

Vorstellung: Die drei zackigen Dreizacke

Von Dennis Gauert

Bei der Marke mit Poseidons Dreizack im Wappen schwappt der Volumenmarkt herein. Keine Frage, der Einstieg von Ferrari hat das Fahrwasser beschleunigt und der Ghibli sorgt für starke Zahlen. Heute sind es rund 40 Prozent der Kunden, die einen Maserati gewerblich ordern. Im Jahr 2012 wurden noch 6000 Maserati ausgeliefert, fünf Jahre später waren es dann 50 000 Fahrzeuge – Tendenz steigend. So geschehen auch im Produktprogramm Dinge, mit denen vor zehn Jahren niemand gerechnet hätte. Im Motorraum dürfen aufgeladene Selbstzünder nageln und das luftgefederte SUV Levante rollt mit elektronisch gesteuerter Antriebsverteilung über Stock und Stein.

Bei den poetischen Modellnamen wird es Autofans warm ums Herz. Maserati Quattroporte, Ghibli und jetzt Levante – dagegen klingen die Namen mancher Modedesigner nur wie eine Bestellung in der Pizzabude um die Ecke. Piergiorgio Cecco, General Manager von Maserati Deutschland, ergänzt: „Wenn Sie eine Beziehung zu einem Auto aufbauen wollen, dann brauchen Sie einen Namen. Ein BMW 7er, eine Mercedes-Benz S-Klasse – das klingt robotisch“. Recht hat er. Wieviel das schlagende Herz der Maseratis der robotischen Ingenieursleistung europäischer Premiummarken entgegensetzen hat, entscheiden aber nicht zuletzt die Fahrleistungen.

Im sonnigen Licht der letzten Nachboten des Sommers steht der Levante. Ein Luxus-SUV mit geschwungenen Formen, aufgerissenem Mund und frechen Lufteinlässen in der Schürze. Im Innenraum Leder mit Ziernähten, glänzende Oberflächen und dezente Chrom-Applikationen. Die sehr gut verarbeiteten elektrisch verstellbaren Sitze mit Memory-Funktion und abgesteppter Sitzfläche passen wie angegossen. Im Levante gibt es also im Vergleich zu den geerdeten Maserati-Modellen nichts zu vermissen. Sehr gut gelungen ist das digitale Display im Tacho, das unter anderem auch über die Antriebsverteilung informiert. Zudem gibt es keine unnötigen Knöpfe im Innenraum und die Lenkradfernbedienung macht den Griff nach rechts nur für die Navigation nötig. Das 8,4-Zoll-Infotainment-System ist schön gestaltet. Mit Apple-Carplay, Android-Auto, SD-Kartenlesegerät und USB- und Aux-Buchsen ist für Input gesorgt.

Zur Wahl stehen der 3.0-Liter-V6-Twin-Turbo von Ferrari mit 430 PS oder ein ebenfalls aufgeladener V6-Selbstzünder mit 275 PS. Die Acht-Gang-Automatik von ZF katapultiert den 430 PS starken Benziner in 5,2 Sekunden auf Tempo 100. Bei 264 km/h gibt sich der beliebte Italiener dann gegen den Wind geschlagen. Der Drei-Liter-V6-Twinturbo ist ein Gedicht der Laufkultur, das mit den Schaltwippen am Lenkrad acht Strophen reiner Freude kommuniziert. Das sorgt für donnernde Fanfaren unter der Heckschürze. Einzig die, für das Motorenkonzept üblichen, kleinen Aufladepausen nehmen dem SUV für einen Sekundenbruchteil die Luft.

Im Sport-Modus ist davon allerdings nichts mehr zu vernehmen. Hier liegen die Schaltpunkte noch später, das Ansprechverhalten wird bissiger, die Auspuffklappen sind offen. Man hat zumindest geradeaus das Gefühl in einem Sportwagen zu sitzen. Das liegt nicht zuletzt am intelligenten Allradsystem mit Torque Vectoring, das die Kraft je nach Fahrsituation nur auf die Hinterräder oder bis zu 50 Prozent an die Vorderräder verteilt. Innerhalb von 150 Millisekunden stellt sich das System dabei auf die Fahrsituation ein. Schlupf ist im Levante – aber auch in anderen Modellen mit Q4-Allradantrieb – damit ein Fremdwort. Die Bremsen packen mit klarem Druckpunkt kräftig zu und sind aufgrund der Lochung und Wärmebehandlung auch für Langzeitbelastungen ausgelegt.

Doch dann kommen die Kurven und damit das Luftfahrwerk mit elektronischer Skyhook-

Dämpferregulierung des Levante S ins Spiel. Grundsätzlich eine tolle Erfindung, die dem SUV einen breiten Einsatzbereich sichert, macht sie aber durch das typische leichte Hoppeln auf sich aufmerksam. Speziell bei der Sportabstimmung des Fahrwerks wird der Unterschied zwischen dem SUV und einem Gran Turismo deutlich. Bei schnellen Lastwechseln gerät der Levante ins Wanken. Trotz des niedrigen Schwerpunkts und der ausgeglichenen Gewichtsverteilung bleibt er eben ein SUV – aber eins mit Wohlfühl- und Spaßfaktor.

Hinsichtlich der Fahrdynamik zeigt sich der Levante Diesel ähnlich. Die ZF-Automatik macht den Selbstzünder zu einem dynamischen Motor – leider ist das hauptsächlich im Sport-Modus zu bemerken. Hier scheint das Drehmoment beim Schalten nie abzubrechen und der aktuelle Gang birgt zugleich die Vorfreude auf den Folgenden. Im normalen D-Betrieb sieht das leider anders aus. Der teils rauhe Klang des Selbstzünders nimmt dem SUV den Maserati-Charme, das Ansprechverhalten verlangt nach einer langen Kennenlernphase. Denn wenn man den Fuß ein bisschen zu weit reindrückt, schaltet die Automatik zwei Gänge runter und es folgt ein plötzlicher Leistungsschub. Speziell im Innenstadtverkehr stört das.

Doch nicht nur die Innenstadt kann mit dem Maserati Levante beackert werden. Auch auf der Offroadstrecke schlägt sich der Levante ziemlich gut. Leichtes bis mittelschweres Gelände schafft der italienische Design-Klotz dank intelligentem Allrad und dem im Offroad-Modus höher gelegten Fahrwerk spielend leicht. Anhöhen werden dank des Q4-Allradantriebs unspektakulär genommen. Dabei wird die Kraft, je nach Bedarf, auf die einzelnen Räder verteilt. Auch ungeübte Fahrer kommen mit dem System aus Kuhlen, Kieslöchern oder Schlamm heraus. Bergab unterstützt ein selbstständiges System, das gezielt Bremsengriffe vornimmt, um den Levante sicher nach unten zu bringen.

Sowohl der Einzug in das SUV-Segment als auch die Umsetzung sind damit eine kleine Sensation. Besonders, wenn man bedenkt, dass dies das erste Fahrzeug seiner Art im Produktprogramm aus Modena ist. Damit schafft Maserati zwar keinen echten Mehrwert (wer fährt schon mit einem Luxus-SUV durch die Tundra), aber die Tatsache allein, dass es möglich ist, stärkt das Fahrzeugimage. Das ist auch dringend nötig. Denn Maserati tritt über 15 Jahre später in den Markt ein als andere Premiumhersteller.

Der Spritverbrauch ist dabei ein Makel. Im Bordcomputer der getesteten Fahrzeuge standen rund 28 Liter Durchschnittsverbrauch. Offenbar klingt den Maserati-Fans bei den Probefahrten das „Ich geb Gas, ich will Spaß“ von Sänger Markus noch durch das Sprachzentrum. Der reelle Durchschnittsverbrauch dürfte sich also bei etwa 15 Litern Kraftstoff einpendeln. Beim Diesel sind etwa neun Liter zu erwarten. Zu dem Preis können im Levante fünf Fahrgäste und 580 Liter Gepäck befördert werden. Und jeder weiß: Je mehr zusteigen, desto wirtschaftlicher wird die Fahrt.

Bei den Viertürern hat der 4,97 Meter lange Ghibli die Oberhand. Mit sportlichem Design und hervorragenden Fahreigenschaften multipliziert er bei Maserati die Einkünfte. Kein Wunder, denn ähnlich seinem mittlerweile für den chinesischen Markt konzipierten Pendant Quattroporte bietet er durch die Kombination aus recht langem Radstand (2,99 Meter) und optionalem Q4-Allradsystem ein einzigartiges Fahrgefühl. In nur 4,7 Sekunden ist der Sprint von null auf 100 km/h im Ghibli S Q4 geschafft, 286 km/h Spitze stehen auf dem Blatt.

