PORSCHE EXPERIENCE MAGAZIN 2025

stories

Slowenien
Ein Roadtrip mit dem vollelektrischen Macan

Drift World Record
Der Taycan schreibt Geschichte auf Eis

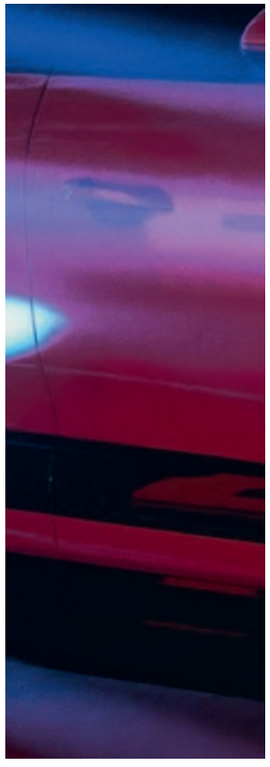
Alles auf Anfang
Patrick Dempsey beim Master-Racecar-Training

EMBRACE THE ESSENCE

stories

PORSCHE EXPERIENCE

2025 Edition



Liebe Leserin, lieber Leser,

einsteigen, den Motor starten, den sanften Druck der Beschleunigung spüren – und sich auf eine Reise begeben. Die neueste Ausgabe unseres STORIES Magazins widmet sich genau dem, was wahre Erlebnisse ausmacht: „Embrace the Essence" – die Essenz des Fahrens, des Reisens, des Genießens und der spannenden Selbsterfahrung auf der Rennstrecke. Es geht um einzigartige Momente, die uns über den Tag hinaus in Erinnerung bleiben, weil sie authentisch sind, weil sie uns bewegen und neue Perspektiven eröffnen. Momente, die uns auch deshalb so nachdrücklich in der Erinnerung bleiben, weil wir sie mit Gleichgesinnten teilen können, die mit uns gemeinsam unterwegs sind.

In einer Welt, in der Geschwindigkeit oft mit Effizienz verwechselt wird, Luxus mit Status oder Besitz, laden wir Sie dazu ein, mit der Porsche Experience das Wesentliche wiederzuentdecken. Genießen Sie die Magie des Augenblicks, denn die Authentizität des Moments ist das, was wirklich zählt. Es sind nicht die perfekten Inszenierungen, sondern die echten Erlebnisse, die uns berühren:

Die Serpentinen eines Passes in Tibet, die sich scheinbar endlos in den Himmel winden. Das Spiel von Meer und Bergen in Korsika, dem wir mit unserem Porsche folgen. Die unerwartete Abzweigung, ein verborgenes Restaurant, das sich als kulinarisches Highlight entpuppt.

Weniger Stress heißt auch mehr Freude. Die Leichtigkeit, sich vollkommen auf den Moment einzulassen, lässt sich kaum irgendwo besser erleben als auf den Kursen des Porsche Arctic Centers in Finnland, wenn wir unseren Sportwagen auf Eis das erste Mal in den Zustand eines schwerelosen Drifts versetzt haben und erkennen, wozu wir fähig sind.

Flexibilität und Anpassungsfähigkeit ermöglichen es uns, das Zusammenspiel von Leistung und Präzision in jeder Kurve aufs Neue zu erleben. Zum Beispiel bei einem Trackday mit der Porsche Track Experience auf den berühmtesten Rennstrecken der Welt. Wer sich dieser Herausforderung stellt und sich dabei auf den Augenblick fokussiert, erfährt ein unvergleichliches Gefühl der Kontrolle und Freiheit – eine Erfahrung, die weit über den Moment auf der Rennstrecke hinausgeht und sich auf viele Bereiche des Lebens übertragen lässt.

Bei allen Erlebnissen der Porsche Experience geht es immer auch darum, dass wir uns auf das Spiel mit dem Unerwarteten einlassen, die Essenz des Moments spüren und dadurch den Schlüssel zu unvergesslichen Erfahrungen entdecken. Mit diesem Magazin möchten wir Sie wieder zu neuen Erlebnissen inspirieren. Sie einladen, die unvergleichlichen Momente jetzt zu ergreifen, die unser Leben so viel reicher machen und die Essenz dessen sind, was wahrer Luxus bedeutet.

Mit herzlichen Grüßen
Ihr Christian Lehwald

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!

stories

PORSCHE EXPERIENCE MAGAZIN 2025 | Deutsche Edition

TRAVEL EXPERIENCE

010 **MYTHOS SHANGRI-LA**
Der Mythos Shangri-La zieht Menschen in seinen Bann. Wir begleiten die chinesische Skirennläuferin Yoki Youqing auf einer Expedition zu den heiligen Gipfeln und tiefen Canyons.

022 **KORSIKA MEETS SARDINIEN**
Zwei Inseln, zwei Länder, eine außergewöhnliche Reise. Zwischen Frankreich und Italien, Bergen und Meer, Geschichte und Gegenwart entstehen Erlebnisse, die Dynamik und Ruhe in sich vereinen.

032 **AUF DER SUCHE NACH KREATIVEN URSPRÜNGEN**
Im vollelektrischen Macan erkunden wir die großartige Landschaft Sloweniens und lernen die Architektin Špela Videčnik kennen, die zu den spannendsten Newcomern der „Slow Architecture" zählt.

ICE EXPERIENCE

048 **DRIFT WORLD RECORD**
Im Porsche Arctic Center wurde der Weltrekord für den längsten kontinuierlichen Drift eines Elektrofahrzeugs auf Eis mit dem Taycan GTS aufgestellt – ein Triumph der Technik und des fahrerischen Könnens.

059 **DAS PORSCHE ARCTIC CENTER**
Das neue Porsche Arctic Center in Levi bietet eine Vielzahl außergewöhnlicher Erlebnisse für unvergessliche Abenteuer mit der Porsche Ice Experience.

062 **RAUS AUS DER KOMFORTZONE – REIN IN DEN DRIFT**
Tanzen lernen? Klar, nur deshalb sind die Teilnehmerinnen ins verschneite Lappland gereist. Genau das können sie nach ein paar Tagen. Mit einem Porsche. Auf Eis. Wir haben sie dabei begleitet.

INSPIRATION | INTERNATIONAL

074 **UNTER STROM**
Marseille präsentierte sich während des neunten Porsche SCOPES Festivals als Epizentrum avantgardistischer Innovation. Pulsierend vor elektrischer Energie und sprühend vor kreativen Visionen.

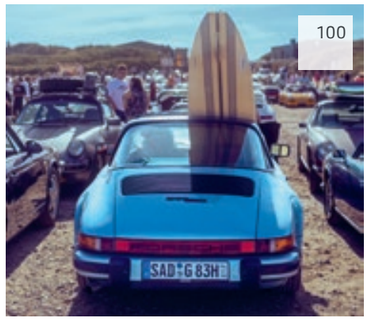
084 **SIM RACE REAL**
Wer Jeff Giassi als Instrukteur ergattert, lernt von einem Sieger aus zwei Welten. Der 27-jährige Brasilianer begann seine Karriere im Simracing und wurde Champion im Porsche Cup Brasil.

090 **SPEED FÜR DIE SEELE**
Nach einer persönlich schweren Zeit fand die erfolgreiche Businessfrau Sharon auf der Rennstrecke ihre Leichtigkeit zurück. Und lernte bei der Porsche Ice Experience die Magie des Driftens kennen.

EMBRACE THE ESSENCE

096 **ERLEBNISSE, DIE UNTER DIE HAUT GEHEN**
Porsche Vorstandsmitglied Matthias Becker erläutert im Gespräch, warum hochwertige Markenerlebnisse für Porsche so wichtig sind. Und welche Bedeutung die Porsche Experiences dabei haben.

100 **EASYGOING**
Eine gute Zeit miteinander verbringen. Freunde finden. Porsche fahren und Porsche reden. Darin liegt die Glücksdynamik der freien Porsche Car Communities. Einzige Bedingung: ein entspannter Mindset.



TRACK EXPERIENCE

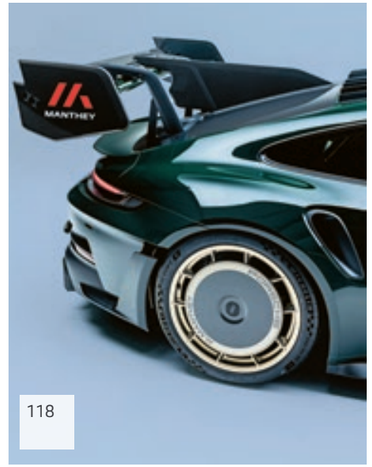
106 **ALLES AUF ANFANG**
Patrick Dempsey stand schon in Le Mans auf dem Podium. Nach fast zehn Jahren Pause wollte er sich professionell auf sein Comeback vorbereiten. Beim Master-Racecar-Training fand er wieder in seinen Flow hinterm Lenkrad.

118 **NEW KIT ON THE BLOCK**
Wie kitzelt man die letzten Zehntel heraus? Diese Frage beschäftigte Porsche und Manthey, die das Manthey Kit für den 911 GT3 RS entwickelten. Wir zeigen den Weg von der ersten Zeichnung zum fertigen Kit.

122 **DIE PRO-VISION**
Wenn sich Porsche und Apple kurzschließen, dann können dabei Visionen für neue digitale Welten entstehen. Willkommen Spatial-Kosmos von morgen mit Porsche und der Apple Vision Pro.

128 LEGENDARY RACETRACKS
DER HÖLLENFORSCHER
Es ist ein Speed-Dating mit der Finsternis, ein Runde für Runde immer neuer Ritt durch die Grüne Hölle. Timo Bernhard weiht uns in die dunklen Geheimnisse der Nürburgring-Nordschleife ein.

140 WHEELS + MEALS
EAU DE SPA
In einem urigen Lokal genießen Vassiliy Anatoli und Leonardo Fração belgische Köstlichkeiten am Ende eines herausfordernden Tages auf dem Grand-Prix-Kurs Spa-Francorchamps.



004 Editorial
006 Inhalt
151 Impressum

911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 299 g/km
CO_2-Klasse: G
Stand: 02/2025

718 Cayman GT4 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,0 l/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 295 g/km
CO_2-Klasse: G
Stand: 02/2025

Travel Experience 1

010
MYTHOS SHANGRI-LA

Der Mythos Shangri-La zieht Menschen in seinen Bann. Wir begleiten die chinesische Skirennläuferin Yoki Youqing auf einer Expedition zu den heiligen Gipfeln und tiefen Canyons.

022
KORISKA MEETS SARDINIEN

Zwei Inseln, zwei Länder, eine außergewöhnliche Reise. Zwischen Frankreich und Italien, Bergen und Meer, Geschichte und Gegenwart entstehen Erlebnisse, die Dynamik und Ruhe in sich vereinen.

032
AUF DER SUCHE NACH KREATIVEN URSPRÜNGEN

Im vollelektrischen Macan erkunden wir die großartige Landschaft Sloweniens und lernen die Architektin Špela Videčnik kennen, die zu den spannendsten Newcomern der „Slow Architecture“ zählt.

MYTHOS SHANGRI-LA

Seit fast einem Jahrhundert zieht der Mythos Shangri-La Menschen in seinen Bann. Jetzt kann man ihm auch im Porsche 911 näherkommen. Begleiten Sie uns und die chinesische Skirennläuferin Yoki Youqing auf einer Expedition zu den heiligen Gipfeln und tiefen Canyons, die James Hiltons Utopie zum Leben erwecken.

Text: **Berthold Dörrich** Fotos: **Moritz Attenberger, Berthold Dörrich**

JEDE KURVE ERZÄHLT EINE NEUE GESCHICHTE.

Seit der Veröffentlichung von James Hiltons Bestsellerroman „Lost Horizon“ im Jahr 1933 versuchen Menschen auf der ganzen Welt, das mystische Geheimnis des tibetischen Orts zu ergründen, der wie kaum ein anderer für ein Leben in Frieden und Harmonie steht. Seit die chinesische Stadt Zhongdian 2001 den Namen Shangri-La annahm, kann man dem Mythos auch ganz real ein gutes Stück näherkommen – neuerdings sogar in einem Porsche 911. Gemeinsam mit der mehrfachen chinesischen Tech-Ski-Meisterin Yoki Youqing und der Bergführerin Karen Zhang machen wir uns mit einem Porsche 911 auf, die Realität hinter der Utopie von James Hilton zu entdecken. Unser Ziel: am Ende sogar ein paar Schwünge auf Skiern in den ewigen Schnee der heiligen Berge Tibets zu ziehen.

Die Tigersprung-Schlucht – bis zu 3.900 Meter liegen zwischen dem tiefsten und dem höchsten Punkt. Ein beeindruckendes Schauspiel und UNESCO-Welterbe.

Jede Begegnung mit der tibetischen Kultur ist eine Lektion in Demut und Schönheit.

Die Realität der Utopie

Genau wie die Porsche Travel Experience Shangri-La beginnt auch unsere Fotoexpedition in der Provinzhauptstadt Lijiang. Trotz ihrer Größe hat sie sich als UNESCO-Kulturerbe in weiten Teilen ihren traditionellen Charme bewahrt, der schon den österreichischen Forscher Joseph Rock faszinierte, der vor mehr als 100 Jahren in diesem damals entlegenen Winkel Chinas unterwegs war. Sein ehemaliges Wohnhaus ist heute ein interessantes Museum und ein besonderes Highlight für die Teilnehmer der Porsche Travel Experience. Durch die Gassen einer der am besten erhaltenen Altstädte Chinas zieht der Duft unzähliger Restaurants, in deren Küchen sich die Einflüsse der verschiedenen ethnischen Gruppen der Region zu einer einzigartigen kulinarischen Fusion vermischen. Und bei gutem Wetter ragt über ihren Dächern bereits der erste tibetische Schneeriese, das Jadedrachen-Schneegebirge, in den Himmel. Wenige Kilometer nördlich hat sich der Jinsha, einer der Hauptzuflüsse des Yangtze, in der Tigersprung-Schlucht tief ins Gestein gefressen und einen der spektakulärsten Canyons Asiens geschaffen, zu dessen Grund auch die Teilnehmer der Porsche Travel Experience Shangri-La hinabsteigen – neuerdings sogar per Rolltreppe. Von dort aus folgen wir der Route nach Norden, auf der uns immer wieder farbenfrohe tibetische Gebetsfahnen und gleißend weiße Pagoden an spektakulären Aussichtspunkten begrüßen.

TIBET – EIN SPIRITUELLES ERLEBNIS.

In den Dörfern der Region lassen sich die ursprünglichen Traditionen noch hautnah erleben.

HIER ERSCHEINT DER HIMMEL ZUM GREIFEN NAH.

Der Blick auf die Gipfel der Meili-Schneeberge beeindruckt aus jeder Perspektive.

Auf den Spuren der tibetischen Kultur

Schon hier in der klaren Bergluft auf 3.450 Metern Höhe scheint der Himmel zum Greifen nah und vermittelt uns ein erstes Gefühl davon, was den unergründlichen Mythos Shangri-La seit fast 100 Jahren ausmacht. Die Lungen atmen bewusster. Das Herz schlägt schneller. Und irgendwie scheint auch unsere Wahrnehmung dadurch intensiver. Das leuchtende Rot und Gold der buddhistischen Tempelanlagen brennt sich ebenso in unser Bewusstsein ein wie die ungewöhnliche Mischung aus tibetischen und chinesischen Gesichtern, die das geschäftige Straßenbild von Shangri-La bestimmt. Was für ein wunderbarer Ort, um in die tibetische Kultur einzutauchen! Genauso wie im Potatso National Park mit seinen glasklaren Seen und Hochplateaus, auf denen uns immer wieder traditionelle tibetische Familien mit ihren Pferden begegnen.

JEDE EXPEDITION IST EINE REISE INS UNGEWISSE.

Unweit von Shangri-La erheben sich die Meili-Schneeberge, eine Kette schneebedeckter Gipfel, die für Chinesen und Tibeter eine besondere Bedeutung haben. Der höchste davon ragt wie ein funkelnder Solitär hervor: Der Nyainqênkawagarbo, 6.740 Meter hoch und bis heute unbestiegen, ist einer der heiligsten Berge des tibetischen Buddhismus. Für die Einheimischen grenzt schon der Versuch, ihn zu erklimmen, an Blasphemie, was unweigerlich den Zorn der Götter hervorrufen würde. Das weiß natürlich auch Karen Zhang, die uns als erfahrene Bergführerin begleitet. Sie erzählt uns von dem tragischen Unglück, bei dem 1991 alle 17 Teilnehmer einer japanischen Expedition ums Leben kamen, die den Aufstieg trotz aller Warnungen gewagt hatten.

Hier oben auf mehr als 4.300 Metern wird die Luft dünn und jeder Schritt zu einer körperlichen Herausforderung.

Yokis Traum wird wahr

Diesem mystischen Gipfel einmal zumindest nahezukommen, einmal auf dem ewigen Schnee, der ihn und die umgebenden Gipfel bedeckt, eine Abfahrt auf Skiern zu machen, dieser Traum treibt auch Yoki Youqing an, seit sie sich für eine Karriere als Skirennläuferin entschieden hat. Fünfmal nacheinander hat sie den chinesischen Meistertitel in der Tech-Ski-Disziplin gewonnen. Hat respekteinflößende Buckelpisten und Tiefschneehänge ebenso bezwungen, wie sie weite Carving-Schwünge in die Hänge gezogen hat. Bei den Olympischen Spielen 2022 war sie als Jurorin dabei. Und jetzt steuert sie unseren gelben Porsche 911 in Richtung eines kleinen tibetischen Dorfs am Oberlauf des Mekong, von wo aus wir den Aufstieg zu unserem Basislager und den Schneefeldern unterhalb der vergletscherten Gipfel antreten wollen.

Schon der Weg dorthin ist atemberaubend. Vom Oberlauf des Yangtze-Flusses bis hinauf auf über 4.000 Meter führt unsere Straße. Kurz vor Dêqên, dem Ausgangspunkt für unseren Aufstieg zum Basislager, locken uns die leuchtend goldenen Dächer des Dongzhulin-Klosters zu einem kurzen Abstecher abseits der Hauptstraße. Von dort bietet sich ein spektakulärer Blick auf den Yangtze und kurz darauf zum ersten Mal auch auf die Meili Snow Mountains.

Gewaltmarsch in dünner Luft

In einem kleinen tibetischen Bergdorf ist für unseren 911 erst einmal Schluss. Den Mekong, der hier noch seinen chinesischen Namen Lancang Jiang trägt, überqueren wir noch auf einer baufälligen Brücke, aber dann werden die Straßen so unwegsam, dass wir unsere kleine Expedition zu Fuß fortsetzen. Nicht nur Yokis Skiausrüstung, auch die gesamte Verpflegung für mehrere Tage, Zelte, Schlafsäcke und natürlich die Fotoausrüstung unseres Fotografen müssen jetzt auf dem Rücken in der dünnen Luft nach oben getragen werden.

Noch kurz vor unserer Ankunft in Tibet hatte unsere Bergführerin Karen mit einer Vorausgruppe das Gelände erkundet und gute Schneeverhältnisse gemeldet. Doch als wir Mitte Juni am vereinbarten Platz eintreffen, ist von Schnee weit und breit nichts mehr zu sehen und wir müssen unseren Plan kurzfristig ändern. Statt zum Basislager steigt Karen mit dem Kernteam in einem Gewaltmarsch direkt zu einem anderen Höhenlager auf, in dessen Nähe sich noch Schneefelder befinden, auf denen für Yoki eine Abfahrt möglich ist. Oben angekommen ist aber zunächst einmal Geduld gefragt. Erst nach zwei Tagen und einer kalten Nacht öffnen sich die schweren Wolken, die zuvor die Gipfel verhüllt haben, für einen kurzen Moment. Jetzt ist Eile angesagt! Yoki und unser Fotograf Moritz schnallen sich die Felle unter ihre Skier und steigen zu einem der Schneefelder auf.

Im Reich der unendlichen Träume

Hier erfüllt sich auch Yokis Traum. Mit Blick auf den heiligen Gipfel des Nyainqênkawagarbo zieht sie ihre Spuren in den Schnee – ein unvergessliches Erlebnis, wie der gesamte Trip. Denn das erste Mal in ihrem Leben saß sie hinter dem Steuer eines Porsche 911. Dessen Agilität vergleicht sie mit dem, was sie auf Skiern auf olympischen Buckelpisten erlebt hat. Die Begegnung mit der tibetischen Natur und ihren majestätischen Bergen eröffnete ihr neue Sichtweisen auf diesen Teil ihres Heimatlandes. Und die Bergstraßen in den Ausläufern des Himalaja waren auch für uns, die wir uns regelmäßig auf Alpenpässen bewegen, eine faszinierend neue Erfahrung.

Gute Stimmung beim Aufstieg: Skiläuferin Yoki Youqing und Bergführerin Karen Zhang.

PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE
SHANGRI-LA

DAUER 7 Tage

STRECKE

Ab 2026: Naturwunder und kulturelle Schätze. 7 Tage in der Provinz Yunnan. Shangri-La – ein legendärer Sehnsuchtsort. Im Südwesten Chinas tauchen Sie ein in die Lebenswelten verschiedener Kulturen und entdecken Traditionen voller Farbe und Fröhlichkeit. Von Lijiangs historischer Altstadt über malerische Seen und schneebedeckte Gebirgsketten bis zur beeindruckenden Tigersprung-Schlucht. Kombiniert mit Fahrvergnügen im Porsche und der regionalen Spezialitätenküche.

HIGHLIGHTS

- ☐ Geführte Tour durch die historische Altstadt von Lijiang, einem UNESCO-Weltkulturerbe
- ☐ Fahrt über den Lugu-See in traditionellen Booten
- ☐ Aufenthalt im Naxi-Dorf Yuhu, Einblicke in Aktivitäten und die typische Lebensweise der Naxi-Gemeinschaft
- ☐ Besuch der atemberaubenden Tigersprung-Schlucht, einer der tiefsten Schluchten der Welt
- ☐ Besichtigung des Klosters Ganden Songtsenling, größter tibetischer Buddhismus-Tempel in Yunnan
- ☐ Kurze Wanderung durch den Potatso National Park, Erleben der tibetischen Kultur, Religion und Bräuche bei einer tibetischen Familie
- ☐ Genuss exquisiter regionaler Kulinarik – die Küche Yunnans gehört zu den besten Chinas

Wenden Sie sich für detaillierte Informationen an:
info.porscheexperience@avantgarde.de

KORSIKA MEETS SARDINIEN

Zwei Inseln, zwei Länder, eine außergewöhnliche Reise. Zwischen Frankreich und Italien, Bergen und Meer, Geschichte und Gegenwart entstehen Erlebnisse, die Dynamik und Ruhe in sich vereinen. Serpentinenstraßen, weite Ausblicke und anspruchsvolle Kurven machen jede Etappe zu einer besonderen Herausforderung.

Text: **Elisa Weber** Fotos: **Stefan Hefele, Florian Imberger, MDCT, Getty Images / Ph. Francesco Ciccotti, Francesco Riccardo Iacomino, Eric Volto Adobe Stock / krsprs, Shutterstock / Baud Adrien**

Der **Strand von Palombaggia** auf Korsika verzaubert mit feinem, weißem Sand und kristallklarem, türkisfarbenem Wasser. Pinien säumen die Küste, und rötliche Granitfelsen ragen malerisch aus dem Meer. Flach abfallendes Wasser lädt zum Baden ein, und bei Sonnenuntergang erstrahlt der Strand in warmen Goldtönen – ein idyllisches Stück Mittelmeerparadies.

Vom **Monte Ortobene** aus eröffnet sich ein faszinierender Blick auf die schroffen Gipfel des **Monte Corrasi** und der **Punta Sos Nidos.** Die felsigen Erhebungen, oft in Nebel gehüllt, ragen eindrucksvoll in den Himmel und kontrastieren mit den dichten, grünen Wäldern. Im Sonnenlicht schimmern die Kalksteinfelsen silbrig bis golden, und das Panorama fängt die wilde Schönheit Sardiniens perfekt ein.

Der Wasserlauf im **Nationalpark Golfo di Orosei** schlängelt sich durch eine Landschaft aus steilen Klippen und üppiger Vegetation. Kristallklares Wasser sprudelt über glatte Felsen und bildet kleine, idyllische Becken. Umgeben von imposanten Bergen und dem Duft mediterraner Pflanzen ist dieser Ort ein verstecktes Kleinod für Naturliebhaber und Abenteurer.

Bonifacio – Les Trois Pointes ist ein atemberaubender Aussichtspunkt in Korsika, der einen spektakulären Blick auf die Klippen und das tiefblaue Mittelmeer bietet. Die dramatischen weißen Kalksteinfelsen erheben sich majestätisch über das Wasser, während die sanfte Meeresbrise und der herrliche Ausblick Besuchern unvergessliche Momente schaffen.

ZWISCHEN BERGEN UND MEER

Unweit von Olbia erwacht das kleine Dorf San Pantaleo langsam, während unser Porsche 911 die ersten Kilometer der Reise in Angriff nimmt. Die Straßen sind noch leer, der Motor im Heck noch nicht auf Temperatur. Schnell geht es hinaus aus dem Dorf, vorbei an Wegen, die einst Römer als Handelsrouten nutzten. Heute führen sie uns durch eine Landschaft, die sich im Morgenlicht von ihrer besten Seite zeigt.

Entlang der sardischen Küste wechselt das Panorama zwischen Meer und Bergen. Links erheben sich schroffe Felsen, rechts glitzert das Wasser unter uns. Die Berge werden in der sardischen Folklore als Sitz der alten Götter und Geister beschrieben – eine Szenerie, die die ersten Kilometer in einzigartiger Kulisse ermöglicht. Die Strecke fordert Konzentration. Der Duft von Kiefern mischt sich mit der frischen Meeresbrise. Hier, so erzählt man, sollen einst mythische Riesen gekämpft haben, deren Geschichten bis heute überliefert werden. Die Straßen Sardiniens verbinden Fahrerlebnis mit einer Landschaft, die geprägt ist von Kontrasten und uralter Kultur. Hier kämpfen die Elemente darum, die Oberhand zu gewinnen – und wir und unser Porsche 911 mittendrin.

Korsika – Die Insel der Schönheit

Eine kurze Fährfahrt von Sardinien entfernt erwartet uns Korsika mit seinen zerklüfteten Bergen, tiefen Wäldern und charmanten Küstenstädtchen. Bonifacio, hoch auf weißen Kalksteinfelsen thronend, begrüßt Besucher mit atemberaubender Architektur und einem unvergleichlichen Blick auf das Mittelmeer. Die charmanten Gassen der Altstadt laden zum Flanieren ein und bieten zahlreiche versteckte Plätze, um die unverwechselbare korsische Atmosphäre zu genießen. Wer die Gelegenheit nutzt, sein Fahrzeug stehen zu lassen und sich ganz dem entspannten Inselflair hinzugeben, kann Korsika mit allen Sinnen genießen – und was wäre dazu besser geeignet als eine Einkehr in einem örtlichen Weingut? Hier lassen sich nicht nur ausgezeichnete Weine verkosten, sondern auch die berühmten korsischen Schinken- und Käsevariationen probieren. Den Höhepunkt in Mattei bildet Cap Corse. Der traditionelle Aperitif der Insel passt mit seinen fruchtig-bitteren Aromen perfekt zu den regionalen Köstlichkeiten.

Tanz mit den Elementen

Die Westküste Korsikas beeindruckt mit den Calanques de Piana, einer Felslandschaft, die sich steil ins Meer stürzt. Sie liegt zwischen dem Küstenort Porto und dem malerischen Dorf Piana. Es scheint, als wollten die aufragenden Felsen durch ihre schiere Größe ihre Überlegenheit gegenüber dem Meer unter Beweis stellen. Das Duell der Elemente ist hier besonders greifbar. Der Legende nach schuf der Teufel die Buchten, die sich wie Fjorde ins Gestein gefressen haben, als er eine Schäferin zu Stein verwandelte, die sich seinen Verführungskünsten verweigert hatte. Im hellen Sonnenlicht nimmt das Granitgestein der Felsformationen einen rosafarbenen Schimmer an, wohingegen es im Schein der untergehenden Sonne blutrot wirkt. Eine mystische Stimmung legt sich in diesen Stunden über die zerfurchte Bergwelt mit ihren Türmchen, Säulen, Zacken und monolithischen Felsblöcken. Die bizarren Felsen sind seit vielen Jahren Teil des UNESCO-Weltnaturerbes des Naturparks Korsika. Und mitten durch die Calanques de Piana windet sich eine schmale, kurvenreiche Straße, vorbei an Klippen und tiefen Schluchten. Für den Porsche 911 sind diese Strecken ideal. Hier wird das Fahren zu einem Tanz mit der Natur, dem die Felsen eine stumme Kulisse bieten.

Col de Bavella – Herausforderung in den Bergen

Im Herzen Korsikas verändert sich die Landschaft. Der Col de Bavella, ein legendärer Pass, fordert mit engen Kehren und wechselndem Terrain. Dichte Wälder wechseln sich mit offenen Berghängen ab. Geschichten von Banditen und alten Sagen ranken sich um diese Region. Die Serpentinen des Passes stellen auch geübte Fahrer auf die Probe, doch im 911 nehmen wir die Herausforderung an. Hier geht es nicht um Geschwindigkeit, sondern um die perfekte Beherrschung jeder Bewegung. Die Natur zeigt sich ungezähmt, und doch bleibt die Straße das verbindende Element zwischen Fahrerlebnis und Umgebung. Porto-Vecchio, die Hafenstadt an der Südküste Korsikas, besticht durch ihren lebhaften Charme und die beeindruckende Küstenlandschaft. Umgeben von kristallklarem Wasser und malerischen Buchten, bietet die Stadt eine Mischung aus historischer Architektur und modernen Annehmlichkeiten. Die pastellfarbenen Gebäude und der geschäftige Hafen verleihen Porto-Vecchio ein einladendes Flair, während zahlreiche Restaurants und Cafés den Geschmack der Regionalküchen aufgreifen. Wir bummeln durch die Stadt und entspannen an einer der nahe gelegenen Badebuchten – eine schöne Abwechslung, bevor wir uns von Korsika verabschieden und wieder nach Sardinien übersetzen.

Von Korsika zurück nach Sardinien

Die Fahrt mit der Fähre von Korsika zurück nach Sardinien bietet Momente der Besinnung. Die sanfte Dünung des Meeres erzählt die Geschichten von uralten Verbindungen zwischen den beiden Inseln – von Handel, Freundschaft und Krieg. Doch bei uns überwiegt schon die Vorfreude auf die Straßen Sardiniens. Bereit für den nächsten emotionalen Sprint zwischen der Dynamik des Meeres und der Gelassenheit der Berge.

Dolce Vita trifft Savoir-vivre: Sardinien und Korsika – zwei Inseln voller Kontraste und Schönheit. Wilde Berge und duftende Macchien auf Korsika, weiße Strände und smaragdblaues Meer auf Sardinien. Serpentinen winden sich durch atemberaubende Landschaften, kleine Dörfer laden zum Verweilen ein. Die Gastfreundschaft, die Aromen der Küche, das sanfte Rauschen des Meeres – all das hinterlässt Spuren. Ein Roadtrip, der nicht nur Orte verbindet, sondern Erinnerungen schafft, die lange nachklingen.

Fahrvergnügen zwischen Naturgewalten: Kurvenreiche Straßen, majestätische Berge und glitzerndes Meer – ein unvergleichliches Fahrerlebnis auf den Traum-inseln Korsika und Sardinien.

Genuss mit jedem Biss: Die Aromen der Inseln entfalten sich in fangfrischem Fisch, hausgemachtem Käse und frischen Früchten – ein wahres Paradies für Feinschmecker und Genießer.

Unterwegs auf der Strada Provinciale 3

Kurvenreiche Abschnitte der SP3 in Sardinien wechseln mit kurzen Geraden, die den Blick auf die Landschaft freigeben. Der Monte Albo erhebt sich markant am Horizont, während das Meer immer wieder zwischen den Bäumen auftaucht. Hier zeigt sich, was Sardinien so einzigartig macht: eine Szenerie, die sich mit jeder Kurve neu eröffnet und Geschichte, Kultur und Natur auf besondere Weise vereint. Eine Reise, die Technik und Landschaft miteinander verbindet – und noch lange nachwirkt.

Das Maddalena-Archipel – Geschichte zwischen Inseln

Die Route führt uns zum Maddalena-Archipel, ein Ort, der bereits Napoleon in seinen Bann zog. Der junge korsische Leutnant erlitt hier eine seiner ersten Niederlagen. Die Inselgruppe beeindruckt mit ihren Granitformationen und türkisfarbenen Lagunen.

Für eine kurze Auszeit bleibt der Porsche an Land zurück. Stattdessen geht es in einer Motorjacht durch die geschützten Buchten. Der Duft von Rosmarin und Zypressen liegt in der Luft, während verlassene Befestigungen und antike Siedlungen von vergangenen Zeiten erzählen. Es heißt, dass sich der Pirat Dragut, der Schrecken des Mittelmeers, einst hier versteckte, bevor er in Blitzangriffen die Küstenorte heimsuchte.

Während das Wasser friedlich in der Sonne glitzert, lassen wir die Erlebnisse der vergangenen Tage Revue passieren. Korsika und Sardinien haben uns mit ihrer Schönheit begeistert, und nun treten wir die Heimreise an – nicht nur mit gepackten Koffern, sondern vor allem mit Erinnerungen, die die Vielseitigkeit dieser Reise nachhaltig unterstreichen.

PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE
SARDINIA/CORSICA

DAUER 9 Tage

STRECKE

Sardinien und Korsika. Zwei Trauminseln – eine Traumreise. Vielleicht die schönste Ihres Lebens. Tauchen Sie ein in atemberaubende Landschaften, unverfälschte Natur und kristallklare Gewässer. Und erleben Sie ausgezeichnete Spitzenkulinarik, lässige Luxushotels und panoramareiches Fahrvergnügen, so weit das Auge reicht. Bereit für eine doppelte Dosis mediterraner Leichtigkeit und Lebensfreude?

HIGHLIGHTS

- ☐ Spektakuläre Fahrten entlang der Felsenlandschaft „Calanques de Piana“ sowie auf dem legendären Gebirgspass „Col de Bavella“
- ☐ Abendessen im korsischen Zwei-Sterne-Restaurant „Casadelmar“
- ☐ Aperitif an der legendären „La Piazzetta“ in Porto Cervo
- ☐ Besuch des „Museo delle Maschere Mediterranee“ inklusive Führung
- ☐ Bootstour zum „La-Maddalena-Archipel“ mit privater Motorjacht
- ☐ Aperitif an der „La Piazzetta“ in Porto Cervo auf Sardinien, dem Hotspot des internationalen Jetset

Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zur Experience.
porsche.click/Travel_SardiniaCorsica

Auf der Suche nach kreativen Ursprüngen

Slowenische Identität in der Sprache von Contemporary Architecture. Architektin Špela Videčnik studierte bei Zaha Hadid und unterrichtet in Harvard. Und doch zieht sie ihre Inspiration aus den Wurzeln Sloweniens. Aus den Menschen. Den Gegebenheiten. Und der großartigen Landschaft, die auch wir bei unserer Reise im vollelektrischen Porsche Macan entdecken.

Text: **Nadine Hanfstein** Fotos: **Klaus Schwaiger**

Porsche Stories Redakteurin Nadine Hanfstein (unten links) auf der Suche nach kreativen Ursprüngen – gemeinsam mit **Architektin Špela Videčnik.**

Die Luft ist klar, fast scharf. Mit dem vollelektrischen Macan schnellen wir aus der Passkurve 23 und damit aus der Nebelwand heraus auf das Hochplateau der Julischen Alpen. Plötzlich freie Sicht. Stillstand der Gedanken. Und eine atemberaubende Schönheit. Vor uns liegt der Vršič-pass. 50 Haarnadelkurven schrauben sich von der Gemeinde Kranjska Gora erst zu Sloweniens höchstem befahrbarem Gebirgspass hinauf und anschließend zum Dorf Trenta ins Soča-Tal hinunter, das unter uns in allen erdenklichen Farb-tönen des Herbstes strahlt.

Der Macan mitten im Trubel der Hauptstadt.

Weiter geht es nach Bohinj, der ersten Anlaufstelle unseres Roadtrips durch Slowenien und Treffpunkt mit einer Frau, die aktuell die kreative Szene des Landes maßgeblich mitbestimmt: Architektin Špela Videčnik. Seit der Gründung ihres Architekturbüros OFIS Architects im Jahr 1996 gemeinsam mit ihrem Partner Rok Oman und mit Standorten in Ljubljana und Paris zählt das Duo zu den spannendsten Newcomern der „Slow Architecture".

Aber so viel erst einmal als kleiner Teaser. Das satte Drehmoment des Macan bringt die Gedanken beflügelt zurück auf die Straße und in die letzte Passkurve, bevor sich das Soča-Tal vor uns eröffnet. Ursprüngliche Steinbrücken führen immer wieder über den Alpenfluss Soča, der mit seiner außergewöhnlichen blaugrünen Farbe einen bezaubernden Kontrast zu den herbstlichen Rottönen schafft und sich damit auch gleich seinen Zweitnamen „Smaragdfluss" verdient. Er begleitet uns und den Macan durch den Nationalpark Triglav, unterbrochen nur durch einige spektakuläre Hängebrücken. 100 kurvenreiche Kilometer später und vorbei am Bohinj-See erwartet uns am Osthang bereits das Hotel Bohinj und mit ihm Architektin Špela Videčnik. Špela zeigt uns nicht nur einige ihrer charakteristischen Werke, sondern gibt uns auch bereits einen ersten Eindruck von den Orten und den Menschen, die das Land prägen.

Architektin Špela erklärt die avantgardistische Fassadengestaltung des Boutique Hotel AS.

Der Stadtkern Ljubljanas verweigert sich wie die Bewohner jeglicher Effekthascherei und offenbart seine Schönheit mit leiser Selbstverständlichkeit.

Slowenische Identität in der Sprache von Contemporary Architecture.

Die Architektin beginnt ihre Tour mit uns ganz bewusst inmitten der Idylle der slowenischen Alpen im alpinen Luxushotel, das man fast schon als Essenz ihrer Arbeit bezeichnen könnte. Das Konzept spielt mit Volumen, Holz, mit Raum für Begegnungen. Selbstbewusst eigenständig. Luftige Glasflächen und die Holzfassade aus gräulich gebeizter Lärche bestimmen das Erscheinungsbild und bieten auch gleich Aufschluss darüber, was Špela Videčnik inspiriert. Mehr als Zaha Hadid, bei der sie im Masterstudium in London studierte, oder ihre Lehraufträge an der Harvard Graduate School of Design, der Hong Kong University und der University of California, Los Angeles, prägt die slowenische Landschaft und ihr ursprünglicher Charakter ihre Projekte. Lokale Gegebenheiten sollen bewahrt und erhalten werden. Contemporary Architecture ja, aber harmonisch integriert. Špelas erster Blick auf ein neues Projekt bedingt, sich auf das Gegebene einlassen zu können, darin einzutauchen. Statt der Suche nach Trends über soziale Medien richtet sich der Blick auf die Landschaft und die Geschichte der Gegend. So wird die Sage der Wanderer zum Logo, das in Mustern auf Wänden, Vorhängen und Stühlen lebendig wird. Die traditionelle Lärche findet sich in geweißelter oder schwarz karbonisierter Form nach jahrhundertealter Technik für handgebranntes Holz wieder. Slowenische Identität übersetzt in die Sprache von Contemporary Architecture.

Vergebens sucht man in ihren Werken nach einer vordergründigen Design-DNA, die zwingend über jedes Objekt gestülpt wird. Stattdessen wird die Identität bewahrt. Eine Essenz aus Materialien und Historie der Region. Grundsätzlich werden die Objekte bestimmt vom Thema Nachhaltigkeit und dem Wunsch – nein, fast schon der Bedingung –, regionalen Materialien und Traditionen Raum zu schaffen. Revitalisierung und Handwerk. Evolution anstatt Revolution. Die Formen der Harpfe – ein klassisches Bauwerk aus Holz zur Trocknung von Heu – werden zum plastischen Kunstwerk, das sich in den Gängen des Hotels Bohinj wiederfindet.

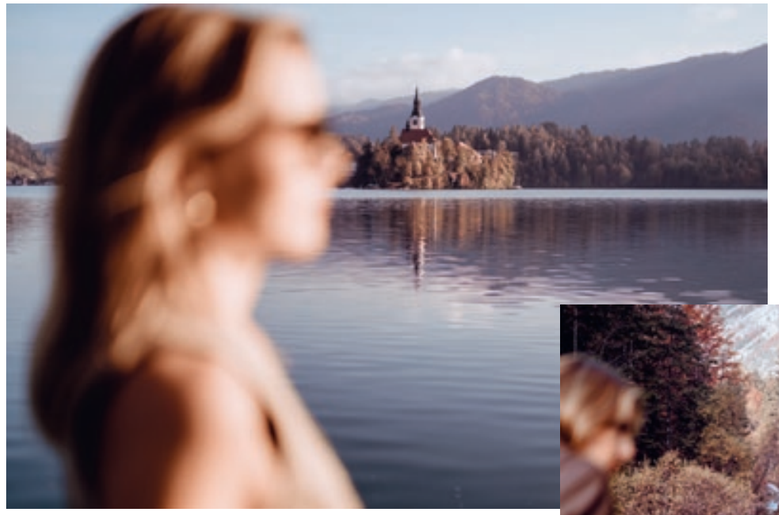
Landschaft und Natur als Wurzeln, die Halt geben, Balance und Erdung. Unprätentiös. Seelenruhig. So wirkt auch die Architektin auf uns während des gemeinsamen Weges zurück in die slowenische Hauptstadt. Dabei schwärmt sie nicht nur von Ljubljana, sondern auch von Architekt und Städteplaner Jože Plečnik, der im 19. Jahrhundert das Stadtbild maßgeblich mitgestaltete. Durch die überschaubare Größe Sloweniens ballt sich hier die Kreativität im Zentrum des Landes.

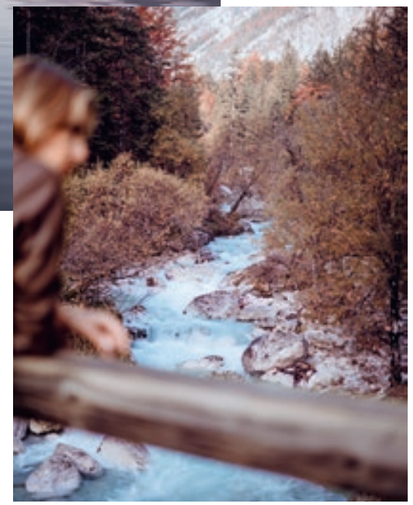
Der Kreis aus slowenischen Poeten, Designern und Architekten schafft kreative Begegnungen und gegenseitige Inspiration.

Der Stadtkern verweigert sich wie die Bewohner Ljubljanas jeglicher Effekthascherei und offenbart seine Schönheit mit leiser Selbstverständlichkeit. Vollkommen bei sich. Klar erkennbar werden die Einflüsse von Österreich, Venedig und dem Balkan, als die Architektin ein weiteres ihrer Werke ansteuert: das Boutique Hotel AS. Während es sich mit seinem Äußeren, wie bei Špelas Werken üblich, harmonisch im Stadtkern integriert, begeistert es im Inneren mit durchdachten Räumen, die gleichzeitig Volumen und Intimität schaffen, und mit einem reizvoll eklektischen Materialmix. Zum intimen Garten hin überrascht eine fast schon avantgardistische Fassadengestaltung.

Diesen Mut im Spiel mit Materialien, Farben, Formen erwarb Špela bereits in ihrer Jugend, in gewissem Maße gezwungen zur Kreativität, limitiert durch das zu dieser Zeit noch eingeschränkte Angebot Sloweniens.

Stillstand der Gedanken. Und eine atemberaubende Schönheit des Soča-Tals, das in allen erdenklichen Farbtönen des Herbstes strahlt.





Auch uns zieht es mit dem Macan ein letztes Mal zurück zum Bohinj-See. Zum smaragdgrünen Wasser und zu dieser einen magisch friedvollen Steinbrücke.

Špela nahm das als lustvolle Herausforderung und Aufgabe, als Basis für kreatives Schaffen, für Leistung. Heute erfährt sie als Architektin aus diesem faszinierenden, noch relativ unentdeckten Land vor allem Respekt – eine spannende Exotin im besten Sinne.

So unprätentiös wie ihren beruflichen Erfolg bewertet sie auch ihre Rolle als Frau mit drei Kindern in der männerdominierten Architektur. Wie schafft sie es, beiden Aufgaben gerecht zu werden? Špela versteht die Frage nicht. „In Slowenien haben Mütter, seit ich denken kann, gearbeitet. Das Betreuungssystem ist auf Gleichberechtigung ausgelegt. Weshalb sollte ich denn in irgendeiner Form benachteiligt sein?“ Weshalb sollte diese Frau überhaupt etwas stoppen? Das wird gleich zu Beginn ihrer Karriere spürbar, als sie mit dem Studienabschluss bereits zwei Architekturwettbewerbe für Großprojekte gewinnt – auf ihre Zulassung aber noch zwei Jahre warten muss. Špela zeigt sich wenig beeindruckt. Vielmehr besonnen. Mit einem hohen Maß an Erdung. Als inspirierend empfindet die Architektin nicht etwa bewegende Werke an Orten wie New York. Sondern die Geschichte der Orte, an denen ihre Objekte entstehen.

Die Welt sehen und bewusst zurückkommen – Špela zieht es immer wieder ins beschauliche Slowenien, zu seinen Landschaften und Bergen. Mit ihren Kindern. An den Brunnen im Dorfkern, an dem die Kühe rasten, wenn sie am Abend von der Weide heruntergetrieben werden. Auch uns zieht es mit dem Macan ein letztes Mal zurück zum Bohinj-See. Zum smaragdgrünen Wasser und zu dieser einen magisch-friedvollen Steinbrücke. Die Sonne ist bereits untergegangen. Der Ort einsam. Still. Und während wir über die Erdung dieses Ortes und dessen Bedeutung für die Menschen nachdenken, spiegelt sich nur das einsame Holzboot auf der glatten Wasseroberfläche des Sees.

PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE
SLOVENIA

DAUER 6 Tage

STRECKE

Elektrisierendes Neuland. Auf Entdeckertour durchs grüne Herz Europas. Lust, neue Wege zu entdecken – mitten in Europa? Auf nach Slowenien! Erforschen Sie im vollelektrischen Macan ein unberührtes, faszinierendes Naturjuwel und erleben Sie vollelektrischen Fahrspaß. Ohne Kompromisse. Freuen Sie sich auf atemberaubende Traumlandschaften, inspirierende Kulturschätze, liebenswerte Menschen, erlesene Kulinarik und eine wegweisende Nachhaltigkeitskultur. Slowenien ist Europa en miniature: aufregend vielfältig und ideal, um einen Porsche durch verschiedenste Herausforderungen zu manövrieren. Bereit für wahre E-Performance bis ins kleinste Detail?

HIGHLIGHTS

- ☐ Mittagessen im Gourmetrestaurant der weltberühmten Köchin Ana Roš
- ☐ Fahrt durch den Triglav National Park über den Vršič-Pass
- ☐ Besuch des Gestüts Lipica
- ☐ Spitzenkulinarik
- ☐ 4 Fahrtage in einem zur Verfügung gestellten Macan

Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zur Experience.
porsche.click/Travel_Slovenia

Ice Experience 2

048
DRIFT WORLD RECORD

Im Porsche Arctic Center wurde der Weltrekord für den längsten kontinuierlichen Drift eines Elektrofahrzeugs auf Eis mit dem Taycan GTS aufgestellt – ein Triumph der Technik und des fahrerischen Könnens.

059
DAS PORSCHE ARCTIC CENTER

Das neue Porsche Arctic Center in Levi bietet eine Vielzahl außergewöhnlicher Erlebnisse für unvergessliche Abenteuer mit der Porsche Ice Experience.

062
RAUS AUS DER KOMFORTZONE – REIN IN DEN DRIFT

Tanzen lernen? Klar, nur deshalb sind die Teilnehmerinnen ins verschneite Lappland gereist. Genau das können sie nach ein paar Tagen. Mit einem Porsche. Auf Eis. Wir haben sie dabei begleitet.

Taycan GTS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Stromverbrauch kombiniert: 20,7–18,1 kWh/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km
CO_2-Klasse: A
Stand: 02/2025

DRIFT

Warum den geraden Weg nehmen, wenn der Umweg so viel spannender ist? Im Porsche Arctic Center wurde der GUINNESS WORLD RECORDS® Titel für den längsten kontinuierlichen Drift eines Elektrofahrzeugs auf Eis gebrochen – ein Triumph der Technik und des fahrerischen Können s.

Text: **Berthold Dörrich** Fotos: **Klaus Schwaiger**

Wenn die Gerade die kürzeste Verbindung zwischen zwei Punkten ist, auf der man das Ziel am schnellsten erreicht, dann ist der gekonnte Drift die perfekte Symbiose aus Präzision, Balance, Gefühl und Motorkraft – die faszinierendste Art, von A nach B zu gelangen. Warum also den geraden Weg wählen, wenn der Umweg so viel spannender ist – und am Ende sogar ein GUINNESS WORLD RECORDS® Titel winkt? Das klingt schlüssig, und wer es jemals geschafft hat, sein Fahrzeug in einen kontrollierten Driftzustand zu versetzen, kennt das Glücksgefühl, das einen in diesem Moment überkommt. Bei den Einsteigern, die auf den Icetracks des Porsche Arctic Centers in Levi ihre ersten Driftübungen machen, tritt dieser Glückszustand schon ein, wenn ihr Porsche für ein paar Sekunden seitwärts geht. Alte Hasen, die Jahr für Jahr zum Üben nach Finnland kommen, halten ihr Fahrzeug schon mal über ein, zwei Runden auf einer der Kreisbahnen im kontrollierten Drift. Und schauen immer noch bewundernd zu den Profis auf, die in der Lage sind, ihr Gefährt scheinbar endlos in diesem begehrenswerten Zustand kontrollierter Instabilität seitwärts zu treiben. Befeuert von der Sehnsucht nach dem perfekten Drift. Angetrieben von dem Traum, auf einer endlosen Woge aus Endorphinen, Motorsound und spritzendem Eis mit ihren Spikes selbst einmal ein rekordverdächtiges Band in das Eisrund zu fräsen.

Rekordfahrer Jens Richter holt den perfekt vorbereiteten Porsche Taycan GTS in der Dunkelheit der Polarnacht aus der Charging Hall. Alles klar für den Rekordversuch!

Perfekte Vorbereitung ist der Schlüssel zum Erfolg. Entscheidend: Die Michelin-Winterreifen mit passenden Spikes und der Support des Ingenieurs aus Weissach. Alles unter dem strengen Auge des offiziellen Jurors von Guinness World Records.

Perfekte Instabilität und die Magie des Driftens

Übung macht auch hier den Meister. Und wer könnte besser beurteilen, wer der Beste ist, als die Spezialisten von Guinness World Records? In 42 Kategorien verleihen sie den Besten der Besten den offiziellen Titel. Natürlich nicht einfach mal so, sondern nach klar definierten Regeln. Unter dem wachsamen Auge eines von Guinness World Records entsandten Schiedsrichters, der darauf achtet, dass alle Regeln auch exakt eingehalten werden. Der Versuch, den Rekordtitel für den längsten kontinuierlichen Drift eines Elektrofahrzeugs auf Eis zu brechen, ist also von Anfang an eine ernste Angelegenheit. Auch wenn die Idee dazu nach einem langen Drifttag am Kamin in einer der Hütten des Arctic Centers ganz spontan entstand.

Driften unter Extrembedingungen heißt Vorstoß zu den Grenzen der Technik

Eine schnelle Recherche ergab: Der aktuelle Rekord stand bei 14,809 Kilometern. Das hörte sich im ersten Moment nicht übermäßig ambitioniert an. Kurz mal hochgerechnet, wären das dann aber doch mindestens 100 Runden unter Höchstlast auf einer der Kreisbahnen von Levi – nur um den aktuellen Rekord einzustellen. Für einen souveränen neuen Weltrekordtitel sollten es schon noch ein paar Dutzend Runden mehr sein. In anderen Worten: Rund 45 Minuten würde ein aktueller Taycan GTS unter Volllast und dauernden Gasstößen im seitlichen Drift gehalten werden müssen. Bei den Technikern am Kamin kamen erste Fragezeichen auf: Die Kühlluftführung des Taycan ist so ausgelegt, dass die Kühlluft das Fahrzeug bei Vorwärtsfahrt optimal durchströmt und die Systeme kühlt. Wie würde sich das bei Höchstbelastung im Seitwärtsdrift verhalten? Würden sich die Kühlluftöffnungen vielleicht sogar mit dem aufgewirbelten Eis und Schnee zusetzen und selbst unter arktischen Bedingungen zum Hitzekollaps führen? Für diese besondere Art von Belastung waren die Systeme noch nie getestet worden. 605 PS Dauerleistung des GTS hingegen sollten ausreichen, um den Wagen unter allen Bedingungen im Drift halten zu können. Und auch die Batteriekapazität von 97 kWh (netto) gibt unter Normalbedingungen die nötigen Reserven für den Rekordversuch her. Aber auch wenn sich die Rekorddistanz im Vergleich zur WLTP-Reichweite minimal ausnimmt: Die Belastungen, die bei diesem Weltrekordversuch auf die Systeme des Taycan GTS zukommen würden, sind weder mit dem Straßenbetrieb noch mit den Belastungen einer Rennstrecke zu vergleichen!

SPE
PUSH, PUSH!

Kontrollierter Drift: Um die Rekorddistanz zu schaffen, kommt es auch darauf an, mit möglichst geringen Korrekturen am Lenkrad konstant unterwegs zu sein und dabei Eis und Fahrzeug zu schonen.

Wie lange würde das Eis unter der Kraft des Taycan GTS halten? Die Reifenspezialisten von Michelin waren sofort mit an Bord und versprachen volle Unterstützung. Aber welche Spikeslänge sollte für optimale Traktion gefahren werden, die dabei das Eis so gut wie möglich schont? Welchen Einfluss würde die Außentemperatur haben? Zwischen –35 Grad und dem Gefrierpunkt schwanken die Temperaturen hier oben, 150 Kilometer nördlich des Polarkreises, in dieser Jahreszeit schon mal. Und was wäre, wenn es nicht gleich beim ersten Versuch klappen sollte? Denn auch wenn es bei Porsche jede Menge Renn-Erfahrung gibt – einen Drift-Weltrekord unter arktischen Bedingungen auf Eis, noch dazu mit einem Elektrofahrzeug, hatte bisher noch niemand in Angriff genommen. Es war deshalb schnell klar: Ein Weltrekordversuch wird eine echte Herausforderung!

High Noon am Polarkreis

14. Januar 2025, 13:15 Uhr, Außentemperatur 0 Grad – für den Rekordversuch ist eine der Kreisbahnen aus Eis präpariert und speziell vermessen worden. Maximal 0,1 Prozent Abweichung von der Horizontalen erlauben die Regularien von Guinness World Records für diese Rekordkategorie. Die serienmäßigen Michelin-Reifen sind mit 2,5-Millimeter-Spikes versehen, die Batterie zu 100 Prozent geladen. Der neue Taycan GTS bietet das perfekte Gesamtpaket aus Motorleistung, Fahrdynamik und Reichweite. Ein Serienexemplar ist für den Rekordversuch abgestellt und in einer der Werkstätten des Arctic Centers noch einmal komplett durchgecheckt worden. Der Laptop von Marc Strauss, als verantwortlicher Entwicklungsingenieur aus Weissach vor Ort, signalisiert: Alle Systeme klar für den Weltrekordversuch!

Taycan GTS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Stromverbrauch kombiniert: 20,7–18,1 kWh/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km
CO_2-Klasse: A
Stand: 02/2025

Scannen Sie den Code,
um zum Video zu gelangen.
https://porsche.click/IceDriftWR

Der entscheidende Moment: Der Taycan GTS überfährt die Ziellinie – der Weltrekord ist geknackt. Grund zur Freude und zu Feuerwerk am Rekord-Track.

17,5033

Es kann losgehen für den Fahrer Jens Richter. Als erfahrener Rennfahrer und Drift-Instrukteur ist er es gewohnt, sich innerhalb kürzester Zeit mental auf neue Herausforderungen einzustellen. Nur ein paar Testrunden und einen kurzen, aber intensiven Austausch mit dem Entwicklungsingenieur lässt ihm der kompakte Zeitplan, um sich eine Fahrstrategie zurechtzulegen, mit der er aus dem Track und dem Fahrzeug das Maximum herausholen kann. Dann ist es so weit. Unter den Augen des extra aus London angereisten Guinness World Records Adjudicators Carl Saville bringt er den Taycan GTS schon nach wenigen Metern in einen konstanten Drift, spult Runde für Runde mit unglaublicher Präzision ab. Verschiebt seine Driftspur ein ums andere Mal leicht auf der Kreisbahn, um den Eisabrieb in Grenzen zu halten. Doch schon nach wenigen Kilometern wird klar: Die Eisfläche baut schneller ab als erhofft. Je unebener das Eis wird, umso mehr muss am Gaspedal des Taycan GTS mit Motorkraft ausgeglichen werden. Was dem Eis noch mehr zusetzt. Und die Systeme des Taycan GTS bis an die Belastungsgrenze fordert. Der Driftring wird zum Teufelskreis. Der erhoffte ruhige Drift zum Höllenritt auf Eis.

Der Porsche Taycan GTS schreibt Drift-Geschichte

Nach der ersten Enttäuschung entscheidet sich das Team für einen zweiten Versuch in den Abendstunden. Bei gesunkenen Temperaturen sollte der Track widerstandsfähiger sein. Der Umstieg auf 1-Millimeter-Spikes der Michelin-Reifen und eine geänderte Fahrstrategie sollten dem Eis weniger zusetzen. Und damit einen gleichmäßigeren Drift ermöglichen, der die Fahrzeugsysteme weniger beanspruchen und den neuen Weltrekord möglich machen sollte. So weit die Theorie, als der Taycan GTS wieder auf die Strecke rollt. Aber es gibt nur noch einen – diesen Versuch. Die Anspannung im Team steigt deshalb mit jeder Runde, die Jens im Taycan GTS abspult. Die Kommunikation am Funk zwischen Fahrer und Techniker verstummt. Jetzt kann von außen ohnehin nichts mehr beeinflusst werden. Jetzt zählt nur noch volle Konzentration. Und hoffen, dass das Eis unter der Kraft des Elektrosportwagens hält. Ein erstes Aufatmen, als die Elf-Kilometer-Marke überschritten wird und alle Systeme „Normal" signalisieren. Jens meldet sich auf dem Funk mit einem ersten „Yeah!", als er die alte Weltrekordmarke nach 111 Runden erreicht. Weitere 21 Runden hält er den Taycan GTS jetzt noch auf dem Eis. Genau 17,503 Kilometer, oder 132 Runden, markieren einen neuen, fantastischen Weltrekord. Jens kann seinen Jubel am Lenkrad kaum bremsen und auch im Team löst sich die Anspannung, als sich alle glücklich in den Armen liegen. „Nach all den Vorbereitungen und Anstrengungen war es am Ende dann doch der erhoffte deutliche Weltrekord, mit dem sich der Porsche Taycan GTS und das Porsche Arctic Center verewigt haben", stellt Christian Lehwald, Managing Director des Porsche Arctic Centers sowie Leiter Porsche Experience und New Platforms der Porsche AG, jubelnd fest. Und Jens Richter, frischgebackener Rekordhalter, ergänzt: „Mit unserem Rekord hat der Taycan abermals seine Querfahrqualitäten bewiesen. Dass er auch unter extremen Bedingungen so gut zu beherrschen ist, spricht für sein exzellentes Fahrwerk und die ausgewogene Balance." Und Ingenieur Marc Strauss nimmt unschätzbare Erkenntnisse mit nach Weissach zurück: „Wir waren hier in Belastungszuständen unterwegs, die in der Serienentwicklung in dieser Form nicht abgesichert werden."

We did it! Der neue Weltrekord steht bei genau 17,503 Kilometern. Das Team der Porsche Experience mit der offiziellen Weltrekord-Urkunde im Moment des Triumphs.

Wo Eis auf Perfektion trifft:

Das Porsche Arctic Center

Text: **Berthold Dörrich** Fotos: **Klaus Schwaiger, Jere Satamo**

67.8920° N 25.0668° E
Breiten- und Längengrad

155 KILOMETER
nördlich des Polarkreises

ÜBER 300 HEKTAR
Sumpflandschaft

ÜBER 30 KILOMETER
präparierte Eisstrecken

Christian Lehwald (links) und Jukka Honkavuori steuern gemeinsam die Geschicke des Porsche Arctic Centers in Levi.

Auf über 300 Hektar erstreckt sich das Porsche Arctic Center in Levi, 150 Kilometer nördlich des Polarkreises. Es ist nicht nur das größte Ice-Experience-Zentrum Europas, sondern bietet auch eine Vielzahl besonderer Vorteile, die eine Porsche Ice Experience zu einem überaus abwechslungsreichen Erlebnis machen. Geübt und gedriftet wird hier nicht auf einem zugefrorenen See, sondern in einer einzigartigen Sumpflandschaft. Die Drift-Tracks sind nicht wie üblich topfeben, sondern bieten topografisch anspruchsvolle Kurse und Rallye-Tracks durch idyllische finnische Wälder. Unterstützt von einer umfassenden Service-Infrastruktur, können bis zu 150 Teilnehmer gleichzeitig ihre Drifts aufs Eis legen, ohne sich jemals in die Quere zu kommen.

Eine sichere Zukunft für die Porsche Ice Experience

In den Anfangsjahren fanden die Veranstaltungen der Porsche Ice Experience noch an zwei verschiedenen Orten statt: Während Einsteiger in der Nähe von Rovaniemi ihre ersten Drift-Versuche machten, trainierten die Könner in „Camp Four" weiter nördlich in Ivalo. Seit 2014 hat die Porsche Ice Experience ihre permanente Basis am heutigen Standort. Im vergangenen Jahr traf Porsche mit der Übernahme der Betreibergesellschaft und damit auch des weitläufigen Geländes eine wegweisende Zukunftsentscheidung. Das Ziel: Das „Porsche Arctic Center", wie es seit der Übernahme offiziell heißt, soll weiter ausgebaut und optimiert werden. Damit ist nicht nur die Zukunft der Porsche Ice Experience gesichert, sondern es sollen auch weitere Möglichkeiten am Standort erschlossen werden, um das Gelände über die kurze Drift-Saison hinaus sinnvoll nutzen zu können.

Ganzjährige Nutzung und innovative Infrastruktur

Schon heute ist das Porsche Arctic Center eine „365-Tages-Veranstaltung", wie es Christian Lehwald, seit Übernahme CEO und Managing Director, formuliert: „Eben weil es sich um eine natürliche Sumpflandschaft und nicht um einen See handelt, können wir mit der Präparierung der Tracks schon beginnen, wenn die Seen anderswo noch gar nicht zugefroren sind. Und nach Ende der Saison, wenn Schnee und Eis das Sumpfland wieder freigeben, wird ununterbrochen daran gearbeitet, die Infrastruktur für die kommende Saison zu erhalten und weiter zu optimieren." Damit ist die Anlage schon im Dezember für andere Abteilungen von Porsche nutzbar, bevor ab Januar die Porsche Ice Experience zu Gast ist. Bis zu 140 Porsche Fahrzeuge sind dann permanent vor Ort, wo sie von zertifizierten Mechanikern in den modernen Werkstätten perfekt vorbereitet und gewartet werden. Übrigens auch immer mehr Porsche E-Fahrzeuge. Möglich macht das ein glücklicher Zufall, an den bei der Errichtung der Anlage noch niemand gedacht hatte: Im Boden entlang der öffentlichen Straße, die das Porsche Arctic Center in ein Nord- und ein Südgelände teilt, verläuft eine Hochspannungs-Stromtrasse, die ursprünglich für die Versorgung der Goldmine in Kittilä mit nachhaltigem Strom gebaut wurde. Heute können damit jederzeit beliebig viele Porsche Taycan oder Macan umweltfreundlich und effizient geladen werden.

Sowohl auf dem Nord- als auch auf dem Südgelände befinden sich Schnelllade-Einrichtungen, in denen jeweils bis zu zehn E-Fahrzeuge gleichzeitig geladen werden können.

Zukunftsvisionen für den Sommer

Auch für die Nutzung des Geländes im Sommer gibt es bereits erste Visionen. Die Wälder und Sümpfe bieten dann eine landschaftlich und auch ökologisch spannende Szenerie für eine Vielzahl von Freizeitaktivitäten. Überhaupt hat sich die Region am Polarkreis zu einer gefragten touristischen Destination entwickelt, sagt Jukka Honkavuori, Co-Managing Director, Porsche Rennfahrer, Drift-Experte und vor Ort für die Operations des Porsche Arctic Centers verantwortlich: „Bis zu 65 Flüge aus ganz Europa landen in der Wintersaison täglich auf den Airports von Kittilä und Rovaniemi. Unsere Gäste kommen aus über 60 Ländern zu uns und schätzen die gute Anbindung über den Flughafen Helsinki mit der ganzen Welt. Damit ist das Porsche Arctic Center auch wirtschaftlich eine wichtige Größe für die Region. Neben den Instrukteuren von Porsche, den Mechanikern, dem Servicepersonal und lokalen Dienstleistern, die während der Drift-Saison für einen reibungslosen Betrieb sorgen, bietet das Arctic Center bis zu 100 Menschen direkt oder indirekt einen attraktiven Arbeitsplatz." Beachtlich, wenn man bedenkt, dass Levi selbst nur 600 Einwohner hat.

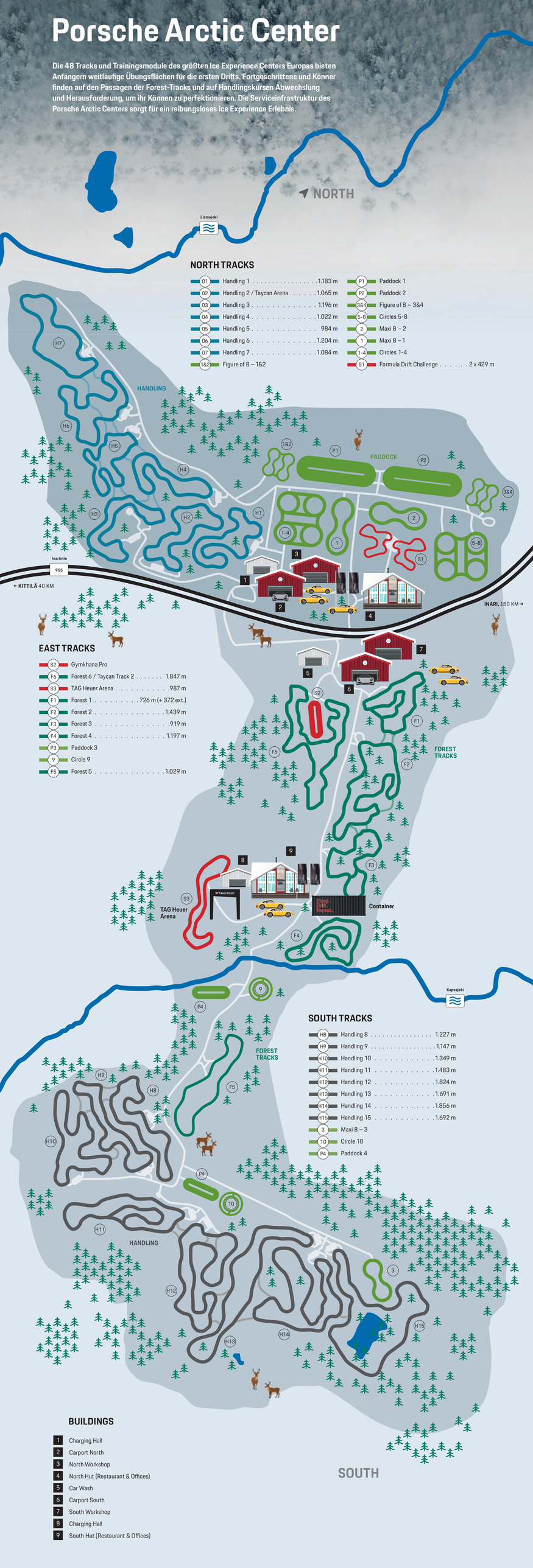
Ein finnisch-deutsches Erfolgsmodell

Damit all das reibungslos funktioniert, bedarf es nicht nur einer perfekten Organisation, die sich nicht erst seit der Übernahme an klaren Porsche Standards orientiert. Für Christian Lehwald und Jukka Honkavuori kommt ein weiteres Element dazu: „Finnen und Deutsche haben in ihrer Mentalität etwas, was uns sehr verbindet: Wir sind beide vielleicht nicht gerade die Nationen, die für ihre spontane, überbordende Offenheit bekannt sind. Dafür scheinen wir uns ideal zu ergänzen, wenn es darum geht, mit Gründlichkeit und Akribie das Optimum anzustreben. Hier im Porsche Arctic Center entsteht daraus eine perfekte Symbiose. Und das spüren auch die Gäste, die Jahr für Jahr wieder zu uns kommen."

Nach dem Drift ist vor dem Drift. Aber dazwischen bleibt genügend Zeit, um sich in einer der beiden Hütten auf dem Nord- und dem Südgelände frische Energie zu holen.

Porsche Arctic Center

Die 48 Tracks und Trainingsmodule des größten Ice Experience Centers Europas bieten Anfängern weitläufige Übungsflächen für die ersten Drifts. Fortgeschrittene und Könner finden auf den Passagen der Forest-Tracks und auf Handlingskursen Abwechslung und Herausforderung, um ihr Können zu perfektionieren. Die Serviceinfrastruktur des Porsche Arctic Centers sorgt für ein reibungsloses Ice Experience Erlebnis.



NORTH TRACKS

01	Handling 1 . . . . . 1.183 m	P1	Paddock 1
02	Handling 2 / Taycan Arena. . . . . 1.065 m	P2	Paddock 2
03	Handling 3 . . . . . 1.196 m	3&4	Figure of 8 – 3&4
04	Handling 4 . . . . . 1.022 m	5-8	Circles 5-8
05	Handling 5 . . . . . 984 m	2	Maxi 8 – 2
06	Handling 6 . . . . . 1.204 m	1	Maxi 8 – 1
07	Handling 7 . . . . . 1.084 m	1-4	Circles 1-4
1&2	Figure of 8 – 1&2	S1	Formula Drift Challenge . . . . . 2 x 429 m

EAST TRACKS

S2	Gymkhana Pro	
F6	Forest 6 / Taycan Track 2	1.847 m
S3	TAG Heuer Arena	987 m
F1	Forest 1	726 m (+ 372 ext.)
F2	Forest 2	1.439 m
F3	Forest 3	919 m
F4	Forest 4	1.197 m
P3	Paddock 3	
9	Circle 9	
F5	Forest 5	1.029 m

SOUTH TRACKS

H8	Handling 8	1.227 m
H9	Handling 9	1.147 m
H10	Handling 10	1.349 m
H11	Handling 11	1.483 m
H12	Handling 12	1.824 m
H13	Handling 13	1.691 m
H14	Handling 14	1.856 m
H15	Handling 15	1.692 m
3	Maxi 8 – 3	
10	Circle 10	
P4	Paddock 4	

BUILDINGS

1. Charging Hall
2. Carport North
3. North Workshop
4. North Hut (Restaurant & Offices)
5. Car Wash
6. Carport South
7. South Workshop
8. Charging Hall
9. South Hut (Restaurant & Offices)

Raus aus der Komfortzone – rein in den Drift

Tanzen lernen? Klar, nur deshalb sind die Teilnehmerinnen ins verschneite Lappland gereist. Genau das können sie nach ein paar Tagen. Mit einem Porsche. Auf Eis. Wir haben sie dabei begleitet, wie sie über sich hinausgewachsen sind.

Text: **Bianca Leppert** Fotos: **Klaus Schwaiger**

„She's a lady, whoa, whoa, whoa, she's a lady" schallt die markante Stimme von Tom Jones aus den Lautsprechern. Eingehüllt in warme Daunenjacken, wippt eine Gruppe von Frauen strahlend im Schnee zum Takt der Musik. Einige filmen mit ihren Smartphones, wie sich Zentimeter für Zentimeter das Rolltor des Hangars nach oben bewegt. Ein Porsche 911 Turbo S grüßt von links, ein 911 Carrera GTS von rechts.

Susann, eine Frau mit langem, dunkelbraunem Zopf, läuft zielstrebig auf den Elfer mit der Startnummer 25 zu. Gemeinsam mit ihren Freundinnen hat sie sich für das Ladies Special im finnischen Levi, 135 Kilometer nördlich des Polarkreises, angemeldet. Sie lernen hier, wie sie einen Porsche auf Eis am Limit bewegen. Und dabei viel über sich selbst.

Als Co-Geschäftsführerin einer Designlampenmarke wirkt Susann selbstbewusst. Hinterm Lenkrad war das nicht immer so. „Ich fahre Motorrad und bin eigentlich nicht ängstlich. Aber wenn mein Mann gedriftet ist, habe ich als Beifahrerin geschrien. Er hat immer gelacht. Das passiert jetzt nicht mehr", sagt sie und lacht selbst. Nach einem ausführlichen Drivers Briefing haben sie und die anderen Teilnehmerinnen – aufgeteilt in zwei Gruppen – bereits einen Tag lang im Schnee trainiert. Ihre Erkenntnis nach ein bisschen Lampenfieber zu Beginn: Die Nervosität war überflüssig! „Ein Training nur für Frauen hat mich überzeugt, weil man nicht im Wettbewerb mit den Männern steht", sagt Susann. Viele der Ladys denken genauso und sind deshalb bei der Premiere des Trainings dabei. Die Idee dahinter: Frauen einen Raum zu schaffen, in dem sie mutig an ihre Grenzen gehen können, sich gemeinsam stärken und sich dabei wohlfühlen – mit der Expertise der erfahrenen Instrukteurinnen und Instrukteure.

An diesem strahlenden Morgen startet die Gruppe im Slalom-Parcours. Die Schneekristalle glitzern im Sonnenlicht, die Weite des Schneefelds scheint endlos. Die Kulisse wirkt wie ein Postkartenmotiv aus der Arktis.

911 Turbo S

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,3–12,0 l/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 278–271 g/km
CO_2-Klasse: G
Stand: 02/2025

911 Carrera GTS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,0–10,5 l/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 251–239 g/km
CO_2-Klasse: G
Stand: 02/2025

Wenn sich die Glücksgefühle ihren Weg bahnen.

Freiheit ohne Grenzen – hier lässt sich viel ausprobieren.

Plötzlich spritzt eine Schneefontäne in die Höhe. Jasmijn hat den roten Porsche 911 Carrera GTS im Zickzack um die Pylonen geschwungen, ehe sie leicht die Schneemauer am Rand touchiert. Der Vorteil: Auf Schnee lässt sich das Limit bei niedrigen Geschwindigkeiten austesten, ohne viel zu riskieren.

„Das war ein Teil der Show", sagt die 24-Jährige mit dem blonden Pixie-Cut und grinst frech. Die anderen Teilnehmerinnen lachen mit ihr. Jede fährt in ihrem eigenen Tempo – und das wird von allen respektiert. Jasmijn überrascht allerdings. Die PR-Expertin eines Sterne-Restaurants fährt zu Hause in Amsterdam nur Fahrrad und besitzt nicht mal ein Auto. Als ehemalige Eisschnelllläuferin hat sie aber ein Gefühl dafür, wie sie Kurven fahren muss. Ebenfalls wichtig: „Du darfst nicht anfangen zu denken, sondern musst einfach machen – auch wenn es sich als Fehler herausstellt", sagt sie.

Das kann Instrukteurin Laura nur bestätigen. Sie gibt den Teilnehmerinnen gemeinsam mit ihrem Kollegen zwei Tage lang alle Tricks auf den verschiedenen Übungsparcours weiter. Wie etwa den berühmten Rallye-Flick, eine von Rallye-Profis angewendete Technik für enge 180-Grad-Kehren. Oder wie man sekundenlang quer um die Kurve driftet. Eine Disziplin, die die Teilnehmerinnen besonders lieben. Man merkt ihnen an, wie sie mit jedem Mal mehr loslassen. Eins mit dem Fahrzeug werden. Sich ausprobieren. Und über sich selbst lachen können.

Vieles ist ohnehin nur Übungssache. „Männer muss man einbremsen. Frauen wollen hingegen etwas lernen. Das baut sich eher über die zwei Tage auf“, schildert Laura ihre Erfahrungen.

Auf dem Handling-Parcours 2 angekommen, einer Art Minirennstrecke, die wie eine verschneite Waldetappe der Rallye Finnland wirkt, fährt Laura eine Runde voraus. Scheinbar spielerisch dreht sie auf dem spiegelglatten Eis mit einer Hand am Lenkrad und hält in der anderen das Funkgerät: „Ihr könnt alles im zweiten Gang fahren“, gibt sie mit ruhiger Stimme durch. Diese Botschaft hören nicht nur Susann und Jasmijn aus dem Lautsprecher ihres Funkgeräts, sondern auch Marinela.

Die Modemanagerin gehört zu den Ruhigeren in der Gruppe und macht zwischendurch auch mal eine Pause. Schließlich muss sie hier niemandem etwas beweisen.

Sie hat ein Fahrzeug nur für sich. „Das war eine wichtige Erfahrung, weil ich gemerkt habe: Ich kann das auch ohne jemand neben mir“, sagt sie. „Am Anfang waren wir alle ängstlich. Aber du lernst hier, jede Situation zu meistern. Du musst nur an dich glauben.“ Eine Erfahrung, die sie aus dem Schnee mit in den Alltag nimmt.

Wie so viele Erinnerungen von diesem Abenteuer in Lappland. Seien es die Gespräche beim Essen, wo mit lebhaften Gesten erklärt wird, wie man das ausbrechende Heck gerade noch so abgefangen hat. Oder die klare Luft der finnischen Wälder bei der Huskytour. Oder das Abendessen in dem faszinierenden und kunstvoll nur aus Schnee gebauten Snow Village.

Das Adrenalin im Drift über den Schnee kickt.

Gemütlich zusammen-sitzen und die Eindrücke genießen.

Auf dem Weg zurück zum Treffpunkt an der Hütte auf dem Trainingsgelände ist schon von Weitem wieder laute Musik aus den Lautsprechern zu hören. „Girls just wannaaaaaaaa have fun", trällert Cyndi Lauper und steckt damit an. Wenige Sekunden später steigen alle aus ihren Fahrzeugen aus und tanzen gemeinsam auf der Terrasse. Der Titel könnte passender nicht sein. Als Susann ihre Abschlussurkunde entgegennimmt, spricht sie vielen aus dem Herzen: „Du musst hier definitiv aus deiner Komfortzone herauskommen. Aber ich hätte nie gedacht, dabei auch noch so viˆel Spaß zu haben." Das Programm hat übrigens so großen Zuspruch gefunden, dass es Anfang 2025 zum zweiten Mal stattfand – unter dem Namen „Ladies Edition".

PORSCHE ICE EXPERIENCE
FINLAND

DAUER 5 Tage

ICE PERFORMANCE LADIES EDITION SPASS AUF DER STRECKE. UND DANEBEN.

Nach ihrer erfolgreichen Debütsaison befindet sich die Ladies Edition (die Sie vielleicht unter ihrem früheren Namen Ladies Special kennen) in optimierter Form bereits im zweiten Jahr. Freuen Sie sich auf ein Erlebnis der Extraklasse, denn unter Anleitung erfahrener Porsche Instrukteure erlernen Sie die Grundlagen der Fahrzeugbeherrschung auf fordernden Schnee- und Eispisten. Inmitten der prachtvollen Winterlandschaft sorgt ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm auch jenseits der Fahraction für unvergessliche Erlebnisse.

HIGHLIGHTS

- ☐ Erkennen und Umsetzen der Ideallinie
- ☐ 4 Übernachtungen mit Frühstück im „Hotel Levi Panorama"
- ☐ 3 Mittagessen, 4 Abendessen mit regionaler und internationaler Spitzenkulinarik
- ☐ Huskytour
- ☐ Schneemobiltour

Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zur Experience.
porsche.click/LadiesEdition

Inspiration | International 3

074
UNTER STROM

Marseille präsentierte sich während des neunten Porsche SCOPES Festivals als Epizentrum avantgardistischer Innovation. Pulsierend vor elektrischer Energie und sprühend vor kreativen Visionen.

084
SIM RACE REAL

Wer Jeff Giassi als Instrukteur ergattert, lernt von einem Sieger aus zwei Welten. Der 27-jährige Brasilianer begann seine Karriere im Simracing und wurde Champion im Porsche Cup Brasil.

090
SPEED FÜR DIE SEELE

Nach einer persönlich schweren Zeit fand die erfolgreiche Businessfrau Sharon auf der Rennstrecke ihre Leichtigkeit zurück. Und lernte bei der Porsche Ice Experience die Magie des Driftens kennen.

096
ERLEBNISSE, DIE UNTER DIE HAUT GEHEN

Porsche Vorstandsmitglied Matthias Becker erläutert im Gespräch, warum hochwertige Markenerlebnisse für Porsche so wichtig sind. Und welche Bedeutung die Porsche Experiences dabei haben.

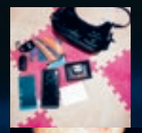
100
EASYGOING

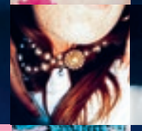
Eine gute Zeit miteinander verbringen. Freunde finden. Porsche fahren und Porsche reden. Darin liegt die Glücksdynamik der freien Porsche Car Communities. Einzige Bedingung: ein entspannter Mindset.

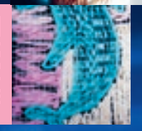
UNTER STROM

Marseille, die Stadt an der Schnittstelle von Geschichte und Moderne, Eleganz und Rebellion, präsentierte sich während des neunten Porsche SCOPES Festivals als Epizentrum avantgardistischer Innovation. Pulsierend vor elektrischer Energie und sprühend vor kreativen Visionen.

Text: **Elisa Weber** Fotos: **Sebastian Berthold, Niklas Nyman, Holger Talinski**







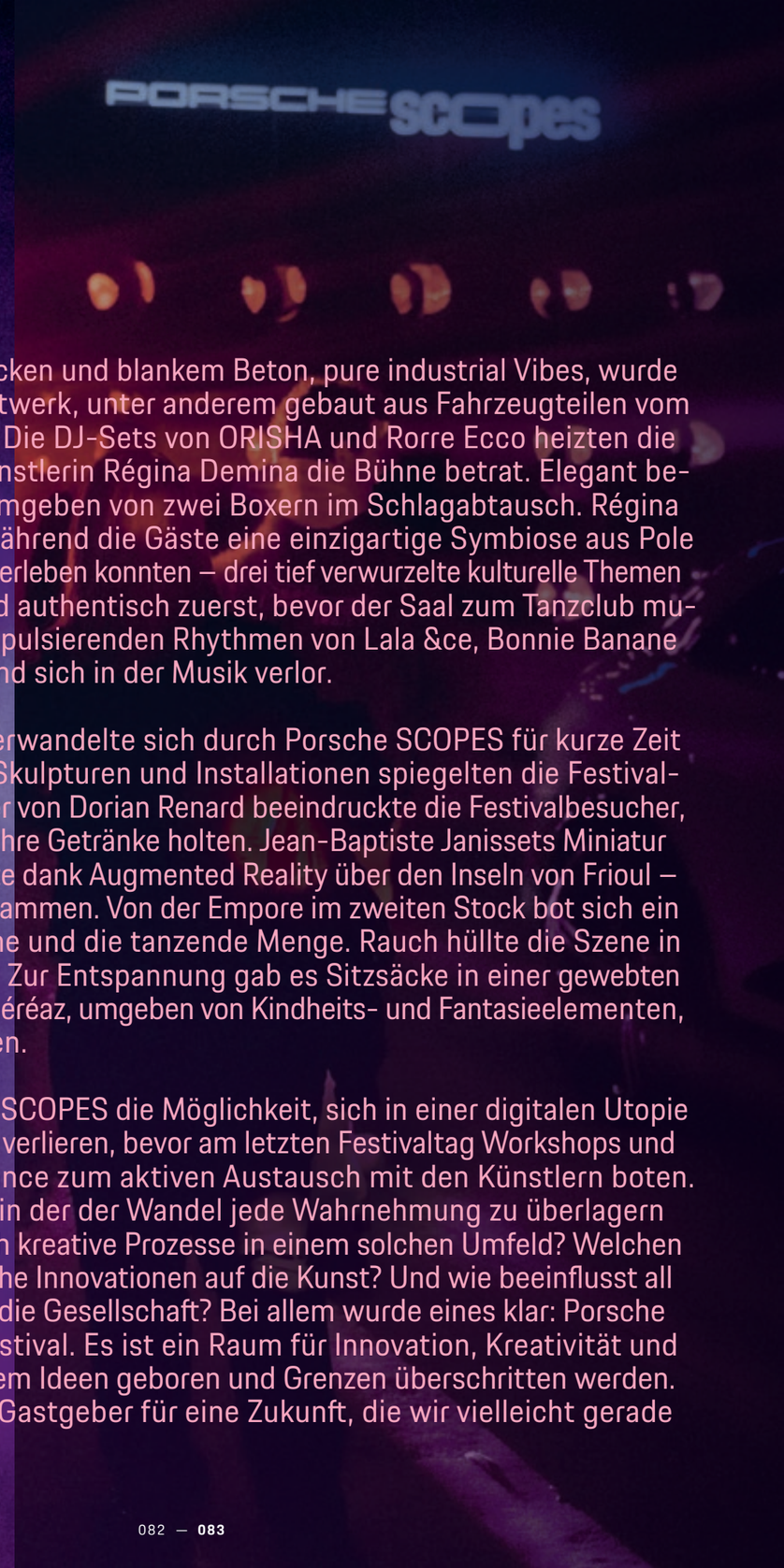
Berlin, Warschau, Tokio – seit 2018 sorgt das Porsche SCOPES Festival in globalen Metropolen für Furore. Nun war Marseille an der Reihe – und die Erwartungen wurden weit übertroffen. Enge Gassen, mit Graffiti verzierte Wände und der Klang von Hip-Hop-Beats aus offenen Fenstern. In Marseille herrscht ein urbaner Geist, geprägt von Rebellion gegen das Gewöhnliche. Bei allem hier liegt eine Mischung aus Mittelmeerleichtigkeit und einem Hauch Anarchie in der Luft.

Das Porsche SCOPES Festival verwandelte drei Tage lang das Atelier Jeanne Barret, einen Kulturverein im 15. Arrondissement, in einen Schmelztiegel von Kunst, Musik, Technik und Gesellschaft. Rund 40 Künstler, viele davon aus Marseille oder mit Bezug zur Stadt, trafen hier aufeinander. Kunstinstallationen, DJ-Sets, Live-Performances und Workshops waren Teil des Programms. Es ging nicht um Status, sondern um den Moment, die Verbindung, die Inspiration.

Schon am ersten Abend war die Schlange vor der Location lang, das große doppeltürige Tor stand weit offen. Dabei war es noch hell, ideal, um anzukommen und alles zu erkunden. Im Außenbereich warteten Foodstände, Loungemöbel und angeregte Gespräche. Der dumpfe Beat der Musik drang nach draußen, untermalte die Atmosphäre. Elektronische Beats erfüllten den ersten Raum. Eine Installation mit dem neuen Porsche Macan im Zentrum von Stefan Damnigs Lichtkunstwerk „DATAPASS_01“ zog die Besucher sofort in den Bann. Laser, Spiegel und digitale Elemente verwandelten das Fahrzeug in ein futuristisches Kunstwerk. Damnig, auch bekannt als PRSMC, hatte bereits beim ersten Festival in Berlin sowie auch in Stockholm für Porsche SCOPES als Lichtdesigner gearbeitet.

Bei seiner Lichtinstallation rund um den Macan ließ Damnig Mensch und Maschine auf einer neuen Ebene miteinander kommunizieren. Spiegelwände mit kreisrunden Aussparungen, die sich exakt gegenüberstanden, erzeugten Lichtkegel und schufen einen nahezu endlosen Raum durch Reflexionen. Überwachungskameras filmten die Gäste und projizierten ihr Livebild im Wärmekamera-Look auf die LED-Wände. Der Raum wirkte wie eine utopische digitale Maschine, die die Besucher aufsog, zu einem integrierten Teil der Installation machte und sie zugleich die visuellen Effekte und Perspektiven erkunden ließ.

Damnig beschrieb seine Installation als „eine sehr techy immersive Erfahrung“, die durch die Synchronität von Sound und Visuals beeindruckte. Und nicht zuletzt setzte diese Symbiose aus Licht, Spiegelungen und digitalen Effekten den Macan in einer futuristischen Umgebung perfekt in Szene.



Im Hauptsaal mit hohen Decken und blankem Beton, pure industrial Vibes, wurde die Bühne selbst zum Kunstwerk, unter anderem gebaut aus Fahrzeugteilen vom Kollektiv Southway Studio. Die DJ-Sets von ORISHA und Rorre Ecco heizten die Stimmung an, bevor die Künstlerin Régina Demina die Bühne betrat. Elegant bewegte sie sich zur Musik, umgeben von zwei Boxern im Schlagabtausch. Régina Demina sang und tanzte, während die Gäste eine einzigartige Symbiose aus Pole Dance, Boxen und Autokultur erleben konnten – drei tief verwurzelte kulturelle Themen der Stadt Marseille. Roh und authentisch zuerst, bevor der Saal zum Tanzclub mutierte, in dem die Menge zu pulsierenden Rhythmen von Lala &ce, Bonnie Banane und Coucou Chloe feierte und sich in der Musik verlor.

Das Atelier Jeanne Barret verwandelte sich durch Porsche SCOPES für kurze Zeit in ein Labyrinth der Kunst. Skulpturen und Installationen spiegelten die Festival-Vibes wider. Ein Kronleuchter von Dorian Renard beeindruckte die Festivalbesucher, die sich an der Bar darunter ihre Getränke holten. Jean-Baptiste Janissets Miniatur Porsche Carrera 4S schwebte dank Augmented Reality über den Inseln von Frioul – Realität und Fiktion verschwammen. Von der Empore im zweiten Stock bot sich ein perfekter Blick auf die Bühne und die tanzende Menge. Rauch hüllte die Szene in einen mysteriösen Schleier. Zur Entspannung gab es Sitzsäcke in einer gewebten Installation von Delphine Dénéréaz, umgeben von Kindheits- und Fantasieelementen, die zum Träumen inspirierten.

Zwei Tage lang bot Porsche SCOPES die Möglichkeit, sich in einer digitalen Utopie aus Kunst und Innovation zu verlieren, bevor am letzten Festivaltag Workshops und Diskussionsrunden die Chance zum aktiven Austausch mit den Künstlern boten. Was inspiriert in einer Zeit, in der der Wandel jede Wahrnehmung zu überlagern scheint? Wie entwickeln sich kreative Prozesse in einem solchen Umfeld? Welchen Einfluss haben technologische Innovationen auf die Kunst? Und wie beeinflusst all das kreative Biografien und die Gesellschaft? Bei allem wurde eines klar: Porsche SCOPES ist mehr als ein Festival. Es ist ein Raum für Innovation, Kreativität und Gemeinschaft, ein Ort, an dem Ideen geboren und Grenzen überschritten werden. Marseille war der perfekte Gastgeber für eine Zukunft, die wir vielleicht gerade erst zu erahnen beginnen.

SIM RACE REAL

30.726
RUNDEN FUHR JEFF GIASSI BIS EINSCHLIESSLICH 2023 IN SEINER PORSCHE ESPORTS KARRIERE.

Wer Jeff Giassi als Instrukteur oder Coach ergattert, lernt von einem Sieger aus zwei Welten. Der heute 27-jährige Brasilianer begann seine Karriere im Simracing und wurde Champion im realen Porsche Cup Brasil.

Text: **Heike Hientzsch** Fotos: **Porsche AG**

6.904
PORSCHE ESPORTS RUNDEN BESTRITT GIASSI ALLEIN IM JAHR 2020.

253
KM/H TOPSPEED ERREICHTE GIASSI 2021 BEI DER NEUERLICHEN POLEPOSITION ZUM FINALE IN INTERLAGOS.

1:38,774
MINUTEN DAUERTE GIASSIS FAHRT ZUR POLEPOSITION 2020 BEIM DEBÜT IM REALEN PORSCHE CUP BRASIL IN INTERLAGOS. VORSPRUNG: 0,277 SEKUNDEN.

Porsche erfüllt Träume. Die Geschichte von Jeff Giassi füllt den Slogan beispielhaft mit Leben. Giassi wuchs in Florianópolis auf, der Hauptstadt des brasilianischen Bundesstaats Santa Catarina in der Südregion des riesigen Landes. Sein Vater arbeitete als Airline-Pilot, die Mutter für die familieneigene Supermarktkette. Als Vierjähriger zog Giassi erste Kreise im Gokart. Bald wollte er mehr. Als die Unterstützung für eine Rennkarriere ausblieb, erkannte er im Simracing seine Chance. „2011 war diese Welt noch simpel“, erinnert er sich an seine Anfänge als 14-Jähriger. „Man kaufte Lenkrad und Pedalerie, lud Rennstrecken auf den Rechner und traf sich online mit ein paar Leuten.“ Heute sitzen Top-Simracer in Hightechsimulatoren. Das Wort „realitätsnah“ wirkt untertrieben für den Spitzensport in dieser Disziplin.

Giassi trainierte ehrgeizig, nahm Meisterschaften ins Visier. 2019 debütierte er im Porsche Esports Carrera Cup Brasil – und gewann die nationale Serie auf Anhieb. Dann ein Anruf von Porsche Brasilien. „Ich wurde gefragt, ob ich als Repräsentant im internationalen Porsche TAG Heuer Esports Supercup antreten möchte und was ich dafür verlangen würde.“ Seine Antwort war keck: Statt eines Salärs wünschte er sich Testfahrten mit einem echten Porsche 911 GT3 Cup. Er bekam weit mehr als erhofft – fünf Testtage plus einen Renneinsatz im Finale der Endurance-Liga des Porsche Cup Brasil 2020.

Die Testtage verliefen vielversprechend und so begann jenes Saisonfinale auf der Rennstrecke von Interlagos in São Paulo mit einem Paukenschlag: Poleposition für den Simracer. Über die 500-Kilometer-Distanz teilte er sich das Cockpit mit Porsche Junior Enzo Elias und Dimas Pimenta. Lange kämpfte das Trio an der Spitze, bis eine Durchfahrtsstrafe Pimentas die Siegpläne durchkreuzte. Trotzdem ein großartiger Erfolg und Beleg dafür, wie gut Giassi vorbereitet war. „Reifenmanagement, Fahrzeugabstimmung und Handling sind im Simracing super abgebildet.

117
RUNDEN BEDEUTET EIN 500-KILOMETER-RENNEN IN INTERLAGOS.

Meine physische Fitness hatte ich trainiert. Die einzige Überraschung war die Nackenbelastung durch die Fliehkräfte in lang gezogenen Kurven."

Seine Karriere verlief jetzt parallel in zwei Welten: In der virtuellen gelang ihm 2020 und 2021 die Titelverteidigung im nationalen Porsche Esports Carrera Cup. Außerdem qualifizierte er sich 2019 für den noch härter umkämpften internationalen Porsche TAG Heuer Esports Supercup. Im Nachhinein sogar als Schnellster, weil der ursprünglich Beste disqualifiziert wurde. In der realen Welt kam es noch besser: Zusammen mit Enzo Elias gewann er 2021 nicht nur die Rookie-Wertung im drei Läufe umfassenden Porsche Cup Brasil Endurance, sondern holte gleich den Meistertitel. „Der beste Moment meines Lebens! Bis heute kann ich es nicht fassen, dass wir so viele erfahrenere Piloten besiegt haben."

Die Saison 2022 brachte zwar nur Platz vier im Gesamtklassement der Langstreckenserie, dafür aber eine neue berufliche Perspektive. Jeff Giassi ist nun zertifizierter Porsche Instrukteur und Coach. Dazu braucht es mehr als Fahrzeugbeherrschung und Speed. Unter anderem fundiertes Technikwissen und die Fähigkeit, komplexe Zusammenhänge zu vermitteln. Giassi ist ein Ass in seinem neuen

109
REISETAGE ALS PORSCHE INSTRUKTEUR UND COACH STANDEN 2024 IN GIASSIS KALENDER.

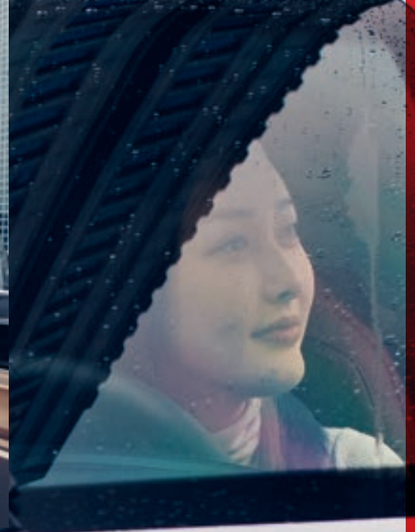
Vollzeitjob und entsprechend begehrt. Er trainiert Klientel auf allen Levels. Vom Einsteiger bis zum Meisterschaftsführenden des (realen) Porsche Cup Brasil. Seine Simracing-Expertise spielt dabei eine wichtige Rolle. „Ich coache viel am Simulator. Dort können wir ohne Limit fahren und immer wieder alle Details analysieren. Mit gründlicher Vorbereitung ist man der Konkurrenz beim Rennstart weit voraus."

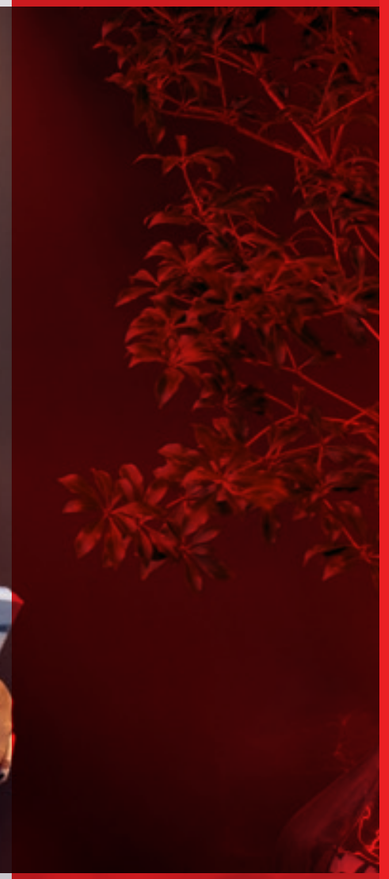
Nach einem Jahr budgetbedingter Auszeit vom realen Rennsport kehrte er 2024 zurück in den Porsche Cup Brasil. „Porsche bedeutet mir alles", sagt er bestimmt. „Ich mache tatsächlich das, wovon ich vor dem Bildschirm im Kinderzimmer geträumt habe – ich reise um die Welt, um fantastische Sportwagen zu fahren, und habe Titel im virtuellen wie im realen Sport gewonnen." Und wovon träumt er jetzt? „Einmal für Porsche in einem großen Langstreckenrennen antreten – vielleicht sogar bei den 24 Stunden auf dem Nürburgring." Spoiler: Die Permit Nordschleife hat er sicherheitshalber schon in der Tasche. „Man muss Träumen Chancen geben."

Text: **Elisa Weber** Fotos: **Moritz Attenberger**

SPEED FÜR DIE SEELE

Sharon ist nicht nur erfolgreiche Businessfrau, sondern auch passionierte Rennenthusiastin. Nach einer persönlich schweren Zeit fand sie auf der Rennstrecke ihre Leichtigkeit zurück. Und lernte bei der Porsche Ice Experience die Magie des Driftens kennen. Ihre beeindruckende Reise zeigt, wie Leidenschaft und Geschwindigkeit innere Balance wiederherstellen können.

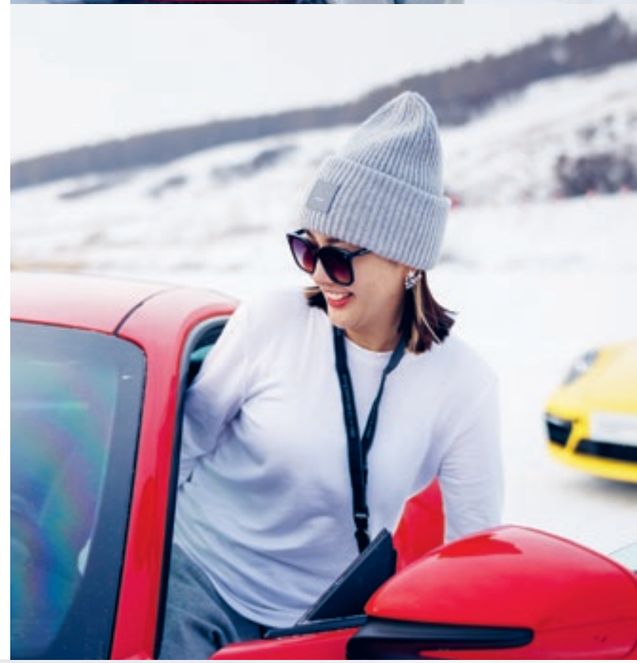


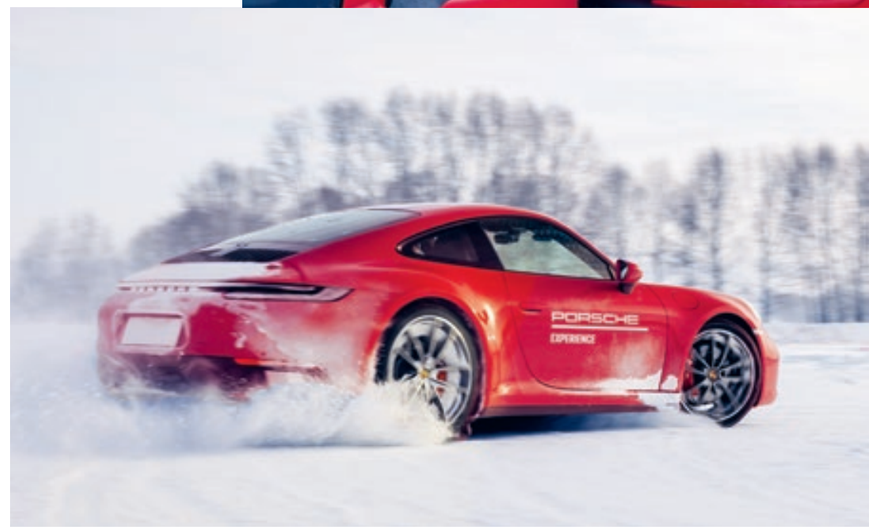


Betritt Sharon einen Raum, zieht sie die Blicke auf sich – ihr Lachen ist ansteckend. Sharon strahlt Energie und Entschlossenheit aus. Wer sie kennenlernt, wird sofort von ihrer guten Laune angesteckt und ist beeindruckt von dem Stil, den sie verkörpert. Wir treffen Sharon in ihrer großzügigen Wohnung in einem modernen Apartmentgebäude in Peking. Die Räume sind durch fast bodentiefe Fenster lichtdurchflutet und mit minimalistischer Eleganz eingerichtet. Schon beim Eintreten fällt das Klavier ins Auge, auf dem zwei Porsche Modellfahrzeuge platziert sind. Die perfekte Verbindung aus Sharons Liebe zur Musik und ihrer Leidenschaft für sportliches Fahren. Sharon ist verheiratet, zweifache Mutter und erfolgreiche Businessfrau im Investmentbereich, doch ihre wahre Leidenschaft gilt der Geschwindigkeit. Die Rennstrecke ist ihr Refugium, ihre Therapie.

Nach der Geburt ihres ersten Kindes kämpfte sie mit einer postpartalen Depression, erzählt sie uns. Der graue Schleier dieser Phase schien undurchdringlich – bis sie eines Tages auf die Porsche Track Experience aufmerksam wurde. „Die Rennstrecke hat mich da rausgeholt“, erzählt die 33-Jährige. „Das Adrenalin, die Geschwindigkeit, die absolute Konzentration – es hat mir geholfen, aus meinem Tief herauszukommen.“ Seitdem hat sie mehrfach an Porsche Track Experiences in China teilgenommen und sogar eine Rennlizenz erworben. Sie liebt das Adrenalin und Dinge auszuprobieren, die auf den ersten Blick riskant wirken, wie etwa auch das Fallschirmspringen. Porsche Track Experiences sind für sie deshalb mehr als nur Events – sie sind ein Schlüssel zu ihrem inneren Gleichgewicht, findet sie: „Beim Fahren vergesse ich alles andere. Geschwindigkeit ist eine Art Meditation für mich. Es ist egal, welche Rollen du im Alltag erfüllen musst – die der Mutter, der Ehefrau oder die der Angestellten: Beim Fahren gibt es keine Geschlechter – alle sind gleich. Auf der Rennstrecke spielt das alles keine Rolle mehr. Du bist eins mit der Maschine, jede Bewegung sitzt, jeder Gedanke verschwindet.“ Die Erfahrung und die Gemeinschaft mit anderen Porsche Enthusiasten haben sie gestärkt und inspiriert.

Kürzlich erfüllte sich Sharon einen besonderen Traum: die Teilnahme an der Porsche Ice Experience in Yakeshi. „Ich habe zwei Jahre darauf hingefiebert, endlich war es so weit“, sagt sie mit leuchtenden Augen. Zuerst konnte die Porsche Ice Experience wegen der Coronapandemie nicht stattfinden. Im Jahr darauf war Sharon mit ihrem zweiten Kind schwanger. „Jetzt konnte ich aber endlich teilnehmen.“ Der Moment, als sie das erste Mal mit dem Porsche auf das schier endlos wirkende Eis- und Schneefeld Yakeshis fuhr, war magisch. „Es war eine völlig neue Herausforderung. Die Kombination aus Eis, Schnee und Geschwindigkeit fordert dich physisch und mental.“ Im Snow-Force-Programm lernte sie auf der gefrorenen Fahrbahn die Kunst des Drifts und die Beherrschung des Fahrzeugs unter extremen Bedingungen. Das Gefühl, wenn der Porsche ganz leicht auf dem Eis tanzt und jeder Steuerimpuls exakt umgesetzt werden muss, ist für Sharon unbeschreiblich.





„Die Instrukteure in Yakeshi waren herausragend“, erzählt sie. Viele kannte sie bereits von der Rennstrecke. Nach der Theorie kam die Praxis. „Schon nach kurzer Zeit fühlte ich mich bereit für den 911 Carrera 4S auf der Eisbahn. Die Kontrolle und die Präzision, die man dort lernen muss, sind unglaublich.“ Sharon triumphierte, als sie die ersten erfolgreichen Drifts hinter sich gebracht hatte. Am Ende schaffte sie sogar den längsten Drift und landete im Ranking aller Teilnehmerinnen ganz oben, inklusive Auszeichnung, die sie stolz neben die zwei Porsche Modelle auf ihrem Klavier platziert hat. „Die Beschleunigung auf Eis? Ein unvergleichliches Gefühl. Das Zusammenspiel aus Kraft, Technologie und Eleganz – dafür steht Porsche und dafür brenne ich.“

Die Tagesstruktur in Yakeshi bot eine perfekte Balance zwischen Adrenalin und Gemeinschaftsgefühl. Tagsüber intensive Fahrstunden, Feedback und wieder Fahrstunden. Abends gemütliches Beisammensein und Entspannung. „Es ist schön, mit Gleichgesinnten über die Erlebnisse des Tages zu sprechen, sich auszutauschen und zu lernen“, betont sie. Zurück in Peking, reflektiert Sharon über ihre Erlebnisse. „Die Porsche Ice Experience hat mir nicht nur gezeigt, wie ich meine Fahrtechnik verbessern kann und dadurch auch insgesamt eine bessere Fahrerin werde, sondern hat mir auch mentale Stärke gegeben.“

Aber wie kam ihre Leidenschaft für Autos überhaupt zustande? Während ihrer Studienzeit in Michigan, dem Herz der nordamerikanischen Automobilindustrie, wurde das Thema in ihrem Leben immer präsenter. „Doch aus irgendeinem Grund haben mir amerikanische Modelle nicht gefallen. Ziemlich schnell habe ich realisiert, dass mein erstes Auto ein deutsches Auto sein sollte“, erzählt sie. Also kaufte sie sich einen Audi Q5, auch ihre Eltern fuhren jeweils Audi. Viele Jahre später, nachdem sie in China beruflich Fuß gefasst hat, machte sie ihre ersten Probefahrten in Porsche Modellen. Für Sharon stellt Porsche nicht nur einen Lifestyle dar, sondern eine Philosophie. „Porsche steht für Präzision, Leidenschaft und Exzellenz.“ Aktuell besitzt und fährt sie einen Porsche Taycan.

Sharon setzt sich mit einem Magazin auf die Fensterbank, genießt die Aussicht auf die pulsierende Stadt aus ihrer eleganten Wohnung. Hochwertige Materialien wie Marmor und Edelstahl setzen Akzente. Zwischendrin Kinderspielzeug, wie in jeder jungen Familie. „Meine Liebe zum Fahren und zur Geschwindigkeit hat mir meine Balance zurückgegeben. Es hat mich stärker gemacht.“ Ihr Sehnsuchtsort? Die nächste Rennstrecke, die nächste Herausforderung.

911 Carrera 4S (Modelljahr 2024)

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,1–10,2 l/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 253–231 g/km
CO_2-Klasse: G
Stand: 02/2024

Erlebnisse, die unter die Haut gehen

Text: **Berthold Dörrich** Fotos: **Porsche AG**

Matthias Becker ist seit 2015 für die Porsche AG im Einsatz. Als Leiter der Region Übersee- und Wachstumsmärkte hat er Vertriebsregionen wie Südostasien, Australien, den Mittleren Osten, Afrika sowie Mittel- und Südamerika mit mehr als 70 Märkten zu einer zentralen Säule des Porsche Vertriebsnetzes entwickelt. Zuvor war Becker in mehreren Führungspositionen im Volkswagen Konzern tätig. So bewies er sich für Audi in diversen leitenden Vertriebsfunktionen in Europa und China, bei der Konzerntochter Škoda und im Volkswagen Marketing Deutschland.

Porsche steht seit mehr als 75 Jahren für emotionale Erlebnisse mit Sportwagen. Matthias Becker, Mitglied des Vorstands, Vertrieb und Marketing, erläutert im Gespräch, warum hochwertige Markenerlebnisse für Porsche so wichtig sind. Und welche Bedeutung die Porsche Experiences dabei haben.

Herr Becker, früher galt Luxus vor allem als Besitz teurer, exklusiver Güter. Dieses Verständnis verändert sich zunehmend. Wie sehen Sie das?
Ja, absolut! Luxus bedeutet heute mehr, als schöne Dinge zu besitzen. Er zeigt sich in Erlebnissen, die unsere Sinne anregen, uns träumen lassen und glücklich machen – sei es eine besondere Reise, ein gemütlicher Abend mit der Familie oder einfach Zeit zum Durchatmen. Luxus ist das, was uns berührt und uns guttut.

Porsche ist weltweit als erfolgreicher Hersteller hochwertiger Automobile bekannt. Weniger bekannt ist, dass Porsche inzwischen auch Premium-Experiences rund um die Marke und das Automobil anbietet. Welche Bedeutung haben diese Angebote für die Wahrnehmung von Porsche als „Modern Luxury Brand"?
Moderner Luxus zeigt sich in Werten. In Emotionen. In grenzenloser Freiheit. Genau hier setzen unsere Porsche Experiences an. Sie sorgen für Gänsehautmomente und unvergessliche Erlebnisse. Ob auf Reisen, auf der Rennstrecke oder im urbanen Treiben der Weltmetropolen. Diese Erlebnisse verbinden. Nicht selten entstehen dabei Freundschaften fürs Leben.

In ihrer früheren Rolle als Leiter der Region Übersee- und Wachstumsmärkte der Porsche AG haben Sie zahlreiche Märkte mit unterschiedlichen kulturellen Prägungen betreut. Wie haben diese internationalen Erfahrungen Ihr Verständnis von Luxusmarken geprägt?
Durch meinen beruflichen Fokus habe ich eine enge Verbindung zu den unterschiedlichsten Kulturen aufgebaut. Internationale Märkte bieten wertvolle Inspiration – sowohl innerhalb als auch außerhalb der Automobilbranche. Besonders spannend ist, dass sich das Verständnis von Luxus weltweit gewandelt hat und viele Luxusmarken auf ganz unterschiedliche Weise emotionale Erlebnisse schaffen. Genau hier sehe ich großes Potenzial für die Porsche Experience. Luxus ist weit mehr als ein hochwertiges Produkt – er ist ein Lebensgefühl. Es geht darum, unvergessliche Momente zu kreieren, einzigartige Erlebnisse zu bieten und den Menschen etwas zu geben, das über das reine Produkt hinausgeht – und wo gelingt das besser als bei einer Porsche Experience?

Sehen Sie Parallelen oder Erfolgsmuster bei anderen Marken? Gibt es Vorbilder, oder wollen Sie bewusst einen eigenen Weg gehen?
Das Herzstück unserer Porsche Experience ist und bleibt unsere Community. Und die ist einzigartig.

Welche wirtschaftliche Bedeutung hat der Bereich „Experiences" neben dem Verkauf von Automobilen für das Unternehmen Porsche schon heute – und welche Entwicklung sehen Sie für diesen Bereich in den kommenden Jahren?
Der Bereich „Experiences" spielt für Porsche bereits jetzt eine ganz zentrale Rolle. Wir machen die Marke für Kunden und Fans erlebbar. Gerade jüngere Generationen suchen Erlebnisse, die unter die Haut gehen. Deshalb entwickeln wir unser Angebot kontinuierlich weiter.

DIE PORSCHE ERLEBNIS-WELT WIRD IMMER INTERAKTIVER.

In welchen Bereichen der Porsche Experiences sehen Sie das größte Entwicklungspotenzial?
Bei den Porsche Travel Experiences sehen wir weltweit ein großes Potenzial. Die Menschen zieht es wieder in fremde Kulturen und Länder – und genau das zeigt sich auch bei uns. Unsere Community sucht gezielt nach Reisen, bei denen sie den Alltag hinter sich lassen kann. Die den eigenen Horizont erweitern. Deshalb testen wir fortlaufend neue Formate in dem Bereich und bauen unser Angebot aus.

Mit den weltweit bisher neun Porsche Experience Centern (PEC) haben Sie einzigartige Einrichtungen geschaffen, in denen Kunden die Dynamik von Porsche Fahrzeugen und die Faszination der Marke hautnah erfahren können. Die Standorte der PEC reichen von Europa über Nordamerika bis nach Asien und bieten maßgeschneiderte Erlebnisse für unterschiedliche Märkte.

Welche Rolle spielt diese internationale Ausrichtung für das Konzept der Porsche Experience Center?
Unsere Porsche Experience Center sind mehr als nur Rennstrecken. Sie sind Orte, an denen unsere Kunden und Fans die Marke hautnah erleben können. Mit jedem neuen Standort passen wir unser Konzept an die jeweiligen Marktgegebenheiten an und schaffen Erlebnisse, die über das reine Fahrerlebnis hinausgehen. Ob in Europa, Nordamerika oder Asien – jedes PEC bietet unseren Kunden die Möglichkeit, die Faszination Porsche in einem exklusiven Rahmen zu entdecken. Diese internationale Ausrichtung unterstreicht unseren Anspruch, einzigartige Erlebnisse für Porsche Enthusiasten weltweit zu schaffen.

Im Porsche Arctic Center in Levi können Porsche Sportwagen inmitten von Eis und Schnee erlebt werden. Der vollelektrische Taycan hat auf dem Gelände kürzlich einen neuen Drift-Weltrekord für elektrifizierte Fahrzeuge auf Eis aufgestellt. Wie kommt das Angebot in Levi bei den Kunden und Fans an?
Das Driften auf Eis ist ein unglaubliches Gefühl – gerade im vollelektrischen Taycan. Nicht vergleichbar mit dem Driften auf Asphalt. Hinzu kommt die magische Atmosphäre dort oben am Polarkreis. Mit etwas Glück sieht man sogar Nordlichter. Das ist definitiv ein Abenteuer, das auf die Bucketlist gehört.

Welche Bedeutung haben digitale Experiences schon heute für Sie – welche Entwicklung erwarten Sie hier und warum glauben Sie, ist Porsche hier besonders gut aufgestellt?
Die digitale und die physische Welt lassen sich nicht mehr klar voneinander trennen. Es geht um die nahtlose Verzahnung beider Welten. Und das eröffnet uns als Marke ganz neue Möglichkeiten. Wir vernetzen digitale und physische Erlebnisse. In neuen Porsche Studios. In urbanen Pop-up-Stores. Oder auch in Levi. So wird die Erlebniswelt rund um Porsche noch interaktiver. Noch inspirierender. Und unsere Kunden entscheiden, wo sie uns treffen. Wir sind dort, wo sie sind.

Gibt es Pläne für ganz andere, neue Formen der Erlebnisvermittlung bei Porsche? Was könnten Sie sich hier noch vorstellen?
Wir tüfteln ständig an neuen Erlebnissen für unsere Community. Erlebnisse, die die Herzen unserer Kunden und Fans berühren. Dabei denken wir grenzenlos.

Von der Reise mit dem Dachzelt bis zur schnellen Runde auf der Rennstrecke: Moderner Luxus beflügelt unsere Fantasie, lässt uns träumen und bringt uns zum Strahlen.

COMMUNITY

EASY GOING

Eine gute Zeit miteinander verbringen. Freunde finden. Porsche fahren und Porsche reden. Erlebnisse in künftige Erinnerungen verwandeln. Darin liegt die Glücksdynamik der freien Car Communities. Einzige Teilnahmebedingung: ein entspannter Mindset.

Text **Heike Hientzsch** Fotos **Onassis Porsches, Boxengasse, Heizr Club, Petro Surf**

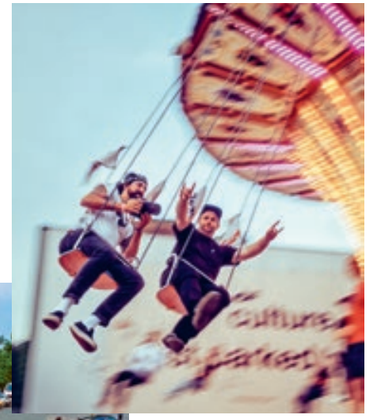
Für den unwahrscheinlichen Fall, dass jemand die Genese dieser Communities vertonen möchte, dann bitte unbedingt mit dem *Tunnel Run* einsteigen. So hieß ein kleines Treffen im Jahr 2015. Lyrische Boxermelodien mit perkussiven Ausbrüchen in den unterirdischen Verkehrsadern des Ruhrpotts. Tom Gädtke hatte einfach Lust auf so ein Klangerlebnis und hat gefragt, wer sonst noch. Immerhin 18 Porsche Enthusiasten trafen sich damals auf einem Parkplatz nahe Gädtkes Heimat Recklinghausen. Wer auf Anhieb versteht, wie viel Spaß dieses leicht rebellische Orchester gehabt haben muss, hat schon eine Idee vom Spirit der freien Communities.

„Ohne die sozialen Medien wäre *Onassis* nicht so schnell gewachsen", sagt Tom Gädtke. Er meint natürlich nicht den griechischen Reeder, sondern die von ihm gegründete Porsche Community. Auf den initialen *Tunnel Run* folgen Treffen mit Titeln wie *Triangle of Madness*, *Airtimes* oder *Weltausstellung*. Bald sind 500 Fahrzeuge und mehr dabei. Die Reihe mit einem großen Event per annum lässt Gädtke nun nach zehn Jahren ausklingen. Nicht um aufzuhören, sondern um neu anzufangen. „Ich bin selbst Teil der Community und möchte Abwechslung", erklärt der 45-Jährige, der als begeisterter Surfer mittlerweile auf Fehmarn lebt. Sein neues Format heißt *5 Nights Out*. So viel Zeit gönnt sich *Onassis* beispielsweise für die Nord-Süd-Durchmessung Deutschlands. Knapp 600 Fahrzeuge und beinahe doppelt so viele Menschen sind dabei. Ohne Stress, ohne Verpflichtung, easygoing.

ONASSIS PORSCHES
Deutschland
gegründet 2015
Tom Gädtke
@onassisporsches

www.onassisporsches.de

Gädtkes intrinsische Porsche Leidenschaft beginnt mit der jahrelangen Restaurierung eines 356. Das ist lange her. Heute ist ein 911, ein F-Modell von 1973, sein Lieblingsort zum Nachdenken. „Porsche ist für mich wie ein perfekt sitzender Sneaker. Grundsouverän, niemals laut im Auftritt, technisch hoch intelligent. Die Marke besitzt genau die Ausstrahlung, die ich selbst gerne hätte." Sein Fahrzeugtechnikstudium bricht er ab, um einen Freund beim Restaurieren luftgekühlter Porsche zu unterstützen. Teile, die nicht aufzutreiben sind, fertigt Gädtke selbst und vermarktet sie unter dem Label *Onassis*. Während unter diesem Namen auch die Community wächst und Gädtke als Eventmanager erfahrener wird, baut er die visuelle Komponente aus. Nicht nur auf Instagram & Co., sondern auch im hochwertigen Printformat. Er ist Mitbegründer des Porsche Szenemagazins *SIGHT* und arbeitet seit 2019 darüber hinaus auch direkt mit Porsche Deutschland zusammen. Man hilft und ergänzt sich. So, wie die verschiedenen Communities untereinander. Jede hat ihren eigenen Charakter.



BOXENGASSE
Großbritannien
gegründet 2019
Frank Cassidy
@boxengasseco

www.boxengasse.com

„Konkurrenzdenken ist gestrig“, sagt auch Frank Cassidy, Gründer der britischen Community *Boxengasse*. „Es gibt Platz für alle.“ Cassidy und Gädtke kennen sich seit 2018. Auch Cassidy erwartet einen entspannten Mindset. „No egos“, bündelt er das in seiner Sprache. Nach dem Verkauf seines Haushaltswaren- und Elektronikunternehmens verwandelt er sein 40-Hektar-Anwesen – rund 30 Kilometer von Silverstone entfernt – in ein Eldorado für Porsche Aficionados. Eigens errichtete sowie umgestaltete Gebäude bieten 4.500 Quadratmeter Raum für technischen Service, Restaurierungen und Events. Zur größten jährlichen Veranstaltung *Megaphonics* 2024 kamen mehr als 3.000 Menschen. Neben Porsche Fahrzeugen sind bei ihm Modemarken, Schmucklabels und andere passende Brands vertreten. Ideen hat er viele. Und Platz sogar für 10.000 Leute. Auch Cassidy, ein vollbärtiger charismatischer Typ, geboren 1981 in Texas, erfährt große Wertschätzung seitens Porsche Great Britain. „Die kameradschaftliche Verbundenheit und die Professionalität der Marke sind einzigartig“, schwärmt er. „Wie die Fahrzeuge selbst. Ein Porsche ist nicht nur schnell, nicht nur wendig oder nur zuverlässig. Er ist in jeder Disziplin ein guter Begleiter.“ In Cassidys Kindheit war dies ein 911 3.2 Carrera. Der Schmerz, als sein Vater den Wagen veräußerte, war erst geheilt, als die beiden den Porsche zehn Jahre später in Frankreich zurückkauften und auf Achse nach England brachten. „Dabei wurde nicht nur meine Liebe zu dem wiedergewonnenen Porsche größer. Ich habe auch gelernt, dass Unterwegssein künftige Erinnerungen bedeutet.“ Cassidys Porsche Sammlung ist mittlerweile zweistellig. Jeder Wagen wird gefahren. Ohne Angst vor Gebrauchsspuren. „Denn die erzählen Geschichten.“

Szenenwechsel: Weiße Dünen in gedimmter Sonne. Wir treffen Ken Hake in seiner Heimat Sylt. Sein Papa war der zweite Porsche Besitzer auf der Insel und selbst bereits Autonerd in zweiter Generation. Neben Porsche liebt Hake das Surfen. Beide Leidenschaften teilt er jeden Sommer bei einem Dreitagesevent mit seiner Community *Petro-Surf*. Der Name ist eine Wortschöpfung aus Petrol, Retro und Surfing. „Das sechste Festival war 2024 binnen 90 Sekunden ausverkauft“, sagt der 45-Jährige. Es gibt nur 84 Plätze – so viele Porsche passen auf eine Fähre. Zuschauer sind zusätzlich willkommen, an den Samstagen ist der Eintritt frei. Die Idee zur Community hat Hake aus seiner Studienzeit im kalifornischen San Diego mitgebracht. „Bei der Umsetzung auf Sylt haben Porsche Deutschland und überhaupt die sympathische Strahlkraft der Marke auf jeden Fall geholfen.“ Lässigkeit und Dynamik, Fahren und Surfen – Hang Loose.

PETRO-SURF
Deutschland, Sylt
gegründet 2017
Ken Hake
@petro.surf

www.haketrading.com

Immer schön locker bleiben – das gilt definitiv auch bei *Heizr*. Diese seit 2021 kometenhaft zu einer der größten europäischen Classic Car Communities aufgestiegene Gruppe verfolgt wiederum ein eigenes Konzept mit in der Regel drei Events pro Jahr. Spektakuläre Locations sind eine Spezialität von Gründer Felix Bauermeister. Kiesgruben, Steinbrüche, Industrieanlagen – so etwas. Warum? Weil sich hier die coolsten Fotos schießen lassen. „Wir haben einen neuen Style kreiert“, sagt Bauermeister. „Vor allem aber wurden Freundschaften geschlossen und eine junge, einladend offene Gemeinschaft geformt.“ Unter den regelmäßig deutlich über 500 Fahrzeugen bilden Sportwagen aus Zuffenhausen die Mehrheit. Gesehen werden sie zigtausendfach auf Instagram.

Social Media ist Bindeglied und Asset – für die Communities ebenso wie für Porsche. Häufig unterstützt das Unternehmen mit Ausstellungen und Sponsoring. Aber Porsche initiiert die Communities nicht. Das machen Menschen wie Gädtke, Cassidy, Hake, Bauermeister oder Sihabutr Xoomsai, besser bekannt als Tenn. Der 54-Jährige ist der Kopf des asiatischen Kultevents *Das Treffen*. Seit 2015 findet es in Tenns Heimat Bangkok statt. Auch hier entwickelte sich aus einem intimen Get-together eine jährliche Großveranstaltung mit rund 500 Fahrzeugen und in der Regel dreimal so vielen Besuchern. Tenn erzählt gerne, wie alles anfing: Als er 20 war, warf ihm ein Freund seines Vaters den Schlüssel seines 1991er 911 Carrera zu und schickte ihn Bier holen. „Irre! Was sich damals bei mir festgekrallt hat: Der Porsche Spirit ist nichts Ausgrenzendes. Als echter Fan will man die Begeisterung teilen. Porsche, das ist für alle.“ Auch den Sound hat er für immer abgespeichert. Events der Porsche Community sind überall auf der Welt locker gestaltete Tage in Dur. Mit perkussiven Ausbrüchen.

JEDE COMMUNITY LEBT UND PFLEGT IHREN GANZ EIGENEN CHARAKTER.

KONKURRENZDENKEN IST GESTRIG. ES GIBT PLATZ FÜR ALLE.

HEIZR CLUB
Deutschland
gegründet 2021
Felix Bauermeister
@heizrclub

www.heizr.com

Track Experience

4

106
ALLES AUF ANFANG

Patrick Dempsey stand schon in Le Mans auf dem Podium. Nach fast zehn Jahren Pause wollte er sich professionell auf sein Comeback vorbereiten. Beim Master-Racecar-Training fand er wieder in seinen Flow hinterm Lenkrad.

118
NEW KIT ON THE BLOCK

Wie kitzelt man die letzten Zehntel heraus? Diese Frage beschäftigte Porsche und Manthey, die das Manthey Kit für den 911 GT3 RS entwickelten. Wir zeigen den Weg von der ersten Zeichnung zum fertigen Kit.

122
DIE PRO-VISION

Wenn sich Porsche und Apple kurzschließen, dann können dabei Visionen für neue digitale Welten entstehen. Willkommen Spatial-Kosmos von morgen mit Porsche und der Apple Vision Pro.

128
DER HÖLLENFORSCHER

Es ist ein Speed-Dating mit der Finsternis, ein Runde für Runde immer neuer Ritt durch die Grüne Hölle. Timo Bernhard weiht uns in die dunklen Geheimnisse der Nürburgring-Nordschleife ein.

140
EAU DE SPA

In einem urigen Lokal genießen Vassiliy Anatoli und Leonardo Fração belgische Köstlichkeiten am Ende eines herausfordernden Tages auf dem Grand-Prix-Kurs Spa-Francorchamps.

911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 299 g/km
CO_2-Klasse: G
Stand: 02/2025

ALLES AUF ANFANG

Text: **Bianca Leppert** Fotos: **Klaus Schwaiger**

Hollywoodstar Patrick Dempsey stand schon in Le Mans auf dem Podium.
Nach fast zehn Jahren Pause wollte er sich professionell auf sein Comeback vorbereiten.
Beim Master-Racecar-Training fand er wieder in seinen Flow hinterm Lenkrad.

„NÄHER KANNST DU DER ERFAH-RUNG IN EINEM RENN-TEAM NICHT KOMMEN.“

„WENN DU FÄHRST, BIST DU GANZ IM MOMENT.“

Back to the roots: Im Porsche Cayman GT4 RS Clubsport tastete sich Patrick Dempsey wieder ans Limit auf der Rennstrecke heran.

Patrick Dempsey tritt mit voller Wucht auf das Bremspedal. Seine Augen sind geschlossen, die Hände gefaltet im Schoß. Er bewegt sich nicht. Der 58-Jährige lehnt im Sitz des Porsche Cayman GT4 RS Clubsport in der Box. In Gedanken fährt er jeden Zentimeter des Circuit de Barcelona-Catalunya ab.

So wie damals, als er 2015 in Le Mans den zweiten Platz in seiner Klasse holte und kurz darauf in Fuji seinen ersten Sieg im Porsche 911 RSR in der Sportwagen-Weltmeisterschaft. Danach kehrte der Hollywood-star, bekannt als Arzt aus der Serie „Grey's Anatomy“, zur Schauspielerei zurück und trat nur gelegentlich als Teamchef auf.

Intensive Erfahrung: Patrick Dempsey konnte auch auf nasser Strecke viel Vertrauen aufbauen und fühlte sich sofort wohl.

DEMPSEY GEHT DAS TRAINING MIT RESPEKT AN.

Sein Ritual praktizierte er in den letzten zehn Jahren nur einmal: bei einem Test in Road America im Frühjahr 2023. „Ich war sehr nervös", erinnert sich Dempsey. „Aber es hat mich aufgeweckt. Ich habe mich wieder lebendig gefühlt."

Nun steht fest: Er wird wieder Rennen fahren. Gemeinsam mit seinem Ex-Teamkollegen und ehemaligen Porsche Werksfahrer Patrick Long nimmt er an der Porsche Endurance Challenge North America teil. Das zweitägige Master-Racecar-Training der Porsche Track Experience soll ihn darauf vorbereiten.

Der Sechszylinder-Boxermotor des Cayman GT4 RS Clubsport läuft bereits warm. Vom Boxendach fallen die letzten Wassertropfen des gestrigen Regens. Pfützen zieren die Strecke. Dempsey drückt sich die Funkstöpsel in die Ohren, zieht die Balaclava über und ist unter seinem Helm ganz bei sich.

Er rückt den Mittelspiegel zurecht und starrt für wenige Sekunden ins Leere. Sein Mechaniker Toto winkt ihn wie ein Bodenlotse am Flughafen aus der Box. „Vergiss alles, was war. Du bist jetzt wieder ein Anfänger“, murmelt Dempsey wie ein Mantra.

Sein Instrukteur Nico gibt im gelben Cayman GT4 RS Clubsport das Tempo vor, Dempsey folgt im blau-schwarzen Rennfahrzeug. Sie teilen sich den 4,657 Kilometer langen Kurs mit den anderen Teilnehmern. Rund 45 Minuten später kehren sie im Parallelflug zur Box zurück. „Das Anbremsen für Kurve 1 sieht richtig gut aus“, lobt Nico seinen Schüler. Er weiß, wovon er spricht. Er fuhr viele Jahre im Kartsport, in der Formel Ford und in der Formel Renault. Selbst als erfahrener Amateurpilot lernt Dempsey hier noch dazu. „Ich konnte im Nassen viel Selbstvertrauen aufbauen. Wenn ich jetzt ein Regenrennen fahren müsste, wäre ich gut vorbereitet“, sagt er. Und im Gegensatz zu einem Trackday schleichen sich keine unbemerkten Fehler ein. „Auf lange Sicht sparst du dir mit so einem Training Geld“, erklärt Dempsey. „Du erfährst in einer sicheren Umgebung, was du erreichen kannst, wozu das Auto fähig ist und wo du dich verbessern kannst.“

Genau das zeigt ihm Nico wenige Minuten später bei der Datenauswertung. In einem abgetrennten Bereich der Box ist ein großer Bildschirm aufgebaut. Die blauen und roten Zacken und Kurven könnten auf den ersten Blick die Vitaldaten eines Patienten aus einer Szene von „Grey's Anatomy“ sein. Stattdessen sind es die verschiedenen Fahrlinien,

Theoriestunde: Gemeinsam mit Coach Nico stand die Datenauswertung auf dem Programm. Beide analysierten die Linie, Bremspunkte und Co.

Beschleunigungswerte, Bremsdrücke und viele weitere Kennwerte, die für eine schnelle Runde entscheidend sind. „Hier könntest du früher von der Bremse gehen“, schlägt Nico vor und zeigt auf die Grafik. Gemeinsam analysieren sie den Streckenabschnitt anhand der Onboard-Aufnahmen. „Näher kannst du der Erfahrung in einem Rennteam nicht kommen“, sagt Dempsey. „Du analysierst die Daten, erlebst den Verkehr, die Geschwindigkeit. Es fühlt sich an wie ein Testtag in der Sportwagen-Weltmeisterschaft.“

Diese Zeiten sind ihm noch gut in Erinnerung. Als er damals eine komplette Saison in der Serie fuhr, erreichte er mit dem Sieg in Fuji sein sportliches Ziel. Mit Porsche war er schon immer eng verbunden. Aus einem 917 Modellauto, das er als kleiner Junge besaß, wurde irgendwann ein eigener 356. Der gehört neben einigen anderen Modellen seit über 30 Jahren zu seiner Sammlung. „Der Sieg war für mich wie der Gewinn einer Meisterschaft“, erzählt er. „Ich habe beruflich und privat aber viele Kompromisse gemacht. Ich wollte mehr Zeit mit meinen Kindern verbringen und die Karriere meiner Frau unterstützen. Das war gut. Ich habe aber den Motorsport und die damit verbundene Gemeinschaft vermisst. Also fange ich wieder an – nur auf kleinerem Level.“

Die Mittagspause ist vorbei. In der Box überprüft Mechaniker Toto den Luftdruck. Die Strecke ist inzwischen trocken. „Im Regen bekommst du eher generell ein Gefühl für das Fahrzeug“, sagt Instrukteur Nico. „Im Trockenen geht es darum, die letzten Zehntel aus dem GT4 RS Clubsport herauszupressen. Mit dem Mittelmotor hat er eine andere Charakteristik als etwa ein 911. Es ist wichtig, sehr rund zu fahren.“

Die Boxenampel schaltet auf Grün. Wieder jagen die beiden Porsche hintereinander aus der Boxengasse. Longruns stehen auf dem Programm – möglichst viele Runden hintereinander, um einen Rennstint zu simulieren. Zwar hat sich Dempsey für sein Comeback im Fitnessstudio vorbereitet, doch es ist etwas anderes, seinen Körper auf der Rennstrecke zu trainieren. „Ich muss nicht neu fahren lernen“, weiß er. „Aber ich will meinen Nacken wieder an die Belastung gewöhnen.“

Bei der anschließenden Datenauswertung besprechen sie, welche Verbesserungsmöglichkeiten sich bei der Trockenlinie ergeben. „Ich habe jetzt fast alle Rennsituationen erlebt“, fasst Dempsey zusammen. „Leute, die sich gedreht haben, wechselndes Wetter, abbauende Reifen in der letzten Session und wie ich sie am Leben halte. Es simuliert die echte Rennerfahrung ganz gut.“

Am späten Nachmittag steht der letzte Stint auf dem Programm. Dieses Mal fährt Nico hinter seinem Schützling her, um zu beobachten, wie er sich über die zwei Tage entwickelt hat. Zurück in der Boxengasse parken die beiden vor der Garage. Dempsey lehnt mit zerzausten Haaren am Werkzeugwagen und gibt Nico ein High Five. „Der Verkehr war jetzt wild“, sagt er und lacht. Und trotzdem ist er wieder ganz bei sich. So wie zu Beginn des Tages, als er allein im Porsche saß und die Strecke visualisierte. „Wenn du fährst, bist du ganz im Moment“, sagt er. „Du fährst eine Kurve nach der anderen. Es geht nicht um das Adrenalin, sondern es ist eher beruhigend. Es ist wie Meditation.“

PORSCHE TRACK EXPERIENCE
MASTER RACECAR

DAUER 2 Tage

Gemeinsam mit der Porsche Track Experience machen Sie einen großen Schritt in Richtung Motorsport. Denn bei dem Master-Racecar-Training steht das sichere Bewegen von Porsche Rennfahrzeugen im Mittelpunkt. Es findet in Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport Fahrzeugen statt. Eine Teilnahme im Porsche 911 GT3 Cup ist optional buchbar. Jeweils individuell betreut durch einen motorsporterfahrenen Porsche Instrukteur sowie einen Mechaniker. Die Teilnehmerzahl ist auf 4 Personen limitiert.

HIGHLIGHTS

- ☐ Theoretische Grundlagentechnik von Porsche Rennfahrzeugen
- ☐ Einführung Fahren mit Slicks
- ☐ Ideallinie mit Rennfahrzeugen
- ☐ Sicheres Überholen
- ☐ Anwendung verschiedener Trainingsmethoden
- ☐ Minimierung von ungewünschten Lastwechselreaktionen

Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zur Experience.
porsche.click/TrackMasterRacecar

NEW KIT ON THE BLOCK

Text: **Bianca Leppert** Fotos: **Manthey Racing GmbH**

Wie kitzelt man für die Rennstrecke die letzten Zehntel heraus? Diese Frage stellten sich auch Porsche und Manthey und entwickelten das Manthey Kit – zuletzt für den 911 GT3 RS. Wir blicken hinter die Kulissen und zeigen den Weg von der ersten Zeichnung bis zum fertigen Kit.

„FAHRBARKEIT IST ENTSCHEIDEND."

Es ist der Traum eines jeden Ingenieurs: ein weißes Blatt Papier, den Ideen freien Lauf lassen und vieles, was sich da so in Gedanken formt, später tatsächlich in Formen gießen. Es ist die Geburtsstunde eines jeden Manthey Kits. Das Ziel: noch mehr Performance speziell auf der Rundstrecke. Möglich machen das aufeinander abgestimmte Modifikationen wie ein Performance-Fahrwerk, eine optimierte Aerodynamik, noch leistungsfähigere Bremsen und auf den Trackday-Einsatz abgestimmtes Zubehör. Individuelle Pakete für verschiedene Porsche Modelle wie den 911 GT3, den 718 Cayman GT4 oder den 911 GT2 RS.

„Einen Porsche verbessert man nicht einfach. Wir passen seine Fähigkeiten an den Verwendungszweck an", erklärt Firmengründer Olaf Manthey. Und dieser Verwendungszweck liegt für die Kits klar auf der Rennstrecke – dem Ort, der die DNA von Porsche und Manthey mit jahrelanger Erfahrung im Motorsport prägt. „Dort sind die Manthey Spezialisten darauf fokussiert, Porsche Rennfahrzeuge auf der Rennstrecke zu optimieren", sagt Geschäftsführer Nicolas Raeder. In sehr enger Zusammenarbeit mit den Porsche Ingenieuren in Weissach fließt dieses Wissen in die Kits ein: „Die Fahrbarkeit ist im Hinblick auf Rundenzeiten entscheidend. Damit gewinnt der Fahrer automatisch Vertrauen, was sich wiederum in der Performance widerspiegelt."

Die neueste Entwicklung von Porsche und Manthey: das Manthey Kit für den 911 GT3 RS (992). Es besteht aus einem erstmals semiaktiven Fahrwerk, Hochleistungs-Bremskomponenten und einem umfangreichen Aerodynamikpaket sowie optionalem Zubehör. Eines der auffälligsten Merkmale: die „Shark Fin" am Heck. „Das ist ein klassisches Beispiel für unsere freie Ideenfindung in der Konzeptphase", sagt Raeder. „Jeder kann seine Vorschläge einbringen, und wir evaluieren im weiteren Prozess, ob wir damit arbeiten oder nicht."

911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 299 g/km
CO_2-Klasse: G
Stand: 02/2025

911 GT3 (MT)

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,7 l/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 310 g/km
CO_2-Klasse: G
Stand: 02/2025

In der Entwicklungsphase: Der Porsche 911 GT3 RS mit Manthey Kit ist zunächst noch im Erlkönig-Look beklebt und mit allerhand Messwerkzeugen ausgestattet.

Hightechequipment: Der Porsche 911 GT3 RS wird zum rollenden Labor. Zahlreiche Informationen laufen über die verschiedenen Sensoren zusammen.

Detailarbeit: Damit das Datensammeln reibungslos klappt, werden die Sensoren von Hand an den verschiedenen Teilen des Fahrzeugs angebracht.

Diese erste Phase startete für den GT3 RS bereits im Januar 2023 – einige Monate nach der Weltpremiere des Serienmodells. „Wir sind mit den Porsche Ingenieuren schon während der Serienentwicklung sehr eng im Austausch“, erzählt Christoph Breuer, Geschäftsbereichsleiter Performance und Manthey Entwicklungsfahrer. „So spricht man beispielsweise auch über Ideen, die es aus verschiedenen Gründen nicht in die Serie geschafft haben – weil sie etwa nicht in der Stückzahl umzusetzen sind.“

Die Konzeptphase, zu der nach der Ideenfindung auch CFD-Simulationen und die Fertigung erster gedruckter Prototypenteile gehören, dauerte rund sieben Monate. Ein Heckflügelblatt wird etwa zunächst gedruckt und schließlich von Hand von einem Karbonbauer laminiert. Denn in den Werkzeugbau kann man erst gehen, wenn es wirklich keine Änderungen mehr gibt.

„Am Ende dieser Phase steht der erste von insgesamt zwei Durchläufen im Windkanal bei Porsche in Weissach an, wo wir wieder Hand in Hand arbeiten“, sagt Breuer. Der Windkanal ist mit einem Gebläse von acht Metern Durchmesser und Windgeschwindigkeiten von bis zu 300 km/h einer der modernsten seiner Art. „Die Mission: bei gleichem Luftwiderstand mehr Abtrieb finden. Heißt: effizienter werden. Denn mit mehr Luftwiderstand würden sich die Emissionswerte verändern. Danach beginnt die Entwicklungsphase.“

Nach weiteren grundlegenden Aerodynamikerprobungen auf einem Testgelände werden unzählige Kilometer auf der Rennstrecke abgespult. Mit dem GT3 RS Kit war man 520 Runden auf der Nordschleife unterwegs, 380 Runden auf dem Autódromo do Algarve in Portimão in Portugal, 74 Runden in Hockenheim, 177 Runden in Monza, 311 Runden in Oschersleben und 163 Runden auf dem Dekra Lausitzring. Bei den mehrtägigen Tests meistens hinterm Steuer: Entwicklungsfahrer und Porsche Markenbotschafter Jörg Bergmeister, Christoph Breuer und andere ausgewählte Renn- und Testfahrer. Dazu kam eine siebenköpfige Mannschaft aus Reifentechnikern, Mechanikern und Performance-Ingenieuren.

„Ich selbst sehe mich als Amateurfahrer, der nur schnell ist, wenn er sich im Auto wohlfühlt“, sagt Breuer. „Das ist wichtig, denn darauf ist das Kit ja auch ausgelegt. Deshalb gibt jeder von uns seinen Eindruck weiter. Auf Basis dieser Aussagen adaptieren und finalisieren die Ingenieure beispielsweise die Fahrwerksauslegung in Bezug auf Federraten und Dämpferkennungen.

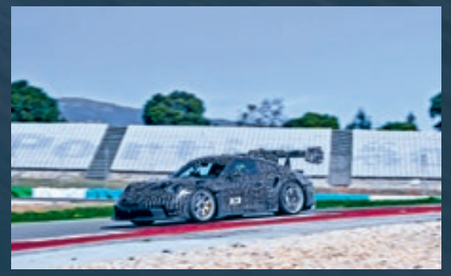
Die Freigabeprozesse von Porsche sind bereits in diese Entwicklungsphase integriert. „Man fährt etwa in Oschersleben immer wieder über einen speziellen hohen Kerb. Das gesamte Fahrzeug ist dabei mit Sensorik ausgestattet und alle Daten werden aufgezeichnet“, erklärt Breuer. Doch damit nicht genug. Nach der Rennstreckenerprobung folgt zudem der Härtetest einzelner Komponenten auf dem Prüfstand.

Der finale Schritt: die serienreife Umsetzung, die am Beispiel GT3 RS rund fünf Monate in Anspruch genommen hat. „Das sind letzte Dauerläufe, in denen am Fahrzeug aber nichts mehr geändert wird“, erzählt Breuer. Parallel werden die Werkzeuge bei den Lieferanten beauftragt.

„Das Ziel eines jeden Kits ist es, auf der Rennstrecke rund vier bis sieben Sekunden mehr Performance zu bringen“, sagt Raeder. Zum Vergleich: Würde man im Hinblick auf die Rundenzeit auf der Nordschleife eine Sekunde über schiere Leistung gewinnen wollen, müsste man 10 PS aufrüsten. Der große Vorteil für den Kunden: Die Garantieansprüche bleiben mit dem Manthey Kit vollumfänglich erhalten.

Bleibt die Frage offen: Wie kommt es an das eigene Fahrzeug? Hier gibt es zertifizierte Porsche Zentren, die zum einen geschult und zum anderen mit Spezialwerkzeugen ausgerüstet sind, um diese Bauteile in der gleichen Qualität und Sorgfalt wie auch direkt im Hause Manthey einzubauen. Und damit geht der Traum des Ingenieurs von der ersten Idee auf dem weißen Blatt Papier bis hin zu dem Teil, das noch mehr Performance auf der Rennstrecke bringt, im letzten Schritt in Erfüllung.

„ICH SELBST SEHE MICH ALS AMATEURFAHRER, DER NUR SCHNELL IST, WENN ER SICH IM AUTO WOHLFÜHLT. DAS IST WICHTIG, DENN DARAUF IST DAS KIT JA AUCH AUSGELEGT.“



Unzählige Testkilometer: Auf mehreren Rennstrecken wie beispielsweise im portugiesischen Portimão sammeln die Ingenieure das Feedback der Testfahrer.

Von der Strecke auf die Straße: Manthey nutzt die umfangreiche Erfahrung aus dem Motorsport, wie hier bei der Nürburgring Langstrecken-Serie, für die Entwicklung.

Markante Charaktermerkmale: Der Diffusor und die eindrucksvolle „Shark Fin“ machen den Porsche 911 GT3 RS mit Manthey Kit unverkennbar.

„DIE MISSION: BEI GLEICHEM LUFTWIDERSTAND MEHR ABTRIEB FINDEN.“

DIE PRO-VISION

Wenn sich Digitalspezialisten von Porsche und Apple kurzschließen, dann ist die Chance groß, dass dabei Visionen für völlig neue digitale Welten entstehen. Für Teilnehmer der Porsche Track Experience könnte das in Zukunft noch intensivere Erlebnisse und noch schnellere Lernerfolge bedeuten – man darf ja träumen! Willkommen im Spatial-Kosmos von morgen mit Porsche und der Apple Vision Pro.

Text: **Heike Hientzsch** Fotos: **Apple, Stefan Holoch**

01

DIE ONBOARD-KAMERA zeigt das Livebild des ausgewählten Fahrzeugs. Vielleicht die spannendste Perspektive – jederzeit verfügbar und mit interessanten Daten angereichert.

02

STETS IM BLICK: die offizielle Streckenzeit – der Countdown bis zum Finish der berühmten 24 Stunden von LeMans. Außerdem in der Anzeige: Flaggensignale und etwaige Safety-Car-Phasen.

05

DIE ZEITNAHMEANZEIGE bietet zu jedem Zeitpunkt einen Überblick über die aktuelle Reihenfolge der einzelnen Fahrzeuge im Rennen. Detailinformationen wie Rundenzeiten, Topspeed und Abstände komplettieren die Übersicht.

04

BESSER ALS JEDER HELIKOPTERFLUG: Die gesamten 13,626 Kilometer des legendären Circuit de la Sarthe im Überblick – inklusive Liveposition der Porsche Fahrzeuge. Mit einem Klick springt man zur Onboard-Kamera oder holt sich weitere detaillierte Informationen.

03

DIE WICHTIGSTEN ANZEIGEN, die auch der Fahrer im Blick hat: Aktuelle Geschwindigkeit, Drehzahl, g-Force, Gaspedalstellung und Bremsdruck sind wesentliche Daten.

„Sie müssen herkommen und das selbst erleben. Mit Worten kann man es nicht beschreiben.“ So formuliert Jörg Dietrich seine Einladung zur Ersterfahrung mit dem Prototyp einer revolutionären Porsche App für die Apple Vision Pro am Telefon. Unbeschreiblich. Das klingt knifflig für einen Text. Jörg Dietrich arbeitet als Solution Architekt bei MHP in Ludwigsburg. Die Management- und IT-Beratung ist eine 100-prozentige Tochter der Porsche AG mit international fast 5.000 Mitarbeitenden. Der 58-jährige MHP-Berater bildet eine wichtige Schnittstelle zwischen Porsche und Apple. Er hatte auch bereits Gelegenheit, den CEOs Oliver Blume und Tim Cook aktuelle Applikationen persönlich vorzustellen. Im Gespräch mit Verantwortlichen bei Porsche Motorsport, Porsche Engineering, Bosch Engineering und anderen Partnern verfolgt er seine Mission: neue Use Cases entdecken, prüfen und realisieren.

Im coolen MHP Lab – loftiger Backsteinbau mit patiniertem Industriecharme – tauchen wir ein in die Augmented Reality. Apple nennt es Spatial Computing. Übersetzt geht es um die nahtlose Einbettung digitaler Inhalte in den realen Raum. Mit der Apple Vision Pro auf dem Kopf erschließt sich das sofort. Aber für einen Leser braucht es Kopfkino. Zum Einstieg vielleicht ein Sketch: Zwei Pantomimen geben vor, eine große Glasscheibe über den Bürgersteig zu tragen. Vor und zurück, ganz vorsichtig. Da ist natürlich keine Scheibe. Aber die Illusion ist so gut, dass sich kein Fußgänger traut, einfach „hindurch“ zu gehen. Das ist ein billiger analoger Witz. Aber immerhin steckt darin die räumliche Wahrnehmung von etwas, das physisch gar nicht existiert. Gute Bekannte für Augmented-Reality-Anwendungen sind etwa das Spiel Pokémon Go oder Head-up-Displays. Um kleine Monster zu finden oder Gefahren- und Navigationshinweise hinter der Frontscheibe schweben zu sehen, benötigt man keine Brille. Anders für Virtual-Reality-Erfahrungen: Um diese komplett rechnergenerierten Welten zu erleben, stülpt man sich ein Gerät über, das die physische Realität komplett ausblendet. Was nun die Apple Vision Pro leistet, fühlt sich an wie ein dynamisches Cuvée aus dem Besten aller bisher bekannten Technologien – in 3D, mit 23 Millionen Pixeln, in 8K-Auflösung, auf multiplen Monitoren bis hin zu einer 180-Grad-Leinwand von 30 Metern gefühlter Breite. Ganz großes Kino also.

