

CLASSIC DRIVER



McLaren 12C Spider: Zwei Turbos für ein Halleluja

15. April 2013 | Jan Baedeker

Wie konnte man diesen Meistersänger von einem Biturbo-V8 bloß wegsperren? Im neuen McLaren 12C Spider öffnen sich ganz neue Klang-Dimensionen. Wir haben das Dach eingeklappt – und den Schwarzwald als Resonanzraum genutzt.

Emotionslos, steril, eine seelenlose Präzisionsmaschine mit dem Fahrgefühl eines Playstation-Sportwagens: Die Vorwürfe, mit denen sich die Macher des McLaren MP4-12C nach seiner Markteinführung vor zwei Jahren konfrontiert sahen, müssen schmerzlich gewesen sein. Denn sie hatten in kurzer Zeit und mit verhältnismäßig kleinem Budget nicht nur einen anspruchsvollen Mittelmotor-Sportwagen auf die Räder gestellt, der es mit den Platzhirschen im Revier aufnehmen konnte – sondern gleichzeitig eine ganze Marke neu aufgebaut. Doch die Presse hatte bereits vor den ersten Testfahrten ihren Aufhänger gefunden: Das Duell mit Ferrari, Italien gegen England, Emotion versus Präzision. Bei den Automobiljournalisten, deren Salär seit jeher von markigen Headlines und adjektiv-geschwängerten Testosteron-Arien abhängt, hatte der schlicht gestaltete und auf seine Funktion fokussierte McLaren MP4-12C freilich schlechte Karten gegen eine operettenhafte Drama-Queen wie den Ferrari 458 Italia.



Auch bei McLaren in Woking scheint man das Problem durchschaut zu haben – und stellt dem Coupé nun einen dramatischen Spider-Zwilling zur Seite (sogar die Hälfte der trockenen Modellnomenklatur wurde gestrichen). Technisch bleibt es beim gleichen Paket: Im Heck sitzt ein beeindruckender 3,8-Liter-Biturbo-V8 mit 625 PS Leistung, der den Zweisitzer in 3,1 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigt – und damit dem Ferrari 458 Italia schon auf dem Datenblatt das Wasser reicht. Auch was die Architektur betrifft, geht der McLaren auf Tuchfühlung mit dem Ferrari: Statt eines Stoffverdecks kommt ein leichtes Hardtop zum Einsatz, das sich in nur 15 Sekunden öffnen und schließen lässt. Bei geschlossenem Dach verwandelt sich der McLaren somit in ein vollwertiges Coupé. Mit einem kleinen, aber essentiellen Unterschied: Im Spider kann man die Heckscheibe herunterlassen. Doch dazu gleich mehr.



Unser Ausflug beginnt in Zürich mit Aprilwetter wie aus dem Bilderbuch – Sonne und Regen wechseln sich im Minutentakt ab. Wir fahren zunächst über Autobahnen nach Norden, in Richtung Schwarzwald. Im Normal-Modus fährt sich der McLaren tatsächlich lammfromm, komfortabel und beinahe unauffällig – schlecht für chronisch kleine Egos, gut wenn man sich einfach mal im Automatikmodus mit dem Verkehr treiben lassen möchte. Kurz nach der Grenze werden die Straßen schmaler, die Kurven enger und in den dunklen Tannen zu beiden Seiten der Straße hängt der Nebel. Wir straffen das Fahrwerk, schalten das Siebengang-Getriebe in dem manuellen Modus, lassen die Heckscheibe herunter und beginnen zunächst ganz spielerisch, die Charakteristiken von Gas, Bremse und Lenkung zu erkunden.



Auf einmal ist man umgeben vom Dröhnen des Motors, vom Pfeifen der Turbos, dem Kratzen und Fauchen beim Herunterschalten. Vorne rudern die Wischerblätter, auf's Dach prasselt der Regen und man spürt im Rücken, wie der V8 langsam auf Betriebstemperatur kommt, während durch's Heckfenster kühle, nach Wald duftende Luft ins Cockpit strömt. Man kann den McLaren völlig leicht und präzise dirigieren – dezente Befehle mit Finger- und Fußspitzen reichen aus, um den Wagen durch die Serpentina zu fädeln. Gas und Bremse greifen perfekt, schon unter 2.000 Touren hat man ein gewaltiges Drehmoment zur Verfügung – und man versteht, warum das Coupé mitunter als „zu perfekt“ getadelt wurde. In der Spider-Variante ist man jedoch deutlich näher am Geschehen, man bekommt durch's bloße Zuhören ein Gefühl für den Motor. Als die ersten Sonnenstrahlen durch die Bäume brechen, klappen wir das Dach nach hinten.

Auf Autobahnen und bei Top-Geschwindigkeiten (der Spider erreicht immerhin 325 km/h) kann es im Cockpit durchaus stürmisch werden – doch das gehört natürlich zum Kick, zur englischen Emotionalisierungsstrategie. Wir finden eine lange, verlassene Gerade zum Kickdown-Test – und spätestens, wenn der Spider aus dem Stand mit brüllendem V8, aber eisenhartem Grip nach vorne

schnellt, kann von Seelenlosigkeit keine Rede mehr sein. Der Preisunterschied zum Coupé kann deshalb auch bedenkenlos unter „Herzensangelegenheit“ verbucht werden.

Weiterführende Links

Konfigurieren Sie Ihren McLaren 12C Spider unter www.mclarenautomotive.com.

Zahlreiche klassische und moderne McLaren finden Sie auch im [Classic Driver Marktplatz](#).

Text & Fotos: [Jan Baedeker](#)

<https://www.classicdriver.com/de/article/autos/mclaren-12c-spider-zwei-turbos-f%C3%BCr-ein-halleluja>

© Classic Driver. All rights reserved.