

CLASSIC DRIVER

Maserati Quattroporte Sport GTS



Strafferes Fahrwerk, stärkerer Motor, rauherer Sound: Mit dem Maserati Quattroporte Sport GTS geht aktuell das dritte und sportlichste Modell der erfolgreichen Viertürer-Serie an den Start. Wir waren mit der heißblütigen 440-PS-Limousine zwischen Modena und Ravenna unterwegs.

Für Maserati war 2008 ein erfolgreiches Jahr. Mit 8.586 verkauften Automobilen und 72 Millionen Euro Profit hat sich die italienische Fiat-Tochter nach erfolglosen Dekaden endlich im Luxus-Segment etabliert. Damit das so bleibt und die internationalen Kunden trotz Finanzkrise weiterhin konsumieren, schiebt Maserati fleißig neue Modelle auf den Markt. Spielraum für teure Experimente gibt es auf Entwicklerseiten allerdings wenig, vielmehr werden die aktuellen Baureihen nach dem bewährten Branchen-Prinzip immer wieder variiert. Im Januar wurde auf der NAIAS in Detroit als jüngstes Derivat der Maserati Quattroporte Sport GTS präsentiert, der die bisherige [S-Version](#) der Baureihe mit hartem Fahrwerk und kernigem Sound übertönt. Auf dem Datenblatt sind die Unterschiede gering; gerade einmal zehn PS mehr leistet der 4,7 Liter V8 aus der neuen Topversion. Aber wie so oft, zeigt sich der wahre Charakter auch beim Maserati Quattroporte Sport GTS erst bei genauerer Betrachtung.





Wo andere Limousinen heute einen Startknopf haben, da findet man beim Maserati noch das klassische Zündschloss. Sobald man den Schlüssel eingeschoben und das Handgelenk um 180 Grad nach rechts gedreht hat, versteht man jedoch, warum die Italiener trotz dieser und ähnlicher technischer Saumseligkeiten Autos verkaufen wie frisch aufgeschnittenes Olivenciabatta: Der Achtzylinder bellt, nein er brüllt, als wäre er in Maranello für die Rennstrecke getrimmt worden, und setzt unweigerlich die Fuß- und Nackenmuskulatur seines Fahrers unter Spannung. Die neue Sportauspuffanlage, mit der Maserati die Hochdruck-Limousine bestückt hat, macht vor allem in den schmalen Gassen Modenas, die das kehlige Achtzylinder-Gebrüll wie Donnerschläge reflektieren, ordentlich Eindruck – und ist nebenbei auch für die dezente Leistungssteigerung auf 440 PS verantwortlich.



Da sich der Maserati Quattroporte Sport GTS aber auch im Geschäftswagen-Segment verkaufen muss, gibt es neben dem lautstarken Sport-Programm auch einen Normal-Modus. Bei entsprechendem Tastendruck schließen sich im Abgaskanal zwei Auslassklappen und leiten die Abgase durch einen Schalldämpfer ab. Aber nicht nur akustisch, auch optisch wurde der Maserati Quattroporte für die GTS-Variante überarbeitet: Der Kenner identifiziert das Sportmodell in Zukunft am schwarzen Grill mit konkav eingebogenen Lamellen, schwarz hinterlegten Frontscheinwerfern, neuen 20-Zoll-Speichenfelgen im Dreizack-Look, zwei ovalen Endrohren sowie – beim verstohlenen Blick in den Innenraum an der Tankstelle – den Alcantara-Sitzbezügen und Titantex-Cockpitleisten.



Die neue Sportlichkeit, die Maserati mit seiner langatmigen Modellbezeichnung verspricht, setzt sich auch beim Fahren fort. Statt der variablen Skyhook-Federung des Maserati Quattroporte S hat der Maserati Quattroporte Sport GTS feste, straffere Stahlfedern verordnet bekommen, die gerade bei schnellen Kurvenfahrten für hervorragende Straßenlage sorgen. Eine Fahrwerkstieferlegung trägt ebenfalls zur gesteigerten Agilität der Limousine bei. Der Motor hat zwar nur marginal an Kraft gewonnen, mit 440 PS bei 7.000/min liegt er nur knapp über dem Output der S-Version und das maximale Drehmoment von 490 Nm bei 4.750/min ist sogar identisch. Dank einer modifizierten Kraftübertragung, die per Lenkradpaddel verwaltet wird, lässt sich die Kraft aber deutlich direkter auf die italienischen Landstraßen bringen als bisher.





Im „MC Auto Shift“-Modus ermöglicht das neu entwickelte sequentielle Sechsgang-Getriebe beispielsweise einen Quick-Start ohne störende MSP-Intervention: Man drückt gleichzeitig das Gas- und Bremspedal durch, wartet bis die optimale Drehzahl zwischen 2.300/min und 2.500/min erreicht ist, und nimmt den Fuß von der Bremse. Die Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h reduziert sich derart von 5,3 auf 5,1 Sekunden. Für den täglichen Weg zur Arbeit ist der Turbo-Boost vielleicht etwas zu drastisch, aber auch im normalen Einsatz hat die Schaltung einiges zu bieten: So wurde beispielsweise im Automatikmodus die Toleranzgrenze hochgesetzt und die Schaltzeit verkürzt. Für Rennstrecken-Ambiente sorgt auch das lautstarke Zwischengas, das gerade im Nachmittagsverkehr zwischen Bologna und Modena für gesteigerte Aufmerksamkeit sorgt. Diesen Hingucker-Effekt erreicht man sonst nur mit einem Ferrari oder Lamborghini, viertürige Reisewagen sind für derartige Drohgebärden dagegen selten ausgelegt.



Ob die raubeinige Limousine auch bei den Kunden auf offene Ohren stoßen wird, bleibt abzuwarten. Das Vorgängermodell des Maserati Quattroporte Sport GTS hat in der Saison 2007/2008 jedenfalls 30 Prozent der Quattroporte-Absätze ausgemacht – und damit einen wichtigen Teil zum Umsatzplus beigetragen. Auch die direkte Konkurrenz bei BMW M und Mercedes-AMG hat im vergangenen Jahr an Boden gewonnen und mit vergleichbaren Modellen den Umsatz sogar verdoppelt. Wie lautstark sich das Luxus-Klientel seinen Business-Wagen aber auch nach dem Wallstreet-Crash noch wünscht, das muss momentan die ganze Branche austesten. Der Preis von 133.310 Euro, den Maserati für sein Flaggschiff in Deutschland verlangt, wird Kaufinteressen kaum verschrecken. Im Gegenteil: Viele potenzielle Kunden nennen Maserati immer noch in einem Atemzug mit Ferrari – und sind überrascht, wenn die Preise sich deutlich unterscheiden. Beim Maserati Quattroporte Sport GTS scheint diese Verwechslung zumindest akustisch durchaus gewollt.







Text & Fotos: [Jan Baedeker](#)

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

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