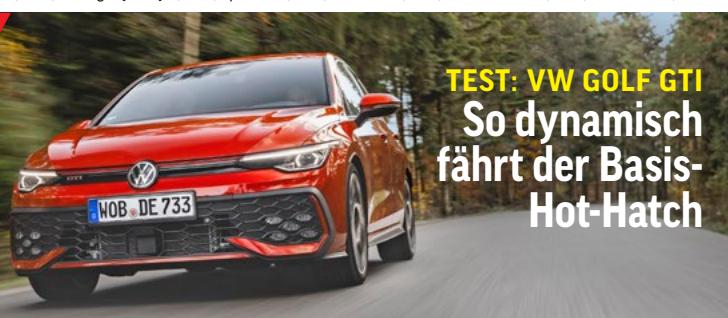


sport auto

AUSGABE 2/2026



TEST: VW GOLF GTI
So dynamisch
fährt der Basis-
Hot-Hatch



Audi S5 mit Dynamic-Plus-Modus
Ingolstadt macht sich locker



Ferrari Amalfi
Erstkontakt mit dem 640-PS-Coupé



Genesis-Hypercar für die WEC
Wo steht Genesis vorm Renndebüt?



SUPERTEST
BMW ALPINA
B3 GT

BESTZEIT ZUM FINALE?



Expedition ins Reich der Fahr-Physik
Unterschiedliche Antriebskonzepte im Drift-Vergleich

02
4 190388 306507



GEBRAUCHTE TOYOTA GR YARIS UND HYUNDAI i20 N

ZEIT FÜR
MEHR SPORT!



DAS SPORT AUTO SPEZIAL - EIN RÜCKBLICK DER MOTOSPORT-SAISON 2025

JETZT IM HANDEL ODER BESTELLEN UNTER:

TEL: +49 781 639-6659

E-MAIL: SPORTAUTO@BURDADIRECT.DE

WEB: SPORTAUTO.DE/SONDERHEFT





BRATBIRNEN AM LENKRAD, NÄCHSTES KAPITEL

UM DIE AKZEPTANZ BESONDERER AUTOMOBILE IN DER ÖFFENTLICHKEIT IST ES NICHT BESONDERS GUT BESTELLT. DÄMLICHE AKTIONEN VERMEINTLICHER AUTOFANS VERBESSERN DAS KAUM.

Lenkwinkel? 90 Grad, ganz bestimmt. Mindestens. Tempo? Nach Drehzahl nicht unter 120 km/h. Beim Blick aus der Seitenscheibe jedoch: Schrittgeschwindigkeit. Na ja, und das mit dem Lenkwinkel sieht real dann auch ganz anders aus, denn so ein weitgehend serienmäßiger BMW 535i Baureihe E34 gibt nicht allzu viel her. Doch ausgerüstet mit frischen Winterreifen und ebenso frischem Öl für das Hinterachs-differenzial aus dem Alpina B10 mit 25 Prozent Sperrwirkung gibt die arktissilberne Limousine ein prima Übungsgerät ab.

Für was? Fürs Driften eben. Auf einer der in Österreich gar nicht mal so seltenen Schneestrecken. Denn ganz gleich, ob mit niedriger oder hoher Geschwindigkeit gefahren, die Fahrzeugreaktionen ähneln sich. Und so lernst du, hast Spaß dabei, und viel kaputtgehen kann eigentlich auch nicht. Lustig war's damals. Vor allem: legal. Aber: Kostet eben auch Geld. Anreise, Gebühr für die Strecke, gegebenenfalls Übernachtung und so weiter. Wie Autofahren, ob nun aus Notwendigkeit oder zum Spaß, eben Geld kostet.

