

CLASSIC DRIVER

Maserati GranTurismo



Upgrade in die Luxusklasse. Mit dem Maserati Quattroporte hatte 2003 die Neuausrichtung der italienischen Traditionsmarke in die Komfortzone begonnen, das neue Reiscoupé bestätigt den Kurs: Der Maserati GranTurismo ist deutlich größer, luxuriöser als der Vorgänger und setzt auf klassische Eleganz statt purer Kraft. Die Fiat-Tochter aus Modena grenzt sich damit nicht nur deutlich von der Schwestermarke Ferrari ab - auch bei den Verkaufszahlen sind nach langer Talfahrt neue Gipfel in Sicht. Classic Driver hat in den Dolomiten die Erstbesteigung des neuen GT-Sportlers gewagt.





First things first: Der neue Maserati GranTurismo ist kein Ersatz für den Maserati 3200 GT und sein letztes Modellupdate, den GranSport. Die Italiener verstehen das große Coupé vielmehr als eine sportliche Ableitung der Erfolgslimousine Quattroporte, frei nach dem Vorbild von BMW 6er-Reihe und Mercedes-Benz CL. Auch das Design bleibt nahe am Viertürer: Wurde die letzte Sportwagen-Generation mit ihren markanten Boomerang-Heckleuchten noch bei Giugiaro gezeichnet, stammt die Linienführung des GranTurismo von Pininfarina. Das Studio hatte bereits in den 1940er-Jahren Karosserien für Maserati entworfen und nach langer Kooperationspause die gefeierte Formensprache des aktuellen Quattroporte geschaffen. Mit dem Coupé hat das Turiner Designstudio nun so etwas wie den Archetypen der „Bella Macchina“ geschaffen: Solch aufreizende Kurven und derart grazile Proportionen hatte man zuletzt im italienischen Kino der 1960er-Jahre, bei Fellini oder Visconti, bewundern dürfen.





Mit seiner scharf geschwungenen V-Front, den schmal geschnittenen Bi-Xenon-Scheinwerfern und einem weit geschürzten Kühlergrill wirkt das dunkelblaue Coupé, im Schatten des Bozener Basislagers geduldig auf den Beginn der Bergtour wartend, so sportlich-gespannt wie selten ein Maserati zuvor. Dabei täuscht die filigrane Form leicht über die Dimensionen des GranTurismo hinweg: Ganze 4,88 Meter misst man vom Dreizack-Emblem auf dem Kühler bis zu den dezenten Dreiecks-LED-Leuchten am Heck. Und mit 1880 Kilogramm zeigt die Waage deutlich mehr als bei den direkten Konkurrenzmodellen BMW 650i und Jaguar XKR - nur der Mercedes CL 500 legt beim Gewichtsvergleich noch einmal 40 kg drauf. Dafür lässt sich der große Maserati GT auch ohne Skrupel als 2+2-Sitzer betiteln - im Fond können Ausgewachsene auch längere Strecken ohne Haltungsschaden überdauern. Der Kofferraum hätte in Anbetracht der Gesamtlänge jedoch etwas großzügiger ausfallen können - mit 260 Litern ist zwar genügend Platz für zwei Golfbags, beim Reisegepäck müssten sich die vier potenziellen Passagiere jedoch vor allem in Bescheidenheit üben.



Schon auf den ersten Tourmetern in Richtung Passo Costalunga offenbart der Maserati GranTurismo seinen Charakter: Das bereits aus dem Quattroporte bekannte Sechsgang-Automatikgetriebe ermöglicht ein sanftes Angleiten, steht momentan im Katalog allerdings ohne manuelle Alternative. Die Lenkung reagiert sanft, aber direkt. Der 4,2 Liter V8-Motor in der Front klingt beim Start vergleichsweise zahm, kontert nach Öffnen der Fenster und beherztem Tritt in die Pedale aber doch mit dem erhofften Maserati-Röhren. Mit 405 PS ist das Triebwerk vor allem für die Autobahn gut bestückt – gerade mal 5,2 Sekunden vergehen beim Sprint von 0 auf 100 km/h. Das schafft im Segment der großen Reiscoups höchstens noch der Jaguar XKR. Je weiter sich die schmalen Serpentinstraßen in Richtung Passhöhe winden, desto mehr fällt die großzügige Komfort-Ausstattung ins Gewicht. Die 450 PS starke Motorvariation, die im limitierten Alfa 8C ihren Dienst tut, hätte bestimmt auch dem Maserati gut gestanden – von der 490-PS-Version aus dem Ferrari F430 ganz zu schweigen. Abhilfe schafft der Griff in die Schaltwippen am Lenkrad – mit einem scharfen Brüllen und

gezügelt um einen Gang kehrt auch die nervöse italienische Sportwagenseele zurück. Und damit auch der Vorwärtsdrang, mit dem sich die Haarnadelkurven wieder abhaken lassen wie eine Schikanen-Kombination beim Grand Prix in Monza.



Mit dem neuen Modell hat sich Maserati auch endgültig von der schweren Transaxle-Bauweise verabschiedet – das Getriebe sitzt wieder vorne am Motor und leitet die Kraft von dort an die Hinterräder. Dass der GranTurismo trotzdem eine nahezu ideale Gewichtsverteilung von 49:51 erreicht, ist der Position des Achtzylinders hinter der Vorderachse zu verdanken. Neben der Lastverteilung machen sich auf dem Alpenparcours auch die Vorzüge der kurzen Frontüberhänge bemerkbar: Leichtfüßig nimmt der Maserati jede Kurve, ermöglicht einen Kurs nah an der Ideallinie, nur bei den Bremsen hätte man sich – den nahenden Abgrund vor Augen – manchmal etwas mehr Biss gewünscht. Sicherlich: Mit einer Verzögerung von 100 auf 0

km/h in nur 35 Metern bietet die Brembo-Anlage kaum Grund zur Kritik, nur etwas weniger Kraftaufwand und eine direktere Reaktion hätte dem großen Coupé gut gestanden. Auf der Geraden zeigt sich dann, warum Maserati trotz Neupositionierung für italienische Sportlichkeit steht: Wenn sich bei gedrückter Sporttaste die Sensibilität von Motor, Getriebe, Traktionskontrolle erhöht, die Pirellis mit hartem Grip am Asphalt hängen und die Tachonadel in Richtung der Höchstgeschwindigkeit bei 285 km/h zu zucken beginnt, ist die Verwandtschaft zu Ferrari nicht mehr zu leugnen. Die höchste Nummer seiner Klasse hat der Maserati leider nicht nur bei der Vmax, sondern auch im Verbrauch: Selbst den offiziellen Wert von 14,3 Litern auf 100 Kilometer wird der GranTurismo wohl nur bei sehr zahmer Fahrweise einhalten.



Im Gegensatz zur nordeuropäischen Konkurrenz ist beim Maserati GranTurismo bei einem Preis von 112.280 Euro das Wichtigste schon mit drin. Leder, Entertainment- und Navigationssystem mit Festplattenspeicher für

Musik und Daten, elektrisch verstellbare Sitze und Klimaanlage gehören zur Serienausstattung. Bei der Farbkombination ist allerdings Entschlussfreude gefragt, bietet Maserati doch schon für den Innenraum zehn farbenfrohe Ledervarianten von Poltrona Frau, die wiederum auf Nähte, Teppiche, Dachhimmel sowie verschiedene Zierleisten in Holz- oder Buntlack geschmackvoll abgestimmt werden möchten. Für die individualisierte Außenwirkung stehen zudem 19 Farben, zwei verschiedene Felgen in 19 oder 20 Zoll und fünf Farbvariationen für die Bremssättel zur Auswahl. Der Kampf mit den Farb- und Materialpaletten dürfte auch die Wartezeit verkürzen, bis Maserati die ersten Modellvarianten des GranTurismo präsentiert: Eine stärkere Motorisierung sowie ein Spyder mit leichtem Faltdach – wie ihn der amerikanische Markt bereits sehnhchst erwartet – stehen bei erfolgreicher Markteinführung des Coupés schon in den Startlöchern. Der Aufbruch zu neuen Gipfeln ist also nur eine Frage der Zeit.

Text & Fotos: [Jan Baedeker](#)











ClassicInside - Der Classic Driver Newsletter
[Jetzt kostenlos abonnieren!](#)
Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/maserati-granturismo>
© Classic Driver. All rights reserved.