

sport auto

AUSGABE 11/2024



IMPRESSION
**STRATOS-WIEDERGEURT
NACH ORIGINALPLAN**

V12-SAUGMOTOR-
HALLELUJA MIT
830 PS &
9500/MIN



SCHON GEFAHREN!

FERRARI 12 CILINDRI

Folge 10
NEUE FOLGE
Die besten Tests aus 25 Jahren
Mitsubishi Carisma GT Evo VII



AMG CLE 53 im Test
Breitbau trifft Reihensechser



Sportwagen-WM in Fuji
Porsche steht kurz vor Gewinn des WM-Titels



KOMPAKTSPORT TOTAL!



Fahrbericht
Neuer BMW M135

Dauertest-Abschluss
Audi RS3 Sportback

Fahrbericht
VW Golf GTI Facelift

Vergleichstest
Honda Civic Type R gegen
Cupra Leon VZ Extreme

WAS KÖNNEN ALLWETTER-REIFEN? 6 Fabrikate im Format 215/40 R 18



Auf der Überholspur ins digitale Erlebnis

Als Heft-Abonnent von **sport auto** mit **ams+** digitale Vorteile genießen!

Als treuer Abonnent wissen Sie, dass unsere Redaktion seit über 55 Jahren für höchste Qualität im Automobiljournalismus steht. Mit **ams+** heben wir unsere automobilen Leidenschaft auf das nächste Level. In über 10.000 Clips, Newslettern und interaktiven Formaten berichten wir über alles, was Automobilfans begeistert. Von der Formel 1, über die Kaufberatung für Old- und Youngtimer bis zu exklusiven Fahrberichten der neuesten Modelle.

ams+ – überall und jederzeit, digital und crossmedial, im Web und als App und für Sie mit exklusiven Vorteilen.

- ✓ Exklusive Inhalte
- ✓ Reduzierte Werbung*
- ✓ Heft als E-Paper (PDF) inkl. Archiv
- ✓ Kein Werbetacking*
- ✓ Exklusiver Newsletter
- ✓ Zugang zur **ams Professional Website**
- ✓ App werbefrei nutzen



Preisvorteil als Abonnent
5,99 € statt ~~7,99 €~~

Jetzt bestellen!

Preis pro Monat inkl. MwSt. – monatlich kündbar



ams+



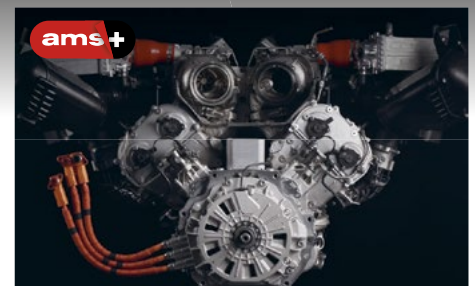
Wenn Autos zu Edelmetall werden

Dass alles teurer wird, ist ein gern diskutiertes Thema bei Oldtimer-Stammtischen und Garagengold ein bekanntes Stichwort unter Fachleuten und auf dem Boulevard. Doch ist das möglich: Geld verdienen mit einem Oldtimer?



10 Gründe für den „alten“ 5er

Der BMW 5er F10/F11 kombiniert gekonnt alte BMW-Tugenden mit moderner Technik. Dabei besitzt er kaum Schwächen und macht selten Probleme. Kauf Tipp.



Huracán-Erbe: 800 PS, 10.000 U/min

Intern hat der neue Supersportwagen das Zahlenkürzel 634, er wird 2024 auf den Markt kommen und wahrscheinlich Temerario heißen. Den Namen hat Lamborghini noch nicht bestätigt, sich aber patentrechtlich eintragen lassen. Offiziell sind hingegen die Daten des neuen Motors.





WEIL ZWEIFLEISIG BESSER IST ALS EINDIMENSIONAL

NACH JAHREN DER FINSTERNIS ENTWÖLKT SICH DER SPORTWAGENHIMMEL ALLMÄHLICH. BMW M BAUT EINEN ELEKTRISCHEN M3 – UND EINEN MIT VERBRENNER! SEHR SCHÖN & WIRKLICH SMART.

