



Maserati MC20

Modena - Maserati präsentiert den MC20, ein Meisterwerk der Technik und des Designs, das für die Marke mit dem Dreizack den Beginn einer neuen Ära einläutet. Mit dem MC20 kehrt Maserati auf die Bühne der Supersportwagen zurück, wo sich Luxus und Leistung mit dem einzigartigen Maserati-Stil vermählen. Der MC20 ist ein Sportwagen mit einer überwältigenden aerodynamischen Effizienz. Hinter seinem grossartigen Aussehen verbirgt sich eine kompromisslos sportliche Seele, mit dem neuen 630 PS starken V6-Nettuno-Motor, der eine Beschleunigung von 0-100 km/h in weniger als 2,9 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von über 325 km/h liefert. Das Aggregat ist eine 100% Maserati-Eigenentwicklung und profitiert von der MTC-Technologie (Maserati Twin Combustion), einem innovativen Vorkammer-Verbrennungssystem, das aus der Formel 1 abgeleitet wurde. Konzeption, Planung und Produktion des Motors erfolgen intern bei Maserati.

Der MC20 ist gebaut, um auf der Rennstrecke zu stürmen, aber auch für den Strassenverkehr, mit ausgezeichneten Eigenschaften hinsichtlich Fahrbarkeit, Komfort und Sicherheit. Im Innenraum begegnen sich Effizienz und Luxus, wie man es von einem echten Maserati erwartet.

Der MC20 wurde in Modena entworfen und wird am gleichen Standort gebaut, wo 80 Jahre lang Maserati-Automobile entstanden. In der Viale Ciro Menotti wurde dort, wo bisher die Modelle GranTurismo und GranCabrio montiert wurden, eine neue Produktionslinie eingerichtet samt einer komplett neuen Lackieranlage. Das Projekt begann im Januar 2019.

Bestes Leistungsgewicht in seiner Klasse

Der MC20 ist mit weniger als 1500 kg besonders leicht, und dank einer Motorleistung von 630 PS erreicht er mit 2,33 kg/PS das beste Masse-/Leistungsverhältnis in seiner Klasse. Das geringe Eigengewicht des Wagens wurde ohne Kompromisse beim Komfort erreicht. Der MC20 hat alles, was ein Fahrzeug dieser Klasse heutzutage haben muss, um eine sportliche und anspruchsvolle Kundschaft zufrieden zu stellen, die nicht nur Leistung, sondern auch Komfort und Luxus erwartet. Bei der Auswahl der Materialien hat man bei Maserati keine Mühe gescheut. Das gesamte Chassis besteht aus Kohlefaser und Verbundwerkstoffen. Die Vorteile sind ein geringeres Gewicht, schnellere Werkzeugwechselzeiten und grösserer stilistische Freiheit bei der Gestaltung. Kohlefaser ermöglicht die Herstellung von Formen, die mit pressgeformten Metallblechen nicht möglich wären. Die Schmetterlingstüren sind ein markantes Beispiel davon.

Optimierte Aerodynamik

Mehr als zweitausend Mannstunden im Windkanal von Dallara und über tausend CFD-Simulationen (Computational Fluid Dynamics) haben es ermöglicht, einen Sportwagen mit optimaler Aerodynamik zu entwerfen, der gleichzeitig ein echtes Kunstwerk ist. Elegant und sportlich, effizient und leicht. Unverwechselbar.



Aus aerodynamischer Sicht besteht der MC20 aus zwei Bereichen: Im oberen Teil des Wagens sind stilistische Kriterien vorherrschend, während im unteren Teil die technischen Aspekte entscheiden.

Farblich wird dies durch die Farbe Schwarz bzw. Kohlefaser verdeutlicht. Im oberen Teil des Wagens entsprechen die Formen in erster Linie ästhetischen Prioritäten. Die aerodynamischen Elemente sind so ausgelegt, dass eine hohe Effizienz erreicht wird, ohne das stromlinienförmige, elegante Profil zu beeinträchtigen.

Die Luftauslässe in der Motorhaube und die seitlichen Lufteinlässe zum Motor, die auch den Ladeluftkühler kühlen, sind somit „natürliche“ Merkmale und aus bestimmten Blickwinkeln praktisch unsichtbar.

Es gibt keine offensichtlichen aerodynamischen Anbauteile. Nur ein diskreter Heckspoiler senkt den Auftrieb an der Hinterachse, ohne die Ästhetik des Wagens zu stören. Im unteren Teil des MC20 hingegen haben technische Kriterien das Sagen.

Die vorderen Luftkanäle wurden optimiert, um eine effiziente Luftverteilung über die Kühler und den Boden und zum Fahrzeugoberbau zu gewährleisten.

Besondere Achtung wurde dabei auf die Steuerung der Wärmeströme gelegt. Der Boden ist vollständig ummantelt und war Gegenstand komplexer Konstruktionsanalysen zur Optimierung der aerodynamischen Effizienz.

Im vorderen Bereich sorgt ein ausgeklügeltes System von Wirbelgeneratoren dafür, dass der Luftstrom punktuell gezielt erhöht wird, bevor er den Chassis-Boden erreicht. Zu diesem Zweck hat der Boden eine spezielle Buckelform, die zur Mitte hin ansteigt.

Der Entlüftungskanal hinter dem Vorderrad beginnt ungefähr dort, wo der Buckel seine größte Ausdehnung erreicht, und setzt sich entlang der Seite fort. Durch den Ausstoss der von unten und vom Radkasten angesaugten Luft wird ein beträchtlicher Abtrieb in Linie mit der Vorderachse erzeugt.

Die Anwendung dieses vom Rennsport abgeleiteten Features erforderte eine besondere Form des Kohlefaser-Monocoques, des Radkastens und der Türen, wie dies auch schon beim MC12 der Fall war.

Die Türschweller-Luftkanäle, die sich unmittelbar vor den Hinterrädern in einer Zone mit natürlichem Überdruck befinden, ermöglichen den notwendigen Luftstrom durch den Motorraum, ohne den Widerstand zu erhöhen.

Im hinteren Bereich des Bodens befindet sich schliesslich ein grosser Diffusor mit unterschiedlich tiefen Kanälen und optimierten, vertikalen Spoilern, die die Druckunterschiede zwischen den verschiedenen Abschnitten ausnutzen, um Wirbel zu erzeugen und den Luftstrom anzuregen.



Dank der leidenschaftlichen Sorgfalt, mit der diese Merkmale entwickelt wurden, und dem ständigen Bemühen, technische Eigenschaften mit ästhetischen Ansprüchen zu verbinden, besitzt der MC20 eine hohen Abtrieb kombiniert mit einem ausgezeichneten Luftwiderstand. So bleibt er auch bei einer Höchstgeschwindigkeit von über 325 km/h immer fest am Boden haften.

Performance

Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei über 325 km/h mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in weniger als 2,9 Sekunden und von 0 auf 200 km/h in weniger als 8,8 Sekunden.

Für die elektrische Version, die eine Reichweite von über 380 km haben wird, beträgt die Höchstgeschwindigkeit über 310 Stundenkilometer, mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 2,8 Sekunden und von 0 auf 200 km/h in 8,4 Sekunden.

Das gleiche Monocoque für drei Versionen

Das Monocoque aus Verbundwerkstoff ist ein Konzentrat aus Technologie und Leistung. Das Design des Kohlefaser-Monocoques wurde dank der Kooperation zwischen Maserati und Dallara erreicht, die beide führend in der Konstruktion und im Bau von Rennsportwagen sind.

Das Monocoque wurde von Anfang an für alle drei Versionen des MC20 entwickelt, die für die kommenden Jahre geplant sind: Coupé, Cabrio und elektrisch. Architektur und Geometrie des Monocoques sind für alle drei Ausführungen gleich, unterscheiden sich jedoch in der Verteilung der Kohlenstofffasern und -schichten. Die Monocoques haben also die gleiche Form aber unterschiedliche strukturellen Eigenschaften: Beim Coupé liegt der Schwerpunkt auf Leichtigkeit und Leistung; das Cabrio verlangt aufgrund des fehlenden Daches eine höhere Torsionssteifigkeit; und die elektrische Version wird insgesamt steifer und mit einem verbesserten Schutz für den Batteriebereich ausgelegt sein. Die gleiche Monocoque-Form wird somit für alle drei Ausführungen des MC20 verwendet. Unterschiede gibt es lediglich bei der Art, der Menge und der Anordnung der Kohlenstofffasern.

Radaufhängungen

Die äusserst kompakte Vorderradaufhängung verfügt über einen Doppelquerlenker mit halbvirtueller Lenkachse, zwei Unterlenker und einen Oberlenker. Das gleiche halbvirtuelle Layout wird beim MC20 für die Hinterradaufhängung verwendet, eines der wenigen Beispiele auf dem heutigen Markt mit dieser Anwendung.

Die halbvirtuelle Aufhängung ermöglicht es, die Aufstandsfläche des Reifens bei Kurvenfahrten konstant zu halten, wodurch hohe Querbeschleunigungen gewährleistet werden und das Handling in jeder Situation und bei jeder Geschwindigkeit natürlich und intuitiv bleibt.



Der Motor

Der neue Motor ist ein durch internationale Patente geschütztes 3,0-Liter-Biturbo-V6 mit 90-Grad-V-Architektur und trägt den Namen „Nettuno“. Er wurde komplett in Eigenregie entwickelt und führt eine Verbrennungstechnik, die bisher nur in der Formel 1 zu finden war, auf einem Strassenfahrzeug ein. Das Aggregat ist zu 100% Made in Modena und ist derzeit das leistungsstärkste in Produktion befindliche 6-Zylinder-Triebwerk. Der Nettuno wurde von den Motorspezialisten der technischen Abteilung von Maserati mit ständiger Unterstützung des Innovation Labs in Modena Bauteil für Bauteil entwickelt und verfügt über die fortschrittlichste Technologie aller heute auf dem Markt befindlichen Strassenfahrzeugmotoren.

Der Motor weist **drei** Hauptmerkmale auf:

Die Vorkammer: Eine Brennkammer befindet sich zwischen Zentralelektrode und herkömmlicher Brennkammer und ist über eine Reihe speziell angeordneter Löcher mit dieser verbunden.

Seitliche Zündkerzen: Herkömmliche Zündkerzen tragen zu einer konstanteren Verbrennung bei, wenn der Motor auf einem Niveau läuft, bei dem sich nicht die Vorkammer einschalten muss.

Doppel-Einspritzsystem - direkt und indirekt: In Verbindung mit dem Einspritzdruck von 350 bar reduziert das System Geräusche im unteren Drehzahlbereich, senkt die Emissionen und verringert den Verbrauch.

Der neue Nettuno-Motor verfügt über eine doppelte Brennkammer für jeden Zylinder. Die Konstruktion umfasst eine Vorkammer, in der sowohl die Zündkerze als auch der Injektor eingebaut sind. Das Luft-Kraftstoff-Gemisch wird während des Kompressionshubs des Kolbens in die Vorkammer gedrückt. In der Nähe des oberen Totpunktes entzündet die Hauptzündkerze das Gemisch in der Vorkammer, wodurch eine Initialverbrennung ausgelöst wird, die sich dann (über spezielle Löcher) in die konventionelle Brennkammer ausbreitet. Das Verfahren erzeugt eine Verbrennung mit mehreren Flammenfronten, die sich durch eine hohe Turbulenz und damit einen höheren Wirkungsgrad auszeichnet; dies verbessert den Gesamtwirkungsgrad des Motors und erhöht die spezifische Leistung, ohne negative Auswirkungen auf den Kraftstoffverbrauch.

Der neue Nettuno-Motor erbringt eine Leistung von 210 PS/Liter. Damit ist er derzeit der beste 6-Zylinder-Motor seiner Klasse in Bezug auf die spezifische Leistung.

Antrieb

Das Automatikgetriebe ist ein 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe im Ölbad mit 6 normalen und zwei Overdrive-Gängen, um die Einhaltung der Emissionsvorschriften zu gewährleisten.



Virtuelle Entwicklung des Fahrzeugs

97% der Entwicklung des MC20 wurde virtuell durchgeführt, d.h. mit Hilfe eines als Virtual Vehicle Dynamics Development bezeichneten Systems, das von Maserati selbst entwickelt wurde und auf einem sehr komplexen mathematischen Modell namens Virtual Car basiert. Hier können alle denkbaren Parameter eingegeben werden (die Ingenieure versichern uns, dass es auch das berücksichtigen kann, was der Fahrer zum Frühstück hatte).

Die virtuelle Entwicklung verkürzt die Lieferzeiten und ermöglicht es, die optimale technische Lösung schneller und mit geringeren Kosten zu finden. Zum Beispiel ist es möglich, 3 verschiedene Stossdämpferlösungen zu beurteilen und innerhalb kurzer Zeit die geeignetste auszuwählen.

Die Endabstimmung findet natürlich auf der Rennstrecke und auf den Apenninstrassen oberhalb von Modena statt, die seit jeher das Maserati-Testgelände sind.

Maserati präsentiert den neuen Hochleistungsmotor Nettuno: Formel-1-Technologie für die Strasse

Der neue Motor ist das Herz des künftigen Supersportwagens MC20, der im September seine Weltpremiere feiert. Das Triebwerk wurde vollständig bei Maserati in Modena entworfen: im Maserati Innovation Lab in der Via Emilia Ovest, in der Kreativschmiede in der Via Delle Nazioni (die historische Basis von Maserati Corse) und am Engine Hub am Stammsitz in der Viale Ciro Menotti, wo das Aggregat auch produziert wird. Derzeit werden dort die neue Produktionslinie und die neue Lackiererei für den kommenden MC20 eingerichtet.

Der neue Motor ist das Ergebnis einer technischen Revolution, die durch internationale Patente geschützt ist. Er entstand aus der Leidenschaft und dem Engagement eines Teams hochqualifizierter Techniker und Ingenieure. Damit nahm Maserati die Herausforderung an, nach 20 Jahren wieder einen neuen, innovativen Hochleistungsmotor am Stammsitz in Modena zu entwickeln und zu produzieren.

Das Projekt ist für Maserati von strategischer Bedeutung, denn die Marke bereitet sich auf die Einführung des neuen MC20 vor, der vollständig in Modena hergestellt wird und bei dem das Aggregat im Mittelpunkt steht.

Das Fahrzeug wird am 9./10. September in Modena während der Veranstaltung „MMXX: The time to be audacious“ offiziell präsentiert. Zur selben Gelegenheit werden auch neue Modelle vorgestellt, die in den kommenden Jahren in Produktion gehen werden, dazu innovative Antriebssysteme sowie weitere ehrgeizige Programme.

Der neue 3,0-Liter-Sechszylindermotor besitzt eine 90°-V-Architektur mit Twin Side Turbo Technologie und verfügt über eine Trockensumpfschmierung (eine klassische Lösung bei Supersportwagen). Er liefert 630 PS bei 7.500 U/min und ab 3.000 U/min ein maximales Drehmoment von 730 Nm. Seine spezifische Leistung beträgt 210 PS pro Liter.



Das Verdichtungsverhältnis liegt bei 11:1, der Hub beträgt 82 mm und die Bohrung 88 mm. Ein Highlight des Motors ist das innovative Vorkammer-Verbrennungssystem mit Doppelzündung. Diese Technologie stammt aus der **Formel 1** und ist jetzt erstmals für einen für die Strasse bestimmten Motor verfügbar.

Der Motor weist **drei** Hauptmerkmale auf:

Die **Vorkammer**: Eine Brennkammer befindet sich zwischen Zentralelektrode und herkömmlicher Brennkammer und ist über eine Reihe speziell angeordneter Löcher mit dieser verbunden.

Seitliche Zündkerzen: Herkömmliche Zündkerzen tragen zu einer konstanteren Verbrennung bei, wenn der Motor auf einem Niveau läuft, bei dem sich nicht die Vorkammer einschalten muss.

Doppeleinspritzsystem - direkt und indirekt: In Verbindung mit dem Einspritzdruck von 350 bar reduziert das System Geräusche im unteren Drehzahlbereich, senkt die Emissionen und verringert den Verbrauch.

Einen massgeblichen Beitrag für das Entstehen des Nettuno Motors leistete das Maserati Innovation Lab, das dank virtueller Analysen die Entwicklungs- und Planungszeiten erheblich verkürzte.

Das neue Triebwerk „Made in Modena“ wurde auf ein aussergewöhnlich hohes Leistungs- und Drehmomentniveau optimiert und wird zum ersten Mal im Supersportwagen MC20 zum Einsatz kommen. Der MC20 bringt Maserati zurück in die Welt des Rennsports.

Technische Daten	
Hersteller	Maserati
Motorarchitektur	90°-V6
Hubraum	3.0 l
Bohrung x Hub	88 x 82 mm
Verdichtungsverhältnis	11 : 1
Zündfolge	1-6-3-4-2-5
Maximale Leistung	630 PS bei 7.500 U/min
Maximales Drehmoment	730 Nm bei 3.000 bis 5.500 U/min
Höchstdrehzahl	8.000 U/min
Turbolader	Twin Side Turbo mit elektronisch gesteuertem Waste Gate
Zündsystem	Doppelzündung mit passiver Vorkammer
Schmierpumpe	Vollvariable Ölpumpe
Schmiersystem	Trockensumpfschmierung mit Spülpumpen und externem Öltank
Kraftstoffsystem	PDI (Direkteinspritzung 350 bar und Vorkammereinspritzung 6 bar)
Ventiltrieb und Steuerung	Doppelte obenliegende Nockenwelle mit variabler Ventilsteuerung
Motorbreite	1.000 mm
Motorhöhe	650 mm
Motorlänge	600 mm
Motorgewicht (DIN)	unter 220 kg
Abgaseinstufung	EU6D / China 6B / Ulev 70



Maserati Engine Hub: das neue Maserati-Motorenzentrum

Nettuno, der bahnbrechende Motor des MC20, ist das erste Kind des Maserati Engine Lab, das im Werk Viale Ciro Menotti in Modena eingerichtet wurde. Der 6-Zylinder-Doppelturbo-Motor des neuen Maserati Supersportwagens, wurde komplett in Modena entwickelt, erprobt und getestet, in der Anlage, die heute eines der Kronjuwelen des Unternehmens ist. Mehr als 100 Ingenieure, Techniker und Facharbeiter sind hier in Vollzeit beschäftigt. Sie arbeiten nicht nur an den Motoren von heute, sondern auch an den Elektroantrieben der Zukunft.

Maserati hat seit 1998 keine eigenen Motoren mehr gebaut. Für den MC20 erweckt Maserati nun einen wichtigen Baustein seiner Erfolgsgeschichte wieder zum Leben. 2013 wurde im Rahmen der neuen Unternehmensstrategie ein Geschäftsplan verabschiedet, der 2015 zur Gründung des Engine Hub führte. Es ist sicherlich auch dieser Einrichtung zu verdanken, dass Maserati in eine neue Ära eintritt. Die getätigten Investitionen führten zu einem Motorenentwicklungs- und Produktionszentrum, das heute eines der modernsten der Welt ist. Hier werden alle Schritte von der Konstruktion des Motors bis zum Einbau in das Fahrzeug überwacht und alle wesentlichen Tests für die Zertifizierung und Verifizierung durchführt.

Das Maserati Engine Hub umfasst fünf getrennte Bereiche: Montagehalle; Prüfraum; Werkhalle, in der der Motor in das Fahrzeug eingebaut wird; Abgas-Rollenprüfstände und Produktion.

Für jeden neuen Motor wird alles, was zu seiner Konstruktion erforderlich ist, in einer Stückliste erfasst. Alle Bauteile, und beim Nettuno sind es mehr als 300, werden in einem speziellen versiegelten Mehrschicht-Container untergebracht. Dieser enthält bis zur letzten Schraube alles, was für die Montage des Motors benötigt wird. Dieser „fahrbare“ Container wird in die Montagehalle gebracht, wo spezialisierte Techniker jeden einzelnen Motor von Hand zusammenbauen. Dabei verwenden sie Spezialvorrichtungen, die während der Entwicklungsphasen des Motors eigens entwickelt wurden. Jeder Motor wird ausserdem mit Präzisionsinstrumenten akribisch überprüft, um die Qualität des Endprodukts und eine einwandfreie Verarbeitung zu gewährleisten. Die Montagearbeit erfolgt in klimatisierten Räumen mit kontrollierter Atmosphäre. Die Luftreinheit ist dabei von grundlegender Bedeutung, da jedes kleinste Staubpartikel die Funktion kritischer Komponenten wie Antriebswelle, Kolben oder Gleitlager beeinträchtigen könnte, die extrem hohen Belastungen und Drehzahlen standhalten müssen. Die Montagetoleranzen liegen oft in einer Grössenordnung von wenigen Mikrometern (1/5 der Dicke eines menschlichen Haares).

Wenn der Motor vollständig zusammengebaut ist, wird er mit den Hilfskomponenten (elektrischer Generator, Klimakompressor und Systemverbindungen) komplettiert, auf einen Transportwagen gesetzt und in den Prüfraum befördert. Das Maserati Engine Hub verfügt über 5 Prüfräume mit Dynamometern, mit denen Motoren mit Leistungen zwischen 440 PS und 1.000 PS getestet werden können. In der Tat erinnern diese Prüfräume, in denen die Triebwerke zum ersten Mal gestartet werden, an eine Art Operationssaal.



Es handelt sich um eine ideale Umgebung, wie sie dem Motor nie wieder begegnen wird, denn sobald er einmal im Fahrzeug eingebaut ist, wird jeder Fahrer ihn auf eine andere Art beanspruchen. Im Prüfraum wird jeder Motor im Leerlauf, bei maximaler Drehzahl, auf der Beschleunigungsrampe und bei der Simulation einer Bergabfahrt getestet. Hierbei werden Betriebsdaten wie Kraftstoffverbrauch und Emissionen überprüft.

Vom Prüfraum gelangt der Motor in die Werkstatt, wo das Getriebe und andere Komponenten (wie Kühler, Abgasanlage und Ölbehälter) montiert werden, bevor er dann im Fahrzeug eingebaut wird. Von nun an beginnt der Motor ein neues Leben und wird weiteren Tests auf Rollenprüfständen und auf der Strasse unterzogen.

Im Maserati Engine Hub sind wir in der Lage, Fahrzeuge mit Motoren bis zu 1.000 PS und Geschwindigkeiten von etwa 300 Stundenkilometern zu testen, bevor wir ihre Leistungen nochmals auf der Rennstrecke überprüfen. Wir können das Potenzial des Motors, des Getriebes und der Hilfssysteme (Luftinlass, Abgasanlage, Kraftstoffzufuhr sowie Versorgungs- und Kühlsysteme) überprüfen. Die Zertifizierungstests werden ebenfalls im Maserati Engine Hub durchgeführt: Sie dauern bis zu 200 Stunden, denn jeder Markt verlangt 5 bis 6 verschiedene Prüfungen für die Zertifizierung, und jeder Test muss in allen Nutzungsmodi des Fahrzeugs wiederholt werden. Darüber hinaus sind in Europa seit September 2017 auch Fahrversuche mit dem PEMS (Portable Emissions Measurement System) obligatorisch, zusätzlich zu den bestehenden Abgasmessungen auf dem Rollenprüfstand. Diese Tests dauern jeweils ein paar Stunden und bedeuten, am Ende des Tages, mindestens einen Monat Fahrversuche. Die Entwicklung eines Motors erfordert zwischen sechs Monaten und einem Jahr im Prüfraum. Das heisst 400-600 Stunden auf den Rollprüfständen, um Emissionen und Kraftstoffverbrauch zu überprüfen. Erst wenn alle diese Schritte abgeschlossen sind, erfolgt die endgültige Freigabe zur Produktion des Motors, so wie er schliesslich im Fahrzeug eingebaut wird.

Wenn die Entwicklung des neuen Motors abgeschlossen ist, beginnt die eigentliche Produktion. Nach einigen Jahren Pause wird sie wieder im historischen Werk in der Via Ciro Menotti in Modena stattfinden. Für den MC20 wurde eine völlig neue Fertigungsstrasse mit 6 Montagestationen geschaffen. Für den Produktionsprozess werden hochinnovative Maschinen verwendet. Sie stellen jedoch keinen Ersatz dar für das Know-how und die Leidenschaft aller an der Produktion beteiligten Frauen und Männer. Ohne sie wäre es nicht möglich, solch einzigartige Fahrzeuge zu bauen, mit von Kunde zu Kunde unterschiedlichen Personalisierungen. Insgesamt dauert die Produktion eines einzelnen Motors etwa 25 Stunden, also wenig mehr als 3 Arbeitstage.

Technische Features des MC20

Die Bedienelemente des MC20-Fahrersitzes sind essentiell, funktionell und rationell. Der Fokus liegt ganz auf dem Fahrer und seinem Bedürfnis nach optimalen Leistungen. Alles ist darauf ausgerichtet, ihn zu unterstützen, das Beste aus seinem Maserati herauszuholen, ohne ihn abzulenken. Die Formen sind also einfach, mit sehr wenigen scharfen Kanten.



Die gewählten Materialien sind schwarz und auch die Polsterung ist dunkel, um Reflexe an der Windschutzscheibe zu vermeiden. Alles ist wie im Cockpit eines Rennwagens angeordnet, wobei Funktionalität und Sichtbarkeit an erster Stelle stehen.

Der Mitteltunnel ist mit Kohlefaser ausgekleidet und trägt nur die absolut notwendigsten Bedienelemente. Auch hier geht es darum, den Fahrer nicht abzulenken. Natürlich passt dieser ausgesprochen elegante Minimalismus bestens zum ästhetischen Konzept des Interieurs des MC20.

Das luxuriöseste Detail ist der Fahrmoduswähler: Mittig positioniert werden Fahrer und Beifahrer durch diesen unverkennbaren Selektor immer daran erinnert, dass sie sich an Bord eines Maserati befinden.

Der hochpräzise, mechanische Fahrmoduswähler erinnert an eine Luxusuhr. Er ist aus erlesenen Materialien gefertigt und typisch Maserati-Dunkelblau. Der Selektor mit dem Dreizack evoziert das Gefühl von Luxus, das jeden umschliesst, der in einen Maserati steigt. Dass der Fahrmoduswähler an eine Uhr erinnert, war eine symbolträchtige Entscheidung. Schliesslich ist im Kombiinstrument des MC20 die sonst für Maserati typische Analoguhr nicht mehr anzutreffen.

Das Sportlenkrad

Das Lenkrad wurde unter Mitwirkung von Andrea Bertolini, dem Chef-Testfahrer von Maserati Corse und ehemaligen Weltmeister mit dem MC12, entwickelt und entworfen. Es wurde ein dickeres Lenkrad gewählt, um die Ergonomie und das Sportwagengefühl zu maximieren. Auf dem Lenkrad sind nur die wichtigsten Tasten und Schalter vorhanden, einschliesslich der „Start“ und „Launch Control“-Buttons. Der MC20 ist der erste Maserati der neuen Generation, bei dem der Zündknopf im Lenkrad untergebracht ist, ein weiteres Symbol für den Sportcharakter dieses Wagens. Die Start- und Launch Control-Buttons sind mittig im Lenkrad integriert. Dieses ist mit schwarzem Leder und Kohlefasereinlagen bezogen. Wer eine rennsportliche Haptik bevorzugt, kann die Ausführung in Alcantara®-Leder wählen.

Die leicht zugänglichen, grosszügig dimensionierten an der Lenksäule befestigten Schaltwippen sind standardmässig aus dunklem Aluminium oder optional aus Kohlefaser, wenn man für den Innenraum das Carbon-Package gewählt hat.

Fahrmodi

Der MC20 verfügt über fünf Fahrmodi, die mit dem Selektor in der Mitte des Tunnels ausgewählt werden: WET, GT, SPORT und CORSA. Jedem Modus entspricht eine unterschiedliche Farbe: WET grün; GT blau; SPORT rot; CORSA gelb; ESC OFF orange.

Die Fahrmodi werden durch Betätigen des Drehselektors für ein paar Sekunden ausgewählt. Standardmässig startet der Wagen im GT-Modus. Um von GT auf SPORT zu wechseln dreht man nach rechts und hält den Selektor eine halbe Sekunde gedrückt; um von GT nach WET zu wechseln dreht man nach links und hält ebenfalls eine halbe Sekunde gedrückt.



Um den CORSA-Modus auszuwählen, muss man den Selektor 2 Sekunden gedrückt halten. Durch ein 5 Sekunden langes Drücken gelangt man in den ESC OFF Modus. Die längere Betätigungszeit soll sicherstellen, dass dieser Modus nicht versehentlich eingeschaltet wird.

Die Fahrmodi unterscheiden sich wie folgt:

GT-Modus (Standard-Fahrmodus)

Der GT-Modus ist der Standard-Fahrmodus, der beim Starten des Fahrzeugs aktiv ist. Er ist ideal für den täglichen Fahrbetrieb und bietet ein Höchstmass an Benutzerfreundlichkeit und Komfort.

- Motorleistung: normal
- Pedalempfindlichkeit: normaler Widerstand
- Auslassventile: nur bei über 5.000 U/min geöffnet
- Schaltung: langsam und sanft
- Federung: weich
- Traktionskontrolle: normal

WET-Modus

Der WET-Modus bietet das höchste Mass an Kontrolle auf nasser oder feuchter Fahrbahn, um Schleudern beim Beschleunigen oder in der Kurve zu verhindern.

- Motorleistung: begrenzt
- Pedalempfindlichkeit: normaler Widerstand
- Auslassventile: nur bei über 5.000 U/min geöffnet
- Schaltung: langsam und sanft
- Federung: weich
- Traktionskontrolle: alle Einstellungen aktiv

SPORT-Modus

Der SPORT-Modus bietet die höchsten Leistungen bei hoher Traktion und ist ideal für den Einsatz auf der Rennstrecke.

- Motorleistung: normal
- Pedalempfindlichkeit: geringer Widerstand, hohe Empfindlichkeit
- Auslassventile: ab 3.500 U/min geöffnet
- Schaltung: schnell und direkt
- Federung: hart
- Traktionskontrolle: Sport



CORSA-Modus

Der CORSA-Modus bietet dem Fahrer die extremste Erfahrung. Die Traktionskontrolle ist viel weniger aktiv und die Stabilitätskontrolle ist zwar aktiv, jedoch mit sehr hohen Schwellenwerten. Dieser Modus bietet den maximalen Fahrspass, ist aber auch am anspruchsvollsten.

- Motorboost: maximal (maximale Leistung sofort verfügbar)
- Pedalempfindlichkeit: geringer Widerstand, extrem empfindlich und ansprechend
- Auslassventile: immer geöffnet
- Schaltung: racing
- Federung: racing
- Traktionskontrolle: racing

Im CORSA-Modus kann der Fahrer die „Launch Control“-Funktion mit der Lenkradtaste aktivieren.

ESC OFF-Modus

Im ESC OFF-Modus sind alle Kontrollfunktionen deaktiviert. Er ähnelt dem CORSA-Modus, aber mit vollständig deaktivierter Traktionskontrolle.

Einstellbare Federung

Ein Knopf in der Mitte des Fahrmoduswählers ermöglicht es dem Fahrer die Einstellung der Federung anzupassen. Dies kann im SPORT- und im CORSA-Modus nützlich sein, wenn die Federung zu hart ist. Durch Drücken der SUSPENSION-Taste wird die Federung komfortabler und weicher. Besonders auf unebenem Gelände kann so dem Fahrer ein sportliches und gleichzeitig komfortables Fahrerlebnis geboten werden.

Radaufhängungen

Der MC20 verfügt über ein Doppelquerlenker-Aufhängungssystem mit aktiven Stossdämpfern. Die halbvirtuelle Doppelquerlenkeranordnung mit kurzer Spindel wird sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse verwendet. Dieser Aufhängungstyp gewährleistet die besten Leistungen hinsichtlich Handling und Fahrkomfort.

Die halbvirtuelle Doppelquerlenkerbaugruppe an der Vorderachse garantiert die beste Kontrolle des Lenkrads und höchste Lenkpräzision und dämpft die von der Strasse auf das Lenkrad übertragenen Schwingungen, wodurch der Gesamtkomfort verbessert wird.

Alle Komponenten sind für eine optimale Gewichtseinsparung aus geschmiedetem Aluminium gefertigt.

Bodenfreiheitsregler

Als Option ist ein System erhältlich, um bei niedrigen Geschwindigkeiten den Abstand zwischen Fahrzeug und Boden zu erhöhen. Insbesondere ist dies beim Fahren über Geschwindigkeitsbegrenzer oder auf steilen Rampen nützlich. Das System lässt sich durch Drücken der entsprechenden Taste am Lenkrad aktivieren.



Bei Aktivierung hebt das Hydrauliksystem die Vorderachse um 50 mm an. Durch erneutes Drücken der Taste wird das System deaktiviert und die Standardbodenfreiheit wiederhergestellt.

Das System funktioniert bei einer Geschwindigkeit bis 40 km/h. Wird die Geschwindigkeit von 40 km/h überschritten, während das System aktiv ist, wird es automatisch deaktiviert und die Standardbodenfreiheit wiederhergestellt.

Digitaler Rückspiegel

Der digitale Rückspiegel besitzt ein elegantes, rahmenloses Design. Die Bilder werden von einer Rückblickkamera übertragen und verbessern den Blick nach hinten unglaublich. Der Fahrer erhält dadurch in allen Situationen am Steuer eine enorme Unterstützung.

Das Multimediasystem des MC20

Der MC20 ist mit dem neuesten Multimediasystem MIA (Maserati Intelligent Assistant) ausgestattet. Das Herzstück des MIA ist das leistungsstarke Android Automotive Betriebssystem, das eine völlig neue, innovative, hochperformante User Experience bietet, mit zahlreichen Personalisierungsmöglichkeiten. MIA hat zwei Bildschirme im Fahrzeuginnenraum, den digitalen Cluster und das zentrale Display, die in Form und Grösse ähnlich sind. Weder zu gross noch zu klein, fügen sie sich perfekt im funktionalen Innenraum des MC20 ein und erleichtern den Fahrkomfort, da der Fahrer beim Blickwechsel zwischen den Bildschirmen nicht neu fokussieren muss. Der 10-Zoll-Cluster ist komplett digital mit TFT (Thin Film Transistor)-Display. Das zentrale Display, das ebenfalls 10 Zoll misst, bietet eine HD-Auflösung von 1.920x720 und Touch-Funktionen, wie man sie von Personal Devices mit Smartscreen kennt. Das Display ist mit einer speziellen Antireflexbeschichtung versehen, um auch bei direkter Sonneneinstrahlung maximale Lesbarkeit zu gewährleisten. Bei ausgeschalteten Geräten ist das Erscheinungsbild dank einer innovativen optischen Lösung vollkommen schwarz.

Maserati Connect*

Der Maserati MC20 ist über das neue Programm Maserati Connect immer vernetzt. Dank der permanenten Vernetzung des MC20 kann der Fahrer den Gesundheitszustand des Fahrzeugs immer im Auge zu behalten. Maserati Connect benachrichtigt den Fahrer automatisch, wenn ein Fahrzeugcheck fällig ist, wodurch die Kundenbetreuung verbessert wird.

Maserati Connect bietet zudem eine grössere Sicherheit bei Pannenhilfe und Fahrzeugdiebstahl.

Per Smartphone oder Smartwatch kann der Fahrer mit seinem MC20 stets in Kontakt bleiben, entweder über die Maserati Connect App oder von zu Hause aus über den virtuellen Assistenten (Amazon Alexa oder Google Assist). Das Multimediasystem MIA (Maserati Intelligent Assistant) und die vernetzten Dienste von Maserati Connect bieten den Fahrzeuginsassen ein völlig neues Nutzererlebnis.



Dank dem integrierten und vernetzten Navigationssystem erhält der Fahrer in Echtzeit die neuesten Verkehrsinformationen. Durch Online-Updates verfügt er über stets aktuelle Navigationskarten. MIA ermöglicht auch die Nutzung der Dienste von Amazon Alexa oder die Einrichtung eines WLAN-Hotspots im Maserati.

Der MC20 ist mit dem Hifi-Streaming-Service von TIDAL ausgestattet, der die beste verfügbare Klangqualität bietet, indem er das Potenzial des Sonus faber Audiosystems voll ausschöpft.

*Verfügbarkeit kann je nach Land variieren

Audiosystem

Der MC20 ist serienmässig mit einem 6-Lautsprecher Premium Unbranded-Soundsystem und optional mit einem 12-Lautsprecher Sonus faber High-Premium-Soundsystem ausgestattet.

Die Basisversion verfügt über 6 Lautsprecher:

- 2 Hochtöner in den Türverkleidungen
- 2 Mitteltöner in den Türverkleidungen
- 2 Tieftöner in den Türverkleidungen

Das Design des MC20

Das Design des MC20 ist im Centro Stile Maserati in Turin entstanden. Auch für den neuen Supersportwagen ist die Geschichte der Marke mit dem Dreizack grundlegend, die sowohl Eleganz als auch Rennsportkompetenz in ihren Genen hat.

Das Design eines Maseratiwagens ist immer eine Mischung aus Eleganz, Sportlichkeit und Charakter.

Eleganz spiegelt sich in der Balance zwischen Ästhetik und Funktionalität wider. Der MC20 kommuniziert auf den ersten Blick: „Dieser Supersportwagen wurde elegant gestylt, um atemberaubende Leistungen zu erzielen.“ Ohne stilistische Exzesse, steht sein puristisches Aussehen für ein zeitloses Design, das für alle Maserati Modelle typisch ist. Eleganz bedeutet auch perfekte Proportionen, weshalb bei Maserati alle Fahrzeuge immer von der Seite beginnend entworfen werden. Design ist ein Prozess, durch den die Essenz eines Modells definiert wird, er steht bei Maserati definitiv im Zeichen der italienischen Kunst und Kultur.

Sportlichkeit ist ein weiterer Wesenszug, der in der Geschichte Maseratis fest verankert ist und der sich in den Kennzahlen des MC20 widerspiegelt: Er ist der schnellste Maserati aller Zeiten mit Strassenzulassung.



Bei Maserati ist sportliche Leistung eine Berufung, die so alt ist wie die Marke selbst, angetrieben von der Leidenschaft für immer neue Herausforderungen, die in Modena ihre Heimat hat. Um dies zu gewährleisten, wurde der MC20 nach einem einfachen Grundprinzip entwickelt: Im Zentrum steht die Mechanik.

Charakter ist ein wichtiger Bestandteil des italienischen Designs, und beim MC20 tritt er sofort in Erscheinung, denn der Wagen hat unverwechselbare Formen, die ihn absolut einzigartig machen. Der MC20 ist ein wahres Kind des italienischen Automobildesigns, untrennbar mit Italiens Geschichte und Ursprüngen verbunden, wo jedes Unterfangen die Fähigkeit besitzt, sich von einer Generation zur nächsten weiterzuentwickeln.

Das MC20-Projekt ist die perfekte Balance zwischen Gegensätzen, der ideale Kompromiss zwischen Handwerk und Technik, zwischen massgeschneiderten Unikaten und Präzisionsbearbeitung. Diese nur scheinbar weit voneinander entfernten Welten finden im Strassen- und Rennsport harmonisch zusammen. Bei diesem Projekt begenen sich Schönheit und Technik. Der obere Teil des Wagens nimmt die Formen einer handgefertigten Skulptur an, während der untere Teil pure Ingenieursarbeit ist.

Die Geschichte des Projekts: vom ersten Entwurf bis zur finalen Präsentation

Die Arbeit des Centro Stile beginnt mit einem Produkt- und Technikbriefing. Das Briefing wird intern bei Maserati diskutiert und ausgestaltet, um das bestmögliche Ergebnis zu finden, bevor es in die praktische Phase geht, mit den ersten Zeichnungen und Skizzen. Das Design entsteht innerhalb eines kontinuierlichen Prozesses im ständigen Dialog mit der Technikabteilung.

Nach den Skizzen und deren Übertragung in mathematische Formeln, beginnt die handwerkliche Herstellung der Modelle. Bei einem Projekt wie dem des MC20 hat die manuelle Ausarbeitung der Formen eine entscheidende Rolle. „Wir stellen uns den Wagen wie eine dynamische Skulptur vor“, erklären die Mitarbeiter des Centro Stile und unterstreichen damit die Bedeutung des menschlichen Faktors im Entstehungsprozess der Prototypen. Sobald die Arbeit an den Vormodellen abgeschlossen ist, beginnt die virtuelle Analyse. Erst an diesem Punkt wird der Entwurf in ein Rendering überführt und zur finalen Genehmigung vorgelegt, die das Ende der kreativen Phase und den Beginn der konkreten Realisierung und Konstruktion bedeutet.

Der MC20 ist ein Fahrzeug mit elegantem und gleichzeitig sehr sportlichem Design. Sein Charakter und seine Persönlichkeit sind dank der klaren Formen, die wie vom Wind geschnitten zu sein scheinen, ein echter Blickfang. Beim MC20 stehen die Leistungen an erster Stelle, das heisst, jedes Detail entsteht mit diesem Ziel vor Augen. Nichts ist überflüssig, alles hat eine Funktion.

Die Aerodynamik spielte natürlich eine fundamentale Rolle bei der Formgebung des neuen Maseratiboliden. Nichts ist rein dekorativ; jedes Stilelement hat auch eine technische Begründung, entweder Aerodynamik oder Kühlung. Die umfangreiche Arbeit im Windkanal ermöglichte die Entwicklung eines Wagens mit extrem schnittigen Linien, der keine die Ästhetik beeinträchtigende Spoiler benötigt.



Das Ziel des Centro Stile Maserati war es, alle aerodynamischen Anforderungen, organisch zu integrieren, als ob sich der Wagen natürlich entwickelt hätte. Alles hat einen Zweck, wie z.B. der Deflektor an der Tür, der einerseits die Linie des Radkastens komplettiert und gleichzeitig den Luftstrom am Wagen festhält.

Das einzige Zugeständnis an einen Überraschungseffekt sind die Schmetterlingstüren. Durch sie kommen die klaren Linien des Fahrzeugs noch besser zum Vorschein. Die Schmetterlingstüren ermöglichen einen wesentlich leichteren Ein- und Ausstieg und bringen das Kohlefaser-Cockpit, die Aerodynamik und das völlig unverkleidete Vorderrad besonders zur Geltung. Sie erfüllen einen praktischen Zweck, indem sie den Ein- und Ausstieg für Fahrer und Beifahrer erleichtern, und gleichzeitig haben sie die ästhetische Funktion, spezifische Details hervorzuheben, die sonst verborgen bleiben würden. Die Türen werden von innen per Knopfdruck geöffnet und verfügen über Sensoren, die vor Hindernissen warnen.

Der Maserati MC20 ist ein Projekt, das zwei sehr unterschiedliche Welten vereint. Exterieur und Karosserie repräsentieren Schönheit und Reinheit, während das Chassis, der untere Teil des Wagens aus Kohlefaser, High-Tech und extreme Leistung ausdrückt. Diese Zweiteilung ist sofort erkennbar, wenn man den Neuzugang in der Maserati-Familie betrachtet. Der obere Teil des Wagens macht einen kräftigen und doch ästhetisch harmonischen Eindruck, während der untere Teil mit seiner nackten Kohlefaser vom aerodynamischen Fahrzeugboden ausgeht und etwas aggressiver gestaltet ist, mit scharfen Kanten und Ecken. Hier überlässt die Ästhetik der Funktionalität den Vorrang. Der MC20 verkörpert eine gelungene Balance zwischen diesen beiden Extremen. Der Frontgrill dient dabei als verbindendes Element und unterscheidet sich deutlich von allen Maserati-Vorgängermodellen. Er kombiniert ein nacktes Kohlefaser-Unterteil mit einem Oberteil in Wagenfarbe, seine Form scheint aus zwei Elementen zusammengesetzt zu sein.

Am vorderen Kotflügel fällt auf, dass die drei Lufteinlässe fehlen, die ein typisches Maserati-Stilmerkmal waren. Da der Motor des MC20 in der Mitte hinten montiert ist, wären sie hier sinnlos. Allerdings findet man die Lufteinlässe bei der Heckscheibe wieder.

Ein Innenraum im Zeichen der Funktionalität

Der MC20 vermittelt mit seiner eleganten und zugleich sportlichen Linie starke Emotionen und überlässt die Rolle der reinen Funktionalität dem Innenraum. Alles ist sehr rationell, fast minimalistisch, mit zwei 10-Zoll-Bildschirmen, einer im Cockpit und der andere, der Maserati Touch Control Plus (MTC Plus MIA), zentral angeordnet und leicht zum Fahrer hin geneigt. Der Tunnel ist schlicht und ohne überflüssige Zierelemente. Hier befinden sich lediglich der Fahrmoduswähler, zwei Tasten für die Gänge, die Bedienelemente für die elektrischen Fensterheber, der Lautstärkeregler des Infotainment-Systems sowie eine Smartphone-Ablage für drahtlose Aufladung. Alle anderen Bedienelemente sind am Lenkrad, wobei sich der Zündknopf links und der Launch-Control Button rechts befinden.



In allem hat die Funktionalität Vorrang, doch ist das Interieur gekonnt gestylt, mit Kohlefaserelementen, die die ästhetische Verbindung zwischen Mode, Leistung und Technik ausdrücken. Die Karbonfaseroberflächen im Inneren sind matt, um einen massgeschneiderten, stoffähnlichen Look zu erzielen.

Der Maserati MC20 verfügt über zwei geräumige Gepäckfächer. Eines an der Front mit 47 Litern und eines im Heck mit 101 Litern Volumen.

Die neuen Farben des MC20 blicken zurück auf die Geschichte des Hauses

Der MC20 ist der erste Maserati, der im futuristisch anmutenden neuen Werk in Modena lackiert wird. Die neue Lackerei verfügt über innovative, umweltfreundliche Technologien. Für den MC20 wurde eine eigene Farbpalette entwickelt, die es so nur für dieses Modell geben wird.

Die Palette umfasst sechs Farben: Bianco Audace, Giallo Genio, Rosso Vincente, Blu Infinito, Nero Enigma und Grigio Mistero. Jede dieser Farben wurde exklusiv für dieses Fahrzeug konzipiert, entworfen und entwickelt. Alle Farben spiegeln die Kombination zweier Faktoren wider: Auf der einen Seite steht der starke Bezug zum italienischen Design und zur italienischen Handwerkskunst, sowie zur unverwechselbaren Identität der Region; auf der anderen steht die Verbundenheit mit der Geschichte von Maserati, den historischen Modellen des Hauses sowie deren Neuinterpretation. Hinter jeder Farbe verbirgt sich ein hohes Mass an Entwicklungsarbeit, die die Spitzentechnologie der Beschichtung, den Ursprung und das Vermächtnis der Marke, sowie den Bezug zur italienischen und regionalen Identität verbindet.

Beim MC20 ist der Lack nicht nur eine Farbe, sondern ein substantieller Wert. Es handelt sich um dynamische Farben, die in Anlehnung an grosse Vorbilder aus der Vergangenheit entwickelt wurden:

- Bianco Audace
- Giallo Genio
- Rosso Vincente
- Blu Infinito
- Nero Enigma
- Grigio Mistero

Bianco Audace ist die Startfarbe. Es handelt sich um ein warmes Weiss mit gelblichen Noten und einem bläulichen Glimmereffekt, der an von Adern durchzogenen Marmor erinnert. Bianco Audace vereint die beiden Farben des Maserati „Birdcage“: Milchweiss und Dunkelblau. Damals waren sie klar getrennt, heute aber verschmelzen sie zu einer neuen Farbensprache. Die Pigmente und Technologien, die bei der Entwicklung der Lacke verwendet werden, erinnern an gebrochenen Marmor, der im mediterranen Abendlicht schimmert und auf dessen Oberfläche die letzten Sonnenstrahlen orangene und blaue Glitzereffekte hervorrufen.



Die Idee ist die eines absolut reinen Weiss mit zarten Brechungen, die ihm Wärme und Ausdruckskraft verleihen, wie man sie von klassischen Skulpturen kennt.

Giallo Genio kombiniert die Farben der Stadt Modena: Dunkelblau und Gelb. Es handelt sich hier um ein Gemisch von Metallic-Lacken, das Kraft und Dynamik ausdrückt. Dieses Gelb hat eine raffinierte Blaukomponente, die nur bei natürlichem Licht sichtbar wird.

Rosso Vincente ist extrem kraftvoll und evoziert die explosive Kraft eines Vulkans; es ist die Farbe des italienischen Motorsports schlechthin. Es erinnert an das Rot des „Tipo 26“, dem ersten Maserati-Rennwagen der Geschichte.

Blu Infinito ist weniger eloxiert und weniger high-tech, dafür mehr vintage, sehr einfach und authentisch, klar und sportlich. Es ist ein leuchtendes, lebhaftes Blau, kombiniert mit einer ikonischen Farbe, die vom Maserati MC12 stammt. Die resultierende Farbe ist neu, modern und auffallend, mit einem Effekt, der an glasierte Keramik erinnert.

Nero Enigma hat eine klare, reine Identität: tiefschwarz wie dichte Schreibtinte. Es handelt sich um ein absolutes Schwarz, das mit dem Maserati *Gran Turismo* assoziiert wird, verstärkt durch einen tiefen Lackeffekt, eine Art Mont-Blanc-Look, der durch mehrere Schichten Transparenzlack entsteht.

Grigio Mistero ist eine Hommage an das Concept Car „Alfieri“, das vor einigen Jahren vorgestellt wurde. Es ist ein dunkles Grau mit einer raffinierten, stolzen Persönlichkeit. Die Farbe leitet sich von der Grundidee einer Metallschmelze ab und verleiht den lackierten Oberflächen grosse Fluidität.

Ein neues Logo für eine neue Ära

Der MC20 steht bei Maserati für den Beginn einer neuen Ära, weshalb auch das Logo einem Restyling unterworfen wurde. Dabei handelt es sich nicht um eine Revolution, sondern um eine Weiterentwicklung des historischen Dreizack-Emblems. Dieses erscheint nun moderner, eleganter und styliker, bleibt aber zugleich der Geschichte des Hauses verbunden. Mit einer grossen Anzahl kleiner Änderungen unterscheidet sich das neue Logo deutlich von der vorherigen Version, die beim letzten Restyling von 2005 entstanden war.

Die Pfeile an der Seite sind jetzt abgerundet, um mehr Gleichgewicht und Kontinuität zwischen dem oberen und dem unteren Teil des Dreizacks zu gewährleisten. Auch die Abstände zwischen dem Dreizack und dem dunkelblauen Hintergrund wurden angepasst, um eine dynamischere Gesamtwirkung zu erzielen. Das Oval wirkt dank der Reduzierung der Stilmerkmale und Farben insgesamt leichter. Auf die Farbe Rot wurde zugunsten eines moderneren, frischeren Eindrucks verzichtet. So besteht das Logo jetzt nur noch aus den Farben Weiss und Dunkelblau, ein tiefer Farbton mit Lackeffekt, der auch als „Maserati-Blau“ bekannt ist.

Auf Lenkrad, Säulen, Radkappen und Kühlergrill ist jetzt einheitlich das gleiche Logo zu sehen. Aus den Säulen wurde der Blitz entfernt, auch hier besteht das Logo also nur aus dem Dreizack.



Neugestaltet wurde auch der Maserati-Schriftzug am Heck. Die Schriftart ist schlichter und moderner und soll für alle neuen Maserati-Modelle beibehalten werden.

Dreizack und Maserati-Schriftzug sind beide satiniert statt glänzend verchromt, ein Hightech-Effekt, der an poliertes Aluminium erinnert.

Mit dem MC20 kehrt Maserati zurück in die Welt des Rennsports

Der Rennsport ist ein fester Bestandteil der DNA von Maserati, und mit dem MC20, dem Nachfolger des mehrfach siegreichen MC12, soll der Dreizack die Welt des Rennsports zurückerobern.

Man braucht nur das Fotoalbum des Unternehmens durchzublättern, um sofort zu erkennen, wie wichtig der Rennsport in der über hundertjährigen Geschichte des Hauses Maserati gewesen ist. Maserati ist für die Rennstrecke geboren. Der erste Rennwagen, der den Namen Maserati trug, war der Tipo 26. Er debütierte am 25. April 1926, auf der Targa Florio mit Alfieri Maserati am Steuer und Guerino Bertocchi als Mechaniker. An jenem Sonntag erzielte er den Sieg in seiner Kategorie und den achten Platz in der Gesamtwertung. Mit diesem Debüt eroberten die Maserati-Brüder die Herzen vieler Gentleman-Fahrer und auch die vieler anderer Fans. Der Tipo 26 war rot, die Rennfarbe Italiens, und hatte einen Reihen-Achtzylindermotor mit vertikaler Zylinderanordnung, 1.492 ccm Hubraum und einer Leistung von 120 PS bei 5.300 U/min. Er war auf dem Fahrgestell des Diatto 30 Sport verbaut, den Maserati gekauft hatte, bevor der Turiner Konstrukteur sein Rennteam stilllegte. So begann die Geschichte von Maserati, bei der Targa Florio, einem der traditionsreichsten Autorennen. In weniger als einem Jahr fing der Tipo 26 an beeindruckende Platzierungen zu verzeichnen, und oft war Alfieri selbst am Steuer: dritter Platz in der Gesamtwertung beim Grand Prix von Tripolis 1927, dritter Platz in der Gesamtwertung bei der Targa Florio. Bei der Coppa Messina am 8. Mai bekam Alfieri Staub in die Augen, kam von der Fahrbahn ab und erlitt einen Unfall, der ihn fast das Leben gekostet hätte. Einige Tage später hiess es aber in einem Telegramm aus Sizilien: „Gott ist auf der Seite unserer Familie“. Es ging also weiter, und während Alfieri, der bei dem Unfall (er starb 1932 an den Folgen) eine Niere verloren hatte, sich erholte, wurde Emilio Materassi mit dem Tipo 26 italienischer Meister.

Berühmte Maseratifahrer

Borzacchini, Fagioli, Varzi, Campari, Trossi, Taruffi, Villoresi, Cortese und der beispiellose Nuvolari waren die Rennfahrer, die vor dem Zweiten Weltkrieg Maserati Erfolge auf den Strassen und Rennstrecken in aller Welt bescherten. Alle Fahrer, die in Italien die Geschichte des Rennsports geschrieben haben, fuhren früher oder später für Maserati. In jene Zeit fallen auch die ersten Erfolge im Ausland, mit Wilbur Shaw der 1939 und 1949 zwei Ausgaben des Indianapolis 500-Rennen gewann. Nach dem Krieg ging es in der Formel-1 weiter mit Fangio, Ascari, Moss, Brabham, Phil Hill, Scarfiotti, Maria Teresa de Filippis, Surtees und Pedro Rodriguez. Auf der Rennstrecke war Maserati stets ein Magnet für die besten Fahrer.



Von Indianapolis zu den beiden Formel-1-Weltmeisterschaften

Damals dominierte Maserati in der „alten“ und in der „neuen“ Welt. In Amerika gewannen die Boliden mit dem Dreizack zweimal das Indianapolis 500, und in Europa zwei Formel-1-Weltmeisterschaften. Der Fahrer der beiden Indianapolis-Siege (1939 und 1940) war Wilbur Shaw. Später wurde er Präsident des Indianapolis Motor Speedway. Maserati eroberte Amerika dank der Durchsetzungskraft von Michael Joseph „Mike“ Boyle, einer pittoresken und alles andere als empfindsamen Persönlichkeit aus Chicago, der entschieden hatte, dass ein von seinem Team gemanagtes Auto das Indianapolis-Rennen gewinnen musste. Er kaufte einen 8CTF, taufte ihn auf den Namen Boyle Special um und übergab ihn Wilbur Shaw, der das Rennen bereits 1937 gewonnen hatte. Dieser verbuchte zwei Siege in Folge und scheiterte 1941 nur knapp wegen eines Problems an einem Rad. In Indianapolis zu siegen war eine ausserordentliche Leistung und auch in kommerzieller Hinsicht wichtig, aber leider brach in diesen Jahren der Zweite Weltkrieg aus.

In der Nachkriegszeit begann Maserati erneut zu siegen, mit einem halben Dutzend Autos, die im Hauptquartier der Scuderia Milano versteckt von den Bomben, die viele norditalienische Fabriken zerstört hatten, verschont geblieben waren. Doch erst 1950, mit der neuen Formel-1-Weltmeisterschaft, kehrte Maserati wirklich ins Rampenlicht zurück. In den ersten Jahren wurde die Formel-1 fast ausschliesslich von italienischen Konstrukteuren dominiert. Maserati war bereits am 13. Mai 1950, dem Tag des ersten Formel-1-Rennens in Silverstone mit dabei. Ferrari hatte es bis dato noch nicht so weit geschafft. Die Maserati-Leistungen waren beeindruckend. Nur ein offizieller 4CLT/48, mit Louis Chiron am Steuer, wurde von den Officine Alfieri Maserati angemeldet, aber tatsächlich standen sieben Autos mit dem Dreizack-Emblem am Start. Die wichtigste Änderung kam 1952, als das neue Reglement es Maserati ermöglichte, mit einem offiziellen Team und zwei argentinischen Fahrern, die in die Geschichte eingehen sollten, Juan Manuel Fangio und Froilan Gonzalez, sowie einem italienischen Fahrer, Felice Bonetto, an der Meisterschaft teilzunehmen. Das Jahr 1953 brachte die ersten Pole-Positions, gefolgt vom ersten Formel-1-Sieg am 13. September, als Fangio den Grossen Preis von Italien in Monza gewann. Das folgende Jahr stand im Zeichen des Maserati 250 F, der mit Fangio am Steuer sofort zwei Siege einfuhr, in Argentinien und Frankreich. Für den argentinischen Fahrer war es der Beginn einer triumphalen Saison, in der er seinen zweiten Weltmeistertitel gewann, aber ab dem Grossen Preis von Grossbritannien zu Mercedes wechselte. 1956 gewann Maserati zwei aufregende Rennen in Monaco und in Monza, mit einem weiteren Rennsportass, Stirling Moss, am Steuer. 1957 kehrte Fangio zu Maserati zurück und gewann vier weitere Grand Prix und seinen fünften Weltmeistertitel, diesmal ausschliesslich mit dem überragenden Maserati 250F. Der politische Regimewechsel in Argentinien, wo Maserati dank Fangios Erfolgen ausgezeichnete Verkaufszahlen verbuchte, zwang den Konstrukteur aus Modena, seine Strategie zu ändern und den eigenen Rennstall aufzugeben. Maserati lieferte von nun an nur noch Motoren an die Teams: Surtees siegte zum Beispiel 1966 in Mexiko mit einem Cooper mit Maserati-Motor, und Rodriguez 1967 in Südafrika. Bis zum nächsten Antritt eines Maserati-Werkswagen würde es noch viele Jahre dauern.



Das Comeback auf der Rennstrecke mit dem MC12

Siebenundvierzig Jahre nach dem Weltmeisterschaftstitel durch Fangio kehrte Maserati im September 2004 auf die Rennstrecke zurück. Es war der Beginn einer neuen Herausforderung, dieses mal in der GT-Meisterschaft, mit dem erstaunlichen MC12. Zwölf Zylinder, Kohlefaser-Monocoque, niedriger Schwerpunkt, ein Fahrzeug, das prädestiniert war, auf der Rennstrecke zu gewinnen. Von 2004 bis 2010 errang der MC12 stolze 22 Siege (darunter 3 erste Plätze in der Gesamtwertung beim 24-Stunden-Rennen von Spa) und 14 FIA-GT-Titel, einschliesslich Hersteller-, Fahrer- und Teamwertung, darunter zwei Herstellerpokale, vier internationale Fahrertitel (dreimal Bertolini, dreimal Bartels und einmal Thomas Biagi) und einen Weltmeistertitel 2010 in der neu benannten FIA-GT1-Meisterschaft, die von Andrea Bertolini und Michael Bartels gewonnen wurde.

„Das war eine unglaubliche Leistung, wir holten damals unseren vierten internationalen Titel mit Maserati“, erinnert sich Andrea Bertolini, heute Chef-Testfahrer bei Maserati. „Es heisst, dass man den ersten Sieg nie vergisst, aber jetzt muss ich zugeben, dass diese Weltmeisterschaft, der jüngste Sieg, absolut grossartig war. Es ist schwer, zum ersten Mal zu gewinnen, aber es ist noch schwerer, es ein weiteres Mal zu schaffen. Der Schlüssel zu unserem Erfolg war ein schneller, zuverlässiger Wagen, ein Copilot wie Michael Bartels, er ist für mich wie ein Bruder, und ein Team, das genauso motiviert war wie ich. Auch mit Ballast waren wir schnell, haben immer zur richtigen Zeit angegriffen und uns von Problemsituationen ferngehalten. Das nennt man Entschlossenheit. Jeder trug seinen Teil zum Sieg bei.“

Das nächste Comeback auf der Rennstrecke mit dem MC20

Der MC20 ist ein Maserati, der geboren wurde, um schnell zu sein und die DNA des Dreizacks auf der Rennstrecke zu zeigen. Es ist ein leistungsstarkes Fahrzeug, bei dem der Fahrspass garantiert ist. Mit seinem neuen Turbomotor entspricht der MC20 dem letzten Stand der Technik und befördert Maserati in eine neue Ära. So ein Wagen hat bei Maserati gefehlt. Der Name MC20 knüpft an die Bezeichnung des MC12 an, wobei MC für Maserati Corse steht, mit dem Maserati nach einer 47-jährigen Pause erneut die Rennstrecke betrat. Maserati war 1950 in Silverstone beim allerersten Formel-1-Rennen dabei gewesen. Maserati zählt in seiner Geschichte viele atemberaubende Siege mit Rennsportlegenden wie Tazio Nuvolari, Juan Manuel Fangio und Stirling Moss am Steuer. Bevor es die Formel-1 gab, in der Formel 1 und auch nach Maseratis Rückzug aus der Formel-1, waren die Wagen mit dem Dreizack immer mit erstklassigen Fahrern besetzt. In den fünfziger Jahren gewann Maserati mit Fangio zwei Mal die Weltmeisterschaft, doch schon in den 30er Jahren hatte der Dreizack in Amerika dominiert. Mit Wilbur Shaw, der später Präsident des Indianapolis Motor Speedway wurde, holte Maserati zwei Siege beim Indianapolis 500 (1939 und 1940).

Den Rennsport hat Maserati schon immer im Blut gehabt. Der neue MC20 zieht aber nicht nur Profis an, sondern auch alle anderen Fahrer aus Leidenschaft, die diesen italienischen Supersportwagen mit beeindruckenden Leistungen und eleganten Linien auf der Strasse fahren möchten. Der MC20 zeigt, wozu man bei Maserati in der Lage ist.



Er kennzeichnet den Beginn der MMXX-Ära mit einem vollständig in Modena gefertigten Fahrzeug, dem ersten Modell aus dem Maserati Innovation Lab. Sein V6-Turbomotor wurde entwickelt, konstruiert und gebaut, um die ideale Kombination mit dem neuen Kohlefaser-Chassis zu bilden. Und letzteres wurde gleich so konzipiert, dass es die voll-elektrischen Motorisierungen der Zukunft beherbergen kann. Der MC20 kommt zunächst als Coupé auf den Markt. In Kürze wird die Cabrio-Ausführung mit einziehbarem Hard Top folgen und zum Schluss eine hochperformante, elektrisch angetriebene Version.

Mit dem MC20 steigt Maserati in das Segment der Supersportwagen ein. 2018 verzeichnete diese Kategorie einen Absatz von neunzehntausend Stück. Das Portfolio der Marke mit dem Dreizack, die vor kurzem auch ihre Ghibli-, Quattroporte- und Levante-Modelle erneuert hat, lässt nun keine Wünsche mehr übrig.

Die sportliche Berufung des MC20 erkennt man sofort an seinem aggressiven Aussehen, das im Centro Stile Maserati entstanden ist. Aggressiv, aber zugleich elegant und dank der Flügeltüren sofort wiedererkennbar. Letztere sind nicht nur ein markantes Stilmerkmal, sondern auch die beste Lösung, um Fahrer und Beifahrer den Zugang zum Innenraum zu ermöglichen.

Was die Maserati-Experten über den neuen Motor Nettuno sagen

Federico Landini über den Motor Nettuno

Vehicle Line Executive Sport Vehicles at Maserati

Der Hauptgedanke, der uns bei der Entwicklung des MC20 geleitet hat, war das Ziel, ein atemberaubendes, begehrtes Auto zu schaffen, das in die Geschichte des Automobils im Allgemeinen und des Herstellers Maserati im Speziellen eingehen sollte. Alles in der Entwicklung und in der Ausgestaltung des MC20 beruht auf klaren Entscheidungen. Nichts wurde dem Zufall überlassen. Angefangen beim Rennwagenchassis, das wir bewusst so entwickelt haben, dass es sowohl für einen traditionellen als auch für einen elektrischen Antrieb verwendbar ist.

Als wir mit der Entwicklung des MC20 begannen, wussten wir genau, was dieser Wagen für Maserati darstellen sollte: einen technologischen Höhepunkt, oder in anderen Worten, den höchsten Stand der Technik. Bei diesem Projekt haben wir nur modernste Materialien verwendet, von Kohlefaser in allen erdenklichen Varianten, bis hin zu Hochleistungsaluminium- und Magnesiumlegierungen. Für einen Konstrukteur eines Kalibers wie Maserati repräsentiert dieser Wagen sowohl die Vergangenheit als auch die Zukunft.

Im Grunde war Maserati schon immer ein Automobilhersteller, der bahnbrechende technische Innovationen auf den Markt gebracht hat: Man denke nur an den „Birdcage“ mit seinem berühmten Gitterrohrrahmen. So ein Fahrgestell konnte nur in Modena entstehen, ausgetüftelt von einer Gruppe verrückter Genies.



Aus Stahlrohren mit einem Querschnitt von 8 mm bauten sie ein Ultra-Hochleistungschassis für einen Rennwagen, der Kultstatus erlangen würde. Oder nehmen wir den Motor des 250F, bei dem irgendein Spinner beschloss, zum ersten Mal überhaupt eine elektronische Direkteinspritzung im Benzinmotor eines Automobils zu verbauen. Maserati hat also auch in der Vergangenheit immer schon zukunftsweisende Dinge getan. Und beim MC20 führen wir diese Tradition fort. Interessanterweise haben wir uns bei der Frage, ob der MC20 einen Front- oder einen Heckmotor haben sollte, letztendlich entschieden, als wir über die Vergangenheit und die Zukunft von Maserati nachdachten. Uns war schnell klar, dass der MC20 angesichts dessen, was er repräsentieren sollte, unbedingt einen Mittelmotor hinten haben musste. Denn nur mit einem Mittelmotor hinten, wie beim MC12, konnte ein neuer Sportwagen das Leistungsniveau und die Standards erreichen, die wir anstrebten.

Kürzlich fragte mich jemand, ob wir mit dem Ergebnis zufrieden seien. Als Ingenieur, das muss ich zugeben, und ich denke, das ganze Team würde das Gleiche sagen, kann ich nur behaupten, dass ich vollkommen zufrieden bin. Zum einen, weil es definitiv eine Ehre war, eine einzigartige Gelegenheit, so einen Wagen für einen Automobilhersteller wie Maserati entwickeln zu dürfen. Es kommt nicht oft vor, dass man sein ganzes Know-how aber auch die Fachkenntnisse und Expertise eines ganzen Unternehmens für die Entwicklung eines Projekts einsetzen kann. Andererseits würde ich sagen, dass wir nie zufrieden sein können, denn wenn wir uns etwas genauer ansehen, überlegen wir immer, wie wir es verbessern können. Dies lässt natürlich den Weg offen für zukünftige Entwicklungen. Wir Ingenieure haben immer neue Ideen. Aber an einem bestimmten Punkt wird uns gesagt, dass wir das Ziel erreicht haben, dass wir aufhören sollen, und dass wir in Produktion gehen müssen. Aber ich kann Ihnen versichern, dass wir hoch zufrieden sind, obwohl es immer diesen Drang gibt, es noch besser zu machen.

Was der MC20 für Maserati bedeuten wird? Der MC20 stellt für Maserati einen technischen Höhepunkt dar und eine einzigartige Gelegenheit für ein Comeback im Rennsport, ein Bereich in dem Maserati eine glorreiche Vergangenheit hat. Ich denke auch, dass eine ganze Region auf den MC20 stolz sein wird. Dieser Wagen repräsentiert das italienische „Motor Valley“ und verkörpert die Leidenschaft, die harte Arbeit und den Einfallsreichtum all jener Menschen, die zu seiner Entwicklung, Gestaltung und Konstruktion beigetragen haben. Der Maserati MC20 wird unter den Supersportwagen mit Mittelmotor aus dem Motor Valley die Speerspitze sein. Ich spreche bewusst vom Motor Valley, weil in dieser Gegend auch andere berühmte Sportwagenhersteller mit herausragender Technik zu finden sind. Wir fühlen uns natürlich geehrt, zu dieser illustren Familie dazuzugehören.

Der MC20 ist auf den ersten Blick absolut umwerfend. Er ist dem MC12 ziemlich ähnlich. Ich kann mich noch erinnern, als der MC12 auf den Markt kam: In den frühen 2000er-Jahren war er praktisch der höchste Ausdruck dessen, was ein Supersportwagen sein konnte. Wenn ich ihn mir heute so ansehe, ist der MC12 immer noch absolut aktuell. Er sieht wie ein Raumschiff aus und versetzt einen jedes Mal in Erstaunen noch bevor man den Motor anlässt und ihn brüllen hört. Beim MC20 ist es auch so. Lange bevor man den Motor anwirft, wirkt der Wagen schön, muskulös und elegant: Man sieht und spürt, dass beim MC20 nichts dem Zufall überlassen wurde. Es scheint unmöglich zu sein, dass ein Auto mit so klaren



Linien bei 330 km/h, ohne Spoiler oder andere aerodynamische Anbauteile, perfekt am Boden haftet. Wie wurde das erreicht? Dank umfangreicher Studien zum Unterboden-Design und zur Gestaltung des unteren Teils des Fahrzeugs konnte ein ausreichender Abtrieb erzeugt werden, ohne die klaren, eleganten Linien des Oberteils zu stören, das heisst, ohne dass auffällige aerodynamische Anbauteile erforderlich wurden. Dieser Wagen ist der Ausdruck eines ästhetischen Credo. Maserati-Automobile waren schon immer schön, begehrenswert schön. Genau das ist es, was die Identität italienischer Sportwagen ausmacht: Luxus, Leistung aber auch Aussehen.

Was bedeutet es, den MC20 in Modena zu bauen? Dass der MC20 in Modena gebaut wird, erinnert mich an Tortellini und Balsamico-Essig, die weltberühmten Delikatessen der Stadt. Er ist ein Teil des genetischen Erbguts der Region, ein Teil unseres Unternehmens, ein Teil von uns.

Man sagt, dass der MC20 der Nachfolger des MC12 ist. Zunächst einmal finde ich es sehr schmeichelhaft, dass der MC12 mit dem MC20 in Verbindung gebracht wird. Denn der MC12 ist eine Automobilikone und aus der Geschichte des Hauses Maserati nicht wegzudenken. Der MC12 war einer der GT-Supersportwagen mit den meisten Rennsiegen. Wie nun der MC20, stand damals auch der MC12 für ein Comeback im Rennsport sowie für Maseratis Rückkehr in die Welt Supersportwagen mit Mittelmotor hinten. Ich und alle Teammitglieder empfinden diesen Vergleich als sehr schmeichelhaft, und wir haben uns der Herausforderung gestellt. Ich würde sagen, dass der MC20 die Zukunft ebenso wie die Gegenwart des MC12 darstellt. Bei Maserati arbeitet man ständig mit dem Blick auf die Zukunft.

Ich bin stolz, dass der MC20 mit dem MC12 verglichen wird. Anfang der 2000er-Jahre war der MC12 die absolute Spitze im GT-Supercar-Segment. Er war auch einer der erfolgreichsten GT-Rennwagen aller Zeiten und gewann eine Vielzahl von Titeln in der Fahrer-, Team- und Konstrukteurwertung. Darüber hinaus repräsentierte der MC12 für Maserati eine Ära, die Rückkehr zum Motorsport und in das Supercar-Segment. Dies gilt alles auch für den MC20. Der MC20 wird für Maserati das repräsentieren, wofür damals auch der MC12 stand. Wir haben uns der Herausforderung gestellt und einen Wagen entwickelt, der ganz gewiss die Gegenwart von Maserati darstellt und die Zukunft vorausahnen lässt.

Man hat mich gefragt, ob es schwieriger war, den Levante oder den MC20 zu entwickeln. Zunächst einmal hat diese Frage nicht viel Sinn, denn es ist, als würde man einen Vater fragen, welches seiner Kinder sein Lieblingskind ist. Und ich denke, jeder weiss, wie sehr mir das Levante-Projekt am Herzen liegt, nachdem ich fast drei Jahre lang Tag und Nacht daran gearbeitet habe. Bevor man einen solchen Vergleich anstellt, sollte man verschiedene grundlegende Faktoren berücksichtigen. Man sollte jedes Projekt in seinen historischen Kontext betrachten, und die damit verbundenen industriellen Herausforderungen nicht vergessen. Wie der MC20 war auch der Levante eine Primadonna, ein Star: das erste SUV in der Geschichte von Maserati. Als erstes SUV eines namhaften Automobilherstellers wie Maserati, waren die Erwartungen an den Levante enorm.



Wir haben lange Zeit unglaublich hart gearbeitet, um ein Produkt zu entwickeln, das im damals von deutschen Herstellern dominierten SUV-Segment erfolgreich sein könnte.

Und das Ergebnis kann sich sehen lassen: Der Levante ist heute eine SUV-Sportikone, ein Objekt der Begierde. Beim Levante-Projekt habe ich viel Zeit mit Nachdenken verbracht und nicht viel geschlafen; es war mit viel Druck und schliesslich immenser Genugtuung verbunden. Aber auch mit dem MC20 bekomme ich nicht viel Schlaf. Es gibt jedoch einen wesentlichen Unterschied, auch wenn der MC20 ebenfalls ein Comeback ist, das den Gipfel der Maserati-Technologie in seinem Segment darstellt. Ich würde sagen, dass der Hauptunterschied darin besteht, dass es beim MC20 leichter war, Top-Mitarbeiter zu finden, die am Projekt mitmachen wollten; Leidenschaft und Lust spielten dabei eine grosse Rolle. Es ist ein Fahrzeug, das Begehrlichkeiten weckt, selbst bei den Menschen, die hart daran arbeiten müssen, die einen grossen Teil ihres Lebens, ihres Privat- und Berufslebens, dafür aufwenden; ein Umstand, der beim MC20 hingegen viel problematischer ist, ist, dass man sich nie mit Kompromissen begnügen kann; beim MC20 gibt es so etwas wie Kompromisse nicht. Es geht eigentlich immer um das Beste oder gar nichts. Kompromisse kommen gar nicht erst in Frage, daher wissen wir manchmal nicht, ob eine Anforderung überhaupt realisierbar ist. Einen Kompromiss zu suchen, wäre fast wie ein Verrat an den eigenen Überzeugungen.

Die Entwicklung der Rennversion des MC20, Projektname M240, wird sicherlich dahingehend erleichtert, dass wir schon bei der Strassenversion einige Parameter festgesetzt haben, die beim Rennwagen gleich bleiben. Das bedeutet, dass die Strassenversion sich bereits stark an den Anforderungen der Rennstrecke orientiert. Im Lichte dieser vorteilhaften Ausgangslage wird die Racing-Version also mit Sicherheit ein Rennbiest. Und zwar eines, das allen Konkurrenten das Leben schwer machen wird! Das Rennwagenprojekt von Maserati kann auf die besten Technologien des Innovation Lab vertrauen: von den virtuellen Fahrsimulatoren für die Optimierung des Fahrverhaltens bis hin zu den FM-Berechnungen nach dem neuesten Stand der Technik und allen Versuchen angewandter Thermo- und Fluidodynamik, die in unseren Windkanälen und denen unserer Partner durchgeführt werden.

Ich würde also sagen, dass der MC20 von seinen Leistungen her für die Strasse entstanden ist, aber genetisch bereits für die Rennstrecke vorprogrammiert wurde, wie der MC12. Der MC12 wurde ursprünglich für die Strasse entwickelt, aber mit einer klaren Rennsport-Berufung. Diese Vorgehensweise ist nur wenigen Konstrukteuren vorbehalten. Häufig entwickeln unsere Konkurrenten eine Strassenversion und später eine Rennversion, die eine bloß Anpassung der Strassenausführung ist. Das bedeutet natürlich mehr Kompromisse, weil die Reglemente der Rennveranstalter Beschränkungen für die erlaubten Änderungen festlegen. Wenn man aber, wie wir, alle Konstruktionsvorgaben schon für die Strassenversion berücksichtigt, ist man bei der Entwicklung der Rennversion optimal aufgestellt.



Der komplette MC20 wurde im Innovation Lab entwickelt. Beginnend beim Antriebsstrang, d.h. Motor und Getriebe, und dem integrierten Triebwerk. Wir haben den Wagen nicht aus Einzelkomponenten zusammengestöpselt, sondern haben ein harmonisches Ganzes komponiert, ein hochintegriertes System. Für so eine integrierte Konstruktion ist das Innovation Lab umso wichtiger. Dort können wir alle besten prädikativen, innovativen virtuellen Werkzeuge nutzen, die in den letzten Jahren an unserem neuen Standort in der Via Emilia entwickelt wurden.

Es geht nicht darum, ob die Arbeit leichter oder schwerer ist; es ist einfach eine andere Vorgehensweise. Durch den Einsatz moderner Technologien, wie des Simulators und virtueller Berechnungen, und indem wir immer wieder an unsere Grenzen stossen, können wir mehr Interaktionen in kürzerer Zeit durchführen. Während beim Levante der Simulator kaum oder nur zu Beginn der Entwicklung genutzt wurde, konnten wir für den MC20 am Simulator beispielsweise drei verschiedene Lenkgehäuse mit unterschiedlicher Übersetzung in 20 Minuten ausprobieren. Mit der Entwicklungsmethode, die wir für den Levante angewandt haben, d.h. auf die Teststrecke gehen und die Lenkgehäuse austauschen, würde das 3 Tage dauern. Das bedeutet nicht, dass wir die Zeit von drei Tagen auf 20 Minuten verkürzen; es bedeutet, dass wir in drei Tagen 50 Lenkgehäuse testen, so dass wir das beste Ergebnis aus einer grösseren Anzahl von Varianten auswählen können. Je nach Situation sparen wir Zeit, oder wir nutzen die gleiche Zeit für mehr Interaktionen.

Einen Wagen wie den MC20 gibt es bei keinem anderen Automobilhersteller zu kaufen. Kein Konstrukteur hat einen MC20, aber alle würden gerne in der Lage sein, so einen Wagen zu bauen. Es gibt nur sehr wenige Automobilbauer, Maserati und eine Handvoll andere, die in der Lage sind, ein Fahrzeug wie den MC20 mit der Gewissheit zu entwickeln, dass ihnen ein Kultobjekt und vielleicht sogar eine Legende wie der MC12 gelingen wird.

Nach einer langen Pause von etwa zwanzig Jahren baut Maserati endlich wieder einen eigenen Motor, und dazu noch im Werk von Modena. Wenn ich mich recht erinnere, war der letzte Motor, den Maserati in diesem Werk gebaut hat, der 8-Zylinder-Doppelturbo des 3200 GT. Dies ist ein absoluter Meilenstein für einen Automobilkonstrukteur, einen Wagen vom Anfang bis zum Ende zu erschaffen, d.h. Fahrzeug plus Motor. Das bedeutet, die vollständige Kontrolle über das Projekt und die Technologie zu haben und das Ergebnis ganz für sich allein beanspruchen zu dürfen. Es ist so, als wäre Michelangelo in den Steinbruch gegangen und hätte den Marmor für seine Skulpturen selber abgebaut.

Für die Entscheidung, einen V6 und nicht einen V8 zu bauen gibt es verschiedene Gründe. Erstens muss sich die Welt der konventionellen Motoren, das heisst der Verbrennungsmotoren, zwangsläufig in Richtung eines umweltfreundlicheren, nachhaltigeren Ansatz bewegen. Das Gebot der Stunde lautet „Downsizing“. Um beste Leistungen zu erbringen und gleichzeitig die Umweltauflagen zu berücksichtigen, haben wir uns für einen V6 entschieden. Der Wegfall von zwei Kolben verringert natürlich den Hubraum, erschwert aber andererseits, die spezifische Leistung zu erhöhen. Mit diesem völlig neuen Motor und unserer patentierten doppelten Brennkammer erreichen wir die höchste spezifische Leistung aller Zeiten: sage und schreibe 207 PS/Liter.



Bei der Wahl der Konfiguration, bei der Entscheidung also, ob der neue Wagen einen Front- oder einen Heckmotor haben sollte, haben wir uns überlegt, was der MC20 für Maserati repräsentieren sollte. Der MC20 sollte den Gipfel der Technik und sportlichen Leistung darstellen, daher war ein Mittelmotor hinten die einzige mögliche Wahl.

Das bedeutete, dass wir einen völlig neuen Mittelmotor für das Heck entwickeln mussten. Einen Frontmotor kann man nämlich nicht einfach für eine mittige Position anpassen; wir mussten eine Trockensumpfschmierung entwickeln, um den Schwerpunkt zu senken, und den Motor an den Antriebsstrang eines Heckmotors anbinden; und natürlich haben sie sich im Centro Stile darüber gefreut. Für jeden Automobildesigner und Ingenieur ist es ein Traum, an einem Wagen mit diesen Eigenschaften mitzuarbeiten.

Wie alle Maseratis wird auch der MC20 einen einzigartigen Motorsound besitzen, an dem man ihn wiedererkennt. Sein Brüllen wird ein Maserati-Brüllen sein. Es wird der Sound aller zukünftigen Maserati Hochleistungsmotoren sein. Wir haben hart daran gearbeitet, dass der neue Motor auch in Bezug auf den Sound einzigartig ist. Natürlich kann ich nicht leugnen, dass dies mit einem V6 nicht so einfach war. Aber wir haben uns der Herausforderung gestellt, und ich schlage vor, Sie hören sich das Ergebnis einfach mal an.

Ettore Musu über den Motor Nettuno: „Wir wollten etwas entwerfen, was noch nie jemand zuvor getan hatte“

Interview mit Ettore Musu, Powertrain Innovation Responsible at Maserati

„Dieses Projekt begann Anfang 2015 in einem sehr spezifischen Kontext, denn wir starteten gerade mit dem Giorgio-Projekt, das Alfa Romeo und Maserati wiederbeleben sollte. Von Anfang an erfüllten das Team eine Motivation und Leidenschaft, die sich auf alle Beteiligten übertrug. So kam die Idee auf, sich nicht mit etwas zufrieden zu geben, das es anderswo schon gab, sondern etwas Besonderes, etwas Aussergewöhnliches zu erfinden.“

„Die Inspiration kam aus der Welt des Rennsports, wo manchmal diese Art Insert zwischen Zündkerze und Brennkammer Anwendung findet. Wir fragten uns, ob wir so etwas Ähnliches auch in einem Serienmotor verwenden könnten. Wir fingen an, darüber nachzudenken. Ursprünglich war es ein geheimes Unterprojekt innerhalb des Giorgio-Projekts; ich erinnere mich, dass am Anfang nur zwei oder drei von uns daran arbeiteten: eine Person, die die Berechnungen durchführte, eine, die entwarf, und ich, der versuchte, die Dinge ein wenig zu koordinieren. Wir schafften es, ein paar Entwürfe fertigzustellen und im September/Oktober 2015 mit den Tests zu beginnen.“

„Die Pluspunkte dieser Technologie waren von den ersten Versuchen an offensichtlich. Wir stellten sofort fest, dass sie insbesondere bei hohen Leistungen vorteilhaft war. Gleichzeitig wurden uns die Nachteile bewusst: Der Motor war in Situationen, die für einen Strassenwagen zum normalen Betrieb zählen, sehr instabil, insbesondere bei niedrigen Geschwindigkeiten und geringem Output. Es gab also grosse Vorteile bei hohen Leistungen und grosse Probleme bei niedrigen Leistungen. Wir mussten uns überlegen, wie sich diese Technik sinnvoll auf ein Strassenfahrzeug übertragen liesse.“



So ein Einsatz zwischen der Zündkerze und der Brennkammer ist im Grunde genommen eine Verbrennungsvorkammer. Sie ist kleiner als ein Kubikzentimeter, das heisst viel kleiner als eine herkömmliche Brennkammer, die etwa 40-45 Kubikzentimeter einnimmt.

Die Vorkammer kommuniziert über speziell angefertigte kleine Bohrungen mit der Hauptbrennkammer. In ihr befindet sich eine Zündkerze, und diese entzündet das Luft-Kraftstoff-Gemisch, das während des Kolbenkompressionshubs in die Vorkammer gepresst wird; bei der Zündung findet die Verbrennung in der Vorkammer statt und es werden Plasmastrahlen emittiert, die weit in die Hauptbrennkammer eindringen. Was bedeutet das? Strahlen mit sehr hoher Temperatur treten in die Brennkammer ein. Diese sog. Jets lösen die Verbrennung nicht nur in einem Punkt aus, wie bei einem herkömmlichen Motor, sondern in mehreren Punkten, und dies ermöglicht es, alle Bereiche der Brennkammer schnell zu erreichen, mit einer viel schnelleren und effizienteren Verbrennung.“

„Der Vorteil ist eine effizientere Nutzung der im Brennstoff enthaltenen Energie. Im Prinzip wird der Wirkungsgrad des Motors erhöht und eine höhere Leistung erzielt, nicht weil mehr Benzin und mehr Luft angesaugt werden, sondern weil die bereits vorhandene Luft und das Benzin besser genutzt werden. Der nächste Schritt war der Einbau einer zweiten Zündkerze in die Hauptbrennkammer. Das mag offensichtlich erscheinen, aber wir mussten zuerst verstehen, wie diese beiden Vorrichtungen zusammenwirken, und wir mussten die Steuerungsstrategien festlegen, damit die beiden Verbrennungssysteme zusammen funktionieren können. Letztlich verfügt der Motor über zwei Verbrennungssysteme: ein konventionelles Verbrennungssystem und ein innovatives alternatives Verbrennungssystem. Sie müssen gemeinsam gesteuert und betrieben werden, so dass der Übergang zwischen den beiden Betriebsarten nicht wahrnehmbar ist. Dies führte schliesslich zu dem Patent, das für diese Steuerungsstrategien erteilt wurde, die den Einsatz eines Vorkammerzündsystems in einem Serienmotor ermöglichen.“

„Die Vorkammerzündung ist keine neue Idee. Es gibt Patente, die dieses Prinzip abdecken und weit ins zwanzigste Jahrhundert zurückreichen. Es wurde in einigen wenigen Prototypen verwendet, und es gibt dazu verschiedene Patente, aber dann haben viele Konstrukteure das System aufgegeben. Ich habe viele Patente aus der Vergangenheit untersucht, aber anscheinend war es bisher niemandem gelungen, alle Probleme zu überwinden, die dieses Verbrennungssystem aufwirft. Wir standen natürlich auch zunächst vor einer Fülle von Problemen, die es zu überwinden galt.“

„Wir haben 4 Jahre an der Idee gearbeitet, bevor wir die Genehmigung erhielten, das System für den Produktionseinsatz tauglich zu machen; wir mussten jede Anomalie und jedes Problem, das sich aus der Einführung dieser Vorrichtung ergab, einzeln lösen. Zunächst einmal das Problem der Leistungssteigerung, denn Leistungssteigerung bedeutet steigende Drücke und zunehmende thermische Belastungen. Wir mussten einen völlig neuen Motor konstruieren, der einem Leistungsniveau, das wir so bisher nicht kannten, standhalten konnte. Zu Beginn des Projekts hofften selbst wir nicht, ein so hohes Leistungsniveau zu erreichen.“



„Ein wichtiger Schritt in der Entwicklung war die Idee des Twin-Spark-Verbrennungssystems und dann der Bau des Testfahrzeugs. Mitte 2017 begannen wir damit, den Motor ins Testfahrzeug zu überführen, Uns wurde klar, dass wir bei der Entwicklung auch andere Aspekte berücksichtigen mussten: Emissionen, Einhaltung der On-Board-Diagnose (OBD), Vibrationen und sämtliche strukturellen Probleme.

Ab 2017 arbeitete der Grossteil des Teams daran, alle Anomalien des Motors in diesen Bereichen zu beheben. Es war sehr schwierig, die Konstruktion der Kolben und aller Strukturteile des Motors so zu definieren, dass sie einem Leistungsniveau standhalten würden, das weit über dem lag, was wir bisher kannten.“

„Für das Erreichen der gewünschten Ergebnisse war eine Reihe von Faktoren ausschlaggebend: Der erste war die Wahl des Materials. Wir entschieden uns für eine Kupferlegierung, ein Material, das dazu neigt, Wärme schnell zu verteilen, mit einer sehr hohen Wärmeleitfähigkeit. Das war eine Entscheidung, die uns von Anfang an vernünftige Ergebnisse brachte. Ich muss sagen, dass wir schnell erkannt hatten, dass die thermische Belastung sehr hoch sein würde, und schon die ersten Berechnungen und Simulationen zeigten uns, dass wir eine grosse Menge Wärme loswerden mussten. Das Kühlwasser des Motors, das zwischen dem Zylinderkopf und der Oberseite des Kopfes, der sog. Flammenplatte, fliesst, kühlt nämlich auch die Zündvorrichtung. Ich glaube, das war eine wichtige Erkenntnis, denn so konnten wir die Vorrichtung vernünftig kühlen. Sonst hätten wir wegen der Temperaturen, die in diesem Bauteil erzeugt werden, das im Grunde nur der Verbrennung die, nie die gewünschten Ergebnisse erreicht. Es ist nicht wie bei einer herkömmlichen Brennkammer, in die auch kühlere Luft einströmt, wenn sich die Einlassventile öffnen und die Temperatur der Ladung sinkt. Dieses Bauteil bekommt nur heisse Gase zugeführt, daher sind die Temperaturen sehr hoch. Dies war die erste Erkenntnis, die dazu beitrug, das Gesamtergebnis zu verbessern.

Als nächstes kam eine weitere wichtige Entscheidung bezüglich der Wahl der Zündkerze. Anfangs waren die Leistungen begrenzt, weil die Zündkerze nicht mehr leisten konnte. Dann ist es uns im Rahmen unserer vielen Tests gelungen, eine Zündkerze zu erfinden oder zu erproben, die mit der Verbrennung in diesem Bauteil kompatibel ist: eine Zündkerze, die genauso wie die Vorkammer, in der Lage ist, eine grosse Wärmemenge abzuleiten.“

„Die letzte wesentliche Entscheidung war die Verwendung des Twin-Spark-Systems, denn mit der zweiten Zündkerze können wir den Motor in Betriebsmodi mit geringer Leistung konventionell arbeiten lassen. Wir haben also eine Vorkammer für jeden Zylinder und eine zweite Zündkerze für jeden Zylinder, was dieses System zu einem echten Twin-Spark-System macht. Für jeden Zylinder gibt es eine Zündkerze in der Vorkammer und eine zweite in der Hauptbrennkammer, so dass wir insgesamt 12 Kerzen und 6 Vorkammern haben.“

„Das Tolle an diesem Verbrennungssystem ist, dass es uns ermöglicht, die Leistung zu steigern und gleichzeitig die Kraftstoffeffizienz des Motors zu verbessern. Dies ist eine der Hauptstärken des Systems. Das bedeutet natürlich höhere Kosten, denn wir benötigen 6 zusätzliche Zündkerzen an 6 Zylindern, und ausserdem 6 zusätzliche Spulen zur Aktivierung der Kerzen, mehr Kabeldrähte und eine Vielzahl an anderen Komponenten.



Dieses Bauteil ist aus einem recht teuren Material gefertigt: Acht Euro sind für ein Stück Metall ziemlich viel. Insgesamt bedeutet dies für einen 6-Zylinder-Motor Mehrkosten von etwa 150 Euro.“

„Der wesentliche Vorteil dieser Vorrichtung besteht darin, dass sie sowohl eine erhebliche Leistungssteigerung als auch eine Reduzierung des Treibstoffverbrauchs mit sich bringt.

Bezogen auf die Leistungen eines V6-Motors wird die Leistung um etwa 120-130 PS und das Drehmoment um etwa 130 Nm erhöht. Im Allgemeinen gilt das Prinzip, wonach Verbrennungsmotoren, die höhere Leistungen erbringen, zwangsläufig auch mehr Kraftstoff verbrauchen. In diesem Fall konnten wir gleichzeitig höhere Leistungen erzielen und den Verbrauch reduzieren. Wir konnten feststellen, dass diese Technologie eine potenzielle Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs von etwa 3% ermöglicht, und das werden wir bei unseren Maseratis umsetzen.“

„Das wirklich Spannende ist, dass jeder, der diese Technologie getestet hat, von ihr wirklich beeindruckt war. Das Auffälligste sind die Leistungen und der Sound des Aggregats, das sich von einem herkömmlichen Motor unterscheidet. Viele Manager verliebten sich auf den ersten Blick in das Bauteil und beschlossen, die Fortsetzung der Entwicklungsaktivitäten zu finanzieren, einschliesslich aller Vorkehrungen, um die Produktion zu ermöglichen.“

„Es ist schwierig, Gefühle und Emotionen von einer Leistungskurve abzuleiten. Wenn ich Ihnen eine Leistungskurve zeige und Sie sehen 130 PS mehr, können Sie sich schlecht vorstellen, welche Implikationen damit verbunden sind. Aber wer die Gelegenheit hatte, das Testfahrzeug auszuprobieren, konnte sich schnell davon überzeugen, welche Emotionen und Empfindungen dieses Mehr an Leistung hervorruft. Dies war ein sehr wichtiger Schritt in der zeitlichen Abfolge der Entwicklung der Technologie.“

„Wir wissen, dass wir etwas Aussergewöhnliches vollbracht haben. Ich bin überzeugt, dass diese Technologie in Zukunft weite Verbreitung finden wird, auch bei unseren Konkurrenten. Und in einem so wettbewerbsintensiven Sektor wie der Automobilbranche der Erste zu sein, ist definitiv eine grosse Genugtuung. Was uns alle stolz macht, ist die Tatsache, dass wir an der Konstruktion eines solch revolutionären Motors zu einem Zeitpunkt gearbeitet haben, als wir den Ferrari-Motoren den Rücken gekehrt haben, um unsere eigenen Motoren zu bauen. Es ist ein Wendepunkt, der eine neue Ära einläutet. Wir sind zuversichtlich, dass die Motoren, die wir intern bei Maserati entwickeln, besser sind, als die, die andere Konstrukteure uns anbieten konnten.“

Stefano Tonietto über den Motor Nettuno: „Es gibt kein anderes Triebwerk wie dieses auf dem Markt“

Stefano Tonietto, Assistant Chief Engineer - Engine Sport Architecture at Maserati

„Nach zwanzig Jahren baut Maserati wieder einen eigenen Motor. Die Übergangszeit mit Ferrari-Motoren ist vorbei. Die neuen Motoren werden in der Viale Ciro Menotti hergestellt, wo eine spezielle Produktionslinie eingerichtet wurde.“



„Man kann schon sagen, dass der MC20 ein ziemlich verrücktes Projekt ist. Als es Ende 2018 losging, hatten wir bereits viel an der neuen Verbrennungstechnologie gearbeitet, und wir waren uns ihres Potenzials bewusst. Die erste Anwendung wird auf dem MC20 erfolgen, aber sie wird an einer Vielzahl weiterer Motoren die Zukunft von Maserati prägen. Im Dezember 2018 wurde uns die Idee mitgeteilt, einen Supersportwagen mit einem extremen Hochleistungsmotor zu bauen. Innerhalb weniger Monate hatten wir schon die ersten

Komponenten für den neuen Motor hergestellt. Wir konnten den ersten Motor für das MC20-Projekt nach nur 6 Monaten, im Mai 2019, auf den Prüfstand bringen.“

„Es handelt sich hier definitiv um einen Best-in-Class-Motor in Bezug auf das Hubraum-Leistungs-Verhältnis, da er mehr als 200 PS/Liter leistet. Es gibt keinen anderen solchen Motor auf dem Markt. Mit ihm erreicht die V6-Architektur unbestreitbar ein höheres Level. Die Verwendung einer Trockensumpfschmierung war ein Muss, um den Motor kompakt und den Schwerpunkt so niedrig wie möglich zu halten. Nur so können die Leistungserwartungen an einen Supersportwagen erfüllt werden.“

„Das Projekt war eine Herausforderung, vor allem im Hinblick auf den Zeitplan: Wir haben den Motor in weniger als sechs Monaten konstruiert und danach lediglich optimiert und nur sehr wenige Bauteile verändert. Dank der Qualität unserer Arbeit, unterstützt durch virtuelle Analysen, waren wir in der Lage, einen ersten Prototypen zu produzieren, der die angestrebten Vorgaben sowohl hinsichtlich der Leistung als auch der Gesamtfunktionalität, der Einspeisungen usw. sofort erfüllte. Das bedeutete, dass wir die Motorarchitektur nicht mehr verändern mussten. Der anfängliche Ansatz war richtig gewesen, und das hat die Dinge in den späteren Entwicklungsphasen viel leichter gemacht.“

„Sie werden sich fragen, wie viele Menschen daran beteiligt sind, um einen Motor komplett von Grund auf zu entwerfen, zu konstruieren und in Serie zu produzieren. Es sind eigentlich nur sehr wenige. Wenn man alle Anwendungen, die wir gleichzeitig entwickeln, zusammen betrachtet, denn unsere Abteilung arbeitet ja nicht nur an diesem Motor, sind es etwa fünfzig Mitarbeiter, die für die Konstruktion und die Grundlagenentwicklung zuständig sind. Dann gibt es 35-40 Personen in der Abteilung für virtuelle Analyse, die uns mit ihren Simulationen unterstützt haben. Dazu kommen die Kollegen in der Produktentwicklung, d.h. Validierung, Prüfung und Kalibrierung, die am Standort Ciro Menotti tätig sind. Insgesamt sind im Bereich Powertrain etwa 200 Mitarbeiter beschäftigt. Das sind nicht viele, wenn man den enormen Arbeitsaufwand bedenkt, den wir zu bewältigen hatten. Im letzten Jahr haben fast alle von uns vierzehn Stunden am Tag gearbeitet.“

„Das Innovation Lab hat einen klaren Vorteil für uns bedeutet. Es besteht eine sehr enge Zusammenarbeit zwischen unserer Abteilung für virtuelle Analyse und der Arbeitsgruppe am Simulator im Innovation Lab. Bis zu einem gewissen Grad konnten wir exakt vorhersagen, wie sich der Motor im Auto verhalten würde. Wenn wir beispielsweise mit Parametern konfrontiert waren, die fein abgestimmt werden mussten, wie zum Beispiel die dynamische Leistung des Motors, mussten wir lediglich eine Simulationsschleife erstellen, die wir dann an die Jungs im Innovation Lab weitergaben. Der Fahrer konnte dann die verschiedenen Modifikationen mehr oder weniger an Ort und Stelle ausprobieren.“



So haben wir definitiv Zeit gespart und immer gleich gewusst, ob wir uns in die richtige Richtung bewegten. In jedem Fall bekamen wir ein sofortiges Feedback. Am 25. Februar hatten wir noch keinen endgültigen Wagen. Die verfügbaren Testfahrzeuge waren von einem anderen Modell abgeleitet; sie hatten nicht das endgültige Chassis und die Motoraufhängung war auch nicht final. Es war daher völlig unmöglich, das Handling des Fahrzeugs in echt zu beurteilen oder seine Leistungen zu überprüfen. Das Innovation Lab hat uns sicherlich erlaubt Zeit zu sparen und uns viele Informationen im Voraus gegeben.“

„Unsere direkten Konkurrenten haben grundsätzlich andere Motorarchitekturen; der einzige mit einem V6 ist der Honda NSX; alle anderen haben einen grösseren Hubraum als wir. Wenn wir also einen Vergleich machen wollen, dann hat ein Lamborghini natürlich mehr PS, aber was genau hat er unter der Motorhaube? Es ist immer schwierig, absolute Dimensionen zu vergleichen. Sinnvoller ist es Verhältnisse zu betrachten, die für alle Motoren gelten. Beim Hubraum/Leistungsverhältnis sind wir zum Beispiel im Vergleich zu unseren Hauptkonkurrenten Klassenbesten.“

„Wir haben es hier mit einem echten Made in Modena Produkt zu tun. Wir sind ungemein stolz darauf, den Motor, den Wagen und die Sonderanfertigungen alle hier im historischen Maserati-Werk gebaut zu haben, das seit etwa 80 Jahren hier in Modena steht. Wir haben sehr hart gearbeitet, um den Motor zu entwickeln, zu konstruieren und zu testen. Und jetzt erfüllt es uns mit grosser Genugtuung, dass er tatsächlich gebaut wird. Für uns ist der Motor wie ein Kind.“

„In einer Zeit, in der sich alle in Richtung Supersportwagen mit Elektro- oder Hybridantrieb bewegen, hat Maserati eine kühne Herausforderung angenommen. Wir drehen den Spieß um, indem wir 2020 ein Produkt auf den Markt bringen, das einen „alten“ Antriebsstrang zu haben scheint. In Wirklichkeit gibt uns die neue Vorkammer-Verbrennungstechnologie die Möglichkeit einen extrem leistungsstarken Antrieb bereitzustellen. Mit diesem Motor verfügt Maserati heute über ein Hocheistungstriebwerk mit einem Kraftstoffverbrauch, der fast schon mit dem eines Kleinwagens vergleichbar ist, ein Motor, der bei gleicher Leistung viel weniger Kraftstoff verbraucht als andere. Er bringt eine grundlegende Veränderung im Vergleich zu allem, was wir von einem Verbrennungsmotor gewohnt sind.“

Dario Benazzi über den Motor Nettuno: „Warum wir uns für einen V6 und nicht für einen V8 entschieden haben“

Dario Benazzi, Engine Design Manager at Maserati

„Wir sind stolz darauf, nach zwanzig Jahren wieder eigene Motoren herzustellen, sind uns aber auch der damit verbundenen Verantwortung bewusst. Wir müssen die Leute davon überzeugen, dass wir wirklich gut sind. Und zwar so gut, dass wir keine Motoren mehr von Ferrari kaufen, sondern sie lieber selbst bauen. Wir hatten von Anfang an Ideen, an die wir glaubten und die uns die Zuversicht gaben, in der Lage zu sein einen Motor zu bauen, der den Namen Maserati verdient und die geforderten Leistungen liefert.“



„Dass wir bereits einige neue Triebwerksprototypen realisiert hatten, war vielleicht ausschlaggebend für die Entscheidung alles im eigenen Haus zu machen. Darüber bin ich sehr stolz. Wir hatten sehr vielversprechende Prototypen vorzuweisen. Sie liefen auf dem Prüfstand, sie funktionierten und sie erfüllten die Zielvorgaben: Das hat bei der Entscheidung sicher eine Rolle gespielt.“

„Die Herausforderung war enorm, denn noch im Dezember 2018 hatten wir nur ein leeres Blatt Papier auf dem Tisch. Man beauftragte uns, den Motor für einen Supersportwagen zu entwerfen und zu entwickeln, mit allen Eigenschaften, die für einen solchen Motor erforderlich sind: d.h. Trockensumpfschmierung ohne Ölwanne, Rückgewinnungspumpen, mittige Montage im Heck, und natürlich hochgefasste Zielvorgaben für Drehmoment und

Leistung. Wir arbeiteten auf Hochtouren, und innerhalb von ein paar Monaten hatten wir die ersten Zeichnungen bereit und dann die ersten Komponenten fertig konstruiert. Im Mai bauten wir den ersten Prototypen zusammen und stellten ihn auf den Prüfstand. Und wir konnten bestätigen, dass er alle Zielvorgaben erfüllte. Das zeigte uns, dass wir auf dem richtigen Weg waren, also haben wir mit der Entwicklung weitergemacht. Im Oktober hatten wir die ersten Beta-Motoren auf den Prüfständen, mit einer beträchtlichen Anzahl von Komponenten, die denen sehr ähnlich sind, die in Produktion gehen werden.“

„Die Zielvorgaben hinsichtlich Drehmoment und Leistung sind für einen solchen Motor eine echte Herausforderung. Der Motor ist ein 6-Zylinder-90-Grad-V-Motor mit 3 Litern Hubraum; er hat eine Leistung von 630 Pferdestärken mit einem maximalen Drehmoment von 730 Nm von 3.000 bis 5.500 U/min. Die Spitzenleistung wird bei 7.500 U/min erreicht. Der Motor muss kompakt sein, denn es handelt sich um ein 6-Zylinder-Aggregat, das in der Mitte hinten montiert wird, kombiniert mit einem Doppelkupplungsgetriebe, das hinten recht viel Platz einnimmt.“

„Das Hauptmerkmal des Motors ist sein Verbrennungssystem, ein innovatives System, das bei diesem Motor und auch bei den Antrieben der zukünftigen Maseratis zum Einsatz kommt. Der Motor für den MC20 ist der erste dieser Art, der auf den Markt gebracht wird. Es werden andere folgen, die bereits in Entwicklung sind.“

„Dieser Motor wurde speziell für den MC20 konzipiert, ein Supersportwagen mit superlativen Eigenschaften. Aber definitiv ist ein grosser Teil der für den MC20 entwickelten Technologien nicht fahrzeugspezifisch und wird auch bei anderen Modellen verwendet werden, wenn auch mit unterschiedlichen Eigenschaften hinsichtlich Layout und Leistung.“

„Die Zielvorgaben standen fest. Wir brauchten einen Motor, der die Leistungs- und Drehmomentanforderungen erfüllen und gleichzeitig kompakt sein musste. Als nach mehreren Schleifen virtueller Simulationen feststand, dass wir diese Ziele mit einem V6 erreichen konnten, war die Entscheidung schnell getroffen. Denn ein V6 ist kürzer als ein V8, wiegt weniger und kostet weniger: Er ist also kleiner, leichter und auch wirtschaftlicher.“

„Ein Supersportwagen, den man auf der Rennstrecke einsetzen will, muss zwangsläufig einen Heckmotor haben. Von der Motorposition hängt das Design bestimmter Komponenten ab, die bei Fahrzeugen mit Frontmotor entsprechend anders aussehen.“



Der Konstruktionsprozess des Motors begann somit ausgehend von einer Vorentscheidung über die Wagenarchitektur mit den entsprechenden Anforderungen.“

„Zweifelsohne ist die Elektrifizierung die Hauptherausforderung, vor der wir stehen und die die Zukunft der Mobilität prägen wird; ich persönlich glaube, die grösste Herausforderung wird in der Integration konventioneller Technologien mit der elektrischen Architektur liegen.

Das bedeutet nicht, dass die Arbeit an Verbrennungsmotoren wertlos ist; ganz im Gegenteil, wir werden immer mehr Druck bekommen, um noch ausgefeiltere und noch effizientere Produkte zu entwickeln.

Die Vorkammer-Technologie, die wir entwickelt haben und die das Herzstück der neuen Maserati-Motoren darstellt, ist dabei von grosser Wichtigkeit, denn sie ermöglicht es, die Verbrennungseffizienz zu erhöhen und die daraus resultierenden Vorteile zu nutzen, um sowohl die Leistung als auch den Kraftstoffverbrauch zu verbessern.“

Der dynamische Simulator von Maserati und der MC20

Andrea Bertolini: „MC20, ein Projekt, auf das ich stolz bin“

Andrea Bertolini, GT1-Weltmeister im MC12, ist heute Chef-Testfahrer bei Maserati. Seine Aufgabe ist es, den MC20 am Simulator zu testen.

„Ich arbeite seit 15 Jahren mit Simulatoren und ich kann Ihnen versichern, dass der dynamische Simulator von Maserati wirklich auf dem neuesten Stand der Technik ist. Er ist der fortschrittlichste der Welt.“

„Der virtuelle Fahrsimulator ermöglicht es uns, die Entwicklungszeiten zu verkürzen und gleichzeitig die Präzision zu erhöhen, mit der wir unsere Wagen entwickeln. Er erlaubt eine sehr schnelle Interaktion, so dass Änderungen quasi in Echtzeit vorgenommen werden können. Bis vor kurzer Zeit, als die Wagen nur auf der Strasse getestet werden konnten, brauchten wir mehrere Tage, um das Setup zu ändern. Jetzt geht das sofort.“

„Mit dem Simulator können wir wirklich alles testen. Die Übereinstimmung mit der Realität ist extrem hoch. Man sieht zwar nur den Fahrer am Steuer, aber hinter jeder Entwicklung steckt viel Teamarbeit. Tatsächlich sind allein für den Betrieb des Simulators 10 Ingenieure erforderlich. Mit dem Simulator können wir jeden Aspekt eines Wagens extrem schnell testen: jedes Modell und jede Variante, von der Aerodynamik bis hin zur Motorleistung, zum Fahrverhalten und zu den Reifen.“

„Sie werden vielleicht überrascht sein zu hören, dass trotz Simulator der menschliche Faktor im Entwicklungsprozess unerlässlich ist. Der Mensch ist bei Maserati nach wie vor zentral und ist Teil seines genetischen Erbguts; trotz aller verfügbaren Spitzentechnologien, stellt Maserati den Menschen in den Mittelpunkt des Projekts. Ein Wagen soll eine Seele haben, und ohne ein starkes Team, vom Ingenieur bis zum Testfahrer, wäre dies nicht möglich. Das Maserati Team ist sich der Markenwerte wohl bewusst, und dieses Wissen ermöglicht es uns, dem Auto Schönheit, Sportlichkeit und Fahrvergnügen zu verleihen.



Da wir es in diesem Fall mit einem Supersportwagen zu tun haben, haben wir ein ambitioniertes Ziel vor Augen: Wie der MC12 soll auch der MC20 neue Massstäbe beim Handling eines Sportwagens setzen.

Es ist eine grosse Verantwortung und eine grosse Herausforderung, und ich bin wirklich stolz darauf, zu diesem Team zu gehören.“

„Und ich bin besonders stolz, weil ich aus Modena komme. Zeuge der Entstehung dieses Wagens in meiner Stadt zu sein, spornt mich an, noch stärker nach Perfektion zu streben.“

„Maserati steht vor einer neuen Ära: Wir sind Maserati und wir werden immer versuchen, das absolut Beste zu liefern. Mit dem MC12 haben wir ein beeindruckendes Vermächtnis geerbt, mit dem wir sehr vorsichtig umgehen müssen; wir wissen also, das ist für uns alle ganz klar, was der neue Wagen leisten muss. Letztendlich wollen wir das nächste Kapitel in der Geschichte von Maserati schreiben.“

„Ich möchte nicht leugnen, dass ich mir am Steuer des Simulators manchmal vorgestellt habe ein richtiges Rennen zu fahren, auf der Rennstrecke, mit Overall und Helm. Träumen schadet nicht!“

Giovanni Ribotta über das Design

Giovanni Ribotta: „Das ist der Maserati, auf den alle gewartet haben, ein Wagen mit sehr italienischem Design“

Exterior Chief designer bei FCA - Maserati

Was bedeutet der MC20 für Maserati?

„Das ist der Maserati, auf den alle gewartet haben. Wir brauchten ein Modell, das uns zu unseren Wurzeln, zu unserer DNA, zurückführen würde. Maserati entstand als Rennwagenbauer. Die Entwicklung und Konstruktion eines Supersportwagens ist Teil unserer Identität, wie uns die Geschichte der Marke lehrt.“

Nach Jahren der Arbeit an Limousinen, SUVs und GT-Wagen war dies eine neue grosse Herausforderung für das Designer-Team. Womit haben Sie angefangen?

„Wir wurden beauftragt, einen Supersportwagen mit Mittelmotor hinten zu designen. Wir sind mit grosser Sorgfalt an das Projekt herangegangen und haben nach dem perfekten Gleichgewicht zwischen Leistung und Form gesucht. Wir haben uns an der Tradition des italienischen Designs und des Hauses Maserati orientiert und uns auf den idealen Kompromiss zwischen Ästhetik und Funktion, also Leistung, konzentriert. Das ist es, was wir zeitloses Design, zeitlose Schönheit nennen: tadellose Eleganz, ohne die Leistung zu beeinträchtigen.“



Haben Sie sich bei der Entwicklung des MC20 von dem einen oder anderen Kultmodell in der Geschichte Maseratis inspirieren lassen?

„Als wir begannen, den MC20 zu entwerfen, blickten wir auf unsere eigene Geschichte zurück und liessen uns vom Birdcage (Tipo 61) inspirieren. Zu jener Zeit hatten die Wagen kaum Bodenabstand. Der zentrale Rumpf wurde von den Radkästen praktisch durchschnitten. Die Ästhetik spielte damals eine untergeordnete Rolle, den Vorrang hatte die Mechanik. Wir haben uns aber auch vom jüngsten Sportwagen, dem MC12, inspirieren lassen: ein Wagen, der für die Rennstrecke entwickelt und danach für den Strassenverkehr angepasst wurde. Bei diesem neuen Projekt haben wir von Anfang an ein Fahrzeug für den Strassenverkehr gedacht Unser Ansatz war daher wesentlich schnörkelloser und dynamischer als beim MC12-Konzept.“

„Der neue Wagen zeichnet sich durch einen Mittelkörper aus, der sich mit den Radkästen schneidet. So entsteht eine sehr puristische, dynamische Linienführung. Als Gegensatz dazu, steht im unteren Teil des Wagens, der durch die Verwendung von Kohlefaser auch optisch eine eigene Identität hat, die Technik im Mittelpunkt. Es gibt eine klare Trennung zwischen der Dynamik und Reinheit des oberen und der technischen Natur des unteren Wagenteils.

Was ist die grösste Herausforderung beim Entwerfen eines Supersportwagens?

„Die Herausforderung bei einem Supersportwagen besteht darin, den richtigen Kompromiss zwischen den Leistungen, die von einem Wagen dieser Kategorie erwartet werden, und der Eleganz der Proportionen zu finden. Bei Maserati, und ich würde sagen das gilt für alle italienischen Automobildesigner, drücken die Proportionen Eleganz und Sportlichkeit aus. Also haben wir versucht, das richtige Gleichgewicht zu finden, indem wir eine sehr reine Form ohne Exzesse entwarfen, die mit den technischen Vorgaben der Ingenieure im Einklang stand.

Die Formen des oberen und unteren Fahrzeugteils sind sehr unterschiedlich.

„Im oberen Teil sind die Formen sehr klar, im unteren hingegen sehr technisch. Hier entstehen die Fahreigenschaften des MC20, denn alle aerodynamischen Bauteile sind im flachen Boden und im unteren Teil des Wagens konzentriert.“

„Der MC20 hat keinen Heckspoiler, da der gesamte aerodynamische Abtrieb von der Fahrzeugunterseite erzeugt wird. Dies war ein grosser Vorteil für das Styling des Exterieurs. Auf aerodynamische Anbauteile, die der Ästhetik abträglich gewesen wären, konnten wir verzichten.“



Welche Maserati-Automobile der Vergangenheit haben Sie inspiriert. Wie und wo?

„Wir haben die Entstehungsgeschichte des Birdcage studiert und die Beziehung zwischen Formen und Mechanik untersucht. Beim Birdcage ist das Fahrgestell stellenweise sichtbar, und auch beim MC20 kann man dank der Schmetterlingstüren die Struktur des Chassis deutlich erkennen.“

„Die Welt des MC12 war hingegen unsere Inspirationsquelle für die stärker abgerundeten Radkästen. Abschliessend sei gesagt, dass der neue Wagen ein sogenanntes Longtail-Heck hat. Denn obwohl es sich um einen Mittelmotor-Sportwagen handelt, haben wir das Cockpit etwas nach hinten verlegt, damit das GT-Feeling nicht zu kurz kommt.“

Wie bei allen Maseratis ist die Frontpartie sehr markant.

„Alle Maserati-Modelle hatten schon immer sehr markante Frontpartien. Auffällig und aggressiv. Wenn jemand in den Rückspiegel schaut, soll er sofort erkennen, dass das Auto hinter ihm ein Maserati ist. Wir haben uns für vertikale Lichteinsätze entschieden, weil die horizontalen inzwischen von vielen anderen Konstrukteuren kopiert wurden und nicht mehr so originell sind. Dadurch wurde dem Frontgrill ein Ehrenplatz eingeräumt.“

„Die obere Hälfte des Frontgrills folgt den Linien des Rumpfes, was bedeutet, dass seine Form klar und dynamisch ist; die untere Hälfte hingegen offenbart die Struktur, den mechanischen Teil des Fahrzeugs, also alles, was seine hervorragenden Leistungen erst möglich macht. Sie unterscheidet sich nicht nur optisch, sondern auch vom Material her: Kohlefaser.“

Ist der MC20 ein Vorreiter für die Maserati-Modelle der Zukunft?

„Dieser Supersportwagen ist ein Meilenstein. Er gibt uns die Chance, ein echtes Konzept zu schaffen, ähnlich wie der Alfieri, der die Grundlage für die Entwicklung einer ganzen Automobilfamilie bildete. Der MC20 ist dabei viel mehr als nur ein Konzept für das Design zukünftiger Modelle. Er verkörpert eine Vorgehensweise, die wir skulpturale Ingenieurskunst nennen. Beim MC20 haben wir zum ersten Mal diesen Ansatz für die Oberflächengestaltung umgesetzt, und wir möchten ihn auch in Zukunft beibehalten.“

Ein Maserati Supersportwagen soll auffallen.

„Dieser Supersportwagen ist ein atemberaubendes Statement. Maserati hatte seit langer Zeit keinen solchen Hingucker. Der MC20 ist voll und ganz ein Maserati: Er entspricht den fundamentalen Designregeln unseres Hauses mit einer Form, die, na ja, gut aussieht.“

„Wenn die Leute den MC20 sehen, wissen sie sofort, wer der Hersteller ist. Eines der Charakteristika von Maserati ist, dass wir in jedem Segment unsere eigenen Stilregeln anwenden.“



Egal ob es sich um einen GT, eine Limousine oder ein SUV handelt, oder in diesem Fall um einen Supersportwagen. Für uns ist es entscheidend, dass die Leute, wenn sie einen unserer Wagen vorbeifahren sehen, sagen: Das ist ein Maserati!“

Das MC20-Projekt wurde in einem beeindruckenden Tempo durchgeführt.

„Ich bin sehr zufrieden mit dem Ergebnis, denn das Projekt ist sehr schnell entstanden und wurde in extrem kurzer Zeit abgeschlossen; von Anfang bis Ende habe ich miterlebt, wie der Wagen herangereift und zu einem echten Maserati geworden ist, und das macht mir grosse Freude. Das Design eines Mittelmotor-Wagens, fast eines Rennwagens, zu realisieren, war für uns etwas absolut Neues. Die Hauptschwierigkeit bestand darin, Formen zu schaffen, die ein einheitliches, dynamisches Gesamtbild ergaben. Aber vor allem wollten wir einen echten Maserati entwerfen, ein Auto mit italienischem Design. Und wenn ich italienisches Design sage, dann meine ich den Grundeindruck, nicht unbedingt die Tatsache, dass der Designer Italiener ist, denn mein Team ist ein internationales Team. Das Zusammenspiel von Ästhetik und Funktionalität war grundlegend, denn es handelte sich hier um einen Wagen mit unglaublichen Leistungen, der zugleich kompromisslos elegant aussehen musste. Und ich bin mit dem Endergebnis sehr zufrieden.“

Rossella Guasco über die Wahl der Farben und Materialien

Rossella Guasco: „Farben und Materialien unterstreichen die sportliche Berufung der Marke“

Manager color and material design bei FCA Fiat Chrysler Automobiles

„Das MC20-Projekt vereint zwei Welten, die der Rennwagen und die der Strassenwagen. Es handelt sich hier um einen Supersportwagen, der die Essenz des Hauses Maserati ausdrückt, auch weil er hier in Modena konzipiert, konstruiert und „eingekleidet“ wurde. Wieder ist ein Maserati-Modell fest mit der Stadt verankert. Und gleichzeitig gewinnt das historische Maserati-Werk in Modena an Prestige zurück, weil das neue Projekt hier angesiedelt wurde.“

Welche Kriterien wurden bei der Auswahl der Materialien verwendet?

„Bei der Auswahl der Materialien für den neuen Maserati Sportwagen wurde ein Prinzip verfolgt, weshalb die verwendeten Materialien vorrangig nicht dekorativ, sondern funktionell sind. In anderen Worten: „massgeschneiderte Ingenieurskunst“, bei der das Material die zugrunde liegende Leistung unterstreicht. Dies gilt sicherlich für das Exterieur, wo das Designkonzept eines extrem dynamischen, straffen, stromlinienförmigen Oberbereichs - auf die Farben komme ich später noch im Detail zurück - mit einem strukturellen, an der Mechanik ausgerichteten Unterteil aus Kohlefaser kombiniert wird. Diese beiden Aspekte gehören seit jeher zum Wesen von Maserati.“



„Jedem Material geht das Experimentieren mit Materie voraus, dann folgt die Weiterentwicklung. Neben der Idee, Höchstleistungen zum Ausdruck zu bringen, messen wir den Prinzipien der Schönheit der Mechanik und der skulpturalen Ingenieurskunst grösste Bedeutung bei; jedes Material ist eine Haut, eine Verkleidung von Formen und Funktionen, und unterliegt einer speziellen Veredelung, die die Qualität der Oberflächen steigert.“

Was haben Sie für den Innenraum gewählt?

„Im Wageninneren herrschen dunkle Farben vor. Das Wechselspiel innerhalb dieser dunklen Töne entsteht dank der unterschiedlichen Materialeigenschaften und der speziellen Oberflächenbehandlungen, zum Beispiel mit Lasergravur. Durch diese hochmodernen Bearbeitungstechniken wird jedes Bauteil zum Kunstwerk.“

„Die Sitze, die vielleicht die wichtigste Rolle hinsichtlich Farbe und Form im Innenraum spielen, bestehen aus einer Kombination von Materialien. Alcantara-Leder ist sehr innovativ und hat ein grosses Potenzial. Es unterstreicht die Dynamik des Wagens durch seine Oberflächenbeschaffenheit. Diese wurde hier mittels Lasergravur erzeugt, mit einem skulpturartigen Effekt und einer quasi aerodynamischen Wirkung, die durch den Gradienten im Muster entstehen. Die Farbe unterstreicht den Eindruck von Geschwindigkeit, Dynamik und Bewegung. Sie erzeugt also viel mehr als nur ein Muster.“

Sechs Farben, die speziell für den MC20 geschaffen wurden.

„Bei diesem Projekt war die Herangehensweise an das Thema Farbe extrem wichtig. Die sechs Aussenfarben, in denen der MC20 verfügbar ist, wurden exklusiv für dieses Modell konzipiert, entwickelt und realisiert. Jede von ihnen spiegelt die Kombination zweier Faktoren wider: Auf der einen Seite steht der starke Bezug zum italienischen Design und zur italienischen Handwerkskunst, sowie zur unverwechselbaren Identität der Region; auf der anderen die Verbundenheit mit der Geschichte von Maserati, den historischen Modellen des Hauses sowie deren Neuinterpretation.

Hinter jeder Farbe verbirgt sich ein hohes Mass an Entwicklungsarbeit, die die Spitzentechnologie der Beschichtung, den Ursprung und das Vermächtnis der Marke, sowie den Bezug zur italienischen und regionalen Identität miteinander verbindet.“

Eine Rückkehr zum Sportgeist der Marke

„Es besteht ein Gleichgewicht zwischen dem Exterieur und dem Interieur des Wagens, sowie zwischen allen seinen Bauteilen, auch wenn dieses Gleichgewicht manchmal aus Gegensätzen entsteht. Ich glaube, dass ihre erfolgreiche Kombination zu einem ästhetischen Gleichgewicht eine besondere Leistung ist, die auf der Arbeit echter Spezialisten beruht. Die Harmonie der Proportionen, Formen und Materialien ist eines der Grundprinzipien von Maserati.“

„Wir sind sehr zufrieden mit diesem Projekt, das eine grosse Herausforderung darstellte. Wegen des engen Zeitplans, den wir einhalten mussten, aber vor allem, weil es die Rückkehr zur sportlichen Essenz der Marke darstellt, die wir alle für notwendig betrachteten.“



„Im Centro Stile habe ich mich sofort mit meinen Designerkollegen zusammengeschlossen, um herauszufinden, wie Form, Leistung und Materie optimal hervorgehoben werden konnten. Meiner Meinung nach war dies der richtige Ansatz: die bestmögliche Kombination dieser drei Faktoren zu erreichen, bei der das Material die Form und die Form die Funktion ausdrückt. Das war der Ausgangspunkt, und wir sind mit dem Ergebnis sehr zufrieden, denn es verkörpert objektiv einen Grossteil der Natur von Maserati, aber in einem völlig neuen Schlüssel: Es ist der wiedergefundene Sportgeist der Marke.“

An welche Kunden wendet sich dieser Maserati?

„Als ich mit meinem Team darüber sprach, waren wir uns alle einig, dass Maserati mit dem MC20 nicht nur Fahrer, die auf der Suche nach Leistung und sportlichen Superlativen sind, erreichen wollte. Bei Maserati hält sich immer noch die romantische Vorstellung des Gentleman-Rennfahrers. Sie steht für die Grundhaltung, auch am Steuer eines Supersportwagens, immer ein Gentleman zu bleiben. Wir haben uns zum Beispiel von Alexander Zverev inspirieren lassen, der in einer Werbekampagne für Zegna in einem Herrenanzug Tennis spielt. Er bewegt sich und treibt Sport, und ist trotzdem voll und ganz typisch Zegna.“

Am Steuer des MC20 findet der wahre Gentleman all seine Klasse und Eleganz wieder. Wie ist das möglich? Es ist der technischen Innovation dieses speziellen Stoffes zu verdanken, der Naturfasern mit zusätzlicher extremer Elastizität enthält. Dies fasst die Art und Weise zusammen, wie wir arbeiten, unsere Vorstellung von unserem Kunden, einem Gentleman-Rennfahrer trotz aller technischen Innovation, die in unserem Auto steckt. Das ist die Botschaft, die wir zu vermitteln versuchen, und das ist auch der typische Kunde, den wir erreichen möchten.“

DER MASERATI MC20 IM ZEICHEN DES MADE IN ITALY

Der neue Maserati MC20 ist ein Meisterwerk der Technik und des Designs und stellt für die Marke mit dem Dreizack den Beginn einer neuen Ära dar. Mit dem MC20 kehrt Maserati auf die Bühne der Supersportwagen zurück, wo sich Luxus und Leistung zum einzigartigen Maserati-Stil vermählen.

Der neue MC20 weist Maserati ausserdem den Weg für den Wagen der Zukunft: 100% Made in Italy, vollständig in Modena entwickelt und konstruiert.

Seine italienische DNA wird gezielt in jedem Detail unterstrichen, vom Motor bis zum Design.

Denn zu Maseratis ausgewählten Kooperationspartnern zählen einige der repräsentativsten italienischen Firmen und Brands.



- Alcantara
- Brembo
- Bridgestone
- Dallara
- Sabelt
- Sonus faber

ALCANTARA

Das Rezept ist einfach: Man nehme einen Maserati, ein Symbol des Made in Italy schlechthin, und überziehe das Interieur mit Alcantara. Das Ergebnis ist eine einzigartige Mischung aus Technologie, zeitgenössischer Eleganz, feinverarbeiteten Details und hervorragenden Leistungen.

Alcantara ist ein einzigartiges Material, das im Herzen Italiens hergestellt und von dort in jeden Winkel der Welt exportiert wird. Es findet auf einigen der glamourösesten Oberflächen der Welt seinen Platz, darunter Autoinnenräume, Sofas, Luxusjachten, Flugzeuge, Personal Devices, Kleidung und sogar Kunstwerke. Dank der ungemeinen Vielseitigkeit von Alcantara kann Maserati das Interieur seiner Fahrzeuge mit Farben und Oberflächen ausstatten, die den individuellen Charakter eines jeden Modells unterstreichen.

Alcantara findet man auch im Innenraum des MC20. Schlüsselanwendungen sind die Sitze und die Türverkleidungen aus laserperforiertem, schwarzem Alcantara auf dunkelblauem Grund. Die mit Alcantara ausgekleideten Sitze garantieren dem Fahrer auch bei hohen Querbeschleunigungen ein hohes Mass an Stabilität, wodurch präzises Lenken in der Kurve möglich ist.

Dank seiner Atmungsaktivität, Verschleissfestigkeit und vor allem seinem perfekten Grip ist Alcantara der ideale Bezugsstoff für alle Supersportwagenteile, bei denen das Material hervorragende Leistungen und unübertreffbaren Komfort gewährleisten muss. Neben seinen hervorragenden technischen Eigenschaften verleiht Alcantara dem Fahrzeuginnenraum eine besondere Eleganz und kontemporäre Ästhetik. Dank des haptischen Eindrucks dieses Materials wird jede Fahrt zu einem einzigartigen Erlebnis für die Sinne.

pleasure ensured by this material makes every journey a unique sensory experience.

BREMBO

Brembo ist weltweit führend in der Entwicklung und Produktion von Bremssystemen und liefert die komplette Bremsanlage des neuen Maserati MC20.

An der Vorderachse ist der neue Maserati Supersportwagen mit radial angebundenen Monoblock-6-Kolben-Brembo-Bremssätteln ausgestattet. Die Bremssättel laufen auf 390 x 36 mm Brembo-Carbon-Keramik-Scheiben zusammen und sorgen für eine hervorragende Bremsleistung. An der Hinterachse greifen die Brembo-Monoblock-Bremssättel mit jeweils 4 Kolben auf 360 x 28 mm Brembo-CCM-Bremsscheiben.

Angesichts der hohen Belastungen, die durch den Druck der Kolben auf die Beläge erzeugt werden, sind die Monoblock-Bremssättel aus einem einzigen Aluminiumguss gefertigt, um maximale Steifigkeit und weniger Verformung sicherzustellen.



Aluminium ist ein Material, das für seine Leichtigkeit und Festigkeit bekannt ist. Für den MC20 stellt Brembo Bremsättel in sechs verschiedenen Farbausführungen her, wodurch ein noch individuelleres Layout des Fahrzeugs möglich wird.

Im Vergleich zu Grauguss-Scheiben bieten die Brembo-Carbon-Keramik-Scheiben eine Gewichtsreduzierung von 50%. Dies führt zu einer erheblichen Verringerung der ungefederten Fahrzeugmasse, was sich im exzellenten dynamischen Fahrverhalten und im verbesserten Komfort auf Langstrecken bemerkbar macht.

Die Bremsanlage wird durch eine elektromechanische Brembo-Feststellbremse (EP) ergänzt, die das Ergebnis umfangreicher Entwicklung und technologischer Forschung ist. Diese Lösung verbessert die Leistung und den Komfort sowohl im Fahr- als auch im Bremsmodus.

BRIDGESTONE

Bridgestone EMIA ist begeistert, Maserati bei seinen Projekten im Hochleistungssegment als Partner zu unterstützen. Bridgestone entwickelt und liefert als Erstausrüster personalisierte Reifen für Maserati bereits seit dem Quattroporte (M139) im Jahr 2004. Es folgten der GT Coupè (M145) / Gran Cabrio (M147), der Levante (M161) und schliesslich der neueste in Modena hergestellte MC20.

Bridgestone ist der weltweite grösste Hersteller von Reifen und anderen Gummiprodukten. Seit fast 90 Jahren sorgen wir dafür, dass Menschen und Güter ohne Unterbrechung und so bequem wie möglich dorthin gelangen, wo sie gebraucht werden.

Heute, in einer sich schnell verändernden Welt, entwickelt sich unser Unternehmen weiter, um konkrete Lösungen für die tatsächlichen Probleme unserer Kunden zu bieten. Aus diesem Grund ist Bridgestone EMIA dabei, sich von einem Premium-Reifenhersteller zu einem globalen Mobilitätsanbieter umzuwandeln.

Unsere Reifen: Für PKWs, Allradfahrzeuge, Lieferwagen, Motorräder, Lastwagen, Busse und Geländewagen sowie Landwirtschaftsfahrzeuge bietet Bridgestone ein ständig wachsendes Sortiment an Premium- und massgeschneiderten Reifen.

Unsere Lösungen: Bridgestone leistet mit seinen fortschrittlichen Fabriken, führenden Technologien und begehrten Partnerschaften weltweit Pionierarbeit für innovative Produkte und Lösungen. Während unser Umwandlungsprozess fortschreitet, arbeiten wir daran, die Mobilität von morgen zu gestalten.

Unser Händlernetzwerk: Mit über 6500 Verkaufspartnern in der gesamten EMIA-Region und 12 verschiedenen Handelspartnern pflegt Bridgestone eine einzigartige Beziehung zu allen Menschen, die täglich in ihr Fahrzeug steigen.

Wir sind in 40 Ländern des EMIA-Wirtschaftsraums vertreten und beschäftigen mehr als 22.000 Mitarbeiter. In der EMIA-Region verfügt Bridgestone über 17 Reifenwerke, ein wichtiges R&D-Zentrum und ein hochmodernes Testgelände in der Nähe von Rom. In unserer Branche sind wir weltweit der führende Investor in Forschung und Entwicklung mit rund 800 Millionen Euro pro Jahr.



DALLARA

Dallara und Maserati sind zwei typische Unternehmen aus dem norditalienischen „Motor Valley“, die seit vielen Jahren zusammenarbeiten. Mit dem Ziel die fachlichen Kompetenzen aller Beteiligten auszubauen und den weltweiten Erfolg italienischer Automobile zu sichern, haben sie Partnerschaften mit anderen führenden Unternehmen der Automotive-Branche geschlossen. Im Laufe der Jahre ist die Verbindung zwischen den beiden Unternehmen immer enger geworden, unter anderem dank der hochspezialisierten Leistungen, die Dallara für Maserati erbringt.

Die Kernkompetenzen von Dallara liegen in der Konstruktion, insbesondere von Kohlefaserverbundwerkstoffen, der aerodynamischen Optimierung (im betriebseigenen Windkanal und mit mathematischen Strömungsmodellen), der Fahrzeugdynamik (unterstützt durch einen professionellen Fahrsimulator und statische und dynamische Prüfstände) sowie im schnellen, flexiblen und qualitativ hochwertigen Prototypenbau. Diese Fachkompetenzen waren grundlegend für die Arbeit, die Dallara in Zusammenarbeit mit Maserati leistete, um 2004 den MC12 zu entwickeln, ein Modell, das das goldene Zeitalter der FIA-GT-Meisterschaft geprägt hat.

Durch den Erfolg des MC12 wurde die Beziehung zwischen Maserati und Dallara umso mehr gefestigt und führte zu einem neuen Kooperationsprojekt: dem Maserati MC20. Der MC20 ist der neue Supersportwagen aus dem Hause Maserati, ein Fahrzeug mit herausragenden Leistungen, das für die Strassen der ganzen Welt zugelassen ist.

Dallara trug zu diesem ehrgeizigen Projekt bei, indem es die aerodynamischen Komponenten des MC20 (unter Verwendung von CFD-Simulation und im Windkanal), das gesamte Monocoque und die tragenden Elemente aus Kohlefaser entwarf und entwickelte.

SABELT

Aus der Zusammenarbeit zwischen Maserati und Sabelt ist der neue MC20-Sitz mit zahlreichen Komfortfeatures und einer ausgesprochen sportlichen DNA entstanden. Der komplette Sitz wurde in Italien entwickelt und getestet und wird auch dort hergestellt.

Es handelt sich um den ersten Maserati-Sitz mit einer Schale aus Hochleistungsverbundwerkstoffen, der mit elektrischen Verstellungen und Lendenwirbelsäulen-System ausgestattet ist.

Der Sitz beruht zu 100 % auf dem Know-how von Sabelt und wurde dank der erfolgreichen Zusammenarbeit zwischen den Design- und Konstruktionsabteilungen der beiden Unternehmen an die Bedürfnisse des Maserati MC20 angepasst.

Die neuen Sitze des Maserati MC20 sind das Ergebnis der Zusammenarbeit zweier italienischer Unternehmen, die beide konsequent in Forschung und Entwicklung investieren. Sie repräsentieren die Essenz des MC20-Projekts: Sportlichkeit auf höchstem Qualitäts- und Leistungsniveau, wie es der Super-Premium-Markt erwartet.

Darüber hinaus sind die MC20-Sitze hinsichtlich Logos, Nähten und Oberflächenmaterialien vollständig personalisierbar und verfügen über eine ausgezeichnete Ergonomie, die auch bei sportlicher Fahrweise Sicherheit und Komfort gewährleistet.



SONUS FABER

Sonus faber wurde 1983 in Vicenza gegründet und stellt sowohl High-End-Soundsysteme als auch Musikinstrumente her. Das Unternehmen genießt international höchste Anerkennung und steht für hohe italienische Handwerkskunst und herausragende Leistungen.

Maserati und Sonus faber verbinden gemeinsame Werte wie die Liebe zu Italien und das Streben nach einer Brand Experience auf höchstem Niveau im Zeichen von Luxus, Leistungen und Innovation. Das Dröhnen der Maserati-Motoren und der feine natürliche Klang des Sonus faber-Systems begegnen einander im MC20. Trotz ihrer kontinuierlichen Weiterentwicklung bleiben beide Unternehmen der Tradition verbunden und bauen ihren hervorragenden Ruf in der Automobil- respektive in der Audiobranche aus.

Maserati und Sonus faber definieren Innovation als das Bestreben, sich immer neuen Herausforderungen zu stellen. Indem sie auf technologischen Fortschritt setzen, bieten sie ihren Kunden jene Alleinstellungsmerkmale, für die die beiden Marken bekannt sind. Maserati und Sonus faber setzen immer wieder neue Maßstäbe in der Luxusklasse. Beide vereinen italienische Kreativität, Handwerkskunst und Design.

Der Maserati MC20, das einzige derzeit in Produktion befindliche Modell, das mit dem Sonus faber Soundsystem ausgestattet ist, verfügt über einen Hochfrequenzverstärker mit 695 Watt Leistung und 12 Lautsprechern mit spezifischen Funktionen, die den natürlichen Klang von Sonus faber durch die Verwendung natürlicher Materialien präzise wiedergeben.

Die Sonus faber Audioanlage bietet eine natürliche, klare Klangqualität. Das Fahrerlebnis wird dadurch um eine exzeptionelle akustische Performance bereichert.

Das in Italien entwickelte und hergestellte Sonus faber Audiosystem und der Maserati MC20 vereinen Kraft und Klang. Sie verkörpern die herausragende Tradition der beiden Marken in ihren jeweiligen Branchen.

„Authentizität, Handwerkskunst, Luxus und Eleganz sind Werte, die beide Marken verbinden und eine einmalige Art des Reisens ermöglichen, bei der der Klang der Motoren und die Harmonie der Musik miteinander zum Sound des italienischen Lebensstils verschmelzen.“



Maserati

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN	
Motor	
Layout	V6 90° MTC Twin Turbo
Hubraum (l)	3.0
Bohrung x Hub (mm)	88 x 82
Verdichtungsverhältnis	11: 1
Maximale Leistung (PS bei U/min)	630 bei 7500
Maximales Drehmoment (Nm bei U/min)	730 bei 3.000-5500
Kraftstoffsystem	Benzin-Vorkammereinspritzung (TJI)
Einspritzdruck (bar)	350 bar
Induktion	2 Turbolader mit Luft-Luft-Kühler - 1 eBooster 48 V
Schmiersystem	Trockensumpfschmierung
Steuerung	Doppelte obenliegende Nockenwelle mit Kettenantrieb
LEISTUNGEN	
0-100 km/h (s)	< 2,9
0-200 Km/h (s)	< 8,8
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	> 325
Bremsweg:	
Von 100 auf 0 km/h (m)	< 33
CX	< 0,38
KRAFTSTOFFVERBRAUCH UND CO₂ EMISSIONEN (vorläufige Werte)	
WLTP - kombinierter Zyklus (l/100 km)	11,6
CO ₂ -Emission kombiniert g/km	262
Getriebe	DCT 8 Gang
Antrieb	Hinterradantrieb mit hinterem selbstsperrendem mechanischem Sperrdifferential mit Schlupfbegrenzung (elektronisches Sperrdifferential optional)
RADAUFHÄNGUNGEN	
Vorne	Doppelquerlenker mit virtueller Lenkachse, Querstabilisator (Lifter optional)
Hinten	Doppelquerlenker mit virtueller Lenkachse, Querstabilisator
BREMSEN	
Vorne	Belüftete Scheiben 380x34 mm (390x36 CCM-Scheibe optional) Brembo-Festsättel mit 6 Kolben
Hinten	Belüftete Scheiben 350x27 mm (360x28 CCM-Scheibe optional) 4 Kolben
ABMESSUNGEN UND GEWICHT	
Reifen vorne/hinten	vorne 245/35 ZR 20 / hinten 305/30 ZR 20
L x B x H (mm)	4.669 x 1.965 x 1.221
Radstand (mm)	2,700
Vordere/hintere Spur (mm)	1,681 / 1,649
Gepäckraumvolumen (l)	150 (50 vorne / 100 hinten)
Kraftstofftankvolumen (l)	60
Zugelassenes Gewicht	<1.500 kg