



Maserati Ghibli

Perfectie is saai

Autotest | Wie een grote reisauto zoekt, let op comfort, gemak en veiligheid. Daarbij speelt de prijs een rol, want een auto die intensief gebruikt zal worden moet economisch verantwoord zijn. De traditionele Duitse en Japanse merken zijn dan de meest logische kandidaten. Maar juist omdat dat zulke verstandige keuzes zijn, zijn ze wel een beetje saai. Is een Maserati Ghibli een verstandig alternatief?

Een blik op de Maserati Ghibli is voldoende om verleid te worden. Terwijl de gebruikelijke Duitse en Japanse zakenauto's zijn geperfectioneerd in de windtunnel, is de Maserati een kunstwerk waarbij de menselijke hand en oog voor detail voorop stonden. Hier geen strakke lijnen, maar bijna organische vormen die de Ghibli veel meer karakter geven.



(optionele) zonnedak, waardoor de voorstoel bijna verplicht achterover moet worden gezet en de chauffeur meer ligt dan zit. Dat is zeker niet onaangenaam en past bij het sportieve karakter van de Ghibli, het betekent echter wel dat de (been)ruimte achterin minimaal is. Let op dat de achterruiten niet geheel openen, met name voor kinderen is dit echt lastig.

De bagageruimte meet 500 liter en daarmee blijft de Ghibli iets achter voor een auto van deze omvang. Het aantal bakjes en vakjes is ruim voldoende om alle dagelijkse spullen makkelijk kwijt te kunnen.

"Hoe harder en steviger wordt gereden, hoe meer het mechaniek zich kan bewijzen en hoe meer voldoening de Ghibli geeft"

Stap in en alle Italiaanse vooroordelen worden bevestigd. Bij Maserati gaat het vooral om schoonheid en dus gaat vorm voor functie. Voor een auto van deze omvang is de binnenruimte teleurstellend klein. De bestuurder zit vrijwel meteen met het hoofd tegen het



Alhoewel de Ghibli een grote zakenauto is, staat sportiviteit centraal. De stoelen bieden daarom meer zijdelingse steun en zijn veel steviger dan gebruikelijk. Tegelijkertijd onderscheidt de Ghibli zich van andere luxe zakenauto's met nog mooiere materialen en een nog weelderigere aankleding. Let daarbij op de traditionele ronde klokken en een (op de passagier gericht) analoge klokje midden op het dashboard. De zwarte tinten en de vele carbon accenten (binnen en buiten!) geven de testauto een nadrukkelijk sportieve ambiance.

Uitrusting

De reden om juist nu (december 2018) te gaan rijden met dit model, dat in 2013 is geïntroduceerd, is de recente facelift. En die heeft de Ghibli goed gedaan! Zo voorziet Maserati in een compleet infotainment-systeem met audio-, communicatie- en navigatiefuncties. Alles werkt naar behoren, maar omdat de Ghibli geen Internet-verbinding heeft is het niet mogelijk om bestemmingen in te geven aan de hand van een omschrijving of bedrijfsnaam. Ook blijft de kwaliteit van de verkeersinformatie iets achter, omdat deze van de radio ("TMC") moet komen. Als alternatief kan gebruik worden gemaakt van Apple CarPlay en Android Auto en dit werkt keurig.

Het optionele hoogwaardige audiosysteem van B&W klinkt helder en detailrijk. Echter, alle lage tonen vallen weg tegen het diepe uitlaatgeluid. Daardoor lijkt het audiosysteem aanvankelijk geen laag weer te geven. Alleen wanneer wordt geluisterd met stationair draaiende motor, komt het audiosysteem volledig tot zijn recht. Het audiosysteem kan worden bediend via

het centrale beeldscherm en middels knoppen achterop het stuurwiel.



Vanaf modeljaar 2019 beschikt de Ghibli ook over de nodige semi-zelfrijzende functies. Ook deze werken naar behoren, waarbij opvalt dat sommige functies automatisch worden uitgeschakeld bij het verlaten van de snelweg. Daarmee houdt deze Italiaan zich strikter aan de regelgeving dan sommige andere Europese merken.

Weggedrag

Met al het uiterlijke vertoon onderscheidt de Ghibli zich al nadrukkelijk van de concurrentie. Alle beloften worden waargemaakt wanneer de Ghibli zich in beweging zet. Dat wil zeggen: wanneer op de juiste manier wordt gereden. De meeste auto's in dit segment laten zich bij voorkeur kalm rijden en dan overtuigen ze met een verfijnd gevoel. Wanneer voorzichtig wordt gereden met de Ghibli is voelbaar dat de veerwegen lang maar stug zijn en dat het koetswerk in de bocht zelfs enige zijwaartse speling heeft. Dit geeft de Ghibli een ongebruikelijk karakter dat aanvankelijk minder vertrouwenwekkend is.

De oplossing is om te rijden zoals Maserati het bedoeld heeft: met een ferme hand! De Ghibli is geen auto om kalm mee te laveren, maar een sportwagen die de bocht om geslagen moet worden. Hoe harder en steviger wordt gereden, hoe meer het mechaniek zich kan bewijzen en hoe meer voldoening de Ghibli geeft.



Rij eigenschappen

Ook het motoraanbod maakt duidelijk waar het bij de Ghibli om draait. De testauto is voorzien van de lichtste benzinemotor op de prijslijst en die is met 350 pk / 500 Nm vergelijkbaar met de sterkste motoren van de concurrentie. Sinds de facelift voor modeljaar 2018 is deze gekoppeld aan een 8-traps automaat die zich laat bedienen met een elegant klein pookje dat slechts aangetikt hoeft te worden om een rijstand te kiezen.

Terwijl de Ghibli in de regel om een ferme hand vraagt, is het belangrijk om voorzichtig met het gaspedaal om te springen. Wie het gaspedaal vanuit stilstand te diep intrapt, blijft domweg stil staan omdat het vermogen zo enorm is dat de achterwielen het simpelweg niet kunnen verwerken; met heel veel wielspin en heel weinig acceleratie als gevolg. Bij een laag toerental is de 3.0 liter zescilinder goedmoedig en klinkt uit het kwartet van uitlaten altijd een diep en dominant geluid. Wanneer het toerental oploopt, verandert dit geluid gaandeweg in een machtige brul en is zelfs deze "lichtste" Ghibli serieus snel. Dan biedt de Ghibli alle sensatie en overmacht die mag worden verwacht van een auto zoals deze. Om het in getallen uit te drukken: de sprint van 0 naar 100 km/u kost 5.5 seconden. Maserati betuttelt de bestuurder niet en gaat door tot een onbegrensde topsnelheid van 267 km/u.

Dankzij de achtste versnelling blijft het toerental op de

snelweg beperkt. 100 km/u betekent 1.500 toeren per minuut. In de stad wordt het verbruik (iets) beperkt door een start/stop systeem. Op lange afstanden op de snelweg bedroeg het testverbruik 7.5 liter per 100 km. Door stevig doorrijden en het nodige stadsverkeer liep dat op tot 9.8 liter per 100 km. Dat is een veel hoger verbruik dan andere auto's met 300+ pk laten noteren en het grootste probleem van de Ghibli. Vanwege dit hoge verbruik en de bijbehorende hoge co2-uitstoot is co2-belasting enorm en ligt de aanschafprijs veel hoger dan die van tegenstrevers met een modernere krachtbron.

Uiteindelijk wordt duidelijk waar het allemaal om te doen is als de testrijder in een file terecht komt. Naast de Ghibli stopt een smetteloze zakenauto met achter het stuur een heer in een strak pak die met een al even strak gezicht achter het stuur zit. Er zit geen smet op het pak en geen vuiltje op de auto, al het karakter is er uit gepolijst. De Maserati heeft juist expressieve vormen, een eigenzinnig karakter en een testrijder die met een onuitwisbare grijns achter het stuur zit. Die strakke blik van de zakenman heeft een reden en de grijns van de testrijder ook...



Conclusie

Is de Maserati Ghibli een verstandig alternatief voor een zakenauto van een meer conventioneel merk? Een proefrit wijst uit: nee, absoluut niet. De Duitse en Japanse concurrenten doen alles beter. Ze weten comfort en sportiviteit beter te combineren, ze bieden doordachtere ergonomie en dankzij

modernere aandrijftechniek zijn ze voordeliger in aanschaf en gebruik.

Maar... een proefrit wijst ook uit dat zulke gepolijste en geperfectioneerde auto's naast een Maserati Ghibli karakterloos en saai zijn. Want alhoewel er rationeel gezien heel wat is aan te merken op de Ghibli, is zelden met zo veel plezier met een auto in dit segment gereden. ■



Specificaties

Maserati Ghibli GranSport

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	497 x 195 x 146 cm
Wielbasis	300 cm
Gewicht	1.810 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	80 l
Bagageruimte	500 l
Bandenmaat	235/50R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	2979 cc
Cilinders / kleppen	6/
Vermogen	350 pk @ 5500 tpm
Koppel	500 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,5 sec.
Topsnelheid	267 km/u
Verbruik gemiddeld	11,1 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	254 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 137.050,-
Prijs instapmodel	€ 92.100,-