



1 070 000 Euro

350 km/h

375 Stück

916 PS

Yellow-Strom für eine Million



Gelb, giftig, gierig: Der McLaren P1 nutzt die Kraft der zwei Herzen, um absoluten Spitzensport zu bieten – da hat AUTO BILD-Redakteur Jörg Maltzan gut lachen

Plug-in-Hybrid? Das verbindet wohl kaum jemand mit einem der schärfsten Supersportler des Jahres.

■ Es ist noch gar nicht so lange her, da wäre man mit einem Hybriden am Nürburgring, in Spa oder Monza einfach aus der Boxengasse getrieben worden. Doch die Zeiten haben sich geändert. In der Formel 1 zum Beispiel jagen Vettel und Co schon seit Jahren mit zusätzlicher Elektropower (KERS) nach WM-Titeln. Und auch die Sportwagenszene hat den Kick des Hybridantriebs inzwischen für sich entdeckt – allerdings nicht, weil das Öko-Gewissen plagt, sondern weil

die Renner unter Strom einfach noch mehr Fahrspaß bieten. Nach Porsche und Ferrari hat jetzt auch McLaren einen Elektrosportwagen angekündigt, der gegen den 918 aus Zuffenhausen und die Italo-Diva LaFerrari konkurrieren will. Sein Name: P1. Schon jetzt hatte AUTO BILD Gelegenheit, den Starkstrom-Flitzer aus England zu begutachten.

Auf den ersten Blick sieht der P1 aus, wie ein typischer Supersportwagen eben aussieht. Vorder-

und Hinterwagen sind etwa gleich lang, wie bei allen Handling-Extremisten wurde der schnelle Brite als Mittelmotor-Zweisitzer ausgelegt. Der Fahrer sitzt tief und noch zentraler zwischen den Achsen als beim McLaren MP4-12C, von dem er abgeleitet ist. Nur 1395 Kilo Leergewicht streben die Engländer an – obwohl die 90 Kilo leichte Kohlefaser-Karosserie hinten in einem Alurahmen gleich zwei Motoren aufnehmen muss: den 737 PS starken V8 und zusätzlich eine 26 Kilo

Auf den giftig-gelben und sündhaft teuren McLaren P1 trifft trotzdem beides zu

schwere Elektro-Maschine. Dazu kommt dann noch der Lithium-Ionen-Akku mit 96 Kilo.

McLaren verspricht im reinen Elektrobetrieb mindestens zehn Kilometer Reichweite sowie eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 160 km/h. Und anders als zum Beispiel der Ferrari kann der P1 sogar an der Steckdose tanken. Damit darf er dann mautfrei die Londoner Innenstadt befahren – auch wenn sich P1-Käufer bei einem Stückpreis von über einer Million Euro

und nur 375 geplanten Exemplaren darüber wohl kaum Gedanken machen dürften.

Der E-Motor verfolgt im McLaren ohnehin nicht das hehre Ziel des Sparens, sondern dient vielmehr der Verbesserung des Spurtvermögens. Um dem recht kleinen 3,8-Liter-Motor eine Litterleistung von fast 200 PS abzurufen, benötigt er zwei riesige Turbinen, die jeweils mit bis zu 2,4 Bar (MP4-12C: 2,2 Bar) anblasen. Da herrscht ordentlich Druck im Gehäuse.

Doch große Turbos haben auch große Nachteile: Sie verschlechtern Ansprechverhalten und Drehfreude. Und exakt hier greift der mit einer separaten Kupplung in den Antriebsstrang integrierte E-Motor ein. Er liefert 179 PS und schiebt den P1, der anders als der Porsche 918 ein reiner Hecktriebler ist, nachhaltig nach vorn.

Im Zusammenspiel mit dem Verbrenner ergibt sich eine Systemleistung von 916 PS und 900 Newtonmeter Drehmoment. Entsprechend ►

Grimmig oder grinsend?
Vor allen Dingen auffällig –
was sicher nicht schadet



Mittendrin statt nur dabei: Redakteur Jörg Maltzan fühlt sich im P1 gut aufgehoben, die Sitzposition verspricht auf der Rennstrecke viel Spaß (oben). Geschwindigkeit und Drehzahl werden dem Fahrer im zentralen Display angezeigt (oben rechts), der Heckspoiler fährt maximal 30 Zentimeter in die Höhe (rechts) und schafft so bis zu 600 Kilo Anpressdruck bei 257 km/h – da zollt der Autor Respekt

atemberaubend lesen sich die angestrebten Beschleunigungswerte: null bis 100 km/h unter drei Sekunden, null bis 200 km/h in unter sieben Sekunden und null bis Tempo 300 in unter 17 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 350 km/h – elektronisch abgeregelt, der P1 könnte noch deutlich schneller. Und die Turboteknik besitzt auch ihre guten Seiten. So erreicht der P1-Achtzylinder seine Höchstleistung mindestens 1000 Umdrehungen früher als Porsche 918 und LaFerrari. Das dürfte ihn im Zusammenspiel mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe vor allem im normalen Straßenverkehr ziviler, leichter fahrbar und damit angenehmer machen.

Dafür spricht auch das intelligente Fahrwerk des McLaren. Neben den aktiven Dämpfern hat der P1 verstellbare Federn, die für jedes Rad einzeln über eine Hydropneumatik angesteuert werden. Außerdem hilft das gezielte Abbremsen des kurveninneren Hinterrads beim Einlenken in den Scheitelpunkt (Brake Steer), den Hightech-

TECHNISCHE DATEN	
McLaren P1	
V8-Mittelmotor, Biturbo • Hubraum 3799 cm ³ • Leistung 542 kW (737 PS) bei 7500/min • max. Drehmoment 720 Nm bei 4000/min • E-Motor • 132 kW (179 PS) • 206 Nm • Systemleistung 674 kW (916 PS) • Hinterradantrieb • Siebengang-DSG • L/B/H 4588/1946/1188 mm • Leergewicht 1395 kg • 0-100 km/h unter 3 s • Spitze 350 km/h	der P1 verstellbare Federn, die für jedes Rad einzeln über eine Hydropneumatik angesteuert werden. Außerdem hilft das gezielte Abbremsen des kurveninneren Hinterrads beim Einlenken in den Scheitelpunkt (Brake Steer), den Hightech-
Preis: 1 070 000 Euro	

Sportler perfekt durch jede Biegung zu treiben. In der Formel 1 wurde diese Technik verboten.

Auf der Rennstrecke will der P1 der Schnellste der Schnellen sein. Die Abstimmung für den scharfen Einsatz erfordert vom Fahrer allerdings die Beherrschung einer umfangreichen Schalter-Choreographie. Zunächst muss er den P1 aus der Komfortzone holen und in den „Active Mode“ bringen. Anschließend aktiviert die M-Taste die Lenkradwippen und das manuelle Schalten. Außerdem entscheidet der Pilot per Schalterdruck, mit welcher Intensität er auf Bestzeitenjagd geht: „Sport“, „Track“ oder gar „Race“.

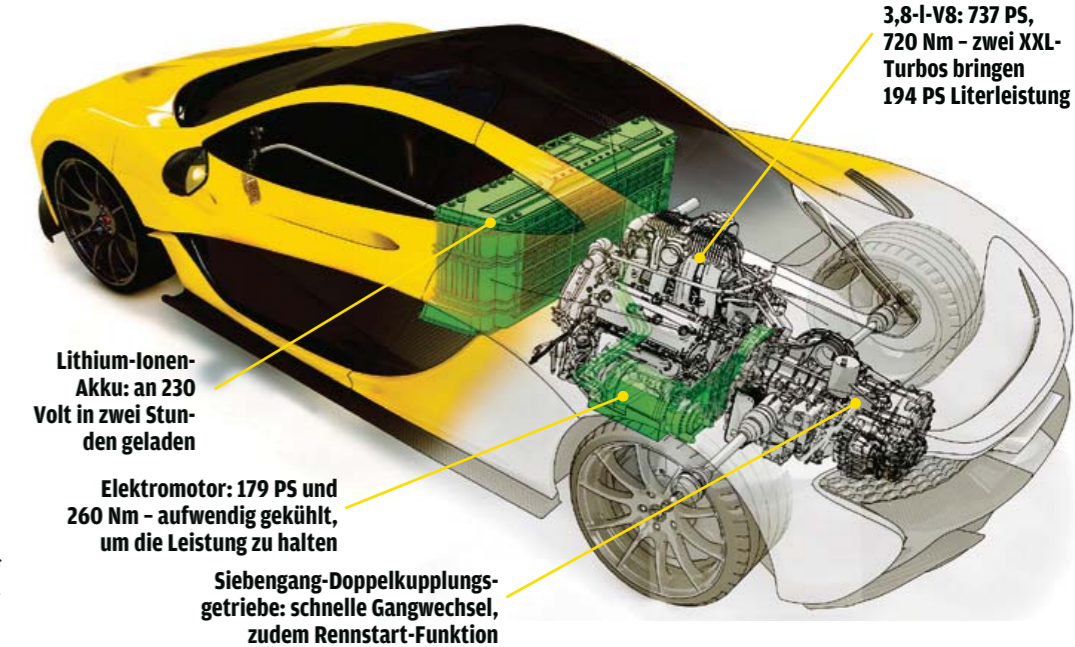
In letzter Position senkt sich der P1 um fünf Zentimeter ab und kauert nur noch 1,14 Meter über der Fahrbahn. Die Federrate verfestigt sich um 300 Prozent. Außerdem fährt der Heckflügel nicht nur um zwölf, sondern um maximal 30 Zentimeter nach oben. Zusammen mit zwei am Unterboden vor den Vorderrädern platzierten Klappen erhöht sich der Anpressdruck auf 600 Kilo bei 257 km/h – kein Auto mit Straßenzulassung dürfte damit mehr Querbeschleunigung ermöglichen. Die Metamorphose vom Boulevardtäter zur Pistensau dauert dabei nur wenige Sekunden – auch das ist rekordverdächtig schnell.

Selbstverständlich gibt es im eiligen Engländer auch eine Launch-Funktion für einen waschechten Rennstart. Zusätzlich trägt der P1 auf seinem Lenkrad zwei magische Knöpfe. Einen blauen Schalter links und einen roten auf der rechten Seite, „Instant Power Assist System“ (IPAS) und



Rücken-Wind: Die Gestaltung des Hecks gehorcht den Gesetzen der Aerodynamik – und macht mächtig Eindruck

Höchstleistung durch Hybridtechnik



3,8-l-V8: 737 PS, 720 Nm – zwei XXL-Turbos bringen 194 PS Literleistung

Lithium-Ionen-Akku: an 230 Volt in zwei Stunden geladen

Elektromotor: 179 PS und 260 Nm – aufwendig gekühlt, um die Leistung zu halten

Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe: schnelle Gangwechsel, zudem Rennstart-Funktion

„Drag Reduction System“ (DRS). Der erste liefert zusätzlichen Boost aus der E-Maschine bei vollem Leistungseinsatz, der zweite steuert die aktive Aerodynamik. Auch hier lässt die Formel 1 grüßen.

Damit dürfte der P1 bestens gerüstet sein für Rennstrecken wie die Nordschleife, wo der Kampf um die Krone der Supersportwagen traditionell ausgetragen wird. Bis-

lang liegt aus der Elektrosportler-Zunft nur eine Zeit vor, die des Porsche-918-Prototyps: sieben Minuten und 14 Sekunden brachte er für die Grüne Hölle – mit stehendem Start. Porsche will aber noch schneller werden. Müssen sie auch. Denn sowohl McLaren (der P1 wird ab September ausgeliefert) als auch Ferrari haben angekündigt, die Sieben-Minuten-Schallmauer zu durchbrechen. Irre! Und womöglich werden die Hybriden in den Boxengassen demnächst den Ton angeben.



Fazit

Faszinierend, dieser Hightech-Renner. Als Plug-in-Hybrid und mit einer großen Portion Formel-1-Technik gewürzt, wird der McLaren P1 mit Sicherheit für Furore sorgen. Porsche und Ferrari bekommen ernsthaftige Konkurrenz! **Jörg Maltzan**