

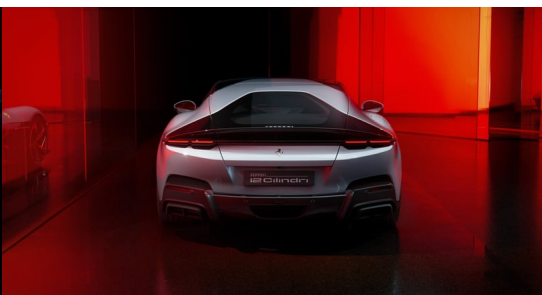
CLASSIC DRIVER

Der Ferrari 12Cilindri ist das Geisteskind des Daytona V12

Lead
Der 12Cilindri feiert Maranellos ikonische V12 Berlinetta-Modelle wie den 365 GTB/4 Daytona. Er folgt zugleich als Nachfolger den Spuren des 812 Superfast.



Jeder Petrol Head wird Ihnen die düstere Vorahnung bestätigen: Zwölfzylinder sind seit gefühlt einem Jahrzehnt akut vom Aussterben bedroht. Aber nicht in Maranello, denn dort wurde eben ein Prachtstück von einem V12 Grand Tourer enthüllt: Sie sehen hier den atemberaubend schönen Ferrari 12Cilindri, oder wie Ferraris Wildhüter ihn nennen: „Dodici Cilindri“.



Das Kapitel 812 Superfast ist damit abgeschlossen und auf ihn folgt ein GT, der eine gereifte Ästhetik ausstrahlt. Beflügelt von der durchweg positiven Resonanz auf die schlichte Eleganz des Roma, folgt der 12Cilindri einer betont minimalistischen Designsprache, die einen Gegensatz zur etwas geschäftigen Form des 812 bildet und Merkmale des [One-off Track Special KC23](#) aus dem letzten Jahr trägt.



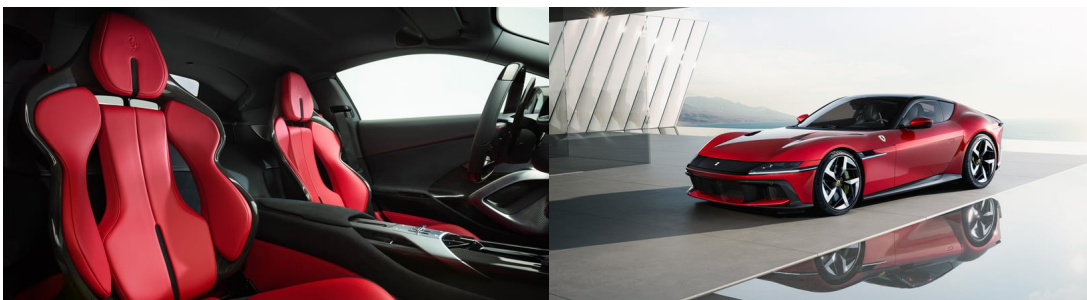
Natürlich wurde der 12Cilindri wesentlich auch vom ikonischen 365 GTB/4 aus den späten sechziger Jahren inspiriert, er besitzt sogar eine schwarze, sich über die gesamte Nase ziehende „Masken“-Blende, die an jene berühmt-berüchtigten „Plexi“-Daytona erinnert.



Seitlich betrachtet, erkennt man sofort sowohl die Daytona-Anklänge des 12Cilindri wie auch das geradezu irrwitzige Verhältnis zwischen Armaturentafel und Frontachse. Bewegt man sich aber in Richtung Heckansicht, erlebt man einen gereiften Roma, was nicht weiter verwunderlich ist, denn dem Roma kam eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung des 12Cilindri-Versuchsfahrzeugs zu. Die aktive Aerodynamik wurde ebenfalls bedacht in Form von zwei Spoilern an den hinteren Flanken des 12Cilindri, die um zehn Grad angehoben werden können, um das Heck fest auf der Straße zu halten.



Wie der Name natürlich vermuten lässt, wurde der 12Cilindri gebaut, um dem Nimbus des V12 neues Feuer zu schenken: Zwölf der allerneuesten und größten Zylinder entfalten sich unter der Motorhaube vor dem Fahrer, genauso wie es sich Enzo gewünscht hätte. Unter dieser großzügig bemessenen Karbonfaser-Motorhaube arbeitet ein 6,5-Liter-V12, der vorne mittig eingebaut wurde und über keinerlei Hybridsystem verfügt. Wie beim 812 Competizione agieren hier 830 PS, den Sprint von 0 auf 100 Stundenkilometer absolviert der 12Cilindri in 2,9 Sekunden und beschleunigt den 1.560 Kilo schweren Sportwagen maximal auf fast 350 Stundenkilometer.



Trotz dieser beachtlichen Leistungsdaten kommt auch der 12Cilindri nicht an den Emissionsgesetzen vorbei. Er ist im Vergleich zu seinen Vorgängern gezügelter, denn Ferraris Ingenieure haben dafür gesorgt, dass man dennoch diese V12-Symphonie im Cockpit genießen kann. Dieses Interieur ist übrigens so futuristisch wie die anderen jüngsten Schöpfungen aus Maranello, allerdings bietet der 12Cilindri mehr Raum als der Roma und ist damit als Grand Tourer gegenüber dem kleinen Stallgefährten im Vorteil.



Ungewöhnlich ist auch, dass Ferrari den 12Cilindri Spider zusammen mit dem Coupé vorstellt. Die Preise beginnen bei 395.000 Euro für die Serienversion und 435.000 Euro für den 12Cilindri mit faltbarem Hardtop. Ferrari ist nicht bekannt dafür, sich strikt an die hauseigene Nomenklatur zu halten, aber, wenn man vom F8 Tributo ausgeht, könnte es sich hier tatsächlich um den letzten, in Serie produzierten Zwölfzylinder von Ferrari handeln. Aber verstehen Sie uns nicht falsch: Wir wären begeistert, wenn wir uns täuschen!

Galerie

