verschwindet das Smartphone nahezu unsichtbar in einem Einschub in der Mittelkonsole, Cupholder will der Fahrer allein deshalb nicht nutzen, weil die hölzerne Hochglanz-Oberfläche der Abdeckung dann nicht mehr sichtbar ist.

Der Ghibli ist das Auto für Schöngesteirer schlechthin, denn technisch drücken die Italiener ihre Pasta weiter durch die gleiche Presse: Das Facelift wurde lediglich etwas aufgehübscht. Für die Fans kein Problem, bietet der 3.0-Liter-V6-Biturbo doch mit 350 PS genug Futter, um 267 km/h zu erreichen und in 5,5 Sekunden den Spurt von null auf 100 km/h zu absolvieren. Ein elektronisch geregeltes Luftfahrwerk (Skyhook) regelt elektronisch und spielt den Ghibli per Knopfdruck von Gleiten auf Gleitreibung ein. In Kombination mit dem Hinterradantrieb ist der Viertürer weiter eine ungestüme Limousine, die sich an Abbiegungen gern etwas herumwirft – wenn man möchte. Dem Spieltrieb sind durch das Fahrwerk spät Grenzen gesetzt: Der Ghibli überlässt BMW M bei der Bodenhaftung dennoch den Vortritt.

Mit drei verschiedenen Fahrmodi lässt Maserati seinen Kunden die Wahl zwischen Sparen (ICE), Fahren (Normal) und Flitzen (Sport). So erklären sich auch die breit gefächerten Verbrauchswerte zwischen 10 und 18 Litern auf 100 Kilometer. Mit einer Kurzwahltaaste

lässt sich auch das Fahrwerk scharf schalten, das in seiner sportlichen Abstimmung Leichtfüßigkeit in den Aufbau treibt, engen Bodenwellensequenzen aber nicht widerstehen kann. Im normalen, sowie im verbrauchsorientierten ICE-Modus gleiten Automatik und Dämpfer seicht dahin.

In Modena zählt das Gefühl: So finden sich in einem Maserati romantische Elemente, allgegenwärtige Dreizacke und hochwertige, abgesteppte Lederbezüge, die an manchen Stellen von Déjà-vus unterbrochen werden: Wieder hat man es in Italien verschlafen die Display-Umrahmung zu lackieren, in den Türen drücken die Passagiere auf die gleichen Schalter wie in manchem Chrysler. Klimaschützer freuen sich über die Wiederverwendung bestehender Bauteile, Liebhaber rümpfen die Nase über den Bruch mit dem Individuellen. Die hervorragende Verarbeitung der Lederbezüge steht damit zwei unnötigen Baustellen gegenüber.

Doch Maserati hat auch dazu gelernt. Das komplette Assistenzsystem-Paket wird nun unter dem Aufpreis von 4405 Euro zusammen gefasst und enthält eine adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Stop&Go-Funktion, einen Totwinkelassistenten mit Querverkehrfunktion, eine Rundumsichtkamera, eine Verkehrszeichenerkennung, einen Autobahnassistenten, einen erweiterten Bremsassistenten, eine Fußgängererkennung und einen automatisch abblendenden Außenspiegel. Freilich ist der Autobahn-Assistent nach wie vor nur auf der Autobahn verfügbar, obwohl er auch auf gut ausgebauten Land- und Bundesstraßen übernehmen könnte. Dass Maserati als kleine Marke mit bis zu 70.000 verkauften Autos pro Jahr nicht den Assistenzsystemen von Porsche, Audi und BMW das Wasser reichen kann, sollte jedem potentiellen Käufer bewusst sein.

Der Ghibli Gran Sport ist ein Auto, in dem man am liebsten hinter dem Steuer sitzt. Die elektromechanische Servolenkung spricht direkt an, die Hände klicken jeden der acht Gänge zielgenau in den Antriebsstrang, unter der Karosserie faucht und brüllt ein Sahnemotor. Das ZF-Getriebe ist individuell von Maserati abgestimmt und wirft die Gänge so ein, wie in keinem Konkurrenzmodell. Es schleicht sich der Verdacht ein, dass hier die besondere Soundsequenz der Abgasanlage der Vater des Gedankens war. Und die Tonlage braucht es auch für's Gefühl; denn so richtig verbunden mit der Straße fühlt man sich auch im Ghibli nicht. Die Geräuschisolation ist erwünscht und beeindruckt - vor allem wenn man bedenkt, dass der Viertürer rundum über rahmenlose Türen mit Doppelverglasung verfügt. Etwas mehr Gefühl und Nähe zum Boden hätte aber gut getan.

Zum Glück hat Maserati in der digitalisierten Welt den Sinn für das Wesentliche nicht verloren. Geschwindigkeit und Drehzahl werden weiterhin über analoge Rundinstrumente dargestellt, dazwischen reiht sich ein Farbdisplay ein, mit dem Bordcomputer und Fahrzustand überwacht werden können. Virtuelle Cockpits will man in Modena wohl so lange es geht hinauszögern. Das Infotainment-System hingegen offeriert moderne Arbeit für die Finger. So lässt sich zum Beispiel die Klimaanlage vollumfänglich nur über das Display steuern, das entweder per Touchscreen oder Drehregler in der Mittelkonsole dirigiert wird. Apple Carplay und Android Auto verbinden den Ghibli mit der privaten Mediensammlung.

Fazit:

Wer einen Maserati kauft, kümmert sich nicht um Zahlen. Den Grundpreis für den Ghibli wollen wir dennoch nicht unter den Tisch fallen lassen: Bei 73.100 Euro gelingt der Zutritt zum Basismodell, ab 84.770 Euro wird der Ghibli zum Gran Sport. Bis zu unserem Testwagen müssen dann noch 17.000 Euro eingelegt werden – ohne Allradantrieb versteht sich. Wer die Leidenschaft bezahlen kann und will, findet sich hinter umwerfend schönen Lackkonzepten wieder und wird in hochwertige Lederkombinationen gebettet. Den Ghibli zu empfehlen, wäre bei der Preispolitik vermessen. In jedem Fall ist er ein wünschenswertes Liebhaberobjekt für Automobilfans mit verwöhntem Gehör.

(ampnet/deg)

Daten Maserati Ghibli Gran Sport

Länge x Breite x Höhe (m): 4,97 x 1,95 x 1,46

Radstand (m): 2,99

Motor: V6-Biturbo, 2979 ccm

Leistung: 350 PS (257 kW) bei 5500 U/min

Drehmoment: 500 Nm bei 4500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 267 km/h

Beschleunigung 0-100 km/h: 5,6 Sek.

Testverbrauch: 13 Liter

CO₂-Emissionen: 207 g/km

Leergewicht: 1810 kg

Kofferraumvolumen: 500 Liter

Reifen: 235/50 ZR 18

Basispreis: 84.770 Euro (Ghibli Gran Sport)

Testwagenpreis: 99.600 Euro

Bilder zum Artikel



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



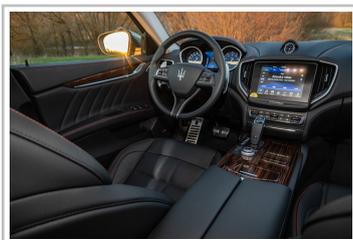
Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



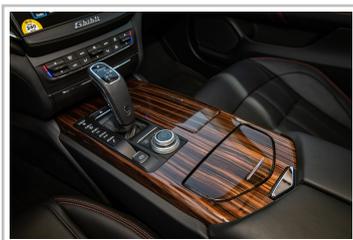
Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Gran Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert