



Maserati Ghibli Diesel Autom.

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (202 kW / 275 PS)

Mit Maserati hat man bisher teure italienische Sportwagen mit ausdrucksvollem Design und leistungsstarken Benzinmotoren verbunden. Nun wildert die Marke mit dem markanten Dreizack in einem ganz neuen Revier. Nicht nur, dass sich der Hersteller mit dem Ghibli ins gehobene Business-Segment vorwagt, das vorwiegend von deutschen Premium-Herstellern dominiert wird. Es wird erstmals sogar ein Dieselmotor angeboten. So feiert Maserati mit dem Ghibli Diesel gleich zwei Premieren: Zum ersten Mal musste Maserati mit einem Modell beim ADAC Crashtest antreten - und erstmals wurde ein Fahrzeug der Marke dem ausführlichen Autotest unterzogen. Beim Crashtest überzeugt die Limousine auf Anhieb und zeigt keine Schwächen - der Lohn sind die vollen fünf Sterne. Durchwachsener sieht das Ergebnis dagegen im Autotest aus. Insgesamt ist der Ghibli kein schlechtes Auto, doch fehlt ihm zu oft der letzte Feinschliff, um eine bessere Note zu ergattern - sei es bei der Verarbeitung, dem Automatikgetriebe oder der Lenkung, es fehlt die Perfektion im Detail. Nüchtern betrachtet gibt es somit deutlich ausgereifere Limousinen in der oberen Mittelklasse. Ein Ass hat der Ghibli aber dann doch im Ärmel: Die Emotionen, die das Auto weckt, gibt es sonst in dieser Klasse nicht nochmal. Nicht nur die Optik ist dafür maßgeblich, sondern auch das Sounddesign. Das Akustikmodul im Auspuff kaschiert den langweiligen Dieseldklang perfekt mit sonorer V8-Melodie. Auch wenn Kenner den künstlich erzeugten Ton sofort entlarven, sorgt dieser zusammen mit dem sportlichen Karosseriedesign für enormes Aufsehen, und lässt die Sportlimousine deutlich teurer wirken, als sie es tatsächlich ist. Nüchtern betrachtet sind die 65.380 Euro ab dann aber doch eine Menge Holz für ein nicht in jedem Detail perfektes Auto. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: Audi A6, BMW 5er, Jaguar XF, Mercedes E-Klasse.

- +** emotionales Design, gute Fahrleistungen, sehr kräftige Bremsanlage, gute Crashtest-Ergebnisse, bequeme Sitze, leiser Innenraum
- kleiner Kofferraum, mäßiger Geradeauslauf, unpräzise Lenkung, hoher Verbrauch, wenige Assistenzsysteme lieferbar, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

4,1 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

4,3 Stadtverkehr

3,2 Senioren

2,1 Langstrecke

3,3 Transport

1,8 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: September 2015
Text: D. Silvestro

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Ghibli liegt insgesamt auf recht hohem Niveau. Sowohl die Karosserie, als auch der Innenraum wirken äußerst edel - schaut man aber genau hin, gibt es dennoch kleinere Nachlässigkeiten, die man von einem Fahrzeug in diesem Preissegment nicht erwarten würde.

+ Die Karosserie ist sauber gefertigt und hinterlässt einen soliden Gesamteindruck. Nur kleinere Details wie die nicht sauber versiegelten Türfalze mögen da nicht so ganz passen. Der Kofferraum ist vollständig mit kratzunempfindlichen Materialien ausgekleidet. Der Innenraum wirkt dank einem Mix aus Leder, Chrom und Carbon-Applikationen besonders edel. Möchte man den Ghibli weiter individualisieren, bietet Maserati erstmals in einem Automobil die Möglichkeit, die Sitzflächen und Türverkleidungen mit echter Seide zu veredeln. Das alles macht mächtig Eindruck und vermittelt ein hohes Qualitätsniveau. Schaut man im Detail hin, gibt es aber dennoch kleinere Nachlässigkeiten. Einige Schalter fühlen sich billig an und nicht alle Verkleidungen sitzen passgenau. Der Unterboden ist äußerst aufwendig mit geräuschkämmenden Materialien verkleidet - doch auch hier fehlt der letzte Feinschliff. Dazwischen blitzt blankes Blech heraus, das nicht mit Unterbodenschutz konserviert ist. Die Türschweller sind kratzunempfindlich und gut gegen Verschmutzung abgedichtet. Dank des in der Tankklappe integrierten Verschlussdeckels lässt sich das Fahrzeug komfortabel betanken. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass man versehentlich Benzin anstatt Diesel in den Tank füllen kann.

- Sowohl die einteilig lackierten Stoßfänger als auch die Türen sind bei kleinen Parkremplern weitgehend ungeschützt und ziehen schnell teure Reparaturen nach sich.

3,2

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Ghibli fällt vor allem aufgrund der fehlenden Eigenschaften als Zug-/ und Transportfahrzeug nur zufriedenstellend aus. In der Limousine finden vier Erwachsene bequem Platz. Der zusätzliche Mittelsitz im Fond eignet sich dagegen allenfalls für Kurzstrecken. Mit einer Länge von 4,97 m und einer Gesamtbreite von 2,10 m (inkl. Außenspiegel) eignet sich das Fahrzeug kaum für die Stadt und auch verengte Fahrbahnen (z.B. bei Autobahn-Baustellen) erfordern erhöhte Aufmerksamkeit.

+ Dank des 80 l großen Kraftstofftanks sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 920 km möglich (auf Basis des EcoTest Verbrauchs). Serienmäßig findet man Bordwerkzeug samt umfangreichem Zubehör an Bord (z.B. eine Taschenlampe und Leuchtstäbe). Nur einen Wagenheber sucht man vergebens (nur bei Wahl des Notrades an Bord).

- Die tatsächlich mögliche Zuladung liegt nur bei mageren 440 kg. Für den Ghibli gibt Maserati weder eine Dach- noch eine Anhängelast an. Serienmäßig findet man im Fahrzeug nur ein Reifenreparaturset, das sich schon bei kleinen Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Optional ist immerhin ein Notrad erhältlich, das im Falle einer Reifenpanne die Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglicht.

3,0 Sicht

Im Sichtkapitel kommt der Maserati Ghibli nicht über eine zufriedenstellende Note hinaus. Dem guten Lichtsystem steht die äußerst unübersichtliche Karosserie entgegen, die sich beim Rangieren und Abbiegen kaum überblicken lässt. Auf die optionalen Parksensoren (Parksensoren und Rückfahrkamera) sollte daher auf keinen Fall verzichtet werden.

⊕ Man findet serienmäßig helle Bi-Xenon-Scheinwerfer an Bord, die für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Nochmals besser wird die Fahrbahn bei Wahl der optionalen adaptiven Scheinwerfer (AFS) ausgeleuchtet. Dann findet man dynamisches Kurvenlicht und einen Fernlichtassistenten an Bord. Die Sicht in den großen Außenspiegeln ist einwandfrei. Leider fehlen ihnen aber zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel neben dem Fahrzeug verkleinern würden. Während der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht des nachfolgendes Verkehrs serienmäßig automatisch abblendet, gibt es die Abblendautomatik für die Außenspiegel nur gegen Aufpreis. Wählt man das optionale Business Paket, findet man vorn wie hinten Einparksensoren vor. Im Komfort-Paket gibt es dann auch eine Rückfahrkamera.

⊖ Weder die Front noch das Heck lassen sich vom Fahrerplatz aus abschätzen. Rangieren auf engem Raum wird so zum Glücksspiel. Während sich nah vor dem Fahrzeug befindliche Gegenstände gut erkennen lassen, verschwinden direkt hinter dem Fahrzeug bis zu 1,20 m hohe Objekte - ein spielendes Kind kann so beim rückwärts Fahren komplett unbemerkt bleiben. Die Rückfahrkamera sollte daher dringend dazu geordert werden. Mangelhaft ist auch die Rundumsicht der Limousine. Die A-Säulen sind breit und stören beim Abbiegen, die breiten B-Säulen verdecken seitlich neben dem Fahrzeug große Bereiche und nach hinten sieht man aufgrund der massiven Dachsäulen, der äußerst hohen Heckscheibenunterkante und den nicht versenkbaren Kopfstützen so gut wie gar nichts. Entsprechend schlecht fällt auch die Sicht im Innenspiegel aus.

2,8 Ein-/Ausstieg

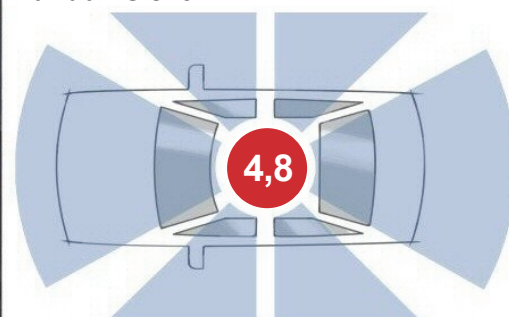
Das Ein- und Aussteigen fällt beim Ghibli nicht besonders leicht. Die Türschweller sind zwar niedrig aber sehr breit, wodurch man einen großen Schritt ins Fahrzeug machen muss. Dabei sollte man aber den Kopf etwas einziehen, um nicht an der tief gezogenen Dachkante anzustoßen. Zufriedenstellend ist die Sitzhöhe. Die Vordersitze sind für eine sportlich orientierte Limousine noch verhältnismäßig hoch eingebaut. Die Fondtüren öffnen weit genug und ermöglichen einen recht bequemen Ein- und Ausstieg.

⊕ Die Türarretierung ist kräftig genug, um die schweren Türen auch an Steigungen sicher offen zu halten. Die Türen werden in mehreren Stellungen arretiert und ermöglichen so auch in engen Parklücken einen bequemen Ein-/Ausstieg, ohne gleich an der Nachbartür anzuecken.

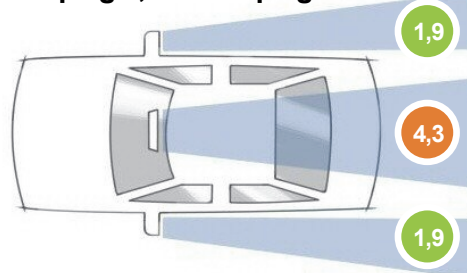


Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine ausreichende Sicht nach schräg hinten.

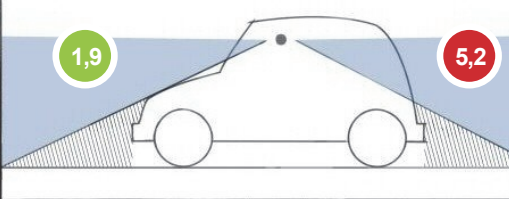
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Haltegriffe am Dachhimmel gibt es mit Ausnahme des Fahrers für alle außen sitzenden Insassen. Einen schlüssellosen Zugangssystem ist serienmäßig verbaut. Mit dieser Funktion kann man sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto erkennt, dass der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Mit der Fernbedienung lassen sich die Scheinwerfer zur Beleuchtung des Vorfeldes für kurze Zeit aktivieren.

3,6 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum der Stufenheck-Limousine fällt für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse nicht besonders großzügig aus. Es passen maximal 390 l ins Gepäckabteil. Maximal finden sechs handelsübliche Getränkeboxen Platz. Legt man die Rücksitzlehnen um, lässt sich das Volumen auf 755 l erweitern.



Der Kofferraum mit 390 l Volumen ist ausreichend für das Reisegepäck.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des Kofferraums ist allenfalls zufriedenstellend. Die Kofferraumladekante fällt zwar nicht zu hoch aus (68 cm über der Fahrbahn) und auch der Kofferraumboden ist nur knapp zehn Zentimeter niedriger als die Ladekante, an der geöffneten Heckklappe kann man sich aber leicht den Kopf anstoßen. Die Ladeöffnung ist zwar verhältnismäßig breit, doch sehr niedrig. Sperrige Gegenstände lassen sich so im Kofferraum des Ghibli nicht verstauen. Der Kofferraum selbst ist weder besonders breit noch wirklich hoch.

⊕ Für den Ghibli gibt es optional eine elektrische Heckklappe, die sich auch per Fußkick öffnen lässt. Trägt man den Schlüssel bei sich, reicht eine kurze Fußbewegung unter die Heckstoßstange und die Klappe schwingt automatisch auf. Sehr praktisch, wenn man Gepäck einladen möchte und gerade keine Hand frei hat. Der Kofferraum wird durch zwei Lämpchen gut ausgeleuchtet.

⊖ Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht keine ebene Ladefläche. Die Sitzlehnen steigen dann nach vorn ungünstig an.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen (Serie). Der Mechanismus lässt sich leicht betätigen. Die Lehnen lassen sich nur vom Fahrzeuginnenraum entriegeln, nicht aber vom Kofferraum aus. Ablagen gibt es nicht gerade im Überfluss. Man muss sich mit einem kleinen Staufach rechts in der Verkleidung zufriedengeben. Immerhin gibt es stabile Gepäckösen zur Ladungssicherung und eine 12V-Steckdose.

2,3 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Auf den ersten Blick wirkt das Cockpit mit den wenigen Schaltern aufgeräumt und durchdacht. Schaut man genauer hin, ist das Bedienkonzept nicht 100-prozentig durchdacht. Es fehlt an vielen Stellen Feinschliff, was letztendlich für eine schlechtere Ergonomie und einen erhöhten Gewöhnungsaufwand sorgt.

Gute Lösungsansätze sind am Ende nicht mit letzter Konsequenz umgesetzt worden: Es gibt eine schlüssellose Startfunktion, doch der Startknopf ist links neben dem Lenkrad kaum erreichbar. Die Schaltpaddel sind gut greifbar, doch sind sie so groß geraten, dass man die Hände vom Lenkrad nehmen muss, um den Blinkerhebel zu erreichen. Der Automatikwählhebel ist ergonomisch perfekt angeordnet, doch lassen sich die Fahrstufen aufgrund der schlechten Rasterung kaum auf Antrieb einlegen. Und so geht es weiter: Der Drehlichtschalter ist vorbildlich im Armaturenbrett integriert, doch muss man auf den Schalter drücken anstatt wie üblich ziehen, um die Nebelleuchten zu aktivieren. Das Klimabedienteil ist übersichtlich in einem Bedienblock zusammengefasst, aber es gibt im Bereich des Bedienteils kein Display, das die eingestellte Temperatur anzeigt (wird nur im Hauptdisplay eingeblendet). Letztendlich sind das alles kleine Ärgernisse, die den Bedienkomfort unnötig verschlechtern. Der große Bildschirm zur Steuerung des Multimediasystems ist in fast idealer Höhe angebracht. Die Bedienung erfolgt fast ausschließlich per Touchscreen - es gibt lediglich zwei Drehknöpfe für die Lautstärke und den Sendersuchlauf. Das Menü des Multimediasystems ist recht konfus aufgebaut. Während der Fahrt schweift der Blick oft für längere Zeit von der Fahrbahn ab, um Details einstellen zu können. Ablagen finden man sowohl vorn als auch im Fond genügend vor. Es gibt zwar Becher- aber keine separaten Flaschenhalter. Die Größe des Handschuhfaches ist zufriedenstellend.



Der Maserati bietet eine weitgehend gute Funktionalität und Verarbeitungsqualität.

+ Wählt man das optionale Premium Pack, lässt sich nicht nur das Lenkrad elektrisch in Höhe und Weite einstellen, es können dann sogar die Pedale per Knopfdruck elektrisch verstellt werden. Die sehr gut angeordneten Pedale lassen sich somit ideal an verschiedene Personengrößen anpassen. Auch die Vordersitze sind elektrisch einstellbar. Die Scheibenwischer lassen sich über einen in der Intensität einstellbaren Regensensor steuern. Auch für das Fahr- und Fernlicht findet man einen Sensor an Bord. Für den Ghibli gibt es mehrere Lautsprechersysteme - das im Testwagen verbaute Premium Surround-Audiosystem sorgt mit 15 Lautsprechern für einen beeindruckenden Musikklang. Alle elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik samt zuverlässig wirkenden Fenstereinklemmschutz. Leider funktionieren die Heber aber nur mit eingeschalteter Zündung. Die Instrumente sind insgesamt einwandfrei ablesbar und bieten einen guten Kontrast. Das große Farbdisplay dazwischen liefert vielfältige ergänzende Informationen zum Fahrzeugstatus. Neben den digitalen Balkenanzeigen für Kraftstofffüllstand und Motortemperatur kann man im Menü sogar Details wie die Getriebeöltemperatur und den Füllstand des AdBlue-Behälters abrufen. Kontrollleuchten und Warnsignale gibt es für alle wichtigen Funktionen. Nicht richtig geschlossene Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) werden dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Die Innenraumbeleuchtung fällt dank separater Leseleuchten vorn und hinten sehr gut aus. Ein Tempomat sowie ein Limiter sind Serie - ein in dieser Fahrzeugklasse übliches radargestütztes Abstandsregelsystem ist für den Ghibli aber nicht erhältlich.

2,2

Raumangebot vorne*

Das Raumangebot fällt zwar großzügig aus, doch die Innenbreite ist für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse nur zufriedenstellend. Das wirkt sich auch auf das subjektive Raumempfinden aus. Zusammen mit der wuchtigen Mittelkonsole und der hohen Seitenlinie fühlt man sich doch etwas eingengt.

+ Personen bis zu einer Größe von rund 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde sogar für noch etwas größere Personen ausreichen.

2,6 Raumangebot hinten*

Hinten ist das Platzangebot zufriedenstellend. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, haben Fondinsassen bis knapp 1,90 m Größe genügend Beinfreiheit. Auch die Kopffreiheit fällt ähnlich gut aus. Die Innenbreite ist für zwei Personen ausreichend, für drei wird es aber schon eng. Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Ghibli werden keine Sitzvarianten angeboten, wodurch die Innenraum-Variabilität nur ausreichend ausfällt.

2,1 KOMFORT

2,0 Federung

Neben dem Standardfahrwerk kann man sich beim Ghibli optional ein Sportfahrwerk (Sport Pack) oder das adaptive Fahrwerk "Skyhook" ordern.

⊕ Das im Testwagen verbaute "Skyhook"-Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern sorgt insgesamt für einen guten Fahrkomfort - gleichzeitig bleibt der sportliche Grundcharakter des Maserati aber erhalten. In der Normalstellung bietet die Federung sowohl auf schlechten Straßen als auch bei groben Einzelhindernissen (z.B. abgesenkte Kanaldeckel) immer genügend Restkomfort. Auch bei Querfugen zeigt sich das Fahrwerk erstaunlich schluckfreudig. Trotz der hohen ungefederten Massen durch die großen Räder und die riesige Bremsanlage gefällt der Abrollkomfort. Aufbaubewegungen und Seitenneigung sind kaum vorhanden. Auch der Langsamfahrkomfort in der Stadt und auf Kopfsteinpflaster kann sich sehen lassen. Wählt man per Tastendruck den Sportmodus, bringt man dank der dann strafferen Dämpfer nochmals mehr Agilität ins Fahrzeug. Der Komfort fällt dann aber ein gutes Stück schlechter aus.

1,6 Sitze

Serienmäßig ist ein sechsfach elektrisch einstellbarer Fahrersitz verbaut (Beifahrersitz manuell). Wählt man das im Testwagen verbaute Premium Pack, findet man 12-Fach elektrisch einstellbare Vordersitze samt Memory-Funktion an Bord.

⊕ Damit lassen sich die Vordersitze sowohl in der Höhe als auch in der Neigung über einen weiten Bereich einstellen. Die hohen Lehnen sind selbst im Schulterbereich gut konturiert und bieten einen angenehmen Seitenhalt. Auch die Sitzflächen sind körpergerecht konturiert und sorgen auch auf langen Strecken für einen angenehmen Komfort. Die Polsterung der Sitze zeigt sich ausgewogen und ist weder zu straff noch zu weich. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer in der Höhe und Neigung einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Atmungsaktivität der mit Seide bezogenen Sitzflächen ist in Verbindung mit der optionalen Sitzlüftung sehr gut. Insgesamt findet man im Ghibli dank der vielfältig einstellbaren Sitze, der längs- und höheneinstellbaren Lenksäule und den verstellbaren Pedalen schnell eine angenehme Sitzposition. Den linken Fuß kann man auf einem stabilen Trittbrett abstützen. Aber nicht nur vorn, sondern auch im Fond reist man komfortabel. Die äußeren Sitzplätze sind angenehm konturiert und bieten genügend Seitenhalt. Insgesamt lassen sich auch hinten lange Etappen bequem bewältigen.

1,7

Innengeräusch

Die Limousine ist serienmäßig mit einer Doppelverglasung an den vorderen Scheiben ausgestattet. Optional gibt es auch für die hinteren Scheiben eine Doppelverglasung (im Testwagen verbaut).

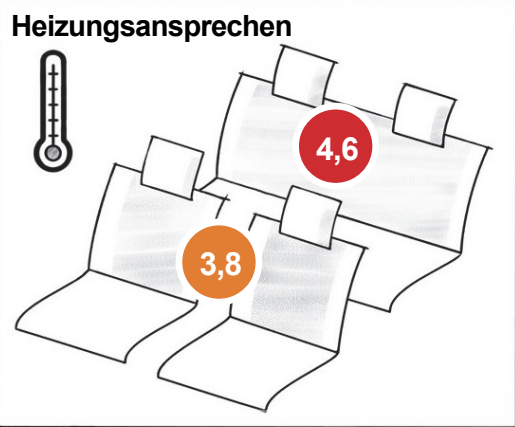
⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt niedrig aus. Fährt man konstant mit 130 km/h, liegt der gemessene Pegel bei nur 67,1 dB(A). Windgeräusche sind trotz der rahmenlosen Türen kaum wahrnehmbar. Weder Fahr- noch Motorgeräusche dringen im Normalbetrieb dominant in den Innenraum. Anders sieht es aus, wenn man den Sport-Modus aktiviert. Dann wird über das im Endschalldämpfer integrierte Soundmodul ein äußerst sportlicher Motorklang simuliert, der sowohl im Innenraum als auch außerhalb des Fahrzeugs Eindruck hinterlässt. Dass man hier in einer Limousine mit Dieselmotor unterwegs ist, vergisst man angesichts der Soundkulisse schnell. Nur bei genauem Hinhören wirkt der simulierte Motorklang künstlich und kann dann auch mal nerven. Aber zum Glück hat man dann auch wieder die Möglichkeit, den Soundgenerator einfach abzustellen und zur akustischen Unauffälligkeit zurückzukehren.

2,9

Klimatisierung

Man findet serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. Damit können sich Fahrer- und Beifahrer getrennt die Wunschtemperatur einstellen. Die Luftmengenverteilung erfolgt für beide zusammen, es kann aber jeder Bereich individuell eingestellt werden. Weniger überzeugen kann die Heizleistung bei kalten Außentemperaturen. Vorn wird es immerhin noch in akzeptabler Zeit angenehm warm.

⊖ Im Fond dauert es dagegen deutlich zu lange, bis die Insassen nicht mehr frieren müssen. Eine Intensitätseinstellung des Klima-Automatikmodus sucht man ebenso vergebens wie eine automatische Umluftschaltung. Das sind Funktionen, die in einem Fahrzeug in dieser Preisklasse nicht fehlen sollten.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,8

MOTOR/ANTRIEB

1,4

Fahrleistungen*

Vor einigen Jahren wäre es noch unvorstellbar gewesen, dass ein Maserati mit einem Dieselmotor bestückt ist. Doch auch der italienische Sportwagenhersteller hat erkannt, dass man vor allem im Bereich der Luxuslimousinen hierzulande ohne Dieselmotor kaum bestehen kann. So gibt es nun für die beiden Limousinen Ghibli und Quattroporte (Oberklasse) auch einen V6-Dieselmotor, der aus drei Liter Hubraum 275 PS schöpft. Dank Twinturbo liegt das maximale Drehmoment bei hohen 600 Nm (zwischen 2.000 und 2.600 1/min).

⊕ Die Fahrleistungen des Ghibli Diesel sind tadellos. Überholmanöver lassen sich in kurzer Zeit absolvieren - den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt die Limousine bei Kickdown in nur 3,9 s.

2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Dieselmotors ist insgesamt gut. Vibrationen werden kaum in den Innenraum übertragen und sind nur leicht an den Pedalen spürbar. Auch zum Dröhnen neigt der Motor kaum.

2,4 Schaltung

⊕ Der Ghibli ist serienmäßig mit einer Achtgang-Automatik ausgestattet. Die Automatik wechselt im normalen Fahrbetrieb die Gänge spontan und weitgehend geschmeidig. Ruft man jedoch die volle Leistung ab (Kick-Down), dauert es teils etwas lange, bis der richtige Gang gewählt ist. Dann erfolgen die Schaltvorgänge auch nicht immer ganz ruckfrei. Neben dem Normalmodus kann man im Ghibli weitere Modi wählen. Im Sport-Modus werden die Gänge etwas schneller, aber auch unkomfortabler gewechselt. Zudem lassen sich die Gänge auch über die riesigen Schaltpaddel am Lenkstock manuell wechseln. Die Schaltpaddel kosten jedoch Aufpreis. Im speziellen Getriebeprogramm I.C.E (Increased Control & Efficiency) werden die Gänge von der Automatik besonders früh und sanft geschaltet. Das soll für eine effiziente und entspannte Fahrweise sorgen und eignet sich auch für Fahrten auf rutschigem Untergrund.

⊖ Nicht überzeugen kann die Bedienung des Automatikwählhebels. Das Einlegen der Fahrstufen klappt nicht immer auf den ersten Versuch. Die Rasterung für die Fahrstufenwahl ist äußerst unglücklich gewählt. Will man von D in R schalten, landet man zu leicht im Leerlauf (N). Zudem ist nicht klar ersichtlich, ob man sich gerade im Manuellen- oder im Automatik-Modus befindet, da der Wählhebel für beide Modi dieselbe Schaltgasse nutzt.

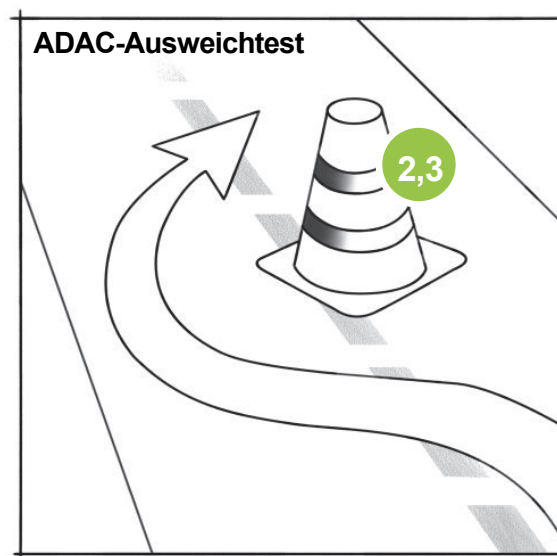
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der Achtgang-Automatik passen sehr gut zum drehmomentstarken Dieselmotor. Selbst bei Autobahn-Geschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang mit äußerst moderater Drehzahl (1.800 1/min).

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Ghibli ist insgesamt gut, es gibt aber einige Punkte, die nicht optimal sind. So sorgen die breiten Reifen für eine gewisse Spurrillenempfindlichkeit, die oft leichte Lenkkorrekturen erforderlich machen und das Fahrzeug nervös wirken lassen. Nicht perfekt ist die Traktion. Der Hecktriebler ist zwar mit einem mechanischen Sperrdifferential ausgestattet, doch schon auf trockener Fahrbahn verliert die Hinterachse beim Beschleunigen aus Kurven schnell an Grip. Die Traktionskontrolle greift dann teils erst recht spät ein. Anspruchsvoll ist das Verhalten, wenn man einen Lastwechsel einleiten. Geht man in einer schnell gefahrenen Kurve schlagartig vom Gas und wechselt in den Schubbetrieb, drängt das Heck deutlich nach. Das ESP greift erst spät, dann aber effektiv ein. Obacht geben sollte man, wenn man im Sport-Modus unterwegs ist.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Dann regelt das ESP nochmals später und lässt deutliche Schwimmwinkel zu. Unerfahrene Fahrer können mit dieser Fahrzeugreaktion schnell überfordert sein. Beim ADAC Ausweichtest gibt das Fahrzeug ein zwiespältiges Bild ab. Beim Gegenlenken drängt das Fahrzeug deutlich mit dem Heck, bevor die Übersteuerneigung durch das ESP abgefangen wird. Insgesamt ist das Verhalten nicht unsicher, aber anspruchsvoll. Durch das agile Heck liegt die maximale Durchfahrgeschwindigkeit wiederum entsprechend hoch.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls auf der Autobahn baut die Hinterachse spontan Seitenführung auf und stabilisiert das Fahrzeug. Auch wenn die Lenkung um die Nulllage wenig gedämpft ist bleibt der Ghibli sicher beherrschbar. Der Grenzbereich in schnell durchfahrenen Kurven liegt hoch und kündigt sich durch gut kontrollierbares Untersteuern an.

2,7 Lenkung*

Die Lenkung mag nicht so ganz zum sportlichen Charakter des Maserati passen. Einerseits spricht sie beim Anlenken äußerst giftig an, andererseits fehlt es ihr aber an Gefühl. Diese Kombination sorgt für ständige leichte Lenkkorrekturen und lässt das Fahrzeug nervös wirken. Die Zielgenauigkeit in lang gezogenen Kurven ist nicht perfekt, da es nur bei konzentrierter Fahrweise möglich ist, die Kurve mit einem gleichbleibenden Lenkeinschlag zu durchfahren. Angenehm direkt wurde die Lenkübersetzung gewählt. Um von Anschlag zu Anschlag zu lenken, sind weniger als drei Lenkradumdrehungen nötig. Der Kraftaufwand, um das Lenkrad im Stand zu drehen ist zwar gegenüber anderen Fahrzeugen in dieser Klasse leicht erhöht, kann bei einer sportlichen Limousine aber noch toleriert werden. Der Wendekreis fällt dagegen mit rund 12,4 m zu groß aus.

1,2 Bremse

⊕ Bei der Bremswegmessung gibt der Ghibli ein hervorragendes Bild ab. Kein Wunder, ist doch serienmäßig eine Sechskolben-Festsattelanlage mit 360 mm-Scheiben vorn und eine Vierkolben-Anlage mit 350 mm-Scheiben an der Hinterachse verbaut. Beim ADAC Bremstest aus 100 km/h bis zum Stillstand wurde ein Bremsweg von nur 33,8 m ermittelt (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli P Zero der Größe: vorn: 245/40 R20 99Y; hinten: 285/35 R20 100Y). Die Festsattelanlage spricht zwar bei einer Bremsung äußerst spontan an, die Dosierbarkeit der Bremse lässt aber zu wünschen übrig. Die Spurtreue beim Bremsen in einer Kurve ist gut.

1,8 SICHERHEIT

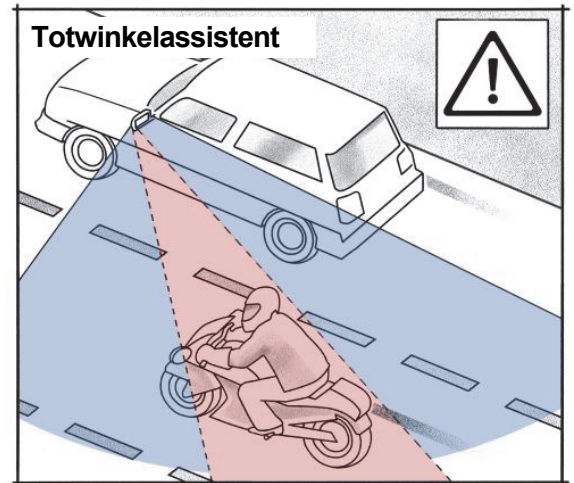
2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Neben den obligatorischen Sicherheitssystemen gibt es für den Maserati Ghibli kaum weitere Assistenten, die die Fahrsicherheit erhöhen würden.

⊕ Man findet serienmäßig ESP, einen hydraulischen Bremsassistenten und ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem an Bord. Dies sind jedoch alle Systeme, die mittlerweile ohnehin verbaut sein müssen, um überhaupt eine Zulassung zu erhalten. Neben einem Geschwindigkeitslimiter gibt es auch einen Totwinkelassistenten.

Die optionalen adaptiven Scheinwerfer (AFS) beinhalten dynamisches Kurvenlicht und einen Fernlichtassistenten. Zudem wird das Abblendlicht der Fahrsituation entsprechend angepasst (Stadt, Autobahn, Regen). Rückleuchten in den Türen signalisieren dem nachfolgenden Verkehr, wenn eine Türe geöffnet ist. Die Bremslichter in LED-Technik haben bei einer Bremsung eine besonders geringe Reaktionszeit.

➖ Für den Ghibli gibt es weder ein Kollisionswarn- und automatisches Notbremssystem noch einen Spurhalteassistenten. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen gefährlich sein kann.



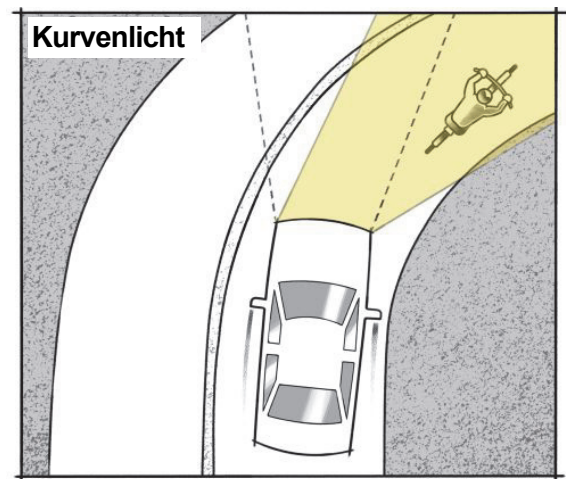
Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Der Maserati Ghibli ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn, durchgehenden Kopfairbags und einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Gurtstraffer samt Gurtkraftbegrenzer gibt es für beide vorderen Insassen. Zusätzliche Seitenairbags hinten sind dagegen nicht erhältlich.

⊕ Bei den ADAC Crashtests überzeugt der Ghibli mit einem sehr guten Fünf-Sterne-Gesamtergebnis (Stand: 11/2013). Für die Insassensicherheit erhält das Fahrzeug sehr gute 95 Prozent der möglichen Punkte. Die Kopfstützen vorn lassen sich weit nach oben stellen und befinden sich nahe am Kopf, sodass auch Personen von über 1,90 m bei einem Heckaufprall gut geschützt sind. Gurtwarner gibt es für beide vorderen Insassen. Für die hinten sitzenden wird der Anschnallstatus im Kombiinstrument angezeigt.

➖ Ein Sicherheitsrisiko sind die integrierten Kopfstützen im Fond. Sie reichen in der Höhe nur für kleine Personen (ca. 1,65 m) und haben keine besonders gute Schutzwirkung.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,7 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit gibt der Ghibli ein gutes Bild ab. Bei den ADAC Crashtests werden für die Kindersicherheit 79 Prozent der möglichen Punkte erreicht. Kindersitze lassen sich auf den äußeren Fondplätzen weitgehend problemlos montieren. Die Zugänglichkeit ist dank der breiten Türöffnung gut und die Gurtschlösser sind fest fixiert. Man hat die Wahl: Entweder man verwendet die einwandfrei zugänglichen Isofix-Haken oder man schnallt den Kindersitz klassisch mit den Gurten an. Hier benötigt man allerdings etwas mehr Kraft, um die Gurte festziehen zu können, da der Anlenkpunkt des Gurtschlössers nicht ideal ist. Auch auf dem Beifahrersitz können dank des abschaltbaren Beifahrerairbags Kindersitze montiert werden. Die Abschaltung erfolgt jedoch nicht wie sonst üblich über einen Schlüsselschalter, sondern umständlich über das Bordmenü. Sowohl die Außensitze hinten als auch der Beifahrersitz sind vom Hersteller zum Transport von Kindersitzen aller Klassen freigegeben. Die elektrischen Fensterheber besitzen allesamt einen zuverlässig eingreifenden Einklemmschutz.

– Acht geben sollte man bei der Montage von sehr hohen Kindersitzen. Diese können aufgrund der flachen Dachlinie am Dach anstoßen. Der Mittelsitz eignet sich nicht zum Montieren von Kindersitzen und ist vom Hersteller hierfür auch nicht freigegeben.

2,0 Fußgängerschutz

+ Der Fußgängerschutz des Ghibli ist gut. Bei den ADAC Crashtests werden 74 Prozent der möglichen Punkte erreicht.

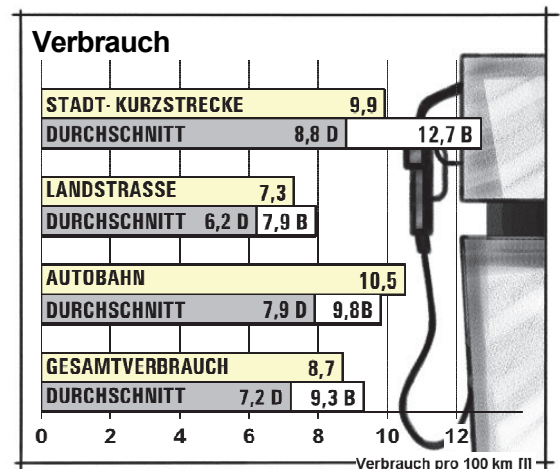
3,2 UMWELT/ECOTEST

4,9 Verbrauch/CO2*

– Im CO₂-Kapitel des EcoTest kann der Ghibli Diesel mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 277 g/km nicht überzeugen. Hier reicht es nur für magere elf Punkte. Der resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei hohen 8,7 l/100 km. In der Stadt liegt der Verbrauch bei 9,9 l, außerorts sind es 7,3 l und auf der Autobahn 10,5 l pro 100 km.

1,5 Schadstoffe

+ Der Maserati Ghibli Diesel ist mit einem SCR-Kat samt Harnstoffeinspritzung (AdBlue) ausgestattet, um die Abgasnorm Euro6 zu erreichen. Das System funktioniert insgesamt gut und reduziert wirkungsvoll die schädlichen Stickoxide im Abgas. Noch nicht perfekt ist die Systemauslegung, wenn man unter höherer Last auf der Autobahn fährt. Dann steigen die NO_x-Werte etwas stärker an. Nichts desto trotz werden gute 45 Punkte im Schadstoffkapitel des EcoTest erreicht. In der Summe kommt der Ghibli aufgrund des hohen Verbrauchs aber nicht über drei von fünf Sterne im EcoTest hinaus (56 Punkte).



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

4,1 AUTOKOSTEN

2,5 Betriebskosten*

+ Der Verbrauch des Ghibli liegt zwar nicht besonders niedrig, da die Kosten für den Diesel-Kraftstoff aber geringer ausfallen, liegen auch die Betriebskosten für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse noch im überschaubaren Bereich.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Der 3,0-Liter Turbodiesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

+ Maserati gewährt eine dreijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Die relativ kurze Inspektionsabstände sorgen für dementsprechend häufigere Werkstattaufenthalte. Durch die üppige Bereifung ist zusätzlich mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen.

2,4 Wertstabilität*

+ Dank der Exklusivität und der emotionalen Optik des Maserati Ghibli ist ein stabiler Restwertverlauf zu erwarten.

5,3 Kosten für Anschaffung*

– Auch wenn es sich beim Ghibli Diesel um das günstigste erhältliche Maserati-Modell handelt, ist das Fahrzeug teuer. Es müssen mindestens 65.380 Euro berappt werden. Die Serienausstattung beinhaltet zwar die wichtigsten Details, doch verlangt Maserati auch für einige Systeme, die in der Klasse Standard sein sollten, saftigen Aufpreis. Viele Optionen sind auch nur an teure Pakete gekoppelt.

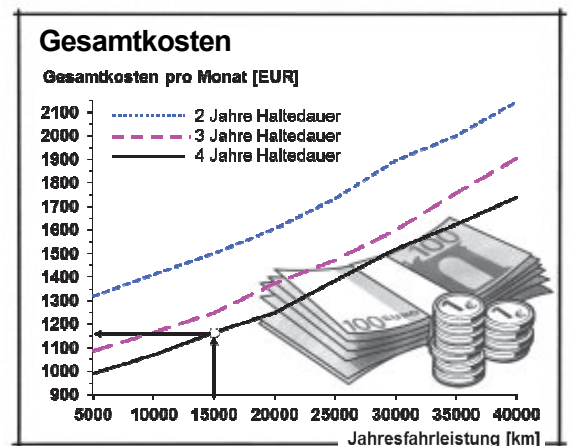
4,9 Fixkosten*

Für den Maserati Ghibli liegen aufgrund der geringen Verkaufszahlen keine Typklasseneinstufungen vor. Für die Berechnung der Fixkosten wurde deshalb das Versicherungs-Angebot der Maserati Automobil Police herangezogen. Dieses Komplettangebot beträgt unabhängig vom Schadenfreiheitsrabatt und sonstigen relevanten Kriterien pauschal 1.380 Euro pro Jahr (Stand: 09/2015) und umfasst neben der Haftpflicht auch einen Teil- und Vollkaskoschutz.

– Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei sehr hohen 411 Euro.

4,0 Monatliche Gesamtkosten*

– Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen trotz der guten Wertstabilität und überschaubaren Betriebskosten insgesamt hoch. Dafür verantwortlich sind vor allem die laufenden Kosten für Werkstattarbeiten, Versicherung und Kfz-Steuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1164 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Ghibli Automatik	Ghibli S Automatik	Ghibli S Q4 Automatik	Ghibli Diesel Automatik
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2979	6/2979	6/2979	6/2987
Leistung [kW (PS)]	243 (330)	301 (410)	301 (410)	202 (275)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	500/4500	550/4500	550/4500	600/2000
0-100 km/h[s]	5,6	5,0	4,8	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	263	285	284	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	8,9 S	9,6 S	9,7 S	5,9 D
CO2 [g/km]	207	223	226	158
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.	n.b.	20/26/32
Steuer pro Jahr [Euro]	284	316	322	411
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	1168
Preis [Euro]	68.470	81.080	84.060	65.380

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2987 ccm
Leistung	202 kW (275 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	600 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/50R18
Reifengröße (Testwagen)	245/40R20Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,3/12,4 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,9/7,3/10,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	158 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	277 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4971/1945/1461 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2100 mm
Leergewicht/Zuladung	2100 kg/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/755 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg/n.b. kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	920 km
Garantie	3 Jahre
Rostgarantie	3 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	110 Euro
Monatliche Werkstattkosten	157 Euro
Monatliche Fixkosten	169 Euro
Monatlicher Wertverlust	728 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.164 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/32
Grundpreis	65.380 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelench	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	2.500 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (AFS)	810 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (AFS)	810 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (Komfort Paket)	650 Euro ^o
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (Business Paket)	2.150 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Einparkhilfe hinten (+ vorn, Business Paket)	2.150 Euro ^o
Lackierung Metallic	1.180 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.490 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	3,2	Lenkung*	2,7
Sicht	3,0	Bremse	1,2
Ein-/Ausstieg	2,8	Sicherheit	1,8
Kofferraum-Volumen*	3,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	3,2	Kindersicherheit	1,7
Innenraum	2,3	Fußgängerschutz	2,0
Bedienung	2,1	Umwelt/EcoTest	3,2
Raumangebot vorne*	2,2	Verbrauch/CO ₂ *	4,9
Raumangebot hinten*	2,6	Schadstoffe	1,5
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	2,1		
Federung	2,0	AUTOKOSTEN	4,1
Sitze	1,6	Betriebskosten*	2,5
Innengeräusch	1,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Klimatisierung	2,9	Wertstabilität*	2,4
Motor/Antrieb	1,8	Kosten für Anschaffung*	5,3
Fahrleistungen*	1,4	Fixkosten*	4,9
Laufkultur	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	4,0
Schaltung	2,4		
Getriebeabstufung	1,3		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen