McLaren MP4-12C: Höchste Erwartungen

„Waren die Erwartungen an einen Supersportwagen jemals höher?“ fragte sich unser britischer Autor John Simister vor seiner ersten Testfahrt im McLaren MP4-12C. Ob es dem Unternehmen, das mehrfach die Formel 1 gewonnen hat und durch seinen Über-Sportwagen McLaren F1 für geradezu manischen Perfektionismus bekannt war, gelungen ist, einen würdigen Sportwagen der Neuzeit auf die Räder zu stellen, klärt unser Fahrbericht.

Vorne weg: Der neue MP4-12C ist kein wiederbelebter McLaren F1 für das neue Millennium. Er ist erstens viel leichter zu bekommen, denn die Produktionsplanung umfasst im Gegensatz zu den 106 Stück beim F1 einige Tausend, außerdem wird er ähnlich wie ein Ferrari 458 Italia rund 200.000 Euro kosten (mit den Kohlefaser-Optionen wird‘s dann nochmal etwas teurer). An Stelle eines natürlich beatmeten V12 wird der McLaren von einem 3,8-Liter-Twin-Turbo-V8 angetrieben und bietet Platz für zwei statt drei Passagiere. Der F1 war ein talismanartiger Solitär, der MP4-12C hingegen ist ein ausgereiftes Serienfahrzeug, das nach diesen strengen Maßstäben auch bewertet werden sollte.

Sein ärgster Konkurrent ist vermutlich eben jener Ferrari, dessen V8 aufheult, plärrt und schreit, statt wie ein konventioneller V8 pulsierend zu dröhnen. Vergleiche zwischen beiden werden natürlich unvermeidlich sein, seien es die Rivalität in der Formel 1 oder die subtilen Unterschiede im Mittelmotor-Konzept. Beide verfügen über Doppelkupplungsgetriebe und eine Doppelquerlenker-Aufhängung, aber der McLaren ist zudem auf einer ultraleichten Kohlefaser-Wanne aufgebaut (von CarboTech, einem Unternehmen, von dem wir in den nächsten Jahren noch mehr hören werden) und verzichtet damit auf ein Monocoque aus Aluminium.

Die allgemeinen Leistungsdaten übertrumpfen ebenfalls den Ferrari 458: 600 PS bei 7.000/min., ein maximales Drehmoment von 600 Nm bei 3.000 bis 6.500/min., 330 km/h Höchstgeschwindigkeit, 0 auf 100 km/h in 3,3 Sekunden, 0 auf 200 km/h in 9,1 Sekunden. Bremsen kann er auch: Mit gusseisernen Stahlbremsscheiben (also ohne Carbon-Keramik-Technologie) braucht er von 100 km/h bis zum Stillstand 30,5 Meter. Diese Effizienz wird serviert mit einem kombinierten Verbrauch von 11,7 Litern und einem CO2-Ausstoss von 279 g/km.

Ich betrete McLarens Technologie Center in Woking, das gleich neben dem noch nicht ganz fertigen MP4-12C-

Werk liegt. Die Produktion läuft zwar, dennoch ist die Unterbringung der fertigen MP4-12C noch ein Problem, weswegen sie in makellosen schwarzen Schutzhüllen in Norman Fosters Technologie Center auf ihren Versand warten. Ich nehme noch schnell einen schwarzen Kaffee, bevor es mit dem MP4-12C auf die Strecke geht. Dazu noch schnell ein bröseliges Pain au Chocolat, das auch prompt in meiner Hand zerfällt. Die Krümel purzeln auf den perfekten Boden herab, und ich fühle mich unweigerlich schuldig und irgendwie ertappt. Doch schon eilt wie durch Magie eine kompetente Lady mit Schaufel und Besen herbei, um die Beweise verschwinden zu lassen.

Und jetzt heißt es: einsteigen in den MP4-12C (schon ein sperriger Name für ein höchst unsperriges Auto). Die nach vorne ausgerichteten Schmetterlingstüren werden geöffnet, in dem man tatsächlich mit der Hand um den vorderen Lufteinlass auf Türhöhe streichelt. Denn so etwas wie einen Türgriff gibt es weder zu sehen noch zu erahnen. Im Fahrersitz, der sich elektrisch in mehrere Richtungen justieren lässt, genieße ich einen wunderbaren Ausblick über die tiefe Armaturentafel hinweg. Diese Optik erinnert mich an einen anderen, sehr bedienerfreundlichen Supersportwagen (oder halben Supersportwagen), den Honda NSX – eine Inspirationsquelle für Gordon Murray, als er den McLaren F1 entwickelte.

Diese Übersichtlichkeit erlaubt beispielsweise auch eine gute Kontrolle des Fahrzeugs in urbanen Verkehrssituationen. Sie zeigt aber auch, wie McLaren versucht hat, den MP4-12C alltagstauglich zu machen, ganz ähnlich einem Porsche 911 oder Audi R8. Es ist Zeit, die Maschine zu entfesseln. Ein Fingerdruck auf den Start-Knopf, der sich direkt unter dem Touchscreen-Display und der einen zentralen Belüftungsöffnung befindet, und ein tiefes, leicht unregelmäßiges Knurren ertönt, das wie nichts klingt, was derzeit gebaut wird. Dieses einzigartige Triebwerk wurde von McLaren zusammen mit den Ingenieuren von Ricardo entwickelt. Dass es so tief in seinem Motorraum eingebettet werden konnte, verdankt es seiner Trockensumpfschmierung.

Ich ziehe an der rechten Schaltwippe, um den ersten Gang einzulegen. Eigentlich sind beiden Paddles in einer Einheit untergebracht, die auf einer zentralen Schwenkachse sitzt. Der Vorgang an sich ist entschieden bestimmt und fest genug, um zu spüren, dass hier gleich zwei Phasen stattfinden: Die Erste heißt „Pre-Cog“ und bereitet die Kupplung auf den nächsten Gang vor. Als nächstes löst sich pfeilschnell die elektrische Feststellbremse (mir wäre eine manuelle Variante zumindest bei bestimmten Fahrmanövern lieber gewesen) und der McLaren kommt in Bewegung.

Ein magischer Moment, auch wenn der Soundtrack zu diesem gemächlichen Dahinrollen eher von einem 911er zu stammen scheint. Das ist verblüffend, denn beide Sportwagen besitzen völlig unterschiedliche Antriebs-Konfigurationen. Aber dieser tief brummende Ton im Hintergrund klingt doch unheimlich vertraut. Andere wimmernde Geräusche kommen eher von der Belüftung und sind sehr lästig.

Nächster Eindruck? Das Fahrerlebnis innerorts ist erstaunlich angenehm und entspannt, wenn Aufhängung und Antriebsstrang im Normal-Modus arbeiten. Das ist quasi die Voreinstellung. Drückt man den Active-Knopf, lassen sich per Drehschalter auch die Modi Sport oder Track (wie Rennstrecke) anwählen. Der besondere Komfort entsteht durch adaptive Dämpfer, die etwa auf gerader Strecke jedes Rad einzeln federn, in Kurven jedoch miteinander verbunden sind und dadurch deutlich straffer agieren. Auf Stabilisatoren haben die Ingenieure des MP4-12C derweil verzichtet. Hier trifft der Vorgänger des aktuellen Audi RS4 den guten alten Morris 1100.

Große Bodenwellen mögen dem Fahrzeug zwar einen dumpfen Schlag versetzen, ansonsten erlebe ich in diesem Sportwagen jedoch eine unverhofft neue Welt der Supercar-Geschmeidigkeit. Der Motor benimmt sich beim Dahinrollen äußerst zivilisiert und beschränkt sich darauf, in den hohen Gängen des Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebes zufrieden vor sich hin zu blubbern, während die Elektronik im Automatikmodus Emissionen senkendes Schalten im Auge behält. Jetzt wird es aber Zeit für einen dramatischen Persönlichkeitswechsel. Ich gehe in den Track-Modus, schalte manuell runter in den zweiten Gang und drücke das Gaspedal ins Bodenblech.

Eine Explosion im Heck drückt mich in den Sitz und lässt den McLaren wie von einer Rakete befeuert nach vorne schnellen. Beim Anblasen der Turbolader war keine Verzögerung zu spüren, und die Beschleunigung vollzog sich mit archaischer Wucht. Die Drehzahl ist bei 8.500 am Anschlag, begleitet von einem Mark und Bein erschütternden Gebrüll, das mit einem fiesen Beat unterlegt ist. Ein völlig unerwarteter Sound – wie ein heftiger Blues. Das hier ist ein aberwitzig schnelles Auto, mit einer Welle des Vortriebs, die einen mitreißt, während die Gänge erbarmungslos nach oben durchgereicht werden. Der Horizont ist plötzlich ganz nah gerückt – ich touchiere die recht griffigen Bremsen (worauf bei diesem Tempo die hintere zusätzliche Luftbremse, genannt Air Brake, ausfährt und meine Sicht nach hinten blockiert). Diese Maschine hat einfach alles an Bord: Raketen-Schub und Vortriebs-Ballistik.

Aber trotz dieses extremen Auftritts schüchtert einen der MP4-12C überhaupt nicht ein. Er fühlt sich eher leicht an, wach und freundlich, wie er da auf der Straße kauert, bereit, den Anweisungen aus dem Cockpit zu

folgen. Die kehlige Musik des Aggregats im Track-Modus entsteht, wenn die Einlassventile geöffnet werden, denn dann entlässt ein vibrierendes Membranventil diese Soundfetzen in den Innenraum. Und haben die Ohren genug von diesem akustischen Spektakel, stellt man einfach auf Sport-Modus um, wo man weder auf agilen Gasfluss noch auf Schaltfreude verzichten muss. Wieder hat sich der Charakter verändert und wieder macht der McLaren mit.

Dasselbe gilt für die Fahrwerkseinstellungen. Die Track-Einstellung ist zwar steif ausgelegt, aber die Dämpfung ist dabei immer noch so angenehm, dass der MP4-12C auf schlechten Straßen weit weniger nervös wirkt als der GT3 von Porsche im Sport-Trim. Die Sport-Einstellung beim McLaren dagegen ist ein gelungener Kompromiss zwischen dem verschärften Ansprechen jenseits der Normal-Einstellung und einem geschmeidigen Fahrerlebnis. Eine Sache aber fällt beim MP4-12C auf, die nicht so recht zu seinem dynamischen Auftritt passen will und beim Fahren eine merkwürdige Distanziertheit erzeugt: die Lenkung.

In der Fachpresse ist über dieses zurückhaltende Verhalten schon viel geschrieben worden. Man macht minimale Verzögerungen bei der Versteifung der aktiven Dämpfung als Ursache für diese spürbare, kleine Ungenauigkeit gerade beim Einlenken in eine Kurve aus. Ich sehe das nicht so. Der McLaren reagiert absolut präzise auf jede Lenkbewegung. Das Problem bei diesen frühen Testfahrten war ein Widerstand im Lenksystem. Die Ursache liegt im oberen Aufbau der Lenksäule, wo subtile Rückmeldungen herausgefiltert werden und dadurch die Eigen-Zentrierung beeinträchtigen – die Ingenieure bei McLaren sind schon dabei, diesen Fehler zu beheben. Es war ein überraschender Makel und hat der anfänglichen Begeisterung über den MP4-12C einen Dämpfer versetzt.

Davon mal abgesehen, ist der McLaren im Handling ein aufregend agiler Sportwagen, der sich lustvoll in Ihre Lieblingstrassen hinein beißt. Die Frage ist: Macht er mehr Spaß als der Ferrari? Rein optisch wirkt er sehr viel bescheidener als der Rivale, eine Diskretion, die bei einer stürmischen Ausfahrt nur von Vorteil sein kann. Im direkten Vergleich ist das Cockpit schlicht und spartanisch. Mir hat das gefallen, wenngleich die Verarbeitung nicht wirklich den Preis rechtfertigt. Elemente wie das Alu-Dach, Haube, Flügeltüren sowie die Carbon-Panele sind jedoch hervorragend verarbeitet. Vorne gibt es einen vernünftig bemessenen Stauraum; aber eine hintere Leiste, um Gegenstände davor zu bewahren, von der Ablage zu fliegen, wäre eine Idee. Vor allem, weil die automatische Sitzverstellung auf der Fahrerseite alles zermalmt, was nach unten geflogen ist, wie ich leider feststellen musste.

Und ja, der Auftritt des McLaren ist weniger dramatisch als der des Ferrari, weniger bissig und um Aufmerksamkeit heischend. Gerade deshalb eben cooler und begehrenswerter. Vermutlich ist dies wirklich ein alltagstauglicher Supersportwagen, auch auf längeren Distanzen. Er wirkt wie ein Audi R8, der es auf eine höhere Bewusstseinsebene geschafft hat. Vergleichen Sie die unterschiedliche Art und Weise, wie die Teams von Ferrari und McLaren bei der Formel 1 gearbeitet haben, übertragen Sie diese Philosophien auf straßentaugliche Fahrzeuge. Dann stellen Sie sich einen von McLaren gebauten Ferrari 458 vor. Dann haben Sie den MP4-12C. Genau diesen.

McLaren finden Sie auch im Classic Driver Automarkt.

Text: John Simister (aus dem Englischen von Alexandra Felts)
Fotos: McLaren

Galerie

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/mclaren-mp4-12c-h%C3%B6chste-erwartungen
© Classic Driver. All rights reserved.