

JUBILÄUM

75
JAHRE
auto
motor
sport





75 Jahre AMS: Maserati Ghibli

75 JAHRE AMS: HISTORISCHER TEST

Maserati Ghibli

auto motor und sport testete 1969 den Maserati Ghibli. Den Original-Test verfasste Reinhard Seiffert.

[Marcel Sommer \(Producer\)](#)

18.11.2021

Haben Sie Lust, in fünf Minuten 20.000 Mark zu verlieren? Das Rezept ist einfach: Gehen Sie in einen exklusiven Autoladen – in Düsseldorf oder München findet man so etwas leicht – und kaufen Sie einen Maserati Ghibli.

Denn wenn Sie den Ghibli gekauft und 76.000 Mark dafür bezahlt haben, dann werden Sie ihn wohl kaum für den gleichen Preis wieder los. Auch, wenn er noch keinen Kilometer gelaufen ist. Denn der nächste Kunde will ja seine 76.000 Mark nicht gerade für das Auto ausgeben, das Sie gekauft haben. Kaum irgendwo kann man so schnell so viel Geld verlieren wie an exklusiven Autos.

Aber man kauft sie ja auch nicht, um zu sparen. Man kauft sie, um ein Auto zu haben, das es auf der ganzen Welt nur in ein paar hundert Exemplaren gibt. Maserati baut solche Autos.



Er ist das Machtsymbol des römischen Meeresherrn Neptun, aber auch das Emblem des italienischen Autobauers Maserati: der Dreizack.

Der Ghibli ist Maseratis Bestseller. In aller Welt warten Käufer auf dieses Auto. Warum gerade auf den Ghibli, wo es doch nicht minder aufregende Ferrari oder Lamborghini gibt, das bleibt ein Geheimnis. Der Ghibli ist zurzeit "in" – nicht Ferrari baut in Modena die meisten Autos, sondern Maserati.

Und zwar ganz ohne Rennruhm. Es sind schon über 15 Jahre vergangen, seit sich Maserati aus dem Sport zurückzog. Die Brüder Maserati verkauften die Firma schon vor 20 Jahren an die Orsi-Gruppe, und heute übt Fiat über Citroën indirekten Einfluss auf Maserati aus. Trotzdem blieb die Firma eine typische oberitalienische Autoschmiede, und noch immer wacht dort das Auge des beliebten und beliebten Renningenieurs Bertocchi, der schon Villoresi und Ascari, Moss und Fangio betreute. Aber es wacht über Straßenautos-Rennwagen werden bei Maserati nicht mehr gebaut. Dem Ruhm der Marke tut das keinen Abbruch.

Schlichte Perfektion

Der Ghibli, benannt nach einem Sandsturm Afrikas, ist in seiner Technik nichts anderes als die übrigen Maserati-Typen: Ein handgefertigtes Klasseauto, schlicht und einfach konstruiert, auf hohe Leistung ausgelegt. Aufregend wird er erst durch die Karosserie – einen Traum von einer Karosserie, entworfen von Giugiaro, gebaut von Ghia.

Man kann um den Ghibli von allen Seiten herumgehen: Man wird kein Detail finden, das nicht mit bestechender Eleganz gelöst ist. Ob die flachen Vertiefungen, in denen die Tankklappen eingelassen sind, ob die zur Kühlerumfassung umfunktionierte Stoßstange, ob der leicht eingekerbte Schwung des riesigen Vorderteils – alles das ist formale Perfektion. Fords Styler werden sich bestimmt darüber ärgern, dass ihr Chef Henry M einen Ghibli fährt. Aber: haben sie schon etwas Besseres gemacht? Es gibt ein paar vernünftige Erklärungen dafür, dass der Ghibli so eindrucksvoll ist. Die wichtigste davon ist die Raumverschwendung: Der Ghibli ist so lang und so breit wie eine fünfsitzige Mittelklasse-Limousine, aber es können gerade zwei Leute darin sitzen. In der Höhe misst er nur 1,16 Meter – bei solchen Proportionen wirkt ein Auto natürlich hinreißender, als wenn es kurz, schmal und hoch ist.



Unter der riesigen Heckscheibe liegt das Gepäck des Ghibli-Fahrers vor aller Augen.

Man sieht beim Ghibli keine Scheinwerfer – jedenfalls bei Tage nicht. Das Kühlergitter ist nur wenige Zentimeter hoch, die Heckscheibe liegt fast waagrecht, vier mächtige Campagnolo-Räder mit 205-15 Reifen stellen den Kontakt zum Boden her. Alles das sind notwendige Voraussetzungen für eine gutaussehende Karosserie – der Rest bleibt unerklärbar.

Sieht man genau hin, dann stellt man fest, dass der Ghibli bei Tage ein wenig schieft – nämlich nach vorn unten. Die Scheinwerfer sind um eine querliegende Achse drehbar und werden elektrisch hochgeschwenkt. Eine andere Lösung ist bei Doppelscheinwerfern kaum möglich – Linie und Luftwiderstand werden natürlich durch die betriebsfähigen Lichtquellen nicht gerade günstig beeinflusst. Lichtthupen kann man auch bei eingezogenen Scheinwerfern, aber die Wirkung erstreckt sich dann nur auf Ameisen, die gerade über die Fahrbahn kriechen.

Wer für 76.000 Mark ein solches Traumauto ersteht, darf nicht erwarten, dass er lauter Wunderdinge geliefert bekommt. Die schwergängige Heizungsbetätigung des Ghibli würde man bei einem Opel Kadett nicht durchgehen lassen, die Wischer erfassen nur einen kleinen Teil der sehr schräg liegenden, zu Spiegelungen neigenden Windschutzscheibe, der Ablendschalter ist umständlich zu bedienen, die Lehnenverstellung hat zu grobe Rasten, sodass die Lehne entweder zu steil oder zu flach steht. Wischer und Wascher müssen über umständliche Kippschalter betätigt werden, obwohl gerade bei schnellen Autos eine Lenkradbetätigung notwendig ist. Die Verstellbarkeit des Lenkrades reicht nicht aus, und das Gaspedal erzeugt Muskelkrämpfe, weil sein Drehpunkt zu hoch liegt.

Das Flair des Ungewöhnlichen fehlt aber auch im Inneren nicht. Dafür sorgt schon die riesige Ablagefläche hinter den Sitzen, deren weicher Teppich mehr zum Liegen als zur Gepäckunterbringung einlädt. Sie ist zugleich Kofferraum – des

Ghibli-Fahrers Habe liegt vor aller Augen. Nach schnell gefahrenen Kurven findet er sie meist in einer völlig anderen Ecke wieder als vorher. Zwei Nischen hinter den Sitzen sind mit herausnehmbaren Schaumgummikissen ausgefüllt. Ihr Zweck bleibt unklar, denn sitzen kann man darin beim besten Willen nicht.



Hier fühlt man sich wohl: das Cockpit des Maserati Ghibli.

Eine Unmenge von Instrumenten breitet sich vor Fahrer und Beifahrer aus. Das wichtigste davon ist die Benzinuhr, deren Zeiger sich behände von voll nach leer zu bewegen weiß. Das liegt nicht nur am hohen Verbrauch, sondern auch an der Kleinheit der Tanks. Zum Glück sind deren zwei vorhanden, von denen jeder ca. 45 Liter fasst und mit einer eigenen elektrischen Benzinpumpe versehen ist. Hat sich ein Tank geleert, dann bringt man durch Umlegen eines Schalters den zweiten ins Geschäft. Die Benzinuhr springt dann wieder auf voll, ein rotes Warnlicht zeigt aber dem Fahrer an, dass es Zeit ist, an die Erneuerung der Tankinhalte zu denken.

Urgewalt

Bringt man den Schlüssel in Anlassstellung, dann beginnen 310 echte DIN-PS unter der Haube ein munteres Gespräch. Die insgesamt sechs Ansaugtrichter der drei Weber-Doppelvergaser verteilen das Gemisch auf zwei Zylinderreihen; Zylinderblock, Köpfe und Ansaugkrümmer bestehen aus Leichtmetall- unschwer zu erraten, dass für einen neuen Motor eine fünfstellige Summe auf den Tisch gelegt werden muss. Dafür blieb der Konstrukteur unfrustriert – er durfte vier Nockenwellen hineinzeichnen und nicht, wie seine amerikanischen Kollegen, nur eine.

Um der Mitwelt die Urgewalt dieses Motors dazutun, genügt es schon, im Leerlauf einige Male ein wenig auf das Gas zu treten – nur ein wenig. Schlafende Hunde spitzen die Ohren, ernste Männer erheben sich vom Schreibtisch, brave Hausfrauen legen Rouge auf und rücken die Frisur zurecht, Kinder drücken ihre Nasen an die Fensterscheiben, und selbst harmlose Spaziergänger merken, dass etwas Besonderes los ist. Es ist auch etwas Besonderes los. Macht man den Ghibli im I. Gang auf, dann vollzieht sich ein Beschleunigungsvorgang von elementarer Wucht. Er vollzieht sich hörbar, denn Maserati hat dafür gesorgt, dass die Vorgänge im Verbrennungsraum nicht durch übermäßige Schalldämpfung vor der Öffentlichkeit verborgen bleiben. Unter "Wichtig" vermerkt die Betriebsanleitung: "Ihr Fahrzeug ist mit einer Auspuffanlage ausgerüstet, welche von Ispettorato Generale della Motorizzazione zugelassen wurde. Dass die Schalldämpfer den Vorschriften der italienischen Behörden entsprechen, besagt auf keinen Fall, dass die Auspuffgeräuschgrenze unter bestimmten Betriebsbedingungen nicht überschritten wird." "Bestimmte Betriebsbedingungen" eintreten zu lassen, gehört zu den großen Versuchungen beim Umgang mit einem Ghibli. Aber ohne Zweifel kann man auch, unter Verzicht auf optimale Füllung, so ausgeglichene Verbrennungsvorgänge in die Rohre leiten, dass selbst geräuschempfindliche Zuhörer nur Wohlgefallen empfinden. Ohnehin hat man als Ghibli-Fahrer nur selten unter Missgunst zu leiden. Anstatt auf das Geräusch zu hören, blickt die Polizei auf die Karosserie, und Vertreter beider

Kirchen bekundeten größeres Interesse an der Höchstgeschwindigkeit als an eventuellen andachtstörenden Geräuschen.



Die Instrumente am Armaturenbrett (von links nach rechts): Benzinuhr, Drehzahlmesser, Öldruckmesser, Tachometer, Amperemeter, Wasserthermometer, Ölthermometer, Zeituhr.

Interesse an der Höchstgeschwindigkeit ist berechtigt, denn sie liegt mit 274,8 km/h oberhalb dessen, was im täglichen Leben als automobiles Tempo üblich ist. auto motor und sport musste sich im frühen Morgengrauen auf einen ganz bestimmten Autobahnabschnitt zurückziehen, um sie auf eine Stelle hinter dem Komma genau festzustellen. Sie liegt jenseits des Verkehrs – für bis ca. 250 km/h reichen die handelsüblichen Verkehrslücken noch, darüber beginnt man nach Fahrzeugen etwa so misstrauisch Ausschau zu halten wie beim Baden im Golf nach Haifischen. Sie nähern sich ähnlich schnell und bedrohlich.

Da man sich gegenseitig nichts tun möchte, ist es unerlässlich, bei der Annäherung an andere Verkehrsteilnehmer den Fuß vom Gas zu lüften. Von Lastzugfahrern wäre es wirklich zu viel verlangt, dass sie ein Projektil im Rückspiegel zur Kenntnis

nehmen sollen, das sich mit einer Überschussgeschwindigkeit von 200 km/h nähert. Aber dieses Gaswegnehmen fällt auch leicht, denn der Ghibli stellt so viel überschüssige Leistung zur Verfügung, dass man frei über die Frage entscheiden kann, ob man nun 50, 150 oder 250 km/h schnell fahren will. Mit so viel PS unter der Haube ist es leicht, großzügig zu sein.

Der Verkehr lohnt dies durch Entgegenkommen. Es fällt offenbar dem deutschen Autofahrer leicht, Platz zu machen, wenn er schon auf den ersten Blick sieht, dass er nicht konkurrieren kann. Der Ghibli wurde immer vorgelassen, auch noch im dichtesten Verkehr. Es sah so aus, als ob die sonst oft so griesgrämigen Verkehrsteilnehmer es als geradezu lebensnotwendig erachteten, dass dieses Auto schnell vorwärtskam.

Ein solches Image können nur wenige Autos zu Recht für sich in Anspruch nehmen, und diese wenigen stammen durchweg aus Oberitalien. Es lässt sich nicht allein mit optischen Qualitäten bestreiten – Blender wie der inzwischen verblichene Ford Osi sind leicht zu entlarven, wenn sich zeigt, dass sie bei 180 km/h nichts mehr drin haben. Der Ghibli beschleunigt auch bei 220 noch so, als existierten die Gesetze von Luftwiderstand und rollender Reibung für ihn nicht. Bei 230 darf man dann daran denken, vom IV, in den V. Gang zu schalten...

Freunden des Boulevard Riding kann zu ihrem Trost gesagt werden, dass der Motor in seiner Laufkultur bei niedrigen Drehzahlen jedes Spazierfahrerherz höher schlagen zu lassen vermag. Es ist nicht nötig, ihn zwischen 5.000 und 6.500 U/min, dem Bereich seiner optimalen Leistungsabgabe, drehen zu lassen. Lediglich die Kerzen sind mit dauernder Bummelfahrt nicht einverstanden, der Leerlauf leidet, das Ölthermometer verharrt unlustig am Beginn der Skala. Von Zeit zu Zeit ein bisschen volles Rohr stellt das Wohlbefinden des Motors wieder her, wenn es auch dabei nicht gelingt, Öl oder Wasser in höhere Temperaturbereiche zu versetzen. Die reichlich

vorhandenen Geräte demonstrierten nie etwas anderes als thermische Gesundheit und tadelfreien Ölkreislauf (mit Trockensumpf). Es scheint also etwas daran zu sein, dass die Maserati-Motoren in Italien als anspruchslose Bauernmotoren gelten.



Das Nachtgesicht des Ghibli. Die Scheinwerfer werden elektrisch ausgefahren.

Es soll nicht verschwiegen werden, dass der Ghibli des Fahrers Aufmerksamkeit mehr in Anspruch nimmt als eine kommode Limousine. Führt man ihn so, wie man ihn fahren kann, dann weiß man nachher, was man getan hat. Er ist kein sanftes Auto, er fordert den Fahrer – es sei denn, man weckt die PS nur ganz selten auf. Das Geräusch ist nicht nur von außen aufregend, ab 5.000 U/min dominiert es auch innen. Zum Hochdrehen und häufigen Schalten wird man animiert- nicht, weil es unbedingt nötig ist, sondern weil es das Gefühl verleiht, eine außergewöhnliche Maschine zu regieren. Wer mehr Nervenschonung wünscht, kann sich diesen Wunsch mit einer Borg-Warner-Automatik erfüllen. Der Ghibli verliert damit ein wenig Rasse und – in geringem Umfang – Beschleunigung, wird aber zweifellos geeigneter für den Dauerbetrieb. Man spart auch einigen Kraftaufwand; zwar schaltet sich das

Fünfganggetriebe sauber und exakt, aber das Schaltgefühl erinnert stark an mittelgroße Lastwagen.

Mit Stabilisierungsstange

Muskelkraft muss auch bewiesen werden, wenn man den Ghibli auf einem Parkplatz rangieren will. Sollte es einen Preis für den unhandlichsten Sportwagen geben, dann wäre unbedingt an den Ghibli zu denken. Denn seine Lenkung geht nicht nur – jedenfalls bei langsamer Fahrt – sehr schwer, sondern auch sehr indirekt. Das ist verzeihlich, denn solche Gewichtsmassen und solche Trumms von Reifen lassen sich nicht verleugnen – eine Normallenkung ist hier nicht mehr als ein Notbehelf. Es muss gewuchtet werden, und wenn die Straße uneben ist und die Kurvengeschwindigkeit hoch, dann fühlt man sich zurückversetzt in die Zeit der alten Boliden. Aber Maserati geht mit der Zeit: eine Servolenkung (ZF) ist auf Wunsch lieferbar. Ein Ghibli mit Automatik und Servolenkung – das ist so ähnlich wie eine Raubritterburg mit modernem Komfort. Aber er lenkt sich dann bestimmt besser und hoffentlich auch exakter als mit der allzu nachgiebigen Normallenkung.



Auf der Länge und Breite einer fünfsitzigen Limousine sind nur zwei Sitze untergebracht.

Auf seiner Unterseite präsentiert sich der Ghibli mit entwaffnender Schlichtheit. Während 7.000 Mark-Käufer heute bereits zu murren beginnen, wenn man ihnen eine Blattfeder-Starrachse anbietet, verstößt diese Konstruktion in der 70.000 Mark-Klasse zurzeit noch nicht gegen die Konvention. Als einziges Konstruktions-Extra vermerkt die Wagenbeschreibung einen Querstabilisator: "Eine quer zum Fahrzeug eingebaute Stabilisierstange ist ebenfalls eingebaut, um eine Seitenneigung in Kurvenfahrten zu vermeiden." Der Erfolg bleibt nicht aus – über Seitenneigung ist nicht zu klagen. Der Fahrkomfort allerdings wird nur dadurch einigermaßen akzeptabel, dass der Wagen 1,6 Tonnen Gewicht auf die Räder bringt. Hart wirkt er trotzdem, aber bei mittlerem und hohem Tempo arbeitet die Federung so, dass man von lästigen Stößen verschont bleibt. Schlechte Straßen und langsames Tempo sind weniger erfreulich – hier kommt es dann auch vor, dass die Bodenhaftung der Hinterachse kurzzeitig verloren geht und der Wagen mit dem Heck seitlich versetzt.



Der Original-Test erschien am 24. Mai 1969 in Heft 11.

In harmloser Weise freilich, denn Gutmütigkeit gehört zu den Stärken dieses Autos. Der Ghibli verhält sich leicht untersteuernd und kann durch Gasgeben jederzeit in den

müheles kontrollierbaren Drift versetzt werden, der bei superstarken Autos den besonderen Reiz des Kurvenfahrens ausmacht. In diesem Fall sind auch keine großen Lenkkräfte mehr nötig – man dirigiert das mächtige Auto spielend mit dem Gasfuß. Ein Vergnügen allerdings, für das Rennstrecken bessere Voraussetzungen bieten als Verkehrsstraßen. In Hockenheim praktiziert, erfreute es das Herz, ohne das Gewissen zu belasten. Belastet wurden höchstens die Bremsen, aber sie absolvierten die Runden ehrenhaft. Obwohl im Pedalgefühl merkwürdig weich, erwiesen sie sich als beachtlich widerstandsfähig. Im Verkehr wurden sie mit jeder Beanspruchung fertig – und das will etwas heißen bei so viel Leistung und so viel Gewicht.

FAZIT

Sollten Sie, sehr geehrter Leser, einen Ghibli kaufen wollen, so werden Sie sich durch die Hinterachse kaum daran hindern lassen, denn Ghibli is in. Sollten Sie es aber nicht wollen oder auch – aus Gründen des Brieftaschenumfangs – nicht können, so vermag Ihnen vielleicht der Gedanke Trost zu spenden, dass auch die schönsten, schnellsten und teuersten Autos der Welt ihre Nachteile haben. Nur eines steht fest: Die Brieftasche allein genügt nicht. Man muss mit solch einem Auto auch umgehen können.