Wer jeden Monat ein Editorial für sport auto schreiben darf (und noch dazu vier weitere für Motorsport aktuell), der braucht bei der Themenfindung auch ein wenig Glück. Mitte Oktober huschte eine Meldung über mein Smartphone, die mich innehalten ließ. Frank van Meel, Boss der BMW M GmbH, soll demzufolge hochhoffiziell bestätigt haben, dass die geschätzten Sportkameraden aus Garching beim nächsten M3 zweifleisig fahren werden. Die Autos kommen zwar erst in ein paar Jahren, aber gerade das frühzeitige Commitment zur Zweifleisigkeit fand ich sympathisch.

Mein erster Gedanke: typisch BMW! Im Gegensatz zu allen anderen deutschen Autoherstellern hat sich BMW unter Führung von CEO Oliver Zipse beim Thema E-Mobilität gegenüber der Politik nicht in die Bücklingshaltung begeben. Stattdessen plädierte er immer und oft als einziger Autoboss für Realitäts-sinn und Technologieoffenheit. Seine Erkenntnis, dass am Ende der Kunde über den Erfolg neuer Technologien entscheidet, bewahrheitet sich gerade in der brutalen deutschen Marktrealität. Statt Vorgaben nachzu-plappern, macht BMW den Kunden Angebote.

Keine fünf Tage nach der Internet-Meldung hatte ich das Glück, Frank van Meel im Fahrerlager von Road Atlanta zu treffen, wo er beim IMSA-Finale als oberster Sportaufseher die Fortschritte seiner LMDh-Mannschaft

inspizierte. Meine erste Frage: Stimmt das alles so? Frank van Meel musste schmunzeln, so als ob er die Frage in den letzten fünf Tagen schon dreihundert Mal hatte beantworten müssen. „Ja, das stimmt, wir fahren beim M3-Nachfolger zweifleisig.“ Und warum jetzt die spektakuläre Klarstellung? „Ich wurde in den letzten Monaten von vielen Kunden gefragt, ob es beim M3-Nachfolger nur noch eine vollelektrische Variante geben würde. Daher fand ich, es sei an der Zeit, den Fans und Kunden ein klares Signal zu geben.“

Die Ankündigung dürfte BMW hohe Sympathiewerte bescheren. Während sich andere Hersteller winden wie die Aale, schafft BMW Fakten. Van Meel ist überzeugt, dass der elektrische M3-Nachfolger auf der Neue-Klasse-Plattform auch die Hardcore-Fritzen der Verbrenner-Ära begeistern wird. „Das Konzept mit vier Elektromotoren bietet einen fahrdynamischen Quantensprung, den auch die Traditionskunden nicht ignorieren können. Ich bin schon mehrere Versionen in der Vorerprobung gefahren – das Auto ist unglaublich.“

Aber van Meel weiß auch, dass viele Kunden auf den Verbrenner (noch) nicht verzichten wollen. In Zukunft hat der Kunde also die Wahl zwischen zwei M3-Modellen. BMW lässt seine Ikone M3 nicht im Stich, und die Fanbasis auch nicht. Das nenne ich praktizierte Technologieoffenheit ohne Kundenbevorzugung. Kompliment nach Garching! ☺

Sie erreichen Marcus Schurig unter der E-Mail-Adresse mschurig@motorpresse.de

IM PADDOCK



ANDY, DU WIRST UNS FEHLEN, WOASSD SCHÖ!

Die Präsentation des M5 fiel auf den letzten Arbeitstag unseres Test-Spezial Andreas Perlinger – seines Zeichens „M-Mädchen für alles“. Seit Jahren hat Perli unzählige Rennstreckensessions mit seiner Expertise betreut, uns mit Rad und Tat unterstützt, aber vor allem die Stimmung aufgehellt, wenn der Himmel duster blieb. Im Namen der Redaktion: Ois Guade!



SUCHSPIEL AN DER CUPRA-HECKKLAPPE

Nach tagelangem Monieren, dass es keine mechanische Kofferraumentriegelung beim neuen Cupra Leon mehr gebe: Heureka, ich hab's! Die Wegbeschreibung: Vom VZ-Logo nach oben gehen, alternativ leicht links versetzt unters linke Dreieck des rechten Rücklichts fassen, dann auf die weiche Stelle drücken. Und klack, die Klappe geht doch auf!



ALLES OFFEN ZUM DRIFTCUP-FINALE

Erst beim letzten Lauf des Nürburgring Driftcup by Skylimit Events fällt die Entscheidung. Aktuell führt sport auto-Drifter Uwe Sener die Punkteliste an, allerdings nur knapp. Rund zehn Fahrer haben noch Chancen auf den heiß ersehnten Meistertitel. Also, auf zum Nürburgring und mitfiebern! 19. bis 20. Oktober in der Müllenbachschleife.



INHALT

AUSGABE 11/2024



42 DAUER-SINFONIE

Exakt 47.562 Kilometer, verteilt über 511 Tage, hat der Audi RS 3 Sportback mit seinem famosen Fünfzylinder-Klang in sport auto-Händen abgespult. Was ist passiert? Was hat genervt oder beglückt? Die Dauertest-Bilanz lesen Sie ab Seite 42

62 MULTITALENT-REIFEN?

Sechs Allwetterreifen im Vergleich zu reinen Sommer- und Winterpendants



74 ZUM NIEDERKNIEEN!

Chronosport Stratos als Neuwagen nach originalen Lancia-Bauplänen

AUTOS IN DIESEM HEFT

Audi RS 3 Sportback	42
Audi RS 6 Avant Performance	38
BMW M2 Coupé	30
BMW M135 xDrive	68
Chronosport Stratos GR. 4 Stradale	72
Cupra Leon VZ Extreme	22
Ferrari 12Cilindri	6
Honda Civic Type R	22
Mercedes-AMG CLE 53 4Matic+ Coupé	14
Mitsubishi Carisma GT Evo VII	88
VW Golf GTI	34



96 RALLYE-WM: REFORMPLÄNE 2027

Die Rally1-Ära wird 2026 enden, was danach kommt, ist noch offen. Kosten und Komplexität müssen deutlich sinken, das ist schon heute gewiss

● TESTS & FAHRBERICHTE

- 6** **ZWÖLFZYLINDER-ORCHESTER** Ferrari 12Cilindri mit Drehzahlen bis 9500/min im Fahrbericht
- 14** **TRENDWENDE BEI AMG?** Erster Test des Mercedes-AMG CLE 53 4Matic+ Coupés – mit Sechszylinder-Biturbo!
- 22** **ZUG-MASCHINEN** Die stärksten Fronttriebler im Test: Cupra Leon VZ Extreme gegen Honda Civic Type R
- 34** **20 EXTRA-PS, HANDSCHALTER ADE** Facegelifteter VW Golf GTI im Fahrbericht
- 38** **WILLKOMMEN IM DAUERTEST!** Werksabholung des neuen Redaktionsbegleiters Audi RS 6 Avant Performance
- 42** **ABSCHLUSSZEUGNIS** Stärken und Schwächen des Audi RS 3 Sportback nach 47 500 Kilometern
- 68** **FACELIFT UND DETAILVERBESSERUNGEN** Erste Fahrt im neuen BMW M135 xDrive
- 72** **STRATOS BAUJAHR 2024!** Chronosport fertigt die Rallye-Ikone nach Originalplänen aus den 70ern
- 88** **TEST-LEGENDEN** Rallye-Gene mit Straßenzulassung: Mitsubishi Carisma GT Evo VII

● REPORTAGE & RATGEBER

- 30** **LEISTUNGSMESSUNGEN IM VERGLEICH** Wie messen die Fahrzeughersteller? Wo liegen die Unterschiede?
- 52** **EIFELER RENN-FAHRSCHULE** Das sport auto-Perfektionstraining auf der Nürburgring-Nordschleife
- 62** **ALLWETTERREIFEN-TEST** Sechs Hersteller schicken ihre Reifen zum Trocken-, Nässe- und Schneetest

● MOTORSPORT

- 96** **RALLYE-WM** Die nächste Reglements-Zäsur für die Rallye-WM kommt 2027. Wir diskutieren die Optionen
- 104** **INDYCAR-SERIE** Philipp Körner blickt auf die abgelaufene Saison zurück und klärt die offenen Zukunftsfragen
- 110** **SPORTWAGEN-WM** Porsche brachte sich mit dem Sieg in Japan in eine optimale Position für das WM-Finale
- 116** **HYBRID IM MOTORSPORT** Wir bewerten Sinn und Unsinn der Teilelektrifizierung im Motorsport
- 122** **SPORTKOMMENTAR** Marcus Schurig über Gedankenspiele zu möglichen Reformplänen der Sportwagen-WM
- 124** **FORMEL-1-STORY** Die große Wachablösung in der Formel 1: Viele Teams setzen jetzt auf extrem junge Piloten

● RUBRIKEN

3 Editorial 79 Automarkt 84 Leserbrief/Impressum
86 DSK-Nachrichten 130 Vorschau

Titelthemen in FARBE

H&R

Das Fahrwerk!



MADE IN GERMANY



Ferrari F8 Tributo Typ F142 mit H&R Federn



Folgen Sie uns
Verbinden Sie sich
mit uns über Ihre
Social-Media-Kanäle,
um auf dem neuesten
Stand zu bleiben.

Sportliche Fahrwerkskomponenten für mehr als 4.000 Fahrzeugmodelle

Gewindefedern | Tieferlegungsfedern | Höherlegungsfedern | Gewindefahrwerke
TRAK+ Spurverbreiterungen | Fahrwerks-Stabilisatoren | Cup-Kit Sportfahrwerke

www.h-r.com

H&R Spezialfedern GmbH & Co. KG | Eilsper Straße 36 | 57368 Lennestadt

SIN(N)FONIA ITALIANA





PRAGMATISMUS IST JA NICHT SO DIE STÄRKE VON FERRARI. ABER BEI DER NAMENSFINDUNG DIESES SUPER-GT HABEN SIE ES AUF EINEN FAKT REDUZIERT. DER NAME PROGRAMM UND DAS PROGRAMM SIND ZWÖLF ZYLINDER – DIE VOR ALLEM DEM HÖRSINN EIN FEST BEREITEN. WIR VERSUCHEN DAS IN WORTE ZU FASSEN ...

TEXT PAUL ENGLERT FOTOS LORENZO MARCINNÒ

Die deutsche Sprache ist einfach wunderbar, weil es so viele schöne Wörter gibt, mit denen man Dinge herrlich präzise und kunstvoll beschreiben kann. Ihren Klang an Herrlichkeit zu überbieten jedoch ist keine Kunst, da ist ihr zum Beispiel das Italienische weit voraus. Und so können wir es Ferrari auch verzeihen, dass der Name des neuen Super-GT ganz nüchtern die Anzahl seiner Brennräume wiedergibt: zwölf Zylinder.

Langweilig, noch mal: Dodici Cilindri (sprich: doditschi tschilindri, mit leicht rollendem R). Wow. Das hat Verve. Dabei ist das für uns Deutsche ein regelrechter Zungenbrecher. Gut, Ferrari hätte ihn auch Due Posti (zwei Sitze), Quattro Ruote (vier Räder) oder Otto Marce (acht

Gänge) nennen können. Wir hätten die neuste Kreation aus der Reihe der Berlinettas sowieso gefeiert.

Alles im Lack

Sie nicht? Wegen des Designs? Nun ja, die Formensprache des 12Cilindri ist, sagen wir mal, anders, untypisch. Dass die Front an das Styling des über 50 Jahre alten Daytona erinnert, ändert nichts an der grundlegenden Ungewöhnlichkeit, die durch zwei stets schwarz lackierte, meistens in der Karosserie versenkte Heckspoilerklappen verstärkt wird.

Wofür die gut sind? Probieren wir aus. Jetzt, subito. Denn auf die rund 30 Kilometer kurze, tempo-limitierte Kennenlernfahrt, deren Reiz zwei Kreisverkehre sind, folgt unmittelbar der Galopp auf abge-



ZWEI ZENTIMETER WENIGER RADSTAND, TRAN- EINE BIS AUF 9500 TOUREN ESKALIERENDE





Doppelt gefällt besser

Zwei Sitze, zwei Cockpits, zwei Displays. Dazwischen: ein 10,25 Zoll großer Querformat-Touchscreen. Komfortstühle mit Halt und Massage



Das Runde ins Eckige

Drehzahl und Gang stehen im Fokus auf dem 15,6 Zoll messenden Digitalinstrument. Geschwindigkeit? Nebensache (links unten)



SAXLE, ALLRADLENKUNG UND DAZU KURBELWELLE DIREKT VOR DEN FÜSSEN



sperrter Strecke. Die Aufgabe: 830 Pferdestärken möglichst verlustfrei auf Asphalt laminieren. Inklusive Pilot rund 1,8 Tonnen Masse punktgenau an Scheitelpunkten verzögern. 10,3 Quadratmeter Fahrzeugfläche durch Kurvenradien zirkeln. Und exakt hier helfen die zwischen 60 und 300 km/h scharfgestellten Heck-Landeklappen. Heißt: Wirken mehr als 0,5 g Quer- oder Negativbeschleunigung, stellt sich das Spoilerpaar steil, unterstützt den dazwischen gespannten Guerney mit einem Zentner zusätzlichem Abtrieb bei 250 km/h.

Im Cockpit? Ist die Stimmung kurz vorm Abheben, weil du schon nach wenigen Kurven eine Bachelor-Arbeit schreiben, ach was, promovieren könntest über den Grenzbereich des 12Cilindri. Also, den des Autos, nicht des Motors. Dessen Limit ist klar abgesteckt, bei 9500 Touren. Neuntausendfünfhundert! Okay, ein Hybrid würde noch sofortiger ansprechen, ein Turbo die Kurbelwelle badewannen- statt eimerweise mit Drehmoment zuschütten.

Doch, hey, wofür? Der hier ist auf seine eigene Art ebenfalls permanent erregt, hängt so fulminant fein und unmittelbar am Gas, wie das ein V12-Sauger mit 6,5 Litern Hubraum nun mal macht, und liefert bei 2500 Touren bereits 542 seiner maximalen 678 Newtonmeter Drehmoment. Und der Sound? Un-

tenrum feinstimmig, hintergründig, begleitend. In der Mitte nach wie vor hochkultiviert, gediegen, mit einem Rest Vornehmheit. Oben dann aber platzen die Hemdknöpfe, entblößt sich die von zwei Benzinpumpen mit Brennbarem versorgte, F140HD genannte Maschine regelrecht. Schreit, nein schmettert sie mit kehlig klarem Klang, frei von unangenehmen Frequenzen. Nicht platt und laut, sondern stimmgewaltig. Dabei fliegt die digitale Drehzahladel derart schnell in rote Sphären, dass du den richtigen Schaltzeitpunkt schnell verträdelst.

Das sollte dir beim Bremsen und Einlenken nicht passieren. Denn das Gespann aus Tempo und Masse kommt gewaltig. Und damit zurück zum Studium der Dynamik, bei dem wir uns nun eine sich verjüngende Rechtskurve zurechtlegen.

Kein Kappen, kein Zerren

Linksbremsen lassen wir lieber, weil das Brake-by-Wire-System über die Pedal-Sohle-Leitung nicht wirklich kommunikativ ist. Ansprechverhalten (direkt), Druckpunkt (hart), Dosierbarkeit (exzellent): alles okay. Was fehlt, ist das ABS-Pulsieren, an dem wir uns gern orientierten. Immerhin kommuniziert die Lenkung ganz famos, agiert mit einer gewissen Leichtgängigkeit, ohne dabei die Rückmeldung zu kappen oder durch lästiges Zerren Richtung Mittelgasse aus der Reihe zu tanzen.

So, genau hier müsste der optimale Einlenkpunkt liegen. Liegt er auch. Fuß noch auf der Bremse. Zunächst leichtes Untersteuern, wieder Grip finden, dann minimal eindrehen lassen, unterstützt von der mit einem Winkel von bis zu drei Grad radselektiv mitlenkenden Hinterachse. Hätten wir mit links gebremst, hätten wir noch früher wieder ans Gas gehen können, ohne dass die Elektronik der Leistung dazwischenpfuscht. Ist aber gar nicht nötig, weil der 12Cilindri in null Komma nix Luft zieht, bei entsprechend schwerer Schuhsohle mit Leistung nur so um sich wirft.

Gut, dass die 315er-Hinterachs-Gummis vom Typ Goodyear Eagle F1 SuperSport mit dem Ferrari-eigenen K1-Kürzel viel vertragen. Sind sie doch für den Dodici Cilindri mit zusätzlichen Lagen aus Aramid und Nylon verstärkt, stabilisieren Querverbindungen die Profilblöcke un-



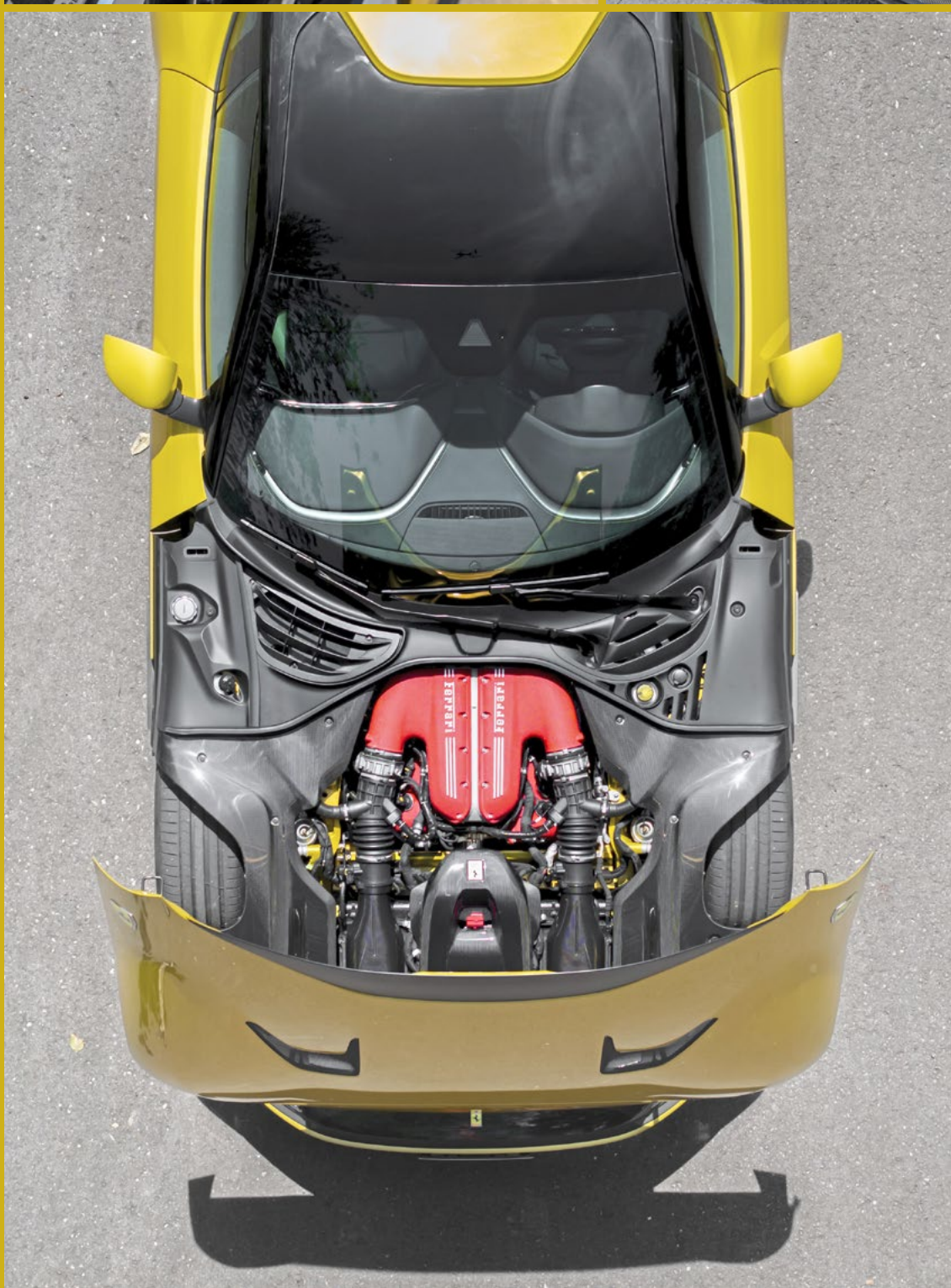
Die Mischung macht's

K1-Kennung als Hinweis darauf, dass Aufbau und Mischung des PSS5 von Michelin nach Ferrari-Wünschen feinjustiert wurden (rechts)



Da tänzeln die Pferde

Als Kunstskulptur getarnter, gen Armaturenräger gerückter F140HD-Motor, flankiert von teilgeöffneten Radhäusern



Drauf und bunter

Automobile von Ferrari stehen für Schönheit und Rasse, was übrigens auch für die Draufsicht gilt. Die knackige gelbe Farbe verstärkt die Schönheit und gibt dem Design zusätzliche Struktur

tereinander, wurde die Rezeptur der Mischung optimiert.

Kurvenausgang, zweite Welle, etwas Schlupf, Lenkung leicht öffnen, der Grip steigt. Also nachlegen, dritter Gang, vierter, bis die Verbindung zwischen Gummi und Straße perfekt steht. Das alles gelingt – wenn auch im Zeitraffer – geradezu spielerisch. Selten war es einfacher, Gewalten jenseits der 800 PS ohne Kontrollverlust auf den Asphalt zu bringen. Doch bevor der V12 Schnappatmung kriegt, an der rechten Schaltwippe ziehen, nächste Stufe einlegen, hier mit einem Doppelkuppler (54 kg leichter als das Getriebe im 812), dessen untere Gänge extra kurz abgestuft sind.

Im Achten an die Côte d'Azur

Dafür ist der Achte länger übersetzt, um Drehzahlen sowie CO₂ zu senken. Und damit zur anderen Seite des 12Cilindri, der eben doch ein GT ist – auch wenn Ferrari ihn nicht in dieser Ecke sehen will. Warum nur? Ist doch keine Schande, bei dem Auftritt, den er eben hingelegt hat. Im Straßenverkehr jedenfalls rollst du tiefenentspannt, schaltet das DKG bereits knapp unter 70 km/h in den Achten und auch sonst sehr sinnvoll automatisch rauf und runter. Dazu filtern die adaptiven Dämpfer im Rahmen ihrer Möglichkeiten – und die Möglichkeiten sind größer als erwartet.

Mal eben von Stuttgart an die Côte d'Azur? Dank 92 Litern im Tank mit Ein-Stopp-Strategie möglich. Auf dem Weg dorthin: in den nicht zu jeder Statur optimal passenden Sitzen massieren und von Burmester in Verbindung mit CarPlay oder Android Auto unterhalten lassen. Das klappt übrigens ganz ausgezeichnet, weil die Geräuschdämmung stimmt, man vom Antrieb nicht viel mitbekommt und bloß mal ein paar Steinchen durch die Radhäuser flitzen hört.

Ach ja, nervige Fahrassistenten gibt's natürlich auch. Die kann man aber per Touchdruck am Lenkrad (wo sind bloß all die einfach bedienbaren Tasten hin?) ausschalten. Genau wie das Start-Stopp-System HELE – was übrigens für High Emotion Low Emission steht. Mensch Ferrari, ihr habt doch eure eigene, schöne Sprache. AEBE (Alta Emozione Bassa Emissione) würde doch so viel aufregender klingen. ☹



DATEN & FAKTEN

Ferrari 12Cilindri

Motor Zwölfzylinder-V-Motor, Bohrung mal Hub (mm) 94,0 x 78,0, Hubraum 6496 cm³, Verdichtung 13,5:1, Leistung 830 PS (611 kW) bei 9250/min, Drehmoment 678 Nm bei 7250/min

Kraftübertragung Hinterradantrieb, Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe, ESC

Bremsen Innenbelüftete Scheiben rundum, Durchmesser 398/360 mm, ABS

Bereifung 275/35 R 21 vorn und 315/35 R 21 hinten auf 10,0- und 11,5-Zoll-Felgen

Karosserie Zweisitziges Coupé, L x B x H (mm) 4733 x 2176 x 1292, Radstand 2700 mm, Tankvolumen 92 Liter, Trockengewicht 1560 kg (ca. 1780 kg vollgetankt), Leistungsgewicht 2,1 kg/PS

Fahrleistungen* 0-100 km/h in 2,9 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 340 km/h, Verbrauch k.A.

Grundpreis 382 000 Euro

* Herstellerangaben

Jetzt auch ein Touch-downer

Ein Touchscreen muss heutzutage wohl sein. Aber beim nächsten Mal bitte den Touch-Kram auf dem Lenkrad weglassen. Denn die Fahrer-Ergonomie im Cockpit passt prima



ANTRIEB UND CHASSIS

Der F140HD genannte 6,5-Liter-V12 (65 Grad Bankwinkel) kommt mit leichteren Pleueln aus Titan, Alu-Kolben und gewichtsreduzierter Kurbelwelle, ergänzt durch einen Ventiltrieb mit spezialbeschichteten Stahl-Gleitschlepphebeln und optimiertem Drehmomentverlauf. Das neue Alu-Chassis ist 15 Prozent Steifer im Vergleich zum 812 Superfast, das neue 8-Gang-DKG an der Hinterachse spart 54 kg und schaltet schneller. Die Gewichtsverteilung des Transaxle-Sportlers beträgt 48,4 zu 51,6 Prozent.

