



FAHRBERICHT:
PORSCHE 911 TURBO S

TURBO-DAMPF-MASCHINE



Kompakt-Sportler
BMW M135 gegen
Cupra Leon VZ und VW Golf



Dauertest-Abschluss
56 025 Kilometer Audi RS 6



Sportwagen-WM: Finale in Bahrain
Holt Top-Favorit Ferrari den Titel?

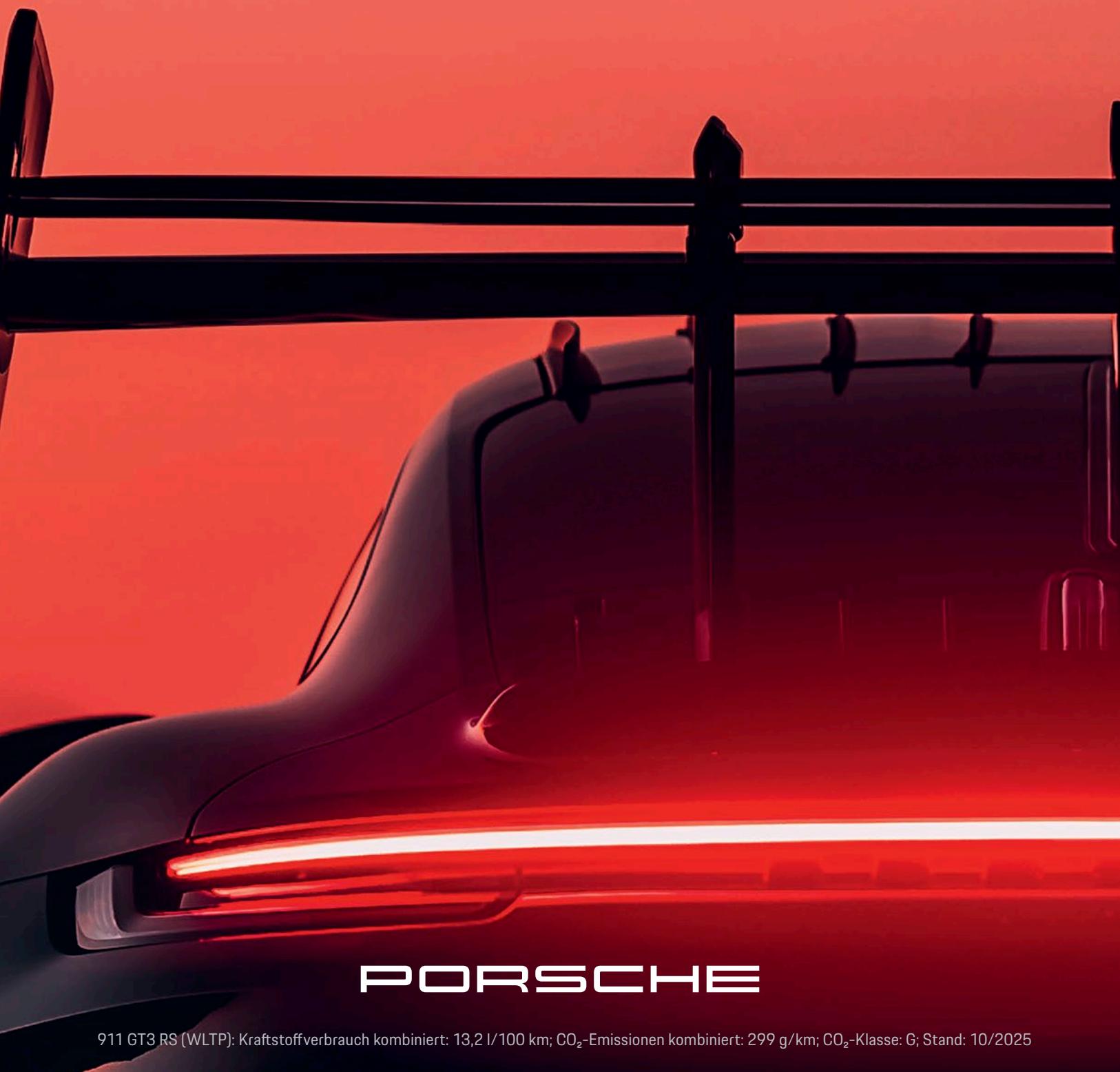
EXKLUSIV

FIORANO-TEST FERRARI 296 SPECIALE

LEICHTER SCHNELLER STÄRKER



SEIT ÜBER 75 JAHREN
MACHEN WIR ALLES FALSCH.



PORSCHE

911 GT3 RS (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 299 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand: 10/2025

Es hieß, ein Motor gehöre nach vorn.

Wir haben ihn ins Heck gebaut.

Es hieß, das Zündschloss müsse auf der rechten Seite sein.

Wir haben es links installiert.

Es hieß, wir würden alles ruinieren, wenn wir luftgekühlte Motoren aufgeben.

Wir haben geantwortet, dass Fortschritt nicht um Erlaubnis fragt.

Es hieß, ein echter Porsche habe nicht mehr als zwei Türen.

Wir haben Viertürer gebaut und sie schneller gemacht als die meisten Zweitürer.

Es hieß, Sportwagen könnten niemals elektrisch sein.

Wir haben den Taycan entwickelt.

Es hieß, der 911 ließe sich unmöglich verbessern.

Wir tun genau das seit über 60 Jahren.

Es hieß, wir seien eigensinnig. Das mag stimmen.

Denn wir sind viel zu sehr damit beschäftigt, weiterzumachen.

Und immer genau das zu tun,

von dem andere sagen, es könne nicht getan werden.

Porsche. There is no substitute.





SPORT AUTO-LESER LIEBEN PORSCHE NOCH IMMER

BEI DER GROSSEN LESERWAHL SPORT AUTO AWARD GEWINNT ZUFFENHAUSEN FÜNF KLASSEN. PORSCHE KANN SICH AUF SEINE FANBASE VERLASSEN. ANDERE MÜSSEN NACHDENKEN.

Eigentlich kann sich der neue Porsche-Chef Michael Leiters gleich einmal so richtig freuen. Denn Porsche fährt als großer Gewinner des sport auto Awards 2025 über die Ziellinie. Gleich fünf Klassen gewinnen die derzeit arg gebeutelten Stuttgarter, eine gute Nachricht in Zeiten, in denen Quartalsergebnisse verschwinden, Strategien neu aufgestellt werden müssen und das Auto, insbesondere der Sportwagen, um gesellschaftliche Akzeptanz buhlen muss.

Die Leserinnen und Leser bleiben also Porsche treu, aber dass das nicht immer so bleiben muss, ist auch klar. Andere Marken wie BMW oder auch Alpina müssen mit weniger Klassensiegen zufrieden sein, stark aufholend dafür Aston Martin mit drei Siegen. Hinter Porsche ist erstaunlich viel in Bewegung, was zeigt, wie aktiv unsere Leserschaft die Modellpolitik der Hersteller und die Geschehnisse der Szene verfolgt und diskutiert. Die vollständigen Ergebnisse stehen ab Seite 70.

Ich bin gespannt, wie sich zukünftig der große Strategieschwenk von Porsche auswirkt. Die großartigen E-Auto-Pläne wurden deutlich eingekürzt, alle Baureihen bekommen auch wieder Verbrenner-Versionen. Eine riesige Investition, die derzeit die Bilanzen des Konzerns erschüttert. Aber aus meiner Sicht war das schon längst bitter nötig. Gera- de auch der 718-Nachfolger, der zunächst als reines E-Auto angekündigt worden war, wird

nun Gott sei Dank wieder einen Verbrenner-Mittelmotor bekommen. Sicher mildhybridisiert, aber hoffentlich nach Porsche-Art nur mit wenig zusätzlichem Gewicht. Zum Porsche Macan E wird eine weitere SUV-Baureihe mit Verbrennerantrieben gestellt, dafür die Entwicklung eines großen, über dem Cayenne positionierten E-SUV gestoppt. Ein Auto, das wohl hauptsächlich für China gedacht war, wo sich teure E-Autos überhaupt nicht gut verkaufen lassen. Vor allem, wenn sie nicht aus China kommen.

Man konzentriert sich bei Porsche also wieder auf die Kernmärkte Europa und USA. Die schnelle Mark in Fernost ist eh nicht mehr zu verdienen, das ist zwar schade, war aber erwartbar. Dazu passend drückt sich der neue und kraftvolle 911 Turbo S genau richtig ins Bild. Superstark, mit modernster Verbrennertechnologie, clever hybridisiert, ein würdiger Nachfolger der ikonischen Baureihe. Fahrbericht ab Seite 8.

„Back to the roots“ gilt also nun wieder für Porsche. An dieser Stelle habe ich das vor Kurzem auch schon zu AMG in Affalterbach geschrieben. Aber wie bei Porsche ändern sich auch im Mercedes-Konzern die Dinge in die richtige Richtung. Und so werden wir weiterhin tolle Sportwagen fahren können. Ob mit Verbrenner oder elektrisch.

Michael Pfeiffer, Chefredakteur

Sie erreichen Michael Pfeiffer unter der E-Mail-Adresse mpfeiffer@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



sport auto DIGITAL

sportauto.de, neue Digital-Ausgabe und Smartphone-App



IM PADDOCK



GESCHICHTEN AUS DEM PARKHAUS, TEIL 1

Der erste Ferrari, den Kollege Jens Dralle je fahren durfte, war der 612 Scaglietti, damals, 2004, im Volontariat bei sport auto. Und ja, es war emotional, allein wegen des 540 PS starken V12-Frontmittelmotors. Aber schön? Nein, schön ist er nicht. Bis jetzt zum Wiedersehen in der Garage des Lieblingskaffeerösters. Farbe, Perspektive – so passt's!



DRIFT-FINALE AM NÜRBURGRING

Den Sieg im letzten Lauf holte Archie Harmer vor Andrius Vasiliukas im 1000-PS-BMW-M2 und Denise Ritzmann. Harmer und Ritzmann belegen auch den ersten und zweiten Platz der Gesamtwertung. Redaktionsdrifter Uwe Sener kämpfte mit technischen Problemen, musste seinen dritten Platz an Roenne Zwanenburg abgeben. Herzlichen Glückwunsch an die Sieger!



GESCHICHTEN AUS DEM PARKHAUS, TEIL 2

Eine Veranstaltung der großen Schwester auto motor und sport bedingt einen Besuch im Mercedes Museum – und der erheitert bereits im Parkhaus. Dort stehen Exponate in Spielzeug-Verpackung. Beispielsweise der C 55 AMG Baureihe 203 mit 5,5-Liter-V8, 367 PS, 4021-mal gebaut, aktuell in gutem Zustand ab rund 25 000 Euro.



H&R®



Lamborghini Huracan
GT3 Evo II ausgestattet
mit H&R Rennfedern

VIER JAHRE, VIER AWARDS, VIER MAL DANKE!

LESERWAHL

**BEST BRAND
2022**

KATEGORIE
Federn
Heft 12/22

**sport
auto**

LESERWAHL

**BEST BRAND
2023**

KATEGORIE
Federn
Heft 12/23

**sport
auto**

LESERWAHL

**BEST BRAND
2024**

KATEGORIE
Federn
Heft 12/24

**sport
auto**

LESERWAHL

**BEST BRAND
2025**

KATEGORIE
Federn
Heft 12/25

**sport
auto**

INHALT

AUSGABE 12/2025



56 POWER-KOMBI IM DAUERTEST

Ein Jahr lang begleitete der Audi RS 6 Avant Performance die Redaktion. Von Brötchenholen über 2000-Kilometer-Dienstreisen bis zum geräumigen Eil-Transport hat er alle Herausforderungen gestemmt. Stärken und Schwächen in der Dauertestbilanz

64 PORSCHE 911 GT3

Mit neuen Performance-Tricks, um Abgasvorschriften zu kompensieren



86 ABSCHIEDSFAHRT ...

...im 16-zylindrigen Bugatti Mistral, bevor der Hybrid Einzug hält

AUTOS IN DIESEM HEFT

Alpine A110	44
Aston Martin DB12 S	42
Audi RS 6 Avant Performance	56
BMW M135 xDrive	46
BMW M2 CS	26
BMW M2 Turbo Edition	44
BMW M4 CS	30
Bugatti Mistral	86
Cupra Leon VZ Extreme	46
Ferrari 296 Speciale	12
Ferrari SC40	44
Ford Mustang RTR	42
Hyundai Ioniq 6 N	22
Maserati MCPura	18
Mazda Vision X-Coupé	42
Porsche 911 GT3	64
Porsche 911 Turbo S	8
Toyota Century V12 Coupé	42
VW Golf R	46



106 HYPERCAR-ABSCHIED VON LAMBORGHINI

Das Hypercar-Abenteuer von Lamborghini endete nach nur zwei Jahren – allerdings mit einem Topresultat beim IMSA-Finale. Warum steigen die Italiener aus?

● TESTS & FAHRBERICHTE

- 8** **DER NEUE ALLESKÖNNER?** Porsche 911 Turbo S mit 711 Hybrid-PS im Fahrbericht
- 12** **FERRARI 296 SPECIALE** Mit dem neuen 880-PS-Sondermodell auf der Pista di Fiorano
- 18** **MC20 AUFGEFRISCHT** Kein Hybrid, kein Allrad, kein Firlefanz: Maserati MC20 im Fahrbericht
- 22** **E-POWER-LIMO** Hyundai verpflanzt die Technik des Ioniq 5 N in den Sechser: Ioniq 6 N im Fahrbericht
- 26** **DAS AGILSTE M-MODELL?** BMW M2 CS mit 530 PS und Hinterradantrieb im Fahrbericht
- 30** **BMW M4 CS** Wie schlägt sich der „Allrad-CSL“ auf der Nürburgring-Nordschleife? Supertest
- 46** **DIE SCHNELLSTEN KOMPAKTN** Neuer BMW M135 fordert Cupra Leon VZ Extreme und VW Golf R zum Tanz
- 56** **56 000 KILOMETER** Dauertestbilanz des Audi RS 6 Avant Performance
- 64** **NACHGESCHÄRFT** Porsche kontert im 911 GT3 höheren Abgas-Rückstau mit kürzerer Achsübersetzung
- 86** **DER LETZTE SEINER ART** Bugatti verabschiedet sich mit dem Mistral vom 16-Zylinder

● REPORTAGE & RATGEBER

- 70** **SIE HABEN GEWÄHLT** Alle Ergebnisse der Fahrzeug- und Best-Brand-Kategorien des sport auto Award

● MOTORSPORT

- 94** **DRM** Hintergrundstory zum Finale der Deutschen Rallye-Meisterschaft in der Lausitz
- 102** **ADAC GT MASTERS** Saisonfazit zur zweiten GT3-Liga im deutschen Rundstreckensport
- 106** **IMSA-SERIE** Lamborghini bestritt beim IMSA-Finale in Atlanta sein vorläufig letztes Hypercar-Rennen
- 108** **IMSA-SERIE** Cadillac dominierte das IMSA-Finale, während Porsche alle sechs GTP-Meistertitel gewann
- 114** **SPORTWAGEN-WM** Das LMP2-Reglement für 2028 liegt immer noch nicht vor. Wo liegen die Gründe?
- 116** **SPORTWAGEN-WM** Alle Hintergründe zum Finale der Sportwagen-Weltmeisterschaft in Bahrain
- 122** **SPORTKOMMENTAR** Marcus Schurig über eine mögliche Rückkehr von Porsche in die WEC
- 124** **FORMEL 1** Alpine ist Letzter in der F1-Markenwertung. Wir erklären den Absturz der Franzosen

● RUBRIKEN

- 4 Editorial 42 Pinnwand 75 Automarkt 82 Leserbriefe/Impressum
84 DSK-Nachrichten 130 Vorschau

H&R



DROP THE HEIGHT, RAISE THE FUN.

Performance | Made in Germany

H&R Gewindefedern stehen für deutsche Ingenieurskunst und höchste Qualität. Erlebe eine perfekt abgestimmte Kombination aus Fahrkomfort, Dynamik und Design. Die präzise entwickelte Federtechnologie sorgt für eine optimale Straßenlage, ein direkteres Lenkverhalten und eine sportlichere Optik – ohne Kompromisse im Alltag.





IST DER TURBO

AUS DEM 911 „BASIS“-TURBO MACHT PORSCHE
NOCH EIN GROSSES GEHEIMNIS UND SCHICKT
DEN TURBO S ALS T-HYBRID MIT DREI E-MOTOREN,
ABER OHNE LADEKABELAGE ZUM TRACKTEST.

TEXT CLEMENS HIRSCHFELD FOTOS ROSSEN GARGOLOV, PORSCHE





Das Wastegate, die variable Turbinengeometrie, ja selbst der Riementrieb – alles Laub von gestern. Ja, der Herbst rupft die Blätter genauso schnell von den Bäumen, wie Porsche die Errungenschaften aus einem halben Jahrhundert 911 Turbo aussortiert. Immerhin: Der Top-Elfer kommt auch weiterhin ohne Ladekabel aus. Allerdings geht es natürlich nicht mehr komplett ohne Vitamin E bei Porsche. Und so zieht das T-Hybrid-System aus dem GTS ein und erhebt den Turbo S einerseits zum stärksten, andererseits aber auch zum schwersten Serien-Elfer aller Zeiten.

Dabei schrumpft beim neuen Sechszylinder-Boxer der Hubraum von 3,8 auf 3,6 Liter – und somit die verbrennerische Maximalleistung um 10 PS auf 640 PS. Zum Ausgleich, oder besser zur Überkompensation, boosten in Summe drei E-Maschinen. Zwei stecken im Zentrum der beiden Turbolader und bringen die kleineren Turbinenräder unabhängig vom Abgasstrom schneller auf Touren. Aber nicht nur das, die E-Turbos wirken auch in umgekehrter Richtung, als jeweils 14 kW starke Generatoren, die den 1,9-kWh-Akku im Bug mit dem Abgasüberdruck aufladen. Wastegates zum Druckausgleich sind beim neuen Turbo S somit nicht mehr nötig.

Und E-Motor Nummer drei? Der versteckt sich im Getriebegehäuse. Der permanenterregte Synchronmotor koppelt sich über das Zweimassenschwungrad an die Kurbelwelle, gibt bereits bei Leerlaufdrehzahl 188 Nm Antriebsmoment ab und tritt bis zu 60 kW zur Systemleis-

tung bei. In Summe sind das 711 PS – also 61 PS mehr als beim 992 – sowie glatte 800 Nm maximales Drehmoment. Letzteres liegt nun bereits ab 2300/min an und streckt sich bis 6000 Touren.

Was daraus folgt, demonstriert der Start mit der Launch Control: festbremsen, durchatmen und festhalten bitte! Dank serienmäßigem Allradantrieb sowie griffiger und breiterer Gummis bleiben für den 25-Meter-Sprint – nein, mehr Weg braucht es nicht, um auf 100 km/h zu beschleunigen – nur 2,5 Sekunden, laut Porsche. Und wir glauben es gern, denn die Schwaben haben nicht den Ruf zu übertreiben, sondern eher umgekehrt. Tempo 200 sei übrigens ebenso glaubhaft nach 8,4 Sekunden erreicht. Der Topspeed: 322 km/h. Und die Nordschleifenzeit? Die drückte ein gewisser Jörg Bergmeister um 14 Sekunden auf 7:03,92 Minuten.

Südspanien statt Schleife

Doch in der Eifel ist's herbstlich nass und kalt. Auf dem Club-Kurs Ascari im Herzen der Provinz Málaga wärmt dagegen die Sonne mit 25 Grad den Asphalt. Spätsommerliche Leichtigkeit? Nun, auf der Rennstrecke zeigt sich, dass so ein Turbo S mit all seiner Technik über 1,7 Tonnen versammelt. Okay, der Fahrer spürt das Gewicht nicht direkt, denn vor allem im Sport-Plus-Modus stürmt der Turbo S wie von der Tarantel gestochen vorwärts: Kein Loch, nicht mal ein Löchlein gönnen die elektrischen Turbos und der Antriebswellen-E-Motor dem Piloten zum Durchatmen. Stattdessen: unänderiger Vortrieb, ansatzlos. Unter-

Air-Brake

Der Heckflügel stellt sich nun steiler an und hilft auch beim Verzögern. Hinten wachsen die Keramikscheiben um 20 mm auf 410 mm – vorn war der Bauraum bereits ausgereizt



Turbonit-Lack

kleidet den 911 Turbo S. Der verzichtet serienmäßig auf die enge Rückbank. Im Gegensatz zu den Schalenzen gibt's diese aber kostenfrei on top





malt vom kernigen Boxersound aus der fast sieben Kilo leichteren Titanabgasanlage.

Schalten? In Sekundenbruchteilen. Fehlerfrei auf dem Track in „D“-Stellung, involvierend in „M“ via Schaltpaddle. Schneller, exakter auf den Punkt schaltet kein anderes Achtgang-PDK. So jagt der Turbo S über Start-Ziel, schlängelt sich durch das Senna-S, bekommt in der überhöhten Bathurst-Kurve ordentlich Kompression, schüttelt sich in der Piff-Paff-Schikane ordentlich durch und gleitet durch die Petit Eau Rouge. Ja, Ascari hat große Namen für teils fiese, nicht einsehbare Kurvenkombis. Kein Problem, denn der Turbo S ist ein typischer Porsche: höchst dynamisch, dabei ungeheuer fahrstabil, selbst bei abgeklemmten elektronischen Helfern. Krass, wie mühelos der Pilot mit der Leistung jongliert, sie kurvengerecht portioniert, ja fast schon mit ihr spielt. Zur Erinnerung: 711 PS und 800 Nm Drehmoment – das galt vor der Elektro-Sportler-Ära als nahezu unfassbar.

Die Power leitet der Allradantrieb gern wie gehabt bis zu 100 Prozent nach hinten, bei Bedarf hängt er die Vorderachse mit maximal 70 Prozent an. Das alles, ohne ins Lenkgefühl reinzupfuschen, das mit feinnerviger Direktheit begeistert. Zudem hilft der Wankausgleich dabei, Leistung und Lenkkraft auf die Straße zu bringen. Aus dem 400-Volt-Netz gespeist, wirkt eine elektrohy-

draulische Pumpe auf die Stabilisator-Koppelstangen, die über Kreuz verschaltet sind. Es wird also nicht nur von rechts nach links sowie von links nach rechts, sondern auch von vorn nach hinten und umgekehrt ausnivelliert. Beim Anbremsen schaltet der hintere Stabilisator auf Soft, um ein Trampeln der Hinterachse zu vermeiden. Beim Einlenken wird der vordere weicher, während sich das System im Kurvenverlauf gegen die Fliehkräfte ausrichtet. Am Kurvenausgang wird die Hinterachse dann wieder softer für mehr Grip beim Rausbeschleunigen. Dabei richtet sich der Aufbau zehn Prozent schneller aus als beim alten Turbo und mit einer um ein Fünftel höheren Abstützung. Bis zu 0,5 Grad Neigung lässt das sogenannte ehPDCC zu – des natürlichen Fahrgefühls wegen. Und fast nebenbei füdet das S-Facelift deutlich angenehmer.

Jedoch spätestens wenn die Pirelli nach drei Stints weicher werden und das Auto leicht untersteuernd Richtung Boxengasse abbiegt, zeigt sich: Der Turbo S ist kein leichter Sportwagen. Dabei hat die erstarkte Bremsanlage mit dem wiederholten Tempoabbau keinerlei Probleme. Größere Herausforderungen bildet eher der Preis: Für 25 000 Euro mehr – also ab 271 000 Euro – gibt's die 61 PS on top, aber auch 85 Kilogramm, dafür kein Turboloch mehr. Das Wastegate-Zwischern wird den Turbo-Fans dennoch fehlen. ☺



DATEN & FAKTEN

Porsche 911 Turbo S

Motor Sechszylinder-Boxermotor mit zwei E-Turboladern, Bohrung mal Hub (mm) 97,0 x 81,0, Hubraum 3591 cm³, Verdichtung 9,2:1, Leistung 640 PS (471 kW) bei 6500/min, Drehmoment 760 Nm bei 2750–5000/min; eine permanenterregte Synchronmaschine Hybridisierung (kW/Nm) (60/188) Systemleistung 711 PS (523 kW) bei 6500/min Systemdrehmoment 800 Nm bei 2300–6000

Kraftübertragung Allradantrieb, Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe, ESP

Bremsen Innenbelüftete Keramikscheiben rundum, Durchmesser 420/410 mm, ABS

Bereifung 255/35 R 20 vorn und 325/30 R 21 hinten auf 9,5- und 12,0-Zoll-Felgen

Karosserie Zweisitziges Coupé, L x B x H (mm) 4551 x 1900 x 1305, Radstand 2450 mm, Tankvolumen 63 Liter, Gewicht 1725 kg, Leistungsgewicht 2,4 kg/PS

Fahrleistungen* 0–100 km/h in 2,5 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 322 km/h, Verbrauch 11,8–11,6 Liter/100 km

Grundpreis 271 000 Euro

* Herstellerangaben



Dickes Ende

Das Heck geriet 20 Millimeter breiter als beim Carrera. Die Sportabgasanlage samt Endschalldämpfer und Endrohrblenden aus Titan spart 6,8 Kilogramm gegenüber der Abgasanlage des Vorgängers ein. Zusammen mit dem neuen 3,6-Liter-Boxer verleiht sie dem Turbo S mehr Stimmigkeit





AUF
SCHNELL



SPEZIELL AUF DER FERRARI-HAUSSTRECKE „PISTA DI FIORANO“ BIST DU MIT DEM FERRARI 296 SPECIALE SOFORT AUF EINER WELLENLÄNGE. START FREI ZUR IDEALLINIEN-JAGD MIT DEM NEUESTEN SONDERMODELL AUS MARANELLO.

TEXT CHRISTIAN GEBHARDT FOTOS FERRARI

EINER ENLÄNGE