Dass das Spaß macht und zusammen mit dem Q4-Allradsystem eine beeindruckende Straßenlage mit sich bringt, bedarf kaum der Erwähnung. Ohne Allrad ist der Ghibli dagegen ein Maserati reinsten Wassers, der kundiger Hand bedarf. Durch die Gewichtsverteilung von 50:50 und das hervorragende Fahrwerk ist er zwar agil, kann aber bei zügigem Abbiegen oder stärkeren Gasstößen schnelle Korrekturen am Lenkrad einfordern. Das gilt auch für die mehr als 150 PS schwächeren Selbstzünder, deren 600

Newtonmeter Drehmoment sich teils unerwartet entfalten.

Im Cockpit geht es nobel zu. Auch hier kommen hochwertige Materialien und viel Leder zum Einsatz. Das Lenkrad ist, wie in allen anderen aktuellen Modellen, elektrisch verstellbar und liegt sehr gut in der Hand. Die elektronisch unterstützte Lenkung gibt gute Rückmeldung, der Geradeauslauf und die Stabilität bei höheren Geschwindigkeiten geben dem Ghibli dabei klassentypische Vorzüge. Der Verbrauch liegt mit etwa 13 Litern in der S-Variante und etwa 8 Litern beim Diesel deutlich unter dem des Levante.

Der Fahreindruck des Quattroporte unterscheidet sich vom Ghibli nur im Massengefühl. Sein Radstand ist mit 3,17 Metern etwas länger, was ihm aber nicht den Fahrspaß nimmt. Anders sieht das bei der Markttauglichkeit aus. Eigentlich für China konzipiert, bietet er deutlich weniger Assistenzsysteme als die europäische Konkurrenz und ist mit 5,26 Meter Länge auch einfach zu groß. Abschrecken wird das vor allem Langstrecken-Fahrer kaum, denn die zusätzliche Ruhe, die sich durch den Quattroporte zieht, ist ja gerade den Abmessungen und dem Radstand geschuldet.

Speziell für den Quattroporte ist aber die Empfehlung gegeben, den Allradantrieb mitzubestellen. Der hohe Radstand und das Leergewicht von bis zu 1925 Kilogramm lässt ihn besonders im Nassen früher mit den Hufen scharren. Die Verbrauchswerte ähneln denen des Ghibli. Der wird aber langfristig die Oberhand behalten. Die Verkaufszahlen des Quattroporte sind in Deutschland nämlich enorm gefallen. 2017 wurden nur noch gut 100 Einheiten abgesetzt. Zehn Jahre zuvor waren es noch etwa 275 Fahrzeuge. Zum Vergleich: Der Ghibli wurde im letzten Jahr 600-mal in Deutschland verkauft, in den Vorjahren waren es um die 800 Einheiten.

Auch wenn die Emotionen und der Fahrspaß für die Maserati-Produktpalette ein vorrangiger Kaufgrund sind, ist das Rechenexempel notwendig. Der Quattroporte startet als Diesel mit 101 200 Euro. Ein BMW 730d kostet nur knappe 75 000 Euro und bietet – zumindest auf dem Blatt – die gleichen Fahrleistungen. Wer noch 20 000 Euro in die Zusatzausstattung in München investiert, erhält ein Auto, das theoretisch mehr bietet und obendrein günstiger in der Wartung ist. Die gibt es bei BMW dann nämlich fünf Jahre lang gratis. Da bleibt nur noch der Charme des Quattroporte als Argument übrig. Allerdings muss ein Kunde der italienischen Sportwagenmarke, die sich auf 70 000 Fahrzeuge pro Jahr steigern will, auch die Entwicklungskosten sehen. Bei den Stückzahlen, die BMW und Daimler machen, sind die für den Kunden leichter zu verdauen.

