**Deutschland 6,50 €** Österreich 7,40 €, Schweiz 10,40 CHF, BeNeLux 7,70 €, Dänemark 74,95 dkr, Frankreich 9,00 €, Italien 9,00 €, Portugal (Cont.) 9,00 €, Spanien 9,00 €, Finnland 9,40 €, Griechenland 9,00 €, Slowenien 9,00 €

# sport auto

AUSGABE 3/2026

IM SUPERTEST
## BMW M3 CS Touring mit Kombi-Bestzeit

TEST: PORSCHE 911 TURBO S

# VIEL RAUCH, VIEL QUER!

VW Golf GTI Edition 50
So fährt der schärfste GTI aller Zeiten

Toyota GR Yaris Aero Package
Auf den Spuren der Rallye Monte Carlo

Ferrari 849 Testarossa
Spiel mit dem Feuer – und 1050 PS

Vergleichstest
Audi SQ2, BMW X1 M35i, Mini JCW Countryman
auf der Rennstrecke: Kapitulieren oder brillieren die SUV?

Vorschau auf Formel-1-Saison 2026
Warum Mercedes die Favoritenrolle hat

03
4 190388 306507

**GEBRAUCHTKAUF** Porsche 911 Generation 997 im Check

# 50 Jahre GOLF GTI

**50 JAHRE GTI – EINE IKONE, DIE NIE LEISE WURDE UND UNS BIS HEUTE ZEIGT, WAS ECHTER DRIVE BEDEUTET**

Seit 50 Jahren steht der Golf GTI für Fahrspaß pur: nahbar, kompromisslos und immer ein bisschen wild. Vom bissigen Ur-GTI bis zu Performern wie TCR oder Clubsport - auto motor und sport begleitet diesen Mythos seit Beginn und feiert den GTI mit einer Sonderausgabe voller Leidenschaft.

**auto-motor-und-sport.de/edition/golf-gti**
**Telefonisch bestellen unter:**
**+49 781 639-6659**

**JETZT IM HANDEL UND ONLINE**

# AUF DIE KUNDEN HÖREN? EINE ABGEFAHRENE IDEE!

## ... ABER EINE, DIE SICH OFFENBAR DURCHSETZT, NACHDEM VIELE AUTOKONZERNE MIT IHREN VERMEINTLICH TOLLEN INNOVATIONEN SCHEITERTEN. EINE GUTE GELEGENHEIT ZUR MITBESTIMMUNG.

Da! Wieder einer! Diesmal: Michael Schiebe, Vorsitzender der Geschäftsführung von Mercedes-AMG. Bei einem Gespräch kurz vor Redaktionsschluss sagt er den derzeit bei Auto-Managern so beliebten Satz: „Wir haben auf unsere Kunden gehört." Teufel noch eins, was für eine abgefahrene Idee, denkt man sich da als Journalist. Und welchen Wunsch haben die Kunden an Mercedes-AMG herangetragen? Dass man vielleicht doch gerne mehr als vier Zylinder unter der teuren Haube hätte. Siehe da: Der aufgeladene Reihensechszylinder ersetzt den Turbo-Vierzylinder M 139, zuerst im GLC, mit der Modellpflege im nächsten Winter dann in der C-Klasse – sowohl in den 43er- als auch in den 63er-Varianten mit Plug-in-Hybrid. Schiebe verspricht in diesem Zusammenhang „mehr Drehfreude und eine größere Spreizung zwischen den Fahrmodi".

Na, das klingt doch prima. Außerdem ist noch eine wilde CLE-Variante mit V8-Motor in Sicht. Das Vierliter-Biturbo-Triebwerk feiert gerade in der überarbeiteten S-Klasse seine Wiederauferstehung als M 177 evo, dank Mildhybridisierung und 180-Grad-Kurbelwelle EU7-fähig – und da reden wir über den zivilen S 580, die AMG-Variante folgt noch. Der Vierzylinder übrigens, einer der besten Vertreter seiner Gattung, bleibt dort erhalten, wo er auch tatsächlich zum Fahrzeugkonzept passt: in der A-Klasse. Die sollte eigentlich schon verrentet werden, doch auch da wollten die Kunden die Konzernstrategie nicht mitgehen.

Andere Beispiele gefällig? Bei Hyundai arbeitet man an Nachfolgern von i20 N und i30 N, weil – völlig überraschend – deren Kunden nicht bereit sind, rund doppelt so viel für einen Elektro-Ioniq 5 N zu zahlen. Bei BMW brachte man doch noch einen Z4 mit manuellem Getriebe, nachdem sich die Anfragen häuften, weshalb Toyota das bei der baugleichen Supra anbieten könne, BMW aber nicht. Porsche registriert mangelnde Euphorie hinsichtlich des elektrischen 718-Nachfolgers, will nun doch eine Verbrenner-Variante anbieten.

Doch worauf fußen die krassen Fehlentscheidungen? Selbstbesoffenheit des Managements? Hörigkeit gegenüber der Politik? Beidem? Noch mal Michael Schiebe: „Frühere Entscheidungen wurden unter anderen Rahmenbedingungen getroffen, und wir sind auch von einer höheren Akzeptanz ausgegangen. Die hat sich in wichtigen Märkten, unter anderem in den USA, stark geändert." Sie sehen, liebe Leser: Sie haben Einfluss.

Klar ist aber auch: Es gilt, das Saab-Syndrom zu verhindern. Sprich: Hätten alle, die den Tod der Marke laut beklagen, einen Saab gekauft, gäbe es die Marke noch. Also: Welche Entwicklungen wünschen Sie sich? Und vor allem: Kaufen Sie die dann auch?

**Jens Dralle, Redaktionsleiter**

Sie erreichen Jens Dralle unter der E-Mail-Adresse **jdralle@motorpresse.de**

**Infoservice Verlagsabonnenten**

Damit wir Sie künftig rechtzeitig über Verzögerungen oder Probleme bei der Zustellung informieren können, bitten wir Sie, Ihre E-Mail-Adresse über unser Infoservice-Portal zu hinterlegen bzw. zu aktualisieren. www.sportauto.de/infoservice

## IM PADDOCK

### HERAUSFORDERUNG? ANGENOMMEN!

Irgendeine Herausforderung gibt's beim Autofahren ja immer. Der Cupra Formentor VZ5 allerdings beglückwünscht dich zum Meistern derselben, obwohl du sie gar nicht angenommen hast. So poppte die Meldung auf: „Sie haben 2500 km erreicht, das entspricht 500 Runden um das Cupra-Werk Martorell." Wohlan. Als Nächstes: die Route 66.

### DAS BESTE VON GESTERN IN EINEM BILD

Neulich morgens beim Joggen. Da denkst du noch: Sind die modernen Autos wirklich alle zu schwer und zu groß? Und dann läufst du an den beiden hier vorbei, einem Mercedes S-Klasse Coupé Baureihe 140 und einem BMW Z3 Coupé. Die Produktion des einen endete, als die des anderen begann: 1998. Früher war also manches einfach früher.

### ICH WARTE AUF'N TAXI. UND ES KOMMT GLEICH

Den GR Yaris Aero Performance irgendwie, irgendwo präsentieren? Nö. Toyota hing sich an die Rallye Monte Carlo. So braust Chefreporter Jörn Thomas über den gleichnamigen Col, bevor ihm der freundliche Herr Sakata (Siebter der Monte) zeigt, dass es viel schneller geht. Vor allem in seinem Rally1-Dienstwagen. Was für ein Yaris-Tag!

**sport auto DIGITAL** sportauto.de, neue Digital-Ausgabe und Smartphone-App

Offizielle Mitgliederzeitschrift des DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

# INHALT AUSGABE 3/2026

**66** **DER SCHÖPFER UND SEINE SCHÖPFUNGEN**
Wir treffen Supersportwagen-Papst Horacio Pagani und fahren den Pagani Huayra R Evo Roadster. Tracktest mit 900 PS starkem V12-Hochdrehzahlsauger in Monza


## AUTOS IN DIESEM HEFT


| | | | |
|---|---|---|---|
| Audi SQ2 | 56 | Ford Mustang GT | 65 |
| Bentley Continental Supersports | 38 | Lotus Emira V6 | 65 |
| Bertone Runabout | 47 | Mazda MX-5 RF | 65 |
| BMW M2 | 64 | Mercedes-AMG CLE Mythos | 47 |
| BMW M3 CS Touring | 24 | Mini John Cooper Works Countryman | 56 |
| BMW M3 Competition Limousine | 34 | Pagani Huayra R Evo Roadster | 66 |
| BMW M4 | 64 | Porsche 911 Carrera S (997.2) | 74 |
| BMW X1 M35i | 56 | Porsche 911 GT3 | 65 |
| BMW Z4 M40i | 64 | Porsche 911 GT3 Touring | 65 |
| Bugatti Bolide | 88 | Porsche 911 Turbo S | 48 |
| Bugatti F.K.P. Hommage | 46 | Renault 5 Turbo 3E | 42 |
| Cupra Leon 1.5 TSI | 64 | Porsche Macan GTS | 22 |
| Donkervoort P24 RS | 46 | Toyota GR Supra | 65 |
| Ferrari 849 Testarossa | 6 | Toyota GR Yaris | 65 |
| Ford Mustang Dark Horse | 65 | Toyota GR Yaris Aero Performance | 16 |
| Ford Mustang Dark Horse SC | 47 | VW Golf GTI Edition 50 | 12 |



**88** **POWER OHNE ENDE**
Rennstrecken-Besuch auf dem Circuit Paul Ricard mit dem Bugatti Bolide mit 1600 PS

**42** **SIEHT EINFACH GUT AUS**
Vorstellung des neuen Backen-Monsters Renault 5 Turbo 3E

**112** **IMSA-AUFTAKT: 24H-RENNEN DAYTONA**
In drei von vier Rennklassen gingen die Siege beim 24h-Rennen in Daytona an deutsche Autohersteller. Porsche holte den dritten Daytona-Gesamtsieg in Folge

## TESTS & FAHRBERICHTE


6 **LEGENDÄRER NAME WIEDERBELEBT** Erster Rennstrecken-Ausflug im Ferrari 849 Testarossa mit 1050 PS

12 **HAPPY BIRTHDAY** Zum 50. GTI-Geburtstag bringt VW den Golf GTI Edition 50. Erste Fahrt mit dem Jubi-Kracher

16 **AUF DEN SPUREN DER MONTE** Unterwegs mit dem Toyota GR Yaris Aero Performance in den Seealpen

22 **GTS-FAHRBERICHT** Trägt der E-Macan von Porsche mit einer Systemleistung von 571 PS das GTS-Badge zu Recht?

24 **NEUE KOMBI-BESTZEIT** Der BMW M3 CS Touring rockt den Supertest auf der Nordschleife und in Hockenheim

34 **REIFENWECHSEL** Der BMW M3 startet normalerweise mit Michelin. Was kann er mit Bridgestone-Reifen am Ring?

38 **HARDCORE-BENTLEY** 500 Kilogramm leichter, 666 PS stark: Vorstellung des neuen Continental Supersports

42 **E-AUTO FÜR PETROLHEADS?** Optisch ist der Renault 5 Turbo 3E der legitime Nachfolger von R5 Turbo und Clio V6

48 **DER NEUESTE ÜBER-ELFER** Der Porsche 911 Turbo S der Baureihe 992.2 im beinharten Einzeltest in Hockenheim

56 **KOMPAKT-HOCHSTAPLER?** Audi SQ2, BMW X1 M35i und Mini John Cooper Works Countryman im Vergleichstest

66 **V12-SAUGER BIS 9200/MIN** Tracktest mit dem 900 PS starken Überflieger Pagani Huayra R Evo Roadster in Monza

88 **VOLLGAS MIT 1600 PS** Noch ein ultraschneller Testtag: ab ans Limit im Bugatti Bolide mit 16 Zylindern


## REPORTAGE & RATGEBER


64 **STERBEN HANDSCHALTER GANZ AUS?** Im Report zeigen wir, wie viel Handschalter die Kunden wirklich wollen

74 **JETZT ZUSCHLAGEN?** Unsere Gebrauchtwagen-Kaufberatung dreht sich diesmal um den Porsche 997.2 Carrera S


## MOTORSPORT


96 **LECHNER RACING** Das Team Lechner Racing feierte im Januar seinen 50. Geburtstag. Das Kultteam im Porträt

100 **RALLYE-WM** Der Auftakt in Monte Carlo endete mit einer Überraschung: Toyota-Jungstar Oliver Solberg siegte

106 **RALLYE DAKAR** Interview mit Dakar-Rekordsieger Stéphane Peterhansel, der 2026 mit Land Rover dabei war

108 **NACHRUF** Die Porsche-Legenden Peter Falk und Hans Herrmann sind tot. Ein Doppel-Nachruf

112 **IMSA-AUFTAKT** Beim 24h-Rennen in Daytona räumten die deutschen Autohersteller groß ab

118 **SPORTKOMMENTAR** Marcus Schurig über den Rückzug von Alpine aus der Sportwagen-WM

120 **NASCAR** Alle Infos zur NASCAR-Rennserie vor dem Saisonstart Mitte Februar beim berühmten Daytona 500

126 **FORMEL 1** Vorstellung der neuen Formel-1-Autos vor dem WM-Auftakt in Australien Mitte März


## RUBRIKEN


3 Editorial 46 Pinnwand 79 Automarkt 84 Leserbriefe/Impressum
86 DSK-Nachrichten 130 Vorschau


Titelthemen in FARBE

**FERRARI HOLT DIE TYPENBEZEICHNUNG TESTAROSSA – DER ROTE KOPF – AUS DER MOTTENKISTE, PAPPT SIE INKLUSIVE DER ZIFFERNKOMBINATION 849 AN DEN WEITERENTWICKELTEN PLUG-IN-HYBRID-SPORTLER SF90 UND VERSPRICHT MEHR FAHRDRAMA, NICHT NUR WEGEN DER 1050 PS SYSTEMLEISTUNG. ZEIT ALSO, DEN STARTKNOPF ZU DRÜCKEN.**

**TEXT** JENS DRALLE **FOTOS** FERRARI

# FEINE KOPF

# SACHE

Keine Chance. Nicht ansatzweise. Wenn du aus knapp 280 km/h die erste Kurve des Circuito Monteblanco nahe Sevilla anbremst, an der linken Carbon-Sichel aus dem achten in den zweiten Gang herunterzappst und versuchst, noch ein wenig auf der Bremse einzulenken, ist der Schaumstoff aus den Schulterpolstern längst zu Feinstaub zerbröselt und der Vokuhila auf ein modernes Format zurechtgestutzt.

Mit Sonny Crockett, „Miami Vice“ und überhaupt den 80ern will sich der Ferrari 849 Testarossa nicht gemein machen, auch wenn dir als Kind der 80er die seitlichen Kiemen des V12-Mittelmotor-Biests wohl nie aus dem Kopf gehen. Zumal die Tuning-Branche sie damals an jedes Auto pappte, das nicht bei drei an der Tanke war, egal ob Opel Kadett E oder Mercedes S-Klasse W 126.

## Und jetzt: ein Zitat

Natürlich sieht Ferrari den 849 in der Tradition der vor 50 Jahren begründeten Testarossa-Dynastie, will aber genauso die wilden Sport-Prototypen 512S und 512M aus den 70ern zitiert wissen, was sich speziell an den seitlichen Heckspoilern ablesen lässt, die in Verbindung mit dem Assetto-Fiorano-Paket nochmals höher ausfallen. Schon tobt der 849 (die Ziffer steht für Anzahl der Zylinder und deren Einzelhubraum) den langen Linksbogen bergauf, bleibt dabei lange im vierten Gang, schließlich dreht das V8-Triebwerk derart frei in Richtung des Begrenzers bei 8300/min, als wäre die Guardia di Finanza hinter ihm her. Wobei sich der Sportwagen mit einem Grundpreis von 450 000 Euro nicht verdächtig macht, vergnügungssteuerfrei angeboten zu werden.

In dem schnellen Linksbogen jedenfalls hilft die überarbeitete Aerodynamik. Ferrari spricht von 415 Kilogramm maximalem Abtrieb, also 25 kg mehr als beim Vorgänger mit AF-Paket, der sich 40 zu 60 Prozent zwischen Front und Heck aufteilt. Bestimmt trägt das auch dazu bei, dass du erstaunlich schnell Vertrauen zum Testarossa aufbaust. Zum Mitschreiben: ein Mittelmotor-Sportwagen mit einer Systemleistung von 1050 PS, generiert aus einem nun 830 PS (zuvor 780 PS) starken Vierliter-V8-Biturboaggre-

gat und drei E-Motoren, die zusammen 220 PS leisten. Systemdrehmoment? Rückt Ferrari nicht raus, sagt lediglich, dass der Verbrenner alleine 842 Nm bei 6500/min stemmt.

Wie jedoch der 849 mit dir kommuniziert, könnte klarer kaum sein. Komplexe Technik in einfacher, leicht verständlicher Sprache, dargeboten über Antriebs- und Lenkreaktionen und Bremspedalgefühl. Dafür sollte es einen Grimme-Preis geben. Ungerührt klickst du am Manettino, jenem charakteristischen, metallisch-kühlen Fahrdynamik-Schalter rechts unten am Lenkrad, auf „CT off“. Ein klein wenig elektronischer Restschutz bleibt zwar noch, doch wenn du möchtest, nehmen die Schwimmwinkel proportional zur Leistungsentfaltung zu. Wun-

**Ein bisschen bunt ist ja immer**

Mit dem Assetto-Fiorano-Paket ziehen Sitzschalen ein, die 18 kg einsparen. Wer eine individuelle Farbgebung wünscht, muss bei der Bestellung den Code ALDT wählen

## IM 849 STECKT DER FAHRDYNAMIK-RECHNER AUS DEM F80. WAS AUCH IMMER DER MACHT, ER MACHT'S KLASSE!

derbar. Apropos Leistungsentfaltung: Das Motoren-Quartett, bestehend aus den zwei Radialflussmotoren vorn, dem Verbrenner und dem Yasa-Axialflussmotor dahinter, muss im früheren Leben mal ein großvolumiger Saugmotor gewesen sein.

Obwohl – hätte der so unbeschwert hochdrehen können? Jedenfalls brennt's auf der Rennstrecke immer im 849, vom Start weg, hoch durch alle Gänge des Doppelkupplungsgetriebes. Und wenn du den Antrieb im Performance-Modus belässt, dann sorgt die Software dafür, dass immer ausreichend Saft im 7,5 kWh netto großen Akku bleibt, um Leistung zu generieren. Im Qualifiers-Modus hingegen zieht die Steuerung den Akku rücksichtslos leer, wobei Ferrari beteuert, dass die Kapazität ausreiche, auf „einer besonders langen Rennstrecke in Deutschland eine möglichst schnelle Runde zu absolvieren". Soso. Überhaupt sollen die E-Motoren aufgrund einer optimierten Kühlung bis zu 20 Prozent länger Leistung bereitstellen können, die Motoren selbst und die Batterie entsprechen denen des Vorgängers.

**Alles reine Knopfsache?**

Nicht ganz. Zwar bietet das Lenkrad nun mehr haptische Bedienelemente als beim SF90, doch die Wahl des Antriebsmodus erfolgt weiter per Touchfläche unterhalb des Pralltopfs. Das F154FC-Triebwerk nutzt die Turbolader des 296 GT3, das neue Kurbelwellengehäuse spart ein Kilogramm. Erinnerung an alte Zeiten: die Wählhebelkulisse

## Der Testarossa hat's schwer

Was wiegt nun die ganze Technik? Irgendwas zwischen 150 und 170 Kilogramm. Und der ganze Ferrari? Jetzt wird's kryptisch: 1570 kg. Aber: Trockengewicht. Und mit AF-Paket, das wegen Titan-Federn, passiver Stoßdämpfer, diverser Carbon-Komponenten, leichter Sitzschalen und Carbon-Felgen alleine 30 kg bringen soll. Fahrfertig dürfte also die leichteste Testarossa-Ausprägung gut 1700 kg auf die Waage bringen. Ohne Fahrer natürlich. Und überhaupt wöge der ganzen Wagen wegen der Modifikationen (größere Turbolader, größere Wasser- und Ladeluftkühler) mindestens 20 kg mehr, hätte man nicht Gewichts-Feinschliff betrieben.

Umso beeindruckender, wie sich der 4,72 Meter lange Zweisitzer mit seinem 2,65 Meter Radstand in die Ecken werfen lässt, wie du mit ihm herumalberst, wie leicht sich das alles anfühlt. Zugegeben, je nach Fahrer-Statur könnten die Arbeitsbedingungen besser sein, denn die Lehne der zupackenden Sitzschalen steht etwas zu flach. Ist also mehr so eine 90-Prozent-Sitzposition, weil die Arme etwas zu gestreckt das Lenkrad erreichen. Ansonsten aber passt du auch als 1,92-Meter-Mann mit Helm rein, an Bewegungsfreiheit fehlt's nicht.

Ach ja, die Glaubensfrage, ob nun feststehende oder mitdrehende Schaltpaddel pfiffiger sind, muss jeder mit sich selbst ausmachen. Zweifelsfrei aber: der innere Jubel, wenn du beim Anbremsen wieder runterschalten darfst. Was für ein haptisches und akustisches Spektakel! Eine Kombination aus hastiger Wut im Klang und gummiummantelte Abrissbirne im Gefühl. Das hinter dem E-Motor platzierte Getriebe haut dir die Gänge nicht rücksichtslos ins Kreuz, lässt dich aber durch die Rasanz der Reaktion auf den Paddelbefehl und den Gangwechsel selbst erahnen, dass es das jederzeit könnte. Und wie das trockensumpfgeschmierte F154FC-Triebwerk dabei mit seinem homogen-rauen Timbre kurz aufschreit, meine Güte, da kommt dir doch gleich Chester Bennington selig in den Sinn.

Nicht auszuschließen, dass eben jene Euphorie dich am Kurveneingang mit etwas zu hohem Tempo abbiegen lässt, sich die Michelin-Pilot-Sport-Cup-2-Reifen in 265er-Breite vorn ein wenig ins Untersteuern flüchten. Da andererseits genügend Leistung zur Verfügung steht, reicht anschließend etwas Mut am rechten Pedal, schon erntest du herzhaftes Übersteuern. So weit, so lustig, letztlich aber auch langsam.

Also, Konzentration, die Balance finden. Eine Idee konservativer bremsen, sanfter einlenken, dennoch beherzt herausbeschleunigen, die Motoren an der Vorderachse als stabilisierendes Element nutzen. Bald lernst du den Testarossa als Präzisions-Instrument kennen, lässt dich sogar von der Fahrdynamik-

Regelung im Race-Modus ein wenig führen, denn Ferrari sagt, wenn die hart eingreifen muss, wärst du ohne sicher nicht schneller.

Was dich ebenfalls nicht schneller macht: Hier über die Curbs zu nageln, denn die fallen doch recht üppig aus. Obwohl das mechanische Sportfahrwerk des Assetto-Fiorano-Pakets die Herausforderung durchaus gerne annimmt, sich kaum aus der Ruhe bringen lässt, obwohl die Multimatic-Dämpfer nochmals straffer ausfallen als die adaptiven Magnaride-Dämpfer im härtesten Modus. In der langen Rechtskurve nach dem kleinen Schlenker durch das Infield gilt es nun jedoch erneut, die immense Kraft zu dosieren, die 325er-Hinterreifen nicht zu überfordern, denn das gelingt recht leicht, Abtrieb hin oder her.

## Wenn das Kabel bremst

Der Apparat hat einfach Bums. Auf der Bremse übrigens auch, wenn du hier für einen Moment den Fokus vom Runterschalt-Drama auf das Pedal verlegst. Ferrari nutzt ein Brake-by-Wire-System, verspricht beste Dosierbarkeit und höchste Stabilität auch unter Lenkwinkel. Zudem bekommt die Hinterachse leistungsfähigere Bremskomponenten, die Vorderachse immerhin um einen Zentimeter im Durchmesser größere Scheiben. Ob's funktioniert?

Durchaus, vor allem der kurze Pedalweg, der klare Druckpunkt und die Transparenz im ABS-Regelbereich fallen auf. Wenn du dich dann aber traust, am Ende von Start/Ziel die Hinweistafel mit dem Bremspunkt gedanklich mal 20, 30 Meter nach hinten zu rücken, merkst du, wie das Heck lebendig wird. Sacht zwar, aber der Ferrari macht dir schon klar, dass du jetzt wohl recht ambitioniert unterwegs bist. Okay, dafür bürstet Ferrari den 849 mit dem AF-Paket ja auch auf Krawall.

Was aber passiert, wenn gerade mal keine Rennstrecke zur Hand ist, dafür ein paar schöne Landstraßen? Kann dann ein 1050-PS-Sportwagen unterhalten? Oder langweilt er? Um das herauszufinden, lässt uns Ferrari nicht mit dem Rennstrecken-849 einfach abbiegen, sondern stellt lieber die zivile Version bereit, also jene, die wegen des Adaptiv-Fahrwerks mit Vorderachs-Lift und den vielfach einstellbaren Sportsitzen inklusive Heizung und Lüftung

**Drunter und drüber**
Karosserie- und Unterboden-Modifikationen sollen den Abtrieb bei 250 km/h um 25 auf 415 kg erhöhen, zudem die Anströmung der Kühler um bis zu 30 Prozent verbessern

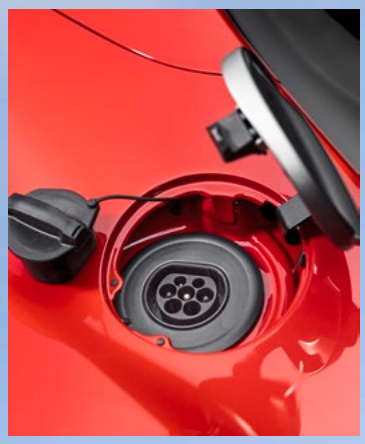
Testredakteur Jens Dralle

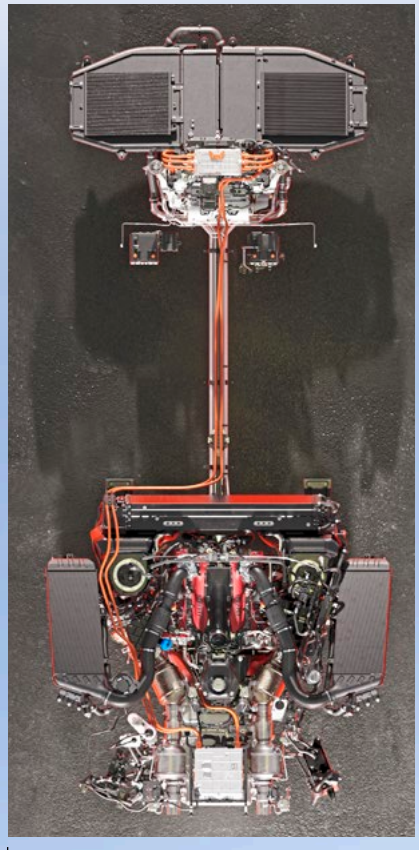
**Völlig von der Rolle?**
Ferrari verspricht eine um zehn Prozent geringere Rollneigung. In Monteblanco jedenfalls fallen keine störenden Karosseriebewegungen auf

etwas moppeliger ausfällt. Dazu gibt's zahmere PZero-R-Reifen, die Schminke in Form eines gelben Farbstreifens tragen.

Hätte Sonny Crockett vielleicht gefallen. Ungeachtet der Kosmetik funktioniert der Ferrari prima, wirkt auch im legalen Tempobereich lebendig mit der immerwährend zubeißenden Vorderachse. Zuweilen kommt das Gefühl auf, einfach immer Strich Tempo 100 fahren zu können, egal, welche Art von Kurve auf dich zukommt. Einlenken, durchrollen, einfach so, ohne zu bremsen. Klar, ist natürlich Unfug. Und wenn du dann doch mal bremst, fällt dir auf, dass die Anlage doch recht giftig arbeitet. Manchmal vor einer Kurve, wenn du denkst, das Antriebsverzögerungsmoment reicht vielleicht doch nicht ganz zum akkuraten Einlenken, willst du nur fürs Gewissen kurz die Bremse streicheln.

Das führt hier allerdings erst einmal zu Kopfnicken. Sprich: Es braucht doch nicht wenige Kehren, bis du genügend Gefühl unter der Sohle hast, dass es passt. Und letztlich will der Testarossa ja auch ein amtlicher Sportwagen sein und kein





## DATEN & FAKTEN

**Ferrari 849 Testarossa**

**Motor** Achtzylinder-V-Motor mit zwei Turboladern, Bohrung mal Hub (mm) 88,0 x 82,0, Hubraum 3990 cm³, Verdichtung 9,5:1, Leistung 830 PS (611 kW) bei 7500/min, Drehmoment 842 Nm bei 6500/min; drei E-Motoren, Leistung 220 PS (162 kW) Systemleistung PS/kW 1050/772 Systemdrehmoment k. A.

**Kraftübertragung** Allradantrieb, Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe, ESP

**Bremsen** Innenbelüftete Scheiben rundum, Durchmesser 410/372 mm, ABS

**Bereifung** 265/35 R 20 vorn und 325/30 R 20 hinten auf 9,5- und 11,5-Zoll-Felgen

**Karosserie** Zweisitziges Coupé, L x B x H (mm) 4718 x 1999 x 1225, Radstand 2650 mm, Tankvolumen 68 Liter, Batteriekapazität 7,5 kWh, Trockengewicht 1570 kg (ca. 1750 kg vollgetankt), Leistungsgewicht 1,7 kg/PS

**Fahrleistungen*** 0–100 km/h in 2,3 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 330 km/h, Verbrauch 9,3 Liter SP + 9,9 kWh/100 km

**Grundpreis** 450 000 Euro

* Herstellerangaben

Miami-Beach-Cruiser. Wobei er das mit seinem Elektromodus prima sein könnte, für rund 25 Kilometer. Doch wenn du den 849 als Hybrid durch die Berge scheuchst, nervt dich bei Ortsdurchfahrten der Straßenbahn-Sound im E-Betrieb. So richtig Straßenbahn, wie damals. Oder für die Münchner: Tram 20 vom Stachus nach Moosach, allerdings die von Ende der 90er-Jahre. Die Lösung: Antrieb in den Performance-Modus bitten, dann arbeitet der V8 konstant.

Und dann ist der 849 Testarossa wieder ein wunderbarer Sportwagen im Hier und Jetzt. Ohne exaltierte Kiemen, Schulterpolster- und Vokuhila-Pflicht.

**Fassungslos? Kein Grund dafür**

Der Kofferraum fasst 74, der Kraftstofftank 68 Liter, die Batterie 7,5 kWh. Von oben: das Vier-Motoren-Layout. Zwischen den Spoilern fährt ein weiterer aus

# ALLES GUTE ZUM 50. GTI!

**50. GEBURTSTAG IST IMMER EIN GRUND ZU FEIERN, ZUMAL DANN, DAS GOLF-GTI-JUBILÄUM MIT EINEM SONDERMODELL, DAS ES IN PLUS SCHMIEDERÄDER UND TITAN-AUSPUFFANLAGE.**

**TEXT** HEINRICH LINGNER **FOTOS** INGO BARENSCHEEE

**WENN ES SICH UM EIN KULT-AUTO HANDELT. VOLKSWAGEN BEGEHT SICH HAT: 325 PS, 420 NM UND 270 KM/H HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT WIR WAREN MIT DEM JUBILÄUMS-GOLF UNTERWEGS.**