
Fahrbericht Maserati Levante GTS: Wo die Meeresbrise zum Orkan wird

Von Axel F. Busse, cen

Der Levante ist der beliebteste Maserati in Deutschland. Nahezu die Hälfte der Verkäufe geht auf sein Konto. Jetzt hat die Traditionsmarke aus Modena kräftig aufgerüstet und dem GTS einen 530 PS (390 kW) starken V8-Motor spendiert. Die Buchstaben-Kombination GTS verwendet Maserati nicht exklusiv. Auch Porsche wird seinem Cayenne-Line-Up wieder eine Variante mit diesem Kürzel hinzufügen. Der letzte Cayenne GTS hätte nicht als Wettbewerber für den Levante getaugt, denn dessen V8 rangierte eine Leistungsstufe niedriger.

Der Levante GTS fordert schon eher den Cayenne Turbo heraus, distanziert ihn sogar um ein paar Stundenkilometer bei der Endgeschwindigkeit, obwohl er nicht ganz dessen Motorleistung hat. Da wird also das ganz große Besteck, mit dem sich Maserati einen Platz am Tisch der renommierten SUV-Boliden sichern will, ausgepackt.

Es ist ein luftig klingender Name für eine handfeste Angelegenheit: Ein im westlichen Mittelmeer anzutreffender warmer Wind gab den Namen für Maseratis erstes und bisher einziges SUV her, doch unter dem Kürzel „GTS“ frischt die Brise gewaltig auf. Von Ferrari stammt der 3,8 Liter große Achtzylinder, der unter Zuhilfenahme von zwei Turboladern satte 530 Pferdestärken freisetzt. Doch enorme Leistung ist noch nicht alles unter dem Label Gran Turismo Sport. Viele feine Ausstattungsdetails gehören dazu wie etwa Luftfederung, LED-Matrix-Scheinwerfer, Soft-Close-System für die Türen und Brembo-Bremsanlage.

Mit seiner Länge von 5,02 Metern übertrifft der Levante die meisten seiner Konkurrenten, doch in der Preisklasse von deutlich mehr als 100.000 Euro geht es nicht nur um PS und Vollgas. Die solvente Kundschaft schätzt luxuriöse Ausstattung. Ein geschmackvolles Interieur und höchste Verarbeitungsqualität sollte selbstverständlich sein. Für falsche Bescheidenheit schien die Gestaltung der Frontpartie nicht der richtige Ort: Die schmalen Scheinwerfergläser und die gewaltige Kühleröffnung sorgen für ein angriffslustiges Gesicht. Die rahmenlosen Seitenscheiben fördern die sportliche Ausstrahlung und die beim Testwagen zu findenden 21-Zoll-Felgen untermauern die wuchtige physische Präsenz.

Einige Eigenheiten

Nur wenige Sportwagenhersteller pflegen die Eigenheit, den Motor links vom Lenkrad zu starten. Maserati gehört dazu. Allerdings ist der Knopf recht tief angebracht. Noch ein bisschen fummeliger wird es, wenn der Fahrer das Gurtschloss einrasten lassen will: Zwischen der hoch aufragenden – ebenso wie die Polster mit feinem Leder bezogenen – Mittelkonsole und dem Sportsitz ist nur minimal Platz, außerdem sitzt das Schloss sehr weit unten. Ein schmaler Körperbau von Fahrer oder Fahrerin ist also hilfreich, wollen sie nicht für jeden Anschnallvorgang mehrere Versuche brauchen.

Handhabungs-Unterschiede zum Gewohnten auch an anderer Stelle: Viel Gutes ist in der Vergangenheit bereits über das ZF-Acht-Gang-Getriebe gesagt und geschrieben worden, so dass hier keine Wiederholung nötig ist. Der Schaltkomfort ist vorbildlich geschmeidig, die enorme Durchzugskraft des Motors wird souverän umgesetzt. Wer allerdings manuell schalten möchte, kann dazu die Lenkradhebel benutzen, die nach italienischer Eigenart die Drehbewegungen des Volants nicht mitmachen, sondern fest montiert sind. Um sie bei

eingeschlagener Lenkung mit den Fingerspitzen erreichen zu können, sind sie entsprechend groß und vollziehen von der Ruhestellung bis zum Schaltimpuls einen relativ langen Weg. Außerdem kann man beim Tasten nach dem Blinkhebel schon mal damit ins Gehege geraten. Das ist zumindest gewöhnungsbedürftig.

Der Platz im Innenraum ist auskömmlich, aber nicht so großzügig bemessen, wie es ein Radstand von drei Metern vermuten lässt. Die Sitzschiene der vorderen Sessel ist kurz genug, um den Fondpassagieren ausreichend Beinfreiheit zu garantieren. Die Tatsache, dass die Sitzpolster hinten rund vier Zentimeter kürzer sind als vorn, schafft optische Distanz zwischen vorderer Lehne und Sitzfläche. Die Kabinenbreite zwischen den Türverkleidungen beträgt vorn 1,47 Meter, hinten 1,44 Meter. Abfallendes Dach und schräge Heckscheibe schränken das Ladevolumen nur unwesentlich ein. 580 bis 1625 Liter sind für die meisten Transporte genug, es ist lediglich die 80 Zentimeter hohe Ladekante zu überwinden. Bis zu einer Tiefe von maximal 2,17 Metern kann der Kofferraum bei umgelegten Rücksitzen genutzt werden.

Ab Werk wird der Levante GTS mit elektrischen verstell-, beheiz- und belüftbaren Sportsitzen geliefert, ebenso mit einer elektrischen Heckklappe, deren Taste wie bei Jeep innen links zu finden ist. Beim Testwagen schloss sie sich mit ungewohnter Verzögerung. Zur Serienausstattung gehören noch das Navigationssystem, dessen Grafik man sich detailreicher wünschte, Parksensoren vorn und hinten sowie das schlüssellose Zugangssystem. Ein adaptiver Tempomat, das Fahrassistenz-Paket, beheizbares Lenkrad und Surround-View erscheinen auf der Liste der kostenpflichtigen Extras.

Ausgewogenes Fahrwerk

Dank 730 Newtonmetern Drehmoment gibt sich der Levante beim Beschleunigen keine Blöße, sein Spurtvermögen lässt selbst zweisitzigen Coupés das Nachsehen. Der Motor reagiert sehr sensibel auf Gashebelbewegungen, spontaner Vortrieb ist die Folge und man kann regelrecht spüren, wie die Hinterachse vehement anschiebt. Die Kraftverteilung des Allradantriebs ist auch visuell mit einer entsprechenden Anzeige im Cockpit zu verfolgen. Eine Überprüfung der angegebenen Höchstgeschwindigkeit unterblieb bei diesem Test, da die montierten Reifen nur bis 240 km/h zugelassen waren. Die Überschreitung des herstellerseitig angegebenen Verbrauchs fiel mit 14,4 Litern moderat aus, wenngleich es das Doppelte dessen ist, was man mit einem Diesel-SUV erzielen kann.

Das ausgewogen abgestimmte Fahrwerk zeigt zwar in den verschiedenen möglichen Einstellungen keine große Spreizung, ist aber immer komfortabel und dem Luxusanspruch angemessen. Wer tatsächlich über den Acker preschen oder in entlegene Waldstücke zum Pilze sammeln fahren will, kann mittels Luftfederung die Karosserie um bis zu 40 Millimeter anheben. Außerdem gibt es eine Absenkefunktion zum erleichterten Einsteigen. Bei geringem Tempo könnte die Servounterstützung der Lenkung ein bisschen kräftiger ausfallen, ansonsten ist sie feinfühlig genug für sicheres Manövrieren.

Fazit: Es ist die Portion Exklusivität, die wohlhabende SUV-Fans zu Maserati treibt, und es ist ein Akt der Selbstvergewisserung, dass die Marke mit einem 530-PS-Boliden in dieses schmale Segment drängt. Ohne besondere Schwächen zu offenbaren, prescht dieser Levante in die Gesellschaft von Porsche und AMG, aber auch von Range Rover und Volvo. Zwar hat der GTS Kraft und Komfort im Überfluss, aber wer noch mehr will, findet auch das bei Maserati – im Trofeo. (ampnet/afb)

Maserati Levante GTS

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,02 x 1,97 x 1,68

Radstand (m): 3,0

Motor: V8-Ottomotor, 3799 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung

Kraftübertragung: Achtgang-Automatik, Allradantrieb
Leistung: 390 kW / 530 PS bei 6250 U/min
Max. Drehmoment: 730 Nm bei 2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 291 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,3 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 13,1 Liter
Testverbrauch: 14,4 Liter
CO₂-Emissionen(Normverbrauch): 297 g/km (Euro 6)
Tankinhalt: 80 Liter
Leergewicht: 2170 kg
Kofferraumvolumen: 580-1625 Liter
Bodenfreiheit (Normalniveau): 248 mm
Anhängelast (gebremst): 1500 Kg
Basispreis: 135.000 Euro
Testwagenpreis: 148.800 Euro

Bilder zum Artikel



Maserati Levante GTS.

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



Maserati Levante GTS.

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



Maserati Levante GTS.

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



Maserati Levante GTS.

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



Maserati Levante GTS.

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



Maserati Levante GTS.

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



Maserati Levante GTS.

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



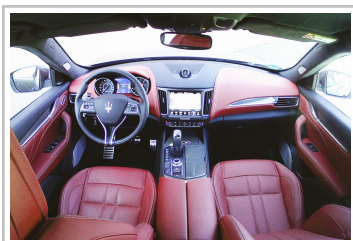
Maserati Levante GTS.

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



Maserati Levante GTS.

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



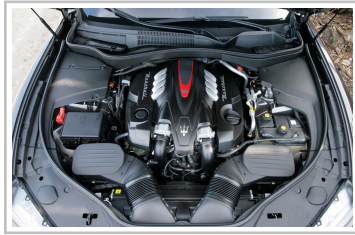
Maserati Levante GTS.

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



Maserati Levante GTS.

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



Maserati Levante GTS.

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