
Vorstellung Maserati Levante Hybrid: Klangvoll auch mit vier Zylindern

Von Michael Kirchberger

Ein Erdbeben wird Maserati mit der Erneuerung des Antriebstrangs im Luxus-SUV Levante wohl nicht auslösen. Zwar prangt auch hier der Dreizack, das Wahrzeichen des römischen Meeresherrn Neptun, unübersehbar als Logo der Marke auf Haube, Heck und C-Säulen des gut fünf Meter langen Wagens, damit die Erde erschüttern oder Bäche und Flüsse umleiten, wird sich der Levante wohl eher nicht erlauben. Zumal die Technik der milden Hybridisierung kein Novum ist, sie arbeitet in nahezu identischer Konfiguration bereits in der viertürigen Sportlimousine Ghibli aus gleichem Hause. Im Sommer soll das SUV mit der verbrauchsmindernden 48-Volt-Technik auf die Straßen rollen, sein Preis steht noch nicht fest.

Der aufgeladene Zweiliter-Benziner leistet 330 PS (243 kW) und ist damit gleich stark wie die Maschine im Schwestermodell Ghibli. Das Spitzendrehmoment steht in Höhe von 450 Newtonmetern bei 2250 U/min bereit. Der Verzicht auf zwei Zylinder und der um einen Liter geringere Hubraum soll den Verbrauch des hochbeinigen Asphalt-Off-Roaders mäßigen. Der wird beim bisherigen Basismodell, dem Levante 3.0 Q4 mit satten 11,1 Liter Benzin angegeben. Und da Maserati keinen Diesel im Programm hat, aber nicht von den Strafzahlungen für zu hohe CO₂-Emissionen ausgenommen ist, muss der milde Hybridantrieb her, um den Konsum zu drosseln. Mit etwa 7,8 Liter Treibstoff soll er über die 100-Kilometer-Distanz kommen, der Minderverbrauch macht in der Theorie immerhin 3,3 Liter aus.

Die Fahrleistungen des Edel-SUV leiden nur geringfügig unter dem Down-Sizing-Programm. Der Hybrid-Levante sprintet in sechs Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, 240 km/h erreicht er als Höchstgeschwindigkeit. Zum Vergleich: Mit dem Basis-V6-Triebwerk, das 20 PS kräftiger ist, gelingt die Beschleunigungs-Disziplin gleichschnell. Die Spitze ist beim Levante Hybrid mit 251 km/h angegeben. Kernstück des Hybridsystems ist ein elektrischer Verdichter, der vom 48-Volt-Bordnetz gespeist wird. Er arbeitet mit dem klassischen Turbo Hand in Hand, seine Aufgabe ist es, das Turboloch mit eiliger Ansprache auch bei niedrigen Drehzahlen sorgsam zuzuschütten. Die Stromerzeugung übernimmt derweil ein riemengetriebener Startergenerator, der die Energie in einer Pufferbatterie zwischenspeichert, bevor sie zum Zweck zügigerer Beschleunigung wieder abgerufen wird.

Hohes Gewicht, aber mit Balance

Lange gab es keinen Maserati mit nur vier Zylindern. Am Motor-Klang haben die Akustiker daher lange gefeilt, um die verwöhnte Kundschaft nicht zu enttäuschen. Ein sonores Röhren, das bei der digitalen Premiere des italienischen SUV zu hören war, klingt zumindest für alle Freunde des Verbrennungsmotors vielversprechend. Für Francesco Tonon, Produktionsplaner bei Maserati, spielt neben dem akustischen Auftritt jedoch auch das Gewicht eine wesentliche Rolle. Dank des kleineren Motorenvolumens ist der Levante um 20 Kilogramm leichter geworden. So liegt weniger Last auf den Vorderrädern und der Akku stellt mit seiner Einbaulage im Heck eine Balance zwischen den Achslasten her. Das ist gut fürs Handling, macht das Maserati-SUV jedoch lange nicht zu Bruder Leichtfuß. Mit einem Leergewicht von 2090 Kilogramm ist er eher in der Klasse der Schwerathleten unterwegs.

Klare Kennzeichen der Hybrid-Version sind die neue Farbe Azzuro Astro und das sanft modifizierte Markenlogo. Unverändert bleibt der Allradantrieb mit seinem selbstsperrenden Differenzial an der Hinterachse und die achtstufige Automatik von ZF.

Innen wartet künftig das neue elektronische Hilfssystem MIA (Maserati Intelligent Assist) auf die Befehle des Chauffeurs, aktiviert wird es – wie originell – mit der Ansprache „Hey Maserati“. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Maserati Levante Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Levante Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati



Maserati Levante Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati
