

PORSCHE EXPERIENCE

stories

2022 EDITION | DEUTSCHE AUSGABE

CAN'T
BEAT THE
REAL
THING.

TRIP ZWISCHEN HIMMEL UND MEER
PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE NORWAY

-30°/+30° – FILM AB IN FINNLAND UND ABU DHABI
WENN DER PORSCHE TAYCAN CROSS TURISMO ZUM
FILMSTAR WIRD

WHEELS AND MEALS

EIN GT TRACKDAY MUSS NICHT ZWANGSLÄUFIG AUF
DER RENNSTRECKE ENDEN



DRIVE
YOUR
DREAMS
TO
MEMORIES.

stories

PORSCHE EXPERIENCE
2022 Edition



Liebe Leserinnen und Leser,

egal, ob Sie aktuell schon einen Porsche fahren, oder ob Sie dieses unbeschreibliche Gefühl mit der Porsche Experience erst einmal ausprobieren wollen: Sie sind es gewohnt, Ihren Blick nach vorne zu werfen. Die nächste Kurve, die nächste Gerade sind das, worauf Sie sich konzentrieren. Ein Blick zurück hat dabei höchstens nostalgische Bedeutung. Und doch sind es gerade die Erinnerungen an das, was wir unternommen und erlebt haben, aus denen wir Kraft und Inspiration schöpfen. Vor allem, nachdem unsere Möglichkeiten, Wirkliches zu erleben lange eingeschränkt waren – bevor es dann jetzt so langsam wieder losgehen kann.

Haben Sie einmal zusammengezählt, wie viele Stunden, Tage oder sogar Wochen Sie in den vergangenen Monaten vor Ihrem Bildschirm verbracht haben? Wie oft sich die Welt auf das Format Ihres Laptop-Screens zu verdichten schien. Als ob wir alles um uns herum wie durch ein 16:9-Fenster betrachten würden? Je mehr unsere Wahrnehmung der Welt auf dieser zweidimensionalen Mattscheibe Normalität zu werden schien, umso mehr wuchs unsere Vorfreude auf das, was unser Leben doch so besonders macht: Wahre Erlebnisse mit Freunden, Gleichgesinnten, Mitstreitern. Eine Fahrt durch eine beeindruckend schöne Landschaft. Die spontane Rast nach vielen kurvigen Kilometern. Eine perfekte Runde auf der Rennstrecke. Die Kurve, die man mit jedem Versuch besser anzubremsen lernt. Die Sekunde, die man danach auf der Uhr findet. Und die gemeinsame Freude mit den Mitstreitern von der Rennstrecke am Ende eines langen Trainingstages. Auch wenn uns an der einen oder anderen Stelle in den vergangenen Monaten der besondere Reiz digitaler Formate überrascht hat: Wahre Erlebnisse sind einfach durch nichts zu ersetzen. You can't beat the real thing!

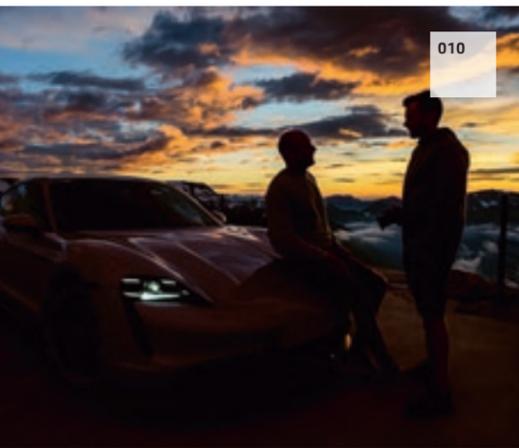
Ist es nicht schön, dass wir diese gemeinsamen Erlebnisse jetzt wieder in den Fokus rücken können? Dass sich uns die Welt in allen ihren Dimensionen wieder öffnet und unser Blick jetzt wieder Weite findet? Schön, dass wir wieder planen und uns vorfreuen können!

Einige der ungewöhnlichsten Erlebnisse der Porsche Experience präsentieren wir Ihnen auch dieses Jahr wieder in unserem STORIES Magazin. Lassen Sie sich inspirieren von den schönen Dingen, die es mit und in einem Porsche zu entdecken gibt. Wir freuen uns, diese 2022 wieder gemeinsam mit Ihnen erleben zu dürfen!

Mit herzlichen Grüßen,
Ihr

Porsche Experience Team





010

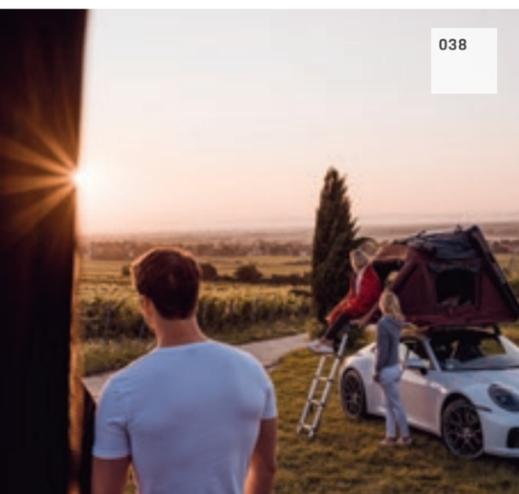
TRAVEL EXPERIENCE
ESCAPE THE ORDINARY.

010 ROADTRIP ZWISCHEN HIMMEL UND MEER
Kaum ein Land kann mit einer Naturkulisse aufwarten wie Norwegen. Begleiten Sie Aksel Lund Svindal auf einem atemberaubenden Roadtrip durch seine Heimat.



026

026 DIE ALPEN – NEU ENTDECKT
Legendäre Passstraßen, endlose Kurven und Kehren machen die Alpen immer noch zu einem Fahrgegnuss. Aber sonst hat sich hier viel verändert – entdecken Sie die Alpen neu!



038

038 NOMADEN IM REBENMEER
Übernachten im luxuriösen Dachzelt, Porsche-Roadtrip durch die kurvigen Straßen Rheinhessens, bester Sekt und feine Küche: Ein einzigartiges Abenteuer unter freiem Himmel.

ICE EXPERIENCE
CATCH MY DRIFT.

048 -30°/+30° – FILM AB IN FINNLAND UND ABU DHABI
Wenn der Porsche Taycan Cross Turismo zwischen Eis und Sand zum Filmstar wird, lohnt es sich, einen Blick hinter die Kulissen der Filmsets zu werfen.



048

CAN'T
BEAT THE
REAL
THING.

INSPIRATION | INTERNATIONAL
OLD WAYS DON'T OPEN NEW DOORS.

066 ABENTEUER ALTAI
Mit der Porsche Travel Experience Russia geht es durch die goldenen Berge von Sibirien. Bei dieser faszinierenden Reise zeigt sich die Natur des Altai so vielfältig wie Russland selbst.

068 FAMILIENBANDE
Bruce und Sydney teilen sich ein Cockpit auf der Rennstrecke. Vater und Tochter gewinnen zusammen und verlieren zusammen.

078 NELAS TRAUM VON PORSCHE
Ein Tag auf der Rennstrecke nur mit Frauen. Für die gebürtige Kroatian Nela ein besonderes Erlebnis, das Mambagrün endet.

084 DAS STEUER IN DER HAND
Anlässlich des Internationalen Weltfrauentags haben die Porsche Experience Center in Atlanta und Los Angeles ein ganz besonderes Event realisiert – von Frauen für Frauen. Denn: Beide Center haben eine weibliche Führung.

086 DER HERR DER RINGE
Wer Rennsport mag, wird Hermann Tilke lieben. Ein Gespräch mit dem Mastermind, das hinter den weltweit besten Rennstrecken steckt.

092 A WORLD OF EXPERIENCE
Porsche bewegt, berührt und begeistert: Rund um den Globus posten Fans auf Instagram und Co. ihre Lieblingsmomente, die sie mit der Porsche Experience erleben.

094 NACHHALTIG SPORTLICH UNTERWEGS – MIT eFUELS
Fahrspaß und Adrenalkick ohne schlechtes Gewissen. Mit eFuels und Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂ wird die Porsche Experience immer nachhaltiger. Und besser.

098 VIRTUELL ANS LIMIT GEHEN
Zuhause vor dem Fernseher Autorennen fahren? Mit Sim Racing ist das kein Problem. Nun bringt auch die Porsche Experience mit der Virtual Track Experience die Rennstrecke direkt ins Wohnzimmer. Let's race!

100 HELMGEFLÜSTER
Der Kopfschutz von Rennfahrern eignet sich wunderbar, um Botschaften zu transportieren: „Zeig mir deinen Helm und ich sag dir, wer du bist!“

102 GUTES DESIGN IST EHRLICH
Technische Exzellenz und ein klares Design: Dafür stehen die Produkte von Studio F. A. Porsche und Porsche Design. Welche Philosophie steckt dahinter? Und was haben ein Kühlschrank und ein E-Bike gemeinsam?

104 DER TAYCAN CROSS TURISMO
100 Prozent elektrisch, 100 Prozent dynamisch, 100 Prozent bereit für Abenteuer. Der Taycan Cross Turismo ist das erste vollelektrische Cross-Utility-Vehicle von Porsche. Und ein echter Gamechanger.

106 BEGEGNUNG DER GENERATIONEN
Was passiert, wenn sich der Urvater und sein aktueller Nachfahre auf einer ehemaligen Bergrennstrecke treffen? Ein Tag im 911 Carrera RS 2.7 und im aktuellen 911 GT3.

TRACK EXPERIENCE
GET BACK ON TRACK!

114 DER NEUEINSTEIGER
Aller Anfang ist ganz leicht bei der Track Experience. Zwei Tage mit Sigurd, der schnell über sich selbst hinausgewachsen ist.

124 100 JAHRE VOLLGAS
Monza – kaum ein Ort steht so sehr für pures Racing wie der Königliche Park in der Nähe Mailands. Porsche Werksfahrer Gianmaria Bruni sagt, was Track Experience-Piloten hier erwartet.

RACING EXPERIENCE
NO GUTS. NO STORY.

134 IN BESTEN HÄNDEN
Die Racing Experience beginnt mit einigen virtuellen Überraschungen. Später geht es auf die Strecke – eine unschlagbare Kombination.

140 WHEELS AND MEALS
Ein GT Trackday muss nicht zwangsläufig auf der Rennstrecke enden. Nicht, wenn es noch einiges zu besprechen gibt. Bei gutem Essen.

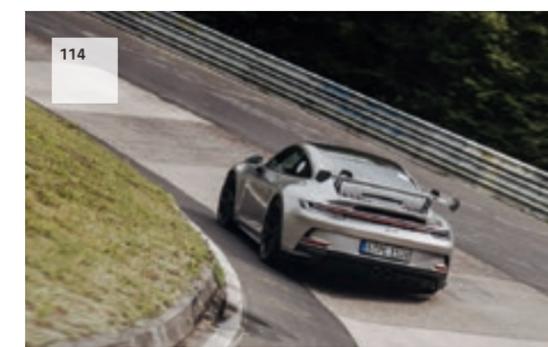
004 Editorial
006 Inhalt
151 Verbrauchswerte
Impressum



068



078



114



124



140

stories

TRAVEL EXPERIENCE

010

ROAD TRIP ZWISCHEN HIMMEL UND MEER

Kaum ein Land kann mit einer Naturkulisse aufwarten wie Norwegen. Begleiten Sie Aksel Lund Svindal auf einem atemberaubenden Roadtrip durch seine Heimat.

026

DIE ALPEN – NEU ENTDECKT

Legendäre Passstraßen, endlose Kurven und Kehren machen die Alpen immer noch zu einem Fahrvergnügen. Aber sonst hat sich hier viel verändert – entdecken Sie die Alpen neu!

038

NOMADEN IM REBENMEER

Übernachten im luxuriösen Dachzelt, Porsche-Roadtrip durch die kurvigen Straßen Rheinhessens, bester Sekt und feine Küche: Ein einzigartiges Abenteuer unter freiem Himmel.



ESCAPE THE ORDINARY.

ROAD TRIP ZWISCHEN HIMMEL UND MEER

Wenn der Spruch, wonach ein Bild mehr sagt als tausend Worte, irgendwo eine Berechtigung hat, dann in Norwegen. Kaum ein Land in Europa kann mit einer derart atemberaubenden Naturkulisse aufwarten, wie das Land zwischen Skagerrak und Nordkap. Kein Wunder, dass es schon einige Zeit auf der Bucket-List vieler Porsche Experience Kunden steht. 2022 soll dieser Wunsch endlich in Erfüllung gehen: Die Porsche Travel Experience kommt nach Norwegen – passend im Porsche Taycan.

Text

Berthold Dörrich

Fotos

Christian Hoiberg, Eirik Halvorsen

AKSEL LUND SVINDAL:

„Von einem Roadtrip durch mein Heimatland hatte ich schon immer geträumt. Schön, dass ich einige der schönsten Seiten hier vorstellen kann!“

CHRISTIAN HOIBERG:

„Als Landschaftsfotograf gibt es für mich kein faszinierenderes Land als Norwegen. Für unseren Trip habe ich einige der beeindruckendsten Plätze ausgesucht.“

„Der erste Sonnenuntergang auf unserer Reise. Wir waren völlig allein auf dem Gipfel des Dalsnibba. Um uns herum nur das Spiel aus Wolken und Abendsonne.“



„Trollstigen – eine der spektakulärsten Straßen unserer Reise. Oben angekommen genießen wir den Blick von der Aussichtsterrasse, die ebenso atemberaubend ist wie die Straße selbst.“

Norwegen ist ein Land voller Faszinationen, Widersprüche und Gegensätze. Je nach Betrachtungsweise spielt es in globalen Rankings ganz oben mit – oder findet sich unter ferner liefen. Weltweit ganz vorne dabei ist Norwegen beispielsweise bei der Verbreitung von Elektroautos. 15 mal so viele Elektrofahrzeuge wie im Elektro-Pionierland USA und mehr als 25 mal so viele wie im Boomland China waren es 2019 pro Einwohner. Oder anders betrachtet: Fast die Hälfte aller neu zugelassenen Fahrzeuge fuhr in Norwegen 2019 elektrisch. Mit gerade einmal etwas mehr als fünf Millionen Einwohnern rangiert Norwegen in Europa ziemlich am Ende der Bevölkerungsstatistik. Flächenmäßig dagegen ist es Europas fünftgrößtes Land. Wenn wir Norwegen auf der Landkarte einfach am südlichen Ende nach unten klappen, dann findet sich das Nordkap auf der Höhe von Rom – eine ganz schöne Strecke! Ganze tausend Kilometer lang ist dagegen das Netz norwegischer Autobahnen. Kein Wunder, denn ein Großteil des Landes besteht aus schroffem Gebirge. Wenn wir mit dem Auto an der Küstenlinie mit ihren mehr als 1.000 Fjorden entlang fahren könnten, dann kämen da schnell 29.000 Kilometer zusammen. Im Winter auf oft tief verschneiten und vereisten Straßen. Während es im Sommer selbst nördlich des Polarkreises angenehm warm sein kann. Zu einem der wohlhabendsten Länder der Welt wurde Norwegen durch seine riesigen Öl- und Gasvorkommen – dabei gewinnen die Norweger selbst mehr als 98 Prozent ihres Stroms aus sauberer Wasser- und Windkraft. Gute Voraussetzungen also, dieses Land der Gegensätze bei einem Roadtrip im voll-elektrischen Taycan kennen zu lernen. Am besten mit zwei norwegischen Reisebegleitern, die ihr Land besonders gut kennen: Aksel Lund Svindal, Olympiasieger, Weltmeister, einer der erfolgreichsten Skiathleten und Porsche Markenbotschafter, sowie Christian Hoiberg, auf den Lofoten beheimateter Landschaftsfotograf, der für seine faszinierenden Aufnahmen der wilden norwegischen Natur berühmt ist.

„Der Juli ist vielleicht der schönste Monat, um Norwegen zu besuchen“, klärt uns Aksel gleich zu Beginn unserer Reise auf. Während des Tages sind die Straßen zwar mit Touristenfahrzeugen ziemlich stark befahren. Aber was bedeutet „Tag“ überhaupt in dieser Zeit des Jahres so hoch im Norden? Kurz vor Mitternacht verschwindet die Sonne kurz unter dem Horizont, um schon gegen 3 Uhr morgens wieder dahinter hervor zu kommen. Selbst in den dazwischen liegenden „Nachtstunden“ herrscht immer eine Art schummriges Zwielicht. Und so können wir bei unserem Roadtrip oft noch nach dem Abendessen ganz entspannt einen Abstecher unternehmen, um auf dann praktisch völlig leeren Straßen zu wunderschönen Aussichtspunkten zu fahren und dort einmalige Sonnenuntergänge zu genießen. Als Landschaftsfotograf ist Christian hier natürlich ein verlässlicher Ratgeber. Von unserem Hotel in Geiranger brechen wir daher am ersten Abend auf Meereshöhe zum 1.500 Meter hohen Gipfel des Dalsnibba zu einem dieser unvergesslichen Momente auf. Auf den Serpentina- und Haarnadelkurven der Straße 63, besser bekannt als Ørnevegen oder „The Eagle Road“, kommt uns bei der Auffahrt gelegentlich noch ein Auto entgegen. Oben angekommen herrscht dann plötzlich völlige Stille und wir haben das gigantische Naturschauspiel für uns allein. Irgendwie haben wir den Eindruck, dass es nicht nur das gewaltige Lichtschauspiel ist, das uns hier in seinen Bann zieht, sondern dass uns schon die Fahrt im Taycan hinauf auf den Berggipfel auf eine besondere Art und Weise auf dieses Erlebnis eingestimmt hat.





„Zeit, um uns ein wenig die Füße zu vertreten. Das Tosen der Wasserfälle unweit der Straße war nicht zu überhören.“

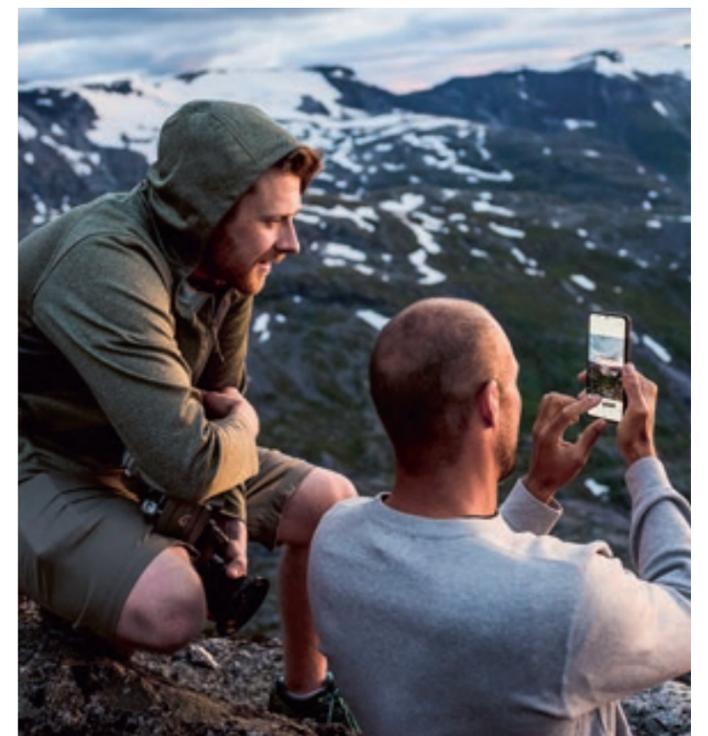


„Eine Fährpassage gehört einfach zu einem Roadtrip durch Norwegen. Oft erspart sie Umwege und man hat Zeit, um an Bord die Ausblicke und einen leckeren Svele-Pfannkuchen zu genießen.“



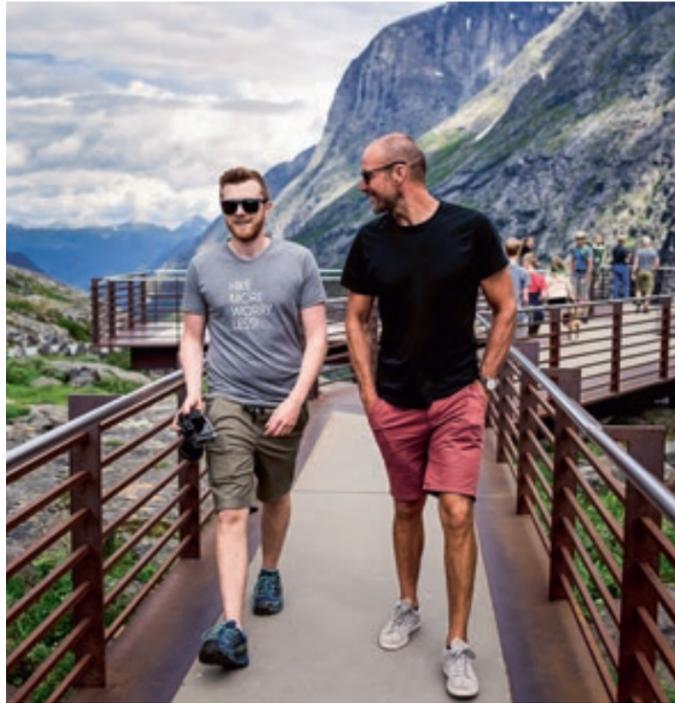
Für Aksel ist die Fahrt im Taycan immer ein ganz besonderes Erlebnis. Nicht die Geschwindigkeit, mit der er damit auch unterwegs sein könnte. Sondern die Art und Weise, wie ihn sein vollelektrischer Porsche die Landschaft erleben lässt, fasziniert ihn: „Ich liebe es, beim Fahren in einer solch faszinierenden Szenerie einfach die Fenster zu öffnen, um noch näher an der Natur zu sein. Den Sound eines Autos vermisse ich dabei nicht – im Gegenteil.“ Ganz im Gegensatz zu Christian, der die zum jeweiligen Fahrzeugzustand passenden Geräusche des Porsche Electric Sport Sound Systems als inspirierend empfindet und sie auch – und gerade – in solchen Momenten gerne aktiviert.

Überhaupt, das Fahren auf den norwegischen Straßen in einem elektrischen Sportwagen: Während rund um Oslo und die größeren Städte oft Geschwindigkeitsbegrenzungen von 60 km/h zu finden sind, ist man hier draußen in der Natur meist völlig auf sich allein gestellt und muss selbstständig entscheiden, mit welcher Geschwindigkeit man im Rahmen des allgemein zulässigen Tempos sicher unterwegs ist. Im Vergleich mit anderen Bergregionen scheinen die Berge und Straßen auf den ersten Blick nicht so spektakulär zu sein. Die Gipfel sind entlang unserer Route selten einmal höher als 2.000 Meter. „Da die meisten Bergstraßen auf Meereshöhe beginnen, können es die norwegischen Pässe an Faszination trotzdem mit den besten Alpenüberquerungen aufnehmen“, findet Porsche Markenbotschafter Aksel Lund Svindal. Vor allem der Trollstigen, eine der wohl bekanntesten Straßenpassagen Norwegens, verlangt mit seinen elf Haarnadelkurven einiges fahrerisches Können und erinnert den ehemaligen Skirennfahrer nicht umsonst an Alpenrouten wie das Stilfserjoch. Leitplanken sucht man vergeblich – nur Steine am Straßenrand bieten ein wenig Orientierung auf dem Weg nach oben, und Überholen ist selbst in einem gut motorisierten Sportwagen völlig unmöglich. Immer wieder einmal zweigen kleine Schotterstraßen von

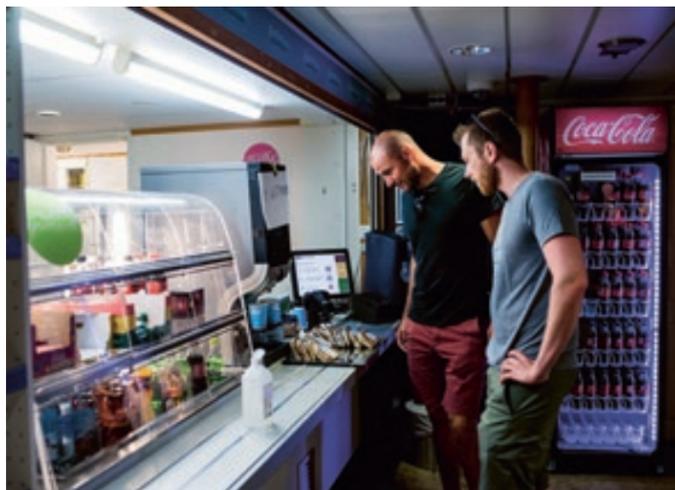




„Ein Ausblick, für den man schon mal das Abendessen ausfallen lässt: Sonnenuntergang vom Litlefjellet in Åndalsnes.“



„Norwegische Erdbeeren sind die besten der Welt. Davon sind zumindest wir Norweger überzeugt. Auf unserem Roadtrip legten wir immer wieder mal einen Stopp ein, um uns ein paar davon zu gönnen.“



unserer Route ab, die in weiten Teilen dem Verlauf der Porsche Travel Experience Norway folgt, an der Porsche Enthusiasten ab 2022 selbst teilnehmen können. Auf der Suche nach den besten Plätzen für ein spektakuläres Foto hat Christian schon vor Beginn unseres Roadtrips Abstecher von der Hauptroute geplant, denen wir dann folgen. „Im Gegensatz zu vielen anderen Ländern ist es in Norwegen jedem erlaubt, die Natur und selbst Privatstraßen praktisch uneingeschränkt zu betreten und zu genießen – selbstverständlich mit dem nötigen Respekt und Rücksicht auf Fauna und Flora“, erzählt Christian. Oft führen uns diese Wege entlang an wilden Flüssen, in denen das Blaugrün des kalten Schmelzwassers mit dem Grün der sommerlichen Wiesen konkurriert, zu atemberaubenden Aussichtspunkten über Landschaften, die spontan an völlig andere Gegenden dieser Welt erinnern. Wie zum Beispiel bei Christians heutigem Aussichtspunkt, dem Blick vom Litlefjellet auf das von der Abendsonne in goldenes Licht getauchte Tal des Rauma-Flusses bei Åndalsnes – nicht weit entfernt vom Juvet Landscape Hotel, in dem die Teilnehmer der Porsche Travel Experience Norway übernachten werden.

Eine Fahrt im Taycan ist in Norwegen ein sauberes Vergnügen: 98 % des Stroms werden mit der Kraft von Wind und Wasser erzeugt. Dass man mit Wind und Wasser auch auf andere Art Spaß haben kann, zeigt uns die Norwegerin Kari Schibeavaag, achtfache Weltmeisterin im Kitesurfen. **Jetzt Code mit dem Handy scannen und Kari und den Taycan in einem Video erleben.** experience.porsche.com/kitesurfen



Dabei sind die Ausblicke auf die norwegischen Landschaften nicht die einzigen Ablenkungen, die uns auf unserem Roadtrip begleiten. Fast auf der ganzen Strecke sitzen immer wieder Kinder an der Straße oder in den Vorgärten kleiner Holzhäuser und bieten den Vorbeifahrenden frische Erdbeeren an. Erdbeeren haben in der Tat einen besonderen Platz im Herzen der Norweger. Nun könnte man meinen, dass sich das nördliche Klima nicht besonders gut für den Anbau von Erdbeeren eignet. Aber das Gegenteil ist der Fall: „Aufgrund der langen, hellen Sommertage und der kühlen Nachttemperaturen wachsen bei uns in Norwegen für ein paar herrliche Wochen im Sommer die besten Erdbeeren der Welt.“ Finden zumindest Aksel und Christian. Neben unseren Stopps an den fast überall zu findenden Ladestationen sorgen sie immer wieder für willkommene genussvolle Unterbrechungen unserer Reise. Und für die Kinder an den Straßen eine große Überraschung, wenn plötzlich ihr Ski-Idol aus dem Wagen steigt, um ihnen eine Schale Erdbeeren abzukaufen.

Nach zwei Tagen in der norwegischen Bergwelt ändert sich die Szenerie am dritten Tag, sobald wir die Fähre nach der kurzen Überfahrt in Molde verlassen haben. Die Berge machen jetzt Platz für weite Blicke aufs Meer hinaus. Große Heuballen liegen in den weitläufigen Wiesen entlang unserer Route und wie farbige Sprenkel leuchten dazwischen rote Bauernhäuser im frischen Grün. Immer wieder passieren wir kleine Hafenstädtchen, in denen Fischkutter an der Pier dümpeln. Wenn wir nicht wüssten, dass wir uns auf der Höhe von Grönland befinden, würden wir uns hier und da an die spätsommerliche Ostküste der USA versetzt fühlen. Spätestens als wir im Abendlicht über eine der acht Brücken des wohl spektakulärsten Abschnitts der Atlantikstraße rollen, noch einmal stoppen, und Christian für ein weiteres wunderschönes Landschaftsfoto ein letztes Mal die Drohne herausholt, schließt sich für uns hier der Kreis: Wir haben Norwegen als ein Land voller Faszinationen und Gegensätze zwischen Himmel und Meer kennengelernt, das seinen Platz auf unserer Bucket-List zu Recht gefunden hat. Und selbst für Aksel ist dieser Anblick eine Premiere: „Eigentlich kann ich selbst nicht glauben, dass ich diesen Teil der Atlantikstraße selbst noch nicht gefahren bin. Umso schöner, das hier zum Abschluss unseres besonderen Roadtrips erleben zu können.“



PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE NORWAY

DAUER 6 Tage

TERMINE 03.06. – 08.06.2022
11.06. – 16.06.2022

REISEVERANSTALTER SPORTTOTAL EVENT GmbH



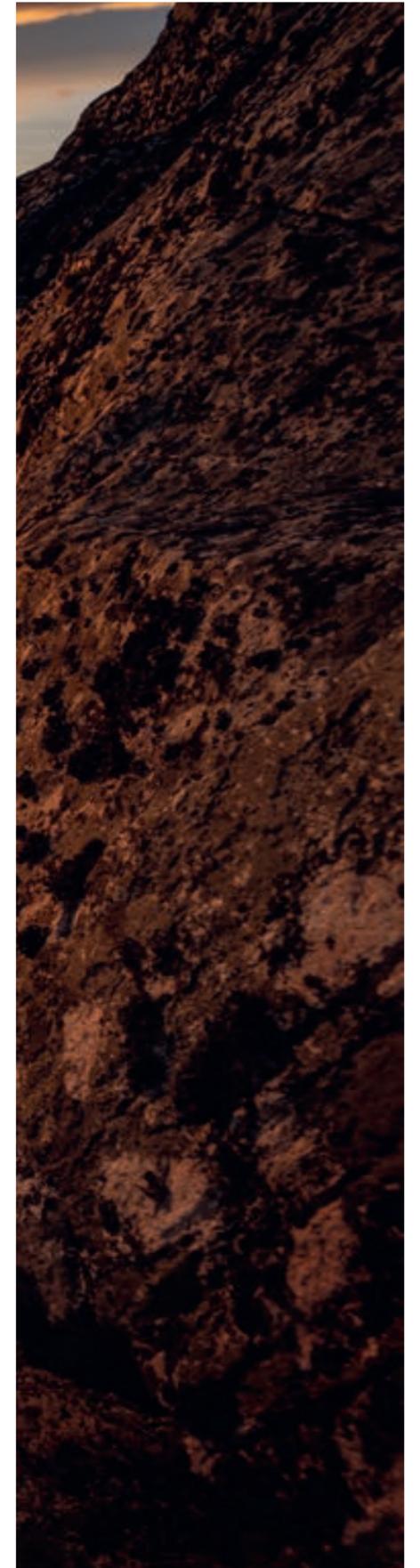
Norwegen – ein klangvolles Synonym für weitläufige, beeindruckende und unberührte Natur. Erkunden Sie eines der faszinierendsten Länder im hohen Norden am Steuer des Porsche Taycan. Von der modernen Metropole Oslo über ein Teilstück der malerischen wie kurvenreichen Atlantikstraße bis hinauf zur Küstenstadt Trondheim. Dieser Besuch im Reich der Fjorde wird Sie in jeder Hinsicht nachhaltig elektrisieren.

HIGHLIGHTS

- Panoramareiche Fahrten in den Bergen, entlang von Fjorden und auf der berühmten Atlantikstraße
- Übernachtung in hochwertigen Hotels inmitten atemberaubender Natur
- Kulinarische Delikatessen in außergewöhnlichen Restaurants
- Herausforderungen im Taycan bei der Recuperation Challenge, Consumption Challenge und Charging Challenge



Scannen Sie den Code, um detaillierte Informationen zur Tour zu bekommen.
experience.porsche.com/Norwegen



Die Alpen – neu entdeckt

Seit dem Beginn des Automobiltourismus ist der Alpenraum eines der beliebtesten und abwechslungsreichsten Reiseziele. Nähert man sich den Alpen auf der klassischen Route von Norden her, so erreicht man zum Beispiel von Stuttgart in kaum zwei Stunden die ersten Ausläufer der alpinen Bergzüge. Überall in den österreichischen, deutschen, Schweizer, italienischen oder französischen Alpen locken Passstraßen, atemberaubende Landschaften und mondäne Alpenstädte dazu, diesen ungewöhnlichen Fahr- und Kulturraum zu entdecken. Nicht umsonst bietet die Porsche Travel Experience ganz verschiedene Varianten, um die Alpen gemeinsam mit gleichgesinnten Porsche Enthusiasten zu erkunden: Central Alps, Swiss Alps und Alpine Performance sind nur einige dieser Programme. Und selbst bei der Porsche Travel Experience Southern France stehen einige Kilometer in den französischen Seealpen im Roadbook.

