



Volbloed dieselen

De nieuwe Maserati Ghibli verkoopt als de spreekwoordelijke warme broodjes. Een betaalbare Maserati met de luxe en prestaties van een volbloed en plaats voor vier personen, wie wil dat nou niet? Tricolore reed een paar dagen met de dieselluitvoering en was onder de indruk.

Om maar meteen met de deur in huis te vallen: de nieuwe Ghibli heeft helemaal niets te maken met de kleine coupé uit de jaren '90, noch met het icoon van de jaren '60. De term lichtvoetig, zoals bij de Biturbo, is met 1835 kilo schoon aan de haak niet van toepassing en ook het Gran Turismo-karakter van de jetset-Ghibli SS is niet aanwezig. De benaming "Ghibli" is niets meer dan een hang naar het verleden. Een beetje alsof je een nieuwe Ford Mondeo "Cortina" noemt. Overigens niets ten nadele van de nieuwe Ghibli, want het is een heerlijke reisauto en een gedegen rij-ijzer voor vier personen en een berg bagage. Of een uitstekende sedan voor een kilometersmakende zakenman. In dat licht bezien past de nieuwe Ghibli beter in de traditie van de Quattroporte of de 4.24v / 430. We hebben tijdens de Techno Classica

het gerucht opgevangen dat voor deze auto ook de naam Alfieri voorgesteld was, maar die titel is naar het Centennial-prototype gegaan. Het zou wel een boel verwarring voorkomen hebben.

Zwarte Maserati Ghibli diesel

Het is 9.00 uur als we onze Alfa in de parkeergarage van de Maserati-fabriek aan de Viale Ciro Menotti in Modena zetten. Beneden staat voor de deur een zwarte Maserati Ghibli diesel te wachten op de dingen die komen gaan. Pal ernaast staat een knalblauwe Ghibli Q4 die voor een paar andere journalisten bedoeld is. We hadden het graag andersom gezien, want blauw scoort wat lekkerder op foto's, maar helaas: de diesel is er als testauto alleen in het "Nero Ribelle", oftewel "Rebels Zwart"; een

naam die de tint zwart net even meer flair geeft, al zijn we niet echt van plan om ons als snelweghooligans te gaan gedragen. Onze Ghibli is uitgevoerd met het Sports Pack, wat 'm net even wat spannender maakt. Dit betekent namelijk de iets grotere Poseidon Elegance 19-inch wielen en een verstelbaar sportonderstel. Verder is het Convenience Pack met achteruitrijcamera en keyless entry aangevinkt op het optielijstje, net als het Business Pack (parkeersensoren en navi). Ten slotte zorgt het Premium Pack voor stoelen die op acht punten elektrisch te verstellen zijn en een elektrisch verstelbare stuurkolom. Klinkt allemaal niet zo spannend, maar met name het sportonderstel met de interactieve vering is een aantrekkelijke optie omdat de auto daardoor als een strijkijzer op de weg ligt. Geen overbodige luxe op de bochtige A1 van Bologna naar Florence en op de binnenweggetjes van Toscane die we straks gaan opzoeken.

Netjes, ruim, comfortabel

De eerste indruk als we instappen: netjes, ruim, comfortabel. Tik-je saai zelfs als je een andere kleur bekleding kiest dan ons lichte "Sabbia" zandkleurige leder. Wel valt op dat niet alles helemaal 100% strak is, zoals bij de deur aan de rechterzijde. Daar verspringt het chroomrandje net een millimeter of twee. In deze klasse auto's verwacht je dat eigenlijk niet, maar de Ghibli is en blijft natuurlijk wel een Italiaanse auto die grotendeels met de hand in elkaar gezet wordt. Na een druk op de startknop moet ik onwillekeurig denken aan een uitspraak van Top Gear's James May: "Oh yesssss... Massey Ferguson!". De diesel klinkt stationair als een taxi, of, zo je wilt, als een tractor. Maar de marketingmensen op de fabriek verzochten me om niet al teveel uit te wijden over het agri-aspect van de Ghibli, waarvan akte. Eenmaal op toeren, voor zover je van toeren spreekt bij een diesel, want 1.500 toeren is al illegaal binnen de stad, klinkt de Ghibli beschaafd, op het stille af zelfs. Drukken we op het sport-knopje, dan maakt de V6 bi-turbo diesel meer toeren en gaat de uitlaat donkerbruin roffelen. Op snelheid is het geluid zelfs te vergelijken met een V8. Wat je met sound-engineering allemaal niet kunt doen!

Als we wegrijden merk je pas dat deze "kleine Maserati" helemaal niet zo klein is. Sterker nog: het is zelfs een behoorlijk grote auto en dat beleef je vooral op smalle wegen met tegenliggers. Echt compact is hij niet met 4,97 meter over de bumpers en 2,10 meter over de spiegels en dat komt vooral tot uiting als je even moet keren op een binnenweg of ergens een Italiaans dorp induikt dat zeshonderd jaar geleden vooral ontworpen is voor muilezels. Een Ape is niet voor niets een van de meest gewilde vervoermiddelen voor een Toscaanse boer. >>>





Bij het verlaten van Modena komen we hier en daar wat testrijders van de fabriek tegen die ons vriendelijk groeten, want er zitten prova-nummerborden op de auto. Een soort groene verzekeringsplaten, maar dan anders. Eenmaal op de A1 gaat het gas er op. Eerst voorzichtig, want tussen Modena en Bologna heerst trajectcontrole, maar daarna wat fanatieker. Doel is hotel Castello di Spaltenna in Toscane, in de buurt van Siena, en de uitstekende Garmin navi (waarom bouwen ze die niet bij meer merken in?) geeft aan dat die trip 2 uur gaat duren. We doen het uiteindelijk in 2 uur en een kwartiertje omdat ik een afslag over het hoofd zie bij Montevarchi, maar de Ghibli blijkt de 25 kilometer extra heen en ook weer terug over de A1 die we moeten omrijden probleemloos aan te kunnen. Dempers in sport en gaspedaal in standje vliegtuigmotor en we daveren alles en iedereen moeiteloos voorbij. De meter geeft ergens richting de 200+ aan, maar het voelt alsof je 130 rijdt op onze A2. Overigens moet vermeld worden dat de meeste automobilisten keurig opzij gaan voor het aanstormende gevaar uit Modena. Een feit dat ongetwijfeld veroorzaakt wordt door de indrukwekkende muil van de Ghibli en de twee boos kijkende koplampen. Doemt dat in je spiegel op, dan wil je echt wel aan de kant!

Vloeiende bochtencombinaties

Het stuk weg van Montevarchi naar Gaiole in Chianti (voor de liefhebbers: de SP408) is vervolgens om in te lijsten. Rechte,

“De motor hangt aan het gas als een Jack Russel aan je broekspijp, maar je mist wat lichtvoetigheid”



snelle stukken, afgewisseld met vloeiende bochtencombinaties, knijpende doordraaiers en de nodige haarspelden. Helaas is de Ghibli geen auto voor dit soort wegen, want het wagengewicht en het formaat van de Ghibli zitten het rijgedrag dwars. Je voelt bij het aanremmen dat de auto komt doorzetten en ook al hangt de motor aan het gas als een Jack Russel aan je broekspijp, je mist gewoon een mate van vloeiende lichtvoetigheid om de auto echt lekker de bocht om te kunnen “zetten”. Gedeeltelijk komt dit ook wel omdat we de ESP niet uit durven zetten (de Ghibli is tenslotte niet van ons en in de testovereenkomst zit een clause aangaande schade), maar over het geheel genomen zijn dit soort krappe binnenwegen niet het terrein voor de nieuwe Maserati. Het hotel is dat wel. We parkeren onder de bomen bij dit acht eeuwen oude klooster annex kasteel, dat tegenwoordig omgebouwd is tot stijlvol vijfsterrenhotel. Na een uitstekende lunch rijden we door, want we hebben nog wat afspraken: wijnproducent Badia a Coltibuono, bijvoorbeeld, aan een eveneens smal en bochtige weggetje gelegen en met uitzicht over de Arno-vallei. Na een doosje fijn rood vocht in de kofferbak te hebben gelegd gaat het vervolgens weer naar Siena over de SP408, die vanaf Gaiole iets minder kwispelt en daardoor net even prettiger aanvoelt met de Ghibli. De meneer in de Subaru Impreza achter ons heeft moeite om de Maserati op de rechte stukken bij het uitaccelereren bij te houden, met dank aan de 570Nm die al vanaf 2.000 toeren beschikbaar zijn, maar in de bochten haalt hij het verloren terrein weer in. Vlak voor Siena maakt een Ape met cementzakken een eind aan de pret, dit driewielige voertuigje-met-ingebouwde-local is niet van zins aan de kant te gaan en de weg is te onoverzichtelijk om vlot even in te halen, al doet mijn achterbuurman wel een (vergeefse) poging om de naam van Subaru als rallymerk hoog te houden.



Siena is pleisterplaats voor de Mille Miglia en we zijn hier om wat zaken af te handelen met een hotel waar we later deze week voor onze Mille Miglia-reis zullen neerstrijken. Na een rustige fotosessie in een stil dorp en een rit langs de goddelijk slingerende SP222 “Chiantigiana” rijden we naar ons restaurant voor vanavond, dat zich in een x-eeuwen oud kasteel bovenop een berg bevindt. Uiteraard is de weg erheen smal en slingerend.

Na een prima maaltijd (ooit everzwijn met chocolade of in beslag gefrituurde lamskoteletjes geproefd?) rollen we met de Ghibli van de berg en aanvaarden de nachtelijke terugreis naar Modena. De A1 is rustig en we schieten vlot op. De verlichting van de Ghibli bestaat uit uitstekende xenonlampen die een beeld geven waar niks op aan te merken valt en eenmaal voorbij het bochtige deel door de bergen geef ik gas, en nog wat meer gas, en nog een beetje. De vier banen brede, lege autostrada nodigt uit om door te trappen en ik check of ik voor Bologna de 250 aan kan tikken, wat helaas net niet lukt door opdoemend vrachtverkeer. Daarbij valt op dat de versnelling van de Maserati tot 200 per uur zonder noemenswaardige moeite gaat, maar daarboven is de versnelling trager. Je merkt dan dat de 275 paarden wat meer moeite hebben om de ruim 1.800 kilo wegende auto voort te blijven sleuren.

Als we de Maserati wegzetten in de parkeergarage van ons hotel, springt de hoteleigenaar wild om me heen. Hij vindt de Ghibli fantastisch en valt steil achterover als hij de relatief lage prijs hoort. “Oei, da’s concurrentie voor BMW, Audi en Mercedes, nietwaar? Bellissima machina!” Ennuh.. of we de volgende dag nog naar Vignola gaan, want dat heeft een mooi kasteel. Nee, we gaan even naar Castelvetro voor een kist Lambrusco en de nodige Aceto Balsamico en daarna wat testweggetjes afrijden. Direct

Techspecs Ghibli Diesel

Motor:	2.987 cc V6 Turbodiesel
Transmissie:	ZF achtraps automaat
Vermogen:	275 pk bij 4000 t/min
Koppel:	570Nm bij 2000-2600 t/min
Verbruik:	1 op 15,87 gemiddeld (fabrieksopgave)
LxBxH:	4,97 x 2,10 x 1.46 meter (incl. spiegels)
Gewicht:	1.835 kilo
Gewichtsverdeling:	51% voor, 49% achter
Tankinhoud:	70 liter
Prestaties:	0-100 km/u in 6,3 seconden
Topsnelheid:	250 km/u





“...een Maserati Ghibli is toch wat anders
als het gaat om onafhankelijk gedrag”

achter Maranello de bergen in is het namelijk echt leeg en kun je veilig gekke dingen doen op overzichtelijke bochten. Als we de SS12 afrijden na een ochtend draaien, gassen en remmen, weten we dat de Ghibli weliswaar een Maserati is, maar geen sportwagen, en dat het een GT is tot op bepaalde hoogte: ideaal als snelle reisauto en luxueus vervoer, maar minder geschikt voor kronkelende stuurmanswegen. We waaien nog even aan bij de Hombre kaasboerderij van Panini voor wat hompen Parmigiano en een snelle blik op de collectie Maserati's, maar Mateo Panini is te druk met interviews geven om de nieuwe Ghibli op zijn terrein op te merken. Een schoolbus met kinderen uit een zuidelijker deel van de laars knipt de auto wel massaal met het mobieltje. Dat zijn echt de betere schoolreisjes: naar Modena om Maserati's te bekijken!

Waarmee is de Ghibli te vergelijken?

Als we de Ghibli weer inleveren lopen we er nog eens omheen en zijn tevreden. Fijne auto. Maar er komt wel een vraag boven borrelen: Waarmee is de Ghibli eigenlijk te vergelijken? In welk segment hoort de auto nou precies thuis? De prijsstelling en de uitvoeringen smeren de modellen uit over diverse categorieën, maar sec is de Ghibli een sportsedan in het hogere zakensegment. Je kunt hem qua type auto daarom heel erg goed vergelijken met de Jaguar XF. Die is weliswaar 65 kilo lichter, maar met 4,96 meter wel net zo lang als de Ghibli en ook qua motorisering, pk's en transmissie ontlopen ze elkaar niet. De Jaguar XJ diesel heeft eveneens 275 pk aan boord en een 3-liter V6 turbodieselmotor die zijn vermogen en identieke 570 Nm aan koppel via een achtraps automaat naar de achterwielen stuurt. De XF kost met een basisprijs van net geen € 70.000,- alleen een tikkeltje minder dan de Ghibli, die 80 mille op de kassa zet. En kleed je de

Ghibli een klein beetje aan, dan komt hij zelfs al in de buurt van de basisprijs van een XJ diesel, die voor € 96.000,- op de oprit gezet kan worden. Maar die is eigenlijk een concurrent van de Quattroporte. Althans... op papier. Alternatieven zijn wat grotere Audi's zoals de A6, A7, A8, een BMW 5- of 7-serie, een Mercedes E-klasse of een Porsche Panamera. Allemaal verkrijgbaar met een stevige dieselmotor die potente prestaties levert. Maar ja... al die keuzes zijn zo ontzettend voor de hand liggend en saai. En erg Duits... Dan is een Maserati Ghibli toch eens wat anders als het gaat om uitstraling en onafhankelijk gedrag. Met een Ghibli kies je beslist voor een beschaafde prijs en een acceptabele carbon footprint, maar je toont wel aan dat je onafhankelijke, eigen keuzes durft te maken. Geen grijze muis in de directiemassa maar een bewust statement. Eigenlijk zoals alle Maserati-rijders altijd een bewust afwijkende keuze maken. Je rijdt geen Maserati omdat iedereen er een heeft, maar vooral omdat je hem gewoon wilt en, niet onbelangrijk, omdat juist niet iedereen er een heeft. Alleen zou dat laatste met de Ghibli wel eens kunnen veranderen. 

