

CLASSIC DRIVER

Maserati konnte sich nur schwer von diesem frühen MC12 trennen

Lead

Er wurde oft als attraktivster Supersportwagen des neuen Jahrtausends gefeiert, und offenbar wollte sich nicht einmal das Maserati-Werk von diesem MC12 aus 2004 verabschieden. Ehe das perlweiße Einhorn über Sotheby's Sealed verkauft wird, sind wir ihm durch die nächtlichen Straßen Mailands gefolgt.



Stellen Sie sich vor, Sie gehen nach einem netten Abendessen mit Freunden durch die leeren Straßen des Mailänder Stadtzentrums nach Hause, als Sie hinter der nächsten Ecke ein kehliges Heulen hören. Da Sie als Teenager zu viele japanische Horrorfilme gesehen haben, erwarten Sie sofort, dass Godzilla auftaucht und einige der Luxusboutiquen in der Via Montenapoleone zerquetscht. Doch glücklicherweise ist das Ungeheuer, das die Szene betritt, eine weitaus ansprechendere Art von feuerspeiender Kreatur. Die die meisten von uns nur aus Automärchen kennen, ein perlweißes Einhorn, könnte man sagen. Während Sie noch staunen, schleicht der Maserati MC12 auf Hüfthöhe an Ihnen vorbei in Richtung La Scala, mit dem Fahrer unter dem flachen Dach versteckt, während der 6,0-Liter-V12-Motor aus dem Enzo die Straßen beschallt.



Wenn wir schon vom Ferrari Enzo sprechen: Als Nachfolger der legendären Ferrari-Reihe 288 GTO-, F40- und F50-Reihe wurde er 2002 mit viel Brimborium vorgestellt. Im Vergleich erregte die Ankündigung des Maserati MC12, der auf demselben Kohlefaser-Monocoque, Getriebe und Motor basierte, weniger Aufsehen. Das Design von Frank Stephenson (Concept Design Director) nach einer Idee von Giorgetto Giugiaro war organischer als Ken Okuyamas zerklüfteter, über Schmetterlingstüren zugänglicher Ferrari Enzo, der das F1-Design der Scuderia auf die Spitze trieb. Wenn man beide Autos zusammen sieht, ist es erstaunlich, wie viel breiter, länger und höher (und tatsächlich aerodynamischer) der Maserati im Vergleich zum Ferrari ist. Kein Wunder, schließlich war der MC12 entwickelt worden, um Maserati zurück auf die Rennstrecke zu bringen. Der Plan sah vor, in den Jahren 2004 und 2005 jeweils 25 Fahrzeuge mit Straßenzulassung zu fertigen, wobei man annimmt, dass die wahre Zahl weitaus niedriger ist, vermutlich in den hohen Dreißigern. Dagegen verließen zehn Mal so viele Ferrari Enzo das Werk in Maranello.



Wir erinnern uns noch gut daran, wie wir damals die weiß-blaue Pressemappe aus dem Umschlag mit der italienischen Briefmarke nahmen, die CD-ROM in die Laufwerke unserer iMacs legten und die eleganten Bilder des perlweißen Supersportwagens mit den dunkelblauen Akzenten und dem Zweimeter-Spoiler am Heck bestaunten. 20 Jahre nach seiner Vorstellung auf dem Pariser Autosalon ist der Maserati MC12 heute zum begehrtesten aller Supersportwagen seiner Zeit avanciert - vor allem, weil er so selten ist, aber vielleicht noch mehr, weil es bis heute keine vergleichbaren, von der Rennstrecke abgeleiteten Supersportwagen von Maserati gibt. Man darf nicht vergessen, dass die 1990er-Jahre für Maserati eine schwierige Zeit waren. Nachdem die italienische Regierung das Unternehmen vor dem Bankrott gerettet und Fiat die Marke an Ferrari verkauft hatte, waren die frühen 2000er-Jahre eine Zeit der Hoffnung. Während der neue 3200 GT und der Quattroporte die Marke aus Modena wieder auf die Landkarte brachten, signalisierte der MC12 die Rückkehr zum Ruhm im Motorsport, insbesondere in der GT1-Klasse der FIA-GT-Serie. Nur der Himmel, so schien es, war die Grenze.



Wie der Bugatti EB110 aus den frühen 1990er-Jahren - seinerseits ein Fackelträger des Optimismus und ein Botschafter des technologischen Fortschritts für die angeschlagene italienische Autoindustrie - umwehte den Maserati MC12 die Aura des Außergewöhnlichen und eine ganz eigene, leicht schräge, aber sehr beeindruckende Ausstrahlung. Nachdem wir ihn kürzlich bei Events wie dem Concorso d'Eleganza Villa d'Este oder dThe I.C.E. wieder live gesehen haben, können wir sagen, dass der MC12 besser gealtert ist als jeder andere Supersportwagen aus jener Ära. Und unserer bescheidenen Meinung nach hat es seit dem McLaren F1 GTR „Longtail“ keinen anderen straßenzugelassenen Rennwagen mit einer ähnlichen Präsenz gegeben. Ähnlich wie beim F1 steigerten die Rennerfolge des MC12 „Versione Corse“ die Begehrlichkeit des MC12 „Stradale“. In der Saison 2005 der FIA-GT-Serie stürmte Maserati zum Sieg in der Herstellerwertung und holte fast doppelt so viele Punkte wie Ferrari. Auch auf der Straße distanzierte sich der MC12 weiter von seinem Rivalen aus Maranello, dank eines spektakulären, abnehmbaren Hardtops, das dem des F50 nachempfunden war und es Fahrer und Beifahrer ermöglichte, die volle akustische Wucht des V12-Motors zu erleben, während sie zugleich ihren Bräunungsfaktor erhöhten.



Von der Corse-Version des MC12 baute insgesamt nur 13 Exemplare, einen Prototypen und zwölf Kundenfahrzeuge. [Ein leuchtend orangefarbenes Corse-Exemplar wird am 31. Januar bei der Pariser Auktion von RM Sotheby's versteigert.](#) Der Schätzwert liegt bei 2,8 bis 3,5 Millionen Euro. Alle Straßenversionen trugen die ikonische zweifarbige Lackierung in Fidschiweiß und Blau, mit Ausnahme eines schwarzen Autos, das für Michael Schumacher gebaut wurde. Das hier vorgestellte Exemplar mit der Fahrgestellnummer 12081 gehört gemäß Chassisnummer zu den frühesten Modellen und wurde im November 2004 fertiggestellt. Interessanterweise ging dieser MC12 nicht direkt an seinen neuen Besitzer, sondern blieb vermutlich für Werbezwecke zunächst im Werk, ehe es im April 2006, etwa 18 Monate nach seiner Endmontage, an seinen ersten privaten Besitzer ausgeliefert wurde. Wurde er als Pressefahrzeug genutzt? Oder fiel es dem Team von Maserati einfach schwer, sich von seinem neuen Vorzeigegauto zu trennen? Wir werden es nie genau erfahren.



Der erste private Besitzer des Wagens war der offizielle Maserati-Importeur in Malaysia. Der MC 12 wurde nach Kuala Lumpur verschifft, wo er etwa zehn Jahre lang als Eckpfeiler der Sammlung des Besitzers ausgestellt wurde und dabei nur wenig bewegt wurde. Mit seinem nächsten Besitzer kehrte er nach Europa zurück und wurde in Deutschland zugelassen, wo er seitdem geblieben ist und derzeit weniger als 6.700 Kilometer ab Neuzulassung aufweist. Zu einem Schätzwert zwischen vier und fünf Millionen Euro wird das außergewöhnliche Exemplar des [Maserati Homologations-Supersportwagens von Sotheby's Sealed in München ohne Limit angeboten.](#) Sie können Ihr Gebot zwischen dem 31. Januar und dem 7. Februar 2024 abgeben.

Galerie

Related auctions:

Sotheby's Sealed - Maserati MC12

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/sponsored-content/maserati-konnte-sich-nur-schwer-von-diesem-fruehen-mc12-trennen>

© Classic Driver. All rights reserved.