
Fahrbericht Maserati Ghibli Diesel: Von Modena bis Mittelstand

Von Dennis Gauert, cen

Nicht immer einfach haben es Luxusmarken. Da geht es von Bologna nach Modena, aus den Händen von Citroen über Peugeot und De Tomaso 1993 schließlich zu Fiat. Eine bewegte Geschichte bei Maserati, die nun mehr und mehr zum Volumenmarke wird. So ziehen neben den kräftigen Ferrari-Biturbo-Motoren nun auch V6-Diesel in Modelle wie den Ghibli ein. Und gerade da selbst ein Maserati einen Hauch von Wirtschaftlichkeit verspricht, steckt Europa im Dieselskandal. So ein Glück beim Imageaufbau muss man erst einmal haben. Ob 6,3 Sekunden für den Spurt von Null auf Tempo 100 km/h dennoch reichen, zeigt unser Fahrbericht.

Der seit 2013 gebaute Ghibli erhielt 2018 sein zweites Facelift. Aufgeteilt in die beiden Lager Komfort und Sport heißen die Varianten nun GranLusso und GranSport. Unser Testwagen, ein GranLusso mit aufpreispflichtigen Extras im Wert von über 31 900 Euro, erlaubt unter anderem die Nutzung verschiedener Fahrassistenzsysteme, eines Videokamerasystems mit Rundumsicht und des Bowers-&Wilkins-Soundsystems mit 15 Lautsprechern.

Ob das Update nötig ist, müssen sich Käufer selbst beantworten. Serienmäßige Matrix-LED-Scheinwerfer, ein bis zu 35 Prozent gesperrtes Hinterachsdifferential, sowie Keyless-Entry, Softclose-Funktion und einen 8,4-Zoll großen Touchscreen inklusive Kartenlesegerät, USB-Anschluss und Apple-Carplay gibt es sowieso im Ghibli. Der Basispreis von 69 300 Euro für den Ghibli Diesel mit 3,0-Liter-Selbstzünder muss trotzdem erst einmal verdaut werden.

275 PS sind es, die dem Fahrer dann – relativ sparsam – zur Verfügung stehen. Langstrecken werden mit acht Litern Diesel quittiert. Der Aufenthalt im Sport-Modus auf der Kurzstrecke fordert bis zu zwölf Liter ein. Das ist für die Klasse in Ordnung. Auch die Fahrleistungen lesen sich auf den ersten Blick gut: in 6,3 Sekunden ist der Ghibli Diesel auf Tempo 100, 250 km/h können maximal gefahren werden. Im Innenraum herrscht selbst dann noch eine Seelenruhe.

In der Praxis ist das etwas ernüchternd. Der nur einfach aufgeladene V6-Diesel braucht im normalen Fahrmodus eine gefühlte Ewigkeit bis er anspricht, in der Sport-Stufe hängt er besser am Gas und lässt sich mittels aufpreispflichtiger Aluminium-Schaltwippen durch die präzise ZF-Acht-Gang-Automatik dirigieren. Sobald die Turbos arbeiten zieht der V6-Selbstzünder den Ghibli wie am Schnürchen auf Höchstgeschwindigkeit. Ein kleines Gimmick gibt es im sportlichen Modus obendrauf: Mittels eines Soundgenerators bollert der Ghibli dann V8-Musik durch die Gassen, die mit dem Pfeifen des Turbodiesels untermalt wird. Ein eigentümlicher Sound, dessen Prinzip an eine Grille mit zuschaltbarem Megaphon erinnert. Passanten lassen sich von dem Grummeln zwar zu einem besonders prüfenden Blick animieren. Die Erkenntnis, gerade in einem Maserati per Knopfdruck über einen Diesel hinweg zu täuschen, kurbelt aber eine Identitätskrise an.

Das Fahrwerk im Ghibli ist hervorragend gelungen. Es bietet neben der Standardabstimmung noch eine sportliche Variante, die den Ghibli zu Höhen auflaufen lässt. Zusammen mit dem kurzen Lenkgetriebe gelingen auch enge Kurven spielend und sicher. Sobald der Diesel richtig zupackt ist jedoch Vorsicht geboten: 275 PS und bis zu 600 Newtonmeter an der Hinterachse lassen das gesperrte Differential fröhlich

mitarbeiten. Die Abstimmung ist heckbetont, so dass sich der Grenzbereich durch beginnendes Rutschen an der Hinterachse frühzeitig ankündigt – außer der Turbo setzt gerade ein. Insgesamt fährt der Ghibli sich damit etwas giftiger als die deutschen Konkurrenzmodelle mit Selbstzünder. Die normale Fahrwerkseinstellung hingegen ist sehr komfortabel und lässt kaum Bodenwellen zum Fahrer durchdringen. Zu den Mitfahrern hingegen schon: Wer auf den Rücksitzen Platz nimmt, wird schon mit 1,80 Metern Körpergröße unweigerlich Kontakt mit der Dachschräge aufnehmen.

Denn der Ghibli ist ein spezielles Auto. Eigenständig von Maserati designt, unterscheidet er sich von der Feder Pininfarinas, die Maserati lange begleitete. Mit der strengen abfallenden Front und dem abgerundeten Heckdesign hat sich der Ghibli schnell in die Herzen gespielt. Bisher ist es das am meisten verkaufte Modell der Marke überhaupt. Anleihen früherer Maserati-Modelle sind gut gelungen, besonders die Kiemen und die allgegenwärtigen Dreizack-Embleme geben dem Ghibli eine eigenständige Identität.

Auch im Innenraum wird das deutlich. Derart hübsch abgesteppte Sitze sucht man bei anderen Marken vergeblich, das ganze Armaturenbrett ist mit Leder bezogen, überall stechen doppelte Ziernähte in Kontrastfarbe hervor. Der Dreizack ist auch hier des Auges stetiger Begleiter – selbst wenn man in den Rückspiegel auf die Kopflehnen des Sozius schaut. Warum die Umrahmung des Touchscreens bei all der Flut aus hochwertigem Materialmix aus unlackiertem ABS-Kunststoff modelliert wurde, wissen nur die Federführer in Modena. Auch die aus dem Chrysler-Konzern entliehenen Bedienelemente in den Türen werten das Ambiente etwas ab. Nicht unbedingt empfehlenswert sind die Ausstattungselemente in Pianolack. Da ist das Holz aus Modena viel schöner und pflegeleichter.

Positiv hervor sticht der Tacho. Mit analogen, blau hinterlegten Messinstrumenten und einem hochauflösenden LCD-Multifunktionsdisplay dazwischen bleiben die Italiener mehr auf dem Boden der Tatsachen als so manch anderer europäischer Hersteller. Der Touchscreen in der Mittelkonsole bietet die Kontrolle über Medien, Radio, Navigation, aber auch über wichtige Funktionen des Ghibli selbst. Die Empfindlichkeit des Displays ist auf den Punkt kalibriert, beim Handabsetzen springt die Automatik aber gerne mal aus dem Gang. Da ein Großteil der Klimaautomatik – aber auch zum Beispiel das Heckrollo – über das Display gesteuert wird, kann das enorm nerven. Simple Knöpfe hätten das Leben hier leichter gemacht. Mit dem Lesen von USB-Medien steht das System außerdem auf Kriegsfuß. Das Einlesen längerer MP3-Songs dauert teilweise so lange, dass man das Radio als Zwischenbeschäftigung einschalten muss. Schon fast aus dem Gedächtnis radiert, spielt der gewünschte Song dann mitten in der Sendung munter los.

Auch Maserati hat auf das Interesse an Assistenzsystemen reagiert. In unserem Testwagen sind unter anderem ein Spurhalteassistent, Totwinkelwarner, Abstandstempomat sowie eine Rundumsicht-Kamera mit an Bord. Insgesamt bietet die Konkurrenz aus München, Stuttgart und Ingolstadt da mehr Seiten im Katalog. Bis auf ein wichtiges Detail des Spurhalteassistenten sind die Fahrassistenzsysteme aber gut gelungen. Dieser fordert derart früh Lenkbewegungen (mindestens ein Zentimeter) vom Fahrer ein, dass sich der eigentlich gewünschte Komfortgewinn ins Negative kehrt. Nach etwa fünf Sekunden Blindflug macht der Ghibli dann mit lautstarkem Piepen auf sich aufmerksam. Ein System zum Abgewöhnen. Das ist auch deshalb schade, weil das in mehreren Stufen regelbare System seinen Dienst ansonsten gut verrichtet. Auch die Verkehrsschilderkennung ist überdurchschnittlich treffsicher.

Fazit: Der Ghibli Diesel ist trotz Selbstzünder ein echter Maserati mit seinem Für und Wider. Er trägt das aufreizendste Kleid und bietet ein komfortables oder dynamisches Fahrverhalten. Dazu kommt ein Innenraum, der an eleganter Wohnlichkeit schwer zu überbieten ist. Der Dieselmotor nimmt dem eigentlich fabelhaften Gran Turismo aber das,

was seine eigentliche Disziplin ist. Der Verlust an Fahrfreude im Vergleich zum V6-Biturbo von Ferrari ist enorm. Der Zugewinn an Prestige und Eleganz im Vergleich zur deutschen Diesel-Konkurrenz ist aber auch nicht von der Hand zu weisen. Bei einem Testwagenpreis von 101 900 Euro ist unser Ghibli Diesel dennoch ein reiner Emotionskauf, weil er nüchtern gesehen nichts besser kann als andere im Segment, doch viel mehr kostet. Als Basismodell ist der Ghibli Diesel mit knapp 70 000 Euro jedenfalls ein Weg, einen Maserati bei annehmbaren Betriebskosten zu fahren. Dem Straßenbild wird's gut tun. (ampnet/deg)

Daten Maserati Ghibli Diesel GranLusso

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 (Overboost) bei 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung Null auf 100 km/h: 6,3 Sek.
Testverbrauch: 9 Liter
CO2-Emissionen: 129 g/km
Leergewicht / Zuladung: 1950 kg / 500 kg
Kofferraumvolumen: 500 Liter
Reifen: 235 / 50 ZR 18
Basispreis: 69 300 Euro
Testwagenpreis: 101 900 Euro

Bilder zum Artikel



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Logo.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



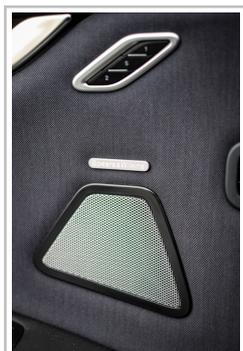
Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Maserati Ghibli Diesel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert
