

CLASSIC DRIVER

McLaren MP4-12C: Per Quereinstieg zum Sieg?

Lead

Er ist der Newcomer des Sportwagenjahres – und die große Hoffnung des britischen Auto-Empires im Schaukampf mit Ferrari, Porsche und Co. Jetzt kommt der McLaren MP4-12C auch in Kontinentaleuropa auf die Straße. Wir haben den 600-PS-Durchstarter standesgemäß in Hamburg begrüßt.

Selten wurde über einen Sportwagen derart viel geschrieben, selten war der Markt derart aufgeregt. In Großbritannien gilt der McLaren MP4-12C als letzter Ehrenretter einer Automobilindustrie, die von teutonischen Technokraten kontrolliert (Bentley, Rolls-Royce, Mini) oder von indischen, malaysischen oder kuwaitischen Investoren (Jaguar, Lotus, Aston Martin) ferngesteuert wird. Und die Messlatte liegt hoch: Der letzte echte McLaren, von Gordon Murray entworfen und zwischen 1994 und 1997 im englischen Woking gebaut, gilt vielen als bester Sportwagen des 20. Jahrhunderts. Die progressive PR-Politik von McLaren gegenüber den italienischen und deutschen Rivalen tat ihr übrigens, um die Stimmung vor Verkaufsstart öffentlichkeitswirksam anzuheizen. Und während die Presse nach den ersten Vergleichstests hitzig darüber streitet, ob der McLaren nun besser sei als der Ferrari 458 Italia oder nicht, freuen sich die Händler über gewaltige Nachfrage – für die nächsten zwei Jahre, so zumindest heißt es aus England, sei die Produktion ausverkauft.



Angesichts des medialen Getöses der letzten Monate erscheint der kompakte weiße Sportwagen mit den schwarzen Felgen, den wir bei der neu eröffneten Markenvertretung am Hamburger Flughafen entgegen nehmen, dann fast etwas unspektakulär. Beim ersten Blick erkennt man in der genretypischen Mittelmotor-Karosserieform ein bisschen Ferrari in der Linienführung, ein wenig Lamborghini in den Proportionen, eine Prise Lotus in der Frontgestaltung, einen Hauch japanischen Hightech-Futurismus im abstrakt-zerklüfteten Heck. Ungewöhnlich und *instantly* überzeugend dagegen das Interieur-Konzept: Die Schmetterlingstüren öffnet man – wie sonst das iPhone – mit einem Fingerwisch. Dann lässt man sich heruntergleiten in eines der funktionalsten Cockpits der letzten Jahre. Klare, aufs wesentliche beschränkte Armaturen, passgenaue Recaro-Sportsitze, ein schlichtes Hochkant-Display (das aber noch auf das finale Firmware-Update wartet) und eine aufgeräumte Schalter-Kulisse für die Fahrmodi von Normal bis Rennstrecke dominieren die Ausstattung. Auf Spielereien wurde verzichtet – dafür überzeugen Lösungen wie die in den Türen platzierte, individuelle Klima-Bedienung und die hinter der Mittelkonsole versteckte Ablage für Portemonnaie und Telefon. Auch Kopffreiheit

und Rundumsicht sind tatsächlich vorhanden – in diesem Segment eine Seltenheit.



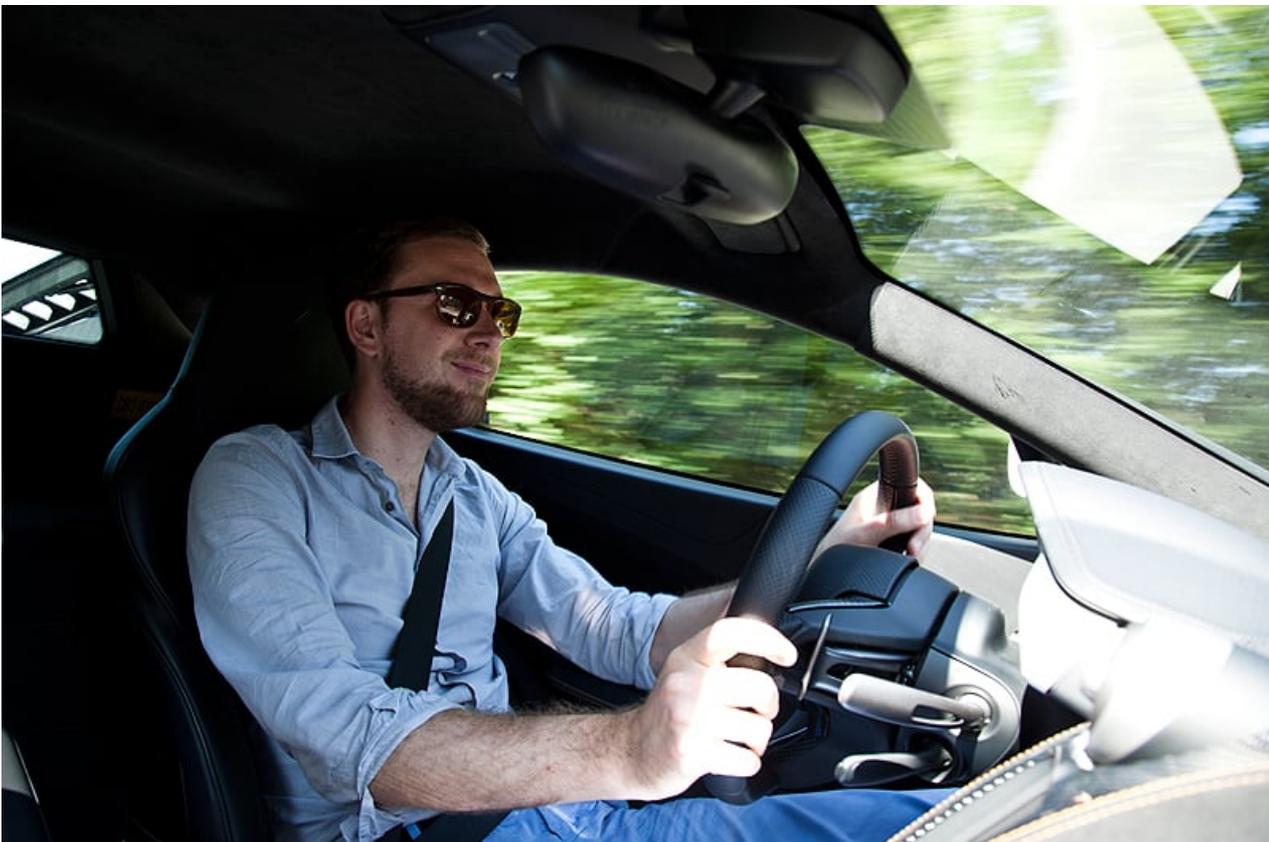


Bremse treten, Starttaste drücken, weiter wundern: Der 3,8 Liter Biturbo-Alumotor veranstaltet wegen der Turboaufladung zunächst nicht den Radau eines Ferrari oder Lamborghini. Doch ab 3.000 Umdrehungen stehen bereits 600 Newtonmeter Drehmoment bereit, ab 4.000 Umdrehungen wird es ernsthaft laut und bis 7.000 Umdrehungen schwillt das Konzert zu einem markerschütternden, dabei jedoch niemals unkontrolliert wirkenden Brüllen an. Nur 9,1 Sekunden braucht der 1.434 Kilogramm leichte McLaren für den Spurt - von 0 auf 200 km/h, wohlgemerkt. Der Standardsprint bis 100 km/h dauert bloß 3,3 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 330 km/h. Wer noch mehr erleben will, lässt den Fuß vom Gas auf's Bremspedal springen - und sich von Bremsanlage und Airbrake, die sich im 57-Grad-Winkel gegen den Fahrtwind stemmt, wieder einfangen. Dann beginnt das Spiel von vorn.



Geradeausfahren, dass können die Sportwagen der Ü-300-Liga ja alle recht gut. Erst beim Handling trennt sich die Spreu vom Weizen. Mit seinem leichten Monocoque, dem niedrigen Schwerpunkt, dem langen Radstand, den kurzen Überhängen und einem als revolutionär angepriesenen Fahrwerkskonzept liegt der MP4-12C

bereits in der Theorie weit vorn. Stabilisatoren gibt es nicht, dafür jedoch adaptive Dämpfer, die auf der Autobahn in Richtung Lübeck jedes Rad einzeln federn und Unebenheiten ausradieren, in den Kurven der Landstraßen jedoch im straffen Verbund gegen jegliche fahrdynamische Abweichung von der Ideallinie operieren. Und tatsächlich: Der Grip an der Hinterachse ist gewaltig, der Wagen klebt mit traumwandlerischer Sicherheit auf der Straße, selbst bei hohen Kurvengeschwindigkeiten scheinen die Fliehkräfte machtlos. Leichte automatische Bremsengriffe nach dem aus der Formel-1 bekannten „Brake Steer“-Prinzip wirken dem Untersteuern zusätzlich entgegen.



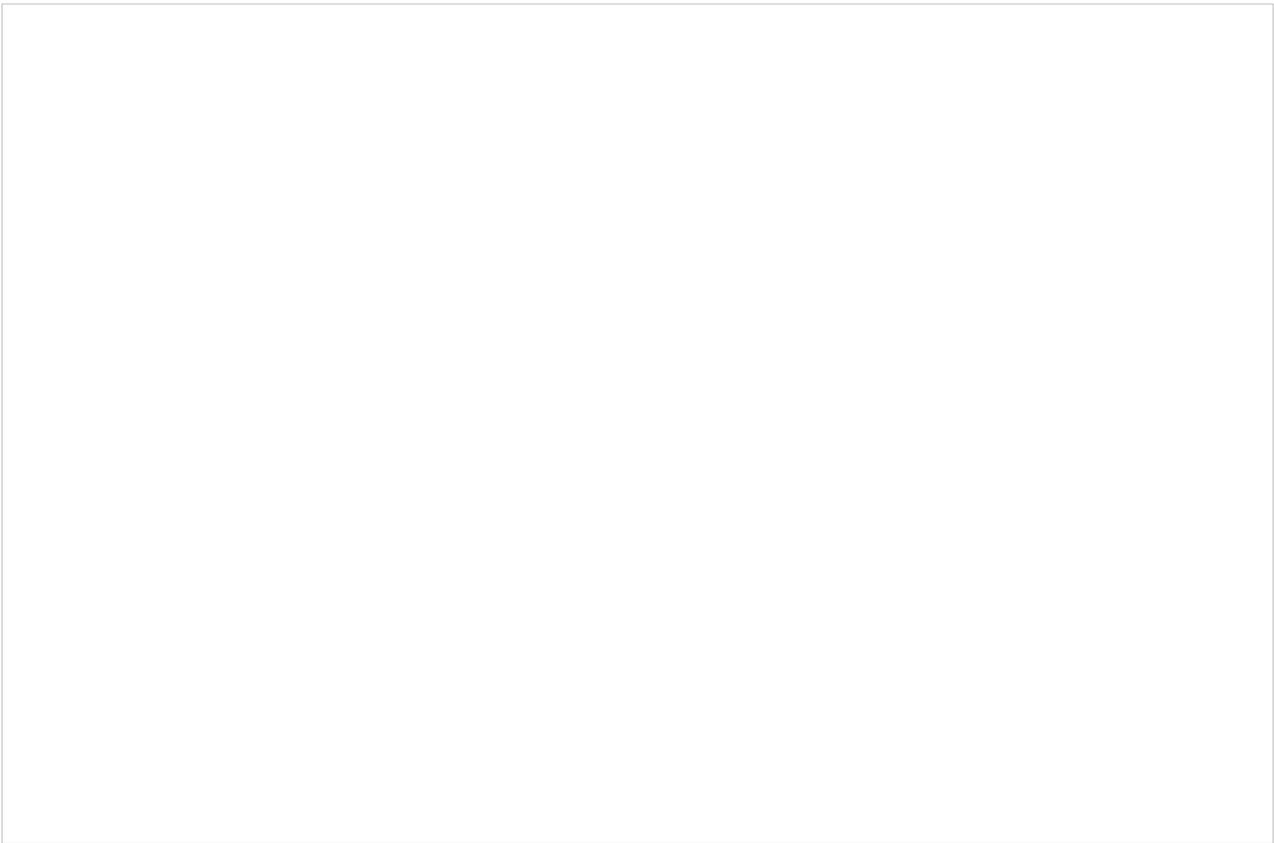
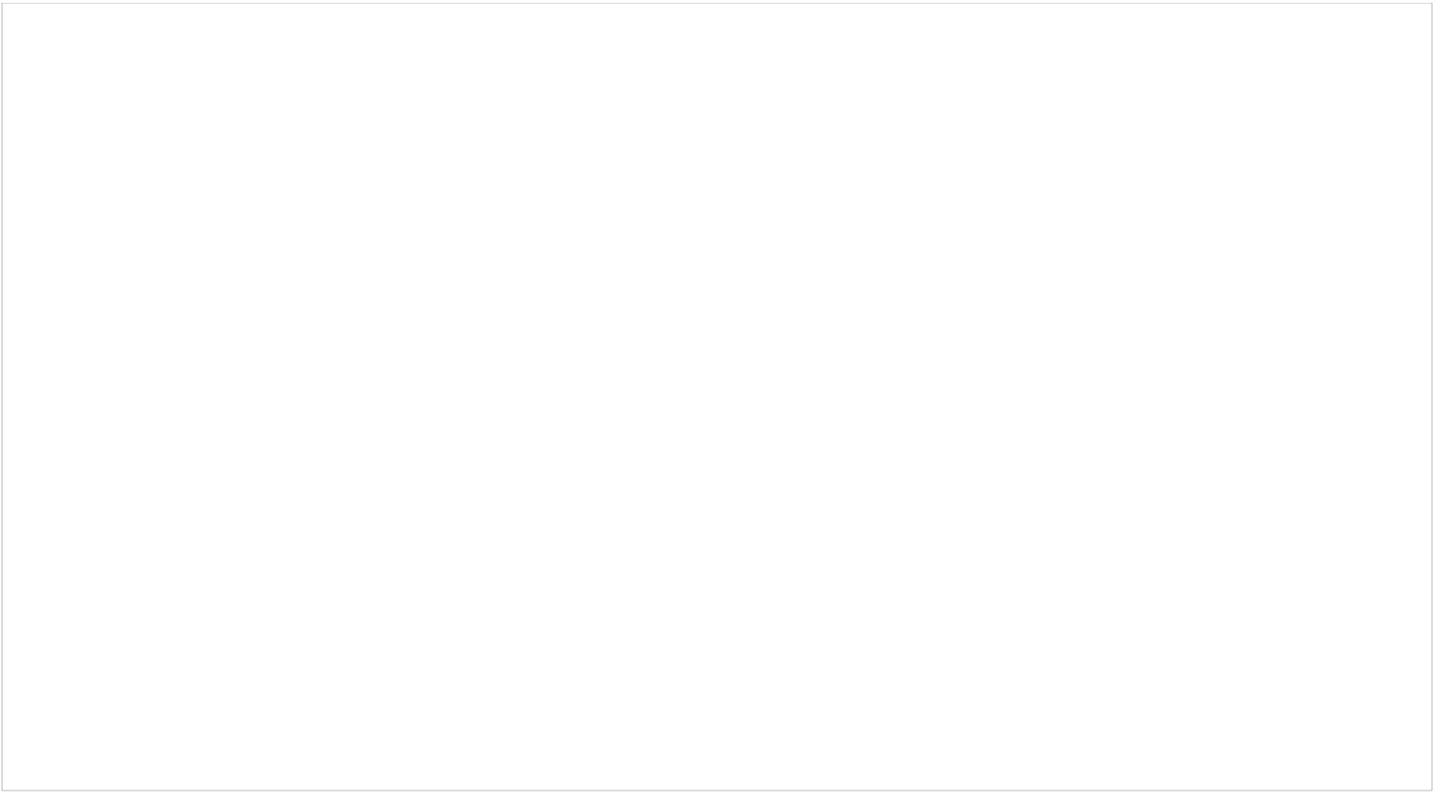


Schon die Automatik überzeugt, doch wir können die Finger natürlich nicht von Schaltwippen und Fahrdynamik-Knöpfen lassen: Erst das System aktivieren, dann über die Drehregler „H“ für Handling und „P“ für Powertrain – also Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, Gas, Auspuffanlage – den Charakter in Richtung „Sport“ und „Track“ verändern. Für den progressiven Einsatz jenseits der Rennstrecke ist die mittlere, sportliche Abstimmung die erste Wahl. Darin fährt sich der McLaren trotz seiner immensen Leistung so spielend, als würde man auf der Playstation seine digitalen Übungsrunden drehen. Der Wagen ist eben ein Hochpräzisions-Sportgerät, mit dem auch Einsteiger problemlos umgehen können. Und er weist den Weg in die Zukunft: Weniger Show, Lärm und PS-Geprotze – all das hat den Zenit der Sozialverträglichkeit spätestens mit der Klimadebatte überschritten – und dafür mehr Leichtbau, mehr High-Tech, mehr Auto fürs Geld. Ob die Kundschaft, die 200.000 Euro für einen Sportwagen ausgibt, dies genauso sieht, wird sich in den kommenden Jahren zeigen. Der McLaren MP4-12C steht ab sofort bei [McLaren Hamburg](#) für Probefahrten bereit. Alle McLaren-Händler finden Sie im [Classic Driver Automarkt](#).

