

CLASSIC DRIVER

Über den Rubicon: Kurze Fahrt mit dem neuen Maserati Ghibli

Lead

Quo vadis, Maserati? Diese Frage soll in den kommenden Jahren vor allem der neue Ghibli beantworten: Mit Allrad, Diesel und günstigem Preis soll er neue Zielgruppen erschließen. Ob das klappen kann, haben wir nach einer kurzen Testfahrt diskutiert.

Der Ghibli steht am Anfang einer groß angelegten Produktoffensive.

Der Ghibli ist ein Schlüsselmodell, wie es in der 99-jährigen Geschichte von Maserati kein zweites gab: Wenn er funktioniert und sich vor allem in Nordamerika und Asien gut verkauft, könnte die italienische Marke zehntausende neue Kunden gewinnen – und eine groß angelegte Produktoffensive starten. Bis 2015 soll die Maserati-Produktion dann von den 2012 gebauten 6.300 Einheiten auf gut 50.000 Exemplare gesteigert werden. Ein SUV, ein neuer GT und ein sportlicher 911er-Rivale stehen in den Startlöchern. Was aber, wenn der neue Ghibli allerdings nicht einschlägt, wie erwartet? Nun, man will gar nicht daran denken.

Geschwisterähnlichkeiten



Mit den historischen Namenspaten, dem Maserati Ghibli von 1967 und der zweiten Auflage von 1992, hat die neue Limousine bis auf den Dreizack nur wenig gemein. Im Modeneser Modelluniversum steht er als neues Einstiegsmodell unter dem neuen Quattroporte, er ist kleiner, agiler und günstiger als das Flaggschiff – wenn auch auf den ersten Blick nicht sofort zu unterscheiden. Auch technisch ist die Ähnlichkeit groß: Beide Modelle teilen sich Aufhängung, Steuerung, Bremsen und zahlreiche Elemente des Innenraums. Auch der brandneue V6 kommt in beiden Modellen zum Einsatz. Der Motor wird bei Ferrari gebaut – und könnte in ähnlicher Form auch im neuen California zum Einsatz kommen.

Zwei Revolutionen auf einmal

Um gegen Mercedes E-Klasse, Audi A6, BMW 5er und Jaguar XF anzutreten, hat Maserati Allrad und Diesel in die Optionsliste aufgenommen – gleich zwei Revolutionen, die zeigen, wie sehr die Marke derzeit aufholen muss. Wir drehen eine erste Runde im Topmodell – dem Maserati Ghibli S Q4 mit Allradantrieb und dem Sechszylinder-Benziner mit drei Litern Hubraum und 410 PS, den man in Deutschland ab rund 82.000 Euro bekommt. Optisch ist die Sportlimousine ganz auf den amerikanischen und asiatischen Geschmack zugeschnitten, die dramatische Front und betont muskulöse Formgebung mögen nicht unbedingt dem Wunsch klassischer Maserati-Kunden entsprechen, aber wer neue Zielgruppen und Märkte erobern will, muss wohl auf Veränderung setzen.

Für Amerika und Asien gemacht



Auch das Interieur wirkt haptisch eher amerikanisch als italienisch, das große Zentraldisplay dominiert das Cockpit. Doch der Geist von Modena ist sofort da, wenn man den Motor anlässt – so kernig muss ein Maserati klingen. Auch Lenkung und Fahrwerk überzeugen bei unserer kurzen Fahrt über Schweizer Bergstrassen – im Normalmodus lässt es sich im Ghibli wunderbar komfortabel gleiten, doch stellt man um auf Sport, ist der Wagen so agil und straff, wie man es sich wünscht. In 4,8 Sekunden ist man dann auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit von 284 km/h verkneifen wir uns auszuprobieren.

Ob der Ghibli in USA und Asien überzeugen wird, ist auch europäischer Perspektive schwer vorherzusagen. Zu Wünschen wäre es der Marke in jedem Fall, schließlich wird im kommenden Jahr der 100. Geburtstag gefeiert.

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/cars/ber-den-rubicon-kurze-fahrt-mit-dem-neuen-maserati-ghibli>
© Classic Driver. All rights reserved.