

CLASSIC DRIVER

Mit einem McLaren F1 GTR Longtail durch die Schweizer Alpen

Lead

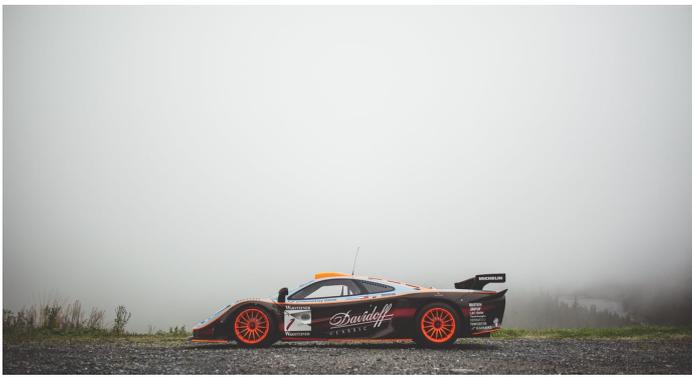
Kann es ein anderes Spektakel geben, dass so aberwitzig ist, wie mit einem McLaren F1 GTR „Longtail“ Schweizer Alpenpässe in Angriff zu nehmen? Ein „Dawn Raid“ mit dem Superlativ unter den Supersportwagen - ermöglicht durch den sehr freundlichen und abenteuerlustigen Besitzer.



Während wir sorgsam durch die Tiefgarage in Richtung der Straßen von Arosa bewegen, sorgt schon das Bellen des sich aufwärmenden 6.1-Liter-V12 für wohlige Schauer und ein Kribbeln der Vorfreude in allen Nervenspitzen des Körpers. Kaum hatte der Krieger in seiner Gulf-Bemalung unangekündigt [Arosa Classic Car](#) erreicht, da waren wir auch schon - fest umgeschossen von dem legendären Dreisitzer - auf Schleichfahrt durch den Frühnebel.



Als Gordon Murray sich seinerzeit daran machte, den ultimativen, absolut kompromisslosen Sportwagen mit Straßenzulassung zu entwickeln, hat er Ron Dennis tatsächlich gewarnt, nicht später anzuklopfen, um diesen F1 für den Rennsport zu sichern. Aber der Druck der Kunden war stärker, denn für sie galt die neu geschaffene BPR-Langstreckenmeisterschaft als ideale Arena mit Erfolgsaussichten für den F1. Damit war der GTR geboren. Er mag als Rennwagen mit Abstrichen konzipiert worden sein, aber der F1 GTR war auch der McLaren, der in Le Mans gewinnen sollte.



Mit der Ankunft der Werksteams von Porsche und AMG-Mercedes, deren Auffassung sowohl des Règlements wie auch des Geistes der aufstrebenden Sportwagenmeisterschaft etwas fragwürdig waren, musste sich McLaren vor der Saison 1997 schnell etwas einfallen lassen. Waren die ursprünglichen GTR noch modifizierte Straßenwagen, schuf Murray mit dem optimierten F1 „Longtail“ ein völlig anderes Biest. Zu den auffälligsten Veränderungen zählten die verlängerten Überhänge an Front und Heck, welche die nötige Anpresskraft ermöglichten, um die Porsche 911 GT1 und Mercedes CLK GTR in Schach halten zu können.



Die FIA GT-Meisterschaft von 1997, die sich aus der BPR entwickelt hatte, erwies sich als eine hoch dramatische und erbitterte Serie, wie man sie seit Jahrzehnten so nicht mehr erlebt hatte. Obwohl sich McLarens Titelambitionen letztlich zerschlugen, ging man im saisonlangen Duell mit AMG-Mercedes bis ans Äußerste.

Dieser spezifische F1 GTR trägt die Chassis-Kennzeichnung 28R und ist der letzte von nur 10 gefertigten „Longtails“ dieser längst legendenreichen Rennsaison. Er begann seine Karriere als Ersatzwagen für das GTC Gulf Team Davidoff und hatte ab der zweiten Saisonhälfte seine Einsätze. Die Fahrer Geoff Lees und Anders Olofsson sicherten sich zwei sechste Plätze in Suzuka und im Saisonfinale von Laguna Seca.



Ein neues Kapitel im Leben von 28R wurde durch die Spezialisten von Lanzante aufgeschlagen, die den ehemaligen Rennwagen gemäß der Straßenzulassung spezifizierten. Mit unserem kindlichen Gemüt hatte uns die Vorstellung gefallen, einen echten Rennwagen für alltägliche Dinge wie Kinder zur Schule bringen, Einkäufe erledigen oder für einen Boxenstopp im Drive-In-Restaurant anzulassen. Wenn man dafür schon einen tief lauernden modernen Supersportwagen aus der Garage holt, warum nicht gleich aufs Ganze gehen und sich für so etwas hinreißend unpraktisches entscheiden? So könnte doch auch die bisweilen fade Agenda des Alltags zum unvergesslichen Erlebnis werden.



Und wie bei allen ehemaligen Rennwagen der Fall: Es sind gerade diese Extras und Details aus dem Motorsport, die einen sofort fesseln. Weil es sich hier um einen McLaren F1 handelt, fallen sie besonders reichhaltig und exquisit aus. Von der aufwändigen Pedaleinheit, die für sich genommen schon ein Kunstwerk ist, bis zum mit Lila akzentuierten Titanitrid-Schalthebel und der mit allerlei einheitlich markierten Knöpfen und Tasten versehenen Steuertafel. Wobei man sich bei so einem Cockpit immer fragt, wie die Fahrer mitten in der Nacht von Le Mans fündig werden.



Das Timing für unser Rendezvous mit dem McLaren ist perfekt. Denn zur Zeit giert die Fachpresse nach dem neuen 600LT aus dem Werk in Woking, der sich wie sein Vorgänger 675LT eben dem F1 GTR „Longtail“ verdankt. Aber jener ist ein angepasster Straßenwagen mit technologischen Hilfssystemen und Komfort an Bord, während uns dagegen der minimalistische Charakter und die rohe Wucht des F1 überwältigen. Sein neues Kennzeichen sagt eigentlich schon alles: „28 LOL“. Und da mussten wir wirklich lachen!





Es handelt sich hier schlicht um die ultimative Interpretation eines ultimativen, gerade noch straßentauglichen Supersportwagens. Vor dem Hintergrund seiner Motorsportwurzeln kann man sich auch nicht vorstellen, dass der F1 jemals übertroffen werden könnte. Großes Kompliment an den Eigner, der dieses grandiose Fahrzeug tatsächlich einsetzt und ihm die Spuren des Gebrauchs gönnt - nach unserer Ausfahrt hätte ein Passant annehmen können, dass dieser GTR gerade ein 1.000-Kiloter-Rennen absolviert hatte. Was für ein Irrtum. Aber die Eindrücke, die er in unsere Erinnerung gebrannt hat, werden uns noch sehr, sehr lange glücklich machen.

Fotos: Mathieu Bonnevie für Classic Driver © 2018

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/mit-einem-mclaren-f1-gtr-longtail-durch-die-schweizer-alpen>
© Classic Driver. All rights reserved.