

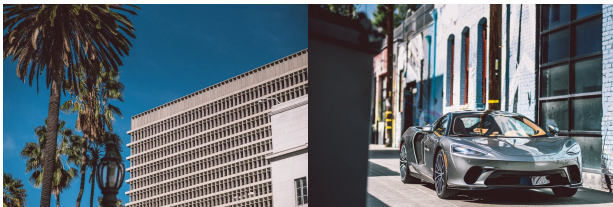
CLASSIC DRIVER

Große Erwartungen - wird der McLaren GT seinem Namen gerecht?

Lead

Trägt der McLaren GT seine Bezeichnung Grand Touring zurecht oder ist Wokings neues Modell ein klarer Fall von Identitätskrise? Trotz einer Reihe von Rückschlägen verbrachte unser Autor Blazej Zulawski mit dem McLaren einen Tag in Los Angeles, um Antworten zu finden.

Das Auto war in der Farbe Blau angekündigt, als Treffpunkt war Downtown Los Angeles ausgemacht. Die Idee? Ein Fahrbericht darüber, ob McLarens neuer GT seiner Bezeichnung „Grand Touring“ gerecht werden kann. Ob das Auto geeignet ist für eine Metropole, in der man die meiste Zeit im Stau verbringt. Und für Wochenendreisen zu Orten, die so weit voneinander entfernt sind, um in unterschiedlichen Zeitzonen liegen zu können. Anders als in europäischen Städten fahren die Leute in La La Land ja noch sehr viel Auto. Eine Zweistunden-Fahrt an den Strand? Kein Problem. Ein 40-Kilometer-Trip zum Shopping? Aber klar doch. Doch dann machte uns das Leben einen Strich durch die Rechnung.



Eine Woche vor der geplanten Übernahme des McLaren erkundete ich in Los Angeles berühmtem Kunstdistrikt mögliche Foto-Locations. Die üblichen Plätze: Hipster-Cafés, farbige Wandmalereien, Industrie-Lofts und die berühmte Walt Disney Concert Hall des Designers und Architekten Frank Gehry. Während ich die spektakuläre Architektur des Broad Museums bewunderte, wurde mein Leihwagen, ein Chevrolet Impala, aufgebrochen. Da wurde mir sonnenklar, dass ich es nicht würde riskieren könnte, einen 253.000 Dollar teuren Supersportwagen in dieser Gegend zu parken; noch nicht einmal für die Dauer eines schnellen Schnappschusses. Die Nähe zur Skid Row, eine der vernachlässigsten und gefährlichsten Ecken LAs, barg einfach ein zu großes Risiko.



20 Minuten, nachdem mein in Namaka Blue lackierter McLaren GT zu meinem Airbnb geliefert worden war, ereignete sich die nächste bizarre Situation. Ohne Einfluss von außen – die Straße war komplett leer – zersprang die vordere Beifahrerscheibe in Millionen Stücke. Dankbarerweise war McLaren sehr großzügig und nur wenige Minuten später war schon das Ersatzfahrzeug – diesmal in Viridian Green – auf dem Weg zu uns.

Der Großteil des Tages war inzwischen schon verstrichen. Ich hatte keinen klaren Plan und keine Idee für die Story. Doch immerhin hatte ich jetzt einen Wagen und entschied mich dazu, einen Lunch-Spot anzusteuern. 17,5 Kilometer und eine Stunde entfernt. Kaum hatte ich mich etwas mit dem McLaren vertraut gemacht, meldete sich mein Smartphone. Dran war Basem Wasef, ein Freund und bekannter Autojournalist aus Pasadena. Er sagte mir, dass Old Pasadena eine sichere und malerische Gegend sei, um den GT zu fotografieren. Und dass er am nächsten Tag einen Lamborghini Aventador SVJ Roadster übernehmen würde. Pläne mit beiden Autos für eine szenische Ausfahrt auf einigen epischen Straßen der Umgebung wurden geschmiedet. Worauf sich auch meine Nerven endlich beruhigten.



Pasadena, 1874 gegründet, ist ruhig, hübsch und mit einem fast europäischen Ambiente. Eine oasenähnliche Vorstadt der monströsen Metropolis LA. Wobei in diesem Fall „Vorstadt“ nicht mit „uninteressant“ zu verwechseln ist. Trendige Läden und Cafés sind mit Studenten der nahen Kunsthochschule besetzt, während Teile von Old Town Pasadena, speziell die Alleen, eher an Manhattans Meatpacking District erinnern und mit kunstvollen Wandmalereien sowie spektakulären Victorian und Art Deco-Gebäuden beeindrucken. Ein Platz wie geschaffen für Instagram, der zudem, im Gegensatz zu den meisten Gegenden von LA, auch zu Fuß erlebbar ist.

Schon auf den ersten Blick gibt es einen großen Kontrast zwischen der vorwiegend historischen Architektur (das extrem moderne Norton Simon Museum ist ein Ausreißer) und den klaren und fließenden Linien des McLaren. Das elegante Metallic-Grün betont das technokratische Design des Autos, das im Vergleich zu anderen, jedoch überzeichneten Top-Modellen wie dem 600 LT erfolgreich abgemildert wurde. Für mich ist der GT das erste rundum wirklich hübsche Auto aus Woking.



Auch das Interieur ist eine ästhetische Klasse für sich. Das Volvo-Äquivalent in der Supersportwagen-Klasse – simpel, minimalistisch und geschmackvoll, was nicht viele GT-Konkurrenten von sich behaupten können. Im Vergleich zum Aventador mit seiner chaotischen Anordnung schwarzer und plastikartiger Knöpfe wirkt der „Mac“ angenehm zurückhaltend. Alle Berührungspunkte, von den Aluminium-Schaltwippen und ihren kristallscharfen Kanten bis zu den Drehknöpfen für diverse Fahrprogramme fühlt sich alles solide und haptisch angenehm an. Auch ergonomisch betrachtet ist der GT nahezu perfekt. Er ist fast so einfach zu bedienen wie ein iPhone, bis auf den winzigen und vom Lenkrad verdeckten Hebel zur Verstellung der vorderen Bodenfreiheit. In der „Luxe“-Ausstattung, mit viel „Vintage Tan“-Leder, exzellenter Bowers & Wilkins Hi-fi-Anlage und verstellbarer Ambiente-Beleuchtung fühlt sich der GT wie ein richtiger Grand Tourer an. Zumindest im Stillstand.

Einmal in Fahrt, fällt als Erstes die hervorragende Rundumsicht auf. Ganz zu schweigen vom elektrochromatischem Sonnendach, das wie die Fenster einer Boeing Dreamliner auf Knopfdruck eine opakblaue Tönung annimmt. Die schlechte Nachricht: Das Auto ist nicht jener lupenreine Grand Tourer, den uns McLaren weismachen will. Aber dazu später.



Ich treffe mich mit Basem, der schon in seinem babyblauen Lamborghini wartet. Keineswegs war geplant, den GT mit dem Aventador zu vergleichen. Sind es doch zwei völlig unterschiedliche Autos für unterschiedliche Kundengruppen. Doch den britischen „Grand Tourer“ in einen gewissen Kontext zu setzen, indem man ihn auf einer der atemberaubendsten Kurvengeschlängel der US-Westküste einem der weltweit kompromisslosesten Hypercars folgen lässt, klingt wie eine gute Idee. Basem führte uns den

kurzen Weg hinauf zur Lieblingsbergstrecke aller Car Guys von LA: den Angeles Crest Highway. Er kennt dieses Asphaltband wie seine Westentasche (und ist auch ein weitaus besserer Fahrer als ich), und daher musste ich mich sputen, im McLaren mitzuhalten. Und das Auto machte einen bewundernswerten Job. Doch überzog schon bald der Eindruck, in einer „B-Version“ einer Studie statt in einem individuell geformten Produkt zu sitzen.



Verstehen Sie mich nicht falsch – es handelt sich durchaus um ein authentisches Supercar. Der Vierliter-V8-Bi-Turbo (eine zähmere Version des Motors aus dem 720S) leistet 620 PS und 630 Nm. Damit ist das Auto aus dem Stand in 3,4 Sekunden auf 100 und in unter zehn Sekunden auf 190 km/h. Der GT ist irrsinnig schnell, zu schnell für die Straße, und kann locker mit dem Lambo mithalten. Doch während es eindrucksvoll ist, ihn zu betrachten, in ihm zu sitzen und ihn schnell zu bewegen, weiß der GT nicht, was er eigentlich sein will.



Also, warum fühlt sich das Auto nicht wie ein richtiger Grand Tourer an? Es gibt zwar jede Menge Stauraum, doch sind die Kofferräume so unglücklich ausgeformt, dass man fast nirgendwo einen Normkoffer verstauen kann – es sei denn, er wäre aus Wasser oder Cellophan. Höchstens im vorderen Kofferraum wäre Platz, doch reicht auch der nicht aus für das Gepäck von zwei Personen. Der GT ist zugleich auch nicht besonders komfortabel. Ein Kohlefaser-Monocoque ist ideal für einen Supersportwagen, doch macht es den McLaren so steif, dass auf den pockennarbigen kalifornischen Straßen mehrere Teile im Innenraum gut hörbar zu klappern begannen. Es gab Augenblicke, da wähnte ich mich in meinem 19 Jahre alten Porsche und nicht in einem brandneuen und 198.000 Euro teuren McLaren. Natürlich würde das in der Schweiz, Deutschland oder Frankreich nicht so stark ins Gewicht fallen, wo die Straßen in der Regel glatter sind. Doch wer einen wirklich komfortabel abgestimmten Grand Tourer sucht, muss sich anderweitig umschauen.

Der McLaren ist fraglos schnell, kompetent und gibt seinem Fahrer eine Menge Feedback. Die Gasannahme ist ebenso direkt wie die Lenkung, das Siebengang-Getriebe schaltet blitzschnell, speziell im Fahrmodus „Track“ und Deaktivierung der ersten Stufe des ESP. Im Modus „Normal“ hingegen wirkt der GT zu stark eingebremst und fast sanftmütig – wie bei einem zwischen den Fingern auseinandergezogenen flexiblen Band braucht es Zeit, um Beschleunigung und Geschwindigkeit aufzubauen.



Natürlich ist „Normal“ für lange Strecken und einen niedrigen Benzinverbrauch gedacht. Doch wir sprechen hier von einem Auto, dessen Benzinpumpe so unüberhörbar ist, dass man sie sogar im Stillstand zu hören glaubt. Dazu kommen eine knallharte Aufhängung, die geräuschvollen Niederquerschnittsreifen und die Carbon-Keramik-Bremsen, die im kalten Zustand so laut quietschen, dass sie einen Hund aufwecken können. Bei einem Supersportwagen sind solche Attribute an der Tagesordnung, weitaus weniger jedoch bei einem Grand Tourer.

Das Gute: Anders als viele dieser Supercars kann man den GT jeden Tag nutzen. Die Verstellung der vorderen Bodenfreiheit verhindert, dass der Unterboden der Bugpartie in Parkhäusern oder an steilen Tankstelleneinfahrten nicht am Boden schleift. Und dank Rückfahrkamera und Parksensoren kann man rückwärts einparken, ohne ein Stoßgebet gen Himmel zu schicken. Doch leider steigt man an einem Ziel angekommen nie wirklich entspannt aus. Die luxuriös ausgekleidete Kabine tut ihr Bestes, um davon abzulenken, dass es sich hier um die nur gezähmte Variante eines furchterregend schnellen Supercars handelt. Doch die wahre Natur eines GT tritt nicht zutage. Das Problem ist, dass man diese wahre Natur nicht erschließen kann, weil die Ingenieure aus Woking sie durch subtile Set-up-Änderungen verwässert haben.



All jene, die in diesem Moment laut ausraufen, dass Porsche die Geheimformel für einen dynamischen und zugleich komfortablen Gran Tourer gefunden habe, seien daran erinnert, dass Zuffenhausen an dieser Formel seit fast sechs Jahrzehnten gefeilt hat. Daher Ehre wem Ehre gebührt. Nach ein paar Kilometern im ungehobelten Lamborghini kehrte ich jedenfalls fast reumütig in den im Vergleich komfortablen McLaren zurück und nahm mir vor, mich nie mehr über ihn zu beschweren. McLaren ist im Vergleich zur Volkswagen Gruppe – zu der sowohl Porsche wie Lamborghini gehören – ein kleiner Fisch. Und Autos auf unterschiedlichen Plattformen zu entwickeln, ist für die Briten illusorisch.

Am Ende sind meine Erkenntnisse ergebnisoffen: Es liegt an jedem Einzelnen zu entscheiden, ob er mit dem überdrehten Design des 765LT oder 600 LT leben kann oder sich doch für einen McLaren entscheidet, der geschmackvoll und elegant ist, jedoch in der dynamischen Breite seiner Fähigkeiten kompromissbehaftet wirkt. Wenn es einmal wieder möglich sein wird, nach Kalifornien zu reisen, dann besuchen Sie Pasadena und fahren Sie den Angeles Crest Highway entlang. Sie werden es nicht bereuen.

Fotos: Blazej Zulawski für Classic Driver © 2020

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/grosse-erwartungen-wird-der-mclaren-gt-seinem-namen-gerecht>
© Classic Driver. All rights reserved.