

PORSCHE EXPERIENCE

stories

2023 EDITION | DEUTSCHE AUSGABE



**MAKE
IT
YOURS**

AUF ABSCHIEDSTOUR VOM SOMMER
PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE
USA NORDOSTEN

RENDEZVOUS IM GRENZBEREICH
WISSEN, WAS WIRKLICH GEHT:
INDIVIDUALTRAINING AM POLARKREIS

EIN RENNEN WIE EIN LEBEN
RICHARD LIETZ VERRÄT, WAS IN
LE MANS WIRKLICH ZÄHLT



ONCE
YOU'VE
RACED,
YOU
NEVER
FORGET



stories

PORSCHE EXPERIENCE
2023 Edition



Liebe Leserin, lieber Leser,

herzlich willkommen zu einer neuen Ausgabe von STORIES, dem Magazin der Porsche Experience. Seit jeher verbindet uns bei Porsche der Glaube an große Träume. Und das Wissen darum, dass das Streben nach außergewöhnlichen Leistungen der Grundstein für Erstklassigkeit und Erfolg ist. Mit diesem Mindset gelingt es Porsche immer wieder, neue Maßstäbe zu setzen. Das Schöne daran: Sie können daran teilhaben! Denn Exklusivität bedeutet für uns bei Porsche immer auch, offen zu sein für alle, die diese Haltung mit uns teilen und gemeinsam Besonderes erleben wollen. Machen Sie sich die Welt zu eigen, erleben Sie einen ganz besonderen Thrill, verbessern Sie Ihre Skills oder genießen Sie absolute Pleasure Moments auf einer unserer Reisen und Veranstaltungen. Zusammen mit Gleichgesinnten, die wie Sie dem Mythos Porsche auf ganz besondere Art nahe kommen wollen. Dazu haben wir auch in dieser Ausgabe des STORIES Magazins wieder eine vielfältige Auswahl an Inspirationen für Sie gesammelt.

Folgen Sie uns in den faszinierenden Nordosten der USA zu einem grandiosen Naturschauspiel, wenn sich die Wälder dort im Spätsommer bunt färben. Fünfzig Jahre nach seinem legendären Sieg bei der Targa Florio nimmt uns Gijs van Lennep mit nach Sizilien, um die Insel auch von einer ganz anderen Seite zu erleben. Und dass Irland viel mehr ist als grüne Weite, gilt nicht nur für die vibrierende Hauptstadt Dublin. Sie schmieden schon Pläne für den kommenden Winter? Wie wäre es da mit einem ganz individuell für Sie zusammengestellten Einzeltraining auf unserem Porsche Ice Experience Gelände in Levi, bei dem Sie Ihre Drift-Skills garantiert in kürzester Zeit perfektionieren können? Dass das obendrein auch noch eine Menge Spaß macht, haben wir bei unserem Besuch dort für Sie hautnah miterlebt.

Das gilt selbstverständlich auch für die Veranstaltungen der Porsche Track Experience auf den spannendsten Rennstrecken der Welt. Egal, ob es sich um die Nürburgring Nordschleife oder den Circuit de la Sarthe der 24-Stunden von Le Mans handelt, die dieses Jahr ihr hundertstes Jubiläum feiern. Grund genug, diese Strecke etwas genauer unter die Lupe zu nehmen und uns ihre speziellen Herausforderungen von Le Mans-Sieger Richard Lietz erklären zu lassen.

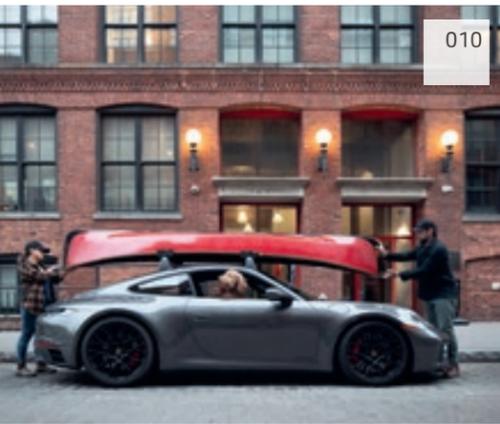
Ganz gleich, mit welchen Erwartungen Sie bei der Porsche Experience einsteigen, ob Sie eine Reise mit Freunden planen, sich auf blankem Eis oder sportlich auf einer Rennstrecke bewegen wollen: Wir laden Sie ein, aus Ihrem Porsche Experience Erlebnis ein ganz individuelles zu machen. Go out, and Make it Yours!

Mit herzlichen Grüßen
Ihr Porsche Experience Team



Sie wollen das STORIES Magazin in Zukunft sofort nach Erscheinen erhalten oder über unseren Newsletter immer aktuell informiert bleiben? Melden Sie sich ganz einfach hier an!



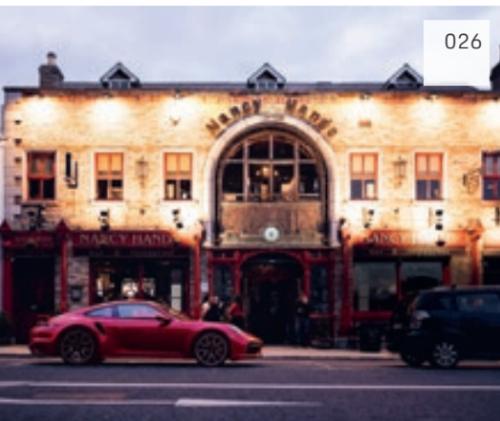


010

TRAVEL EXPERIENCE
NOTHING BEATS A GOOD DRIVE

010 **AUF ABSCHIEDSTOUR VOM SOMMER**

Das sollte man sich nicht entgehen lassen: Wenn der Vorhang des Sommers die Wälder in ein Meer aus Farben verwandelt. Am besten natürlich in einem Porsche 911.



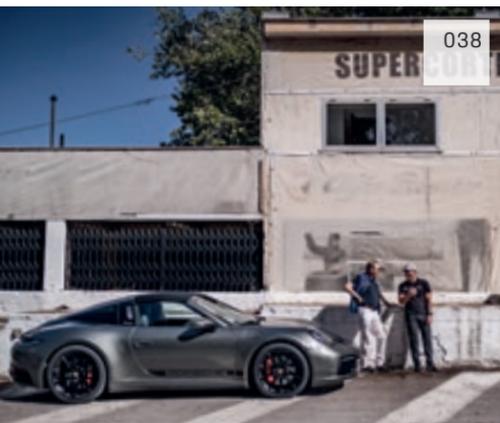
026

026 **TRADITION WIEDERENTDECKT**

Schroffe Küsten und atemberaubende grüne Landschaften – Irland pur. Und doch überraschende Facetten. Zeit, die grüne Insel mit der Porsche Travel Experience selbst zu erfahren.

038 **„GIJS“ UND SEIN SIZILIEN**

Auf den Spuren der Porsche Travel Experience Sicily wird die Reise auch zu einer aufschlussreichen Begegnung zweier Rennfahrer-Generationen.



038

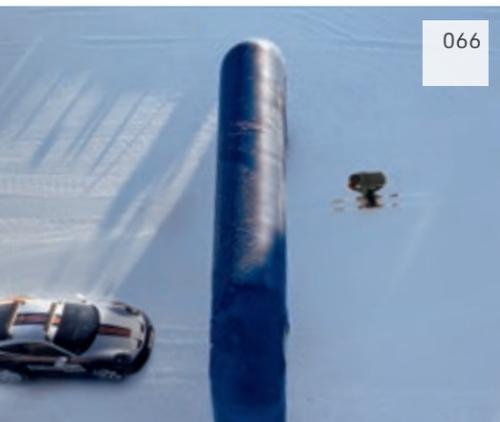
ICE EXPERIENCE
EVERY DRIVER HAS THEIR LIMIT.
GO AND FIND YOURS!

056 **RENDEZVOUS IM GRENZBEREICH**

Wer Feuer gefangen hat für den heißen Ritt auf kaltem Eis, will wissen, was wirklich geht. Das ist der Moment für ein Individualtraining mit einem Instrukteur der Porsche Ice Experience.

066 **DIE WETTE**

Wie genießen zwei Männer, die gerne rasant unterwegs sind, eine Auszeit, wenn der Dritte im Bunde der neue Porsche 911 Dakar ist? Aksel Lund Svindal und Jukka Honkavuori wollen's wissen!



066

MAKE IT YOURS

076 **EISKALT EINGELOCHT**

Golfspielen am Polarkreis? In Finnland ist das möglich. Der Porsche Golf Circle ließ sich hier ein individuelles Event im Rahmen der Porsche Ice Experience maßschneidern.

INSPIRATION | INTERNATIONAL
YOU NEVER DRIVE ALONE

086 **SCHWEIZER FEINKOST – PORSCHE INDIVIDUAL EXPERIENCE**

Eine Porsche Travel Experience lässt sich auf persönliche Bedürfnisse maßschneidern. Der Porsche Club El Salvador nutzt diesen Service seit vielen Jahren und bereiste diesmal die Schweizer Alpen.

092 **PORSCHE AUSTRALIEN TARGA TASMANIA TOUR**

Die Porsche Targa Tasmania ist mit 36 aufregenden Etappen auf geschlossenen Straßen in sechs Tagen eines der größten automobilen Abenteuer.

094 **PORSCHE TAIWAN DER COUNTDOWN ZUR ERÖFFNUNG LÄUFT!**

Am Penbay International Circuit in Donggang, wo auch schon die Porsche World Road Show stattfand, plant Porsche Taiwan ein neues Porsche Driving Center.

096 **ACCELERATING EMOTIONS – PORSCHE EXPERIENCE CENTER**

Hier ist alles rund. Von den Kurven der anspruchsvollen Strecken über die vielfältige Erlebniswelt der Marke bis hin zu maßgeschneiderten Trainings.

104 **PORSCHE WILL DEN 20. GESAMTSIEG IN LE MANS**

Ein fundamental neuer Prototyp für die ganze Welt: Mit dem 963 kehrt Porsche in die Topliga des Langstreckensports zurück. Das große Ziel: der 20. Gesamtsieg in Le Mans.

106 **WIE CHRISTIAN DENKT UND LENKT**

Die besten Instrukteure wissen nicht nur, wie man einen Porsche sicher und schnell bewegt. Sie können auch die Fahrphysik präzise erklären. So wie der Entwicklungsingenieur Christian Wolfsried.

TRACK EXPERIENCE
IF NOT NOW, WHEN?

114 **DAS LEBEN IM VISIER**

Als Wissenschaftler genießt Professor Fred Poordad Weltruhm. Dass auch seine Rennkarriere international Fahrt aufnahm, verdankt der US-Amerikaner harter Arbeit – und der Porsche Track Experience.

122 **1.088 PS. IN 5,6 SEKUNDEN VON NULL AUF 200, REIN ELEKTRISCH**

Porsches erster selbstgebauter Elektro-Rennwagen, der Porsche GT4 e-Performance, liegt trotz atemberaubender Leistungs-Daten beruhigend gut in der Kurve. Ein erster Erlebnisbericht von Entwicklungsfahrer Klaus Bachler.

128 **DIE STRECKEN DER PORSCHE EXPERIENCE CENTER HOCKENHEIMRING UND LEIPZIG**

Fahrzeugbeherrschung, präzise bremsen, lenken, driften – und die richtige Linie erwischen: Die Strecken der Porsche Experience Center bieten alles für eine erfolgreiche Ausbildung zum Rennfahrer.

132 **RASANTE ENTWICKLUNG – 33 JAHRE PORSCHE CARRERA CUP DEUTSCHLAND**

Seit 1990 begeistert der Porsche Carrera Cup Deutschland Fans und Fahrer vieler Generationen. Wie sich die Autos verändert haben und welche Piloten Geschichte schrieben, zeigt die Bilanz der ersten 33 Jahre.

134 **„MIT JEDER RUNDE BESSER WERDEN“**

Nicolas Raeder und Thomas Wetzels organisieren die Porsche Track Experience. Ein Doppel-Interview über die Faszination von Rennstrecken und Gänsehautmomente bei allen Beteiligten.

136 **LEGENDARY RACETRACKS**

LE MANS – EIN RENNEN WIE EIN LEBEN

Legendäre Rennstrecken #2: Circuit de la Sarthe. Die 24 Stunden von Le Mans.

144 **WHEELS + MEALS**

RENNWURST ROT-WEISS-ROT

Nach einem perfekten Trackday auf dem Nürburgring wartet an „Box 1“ ein besonderer Genuss auf die Teilnehmer der Porsche Track Experience. Heißer Tipp: Direkt mit dem Rennwagen hinfahren!

- 004 Editorial
- 006 Inhalt
- 155 Impressum

911 Dakar

Verbrauchsangaben nach WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3 l/100 km CO₂-Emissionen kombiniert: 256 g/km Stand: 04/2023

911 Targa Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3–10,4 l/100 km CO₂-Emissionen kombiniert: 257–236 g/km Stand: 04/2023

911 Turbo Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,5–12,0 l/100 km CO₂-Emissionen kombiniert: 284–271 g/km Stand: 04/2023

911 GT3

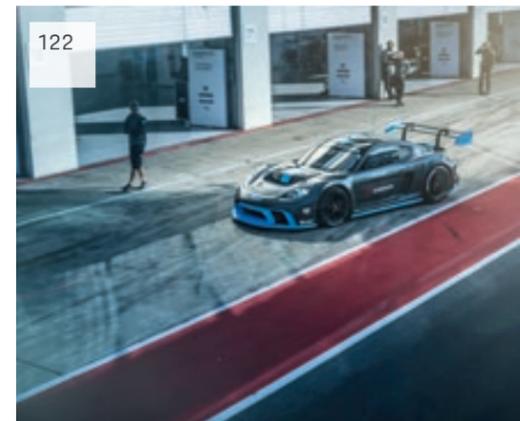
Verbrauchsangaben nach WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,9 l/100 km CO₂-Emissionen kombiniert: 293 g/km Stand: 04/2023

911 Carrera GTS Modelle

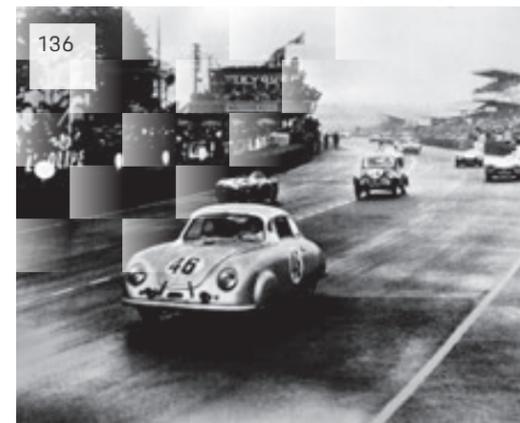
Verbrauchsangaben nach WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,4–10,4 l/100 km CO₂-Emissionen kombiniert: 259–236 g/km Stand: 04/2023



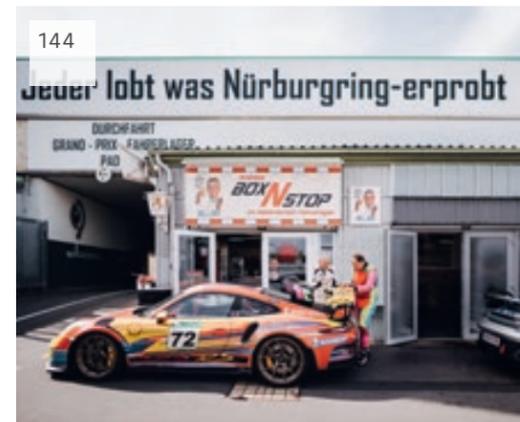
114



122



136



144

stories

TRAVEL EXPERIENCE

010 AUF ABSCHIEDSTOUR VOM SOMMER

Das sollte man sich nicht entgehen lassen: Wenn der Vorhang des Sommers die Wälder in ein Meer aus Farben verwandelt. Am besten natürlich in einem Porsche 911.

026 TRADITION WIEDERENTDECKT

Schroffe Küsten und atemberaubende grüne Landschaften – Irland pur. Und doch überraschende Facetten. Zeit, die grüne Insel mit der Porsche Travel Experience selbst zu erfahren.

038 „GIJS“ UND SEIN SIZILIEN

Auf den Spuren der Porsche Travel Experience Sicily wird die Reise auch zu einer aufschlussreichen Begegnung zweier Rennfahrer-Generationen.



NOTHING BEATS A GOOD DRIVE

911 Turbo Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,5–12,0 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 284–271 g/km
Stand: 04/2023

Auf Abschieds- tour vom Sommer

Bevor Sie jetzt weiterlesen, werfen Sie doch schnell noch mal einen Blick auf die Bucket-List der Orte und Naturschauspiele, die Sie noch erleben wollen. Eine Tour durch den amerikanischen Nordosten sollte darauf auf keinen Fall fehlen. Dann, wenn der Sommer mit seinem grandiosen Farbenspiel zu seiner triumphalen Abschiedstour antritt und sich die Wälder in ein Meer aus Farben verwandeln. Am besten natürlich in einem Porsche 911. Und weil die Neuengland-Staaten und Upstate New York nicht nur außergewöhnlich fahraktive Routen und Straßen zu bieten haben, sondern auch eine Vielzahl von unberührten Seen, wäre ein Kanu ein idealer Reisebegleiter.

Text Berthold DÖRRICH
Fotos Kris CLEWELL



**Nicht
auffallen?
Geht
nicht!**

Für viele New Yorker hat die grandiose Weite und Ruhe des amerikanischen Nordostens, der Sog der Wildnis, der nur ein paar Fahrstunden nördlich von Manhattan beginnt, eine mindestens ebenso starke Anziehungskraft wie der wilde Herzschlag ihrer Metropole. Den spüren wir hautnah schon am frühen Morgen in den Straßenschluchten von Downtown Manhattan. Nicht auffallen? Geht nicht! Auch wenn die meisten New Yorker wie üblich um diese Uhrzeit zielstrebig ihren Coffee-to-go-Blechern folgend nur Blicke für ihre Smartphones zu haben scheinen, Straßenkreuzungen und Fußgängerüberwege wie in Trance überqueren und ihre Büros ansteuern. Ein Porsche 911 mit einem leuchtend roten Boot auf dem Dach zieht auch hier die Blicke auf sich, wenn er sich Block für Block, Straßenkreuzung nach Straßenkreuzung durch die morgendliche Rushhour auf dem Broadway vorankämpft. Um dann, endlich, auf einer der Brücken über den East River im frühen Sonnenlicht einen ersten Vorgeschmack von Weite und Freiheit zu erhaschen.

Auch wenn es so aussieht, als ob die New Yorker in der Rushhour nichts und niemanden eines Blickes würdigen: Unser 911 mit rotem Boot fiel auf!



Wie füreinander gemacht: 911 Carrera GTS und Adirondack Guideboat.



**Nichts
wie raus
aus der
Rushhour!**

Gemeinsam auf den Spuren des Zweiten Sommers

Sara und Brock waren mit ihrer Golden Doodle-Dame Lucy extra von Portland an die Ostküste herübergekommen. Auch Kris, unser Fotograf, hatte umgehend ein „thumbs up“ gegeben. Denn auch auf ihrer Bucket-List war eine Tour durch den amerikanischen Nordosten noch nicht abgehakt. Und selbst für Sara und Brock, die in Oregon mit Naturschönheiten nun wirklich reich gesegnet sind, war dieses Naturschauspiel ein ganz besonderes Sehnsuchts-Erlebnis. Unserem Vorschlag, uns gemeinsam auf die Spuren der „Northeast Tour“ der Porsche Travel Experience USA zu begeben, folgte deshalb ein schnelles und nachdrückliches „Yes, of course!“. Die Reiseroute war ebenso schnell zusammengestellt: Die Green Mountains in Vermont, Lake George, Lake Champlain, Lake Placid und der Adirondack State Park, die auch die Teilnehmer der Porsche Travel Experience Jahr für Jahr begeistern, waren sozusagen Pflichtprogramm. Aber wir hatten noch ein paar weitere Anlaufpunkte auf unserer erweiterten Bucket-List.

*Along the line of smoky hills
The crimson forest stands,
And all the day the blue-jay calls
Throughout the autumn lands.*

*Now by the brook the maple leans
With all his glory spread,
And all the sumachs on the hills
Have turned their green to red.*

*Now by great marshes wrapt in mist,
Or past some river's mouth,
Throughout the long still autumn day
Wild birds are flying south.*

*William Wilfred CAMPBELL,
Lake Lyrics and Other Poems*



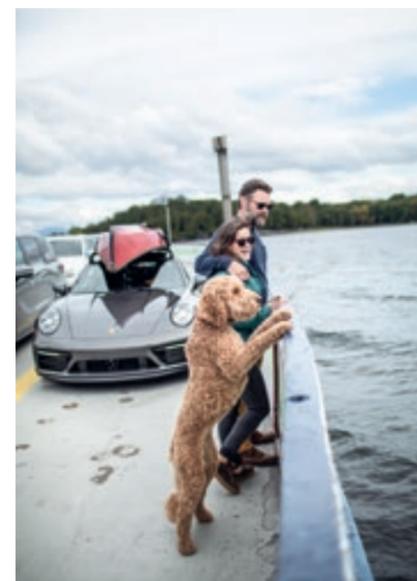
Das Sagamore Hotel in Bolton Landing – luxuriöser Ausgangspunkt der „Northeast Tour“ der Porsche Travel Experience USA.

Ein erster: Ferrisburgh in Vermont. Ein Flecken, so klein, dass die meisten Häuser außer „US-7“, der offiziellen Straßenbezeichnung, nur Hausnummern, aber keine Straßennamen tragen. „6821 US-7, North Ferrisburgh“ lautete also die Zieleingabe im PCM unseres 911 Carrera GTS bei der Abfahrt in New York. Im Klartext: die Adirondack Guideboat Company. Seit einigen Jahren perfektionieren sie mit ihrem kleinen Team erfahrener Handwerker hier den Bau eines ganz besonderen Bootstyps. Niemals würden sie ihre Boote als „Kanu“ bezeichnen. Denn das sind sie nicht.

Nenn' ein Guideboat niemals Kanu

Vor mehr als 150 Jahren als leichtes, aber robustes und tragfähiges Jagd- und Fischer-Ruderboot konzipiert, ist das Adirondack Guideboat heute ein Beispiel dafür, wie sich Performance, Schönheit und Funktionalität zu einer zeitlosen Symbiose vereinen. Ebenso wie an den wenigen anderen Ikonen, die dieser Philosophie auch heute noch folgen und erfolgreich sind, ist der technische Fortschritt auch am Adirondack Guideboat nicht spurlos vorbeigegangen. Neben den traditionellen Modellen, die sie hier noch immer in kunstvoller Handarbeit aus langen Streifen heimischer Zedern-, Fichten- und Kiefern bäume und bis zu 8.000 kleinen Nägeln und Schrauben zusammenbauen, gibt es mittlerweile Varianten aus leichtem Kevlar-Fiberglas-Verbundmaterial, die sich auch für den Transport auf dem Dachträger einer agilen Sportwagenikone eignen. Dabei aber ihrer ursprünglichen Design-Idee treu geblieben sind: „A boat, a man could carry for a mile or row for a week.“

Mehr als 300 Meilen und fast einen ganzen Fahrtag hatten wir von Downtown Manhattan schon hinter uns, als wir nach unserem Besuch bei den Bootsbauern noch einen kurzen Halt bei der Vermont Flannel Company einlegen. Auch hier schätzen sie seit vielen Jahren die Qualität guter Handarbeit und wir decken uns mit wärmenden Hemden und Decken ein.



Die Fähre über den Lake Champlain verbindet Vermont mit dem Staat New York.

Ein ganz besonderes Sehnsuchts-Erlebnis.



Eine gute Reiseplanung ist gefragt. Um diese Jahreszeit fahren die Fähren nur noch eingeschränkt.



Ein Paradies für Maler, denen wir immer wieder am Straßenrand begegnen.



Wenn die Abende kühl werden, ist passende Kleidung angesagt. Ein Stopp bei der Vermont Flannel Company und wir sind ausgerüstet.

Ein Meisterwerk der Handwerks- kunst.



Noch immer werden die traditionellen Holzboote aus Streifen heimischer Nadelbäume von Hand gebaut.

Nach den ersten Nachtfrösten beginnt das Schauspiel

Oben in den Bergen von Vermont und Upstate New York soll es bereits die ersten Nachtfröste gegeben haben. Voraussetzung dafür, dass das grandiose Farbenspiel der Ahorn-, Eichen- und Hartriegel-Bäume, verbunden mit einer kurzen, vergänglichen Rückkehr des Sommers und milden Tagestemperaturen beginnen kann, bevor sich die Ruhe des Winters über Wälder und Seen legt. Ein Schauspiel, das nicht nur uns und die Teilnehmer der „Northeast Tour“ der Porsche Travel Experience USA begeistert, sondern immer auch Maler, Poeten und Dichter zu Werken über den „Zweiten Sommer“ inspiriert hat.



Das Adirondack Guideboat – eine wunderbare Symbiose aus Funktionalität und Schönheit.

Aber wie weit ist der „Zweite Sommer“ in diesem Jahr schon nach Süden vorangekommen? Wo lässt sich das farbenprächtige Schauspiel am besten erleben? Wohin lenken wir unsere Reise jetzt, Ende September? Man mag es als unromantisch empfinden oder es alternativ schlicht als praktisch bezeichnen, dass es mittlerweile wie für fast alles eine Smartphone App gibt, mit deren Hilfe sich genau verfolgen lässt, wo das grandiose Farbenspiel aus dem Norden bereits angekommen ist.



Ein
grandioses
Schauspiel
auf der
Bühne
der
Jahreszeiten.

Wir folgen der Straße in die Berge der Adirondacks

Ein kurzer Blick darauf macht klar, dass wir unsere Fahrt am besten nach Westen in die Berggegend rund um das Olympiastädtchen Lake Placid lenken und dazu erst mal die Fähre über den Lake Champlain nehmen, in dessen Mitte die Grenze zwischen den Bundesstaaten Vermont und New York verläuft. Meile für Meile ziehen sich die Landstraßen jetzt hinauf in die Berge des Adirondack State Parks. Oft schlängelt sich die Straße entlang wilder Flüsse. Und mit jeder Kurve öffnet sich der Vorhang für das grandiose Schauspiel der Farben ein Stück weit mehr. Gerade so, als ob der Sommer auf der Bühne der Jahreszeiten zu einer triumphalen Abschiedstour für uns angetreten wäre.

Je höher wir uns in Richtung der Berge rund um das Olympiastädtchen Lake Placid schlängen, um so farbenprächtiger werden die Wälder.



Eine Tour im Adirondack Guideboat auf einem der zahlreichen glasklaren Seen im Morgennebel ist ein einzigartiges Erlebnis.



Um die ersten Sonnenstrahlen auf dem Wasser genießen zu können empfiehlt es sich, bereits am Vortag ein geeignetes Plätzchen zu suchen.



Nach mehr als 300 Meilen empfängt uns unser Sehnsuchtsort mit einer leuchtenden Kulisse aus Farben und gleißenden Sonnenstrahlen.

This is the light of God!

Der nächste Tag verspricht phänomenal zu werden und so suchen sich Sara und Brock schon mal einen Platz aus, an dem sie im frühen Morgennebel ihr Boot für eine Rudertour zu Wasser lassen können. Schön, dass direkt daneben eine Feuerstelle darauf wartet, mit lodernnden Flammen ein wenig Wärme zu schenken und wir einen ereignisreichen Tag entspannt beenden können.

Als wir dann am nächsten Morgen auf einer kleinen Brücke über reißenden Stromschnellen irgendwo im Nirgendwo das Tageslicht erwarten und die ersten Sonnenstrahlen die Szenerie in ein fast magisches Licht tauchen, bringt Kris unsere Gefühle auf den Punkt: „This is the light of God!“, ruft er uns immer wieder wie euphorisiert zu, während er mit seiner Drohne die beste Position für eines der großartigen Bilder sucht, die uns in unseren Sehnsuchts-Vorstellungen hierher geführt hatten.

911 Carrera GTS Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,4–10,4 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 259–236 g/km
Stand: 04/2023

Im Sog der Wildnis.



PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE USA NORTHEAST

DAUER 6 Tage

TERMINE 24.09. – 30.09.2023

REISEVERANSTALTER

Porsche Cars North America, Inc.

ROUTE



Der Herbst in Neuengland steht auf der Wunschliste jedes Reisenden. In diesen Monaten wechseln die Bäume ihre Farben in prächtiges Rot, Orange und Gelb. Dieses einmalige Naturspektakel bildet die Kulisse für einen Urlaub zwischen New York und Vermont. Die Reise beginnt in Lake George, und führt in den Norden nach Lake Placid, dem Austragungsort der Olympischen Spiele „Miracle on Ice“ von 1980. Wir erkunden Teile des Adirondack Parks, bevor wir die Fähre über den Lake Champlain nehmen. Vermont erwartet Sie mit seiner Vielzahl an überdachten Brücken, Geschäften und Antiquitätenläden. Die Tour wird von Porsche Experience Instruktoren geleitet, sodass Sie sich entspannt zurücklehnen und die fantastischen Porsche Fahrzeuge, die Straßen sowie die Gesellschaft der Mitreisenden genießen können.

HIGHLIGHTS

- Empfang am Lake George
- High Peaks Wilderness Area, Adirondack Park
- Fahrt auf den Whiteface Mountain (ca. 1.480 Meter)
- Fährüberfahrt Lake Champlain
- Grüne Berge von Vermont
- Chimney Point, historischer Ort in NY



Scannen Sie den Code, um detaillierte Informationen zur Tour zu bekommen.

www.porschedriving.com/travel-experience



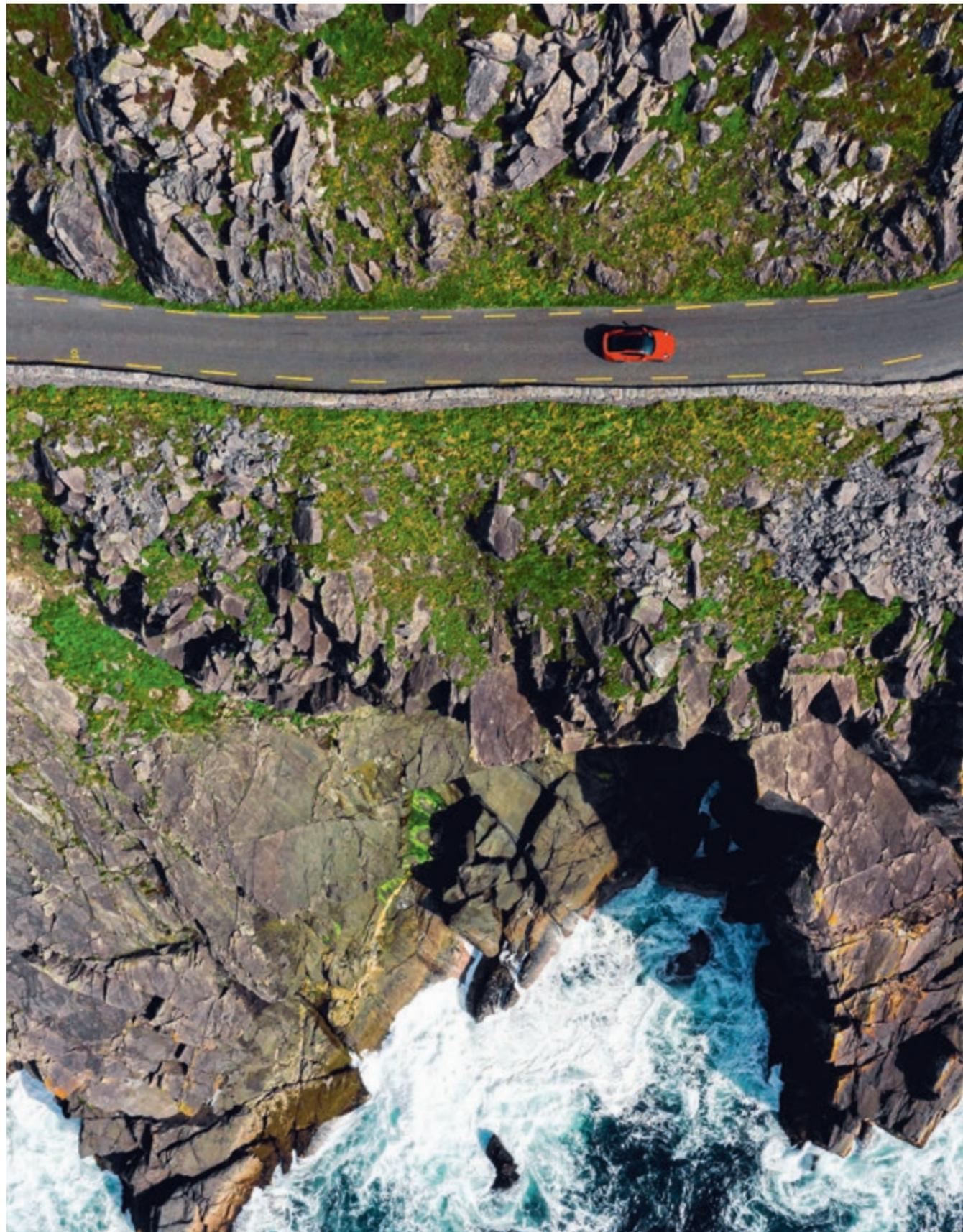


Gewaltige Klippen an schroffen Küsten. Mystische Inseln, umringt vom Atlantischen Ozean. Malerische Seen inmitten atemberaubender grüner Landschaften. Das Panorama – Irland pur. Und doch entdecken wir bei unserer Reise überraschende Facetten, die wir so nicht erwartet hätten. Zeit, die grüne Insel mit der Porsche Travel Experience selbst zu erfahren.

Tradition wieder- entdeckt



Text Elisa WEBER
Fotos Mathieu BONNEVIE



Entlang der Küstenstraße am Wild Atlantic Way treffen gewaltige Felsformationen und das tosende Wasser aufeinander. Die Luft ist salzig. Der Fahrtwind einmalig.



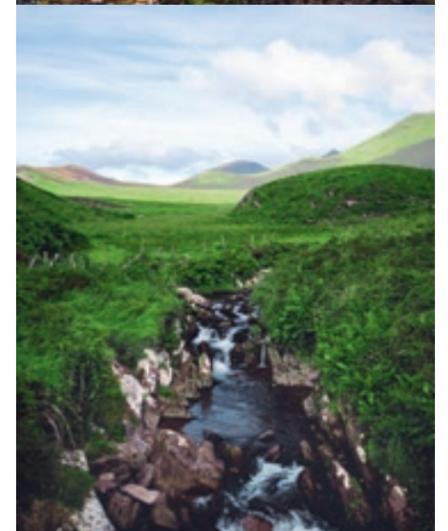
Hügel und Weiden erstrahlen in etlichen Grünschattierungen, an denen man sich kaum sattsehen kann.

Der charakteristische Sound unseres Sechszylinder-Turbo und der Klang irischer Folkmusik? Der Vergleich wäre dann doch zu weit hergeholt. Und trotzdem: Schon ein paar Takte genügen, um sich zuhause zu fühlen. So wie gestern Abend im Pub. Kurz ankommen, eintauchen. Und heute begleitet uns der Sound des Boxers im Heck in Richtung Westen. Raus aus Dublin an die Atlantik-Küste.

In Irland bekommt die berühmte „Fahrt ins Grüne“ eine völlig neue Bedeutung – besonders auf dem Weg zur Dingle Peninsula, einer Halbinsel im Südwesten Irlands. Endlose Plateaus, übersät mit uralten Monumenten. Irland weiß seine Faszination hinter jeder Kurve zu steigern. Der Sleah Head Drive – ein Teil des Wild Atlantic Way – gilt als schönste Panoramastraße des Landes. Die Straßen sind leer. Das Wetter beinahe wolkenlos – untypisch für irische Verhältnisse. Durch das offene Schiebedach genießen wir die salzige Atlantikluft. Atemberaubende Aussichten wechseln sich mit Forts, Steinkreisen und Beehive Huts ab. Schafferden sind hier allgegenwärtig. Vorbeifahrende Autos beeindrucken sie nicht, sie haben nur Augen für das saftige Gras. Linksverkehr? In Dublin haben wir uns schnell daran gewöhnt. Und hier draußen ist das meist kein Thema: Viele Landstraßen haben ohnehin nur eine Spur. Gegenverkehr ist selten. Und wenn, weicht man sich entspannt aus.

911 Turbo Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,5–12,0 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 284–271 g/km
Stand: 04/2023





Guinness zapfen braucht seine Zeit, weil sich der Schaum erst einmal setzen muss. Dom nimmt sie sich gerne, um seinen Gästen die flüssige irische Visitenkarte zu reichen.



Irish Stew, Fish and Chips oder Muscheln: Wer im Nancy Hands schlemmt, kann die Essenz Irlands förmlich auf der Zunge schmecken.

Ein Pint Irland gefällig?

In der irischen Hauptstadt verschmelzen Geschichte und Gegenwart zu einem harmonischen Ganzen. Lange Straßenzüge im georgianischen Stil und moderne Baukunst verbinden sich hier zum einzigartigen Flair von Dublin.

Den Balanceakt, Altes und Bewährtes ins Jetzt zu holen, schafft auch Nancy Hands mühelos. Dominic, der Eigentümer eines der bekanntesten Pubs der irischen Hauptstadt, kombiniert hier altes Holz, rohe Ziegel und Antiquitäten mit zeitgenössischer Kunst. Das Essen: köstlich. Egal, ob Fish and Chips, Muscheln oder ein Irish Stew, gekrönt von einem Pie. Traditionelles Pub-Food überrascht hier mit kreativen Twists. „Cheers!“ Das Guinness, tief rubinrot, mit der typischen Schaumkrone rundet das unerwartete Geschmackserlebnis ab. Dom ist die Seele von Nancy Hands: energiegeladene, redselig und freundlich – der Prototyp des perfekten irischen Gastgebers.

Nur einen Steinwurf von der Guinness-Brauerei entfernt, liebt es Dom, wenn der Hopfengeruch durch die Straßen zieht. Frischer kann ein Guinness kaum sein. Im Gegensatz dazu überzeugen die besten

Whiskeys des Landes in Doms Bar nach jahrelanger Reifung in Eichenfässern. „Ich habe mit 15 Jahren angefangen im Pub meines Cousins zu arbeiten. Meine Mutter und ich haben über mein Alter gelogen“, erzählte Dom lachend. „Dort habe ich zwei Jahre lang gearbeitet. Ich liebte, was ich da tat. Nach meinem Studium und Auslandsaufenthalt in Frankreich und Monaco kam ich wieder zurück nach Dublin und übernahm schließlich Nancy Hands.“ Das ist nun 18 Jahre her. „Damals hatte ich noch Haare“, witzelte Dom. „Aber wie man in Irland sagt ‚grass doesn't grow on a busy road‘.“

Auch wenn er einen der traditionsreichsten irischen Pubs betreibt, bleibt die Zeit bei Dom nicht stehen. „Ich mag es nicht langweilig. Ich mag neue Dinge“, erklärte er uns. Dann überlässt er schon mal einer Gruppe von Gästen einen ganzen Abend lang seinen Pub. „Wir nennen es ‚Nancy in your hands‘, die Gäste können sich selbst ihr Bier zapfen, Darts spielen, Ringe werfen, tanzen. Der Pub ist in ihren Händen und ich bekomme mal eine Pause. Jede Gruppe ist anders und bringt frischen Wind hier rein. Ich liebe es“, erzählte Dom enthusiastisch.



Riverdance hautnah: Regelmäßig treten traditionelle irische Tänzer und Live-Bands im Pub Nancy Hands auf und begeistern die Gäste.

„Ich mag es nicht langweilig. Ich mag neue Dinge.“

Dominic „Dom“ O SULLIVAN



Irlands süße Seite

Auf ihrem Weg zum Wild Atlantic Way macht auch die Porsche Travel Experience Halt bei einer ungewöhnlichen Manufaktur. Hier hätten wir Butter, Wolle oder Whiskey erwartet, aber Schokolade? John und seine Frau Kasha betreiben mitten in den Burrens, einer bizarren Kalksteinlandschaft, die Hazel Mountain Chocolate Manufaktur, die einzige Bean-to-Bar-Schokoladenmanufaktur des Landes. Mit Tradition hat das auf den ersten Blick erst einmal nichts zu tun. Auf den zweiten aber schon.

„Dieses Land bewirtschaftet meine Familie seit vielen Generationen. Vor neun Jahren haben wir uns endlich getraut, unsere Idee zu verwirklichen“, berichtet John über das irische Schokoladenparadies. John ist eher der Stratege, überwacht das Geschäft und ist vor allem der Erste, wenn es darum geht, die neuen Leckereien seiner Frau zu kosten. Sie ist Konditormeisterin und Chocolatier. „Deshalb lag es für uns nahe, aus den besten Kakaobohnen der Welt und traditionell irischen Zutaten eigene Kreationen zu erschaffen.“ Mit Meersalz, Haselnüssen, Milch, Kräutern oder sogar Algen verfeinert, bekommen die Schokoladen oder Pralines ihren ganz eigenen Geschmack. Tradition ja, aber mit überraschenden Einflüssen von außen, könnte das Motto hier heißen. „Jede Bohne hat ein eigenes Aroma“, erklärt uns John und lässt uns an Kakaobohnen aus Venezuela, Mexiko, Madagaskar und Cuba riechen. „Bei uns kommen die ganzen Bohnen an. Mit viel Leidenschaft und Sorgfalt verarbeiten wir sie bis zur fertigen Tafel oder Praline.“ Grund genug für die Porsche Travel Experience im dazugehörigen Café einen Halt einzulegen.

„Wir kombinieren traditionell irische Zutaten mit den besten Kakaobohnen.“

Kasha & John CONNOLLY



Prämiert von der renommierten Academy of Chocolate und mit dem Great Taste Award ausgezeichnet, gehört die Manufaktur zu den Top 10 der kulinarischen Attraktionen in ganz Irland.



A und O: die richtige Bohne. John und Kasha importieren die besten Bohnen von kleinen regionalen Kakaobauern.



Im hauseigenen Café passen die Schokolade und große Auswahl an Pralinen oder Riegel besonders gut zum Cappuccino.



The Tweed Project arbeitet nur mit in Irland ansässigen Textilerstellern zusammen. Sie erschaffen ihre Mode zum Beispiel mit Tweed aus der bekannten Woll-Region Donegal.



Mit der **aktuellen Kollektion** wollten Triona und Aoibheann einen Kontrast zu den tristen, von Corona geprägten Jahren setzen: starke Farben und großflächige Muster.



Die **gewobenen Textilien** sind von hoher Qualität. Viele eignen sich auch für Kissenbezüge oder andere Accessoires für den Home-Bereich.



Das **Atelier in Galway** ist gleichzeitig der Showroom für die Kollektionen des Design-Duos.

Gewoben mit Tradition – designt mit Ecken und Kanten

Guinness, Whiskey und sattes Grün gehören genauso zu Irland wie die Schafherden, denen man überall begegnet. Aus ihrer hochwertigen Wolle entstehen Textilien, die weltweit für ihren Qualitätsanspruch bekannt sind. Gerade irischer Tweed hat eine lange Tradition. Zwei Modedesignerinnen aus Galway interpretieren dieses traditionelle Textil sehr modern in den Designs ihrer edgy Kollektionen.

Triona und Aoibheann haben 2014 The Tweed Project gegründet. „Wir haben damals eine Marktlücke für zeitgenössische Mode aus irischen Stoffen entdeckt“, erklärt Triona, die eigentlich Kostüme für Film und Fernsehen designt. „Bei unseren Designs lassen wir uns von der rauen, irischen Natur inspirieren, vor allem vom

Westen des Landes“, fügt Aoibheann hinzu, die neben ihrer Arbeit als Modedesignerin auch noch ein Restaurant betreibt.

In ihren Designs spürt man die Balance zwischen irischer Tradition und Moderne. „Jede Kollektion ist anders. Wir machen nur das, worauf wir Lust haben“, erklärt Triona ihre Slow-Fashion-Philosophie. Alle Stoffe werden von Hand ausgewählt, jedes Stück wird auf Bestellung gefertigt und soll ein Leben lang halten. „Und wir gehen auf Wünsche und Ideen unserer Kunden ein. Damit ist jedes Stück, das wir kreieren, ein Unikat.“



„Jedes
Teil
ist
ein
Unikat.“

Aoibheann MACNAMARA



PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE IRELAND

DAUER 8 Tage

TERMINE 12.05. – 19.05.2023
21.05. – 28.05.2023

REISEVERANSTALTER
AVANTGARDE Experiences GmbH

ROUTE



IM TRAUMAUTO DURCH SAGENHAFTE LANDSCHAFTEN

Steile Klippen an schroffen Küsten. Mystische Inseln vor idyllischen Buchten. Malerische Seen inmitten atemberaubender Landschaften. Irland verwöhnt das Auge mit unvergesslichen Bildern. Sagenumwobene Burgen und Schlösser ziehen Sie sofort in ihren Bann – genauso wie die gesellige und musikalische Pub-Kultur. Entdecken Sie am Steuer eines Porsche die grüne Heimat der Kobolde, Feen und herzlichen Iren.

HIGHLIGHTS

- 5 Fahrtage auf kurvenreichen Strecken wie dem Wild Atlantic Way, dem Ring of Beara und der Old Military Road
- Urwüchsige Landschaften, von der rauen Küste über endlos grüne Hügel bis zu den Wicklow Mountains
- Übernachtungen in ausgezeichneten Hotels mit individuellem Stil
- Whiskey-Tasting mit hochwertigen Blends und Irish Single Malts – gefolgt vom Besuch einer Whiskey-Destillerie



Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zum Reiseprogramm.
porsche.click/Travel_Ireland



„GIJS“

... UND SEIN SIZILIEN

Auf den Spuren der Porsche Travel Experience Sicily wird unsere Reise auch zu einer aufschlussreichen Begegnung zweier Rennfahrer-Generationen.

Text Berthold DÖRRICH
Fotos Błażej ŻUŁAWSKI

Gijs van Lennep und Ayhancan Güven: An der Boxenmauer von Cerda wird die Geschichte der Targa Florio lebendig.

„Es war klar,
dass wir
in diesem
Rennen
keine
Chance
hatten.“

Gijs VAN LENNEP

Das Leben von Jonkheer Gijsbert „Gijs“ van Lennep ist beileibe nicht arm an speziellen Momenten. 1971 hatte er auf einem Porsche 917 die legendären 24 Stunden von Le Mans gewonnen. Und wiederholte diesen Triumph 1976 im Porsche 936 noch einmal. Er fuhr in der Formel 1, gewann die Sportwagenklasse des 1.000-Kilometer-Rennens am Nürburgring. Und doch ragt dieser 13. Mai 1973 ein gutes Stück über all die anderen Siege hinaus. Es war das letzte Rennen seiner Art. Und Gijs gewann es. Obwohl noch am Start keiner auch nur eine Lira auf seinen Sieg gewettet hätte.

Die Favoriten, die an diesem Tag zur 57. Ausgabe der Targa Florio antraten, schienen übermächtig. Die bärenstarken Alfa und Ferrari waren klare Favoriten auf den Sieg. Pilotiert von einigen der berühmtesten Piloten ihrer Zeit. Italiener noch dazu, die in der Gunst des sizilianischen Publikums ganz vorne lagen. Noch ahnten nur wenige, dass das Rennen über öffentliche Straßen als Lauf der Sportwagen-Weltmeisterschaft zum letzten Mal stattfinden sollte. Keiner der Abertausend Zuschauer an der Strecke sah den silbernen Porsche 911 RSR mit der auffälligen Martini-Lackierung am Ende auf Platz 1. Selbst Gijs war Realist und hatte einen fünften Platz angepeilt. Aber wie heißt eine der wichtigsten Rennfahrer-Weisheiten? To finish first, you first have to finish. Und so siegte am Ende nicht nur Gijs mit seinem Partner Herbert Müller, sondern auch die Zuverlässigkeit ihres 911 RSR, den sie wenige Monate zuvor bei eisigen Temperaturen auf der Rennstrecke von Paul Ricard gemeinsam mit dem Rennteam aus Zuffenhausen fertig entwickelt hatten. „Am frühen Morgen kratzten wir erst mal das Eis von den Autos. Und dann drehten wir Runde um Runde, bis das Auto so perfekt war, wie wir uns das vorstellten.“

„Ein Fehler, und du warst raus.“

Gijs VAN LENNEP



An vielen Stellen sind die 72 Kilometer des Piccolo Circuito delle Madonie heute in einem beklagenswerten Zustand.



Auch aus der Drohnen-Perspektive ist die berühmte Kurve von Collesano beeindruckend.



Gijs genießt es bei unserer Tour, die Augen auch einmal von der Straße nehmen zu können.



Mit Höchstgeschwindigkeit trieb Gijs 1973 den 911 RSR durch die Ortschaften zum Sieg.

Wann hat ein Rennfahrer schon einmal Gelegenheit, die Schönheiten links und rechts der Strecke zu genießen?

Fast 50 Jahre nach seinem legendären Sieg kommen wir noch einmal mit Gijs an die Strecke seines legendären Triumphs zurück. Fahren mit ihm die originalen 72 Kilometer des Piccolo Circuito delle Madonie ab, den auch die Teilnehmer der Porsche Travel Experience Sicily auf ihrer Reise besuchen. Vor allem aber werfen wir einen Blick auf die Schönheiten und Attraktionen, die Sizilien links und rechts der ehemaligen Rennstrecke zu bieten hat. Eine Perspektive, die Gijs während seiner aktiven Rennfahrerkarriere niemals einnehmen konnte. Die Targa Florio war viel zu brutal, als dass es sich ein Rennfahrer leisten konnte, auch nur einmal die Augen von der Strecke zu nehmen. Das Risiko zu sterben war immer mit an Bord. Wie war es, mit Höchstgeschwindigkeit durch kleine Ortschaften und über Landstraßen zu jagen, wo hinter jeder Kurve plötzlich ein Esel auf der Strecke stehen konnte? „Wir sind einfach davon ausgegangen, dass es uns nicht trifft“, erinnert sich

Gijs. „Eigentlich war es am Ende ganz einfach: Wir sind jede Runde voll gefahren und durften einfach keinen Fehler machen. Nicht einen. Nicht den kleinsten. Denn dann warst du unweigerlich draußen. Und mit hoher Wahrscheinlichkeit tot.“ Umso mehr genießt es Gijs heute, ganz entspannt unterwegs zu sein und die Schönheit der sizilianischen Landschaft genießen zu können. Am liebsten auf dem Beifahrersitz eines aktuellen 911 Targa. Vor allem dann, wenn er von kundiger Hand chauffiert wird.

Ayhancan Güven ist einer der talentiertesten Porsche Renn-Junioren. Wie heute üblich, ist er nicht nur im aktuellen 911 GT3 Cup auf der Rennstrecke, sondern auch als Sim-Racer erfolgreich unterwegs. Targa Florio, ja, hat er natürlich schon gehört. Aber nein, Details kennt er keine. Zu sehr ist er im Heute und Morgen verwurzelt, als dass er sich groß mit alten Zeiten beschäftigt. Als wir im Stadtzentrum von Cerda, durch das sie 1973 mit Höchstgeschwindigkeit gerast waren, Halt machen und Gijs aus dem Cockpit des 911 Targa steigt, dauert es nicht lange, bis ihn die alten Männer erkennen, die im Schatten der Kirche den Nachmittag genießen. Gijs ist eine Legende hier, wo sie die Erinnerung an die großen Zeiten ihrer Targa Florio pflegen. Drinnen im Café hängen alte Aufnahmen aus den Tagen des großen Straßenrennens an den Wänden. Und doch sagen sie dem jungen Barista, der uns einen prickelnd heißen Caffè serviert, herzlich wenig. Rennen, ja doch, da war was hier. Immer wieder mal kämen Leute vorbei, so wie wir heute. Und ja, Daniel Ricciardo sei auch schon mal in seinem Caffè gewesen. Ob wir ihn kennen, will er wissen - die Formel 1 begeistert ihn.



Bevor wir uns auf die Strecke machen, erklärt Gijs seinem jungen Rennfahrer-Kollegen einige der interessantesten Strecken-Passagen.



Im Museo Targa Florio wird die Geschichte des Rennklassikers lebendig.

„Mein Traum: Le Mans!“

Ayhancan GÜVEN



Immer wieder treffen wir wie hier an der historischen Boxengasse von Cerda auf Fans von Gijs, die seinen historischen Sieg live erlebt haben.



Taormina berauscht mit spektakulären Ausblicken. Etappenziel der Porsche Travel Experience Sicily.

Das Risiko fährt immer mit – aber was bedeutet das schon?

Reizt ihn als junger Rennfahrer die Formel 1 auch, erkundigen wir uns bei Ayhancan während unserer Fahrt über die kurvenreichen Strecken des Parco dei Nebrodi. Aber der winkt nur ab – er hat andere Ziele. Einen der großen Langstrecken-Klassiker will er einmal bestreiten – und natürlich gewinnen. Le Mans oder das 24-Stunden-Rennen am Nürburgring. Risiko, sagt er, ist für ihn ein Automatismus, der einsetzt, sobald er hinter dem Steuer eines Rennwagens sitzt. Ist einer von vielen Faktoren, die er kühl kalkuliert. Im Simulator genauso wie im echten Rennwagen auf der Strecke. Risiko bedeutet für ihn nicht die Option, als Rennfahrer sein Leben verlieren zu können, so wie in der Zeit von Gijs. „Risiko bedeutet für mich die Möglichkeit, durch einen Unfall auszufallen und ein Rennen zu verlieren. Ja, die ursprüngliche Form des Risikos ist für mich und meine Konkurrenten heute geringer, kontrollierbarer. Dafür haben sich die Herausforderungen geändert, denen wir als junge Rennfahrer heute gegenüberstehen.“ Mehr Verständnis für komplexe Technologie wird gefordert. Analytisches Herangehen bei der Zusammenarbeit mit dem Team, bei der Abstimmung des Setups. Konzentrierte Arbeit mit den Medien. Aufbau und laufende Pflege einer Social-Media-Präsenz. Bis hin zur perfekten Ernährung. Disziplin in jeder

Sekunde. Ein Leben unter totaler Kontrolle. Die er selbst dann beibehält, als wir am Fuße des Ätna im Weingut Pietradolce Halt machen. Alkohol trinkt er nur einmal im Jahr – am Ende der Rennsaison. Zusammen mit seinen Kumpels lässt er's dann krachen. Während Gijs die charaktervollen, vom dunklen Lavaboden geprägten Rotweine genießt und sich an den feinen Nuancen, die das Terroir hier hervorbringt, erfreuen kann, folgt Ayhancan interessiert den Ausführungen von Kellermeister Giuseppe Parlavecchio, ohne auch nur einen Schluck zu probieren.

911 Targa 4S

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,1–10,7 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 252–243 g/km
Stand: 04/2023



Kühle Sachlichkeit erscheint im Weingut Pietradolce wie die Antithese zum Chaos von Palermo.



Schwarze Lava-Erde prägt den Charakter der Weine des am Nordhang des Ätna gelegenen Weinguts Pietradolce.



Kaffeepause mit Blick – in den Dörfern Siziliens findet sich meist ein Platz für einen kurzen Stopp.

„Das Risiko ist für uns heute kontrollierbarer.“

Ayhancan GÜVEN



Cannoli – die süchtig-süße Versuchung lockt in Sizilien überall.

911 Targa Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3–10,4 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 257–236 g/km
Stand: 04/2023

Zwischen Gijs und Ayhancan liegen 50 Jahre – und Welten.

Irgendwie, so erscheint es uns, verkörpern Gijs und Ayhancan nicht nur zwei völlig unterschiedliche Rennfahrer-Generationen, sondern muten gleichzeitig ein wenig wie Thesis und Antithesis ein und derselben Sache an. Warum beschleicht uns diese Analogie gerade hier im kubistisch klar gestylten Beton-Gebäude, das die kunst-sinnigen Eigentümer des Weingutes vor wenigen Jahren zwischen die Reben am Fuß des Ätna gestellt haben? Vielleicht deshalb, weil uns die kühle Sachlichkeit der Architektur selbst ein wenig wie die Antithesis zum urbanen Chaos von Palermo erscheint, dem wir uns am frühen Morgen mit unserer Abfahrt ins Landesinnere gerade entwunden hatten. Eine gewagte Analogie, ja. Aber als eine Insel der Extreme präsentierte sich uns eben auch Sizilien an vielen Stellen bei unserer Stippvisite. Zu gerne hätten wir noch weitere Facetten von ihr entdeckt, wären der Reiseroute der Porsche Travel Experience Sicily weiter gefolgt. Zu den antiken Tempeln von Agrigento. Den spätbarocken Ensembles der Städte im Val di Noto. Oder den Genussmomenten in den feinen Hotels und Restaurants, die auch diese Porsche Travel Experience prägen. Doch Ayhancan hat in seinem durchgetakteten Terminplan nur zwei Tage Zeit. Die nächste Verpflichtung wartet. Und Gijs ruft eine familiäre Angelegenheit zurück nach Holland. Natürlich wird er noch mal hier vorbeischauen. 2023 vielleicht, wenn sich sein spezieller Sizilien-Moment zum fünfzigsten Mal jährt, der dann sicher auch besonders ausgiebig gefeiert werden wird.



Wo sich heute Lastwagen durch den Ort quälen, galt bis 1973: Vollgas!



Auch nach fünfzig Jahren kennt Gijs den Piccolo Ciruito delle Madonie noch ganz genau.



Die Targa Florio ist entlang der Strecke allgegenwärtig – selbst an den Wänden des Cafés in Cerda.



Der Fahrer des Ape-Dreirads schlängelt sich mit akrobatischer Sicherheit auch durch den Abendverkehr von Palermo.

**Die
Lavafelder
des Ätna
sind von
wilder
Schönheit.**





PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE SICILY

DAUER 8 Tage

TERMINE 01.05. – 08.05.2023
10.05. – 17.05.2023
18.05. – 25.05.2023

REISEVERANSTALTER
AVANTGARDE Experiences GmbH

ROUTE



KULTUR, NATUR UND FAHRSPASS.
8 TAGE SIZILIEN IM PORSCHE 911
TARGA 4 GTS

Hier erleben Sie die größte Insel im Mittelmeer auf ganz besondere Weise. Gehen Sie auf die Spuren der griechischen und römischen Antike und lassen Sie sich den aktiven Vulkan Ätna nicht entgehen. Außerdem bietet Sizilien zahlreiche kulinarische Spezialitäten, die Sie unbedingt probiert haben sollten.

HIGHLIGHTS

- Fahrspaß mit dem Porsche auf Teilstücken der legendären „Targa Florio“
- Besichtigung geschichtsträchtiger Stätten
- Kulinarische Spezialitäten der süditalienischen Küche
- Exklusiver Helikopterflug um den Vulkan Ätna



Scannen Sie den Code, um detaillierte Informationen zur Tour zu bekommen.
porsche.click/Travel_Sicily





EVERY
DRIVER
HAS THEIR
LIMIT.
GO
AND
FIND
YOURS!

056 **RENDEZVOUS IM GRENZBEREICH**

Wer Feuer gefangen hat für den heißen Ritt auf kaltem Eis, will wissen, was wirklich geht. Das ist der Moment für ein Individual-training mit einem Instrukteur der Porsche Ice Experience.

066 **DIE WETTE**

Wie genießen zwei Männer, die gerne rasant unterwegs sind, eine Auszeit, wenn der Dritte im Bunde der neue Porsche 911 Dakar ist? Aksel Lund Svindal und Jukka Honkavuori wollen's wissen!

076 **EISKALT EINGELOCHT**

Golfspielen am Polarkreis? In Finnland ist das möglich. Der Porsche Golf Circle ließ sich hier ein individuelles Event im Rahmen der Porsche Ice Experience maßschneidern.

718 Cayman GT4

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,1 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 251 g/km
Stand: 04/2023

911 Dakar

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 256 g/km
Stand: 04/2023

Rendezvous im Grenzbereich

Porsche Ice Experience Individual Experience

Driften in einer Gruppe Gleichgesinnter ist ein großartiges Erlebnis. Allein deshalb buchen viele Kunden die Porsche Ice Experience Jahr für Jahr mit Freunden, oder als Club-Event. Wer aber erst einmal Feuer gefangen hat für den heißen Ritt auf kaltem Eis, der will irgendwann wissen, was wirklich geht. Das ist der Moment für ein Individualtraining mit einem der Instruktoren der Porsche Ice Experience.

Text Berthold DÖRRICH
Fotos Jere SATAMO



Erleben Sie das Individualtraining von Katarina Kyvalova im Video.
porsche.click/IceIndividualMag2023



Katarina Kyvalova und Jukka Honkavuori fanden beim Individualtraining schnell eine gemeinsame Sprache. Ihre Basis: Rennerfahrung.

„Ein Individualtraining ist für jeden Teilnehmer eine großartige Erfahrung.“

Jukka HONKAVUORI



Die Trainingseinheit auf dem Forest-Track ist auch für Eis-Profis eine Herausforderung.

911 Turbo S

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,3–12,0 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 278–271 g/km
Stand: 04/2023



Klare Wahl: Für ihr Individualtraining mit Jukka wollte Katarina auf jeden Fall ein Allrad-Fahrzeug ausprobieren.

Katarina Kyvalova gehört zu den wirklich schnellen Frauen am Lenkrad. Auch wenn sie die Rennfahrei als Hobby betreibt, geht es für sie um alles, sobald die Startampel auf Grün springt. Egal, ob sie ihren Vorkriegs-Bentley bei einem 24-Stunden-Rennen ans Limit treibt, beim Goodwood Revival als eine der ganz wenigen Frauen in der Startaufstellung steht oder beim Historic Grand Prix in Monaco mit ihrem Cooper T33 auf dem engen Stadtkurs unterwegs ist. Auf Eis hat sie schon fast alles gefahren, was schnell ist und Spaß macht. Und doch ist dieser Tag mit dem Porsche 911 Turbo S etwas Besonderes für sie: „Ich habe noch nie zuvor ein allradgetriebenes Fahrzeug auf Eis bewegt. Ich bin sehr gespannt darauf, wie sich das Auto im Drift verhält und wie ich damit zurechtkomme. Egal, wie oft man es schon gemacht hat – es ist am Anfang doch immer wieder ein bisschen wie beim ersten Mal.“

Für Jukka Honkavuori, Top Supervisor der Porsche Ice Experience, sind diese Einzeltrainings mindestens genauso spannend: „So ein Individualtraining ist für jeden Teilnehmer eine großartige Erfahrung – ganz unabhängig vom jeweiligen Erfahrungshintergrund. Aber es ist definitiv hilfreich, ein wenig Erfahrung

mitzubringen, dann können wir beim Training wirklich in die Details gehen und daran feilen.“ Auch Katarina hofft, dass sie mit Jukka an ihren kleinen Schwächen arbeiten kann: „Nach vier oder fünf Jahren, die ich nun schon auf Eis unterwegs bin, stelle ich fest, dass es immer die gleichen kleinen Fehler sind, die sich einschleichen. Die zu erkennen und durch gezieltes Training rauszubekommen, das würde ich in meinen individuellen Trainings-Sessions mit Jukka gerne erreichen.“

Hilfreich für den Lernfortschritt und den Spaß an der Sache ist dabei natürlich, wenn Instrukteur und Schüler die gleiche Sprache sprechen und über einen ähnlichen Erfahrungshintergrund verfügen. Rennerfahrung zum Beispiel, findet Katarina: „Die Erfahrung, die ich aus meinen Rennen hierher mitbringe, half mir definitiv dabei, mit Jukka schnell eine gemeinsame Ebene zu finden.“ Auch Jukka sieht Gemeinsamkeiten: „Beim Fahren auf Eis herrscht natürlich nicht der gleiche Druck, wie wenn du auf der Rennstrecke ans Limit gehst. Aber mit Blick auf die nötige Präzision, Konzentration und grundlegende Techniken, ja, da gibt es viele Gemeinsamkeiten, die man von der Rennstrecke auf den Ice-Track übertragen kann“.

911 Turbo Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,5–12,0 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 284–271 g/km
Stand: 04/2023



„Jukka wollte, dass ich vorwärtskomme. Das war seine Art, Druck aufzubauen.“

Katarina KYVALOVA

Natürlich steht das Fahren im Mittelpunkt. Aber ein Individualtraining bietet vor allem auch die Möglichkeit zum intensiven Austausch mit dem persönlichen Instrukteur.

Auch ein Individualtraining bietet vor allem eines: **Spaß am Driften auf Eis.**





Das Gelände der Porsche Ice Experience bietet fortgeschrittenen Teilnehmern unzählige Möglichkeiten, um ihre Skills auch unter schwierigen Bedingungen zu verbessern.

Muss man also Rennfahrer sein und besondere Voraussetzungen für ein solches Einzeltraining mitbringen? Keineswegs! Es kommt sogar vor, dass der Wunsch nach ein paar individuellen Einheiten ganz spontan entsteht. Oft sind es Gäste, die gerade bei einem Dreitagesprogramm in einer Gruppe den Bogen rausgefunden haben und dann sagen: „Hey, es wäre doch klasse, wenn ich das Gelernte jetzt gleich noch ein bisschen weiter vertiefe.“, berichtet Jukka. Aus Sicht des Instrukteurs sind das die perfekten Kandidatinnen und Kandidaten, um gemeinsam schnelle Lernfortschritte zu erzielen und dabei gleichzeitig eine Menge Spaß zu haben.

Für Katarina waren die ersten Runden im Allradfahrzeug noch ein bisschen wie Laufen lernen: „Es ist tatsächlich schwieriger, ein Allradauto in einen kontrollierten Drift zu bringen. Aber als ich es erst mal raus hatte, war der Spaß auch deutlich größer, weil du das Auto viel stärker anstellen kannst als einen Hecktriebler.“

Welche Rolle spielt dabei das individuelle Talent – oder in anderen Worten, lässt sich Training durch Talent ersetzen? Auch hier hat Katarina eine klare Sicht der Dinge: „Ich glaube, bei jeder Motorsportart ist es möglich, durch intensives Training eine

„Vielleicht hilft es, wenn du Skandinavier bist, um auf Eis das Letzte herauszuholen.“

Katarina KYVALOVA



Vieles, was man hier lernt, lässt sich auch im Alltag anwenden.



„Gas, Gas!“ Jukkas Kommandos sind klar und eindeutig.

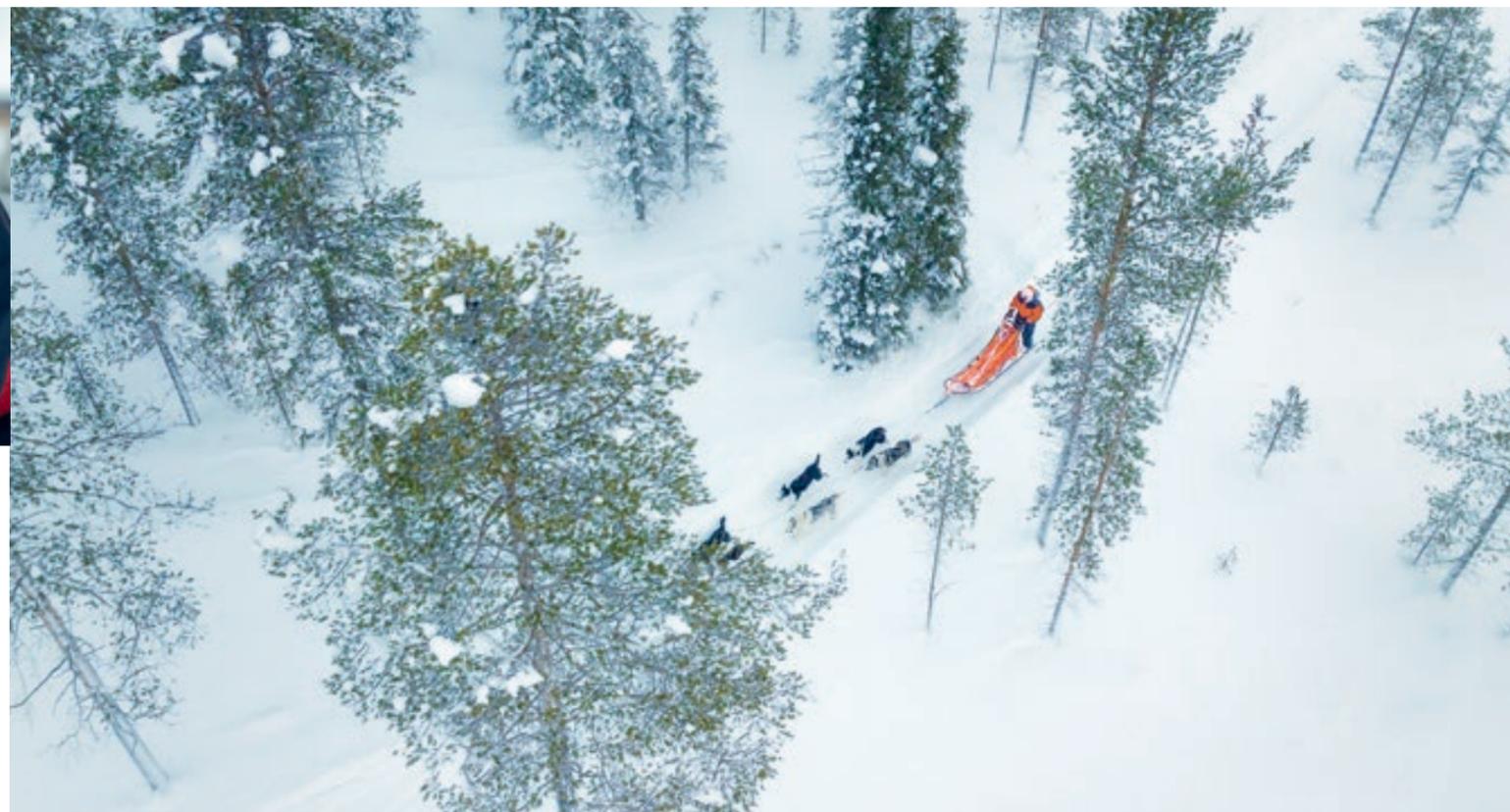


Dynamik zur Abwechslung mal ganz anders. Katarina komplettiert ihren individuellen Trainingstag mit einer rasanten Husky-Tour durch die finnischen Wälder.

„Nach einem erfolgreichen Trainingstag habe ich mir ein bisschen Entspannung glaube ich verdient.“

Katarina KYVALOVA

Menge zu erreichen und Erfolg zu haben. Das letzte Quäntchen aber, das am Schluss einen Profi von einem ‚nur‘ guten Fahrer unterscheidet, das ist Talent. Damit musst du geboren sein. Oder vielleicht hilft es ganz einfach auch, wenn du Skandinavier bist, um auf Eis das Letzte herauszuholen“, lacht sie. So betrachtet ist es kein Wunder, dass sie am Abend bei einem entspannten Glas Wein gesteht, dass ihre erste Runde auf dem Beifahrersitz mit Jukka eines ihrer absoluten Highlights war: „Ich war schwer beeindruckt! Es ist unglaublich zu sehen, mit welcher Ruhe Jukka am Steuer im spektakulären Drift unterwegs ist. Seine Ruhe, seine Routine, der Speed, den er dabei realisieren kann, das war mehr als beeindruckend! Auf einer einzigen Runde zeigt er dir, wo der Hammer wirklich hängt! Für mich war es definitiv eine der besten Hotlaps, die ich jemals erlebt habe! Ich glaube, morgen brauche ich ein wenig Entspannung.“ Auch dafür gibt es im Rahmen eines Individualtrainings bei der Porsche Ice Experience je nach Temperament reichlich Möglichkeiten. Überrascht es uns, nach allem, was wir über sie erfahren haben, dass sich Katarina für eine rasante Husky-Tour durch die finnischen Wälder entschieden hat?



Bei einem Glas Wein lassen sich die Eindrücke eines Trainingstages mit dem persönlichen Instrukteur ganz entspannt aufarbeiten.



Abschluss eines spannenden Kurztrips am Feuer in der Weite des finnischen Winters.

PORSCHE ICE EXPERIENCE INDIVIDUAL EXPERIENCE

DAUER individuell

TERMINE Januar-März 2024

REISEVERANSTALTER
AVANTGARDE Experiences GmbH

FAHRSPASS UND NERVENKITZEL.
WINTERSPORT AUF PORSCHE ART.

Fernab vom Asphalt schlägt das Herz der Porsche Ice Experience. Auf der Porsche Driving Area in Levi (Nordfinland) erwarten Sie atemberaubende Glitzerlandschaften und herausfordernde Eispisten. Angeleitet von qualifizierten Instrukteuren erleben Sie actionreichen Fahrspaß in 3 aufeinander aufbauenden Trainingsstufen. Und am Steuer der neuesten Porsche Modelle. Ihre Ziele: volle Fahrzeugkontrolle, perfekte Drifts, pure Glücksmomente. Außerdem haben Sie die Möglichkeit, Ihre Porsche Ice Experience mit einem ganz persönlichen Begleitprogramm zu einer unvergesslichen Individual Experience zu erweitern.

HIGHLIGHTS

- Polarlichter, Rentiere, Huskys, endlos weite Wildnis und Wintersport in allen Facetten
- 4-Sterne-Hotel Levi Panorama direkt an der Skipiste
- 100 % individuell maßgeschneidert für Ihren Anlass
- spiegelglatte Untergründe, anspruchsvolle Sektionen, lange Handlingtracks und traumhafte Waldstrecken



Scannen Sie den Code, um detaillierte Informationen zur Tour zu bekommen.
porsche.click/IceIndividual

Die Wette

Aksel Lund Svindal ×
911 Dakar × Jukka Honkavuori

Wie genießen zwei Männer, die gerne besonders rasant unterwegs sind, eine kleine Auszeit zu zweit? Auf außergewöhnliche Weise, wenn der Dritte im Bunde der neue Porsche 911 Dakar ist. Aksel Lund Svindal und Jukka Honkavuori wollen's wissen!



Erleben Sie die Wette im spektakulären Video
porsche.click/911DakarLevi



Text Berthold DÖRRICH Fotos Moritz ATTENBERGER

911 Dakar
Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 256 g/km
Stand: 04/2023

**„Ich wette, Du
driftest nicht
so spektakulär,
dass mein Puls
auf 100 geht.“**

Aksel LUND SVINDAL





**„Wette
angenommen –
let's go!“**

Jukka HONKAVUORI

**„Cooler Drift,
aber die ging
trotzdem an
mich!“**

Aksel LUND SVINDAL

**„Dann zeig ich's
Dir im 911 Dakar
eben auf der
Piste.“**

Jukka HONKAUORI

**„Wetten, dass Du auf
Skiern nicht so schnell
unten bist wie ich im
911 Dakar oben?“**

Jukka HONKAUORI



„Das Auto ist
genau dafür
gemacht.“

Jukka HONKAVUORI



„Das nenn'
ich mal ein
sauberes
Unent-
schieden!“

Aksel LUND SVINDAL



Eiskalt eingelocht

Eine Partie Golf unter dem flackernden Nordlicht gefällig? In Lapplands verschneiten Weiten warten mehr Kicks als spiegelglatte Eispisten – maßgeschneidert und höchst individuell planbar.

Freiheit ganz neu denken: In Finnland ist das möglich. Dieses weite, leere, im Winter eingefrorene Land war schon immer gut darin, das Unmögliche möglich und das Unerwartete alltäglich zu machen. Hier wurde die Sauna erfunden, hier sägen nackte Menschen bei heftigen Minusgraden Löcher ins Eis und nehmen ein Bad im See.

Winterlicher Abenteuerspielplatz

Hier ist auch die Porsche Driving Area zuhause. Ein winterlicher Abenteuerspielplatz für all jene, die das Potential eines Porsche Sportwagens im Grenzbereich erleben wollen. Die Porsche Ice Experience, diese spektakuläre Challenge auf spiegelglatten Pisten und langen Handlingtracks, ist aber nicht das Einzige, wofür die Reise ins nordfinnische Levi lohnt.

Zunächst sollten wir aber vielleicht kurz klären, wo dieses Levi überhaupt liegt. Dafür müssen wir weit, weit in Europas unberührten Norden reisen. Der Wintersportort ist in Lapplands epochale Natur eingebettet, nur wenige Kilometer vom internationalen Flughafen Kittilä entfernt. Ja, hier oben im schneebedeckten Nirgendwo gibt es tatsächlich einen internationalen Flughafen! Drumherum aber dann eher das Postkartenbild, das man hier erwartet: Weite Wälder, tiefe Seen – und im Winter das magische Flackern des Nordlichts über den verschneiten Tannen.

Text Björn SPRINGORUM
Fotos Jere SATAMO



Golfspielen am Polarkreis? Der Porsche Golf Circle ließ sich ein individuelles Event im Rahmen der Porsche Ice Experience maßschneidern.



Taycan Cross Turismo Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Stromverbrauch kombiniert: 24,8–21,2 kWh/100 km
Elektrische Reichweite (EAER): 415–490 km
Elektrische Reichweite (EAER Stadt): 517–616 km
Stand: 04/2023

Taycan Sport Limousine Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Stromverbrauch kombiniert: 24,1–19,6 kWh/100 km
Elektrische Reichweite (EAER): 370–512 km
Elektrische Reichweite (EAER Stadt): 440–630 km
Stand: 04/2023

Ein Golfkurs nördlich des Polarkreises

Ein Ort, mit anderen Worten, den man nicht sofort mit einer Sommersportart wie Golf in Verbindung bringt. Und doch ist genau das hier oben, 170 Kilometer nördlich des Polarkreises, möglich. Im Sommer eh, klar. Da spielt man hier sogar im goldenen Glanz der Mitternachtssonne. Seit 2009 auf einem 18-Loch-Platz, der sich über 93 Hektar Land und Wald erstreckt. Man kann aber sogar im Winter Birdies feiern: Wenn die Tage kurz sind und im tiefsten Winter nur ein wenig Sonnenschein den Schnee zum Glitzern bringt, dürfen Grenzgänger hier gleich zwei ihrer großen Leidenschaften frönen: Porsche und Golf. Zumindest dann, wenn der Porsche Golf Circle seine Mitglieder zu einer ganz individuell geplanten Reise einlädt. Zugeschnitten auf die besonderen Wünsche und Ansprüche der Porsche Golf Enthusiasten.

In guter finnischer Tradition, unbeeindruckt von Eis, Schnee und Dunkelheit, sorgte die Porsche Ice Experience in Zusammenarbeit mit dem Levi Golf & Country Club für ein einmaliges Golf-Happening unterm Nordlicht. Und mal ehrlich: Wer hat schon mal Golf auf einem Course gespielt, auf dem gern mal Rentiere dösen? Wer eine individuelle Reise ganz nach eigenem Gusto planen möchte – zum Beispiel für seinen Club oder eine Freundesgruppe – kann sich jederzeit mit den erfahrenen Tour-Guides der Porsche Experience in Verbindung setzen, um sich auch ein ganz eigenes, persönliches Winterabenteuer planen zu lassen.

Individuell kuratiertes Abenteuer

So exotisch und exzentrisch das klingt, ist am Ende alles gar nicht: Die Anreise nach Levi ist mit einem Direktflug zum Beispiel von München oder Paris nach Kittilä ein Kinderspiel. Der Transfer vom Flughafen wird organisiert. Weil Levi ein beliebter Ort für den Skisport ist, gibt es zudem ausreichend Hotels und spannende Restaurants, in denen es sich abends ganz vorzüglich aufwärmen lässt – etwa im King Crab House, wo arktisches Seafood so frisch und köstlich serviert wird wie selten.



Begehrter Platzwart: Tomi Tolsa ist Geschäftsführer von Levi Golf. Die Sommersaison dauert hier oben nur drei Monate. Doch dank jeder Menge Einsatz und Erfindergeist kann man in Lappland auch im Winter auf Birdie-Jagd gehen.

Nach der Wintergolfsaison ist vor der Wintergolfsaison, weiß Tomi Tolsa. Er betreibt mit Levi Golf einen der nördlichsten Golfplätze der Welt und scheut keine Mühen und Anstrengungen, um seinen Gästen ein unvergessliches Wintergolferlebnis zu bieten. Und dafür können die Planungen gar nicht früh genug beginnen. Tolsa: „Es erfordert sehr viel Zeit, den Platz für eine Runde Wintergolf vorzubereiten. Wir präparieren die Fairways mit großen Pistenraupen, die auch für Loipen verwendet werden.“ Aus wie vielen Golfern so eine Gruppe letztlich besteht, ist Tomi Tolsa egal. „Ich bereite den Platz auch für einen einzigen Flight vor. Wir kümmern uns generell um alle Wünsche unserer Kunden.“ Gemeinsam mit der Porsche Ice Experience schneidert Tolsa ein einzigartiges Golferlebnis unter dem flackernden Nordlicht. „Auch drumherum ist sehr vieles möglich“, fügt er hinzu. „Wir kümmern uns um Beleuchtung, stellen alles in Sachen Equipment zur Verfügung und denken auch weiter, wenn es besondere Wünsche gibt: Die Übernachtung in einem Tipizelt zum Beispiel, Verpflegung oder ein Lagerfeuer.“ Ein eiskaltes Golfmatch, danach ein Glas finnischen Glögi-Glühwein an einem prasselnden Feuer unter dem sternenklaren Himmel – wer hier oben einmal gespielt hat, wird sein Leben lang davon erzählen. Oder immer wiederkommen.

**„Wir kümmern
uns um
alle Wünsche
unserer Kunden.“**

Tomi TOLSA



Der 18-Loch-Platz von Levi liegt idyllisch zwischen Wäldern und Skipisten.



Kufen statt Räder: Statt eines Golf-Trolleys mit Rädern ziehen die Teilnehmer beim Winter-Golf einen Schlitten mit ihren Schlägern von Loch zu Loch.



Bengalische Beleuchtung: Damit die Drives auch bei arktischer Dunkelheit gelingen, sind die Abschläge magisch beleuchtet.





Drift - electrified. Heimlicher Star beim Driften auf Eis ist der elektrische Taycan. Auch wer konventionelles Driften beherrscht, findet hier nochmal eine neue Herausforderung.

Die Infrastruktur ist auch sonst wie gemacht für maßgeschneiderte, höchst individuelle Abenteuer und besondere Ansprüche: Golf-Ausrüstung wird gestellt. Und statt eines Golfwagens zieht man hier im Winter einen Schlitten hinter sich her. So ziemlich jeder Wunsch kann erfüllt werden. Eines muss aber klar sein: Es kann kalt werden hier oben. Sehr kalt. Minus zehn, minus 15 Grad sind keine Seltenheit. Aber gerade das macht es ja aus! Also rein in die warme Kleidung und dann raus in Levis Winterwunderland. So haben Sie noch nie abgeschlagen. Versprochen.

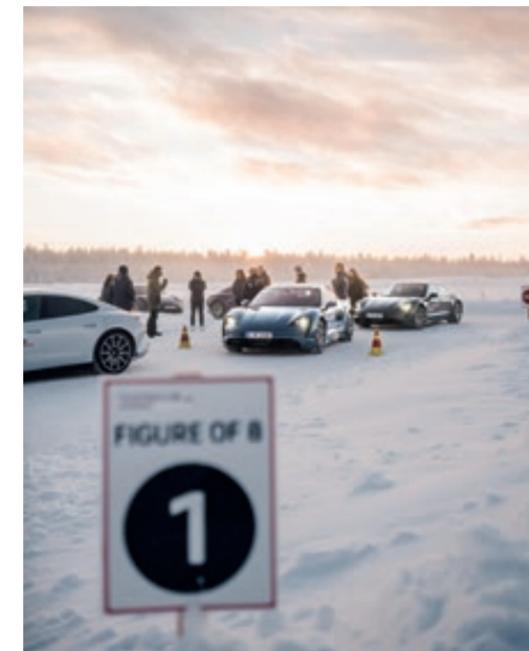
Mit dem 911er aufs Eis

Rund um ein wohl einmaliges Golf-Erlebnis bietet Levi natürlich ein Füllhorn an winterlichen Aktivitäten, die den persönlich kuratierten Trip ins Eis abrunden. Wer mag, kann einen Porsche im Drift übers Eis erleben (und wer mag das bitteschön nicht?). Die Porsche Ice Experience steht Porsche-Fahrern mit all ihren Verlockungen offen. Hier oben steht ein Großteil der Porsche Fahrzeugpalette zur Verfügung. Die warten nur darauf, von abenteuerlustigen Fahrern aufs Eis geführt zu werden. Welcher Wagen darf es sein?

Eis-Driften im Porsche und ein Golf-Match unterm Nordlicht reichen natürlich fast schon für die perfekte Reise. Dennoch ist das noch längst nicht alles, was es nördlich des Polarkreises zu erleben gibt. Eisangeln, Schneemobil-Ausfahrten oder Husky-Touren sind möglich. Und wer will, kann von Levi aus zu einem Abenteuer-Trip ans Nordkap aufbrechen. Ideen und Wünschen sind hier oben kaum Grenzen gesetzt. Denn wer Lapland einmal erlebt hat, der weiß: Es ist vor allem das Land, in dem die Freiheit zuhause ist. Und das bedeutet bei der Porsche Ice Experience eben auch, sich seine Reise ganz individuell zusammenstellen zu lassen.

Modellreihe 911

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4–10,1 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 305–229 g/km
Stand: 04/2023



Eine Spur Romantik kommt bei den Teilnehmern auf, wenn sich die Sonne im Winter um die Mittagszeit ganz knapp über den Horizont erhebt und die Szenerie in ein weiches Licht hüllt.



YOU NEVER DRIVE ALONE



I N S P I R A T I O N

086

SCHWEIZER FEINKOST – PORSCHE INDIVIDUAL EXPERIENCE

Eine Porsche Travel Experience lässt sich auf persönliche Bedürfnisse maßschneidern. Der Porsche Club El Salvador nutzt diesen Service seit vielen Jahren und bereiste diesmal die Schweizer Alpen.

104

PORSCHE WILL DEN 20. GESAMTSIEG IN LE MANS

Ein fundamental neuer Prototyp für die ganze Welt: Mit dem 963 kehrt Porsche in die Topliga des Langstreckensports zurück. Das große Ziel: der 20. Gesamtsieg in Le Mans.

106

WIE CHRISTIAN DENKT UND LENKT

Die besten Instrukteure wissen nicht nur, wie man einen Porsche sicher und schnell bewegt. Sie können auch die Fahrphysik präzise erklären. So wie der Entwicklungsingenieur Christian Wolfsried.

I N T E R N A T I O N A L

092

PORSCHE AUSTRALIEN TARGA TASMANIA TOUR

Die Porsche Targa Tasmania ist mit 36 aufregenden Etappen auf geschlossenen Straßen in sechs Tagen eines der größten automobilen Abenteuer.

094

PORSCHE TAIWAN DER COUNTDOWN ZUR ERÖFFNUNG LÄUFT!

Am Penbay International Circuit in Donggang, wo auch schon die Porsche World Road Show stattfand, plant Porsche Taiwan ein neues Porsche Driving Center.

096

ACCELERATING EMOTIONS – PORSCHE EXPERIENCE CENTER

Hier ist alles rund. Von den Kurven der anspruchsvollen Strecken über die vielfältige Erlebniswelt der Marke bis hin zu maßgeschneider-ten Trainings.

SCHWEIZER FEINKOST

Porsche Individual Experience

Eine Reise mit der Porsche Travel Experience ist immer ein einzigartiges Erlebnis. Und lässt sich sogar auf die ganz persönlichen Bedürfnisse maßschneidern. Der Porsche Club El Salvador nutzt diesen Service seit vielen Jahren und bereiste diesmal die Schweizer Alpen.

Text **Berthold DÖRRICH**
Fotos **Klaus SCHWAIGER**



Albino Roman sitzt entspannt in der Cigar Lounge des Hotels „The Chedi“ in Andermatt und hat sich eine Zigarre angesteckt. Nach einem solchen Tag, findet er, hat er sich das verdient. Erst gestern waren die letzten Mitglieder der Reisegruppe des Porsche Clubs El Salvador in Mailand angekommen. Am Porsche Zentrum Mailand hatte die Porsche Travel Experience die Fahrzeuge für den Trip bereitgestellt. Und so konnte es direkt in Richtung Schweizer Berge zur ersten Etappe ihrer diesjährigen Porsche Travel Experience losgehen. 250 Kilometer Kurven und Kehren, einige der besten Straßen Norditaliens und der Schweiz liegen heute schon hinter ihnen. Und morgen, morgen soll es dann endlich losgehen zu den Viertausendern und den berühmten Passstraßen. Albino kennt die Anspannung, die Erwartung. Aber er genießt es auch, sich nach einem anspruchsvollen Tag im Hotel einfach zurücklehnen zu können, und mit seinem guten Freund Juan Federico Salaverria eine Zigarre zu genießen.

Ein Porsche ist zum Fahren da

Es ist nicht die erste individuell zusammengestellte Reise mit der Porsche Travel Experience, die er gemeinsam mit Juan initiiert hat. „Wer einen Porsche besitzt, will ihn nicht nur in der Garage stehen haben, sondern mit ihm fahren – am besten gemeinsam mit guten Freunden“, fand Juan, der als Porsche Importeur genau weiß, was seine Kunden wollen. Vor etwa zehn Jahren gründete er deshalb kurzerhand den Porsche Club El Salvador. Gemeinsame Ausfahrten in die Nachbarländer Nicaragua, Honduras und Guatemala folgten. Aber die wirklichen Highlights, findet er, sind die Touren nach Europa – und diese hier in den Schweizer Alpen soll eine der besten werden.





Die Teilnehmer aus El Salvador genießen die Weinauswahl – nachdem die Autos für den Abend abgestellt sind.

Fünf Fahrtage müssen sein – auf jeden Fall!

„Wir waren schon in Kroatien, in der Toskana, den Österreichischen Alpen. Alle Touren waren perfekt organisiert und wir hatten eine Menge Spaß, weil die Programme jedes Mal speziell auf unsere Wünsche zugeschnitten waren“, ergänzt Albino. Für Juan ist klar: „Es macht für uns keinen Sinn, nur für ein paar Tage nach Europa zu kommen. Wenn wir die lange Anreise in Kauf nehmen, dann wollen wir natürlich möglichst viel fahren. Und mit unseren Frauen auch noch ein wenig drumherum erleben. Deshalb sind die Möglichkeiten der Individualisierung einer Porsche Travel Experience für uns ideal. Wir lassen uns jedes Jahr aufs Neue von den Geschichten im STORIES Magazin inspirieren – um dann gemeinsam mit den Spezialisten der Porsche Experience daraus etwas ganz Individuelles für uns zu entwickeln.“ Fünf Fahrtage müssen es aber jedes Mal

schon sein, findet Albino, der die Schweizer Alpenpässe gemeinsam mit seinem Sohn in Angriff nimmt. Nicht ohne mit einem wissenden Lächeln zu erwähnen, dass die ersten Tage dieser Reise für die mitreisenden Begleiterinnen reserviert waren: „Wann immer möglich, erweitern wir das Fahrprogramm um ein paar Tage. Kommen ein paar Tage früher an und bleiben danach noch ein paar Tage länger. Diesmal hieß das zum Beispiel ‚Shopping in Mailand‘.“ Und für den einen oder anderen Teilnehmer der Gruppe ist der Trip mit der Porsche Travel Experience sogar Teil einer größeren Europareise, die sie noch in andere Länder führt. Juan trifft sich mit seinen vier Kindern und ihren Familien nach dem Alpen-Abenteuer in Schottland zu einer Bustour. „Ich freue mich natürlich sehr auf die Tour mit meiner Familie. Aber weißt du, ganz ehrlich, das hier mit den Porsche macht definitiv einfach noch mehr Spaß!“

Für manche ist der Trip Teil einer großen Europareise

Was macht den besonderen Reiz einer solchen individuellen Porsche Travel Experience aus? Für Juan ist es das Gesamt-Package, das stimmt: „Die Hotels sind immer vom Feinsten. Das Essen, der Wein – natürlich nur am Abend.“ Für Albino zählen vor allem die Porsche Travel Experience Guides, die dafür sorgen, dass sich alle immer gut aufgehoben fühlen. Die aber auch genau wissen, wo es sich lohnt, für ein Foto anzuhalten. Wo die besten Coffee-Spots auf der Route liegen. Und vor allem: „Ich kann mich darauf verlassen, dass unsere Guides immer die schönsten Routen und Straßen für uns rausuchen, auf denen wir auch mal sportlich fahren können. Natürlich immer im Rahmen der Vorschriften, vor allem hier in der Schweiz“, fügt er schnell noch lachend hinzu, „und uns schon mal per Walkie-Talkie vor einer Kuh oder anderen unerwarteten Hindernissen auf der Straße warnen.“

Gibt es etwas, das nicht ganz so perfekt war wie erwartet? „Nun ja, wir hatten uns eigentlich nur Turbo S und GT3 Modelle für die Tour gewünscht“, scherzt Juan. Um dann gleich einzuschränken: „Wenn ich als Importeur davon nicht mal genügend bekomme, um sie zu verkaufen, ist mir schon klar, dass diese außergewöhnlichen Modelle auch bei einer Porsche Experience Reise nicht uneingeschränkt zur Verfügung stehen.“ Immerhin, findet er, sind alle ihre Fahrzeuge allradgetrieben. Und für seinen Geschmack sind auch genügend Cabrios und Targas dabei. Er selbst bevorzugt ohnehin 911 Coupés – für ihn der beste Sportwagen für solch einen



Für Juan Federico Salaverria (links) und Albino Roman (rechts) gehört die Zigarre zum Tagesabschluss dazu.

„Die Hotels sind immer vom Feinsten. Das Essen, der Wein ...“

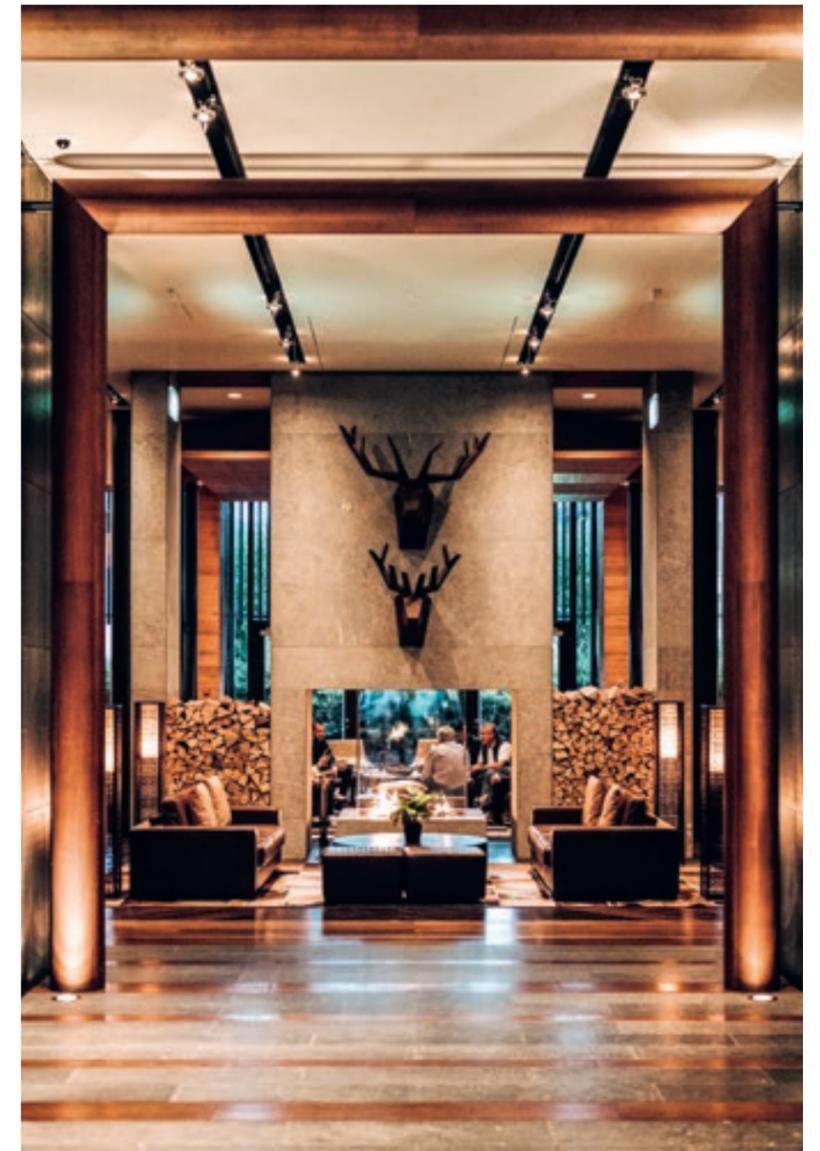
Juan Federico SALAVERRIA



Nach einem langen Fahrtag herzlich willkommen: Gemütlicher Aperó im „Chedi Hotel“ in Andermatt.

„Wenn wir die lange Anreise in Kauf nehmen, dann wollen wir natürlich möglichst viel fahren.“

Juan Federico SALAVERRIA



Albino ROMAN



Die Teilnehmer packen nur ein, was sie für den Tag brauchen. Um alles andere kümmert sich das Porsche Travel Experience Team.

Trip und auch für den Alltag: „Ich könnte einen Porsche täglich von sechs Uhr in der Früh bis um acht Uhr abends fahren!“

Und morgen warten die großen Alpenpässe

Ganz so herausfordernd ist diese Porsche Travel Experience Reise für die Teilnehmer Gott sei dank nicht. Auch wenn jeden Tag einige der berühmtesten Alpenpässe auf dem Programm stehen, ist das Fahrprogramm für die Gruppe so zusammengestellt, dass genügend Raum bleibt, die Hotels zu genießen und auch genügend Zeit bei einem ausgiebigen Frühstück zu verbringen, bevor die Pässe und Serpentine rufen. Albino genießt es besonders, dass er sich von dem Moment der Ankunft bis zur Abreise um nichts zu kümmern braucht: „Neben den tollen Strecken und den Fahrerlebnissen ist das Besondere an diesem Trip: Das Porsche Travel Experience Team kümmert sich um alles! Wir brauchen morgens nur einzupacken, was wir für den Tag brauchen. Für alles andere ist gesorgt!“

Und was wünschen sich die beiden für morgen? Für Juan ist klar: „Freie Straßen, wenig Verkehr und ein wenig Sonne, wenn wir dann oben auf den Pässen und bei den Gletschern sind“. Und ist sich mit Albino einig: „Wir sind das Fahren unter diesen Wetterbedingungen nicht wirklich gewohnt. Den Wet-Mode haben wir für meinen Geschmack jetzt zur Genüge getestet!“

911 Carrera Cabriolet Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3–10,3 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 256–233 g/km
Stand: 04/2023

911 Turbo Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,5–12,0 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 284–271 g/km
Stand: 04/2023

911 GT3 Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4–12,9 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 305–292 g/km
Stand: 04/2023

911 Targa Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3–10,4 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 257–236 g/km
Stand: 04/2023

911 Carrera GTS Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,4–10,4 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 259–236 g/km
Stand: 04/2023

„Ich kann mich darauf verlassen, dass unsere Guides immer die schönsten Routen und Straßen für uns raussuchen.“

Albino ROMAN





Die Porsche Targa Tasmania steht bei vielen Porsche Enthusiasten weltweit ganz oben auf der Bucket List – zurecht! Mit 36 aufregenden Etappen auf geschlossenen Straßen in sechs Tagen ist die Porsche Targa Tasmania eines der größten automobilen Abenteuer. Wer ohne Rallye-Druck dabei sein will, dem bietet Tasmanien wunderschöne, wilde Landschaften, eine fantastische Gastronomie- und Weinszene und einige der besten Straßen Australiens.

Text **Elisa WEBER**
Fotos **PORSCHE**

Die Targa Tasmania hat eine lange Tradition und ist zu einer der bekanntesten Rallies weltweit geworden. „Vor etwa 12 Jahren traten wir an den Organisator der Rallye heran und wollten selbst teilnehmen. Aber ohne gegen die Uhr fahren zu müssen. Wir wollten für unsere Kunden eine mutige Fahrt, aber ohne den Wettbewerbs-Druck, sondern eine Tour, die man genießen kann“, erklärt John Murray von Porsche Cars Australia, der seit Beginn jedes Jahr selbst mit dabei ist.

Vorfreude steigt

Noch vor dem eigentlichen Start beginnt das Kennenlernen mit einem Willkommensdinner in Port Melbourne, bevor es an Bord der Spirit of Tasmania geht. 448 km (242 nautische Meilen) auf dem Seeweg bis nach Devonport stehen für die Teilnehmer auf dem Programm. Gleichgesinnte Porsche

Porsche Australien

Targa Tasmania Tour



Enthusiasten aus ganz Australien auf diese Art kennenzulernen, ist ein großartiger Auftakt für die Veranstaltung. Frühmorgens legt die Spirit of Tasmania in Devonport an. Die Energie, die in der Luft liegt, elektrisiert!

Die Rallye beginnt

Mit 40 Fahrzeugen geht die Porsche Experience Tour am Morgen schon vor den Rallye-Teilnehmern auf die Strecke. Die Route führt durch Städte und wunderschöne, abgelegene tasmanische Dörfer. Durch die außergewöhnliche Lage zwischen dem heißen Australien und der kalten Antarktis bietet Tasmanien eine einzigartige Topografie: Weiße Sandstrände, schneebedeckte Berge, Dschungel, Nadelwälder, steile Meeresklippen.

Kilometer machen

Mindestens genauso wichtig, wie die Fahrer sind bei der Targa Tasmania die Copiloten. Sie geben wichtige Anweisungen für die Navigation durch die Rallye. Auf einer 10 km langen Etappe gibt es zum Beispiel etwa 20 Anweisungen, also eine Anweisung pro halben Kilometer. Einfacher haben es die Teilnehmer der Porsche Targa Tasmania Tour – sie werden von den Porsche Instruktoren jederzeit geschickt auf der richtigen Route gehalten und können so das Rallye-Geschehen und die Landschaft entspannt genießen.

Kräfte sammeln

Zwischen den einzelnen Etappen entspannen die Teilnehmer in den besten Hotels,



Etwa 40 Porsche Fahrzeuge gehen an den Start. Aufgeteilt auf kleinere Gruppen, wird jede von Porsche Instruktoren geschickt durch die Tour begleitet.



Die 6-tägige Rallye bietet nicht nur Fahrspaß, sondern auch die Möglichkeit mit anderen Porsche Enthusiasten in Kontakt zu treten. Und sich gleich zu einem Wiedersehen im nächsten Jahr zu verabreden.



Jedes Porsche Modell ist bei der Porsche Targa Tasmania willkommen.

können abschalten und Kräfte für den nächsten Tag sammeln oder ein attraktives Rahmenprogramm genießen. Zum Beispiel im Strahan Village Hotel. Das gleichnamige Städtchen an der Westküste Tasmaniens lädt zum Flanieren ein. Oder bei einer abendlichen Bootstour durch den Macquarie Harbour. „Wir haben für unsere Kunden ein Programm kreiert, das den Fahrspaß mit Geselligkeit und großartiger Kulinarik verbindet. Die Teilnehmer müssen nur ihr Auto mitbringen und zu zweit ein Team bilden. Um den Rest kümmern wir uns“, erklärt John das Gesamtkonzept der Porsche Targa Tasmania Tour.

Der Genuss leerer Straßen

Australische Straßen im Lieblingsauto auf eine Art und Weise erleben, von der man nur träumen kann: kaum Verkehr und auf der gesamten Straßenbreite. Für viele Fahrer ist die Tour eine einzigartige Gelegenheit, um die Möglichkeiten ihres Sportwagens voll auszukosten und ihn auf einigen der aufregendsten und anspruchsvollsten Asphaltstraßen der Welt zu fahren.

Den letzten Abend genießt die Gruppe im luxuriösen MACq 01 Hotel in Horbat. Auf dem Weingut Frogmore Creek findet das Abschiedsessen statt. Ein perfekter Ort, um sich mit anderen Teilnehmern über die Eindrücke der vergangenen Tage auszutauschen. Für viele steht spätestens zu diesem Zeitpunkt fest, dass sie sich nächstes Jahr bei der Porsche Targa Tasmania Tour wiedersehen.



Let's get on Track: Auf der Rennstrecke können Teilnehmer die Grenzen der Fahrzeuge und ihre eigenen Fähigkeiten ausloten.

Seit Jahren ist die Porsche World Road Show am Penbay International Circuit in Donggang, Taiwan zu Gast. Porsche lädt Enthusiasten wie potenzielle Kunden immer wieder dazu ein, sich hinter das Steuer der neuesten Porsche Modelle zu setzen. Nun plant Porsche Taiwan hier ein neues Porsche Driving Center für einmalige Experiences.

Text **Elisa WEBER**
Fotos **PORSCHE**

„Im Zuge der Porsche World Road Show haben wir bereits viele Events auf dem Penbay International Circuit veranstaltet“, erzählt Porsche Taiwan Marketing Director Daniel Feucht. „Die Resonanz auf die Events war so positiv, dass uns klar wurde, dass wir unseren Kunden noch mehr bieten wollen. Noch mehr Fahr-Events, ein breiteres Programm und einfach mehr Porsche“, fährt Daniel Feucht fort. So entstand die Idee, ein eigenes Porsche Driving Center auf die Beine zu stellen. Einen Raum für einzigartige Experiences, der die Essenz der Marke Porsche transportiert, einen einmaligen Ort für die Community. „Wir orientieren uns schon lange an Experience Centern weltweit, haben uns hier regelmäßig auf der Rennstrecke eingemietet und den Track exklusiv für unsere Kunden geöffnet. Deshalb ist es nur konsequent, jetzt einen Schritt weiterzugehen“, berichtet Daniel Feucht. „Nach langer Planung, Gesprächen mit unterschiedlichen Experten und Kunden nahm unser Driving Center immer konkretere Formen an. Gerade bauen wir unsere eigene Hospitality an der Rennstrecke. Im November 2023 ist dann die große Eröffnung.“ Die Hospitality wird dann deutlich mehr sein als ein Raum zur Vorbereitung auf Events. Hier wird es eine Simracing-Area geben, ein Café, Raum, um zusammenzukommen, zu relaxen und natürlich auch, um die Kinder der Gäste zu versorgen.

Zuhause für Simracer

„Wir können uns vorstellen, hier künftig auch Simracing-Events zu veranstalten. Das Thema Simracing wird in Taiwan immer populärer. Ein eigenes ‚Zuhause‘ fehlt Simracerern aber noch“, erklärt Daniel Feucht. Beim Simracing werden physikalische Gesetze und aerodynamische Eigenschaften von realen Rennwagen in die Simulationen einbezogen, um ein möglichst realistisches Renngefühl zu vermitteln. Deshalb sind Rennrunden im Simulator auch als Vorbereitung auf die echte Rennstrecke hilfreich. Fahrer können damit beispielsweise die Ideallinie auf einer Rennstrecke besser verstehen, ihre Bremspunkte optimieren und Überholmanöver perfektionieren. Mit mehreren Simulatoren, neuestem Equipment und einem ansprechenden Interior soll der Simracing-Bereich in der Hospitality künftig zum Gamen und Trainieren einladen.

Nachhaltige Experiences

„Die Gäste können in einem unserer Fahrzeuge aus der Flotte die Rennstrecke erobern und die fahrdynamischen Grenzen eines Porsche testen“, so Feucht. Die Flotte wird unterschiedliche Porsche Modelle umfassen, natürlich Sportwagen für den Asphalt- und SUVs für den Offroad-Parcours. „Wir starten mit einem Verhältnis von 70 Prozent Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor und 30 Prozent E-Autos. Bis 2026 wird sich dieses Verhältnis aber vermutlich

Porsche Taiwan

Der Countdown zur Eröffnung läuft!

911 GT3

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,9 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 293 g/km
Stand: 04/2023

718 Cayman GT4 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 299 g/km
Stand: 04/2023



Qual der Wahl: Unterschiedlichste Porsche Modelle werden den Teilnehmern zur Verfügung stehen.



Same Spirit: Eines verbindet die Eventteilnehmer sicher: ihr Enthusiasmus für die Marke Porsche.



Der Penbay International Circuit ist seit Jahren Gastgeber der Porsche World Road Show und bald auch Heimat des neuen Porsche Driving Centers Taiwan.

komplett drehen, wir erwarten bis dahin 70 Prozent E-Autos“, ist sich Feucht sicher. Gerade auch im Zuge der Nachhaltigkeitsstrategie investiert Porsche Taiwan schon jetzt in den Ausbau von Ladeinfrastruktur. Mit Power-Charging-Stationen, die direkt durch Solarpaneele mit der notwendigen Energie versorgt werden, können elektrisch angetriebene Porsche Modelle künftig schnell und klimaschonend an der Rennstrecke aufgeladen werden. Auch der Einsatz von klimaneutral hergestellten eFuels, mit denen man Verbrennungsmotoren betreiben kann, ohne dabei zusätzliches CO₂ auszustößen, wird aktuell diskutiert. „Eine vielversprechende Lösung für die Emissionsreduzierung im Verkehr. Und deshalb auch interessant für unsere Fahrevents“, erzählt Daniel Feucht. Nach der Eröffnung des Porsche Driving Centers sind etwa 60 Veranstaltungen pro Jahr geplant. Events, bei denen Kunden und Interessenten bei Trainingsfahrten, offroad oder im Drift die Fahrzeuge testen und fahren können. Adrenalin unbegrenzt.

911 Carrera Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,4–10,1 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 259–229 g/km
Stand: 04/2023

Panamera Turbo S

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2–12,8 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 298–290 g/km
Stand: 04/2023



Hier ist alles ist rund. Von den Kurven der anspruchsvollen Strecken über die vielfältige Erlebniswelt der Marke bis hin zu maßgeschneiderten Trainings.



Anschnallen und los! Das einzigartige Konzept der Porsche Experience Center geht um die Welt. Erfahrungen mit allen Sinnen.

Text Heike HIENTZSCH
Fotos PORSCHE

911 Carrera Cabriolet Modelle
Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3–10,3 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 256–233 g/km
Stand: 04/2023

Accelerating Emotions

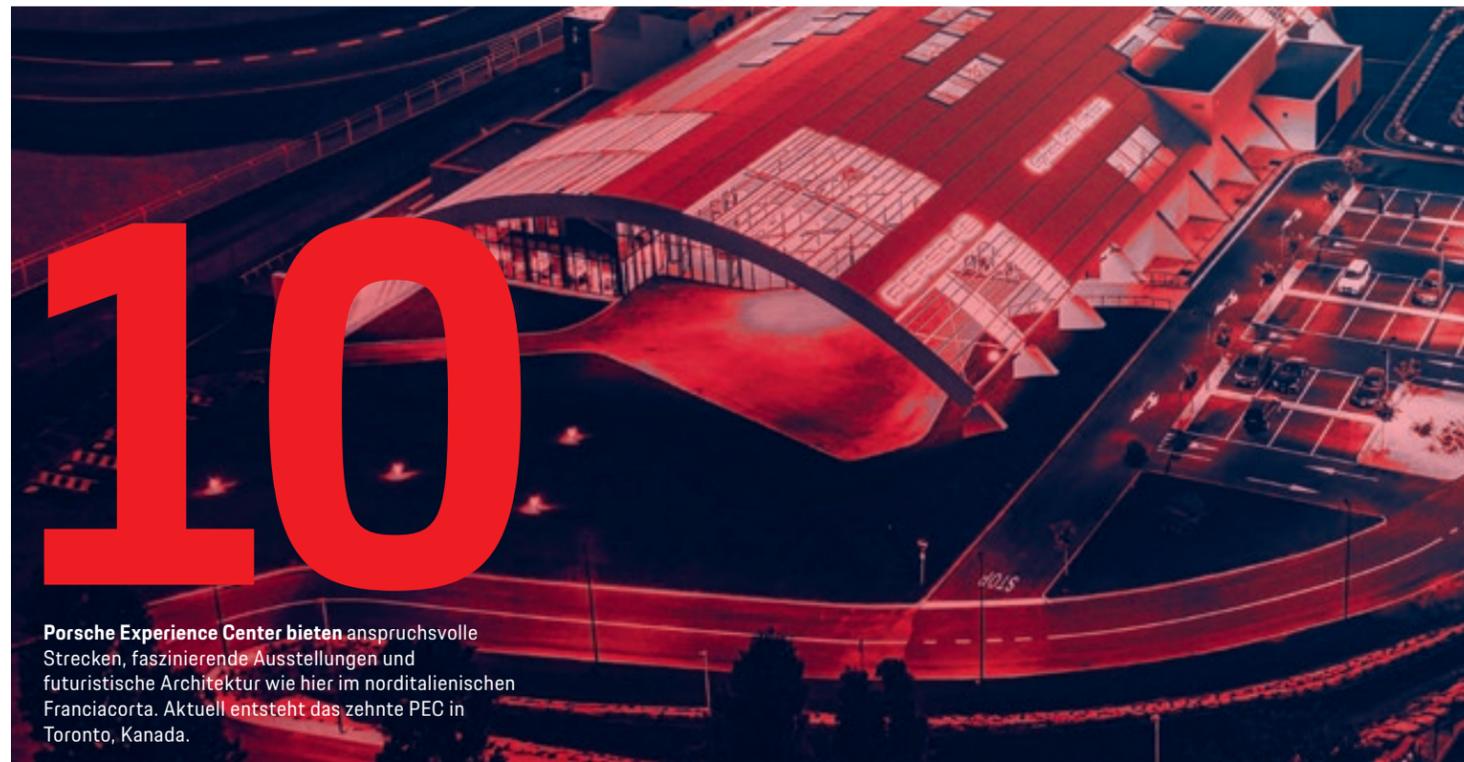
Porsche **Experience** Center

Die kühnsten Träume mit allen Sinnen erleben? Willkommen in der Welt der Porsche Experience Center.

Kennen Sie das: Eine Melodie, ein Duft – und schon springt unser Kopfkino an? Erinnerungen, Assoziationen und Träume schreiben die Drehbücher für unsere ganz persönlichen Filme. In seltenen Fällen reicht sogar ein einziges Wort, um große Gefühle und Sehnsüchte zu wecken. Ein Wort wie Porsche.

„Porsche ist mehr als nur ein Auto. Porsche ist ein Versprechen für ein einzigartiges Marken- und Produkterlebnis“, weiß Detlev von Platen, Vorstand für Vertrieb und Marketing der Porsche AG. „Und seit der Eröffnung in Silverstone im Jahr 2008 bieten unsere Porsche Experience Center die beste Möglichkeit, dieses Versprechen einzulösen.“

Mittlerweile entsteht die bereits zehnte Erlebniswelt dieser Art. Deren Eröffnung ist für 2024 in Toronto avisiert, in der am schnellsten wachsenden Stadt Nordamerikas mit ihrer stetig größer werdenden Fan-Community für die Sportwagen aus Zuffenhausen. PECs übersetzen Träume in reale Erfahrungen mit allen Sinnen. Hier wird die Seele der Marke Porsche erlebbar. Ob sie nun einen Wagen mit dem Wappen besitzen oder (noch) nicht.



Porsche Experience Center bieten anspruchsvolle Strecken, faszinierende Ausstellungen und futuristische Architektur wie hier im norditalienischen Franciacorta. Aktuell entsteht das zehnte PEC in Toronto, Kanada.

Die Welt der PECs ist einzigartig in der Automobilbranche und sie ist vielfältig. Jedes Center ist anders, individuell eingefügt in die Kultur und Landschaft des Standorts, und transportiert doch dieselben Gene. Toronto wird die erste City-Variante des Konzepts,

„Porsche ist mehr als nur ein Auto. Porsche ist ein Versprechen für ein einzigartiges Marken- und Produkterlebnis.“

Detlev VON PLATEN

sie liegt gerade mal 30 Autominuten von der Innenstadt entfernt in einem sehr urbanen Umfeld. Auch hier gehört Fahren zur Erfahrung. Porsche baut eine zwei Kilometer lange Strecke, die wie bei allen PECs ganzjährig fahrdynamische und von Instruktoren geleitete Trainings anbieten kann. Der Entwurf des Gebäudes stammt von dem weltweit tätigen Architektur-, Ingenieur- und Planungsbüro HOK. Bekannt von Projekten wie dem Apple-Campus in Cupertino, dem Dali-Museum in Florida, dem Hauptsitz von Porsche Cars North America in Atlanta. Mit dem Einsatz innovativer Technologien ist auch dieses PEC auf Nachhaltigkeit ausgerichtet.

Home of British Motor Racing

Anderthalb Jahrzehnte ist es her, dass Porsche auf dem Areal der Grand-Prix-Strecke von Silverstone das erste PEC eröffnete. „Home of British Motor Racing“ steht über der Einfahrt zu jenem Kurs, auf dem 1950 der erste offizielle Formel-1-Weltmeisterschaftslauf überhaupt stattfand. Die Präsenz von Renngeschichte und historischen Fahrzeugen ist eines der Elemente, das alle PECs auszeichnet. In faszinierenden Ausstellungen, mit Filmen, Literatur und Selbsterfahrungen am Simulator, etwa am Steuer erfolgreicher Rennwagen der Marke. Aus der Vergangenheit leitet sich die Gegenwart der aktuellen Modelle ab. Ob rein elektrische, hybridisierte oder von Verbrennern angetriebene Sportwagen – die gesamte Palette ist erfahrbar und zwar stets auf hauseigenen Strecken. Herausfordernde Handlingkurse, bewässerbare Kreisbahnen, Low-Friction-Parcours, Offroad-Parcours. Praktisch jede



Raritäten in geschulten Händen: Der Umgang mit seltenen Supersportwagen wie dem Carrera GT braucht Expertise.



Beschleunigen, Bremsen, Lenken: Die ausgeklügelten Trainingseinheiten der Instruktoren führen geradewegs auf die Ideallinie.

Fahrsituation ist in den PECs darstellbar. Einerseits zum Verbessern der eigenen Fahrzeugbeherrschung, andererseits zum sicheren Erleben der Leistungsfähigkeit dieser Sportwagen und um Fahrzeuge und Technik verstehen zu lernen. Stets holen hochqualifizierte Instruktoren ihre Gäste exakt dort ab, wo sie stehen, und begleiten sie zu ihren ganz persönlichen Zielen. Der Mensch als die entscheidende Komponente in jedem Cockpit steht im Mittelpunkt. Deshalb können sich Fahrerinnen und Fahrer z. B. in Silverstone in den integrierten Facilities der Porsche Human Performance auch Gesundheitschecks oder Relax-Massagen unterziehen.



Gründliche Analyse: Intensives Datenstudium verbessert die Fahrzeugbeherrschung und die eigenen Rundenzeiten.

Die Facetten der Simulatortrainings in den hochmodernen SimLabs reichen von Spaßstunden auf internationalen Rennstrecken bis zur ernsthaften Fahrwerksabstimmung inklusive Virtual-Reality-Technologie. Feine Kulinarik und buchbare Event-Locations sind an allen Standorten eine Einladung zum Austausch.

Dass die Idee, die eigene Markenwelt in einen nahbaren Erlebniskosmos zu übersetzen, tatsächlich ein weltweites Erfolgsmodell werden würde, konnte bei der



Multikulturell: Die PECs greifen landestypische Traditionen im Veranstaltungskalender und in der Architektur auf.



California dreaming: Ausstellungen historischer Rennfahrzeuge wie hier in Los Angeles gleichen einer Zeitreise.



feierlichen Eröffnung in England 2008 noch niemand wirklich wissen. Aber im Rahmen der Gestaltung des Porsche-Werks in Leipzig wurde der Gedanke schon zur Jahrtausendwende mitgeplant. Mittlerweile begrüßt der 2002 eröffnete Standort jährlich mehr als 40.000 Gäste aus aller Welt und trägt seit Mai 2021 auch offiziell die Bezeichnung Porsche Experience Center. 2019 erhielt das Heimatland von Porsche am Hockenheimring sein zweites PEC.

Interkontinentaler Ausbau

Wie in Hockenheim und Silverstone bieten sich die PECs in Le Mans (Eröffnung 2015) und Shanghai (2018) gleichzeitig für den Besuch der nahegelegenen Rennstrecken an. In den USA schuf Porsche mit dem Zentrum am Headquarter von Porsche Cars North America 2015 das erste PEC in Übersee, nur ein Jahr später eröffnete in Los Angeles bereits das zweite mit Blick auf die besonders große kalifornische Community. Die Einzigartigkeit der beiden Anlagen machte sie rasch zum beliebten Veranstaltungsort von Unternehmensfeiern, Galas, Spendenaktionen und Kulissen für Fernsehsendungen und Filme. Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt. 2018 fand in Atlanta die erste dynamische Hochzeit statt – ein Paar gab sich das Ja-Wort bei Tempo 110 km/h im Fond eines Cayenne.

„Tauchen Sie ein in die einmalige Welt der Porsche Markenerfahrung!“

Detlev VON PLATEN

911 Turbo Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,5–12,0 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 284–271 g/km
Stand: 04/2023

Nachhaltig eingebettet: Die PECs fügen sich harmonisch in Landschaften ein – wie hier das 43-Hektar-Areal vor den Toren Tokios.



Mit den beiden PECs Franciacorta in Norditalien und jenem in der Präfektur Chiba bei Tokio setzte Porsche 2021 weitere Architektur-Highlights. Franciacorta ist ein futuristisches Statement mit auffälliger Bogenstruktur, eingebettet in die Weinberge der Lombardei und gut erreichbar über die Flughäfen Mailand, Bergamo und Verona. Vor den Toren Tokios wiederum, im Einzugsbereich der größten Stadt der Welt, ist die Architektur

„Porsche steht für Lebensträume – tief verwurzelt in der Tradition und mit Blick in die Zukunft; Innovationen gehören zu unserer DNA.“

Detlev VON PLATEN

Stets holen hochqualifizierte Instrukteure ihre Gäste exakt dort ab, wo sie stehen, und begleiten sie zu ihren ganz persönlichen Zielen.

landestypisch inspiriert. Das Außendesign lehnt sich an Edo Kiriko an, einem traditionellen japanischen Handwerk. Ein Muster aus diagonalen Linien, genannt Yaraimon, prägt und schützt die Fassade des Hauptgebäudes. Im detailverliebten Inneren finden sich japanischer Stuck und Gärten wieder.

Künftige Erinnerungen

Wo und wie auch immer Sie Ihren Besuch in einem Porsche Experience Center gestalten: Wenn Sie gehen, bleiben Erinnerungen zum Nachspüren. Vielleicht ist es der Duft eines Lederinterieurs, die haptische Erfahrung eines Lenkrads, der optische Genuss ikonischer Linienführung, die Bekanntheit mit bewegender Historie oder das Bauchgefühl bei hoher Querschleunigung. In jeder Sekunde wird Ihr Gehirn Millionen von Impulsen aufnehmen und in Emotionen übersetzen. Abrufbar als sinnliche Erfahrung und Drehbuch für großes Kopfkino. Versprochen.



Porsche Human Performance: Ob Gesundheitscheck oder Fitnesstraining – der Mensch bleibt die wichtigste Komponente im Cockpit.



Anfangen wie die Profis: Auf Kartbahnen wie dieser in Franciacorta beginnen die erfolgreichsten Rennfahrerkarrieren.

In Tokio steht der Sekt kalt: Ob zum Familienausflug oder Firmenevent – jedes PEC verfügt über exzellente Gastronomie.



„Die Performance unserer Sportwagen kann in ihrer natürlichen Umgebung unter professioneller Anleitung entdeckt und erfahren werden.“

Detlev VON PLATEN

Follow me: Wenn der Instrukteur vorausfährt, heißt es dranbleiben an der Porsche-Perlenkette.

Let's dance: Ob Wasserdurchfahrt oder extreme Rampe – auf den Offroad-Kursen wird Gelände-Performance gelebt.



Imagine: Feinste Simulatortechnik mit Virtual-Reality-Optionen bildet reale Fahrsituationen präzise ab.



Welcome to the Community: Die Porsche Experience Center sind Orte der Begegnung – für Kunden wie für Fans.

Ein fundamental neuer Prototyp für die ganze Welt: Mit dem 963 kehrt Porsche in die Topliga des Langstreckensports zurück. Jetzt geht es wieder um Gesamtsiege. Und zwar sowohl in der FIA Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC als auch in der nordamerikanischen IMSA Sports Car Championship. Das große Ziel: der 20. Gesamtsieg für die erfolgreichste Marke beim 24-Stunden-Rennen in Le Mans.

Die neue Prototypenklasse trägt ihre internationale Reichweite schon im Namen: LMDh steht für Le Mans Daytona hybrid. Weil sich die Veranstalter der IMSA-Serie, der Langstrecken-WM und der 24 Stunden von Le Mans auf ein Regelwerk verständigt haben, heißt es jetzt „Einer für Alle“. Maßnahmen gegen ausufernde Entwicklungskosten umfassen Einheitskomponenten wie Hybrid-system, Getriebe und Reifen sowie die sogenannte Balance of Performance. Mit dieser BoP können die Veranstalter eingreifen, wenn sich die Überlegenheit eines Fahrzeugs abzeichnet. Porsche betritt die neue Bühne mit dem 963. Der Rennwagen verfügt über eine Systemleistung von 500 kW (680 PS). Dabei spielt sein 4,6-Liter-V8-Motor eine tragende Rolle im Gesamtfahrzeug. Das bis zu 8.000 Umdrehungen pro Minute erreichende Triebwerk basiert auf dem Motor des Supersportwagens 918 Spyder. Mit

seiner tief liegenden Kurbelwelle für eine optimale Schwerpunktlage, Trockensumpfschmierung für hohe Querschleunigungen und seinem großen Leistungsspektrum trug er bereits Rennge-nie in sich. Für den LMDh-Einsatz verpasste Porsche dem einstigen Sauger zwei leistungsstarke Turbolader und legte ihn für den Betrieb mit erneuerbaren Kraftstoffen aus.

Bei der Karosserie beschritt Porsche Motorsport komplett neue Wege. Aus den eng gefassten Aerodynamikvorschriften leitete man eine Chance ab und ließ die Designabteilung das Heft in die Hand nehmen. So entstand diese Schönheit mit der typischen Porsche-Flyline und zukunftsweisenden Details für Seriensportwagen des Hauses – etwa die ungewöhnlich tiefe Scheinwerfer-Anordnung oder das stylische Leuchtenband am Heck.

Für die Renneinsätze des 963 spannten die Weissacher mit dem legendären Team von Roger Penske zusammen. Dem 87-Jährigen gehören unter anderem die IndyCar-Serie, der Indianapolis Speedway und ein interkontinentales Transport- und Logistikunternehmen. Porsche Penske Motorsport präpariert die beiden 963 für die IMSA-Einsätze im Headquarter in Mooresville im US-Bundesstaat North Carolina. Die zwei Prototypen für die WEC werden in der deutschen Dependence in Mannheim aufgebaut. Hinzu kommen weitere 963 im Kundeneinsatz. Für die Werksmannschaft Porsche Penske Motorsport starten die Fahrer Dane Cameron, Matt Campbell, Michael Christensen, Kévin Estre, Mathieu Jaminet, André Lotterer, Frédéric Makowiecki, Felipe Nasr, Nick Tandy und Laurens Vanthoor.

Text Heike HIENTZSCH
Foto PORSCHE



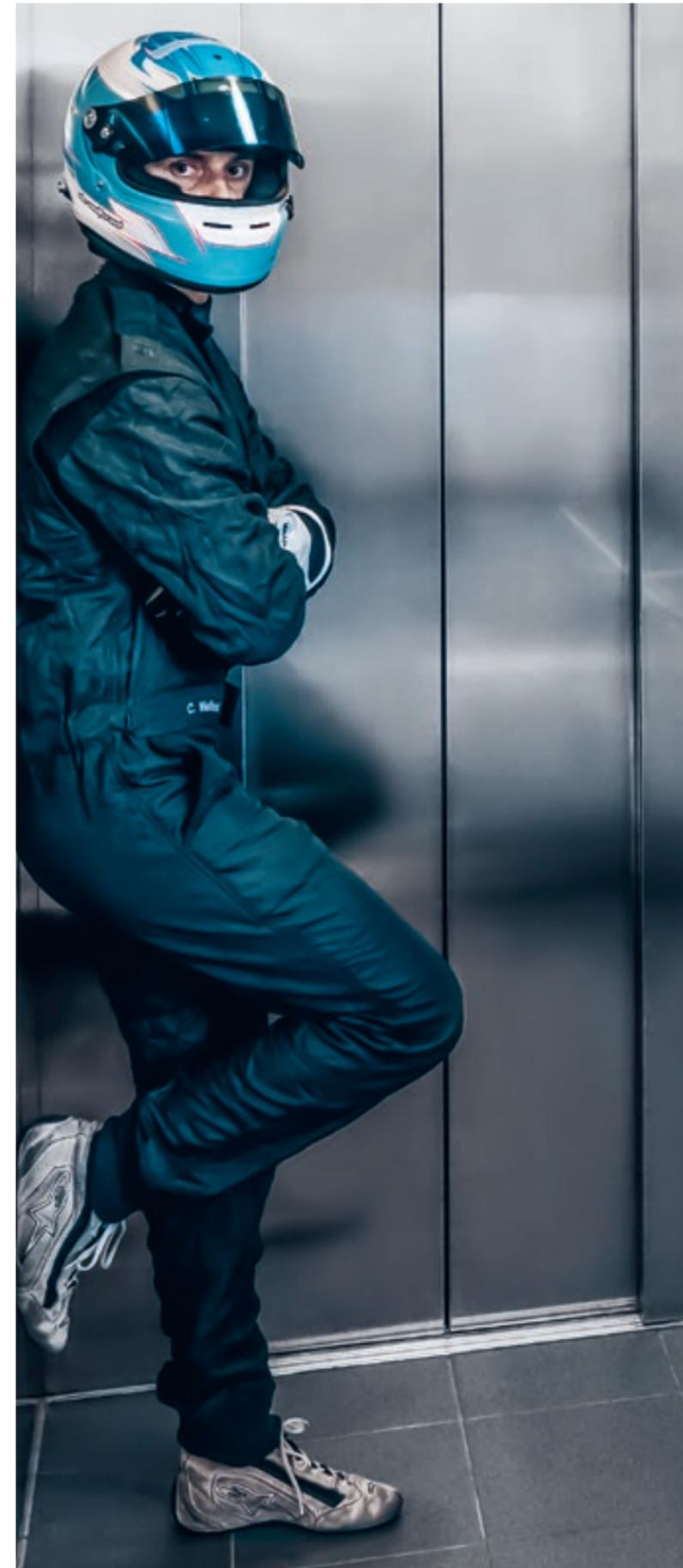
Porsche will den 20. Gesamtsieg in Le Mans

Behind the Scenes

Wie Christian denkt und lenkt

Text **Heike HIENTZSCH**
Fotos **Sascha BARTEL**

Der Ingenieur: Seit März 2016 arbeitet Christian Wolfsried für Porsche in Weissach. Seit 2020 ist er Manager Chassis Product Line Taycan.



Die besten Instrukteure wissen nicht nur, wie man einen Porsche sicher und schnell bewegt. Sie können auch präzise erklären, was im Fahrzeug im Grenzbereich passiert. Zum Beispiel deshalb, weil sie im Hauptberuf Entwicklungsingenieure in Weissach sind. So wie Christian Wolfsried.

Der Instrukteur: Seit Dezember 2020 ist der heute 34-Jährige im Zweitberuf Instrukteur und Produkttrainer der Sport Driving GmbH.

„Einen wesentlichen Teil eines solchen Fahrzeugs gestalten und abstimmen zu dürfen, ist ein absolutes Privileg!“

Christian WOLFSRIED



Es ist der Zauber der besonders kurzen Tage, an die sich Christian Wolfsried besonders gerne zurückerinnert. „Die wenigen Sonnenstunden im Winter am Polarkreis sind magisch“, schwärmt er von einem seiner ersten Einsätze für Porsche. Phantomgleich erheben sich Pulverschneewolken bei minus 20 Grad in Schwedisch Lappland, um sich in neuer Formation wieder niederzulassen. Etwas Neues zu entwickeln, ist 2016 auch Wolfsrieds Aufgabe bei jener Kälteerprobung des damals noch geheimen ersten Taycan an einem geheimen Ort. Als er damals als Entwicklungsingenieur in Weissach antritt, ist er 27 Jahre jung und hat gerade seinen Master of Science in Fahrzeug- und Motorentechnik an der Universität Stuttgart absolviert. Er wird Fahrwerksapplikateur für das Torque Management/Torque Vectoring des ersten vollelektrischen Sportwagens von Porsche. Vereinfacht ausgedrückt geht es darum, die neuen Freiheitsgrade des Elektroantriebs mit je einer autarken E-Maschine pro Achse in optimale Drehmomentverteilung für alle Fahrsituationen zu übersetzen. Weil Wolfsried nicht nur theoretisch qualifiziert ist, sondern auch hart am Pedal und präzise am Volant, steuert er die gedehenden Prototypen auf verschiedenen Testgeländen und Rennstrecken. „Einen wesentlichen Teil eines solchen Fahrzeugs gestalten und abstimmen zu dürfen, ist ein absolutes Privileg!“

Forschen beim Fahren braucht Erfahrung. Als Teil des Einstellungsgesprächs schwingt sich damals Wolfsrieds künftiger Chef auf den Beifahrersitz. Nach einigen Runden auf dem Weissacher Prüfgelände signalisiert er: Daumen hoch. Wolfsried bringt ein hohes Maß an Fahrzeugbeherrschung mit, fuhr Kart und auch bereits Langstreckenrennen auf der Nürburgring-Nordschleife. Die Genese seiner Autobebgeisterung kann auf familiäre Vorbelastung zurückgeführt werden. Christian Wolfsried ist Fahrwerker in zweiter Generation, sein Vater Stephan bei Mercedes tätig. Frühe Rennstreckenausflüge haben auch Christians zwei Jahre jüngere Schwester Lisa geprägt – ihr

berufliches Metier ist das Designen der Porsche Lifestyle Driver's Selection. Das Elternhaus steht passenderweise in Waiblingen. In jener Kreisstadt vor den Toren Stuttgarts, die unter anderem dank der Rennfahrerfamilie Winkelhock und als Heimat von Tourenwagenpilot Bernd Mayländer eine gewisse internationale Prominenz erlangte. Dort hütet Wolfsried zwei Garagenschätze: Seinen eigenen Taycan und – größer könnte der Kontrast kaum sein – seine 1976er Corvette C3 Stingray. „Das erste Auto, das ich mir gekauft habe.“ Das war in Kalifornien, wo er ein Jahr zum Auslandsstudium verbrachte. (Ein kurzer Exkurs zum Fahrwerk der hubraumgewaltigen Jugendliebe mündet in die Zusammenfassung: „Prima geeignet zum Geradeausfahren.“)

Im Entwicklungszentrum bei Porsche lernt der neue Mitarbeiter, dass es drei interne Bezeichnungen für Fahrberechtigungen gibt: Basis, Hochleistung und Supersport – und steigt gleich bei der höchsten Stufe ein. Brems- und Ausweichmanöver sind die Basics, das Auffinden der Ideallinie, das Ausschalten der Regelsysteme, Fahren auf Eis und Schnee plus Sonderqualifikationen, wie z. B. die Nordschleife, stehen ebenso auf dem Stundenplan.

911 GT3 Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4–12,9 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 305–292 g/km
Stand: 04/2023

Taycan Cross Turismo Modelle

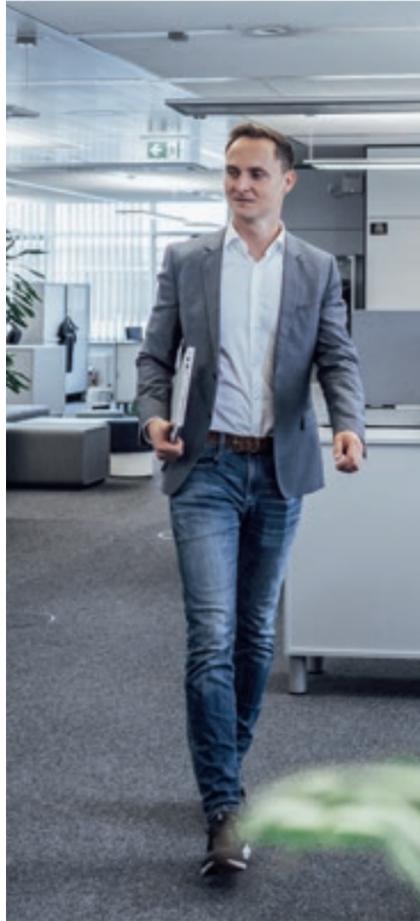
Verbrauchsangaben nach WLTP:
Stromverbrauch kombiniert: 24,8–21,2 kWh/100 km
Elektrische Reichweite (EAER): 415–490 km
Elektrische Reichweite (EAER Stadt): 517–616 km
Stand: 04/2023



Öffentlichkeit in Österreich: Wolfsried als ebenso beliebter wie kompetenter Trainer am Red-Bull-Ring in Spielberg.



Heimlichkeit in Weissach: Die Entwicklungsträger in den heiligen Hallen bleiben normalerweise unter Verschluss.



Jackett: Im Büro in Weissach trägt er Zwirn und Verantwortung für die Weiterentwicklung der elektrischen Fahrdynamik.

„Die Ängstlichen haben meist keine Vorstellung davon, was unsere Fahrzeuge alles können ...“

Rasch werden die Veranstalter von Porsche-Fahrevents auf Wolfsried aufmerksam. „Ich war seinerzeit aber schon bis zu 38 Wochen im Jahr unterwegs und froh um jede Minute daheim“, blickt er zurück. 2020 wechselt er in die Projektleitung als Manager Chassis Product Line Taycan. In der Projektleitung bildet nun die technische Definition der Anforderung für Fahrwerk, Fahrsysteme und einige Antriebsumfänge seinen Verantwortungsbereich. Der Taycan ist für Wolfsried eine Herzensangelegenheit. Das „immense Potenzial der E-Mobilität im Bereich Umweltschutz, emissionsfreier Fortbewegung und ebenso im sportlichen Fahren“ treibt ihn an. Letzteres allerdings beginnt er in seiner neuen Position zu vermissen. Das Abenteuer Erprobung im hohen Norden oder auf dem anspruchsvollen Porsche-Testgelände im süditalienischen Nardò fehlen ihm. Zum Drehstuhlpiloten ist er einfach nicht geboren. „Als meine Dienstreisen weniger wurden, habe ich gleich gefragt, ob ich nun doch Instrukteur werden kann.“ Das Angebot steht. Wolfsried unterschreibt einen zweiten Arbeitsvertrag und bestellt nun nebenberuflich das weite Feld der Porsche Experience-Angebote. Porsche fördert diese besondere Symbiose aus Entwicklungs-

Taycan GTS Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Stromverbrauch kombiniert: 24,1–20,3 kWh/100 km
Elektrische Reichweite (EAER): 424–504 km
Elektrische Reichweite (EAER Stadt): 524–624 km
Stand: 04/2023

911 GT3

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,9 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 293 g/km
Stand: 04/2023

Hemd: Auf dem Prüfgelände des Porsche Entwicklungszentrums Weissach kennt er jeden Randstein beim Vornamen.



Helm: Kart- und Nordschleifen-Erfahrung hat er schon. Ein Einsatz beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring steht noch auf seiner Wunschliste.

expertise, Fahrerlebnis und Kundenkontakt. Durchschnittlich eine Handvoll Weissacher Ingenieure führt solch ein Doppelleben – zum bidirektionalen Nutzen. Einerseits erfahren Teilnehmer aus erster Hand, wie die Fahrdynamik und Handlingsqualitäten eines Modells entstanden und funktionieren. Andererseits profitiert das Unternehmen vom unmittelbaren Kundenfeedback. Lebendiger, kompetenter und authentischer kann Marktforschung kaum geraten.

Wolfsried ist ab 2020 also wieder auf Achse und am Steuer. „Ich habe sofort gemerkt, wie viel Spaß mir das Vermitteln und Erklären macht“, erzählt er begeistert. „Und noch mehr Freude habe ich am Feedback, an den Reaktionen. Wenn Teilnehmer mit dem Taycan so zurechtkommen, wie wir uns das vor sieben Jahren vorgestellt haben, ist das die größte Bestätigung unserer Arbeit.“ Sind Rennprofis wie Timo Bernhard oder Jörg Bergmeister bei Veranstaltungen an Bord, führen die Gespräche ganz tief in Abstimmungsdetails. Diesen Austausch schätzt der Ingenieur nicht nur für seine Entwicklungsaufgaben – in ihm schlummert auch der Traum, selbst einmal ein 24-Stunden-Rennen zu bestreiten.

Man sieht dem 1,84-Meter-Mann an, dass er in seiner knappen Freizeit viel Sport treibt. Körperliche Fitness und umfangreiches Wissen verbinden sich zu ruhiger Souveränität. So dirigiert er als Instrukteur übereifrige Kandidaten ebenso wie zaghafte Teilnehmer. Die Übermotivierten fängt er ein, indem er spannend und plausibel aufzeigt, welch großen Anteil technisches und physikalisches Verständnis am persönlichen Fortschritt

„... aber ihre Scheu bröckelt, sobald ich sie auf eine Demofahrt mitnehme und Systeme erkläre.“

Christian WOLFSRIED

haben werden – und welch geringen Mut und Talent. „Dann klappt das Herantasten an den Grenzbereich von unten. Es von oben zu versuchen, kann teuer und schmerzhaft werden.“ Verstehen, umsetzen, erleben, steigern. Bei anderen Fahrerinnen und Fahrern erkennt er Muffensausen und pariert ebenfalls mit Know-how. „Die Ängstlichen haben meist keine Vorstellung davon, was unsere Fahrzeuge alles können“, sagt Wolfsried. „Aber ihre Scheu bröckelt, sobald ich sie auf eine Demofahrt mitnehme und Systeme erkläre.“ Mit jedem Aha-Erlebnis entkrampfen die Gesichter. „Irgendwann strahlen sie alle – egal, mit welchem Modell oder welcher Antriebsart wir unterwegs sind.“

Porsche ohne die Ziffern 911 zu denken, ist selbst für den größten Elektrofan keine Option. „Na klar ist es ein absoluter Hochgenuss, wenn ich bei den Events einen GT3 oder ein anderes supersportliches Derivat fahren kann.“ Wolfsrieds Außeneinsätze sind in jeder Hinsicht vielfältig. Bei Produktpräsentationen hält er manchmal Vorträge im 30-Minuten-Takt, dann wieder schult er interessierte Neukunden oder ambitionierte Sportfahrer auf den Kursen der Porsche Experience Center, auf Formel-1-Rennstrecken, in der Wüste und in einsamen Wintermärchen. Bisweilen gehören auch kuriose Auftritte zum Portfolio: Etwa für das Magazin Top Gear eine Fahrt im Egger-Lohner C.2 von 1898, dem ältesten erhaltenen Fahrzeug, an dem Ferdinand Porsche mitgearbeitet hat. 14 km/h Spitze auf einem britischen Airfield. Oder der fahrdynamische Schlagabtausch mit Hollywood-Stuntfahrerinnen Sera Trimble im Taycan GTS auf dem Willow Springs Raceway in Kalifornien.

Eines passiert dabei immer: Sobald die Menschen gewahr werden, dass sie einen echten Entwicklungsingenieur vor sich haben, wollen sie mit ihm über mehr reden als übers Fahren. „Es sind hunderte von Fragen – zur Marke, zu unseren verschiedenen Modellen, zu meinem Job.“ Er gibt gern Auskunft. Nur wenn es um seine aktuelle Arbeit in Weissach geht, wird der mittlerweile 34-Jährige abrupt wortkarg. Die Entwicklung des künftigen Taycan bleibt ebenso undercover wie die Koordinaten jenes mystischen Ortes in Lappland, wo er 2016 an der Drehmomentverteilung des Vorgängers tüftelte. Sein Terminkalender ist dicht beschrieben wie das Excelprotokoll eines Fahrwerkstests und unser Slot nun abgelaufen. Ein herzlicher Gruß zum Abschied – und Christian Wolfsried kehrt zurück in die Zukunft, die auf seinem Schreibtisch liegt.

T R A C K E X P E R I E N C E

114 DAS LEBEN IM VISIER

Als Wissenschaftler genießt Professor Fred Poordad Weltruhm. Dass auch seine Rennkarriere international Fahrt aufnahm, verdankt der US-Amerikaner harter Arbeit – und der Porsche Track Experience.

122 1.088 PS. IN 5,6 SEKUNDEN VON NULL AUF 200, REIN ELEKTRISCH

Porsches erster selbstgebauter Elektro-Rennwagen, der Porsche GT4 e-Performance, liegt trotz atemberaubender Leistungs-Daten beruhigend gut in der Kurve. Ein erster Erlebnisbericht von Entwicklungsfahrer Klaus Bachler.

128 DIE STRECKEN DER PORSCHE EXPERIENCE CENTER HOCKENHEIMRING UND LEIPZIG

Fahrzeugbeherrschung, präzise bremsen, lenken, driften – und die richtige Linie erwischen: Die Strecken der Porsche Experience Center bieten alles für eine erfolgreiche Ausbildung zum Rennfahrer.

132 RASANTE ENTWICKLUNG – 33 JAHRE PORSCHE CARRERA CUP DEUTSCHLAND

Seit 1990 begeistert der Porsche Carrera Cup Deutschland Fans und Fahrer vieler Generationen. Wie sich die Autos verändert haben und welche Piloten Geschichte schrieben, zeigt die Bilanz der ersten 33 Jahre.

134 „MIT JEDER RUNDE BESSER WERDEN“

Nicolas Raeder und Thomas Wetzel organisieren die Porsche Track Experience. Ein Doppel-Interview über die Faszination von Rennstrecken und Gänsehautmomente bei allen Beteiligten.

136 LEGENDARY RACETRACKS LE MANS – EIN RENNEN WIE EIN LEBEN

Legendäre Rennstrecken #2: Circuit de la Sarthe. Die 24 Stunden von Le Mans.

144 WHEELS + MEALS RENNWURST ROT-WEISS-ROT

Nach einem perfekten Trackday auf dem Nürburgring wartet an „Box 1“ ein besonderer Genuss auf die Teilnehmer der Porsche Track Experience. Heißer Tipp: Direkt mit dem Rennwagen hinfahren!



IF NOT NOW, WHEN?

Das Leben im Visier

Als Wissenschaftler auf dem Gebiet der Lebererkrankungen und -transplantationen genießt Professor Fred Poordad Weltruhm. Dass auch seine Rennkarriere international Fahrt aufnahm, verdankt der 58-jährige US-Amerikaner harter Arbeit – und der Porsche Track Experience.

Text Heike HIENTZSCH
Fotos Juergen TAP



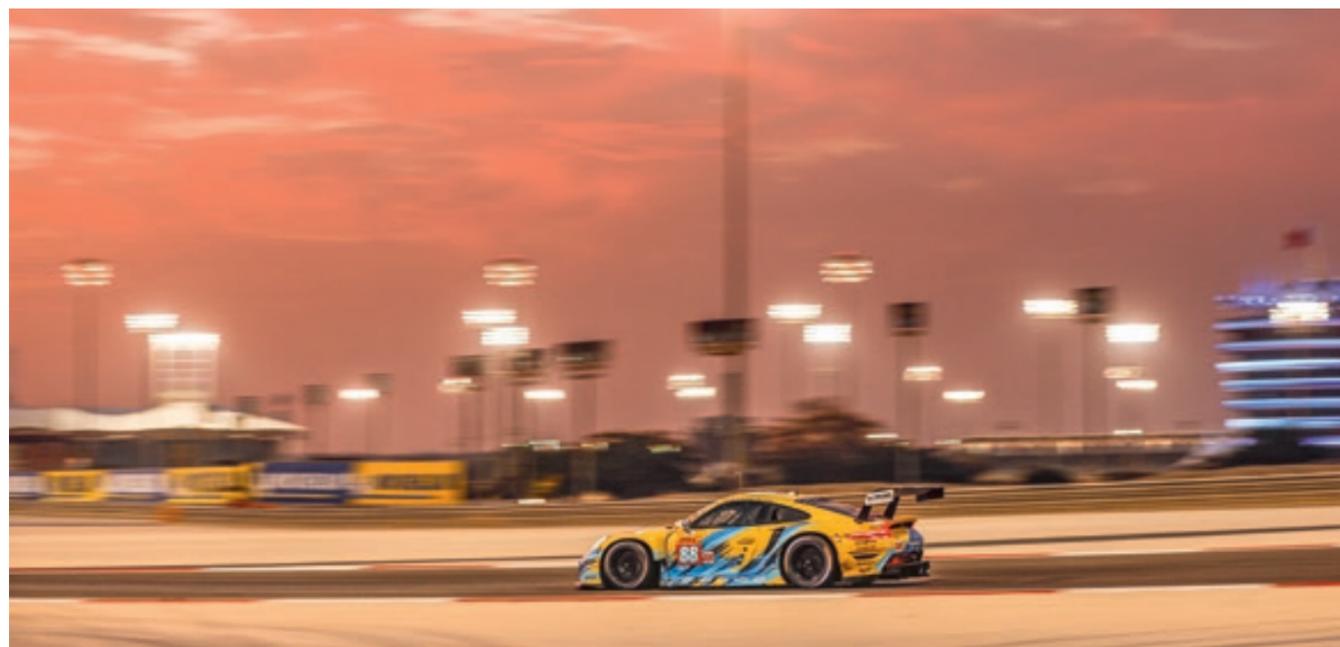
Als mit dem Ende des Qualifyings Ruhe einkehrt auf dem Bahrain International Circuit, ist die Sonne gerade hinter dem Horizont der Geröllwüste verschwunden. Für sie endet dieser 11. November um 16:48 Uhr. Nicht so für Professor Fred Poordad. Erst Stunden, nachdem sich das vielleicht romantischste Fahrerlager der Welt mit seinen illuminierten Palmen in ein Märchen aus 1001 Nacht verwandelt hat, kommt er aus dem Meeting mit den Ingenieuren. „Ich liebe diese Analysen, ich liebe Daten!“, verkündet er gut gelaunt. Diesmal ging es um die letzten Vorbereitungen für das Saisonfinale der FIA World Endurance Championship (WEC). Morgen wird er zusammen mit seinem Landsmann Patrick Lindsey und dem Belgier Jan Heylen im Porsche 911 RSR von Proton Competition zum letzten Rennen seiner Debütsaison in der Langstrecken-Weltmeisterschaft starten. Acht Stunden wird es dauern, noch vor der Halbzeit die nächste Nacht hereinbrechen. Licht- und Temperaturwechsel sind zusätzliche Herausforderungen, die im Meeting besprochen wurden. „Aber vor allem sind wir mit der Fahrzeugabstimmung noch nicht zufrieden“, bringt der Arzt die Diagnose auf den Punkt. Er kniet sich in Details, genau wie jeden Tag in seinem Beruf am Health Science Center der Universität von Texas in San Antonio und als Vizepräsident des dortigen Leberinstituts. Bereits 1996

„Ich nahm Unterricht und habe ein erstes Verständnis für Racing erworben.“

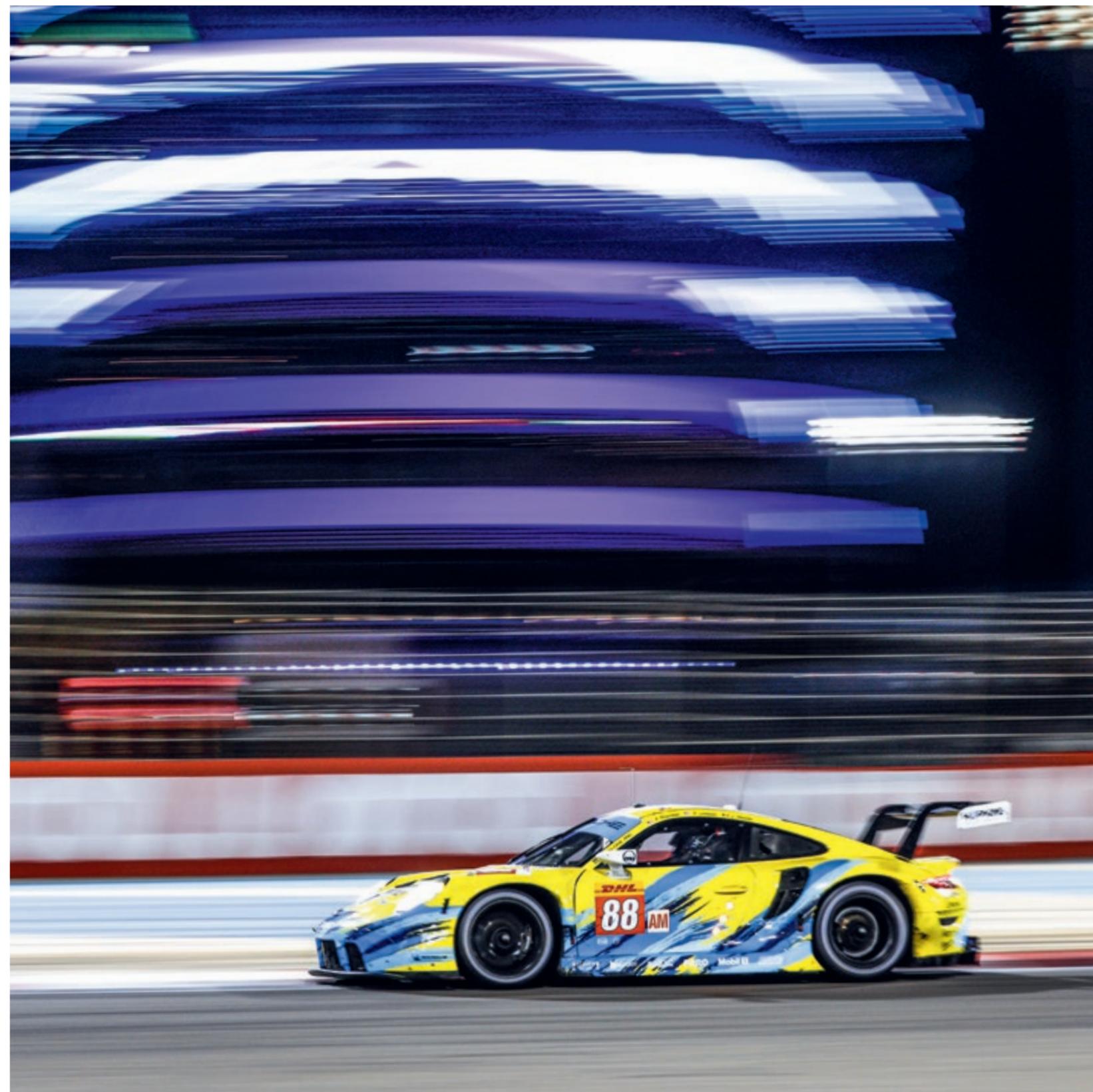
Fred POORDAD

schloss er seine Zusatzausbildung zum Lebertransplantationschirurgen an der berühmten Johns Hopkins Universität in Baltimore ab. „Labordaten, Ergebnisse bildgebender Verfahren – um Menschen medizinisch gut zu betreuen, zählt absolut jede Information“, betont er. Dieser aufmerksame Blick ist eine der Fähigkeiten, die ihm an der Rennstrecke helfen. Eine weitere ist die Wertschätzung für Teamwork. „Ob ich im Krankenhaus mit unterschiedlichsten Spezialisten arbeite oder eben an der Rennstrecke: Es geht immer um Respekt, voneinander lernen und niemals aufgeben. Man muss wissen, dass nichts leicht ist.“ Was uns zu weiteren Qualitäten des US-Amerikaners bringt: Eine Medizin- und Rennsportkarriere wie seine im Parallelflug sind nur mit Ehrgeiz und Resilienz zu schaffen.

Heute hat er den 911 RSR für Startplatz zwölf in der Klasse LM GTE AM qualifiziert. „AM“ steht für Amateure, die in der WEC gemeinsam mit Profis in bis zu 500 kW (680 PS) starken Hypercars und LMP2-Prototypen antreten. Im 911 RSR hat Poordad rund 378 kW (515 PS) zu domptieren. „Das Auto ist eine unglaubliche Rennmaschine – der RSR wird als eines der besten GT-Fahrzeuge, die Porsche je gebaut hat, in die Geschichte eingehen“, schwärmt er. Um ihn auf WM-Niveau fahren zu können, hat er einen langen Weg zurückgelegt.



Erste WEC-Saison: Fred Poordad nimmt parallel zu seiner Medizinkarriere die Herausforderung der Weltmeisterschaft an.



Platz zwölf: Die Zahl zieht sich durch in Bahrain. Im Qualifying, im Rennen und in der Meisterschaftstabelle.

„Ich liebe diese Analysen, ich liebe Daten!“

Fred POORDAD



Nacht im Finale: Mehr als die Hälfte des Achtstunden-Rennens findet bei Dunkelheit statt. Aber die Streckenausleuchtung ist gut.



Scharfe Analyse: Rennfahrer sind gläsern, jede Pedalbewegung und jeder Einlenkwinkel wird nachgehalten.



Daten-Leidenschaft: Fred Poordad kennt und schätzt Zahlen und Fakten aus seiner medizinischen Profession.



Reifenverschleiß: Wüstensand, Asphaltstruktur und Temperaturwechsel machen den Grand-Prix-Kurs von Bahrain zu einer besonderen Herausforderung.

Poordad zitiert seinen Vater mit der Behauptung, der Sprössling habe bereits Automobilmarken benennen können, ehe er auch nur einen einzigen Satz zusammenbrachte. „Ich spielte ausschließlich mit Autos“, gibt Fred zu, „sie waren überall in meinem Kinderzimmer.“ Die Markenprägung in Richtung Porsche leitet sein Onkel ein, indem er dem Fünfjährigen ein T-Shirt mit einer 911-Silhouette schenkt. „Get a kick out of driving“ steht auf dem Rücken. Freds Carrera-Bahn muss sogar noch mit in die Studentenbude, wo er mit seinem Kommilitonen Slotcar fährt. „Das ist vielleicht peinlich, war aber so.“ Irgendwann reduziert die fordernde Ausbildung die Zeit zum Spielen. „Ich musste tatsächlich viel leisten“, erinnert er sich, „ein guter Arzt zu werden, war immer mein Traum.“

1990, er absolviert gerade sein erstes Praktikum am Krankenhaus, bricht sein altersschwacher Chevrolet zusammen. Bei der Umschau auf dem Gebrauchtwagenmarkt drängt sich ein Porsche 944 Turbo auf. Allerdings liegen Jahresgehalt und Kaufpreis auf Augenhöhe. Er pumpt sich Geld vom Vater, von der Freundin und zusätzlich von der Bank. „Ich war Mitte 20 und besaß einen Porsche!“, jubiliert er noch heute. Er hegt und pflegt den Wagen, bis er ihn 2001 durch einen 911 Turbo ersetzt, der ihn im nächsten Lebensabschnitt begleitet.

Poordad zieht von Baltimore nach Los Angeles, wo er zehn Jahre lang Chef der

„Ich wollte immer ein guter Mediziner werden.“

Fred POORDAD

Hepatologie und Lebertransplantologie am Cedar-Sinai Medical Center ist. 2008, als er jenen Turbo leistungssteigernden Maßnahmen unterzieht, will er vom Werkstattchef wissen, wo er mit dem Wagen mal so richtig schnell fahren könne. „Auf der Straße jedenfalls nicht“, lautet die mahnende Antwort. „Besser, du gehst erstmal mit uns auf die Kartbahn.“ Go-Karts sind neu in Poordads Kosmos und die gemeinten keine Spielzeuge, sondern Schaltkarts für den Rennbetrieb. „Ich nahm Unterricht und habe ein erstes Verständnis für Racing erworben“, blickt er zurück.

Ein Jahr später begeistern ihn Freunde für einen Boxster-Markenpokal. Auf Strecken wie Buttonwillow, Thunderhill, Willow



Porsche Track Experience: Die Schulung durch professionelle Porsche Instrukteure kam für Poordad exakt zum richtigen Zeitpunkt.

Springs und Laguna Seca begreift er zweierlei: erstens, dass er noch viel zu lernen hat, und zweitens, dass ihm der Rennsport guttut. „Ich war extrem beschäftigt mit meiner Medizinlaufbahn, forschte, wollte mir einen Namen machen. Dafür musste ich den Kopf freibekommen und spürte, wie mir das gelang, sobald ich den Helm aufsetzte.“ Normalerweise nehme sein Gehirn ununterbrochen hunderte Dinge wahr. „Aber das eingeschränkte Gesichtsfeld bewirkt, dass ich ganz viel ausblende. Das entspannt meinen Kopf und fördert die Konzentration bei der Arbeit.“ Er ist kein Abenteurer auf der Suche nach dem Kick: „Zu viel Adrenalin macht nervös und führt zu Fehlern.“ Nach dem Gewinn der Rookie-Wertung im Boxster will er Rennen mit einem 911 fahren und entdeckt die Porsche GT3 Cup Challenge USA by Yokohama – eine Vorläuferserie des Porsche Carrera Cup of North America. „Der 997 Cup-Elfer war wunderbar pur. Sequenzielles Schaltgetriebe, Kuppeln beim Runterschalten, kein ABS. Und da fuhren gute Leute.“

Er arbeitet an sich, wird über die Jahre fitter, verliert 15 Kilogramm Körpergewicht. Seine Work-Life-Balance verbessert sich noch mehr, als er, nun ein Mittvierziger, seine Frau Judy kennenlernt. 2010 wird Töchterchen Riley geboren. „Wir haben einmal ausgerechnet, dass sie im Alter von 18 Monaten schon 14 verschiedene Rennstrecken kennengelernt hat. Es war eine herrliche Zeit. Club-Racing und unser Motorhome waren unser Leben an den Wochenenden.“ Drei Jahre später kommt Austin zur Welt, gleichzeitig werden Freds Renneinsätze immer professioneller – die Familie verfolgt seine Aktivitäten nun eher am Bildschirm.

2017 dann ein herber Rückschlag. Er will unbedingt die 12 Stunden von Bathurst in Australien fahren – diesmal nicht im Porsche. Ein Freund hat Sicherheitsbedenken und behält recht. Bei einem



schweren Unfall zieht sich Poordad multiple Knochenbrüche zu, seine Lunge kollabiert. Er landet auf der Intensivstation und braucht ein Jahr, um zu heilen. Derselbe Freund, Rennstallbesitzer John Wright, rät ihm nun zur Porsche Track Experience, um wieder zur alten Form zu finden. „Schon die „Rennsport Academy“ in Paul Ricard war super cool!“, begeistert sich Poordad. Dort lernt er auch Hollywoodstar Michael Fassbender kennen, der später sein Teamkollege wird. „Wir waren eine tolle Truppe und die Instruktoren brillant darin, herauszufinden, wer welches Training brauchte.“

2019 knüpft er mit dem Programm „Rennsport Season“ an. Im Porsche Sports Cup bestreitet er vier von sechs Läufen und startet parallel bereits wieder in den USA, wo er 2020 und 2021 im Porsche 911 GT3 R von Wright Motorsports die Am-Division der SRO GT World Challenge America gewinnt. „Für diesen Erfolg und den anschließenden Schritt in die Langstrecken-WM schulde ich der Porsche Experience großen Dank. Sie war exakt das, was ich brauchte, und hat mich zu einem besseren Fahrer gemacht“, schließt er. „Jetzt muss ich aber ins Bett.“

Helm auf am Renntag, ausblenden, fokussieren. Nach acht Stunden kommt der RSR von Poordad, Lindsey und Heylen auf der Position ins Ziel, von der er gestartet ist. Mehr als Platz zwölf war heute nicht drin. Längst leuchten wieder die Palmen im Fahrerlager. Fred Poordad ist fertig mit der Rennanalyse, reflektiert die Höhen und Tiefen der Saison und bilanziert: „Mission erfüllt.“ Blick nach vorn: Morgen schon wird er in Bahrain einen LMP2-Prototyp testen, mit dem er schon wenige Wochen später seinen bisher größten Triumph einfahren sollte: Den Sieg bei den 24h von Daytona. Auftakt für eine komplette Saison in der WEC – inklusive des Klassikers Le Mans.

911 Turbo

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,3–12,0 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 279–271 g/km
Stand: 04/2023

Viel Verkehr: In der Langstrecken-WM muss Poordad auch mit deutlich schnelleren Prototypen umgehen.

„Zu viel Adrenalin macht nervös und führt zu Fehlern.“

Fred POORDAD



Klarer Blick: Fred Poordad weiß, warum er tut, was er tut. Racing fokussiert ihn zur Entspannung und Konzentration auf die Medizin.

Porsche GT4 e-Performance. Porsches erster Elektro-Rennwagen aus eigener Entwicklung.



Klaus Bachler fährt Porsche mit dem GT4 e-Performance in die Zukunft.

**1.088 PS.
In 5,6
Sekunden
von null
auf 200,
rein
elektrisch**

Im Land am Strome ist Klaus Bachler zu Hause – so nennt sich Österreich schon im zweiten Satz seiner Bundeshymne. Strom, jener in elektrifizierter Form, ist seit 2020 auch der Treibstoff in einem Teil seines beruflichen Lebens. Denn der Steirer ist als Rennfahrer zwar an bis zu 25 Wochenenden im Jahr im benzingetriebenen GT-Porsche schnell unterwegs, das Wort Privileg betont er aber besonders oft und gern, wenn es darum geht, dass er einer der Entwicklungsfahrer des Porsche GT4 e-Performance ist.

Und zwar der, der an einem Frühlingstag vor knapp drei Jahren Geschichte schrieb, in dem Bachler die ersten Meter mit diesem für Porsche historischen Rennwagen fuhr. Es ist der erste selbst gebaute reinelektrische Bolide der Historie, der zugleich für die Zukunft des Rennsports steht – beziehungsweise: fährt.

Bachler ist 31 – alt genug, um als klassischer Petrolhead sozialisiert worden zu sein, und doch so jung, dass er bei der Frage, ob er je Vorurteile gegenüber der E-Mobilität gehabt hat, fast entrüstet entgegnet: „Ich hatte nie welche, bin neuen Technologien gegenüber immer sehr aufgeschlossen.“

Erst recht, wenn sie so viel Kraft entfalten. „1.088 PS – von null auf 200 km/h in 5,6 Sekunden, bei 100 ist man bereits nach 2,3 Sekunden. Ich denke, das sind Zahlen, die alles sagen.“ Fast alles – den Rest soll uns Klaus Bachler erzählen, der Mann, der im Inneren dieses Prototyps seinen Arbeitsplatz hat.

Text **Gerald ENZINGER**
Fotos **DNA PHOTOGRAPHERS**

Was ist denn der größte Unterschied zum Verbrenner-Porsche? „Ganz klar: die Leistung. Sie ist phänomenal. Und dann ist da dieses Ansprechverhalten. Der Elektromotor geht natürlich von unten raus sofort, er hat ein extrem hohes Drehmoment. So viel Leistung in Kombination mit dem Allrad – da muss man auch seinen Fahrstil anpassen.“

Also bitten wir den Piloten zur Stil-Frage. Wie fährt man dieses elektrische Gerät? „Da muss man klar unterscheiden: Fährt man jetzt eine Zeitrunde mit maximaler Leistung, also mit den ganzen 1.088 PS – oder ein Rennen? Beim Quali-Run mit so viel Leistung ist es wichtig, dass man das Auto so schnell wie möglich geradestellt – das

muss bereits am Apex sein, damit man an das Gas kommt. Die gute Rundenzeit holt man immer am Exit. Das bedeutet: Die Zeit davor, in der sich das Auto in der Kurve dreht, die muss so gering wie möglich sein.“

Daher gilt: Im Quali-Mode kann und muss man sehr aggressiv abstimmen, damit man das Auto auf der Bremse so schnell wie möglich gedreht bekommt. „Im Renn-Trimm aber haben wir klar weniger Leistung, aber immer noch sehr viel – 450 Kilowatt. Doch in dieser Phase sind sowohl der Fahrstil als auch das Set-up jenen wesentlich näher, die man mit einem Verbrenner-Motor hat.“ Was werden begabte Amateure mit diesen Rennautos beachten müssen? „Das Erste ist klar:

Man muss sich einmal an die Leistung gewöhnen. Wir haben eine Beschleunigung – die ist so imposant, dass sie selbst einen Profi mehr als nur beeindruckt. Die gute Nachricht ist aber: Wenn man das einfach oft genug gemacht und erlebt hat, dann ist dieser GT4 e-Performance relativ einfach zu fahren und gut zu kontrollieren.“

Auch in den Rennen. Aber wie wird sich deren Charakter verändern, wenn alle Autos geladen statt getankt sind? „Das können wir“ – so Bachler offen – „im Moment noch nicht definitiv sagen. Bisher arbeiten wir ja nur mit diesem einen Prototyp. Noch konnten wir nicht zwei GT4 e-Performance eng und im Duell gegeneinander fahren, um die

Auswirkungen im Detail und konkret zu erleben. Aber ich denke, es wird im Rennen kein großer Unterschied sein zu Rennen mit benzingetriebenen GT-Rennfahrzeugen wie dem RSR.“ Denn: „Die Wahrheit ist simpel: Jeder will entweder als Erster in die Kurve rein oder als Erster raus. Die Art des Antriebs wird die Art der Zweikämpfe nicht dramatisch ändern, das reduziert sich alles wieder auf das Pure, das Ursprüngliche am Rennfahrer-Sein.“ Wann werden wir dieses Auto im Renneinsatz sehen? Der Entwicklungsfahrer ist nicht der, der das beurteilen kann oder will: „Unser Job war es, einen Prototyp auf die Rennstrecke zu bekommen, der funktioniert. Nun wird man sehen, was man künftig mit diesen Autos machen kann.“

„Die Wahrheit ist simpel: Jeder will entweder als Erster in die Kurve rein oder als Erster raus.“

Klaus BACHLER

Entweder man formt einen Markenpokal im Stil der erfolgreichen Beispiele Supercup und Carrera-Cup, oder es gibt bald auch genügend andere Hersteller, die ähnliche Rennwagen entwickeln. Das würde uns die Chance geben, auch gegen andere Prototypen zu fahren.“

Wobei die Möglichkeiten des Rennautos auch über die Rundstrecke hinausgehen – wer würde solche Boliden wie den GT4 e-Performance nicht etwa gerne bei Bergrennen sehen?

Wichtig ist es, gerade im Bereich Kundensport, ein Auto zu bauen, das auch freundlich zum Benutzer ist. „Ich war von Anfang

Freie Fahrt. Seit dem Frühjahr 2020 wird der Strom-Bolide intensiv getestet.



Einblicke und Ausblicke. „Trotz der intensiven Beschleunigung wird der Fahrer nicht überfordert.“



an dabei bei der Entwicklung, und es war sehr intensiv. Und auch: sehr interessant, sehr komplex, auch sehr anders als beim Testen eines Rennwagens mit einem herkömmlichen Antrieb.“ Doch es hat sich gelohnt: „Jetzt haben wir ein Auto, das zum einen gut fährt und zum anderen gut fahrbar ist – was wichtig ist für die, die in Zukunft solche Autos bewegen werden und die das Rennfahren damit genießen wollen. Ein Auto, das durch die intensive Beschleunigung alle Racer-Sinne weckt, das einen aber auch nicht überfordert.“

Für diesen Fakt hat Bachler nun erste Zeugen. Im Rahmen der Rennsport Academy am Red Bull Ring hatten die Teilnehmer, alle selbst angehende Rennfahrer, die Möglichkeit, in Bachlers GT4 e-Performance mitzufahren. Das Feedback: „Sie waren durch die Bank begeistert, vor allem von der Beschleunigung und der Performance. Sie sind aber nicht nur von der puren Kraft

„Ein Raumfahrzeug – Mindblowing, brutal, aber präzise!“

Porsche Experience Kunde
Jordan DARLING



Porsches Testteam. Arbeit an einem Wagen, der Konzerngeschichte schreibt.

beeindruckt, sondern speziell auch davon, wie gut er auf der Straße liegt. Trotz des Mehrgewichtes durch die Batterien ist die Kurvenfahrt toll, ebenso ist das Handling in den Schikanen echt imposant.“

Sagt der Rennfahrer, der jahrelang auf der Nordschleife den VLN-Rundenrekord hielt, der in Spa gewonnen hat und von Le Mans bis Daytona Tausende Male die schönsten und geschichtsträchtigsten Rennstrecken der Welt umkurvt hat. Und der nun als einer der Ersten weiß, wie dynamisch der Rennsport in seine Zukunft beschleunigt. Mit 1.088 PS und unter Strom.

„Ein Auto, das durch die intensive Beschleunigung alle Racer-Sinne weckt.“

Stéphane RAMBAUD-MEASSON



Anblick ohne Auspuff. „Rennfahrer sind Verbrenner gewohnt – aber neuen Entwicklungen gegenüber sehr aufgeschlossen.“

Kunden-Feedback: Beschleunigung, Performance, Straßenlage top!



Tausende Kilometer wurden bislang abgepult – auch auf Formel-1-Strecken wie in Spielberg.



