Maserati Quattroporte

„Business meets Emotion“. Maserati wagt sich auf neues Terrain: die automobile Business-Class. „Si, vero“, ein Maserati als Dienstwagen! Mit dem Quattroporte haben die Italiener den Viertürer in der fünften Generation bereits seit 2003 im Programm. Jetzt gibt es ihn mit Automatikgetriebe. Und der will Mercedes S-Klasse, BMW 7er, Audi A8 und Jaguar XJ die Stirn bieten. Wir fuhren den italienischen Hochadel und seinen heißblütigen Bruder, den Maserati Quattroporte DuoSelect Sport GT. Italienische Leidenschaften.

„Fließend italienisch!“ Der neue Maserati Quattroporte Automatic soll endlich das beherrschen, was seine viertürigen sequentiell geschalteten Gefährten bislang nicht in dem für den Autmobiladel erforderlichen Maß kultivierten: komfortables Reisen mit weichen, kaum spürbaren Schaltvorgängen. Möglich machen soll dies eine hydraulische Sechsstufen Wandlerautomatik aus dem Hause ZF. Dieser Automat ist direkt mit dem Motor verschraubt und erteilt der bisherigen Transaxle Bauweise eine Absage. Dennoch bleibt es bei einem ausgewogenen Gewichtsverhältnis mit Achslasten von annähernd 50:50. Auch das V8-Motorkonzept des großen Maserati wurde revidiert. Statt der aufwendigen Trockensumpfschmierung des Sport GT gibt es im Automatic eine Druckumlaufschmierung. Weitere Modifikationen sorgen dafür, dass dem Automatic-Eigner ein maximales Drehmoment von 460 Newtonmetern bei 4.250 Umdrehungen pro Minute zur Verfügung steht - damit etwas mehr als im Quattroporte Sport GT. Von den Neuheiten profitiert auch der Verbrauch, der sich laut Maserati im Mittel bei knapp 15 Litern auf 100 Kilometern einpendelt – Super Plus versteht sich. Mit diesen Änderungen soll der Maserati nun auch in der Oberklasse endlich zu den Gewinnern zählen.

Wovon wir uns gerne überzeugen. Wir testen den Maserati in seinem ihm zugedachten Element: Berufsverkehr zum Wochenende. Morgens in Hamburg. Rush Hour. Stop and Go und ein flackernder Parcours aus roten und grünen Ampeln. Der Maserati nimmt die Übung erstaunlich gelassen. Akustisch unauffällig gleitet der über fünf Meter lange Wagen durch die City. Dennoch erntet er neugierige, anerkennende, von dem ein oder anderen vermutlich deutsche Oberklasse fahrenden Hanseaten aber auch kritisch prüfende Blicke. Maserati hat Recht: im Quattroporte steigen Emotionen zu. Für die eher auf Zurückhaltung bedachte Hamburger Kaufmannschaft ist das eine gewöhnungsbedürftige Tatsache. Der Quattroporte lässt sich davon nicht beirren. Er bezwingt mit einem Zwischenspurt spielerisch die Alsterbrücken und überfliegt die tiefen Spurrillen an der Atlantikkreuzung dank Skyhook-Fahrwerk schlichtweg souverän. Am Ende der Rundfahrt fällt unser Urteil im Hinblick auf die fahrerischen Werte eindeutig aus. Test bestanden. Rund 80% des aktuellen Quattroporte sollen laut Aussage des für Deutschland zuständigen Maserati Geschäftsführers Marc Lee mit dem Automatikgetriebe ausgeliefert werden.

Zweimal Quattroporte und 17 Jahre dazwischen

Viertürer haben bei der Marke aus Modena eine bald 44-jährige Tradition. Im Herbst 1963 präsentierte Maserati auf dem Turiner Automobilsalon den Wegbereiter aller Maserati Quattroporte. Die Limousine baute auf einem durch den Motorsport inspirierten Fahrwerk und hatte das Triebwerk eines echten Rennwagens. Denn beim Ur-Quattroporte kam der Motor des Maserati 450S zum Einsatz und mit dem fuhren damals Juan Manuel Fangio und Stirling Moss – auf den Rennstrecken dieser Welt. Wir fahren auch im Kreis und zwar um die Außenalster. Auf der Westseite, im feinen Stadtteil Pöseldorf, hat der Classic Driver Händler E. Thiesen KG seine Hamburger Hauptgarage. Dort wartet eine nachtschwarze Quattroporte Royale Limousine auf uns und unseren gletscherweißen Sport GT. Ein Treffen der Generationen: der kantige und dezent chromverzierte Wagen ist ein Quattroporte 3 des letzten Baujahrs 1990. Auch er trägt stolz den Dreizack im Kühlergrill, an den C-Säulen und am Heck. Noch eine Parallele: weit zurück gesetzt arbeitet auch hier ein V-Motor mit acht Zylindern unter der Haube. In der Summe sind das fast fünf Liter Hubraum, die 280 PS mobilisieren. Erst 43.000 Kilometer weist der Zähler des Royale im kantigen Instrumententräger aus. Entsprechend frisch wirken das beige Leder und hell glänzendes Holzfurnier.