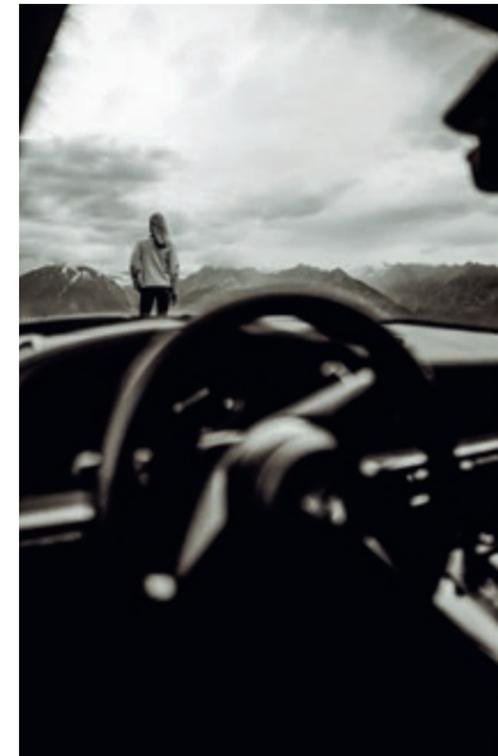
Text **Berthold Dörrich**

Fotos **Klaus Schwaiger**



Auf den ersten Kilometern unseres Weges haben wir bereits einige der interessantesten Alpenpässe überquert. Stilfserjoch, Großglockner, Furka-, Grimsel-, Bernina-Pass oder die spektakulären Bergstraßen der Dolomiten gehören zum Standard-Repertoire der Porsche Alpine Programme. Wie so oft begleiteten uns hier noch Wolken und wenig einladendes Wetter. Aber mit jedem Kilometer, mit jeder Bergstraße und jedem weiteren Pass Richtung Süden öffnet sich für uns die andere, sonnige Seite der Alpen. Und mit ihr spannende Entdeckungen.

Unabhängig davon, auf welcher Route man sich die Faszination Alpen erfährt: Legendäre Passstraßen, endlose Kurven und Kehren machen den Alpenraum zu einem wahren Hochgenuss für ambitionierte Porsche Fahrer. Der bis vor nicht allzu langer Zeit aber auch Sinnbild für eher traditionellen Tourismus war. Immer auch so etwas wie ein Trip zurück in eine vermeintlich gute alte Zeit. Kuhglocken, Jodler und Trachten. Wer aber heute die schnellen Autobahnrouten von Nord nach Süd verlässt, sich Zeit nimmt für ein paar Abstecher entlang der Strecke, der entdeckt schnell, dass sich in wenigen Jahren hier vieles verändert hat. Immer wieder tauchen an den Hängen entlang unserer Route moderne Gebäude auf, die sich mit der traditionellen alpinen Architektur zu spannenden Ensembles ergänzen. Neben der bekannten Alpen-Küche versprechen junge Köche ungewöhnliche kulinarische Erlebnisse. Und auf der Südseite der Alpen, egal, ob in Österreich, Italien oder der Schweiz, überraschen junge Winzer mit unerwarteten Entdeckungen.





„Wir sind ein Mix aus Butter und Öl – Butter steht für unsere alpine Seite, Öl für unsere mediterrane. Aus beidem versuchen wir das Beste heraus zu ziehen und Ungewöhnliches entstehen zu lassen.“



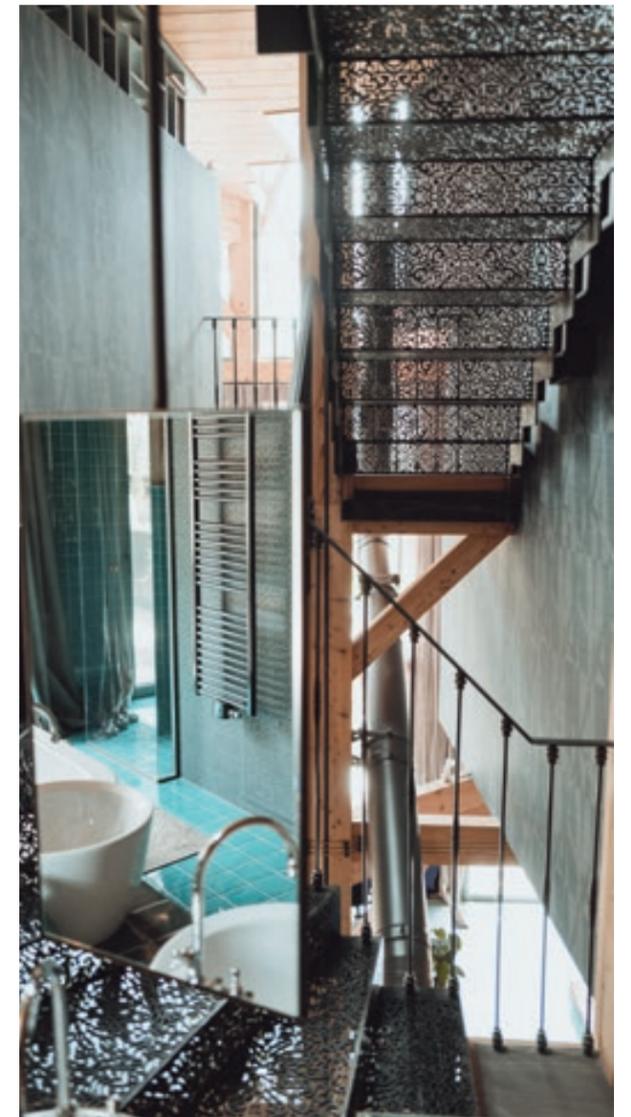
Wir sitzen mitten im Weinberg des kleinen Weingutes Pranzegg, hoch oben über dem Talkessel, an einem rohen Holztisch zwischen alten Reben. Hinter uns Berge und die beeindruckenden Felsformationen der Dolomiten, vor uns der weite Talgrund der lebendigen alpinen Metropole Bozen. In der Hand halten wir ein Glas Vernatsch. Eine Rebe, die bis vor nicht allzu langer Zeit vor allem in den Regalen günstiger Supermärkte zu finden war. Martin Gojer, der das Weingut seiner Familie vor einigen Jahren übernommen hatte, keltert daraus einen Wein, der so ganz anders ist als das Klischee und unsere Vorstellungen über den Haufen wirft. Spontanvergärung, lange Verweildauer auf der Hefe, keine Schönungen und Filtrationen, minimale Mengen an Schwefel und sehr viel Geduld sind die Etappen, in denen die Trauben hier zu Wein werden. Martin und seine Frau Marion gehören einer neuen Generation an. Statt wie ihre Eltern vor allem auf Menge und den Einsatz von chemischen Pflanzenschutzmitteln zu setzen, haben sie sich ganz der Qualität verschrieben. Ihren Reben geben sie Zeit, um mit der Natur wachsen und gedeihen zu können. Besinnen sich auf althergebrachte Formen des Rebschnitts und darauf, dass die Natur vieles richten wird. Sofern man ihr die Chance dazu gibt. Eigentlich ist es das Wissen, das schon früher da und dann lange in Vergessenheit geraten war. Dabei ist es nicht Nostalgie, sondern das Gegenteil. Wie viele junge Unternehmer aus dem Alpenraum sind auch Martin und seine Frau viel in der Welt herumgekommen, bevor sie sich entschieden haben, das Familiengut zu übernehmen und auf Biodynamie umzustellen. „Man sollte nicht nur die eigene Suppe löffeln, sondern immer auch über den Tellerrand hinausschauen“, sagt Marion. Und Martin ergänzt, dass erst das Internet Betrieben wie ihrem die Chance gegeben hat, ihren eigenen Weg zu gehen. In 19 Länder exportieren die beiden heute ihre Weine, die sie als „Landweine“ kategorisieren müssen, weil sie keiner der etablierten Normen entsprechen. Und vielleicht gerade deshalb so besonders sind. Oder liegt es an dem eigenwilligen Charakter der Menschen hier? Der Mischung aus Alpinem und Mediterranem. „Wir sind ein Mix aus Butter und Öl – Butter steht für unsere alpine Seite, Öl für unsere mediterrane“, findet Marion. „Aus beidem versuchen wir das Beste heraus zu ziehen und Ungewöhnliches entstehen zu lassen.“ Ein Rezept, das an vielen Stellen und in vielen Bereichen dieses moderne Gesicht des Alpenraums prägt.





„Wir haben in urbanen Zentren gelernt, was es heißt, Architektur zu planen. Wir waren in Mailand, New York, London, Brüssel, überall. Aber am Ende ist es der Bezug zur Natur, der uns geprägt hat.“

Ein paar Serpentinaen im Porsche 911 und wenige Kilometer vom Weingut der Gojers entfernt treffen wir Stefan Rier und Lukas Rungger. Lukas hat in Graz studiert, in London, Brüssel, New York und Mailand gearbeitet, bevor er fand, dass ihm Metropolen wie London zu klein sind und er in seiner heimatlichen Alpenwelt kreativer sein kann. Logisch – nein. Konsequenz – ja. Im Studio des bekannten Designers Matteo Thun in Mailand, einem Vorreiter nachhaltiger, alpiner Architektur, lernte er seinen heutigen Geschäftspartner kennen. Ihr eigenes Architekturbüro NOA machten sie – natürlich – in Bozen auf. Mittlerweile sind sie auch in Berlin und Mailand präsent. Und bauen wie selbstverständlich in ganz Europa. Trotzdem stehen ihre Lieblingsobjekte in dem alpinen Umfeld, das sie von Kind an geprägt hat. Stefan verwirklichte sich in seinem Heimatdorf Seis am Schlern am Fuß des 2.500 Meter hohen Schlern-Massivs seinen Traum eines außergewöhnlichen Wohnhauses. Von außen nicht unauffällig, aber unspektakulär, öffnet sich im Inneren ein ungewöhnliches architektonisches Meisterwerk über mehrere offene Etagen. Natürlich mit Blick auf ein Alpenpanorama, das der Architektur einen überwältigenden Kontext bietet. Nicht weit entfernt davon beauftragte sie ein Hotelier damit, das bestehende Hotel um einen Suiten-Trakt zu erweitern. Heraus kam ein an Baumhäuser erinnerndes Ensemble genial ineinander verschachtelter Kuben, die auf Stelzen in einem alten Park platziert wurden, so dass möglichst wenig in die Natur eingegriffen werden musste. Die Materialwahl, die formale Reduktion auf das Essenzielle, der bewusste Umgang mit der Landschaft, in der gebaut wird, das sind die inhaltlichen Eckpunkte, die sich durch ihre Entwürfe ziehen. Und zu einem guten Teil drückt sich in ihnen auch ihr eigenes Oszillieren zwischen den Welten aus, wie es Lukas ausdrückt. Den Metropolen, die sie auch nach ihrer Ausbildungs- und frühen Schaffenszeit faszinieren, und der Natur ihrer Heimat, die sie nachhaltig geprägt hat. Am Ende entsteht daraus eine zeitgemäße Architektur-Philosophie, die uns auf unserer Tour immer wieder begegnet und in vielen Alpentälern mittlerweile fast so präsent ist wie das Läuten der Kuhglocken.





„Diese da, die ist meine. Die ist nicht bio – sondern besser als bio. Wenn wir oben sind, müsst ihr mein Tomahawk-Steak probieren.“



„Diese da, die ist meine.“ Helli Gufler deutet bei der Fahrt hinauf auf die Gompf-alm auf eine der Kühe am Wegesrand und meint es damit ernst. „Die ist nicht bio – sondern besser als bio. Wenn wir oben sind, müsst ihr mein Tomahawk-Steak probieren“. Mit plakativen Begrifflichkeiten und Labeln kann er wenig anfangen. Ebenso wenig damit, tradierte Erwartungen zu erfüllen. Vor dreißig Jahren beschloss er, die Familien-alm zu übernehmen. Ein mutiger Schritt. Ganze zehn Gäste verirrt sich im Sommer pro Tag auf die etwas abseits gelegene Alm. Heute ist ohne Reservierung spontan kaum ein Platz zu bekommen. Und trotzdem warten die Wanderer schon mal eine Stunde, bevor sie die Chance erhalten, eines der in der offenen Küche zubereiteten Steaks zu bestellen. Oder auch nur eine Speckplatte, die mit dem, was man gemeinhin auf einer Alm erwartet, so gar nichts zu tun hat. Einmal im Jahr lädt er regionale Spitzenköche zu einem Kochevent der besonderen Art ein. Bei „The unplugged taste“ wird ausschließlich auf Holzherden gekocht, die über die Almwiesen verteilt sind. Dazu gibt's lokale Weine. Und natürlich „Edelschwarz“, einen Gin, an dem Helli ein ganzes Jahr lang getüftelt hat. Basis ist natürlich das klare Bergwasser der Alm, dazu Auszüge von Edelweiß, Schwarzebeere und 15 weiteren alpinen Botanicals. Einen Gin Tonic erwartet man eigentlich eher nicht auf einer Alm – einen wie den, den Helli uns bei unserem Besuch serviert, gleich gar nicht. Ein Stück weit habe er natürlich auch seine Persönlichkeit in diesen Gin hineindestilliert, erzählt er uns. Und das, was er an Erfahrungen und Ideen von seinen Reisen in alle Welt hier auf seine Heimatalm zurück mitbringt. Dass sich Bodenständigkeit auszahlt. Qualität allemal. Gutes und Bewährtes zu erhalten. Aber nur dann, wenn man bereit ist, sich für Neues zu öffnen, es neu zu interpretieren. Irgendwie erinnert ihn das, was er hier tut, ein wenig auch an einen Porsche 911. Überhaupt, das Timmelsjoch ist nur ein paar Kilometer entfernt. Wie wäre es, jetzt gemeinsam ein paar Serpentina hochzujubeln?

Let's go!



PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE
CENTRAL ALPS
DAUER 4 Tage

TERMINE 14. 07. - 17. 07. 2022
 21. 07. - 24. 07. 2022

REISEVERANSTALTER SPORTTOTAL EVENT GmbH

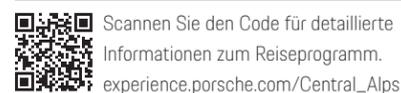
ROUTE

DER GIPFEL DER FAHRFREUDE

Die Alpen sind viel mehr als eine Bergkette. Ihre legendären Passstraßen verwandeln sie in einen wahren Hochgenuss für ambitionierte Porsche Fahrer. Entdecken Sie die einmalige Bergwelt fernab der touristischen Routen, speisen Sie in den besten Restaurants und freuen Sie sich auf serpentinreichen Fahrspaß.

HIGHLIGHTS

- Anspruchsvoller Fahrspaß in 4 Ländern
- Zahlreiche herausfordernde Alpenpässe
- Exklusives Flair der legendären Alpenstädte St. Moritz und Meran
- Sehr hoher und abwechslungsreicher Fahranteil


 Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zum Reiseprogramm.
experience.porsche.com/Central_Alps
PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE
AUSTRIAN ALPS
DAUER 5 Tage

TERMINE 04. 06. - 08. 06. 2022
 10. 06. - 14. 06. 2022

REISEVERANSTALTER SPORTTOTAL EVENT GmbH

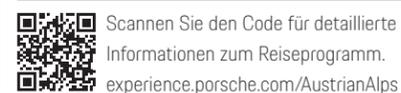
ROUTE

BERGE VON KURVEN

Wenn Sie Serpentin und Berge lieben, sind Sie auf den Passstraßen Österreichs genau richtig. Für Panoramafans gibt es kaum etwas Reizvolleres, als die Schönheit der Berge Kurve um Kurve am Steuer eines Porsche zu erkunden. Freuen Sie sich auf die regionale Küche, adrenalengewürzten Fahrspaß und österreichische Herzlichkeit.

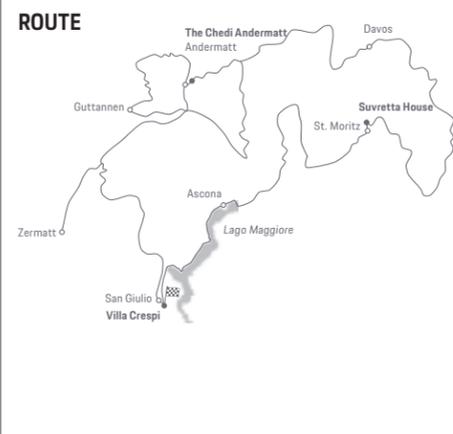
HIGHLIGHTS

- Fahrspaß auf vielen verschiedenen Pässen und Alpenstraßen
- Fahrt über die weltberühmte Großglockner Hochalpenstraße
- Atemberaubende und abwechslungsreiche Landschaften
- Erstklassige und authentische Küche


 Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zum Reiseprogramm.
experience.porsche.com/AustrianAlps
PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE
SWISS ALPS
DAUER 6 Tage

TERMINE 02. 08. - 07. 08. 2022
 09. 08. - 14. 08. 2022

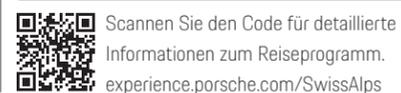
REISEVERANSTALTER SPORTTOTAL EVENT GmbH

ROUTE

KURVEN, KEHREN, SERPENTINEN

Fahrspaß nach Schwyzer Art: Die imposanten Schweizer Alpen sind nicht nur ein Paradies für Wanderer und Wintersportler, sondern bieten auch Porsche Enthusiasten wie Ihnen ein geradezu himmlisches Fahrvergnügen. Entdecken Sie eine malerische Bergwelt mit atemberaubenden Panoramen, stellen Sie sich herausfordernden Bergpässen und genießen Sie in exzellenten Restaurants einen Hauch von La Dolce Vita.

HIGHLIGHTS

- Herausfordernde Fahrten über 13 Passstraßen
- Sehr hoher Fahranteil auf anspruchsvollen Strecken
- Spektakuläres Alpenpanorama
- Übernachtung in ausgewählten Luxushotels wie der Villa Crespi oder The Chedi Andermatt


 Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zum Reiseprogramm.
experience.porsche.com/SwissAlps

KURVEN. KEHREN. SERPENTINEN.

Kaum eine Region der Welt bietet so viele verschiedene Möglichkeiten Landschaft, Menschen, Straßen und Kulinarik immer wieder neu zu entdecken, wie der Kultur- und Fahrraum der Alpen. Genauso vielfältig und abwechslungsreich sind auch die Programme und Strecken der Porsche Travel Experience. Von den österreichischen Alpen im Osten, den Dolomiten im Süden über den deutschen Alpenraum und die weltberühmten Bergmassive der Schweiz bis zu den mediterranen Ausläufern der französischen Seeralpen lassen die Alpen in insgesamt fünf Porsche Travel Experience Programmen keine Langeweile aufkommen. Und begeistern jedes Mal wieder aufs Neue.

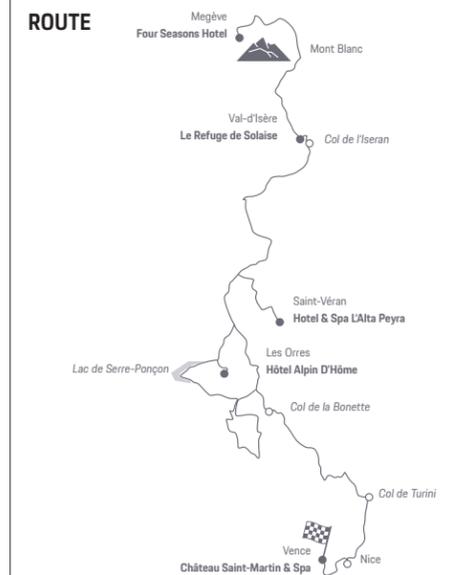
HIGHLIGHTS

- Hoher fahrerischer Anspruch
- Weltberühmte Pässe und Bergstraßen
- Erstklassige Hotels
- Natur und Kulinarik auf Top-Niveau
- Atemberaubende Bergkulissen und lokales Flair

PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE
FRENCH ALPS
DAUER 6 Tage

TERMINE 21. 08. - 26. 08. 2022
 28. 08. - 02. 09. 2022

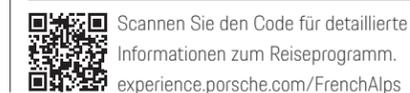
REISEVERANSTALTER SPORTTOTAL EVENT GmbH

ROUTE

HOCHALPNER FAHRSPASS, NATUR UND KULINARIK AUF TOPNIVEAU

In den französischen Alpen kommen Sie dem Himmel auf Erden ganz nah. Genießen Sie intensive Fahrerlebnisse auf spektakulären Alpenpässen, darunter 4 der 5 höchsten. Übernachten Sie in Saint-Véran, dem höchstgelegenen Dorf Europas. Essen Sie wie Gott in Frankreich. Und freuen Sie sich auf atemberaubende Natur, charmante Alpenorte, erlesene Hotels und die unbeschreibliche Performance eines Porsche.

HIGHLIGHTS

- Fahrt über 4 der 5 höchsten Alpenpässe mit der höchsten Straße Europas
- Helikopterflug über den höchsten Berg Europas – den Mont Blanc
- Übernachtung im alpinen „Luxus-Iglu“
- Hohe Fahrtintensität durch viele Alpenpässe
- Atemberaubende Bergkulissen und das Flair französischer Alpendörfer


 Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zum Reiseprogramm.
experience.porsche.com/FrenchAlps
PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE
ALPINE PERFORMANCE
DAUER 7 Tage

TERMINE 04. 08. - 10. 08. 2022
 24. 08. - 30. 08. 2022

REISEVERANSTALTER SPORTTOTAL EVENT GmbH

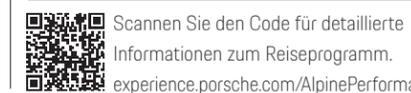
ROUTE

DER FAHRERISCHE ANSPRUCH: SO HOCH WIE DIE ALPEN

Als ambitionierter Fahrer brauchen Sie Herausforderungen: endlose Kurvenkombinationen, aufregende Passstraßen auf über 2.500 Metern Höhe und unzählige Brems-, Einlenk- und Beschleunigungspunkte. Sie wollen es mit den engen Alpenstraßen und der Performance eines Porsche aufnehmen? Dann steigen Sie ein – Ihr Porsche 911 Turbo S steht bereit.

HIGHLIGHTS

- Helikopterflug über die Dolomiten
- 16 Passstraßen in 5 Tagen
- Fahrt über das weltberühmte Stilsfer Joch und das Timmelsjoch
- Exklusives Angebot mit einem Porsche 911 Turbo S


 Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zum Reiseprogramm.
experience.porsche.com/AlpinePerformance

Nomaden im Rebenmeer

Der Weg vor dir ist immer nur so frei wie dein Kopf. Deswegen fahre ich durch das weite Panorama Rheinhessens, durch tiefe Täler, steile Hänge und Dörfer – ein Roadtrip-Abenteuer, ein Alltagsausbruch, der mich über kurvige Straßen und vorbei an endlosen Rebstöcken führt – zielgenau hin zu visionärem Sekt, wie man ihn so kein zweites Mal in Deutschland findet. Einfach mal abbiegen ins Ungewisse: Die Wiedergeburt des klassischen Roadtrips, ermöglicht durch einen Porsche und ein Dachzelt und den Willen, mal die eigene Komfortzone zu verlassen.

Text **Björn Springorum**
Fotos **Klaus Schwaiger**



Wow. Für einen kurzen Moment stockt mir der Atem. Ich müsste ja eigentlich wissen, dass so ein Sonnenaufgang beeindruckend sein kann. Hab's wohl vergessen. Ich staune, wir alle staunen, vergessen die Kaffeebecher in unseren Händen, vergessen kurz sogar die Nacht im Dachzelt mitten in der freien Natur. Der Stern schiebt sich in der morgendlichen Frische über den Horizont, knallrot und flimmernd wie in einem Film. Der Wagen saugt das Sonnenlicht auf, spiegelt die umliegenden Weinberge in tausend Reflexen.

Also wirklich, schöner könnte dieser Tag bei der Porsche Travel Experience nicht beginnen. Dann steige ich in den Porsche, sinke in den Sitz, lasse den Motor an. Und merke: Oh doch, könnte er. Tschüss Alltag, hallo Welt. Tschüss Trott, hallo Neuland. Wir fahren, sind endlich wieder unterwegs, eins mit der Straße. Draußen rauschen die Reben vorbei, der Blick wandert bis zur Pfalz, mein Kopf wird endlich wieder frei. Nur auf neuen Wegen entstehen neue Ideen, neue Blickwinkel. Jedes Abenteuer beginnt mit einem ersten Schritt, egal wie groß. Wichtig ist nur, dass es ein Schritt heraus aus der Komfortzone ist.

Wir sind unterwegs auf einem Roadtrip durch ein uraltes Kulturgut, das von besonderen Menschen zu neuem Glanz geführt wird: Im Sekthaus Raumland zum Beispiel, Katalysator des neuen deutschen Sektwunders und mittlerweile geführt von den jungen Schwestern Marie-Luise und Katharina, vereinen sich Klassik und Vorwärtstrend in Weltklasse-Sekten. Ein Betrieb, der sich ausschließlich auf Sekt konzentriert – die mutige Vision von Volker und Heide-Rose Raumland hat in der ganzen Welt für Furore gesorgt. Auch hier wurde ein neuer Weg gebahnt, wo es zuvor keinen gab. „Bei uns prickelt's im Blut“, sagt Marie-Luise Raumland mit einem Lächeln. Sie und ihre Schwester haben viel vor mit dem Sekthaus, schmieden ebenso emsig neue Pläne wie zuvor ihre Eltern.

Irgendwie fühlt sich das Fahren hier fast wie segeln an – segeln auf diesem unfassbar weiten Rebenozean. So ist das in Rheinhessen und der Pfalz – dem Herzland deutscher Sekt- und Weinkultur. Genießer wissen, wo sie abbiegen müssen. Hier reihen sich internationale Top-Produzenten aneinander, hier werden Genuss und Lebensart kultiviert – im Restaurant Leopold des Weinguts von Winning etwa, einem genialen Crossover aus asiatischen und lokalen Einflüssen, gekrönt von Spitzenweinen aus eigenem Anbau. Oder beim Lunch im Weingut Jülg, einem weiteren Top-Produzenten.

Wie als stumme Zeugen einer alten Zeit wachen die Trullis über die rheinhessische Landschaft, steinerne Weinberghäuschen, die Schutz vor Wind und Regen bieten, von italienischen Saisonarbeitern vor Jahrhunderten in die Region gebracht. Passt natürlich in diese Ecke: Gestern und heute können sich hier gut leiden, lernen voneinander, bereichern sich. Das spürt man besonders gut, klar, bei einer Weinprobe oder einem herr-

„Jedes Abenteuer beginnt mit einem ersten Schritt. Wichtig ist nur, dass es ein Schritt heraus aus der Komfortzone ist.“





lich unkomplizierten Weinwander-Picknick mitten in der Natur. Ehrensache: Die Porsche Fahrzeuge lassen wir da ausnahmsweise mal stehen und genießen den komfortablen Shuttle-Service. Wir wollen ja schließlich erleben und schmecken, was diese Weinregion so besonders macht.

Wir haben viel vor auf dieser Reise. Hinterm Steuer ist der Pioniergeist sofort wieder hellwach. Der Hunger aufs Abenteuer. So fühlt sich Freiheit an, so riecht sie und schmeckt sie, ein besonderer Moment, herausgelöst aus dem Leben, die Vereinigung von Maschine und Natur. Ein Blick in die begeisterten Mienen meiner Mitfahrer verrät mir: Ich bin nicht allein mit diesen Gedanken.

Fernweh, Fahrspaß, Freiheitsdrang: Wir fliegen über Löss und Muschelkalk, bestes Terroir für den Wein und ein Überbleibsel des Ur-Rheins, der damals als mächtiger Strom das Landschaftsbild bestimmte. Aus Mitfahrern sind längst Freunde geworden, eine Gruppe, die gemeinsam Momente schafft. Keine konventionelle Fahrt von Hotel zu Hotel, eher ein neuer Blickwinkel. Die gewohnte Straße mag die einfache sein. Mehr zu bieten hatte eben immer schon die unbefahrene Piste. Abends ein Dinner mit Marie-Luise Raumland und Sternekoch Philipp Stein in der Villa des Sekthauses, serviert von Stein und seiner Crew. Danach das Dachzelt mit wenigen Handgriffen mitten in den Weinbergen aufgebaut, ein Drink mit Freunden, während die Sonne den



„Auch die Sonne macht so langsam Feierabend. Nach abwechslungsreichen Stunden hinter dem Steuer klingt ein intensives Erlebnis bei einem epischen Barbecue auf der Terrasse von Familie Raumland langsam aus – mit preisgekröntem Sekt im Glas, feinen Speisen auf dem Teller – und einem unbezahlbaren Blick ins Rebenmeer.“



Himmel entzündet. Die Leiter ausgeklappt – und schon klettere ich rein in das Zelt auf dem Wagendach, über mir eine sternenklare Nacht. Weit weg vom Alltag, vom Stress, von all den Terminen, direkt bei mir, bei der Natur. Abenteuer pur, bis in die Träume hinein.

Hier klingelt kein Wecker aus dem Schlaf. Dafür wieder dieser Sonnenaufgang. Eine große Konstante und doch ein Naturschauspiel wie kein zweites. Ein Kaffee am Wagen, schon geht es weiter durch das Rebenmeer. Wir sind nicht mehr nur Fahrer, wir sind Forscher geworden, getrieben von nichts außer der puren Lust am Entdecken.

Weiter, immer weiter auf Panoramastraßen, wo die Reben bis zur Straße wachsen und die Hänge tief abfallen. Eine Serpentinstraße hinunter und weiter auf der Geraden, das Ziel ist nah. Schon von weitem sehen wir die imposante Villa Raumland, von der Sonne beschienen als hätte man sie für genau diesen Moment geordert. Von der Terrasse ein unbezahlbarer Blick auf die Weinberge im Licht der untergehenden Sonne, im Garten ein Feigenbaum, Rosmarinsträucher, Walnussbäume. Ein Stück Toskana, mitten in Deutschland. Marie-Luise Raumland holt prickelnde Schätze aus dem Keller, ein Sekt ist nach ihr benannt, ein anderer nach ihrer Schwester. „Ich habe BWL studiert, aber schon während des Studiums einen Weinclub gegründet“, sagt sie und lacht: „Wahrscheinlich war mir unterbewusst immer klar, dass mich mein Weg irgendwann hierhin zurückführen würde.“ Ihren Vater, den Pionier, dem man den Beinamen „Perlkönig“ verliehen hat, freut's natürlich: Das Lebenswerk, gesichert in den Händen der Töchter, ein Sekthaus, in die Zukunft geführt von zwei Frauen, die vor Ideen so sehr sprudeln wie man es in einem Sekthaus erwartet.



Auch die Sonne macht so langsam Feierabend. Bei den letzten Strahlen klingt ein intensives Erlebnis bei einem epischen Barbecue auf der Terrasse von Familie Raumland langsam aus. Nach und nach ziehen wir uns in unsere Dachzelte zurück, längst ein home away from home. Der Kopf ist immer noch hinterm Steuer, voller Eindrücke eines Bilderbuch-Roadtrips. Was auch immer der nächste Tag bringen mag: Ich bin bereit. Das nächste Abenteuer, so viel weiß ich jetzt, kann schon hinter der nächsten Biegung auf mich warten.



PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE RHEINHESSEN

DAUER 3 Tage

TERMINE siehe Website zu aktuellen
Informationen

REISEVERANSTALTER SPORTTOTAL EVENT GmbH

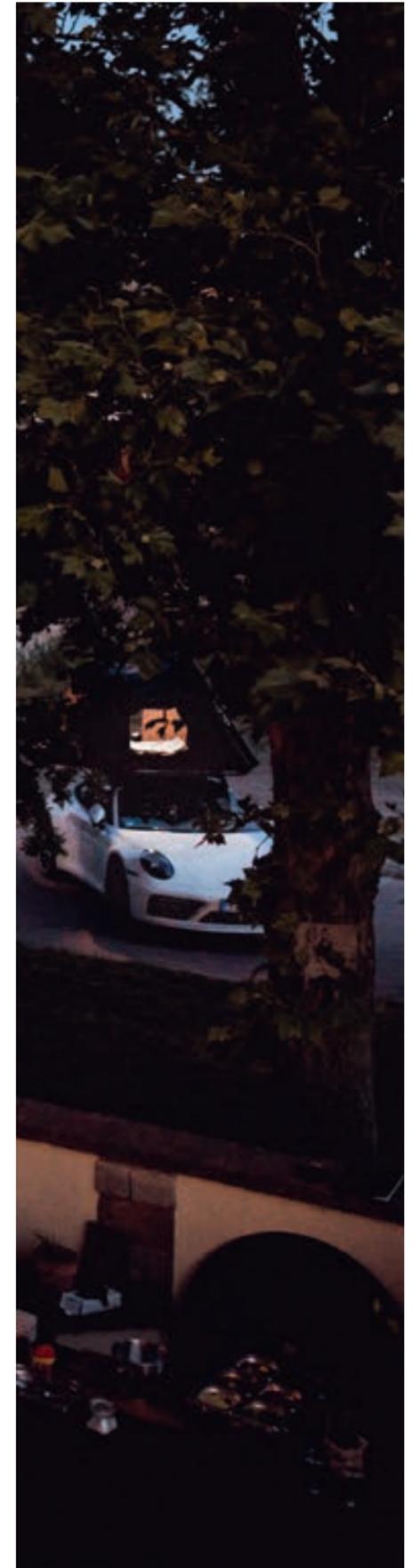
Wer etwas Besonders erleben möchte, muss ab und zu mal einen Schritt aus seiner Komfortzone heraus machen. Und sich auf ein paar Nächte im Dachzelt einlassen. Dann lässt sich zum Beispiel ein Sonnenaufgang zwischen Reben und Weingut erleben. Die Füße spüren den Tau im feuchten Gras, die erste Tasse Kaffee dampft direkt am Fahrzeug, die Gedanken driften zu den Erlebnissen des letzten Tages. Aber die Travel Experience Rheinhessen wäre keine Porsche Travel Experience, wenn nicht auch bei der Reise mit Dachzelt an alles gedacht wäre. Dazu gehören im Stammland des deutschen Weinbaus natürlich Besuche bei einigen der besten Winzer. Und kulinarische Genüsse in ausgesuchten Restaurants. Tagsüber kommt das Fahren nicht zu kurz. Auf kleinen Straßen erkunden wir Rheinhessen und die nördliche Pfalz. Ein ganz besonderes Erlebnis, das wir 2022 zum ersten Mal anbieten.

HIGHLIGHTS

- Übernachten in komfortablen Dachzelten
- Besuch ausgesuchter Weingüter
- Landschaftlich reizvolle Straßen
- Gourmet Abendessen mit Meet & Greet
- Gourmet Barbecue



Scannen Sie den Code, um detaillierte
Informationen zur Tour zu erhalten.
experience.porsche.com/Rheinhessen





CATCH MY DRIFT.

I C E E X P E R I E N C E

048

**-30°/+30° – FILM AB
IN FINNLAND UND
ABU DHABI**

Wenn der Porsche Taycan Cross Turismo zwischen Eis und Sand zum Filmstar wird, lohnt es sich, einen Blick hinter die Kulissen der Filmsets zu werfen.

300

Alles, nur nicht normal

Text **Berthold Dörrich**

Fotos **Jere Satamo**

Unter normalen Bedingungen ist die Porsche Ice Experience Driving Area in Levi von Dezember bis April komplett ausgebucht. Ziehen hier jede Woche bis zu 100 Porsche Enthusiasten aus aller Welt ihre Kreise im kontrollierten Drift. Keine Chance, das weitläufige Gelände für ein paar Tage zu sperren und dort Filmaufnahmen zu machen. Aber was ist schon normal im Winter 2021?



*Das kann nicht echt sein,
diese Bilder stammen aus
dem 3D-Computer.*

Die Idee zu dieser Geschichte entsteht, auch wenn es auf den ersten Blick überrascht, weit weg von Finnland. In der Wüste. Aber vielleicht konnte sie auch nur da entstehen. In einer Stadt, deren Ruf ein wenig auch darauf gründet, das unmöglich Geglaupte zu denken. Und dann wenn alle der Meinung sind, dass das nie funktionieren kann, es gegen alle Vorhersagen doch wahr werden zu lassen. Eine moderne Großstadt mitten in der Wüste zu bauen zum Beispiel. Das höchste Haus der Welt. Oder einen Werbefilm mit visuellen Effekten zu drehen, den es so bisher noch nicht gab. Es ist Oktober 2020. In den Büros von Porsche wird mit höchster Intensität an den Vorbereitungen zur Markteinführung des Taycan Cross Turismo gearbeitet. Er soll zeigen, dass das erste vollelektrische Modell von Porsche kein einmaliger Erfolg war, sondern dass sich die Idee nachhaltiger, sportlicher Mobilität als Basis für weitere spannende Modelle und Modellvarianten eignet. Und sich daraus eine Erfolgsgeschichte mit Fortsetzungen schreiben lässt. Auch die Marketing-Leute

von Porsche Middle East and Africa FZE in Dubai sitzen an der Aufgabe, eine Idee für einen Launch-Film zu entwickeln. Wie in Dubai üblich, wird auch im Porsche Marketing groß gedacht. Vielleicht zu groß für die Realität? Noch dazu in Corona-Zeiten, wo vieles, was sonst schon schwierig ist, schnell mal unmöglich wird. Eine ungewöhnliche Idee soll her für ein ungewöhnliches Auto. Aber wie das so ist bei großen Ideen: Sie haben nicht nur viele Väter, sondern große Ideen sterben meist auch kleine Tode. Viele. Kleine. Tode. Und bei der Idee, die gerade in den Büros in Dubai entsteht, scheinen die Gründe, die eine Realisierung unmöglich erscheinen lassen, vielzählig zu sein. In Zeiten wie diesen. Und doch ist es gerade die Tatsache, dass die weltweite Corona Pandemie das öffentliche Leben und das internationale Reisen praktisch lahmlegte, die die Realisierung dieser Idee erst möglich machte.

*Tun sie nicht. Sie sind echt.
Und echt unglaublich.*





Levi, Finnland. März 2021.

Auf der Porsche Driving Area Levi ist es ruhig. Ungewöhnlich ruhig. Normalerweise tummeln sich um diese Zeit gleichzeitig bis zu 100 Porsche-Enthusiasten aus aller Welt auf den diversen Handling-Parcours und Tracks des weitläufigen Geländes. 170 Kilometer nördlich des Polarkreises. Bei Temperaturen, die gerne einmal bei -30° liegen, wird die Kunst des gepflegten Drifts vermittelt. Tagaus, tagein. „Sleep. Drift. Repeat.“ ist das Motto hier oben. Woche für Woche geben sich die Gruppen die Cockpit-Plätze weiter, so dass für die Eis-Präparatoren gerade genügend Zeit bleibt, die Eistracks einmal rundzuerneuern, bevor die Neuankömmlinge das erste Mal auf die Strecke gehen. Keine Chance, das Gelände ein paar Tage für Filmaufnahmen zu sperren. In normalen Jahren. Aber was ist schon normal, 2021? In Levi jedenfalls nichts. Sämtliche Porsche Ice Experience Veranstaltungen mussten abgesagt werden. Verlassen liegt das riesige Gelände da. Statt der üblichen 35 Hektar haben sie nur ein paar Tracks präpariert. Man kann ja nie wissen... Den anspruchsvollen Handling-Parcours auf dem Nordgelände zum Beispiel. Ziemlich genau einen Kilometer lang. Neun Kurven. Ein Waldstück, etwas freie Landschaft. Und Eis. Blankes Eis.

Unmöglich? Unglaublich!

Genau dieser Kurs wäre ideal, fanden Nick Schruck und Johnny FPV bei einem ersten Treffen in Kalifornien. Wenige Wochen, nachdem die Idee für den Werbefilm aus den Büros von Porsche Middle East and Africa FZE ihren Weg durch die Instanzen angetreten hatte – verbunden mit der großen Frage: Geht das alles überhaupt, so wie wir uns das hier in Dubai ausgedacht haben? Geht, war die klare Aussage der beiden. Wenn wir den Track in Finnland für mehrere Tage exklusiv für uns bekommen. Wenn wir unser Produktionsteam von fast 50 Spezialisten vor Ort haben können. Wenn die Logistik steht. Wenn wir zwei Taycan Cross Turismo vor Ort haben. Und einen Fahrer, der in der Lage ist, jeweils einen der beiden präzise zu steuern. Nicht in langsamer Fahrt, sondern im Drift wohlgeerntet. Präzise, immer wieder auf der exakt vorgegebenen Linie durch jede der neun Kurven. Nick ist es als Regisseur gewohnt, dass seine Ansagen von seinem Team präzise umgesetzt werden. Nur so konnte er in den vergangenen Jahren Werbefilme realisieren, die schon bei ihrer Veröffentlichung legendären Status hatten. Egal, ob er einen Helikopter über New York Loopings fliegen lässt. Formel-1 Boliden auf öffentlichen Straßen durch die USA treibt oder Menschen in Wingsuits als lebende Raketen über Los Angeles inszeniert. Die Klickraten seiner Filme auf YouTube sind enorm. Vielleicht nur noch getoppt von denen eines anderen – Verrückten. Johnny FPV ist einige Jahre jünger als Nick. Aber die beiden sind Brüder im Geiste. Bis zu diesem Projekt kannten sie sich nicht. Obwohl sie in Kalifornien nur wenige Kilometer voneinander entfernt wohnen – wie sie dank Porsche jetzt feststellten. Johnny ist ein Nerd im besten Sinne. Mitte zwanzig erst, hat er vor acht Jahren begonnen, eine Kunst zu kultivieren, die erst kurz zuvor entstanden war: FPV-Drohnen-Fliegen. Jeder, der schon einmal selbst eine Drohne gesteuert hat weiß, dass es eine gewisse Übung braucht, das Ding auf Kurs zu halten. Normale Drohnen sind in etwa so das Äquivalent zum braven Alltagsauto. FPV-Drohnen dagegen sind die Formel 1. Ohne Netz und doppelten Boden. Dafür mit Flugfähigkeiten, an die Sie als Hobby-Drohnenpilot nicht einmal im Schlaf denken – sollten. Das Ergebnis sind Filmaufnahmen, die immer zuerst einen Schluss nahelegen: Das kann nicht echt sein, die stammen aus dem 3D-Computer. Tun sie nicht. Sie sind echt. Und echt unglaublich.



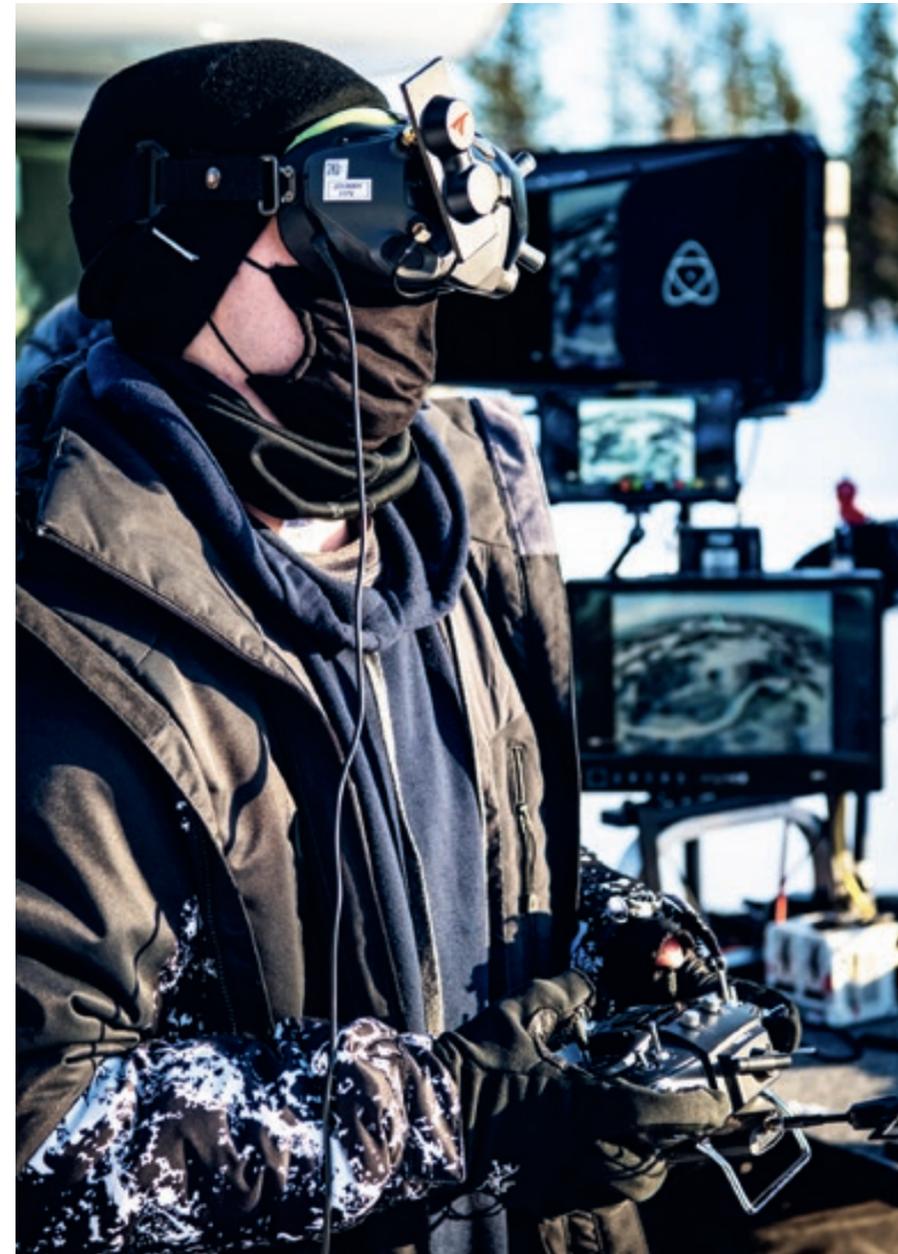
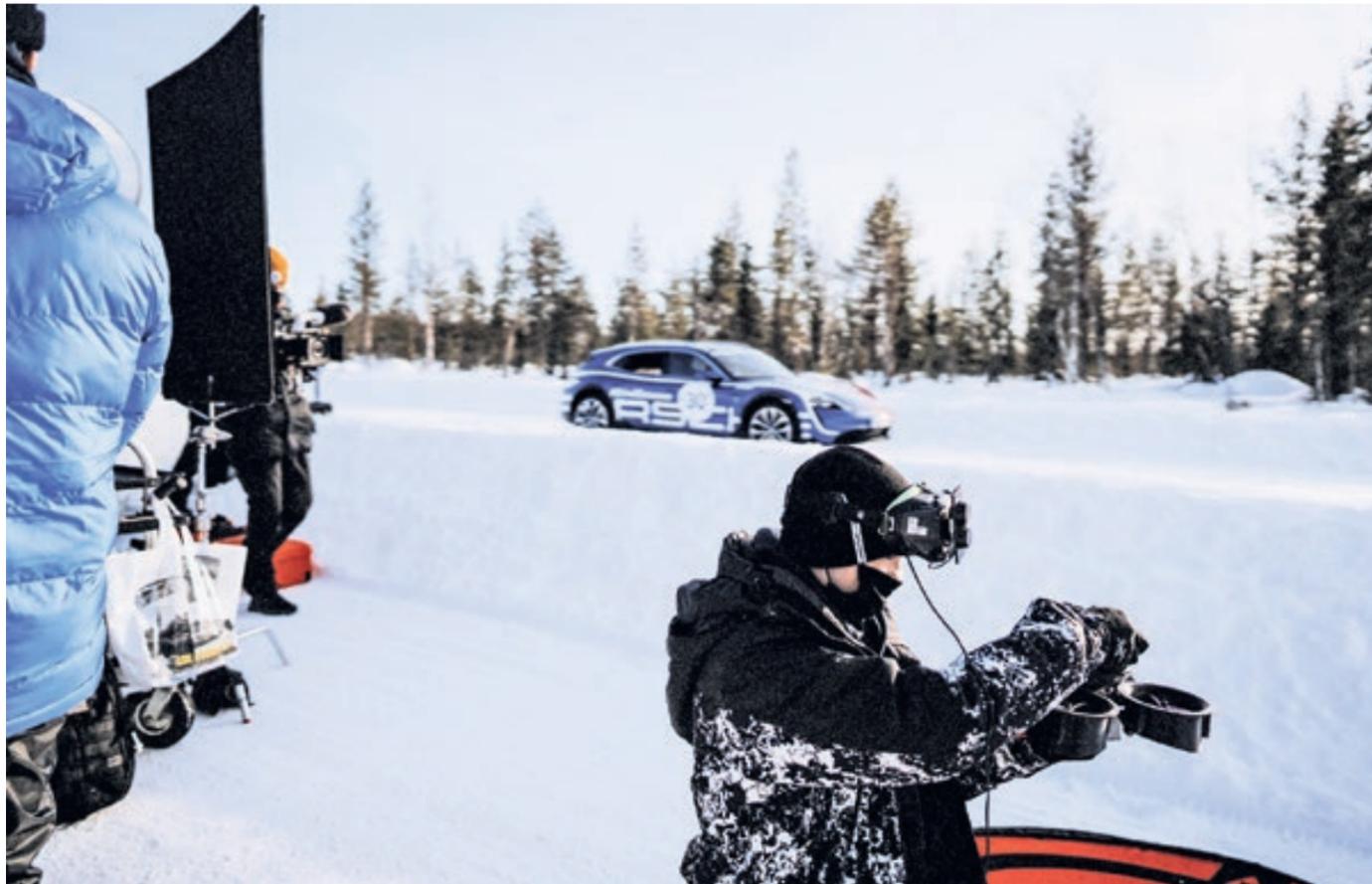
Mit der Drohne durch das geöffnete Seitenfenster auf der einen Seite in den Innenraum des driftenden Taycan Cross Turismo hineinfliegen und auf der anderen Seite wieder hinaus.

So der Plan.



Drohne und Taycan Cross Turismo in perfekter Harmonie

An Stelle von dutzenden Porsche Fahrzeugen, die auf Spike-Reifen ihre Runden drehen, angeleitet von Instruktoren, die über Walkie-Talkies ihre Kommandos in die Cockpits funken, dreht ein einsamer Taycan Cross Turismo seine Runden. Im Auto Jukka Honkavuori. In normalen Jahren Top Supervisor der Porsche Instruktoren-Truppe hier in Levi. Vermutlich der beste von ihnen auf Schnee und Eis. Auf jeden Fall einer, der in der Lage ist, Kommandos präzise umzusetzen. Denn 2021 ist nichts normal hier oben. 2021 sitzt er am Steuer und erhält seine Kommandos von Nick und Johnny. 13 Drohnen, alle selbst entwickelt und gebaut, hat Johnny FPV aus Kalifornien mitgebracht. Auf jeder kann eine Kamera montiert werden, mit der sich auch ein ausgewachsener Hollywood-Film drehen ließe. Trotzdem sind sie so schnell und so beweglich, dass sie Johnnys Steuerkommandos verzögerungsfrei folgen. Jonny sieht derweil die Welt nur durch eine FPV-Brille. Voll konzentriert, das Team um ihn herum mucksmäuschenstill. Auf dem Drehplan steht die wohl schwierigste Szene des Films. Noch hat niemand auf der Welt etwas Ähnliches umgesetzt. Geträumt? Vielleicht schon. Aber das Manöver geflogen – mit einer Drohne und einem Auto, das nicht einfach fährt, sondern gerade im vollen Drift durch die Kurve geht. Undenkbar. Eigentlich.



Nicht mal bei der Entwicklung der ursprünglichen Idee in Dubai erschien sie vorstellbar. Nicht einmal in der Stadt, in der das Unmögliche gedacht – und gerne gemacht wird: Mit der Drohne durch das geöffnete Seitenfenster auf der einen Seite in den Innenraum des driftenden Taycan Cross Turismo hineinfliegen und auf der anderen Seite wieder hinaus. So der Plan. Inzwischen hat es Johnny bereits zehnmals probiert. Mindestens. Wenigstens gelingt es ihm mittlerweile mit einer gewissen Sicherheit, die Drohne in den Innenraum hinein zu fliegen. Nur raus, raus kam sie bisher noch nicht. „Repeat. Repeat. Repeat!“ kennen sie als Motto auf den Driftstrecken der Porsche Ice Experience. „Sleep. Drift. Repeat.“ leuchtet in normalen Jahren für die Teilnehmer der Porsche Ice Experience als Motto in Neon-Buchstaben an der Strecke und macht klar, dass ohne Übung nichts geht. Schon gar nicht im Drift. In diesem Jahr heißt das Motto für Nick und Johnny: Sleep. Drift. Shoot. Repeat. Denn als die Drohne, kaum kleiner als die geöffneten hinteren Seitenscheiben des Taycan Cross Turismo auch nach dem mehr als zwanzigsten Versuch einfach nicht wieder auf der anderen Seite aus dem Auto heraus fliegen will, beschließt Johnny, es am nächsten Morgen mit frischer Energie noch einmal zu versuchen. Es gibt noch genügend andere Szenen zu filmen.



Schuss für Schuss zum (halb)fertigen Film

Ein Heißluftballon steht im Drehbuch. Eine Meute bellender Huskies, die einen Hundeschlitten durch die weiße Landschaft ziehen – präzise im Tempo neben dem driftenden Taycan Cross Turismo. Zur Abwechslung ein finnischer Eisangler, der stoisch über seinem Eisloch hockt, auch als Johnny seine Drohne zum x-ten Mal nur wenige Zentimeter an ihm entfernt durch die Szene wirbeln lässt. Und sie bei -30° immer wieder auch einmal in einer Schneewehe versenkt. Das bedeutet Pause für das Team. Und Reparatur-Arbeit für Johnny. Wichtigstes Utensil am Set ist ein mobiler Tisch, der irgendwie einem Chirurgen-Tisch ähnelt. Schraubenzieher, diverse Ersatzteile, Kabel, Stecker und Elektronik-Platinen liegen bereit, um die diversen Drohnen wieder flott zu bekommen. Für den großen Schuss – den Flug durch den Taycan Cross Turismo.

Am nächsten Morgen ist es soweit. Noch sind nicht alle Teammitglieder am Set, sitzt Johnnys

erster Versuch, der legendäre Schuss ist im Kasten. Zur Überraschung vieler. Und auch Johnny gibt zu, dass er selbst nicht gedacht hätte, es beim ersten erneuten Versuch direkt zu schaffen. So dass er, kaum hatte die Drohne den Taycan Cross Turismo wieder verlassen, sein Fluggerät etwas überrumpelt direkt in die Schneeabende steuerte.

It's a wrap!

Aber wen interessiert das jetzt noch? Nach fünf Produktionstagen heißt es „It's a wrap!“ Alles im Kasten, was geplant war. Und noch vieles mehr. Insgesamt 54 Stunden Filmmaterial entstand in diesen fünf Tagen. Und das ist erst der halbe Film – denn in der Wüste von Abu Dhabi sind sie gerade dabei, eine exakte Kopie des Drift-Tracks von Levi zu erstellen. Ein Kilometer lang. Neun Kurven. Ein paar Dünen mimen den Wald. Und Weite, nun, davon haben sie auch in der Wüste von Abu Dhabi mehr als genug, um den zweiten Teil der Idee Realität werden zu lassen. Die in normalen Jahren so wohl nie entstanden wäre.



PORSCHE ICE EXPERIENCE

DAUER 5 Tage (3 Fahrtage)

TERMINE siehe Website zu aktuellen Informationen

REISEVERANSTALTER SPORTTOTAL EVENT GmbH

PORSCHE DRIVING AREA LEVI IN FINNLAND

Unvergleichliche Landschaft, exklusive Sportwagen, Fahren in freier Natur. Das ist die Porsche Ice Experience in Levi in Finnland. Extrem sind nicht nur die Temperaturen, sondern auch der Fahrspaß, der hier auf die Teilnehmer wartet. Das Gefühl, einen Porsche selbst in schwierigen Situationen zu beherrschen und unter Kontrolle zu behalten, lässt sich nicht beschreiben, sondern nur erleben. Kein Wunder also, dass die Aussicht auf unvergessliche Tage mit sportlichem Fahren auf spiegelglatten Eispisten Bauchkribbeln verursacht. Mit der Unterstützung unserer qualifizierten Instrukteure verbessern Sie unter extremen, aber kontrollierten Bedingungen nicht nur Ihr fahrerisches Können, sondern erleben auch jede Menge Fahrvergnügen.

EIN MEHRTÄGIGES ERLEBNIS FÜR ENTHUSIASTEN

HIGHLIGHTS

- Vier Trainingslevel: Ice Experience, Ice Force, Ice Force Pro, Ice Cup
- Inhalte je nach Trainingslevel: Grundlagen der Fahrzeugbeherrschung auf Schnee und Eis, Perfektionieren des Fahrstils auf langen Handlingstrecken, Beherrschung extremer Fahrsituationen, Manövrieren von Rennwagen auf Eistracks
- Zur Verfügung gestellte Porsche Modelle (je nach gewähltem Programm) auf 1,5 mm – 4 mm Spikereifen: Porsche 911 Carrera S, Porsche 911 Carrera 4S, Porsche 718 Cayman GT4, Porsche 911 Turbo S, Porsche 911 GT3, Porsche GT3 Cup, Porsche Panamera Turbo S und Porsche Taycan Turbo S
- Erfahrene Instrukteure und kleine Gruppen – je nach Programm bis hin zur zeitweisen 1:1 Betreuung



Scannen Sie den Code, um detailliertere Informationen zum Programm zu erhalten.
experience.porsche.com/IceExperience

Szenenwechsel: Abu Dhabi

Text **Berthold Dörrich**

Fotos **Porsche**

30 Grad. Plus. Die Staubwolken, die der durch den Wüstensand pflügende Taycan Cross Turismo in den vergangenen Tagen auf der temporär zwischen die Sanddünen planierten Strecke aufgewirbelt hat, haben sich verzogen. Ein Teil davon findet sich in den Gesichtern von Nick und Johnny wieder. Auch die Tücher, die sie sich zum Schutz vor dem feinen Wüstensand während der vergangenen Tage umgezogen haben, konnten davor nicht wirklich schützen. Aber irgendwie tritt das Leuchten ihrer Augen aus ihren sandverschmierten Gesichtern noch stärker hervor. „It’s a wrap!“ Die letzte Klappe ist gefallen – auch hier. Alle Schüsse und Szenen sind im Kasten. Zeit, um ein paar intensivere Worte über die gesamte Produktion mit den beiden zu wechseln.





STORIES: Wenn man Euch bei der Produktion beobachtet, hat man den Eindruck, als sei alles minutiös vorbereitet und geplant. War das wirklich alles genau so geplant?

NICK: Also, es wäre natürlich total crazy, ohne eine genaue Planung in einen solchen Dreh zu gehen. Ohne sich vorher Gedanken über die Struktur und so zu machen. Aber natürlich kann man, wenn man auf der anderen Seite der Welt sitzt, nicht alles voraus planen. Da würde sicher nicht die beste Version dabei herauskommen. Ein bisschen Experimentieren gehört immer dazu, um am Ende eine Art perfekten Flow für den Film zu finden. Bei einem Dreh ist ja niemals alles perfekt. Was so ein Projekt besonders spannend macht ist ja gerade auch, dass manches vor Ort dann völlig anders ist, als man es sich vorgestellt hat. Und wie wir dann spontan damit umgehen. Das Ganze hat schon ein bisschen etwas von

einer organischen Entwicklung. Und je näher wir am Ende an unserem ursprünglichen Drehbuch landen, umso besser.

STORIES: Hat Euch das Projekt sofort begeistert, als ihr das erste Mal von der Idee hörtet?

JOHNNY: Absolut! Driften gehörte ja von Anfang an zu den beliebtesten Motiven der FPV-Filmer und auch von mir. Aber die Kombination aus dem Eis-Track und der Sandpiste, spritzendem Eis und Sandstaub, das war schon auch für mich etwas Besonderes. Und ich bin sicher, dass am Ende ein ziemlich einzigartiger Film dabei herauskommt.

STORIES: Ihr geht also davon aus, dass das ein echter „Signature-Film“ für Euch beide wird? Einer der auf Euren Showreels einen besonderen Platz einnehmen wird?

JOHNNY: Ja, auf jeden Fall! Für mich war das schon etwas ganz Spezielles, Driften auf einem noch einmal kontrollierteren Niveau, als ich das bisher kannte. Und dann auch noch für Porsche, das war wirklich unglaublich!

STORIES: War es eine besondere Herausforderung, vom Eis-Track in Finnland direkt in die Wüste von Abu Dhabi zu gehen?

NICK: Am Ende der ersten Session in Finnland hatte ich das Gefühl, die Strecke wirklich auswendig zu kennen. Jede Kurve, jede Gerade,

Aber am Ende musst Du die Realität so akzeptieren, wie sie ist, und dann das Beste daraus machen.

jede Kombination. In Abu Dhabi hatten wir den Track in der Wüste zwar exakt nachgebaut. Trotzdem war alles anders. Wir mussten darauf aufpassen, dass die Position der Sonne bei den verschiedenen Szenen immer gleich war. Aber statt Eis und Schnee waren da dann Dünen. Und natürlich reagiert das Auto auf der Sandstrecke auch ganz anders als auf Eis, musste Jukka die Drifts anders anfahren. Und alles in allem drifftet der Taycan Cross Turismo auf Sand natürlich deutlich schwerer als auf Eis. Es dauerte schon eine gewisse Zeit, bis wir diesen Übergang komplett im Griff hatten. Aber am Ende musst Du die Realität so akzeptieren, wie sie ist, und dann das Beste daraus machen.

STORIES: Und jetzt geht es dann direkt an den Schnitt?

JOHNNY: Ja, auch beim Schnitt werden wir sehr eng zusammenarbeiten. Nick und ich mit unserem Editor Jake. Und ich bin sicher, dass wir in diesen Prozess noch ein paar andere Leute reinholen, um das beste Resultat zu erzielen. Man darf auch nicht vergessen, dass natürlich auch das Sound-Design am Ende viel zum Gesamterlebnis des Films beiträgt. Jake hat ja schon während der Drehtage damit angefangen, die zentralen Szenen grob zusammensetzen. Aber ja, das ist jetzt nochmal ein ganzes Stück Arbeit!



Jetzt Code mit dem Handy scannen und das gesamte Video zum Taycan erleben.
experience.porsche.com/DrivetoExtreme



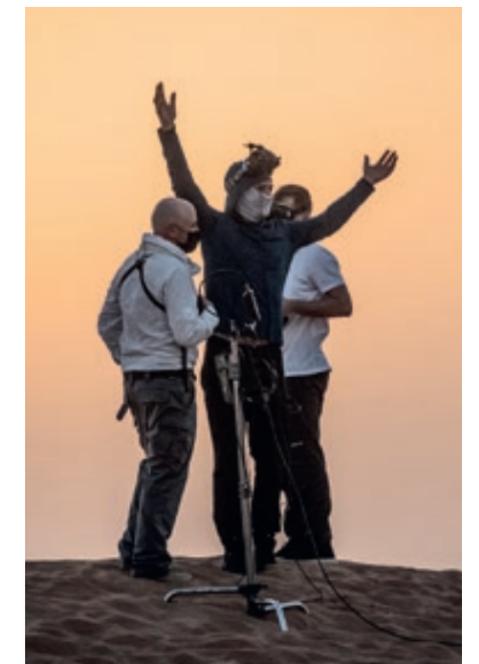
STORIES: Jetzt, wo ihr alles im Kasten habt, wieviel Zeit werdet ihr wohl noch brauchen, bis alles fertig ist?

JOHNNY: Oh je, das ist schwer zu sagen – ich würde mal davon ausgehen, dass wir auf jeden Fall vier Wochen brauchen, bis wir einen guten Schnitt haben. Wir haben einfach unglaublich viel Material!

NICK: Jetzt fühlt es sich aber erst einmal einfach gut an, mit den Dreharbeiten fertig zu sein. Ein bisschen surreal vielleicht, nachdem wir alle jetzt so lange zusammen waren. Die Vorbereitungsstage, die Drehtage mit dem Team. So, als ob unser erster gemeinsamer Drehtag schon Monate zurückläge. Aber so ist das oft am Ende von Drehs: Man hat das Gefühl, als hätten wir ein ganzes Leben zusammen verbracht.



Aber so ist das oft am Ende von Drehs: Man hat das Gefühl, als hätten wir ein ganzes Leben zusammen verbracht.



INSPIRATION/ INTERNATIONAL

066 ABENTEUER ALTAI

Mit der Porsche Travel Experience Russia geht es durch die goldenen Berge von Sibirien. Bei dieser faszinierenden Reise zeigt sich die Natur des Altai so vielfältig wie Russland selbst.

092 A WORLD OF EXPERIENCE

Porsche bewegt, berührt und begeistert: Rund um den Globus posten Fans auf Instagram und Co. ihre Lieblingsmomente, die sie mit der Porsche Experience erleben.

068 FAMILIENBANDE

Bruce und Sydney teilen sich ein Cockpit auf der Rennstrecke. Vater und Tochter gewinnen zusammen und verlieren zusammen.

094 NACHHALTIG SPORTLICH UNTERWEGS – MIT eFUELS

Fahrspaß und Adrenalin kick ohne schlechtes Gewissen. Mit eFuels und Maßnahmen zur Reduzierung von CO₂ wird Porsche Experience immer nachhaltiger. Und besser.

078 NELAS TRAUM VON PORSCHE

Ein Tag auf der Rennstrecke nur mit Frauen. Für die gebürtige Kroatian Nela ein besonderes Erlebnis, das Mambagrün endet.

098 VIRTUELL ANS LIMIT GEHEN

Zuhause vor dem Fernseher Autorennen fahren? Mit Sim Racing ist das kein Problem. Nun bringt auch Porsche Experience mit der Virtual Track Experience die Rennstrecke direkt ins Wohnzimmer. Let's race!

084 DAS STEUER IN DER HAND

Anlässlich des Internationalen Weltfrauentags haben die Porsche Experience Center in Atlanta und Los Angeles ein ganz besonderes Event realisiert – von Frauen für Frauen. Denn: Beide Center haben eine weibliche Führung.

100 HELMGEFLÜSTER

Der Kopfschutz von Rennfahrern eignet sich wunderbar, um Botschaften zu transportieren: „Zeig mir deinen Helm und ich sag dir, wer du bist!“

086 DER HERR DER RINGE

Wer Rennsport mag, wird Hermann Tilke lieben. Ein Gespräch mit dem Mastermind, das hinter den weltweit besten Rennstrecken steckt.

102 GUTES DESIGN IST EHRlich

Technische Exzellenz und ein klares Design: Dafür stehen die Produkte von Studio F. A. Porsche und Porsche Design. Welche Philosophie steckt dahinter? Und was haben ein Kühlschrank und ein E-Bike gemeinsam?

104 DER TAYCAN CROSS TURISMO

100 Prozent elektrisch, 100 Prozent dynamisch, 100 Prozent bereit für Abenteuer. Der Taycan Cross Turismo ist das erste vollelektrische Cross-Utility-Vehicle von Porsche. Und ein echter Gamechanger.

106 BEGEGNUNG DER GENERATIONEN

Was passiert, wenn sich der Urvater und sein aktueller Nachfahre auf einer ehemaligen Bergrennstrecke treffen? Ein Tag im 911 Carrera RS 2.7 und im aktuellen 911 GT3.



OLD WAYS
DON'T OPEN

NEW
DOORS.

ABENTEUER ALTAI

MIT DER PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE RUSSIA
DURCH DIE GOLDENEN BERGE VON SIBERIEN



Text **Elisa Weber**

Fotos **Porsche, Shutterstock**



Hier ist der einzigartige Charme Sibiriens spürbar. Flüsse durchziehen die malerische Landschaft. Zwischen Tälern und Bergpässen bahnt sich das Wasser seinen eigenen Weg. Ein echtes Abenteuer, faszinierende Routen gemeinsam in einem Porsche zu erkunden.

Die Natur des Altai ist so vielfältig wie Russland selbst. Eine der faszinierendsten Reisen der Porsche Travel Experience Russia führt genau dort hin: Durch endlose Taigawälder, marsianisch anmutende, verbrannte Wüstenlandschaften, tiefliegende Seen mit kristallklarem Wasser und Bergen, deren Gipfel in Wolken gehüllt sind. Die Straßen sind einsam, verschwinden im Himmel und warten nur darauf, befahren zu werden.

Russland – das Land der Gegensätze. Prachtvolle Metropolen, historische Ortschaften, bei denen die Zeit stehen geblieben zu sein scheint, wilde Landschaften und prachtvoll Panoramien, geschaffen durch die Naturgewalten. Die raue Wildnis erleben, Freiheit spüren, der Hektik des Alltags entfliehen und endlich wieder ein Abenteuer erleben. Wer danach sucht wird im Altai fündig – versprochen! Unsere Porsche Experience startet in Gorno-Altaysk, der Hauptstadt der Republik Altai, und das erste Highlight ereilt uns direkt auf dem Transfer zum ersten Hotel in Artybash. In Booten geht es über den wunderschönen Teletsker See zum Hotel. Das Wasser erstrahlt in allen möglichen Farben, je nachdem wie die Sonne hinter den Bergen darauf scheint. Im Hotel erwartet uns ein herzlicher Empfang und eine erste kulinarische Überraschung. Der Kontrast aus Natur und dem luxuriösen Ambiente des Hotels wirkt magisch. Am nächsten Morgen startet das eigentliche Abenteuer. Unsere Erkundung des Altai beginnt am Kirsay-Kap. Kurvenreiche Landstraßen, aufregende Autobahnpassagen und anspruchsvolles Terrain, das von unzähligen Flüssen und Bergen durchzogen ist. Hier kann unser Cayenne auf unterschiedlichstem Terrain wirklich zeigen, wozu er auch abseits befestigter Pisten fähig ist. Ob im Sand, über Gestein oder Asphalt – hier lässt sich alles erproben.

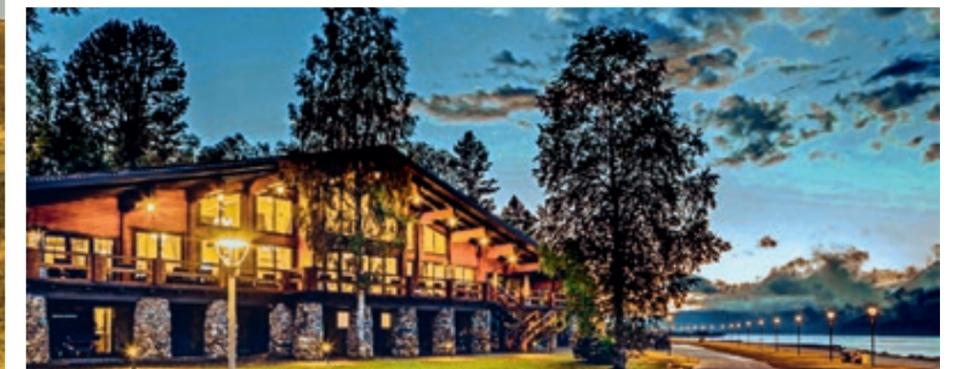


Die Landschaft kann kaum vielfältiger sein als hier. Wir begegnen Bergen, in unterschiedlichsten Formen und Farben, Wasserfällen, die sich ihren eigenen Weg bahnen, endlosen Taigawäldern und Grassteppen, auf denen Schafe, Pferde oder Kühe grasen. Die marsartige Kurai-Steppe erweckt den Eindruck, einen anderen Planeten betreten zu haben. Die Wetter- und Temperaturschwünge sind hier so dramatisch, dass wir den Winter mit Schnee und eisigen Temperaturen hoch oben in den Bergen und wenig später den Sommer mit seiner Wärme weiter unten erleben. Hier im Altai, sagen die Einwohner mit einem Schmunzeln, wechseln die Jahreszeiten manchmal vier Mal am Tag.



Tour Highlights: Mit einem Porsche über den Chuysky-Trakt – eine der landschaftlich schönsten Straßen der Welt, wie die Zeitschrift „National Geographic“ schreibt. Die einzigartige Natur des Altai-Gebirges erkunden und in seine besondere Kultur eintauchen. Die Ruhe und Stille der Altai Berge und Seen ist dabei förmlich spürbar.

Die Schönheit des Flusses Chuya oder die Felsformationen von Akkurum, die stark an Pilze erinnert, bewundern – ein echtes Highlight. Genauso wie die Strecke über den Chuysky-Trakt – für „National Geographic“ einer der schönsten Straßen der Welt. Der alte Teil des Traktes, der Chike-Taman Pass, ist die herausforderndste Passage – der Katu-Yaryk Pass mit einer Höhe von 1188 Metern die beeindruckendste. Hier und da fliegen Adler und Falken über unsere Köpfe hinweg. Und wenn die Wolken gut gestimmt sind, ist der Ausblick einmalig und scheint endlos. Im Hotel angekommen treffen wir abends auf Angehörige der ethnischen Gruppen, die dieses Land bewohnen, und erfahren mehr über seine Geschichte, lauschen traditioneller Musik und tauchen in die faszinierende Kultur ein. Nach diesen erlebnisreichen Tagen fällt der Abschied schwer, ein letzter Blick geht aus dem Fenster im Flugzeug auf die malerische Landschaft. Das goldene Land verabschiedet sich in seiner ganzen Pracht von uns. **До свидания! Auf Wiedersehen!**

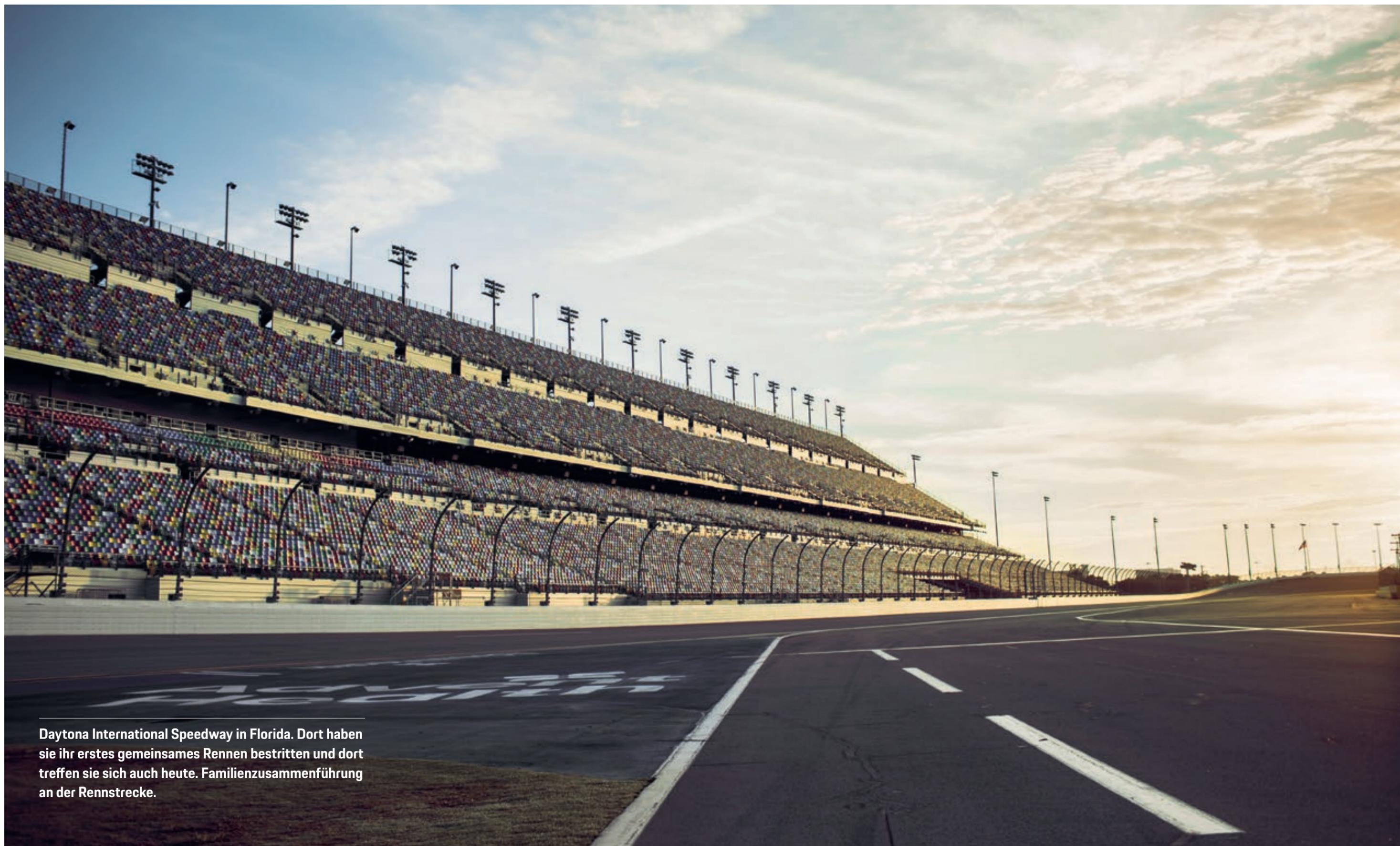


Familienbande

Text Christina Rahmes
Fotos Valkyr Productions LLC

Die Porsche Track Experience USA hat Vater und Tochter noch näher zusammengebracht. Dort hat einst alles begonnen. Heute teilen sich Sydney und Bruce das Cockpit auf der Rennstrecke. Sie gewinnen zusammen und verlieren zusammen.





Daytona International Speedway in Florida. Dort haben sie ihr erstes gemeinsames Rennen bestritten und dort treffen sie sich auch heute. Familienzusammenführung an der Rennstrecke.



„Ohne den Rennsport wären wir heute nicht so sehr verbunden. Unsere Beziehung ist sehr freundschaftlich. Wann immer ich Sydney fahren sehe, bin ich stolz.“



„Als ich zehn Jahre alt war, sah ich einen Porsche 356. Seitdem war ich total fokussiert auf die Marke.“

„Ohne den Rennsport wären wir heute nicht so sehr verbunden. Unsere Beziehung ist sehr freundschaftlich. Wann immer ich Sydney fahren sehe, bin ich stolz“, sagt Bruce über seine 22-jährige Tochter. Er versteht, was in ihr vorgeht, wenn sie Rennen bestreitet. Den Fokus, den Druck, die Strategie – wie es ist, die anderen Fahrer zu lesen. „Mit einem Porsche zu fahren ist ein unvergleichbares Gefühl. Du bist so verbunden mit dem Fahrzeug und der Straße wie mit keinem anderen Auto“, fügt er hinzu. Die beiden teilen sich einen 718 Cayman GT4 Clubsport. Der Immobilienentwickler und die Investmentbankerin.

Die Heimstrecke von Bruce ist der Barber Motorsports Park in Birmingham, Alabama, auf dem die Porsche Track Experience US stattfindet. Dort war es vor knapp zehn Jahren, als ihn der Motorsportvirus packte, den er schon kurze Zeit später an Sydney weitergab. „Die Track Experience war so beeindruckend. Ich durfte mit einem Instrukteur mitfahren und sehen, was alles möglich ist“, erinnert sich Bruce. „Ich konnte nicht fassen, wie perfekt er gefahren ist. Also fragte ich ihn: ‚Wie komme ich genau dorthin, wo du heute bist? Gibt es eine Anleitung, um Rennfahrer zu werden?‘ Und er sagte: ‚Komm einfach wieder!‘“ Bruce kam wieder und nahm seine damals 14-jährige Tochter mit. „Einer der Instrukteure bot mir an, dass ich bei ihm in einem GT3 mitfahre“, erzählt Sydney und Bruce unterbricht sie laut lachend: „Das war Hurley Haywood! Mein Motorsportheld, dreifacher Gewinner des 24-Stunden-Rennens von Le Mans, einer der erfolgreichsten Rennfahrer überhaupt. Ich dachte mir nur, Kind, du hast keine Ahnung, neben wem du gerade sitzen darfst!“

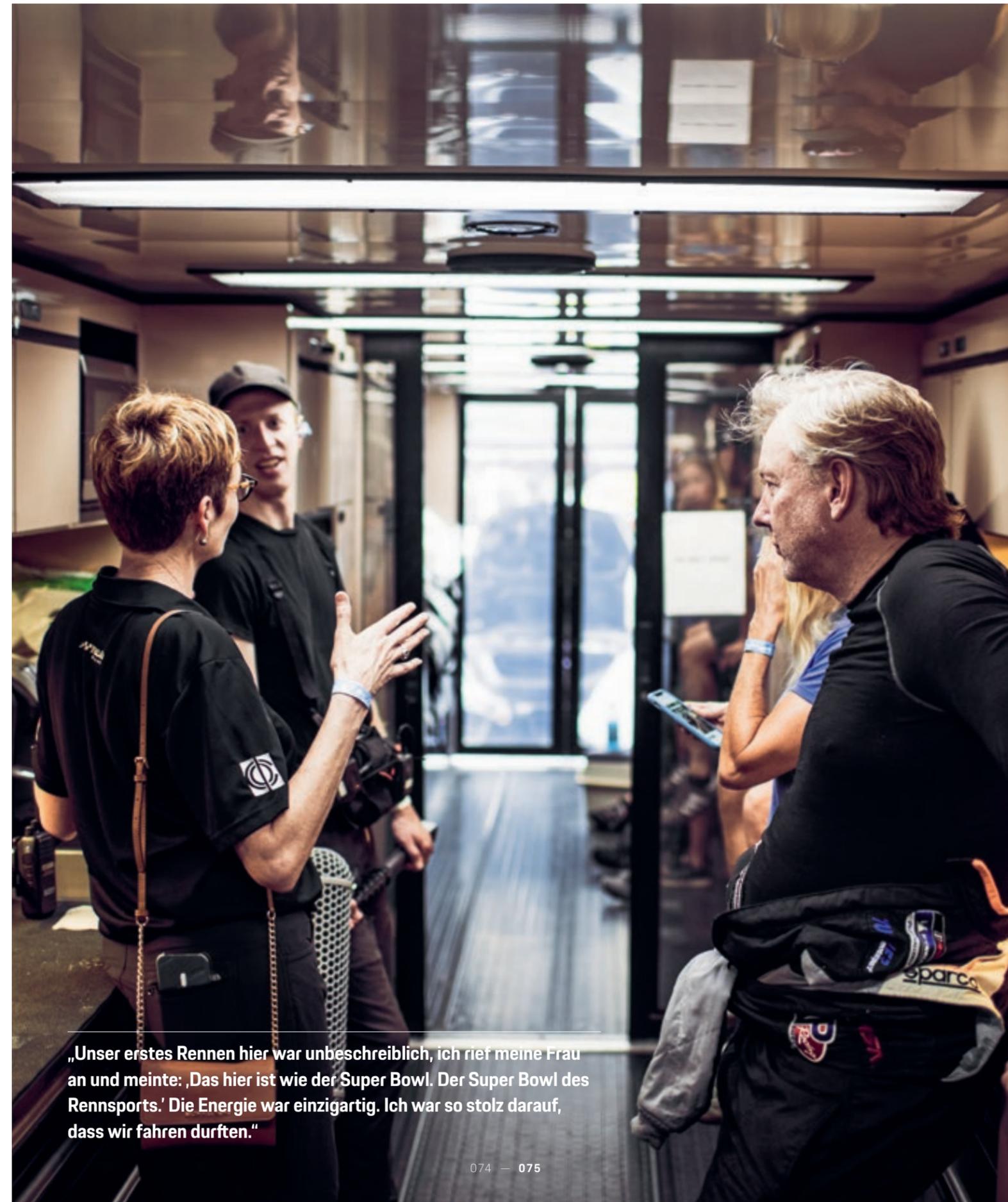
Der Trackwalk begeisterte die Jugendliche ebenfalls. „Ich erinnere mich noch gut an eine Kurve bergab, bei der ich an Flieh- und Reibungskräfte aus dem Physikunterricht dachte. Endlich konnte ich das Gelernte auch mal in der Praxis anwenden.“ Am Ende der zweitägigen Veranstaltung war sich Sydney sicher: „Das ist genau das, was ich später machen möchte.“ Der Porsche Moment ihres Lebens. Bruce denkt gerne an den ersten Porsche zurück, den er in seinem Leben gesehen hat: „Als ich zehn Jahre alt war, sah ich einen Porsche 356. Seitdem war ich total fokussiert auf die Marke.“ Vier Jahre später schickte er eine Postkarte an den lokalen Porsche Händler und bat um Informationen zu aktuellen Modellen. Aus Angst, man könnte sein Interesse nicht ernst nehmen, unterschrieb der Jugendliche mit Dr. Bruce. „Kurze Zeit später brachte meine Mutter die Post und sagte: ‚Ich wusste gar nicht, dass wir einen Doktor in der Familie haben.‘“



Anfangs, erzählt Bruce, war er einfach nur stolz darauf, dass Sydney Interesse am Motorsport hatte. „Dann war ich stolz, sie Rennen fahren zu sehen und zu erkennen, wie sie sich gegen Männer auf der Strecke durchsetzt.“

Ebenfalls unvergessen ist seine erste Teilnahme an der Porsche Track Experience auf dem Barber Motorsports Park, unweit von Bruces Zuhause. Ein Geburtstagsgeschenk seiner Gattin. „Ich dachte, die setzen einen einfach ins Auto und lassen einen ein bisschen fahren. Stattdessen traf ich dort ein unfassbar professionelles Team von Instruktoren und Dateningenieuren. Ich lernte Fahrzeugbeherrschung in der Theorie und Praxis, Kurvenfahrten, Ideallinie, richtiges Bremsen, Gasgeben und Lenken, einfach alles“, erzählt der 55-Jährige. Er durchläuft alle Level der Track Experience, absolviert seine Rennlizenz, steckt Sydney mit seinem Enthusiasmus an und fährt heute Rennen. „Die Track Experience war mein Einstieg in den Motorsport“, sagt Bruce.

In wenigen Stunden steht ein 14-Stunden-Rennen an, das Sydney und Bruce gemeinsam mit zwei guten Freunden bestreiten werden. Nach einem ersten Platz als Team in der Porsche Trophy East Series im Jahr 2018 starteten sie im Januar 2019 zu ihrem ersten 4-Stunden-Rennen am Wochenende des 24-Stunden-Rennens von Daytona. „Soweit wir wissen, waren wir das einzige Vater-Tochter-Gespann, das dort jemals auf diesem Level gemeinsam antrat“, sagt Sydney über diesen kleinen Schnipsel Geschichte, den sie mit ihrem Vater geschrieben hat. „Unser erstes Rennen hier war unbeschreiblich, ich rief meine Frau an und meinte: ‚Das hier fühlt sich an wie der Super Bowl. Der Super Bowl des Rennsports.‘ Die Energie war einzigartig. Ich war so stolz darauf, dass wir fahren durften.“ Das war ihr erstes gemeinsames Rennen in der IMSA-Serie. Heute träumen sie davon, eines Tages beim 24-Stunden-Rennen in Daytona an den Start gehen zu dürfen. „Das wäre für mich die Spitze des Eisbergs, denn die Atmosphäre bei diesem Event ist unfassbar“, schwärmt Sydney.



„Unser erstes Rennen hier war unbeschreiblich, ich rief meine Frau an und meinte: ‚Das hier ist wie der Super Bowl. Der Super Bowl des Rennsports.‘ Die Energie war einzigartig. Ich war so stolz darauf, dass wir fahren durften.“



„Ich bin viel zu ungeduldig, um langsam in eine Kurve reinzufahren und schnell rauszufahren. Sydney fährt viel ruhiger und bedachter.“

„Unser gutes Verhältnis geht weit über die Rennstrecke hinaus. Wir haben dieselben Interessen, den gleichen Humor und sind auf einer Wellenlänge“, erzählt Sydney. „Für meine Mutter war es manchmal hart mit uns gemeinsam beim Abendessen zu sitzen. Immer wieder fragte sie uns, ob wir vielleicht über etwas anderes als Rennsport sprechen könnten“, sagt sie weiter und lacht, denn es klappte nur schwer. Sie steht, ebenso wie die Schwester, deren Interesse schon als Vierjährige dem Reitsport galt, voll und ganz hinter den beiden. „Wir stecken so viel Leidenschaft und Energie in unser Hobby, dass sie uns einfach nur Erfolg wünscht.“ Sydneys Freunde unterstützen sie ebenfalls, und trotzdem staunen viele, wenn sie in ihrem Wohnzimmer einen Heckflügel hängen sehen. „Während des Studiums haben viele Kommilitonen den Kopf geschüttelt, als sie gesehen haben, dass ich einen Simulator in meinem Zimmer hatte“, erinnert sie sich.

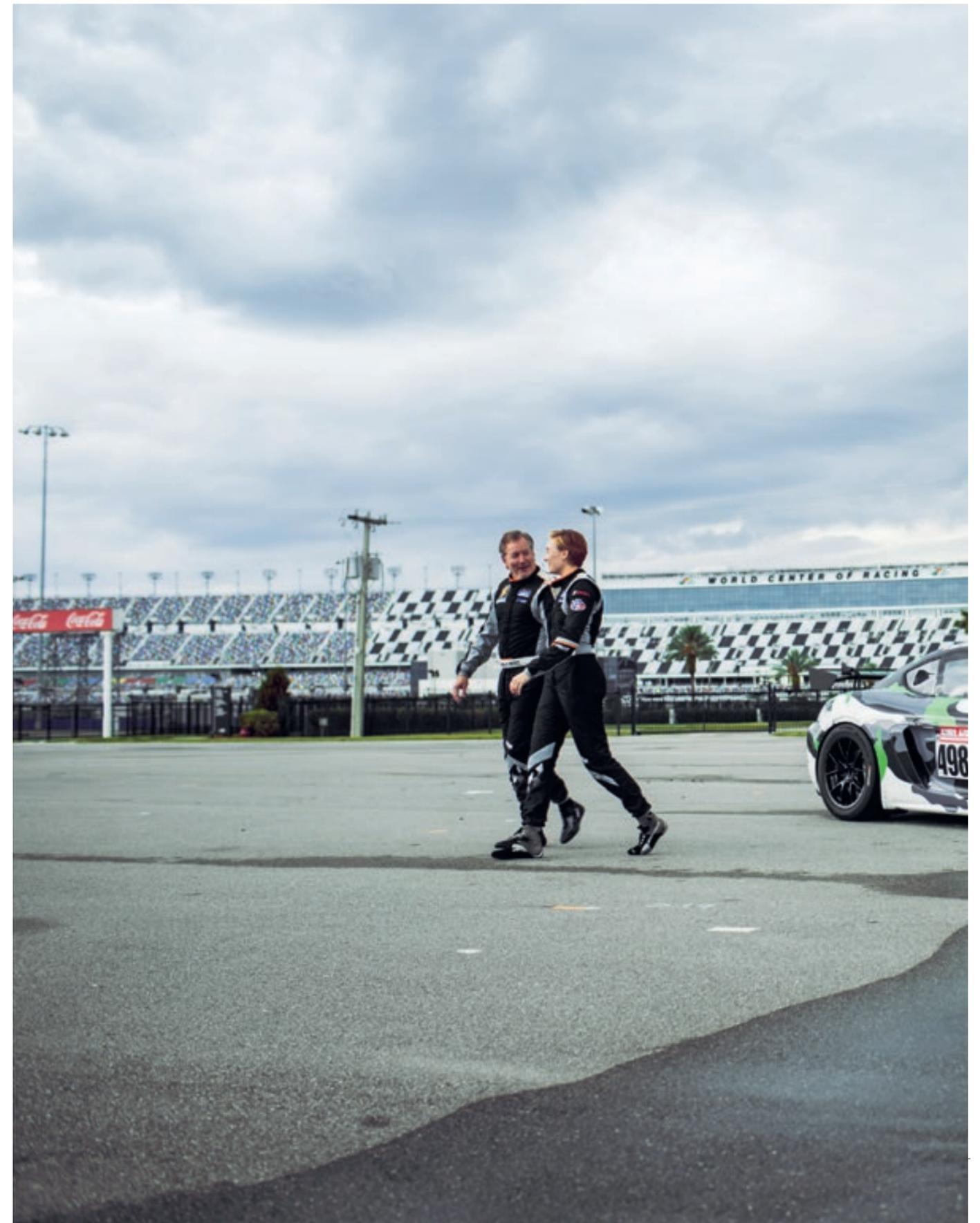
In einer Stunde startet das Rennen. Sydney setzt ihre orangefarbene Sonnenbrille mit den blauen Gläsern auf die Nase und die Kopfhörer auf die Ohren. Sie hat die immer gleiche Playlist, bevor ein Rennen startet. Das beruhigt die Nerven und hilft ihr, sich zu fokussieren. „Wenn du in einem Auto sitzt, musst du dich mit ihm verbunden fühlen, es spüren. Es entwickelt sich eine Beziehung zwischen dir und dem Fahrzeug“, sagt sie und startet die Musik. „Das Rennfahren trennt dich von allem anderen in deinem Leben. Wenn du dich anschnallst und auf die Strecke fährst, zählt nichts anderes mehr. Das ist wie ein Moment des Chaos gemischt mit einem Moment des Innehaltens.“



Jetzt den Code mit dem Handy scannen und die Geschichte von Bruce und Sydney in einem Video erleben.
experience.porsche.com/Familienbande

Anfangs, erzählt Bruce, war er einfach nur stolz darauf, dass Sydney Interesse am Motorsport hatte. „Dann war ich stolz, sie Rennen fahren zu sehen und zu erkennen, wie sie sich gegen Männer auf der Strecke durchsetzt“, sagt er. Es war schön, ihre Fortschritte hautnah zu beobachten, wie sie im Auto über sich hinauswächst, das Gelernte verinnerlicht, von Runde zu Runde besser wird. „Ich denke Rennsport macht süchtig, meine Gedanken kreisen ständig um Porsche und Rennstrecken“, erklärt Bruce und lacht. Er liebt es, erzählt er, dass er auf dem Track nicht an die Arbeit denkt, dass ihm sein Smartphone dort egal sei. „Alles, was für mich dort zählt, ist Motorsport. Und natürlich unsere Rundenzeiten.“

Die Fahrstile der beiden könnten nicht unterschiedlicher sein. „Ich bin viel zu ungeduldig, um langsam in eine Kurve reinzufahren und schnell rauszufahren. Sydney fährt viel ruhiger und bedachter“, fasst der Vater zusammen. Die Rundenzeiten der beiden sind jedoch exakt gleich. Dank der Datenanalyse wissen sie, dass der Weg zu diesen Zeiten ein völlig unterschiedlicher ist. „Sydney war jung, als sie begonnen hat. Ich war schon weit über 40 Jahre alt, mir mussten die Instrukteure erst einmal viele Dinge abgewöhnen“, sagt Bruce.



Ihr Vater war Rallyefahrer, die Großmutter hatte eine Kaugummifabrik, Nela ist Personalchefin und verantwortet die Unternehmenskommunikation. Sie liebt das Reisen, Kunst und Porsche. Zum 50. Geburtstag wird sie sich selbst ein Cayenne E-Hybrid Coupé schenken. In Mambagrün. Ihre ersten Erfahrungen mit der Marke sammelte sie auf der Rennstrecke in Kroatien. Einen Tag lang – nur mit Frauen.

NELAS TRAUM VON PORSCHE:

MAMBA GRÜN

Text **Christina Rahmes**

Fotos **Marko Marinković**

Nicht aufzufallen wäre für sie schwierig. Wenn sie einen Raum betritt, zieht sie die Blicke auf sich. Wenn sie lacht, sowieso. Nela steckt voller Energie. Wer sie zuhause im kroatischen Zagreb besucht, den steckt sie sofort mit ihrer guten Laune an. Die Wohnung in der Hauptstadt des Landes ist farbenfroh und mit viel Liebe zum Detail eingerichtet. Frische Blumen und Kräuter zieren die Küche. Im Hintergrund läuft Jazzmusik, auf dem Balkon steht eine Schale Erdbeeren, alles ist schön dekoriert. An der Wand hängen Kunstwerke, ein Bild zeigt Nela vor mehr als 20 Jahren mit rotem Lippenstift, rosafarbener Sonnenbrille und langen blonden Haaren. Kunst interessierte sie schon immer, Museen, Galerien und Ateliers ziehen sie an. Nela ist Personal- und Unternehmenskommunikationschefin eines Beauty-Tech-Unternehmens mit mehr als 3.000 Mitarbeitern in 80 Ländern. „Zwei Drittel meiner Kollegen in Führungspositionen sind Frauen“, erzählt die 48-Jährige. Früher war sie 20 Tage pro Monat in der Welt unterwegs, beispielsweise in Schweden,

Japan oder Mexiko City. Heute führt sie ihr 30-köpfiges Team aus dem Homeoffice und gibt zu: „So sehr ich das Reisen vermisse, das Runterkommen tut wirklich gut“. Nela lebt im Moment, sagt sie, ist mit sich selbst im Reinen. Sie trifft schnell Entscheidungen, die meisten davon aus dem Bauch heraus. „Es macht mich unglaublich stolz, dass Manager der Zukunft unter meiner Anleitung reifen können“, erklärt sie. Ihr Tag ist vollgepackt mit Videokonferenzen. Sie startet morgens mit Australien, dann konferiert sie mit Kollegen aus Asien, Europa und abends mit den USA. „Ich habe den ganzen Tag mit Menschen verschiedenster Kulturen zu tun. Das ist ein großer Segen für mich. Menschen inspirieren mich, ich finde es sehr interessant zu erfahren, wie sie die Welt aus ihren Augen sehen“, sagt Nela. Auch sie liebt es, die Welt mit ihren eigenen Augen zu erkunden – und doch genießt sie das Zuhause sein und die damit verbundene Chance, unvergessliche Momente in ihrer Umgebung zu erfahren.

„DIE TEILNAHME AN ‚WOMEN ONLY‘ WAR FÜR MICH DIE BESTE CHANCE, DIE VIELFALT AN SPORTWAGEN KENNENZULERNEN. VOR DEN ANDEREN FRAUEN WAR MIR NICHTS PEINLICH, WIR SIND UNS ALLE MIT RESPEKT BEGEGNET UND HATTEN JEDE MENGE SPASS.“



„MEIN SEHNSUCHTSORT IST MAROKKO, WEGEN DER FARBEN UND GERÜCHE. ES IST UNMÖGLICH, DIE DÜFTE MIT NACH KROATIEN ZU NEHMEN, ABER SOBALD ICH EINEN DER GERÜCHE WIEDER IN DER NASE HABE, BEGINNT EINE EMOTIONALE REISE FÜR MICH.“

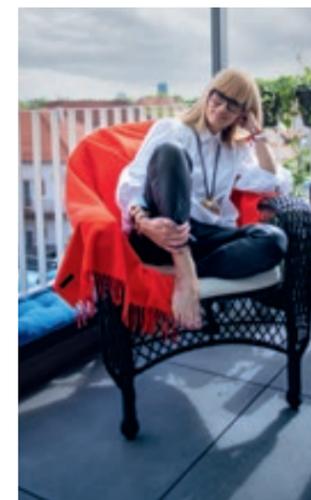


Die Farbe Mambagrün hat es ihr angetan. Zum 50. Geburtstag kauft sich Nela ihren ersten Porsche in dieser Farbe.



Der absolute Höhepunkt in ihrer entschleunigten Zeit im Homeoffice sei ein Anruf einer Freundin gewesen, die sie gefragt hat, ob sie an einer Porsche Experience teilnehmen möchte. Nela sagte sofort zu, erinnerte sich an die vielen schönen Momente auf dem Beifahrersitz ihres Vaters, seines Zeichens Hobby-Rallyefahrer. „Ich hatte nie Angst bei ihm im Auto, im Gegenteil. Seine Fahrzeugbeherrschung hat mich schon als Kind fasziniert. Ich habe meinen Vater immer bewundert“, verrät Nela. Ihre Freundin meldete sich und Nela zum Programm „Women only“, einem Porsche on Track Ladies Day an. Passend zum Titel der Veranstaltung startete diese erstmals am Internationalen Frauentag, dem 8. März. Das Programm verspricht Frauen und deren weiblichen Begleiterinnen einen spannenden Tag auf dem 4,168 Kilometer langen Kurs des Automotodrom Grobnik in Soboli. Das Meer ist 15 Kilometer entfernt von der einzigen Rennstrecke des Landes. Im Rahmen von 18 Kurven, einer Streckenbreite von 10 bis 15 Metern und einer maximalen Steigung von zehn Prozent lernen die Teilnehmerinnen sportliches und zugleich sicheres Fahren.

Für die perfekte Fahrzeugbeherrschung starten die Instrukteure von „Women only“ mit der Demonstration der richtigen Sitzposition und der korrekten Blickführung. Anschließend gilt es, das Kurven- und Bremsverhalten ebenso wie die Strecke zu verinnerlichen. Hierfür sitzen Nela und die anderen Teilnehmerinnen hinter dem Steuer der viertürigen Modelle Macan Turbo, Cayenne Turbo Coupé und Panamera GTS Sport Turismo. Die nächste Sektion auf dem Track ist bereits eine schnellere in den Fahrzeugen 911 (Typ 992) Turbo S, Taycan Turbo S und Taycan 4S. Abseits der Rennstrecke dürfen die Frauen auf einem Offroad-Gelände die Fähigkeiten der Cayenne-Palette erproben, bevor der Tag mit Slalom- und Launch-Control-Training sowie einer Taxifahrt auf dem Beifahrersitz eines Instrukteurs rasant endet. „Die Steigerung war sehr angenehm, wir haben langsam begonnen und sind immer schneller geworden. Vor lauter Aufregung musste ich im Taycan die ganze Zeit lachen. Die Beschleunigung hat sich angefühlt wie Achterbahnfahren, einfach unglaublich“, erinnert sich Nela. Sie genoss es, die Zukunft des Autos im Auto der Zukunft zu spüren und zu hören, versucht den Sound des Taycan mit eigenen Lauten nachzumachen.



Nela ist eine erfolgreiche Unternehmerin und liebt es, Manager der Zukunft in ihrem Team zu entdecken.



Bei „Women only“ verliebte sich Nela in das Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé.

Porsche bedeutet für sie Lifestyle. Die Marke und die Kraft dahinter faszinieren die erfolgreiche Unternehmerin. „Ich habe an diesem einen Tag so viel über Porsche erfahren, wie ich vorher in 48 Jahren nicht wusste. Die Teilnahme an ‚Women only‘ war für mich die beste Chance, die Vielfalt an Sportwagen kennenzulernen. Vor den anderen Frauen war mir nichts peinlich, wir sind uns alle mit Respekt begegnet und hatten jede Menge Spaß“, erzählt sie. Verliebt hat sie sich an diesem Tag gleich doppelt. Zum einen in die Farbe Mambagrün, zum anderen in das Modell Porsche Cayenne E-Hybrid Coupé. Den wird sie sich zu ihrem 50. Geburtstag selbst schenken, ist sie sich heute schon sicher. Sie zeigt uns ihre Handgelenke: Jedes Schmuckstück, das sie daran trägt, hat sie sich selbst geschenkt, wie sie erklärt. „Immer, wenn sich etwas in meinem Leben verändert, beschenke ich mich selbst“, sagt sie und lacht darüber, weil es so viele Armbänder und Schmuckstücke sind. All diese schönen Momente erinnern sie an Lebensabschnitte, daran, dass sie niemals auf der Stelle stehenbleiben möchte. Vorwärtskommen ist die Devise für Nela. Gas geben!



Nela lässt David Bowie aus den Boxen singen und setzt sich mit einem Kaffee auf den Balkon, genießt die Aussicht vom Dachgeschoss, die Freiheit, die ihr so viel bedeutet, wie die Möglichkeit zu Reisen. „Mein Sehnsuchtsort ist Marokko“, erzählt sie, während sie in die Ferne schaut. „Wegen der Farben und Gerüche. Es ist unmöglich, die Düfte mit nach Kroatien zu nehmen, aber sobald ich einen der Gerüche wieder in der Nase habe, beginnt eine emotionale Reise für mich.“ Aufgewachsen ist Nela in Split, der zweitgrößten Stadt Kroatiens, im Volksmund bekannt als die Hauptstadt Dalmatiens. Später arbeitete sie für ein deutsches Unternehmen und war im Zuge dessen häufig in Düsseldorf – dort fühlte sie sich genauso wohl wie später in Süditalien. „Heimat ist für mich etwas, das man sich selbst schafft. Etwas, das man in sich herumträgt. Egal in welchem Land“, fasst sie zusammen. Nach Heimat fühlt es sich beispielweise an, wenn sie in der Toskana über antike Straßenmärkte schlendert, Weingüter besucht oder gut isst. Manchmal weckt der erste Kaffee nach einem langen Arbeitstag auf dem Balkon zuhause dieselben Gefühle von Heimat. „Ich liebe Menschen, genieße aber auch gerne die Ruhe mit mir allein“, gibt Nela zu. Sie stellt ihre Tasse ab und steht auf, deutet in die Ferne und erzählt, dass ihre Großmutter bereits in den 1950er-Jahren dort hinten eine Kaugummifabrik betrieb. Nela ist kürzlich in diese Straße gezogen, an die sie so viele süße Erinnerungen hat. Vielleicht ist auch das ein bisschen die Heimat, die sie in sich trägt. Wo auch immer sie ihre Reise hinführt.

„PORSCHE BEDEUTET FÜR MICH LIFESTYLE. DIE MARKE UND DIE KRAFT DAHINTER FASZINIEREN MICH.“

DAS STEUER IN DER HAND

Text **Elisa Weber**
Fotos **Ashton Staniszewski**

In den Porsche Experience Centern lässt sich die Essenz der Marke Porsche mit allen Sinnen erleben. Geschaffen, um die Marke greifbar zu machen und um allen Porsche Fans einzigartige Erlebnisse zu bieten, die sie niemals vergessen werden. Die Porsche Experience Center in Atlanta und Los Angeles werden von Frauen geleitet. Anlässlich des Internationalen Weltfrauentages fand in den Centern eine ganz besondere Veranstaltung statt – von Frauen für Frauen. Ein Fahrevent exklusiv für „Driven Women“, Frauen aus den lokalen Communities, die inspirieren, die aktiv und mutig sind, die ihre Branchen beeinflussen und gestalten. Hierzu begrüßten die beiden Porsche Experience Center sie und ihre Mentorinnen. Porsche schätzt damit ihr Engagement, ihre Erfolge und die, die sie auf ihrem Weg begleitet haben wert. Empowerment hinter dem Lenkrad eines Porsche!



Erin Cloherty (links), Marketing & Business Development Manager und Catherine Wilkins (rechts), Employee Engagement Manager, arbeiten beide bei Porsche Cars North America und waren Teil dieses besonderen Fahrevents.



Sie wären am liebsten dabei gewesen? Dann scannen Sie den QR-Code und schauen den Film auf Ihrem Smartphone an. experience.porsche.com/intlftag



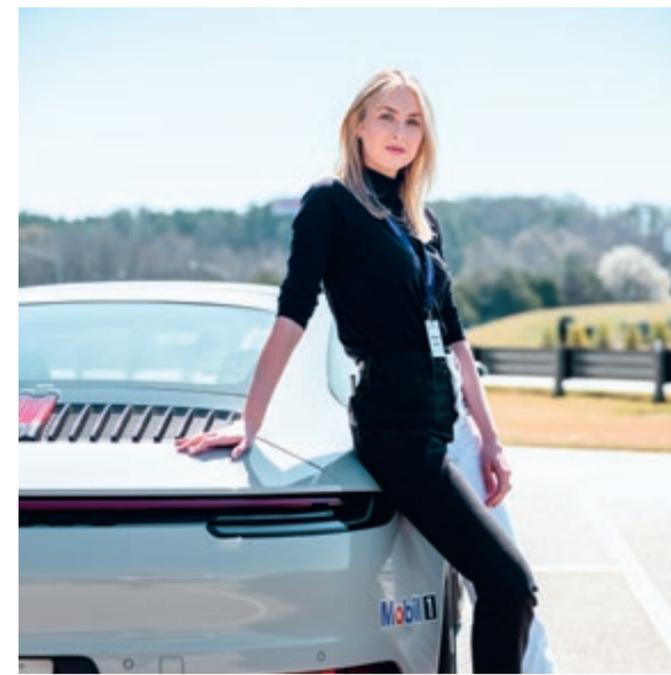
„Ein großes Lob an Porsche, dass sie uns für ein Fahrerlebnis hierher eingeladen haben... es ist Internationaler Weltfrauentag und wir werden gefeiert und fahren wirklich schnell.“

Maria Taylor, Analystin & Moderatorin, NBC and SEC Network



„Das Porsche Experience Center Atlanta hat mir heute meinen Traum erfüllt. Mein nächstes Ziel: Ich werde nicht nur eines dieser Autos fahren, sondern eines Tages selbst einen Porsche besitzen!“

Tonya Rapley, Gründerin von MyFabFinance & Eigentümerin von Club Loofah



„Ich kann nicht glauben, dass ich nicht wusste, dass es so etwas in Atlanta gibt! Ich bin noch nie auf einer Rennstrecke gefahren, aber habe mich im 911 und im Taycan sehr schnell wohl gefühlt.“

Hannah Ross, Digital Creator & Bloggerin



„Unvergesslich, mit den Gastgeberinnen vom Porsche Experience Center Atlanta den Weltfrauentag zu feiern. Ich war zunächst nervös, aber am Ende habe ich davon geträumt, einen Porsche zu besitzen!“

Theary Louneoubonh, Professionelle Fotografin

Der Herr der Ringe

Interview
Lukas Walter

Fotos
Tilke Engineers & Architects

Kurven wie Senna S, Cork Screw, oder Parabolica in Monza waren nicht plötzlich einfach da. Sie sind meist das Ergebnis ausgeklügelter Planung von talentierten Rennstreckenarchitekten. Der beste und bekannteste von Ihnen ist Hermann Tilke, der mit seinem Büro von Aachen aus Rennstrecken auf der ganzen Welt plant und realisiert. Seine aktuellsten Projekte: der Jeddah Street Circuit und die Grand Prix Strecke in Qiddiya, Saudi Arabien, die den Straßenkurs 2024 ablösen soll.



»Das wichtigste ist die dritte Dimension beim Fahren. Dass man eine Kompression spürt, dass das Auto wie in ein ›Loch‹ fällt, oder aber, dass man über eine Kuppe fährt und ausgehebelt wird.«

Herr Tilke, wie laufen die Projekte im Nahen Osten, gerade während der Pandemie ist das sicherlich eine Herausforderung?

Absolut. Gerade läuft das sicherlich anders, weil es Probleme mit Reisen und Quarantäne gibt. Aber wir sind derzeit trotzdem mit vielen Ingenieuren und Architekten ständig vor Ort. Ich selbst kann nur hin und wieder dort sein, und dann auch nur für einige Tage. Für den Jeddah Street Circuit haben wir den ersten Strich auf dem Papier im Dezember 2020 gemacht und am 5. Dezember 2021 findet der erste Große Preis von Saudi Arabien statt. Genau das zeichnet auch das Projekt aus: Eine komplette Formel-1-Rennstrecke innerhalb eines Jahres aus dem Boden zu stampfen ist sportlich. Ein sehr spannendes Projekt also (lacht). Das ist schon eine Rekordleistung. Aber zum Glück haben wir dort tolle Partner, die schon viel Erfahrung mit großen Events in den letzten Jahren gesammelt haben.

Sie haben ja schon sehr viele verschiedene Strecken entworfen: Formel-1, MotoGP und auch für Porsche Experience Center. Wie ist üblicherweise der Prozess eines Streckenbaus?

Oft haben wir die Gelegenheit, die Grundstücke mit aussuchen zu dürfen, so dass wir im Idealfall eine Auswahl von zwei bis drei Grundstücken haben. Das ist schon einmal sehr hilfreich. Danach geht es in die ersten Workshops, wo wir uns überlegen, wie der Charakter dieser Rennstrecke sein könnte. Das hängt natürlich sehr stark vom Grundstück ab. Also wie viel Höhenunterschiede es dort gibt. Und auch die Größe und Form des Grundstücks spielen natürlich eine Rolle. Zusätzlich überlegen wir uns immer, wo die Zuschauer hinkommen könnten, und wie diese das Grundstück am besten erreichen. Der Sonnenstand spielt beispielsweise auch noch eine Rolle. Manchmal haben wir die Gelegenheit, die Strecke so zu drehen, dass die Zuschauer auf der Haupttribüne zum Rennstart nicht direkt in die Sonne schauen müssen. Wenn wir das alles dann in mehreren Workshops besprochen haben, haben wir das erste Grundkonzept. Das geht dann in den Computer, wird dort fahrdynamisch durchleuchtet und in den Fahr Simulator hier bei uns eingespeist, so dass wir die Strecke fahren können. Im Anschluss geht es ins Detaildesign und in die Genehmigungsphasen. Und allmählich fängt dann der Bautechnikprozess an. Da gibt es Ausschreibungen für die Bauunternehmer, die uns beim Umsetzen helfen. In Richtung Baubeginn müssen wir dann schauen, dass alles korrekt koordiniert ist und wir rechtzeitig fertig werden. Aber selbst wenn die Strecke dann fertiggestellt ist, ist das Projekt für uns nicht zu Ende. Wir betreuen die Strecke weiter in technischen Dingen, ziehen uns dann aber Stück für Stück aus dem Betrieb zurück.

Wie unterscheiden sich denn Formel-1-Strecken und die Strecken der Porsche Experience Center in der Planung?

In der Regel läuft das alles gleich ab, ob es eine Experience Center Strecke, eine Formel-1- oder MotoGP-Rennstrecke ist. Die PEC Strecken werden eben nur etwas anders genutzt, meistens nicht für Rennen, sondern für Trainings oder für Porsche Experience Veranstaltungen. Dafür muss die Strecke so sein, dass sie für jeden, der da fährt, interessant ist. Für den Halb-Profi, für den Profi und für den Anfänger. Wir haben da ein Tool entwickelt, mit dem wir in einem sehr frühen Stadium der Planung, also wenn wir die ersten Skizzenentwürfe haben, das Streckenlayout direkt in den Fahr Simulator geben und ›Probefahren‹ können. Das wird dann von Porsche Werksfahrern und auch von unseren Leuten getestet und geprüft und dann das Feintuning gemacht. Das ist eine tolle Planungsaufgabe und funktioniert auch sehr gut. Wir haben mittlerweile sechs PEC Strecken gebaut. In Atlanta zum Beispiel wurde die Strecke 2015 fertig, da wird jetzt eine Erweiterung gemacht, weil sie so gut ankam. Oder Hockenheim, das ist eine unglaublich tolle



Die Rennstrecken-Spezialisten um Hermann Tilke können auf unzählige erfolgreiche und bekannte Projekte zurückschauen. Die Fotowand im Aachener Büro? Ein Stück Rennsportgeschichte.



Circuit Design – von der Idee zum Konzept: Tilke Ingenieure und Architekten gilt als weltweit führend im Bereich des Renn- und Teststrecken Designs. Tilke beschäftigt ein internationales Team aus hochqualifizierten Ingenieuren, Architekten, Beratern und Rennfahrern um individuelle Rennstrecken zu entwickeln, die dem neuesten Stand der Technik entsprechen. „Eine Strecke besteht aus mindestens zwei Geraden“, sagt Tilke, „Was dazwischen passiert, muss für Spannung sorgen.“

»Ich fahre immer, wenn ich an der Baustelle bin, über die Strecke, egal in welchem Zustand sie ist. Einfach um zu spüren, wie sie sich anfühlt.«

PEC Strecke. Da hat man einerseits das Flair eines Hockenheimrings und dann noch die spezielle Strecke für Porsche, die wirklich sehr ausgeklügelt ist. Die wird wirklich von vielen geliebt. Sowohl von Profis von Porsche, als auch von Leuten, die zum ersten Mal da sind und einfach Spaß am Autofahren haben wollen.

Was muss für Sie eine Rennstrecke haben, damit sie sich gut anfühlt?

Das wichtigste ist die dritte Dimension beim Fahren. Dass man eine Kompression spürt, dass das Auto wie in ein ›Loch‹ fällt, oder aber, dass man über eine Kuppe fährt und ausgehebelt wird. Aber was auch ganz wichtig ist, damit der Fahrer auch die Dynamik spürt, ist die Querneigung der Kurve. Da muss man planerisch sehr stark ins Detail gehen, was da fahrdynamisch mit dem Auto passiert. Man kann ja sogenannte Off-Camber-Kurven machen, das heißt Kurven mit einer ›falschen‹ Querneigung, die nach außen abfallen. Dann wird das Heck sehr leicht und meistens resultiert daraus ein sehr starkes Übersteuern. Dann gibt es aber auch die Kurven mit ›banking‹, also das genaue Gegenteil. Das sind solche Dinge, über die wir auch mit Porsche für die Porsche Experience Center diskutieren, denn das sind ganz entscheidende Faktoren für den mechanischen Grip, den das Auto aufbaut, und letztendlich dann auch das Fahrerlebnis.

Haben Sie über die Jahre so eine Art Ritual entwickelt, dass Sie jede Strecke direkt mindestens einmal selbst gefahren haben wollen, sobald sie fertig ist?

Befahren nicht im Sinne von Rennen fahren, ich habe ja auch aufgehört aktiv Rennen zu fahren. Aber mein Sohn fährt noch, der ist im Übrigen auch in der Firma involviert. Ich fahre aber natürlich die Strecken, und zwar auch schon in ganz frühen Phasen, auch wenn nur Schotter auf der Strecke liegt und dann in jeder darauffolgenden Phase (lacht). Ich fahre immer, wenn ich an der Baustelle bin, über die Strecke, egal in welchem Zustand sie ist. Einfach um zu spüren, wie sie sich anfühlt.

Mit welchem Auto fahren Sie am liebsten über die Rennstrecken weltweit?

Ich würde mich heutzutage auf jeden Fall für den Porsche 911 GT3 entscheiden. Einfach, weil der am allermeisten Spaß macht. Der GT3 ist ein so geiles Auto und so genial zu fahren. Leider hatte ich bisher nur ein sehr kurzes Vergnügen mit dem RSR. Wenn Sie mich das nächste Mal fragen, sage ich dann vielleicht Porsche 911 RSR, wenn ich den bis dahin richtig fahren konnte (lacht).



Von seinem ersten kleinen Auftrag, dem Bau eines kurzen Zufahrtsweges am Nürburgring für 600 D-Mark, bis hier hin: Mit seinem Unternehmen realisierte er seit 1983 18 Formel-1-Strecken und 90 weitere Strecken, darunter sechs für Porsche Experience Center. Bis vor einigen Jahren fuhr Hermann Tilke außerdem auch selbst Rennen, sofern Zeit war: Langstreckenrennen und 24-h-Rennen auf der Nord-schleife standen im Mittelpunkt.



OLD WAYS DON'T OPEN NEW DOORS.

27 Kurven, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 252 km/h und eine idyllische Lage an Jeddahs Uferpromenade. Das alles verspricht spannende und einzigartige Rennsportwochenenden.

Der Handlingkurs am Porsche Experience Center Hockenheimring: 19 Kurven, 2,8km Länge und bis zu 200 km/h Höchstgeschwindigkeit. Anspruchsvolle Kurven und Schikanen bringen die Fahrer an ihre Grenzen. Tilke Engineers & Architects hat eine Strecke geschaffen, die begeistert. Und der legendäre Hockenheimring? Nur eine Kiesbett-Breite entfernt.



KANADA
PORSCHE ICE EXPERIENCE
MÉCAGLISSE, QUÉBEC

KANADA
PORSCHE TRACK EXPERIENCE
BOWMANVILLE, ONTARIO

LUXEMBURG
PORSCHE ICE EXPERIENCE
LEVI, FINNLAND

RUSSLAND
PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE
THE GOLDEN RING OF RUSSIA,
MOSCOW

DEUTSCHLAND
PORSCHE EXPERIENCE CENTER
LEIPZIG, CLASSIC CARS & COFFEE

JAPAN
PORSCHE EXPERIENCE
CENTER, TOKYO

ENGLAND
PORSCHE
SPORTSCAR TOGETHER DAY
SILVERSTONE

FRANKREICH
PORSCHE TRACK EXPERIENCE
LE MANS SPECIAL COACHING 24H
PORSCHE EXPERIENCE CENTER
LE MANS

DEUTSCHLAND
PORSCHE EXPERIENCE
CENTER
HOCKENHEIMRING

KANADA
TAYCAN TEST DRIVE
BOWMANVILLE, ONTARIO

USA
INTERNATIONAL WOMENS DAY
ATLANTA

USA
INTERNATIONAL WOMENS DAY
LOS ANGELES

CHINA
PORSCHE EXPERIENCE CENTER
SHANGHAI

KOREA
PORSCHE WORLD ROAD SHOW,
YONGIN

SPANIEN
PORSCHE TRACK EXPERIENCE
VALENCIA

AUSTRALIEN
THE BEND MOTORSPORT PARK
TAILEM BEND, ADELAIDE

A WORLD OF EXPERIENCE

Porsche Experience begeistert Menschen auf der ganzen Welt. Auf Instagram und Co. posten Fans von Porsche Experience ihre Lieblingsmomente, besondere Begegnungen, persönliche Challenges und den ganz speziellen Porsche Nervenkitzel.

NACHHALTIG SPORTLICH UNTERWEGS – MIT eFUELS

Mit dem Taycan, dem Taycan Cross Turismo und auch den E-Hybrid-Modellen zeigt Porsche, dass nachhaltige Mobilität keine Einschränkung bedeuten muss und eine Menge Fahrspaß bedeuten kann. Aber auch Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sollen noch viele Jahre die Kunden begeistern. Ergänzend zur Elektromobilität sind deshalb nahezu CO₂-neutrale, strombasierte synthetische Kraftstoffe bei Porsche ein Baustein der Nachhaltigkeitsstrategie. Damit könnten Fahrzeuge wie der 911 in nicht allzu ferner Zukunft angetrieben werden.

Text **Elisa Weber**

Fotos **Porsche, iStock**

„Haru Oni“, so heißt das Pilot-Projekt im Süden Chiles. Porsche entwickelt und realisiert dort gemeinsam mit Siemens Energy und einer Reihe internationaler Unternehmen die weltweit erste integrierte, kommerzielle Großanlage zur Herstellung synthetischer, nahezu CO₂-neutraler Kraftstoffe. Die sogenannten eFuels werden aus CO₂ und Wasserstoff hergestellt. In ihren Grundeigenschaften unterscheiden sie sich nicht von Kerosin, Diesel oder Benzin aus Erdöl. Sie können genauso transportiert und gelagert werden und in Verbrennungsmotoren zum Einsatz kommen, die dann nahezu CO₂-neutral betrieben werden können. Voraussetzung dafür ist, dass der für die Herstellung notwendige Strom aus erneuerbaren Quellen gewonnen wird.

Das Pilotprojekt in der Provinz Magallanes nutzt die hervorragenden Windbedingungen im Süden Chiles. Für die Erzeugung des grünen Wasserstoffs spalten Elektrolyseure mittels Windenergie Wasser in seine Bestandteile Sauerstoff und Wasserstoff. In einem zweiten Schritt filtert die Anlage CO₂ aus der Luft und synthetisiert es mit dem grünen Wasserstoff zu Methanol. Dieses kann anschließend mit Unterstützung von ExxonMobil in einen normkonformen Ottokraftstoff umgewandelt werden.



HARU ONI PILOTANLAGE: VON DER WINDKRAFT ZU eFUELS



Porsche nutzt die hervorragenden Windbedingungen im Süden Chiles, um synthetischen, nahezu CO₂-neutralen Kraftstoff herzustellen.

In der Pilotphase werden bereits im Jahr 2022 etwa 130.000 Liter eFuels erzeugt. In zwei Schritten soll die Kapazität dann bis 2024 auf rund 55 Millionen Liter und bis 2026 auf rund 550 Millionen Liter eFuels pro Jahr gesteigert werden. Oliver Blume, CEO von Porsche: „Elektromobilität hat bei Porsche höchste Priorität. eFuels für Automobile sind dazu eine sinnvolle Ergänzung – wenn sie an Orten auf der Welt produziert werden, wo regenerative Energie im Überschuss vorhanden ist. Sie sind ein zusätzlicher Baustein auf dem Weg zur Dekarbonisierung. Die Vorteile liegen in der einfachen Anwendung: eFuels sind in Verbrennern und Plug-In-Hybriden

einsetzbar und nutzen das vorhandene Tankstellennetz. Als Hersteller von hoch performanten und effizienten Motoren verfügen wir über breites technisches Know-how. Wir wissen genau, welche Kraftstoffeigenschaften unsere Motoren für den klimafreundlichen Betrieb benötigen.“

Porsche ist Hauptabnehmer des grünen Kraftstoffs und plant in einer ersten Phase die Nutzung der eFuels aus Chile zunächst in Fahrzeugen des Porsche Motorsports, perspektivisch auch in den Porsche Experience Centern und bei Porsche Experience Veranstaltungen. Schon 2022 sollen

im Rahmen eines Piloten die Fahrzeuge auf mehreren Events ausschließlich mit eFuels betankt werden. Damit können die Teilnehmer erstmals auch auf einer Rennstrecke im größeren Format nahezu CO₂-neutral unterwegs sein, ohne auf die typischen Eigenschaften von Verbrennungsmotoren verzichten zu müssen.

Und wie hält es die Porsche Experience mit der Nachhaltigkeit, Herr Lehwald?

Nachhaltigkeit entwickelt sich auch im Tourismus zunehmend zu einem Wettbewerbsfaktor. Wir sprechen mit Christian Lehwald, Leiter Porsche Experience & New Platforms, wie sich unternehmerische Verantwortung mit Reise- und Rennstreckenveranstaltungen der Porsche Experience verbinden lässt.

Reisen und Veranstaltungen werden von vielen Gästen immer häufiger auch unter nachhaltigen Gesichtspunkten ausgewählt. Wie ist das bei den Reisen und Veranstaltungen der Porsche Experience?

Auch die Porsche Experience Gäste erwarten, dass Porsche nachhaltiger handelt und wir auch bei unseren Veranstaltungen verstärkt ökologische und soziale Aspekte berücksichtigen. Insbesondere das Bewusstsein für Klimaschutz wächst – sowohl auf Kundenseite als auch ganz klar bei uns. Das spiegelt sich auch in unseren strategischen Zielen wider: Porsche will bis 2030 über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg bilanziell CO₂-neutral sein.

Was tut Porsche konkret dafür, um diesen Prozess anzustoßen?

Nachhaltigkeit ist ein Schwerpunkt der Porsche Strategie 2030. Im Querschnitt stehen ökologische und soziale Aspekte sowie eine verantwortungsvolle Unternehmensführung im Fokus des Unternehmens. Dies betrifft auch die Angebote der Porsche Experience. So verfolgen wir beispielsweise bei der Reduzierung unserer CO₂-Emissionen drei Grundsätze: „Vermeiden, Reduzieren, Kompensieren“. Das heißt: Alle CO₂-Emissionen werden maximal vermieden oder reduziert. Erst wenn diese Möglichkeiten ausgeschöpft sind, setzen wir auf sorgfältig ausgewählte Kompensationsmaßnahmen, um die Lücke zur bilanziellen CO₂-Neutralität zu schließen.

Wie genau werden Reisen und Veranstaltungen von Porsche Experience nachhaltiger?

Das fängt schon bei der Planung an. Indem wir unsere Veranstaltungsprogramme und -termine geschickt ausrichten, vermeiden wir nicht notwendige Fahrzeugtransporte zwischen den einzelnen Destinationen. Die gleiche Strategie verfolgen wir auch beim Einsatz unserer Mitarbeiter. Unsere Teams haben längere Einsätze vor Ort, damit sie möglichst nicht zwischen Einsatzorten hin- und herreisen müssen. Das hat natürlich weitere positive Effekte, die nicht unmittelbar mit dem Klima zu tun haben. Zum Beispiel bei der Porsche Travel Experience. Unsere Mitarbeiter lernen durch ihre längeren Aufenthalte vor Ort die Destinationen noch besser kennen und können unseren Kunden so noch exklusivere Einblicke gewähren. Auch bei der Wahl der Hotels und Restaurants ist uns nachhaltiges Engagement wichtig. So suchen wir bewusst nach Restaurants, die unseren Gästen saisonale und regionale Speisen servieren und verzichten so weit wie möglich auf Buffets. Das steigert die kulinarischen Erlebnisse oft noch weiter und wir vermeiden, dass Lebensmittel in größerem Umfang entsorgt werden müssen.

Bedeutet das, dass Nachhaltigkeit Reisen und Veranstaltungen der Porsche Experience noch interessanter macht?

Ganz genau! Seit wir unsere Dienstleister verstärkt nach nachhaltigen Gesichtspunkten aussuchen, sind wir zum Beispiel auf eine Reihe besonders außergewöhnlicher Hotels und Restaurants gestoßen. Betreiber, die selbst viel Wert auf ökologische und soziale Aspekte legen, haben oft außergewöhnliches zu bieten und sind wahre Geheimtipps mit Charme. Das passt perfekt zu unserer eigenen Philosophie. Und zur Erwartungshaltung unserer Gäste.

VIRTUELL ANS LIMIT GEHEN

VIRTUELLE RACING-SIMULATIONEN BEGEISTERN HOBBY- UND PROFI-RENNFAHRER AUF DER GANZEN WELT. MIT DER NEUEN VIRTUAL TRACK EXPERIENCE KANN JETZT JEDER VIRTUELL DAS ECHTE RENNSTRECKEN-FEELING ERLEBEN.

Text **Elisa Weber**
Fotos **Porsche AG**

Simulated Racing, kurz Sim Racing, ist im professionellen Rennsport längst etabliert – immer mehr junge Rennfahrer trainieren am Simulator, steigen von da direkt ins echte Fahrzeug und fahren fantastische Resultate auf der Rennstrecke ein. Immer häufiger begeistert Sim Racing aufgrund seiner vielfältigen Trainingsmöglichkeiten aber auch Fahrer, die sich bisher auf das „echte“ Fahren auf der Rennstrecke konzentriert haben.

In den vergangenen Monaten herrschte in vielen Bereichen Stand-by-Modus. Echtes Fahren auf der Rennstrecke, war – wenn überhaupt – nur eingeschränkt möglich. Das bedeutete aber keinesfalls Stillstand – im Gegenteil: Die Porsche Experience nutzte die Zeit und erweitert ihr Angebot um die Virtual Track Experience. Und bringt mit dieser virtuellen Trainingsmöglichkeit die Rennstrecke direkt ins Wohnzimmer. So lässt sich virtuell an den individuellen Fahrkünsten feilen und Spaß auf der Rennstrecke haben.

Nach dem initialen Setup auf der eigenen Hardware stehen Sim Racern während des virtuellen Trainings auf Wunsch erfahrene Instrukteure der Porsche Track Experience zur Seite. Sie können dabei sowohl als Beifahrer im Cockpit agieren oder zur Demonstration auch selbst das Steuer übernehmen. Im Lead-Follow-Format lassen sich Ideallinie, Brems- und Beschleunigungspunkte, sowie Überholmanöver simulieren und trainieren. Und im Gegensatz zum Fahren auf der echten Rennstrecke können Grenzbereiche hier gefahrlos bis zum Maximum ausgereizt werden.

Neben den individuellen Coaching-Sessions kann jeder Sim Racer auf den wöchentlich wechselnden Rennstrecken jederzeit nach Belieben selbständig an der eigenen Performance feilen – Adrenalinkick inklusive. Das Know-how, das Sim Racer während der virtuellen Sessions aufbauen, können sie bei anderen Rennsportsimulationen anwenden, aber auch für die nächste

Porsche Track oder Racing Experience nutzen. Im Vorfeld der Veranstaltung bereits die Strecke kennenlernen, kritische Manöver trainieren und unter realen Bedingungen in der Simulation fahren, ist eine ideale Vorbereitung.

Ersetzt die Virtual Track Experience „the real thing“? Nein! Aber es ist eine fantastische Ergänzung zu dem bestehenden Programm, bietet noch mehr individuelle Trainingsmöglichkeiten und vor allem unbegrenzten Spaß auf unterschiedlichsten Rennstrecken.



BERND

DER SCHNELLE MIT DER UHR



Seine Glückszahl ist die 7, die Uhr auf seinem Helm zeigt 10:10. Bernd hat die Zeit aus der Werbung übernommen, weil sie ihn an ein Lächeln erinnert. Die Tag Heuer Carrera Heuer 01 leistete sich der Unternehmer vor wenigen Jahren zum 30. Geburtstag. Zeitgleich startete er mit dem Amateur-Motorsport. Weil er im Auto keine Uhr trägt, ließ er sie sich auf dem Helm verewigen. Am liebsten fährt er die Arembergkurve auf der Nordschleife, die liegt ihm: „Schnell ankommen und schnell wieder rausfahren“, sagt Bernd und blickt auf die Uhr.

ALEXANDER

DER MUTIGE, DER MIT DEM WOLF FÄHRT



Sein Lebensmotto „Never give up!“ erinnert Alexander stets daran, an seinen Zielen festzuhalten. In seiner Schulzeit begleitete ihn das Gefühl, nicht gut genug zu sein. Heute macht er auf seine Leseschwäche aufmerksam, um anderen Betroffenen das Gefühl zu vermitteln, dass sie trotz Legasthenie all ihre Träume verwirklichen können. Auf seinem Helm teilen sich die deutsche und die mexikanische Flagge die Seiten, zeigen seine Herkunft. Ein Wolf, sein Lieblingstier, ist obendrauf verewigt. Ein Rudeltier, hungrig nach mehr, angriffslustig und siegessicher. „Das Wolfsgesicht symbolisiert für mich das gute Gefühl, im Rennsport niemals allein zu sein und stets ein Team hinter mir zu haben.“

ANDREAS

DER PRÄZISE MIT DEM JETHELM



„Da er noch nie Pech gebracht hat, ist er vielleicht ein Glücksbringer“, sagt Andreas über seinen weißen alten Jetheilm mit den vielen kleinen Kratzern. Wenn er ihn nicht gerade bei Veranstaltungen der Porsche Experience trägt, fährt er ihn in seinem 911 GT3 spazieren. Am Bilster Berg verabschiedete sich mitten in einer Kurve sein Visier. „Geht auch ohne“, findet Andreas. Beruflich ist der 61-Jährige als Mikrochirurg tätig und lasert Augen. Jeden Tag beweist er seine Feingefühligkeit, 50 µ, gesprochen „Mü“, aus der freien Hand sind seine Grenze. Auf der Rennstrecke fährt er sich den Kopf frei. Jenseits von Müs.

GABRIEL

DER STOLZE MIT DER GLÜCKSZAHL



Seine Lieblingsfarbe ist Grün, seine Glückszahl die 21. Mit dem Aufsetzen des Helms verschwindet Gabriel in einer anderen Welt. Dann dreht sich alles nur noch um die Ideallinie und ums Gewinnen. Der gebürtige Italiener hat Level 1 und 2 der Racing Experience durchlaufen. Seine zwei Helden Ayrton Senna und James Hunt zieren die Rückseite des Helms. „Senna, einer der besten und schnellsten Rennfahrer aller Zeiten“, und Hunt, der ihn immer daran erinnert, dass Rennen fahren vor allem Spaß machen sollte. Oben thront die Triskele, das Symbol der Dreieinigkeits, das die drei Eckpunkte der Insel Sizilien ebenso charakterisiert wie die Sonne und den Lebensweg. Ein Stück Heimat für Gabriel – auf jeder Rennstrecke dieser Welt.

HELMGEFLÜSTER

Sie schützen den Kopf und können zugleich Botschaften transportieren. Während Rennfahrer früher über viele Jahre hinweg mit demselben Helmdesign Geschichte geschrieben haben, ändern es viele Profis heute von Saison zu Saison. Wir haben uns an den Rennstrecken umgesehen und vier Teilnehmer der Track and Racing Experience samt ihrer Kopfbedeckung eingeladen zu: „Zeig mir deinen Helm und ich sag dir, wer du bist!“



Text Christina Rahmes
Foto Stefan Hohloch,
Deckbar Photographie

GUTES DESIGN IST EHRlich



Professor Ferdinand Alexander Porsche: „Ein formal stimmiges Produkt braucht keine Verzierung“. In den sechziger Jahren schuf F. A. Porsche eine Legende – das Modell 911. Es wurde zur Ikone und prägt den Geist von Porsche bis heute.

Die P'8479 war sogar auf dem Cover der Rolling Stone-Ausgabe vom Oktober 1981 zu sehen. Die Titelseite zierte das Portrait einer bekannten japanisch-amerikanischen Künstlerin und Aktivistin, zu deren Signature-Look die P'8479 gehörte. Das Foto wurde weltberühmt – und damit auch diese besondere Shield-Sonnenbrille von Porsche Design.



Kaum irgendwo lässt sich die Essenz der Marke Porsche besser mit allen Sinnen erleben als bei einer Veranstaltung der Porsche Experience. Wenn man ans Fahrzeug tritt, der Linienführung der Karosserie folgt, der Blick auf die Instrumente fällt, man das Lenkrad umgreift und die schönsten Straßen und Rennstrecken selbst erfährt. Immer spürt man, was einen Porsche wirklich ausmacht: Technische Exzellenz gepaart mit einer klaren Designlinie. Zwei Ideen, die Porsche seit jeher prägen.

Text **Elisa Weber**

Fotos **Studio F. A. Porsche**

Am Beginn der Marke Porsche steht ein Zitat von Ferry Porsche: „Am Anfang schaute ich mich um, konnte aber den Wagen, von dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich, ihn mir selbst zu bauen.“ Kompromisslos, technisch exzellent und auf höchste Performance optimiert. Und auch sein ältester Sohn, Professor Ferdinand Alexander Porsche – auch als „Butzi“ bekannt – der Vater des 911-Designs, folgte bei der Gründung seines Designstudios 1972 klaren

Visionen: „Gutes Design ist oft überraschend einfach“ und „Gutes Design soll ehrlich sein“. Nach seinen Vorstellungen bedeutet das, die Funktionalität zu optimieren. Die Form kompromisslos auf das Wesentliche zu reduzieren. Das Bekannte überwinden, um immer wieder die neue, beste Lösung zu suchen. Im Grunde vereint Porsche Design damit die Grundsätze der beiden prägenden Persönlichkeiten der Porsche Firmengeschichte – und das seit mittlerweile nahezu 50 Jahren.

Schon im ersten Produkt des neugegründeten Design Studios findet sich diese einzigartige Verbindung von Funktionalität und Ästhetik wieder, die bis heute alle Porsche Design Produkte prägt. Inspiriert von der reinen Ästhetik der auf absolute Funktionalität optimierten Rennwagen-Armaturen, bei denen der Pilot auf einen Blick alle wichtigen Informationen wahrnehmen können muss, entstand der „Chronograph 1“. Ein Design-Klassiker im Uhrenbereich, der auch heute noch beeindruckt. Ebenso wie die Sonnenbrillen der Porsche Design Eyewear Kollektion, die überraschende Funktionalitäten mit bester Qualität vereinen. Zum Beispiel die P'8479. Ihre große Monoscheibe maximiert das Sichtfeld, lenkt dadurch aber gleichzeitig die Blicke auf sich. Auch die legendäre zusammenklappbare Pilotenbrille aus Titan, oder die Modelle mit innovativer Wechselglasmechanik und selbstfixierenden Gläsern beweisen, welche herausragende Design-Ikonen aus der Kombination von Funktionalität und Ästhetik hervorgehen können, wenn sie im Studio F. A. Porsche in Zell am See entwickelt und gestaltet werden. Seit 2005 sorgt dort mittlerweile Roland Heiler als Managing Director und Chefdesigner von Porsche Design dafür, dass neben zahlreichen klassischen Accessoires wie Uhren, Brillen und Schreibgeräten für die Marke Porsche Design auch Industrieprodukte, Haushaltsgeräte und Gebrauchsgüter für international bekannte Auftraggeber entstehen, die vor allem eines vereint: Was hier designt wird, trägt die DNA von Porsche in sich.



Seit 2005 leitet Roland Heiler als Managing Director und Chefdesigner die Geschicke des Studio F. A. Porsche in Zell am See. Er begann seine Karriere als Junior-Designer bei Porsche und war später Direktor des Porsche Styling Studios in Kalifornien.



ELAN AMPHIBIO SKI SERIE Das Streben nach der perfekten Linie eint den Designer beim Entwurf des nächsten Porsche, mit dem Skifahrer beim Wunsch, sie im unberührten Schnee zu hinterlassen. Dynamisch, wendig und mit zeitlosem Design auch ein ästhetisches Fahrerlebnis.



VEUVE CLICQUOT VERTICAL LIMIT Madame Clicquot war eine kühne Geschäftsfrau. Kompromisslos handelte sie nach dem Motto: „Nur eine Qualität, und zwar die Beste“. Für die Kühlung ihrer Champagner ist daher der Monolith von Porsche Design die konsequente Lösung.

CHROMA MESSERSET TYPE 301 Bei kaum einem Werkzeug steht die Funktionalität derart im Mittelpunkt wie bei den Messern eines Chefkochs. Dass daraus auch eine Freude für das Auge wird, dafür sorgt das Design von Porsche Design.



SOLID FOUNTAIN PEN Jeder Porsche ist ein Ausdruck von persönlichem Stil und Individualität. Das Porsche Design Writing Tool verbirgt im Schaft eine innovative Mechanik und verleiht mit seiner reinen Silhouette jeder Handschrift eine noch individuellere Note.

247 BILLIARDS BILLIARDTISCH Auch beim Billiard geht nichts über absolute Präzision. Ein gezielter Stoß und die Kugel versinkt in der Tasche. Die Regeln sind simpel, der Tisch reduziert auf das Wesentliche – skulptural, zeitlos und exklusiv.



AIRFLY TURBO P1 Das puristische Gehäuse aus Aluminium, ein klassischer Werkstoff des Autobaus. Im Handling optimiert durch die klare Aufteilung zwischen Griff und Body. Nicht nur optisch ansprechend, sondern überzeugt auch mit neuester Technologie.

PORSCHE E BIKE CROSS Porsche setzt Elektromobilität konsequent nicht nur auf vier, sondern auch auf zwei Rädern um. Die organische Form des Carbon-Rahmens lässt die typische Linienführung von Porsche erkennen. Das E-Bike verbindet Abenteuerlust mit Stil.



ADAM HALL LAUTSPRECHER MAUI P900 Auch guter Sound will designt sein. Form und Funktionalität akustisch und optisch zu verbinden – wenn dabei neben Porsche Design ein Sound-Profi wie Adam Hall mit im Boot ist, ist das visuelle und das akustische Erlebnis garantiert.



DAS ERSTE VOLLELEKTRISCHE CROSS-UTILITY-VEHICLE

DER TAYCAN
CROSS TURISMO

Das nächste Kapitel in der Geschichte des Taycan ist geschrieben. Der Taycan Cross Turismo – 100 Prozent elektrisch, 100 Prozent dynamisch, 100 Prozent bereit für Abenteuer. Ab 2022 zum Beispiel auch im Rahmen der Porsche Experience.

Die DNA vom Taycan geerbt, besticht der Taycan Cross Turismo durch kompromisslose Dynamik und ein besonderes Fahrerlebnis. Sportlich, stark, zuverlässig. Bei jedem Wetter und auf jedem Fahrbahnuntergrund – ob Landstraßen, Autobahnen oder auch einmal abseits befestigter Straßen. Ein eleganter Begleiter für die Stadt und gleichzeitig auch für Wochenendausflüge auf dem Land, mit einem Kofferraum, der ausreichend Platz für Sportausrüstung und Gepäck bietet.

Er verfügt über einen innovativen Elektroantrieb mit 800-Volt-Architektur, der im Taycan Turbo S Cross Turismo 460 kW (625 PS) im Overboost-Modus bei Launch Control sogar bis zu 560 kW (761 PS) leistet. Damit beschleunigt er von Null auf 100 km/h in 2,9 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h.

Im Design zeigt der Taycan Cross Turismo die typische Porsche Flyline mit nach hinten abfallender Dachlinie. Die spezielle Karosserieform des CUV sorgt für noch mehr Kopffreiheit auf den Rücksitzen und das optionale Panorama-Glasdach verleiht noch einmal ein großzügigeres Raumgefühl.

Der Taycan Cross Turismo ist für Menschen mit einem aktiven, vielseitigen Lebensstil gemacht. Für Menschen, die Komfort und dynamische Agilität schätzen. Für Menschen, die den Weg auch mal verlassen. Für Menschen, die auf Nachhaltigkeit genauso viel Wert legen wie auf Tradition, Leistung oder Design.

Die vier Varianten des Taycan Cross Turismo



Taycan 4 Cross Turismo, Taycan 4S Cross Turismo, Taycan Turbo Cross Turismo und Taycan Turbo S Cross Turismo. Alle vier Modelle sind standardmäßig mit der Performancebatterie Plus mit 93,4 kWh, adaptiver Luftfederung inkl. PASM (Porsche Active Suspension Management) sowie einem Allradantrieb mit PTM (Porsche Traction Management) ausgestattet.

Nur 5 Minuten



Der Taycan 4 Cross Turismo kommt auf eine Reichweite von bis zu 456 Kilometer (WLTP). Unter optimalen Bedingungen¹ lässt sich Energie für 100 Kilometer Reichweite mit einer Ladeleistung von 270 kW in nur fünf Minuten nachladen.

Mehr Bodenfreiheit



Das Off-Road-Design-Paket bietet im Vergleich zur Limousine bis zu 30 Millimeter zusätzliche Bodenfreiheit – perfekt für Fahrten abseits befestigter Straßen.

Smartes Cabin Cockpit



Im Innenraum wurden mechanische Schalter fast gänzlich durch digitale Schaltflächen mit Touch-Funktion ersetzt. Das Kombiinstrument auf der Fahrerseite besteht aus einem 16,8-Zoll Curved Display und außenliegenden Bedienfeldern. In der Mittelkonsole befindet sich das 10,9-Zoll Zentralsdisplay mit Direct Touch Control. Optional kann die Instrumentierung um einen weiteren Bildschirm für die Beifahrerseite erweitert werden.

BEGEGNUNG DER GENERATIONEN

Straße oder Rennstrecke? Bei Porsche wurde diese Frage von Anfang an mit einem eindeutigen „sowohl, als auch“ beantwortet. Was sich auf den ersten Blick nach einem Kompromiss anhört, ist im Falle von Porsche das genaue Gegenteil: eine spannende Symbiose. Die Zahlen- und Buchstaben-Kombinationen, die diesem Zusammenspiel Ausdruck verliehen, wechselten über die Jahre: GS, R, RS, CS, GT oder in der aktuellen Inkarnation GT3 – natürlich in Verbindung mit der magischen Ziffer 911. Egal in welcher Kombination, immer waren diese Porsche Modelle Ausweis besonderer Sportlichkeit. Ideal, um sowohl auf der Straße als auch auf der Rennstrecke höchste Performance zu bieten. Kein Wunder, dass die jeweils aktuellen GT3 Modelle immer auch das Rückgrat vieler Porsche Track Experience Veranstaltungen bilden. Egal, ob die Kundinnen und Kunden ihre eigenen Fahrzeuge auf die Rennstrecke mitbringen, oder ob sie ein Leihfahrzeug der Porsche Track Experience für einen Tag oder ein Wochenende nutzen.

Text **Berthold Dörrich**

Fotos **Katja Dalek**



Einer der Urväter der Idee, einen 911 besonders leicht und besonders potent zu machen, um auf der Straße wie auf der Rennstrecke außergewöhnliche Fahrleistungen zu ermöglichen, ist der 911 Carrera RS 2.7. Auf dem Pariser Autosalon 1972 vorgestellt, sollten ursprünglich nur 500 Exemplare gebaut werden, um eine Homologation für den Rennsport zu erlangen. Schon nach vier Wochen waren sie ausverkauft. Dass es am Ende der nur etwas mehr als einjährigen Bauzeit 1.580 Exemplare wurden, spricht für den Erfolg der Idee, nach der weniger (Gewicht) am Ende mehr (Fahrvergnügen) bietet. Natürlich in Verbindung mit nochmal erhöhter Motorleistung und Optimierungen

Herausforderungen für die Entwickler größer macht, mit jeder Generation weitere Verbesserungen zu realisieren.

Und so teilt der aktuelle GT3 natürlich außer Familien-DNA und dem grundsätzlichen Fahrzeugkonzept des Heckmotor-Sportwagens mit dem historischen RS 2.7 einige weitere Gemeinsamkeiten. Mehr Leistung zum Beispiel. Während der RS 2.7 damals 80 PS (59 kW) mehr als die Basis-Version bot, stehen im aktuellen GT3 immerhin 125 Extra-PS (92 kW) gegenüber dem 911 Carrera zur Verfügung. Oder weniger Gewicht durch leichtere Materialien – eine Fronthaube aus Kohlefaser beispielsweise. 1972 musste dieses



der Aerodynamik. Das äußerlich sicher auffälligste Merkmal des 911 Carrera RS 2.7 war deshalb der fest verbaute Heckspoiler – 1972 ein absolutes Novum für ein Serienfahrzeug. Und heute, fast 50 Jahre später, eindeutiges Signal dafür, dass es sich um ein besonders wertvolles Exemplar der frühen Modellgeschichte handelt.

Viele dieser Ideen und auch das optische Signal der prägnanten Heckgestaltung hat auch der aktuelle 911 GT3 der Generation 992 von seinem Urvater geerbt. Warum ändern, wenn es sich als gut und erfolgreich erwiesen hat? Was natürlich nicht Stillstand bedeutet, sondern nur die

Vorhaben noch mit Hilfe besonders dünner Karosseriebleche in die Tat umgesetzt werden. Immerhin bestand die „Entenbürzel“-Motorhaube bereits damals aus leichtem Kunststoff.

Lust auf ein paar schnelle Kurven auf Straße und Rennstrecke macht der Urvater beim Aufeinandertreffen der Generationen jedenfalls genauso wie sein aktueller Nachfahre. Wie schön, dass nur wenige Kilometer von Zuffenhausen entfernt eine ehemalige Bergrennstrecke auf uns wartet, die die Qualitäten einer öffentlichen Straße und die einer Rennstrecke in sich vereint. 4,2 Kilometer lang ist die Straße hinauf zur Ruine Hohenneuffen. Langgezogene Kurven,

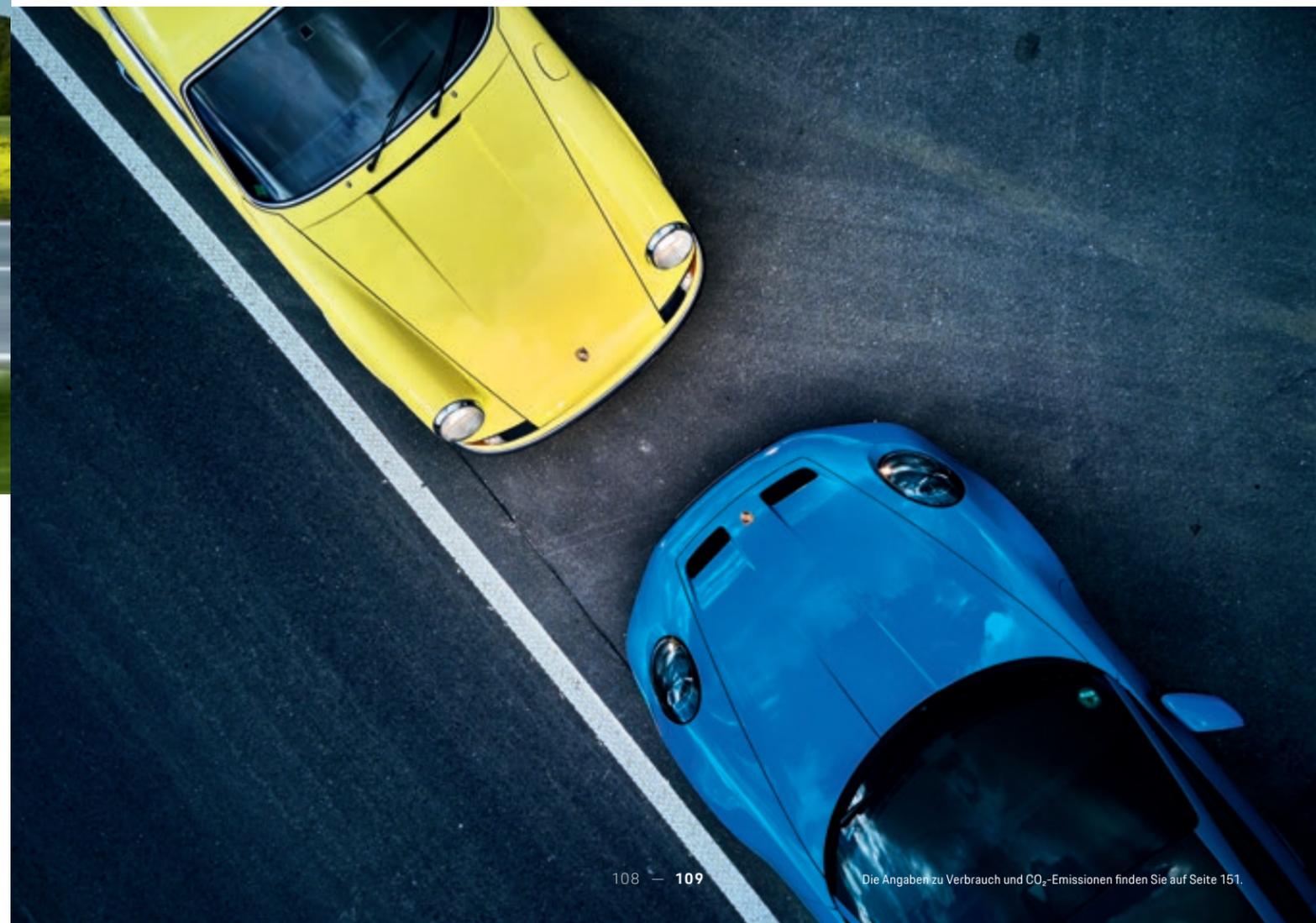
Lust auf ein paar schnelle Kurven auf Straße und Rennstrecke macht der Urvater beim Aufeinandertreffen der Generationen jedenfalls genauso wie sein aktueller Nachfahre.



Spitzkehren und schnelle Geraden sind ideal, um die Idee eines schnellen und leichten Elfers zu testen. Das wussten die Ingenieure von Porsche schon ein paar Jahre bevor der RS 2.7 dann letztendlich vorgestellt wurde. „911 R“ hieß der Prototyp, mit dem Porsche Werksfahrer Gerhard Mitter 1967 den Berg am Hohenneuffen erstürmte und die Richtigkeit des „Leicht-und-stark-Konzeptes“ unter Beweis stellte. Der RS 2.7, der ursprünglich nur zu Homologationszwecken für die Teilnahme an Rennen gebaut wurde, lässt auch heute noch erahnen, was es bedeutet haben muss, mit

dem damals schnellsten Serienfahrzeug Deutschlands auf einer engen Landstraße unterwegs zu sein. Auch fast fünfzig Jahre nach seiner Präsentation fühlt er sich dank seines geringen Leistungsgewichts noch immer schnell an. Kommt mit einem Nachdruck aus den Kurven, dass es eine wahre Freude ist. Man hat das Gefühl, jedes Steinchen am Lenkrad zu spüren, jede kleine Veränderung des Asphalts an der Hinterachse. Begleitet von dem unnachahmlichen „Sägen“ des Sechszylinders im Heck. Pur, ungefiltert, faszinierend.

Auch fast fünfzig Jahre nach seiner Präsentation fühlt er sich noch immer schnell an. Kommt mit einem Nachdruck aus den Kurven, dass es eine wahre Freude ist.





Während der RS 2.7 damals 80 PS (59 kW) mehr als die Basis-Version bot, stehen im aktuellen GT3 immerhin 125 Extra-PS (92 kW) gegenüber dem 911 Carrera zur Verfügung.

Dem Potential des aktuellen GT3 hingegen kann selbst die ehemalige Bergrennstrecke in keiner Weise gerecht werden. Nirgends wird der Fortschritt im Sportwagenbau so schnell so deutlich wie hier. 510 PS, 470 Newtonmeter und eine Höchstzahl von 9.000 Umdrehungen lassen sich im Rahmen der geltenden Verkehrsvorschriften auf dieser Strecke nicht einmal in ihren Ansätzen an ihre Grenzen bringen. Auch wenn die hoch über uns thronende Burg-

ruine Erinnerungen an den Nürburgring weckt: Wir sind auf öffentlicher Straße unterwegs. Bevor dem GT3 hier das Potenzial ausgeht, geht uns die Straße aus, so dass wir es heute nochmal entspannter angehen lassen. Nicht, ohne uns sicher zu sein, uns umgehend bei einer der nächsten Porsche Experience Veranstaltungen am Nürburgring anzumelden, um den Grenzen dieses Track-Tools etwas näher zu kommen.

Bevor dem GT3 hier das Potenzial ausgeht, geht uns die Straße aus, so dass wir es heute nochmal entspannter angehen lassen.



TRACK EXPERIENCE

114 DER NEUEINSTEIGER

Aller Anfang ist ganz leicht bei der Track Experience. Zwei Tage mit Sigurd, der schnell über sich selbst hinausgewachsen ist.

124 100 JAHRE VOLLGAS

Monza – kaum ein Ort steht so sehr für pures Racing wie der Königliche Park in der Nähe Mailands. Porsche Werksfahrer Gianmaria Bruni sagt, was Track Experience-Piloten hier erwartet.



GET BACK ON

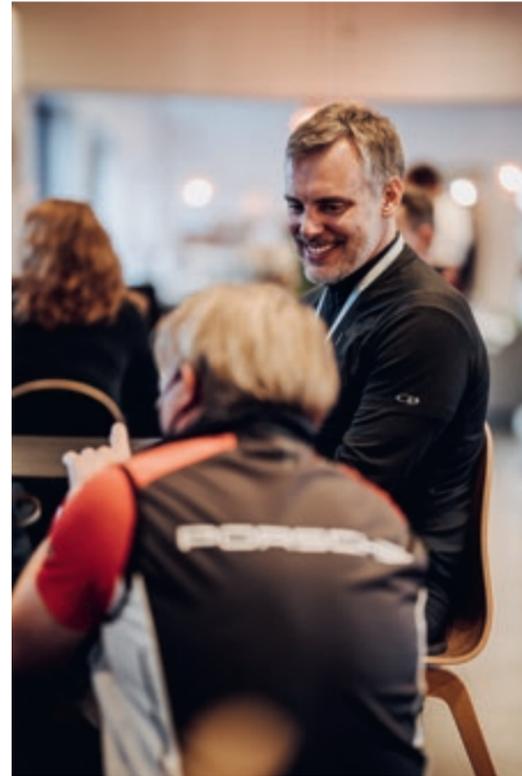
TRACK!

DER NEU EIN STEI GER

Erst hatte er weiche Knie – dann ist er über sich selbst hinausgewachsen. Die Faszination für Porsche packte Sigurd erst vor Kurzem. Dafür so richtig. Das Performance-Training der Track Experience ist für jedermann, und aller Anfang total unkompliziert. Wir haben Sigurd begleitet.

Text **Christina Rahmes**
Fotos **Klaus Schwaiger**

Seinen Instrukteur kennt Sigurd bereits vom Precision-Training in Leipzig. Es gibt keine Frage, die ihm André in den kommenden zwei Tagen nicht beantworten wird.



Wenn er sich einmal wieder auf der Nürburgring-Nordschleife überschätzt hatte, dann drückte er einfach den Restart-Knopf. Alles auf Anfang. Wie einfach! In seinem Simulator in Kitzingen trainierte Sigurd seit dem Winter 2020 für die legendäre Grüne Hölle. „Die Nordschleife hat mich schon immer interessiert, sie ist weltbekannt und blickt auf eine fast 100-jährige Historie zurück“, fasst er seine Faszination für den 20,83 Kilometer langen Track zusammen. Immer wieder versuchte Sigurd, die Auslaufzonen der 12 Meter breiten Strecke virtuell erst gar nicht zu benötigen. Zur Vorbereitung auf das Performance-Training der Porsche Track Experience schickte ihm der Veranstalter Videos, mit denen er die 33 Links- und 40 Rechtskurven in der Theorie noch besser kennenlernen durfte. „Ich absolvierte vorher Precision-Trainings in Baden-Baden und Leipzig und freute mich sehr auf die nächste Lernkurve“, sagt Sigurd, den seine Partnerin Astrid in die Eifel begleitete. „Die Topografie und die rasche Abfolge der mittelschnellen und schnellen Kurven erfordert Perfektion. Die Grüne Hölle verzeiht wenige Fehler“, sagt der 42-Jährige und lacht, während er sich den Helm aufsetzt und von Instrukteur André das HANS Sicherheitssystem erklären lässt. Es schützt vor einer Überdehnung der Halswirbelsäule und hält den Kopf bei einer starken Verzögerung im Bereich der Kopfstütze zurück.

»Ich absolvierte vorher Precision-Trainings in Baden-Baden und Leipzig und freute mich sehr auf die nächste Lernkurve.«



Die Nürburgring-Nordschleife hat Sigurd schon immer gefesselt. In seinem Simulator im heimischen Unterfranken absolvierte er bereits viele Runden, nach ein paar Stunden auf dem Fahrsicherheitszentrum darf er die echte Grüne Hölle erfahren.

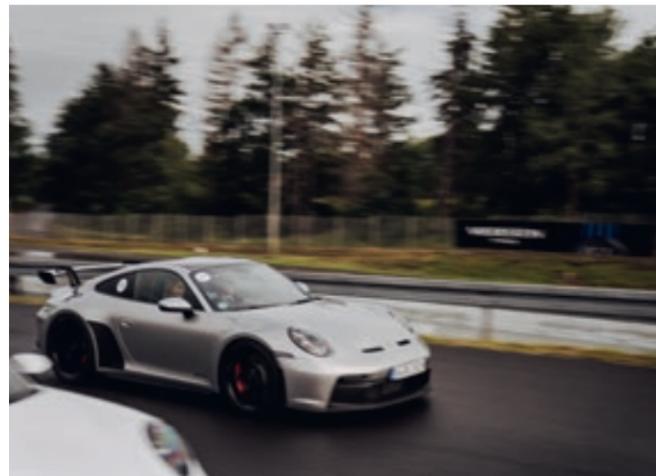


Bei Regen lernen die Teilnehmer die bestmögliche Linie bei schlechtestmöglichen Bedingungen. Sigurd freut das schlechte Wetter.



»Die Vorstellung, mit meinem eigenen GT3 zur Nürburgring-Nordschleife zu fahren, an einem Programm der Porsche Experience teilzunehmen und am nächsten Tag auf Achse zurückzufahren ist einfach genial.«

Im heimischen Unterfranken führt Sigurd die Druckerei seiner Vorfahren in vierter Generation. Passend zur Region produziert er mit seinem Team Weinetiketten, die besonders veredelt werden. Der studierte Diplom-Ingenieur aus der Elektrotechnik ist mit dem Betrieb aufgewachsen, seit mehr als zehn Jahren trägt er die Verantwortung. Er ist passionierter Taucher und liebt das damit verbundene Reisen und Fotografieren. „Ich fotografiere am liebsten Tiere“, erzählt Sigurd, der von einer Afrikareise träumt. „Und von einem eigenen Porsche 911 GT3“, schiebt er schnell hinterher, schließlich wäre ein solcher Sportwagen für ihn der perfekte Ausgleich zum Alltag. „Die Vorstellung, mit meinem eigenen GT3 zur Nürburgring-Nordschleife zu fahren, an einem Programm der Porsche Experience teilzunehmen und am nächsten Tag auf Achse zurückzufahren ist einfach genial“, sagt er und blickt zu Astrid, die seine Aussage mit einem Nicken bestätigt. Sie hat Freude als Beifahrerin, gestern Vormittag – am Tag 1 des Programms – saß sie neben Sigurd, als dieser verschiedenste Übungen am Fahrsicherheitszentrum des Nürburgrings absolvierte. Das Hauptaugenmerk des Trainings liegt auf der weiteren Verbesserung der Fahrzeugbeherrschung. Neben dem Theorieteil zum Thema Sicherheit beinhalten die Stunden das kontinuierliche Kennenlernen und optimierte Durchfahren von Kurven. „Das punktgenaue Anbremsen und die ruhigen Lenkbewegungen sind Übungssache. Dank der professionellen Anleitung und Bewertung meiner Fahrten konnte ich viel mitnehmen“, resümiert Sigurd seinen Lernerfolg. Auf einer bewässerten sogenannten Schleuderplatte trainierte er sowohl seine Blick- und Lenktechnik als auch seine Reflexe beim schnellen Gegenlenken. „Das war sehr spannend, schließlich wusste ich beim Anfahren noch nicht, in welche Richtung der Porsche gleich ausbrechen wird. Wird er über- oder untersteuern? Schleudert die Platte nach links oder rechts? Eine großartige Übung, nicht zuletzt für die Reaktionsfähigkeit.“



Vor allem zu Beginn wechseln sich praktische Übungen mit Theorieteil ab. Instrukteur André (links im Auto) zeigt die richtige Sitzposition, Sigurd (rechts) nimmt viel mit nach den zwei Tagen.



Porsche war für Sigurd schon immer ein Begriff: „Jedes kleine Kind dreht sich nach einem Elfer um. Die Form ist einfach unverkennbar“, erzählt er. Und doch dauerte es fast 40 Jahre, bis ihn die Faszination packte. Eines Tages hat ihn ein Freund zu einem Event im Porsche Zentrum Würzburg mitgenommen, kurz nach der Vorstellung des aktuellen Elfers vom Typ 992. „Das war mein erster richtiger Kontakt zu Porsche und ich habe mich sofort in die Marke verliebt.“ Er füllt einen Feedback-Flyer aus und gewinnt wenig später eine Probefahrt mit einem Modell seiner Wahl. Er entscheidet sich für einen 911 Carrera 4S, mit dem er ein Wochenende lang die Romantische Straße in Franken erkundet, eine der ältesten Ferienstraßen des Landes. Heimspiel für ihn – und doch etwas ganz Besonderes mit einem Sportwagen aus Zuffenhausen. „Ich hätte nie gedacht, dass ein Porsche auf Landstraßen so viel Freude macht“, berichtet er. Zwei Jahre später darf er den neuen 911 GT3 über die Rennstrecke pilotieren, die ihn schon immer fesselte.

Sigurd stellt sich den Sitz des 911 GT3 ein, den er sich für das zweitägige Programm vom Veranstalter ausgeliehen hat. André hilft ihm, die richtige Position mit Helm und HANS Sicherheitssystem zu finden, Astrid nimmt bereits auf dem Beifahrersitz Platz. Der Unternehmer freut sich, dass es regnet: „So lerne ich die bestmögliche Linie bei schlechtmöglichen Bedingungen.“ Bevor nachher Freies Fahren auf dem Programm steht und Astrid das Cockpit verlassen muss, führt Instrukteur André die kleine Gruppe von vier Sportwagen über die Strecke, deren Fahrbahnzustände sich fast so häufig abwechseln wie Kuppen und Senken. „Hinter ihm zu fahren, tut gut. Er erzählt Interessantes zu den Kurven und erklärt die Unterschiede der Ideallinien im trockenen und nassen Zustand“, sagt Sigurd nach zwei Runden hinter André. „Ich als Anfänger lenke viel zu viel und zu ruckartig, außerdem bin ich nicht immer im richtigen Gang, um das Fahrzeug ruhig in eine Senke zu manövrieren.“ Die Tipps des Instrukteurs geben ihm Selbstbewusstsein, schon am Ende des ersten Tages hat er verinnerlicht, welche Kurve er in welchem Gang anfahren sollte. Am Abend wird er sich die Daten auf der Track Precision App von Porsche ansehen, um es am zweiten Tag dort langsamer angehen zu lassen, wo er am ersten zu früh Gas gegeben hat. „Als das Heck heute ein wenig tänzelte, hatte ich sofort weiche Knie. Zum Glück haben mir die Assistenzsysteme geholfen“, erzählt Sigurd erleichtert. Schon wenige Runden später fand er zu neuem Selbstbewusstsein zurück, vertraute sich und dem Fahrzeug. „Ein paar Regenrunden sind super fürs Selbstvertrauen, denn auf nasser Fahrbahn fühlt sich der GT3 ganz anders an“, meint Sigurd, den das Können des Sportwagens begeistert. Er erkundigt sich nach dem nächsten Programm, an dem er mit der nun gewonnenen Erfahrung teilnehmen dürfte – und meldet sich gleich für das Master-Training an. Es ist an der Zeit, mehr Fahrpraxis zu erlangen, die eigenen Fähigkeiten zu optimieren, den Sportwagen noch besser spüren zu können. Außerdem möchte er internationale Rennstrecken kennenlernen, Spa-Francorchamps würde ihm auch gefallen, und die Theorie aus dem Simulator auf dem Track in die Praxis umwandeln. Was bleibt ist die Vorfreude auf das nächste Event – und der große Traum vom eigenen 911 GT3.

»Ein paar Regenrunden sind super fürs Selbstvertrauen, denn auf nasser Fahrbahn fühlt sich der GT3 ganz anders an.«



Auf dem Fahrsicherheitszentrum des Nürburgrings trainieren die Teilnehmer Fahrzeugbeherrschung, Blick- und Lenktechnik. Die bewässerte Schleuderplatte ist perfekt, um das schnelle Gegenlenken zu optimieren.

CHECKLISTE FÜR NEUEINSTEIGER

- Wer darf alles beim Performance-Training teilnehmen?**
All diejenigen, die das Precision-Training erfolgreich absolviert haben.
- Wie gut müssen meine Fahrfähigkeiten zu Beginn sein, um bei dieser Track Experience teilnehmen zu dürfen?**
Wir haben für jeden das richtige Programm – passend zu seinen Erfahrungen.
- Muss ich einen Sportwagen mitbringen?**
Nein, der Veranstalter verfügt über einen großen Pool an Mietfahrzeugen. Die Teilnahme im eigenen Fahrzeug ist jedoch möglich und wird zur Erzielung des bestmöglichen Lernerfolgs empfohlen.
- Ist ein Rennanzug vorgeschrieben?**
Nein, die Teilnehmer tragen sportliche und bequeme Kleidung sowie festes Schuhwerk.
- Ich habe keinen Helm, ist das schlimm?**
Sie können sich gerne einen Helm ausleihen, ebenso – in begrenzter Anzahl – ein HANS Sicherheitssystem.
- Darf ich meine Erfolge auf einer Kamera festhalten?**
Im Innenraum des Fahrzeugs dürfen Sie gerne eine Kamera anbringen, auf der Karosserie allerdings nicht.
- Was sollte ich beachten, wenn ich mit meinem eigenen Fahrzeug anreise?**
Dass der Luftdruck in den Reifen für die Rennstrecke passt, der Tank gefüllt ist und Sie eine geeignete Kfz-Versicherung abgeschlossen haben.
- Darf mich mein Kind begleiten?**
Das Mindestalter für eine Begleitperson beträgt 18 Jahre.
- Bekomme ich eine Erinnerung mit nach Hause?**
Jeder Teilnehmer erhält ein Trainingszertifikat und ein Gastgeschenk von Porsche.



»Als das Heck heute ein wenig tänzelte, hatte ich sofort weiche Knie. Zum Glück haben mir die Assistenzsysteme geholfen.«



TRACK EXPERIENCE

DAUER 1-2 Tage

TERMINE siehe Website zu aktuellen Informationen

VERANSTALTER SPORTTOTAL EVENT GmbH

Über sich selbst hinauszuwachsen ist mitunter gar nicht so schwierig. Eine Teilnahme an der Track Experience bietet sich dafür ganz wunderbar an, schließlich ist sie nach Level strukturiert. Als Teilnehmer können Sie Ihre Fahrfähigkeiten unter professioneller Anleitung nach und nach optimieren. Angeleitet von erfahrenen Instruktoren können Sie sich hier an die Ideallinie herantasten. Dabei nehmen Sie Ihre eigenen Stärken und Schwächen unter die Lupe, lernen mit den Herausforderungen verschiedenster Rennstrecken umzugehen und vertrauen Ihrem Fahrzeug und sich selbst von Runde zu Runde mehr. Über das Jahr hinweg werden für alle Level der Track Experience diverse Veranstaltungen in unterschiedlichen Ländern angeboten.

HIGHLIGHTS

- Nehmen Sie im eigenen Fahrzeug teil oder erleben Sie die Rennstrecke in einem Porsche Mietfahrzeug
- Optimieren Sie Ihre Fahrfähigkeiten unter professioneller Anleitung
- Durchlaufen Sie verschiedene Level
- Erleben Sie die besten, schönsten und anspruchsvollsten Rennstrecken Europas



Für mehr Informationen jetzt Code mit dem Handy scannen.
experience.porsche.com/TrackExperience

SERIE: **Legendäre Rennstrecken : #1 Gianmaria Bruni auf dem Autodromo Nazionale Monza**

Monza 100 Jahre Vollgas

Das Autodromo Nazionale Monza. Hier feierten die Rennteams von Porsche großartige Triumphe. Porsche Werksfahrer Gianmaria Bruni gewann in Monza sein erstes Rennen überhaupt. Und Teilnehmer der Porsche Track Experience können diese Legende jetzt selbst erfahren. Gianmaria Bruni erklärt, was sie dort erwartet.

Text Gerald Enzinger

Fotos Erhardt Szakacs, motorsportsimages.com, alamy

Monza, 25. April 1971.

Porsche am Weg zu einem spektakulären Doppelsieg beim legendären 1000-km-Rennen von Monza. Pedro Rodriguez/Jackie Oliver im 917K gewinnen vor ihren Markenkollegen Jo Siffert/Derek Bell. Hier befinden sie sich in der Parabolica-Kurve, die wie andere Passagen – etwa die Variante Ascari oder die beiden Lesmo-Kurven – schon alleine mit ihren berühmten Namen für die Faszination der Rennstrecke im Königlichen Park von Monza stehen. Porsche Werksfahrer Gianmaria Bruni weiß: „Diese Kurven kennt jeder Fan weltweit. Und wenn heute ein junger Rennfahrer erstmals nach Monza kommt, macht er hier ein Foto und schreibt stolz: ‚Seht her, ich bin in der Parabolica.‘ Wobei ausgerechnet diese Kurve nun auch einen anderen Namen trägt: Zu Ehren von Michele Alboreto heißt sie offiziell ‚Curva Alboreto‘. Wobei viele Fans noch lange ‚Parabolica‘ sagen werden.“

Gianmaria Bruni (39)

ist Werksfahrer des Porsche-GT-Teams und dreifacher Klassensieger bei den 24 Stunden von Le Mans. Er gilt als einer der besten Sportwagen-Piloten der Welt. Seine ersten großen Erfolge bejubelte der spätere Formel-1-Pilot aus Rom auf der Rennstrecke in Monza, wo er 1992 zum ersten Mal als kleiner Fan zu Besuch war und 1998 seinen Premiersieg hatte.



Die Entdeckung der Schnelligkeit beginnt mit einem Moment der Stille. Und des Stillstandes. Um Monza zu verstehen, muss man früh aufstehen. Ehe sich weit hinter einem der zahllosen Eingangstore des Königlichen Parks eine atemberaubende Welt auftut – eine aus Lärm, Lust, Leidenschaft und Leben, das mit 360 km/h an dir vorbeirast, ist da dieser magische Moment am Morgen. Wenn die erste Sonne des Tages Erwartungen in das Gesicht des Besuchers zaubert und zugleich den Weg weist rein ins Autodromo. Irgendwo mitten in diesem Wald, diesem Park liegt eine der berühmtesten Rennstrecken der Welt. Das Wort „Monza“ ist ein universelles, man würde in jeder Sprache der Welt erahnen, für was es steht: für das pralle Leben und Racing in seiner pursten Form.

Man könnte sich die hundert Jahre alte ehrwürdige Rennstrecke von Monza nirgends anders vorstellen als in Italien, vor allem wenn man sich die Geräusche dazu denkt. Von dröhnenden Motoren und tobenden Menschen und von kollektiver Aufregung.

GIANMARIA BRUNI ist ein bescheidener, in sich ruhender Mann. Kaum jemand wittert bei der ersten Begegnung den Draufgänger im Cockpit. Dabei ist der Römer einer der schnellsten Rennfahrer der Welt, vor allem in der GTE-Kategorie in seinem Porsche 911 RSR. Und obwohl er zur Rennstrecke in Monza ein erstaunlich distanziertes Verhältnis hat, verkörpert er sie auch als Mensch: Beide haben dieses faszinierende Gegenspiel zwischen Ruhen und Rasen.

Brunis Wege in Monza sind traditionell lang. Er lacht: „Als ich das erste Mal hier war, das war mit meinem Opa 1992. Wir sind von Rom in der Nacht nach Monza gefahren, dann wahrscheinlich 25 Kilometer gegangen, weil wir so weit entfernt parken mussten und dann völlig fasziniert waren von der Weite der Anlage und der Rennstrecke. Dann haben wir die Formel 1 gesehen und in der Nacht sind wir wieder sechs Stunden zurück gefahren.“ Gerädert, aber glücklich.

Nun ist er selbst ein hoch dekoriertes Rennfahrer und der, der mit uns diese geheimnisvollste aller Rennstrecken erwandert. „Monza ist etwas Besonderes, in vielfacher Hinsicht. Das beginnt bereits mit den Namen: Curva Grande, Parabolica, Lesmo, Variante Ascari. Die modernen Rennstrecken haben Kurven, die am Computer gezeichnet wurden, und die Rennfahrer nennen sie Turn 1, Turn 2, Turn 3.“ Das sind Zahlen und keine Geschichten. „Ein 15-jähriger Rennfahrer, der irgendwo in der Welt aufgewachsen ist und zum ersten Mal nach Monza kommt, der schreit es voller Euphorie in die Welt hinaus: Seht her, ich bin in der Parabolica!“

Obwohl sich die meisten Ereignisse hier Jahrzehnte vor seiner Geburt ereignet haben, spürt ein junger Fahrer schon beim Aussprechen des (W)Ortes: Ich bin hier an einem besonderen Platz.

Ein Platz, den man erobern will. Bruni weiß noch, wie er Monza beim Grand Prix 1988 zum ersten Mal im Fernsehen sah: „Ayrton Senna hat mit Riesen-Vorsprung geführt und dann beim Überwinden Feindkontakt mit einem Williams gehabt.“ Er selbst fuhr hier erstmals 1998: „Meine erste Saison als Rennfahrer, in der Formel Campus. Es war das zweite Wochenende der Saison und ich habe gewonnen.“ Er strahlt: „Ich war richtig gut!“

Natürlich kennt er jeden Zentimeter der Strecke und er weiß, dass eine schnelle Runde in Monza schon in der Runde davor beginnt, in der letzten Kurve. „Du musst gut aus ihr rauskommen. Du musst spät bremsen, so spät wie möglich. Dafür brauchst du ein Auto, das sehr gut balanciert ist, und stabil.“ Denn die Start-Ziel-Gerade ist lang und schnell und jeder Zentimeter, den du später rausbeschleunigst, wirkt sich einen Kilometer weiter vorne beim Top-Speed noch aus. „Dann ist es dein Job, so schnell wie möglich durch die ersten beiden Kurven zu kommen. Vor der zweiten Schikane hast du eine lange Rechtskurve, die du möglichst weit innen nehmen musst – hier zählt jeder Meter, den du sparst. Man könnte fast von einem Shortcut sprechen. Und dann vor der zweiten Schikane gilt wieder die Regel: so spät bremsen wie möglich und so schnell wie nur geht durch die Links-Rechts-Passage kommen. Der Ausgang muss passen, er ist entscheidend für die beiden folgenden Lesmo-Kurven: Lesmo 1 und Lesmo 2. Früher war diese Stelle immer ein Gamble, ein

**Monza-Experte.**

Gianmaria Bruni ist gemeinsam mit seinem Partner Richard Lietz in der WEC unterwegs. 2021 erreichten die beiden in Monza Platz 3.

**25. April 1969.**

Start in das 1000-Kilometer-Rennen, das zu einem Duell der Giganten Porsche und Lokalmatador Ferrari werden wird. Es wird mit einem Dreifach-Triumph für Porsche enden, Jo Siffert/Brian Redman führen den bis dahin größten Sieg der Marke im Autodromo an.

9. September 1984.

Der Österreicher Niki Lauda im McLaren-TAG-Porsche führt das Feld in die Variante Ascari. Mit seinem Sieg an diesem Tag wird sich Lauda um 9,5 Punkte von seinem Widersacher Alain Prost absetzen – und am Ende die Weltmeisterschaft für sich entscheiden. Dieser (dritte) WM-Titel im Porsche-getriebenen McLaren und fünf Jahre nach seinem ersten Rücktritt 1979 trägt wesentlich zum Mythos Lauda bei. Porsche rüstet in dieser Saison Fahrer- und Teamweltmeister mit Motoren aus. Im Bildhintergrund sieht man den Fußgängerübergang, der Teil des einstigen Streckenverlaufs ist. Gianmaria Bruni liebt diese Stelle: „Bei Tests schauen von dort aus immer Fans zu – und der Sound ist hier ganz besonders.“

**Variante Ascari.**

Gianmaria Bruni zeigt uns die ideale Streckenführung an dieser Stelle. „Hier musst du sehr sauber fahren und möglichst viel Speed für die lange Gerade aufnehmen.“



Dieser zum Teil verfallene Streckenteil von früher könnte, so träumen einige, wiedererrichtet werden. Möchte er durch die Steilkurve fahren, so wie die Helden früher oder wie man es im legendären Film „Grand Prix“ von John Frankenheimer sieht? „Es wäre toll. Man schaut sich da die Möglichkeiten gerade an, es hat natürlich auch Risiken. Ich bin gespannt, ob es realistisch wäre.“

Möglich ist in Monza ja vieles: „Es ist eine Strecke, wo eigentlich schon alle Rennserien gefahren sind.“ Nirgends fuhr die Formel 1 so oft wie hier, auch Bruni war hier beim Grand Prix und bei vielen Tests. „In der Ascari und

der Parabolica war ich richtig schnell, ich hatte da immer eine gute Linie. Die Curbs sind hier strategisch immer sehr wichtig gewesen.“ Monza sei immer ein bisschen anders, je nachdem in welcher Art von Auto du sitzt: „Bei Langstreckenrennen hast du es natürlich mit Boliden und Fahrern verschiedenster Kategorien zu tun, du musst dich darauf einstellen, kannst nicht nur auf die perfekte eigene Runde konzentriert sein, wie wenn du mit einem Formel 1 Wagen fährst.“

Risiko-Spiel. Denn da war immer viel Licht und Schatten von den Bäumen. Aber nun wurden die Bäume geschnitten und es ist immer noch eine Art Wald, aber er hat keine Auswirkungen mehr auf die Sicht an der Strecke. Sie ist frei. Lesmo 1 ist eine Dritte-Gang-Kurve, aber du musst gut auf die Track Limits an dieser Stelle achten. Lesmo 2 musst du vorher etwas bremsen, wieder auf die Limits achten und zugleich aber auch so schnell wie möglich wieder raus – denn danach kommt eine lange Gerade und es ist entscheidend, hier schnell Fahrt aufzunehmen Richtung Ascari.“ Brunis Augen bewegen sich, als ob er mit ihnen lenken und schalten würde.

„Wenn du die Variante Ascari erreicht hast, dann hast du einen lustigen Moment. Denn da ist noch diese Brücke, die Teil der alten Strecke ist. Bei Tests sitzen dort viele, viele Fans.“ Sie bekommen nicht nur was zu sehen, sondern auch was zu hören: „Der Sound ist dort aufregend. Denn du bremsst, fährst dann links, rechts, links, das muss sehr sauber sein. Zugleich musst du aber schon nach rechts gehen und Vollgas geben. Und dann geht's schon auf die Gerade runter zur Parabolica.“ Die ist, so Bruni, „immer noch eine nette Stelle. Aber sie hat zu viel Auslauf!“

Zu viel Auslauf? Für einen Rennfahrer mag das stimmen, der Amateur, der hier zwei Tage bei der Track Experience genießt, wird sich darüber wohl weniger beschweren. An diesen Ort würde Bruni kommen, wenn er als Fan nach Monza pilgert: „Bei der Monza Rallye wird die alte Parabolica immer für die Prüfungen verwendet. Es ist faszinierend zu sehen, wie sich die World Rallye Cars hier bewegen.“

Überhaupt sei schon alleine der Besuch des Autodromos ein Jahrmarkt-Ausflug, etwas ganz Besonderes: „Es ist als ob du durch ein Museum wanderst und immer nur am Staunen bist. Du entdeckst so viele kleine und große Dinge aus vielen Jahrzehnten: die Gebäude, die alten Kurven, das Oval von früher mit der Steilkurve.“

Monza hat Besonderheiten: „Windschattenfahren ist hier wegen der langen Geraden natürlich extrem wichtig. Da geht es auch viel um Glück. Im Idealfall ist das Auto vor dir um einen Tick schneller und zieht dich schön mit. Das ist essentiell.“ Zudem geht es in Monza um Hochgeschwindigkeits-Rennfahren und die Strecke ist so atypisch, dass man in vielen Serien wie der Formel 1 ein eigenes „Monza Spec“ verwendet, mit extrem wenig Downforce. Die Idee: Die Streckenführung liegt so weit jenseits aller Parameter der modernen Kurse, dass die Wagen hier ein einzigartiges Aero-Paket brauchen. In Monza ist das ein ultraflacher Flügel für wenig Luftwiderstand. Das führt zu atemberaubenden Geschwindigkeiten. Aber: Die Fahrzeuge haben extrem wenig Abtrieb und sind in den Kurven kaum fahrbar. Doch weil es davon in Monza nur sechs gibt, setzt man hier eher auf Tempo auf der Geraden als auf die perfekte Kurven-Ausrichtung. All das macht Monza so speziell.

Jetzt einmal abgesehen von der einzigartigen Lage, mitten im Königlichen Park und quasi im Vorfeld des Schlosses. „Es sind hier so viele Gegensätze. Wie wenn du mitten im Winter durch eine Schneelandschaft gehst und plötzlich in der Ferne ein Sommer-Rave hören würdest. Passt im ersten Augenblick nicht, hat dann aber was ganz Faszinierendes.“ Er lächelt. Zugleich wird er bei unserem Shooting auch nachdenklich. Vor allem in der Curva Grande: „Wenn man von dieser Stelle Luftaufnahmen in den Rennen sieht, denkt man, dass alles total weit ist, und breit. In Wahrheit sind es aber nur 100 Meter



7. September 1952.

Alberto Ascari gewinnt den Grand Prix von Italien. Die Zuseher bekommen das nicht nur in der legendären Parabolica aus nächster Nähe mit. Bruni: „Früher war das eine echte Mutkurve, nun hat sich ihr Charakter durch den vielen Auslauf verändert.“ Die Sicherheit ist dadurch freilich wesentlich größer geworden.

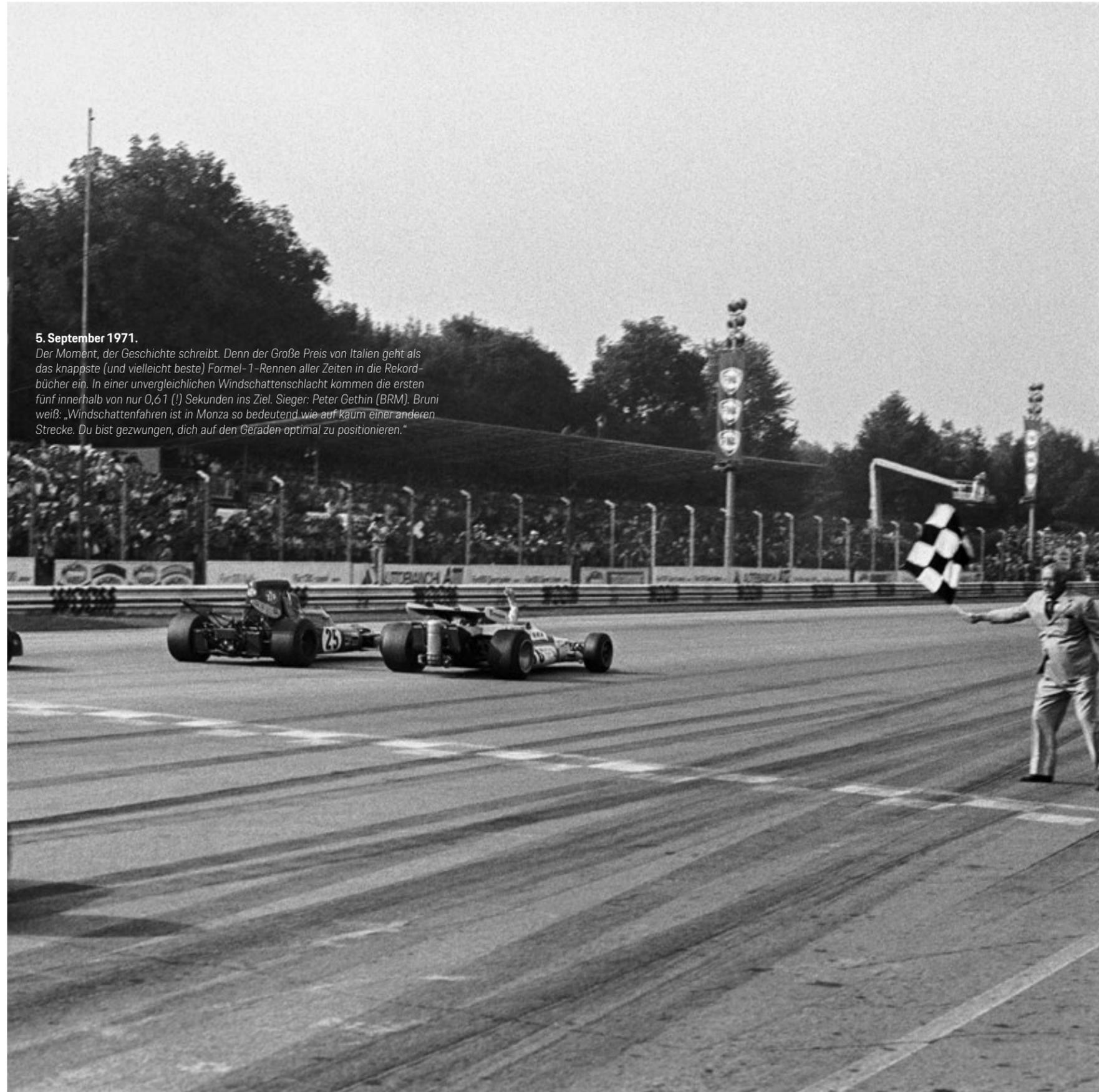


Start-Ziel-Gerade.

Gianmaria Bruni hockt an der Ziellinie. Hier haben sich schon Dramen abgespielt, und an dieser Stelle trennen sich die Sieger von den Verlierern. „Monza ist eine der Strecken, wo du eine schnelle Runde nur dann erreichen kannst, wenn du schon die letzte Kurve der Runde davor perfekt erwischst.“

und dann liegt hinter der Mauer ein eigener Ort namens Lesmo. Während wir hier mit 270 km/h fahren, spielt sich dort das normale Leben ab: Menschen, gehen ins Büro oder sie laufen eine Runde oder plaudern mit dem Nachbarn.“ Und erzählen sich dabei vielleicht so manches Geheimnis.

Wie auch der Park von Monza, umringt von Mauern, die einst Napoleon errichten ließ, ein mystischer Platz voller Geheimnisse ist, und vieler ungelöster Fragen. So hat man als verwirrter Besucher meist das Gefühl, nie dasselbe oder gar das richtige Einfahrtstor zu erwischen. Es wirkt alles wie ein Labyrinth. Nur bei der Ausfahrt kann es ein, dass so Mancher intuitiv diese vielleicht gar nicht finden will. Um noch ein bisschen länger an diesem magischen Ort verweilen zu können, wo Stillstand und Beschleunigung in Symbiose sind. Denn Stopp & Go-Verkehr kann erstaunlich sinnlich sein.



5. September 1971.

Der Moment, der Geschichte schreibt. Denn der Große Preis von Italien geht als das knappste (und vielleicht beste) Formel-1-Rennen aller Zeiten in die Rekordbücher ein. In einer unvergleichlichen Windschattenschlacht kommen die ersten fünf innerhalb von nur 0,61 (!) Sekunden ins Ziel. Sieger: Peter Gethin (BRM). Bruni weiß: „Windschattenfahren ist in Monza so bedeutend wie auf kaum einer anderen Strecke. Du bist gezwungen, dich auf den Geraden optimal zu positionieren.“

TRACK EXPERIENCE MASTER

DAUER 2 Tage

TERMINE siehe Website zu aktuellen Informationen

VERANSTALTER SPORTTOTAL EVENT GmbH

AUTODROMO NAZIONALE MONZA (IT)



□ Streckenlänge: 5,8 km

□ Streckenbreite: 12 m

□ Anzahl der Kurven: 11

Wohl jeder, der großen Rennfahrer in aufregenden Rennen auf den legendärsten Rennstrecken der Welt zusieht, träumt davon: einmal hier selbst fahren zu können! Und zwar völlig frei, aber bestens geschult von erfahrenen Instruktoren. Die Teilnehmer werden mit der besten Video- und Daten-Analyse versorgt – wie Profi-Racer. Das ist ideal, um die neuen Erkenntnisse über die Art, Reifen und Fahrwerk optimal für die eigenen Bedürfnisse zu nutzen. Und das in großartigen Autos und bei freier Fahrt, alles bereit und vorbereitet, um die beste Performance und Zeit zu fahren und mit dem einen großen Ziel: dort, wo sonst Idole unterwegs sind, seine eigenen Rekorde zu brechen.

HIGHLIGHTS

- Für alle, die reif sind für das Fahren auf der Rennstrecke – ohne Pylonen und Instrukteur
- Viel freies Fahren auf der Rennstrecke – und damit auf einigen der berühmtesten Passagen der Motorsport-Welt.
- Professionelle Daten- und Videoauswertung in Kleingruppen und teilweise 1:1-Betreuung durch den Instrukteur.
- Viele lehrreiche Infos über Fahrwerk und Reifen, die helfen, die Rundenzeiten stetig zu verbessern.

Für mehr Informationen zum Programm

bitte Code mit dem Handy scannen
experience.porsche.com/TrackExperienceMaster

»»
NO
GUTS.

NO
STORY.

R A C
I N G
E X P E R
I E N C E

134

IN BESTEN HÄNDEN

Die Racing Experience beginnt mit einigen virtuellen Überraschungen. Später geht es auf die Strecke – eine unschlagbare Kombination.

140

WHEELS AND MEALS

Ein GT Trackday muss nicht zwangsläufig auf der Rennstrecke enden. Nicht, wenn es noch einiges zu besprechen gibt. Bei gutem Essen.

Gewöhnliche Simulatoren sehen anders aus als ein echter Porsche 935 und ein 911 GT3 Cup. Bei der Racing Experience dürfen die Teilnehmer vorab sogar mit VR-Brillen üben – gerne auch im digitalen Cockpit. Trotz der bestmöglichen Vorbereitung steht am Ende eines fest: Nichts geht über das echte Rennerlebnis.

Text **Christina Rahmes** Fotos **Matthieu Bonnevie**

IN BESTEN HÄNDEN



DER SIMULATOR

„Als ich unsere Simulatoren zum ersten Mal ausprobiert habe, war ich ganz erstaunt, wie real alles wirkte. Die Bewegungen des Sitzes, das Gefühl an der Originalpedalerie, das Lenkrad, jegliche Rückmeldung. Fazit: Du spürst, dass du in einem echten Auto sitzt“, sagt Sascha S., Spezialist Fuhrpark, Track und Racing bei Porsche. Simulatorfahren war schon immer sein Hobby. Anders als in vielen anderen Simulatoren ist die Sitzposition nicht mittig sondern links wie im realen Fahrzeug, um der sogenannten Motion Sickness vorzubeugen. Sowohl im Porsche 935 als auch im 911 GT3 Cup sieht der Fahrer in allen Spiegeln Monitore. Nach vorne blickt er auf drei Bildschirme in einer Größe von je 98 Zoll mit 4k-Auflösung; rFactor 2 ist die hochmoderne Software, die dahintersteht. Für ein außergewöhnliches Trainingserlebnis sorgt nicht zuletzt der Winkel von 120 Grad, der einen gewissen Rundumblick gewährleistet.

Die Teilnehmer der Trainingslevel Master, Master GT und der Racing Experience Level 1 dürfen hinter dem Steuer des speziell entwickelten Simula-

Der Rundumblick lässt das Training noch realistischer erscheinen.

tors platznehmen, um sich optimal auf die Rennstrecke vorzubereiten. Dabei werden sie durch einen motorsportlerfahrenen Instrukteur betreut, der sie in Slots von 90 Minuten an ihre bestmögliche Performance heranführt. „Das garantiert Adrenalin, Fahrspaß und Trainingserfolge innerhalb kürzester Zeit. Unsere Simulatoren sind die perfekte Vorbereitung für die folgenden fahraktiven Tage auf der Strecke“, fasst Sascha zusammen. „Parallelen zwischen virtuellem und echtem Fahren sind auf jeden Fall vorhanden“, bestätigt auch Frank, ein treuer Teilnehmer der Track und Racing Experience. „Wann sonst bekommt man die Möglichkeit, in einem Porsche 935 zu fahren?“, sagt der Leipziger, schließlich seien nur 77 Exemplare gebaut worden.

„Wir nutzen den Simulator, um unseren Kunden etwas Anspannung zu nehmen. Gerade die Teilnehmer der Racing Experience Level 1, die in einem aktuellen Cup-Fahrzeug starten, sitzen meist zum ersten Mal in einem Porsche Rennauto. Da ist es sehr beruhigend, sich vorab mit den Knöpfen und Einstellungen der Hardware bekannt zu machen“, erklärt Sascha. Schließlich seien die Abläufe zu 90 Prozent real. Für viele Teilnehmende



»Parallelen zwischen virtuellem und echtem Fahren sind auf jeden Fall vorhanden.«



sei es auch ganz praktisch, die Strecke im Simulator kennenzulernen. Wie eng sind welche Kurven? Wie ist die korrekte Blickführung? Wo sind möglicherweise blinde Kuppen? „Nach einer gewissen Trainingszeit im Simulator steigen die meisten ins reale Auto und kennen sich ziemlich gut aus“, sagt Sascha. Ebenfalls perfekt zur Vorbereitung ist die VR-Brille, die die Teilnehmer von Level 1 vorab zu Trainingszwecken zugeschickt bekommen.

DIE VR-BRILLE

„So habe ich mir nicht nur die Kurven, sondern vor allem auch die richtigen Gänge und Geschwindigkeiten merken können“, verrät Gustavo und setzt sich die VR-Brille noch einmal auf. Der Brasilianer absolvierte Level 1 der Porsche Racing Experience. Alle Teilnehmer von Level 1 bekommen vorab eine VR-Brille zugesandt, mit der sie sich digital perfekt auf das fünftägige Rennstreckentraining einstimmen können. „Mit der VR-Brille können unsere Teilnehmer in das Cup-Fahrzeug eintauchen, jeder Knopf wird mit einem Video erklärt“, sagt Freddy, Projektleiter der Porsche Racing Experience. In Level 1 bereitet die Porsche Racing Experience ihre Teilnehmer auf die Aufgaben im Motorsport und auf Level 2 vor, unter anderem mit dem Erwerb der internationalen Rennlizenz. Dazu gehören auch die Bereiche Trackwalk, Physiotherapie, Mentalcoaching, Fahrzeugtechnikunterricht, Safety-Car-Training, Überholmanöver und intensive Datenanalyse nach jeder Session. Ebenso die Simulation eines Abschlussrennens. Mit der Brille vor Augen, die die Kunden vor dem Level 1 per Post zugeschickt bekommen, können die Teilnehmenden digital vorab in den Rennwagen steigen und sich mit dem komplexen Cockpit und den vielen Knöpfen vertraut machen. „Mein Lieblingsbutton war von Beginn an der ‚Start Engine‘-Knopf, schließlich ist das der Knopf, ‚where the magic happens‘“, sagt Gustavo, der gemeinsam mit seiner Gattin Carol Level 1 meisterte. Bei jedem Erklärvideo trafen sie virtuell auf den ehemaligen Werksfahrer und Porsche Junior Coach Sascha M.

Heutzutage überbrücken viele Amateure – und auch Profis – die rennfreien Zeiten mit virtuellem Motorsport. Deshalb ist eine realitätsnahe Darstellung umso wichtiger. Die Simulatoren von Porsche sind so nah am echten Rennfeeling, wie nur möglich: von den Rennstrecken bis zu den Details am Fahrzeug.

DIE STIMME VORAB

„Für mich ist es wichtig, die Erfahrung der Interessenten anhand von Telefoninterviews zu überprüfen“, erklärt Sascha M., der speziell für die Racing Experience als Driver Consultant und Headcoach tätig ist. Er ist sozusagen die erste Stimme, mit der das Abenteuer Level 1 beginnt. „Die beste Vorbereitung auf das Level 1 sind unsere Programme Precision, Performance und Master, ebenso wie die GT Trackdays“, sagt der 52-Jährige, der mittlerweile knapp 250 solcher Telefoninterviews geführt hat. „Ob ein Interessent geeignet ist oder nicht, dafür habe ich schnell ein Gespür entwickelt. Für mich war es von Beginn an bedeutsam, die Motivation für eine Level 1 Anmeldung zu erfahren“, fährt er fort. Dabei sei es wichtig, ob das Ziel eine künftige Porsche Carrera Cup Teilnahme oder einfach die Suche nach einer neuen Herausforderung für sich selbst ist. In jedem Fall nehmen die Instrukteure die Teilnehmenden an die Hand und begleiten sie von vornherein bestmöglich. Einem Telefoninterview mit Sascha M. geht eine Online-Registrierung voraus.

Schon vor dem Event bekommen die Teilnehmer die VR-Brille nach Hause geschickt. So können sie sich perfekt vorbereiten.



Sein Lieblingsbutton war von Beginn an der ‚Start Engine‘-Knopf, verrät Gustavo aus Brasilien.



BUCHUNGSPLATTFORM, DATENPORTAL UND IPAD-FEEDBACK

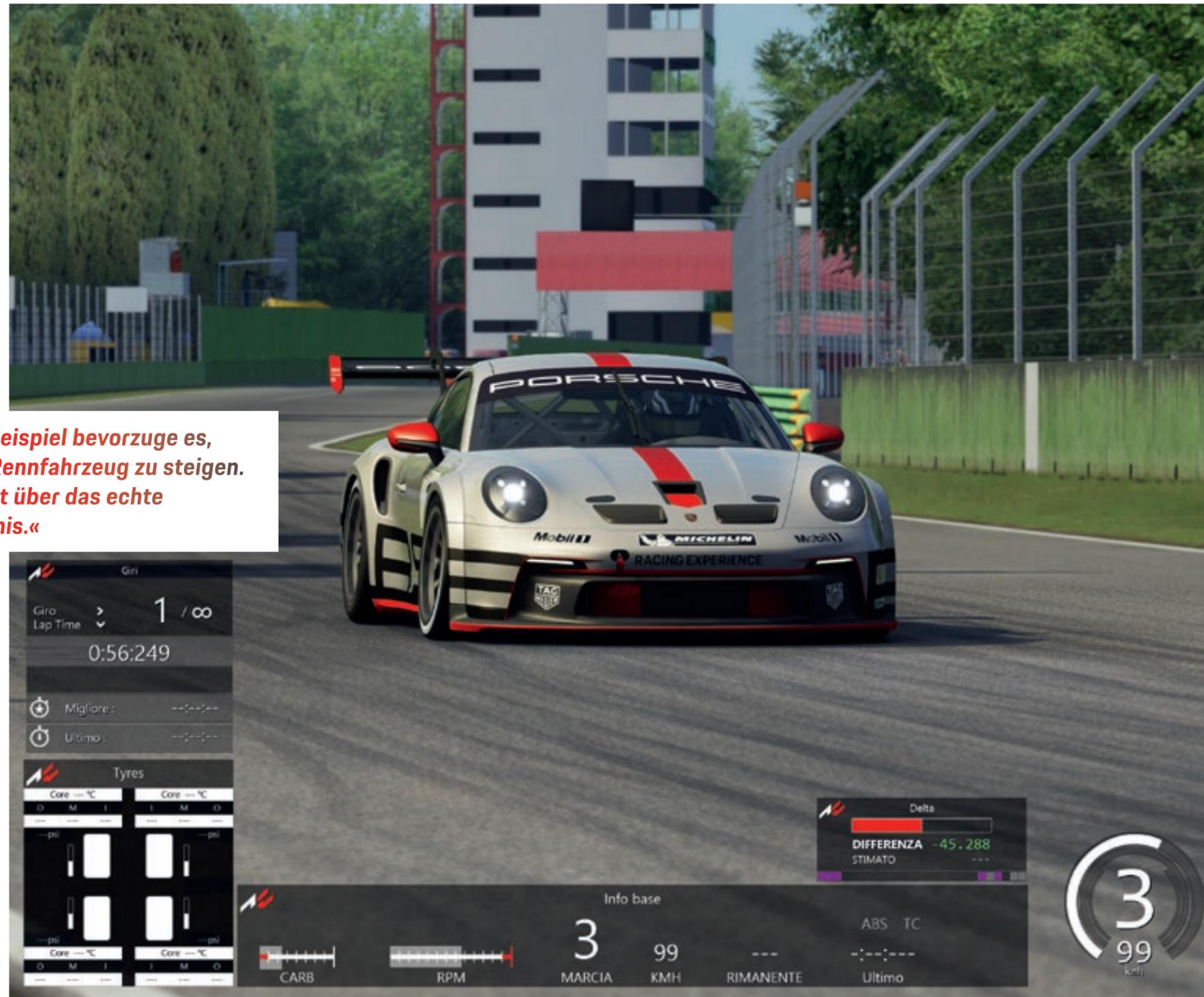
„Wenn sich Interessenten online registriert haben, bitten wir Sascha M. um die Kontaktaufnahme mit den potenziellen Teilnehmern von Level 1“, erklärt Florian, der als Projektleiter bei Manthey-Racing für die Porsche Racing Experience Level 1 zuständig ist. Anschließend erhalten sie einen Zugang zum E-Learning-Portal des Deutschen Motorsportbundes (DMSB). „Der nächste Step ist ein digitales Fahrerbriefing, mit dem sich die Frauen und Männer perfekt auf das Programm vorbereiten können“, sagt Florian. Selbstverständlich erfolge anschließend vor Ort ein persönliches Briefing, trotzdem ist es von Vorteil, wenn sich die Teilnehmenden bereits zu Hause auf Themen wie Flaggenkunde, Pit-Lane-Geschwindigkeit, richtiges Überholen, Verhalten nach einem Unfall, Ideallinie und weitere allgemeine Sicherheitsregeln einstimmen.

Alle Level 1 Kunden erhalten außerdem einen Zugang zu einem speziellen Datenportal, auf dem Trackbooks, Informationen, Driver Evaluation und individuelle Verbesserungsvorschläge sowie Videos abgelegt sind. „So sind wir jederzeit eng mit unseren Fahrerinnen und Fahrern vernetzt“, fasst Florian zusammen. Auch für Verbesserungsvorschläge hat das Team der Racing Experience jederzeit ein offenes Ohr. Nach der Teilnahme dürfen Freiwillige via iPad einen Feedback-Bogen ausfüllen und Fragen beantworten.

DAS ECHTE RENNSTRECKENERLEBNIS

Je jünger Rennfahrer von heute sind, desto geringer ist die Chance, dass sie ihre Karriere im Kart begonnen haben. Viele von ihnen starten an der Konsole im Kinderzimmer, später im Simulator. Und auch die rennfreien Zeiten überbrücken viele Amateure und Profis mit dem virtuellen Motorsport. Je mehr eine Fahrerin oder ein Fahrer kann, desto höher ist der Anspruch an einen realistischen Simulator. „Das technische Verständnis und das fahrerische Potenzial kann man sowohl mit der VR-Brille als auch mit dem Simulator bestens trainieren. Und trotzdem riskiert man virtuell viel mehr als im echten Auto. Beide Welten haben ihre Daseinsberechtigung. Ich zum Beispiel bevorzuge es, ins echte Rennfahrzeug zu steigen“, fasst Gustavo zusammen. Schließlich mag er die reale Entscheidung zwischen Sieg oder Niederlage: „Nichts geht über das echte Rennerlebnis.“

»Ich zum Beispiel bevorzuge es, ins echte Rennfahrzeug zu steigen. Nichts geht über das echte Rennerlebnis.«



Vielen Teilnehmenden hilft es, die Strecke bereits im Simulator kennenzulernen. Schließlich wirkt die Darstellung schon dort extrem real.

RACING EXPERIENCE

DAUER LEVEL 1 6 Tage

TERMINE Aktuelle Daten auf der Website

VERANSTALTER Manthey-Racing GmbH

Der Einstieg in den Motorsport erfolgt für viele Rennfahrer über den Kartsport. Andere wählen die Porsche Racing Experience. Die Welt im Motorsport scheint unendlich. Deshalb kann es nicht schaden, wenn Sie jemanden haben, der Ihnen den Weg zeigt. Mit der Racing Experience Level 1 bis 3 können Sie sich zum professionellen Rennfahrer ausbilden lassen. Erwerben Sie bereits im Level 1 Ihre internationale Rennlizenz. Außerdem genießen Sie das Rundumprogramm, angefangen bei Trackwalk, Physiotherapie, Mentalcoaching und Fahrzeugtechnikunterricht über Safety-Car-Training, Überholmanöver bis hin zur intensiven Datenanalyse.

HIGHLIGHTS

- Lassen Sie sich zum Rennfahrer ausbilden
- Rennlizenz, Trackwalk, Physiotherapie, Mentalcoaching, Fahrzeugtechnik, intensive Datenanalyse u. v. m.
- In einem dreistufigen Programm zum Ziel
- Entwickeln Sie Ihr Können schnell und sicher weiter, mit besonders viel Fahrzeit



Für mehr Informationen jetzt Code mit Handy scannen.
experience.porsche.com/RacingLevel1

Wheels+ Meals

MANCHMAL LOHNEN SICH UMWEGE. ZUM BEISPIEL DANN, WENN MAN VON DER RENNSTRECKE CIRCUIT PAUL RICARD NICHT AUF DIREKTEM WEG ZUM HOTEL FÄHRT, SONDERN EINEN KLEINEN ABSTECHER IN DAS DORF LE CASTELLET MACHT. BEI GUTEM ESSEN LÄSST ES SICH DOCH AM BESTEN PLAUDERN.

Text **Christina Rahmes**

Fotos **Matthieu Bonnevie**

Jan sperrt den weißen Porsche 911 GT3 ab, den er neben der Terrasse des Restaurants „Le Pied de Nez“ geparkt hat. Für alle, die nicht so gut Französisch sprechen wie Jan, der gebürtige Schweizer, der seit fast zehn Jahren in Monaco lebt, übersetzt heißt das: „Jemandem eine lange Nase drehen“. Le Castellet zählt weniger als 4.000 Einwohner und liegt auf einem bewaldeten Berggrücken. Das Dorf ist umgeben von Weinbergen und Olivenhainen in der Ferne, durchzogen von verwinkelten Gassen aus Kopfsteinpflaster und provenzalischem Charme. Jan läuft ein paar Meter nach oben zu Ryan, der seinen GT3 in knalligem Sharkblue auf der anderen Seite des Freisitzes abgestellt hat. Jan und Ryan haben sich beide einen 911 GT3 als Mietfahrzeug von Manthey-Racing gebucht. Sie haben noch ihre Rennoveralls an, waren bis vor einer halben Stunde auf der südfranzösischen Rennstrecke Circuit Paul Ricard unterwegs. Nach einer Abkühlrunde auf dem 5,84 Kilometer langen Track ließ Ryan sich von Manthey-Racing Techniker Toni zeigen, wie man den Reifendruck auf die erforderliche Straßentauglichkeit wieder erhöht. „Das ist das Besondere an einem 911 GT3, du kannst mit ihm auf der Rennstrecke fahren und danach nach Hause“, erklärt Ryan, der „nach Hause“ in diesem Fall nur metaphorisch meint.

Der 37-Jährige lebt abwechselnd in den Bundesstaaten Arizona und Illinois, kaufte seinen ersten Porsche im Jahr 2009. „Das war ein 911 Turbo vom Typ 996, ich werde das Gefühl der ersten Fahrt niemals vergessen“, erzählt er Jan, den er von der Rennstrecke kennt. Ryan und Jan absolvierten beide bereits Level 1 der Porsche Racing Experience. Nun möchten sie weitere Rennstrecken-Erfahrung mit ihren Sportwagen sammeln. Der GT Trackday ist ein zweitägiges Format der Racing Experience, ausschließlich für Porsche GT Straßen- und Rennfahrzeuge. Die jungen Männer genießen die Geschwindigkeit, die sichere Umgebung und den Sound des 4,0-Liter-6-Zylinder-Hochdrehzahl-Saugmotors. Im Mietpool befinden sich außerdem unter anderem 911 GT3 Cup-Fahrzeuge. „Die Ingenieurskunst, die in einem straßenzugelassenen Elfer ebenso wie in einem Cup-Fahrzeug steckt, ist für mich unvorstellbar. Die Performance eines Porsche ist einfach nur der Wahnsinn“, sagt der ebenfalls 37-Jährige. „Mit einem Elfer kann ich von Monaco



Von einem Fachmann wie Manthey-Racing Techniker Toni lernt es sich am schnellsten: Ryan lässt sich zeigen, wie man den Reifendruck mit einem Reifenluftprüfer auf Straßentauglichkeit erhöht.



Beim neuen 911 GT3 hat Porsche noch einmal alles verschärft, was einen Sportwagen ausmacht. Der neue Heckflügel sorgt für mehr Abtrieb denn je. Die Carbon-Fronthaube ist noch voller Gummireste von Reifenabrieb auf der Rennstrecke (Pick Up).



zur Nürburgring-Nordschleife reisen, dort 30 Runden unter Vollast fahren und mit demselben Sportwagen am nächsten Tag wieder nach Hause aufbrechen“, fasst Jan zusammen. Er ist in der Schweiz aufgewachsen und hat sich als Vermögensverwalter mittlerweile ein kleines Team in Monaco und Singapur aufgebaut. Die Eigenverantwortung jedes einzelnen steht für ihn an erster Stelle. 2012 ist er in den kleinen Stadtstaat an der französischen Mittelmeerküste gezogen, schätzt die Natur drumherum, die Freiheit, die er dort spürt, und nicht zuletzt die vielen Sonnenstunden. Wenn er nicht gerade in seinem Porsche sitzt, surft er, spielt Tennis, golft oder genießt das Meer vom Boot aus. Immer im Hinterkopf: die Arbeit. Stets griffbereit: das Smartphone. Aber: „Wenn du auf der Rennstrecke bist, dann kannst du an nichts anderes denken. Jede Runde startet bei Null. Wenn eine Runde vorbei ist, fängt die nächste wieder bei Null an“, sagt Jan. „Es gibt kein anderes Hobby, bei dem ich so sehr im Moment bin, wie beim Motorsport“, fügt Ryan hinzu und isst seine Vorspeise, gratinierte Muscheln.

„Das ist das Besondere an einem 911 GT3, du kannst mit ihm auf der Rennstrecke fahren und danach nach Hause“, erklärt Ryan.



Schon der Weg nach Le Castellet lässt Urlaubsfeeling aufkommen. Das mittelalterliche Bergdorf selbst ist durchzogen von verwinkelten Gassen aus Kopfsteinpflaster und provenzalischem Charme.



Gutes Essen ist den beiden extrem wichtig, schließlich ist es, da sind sie sich einig, eine der besten Möglichkeiten sich währenddessen mit seinen Freunden und Gleichgesinnten auszutauschen. Privat wie beruflich. „Außerdem schafft gutes Essen nachhaltige Erinnerungen“, erzählt Jan, der die Kochkünste seiner Großmutter bei bestimmten Gerüchen sofort wieder vor Augen hat. Er schwärmt vom leichten Essen an der Côte d’Azur, von provenzalischen Kartoffeln, grünen Bohnen, leichten Sommersalaten und Côte de Boeuf, dem vielleicht besten Rinderkotelett Europas. Ryan lacht, denn in Sachen Barbecue macht man einem US-Amerikaner natürlich nichts vor. Wie Jan investiert auch er beruflich in Immobilien, arbeitet viel und weiß den Genuss jenseits des Büros mehr und mehr zu schätzen. „Seit ich vor fast 13 Jahren das erste Mal auf der Rennstrecke gefahren bin, ließ mich der Gedanke an Motorsport nie wieder richtig los“, verrät der Porsche-Enthusiast aus den Staaten, der seinen GT3 RS aus dem Jahr 2019 mit einem Grinch, einer grünen Zeichentrickkreatur, auf der Motorhaube folieren ließ. „Damit wollte ich



Ganz nach dem Motto Carpe secundum – hole alles aus jeder Sekunde heraus – hat Porsche alles am 911 GT3 noch einmal verschärft.

meinen Nichten und Neffen zu Weihnachten eine Freude bereiten – und es hat geklappt.“ Gemeinsam mit seinem Kumpel Kevan meldete er sich 2020 für das Level 1 der Racing Experience an. „Diese fünf Tage haben mein Leben verändert“, erzählt er Jan. „Seit ich teilgenommen habe, denke ich jeden Tag an Racing. Es gibt keinen Tag mehr, an dem ich nicht an die Rennstrecke und Porsche denke“, sagt er. Jan stimmt ihm mit einem verständnisvollen Nicken zu. Er möchte, verrät Ryan, noch viele GT Trackdays absolvieren. „Ich habe dank der Racing Experience viele neue Freunde und jede Menge Selbstbewusstsein dazu gewonnen. Meine Fahrweise hat sich enorm verbessert“, fasst er zusammen. An den Porsche Moment seines bisherigen Lebens kann er sich auch noch gut erinnern: „Das war eine Mitfahrt bei Jörg Bergmeister im GT2 RS. Ich kann es immer noch nicht fassen, wie jemand ein Auto so sehr beherrschen kann.“

Nach vielen Runden auf dem Circuit Paul Ricard lassen Ryan und Jan den Tag im Restaurant 'Le Pied de Nez' ausklingen.



Der Wahl-Monegasse Jan hat ebenfalls auf dem Beifahrersitz des Porsche Markenbotschafters platzgenommen. „Bei einem Profi mitzufahren ist sehr lehrreich, das hat mir viel gebracht. Ebenso wie die Datenanalyse“, sagt Jan, der die Empfehlungen seines Personal Instructors und seines Renningenieurs zügig verinnerlichte. Beide hat er vom Team Manthey-Racing optional für den GT Trackday hinzugebucht. Schnell spürte er, wie ihn die Umsetzung der Tipps und der Vergleich mit der Referenzrunde auf ein neues fahrerisches Level brachten. „Ich habe einen sehr analytischen Job, der auf fundamentalen Analysen basiert. Man könnte sagen: ich bin ein Daten- und Zahlenmensch durch und durch“, fasst er zusammen. Er fühle sich extrem gut aufgehoben mit dem Team, seinem Instrukteur und dem ehrlichen Feedback der Profis. „Wenn ich in Kurve 12 beispielsweise eine ganze Sekunde verliere, weil ich zu früh bremsen, dann setze ich die Kritik sofort in der nächsten Runde erfolgreich um. Wenn du bereit bist, die Analysen zu verstehen und die Tipps umzusetzen, dann kommst du hier echt weit.“



Beide jungen Männer haben bereits zahlreiche Trackdays besucht. Und sie können sich ein Leben ohne Rennstrecken, Sportwagen, dem Rausch der Geschwindigkeit und der Möglichkeit, ständig am Limit zu fahren, kaum mehr vorstellen. Es gibt keinen Tag, an dem sie nicht an Porsche denken. Während Ryan schon die nächsten Termine der GT Trackday-Events plant, könnte Jan sich vorstellen, im Rahmen des Level 2 eine gesamte Rennsaison zu bestreiten. Aber das ist Zukunftsmusik, erst einmal will er in seinem Porsche die Strecke in Paul Ricard aus dem FF beherrschen. Dann hätte er noch viel mehr Chancen, an sich zu arbeiten, abzuschalten, voll und ganz im Moment zu sein. Alles um sich herum zu vergessen. Fast wie bei einem guten Abendessen mit seinem Kumpel. Nur noch ein wenig mehr.



Jan (links) und Ryan können sich ein Leben ohne Porsche schwer vorstellen. Die Faszination für Porsche Sportwagen hat sie längst in ihren Bann gezogen.

PORSCHE GT TRACKDAY

DAUER 1-2 Tage

TERMINE siehe Website zu aktuellen Informationen

VERANSTALTER Manthey-Racing GmbH

Ein Porsche GT-Fahrzeug mit Straßenzulassung macht jederzeit Freude. Beim Pässe fahren und Umwege meistern gleichermaßen. Richtig artgerecht und vor allem in sicherer Umgebung können Sie Ihr eigenes GT-Straßen- oder Rennfahrzeug allerdings nur bei einem Trackday auf den schönsten Rennstrecken Europas bewegen. Und wenn Sie dann auch noch Lust haben, ein paar Runden in einem Rennfahrzeug wie dem 718 GT4 Clubsport oder 911 GT3 Cup zu drehen, dann ist selbst das beim GT Trackday möglich.

HIGHLIGHTS

- Unvergessliche Erlebnisse auf den schönsten Kursen Europas
- Genießen Sie das Fahren am Limit in sicherer Umgebung
- Stellen Sie sich Ihr Programm individuell zusammen: eigene Box, Rennmechaniker, Instrukteur, Mietfahrzeug



Für mehr Informationen den Code mit dem Handy scannen
experience.porsche.com/GT_Trackday

DIE VERBRAUCHSWERTE

der in diesem Magazin abgebildeten Fahrzeuge (Stand 10/2021)

718 Cayman GT4, Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 15,0–13,7; außerorts 8,5–8,1; kombiniert 10,9–10,2 (NEFZ), 11,1–10,7 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 249–232 (NEFZ), 251–242 (WLTP)

911 Carrera, Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 12,9; außerorts 7,4; kombiniert 9,4 (NEFZ), 10,8–10,3 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 215 (NEFZ), 245–233 (WLTP)

911 Carrera S, Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 14,5–12,9; außerorts 7,7–7,3; kombiniert 10,0–9,6 (NEFZ), 11,1–10,1 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 227–220 (NEFZ), 251–229 (WLTP)

911 Carrera 4S, Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 14,8–13,1; außerorts 7,8–7,4; kombiniert 10,1–9,7 (NEFZ), 11,1–10,2 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 231–222 (NEFZ), 253–231 (WLTP)

911 Carrera Modelle, Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 15,4–12,6; außerorts 8,0–7,3; kombiniert 10,6–9,4 (NEFZ), 11,4–10,1 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 242–215 (NEFZ), 259–229 (WLTP)

911 Turbo S, Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 15,5; außerorts 8,6; kombiniert 11,1 (NEFZ), 12,3–12,0 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 254 (NEFZ), 278–271 (WLTP)

911 GT3, Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 19,2–17,3; außerorts 9,9–9,5; kombiniert 13,3–12,4 (NEFZ), 13,0–12,9 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 304–283 (NEFZ), 294–293 (WLTP)

Cayenne E-Hybrid Coupé, Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 2,6–2,5 (NEFZ), 3,7–3,2 (WLTP, gewichtet); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 60–58 (NEFZ), 85–73 (WLTP, gewichtet); Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 22,4–22,0 (NEFZ), 26,5–25,4 (WLTP, gewichtet); Elektrische Reichweite nach WLTP in km: 41–43 (EAER); 43–47 (EAER Stadt)

Cayenne Turbo Coupé, Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 15,5; außerorts 9,3; kombiniert 11,6 (NEFZ), 14,1–13,5 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 264 (NEFZ), 319–307 (WLTP)

Panamera GTS Sport Turismo, Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: innerorts 15,5–15,4; außerorts 8,5–8,3; kombiniert 11,1–10,9 (NEFZ), 13,2–12,3 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 253–248 (NEFZ), 300–280 (WLTP)

Panamera Turbo S, Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 14,9–14,8; außerorts 8,5–8,4; kombiniert 10,8–10,7 (NEFZ), 13,2–12,8 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 247–245 (NEFZ), 298–290 (WLTP)

E-Hybrid Modelle, Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 3,3–2,0 (NEFZ), 4,1–2,0 (WLTP, gewichtet); CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 76–47 (NEFZ), 92–45 (WLTP, gewichtet); Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 23,5–17,0 (NEFZ), 26,5–22,6 (WLTP, gewichtet); Elektrische Reichweite nach WLTP in km: 39–56 (EAER); 40–56 (EAER Stadt)

Taycan 4S, Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 27,0–26,2 (NEFZ), 26,0–21,0 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0 (NEFZ), 0 (WLTP); Elektrische Reichweite in km: 335–464 (WLTP); 383–524 (WLTP Stadt)

Taycan Turbo S, Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 28,5 (NEFZ), 25,6–24,3 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0 (NEFZ), 0 (WLTP); Elektrische Reichweite in km: 390–416 (WLTP); 434–477 (WLTP Stadt)

Taycan Sport Limousine Modelle, Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 28,7–26,2 (NEFZ), 26,6–20,4 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0 (NEFZ), 0 (WLTP); Elektrische Reichweite in km: 335–484 (WLTP); 382–524 (WLTP Stadt)

Taycan Turbo S Cross Turismo, Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 29,4 (NEFZ), 26,4–24,4 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0 (NEFZ), 0 (WLTP); Elektrische Reichweite in km: 388–419 (WLTP); 460–495 (WLTP Stadt)

Taycan Cross Turismo Modelle, Stromverbrauch in kWh/100 km: kombiniert 29,4–28,1 (NEFZ), 26,4–22,4 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0 (NEFZ), 0 (WLTP); Elektrische Reichweite in km: 388–456 (WLTP); 438–541 (WLTP Stadt)

IMPRESSUM

PORSCHE EXPERIENCE STORIES

Nr. 05, Ausgabe 2022, WSL822000110

Porsche Experience Stories erscheint in 2 Sprachen: Deutsch und Englisch.

Porsche Experience Stories im Internet

porsche.de/experience

Herausgeber

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
 Christian Lehwald

Projektleitung

Ralph Kimmmerle

Reiseveranstalter Porsche Track Experience, Porsche Travel Experience, Porsche Ice Experience

SPORTTOTAL EVENT GmbH
 Stammheimer Straße 31
 70435 Stuttgart, Deutschland

Veranstalter Porsche Racing Experience

Manthey-Racing GmbH
 Rudolf-Diesel-Strasse 11-13D
 53520 Meuspath, Deutschland

Redaktion und Gestaltung

Brands On Speed GmbH

Creative Director: Berthold Dörrich
 Art Director: Lutz Suendermann
 Textredaktion: Berthold Dörrich, Christina Rahmes, Gerald Enzinger, Elisa Weber, Björn Springorum, Lukas Walter

Projektleitung, Art Buying: Iro Marapidou
 Bildredaktion: Claudia De Feo
 Produktionsleitung: Frank Zube
 Final Artwork: Jürgen Michel, Henadzi Labanau

Foto

Klaus Schwaiger, Jere Satamo, Matthieu Bonnavie, Erhardt Szakacs, Christian Hoiberg, Eirik Halvorsen, Valkyr Productions LCC, Katja Dalek, Marko Marinković, Stefan Hohloch, Ashton Staniszewski

Kontakt

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland
 Telefon: +49 (0) 711 508 705 39, info@porscheexperience.de

Herstellung und Druck

Druckhaus Waiblingen
 Remstal-Bote GmbH
 Albrecht-Villinger-Straße 10, 71332 Waiblingen, Deutschland
 Printed in Germany

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2021

Alle Texte, Bilder und sonstigen Informationen in diesem Magazin unterliegen dem Urheberrecht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Jede Vervielfältigung, Wiedergabe oder sonstige Nutzung ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist unzulässig.

Porsche, das Porsche Wappen, 718, 911, Carrera, 918 Spyder, Boxster, Cayman, Cayenne, Macan, Panamera, Taycan, Targa, PDK, PCCB, PCM, PSM, Tequipment, Tiptronic und weitere Kennzeichen sind eingetragene Marken der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland
www.porsche.com

Gültig ab: 12/2021

