



Pawel Piotrowski
6 april 2014

Antagonist

Bij het horen van de naam Maserati Ghibli denken klassiekerfanaten bovenal aan de scherp gelijnde tweedeurs coupé die maestro Giorgetto Giugiaro midden jaren zestig op papier zette. Een bloedmooie creatie, die dankzij de lage sharknose en brullende V8 tot een belangrijke bouwsteen van de Italiaanse automobiele heritage is geworden. Vorig jaar liet Maserati de naam herleven in de vorm van het kleine broertje van de Quattroporte. Op zijn eigen wijze is de nieuwe Ghibli opnieuw een topatleet, die als Italiaanse antagonist het leven van Germaanse sportlimousines zuur moet maken.



Hoe heurt 't eigenlijk?

Om een nieuwe Maserati aan je automobiele curriculum vitae toe te voegen, moest je tot nu toe behoorlijk diep in de buidel tasten. Voor minder dan een ton kreeg je in de imposante glaspaleizen van Louwman en co hoogstens een tweedehandsje mee. Dat is uitstekend voor het exclusieve imago van het merk en de status van de eigenaar, maar florissante omzetcijfers genereer je daarmee niet. Onder druk van Fiat-baas Sergio Marchionne is Maserati aan het herschikken en heeft het zichzelf de ambitieuze doelstelling gesteld om per 2015 50.000 rijdende kunstwerken aan de man te brengen. Met een productportfolio bestaande uit een Quattroporte, GranTurismo en GranCabrio zou dat bij voorbaat onhaalbaar zijn. De eerste uitbreiding naar beneden toe is de nieuwe Ghibli, die met dieselmotor (!) en een vanafprijs van â,- 80.947 ook voor bonentellers met wilde dromen interessant is.

Onze testauto is gelukkig de full monty Ghibli S Q4 met een betoverend klinkende 3.0 V6 Bi-Turbo onder het extreem lage neusje. Jort Kelder â€" zelf in het bezit van een Maserati Spyder 4.2 GT â€" zou goedkeurend instemmen. Zo heurt â€™t nou eenmaal



Maserati Ghibli S Q4 3.0 V6 Bi-Turbo

als je voor een Maserati kiest. Op esthetisch vlak wint de Quattroporte light™ met gemak van zijn contraherende, Germaanse pk-beulen. In tegenstelling tot een Mercedes-Benz E63 AMG of BMW M5 kan ik bij het betrachten van de Ghibli geen enkel fout of ordinair lijntje bespeuren. Alles klopt. Het ontwerp is heerlijk simpel gehouden en de lage oplopende neus heeft met zijn wulpse wielkasten zelfs wat weg van de Ghibli Tipo 115. De achterzijde met vier opvallende storkokers is lekker dik en breed, maar niet vulgair. Maserati kan als geen ander sportiviteit en elegantie in elkaar over laten vloeien.



Identiteitscrisis

Het bestaansrecht voor de Ghibli is ingezet door de groeispurt die de nieuwe Quattroporte heeft doorgemaakt. Dat model is in alle drie richtingen fors gegroeid en kan nu qua ruimteaanbod veel beter met Duitse topklasse limousines concurreren. Pak je de exterieurmaten van de Ghibli en vorige Quattroporte erbij, dan valt op dat de Ghibli deze in breedte en hoogte overschrijdt. Alleen qua lengte is de Ghibli een paar millimeter korter dan de vorige Quattroporte. Voor het ruimteaanbod betekent dit dat



Maserati Ghibli S Q4 3.0 V6 Bi-Turbo

de Ghibli goed te vergelijken valt met de vorige Quattroporte. Voorin is de zitpositie laag en word je als bestuurder omsloten door een opvallend hoge raamlijn. Samen met de nero bekleding en dakhemel heb je daardoor niet het idee in een extreem ruime auto te zitten, hoewel dat voorin wel meevalt. Op de achterbank gaat het er daadwerkelijk krap aan toe. Waar een E-Klasse of 5 Serie voldoende beenruimte biedt zit je in de Ghibli behoorlijk klem tussen het prachtige meubilair.

Dat is niet het enige waar Maserati punten laat liggen. In het gehele interieur is met veel aluminium en carbon gestrooid. Hoewel ik niet betwijfel dat Maserati het in zijn hoofd zou halen om knollen voor citroenen te verkopen, lijkt de opsmuk niet altijd uit authentieke grondstoffen te bestaan. Daarnaast vind ik het dashboard relatief mainstream ogen en mis ik de typische prachtige leersoorten en eigenzinnige vormen. Dat kan ook het prachtige ovalen klokje op het dashboard niet meer goedmaken. Het multimediasysteem is rechtstreeks uit de Lancia Thema overgenomen. Dat is een prima systeem, ware het niet dat de middenconsole daardoor teveel op die van de andere Italiaan lijkt. Ook het selectiepookje van de achttraps automaat heeft veel trekjes van een bepaald Duits merk. Het lijkt erop dat Maserati zich bij het ontwikkelen vooral op het evenaren van haar Duitse concurrenten heeft gefocust, maar daarbij de eigen stijl en identiteit wat uit het oog heeft verloren.



Seicilindri versus Vivaldi

Maserati's corporate identity komt volledig naar voren na het omdraaien van de contactsleutel. Niet alleen de naam klinkt als muziek in de oren, maar ook de klanken die uit de vier uitlaatmonden de buitenwereld in worden geslingerd. Ondanks het feit dat de 3.0 V6 voorzien is van twee dempende turbo's klinkt de motor magistraal. Het valt niet te vergelijken met de donkere tonen die de atmosferische 4.2 V8 uitslaat, maar de door Ferrari ontwikkelde V6 laat allesbehalve subtiele klanken los. In de sportmodus gaan twee kleppen in het uitlaatsysteem open en kun je puur door met het gaspedaal te spelen de hele straat 's ochtends wakker maken.

Rijgend wordt het feest alleen maar groter, bij iedere beroering van het gaspedaal schreeuwt de V6 het van vreugde uit. Bij het handmatig opschakelen met de rechterflipper word je getraakteerd op een heerlijke 'wroaap' die zich in instant kippenvol vertaalt. Wat kan daar nou tegenop? Tegen het concert van de zescilinder is eigenlijk alleen de fenomenale geluidsinstallatie opgewassen. Op reistempo geniet je als bestuurder van een continue strijd om de hardste toon tussen het overdonderende



Maserati Ghibli S Q4 3.0 V6 Bi-Turbo

uitlaatgeluid en een klassiek Vivaldi-concert. Wat kan autorijden toch een genot voor al je zintuigen zijn. Met 410pk en 550Nm is de Maserati Ghibli zeker niet de meest krachtige powersedan waar ik ooit mee gereden heb, maar wel een auto die de meeste emoties oproept.



Spelen met flippers

Met sommige auto's heb je als bestuurder meteen een goede klik. Voor mij hoort de Maserati Ghibli bij dat exclusieve groepje vierwielers. Niet alleen vanwege het bijzonder mooie geluid, maar ook vanwege het contact dat je als bestuurder met de auto hebt. In de sportmodus reageert de Bi-Turbo V6 bliksemsnel op commando's van mijn rechtersoet en schakelt de achttraps automaat op precies het juiste moment naar het volgende verzet. Eigenlijk heb je de vaststaande flippers achter het stuur niet nodig, ware het niet dat ze je nog meer bij het rijden betrekken. Het is gewoon hartstikke leuk om zelf te flipperen en de motor naar een gewenst toerental te dirigeren.

Standaard is de Ghibli S Q4 voorzien van een automaat, vierwielaandrijving en een



Maserati Ghibli S Q4 3.0 V6 Bi-Turbo

sperddifferentieel op de achteras. De vierwielaandrijving voorziet de Ghibli van meer grip en tractie dan het standaardmodel, zodat je de sprint van nul naar honderd in slechts 4,8 seconden kunt afronden. Daarmee zit de Ghibli, ondanks een lagere vermogensoutput, in het vaarwater van een M5 of RS6. In combinatie met het sperddifferentieel worden de krachten over alle vier wielen naar gelang de omstandigheden verdeeld. Wanneer je lomp gas geeft in een bocht voel je dat het systeem de auto in de goede richting duwt.

Tot het jachtgebied van de Ghibli behoren Autostrada's en bochtige landwegen. Het standaard onderstel zonder instelbare demping biedt voldoende comfort om ontspannen langere afstanden te overbruggen. Het is zeker straf afgestemd, maar niet plankhard. Op mooie bochtige trajecten blijft de koets vrij vlak, al merk je wel dat de Ghibli zich even moet 'zetten'. De besturing zelf is extreem direct en geeft veel feedback, zonder daarbij overdreven veel aandacht van de bestuurder op te eisen. Het kan veel extremer, maar in een softcore auto zoals de Ghibli is het precies goed.





Eigen stijl en charme

Wie de geneugten van de Maserati Ghibli overmatig consumeert kan op den duur een afkeer tegen perfectionistische Teutoonse pk-beulen ontwikkelen. De directe Germaanse contraherders zijn weliswaar krachtiger, sneller en qua gadgets een grote stap verder, maar de Italiaanse antagonist pareert deze voorsprong met zijn eigen stijl, charme en emotionele manipulatie. Tegen zijn fraaie esthetische lijnen is geen enkele andere powersedan opgewassen. Zijn grootste nukken openbaren zich pas in het samengeraapte interieur, dat niet bij de sfeer van illustere voorgangers aan kan sluiten. Maar dit manco vergeef je deze volbloed Italiaan direct nadat je er een meter mee gereden hebt. Je moet dan alleen niet de fout maken om voor de diesel te kiezen, want dan mis je het bijzondere spektakel dat de 3.0 V6 Bi-Turbo biedt. En daar draait het ten slotte om bij een Maserati, je koopt immers niet vanwege zijn state of the art multimediasysteem of lage running costs. Wie daar gevoelig voor is kan beter met een grote boog om de Maserati-dealer heen lopen, ieder ander mens heeft voor slechts € 120.300 een modern kunstwerk in handen.

Plus

- + Opzwepende 3.0 V6 Bi-Turbo
- + Standaard met vierwielaandrijving en sper
- + Concurrerend geprijsd tov andere powersedans

Min

- Samengeraapt interieur
- Authenticiteit van aluminium en carbon
- Beperkt ruimteaanbod op de achterbank