Und dennoch: in der direkten Gegenüberstellung zum aktuellen Quattroporte offenbart sich eine der größten Zeitenwenden des Automobilbaus - von der Faszination der Mechanik hin zur effizierenden Elektronik. Die Erklärung liegt in den frühen Genen des Quattroporte 3. Er ging bereits 1979 in Serie und hielt sich elf jahrelang – im Design weitgehend unangetastet – in der Palette der Modeneser. Mit einem Verkaufspreis von knapp über 100.000 DM zu seinem Produktionsende 1990, spielte er bereits damals auf dem Niveau einer vollständig möblierten Jaguar XJ-Limousine oder eines Mercedes-Benz 500 SEL. Und auch heute teilt er deren Schicksal: er kostet so viel wie ein gut ausgestatteter neuer Golf.

Alle sollen es wissen: hier kommt ein echter Tridente

Genug Geschichte: der DuoSelect Sport GT braucht Frischluft im Ansaugtrakt. Wir zwängen den Beau durch den Hamburger Feierabendverkehr in Richtung Süden. 400 PS sorgen für spontane Elastizität. Unter neugierigen Blicken springt der weiße Sportler von Lücke zu Lücke. Die vier Endrohre am schönen Heck des Italieners warnen mit bellenden Trompetenstößen. Raus aus der Stadt. Über die Elbbrücken in den Hafen. Denn hier haben die Reeder, Kontorleute und Spediteure bereits das Wochenende eingeläutet. Die kurvenreichen Straßen sind wie leergefegt.

Der „Sport“-Modus des fahraktiven Maserati verspricht nochmals um 35% verkürzte Schaltzeiten. Allegro. Über die Wippe hinter dem Lenkrad schalte ich zurück: Einmal, zweimal. Der Drehzahlmesser zuckt wie bei einem Flyback-Chronographen über das Zifferblatt. Und der Vorderwagen nickt zur Bestätigung des Schaltbefehls. Alle sollen es wissen: hier kommt ein echter Tridente. Es wird laut. Virtuos. Furios. Die Hörner klingen. Und der Maserati spielt sein Stück, einen forschen Galopp der 400 Pferde mit zahlreichen Crescendi, schnellen Läufen und Triolen aus Zwischengasstößen. Die Emotionen fahren hoch. Forte vivace. Nicht nur vor ungeteilter Freude, denn das Cambiocorsa-Getriebe geriert sich bisweilen als Diva, schlägt mir im Automatikmodus Knall auf Fall den nächsten Gang in den Lauf. Ich muss wohl noch ein paar Maserati Partituren üben, um in Reichweite des komfortbetonten Automatik-Pendants zu kommen.

Pausenstopp vor dem alten Elbtunnel: der DuoSelect Sport GT – er ist ein Maserati für Menschen mit avantgardistischer Einstellung und ausgeprägtem Selbstbewusstsein. Viel mehr als andere Fahrzeuge appelliert er ans Herz und nicht an den Verstand. Schon die Farbkombination „Bianco Eldorado“ außen mit „Carbon“ innen zeugt von Grandezza und einem sehr individuellem Lebensstil. Immer im Blickfeld des Fahrers schwebt die weiße 320 über dem blauen Grund, so wie wohl einst Neptuns Dreizack über den Wogen des Mittelmeeres. Im Schrittempo rollt die viertürige Sportlimousine unter dem Elbstrom durch die Röhre des alten Kacheltunnels in Richtung Norden zurück. Und wir sinnieren über die Frage des heutigen Freitags: „Automatik oder Sport GT?“ Die Antwort trägt juristische Züge: „Es kommt darauf an! Ist der Platz vorne links hinter dem Volant frei, dann bitte den DuoSelect Sport GT. Ist uns der Platz hinten rechts zugedacht, dann gerne den Automaten.“ Je nach Billet ist sicher: einen Zugewinn an automobiler Leidenschaft bieten beide Versionen des viertürigen Maserati.

