
Praxistest Maserati Levante GT: Kleiner Motor, große Klappe

Von Axel F. Busse, cen

Der Maserati Levante ist zwar noch immer das meistverkaufte Auto der Marke hierzulande, doch seit er nicht mehr als Diesel erhältlich ist, sind die Zulassungszahlen erheblich geschrumpft. Noch 2018 machten die Selbstzünder rund die Hälfte des Absatzes aus. Seit der Neuordnung des Modellangebots ist nun der Mildhybrid GT die Einstiegsvariante.

Große Autos mit kleinen Motoren gewinnen mehr und mehr Akzeptanz. Das liegt unter anderem daran, dass es kein Problem mehr ist, selbst für schwere SUV genügend Leistung bereit zu stellen. Der Levante GT gehört ohne Zweifel in diese Kategorie, denn er ist knapp über fünf Meter lang und wiegt laut Datenblatt 2090 Kilogramm. Der Testwagen brachte sogar 2220 Kilo auf die Waage. Aber mit 330 PS (243 kW) ist er auch standesgemäß motorisiert – bei nur 1998 Kubikzentimetern Hubraum. Im Ghibli hat sich dieser Antrieb bereits bewährt.

Damit gehört er nicht nur zu den leistungsstärksten Vierzylindern auf dem Markt, sondern auch zu den teuersten: 92.344 Euro sind mindestens fällig, wenn man sich für den GT entscheidet. Das ist ein ordentlicher Schluck aus der Pulle, vor allem, wenn man bedenkt, dass der Hersteller dies Auto vor Jahresfrist noch für rund 16 Prozent weniger angeboten hat. Mehr geht natürlich immer: Das Topmodell Trofeo ist nicht unter 170.000 Euro zu haben, hat dafür aber auch doppelt so viele Zylinder und Hubraum. Die Exklusivität seines Dreizack-Logos (2021 nur 716 deutsche Neuzulassungen insgesamt) lässt sich der Hersteller also gut bezahlen.

Allzu harmlos darf ein sportliches SUV italienischer Herkunft natürlich nicht ausschauen, so dass der gewaltige Kühlergrill, die tief liegenden Lufteinlässe, schmale Scheinwerfergläser und rahmenlose Seitenscheiben imagekonforme Merkmale sind. Hinten lassen die Scheiben sich übrigens wegen des Türzuschnitts nur zu zwei Dritteln versenken. Und das bisschen Blendwerk unten an der Heckschürze ist verzeihlich, auch wenn niemand wirklich glauben mag, dass zur Entlüftung von zwei Litern Brennraum wirklich vier Auspuff-Endrohre notwendig sind. Die Signale für einen grünen Anstrich des Mildhybrids sind blau: Der Dreizack und einige Applikationen tragen diesen Farbakzent.

Der Innenraum präsentiert sich gewohnt edel. Das Ambiente passt zum luxuriösen Beiklang, der mit dem Namen verbunden ist. Die Qualität der gegerbten Tierhäute ist kuschelweich, die Sitze schmiegen sich bequem an, und selbst im Fond hat man nicht das Gefühl, in der zweiten Reihe zu sitzen. Die Kabinenbreite beträgt vorn 1,47 Meter, hinten sind es vier Zentimeter weniger. Die vorderen Sitzschienen sind ungewöhnlich lang, lassen eine Varianz von 25 Zentimetern zu. Was Maserati mit Porsche und Bentley gemeinsam hat, ist die Platzierung des Startknopfes links neben dem Lenkrad.

Nur ein Detail im Cockpit hält nicht ganz das hochwertige Niveau: Die Ablage der Mittelkonsole ist von einer ungedämpften Klappe bedeckt, die beim Öffnen und Schließen einfach nur ein billiges Klacken erzeugt. Große Aluminium-Schaltwippen, die bei Maserati traditionell fest mit der Lenksäule verbunden sind, gehören zu den Sonderausstattungen, die verzichtbar sind. Die vorzügliche Acht-Gang-Automatik bedarf keiner manuellen Nachhilfe und mit dem Verzicht vermeidet man außerdem Kollisionen beim Fingern nach dem rechten Lenkstockhebel.

Wie man ein durchaus kostspieliges Fahrzeug noch drastisch verteuern kann, zeigte der Testwagen in eindrucksvoller Manier: Von 21-Zoll-Rädern und Softclose-Türen, über das

elektrische Glasschiebedach und LED-Matrix-Scheinwerfern, bis hin zum Komplettarsenal der Assistenz- und Sicherheitssystem steckten Sonderausstattungen für mehr als 30.000 Euro im Fahrzeug. Klimaautomatik, Luftfederung und Rückfahrkamera sind freilich serienmäßig.

Das Infotainmentsystem mit 8,4-Zoll-Touchscreen hat eine bedienerfreundlich strukturierte Oberfläche und gibt kaum Rätsel auf. Von zwanghafter Schaltervermeidung hält man bei Maserati offenbar nichts. Was technisch ist, darf auch so aussehen. Die elektrische Heckklappe, auch sie serienmäßig, wird nicht an ihrem unterem Ende betätigt, sondern an der Innenverkleidung links. Ehemalige Jeep-Fahrer haben da keine Umgewöhnungsprobleme. Störend ist allerdings die Tatsache, dass der Schließvorgang der großen Klappe mit etwa dreisekündiger Verzögerung und ohne Warnton beginnt.

Theoretisch kann der Laderaum nach Umklappen der hinteren Sitze bis auf zwei Meter Tiefe gestreckt werden, in der Praxis ist es weniger, denn vorn kann dann niemand mehr sitzen. Zwischen 580 und 1625 Liter fasst das Gepäckabteil, die Luftfederung erleichtert das Be- oder Entladen durch automatische Absenkung beim Ausschalten der Zündung. In Gegenrichtung zeigt sie sich ebenfalls flexibel: Im Offroad-Fahrmodus wird die Karosserie um 50 Millimeter angehoben, damit der Allradantrieb jenseits der Straße seine Qualitäten voll entfalten kann – auch wenn wohl nur wenige Levante-Besitzer ihrem Edel-Schlitten dies zumuten werden.

Am Fahrkomfort gibt es nichts zu tadeln, nur der Motorsound könnte dem sportlichen Anspruch ein wenig mehr gerecht werden. Dem 48-Volt-Mildhybrid-System hat Maserati zwei Aufgaben zugewiesen. Zusätzlich zum Startergenerator gibt es noch einen elektrischen Verdichter, der als E-Booster gemeinsam mit dem Turbolader den Vierzylinder mit Luft versorgt. Die dafür nötige Energie holt sich der Startergenerator durch Rekuperation beim Bremsen und Verzögern und speichert sie in der Batterie. Nutzen des Verfahrens: Der Zwei-Tonnen-Trumm kann bei zurückhaltender Fahrweise mit unter zehn Litern bewegt werden. Der Langzeitspeicher des Bordcomputers errechnete über fast 8000 Testkilometer einen Durchschnittsverbrauch von 10,8 Litern.

Fazit: Ohne besondere Schwächen zu offenbaren, schnurrt sich der kleinvolumige Maserati Levante GT lässig in den Kreis der Luxus-SUV, die häufig mit sechs oder mehr Zylindern unterwegs sind. Mit Porsche und BMW, aber auch mit Range Rover oder Volvo fährt er auf Augenhöhe. Zum gehobenen Komfort und konkurrenzfähigen Fahrleistungen bietet er die Portion Exklusivität, die andere wegen ihrer größeren Präsenz auf den Straßen schon längst eingebüßt haben. (Axel F. Busse/cen)

Daten Maserati Levante GT

Länge x Breite x Höhe (m): 5,01 x 1,98 x 1,69
Radstand (m): 3,00
Antrieb: R4-Benziner, 1998 ccm, Mildhybrid, E-Booster, 8-Gang-Aut.
Leistung: 243 kW / 330 PS bei 5750 U/min
Drehmoment: 450 Nm bei 2250 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 245 km/h
Beschleunigung Null auf 100 km/h: 6,0 Sek.
WLTP-Verbrauch: 9,7–10,7 Liter
CO₂-Emissionen lt. Hersteller: 220–243 g/km
Effizienzklasse: F
Testverbrauch: 10,8 Liter
Leergewicht: mind. 2090 kg
Leergewicht Testwagen: 2220 Kg
Kofferraumvolumen: 580–1625 Liter
Basispreis: 92.344 Euro
Testwagenpreis: 110.492 Euro

Bilder zum Artikel



Maserati Levante GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Maserati Levante GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Maserati Levante GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Maserati Levante GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Maserati Levante GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Maserati Levante GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Maserati Levante GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Maserati Levante GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Maserati Levante GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse



Maserati Levante GT.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse
