

WAS EINE
RENNJACHT MIT
EINEM MASERATI
ZU TUN HAT?
NUN, FÜR'S
ERSTE GENÜGT
ES, ZU WISSEN,
DASS MASERATI-
AGGREGATE SCHON
IN DEN FRÜHEN
DREISSIGERN IN
MOTORBOOTE
EINGESETZT
WURDEN.
UND DASS DAS
BRANDNEUE GRAN
CABRIO MC AN DER
MOLE STEHT. VOLLE
FAHRT, SKIPPER,
UND GEBEN SIE
UNS BLOSS AUF DIE
LUFTABRISSKANTE
ACHT!

TEXT *Reinhard Haas*
FOTOS *Richard Walch*

**DER
MARATHON-
MANN
ODER: KAPITAN AHAB
WILL'S WISSEN**



———— Seine Leidenschaft hat sich dem Mann sichtbar ins Gesicht gebrannt. Ein schwarzer, zotteliger Bart überdeckt nur spärlich die tiefen Furchen und Falten, die peitschender Wind und Salzwasser über vier Jahrzehnte in diese Haut gefräst haben. Breitbeinig steht er auf dem Steuerstand. Mit der Linken bedient er das fast mannshohe Ruder; mit der Rechten seine Lungen. An der Handhaltung erkennt man sofort: Dieser Mann weiß, wie man noch bei Windstärke Zehn eine Zigarette trocken am Glimmen hält. Er nimmt einen tiefen Zug aus der Faust und bellt das nächste Kommando über Deck: »Get tight mainsail!« Wahlweise könnte er den Befehl auch in Italienisch, Spanisch, Französisch oder Deutsch geben, schließlich rekrutiert sich seine siebenköpfige Crew aus ganz Europa.

VON SOLDINIS RECHTEM OHR BAUMELT EIN KLEINER GOLDENER RING; SEINEN LINKEN UNTERARM ZIERT – MOBY DICK LÄSST GRÜSSEN – DAS VERBLASSTE TATTOO EINES POTTWALS.

Wenn Herman Melville heute noch einmal eine Figur für seinen Kapitän Ahab in »Moby Dick« bräuchte – Giovanni Soldini wäre die perfekte Vorlage: ein kleiner, gedrungen Mann mit wilden Locken und dunklen Augen, die – je nach Bedarf und Anlass – gefährlich funkelnd oder gütig dreinblicken können. Von seinem rechten Ohr baumelt ein kleiner goldener Ring; seinen linken Unterarm zierte – Moby Dick lässt grüßen – das verblasste Tattoo eines Pottwals. Der 46-jährige Milanese ist mit seinen vergleichsweise jungen Jahren bereits DIE Segel-Legende Italiens. Als kleiner Junge nahm ihn sein Vater mit auf Törn quer durch das Mittelmeer; mit 16 Jahren überquerte er zum ersten Mal alleine den Atlantik. Und seither ist Soldini auf der Jagd nach Rekorden – nach Segelrekorden. Vor allem die schnellstmögliche Überquerung des Atlantiks hat es dem Skipper der »VOR70 Maserati« angetan. Mit 25 wurde er Dritter der Regatta »La Baule-Dakar«, im darauffolgenden Jahr bereits Zweiter. Nachdem er sein Boot in einem waghalsigen Manöver im Rennen »Québec-Saint Malo« versenkt hatte, baute er die Fünfzig-Fuß-Jacht »Kodak« und errang den zweiten Platz in der »BOC Challenge«, einer Rund-um-die-Welt-Regatta. Es folgten zahlreiche Siege als Einhand-Segler auf allen sieben Weltmeeren. Nur der »America’s Cup« hat ihn nie gereizt. »Das sind Hundert-Meter-Sprints«, grinst Soldini mit nikotingelben Zähnen. »Ich bin ein Marathon-Mann!« Als beim »America’s Cup« im Jahr 2000 die »Prada« mit Landsmann Francesco de Angelis am Steuer für weltweites Aufsehen sorgte und dieser nach seiner neu gewonnenen Popularität gefragt wurde, antwortete er lakonisch: »Ich bin nun vielleicht sehr viel bekannter, aber ich bin noch lange kein Giovanni Soldini ...«

Kapitän Ahab steht am Ruder der Maserati-Jacht und beobachtet kritisch jeden Handgriff seiner Crew. Mängel oder fehlende Schnelligkeit der Untergebenen quittiert er mit kurzen bellenden Lauten des Unbehagens. Das Siebzig-Fuß-Boot schneidet elegant durch die sanften Wellen des Mittelmeers; das Computer-Display am Mast zeigt: 15 Knoten. »Kaffee-Fahrt!« grinst der Skipper. »Bei vierzig Knoten (Anm. d. Red.: ca. 75 km/h) spielt hier das große Orchester.«

Mit der »VOR70« hat Soldini seinen Traum verwirklicht – und gleichzeitig den richtigen Lebenspartner dafür gefunden: die Sportwagen-Schmiede Maserati. John Elkann himself, der Enkel des Fiat-Patriarchen Gianni Agnelli und heute selbst Vorsitzender des Verwaltungsrats in Turin, kaufte vor zwei Jahren aus eigener Tasche dem spanischen Telefon-Riesen »Telefonica« eine »Volvo Ocean Race«-Jacht ab und übergab das Ruder an Soldini mit den Worten: »Mach was draus!« Der fackelte nicht lange, warf zweieinhalb Tonnen Ballast über Bord und trimmte die Jacht, die heute allenfalls von Hightech-Trimaranen geschlagen werden kann, auf 12,5 Tonnen Kampfgewicht. Wer einen Blick unter Deck der »Maserati« wagt, ahnt warum: Das Interieur beschränkt sich auf je sechs Segeltuch-bespannte Pritschen aus Aluminium auf Backbord- und Steuerbord-Seite. »Der Ballast muss auch im Schlaf perfekt ausgewogen sein«, beantwortet Soldini meinen fragenden Gesichtsausdruck. Unter einer Plane befindet sich ein Kartentisch, vollgepfropft mit nautischer Elektronik. Und hinter dem Mast-Fuß eine schlichte Kombüse. Auch die ist, wie der gesamte Rumpf, aus schwarz schimmernder Karbonfaser gebacken. Man wagt sich vorzustellen, dass diese Küche wenig mehr produziert als heißen Tee, wenn bis zu 800 Quadratmeter Tuch an dem 31,5 Meter hohen Mast zerrn und den Schiffskörper bis zu vierzig Grad neigen. Der »Geschäftsmann« Giovanni Soldini berichtet stolz: »Wir haben nicht nur Gewicht eingespart, sondern mit der optimalen Besatzung vor allem auch Geld. Bei uns ist jedes Team-Mitglied ein absoluter Profi in seinem Fach. Boris Herrmann, unser deutscher Navigator, zum Beispiel, kümmert sich an Bord und auch im Dock oder bei Überführungen um jedes noch so winzige elektronische Problem. Damit sind wir praktisch völlig autark und benötigen nur ein Zehntel des Budgets wie ein »Volvo Ocean Race«-Boot. Das sind wir uns, aber auch unseren Sponsoren schuldig.«

So auf- bzw. abgerüstet begaben sich Soldini und seine Mannen Anfang 2012 auf die Jagd nach dem ersten Rekord: Über den Atlantik von Cadiz (Spanien) nach San Salvador (Bahamas). Und trotz eines Hydraulikproblems am Kiel lief die »Maserati« nach 10 Tagen, 23 Stunden, 9 Minuten und 2 Sekunden in Rekordzeit ein. Dabei war das Schiff statt

der 3.884 Seemeilen direkter Strecke insgesamt 4.632 Meilen zickzack gesegelt. Immer auf der Suche nach dem besten Wind. In weniger als 6 Tagen, 17 Stunden, 52 Minuten und 39 Sekunden von New York nach Lizard Point (dem südlichsten Punkt Englands) zu segeln, bedeutete die nächste Herausforderung. Kurz vor dem Ziel kam die »Maserati« in schweres Wetter und musste den Rekordversuch, der vom »World Sailing Speed Record Council« penibel gemessen wird, aufgeben. Doch das ficht einen Seebären á la Soldini nicht an. Anfang 2013 bricht er von New York in Richtung San Francisco auf. Die Bestzeit rund um den südamerikanischen Kontinent stellte im Jahr 1994 die französische Seglerin Isabelle Autissier auf: 62 Tage, 5 Stunden und 55 Minuten. Soldini gibt sich kampfeslustig, aber auch Gentleman-like: »Wenn die »Maserati« so segelt wie bisher, werden wir Isabelle sicher schlagen. Aber ich habe 1999 auch schon einmal eine »Around-the-world-Regatta« abgebrochen, weil sie im Südpazifik mit ihrem Boot kenterte und ich ihr zu Hilfe eilen musste.«

Steigt man von Bord der »Maserati«, fragt man sich für einen Augenblick: Was zum Teufel hat denn diese Rennjacht mit den vierrädrigen Rennern aus Modena zu tun? Maserati-Mann Thomas Kern klärt mich auf: »Die wenigsten Menschen wissen, dass bereits in den frühen dreißiger Jahren zwei V16-Motoren der Maserati-Brüder in Motorbooten eingesetzt wurden. 1955 erhielten fünf Rennboote das neu entwickelte Vierzylindertriebwerk des Maserati 150 S, und kurze Zeit später gab auch das V8-Aggregat sein Debüt auf dem Wasser. 1996 sorgte gar das Zwei-Liter-Triebwerk des »Ghibli« für den Geschwindigkeitsrekord für Power-Boote.«

KAPITÄN AHAB STEHT AM RUDER DER MASERATI-JACHT UND BEOBACHTET KRITISCH JEDEN HANDGRIFF SEINER CREW. MÄNGEL ODER FEHLENDE SCHNELLIGKEIT DER UNTERGEBENEN QUITTIERT ER MIT KURZEN BELLENDEN LAUTEN DES UNBEHAGENS.

Nicht ganz zufällig steht an der Mole das brandneue »Gran Cabrio MC«, das soeben erst auf dem Pariser Autosalon das Licht der Weltöffentlichkeit erblickte. Quasi eine Rennjacht auf vier Rädern. Schon vom Boot aus fällt mir auf, dass das neue Power-Cabrio aus Modena noch ein Stück länger und aggressiver daherkommt als seine Brüder »Gran Cabrio« und »Gran Cabrio Sport«. Das neue Modell ist in der Tat um 48 Millimeter gewachsen, hat sich seine Frontpartie vom »MC Stradale« geborgt: Das breite Maul des Kühlers hängt noch ein Stück tiefer; die schwarzen Seitenschlitze wurden bis fast zu den gefährlich dreinblickenden Bi-Xenon-Scheinwerfern hochgezogen, was der gesamten Front die Physiognomie einer

Katze in Angriffsposition verleiht. Zärtlich streiche ich über die wuchtigen Kotflügel der handgeschmiedeten Zwanzig-Zöller, an der flachen Front der A-Säule entlang, bis zur sanft ansteigenden Linie des Chassis, die erst an dem halbrunden Spoiler endet. Die neue Luftabbrisskante enthält jetzt nicht nur das dritte Bremslicht, sondern sorgt auch für deutlich höheren Anpressdruck der Antriebsräder. Auffällig ist auch, dass die Auspuffanlage deutlich höher gezogen wurde und somit den Luftstrom aus dem Unterboden besser kanalisiert.

Ich gleite hinter das Lenkrad in eine edle, aber sportive Welt aus Alcantara, Leder und Karbon. Die ebenfalls neu gestalteten Sportsitze greifen nach mir wie ein weicher Handschuh. Während man sich ja bei vielen Sportwagen erst mit der Mühsal konfrontiert sieht, an vielen elektrischen Einstellknöpfen herumspielen zu müssen, liefert einem das »Gran Cabrio MC« auf Anhieb das Gefühl, perfekt positioniert zu sein: leicht aufrecht, mit freiem Blick über das abgeflachte Alcantara-Lenkrad. Meine Fingerspitzen ruhen auf den flachen Schaltwippen; die Füße finden automatisch ihre Position auf poliertem Aluminium. Auf Knopfdruck erwacht der 4,7-Liter-V8 zum Leben und hört sich an, als hätte man einen ausgewachsenen Löwen-Bullen per Fußtritt aus dem Mittagsschlaf gerissen. Bevor ich mit sanftem Druck den ersten Gang einrasten lasse, lerne ich, dass das neue Cabrio über insgesamt fünf verschiedene Fortbewegungs-Modi verfügt: »Auto-Normal«, »Auto-Sport«, »Manual-Normal«, »Manual-Sport« und »Ice«. In der »Sport«-Einstellung schaltet das Sechs-Gang-ZF-Getriebe in hundert Millisekunden in die nächste Fahrstufe; in »Manual« drehen die 460 PS bis in den roten Bereich und vor allem: Mit weit geöffneten Drosselklappen sorgen sie für einen Sound, der keinen Zweifel daran lässt, dass diese Raubkatze auch richtig böse werden kann. Nimmt man zudem noch die »MC Start Strategy« zu Hilfe (Fuß auf der Bremse, Gaspedal bis Drehzahl 2.500), sprintet die 1.900 Kilogramm schwere Fahrmaschine in 4,9 Sekunden auf 100 km/h und rennt bis knapp unter 300 km/h.

Während sich das »Gran Cabrio MC« im »Auto-Normal«-Modus noch ganz zivilisiert und kaum vernehmlich aus der Hafenzufahrt manövrieren lässt, sehnt sich der Testfahrer nach der ersten langen Geraden. »Auto-Sport«, verbunden mit einem beherzten Tritt rechts unten, lässt das Getriebe blitzartig herunterschalten und den V8 befreit aufheulen. Und doch hat man zu keiner Sekunde Bedenken, die Kontrolle zu verlieren. Die 360 Millimeter großen (320 Millimeter hinten) Karbon-Keramik-Bremsen entschleunigen diesen Supersportler ebenso kraftvoll, wie er losgesprintet ist. Die Federung ist direkt und sportlich, ja, aber sie nimmt auch jede Querrinne und jedes Schlagloch mit gelassener Igno-

ranz. Dieses Cabrio ist nicht nur ein Spitzensportler, sondern auch ein eleganter Langstrecken-Gleiter, befindet sich. Das perfekte Terrain des »MC« jedoch sind weit geschwungene Kurven abseits der Hauptverkehrsstraßen. Im »Manual-Sport« darf ich die Schaltwippen nach Herzenslust im Takt der Straße bedienen, das automatische »MSP« sorgt bei jeder Geschwindigkeit für maximale Traktion und Stabilität wie auf Schienen. Kein Nicken beim Einlenken, kein Ruckeln beim Gangwechsel, kein Unter- oder Übersteuern in engen Kehren.

Erwartungsvoll erwartet mich Soldini am Kai, als ich nach zwei Stunden Fahrspaß pur wieder auf die »Maserati« zurulle. »Fast so gut wie Segeln, oder?« grinst er. »Besser!« sage ich.



MAN WAGT SICH VORZUSTELLEN, DASS DIESE KÜCHE WENIG MEHR PRODUZIERT ALS HEISSEN TEE, WENN BIS ZU 800 QUADRATMETER TUCH AN DEM 31,5 METER HOHEN MAST ZERREN UND DEN SCHIFFSKÖRPER BIS ZU VIERZIG GRAD NEIGEN.



DIE 360 MILLIMETER GROSSEN KARBON-KERAMIK-BREMSEN ENTSCHEUNIGEN DIESEN SUPERSPORTLER EBENSO KRAFTVOLL, WIE ER LOSGESPRINTET IST. DIE FEDERUNG IST DIREKT UND SPORTLICH, JA, ABER SIE NIMMT AUCH JEDE QUERRINNE UND JEDES SCHLAGLOCH MIT GELASSENER IGNORANZ.





MASERATI GRANCABRIO MC

MOTOR	4,7-Liter-V8-Motor
HUBRAUM	4.691 ccm
LEISTUNG	460 PS
DREHMOMENT	520 Nm
GETRIEBE	6-Gang-Automatik-Getriebe
BESCHLEUNIGUNG	0-100 km/h in 4,9 s
Vmax	289 km/h