

10.03.2025 Ferrari 12Cilindri Spider vs. BMW Vision V12

auto motor und sport Heft 6/2025 testet den Ferrari 12-Zylinder Spider. Zitate sagen mehr als tausend Worte:

„Man muss die Marke aus Maranello nicht bedingungslos mögen, doch den F140HD muss man lieben.“

„Wo andere Motoren auf künstliche Beatmung oder Elektrohilfe setzen, pflegt er Tradition. Viel Hubraum und viele Zylinder ergeben flinkes Ansprechverhalten, fettes Drehmoment, Drehfreude und lineare Leistung mit einem Kick ab 7000/min.“

Da geht jedem Puristen das Herz auf. Schöner und besser hätte man die Vorzüge starker Saugmotoren nicht beschreiben können. Die Art und Weise wie sie am Gas hängen, ist durch die allgegenwertige Aufblasung in Vergessenheit geraten, auch bei den Testern. Umso erfreulicher, wenn es noch Demonstrationsobjekte gibt, bei denen das spontane Ansprechen zur Grundausstattung gehört. Es bietet ein Erlebnis erster Güte.

War nicht erst kürzlich auf diesen Seiten auch ein 12-Zylinder-Konzept vorgestellt worden? Doch, am 22.01.2025, der Titel lautete [“12-Zylinder – Darf’s ein bisschen mehr sein?”](#) Machen wir uns den Spaß und vergleichen die beiden Konzepte miteinander. Was sind die Unterschiede, was ihre Gemeinsamkeiten?

Bevor wir aber das Duell eröffnen, müssen wir bei unserem Konzept ein wenig nachbessern. Wir müssen uns z.B. entscheiden, ob wir bei den angestrebten 500 PS bleiben wollen. Wenn der Motor ein Arbeitstier sein soll, ein Ersatz für Achtzylinder-ATL-Motoren in einfachen Limousinen, dann ja. Wenn die zwölf Zylinder aber einen Sportwagen antreiben sollen, sollten wir etwas tiefer in die Trickkiste greifen. Da schauen wir mal in die Vergangenheit, als BMW-Sechszylinder-Motoren noch ohne Turbolader auskamen. Zuletzt gesichtet wurden sie im BMW M3 CSL. Die sechs Zylinder erzeugten 360 PS bei 7.900 Umdrehungen pro Minute, ergibt mit zwölf Zylindern nach Adam Riese 720 PS. Auch von der Ikone M3 CSL gibt es begeisterte Testberichte: „Der M3 CSL hängt phänomenal am Gas“, schreibt ein Journalist, der Jahre später einen Vergleich mit dem damaligen aufgeladenen M3 anstellen durfte. Der Test fiel übrigens sehr zugunsten des Oldtimers aus. Man nennt das Ergebnis Fahrspaß. Dieser bemisst sich nicht in reinen Zahlenwerten.

Fehlt uns nur noch eine passende Karosserie. Auch da werden wir im BMW-Museum fündig. Z8 heißt das Objekt unserer Begierde, mit der Alu-Karosserie auf einem Alu-Space-Frame. Ein mittlerweile extrem begehrter Oldtimer. Mit seinem zeitlosen, unverschnörkelten Design macht er gegenüber dem Ferrari keine schlechte Figur.





Kriterium	Dim.	Ferrari	V12-Konzept
Hubraum	ccm	6.500	6.500
Leistung bei Drehzahl	PS 1/min	830 9.250	720 7.900
Drehmoment bei Drehzahl	Nm 1/min	678 7.250	740 4.900
Einbaulage		Front-Mittelmotor	Front-Mittelmotor
Getriebe		Achtgang-DKG	Achtgang-DKG
Antrieb		Heckantrieb	Heckantrieb
Karosserie		Aluminium	Alu-Spaceframe
Leergewicht	kg	1.620	1.800
Gewichtsverteilung	v : h %	48 : 52	48 : 52
Grundpreis	Euro	435.000	250.000

Schon erstaunlich, wie sich die Werte gleichen! Wenn man wollte, könnte man natürlich den M3-Motor auf das Niveau des Ferrari anheben; ebenso könnte man das Gewicht absenken. Beides lässt aber die Kosten explodieren. Das wollen wir nicht. Wir wollen, dass das Fahrzeug auch für Gutverdienende erschwinglich bleibt, nicht nur für Scheichs und Fußballprofis.

Wer könnte so ein Fahrzeug bauen? Natürlich BMW. Dass sie dazu in der Lage sind, haben sie beim Z8 und beim i3 bewiesen. Damit könnten sie ihr in die Jahre gekommene, etwas verstaubte sportliche Image gehörig aufpolieren. Und gegenüber Jaguar, Porsche, Mercedes und Audi ein Zeichen setzen, ein deutliches Zeichen, ein Ausrufezeichen!

„Es reicht nicht, keine Visionen zu haben, man muss auch in der Lage sein, sie bei anderen zu unterdrücken.“ (Alte Managerweisheit)