Beim Ghibli sieht das Rechenexempel anders aus. Er ist ab etwa 65 000 Euro mit 275 PS starkem Dieselmotor zu haben, als Ghibli S Q4 kostet er 82 470 Euro. Als Vergleichsmodell kann hier der Mercedes-Benz CLS 53 4Matic+ herangezogen werden. Er ist ab 84 431 Euro zu haben. Er verfügt über Allradantrieb, einen 450 PS starken 3,0-Liter-Reihensechszylinder mit Turboaufladung und verbraucht rund zwei Liter weniger Sprit. In puncto elektronische Assistenzsysteme fährt er dem Ghibli außerdem weit davon. Ob das fahrdynamisch ebenfalls gelingt, ist fragwürdig. Immerhin wiegt er 200 Kilogramm mehr. Da zahlt sich des Maseratis windschnittige Aluminiumkarosse aus.

Der Levante-Vergleich ist leichter gefunden: Porsche Cayenne. Sowohl Porsche als auch Maserati sind Hersteller mit Rennsport-Geschichte und bieten Fahrzeuge im SUV-Segment an. Bei Porsche sind die Diesel längst out, Maserati erschließt mit dem Selbstzünder hingegen einen neuen Käuferkreis. Die Einstiegspreise beider Autos sind mit gut 74 000 Euro nahezu identisch, nur dass Porsche statt einem aufgeladenen Drei-Liter-Selbstzünder einen aufgeladenen Drei-Liter-V6 bietet. Schön sind sie beide, die Fahrwerke unterscheiden sich jedoch. Der Porsche reagiert direkter auf Lenkbefehle und kommt mit Lastwechseln besser zurecht. Das Bedienkonzept im Innenraum ist technisch eine andere Liga. Dafür aber eben nüchterner, möglicherweise unnötig für einen Puristen.

Und nüchtern – das wollen Maserati-Fahrer nicht sein. Gerade die Emotion, das Extravagante und die schönen Klänge der Modellnamen und der Ferrari-Motoren entlocken der Hand am Ende die Unterschrift auf dem Kaufvertrag. Bei so viel Emotion können ein paar nackte Fakten und Preisvergleiche unter den Tisch fallen. Ob sie das sollten, ist eine individuelle Frage. Wer über viele Kilometer in einer Premiumlimousine nachdenkt, kann sich sein Leben mit einem Stern oder Rotor auf der Haube angenehm und preisbewusst gestalten. Wer sein Auto als Liebschaft kauft, bei dem das extravagante Design und der Spaß zählen, braucht einen Dreizack. Denn mit einem Maserati ist es wie mit einem Künstler: Andere sind zwar bodenständiger aber am Ende gibt er doch das schönste Bild ab. (ampnet/deg)

Daten Maserati Quattroporte SQ4 Gran Sport

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,26 x 1,95 x 1,48
Radstand (m): 3,17
Motor: V6-Ottomotor, 2979 ccm, Bi-Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 430 PS (316 kW) bei 5750 U/min
Max. Drehmoment: 580 Nm bei 2250 - 4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 288 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,8 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 9,7 Liter
Testverbrauch: 13 Liter
CO2-Emissionen(Normverbrauch): 226 g/km (Euro 6)
Tankinhalt: 80 Liter
Leergewicht Testwagen: 2070 kg
Kofferraumvolumen: 530 Liter
Basispreis: 114 910 Euro

Daten Maserati Levante Q4 Diesel

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,00 x 1,97 x 1,68
Radstand (m): 3,04
Motor: V6-Turbo-Dieselmotor, 2987 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 202 kW / 275 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 600 Nm ab 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,2 Liter
Testverbrauch: 8,5 Liter
CO2-Emissionen: 253 g/km (Euro 6)
Tankinhalt: 80 Liter
Leergewicht Testwagen: 2350 kg
Kofferraumvolumen: 580–1600 Liter
Basispreis: 70 600 Euro

Daten Maserati Levante S

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,00 x 1,97 x 1,68
Radstand (m): 3,04
Motor: V6-Turbo-Ottomotor, 2979 ccm, Direkteinspritzung
Leistung: 316 kW / 430 PS bei 5750 U/min
Max. Drehmoment: 580 Nm von 4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 264 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,2 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 10,9 Liter
CO2-Emissionen: 253 g/km (Euro 6)
Tankinhalt: 80 Liter
Leergewicht / Zuladung: 2109 kg / k.A.
Kofferraumvolumen: 580–1600 Liter
Reifen (v/h): 265/50 R 19 / 295/45 R 19
Basispreis: 88 000 Euro

Daten Maserati Ghibli Diesel

Länge x Breite x Höhe (m): 4,97 x 1,95 x 1,46
Radstand (m): 2,99
Motor: V6-Turbodiesel, 2987 ccm
Leistung: 202 kW / 275 PS bei 5500 - 6200 U/min
Drehmoment: 600 Nm bei 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,3 Sek.
Verbrauch Herstellerangabe / Test: 5,9 / 7,7 L/100 km
Testverbrauch: 8 Liter
CO2-Emissionen: 129 g/km
Leergewicht / Zuladung: 1950 kg / 500 kg
Kofferraumvolumen: 500 Liter
Reifen: 235 / 50 ZR 18
Grundpreis: 65 380 Euro

Bilder zum Artikel



Maserati Levante S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



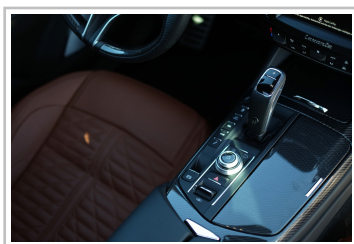
Maserati Levante S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



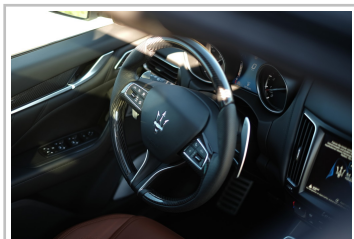
Maserati Levante S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



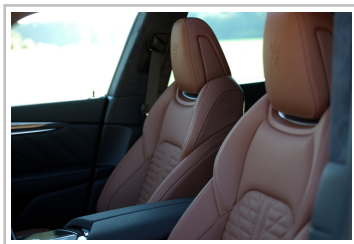
Maserati Levante S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



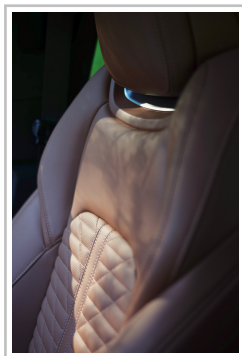
Maserati Levante S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



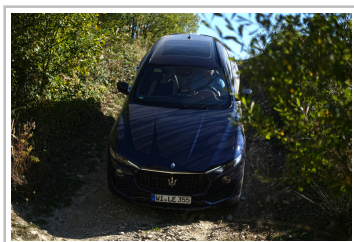
Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



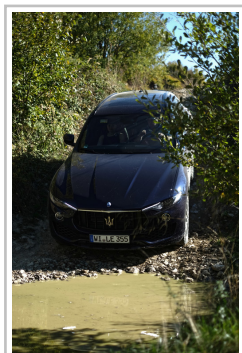
Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Levante Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



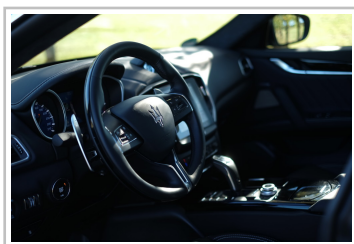
Maserati Ghibli S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



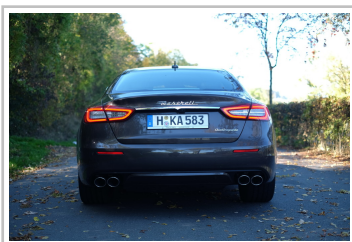
Maserati Quattroporte Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



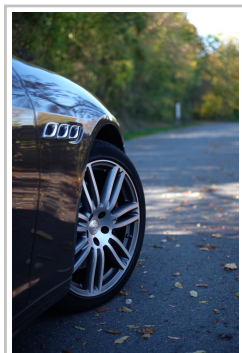
Maserati Quattroporte Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Quattroporte Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Quattroporte Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Quattroporte Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



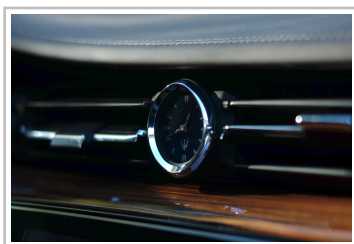
Maserati Quattroporte Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Quattroporte Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Quattroporte Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Quattroporte S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Quattroporte S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Quattroporte S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Quattroporte S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Quattroporte S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Quattroporte S Q4.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Piergiorgio Cecco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert