
Vorstellung Maserati Grecale: Gerade recht für den alltäglichen Luxus

Von Michael Kirchberger, cen

Man gönnt sich ja sonst nichts. Warum dann nicht einen Maserati Grecale, das Geld ist ja ohnehin immer weniger wert. Für den gilt es wenigstens 71.519 Euro zu investieren, dafür bekommt die solvente Kundschaft ein 4,85 Meter langes SUV mit einem kräftig aufgeladenen Vier-Zylinder-Turbobenziner, der es auf 300 PS (221 kW) bringt. Zwei leistungsstärkere Varianten komplettieren vorerst das Modellprogramm, erst 2023 soll eine rein elektrische Version des Luxus-SUV folgen.

Sinn, Zweck und Daseinsberechtigung der großen SUV wurden hinreichend diskutiert, immerhin gibt es die beiden Vier-Zylinder-Modelle ausschließlich mit Mild-Hybrid-Antrieb. Nur die Spitzenversion Trofeo für 111.000 Euro mit ihrem der Formel 1 entlehnten V6-Nettuno-Motor geht als ganz konventioneller Verbrenner an den Start, den typischen Maserati-Sound, so versichert die Marke, haben jedoch alle. Der Grecale ist 15 Zentimeter kürzer als das Maserati-SUV Levante, das auf der Architektur der Sportwagens Ghibli aufbaut, hat jedoch mit 2,9 Meter einen nahezu identischen Radstand. Das schafft Platz im Innenraum, selbst große Passagiere fahren im Fond fürstlich mit. Und das Standard-Gepäck in Form von Golftaschen leidet ebenfalls nicht unter Enge. Wenigsten 570 Liter passen in den Kofferraum.

Die Form des Maserati ist markentypisch und keineswegs revolutionär. Das Markenlogo, der Dreizack des Meeresgottes Neptun, prangt überall dort, wo Platz ist, übergroß ziert es den Haifisch-Kühlergrill. Die Formen sind fließend, die Flanken athletisch gestreckt, das Leistungspotenzial will man nicht verstecken. Als Basis nutzt der Grecale die des Stelvio von Alfa Romeo, Ähnlichkeiten sind jedoch nicht zu entdecken. Schon gar nicht im Innenraum, wo der Maserati den Alfa gleich zweimal überholt. Die Ausstattung ist edel und gut, das Infotainment schlägt das im Schwestermodell mit vier bis zu 12,3 Zoll großen Bildschirmen um Längen. Was sowohl für das Optische als auch für die Bedienbarkeit gilt. Erstmals gibt es ein Head-up-Display, die Materialwahl und die Verarbeitung erfüllen höchste Ansprüche.

Die hat der Tankwart allerdings auch. Schon das Basismodell GT konsumiert laut Norm 9,2 Liter auf 100 Kilometer, es kommt in 5,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht 240 km/h Spitze. Die um 30 PS (22 kW) stärkere Version Modena verlangt 9,3 Liter und erledigt den Standardsprint in 5,3 Sekunden. Drehmoment (450 Newtonmeter) und Höchstgeschwindigkeit sind bei beiden identisch. Noch durstiger ist der V6 des Topmodells Trofeo. Sein Drei-Liter-Turbobenziner, der von der Maschine in Maseratis Supersportler MC20 abgeleitet ist, schluckt nach Verbrauchsnorm 11,2 Liter, leistet aber auch 530 PS und schickt maximal 620 Newtonmeter Drehmoment an Vorder- und Hinterachse. Allradantrieb ist ebenso wie die achtstufige ZF-Automatik in allen Versionen serienmäßig. 3,8 Sekunden genügen dem Zweitonner, um von 0 auf 100 km/h zu kommen, 285 km/h erreicht er als Spitzentempo. Eine elektronische Differenzialsperre hat nur das Basismodell, in den anderen Versionen arbeitet sie mechanisch. Der Trofeo bekommt eine Luftfederung und 21-Zoll-Räder, für den GT, der auf 19-Zoll-Schlappen rollt, gibt es diese ebenso wie für den Modena (20-Zoll-Bereifung) als Option.

Mit vier verschiedenen Fahrmodi kann das Fahrverhalten des Grecale den Wünschen des Fahrers angepasst werden. „Komfort“ ist für das entspannte Cruisen im Alltag, „GT“ für die ambitioniertere Gangart geeignet. „Sport“ bringt noch mehr Dynamik in den Antriebsstrang und „Corsa“ eignet sich im Grunde nur für den sportlichen Puristen auf der Rennstrecke. Obendrein hat der Trofeo noch die Option „Offroad“, aber wer fährt schon

mit einem Maserati ins Gelände?

Der Start des Grecale wurde unterdessen mehrfach verschoben. Zuerst war es die Einrichtung des Hyper-Autokonzerns Stellantis, der die Entwicklung beeinträchtigt hat, dann legte die Coronapandemie die Ingenieure in Fesseln. Zuletzt setzte der Chipmangel der Produktion Grenzen. Ende Juni sollen nun die ersten Exemplare ausgeliefert werden. (Michael Kirchberger, cen)

Daten Maserati Grecale Trofeo

Länge x Breite x Höhe (m): 4,86 x 1,98 x 1,66

Radstand (m): 2,90

Antrieb: V6-Benziner, 3000 ccm, Turbolader, Allrad, 8-Stufen-Automatik

Leistung: 390 kW/530 PS bei 6500 U/min

Max. Drehmoment: 620 Nm bei 3000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 285 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,8 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 11,2

CO₂-Emissionen: 254 g/km

Tankvolumen: 64 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 2027 kg / n. bek.

Anhängelast: n. bek.

Kofferraum: 514–1652 Liter

Basispreis: 111.000 Euro

Bilder zum Artikel



Maserati Grecale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



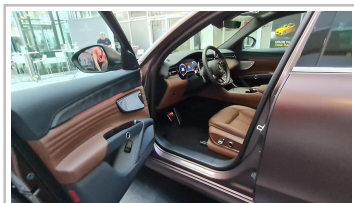
Maserati Grecale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



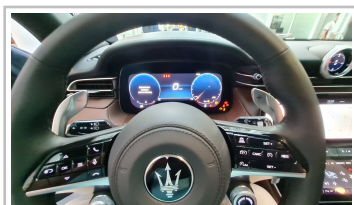
Maserati Grecale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



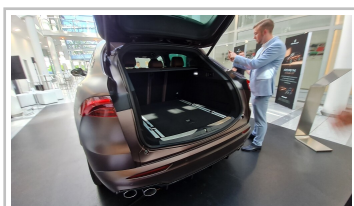
Maserati Grecale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Maserati Grecale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Maserati Grecale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Maserati Grecale.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
