

---

## Fahrbericht Maserati MC20: Dottore Jekyll und Signore Hyde

Von Michael Kirchberger, cen

Lange Zeit haben sie sich genommen, nun haben sie es wieder getan. Nach 20 Jahren hat Maserati einen neuen Hochleistungs-Motor entwickelt und umhüllt ihn mit einem schlanken und leichten Karbon-Monocoque-Chassis. „Nettuno“ haben die Italiener aus Modena das V6-Prachtstück getauft, eine Reminiszenz an das Wappen der Marke, den Dreizack des Meeresherrn Neptun.

Der flache Sportler mit Scherentüren trägt den Namen MC20, eine weitere Anlehnung an die Geschichte des Traditionshauses aus der Emilia Romagna. Maserati wurde 1914 als Rennstall gegründet, MC steht für Maserati Corse, das zeugt von den sportlichen Ambitionen der Marke. Wenigstens 210.000 Euro muss anlegen, wer einen Fahrspaß der besonderen Art genießen will.

Mit 630 PS (463 kW) befeuert die 3,0-Liter-Maschine einen knapp 1500 Kilogramm schweren Mittelmotor-Boliden, das Triebwerk hat seinen Platz direkt hinter den beiden Sitzen und räkelt sich spannungsgeladen unter einer gläsernen Abdeckung. Die flach verlaufende Drehmomentkurve erreichen die Konstrukteure mit einer technischen Lösung, die aus der Formel 1 stammt. Zwei Zündkerzen lassen den Funken in den Brennräumen überspringen, dabei gelangt das zündfähige Gemisch entweder per direkter Einspritzung in den Zylinder, oder es wird bereits in einer Vorkammer von einer separaten Zündkerze zur Explosion gebracht. Dies führt zu einer wesentlich schnelleren Verbrennung und den harmonischeren Ablauf des Arbeitstaktes. 730 Newtonmeter stemmt der Nettuno so als Drehmoment Spitze, sie liegt von 3000 bis 5500 Umdrehungen in der Minute an.

Die Fahrleistungen sprechen für sich. Nach weniger als 2,9 Sekunden erreicht der MC20 aus dem Stand die 100-km/h-Marke. Das Tempo wird digital angezeigt, 326 km/h zeigt der Monitor bei Höchstgeschwindigkeit an. Dabei gibt sich der neue Spitzen-Maserati nicht kompromisslos, fünf unterschiedliche Fahrprogramme wandeln seinen Charakter grundlegend. Im GT-Modus gibt er ganz den Gentleman und versteht sich als Dottore Jekyll blendend aufs Cruisen, schaltet früh in höhere Gänge und erfreut mit einer strammen, aber nicht unkomfortablen Federung. Alle Fahrsysteme geben sich entspannt und verträglich, die perfekte Mischung für einen beschwingten Ausflug durch den Apennin, vielleicht mit Bella Donna auf dem Beifahrersitz. Wer bei schlechtem Wetter nicht zu Hause bleiben will, wählt das Programm „Wet“, das sensibilisiert die Traktionskontrolle und ändert die Kennlinien von Gaspedal und Lenkung.

Ein Renn-Modus für Chef-Piloten

Ernster wird die Sache im Modus „Sport“. Dann fährt der MC20 die Krallen aus, beißt in den Asphalt und macht aus dem sanften Grollen der Abgasanlage eine schmetternde Jericho-Fanfare. Jetzt übernimmt Signore Hyde die Kontrolle. Noch engagierter gibt sich der Supersportler dann in der Einstellung „Corse“, also dem Rennstreckenmodus, wenn das Triebwerk stets im optimalen Drehzahlbereich gehalten wird, und das Doppelkupplungsgetriebe die acht Gänge kaum merklich, aber deutlich hörbar durch die Schaltgassen knüppelt. Sanfte Drifts lässt die Elektronik bereits dann zu, wirkliches Querfahren erlaubt aber erst der „ESP-Off-Modus“, allerdings nur jenen, die den sauberen Strich auf dem Asphalt beherrschen. Ein Selbstläufer ist der MC20 dann nicht mehr. Bei der moderaten Fahrt über die Berge vor Modena gibt sich der Sportler auf 100 Kilometer mit 11,5 Liter Super plus zufrieden, auf dem Autodromo di Modena waren es zuvor mehr als 14 Liter. Politisch korrekt sind die im WLTP-Zyklus gemessenen 261 g/km CO<sub>2</sub> lange nicht mehr, wer sozialem Druck nicht standhält, muss warten. Schon im nächsten Jahr

---

erscheint der MC20 nicht nur als grimmiger Roadster, sondern auch als Variante mit elektrischem Antrieb, die 400 Kilometer Reichweite und ebenfalls über 300 km/h Spitze verspricht.

#### Kein Spoiler-Alarm beim MC20

Die Fahreigenschaften bei hohem Tempo unterstützt der erhebliche aerodynamische Abtrieb durch den Fahrtwind. Rund 100 Kilogramm pressen den MC20 auf die Fahrbahn, wenn Tempo 200 anliegt. Vor allem der Vorderwagen, meist weitaus sensibler gegen Aufwinde als das Heck, wird damit beaufschlagt. Zusammen mit den Aerodynamik-Spezialisten bei Dallara wurde das Chassis entwickelt, eine ausgefeilte Luftführung sorgt nicht nur für Kühlung und Beatmung des Biturbo-V6, sondern erzeugt dank ausgeklügelter Strömungskanäle innerhalb der Karosserie eben diesen Druck von oben. Auf Macho-Spoiler kann der Maserati-Sportler so glücklicherweise verzichten.

In den Innenraum gelangt auch der weniger gelenkige Fahrer trotz der Scherentüren mühelos elegant. Das Ein- und Aussteigen vorm gut besuchten Straßencafé birgt so kaum Risiken. Das Interieur prägen Karbon, Aluminium und Leder im harmonischen Ensemble, alle Sekundär-Funktionen werden über den 12,25 Zoll großen, zentralen Touchscreen kontrolliert. Gestartet wird der Motor per Knopfdruck am Lenkrad, das Getriebe über drei Tasten gesteuert. Das Infotainmentsystem erschließt sich einfach, das Klangvolumen der Audioanlage von Sonus-Faber beeindruckend.

Bleibt die Individualisierung. Drei Farbwelten und sechs Lackierungstöne sind im Programm. Außerdem jede Menge Zier- und Schmuckelemente, aber auch Einsatzbezogenes wie rennstreckentaugliche Schalensitze. Im Maserati-Werk in Modena werden die Glanzstücke des Portfolios zusammengebaut und wunschgerecht konfiguriert. Auch der Nettuno-V6 entsteht hier. Er ist wohl das limitierende Element der Fertigung, aktuell schaffen die Spezialisten-Teams fünf Motoren am Tag. Die Nachfrage, so ist zu hören, sei deutlich größer. (ampnet/mk)

#### Daten Maserati MC20

Länge x Breite x Höhe (m): 4,67 x 1,97 x 1,22  
Radstand (m): 2,7  
Motor: V6-Benziner, 2992 ccm, Turbo, Vorkammer-/Direkteinspritzung  
Leistung: 463 kW / 630 PS bei 7250 U/min  
Max. Drehmoment: 730 Nm bei 3000 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 325 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 2,8 Sek.  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 11,5 Liter  
Testverbrauch 13,5 Liter  
Effizienzklasse: G  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 261 g/km (Euro 6d)  
Leergewicht / Zuladung: min. 1480 kg / max. 250 kg  
Kofferraumvolumen: 148 Liter  
Bereifung (v./h.): 245/35 / 305/30 R 20  
Wartungsintervalle: 20.000 km  
Garantie: 24 Monate  
Basispreis: 210.000 Euro  
Testwagenpreis: ca. 234.000 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Maserati MC20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Maserati MC20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Maserati MC20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Maserati MC20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Maserati MC20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Maserati MC20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Maserati MC20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Maserati MC20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Maserati MC20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Maserati MC20.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Maserati

---