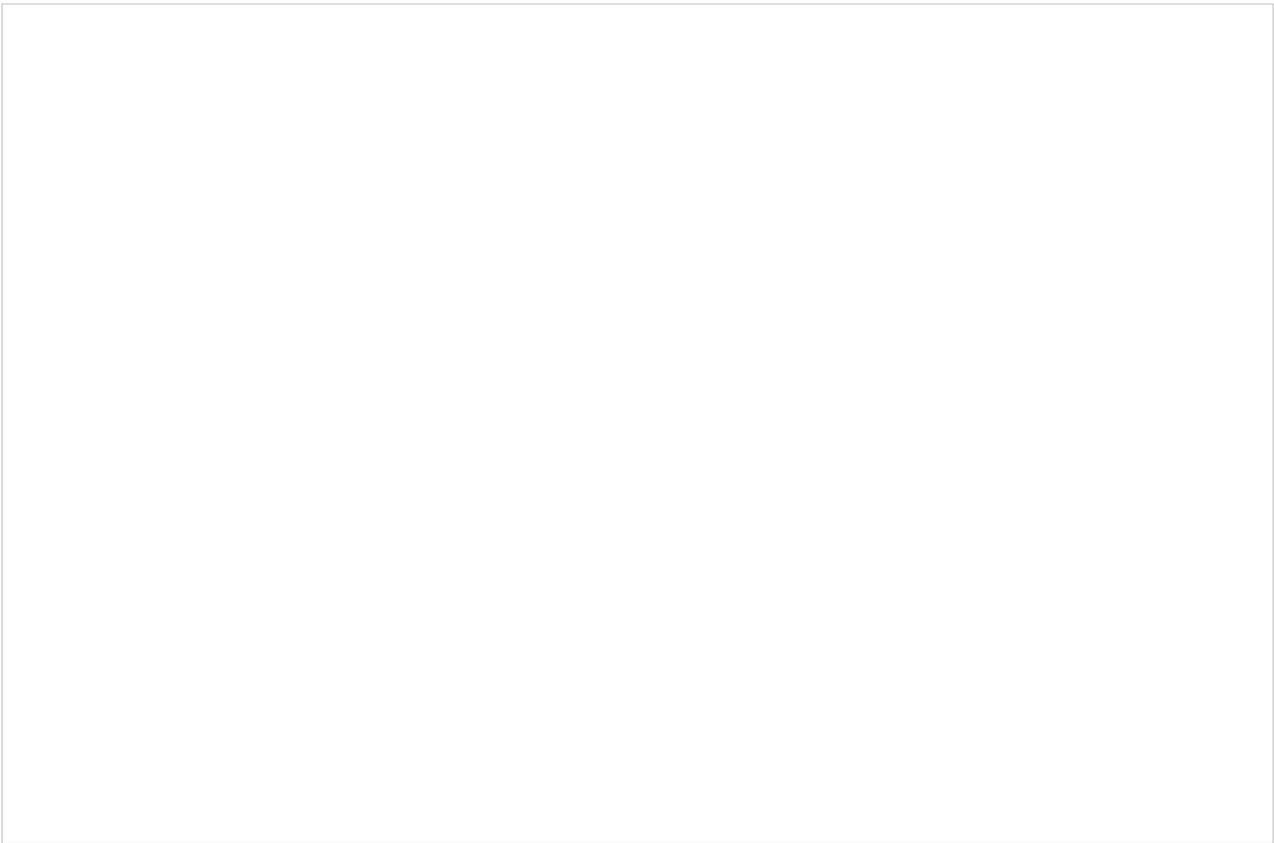
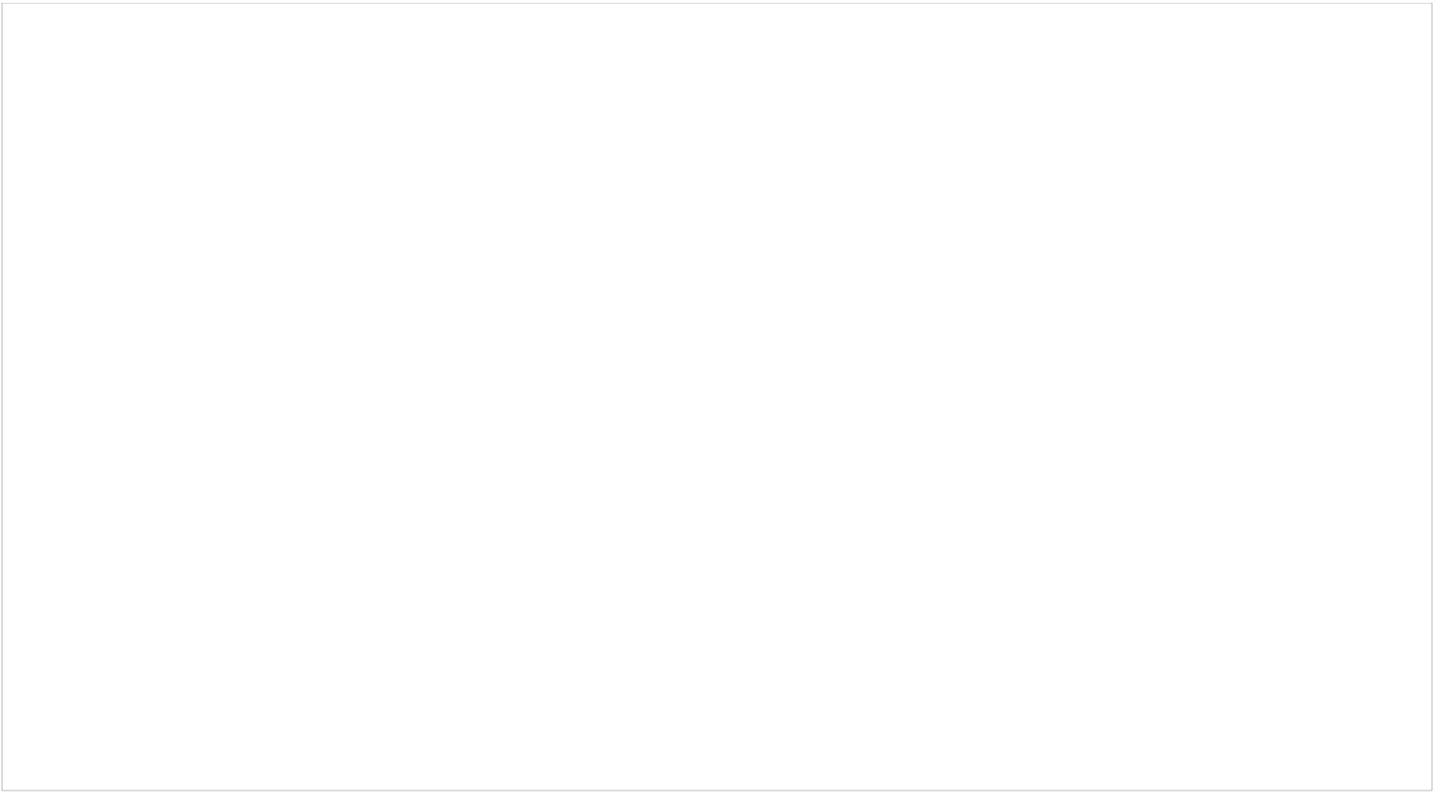
Text, Fotos, Video: [Jan Baedeker](#)

Galerie











Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/mclaren-mp4-12c-quereinstieg-zum-sieg>
© Classic Driver. All rights reserved.