Suntory Corner. Fuji Speedway, Japan. Die finale Kurve der 3,7-Kilometer-Strecke ist ein scharfer Linksbogen – entlehnt von der Rennstrecke unter dem heiligen Berg. Wichtig: rechtzeitig einlenken, den Scheitelpunkt meistern und am Ausgang die Linie zum Herausbeschleunigen auf Start und Ziel treffen.

Dynamik hoch verdichtet:

Die Strecken der **Porsche Experience Center** Hockenheim- ring und Leipzig

Text **Heike HIENTZSCH**
Fotos **Marco PROSCH**

Fliehkräfte in schnellen Kurven spüren, Fahrzeugbeherrschung in engen Schikanen lernen, präzise anbremsen, zielgenau einlenken – und dann die richtige Linie erwischen, um mit Vollgas auf eine Gerade zu beschleunigen: Die hauseigenen Handlingkurse der Porsche Experience Center bieten alles für eine erfolgreiche Ausbildung, sind maßgeschneidert für schnelle Lernerfolge. Beginnend mit dem Level Warm-up steigern sich die Angebote der Porsche Track Experience bis zu den Precision- und Performance-Leveln. Am Standort Hockenheim atmen die Teilnehmer zusätzlich Rennhistorie – der Grand-Prix-Kurs liegt direkt nebenan. Leipzigring? Den gibt es nicht in der Motorsportgeschichte. Dafür, dass sie am Porsche Experience Center Leipzig dennoch lebendig wird, sorgt eine einzigartige Streckenarchitektur. Der Kurs ist ein hoch verdichtetes Puzzle aus einem ganzen Dutzend legendärer Kurven aus sieben Nationen. Hier kann man binnen Minuten und ganz ohne Jetlag den berühmten kalifornischen Corkscrew erleben, das japanische Suzuka-S oder die tückische Bus-Stop-Schikane aus Spa-Francorchamps meistern. Zehn Streckenvarianten bilden eine rasante Weltreise durch Europa und Asien bis nach Nord- und Südamerika. Für ihr Layout sicherte sich Porsche die Expertise von Formel-1-Rennstreckenarchitekt Hermann Tilke und die offizielle Wettbewerbszertifizierung der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA).

Maßgeschneiderte Layouts für schnelle und nachhaltige Lernerfolge: Die hauseigenen Kurse der PECs sind herausfordernd und dank der Instrukteure beherrschbar.

Taycan Sport Turismo Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Stromverbrauch kombiniert: 24,7–20,2 kWh/100 km
Elektrische Reichweite (EAER): 358–497 km
Elektrische Reichweite (EAER Stadt): 433–619 km
Stand: 04/2023

W Gleich ein ganzes Dutzend legendärer Kurven von Rennstrecken aus verschiedenen Erdteilen vereinigen sich in Leipzig.



Bus-Stop-Schikane. Circuit de Spa-Francorchamps, Belgien. Das Vorbild in den Ardennen ist schon zu Fuß respekt einflößend – die kantige Rechts-Links-Kombi kurz vor der dortigen Start- und Ziellinie ist nur mit maximaler Fahrzeugkontrolle flink zu meistern. Wichtig: hart in die Schikane bremsen und rechtzeitig das Auto drehen.

Sunset Bend. Sebring International Raceway, Florida (USA). Der schnelle Rechtsbogen ist eine Schlüsselstelle. Wichtig: Kurveneingang und Linie optimal treffen, um auf dem Gas bleiben zu können. Denn entscheidend ist der Speed am Kurvenausgang zum Beschleunigen auf die längste Gerade der Strecke.



Curve di Lesmo. Autodromo Nazionale di Monza, Italien. Die vom Königlichen Park adoptierte Rechtskurve lässt sich schneller durchfahren, als man denken mag. Ihr Geheimnis ist eine leichte Neigung. Wichtig: mutig den ganzen Schwung mitnehmen.



Mobil 1 S-Kurve. Nürburgring, Deutschland. Auf der Gegengerade folgt die enge Rechts-Links-Kombination vom Grand-Prix-Kurs in der Eifel. Wichtig: die Randsteine zum Anlehnen leicht einbeziehen, aber nicht drüberumpeln!



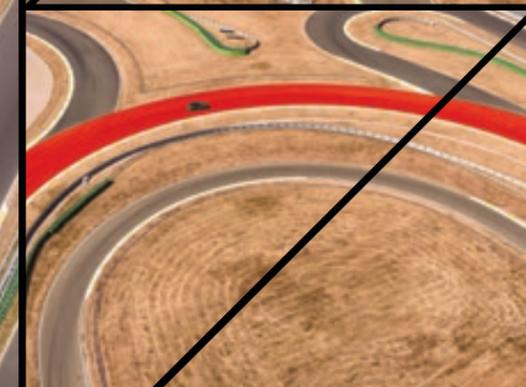
Loews. Stadtkurs Monaco. Haarnadel folgt auf Vollast – das monegassische Vorbild hat nur wenige erfolgreiche Überholvorgänge gesehen. In Leipzig wird aus dem sechsten Gang hart runtergebremst. Wichtig: Timing für den Bremspunkt üben und hart nach rechts einschlagen.



Victoria Turn. Rio de Janeiro, Brasilien. In ihrer Heimat gibt es diese berühmte Linkskurve nicht mehr. In Leipzig zeichnet sie ein harter Bremspunkt aus. Wichtig: kontrolliert vom Bremsen ins Lenken kommen und Untersteuern vermeiden.



Corkscrew. Laguna Seca, Kalifornien (USA). Zur Korkenzieherkurve geht es einen steilen Hügel hinauf, bevor es dann bergab eine nicht einsehbare Links-Rechts-Kombination zu meistern gilt. Wichtig: Traktion beim Einlenken kalkulieren, wenn das Auto leicht wird.



Parabolica. Autodromo Nazionale di Monza, Italien. Die mit 2,2 Kilometern deutlich kürzere Streckenvariante in Leipzig beginnt mit einer weiteren Anleihe aus Italien. Wichtig: diese 180-Grad-Rechtskurve scheint endlos, erlaubt aber einen recht konstanten Lenkeinschlag und macht am Kurvenausgang auch nicht zu.



Karussell, Nürburgring-Nordschleife, Deutschland. Die überhöhte Steilkurve ist eine 180-Grad-Linkskehre. Beim Reinfahren hält man sich innen unten und kann sich im Banking anlehnen. Wichtig: am Ausgang zieht sich die Kurve zu, gleichzeitig endet die stabilisierende Steilwand.

W Für das Layout zeichnet kein geringerer als Formel-1-Rennstreckenarchitekt Hermann Tilke verantwortlich.

Rasante Entwicklung –

33 Jahre Porsche Carrera Cup Deutschland

Der 911 Carrera 2 (964) von 1990

Hubraum: 3.600 cm³
 Leistung: 265 PS
 Drehmoment: 310 Nm/4.800 1/min
 Gewicht: 1.210 kg
 Vmax: 260 km/h



Seit 1990 begeistert der Porsche Carrera Cup Deutschland Fans und Fahrer vieler Generationen. Wie sich die Autos verändert haben und welche Piloten Geschichte schrieben, während ihre Boliden 38 Mal die Welt umrunden haben. Die Bilanz der ersten rasenden 33 Jahre eines Meisterschafts-Erfolgsmodells, das selbst schon 5.000 Erfolgsmodelle vom Typ 911 zum Rasen gebracht hat.

Der 911 GT3 Cup (992) von 2022

Hubraum: 3.996 cm³
 Leistung: 510 PS
 Drehmoment: 470 Nm/4.800 1/min
 Gewicht: 1.260 kg
 Vmax: 300 km/h



DIE MEISTEN MEISTERTITEL

Wolfgang Land (D)
 1993 1997

Uwe Alzen (D)
 1992 2007

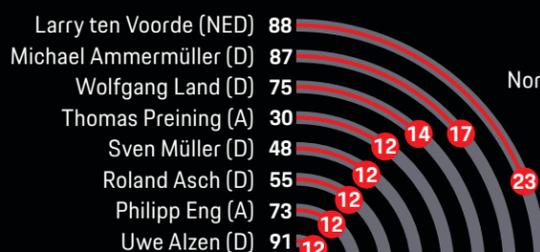
Rene Rast (D)
 2008 2012

Philipp Eng (A)
 2014 2015

Larry ten Voorde (NL)
 2020 2021

DIE MEISTEN SIEGE

Starts
 Siege:

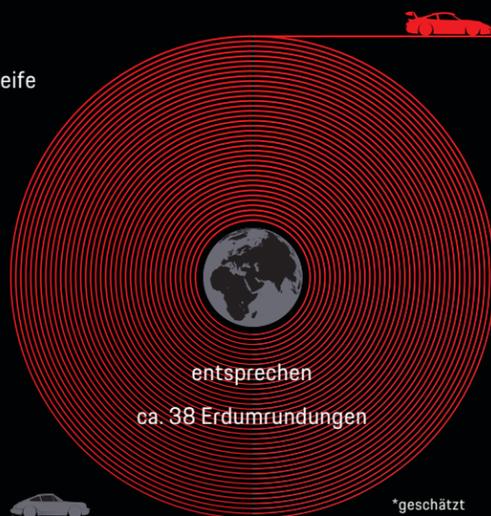


DAS GRÖSSTE STARTERFELD

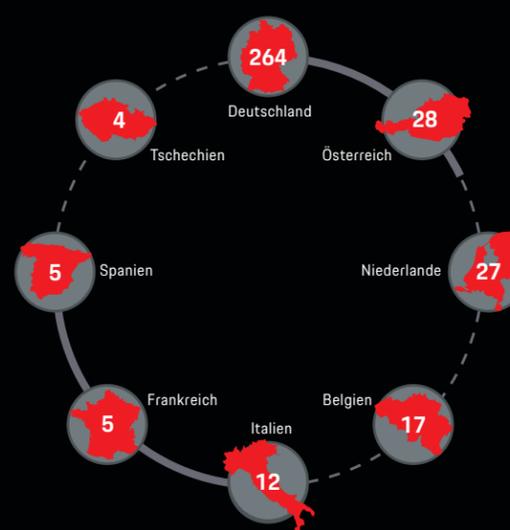
98
 2011
 Nordschleife

DISTANZEN

1.500.000*
 gefahrene Kilometer



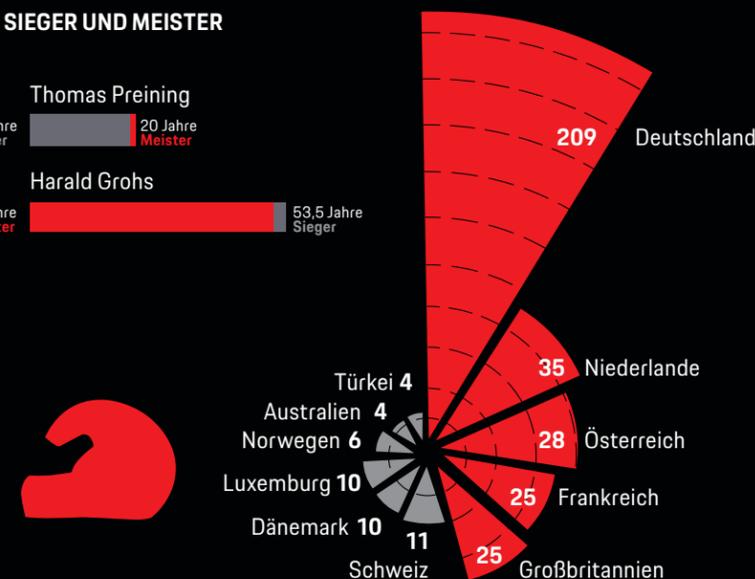
LÄNDER MIT DEN MEISTEN RENNEN



JÜNGSTER UND ÄLTETER SIEGER UND MEISTER



NATIONEN MIT DEN MEISTEN SIEGEN



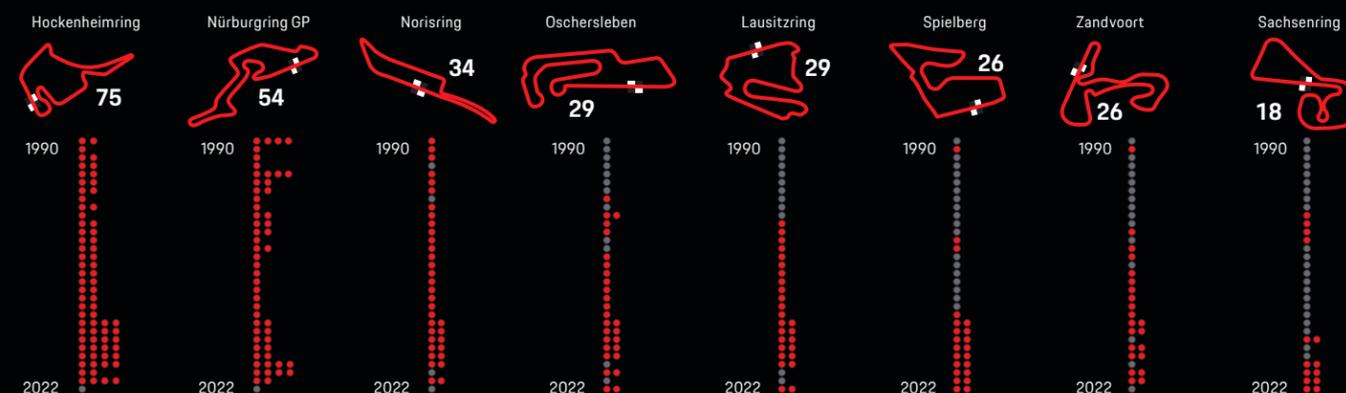
ZAHLEN UND FAKTEN

0 Punkte Differenz – Die knappste Titelentscheidung zwischen Jörg Bergmeister und Timo Bernhard 2001.
374 Rennen wurden bisher ausgetragen. Bei allen (!) war Burkhard Bechtel der Kommentator.

2012 gab es am Nürburgring das letzte Podium mit drei deutschen Piloten. Der Beweis, wie international der Carrera Cup Deutschland geworden ist.

5000 Rund
 Cup-Elfer wurden bis heute gebaut.
10 weitere Regionen oder Länder tragen mittlerweile ihren eigenen Carrera Cup nach dem Vorbild Deutschlands aus: Frankreich, Japan, Großbritannien, Australien, Asien, Skandinavien, Brasilien, Italien, Benelux und Nordamerika.

DIE ACHT MEISTBEFAHRENEN RENNSTRECKEN



„Mit jeder Runde besser werden“

Die Porsche Track Experience wird im Schulterschluss von Porsche und Manthey organisiert. Nicolas Raeder, einer der Geschäftsführer der Manthey Racing GmbH, und Thomas Wetzel, Leiter Rennstrecken-Events bei der Porsche AG, erklären die Faszination von Rennstrecken und welche Kurve die Kunden eint: die steile Lernkurve. Ein Doppel-Interview über Gänsehautmomente bei allen Beteiligten.

Interview **Gerald ENZINGER**

Was macht die Programme der Porsche Track Experience so besonders?

TW: Unser Ziel ist es, unseren fahrdynamisch begeisterten Kunden einzigartige Erlebnisse anzubieten und sie von Anfang an dabei zu unterstützen, passgenaue Angebote zu finden – egal ob sie ihre eigene Ideallinie finden wollen oder gar den Einstieg in den Motorsport erwägen. Dazu bieten wir im Rahmen der Porsche Track Experience bisher unterschiedliche Module an. Angefangen vom Precision und Performance Training in einem unserer Porsche Experience Center bis hin zu einem durch uns betreuten Start in einer von Porsche organisierten Rennserie. Unsere Training-Specials sollen unsere Kunden genau dort abholen, wo sie gerade stehen – damit sie mit jeder Runde mehr aus sich und ihrem Fahrzeug herausholen können. Die Lernkurve soll mit jeder Streckenkurve steiler werden.

Rennstrecken sind Orte der Bewegung. Aber auch ihr Projekt ist in Bewegung.

TW: Wir haben uns und unser Angebotsportfolio bei den Porsche Rennstrecken-Events gerade ein Stück weit neu sortiert. Der Anspruch dabei ist der gleiche wie bei unseren Sport- und Rennwagen: wir wollen die Benchmark setzen!

Wie erreicht man diese Benchmark?

TW: Wir werden ein superattraktives Programm im Rahmen der Porsche Track Experience anbieten. Damit jeder direkt die für sich individuell passenden Erlebnisse findet, ordnen wir unsere Events in vier selbsterklärende und grundsätzlich aufeinander aufbauende Bereiche: DISCOVER – LEARN – BOOST – RACE.

Klingt nach einem logischen Stufenplan.

TW: Während es bei den DISCOVER-Angeboten um den Einstieg in die fahrdynamische Welt von Porsche geht, liegt der Fokus bei LEARN bereits auf der Entwicklung der Grundlagen für sicheres und dynamisches Bewegen unserer Sportwagen. Mit der soliden Grundausbildung kann es dann für alle interessierten Sportfahrer in Richtung GP-Rennstrecke gehen. Im BOOST-Bereich geht es aus der Komfortzone heraus. Der Kunde tastet sich an neue Limits heran – auf den attraktivsten europäischen Grand-Prix-Rennstrecken.

Wie wird man dabei betreut?

TW: Über die Betreuungsintensität kann der Kunde selbst entscheiden. In der Gruppe, 1:1 – oder auch nur einmal Lapping im eigenen oder angemieteten Straßen- oder Rennfahrzeug beim GT Trackday. Im Bereich RACE bringen wir die Kunden in den kompetitiven Motorsport. Nach einer Woche Vorbereitung in der „Rennsport Academy“ kann man sich im nächsten Schritt für eine komplett betreute Motorsport-Saison („Rennsport

Season“) in einer von Porsche organisierten Rennserie qualifizieren. Wir tun alles dafür, dass interessierten Kunden der Übergang in den Motorsport gelingt.

Dafür gibt es nun den wohl denkbar besten Partner.

TW: Um eine engere Verzahnung bei den zentralen Porsche Track Experience Angeboten zu erlangen, haben wir entschieden, alle Formate gemeinsam mit unserem Partner Manthey umzusetzen.

NR: Wir freuen uns auf diese neue Herausforderung und der Motorsport ist fest in unserer Unternehmens-DNA verankert. Seit über 25 Jahren gehören wir zu den weltweit führenden Porsche Rennteams und haben gemeinsam mit Porsche zahlreiche Meisterschaften gewonnen. Vom reinen Motorsportteam hat sich Manthey zu einem Unternehmen mit den fünf Geschäftstätigkeiten Racing, Performance, Engineering, Services und Experiences mit über 250 Mitarbeitern entwickelt. Wir gelten als Spezialist für Porsche GT Modelle, sodass die mit uns entwickelten Manthey Performance-Kits für straßenzugelassene GT Modelle seit 2021 auch offiziell über den Porsche Tequipment Finder vertrieben werden. Ich denke, dass wir mit diesem Hintergrund gemeinsam einen Mehrwert für die Rennstrecken-Events generieren können.

Wie kann ein Kunde konkret von der Nähe der Porsche Track Experience und einem aktiven Rennsportteam profitieren?

TW: Neben den Emotionen, die bei Fahrerlebnissen und auch Motorsporteinsätzen maßgeblich sind, spielt vor allem auch Perfektion in allen Bereichen rund um Fahrzeug und Technik für uns eine zentrale Rolle.

NR: Die Anfänge unseres Unternehmens liegen eindeutig im Motorsport und auch heute noch sind wir in diesem Bereich stark vertreten und präsent. In den letzten Jahren konnten wir nicht nur unsere technische Kompetenz in Bezug auf die Fahrzeuge ausbauen. Im Kundenmotorsport haben wir auch gelernt, individuell auf Kunden und Fahrer einzugehen und sie unabhängig von ihrem Leistungsniveau weiterzuentwickeln.

Was soll dazu führen, dass Kunden sich optimal betreut fühlen und mit einem einzigartigen Gefühl die Rennstrecke wieder verlassen?

TW: Unser primäres Ziel ist es, mit einem immersiven Markenerlebnis allen Kunden Gänsehautmomente zu bereiten und sie zu begeistern. In der optimalen Betreuung jedes Einzelnen liegt hier die Basis. Wir versuchen zunächst immer die perfekten Rahmenbedingungen zu schaffen. Angefangen bei der Auswahl der attraktivsten GP-Kurse Europas als Locations für unsere Events bis hin zu einem individuell zugeschnittenen Angebot an Leistungen. Das mit höchster Professionalität. Diesen Anspruch haben wir auch an alle, die in diesen Projekten mitarbeiten – egal ob Instruktoren, Ingenieure, Mechaniker, Projektleiter oder alle hinter den Kulissen. Nach jedem Event ist uns auch das Kundenfeedback in dieser Hinsicht extrem wichtig.

Auf was freuen Sie sich in dieser Saison am meisten?

TW: Mein persönlicher Favorit ist das neu konzipierte Master GT3 RS Training, bei dem unsere Kunden gemeinsam mit Porsche Experten das fahrdynamische Limit dieser Fahrmaschine erkunden werden. Wir werden das in Spa, Budapest, Paul Ricard, Valencia, Spielberg und Portimao anbieten. Die Strecken sind dafür alle perfekt geeignet!

Herr Raeder, welche würden Sie auswählen?

NR: Für mich gibt es keine bestimmte Strecke oder Veranstaltung, auf die ich mich in dieser Saison am meisten freue. Alle Austragungsorte der Porsche Track Experience haben ihre Besonderheiten und fügen sich perfekt in das Programm ein. Vor allem freue ich mich, dass wir nach intensiver Planung und vielen Herausforderungen in den letzten Jahren ein gemeinsames Konzept inklusive Team auf die Beine gestellt haben und dieses Ergebnis nun unseren Kunden präsentieren können.

Nicolas RAEDER, Dipl. Ing. Fahrzeugtechnik, Geschäftsführer von Manthey Racing, Mitbegründer von Raeder Motorsport

Thomas WETZEL ist Leiter der Rennstrecken-Events bei der Porsche AG und beschäftigt sich dort in verschiedenen Funktionen seit fast 20 Jahren mit dem Thema Porsche Fahrveranstaltungen.

911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert:
13,4 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert:
305 g/km
Stand: 04/2023

SERIE: **Legendäre Rennstrecken #2 : Circuit de la Sarthe**
Die 24 Stunden von Le Mans.

1951: in Le Mans betritt Porsche erstmals die große Bühne des Motorsports. Auguste Veillet und Edmonde Mouche erringen auf Anhieb einen Klassensieg mit dem Porsche 356 SL Coupé.



Le Mans

Ein Rennen wie ein Leben

Der Geruch. Das Geräusch. Die Geschwindigkeit. Die eilige Dreifaltigkeit des Rennsports erscheint den Fans seit 100 Jahren auf der Rennstrecke von Le Mans, eine der drei berühmtesten der Welt. So bei Tertre Rouge, dem Roten Hügel, dem höchsten Punkt. „Hier fährst Du durch eine duftende Wolke. Du riechst, dass die Fans nebenan grillen. Du denkst an Essen. Das solltest du aber nicht, denn du hast keine Zeit dafür. Diese Stelle ist eine der wichtigsten auf der ganzen Strecke.“

Text Gerald ENZINGER

Fotos BETTMANN / Gettyimages,
Bernard CAHIER / Gettyimages / Hulton Archive,
Cinema Center via Rex / Shutterstock,
PORSCHE

„Le Mans gewinnt man nicht. Le Mans lässt einen gewinnen.“

Richard LIETZ



Seine Erfolgsbilanz im GT-Sport ist beeindruckend. Richard Lietz gewann drei Mal die 24 Stunden von Daytona, den 24-Stunden-Klassiker auf der Nürburgring-Nordschleife, ebenso das Rennen rund um die Uhr in Spa. Und am 12. Juni 2022 zum vierten Mal in der GT-Pro-Klasse das 24-Stunden-Rennen von Le Mans.

Der Mann, der das sagt, hat eine gute Nase – eine, die auch den Duft des Sieges kennt. Vier Mal bereits hat sich auf der Haut von Richard Lietz der Schweiß harter Arbeit hier mit Champagner gepaart. In den Jahren 2007 (bei seinem ersten Antreten!), 2010, 2013 und 2022 hat der Österreicher, Porsche Werkspilot, seine Klasse beim 24-Stunden-Klassiker gewonnen. Er ist eine Legende im GT-Sport und mit seinen 39 Jahren höchst berufen, uns in die Geheimnisse einer sagenumwobenen Rennstrecke einzuführen.

Le Mans ist wie das Leben – am Anfang ist der Schrei, wenn ein paar Dutzend hochgezüchteter Rennwagen nach einem schier unendlichen Startprozedere plötzlich laut zum Leben erwachen. Dann kommt die Zeit des Lernens, später die Unruhe, ungestüm kämpfen die Fahrer um ihren Platz in diesem Rennen, ehe eine gewisse Routine einkehrt und man, mit zum Teil schon so manchem Kratzer und erschöpft, dem Ziel entgegenfährt.

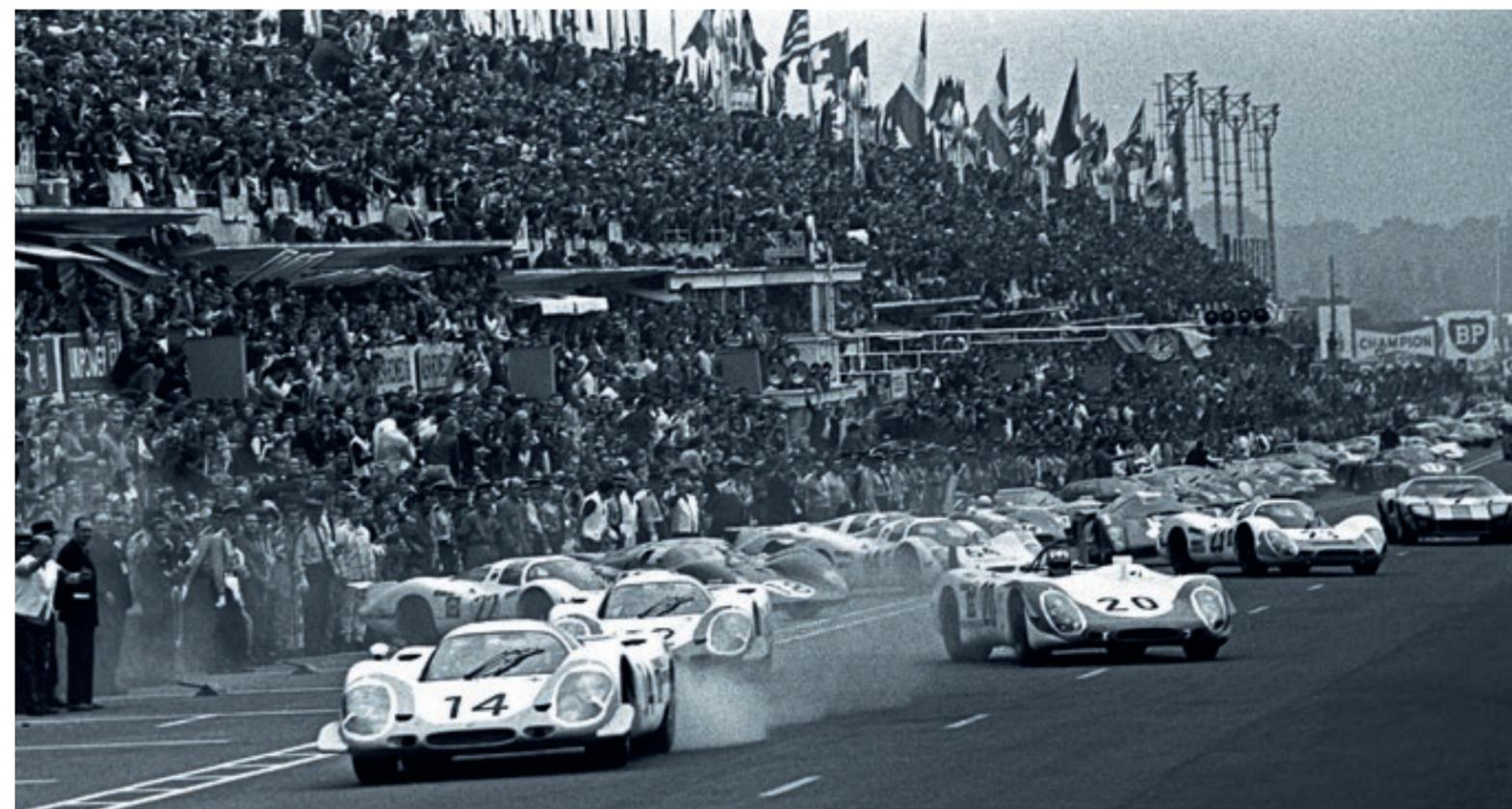
Der Fahrer erlebt diesen Ritt festgezurrt in seinem Cockpit, aber frei wie nie. Eingezwängt in eine Kabine fliegt draußen eine unwirkliche Welt vorbei, jenseits der 250 km/h. Hinter dem Fenster wird getanzt, geliebt, gefeiert, gejubelt. Während der Held, einsam, aber hochkonzentriert, Stunde um Stunde hinter dem Lenkrad seine Runden im Dunkel der Nacht zieht und über die Curbs räubert. Er ist lebendig, zugleich doch immer in Gefahr. Und Teil einer ganz großen Geschichte an einem Ort, der – so National Geographic – zum Weltkulturerbe des Sports zählt.

Hier zu fahren, das mag manchmal für einen kurzen Augenblick lang wie ein Fluch erscheinen, doch viel mehr noch ist es ein Glück und ein Geschenk. Auch für die wenigen, die die Chance haben, diese Strecke in einem Lehrgang im wahrsten Sinn erfahren zu dürfen.

Eine Runde auf den Spuren einiger der größten Rennfahrer aller Zeiten und von Autos, die Teil der Geschichte wurden. „Le Mans wurde sehr früh der Ort, an dem sich Hersteller beweisen wollten und sich ihre Technik beweisen musste. Hier kommt alles zusammen: Tradition. 200.000 Fans, die sehr fachkundig und eigen sind, die neben der Strecke campieren und viel Wissen



Weltkulturerbe des Sports. Der legendäre Le-Mans-Start, bei dem Fahrer zu ihren Rennwagen sprinten mussten, ist seit 1970 – aus Sicherheitsgründen – nur mehr Geschichte. Doch die Strecke und das Rennen haben nichts an ihrer Faszination verloren. Für Piloten wie Richard Lietz ist es „wie Heimkommen“.



Aufbruch in eine ungewisse nahe Zukunft. 24 Stunden in Le Mans fühlen sich an wie ein ganzes Leben voller Aufregungen und Wendungen. Am Anfang tönt eine Art von Urschrei – wenn die Motoren gestartet werden. Hier etwa 1969, mit den Porsche von Stommelen, Siffert und Elford.



Le Mans 1971: „Du hast Autorennen, du hast Steve McQueen. Und was hast du? Du hast alles! Das kann man nicht vermessen!“ Aber McQueen hatte andere Vorstellungen als John Sturges. Er wollte einen „reinen“, authentischen Rennfilm drehen, der während des Le-Mans-Rennens gedreht wurde und den Zuschauern das Gefühl geben sollte, selbst hinter dem Steuer zu sitzen und mit über 320 Kilometer pro Stunde über die Strecke zu rasen. Richard Lietz hat einen besonderen Bezug zum Kult-Film. Sein erster Mentor Erich Glavitza war einst Stuntman von McQueen.



Porsches filmreife Premiere. Der erste Gesamtsieg der Marke aus Stuttgart-Zuffenhausen – 1970 im 580 PS starken 917 KH. Am Steuer Richard Attwood und Hans Herrmann, der sofort nach dem Rennen am Höhepunkt seiner großen Karriere zurücktritt. Für Porsche aber geht es erst so richtig los: Wegen der Erfolge sind im Jahr darauf 33 der 49 Teilnehmer im Porsche unterwegs – ein Rekord, der bis heute hält.

haben. Und dieser spezielle französische Charme.“ Lietz kennt die Geschichte dieses Ortes, auch weil er früh davon gehört hat. Erich Glavitza, einer der Stuntmänner von Steve McQueen im kultartig verehrten Film „Le Mans“, war sein erster Mentor, sein Driver-Coach. Garniert wurde der Unterricht mit der einen oder anderen Anekdote von den Dreharbeiten im Sommer 1970. Heute, Dekaden später, könnte Lietz längst seinen eigenen Film drehen – über seine Karriere, aber auch über eine einzelne Runde hier.

Also – Film ab!

„Die Faszination beginnt bereits bei der Startaufstellung, diesen ganzen Ritualen. Für mich hat das immer etwas von Heimkommen. Man trifft langjährige Wegbegleiter. Etwa Porsche Legende Norbert Singer. Immer wenn wir uns sehen, dann lachen wir und sagen: Sind wir also wieder zu Hause!“ Doch dem langen Warten und der intensiven Vorbereitung („Die beginnt eigentlich schon in der Auslaufrunde im Jahr davor“) folgt ein Start, der nichts Heimeliges mehr hat. Le Mans ist längst ein Marathonrennen, in dem sich ein Sprintrennen, Runde für Runde, versteckt.

Und hat gleich in Runde 1, Kurve 1 seine Tücken: „Die Dunlop-Kurve ist das ganze Rennen über schwierig zu fahren – besonders aber beim Start. Da kommt es immer wieder zu Berührungen. Und da links ein großes Kiesbett ist, ist hier schon so mancher steckengeblieben. Und dann ist das Rennen schon zerstört.“

Kommt man aber gut durch, dann wartet die anfangs erwähnte Kurve „Tertre Rouge“. Sie ist für Lietz eine der wichtigsten der 38 Kurven des 13,629 Kilometer langen Kurses. „Hier musst du natürlich möglichst früh aufs Gas gehen, da danach die lange Gerade kommt. Es ist auch eine Kurve, in der du sehr viel Zeit mit Cutten gewinnst, wenn du da innen und außen über den Curb fährst.“ Das geht aber nur, „wenn es das Auto und das Fahrwerk erlauben und du drüber kannst, ohne die Balance zu sehr zu zerstören. Wenn es geht, dann wird das aber 24 Stunden lang gemacht.“

„Spät bremsen, früh Gas geben, schnell durchfahren – relativ simpel.“

Richard LIETZ

Möglichst schnell geht es dann auf eine „unspektakuläre, aber sehr wichtige Passage“: die lange Gerade. Le Mans ist eine Highspeed-Strecke. Es ist extrem wichtig, hier konkurrenzfähig zu sein. „Weil das ein Zeitgewinn ohne Risiko ist, das ganze Rennen lang. Jeder versucht hier natürlich ein Low-Downforce-Paket zu haben. Man darf aber nicht vergessen, dass man trotzdem noch ein stabiles Auto beim Abbremsen oder in der Kurve selbst hat.“

Die folgenden Schikanen haben ein einfaches Rezept: „Spät bremsen, früh Gas geben, schnell durchfahren – relativ simpel.“ Sie wurden erst nach dem tödlichen Unfall seines Landsmannes Jo Gartner 1986 errichtet. Wie wäre es ohne? Wenn die Hunaudieres-Gerade immer noch ein einziger Strich wäre? „Ohne Schikane wäre das brutal. Dann kommen die Top-Autos hier mit 400 km/h an, und die Crashesicherheitszone ist so lang, wie es die Füße sind.“ Lietz hat viel Respekt vor den Generationen von Fahrern, die hier vor dem Schikanen-Bau fuhr: „Es war sicherlich verrückt und eine andere Zeit. Aber heute kommen auch wir im GT hier schnell an – und dadurch, dass die Autos so ähnlich schnell sind, müssen wir wirklich ans Limit gehen. Und vor der Mulsanne-Kurve spät bremsen – erst nach dem Einlenken.“ Ein Hochrisikospiel.

„Das ist schwierig. Auf der Geraden kühlen die Bremsen etwas ab. Und im ersten Moment des Bremsens ist der Reifen vielleicht noch nicht auf Temperatur.“

So wurde das Rennen 2022 hier entschieden, weil das Schwesterauto der Lietz-Crew hier einen Reifenschaden hatte. Die Mulsanne ist und bleibt eine Falle.

Aber unsere Runde geht weiter. Lietz: „Dann kommt eine der schönsten Stellen, die Indianapolis-Kurve. Das ist ein extrem schneller Rechtsknick vor einer Steilkurve nach links. Diese ganze Passage Indianapolis – Arnage ist eine sehr große Herausforderung und eine der Stellen, wo du immer voll bei der Sache sein musst. Du kommst kein einziges Mal hier an und denkst Dir: Easy.“ Es gibt in Le Mans Stellen, wo man sich ein bisschen entspannen kann. Das hier ist keine davon. „Es ist ein so schneller Knick, in den du so flott reinfahren kannst und dann am Kurvenausgang doch gleich bremsen musst für die folgende Linkskurve. Die hat ein leichtes Banking, da kannst du sehr schnell durch.“ So ist es zumindest im Idealfall: „Arnage ist dann erster Gang, Spitzkehre, eher unspektakulär.“

Und jetzt geht es zum zweiten Punkt, „mit dem du jeden Tag schlafen gehst und wo du daran denkst: Wie kann ich hier ans Limit kommen, ohne viel Zeit zu verlieren?“ Das sind die Porsche Kurven. Eine der besten Kombinationen des Rennsports. Und eine der schwierigsten.

„Du hast im fünften Gang den Eingang, die nächste links fährst du dann voll, die links danach fast voll, und dann im vierten Gang und raus aus dem Abschnitt Karting. Die ganze Sektion ist derartig schnell und direkt an der Mauer, dass du dir überhaupt keinen Fehler erlauben kannst.“ Nichts für Anfänger! „Da ist wirklich eine Stelle, wo du dich als Fahrer, der sich noch herantasten muss, am schwersten tust. Du brauchst hier sehr lange, um konkurrenzfähig zu sein. Das Risiko, das Auto zu zerstören, ist sehr hoch.“

Lietz hat nach 16 Starts hier seine fixen Abläufe: „Ich weiß, was ich machen muss, um das Limit langsam zu finden. Ein junger Fahrer aber, der sich gleich auf Antrieb beweisen sollte, muss früh ans Limit.“

Doch hier sind selten Rennen und zum Teil ist normaler Straßenverkehr. Und so verändert sich die Strecke im Lauf der Woche extrem. Es dauert, bis genügend Grip ist, Geduld ist angesagt. Der Eingang in die Porsche Kurven ist so schwierig, weil genau hier Bodenwellen sind und das Auto instabil ist, „aber das ist genau der Moment, in dem du wieder schnell werden willst.“ Und das ist nun die nächste Falle: „Wenn du vom Limit wegbleiben willst, bremsst du aber genau auf der Bodenwelle und du hast dann ein instabiles Auto beim Kurveneingang. Und wenn du ein instabiles Heck beim Eingang hast, zieht sich das Problem durch die ganze Sektion durch.“

Die Konsequenz? „Jetzt musst du noch mehr Mut aufbringen, damit du später bremsst, um dieses instabile Heck loszuwerden – also je schlechter du liegst, desto später sollst du bremsen.“ Was paradox klingt – alles nur, um dann einen guten



Die Legende. Sechs Mal gewinnt Jacky Ickx in Le Mans – doch den Sieg 1977 nennt er „das beste Rennen meines Lebens“. Nach dem Ausfall seines eigenen Wagens wechselt er in den zweiten Porsche 936 Spyder von Barth/Haywood, der sieben Runden zurück liegt. Ickx fährt Marathon-Stints und 7,5 Stunden alleine in der Nacht. Das Auto, das schon aus den Top 40 gefallen war und hier im Bereich Tertre Rouge fährt, siegt noch.

„Le Mans wurde sehr früh der Ort, an dem sich Hersteller beweisen wollten.“

Richard LIETZ

Eingang zu haben, um die nächsten Linkskurven Vollgas fahren zu können und den Speed hochzuhalten.

Doch Le Mans ist nicht immer nur logisch. Wie sagt man? „Le Mans gewinnt man nicht. Le Mans lässt einen gewinnen.“

Richard Lietz war bislang vier Mal der Auswählte, freilich auch mit tatkräftiger eigener Mithilfe. Er macht kaum was kaputt („Das ist, weil ich am Anfang meiner Karriere meist mit den Besitzern in einem Team fuhr – und die haben ihren Rennwagen richtig gern. Da lernst du Sorgsamkeit.“). Er ist ein Teamplayer, schnell und konstant. Und, wichtig im Mannschaftssport Le Mans, ein Rennfahrer ohne das in diesem Beruf meist ausgeprägte Ego: „Als Werksfahrer ist es der Job, das Wappen von Porsche zu polieren – und nicht mein Namenschild.“

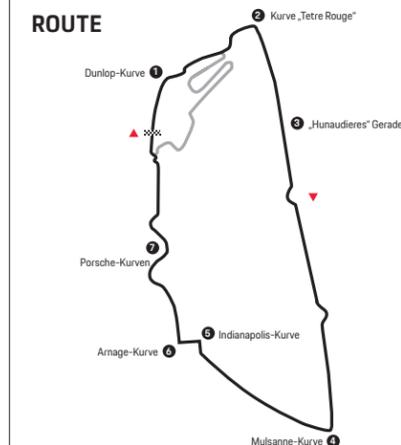
Pokale zu polieren hat er indes genug. Auch jene vom größten Rennen der Welt.

PORSCHE TRACK EXPERIENCE MASTER FORMATE LE MANS

DAUER 2 - 2,5 Tage

TERMINE April-November 2023

REISEVERANSTALTER
Manthey Racing GmbH



IM PORSCHE AUF MEISTERKURS. LEGENDÄRE RENNSTRECKEN ERFAHREN.

Die Mission der Porsche Track Experience ist es, Sie sicher ans Ziel Ihrer Träume zu bringen – und auf einige der berühmtesten Rennstrecken Europas. Dabei bestimmen Sie, wohin die Reise geht. 4 neugestaltete, aufeinander aufbauende Stufen helfen Ihnen, den idealen Einstiegspunkt für Ihre Skills und Ziele zu finden. Fortgeschrittene Fahrerinnen und Fahrer können zwischen verschiedenen Master Formaten der Stufe BOOST wählen: Optimieren Sie bei Master GT Ihre Performance in leistungsstarken GT Modellen. Fordern Sie sich bei Master GT3 RS selbst heraus. Oder geben Sie bei Master Racecar Ihr Rennwagen-Debüt.

UNSERE TRAININGSAREALE

- Porsche Experience Center weltweit
- Circuit de Spa-Francorchamps
- Hungaroring
- Circuit Paul Ricard
- Circuit de Valencia Ricardo Tormo
- Red Bull Ring
- Autodromo Internacional do Algarve
- Teststrecke Boxberg
- Nürburgring Nordschleife
- Nürburgring GP-Strecke



Die Pioniere: Rolf Stommelen (mit rotem Helm), Fahrer des Porsche Typ 908 LH Coupé, spricht mit Entwicklungschef Ferdinand Piëch (in der gelben Jacke). Kein Rennen verlangt so viel Teamwork zwischen Technik und Piloten. Beide werden in den Jahren danach große Karriere machen.



24 Stunden von Le Mans 2022: Porsche gewinnt die GTE-Pro-Klasse bei den 24 Stunden von Le Mans. Die Werksfahrer Gianmaria Bruni aus Italien, Richard Lietz aus Österreich und Frédéric Makowiecki aus Frankreich überquerten den Zielstrich am Ende eines intensiven und spannenden Rennens über 350 Runden auf Platz eins.

Scannen Sie den Code, um detaillierte Informationen zu den Rennstrecken zu bekommen.
porsche.click/Track_RaceTracks



Jeder lobt was Nürburgring-erprobt



DURCHFAHRT
GRAND - PRIX FAHRERLAGER
PAD

4.1m

Imbiss
BOX N STOP
im historischen Fahrerlager

Wheels + Meals

Rennwurst rot-weiß-rot

Nach einem perfekten Trackday auf dem Nürburgring wartet an „Box 1“ ein ganz besonderer Genuss auf die Teilnehmer der Porsche Track Experience. Heißer Tipp: Am besten direkt mit dem Rennwagen hinfahren!

Text Berthold DÖRRICH
Fotos Klaus SCHWAIGER



Die Truppe aus Österreich reist mit eigenen Mechanikern zu den Veranstaltungen der Porsche Track Experience an. Nürburgring, Spa, Zolder, Mugello sind dabei Harrys Favoriten.

Nur ein paar Meter von der Einfahrt zur Döttinger Höhe entfernt, herrscht eine entspannte Atmosphäre. Während vorne an der Rennstrecke die Anspannung spürbar ist, Autos von der letzten Runde kommen oder zur nächsten auf die Strecke gehen, Fahrer ein- und aussteigen, sich mit ihren Instruktoren besprechen oder sich fokussiert auf den nächsten Stint konzentrieren, fühlt es sich hier fast ein wenig südlich an. Ein österreichischer Zungenschlag färbt die Wortfetzen, die man im Vorbeigehen erahnen kann. Freundschaftliches Lachen prägt die Szenerie zwischen aufgestapelten Rennreifen, Campingstühlen und Mechanikern, die den Luftdruck prüfen und immer wieder mal zu einem Werkzeug greifen. Wenn man nicht sicher wüsste, dass es sich hier um eine Veranstaltung der Porsche Track Experience an einer der herausforderndsten Rennstrecken der Welt handelt, könnte das auch eine Szene aus einem Weekend-Racer-Movie sein. Irgendwo an einer x-beliebigen Rennstrecke, die keiner kennt. Mittendrin sitzt Harry – die Ruhe selbst. Immer wieder mal dirigiert er mit einer lässigen Handbewegung einen Mechaniker, klopf einem Freund anerkennend auf die Schulter. Vor allem aber verbreitet er mit seiner gelassenen Art den Eindruck: Das hier ist eher ein großer Freundeskreis, als dass es sich um Konkurrenten auf der Strecke handelt.



Klemens Huppmann, Notar aus Wien, schätzt die Tage, an denen er frei von Berufsstress auf seinem persönlichen SpaLevel auf der Rennstrecke unterwegs sein kann.

„Das sind alles Leute mit Hand-schlag-Qualität.“

Harald „Harry“ SCHIERL

911 GT3

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert:
12,9 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert:
293 g/km
Stand: 04/2023



Harald „Harry“ Schierl organisiert pro Jahr 15 Rennstrecken-Veranstaltungen. Und genießt es, dabei unter Freunden sein zu können.



„Auf der Nordschleife bin ich an meinem Spaßlevel angekommen.“

Klemens HUPPMANN



Am Nürburgring macht nicht nur die Rennstrecke Spaß. Kurvige Landstraßen mit anspruchsvollen Berg-und-Tal-Passagen sind ein Vergnügen für jeden engagierten Fahrer.

Dabei stimmt beides. Und das liegt an Harry. Harry in Zahlen? Erster Porsche: Ein gebrauchter 914/6 – irgendwann Anfang der 1970er Jahre. Dann der erste 911 mit mehr als 140.000 Kilometern auf der Uhr. 2006 sein erster 911 Turbo. Danach noch ein paar weitere. Irgendwann der erste GT3 („wollte damals keiner“), dann GT3 RS. Seither: Praktisch jedes Jahr ein Neuer. Wie viele genau? Er weiß es nicht mehr wirklich. Fünfzig Porsche dürften es in seinem Leben mittlerweile wohl gewesen sein. Harry als Mensch? „Ich wohne in der Nähe von Wien auf einem Golfplatz. Aber Golfspielen selbst hat mich nie interessiert. Ich genieße das Ruhige dort, das Beständige, das Verlässliche. Seit fünfzig Jahren treffe ich mich praktisch jeden Tag mit den gleichen Freunden im Kaffeehaus. Früher bin ich Motocross gefahren, hab mir alles gebrochen, was man sich brechen kann. Irgendwann begann ich mit zwei Partnern engagierter mit dem Porsche zu fahren. Da sind wir schnell drauf gekommen, dass es eigentlich am schönsten ist, wenn man immer mit denselben Leuten zusammen fährt. Man kennt sich, kann sich gegenseitig einschätzen, vertraut sich.“ Mittlerweile sind zum Freundeskreis ein paar neue dazu gekommen, so um die 40 dürften es mittlerweile sein, die sich auf seine Initiative hin immer wieder auf verschiedenen Rennstrecken bei Veranstaltungen der Porsche Track Experience treffen. „Wenn ich auf eine Rennstrecke komme, kommen die Leute manchmal auf mich zu und sagen, ‚Hallo, Du bist doch der Harry, ich habe von dir gehört! Kann ich mich euch auch anschließen?‘ Harry lässt sie dann mitfahren, beobachtet sie, schaut sich ihren Charakter an und entscheidet, ob sie zu seinem Freundeskreis passen. ‚Wir brauchen keine, wie man so sagt ‚Wildsäue‘. Wir brauchen

911 GT3 Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4–12,9 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 305–292 g/km
Stand: 04/2023

911 Turbo

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3–10,3 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 256–233 g/km
Stand: 04/2023



Guter Sound gehört dazu – im Tunnel, der unter der Döttinger Höhe hindurch führt.

911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 305 g/km
Stand: 04/2023



Die Landstraßen rund um die Nordschleife gleichen einem Handling-Parcours.

Mitdenkende, die aufeinander aufpassen. Leute, die Handschlag-Qualität haben.“

Klemens aus Wien gehört dazu. Ist vielleicht die auffälligste Persönlichkeit an diesem Wochenende. Rein optisch. Mit seinem harlekinfarbigen Rennoverall und dem expressiv bemalten 911 GT3 RS, den er auch gerne mal in Wien als Daily Driver nutzt. „Die Leute sagen dann, ‚Sie haben so ein schönes buntes Auto. Ich habe Sie neulich wieder damit gesehen‘. Damit kommst du nicht unauffällig durch den Verkehr.“ Natürlich gehört eine gehörige Portion Selbstbewusstsein dazu. Noch dazu als erfolgreicher Notar im feinen Wiener Innenstadtbezirk, wo Diskretion und Zurückhaltung dominieren. „Ja sicher hört man dann schon mal Aussagen wie ‚Den hat er sich von meinem Honorar gekauft‘. Dass da viel Arbeit, Erfahrung, Risiko und Verantwortung dahinterstehen, das wird dabei gerne ausgeblendet.“ Klemens sagt, er habe nie ein Problem damit gehabt, anders als einige Kollegen, die zwar auch einen Porsche besitzen, sich aber niemals damit zeigen. Dabei dauerte es viele Jahre, bis er sich den Traum vom ersten Porsche erfüllt hat. 35 Jahre hat er diesen Traum mit sich herumgetragen. Wusste, dass er irgendwann mal einen haben wird. „Bei uns in Österreich muss man im Durchschnitt 15 bis 20 Jahre warten, bis man Notar werden kann. Als ich mit 40 zum Notar ernannt wurde, habe ich

„Topspeed auf der Geraden? Das gibt mir nichts.“

Harald „Harry“ SCHIERL



Hier kommt nur Gutes auf den Teller. Ketchup, Mayo, nochmal Ketchup. Fertig ist die Rennwurst für die Gäste aus Österreich.

„Wir sind eigentlich sehr bodenständig. Schätzen, dass man sich kennt und sich vertraut.“

Harald „Harry“ SCHIERL

911 Carrera Cabriolet Modelle

Verbrauchsangaben nach WLTP:
 Kraftstoffverbrauch kombiniert:
 11,3–10,3 l/100 km
 CO₂-Emissionen kombiniert:
 256–233 g/km
 Stand: 04/2023



Anlaufstelle nicht nur für Oldtimer-Fans: Das Historische Fahrerlager direkt an der Grand-Prix-Strecke.



Hat eigentlich irgend jemand aufgezeichnet, wer hier schon nach einem anstrengenden Renntag seinen Hunger gestillt hat?



Für Harry und Klemens bedeutet die Rennwurst in „Box 1“: Ein spannender und erfolgreicher Tag am Nürburgring geht zu Ende.

mir meinen ersten gekauft. Ein dunkelblaues gebrauchtes 911 Cabrio.“ Über diverse Fahr- und Sicherheits-trainings landete Klemens dann zufällig auf einer Rennstrecke. Der Rest war Konsequenz. „Mit meinem GT3 RS bin ich am Ziel meiner Träume. Mit dem kannst du als Amateur wirklich schnell fahren.“ Hier auf der Nordschleife, meint er, ist er mittlerweile am „Spaßlevel“ angelangt: „Ich fahre so schnell, wie es mir Spaß macht. Beim geführten Fahren komme ich schon mal an mein persönliches Limit, wenn der Instrukteur im Führungsfahrzeug ordentlich Gas gibt. Vor allem genieße ich es aber, alleine zu fahren, sich mal die eine oder andere Passage vorzunehmen, um noch besser zu werden, zu sehen, was geht. Dabei fahre ich nicht immer an meinem persönlichen Limit. Ich fahre, weil's mir Spaß macht, so schnell, wie's mir Freude macht.“ Sind die Wochenenden auf der Rennstrecke das Salz in der Suppe? Frei von beruflichen Verpflichtungen kann Klemens mittlerweile recht ungezwungen disponieren. „Je nachdem wie es läuft, fahre ich zwei Tage vorher auf Achse zur Rennstrecke, gehe erstmal ein bisschen Golfspielen, bin dann die Tage auf der Rennstrecke und nehme mir wieder zwei Tage für die Heimreise. So sieht eine perfekte Woche für mich aus!“



Klemens Lieblingsfarbe? Rot – in allen Schattierungen. Von saftigem Tomaten-Ketchup-Rot bis Curry-Saucen-Rotbraun.

Eine dieser perfekten Wochen geht fast schon wieder zu Ende. Zumindest der heutige Tag auf der Nordschleife ist vorbei, die letzte Runde gefahren. Auch wenn das Catering wieder mal perfekt war und es im Porsche Hospitality Zelt an nichts fehlte, lockt Harry und Klemens doch noch ein ganz besonderer Genuss: die Rennwurst zum Tagesabschluss. Am Nürburgring heißt das: „Box 1“ im Historischen Fahrerlager. Ein paar Kilometer geht's dazu über kurvige Eifelsträßchen zurück zur Einfahrt an der Grand-Prix-Strecke, wo Alex Huth rechtzeitig Grill und Friteuse angeworfen hat. „Wir sind eigentlich alle sehr bodenständig, ein bisschen so wie die Imbissbude hier.“ findet Harry. „Wenn Du wie ich bei 15 Veranstaltungen im Jahr auf Rennstrecken unterwegs bist, musst du dich jedesmal, wenn du auf eine Strecke kommst, wieder neu mit ihr vertraut machen. Es ändert sich ja immer was. Wurde ein Stück neu asphaltiert, ändert sich der Grip und so. Da ist es schön zu wissen, dass es Dinge gibt, auf die man sich einfach verlassen kann.“



Schneller Snack – schön, dass man mit den Rennautos direkt bis vor die Pommesbude fahren kann.

„Ich fahre,
weil's mir
Spaß
macht,
so schnell,
wie's mir
Freude
macht.“

Klemens HUPPMANN

PORSCHE GT TRACKDAY NÜRBURGRING

DAUER	1 – 2 Tage
TERMINE	24.07.2023 25.07.2023 24.07. – 25.07.2023

REISEVERANSTALTER

Manthey Racing GmbH

EIN- ODER ZWEITÄGIGES EVENT
FÜR FORTGESCHRITTENE.
NUR FÜR GT MODELLE

Erleben Sie Ihr Porsche GT Fahrzeug in seinem natürlichen Element – auf der Rennstrecke. Besuchen Sie im Rahmen des Porsche GT Trackday die besten GP-Rennstrecken Europas. Der Rahmen? Hoch exklusiv und in typischer Porsche Qualität. Wollen Sie mehr? Profitieren Sie von unserem exklusiven Angebot an Mietfahrzeugen.

HIGHLIGHTS

- Maximale Fahrzeit auf der Strecke
- Perfektionieren Sie Ihr Fahrkönnen mit einem Porsche zertifizierten Instrukteur
- Technische Unterstützung durch Manthey Mechaniker und Ingenieure
- Möglichkeit, ein Fahrzeug aus der Porsche GT Flotte zu mieten
- Kennenlernen eines neuen Modells durch unser Test-Drive-Angebot unter Anleitung eines Porsche zertifizierten Instrukteurs

WEITERE STRECKEN

- GT Trackday Hungaroring
- GT Trackday Circuit de Valencia
- GT Trackday Red Bull Ring
- GT Trackday Autódromo do Algarve



Scannen Sie den Code, um detaillierte Informationen zur Tour zu bekommen.
porsche.click/TrackNBR

IMPRESSUM

PORSCHE EXPERIENCE STORIES

Nr. 06, Ausgabe 2023, WSL823000110
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

Angelika Jahn

Redaktion und Gestaltung

Brands On Speed GmbH
Creative Direction: Berthold Dörrich
Textredaktion: Gerald Enzinger, Heike Hientzsch, Björn Springorum, Elisa Weber
Bildredaktion: Claudia De Feo
Accountmanagement: Theresa Vollmer
Produktionsleitung: Frank Zube
Art Direction: Lutz Suendermann
Infografik: Dieter Duneka
Final Artwork: Henadzi Labanau, Wilnicque Sohrada

Foto

Moritz Attenberger, Sascha Bartel, Mathieu Bonnevie, Kris Clewell, DNA Photographers, Porsche AG, Marco Prosch, Jere Satamo, Klaus Schwaiger, Jürgen Tap, Błażej Żuławski

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, 2023

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: 03/2023

Das stories Magazin wurde ausgezeichnet:



Best of Content Marketing Awards,
Deutschland 2022:
„Bestes Magazin Tourismus & Verkehr“
„Bestes Salesspecials / VKF / Magalogue“



ASTRID Awards, New York 2022:
“Best of Show”
“Best Cross Media Concept”
“Best Magazine”



911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 305 g/km
Stand: 04/2023