MASERATI

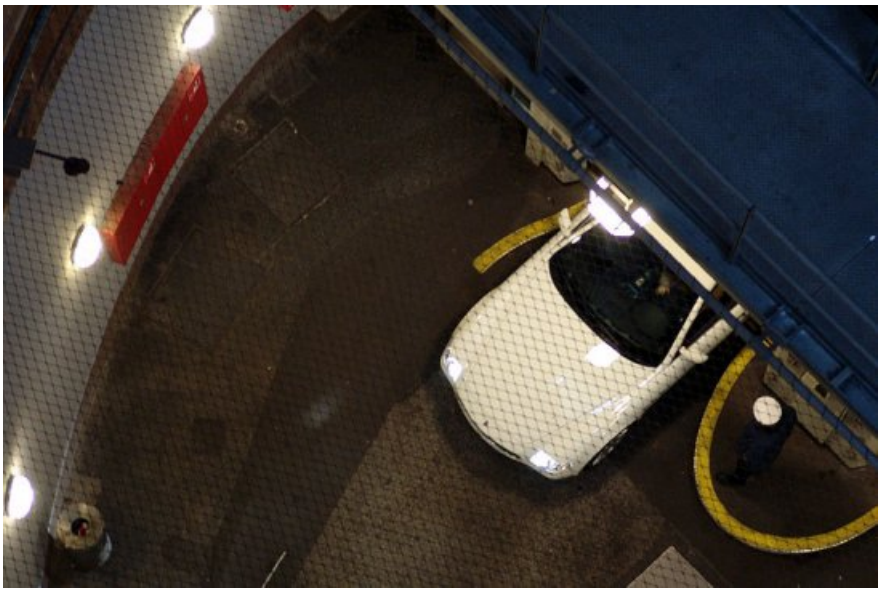
770LS

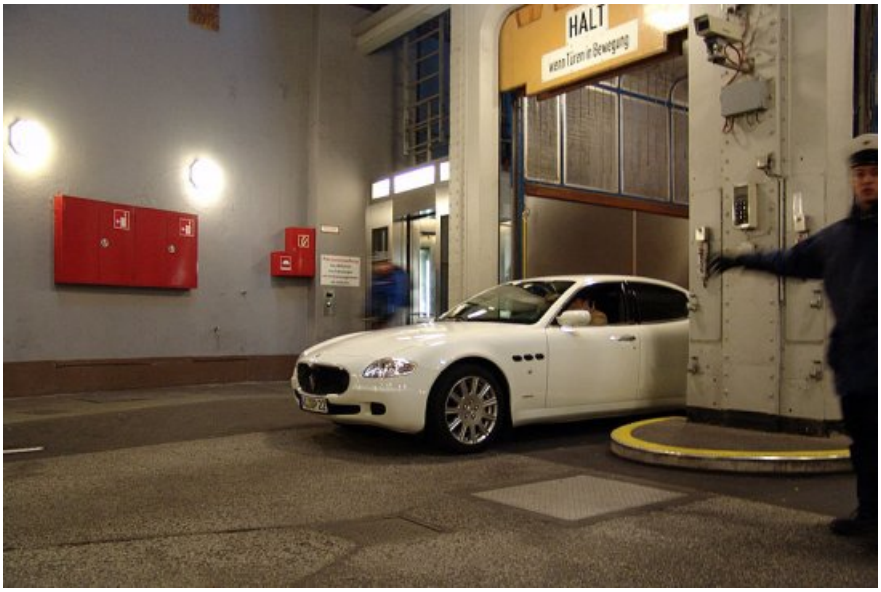
Quattroporte

CRUISE
OFF
DOWN

Maserati

Maserati
DG 770LS
WI QP 60

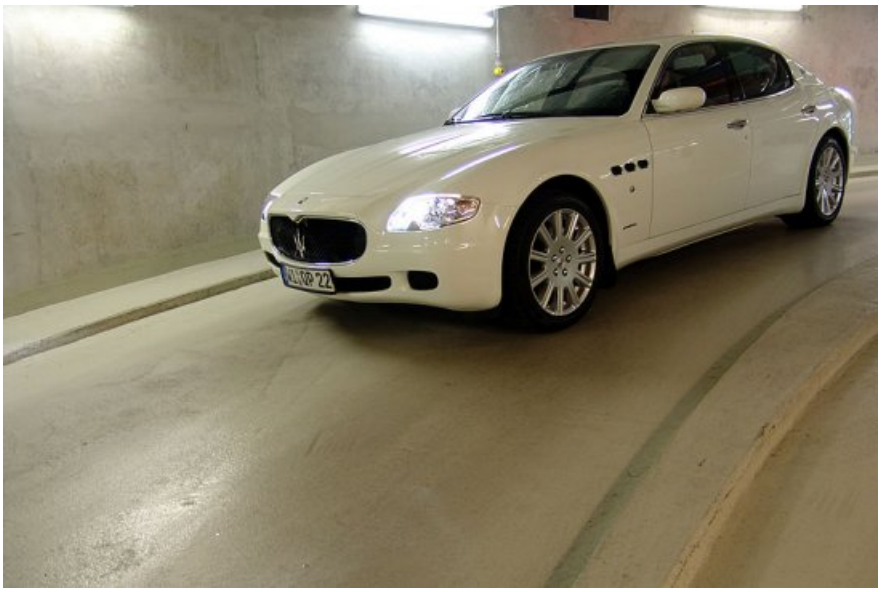



HALT
wenn Türen in Bewegung

DOWN
ON
OFF

OFF
AUTO
UP

R



Text & Fotos: [Mathias Paulokat]

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

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