Natürlich lässt sich dem Versuch nur schwer widerstehen, dieses Geld zu sparen, stattdessen auf Parkplätzen oder öffentlichen Straßen zu driften. Womöglich findet sich sogar eine Möglichkeit, wo das halbwegs legal und vor allem ungefährlich möglich ist. Ziemlich dämlich allerdings erscheinen jene Aktio-

nen, die um die Weihnachtszeit in den Medien auftauchten. So meldeten die Kollegen der „Kleinen Zeitung“ aus Graz einen zehnständigen Einsatz der Freiwilligen Feuerwehr Kötschach am Pyramidenkogel. Die Helfer mussten einen rund 600 Quadratmeter großen Ausflugs-Parkplatz sowie knapp einen Kilometer der dorthin führenden Straße von ausgetretenem Öl reinigen. Ausgetretenes Öl? Es stellte sich heraus: mutwillig ausgekipptes Öl! Warum? Weil vermeintliche Autofans leichter driften wollten.

Wenige Tage später berichteten die Kollegen von RAI Südtirol über zerstörte Langlauf-Loipen im Gardertal – durch Drifter. Gerade jetzt, da in Deutschland der eine oder andere Politiker wieder für mehr Eigenverantwortung der Bürger statt ausufernder Regulatorkritik plädiert, helfen solche Aktionen den Autofans wohl kaum. Klar, wir bei sport auto haben es luxuriös, nutzen, wenn wir Ihnen, lieber Leser, erklären wollen, welches Antriebskonzept wie driftet, einfach den Hockenheimring (siehe Seite 40).

Für alle anderen bieten aber sogar Fairsicherheitszentren wie die am Nürburg- und Sachsenring Drifttrainings in unterschiedlichen Stufen an. Gibt's bestimmt auch in Österreich und Norditalien. Kostet aber überall Geld. Wie so vieles im Leben. ☀

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



sport auto DIGITAL

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

Offizielle Mitgliederzeitschrift des



IM PADDOCK



ZEITLOS SCHÖN – EGAL, WAS KOMMT

Zum Jahresbeginn erinnerte BMW die Welt daran, dass man nun Besitzer des Markennamens Alpina ist. Mehr Substanz? Gibt's, darf aber noch nicht veröffentlicht werden, das musste Jens Dralle versprechen. Doch das, was er neben dem B12 auf E38-Basis erfuhr, lässt hoffen. Sollte es doch schlimmer kommen: Die Eleganz des Siebener bleibt.



MUSTANG-STRIPTEASE AN DER ALGARVE

Brutale Schale, feiner Kern: Während der Ford Mustang GT3 äußerlich den Grobian seiner Klasse spielt, entdeckte Michael Bräutigam beim Tracktest in Portimão dessen filigrane Seite. Hier sehen Sie – nach Entfernen von Heckdeckel, -diffusor und -stoßstange – extrem viel High-tech im Daytona-Sieger und Nordschleifen-Rekordhalter.



UND HIER NOCH DAS BEWEISFOTO

Damit niemand behaupten kann, dass der Redaktionsleiter den E34 aus seinem Editorial nur erfunden habe: Bitte schön, da iss'er. Stand praktisch um die Ecke, absolut unverbastelt und konsequent BMW-scheckheft gepflegt – trotz über 200 000 km auf der Uhr und vier Vorbesitzern. Alles schon wieder so furchtbar lang her. Ob er noch lebt?

INHALT

AUSGABE 2/2026



62

AUF ZUM KILOMETER-MARATHON

Neues Jahr, neues Glück? Macht die E-Mobilität auf Dauer glücklich, oder braucht man doch viel Glück an der Ladesäule? Wir gehen der Sache auf den Grund und starten den Dauertest über 50 000 Kilometer im BMW i4 M60 xDrive Gran Coupé

16

KLEIN, LEICHT, SCHNELL

Zum Firmenjubiläum peppt Skoda den Fabia auf 177 PS auf



36

DER PERFEKTE MIX?

Ladevolumen, Leistung und Allrad – VW Golf R Variant im Einzeltest

AUTOS IN DIESEM HEFT

Audi RS 3 Sportback	40
Audi S5	12
BMW Alpina B3 GT	20
BMW i4 M60 xDrive Gran Coupé	62
BMW M3 (Driftcar)	40
Encor Series 1	38
Ferrari Amalfi	6
Ford Mustang FP800S	39
Genesis GV60 Magma	61
Honda Prelude e:HEV	18
Hyundai i20 N	66
Hyundai Ioniq 5 N	40
JAS Tensei	39
McLaren 750S	40
Porsche 911 Carrera GTS	40
Porsche 911 GT3 90 F. A. Porsche	39
Skoda Fabia 130	16
Toyota GR GT und GR GT3	54
Toyota GR Supra	40
Toyota GR Yaris	66
VW Golf GTI	30
VW Golf R Variant	36



104

RALLYE-WM: SAISONVORSCHAU

Ende Januar startet die WRC-Saison mit der berüchtigten Rallye Monte Carlo. Wie heißen die Top-Favoriten für 2026? Und warum? Große Saisonvorschau

● TESTS & FAHRBERICHTE

- 6** **ÜBER ROM NACH AMALFI** Roma-Nachfolger Ferrari Amalfi mit V8-Biturbomotor im Fahrbericht
- 12** **RAUS DAS HECK** Neue Aktivdifferenzial-Abstimmung im Audi S5 verspricht Fahrspaß
- 16** **KLEINER FLITZER** Die Jubiläums-Edition des Skoda Fabia 130 mit 177 PS im Fahrbericht
- 18** **JAPAN-COUPE** Hybridsportler Honda Prelude e:HEV im Fahrbericht
- 20** **ABSCHIEDSGESCHENK** Als letztes Schmankerl schickt Alpina den B3 GT in den Supertest
- 30** **LEISTUNGS-PLUS IM GOLF** VW steigert die Leistung des Basis-GTI auf 265 PS. Einzeltest
- 36** **EIL-TRANSPORTER** Allradantrieb, Ladevolumen und 333 Turbo-PS. VW Golf R Variant im Einzeltest
- 40** **DRIFT IT!** Audi, Hyundai, McLaren, Porsche, Toyota und Wettbewerbs-BMW-M3 im Drift-Vergleich
- 52** **RENNSTRECKEN-ASSISTENT** KI-gestützter Fahrhelfer von Bosch Engineering im Selbstversuch
- 54** **NEUES V8-BITURBO-COUPE** Erste Infos zum Toyota GR GT und Rennwagen GR GT3. Vorstellung
- 61** **ELEKTRO-CROSSOVER** Mitfahrt im Genesis GV60 Magma auf Basis des Hyundai Ioniq 5 N
- 62** **WILLKOMMEN IM DAUERTEST** Vollelektrisches BMW i4 M60 xDrive Gran Coupé mit bis zu 601 PS

● REPORTAGE & RATGEBER

- 58** **INTERVIEW** Hyundai-Entwicklungsleiter Manfred Harrer über die zukünftigen Antriebe bei Hyundai und Genesis
- 66** **GE BRAUCHTE SPORTWAGEN** Hyundai i20 N und Toyota GR Yaris im Gebrauchtwagen-Check

● MOTORSPORT

- 88** **PORSCHE TRACK EXPERIENCE** Einen Tag mit Porsche-Rennwagen herumheizen? Wir sagen, wie und wo
- 94** **AUSTRALISCHE SUPERCARS** Porträt der vermutlich besten Tourenwagenserie der Welt
- 100** **ELEKTRO-MOTORSPORT** Wo steht die Elektrifizierung des Automobil-Rennsports? Wir geben die Antworten
- 104** **RALLYE-WM** Die große Saisonvorschau vor dem WRC-Start bei der Rallye Monte Carlo Ende Januar
- 110** **LANGSTRECKE** Wo steht der Hypercar-Neueinsteiger Genesis drei Monate vor dem Saisonstart der WEC?
- 116** **INTERVIEW** Hyundai- und Genesis-Sportchef Cyril Abiteboul stellt sich den Fragen von sport auto
- 118** **SPORTKOMMENTAR** Marcus Schurig über den Balance-Akt zwischen Marketing und Technik im Motorsport
- 120** **INDYCAR-SERIE** Mit Mick Schumacher startet 2026 erstmals wieder ein deutscher Pilot in der US-Topserie
- 126** **FORMEL 1** 2026 ändert sich die Technik in der Formel 1 – und mit ihr gibt es auch eine neue Terminologie

● RUBRIKEN

- 3 Editorial 38 Pinnwand 79 Automarkt 84 Leserbriefe/Impressum
86 DSK-Nachrichten 130 Vorschau

Titelthemen in FARBE

H&R



MOTORSPORT IS OUR DNA.

Gemeinsam mit **MÜHLNER MOTORSPORT SRL** schreiben wir seit Jahrzehnten Rennsportgeschichte. 2026 folgt nun der nächste große Schritt: Mit dem brandneuen Porsche 911 GT3 R startet das Team in ein ambitioniertes Endurance-Programm. Der Auftakt wird beim legendären Rennen **Rolex 24 at Daytona 2026** sein.

Für uns bei H&R ist es mehr als eine Partnerschaft. Es ist ein gemeinsamer Antrieb. Nach einer starken Saison 2025 sind wir bereit, das nächste Kapitel voller Präzision, Performance und Leidenschaft aufzuschlagen.

Official Partner **mühlner** motor sport | Official Partner **AVENOKA** nürburgring | Official Partner **nürburgring** | Official Partner **ADAC** | Official Partner **nürburgring** CarStrecke 2026

www.h-r.com



WAS GEHT, AMALFI?

KEINE FÜNF JAHRE PRODUKTIONSENDE WAREN DEM FERRARI ROMA BESCHIEDEN, 2024 WURDE DIE PRODUKTION EINGESTELLT. DER NACHFOLGER HEISST FERRARI AMALFI – UNTERWEGS MIT 3,9-LITER-V8 UND 640 PS.

TEXT HEINRICH LINGNER
FOTOS FERRARI





Kennen Sie, liebe Leser, die SP1 in Kampanien zwischen Corbera und Ravello? Sie verbindet auf kurvigste Weise das kampanische Hinterland südlich von Neapel mit der Küste am Golf von Salerno. Am Meer angekommen einmal in Richtung Amalfi abbiegen, und schon sind Sie in der Gegend, die als Namensgeberin für den neuen Ferrari auserkoren wurde.

Weil das bei Ferrari eine gewisse Tradition ist, wurde der Roma nämlich mit der Modellpflege in Amalfi umgetauft. Was wir ein wenig schade finden. Nicht nur, weil der Roma ein großartiges Auto war, sondern auch, weil der Name mit seiner eleganten Weltläufigkeit so trefflich zum formschönen Ferrari passte.

Nun also Amalfi. Laut Pressetext vereint er hohe Leistung, Vielseitigkeit und raffinierte Ästhetik harmonisch. So sollte das auch sein, denkst du beim Umrunden des neuen Amalfi. Der übrigens auch auf den zweiten Blick sehr nach Roma aussieht. Wobei sich ganz wertfrei sagen lässt: Die neue, im Stil des 12Cilindri umgestaltete Front steht dem Amalfi ausgezeichnet.

Zumal das flache Coupé deutlich zierlicher wirkt als der kräftigere Zwölfzylinder. Der Amalfi misst gerade einmal 4660 Millimeter in der Länge, der Radstand beträgt 2670 Millimeter – nur sieben Zentimeter mehr als bei klassischen Long-Wheel-Base-Ferrari der späten 50er-Jahre. Ein kompakter Sportwagen

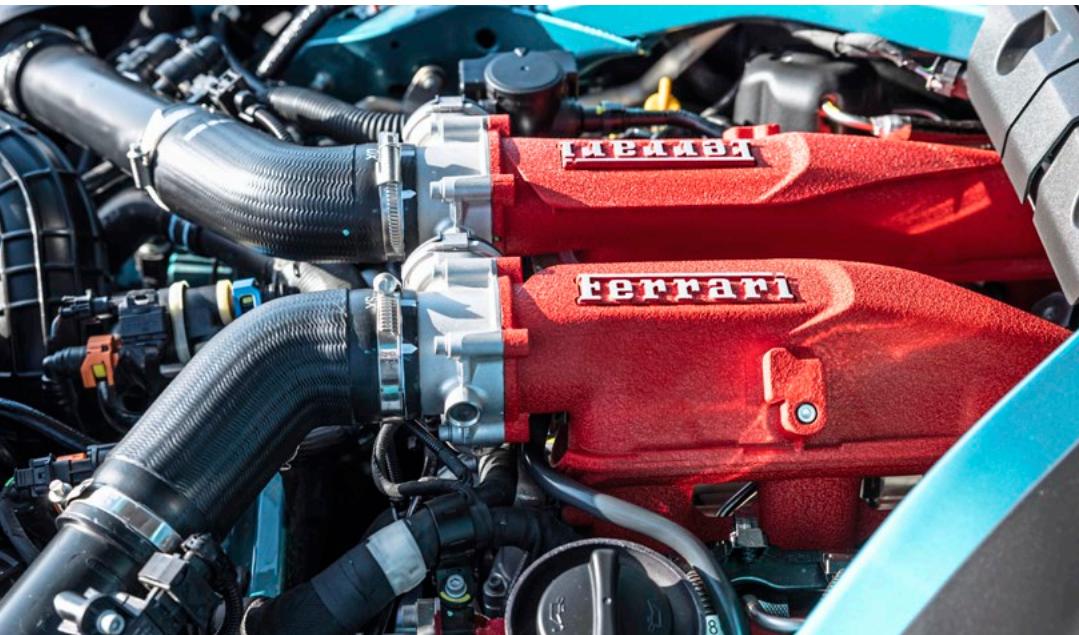
Im Amalfi-Cockpit

spielt der Infotainment-Monitor nur eine Nebenrolle, die wichtigen Bedienelemente sind am Lenkrad versammelt. Optional: Beifahrer-Monitor



Der 3,9-Liter-V8 aus der

F154-Familie leistet jetzt 640 PS, unter anderem dank schneller rotierender Turbolader (bis 170 000 Umdrehungen)



also, der sich längenmäßig zwischen den direkten Konkurrenten 911 Turbo und Aston Martin DB12 einparkt. Denke ich – und steige in den grünen Ferrari Amalfi.

Hier eröffnet sich eine neue Welt: Die Touchtasten am Lenkrad wichen echten Tasten. Selbst der Startknopf, der beim Roma unterhalb des Ferrari-Wappens noch zur Tastfläche geschrumpft war, ist nun nicht zu übersehen: dick, rot und prominent auf der linken Speiche. „Drück mich“, scheint er zu rufen. Wo also ist der Schlüssel?

Ich frage meine Begleiter. Nein, der sei bereits im Auto, sagen sie und deuten auf ein rechteckiges Ferrari-Wappen in der Mittelkonsole, das ich bislang nur als dekoratives Detail wahrgenommen hatte. Tatsächlich verbirgt es den Fahr-



Amalfi- Ansichten:

In der Mitte sitzt – wie es sich gehört – der Drehzahlmesser, am Lenkrad gibt es wieder physische Tasten zur Bedienung. Die hübschen 20-Zoll-Räder kosten extra. Eher touren- als rentenmäßig zeigen sich die Sportsitze mit Klimatisierung und Massagefunktion

zeugschlüssel, der sich beim Einsteigen exakt in eine Vertiefung einfügt. In Zeiten, in denen viele teure Autos Schlüssel haben, die an Fernbedienungen oder Kristallanhänger erinnern, ist dieser kleine Ferrari-Schlüssel ein ästhetischer Genuss.

Leichter Druck auf den roten Knopf, und der V8 erwacht. Wie bei Ferrari üblich scheinen alle acht Zylinder gleichzeitig zu zünden, die Flatplane-Kurbelwelle erwacht zum Leben. Am Motor selbst hat sich wenig geändert: Nominal gewann er 20 PS hinzu, auf nun 640 Cavalli – ein Unterschied, den nur feinfühlige Gasfüße spüren dürften.

In neun Sekunden auf 200

Für uns Normalsterbliche reicht die Kenntnis, dass der Ferrari Amalfi in neun Sekunden auf 200 km/h beschleunigt und rund 320 km/h schnell wäre – wenn er dürfte. Beides ist an der Küste verboten. Denn wir sind nicht in Amalfi, sondern bei Faro: Nicht das Tyrrhenische Meer, sondern der Atlantische Ozean schlägt an die Küste. Die weiß getünchten Häuser im pastelligen Winterlicht kontrastieren harmonisch mit dem küstengrünen Ferrari.

Falls das Grün nicht Ihren Geschmack trifft: Acht Standardfarben stehen zur Wahl, von Rosso Corsa bis Bianco Avus, ergänzt durch klassische Ferrari-Töne wie Verde Toscano oder Argento Nürburgring, die im Konfigurator besonders intensiv wirken. Mittlerweile hat sich der

**DER FERRARI AMALFI SIEHT SELBST AUF DEN ZWEITEN BLICK
SEHR NACH ROMA AUS. DAS ELEGANTE COUPÉ WIRKT DEUTLICH
ZIERLICHER ALS DER KRÄFTIGERE 12CILINDRI**



Achtzylinder warm gebrummelt und zeigt sich im Stadtverkehr geradezu besonnen. Der Amalfi rollt ruck- und vibrationsarm durch Ortschaften; selbst die in Portugal häufigen Zebrastreifen-Buckel sind kein Problem. Der optionale Frontlift hebt den Bug um 40 Millimeter, um Hindernisse souverän zu überwinden.

Konzentriert am Lenkrad

Alle weiteren Bedienelemente befinden sich am Lenkrad. Gewöhnungsbedürftig, doch die fahrerzentrierte Philosophie passt zu Ferrari: Das Auto lässt sich nicht wie ein Tablet bedienen, sondern mechanisch, mit fühlbaren Klicks und Drehräddchen. Nach kurzer Eingewöhnung funktioniert alles flüssig, fast blind, das Muskelgedächtnis führt Fingerkuppen sicher zu Schaltwippen, Blinkern, Wischern, Tempomat und Lautstärke. Viel davon ist auf unserer Fahrt nicht nötig.

Die Route führt zunächst über unspektakuläre Autobahnkilometer (streng auf 120 km/h begrenzt) nach Norden, bald folgen kleine Landstraßen durch die Berge, der Verkehr lichtet sich. Jetzt wird das Getriebe auf „Manuale“ gestellt, das Manettino um einen Klick von „Comfort“ auf „Sport“ gedreht. Ab sofort regelt das Fahrpedal das Unterhaltungsprogramm. Zweiter Gang, Gas – der Amalfi schießt, der V8 brüllt, ein Zupfer an der rech-

Der neue Heckspoiler
zwischen den Rücklichtern geht selbsttätig in Stellung, manuelles Einstellen ist nicht vorgesehen



Testredakteur
Heinrich Lingner

ten Wippe, der Dritte greift in die Schaltverzahnung. Kein spürbarer Zeitverzug bei Schaltbefehl und Schaltvorgang. Bremsen, Einlenken, Gas – das Spiel wiederholt sich über 80 Kilometer, ohne je zu ermüden. Die Lenkung ist leichtgängig, präzise und informiert über jede kleine Unebenheit.

Auf portugiesischen Landstraßen bleibt der Amalfi im Rahmen der fahrdynamischen Grenzen, doch Sicherheitssysteme wie SSC 6.1, ESP, ABS und Traktionskontrolle halten das Fahrzeug stabil. Der F154-V8 liefert zwischen 3000 und fast 6000 Umdrehungen konstante 760 Nm Drehmoment, dreht blitzartig hoch und entfaltet zwischen 5000 und 7600 Umdrehungen kraftvolle Präsenz.

Das Klangbild – Auspuffkrümmer, acht Zylinder und eigens abgestimmte Abgasanlage – wirkt wie ein sorgfältig orchestriertes Konzert: intensiv, aber nie aufdringlich, vom Mezzopiano bei konstanter Fahrt bis zum dynamischen Wechsel im Sportmodus.

Über den Fahrkomfort, die 20-Zoll-Goodyear-Reifen und die Sitze, die bei straffer Polsterung angenehm haltgebend sind, haben wir noch gar nicht gesprochen. Selbst nach langerer Fahrt steigt man entspannt aus. Zwar nicht in Amalfi, aber am Atlantik. Falls Sie jedoch über die SP1 nach Süden fahren: auf Pizza oder Pasta im Ristorante „Montagne Verdi“ einkehren, auch ohne grünen Ferrari Amalfi. ☺



DATEN & FAKTEN

Ferrari Amalfi

Motor Achtzylinder-V-Motor mit zwei Turboladern, Bohrung mal Hub (mm) 86,5 x 82,0, Hubraum 3855 cm³, Verdichtung 9,4:1, Leistung 640 PS (471 kW) bei 7500/min, Drehmoment 760 Nm bei 3000–5750/min

Kraftübertragung Hinterradantrieb, Achttgang-Doppelkupplungsgetriebe, ESC

Bremsen Innenbelüftete Keramikscheiben rundum, Durchmesser 390/360 mm, ABS

Bereifung 245/35 R 20 vorn und 285/35 R 20 hinten auf 8,0- und 12,0-Zoll-Felgen

Karosserie 2+2-sitziges Coupé, L x B x H (mm) 4660 x 1974 x 1301, Radstand 2670 mm, Tankvolumen 80 Liter, Trockengewicht 1470 kg (ca. 1650 kg vollgetankt), Leistungsgewicht 2,6 kg/PS

Fahrleistungen* 0–100 km/h in 3,3 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 320 km/h, Verbrauch 10,9 Liter/100 km

Grundpreis 240 000 Euro

* Herstellerangaben

Motor Klassik-Leserwahl 2026

KLASSIKER WÄHLEN – TRAUMAUTO GEWINNEN!



Gewinnen
Sie mit etwas
Glück einen
**Mazda
MX-5**

MotorKlassik
RENDEN WELT DER OLDTIMER UND YOUNGTIMER VON **auto motor + sport**

190 E 2.3-16 600 C 111 SSKL

Stern-Stunden
Die besten Mercedes-Benz aller Zeiten!

Wie arbeiten die Profis in Maranello?
Besuch bei Ferrari Classiche

Englische Exzentrik für wenig Geld
Rover 3500 & Vanden Plas 1500

Der Ami für Radikal-Individualisten
Schräger Vogel: AMC Pacer

Auf den Spuren des Rallye-EI
Im VW Käfer

► Matra Murena im Service-Cl



Das abgebildete Fahrzeug kann in Ausstattung und Farbe vom Gewinn abweichen.





**VORHER
NACHHER**



SCHLUSS MIT FRUSTIG: AUDI BRINGT DIE LENKRADBEDIENUNG PER WALZEN UND TASTEN SOWIE DEN MITTIGEN DREHZAHLMESSE R ZURÜCK. DIE S-MODELLE BEKOMMEN ZUDEM EINEN NEUEN FAHRMODUS FREIGESCHALTET, DER DIE ZARTE AGILITÄT ZU ECHTER QUER-DYNAMIK AUSBREITET.

TEXT STEFAN HELMREICH FOTOS TOBIAS SAGMEISTER