Nach einem kurzen Programm zur Augenkalibrierung geht's los. Die Kacheln von Jörg Dietrichs Desktop schweben im Raum. Eine vertraute Oberfläche, durch die sich angenehm hindurchsehen lässt. Der Betonboden und alle Gegenstände im Raum bleiben sichtbar. Auch Dietrich steht noch da. „Klicken Sie jetzt mal die Porsche Race Engineer Cockpit App an.“ Äh? „Also schauen Sie die Kachel einfach an und führen Sie dann Daumen und Zeigefinger zusammen.“ Welche Hand? Egal. Wo? Auch egal. Die Brille verfügt über Hunderte Sensoren und ein Dutzend Kameras. Solange wir die Hand nicht in der Hosentasche verschwinden lassen, nimmt sie jeden Fingerzeig wahr. Ein Blick, eine Fingerberührung – und zack: Der Raum ist voller Monitore. Geradeaus schauen wir Lars Kern über die Schulter. Der Porsche Entwicklungsfahrer ist im Taycan Turbo GT unterwegs zu einem neuen Rekord für straßenzugelassene E-Fahrzeuge auf dem Laguna Seca Raceway in Kalifornien. Das Bewegtbild besitzt nicht nur eine grandiose Schärfe, sondern auch Tiefe. Aufgezeichnet wurde das räumliche Video von einem iPhone 15 Pro. Wo genau auf der Runde sich Lars Kern gerade befindet, sehen wir gleichzeitig aus der Vogelperspektive. Auf Bauchnabelhöhe breitet sich vor uns die komplette Strecke dreidimensional aus. Die Darstellung wirkt ein wenig wie eine virtuelle Modelleisenbahn. Wenn das Fahrzeug beschleunigt, leuchtet seine Spur grün, beim Verzögern ist sie rot. Dass Kern den Attack-Mode aktiviert hat, erkennen wir an einer Schraffierung. Weitere schwebende Monitore rechts, links und unterhalb des Onboard-Videos visualisieren Telemetriedaten aus dem Fahrzeug. Drehzahl, Energieverbrauch, Fahrpedalstellung, Lenkeinschlag, Beschleunigungswerte und G-Kräfte. Selbst Kerns Herzfrequenz ist abgebildet – er trägt eine Apple Watch. Die Diagramme sind gut lesbar und intuitiv zoombar. Das erlebte der Rekordfahrer selbst unmittelbar nach seiner ersten Runde in Laguna Seca. „Ich war skeptisch, als Jörg mir die Brille aufsetzte“, gibt er zu. „Aber die Darstellung war phänomenal übersichtlich – und lehrreich. Ich habe sofort erkannt, dass ich beim ersten Versuch in der letzten Kurve den Attack-Mode nicht richtig aktiviert hatte.“ Diese Erkenntnis brachte drei Zehntelsekunden – im zweiten Anlauf blieb die Uhr bei 1:27,87 Minuten stehen. „Wir erleben eine neue Dimension des Erkennens und Lernens“, sagt Kern.

Noch einmal Kopfkino, noch einmal Zukunftsszenario – wie könnte so etwas vielleicht künftig einmal aussehen: Während Sie bei der Porsche Track Experience Ihre Runden drehen, steht Ihr Instrukteur an der Boxenmauer. Weil er eine Apple Vision Pro trägt, verfolgt er jede Ihrer Bewegungen live und kann Sie direkt und präzise per Funk coachen. Nach Ihrer Rückkehr ins Fahrerlager setzen Sie sich ebenfalls die Brille auf. Die Daten müssen nicht erst aus dem Fahrzeug ausgelesen und auf einen Rechner übertragen werden – sie sind sofort präsent auf schwebenden Monitoren. Bremspunkt, Linie, Lenkeinschlag, Geschwindigkeit am Kurvenausgang. Ursache und Wirkung. Sie beobachten sich selbst im räumlichen Video und in der 3D-Draufsicht. So oft Sie möchten und so detailliert Sie mögen. Zum Vergleich können Sie Runden von Profis zurate ziehen. Dabei behalten Sie Bodenhaftung im realen Raum und in der zwischenmenschlichen Kommunikation. Sogar an die Wichtigkeit des Blickkontakts haben die Entwickler gedacht: Wenn Sie sich mit Ihrem Instrukteur in die Augen schauen möchten, klaren beide Brillen umgehend auf.

„Wir erleben hier praktisch die mehrdimensionale Übersetzung der Porsche Track Precision App“, sagt Dietrich. „Die unmittelbare Erfassbarkeit wird Lernerfolge deutlich beschleunigen.“ Vielleicht stehen Sie nach dem Debriefing mit dem Instrukteur vor derselben Frage wie diese ganze Geschichte: Wie erkläre ich jetzt meiner Familie und Freunden, was ich gesehen habe? In Zukunft werden Sie Daheimgebliebene, sofern Sie über eine Apple Vision Pro verfügen, genauso per Facetime zusteigen lassen können wie den Instrukteur. Live oder Re-Live.

Die Technologie wird die Arbeit von Renningenieuren verändern und gleichzeitig neue Zuschauererlebnisse schaffen. Bei den 24 Stunden von Le Mans 2024 hatten die Porsche Werksfahrer bereits die Vorstände an Bord. Diese konnten jederzeit wählen, in welchen der Porsche 963 des Werksteams sie einsteigen wollten, Kameraperspektiven wechseln, auf das TV-Bild umschalten und parallel alle digitalen Zwillinge der Porsche Hypercars in der 3D-Draufsicht verfolgen – ohne das reale Geschehen aus den Augen zu verlieren.

Jörg Dietrich möchte uns noch an einen weiteren Use Case heranführen, der perfekt scheint für die Porsche Track Experience. „Öffnen Sie jetzt bitte mal den Car Configurator.“ Kein Problem. Anschauen, Daumen und Zeigefinger zusammenführen. Ein originalgroßer Panamera Turbo E-Hybrid füllt den Raum. Wir spielen mit Interieur- und Exterieurfarben, gehen um den Wagen herum, öffnen die Fahrertür. „Warten Sie, ich stelle Ihnen einen Stuhl hin, damit Sie sich reinsetzen können.“ Jetzt fehlt nur noch der Duft nach Leder.

Dietrich holt weiter aus: „Wenn das nun ein echter Panamera wäre und Sie sich die Option Active Ride gegönnt hätten, besäßen Sie mit der Apple Vision Pro gleichzeitig einen Fahrsimulator.“ Wie das? Die Sensorik des Fahrwerksystems lässt sich mit beliebigen Streckendaten koppeln. Die Bedienung von elektronischem Lenkrad und Pedalerie verschmilzt mit der 180-Grad-Visualisierung der Rennstrecke auf den Scheiben. Bei einer Regelfrequenz von 13 Fahrwerkseinstellungen pro Sekunde wird das Training im eigenen Traumwagen in der Garage absolut realistisch.

„Porsche zusammen mit Apple und MHP – wir sind europaweit die Ersten, die sich so intensiv mit Spatial Computing auseinandersetzen und schon mehrere zukünftige Use Cases entwickelt haben“, davon ist Jörg Dietrich überzeugt. Innovationskraft für große emotionale und exklusive Erlebnisse – damit bleibt die Porsche Track Experience auch weiterhin Benchmark, wenn es darum geht, die Zukunft der Fahrtrainings heute schon vorauszudenken.

Taycan Turbo GT

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Stromverbrauch kombiniert: 21,6–20,7 kWh/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km
CO_2-Klasse: A
Stand: 02/2025

Panamera Turbo E-Hybrid

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch gewichtet kombiniert: 1,7–1,2 l/100 km
Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 11,7–10,5 l/100 km
Stromverbrauch gewichtet kombiniert: 29,9–27,6 kWh/100 km
CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 39–27 g/km
CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO_2-Klasse bei entladener Batterie: G
Stand: 02/2025

SERIE: **Legendäre Rennstrecken #4**
Timo Bernhard und die Nordschleife

DER HÖLLENFORSCHER

Es ist ein Speed-Dating mit der Finsternis, ein Runde für Runde immer neuer Ritt durch die Grüne Hölle. Als die ersten Menschen vor knapp 100 Jahren von ihrer Expedition durch die Nürburgring-Nordschleife zurückkehrten, fantasierten sie von einem torkelnden Riesen, der durch den Wald taumelnd den Verlauf dieser größten Rennstrecke der Welt festgelegt habe. Heute gilt ein anderer als der Riese des Rings: Timo Bernhard. Er fuhr hier eine Runde in 5:19,55 Minuten. Nun weiht er uns einin die dunklen Geheimnisse jener Hölle, die für jeden Rennfahrer zugleich und zeitgleich auch das Gegenteil von ihr selbst ist: das letzte Paradies.

Text: **Gerald Enzinger** Fotos: **Porsche Archiv, Rainer Schlegelmilch, LAT Images, William Murenbeeld, Getty Images, Motorsport Images**

Im Zeitalter zunehmender künstlicher Intelligenz, in dem Mensch und Maschine mehr denn je sowohl Partner als auch Rivalen sind, zieht es uns an Orte, an denen unsere Naturinstinkte gefragt sind. An Plätze, Wege, Kurven, Kuppen, Schikanen, an und in denen wir zugleich mittig und erdverbunden sind und wo wir doch auch den Bewegungsdrang befriedigen: Wir suchen Geschwindigkeit, wollen in Grenzbereichen unsere Sinne spüren, in uns noch unbekannte Dimensionen unseres Ichs vordringen, die letzten unerforschten Gebiete erobern. Und manchmal findet man diese Gebiete in Hochgeschwindigkeitsregionen. Bei Vollgas.

Die Nürburgring-Nordschleife, Mythos seit 1927 und somit seit einem knappen Jahrhundert, errichtet an einem Ort der Stille und des jahrtausendelangen Stillstands, ist eine solche Grenzregion des menschlichen Könnens, in der man, zum Teil mithilfe modernster Technik in Fahrzeugen, in immer neue Dimensionen vordringen kann. Kaum ein Mensch und kaum ein Ereignis verbinden das so sehr wie Timo Bernhard und sein Porsche 919 Hybrid Evo. Am 29. Juni 2018 haben sie die Nürburgring-Nordschleife in einer atemberaubenden Symbiose von Bernhards Fahrkönnen und der technischen Brillanz seines Gefährts in einer Zeit von 5:19,55 Minuten umrundet – 20,832 Kilometer, Durchschnittsgeschwindigkeit 233,8 km/h, Topspeed 370, 73 Kurven, Steigungen von 18 Prozent, ein Gefälle mit bis zu elf Prozent.

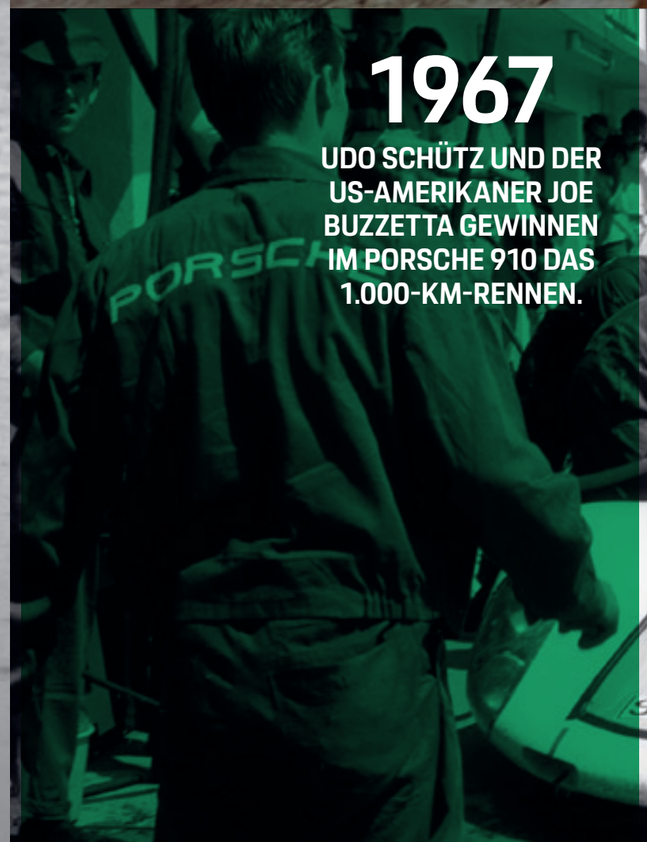
Timo Bernhard, Jahrgang 1981, hat zudem fünf Mal das legendäre 24-Stunden-Rennen gewonnen. Seine erste Erinnerung hier geht zurück in das Jahr 1985, sein Vater ist damals in einem Golf ein Rennen gefahren. Da man sich keine Box leisten konnte, musste der kleine Timo hinter einer Leitschiene stehen. Später, als ein Kollege von Papa den Golf gecrasht hatte, holte man den Wagen ab, Timo durfte mit. Es sollte das erste Mal sein, dass er von dieser Rennstrecke mehr als nur den Start-Ziel-Bereich sah. Und der Beginn einer Liebe fürs Leben. „Bald hatte ich in meinem Kinderzimmer eine Karte der Nordschleife – und so lernte ich jeden einzelnen Teil der Strecke auswendig."

TIMO BERNHARD
Mit fünf Siegen beim 24-Stunden-Rennen und der schnellsten Runde aller Zeiten eine Nordschleifen-Legende.

1960
Ein besonderer Moment der Beziehung Porsche und Nordschleife: Jo Bonnier beim Formel-2-Rennen 1960 im 718/2. Der Schwede gewann und sicherte Porsche so die Konstrukteurs-Meisterschaft.

1957

EDGAR BARTH SCHREIBT AM 4. AUGUST IM PORSCHE 550 RS GESCHICHTE – ER GEWINNT DIE FORMEL-2-WERTUNG BEIM GRAND PRIX VON DEUTSCHLAND. EIN HOCHEMOTIONALER SIEG. DENN WENIGE MONATE ZUVOR HAT IHM DIE DDR DIE LIZENZ ENTZOGEN. ER BLEIBT IM WESTEN – UND MUSS WARTEN, BIS SEINE FRAU MIT DEM SOHN JÜRGEN NACHKOMMEN KANN. AUCH DIESER WIRD EINE LEGENDE IM HAUSE PORSCHE.



1967

UDO SCHÜTZ UND DER US-AMERIKANER JOE BUZZETTA GEWINNEN IM PORSCHE 910 DAS 1.000-KM-RENNEN.

1969

AM 1. JUNI WIRD PORSCHE ZUM ERSTEN MAL SPORTWAGENWELTMEISTER. NACH DEM SIEG VON JO SIFFERT UND BRIAN REDMAN BEIM 1.000-KM-RENNEN LIEGT DAS TEAM UNEINHOLBAR IN FÜHRUNG.

1977

Tim Schenken / Rolf Stommelen / Toine Hezemans, Gelo Racing Team, gewinnen im Porsche 935 das 1.000-km-Rennen, das erstmals in der „Silhouetten-Formel" ausgetragen wird. Nicht weniger als 23 Porsche stehen am Start.

1968

Eine Sternstunde für den 908 von Jo Siffert und Vic Elford: der Sieg beim 1.000-km-Rennen. Da die Hubraumobergrenze für Prototypen bei drei Liter lag, konstruierte Porsche einen neuen Motor. Das 178 kg schwere V8-Aggregat leistete 350 PS und hatte vier obenliegende Nockenwellen. Zylinder und Zylinderkopf waren aus Aluminium, das Kurbelgehäuse aus Magnesium. Vor dem Rennen wurden die 13-Zoll-Räder durch 15 Zoll große ersetzt, um größere Scheibenbremsen einbauen zu können. Wer (gut) bremst, siegt!

1967 hatte der dreifache Formel-1-Weltmeister Jackie Stewart dieser den Namen „Grüne Hölle“ gegeben, noch voll unter dem Eindruck einer Regenschlacht in der Eifel, in der die schnellsten Rennwagen auf einem schmalen Asphaltband verwegen sich dem Schicksal stellten. Auf einer Berg-und-Tal-Bahn der spektakulärsten und heute längsten permanenten Rennstrecke der Welt. Dort, wo am Eingang des alten Fahrerlagers seit 1927 der Satz steht: „Ein jeder lobt, was Nürburgring erprobt.“

Und wo in jenem Jahr ein englischer Berichterstatter einen unvergessenen Satz in seine Heimat diktierte: „Bin bei der Besichtigung der Rennstrecke zum Ergebnis gekommen, dass man wohl einen torkelnden Riesen im Vollrausch in den Wald geschickt hat, um die Strecke festzulegen.“

1967

TRAUMHAFTE NATURKULISSE, BEGEISTERTE FANS: GERHARD MITTER UND LUCIEN BIANCHI BRILLIEREN IM DUELL GEGEN DIE SPÄTEREN SIEGER SCHÜTZ/BUZZETTA, AM ENDE WERDEN SIE VIERTE IM PORSCHE 910.

Bild links

Es ist eine Reise durch eine Zwischenwelt aus Licht und Schatten – und das bei, wie ein Rennfahrer anmerkte, „gefühlt 17 verschiedenen Jahreszeiten in einer einzigen Runde“.

Timo Bernhard hat hier schon alles gesehen und er kann die Strecke in seinem Kopf de facto auf die Sekunde genau gedanklich abfahren, so wie er das vor seiner Rekordfahrt immer und immer wieder getan hat: „Spätestens um 9 Uhr wollten wir diese Runde beginnen, weil wir wussten, dass es dann immer heißer wird und es dann umso schwieriger ist, die perfekte Performance zu haben. Es war ein Riesenauflauf. Wir wollten diesen Rekord von Stefan Bellof, meinem großen Idol, unterbieten – aber voller Respekt für seine grandiose Leistung, die damals ja unter ganz anderen Bedingungen zustande gekommen war. Bei mir war das Auto ganz auf diese eine Runde ausgerichtet, ich hatte die Strecke für mich allein. Der Vergleich war nicht mit Bellof, wir wollten zeigen, was so ein modernes Auto, ein Prototyp, leisten kann. Mit Spezialreifen, 830 Kilo Leergewicht, rund drei Tonnen Abtrieb, Topspeed knapp 370 km/h. Es gab eine Einführungsrunde, eine weitere, um auf Tempo zu kommen, und zwei Rekordrunden. Die erste war 5:24 und dann haben wir noch mal nachgerüstet und ich bin eine 5:19 gefahren. Atemberaubend. Es ist noch alles sehr präsent, am meisten natürlich diese extremen Werte bei Beschleunigung und Verzögerung. Und diese Querbeschleunigung habe ich nie mehr erlebt, alles war extremer Freestyle. Das werde ich nie vergessen.“

Besondere Bedeutung haben für ihn aber auch seine Siege beim 24-Stunden-Rennen, der 2011 steht dabei etwas über allen anderen: „Herausgefahren unter schwierigsten Bedingungen bei größter Konkurrenz mit traumhafter Besatzung“, aber auch die Siege mit Marcel Tiemann fallen ihm gleich ein. „Wir waren eine verschworene Gemeinschaft.“ Und die schaurigste Erinnerung? „2003 ein kleiner Leitplankenkontakt als Führender in einem VLN-Rennen, da ich als Erster in einen Regenschauer gekommen bin. In solchen Momenten merkt man, wie schwierig die Nordschleife sein kann. Und 2006 bin ich nachts auf eine Ölspur geraten, aber aus der Situation rausgekommen. Gleich danach war dort eine Massenkarambolage, wo zehn Autos oder so da reingeknallt sind, darunter auch der Strietzel Stuck.

Ob das bei mir Glück oder ein sechster Sinn war, kann ich nicht sagen – aber fix ist: Ein Rennen hier kann von einer Sekunde auf die andere vorbei sein. In dem Fall aber war ich dann zum ersten Mal der Sieger.“

Dieses Rennen ist einzigartig, „ein Happening“. Timo: „Die Zuschauer sind so zahlreich, so nahe und sie geben jedem einzelnen Rennfahrer das Gefühl, dass man etwas Besonderes ist, was Besonderes kann, und das alles an einem besonderen Ort, der so eine Gemeinschaft verkörpert und einen außergewöhnlichen Zusammenhalt.“ Im Fahrzeug aber habe man die Herausforderung der längsten Rennstrecke der Welt zu meistern bei einer enormen Leistungsdichte und extremen Witterungsbedingungen: „Wir haben Hitze, sintflutartige Regenfälle, Hagel, alles. Das macht das Rennen so unfassbar schwierig.“

Und dann sagt der Höllenforscher einen sehr entscheidenden Satz: „In der Nordschleife muss man Freestyle können.“ Das bedeutet: „Du musst dich sehr schnell auf radikal wechselnde Bedingungen einstellen – so etwas kennt man sonst eigentlich nur von der Rallye. Das ganze Rennen ist einfach etwas aus der Zeit gefallen, das passt auf den ersten Blick überhaupt nicht mehr zur Moderne. Dazu braucht man Erfahrung, andererseits aber sorgt genau das auch für diese einzigartige Begeisterung. Man merkt die Gefahr im 24-Stunden-Rennen so wie sonst eigentlich nirgends mehr, was natürlich auch mit den extremen Geschwindigkeitsunterschieden zu tun hat.“

Timo Bernhard ist einer der größten deutschen Rennfahrer aller Zeiten. Er war Langstreckenweltmeister, und er hat sowohl am Nürburgring als auch in Le Mans die 24-Stunden-Klassiker gewonnen. Kann man da Gefühle vergleichen? „Der Nürburgring lebt noch mehr von der Strecke, Le Mans von der Historie und den faszinierenden Prototypen. Es ist unglaublich, beide Rennen mehrfach gewonnen zu haben. Davon wagt man am Anfang einer Karriere nicht mal zu träumen.“

Womit wir wieder beim schon von Hermann Hesse als zauberhaft beschriebenen Wort „Anfang“ sind. Für Anfänger sind die ersten Runden in der Grünen Hölle meist eher teuflisch als magisch. Welchen Rat hat er für Debütanten und (die immer größer werdende Anzahl von) Debütantinnen?

„Am wichtigsten ist einfach, dass man nie den Respekt verliert, nie! Denn das hier ist als Ganzes einzigartig – besondere Abschnitte findet man auch in Suzuka oder in Spa oder in Amerika. In dieser Komplettheit und in der damit verbundenen Komplexität gibt es das alles aber nur am Nürburgring. Man muss sich diese Strecke auch immer wieder neu erarbeiten. Kommst du mit einem für dich neuen Auto, musst du jede Passage neu denken und neu lernen.“ Sie eben im wahrsten Sinn des Wortes neu erfahren.

„Und ganz wichtig: Ans Limit tastet man sich hier von unten heran. Immer, wenn man sich einbildet, dass man es kapiert hat, gibt es wieder den kleinen Schockmoment, der einen auch mental wieder zurückwirft.“

1967

Udo Schütz und Joe Buzzetta auf dem Weg zum Sieg.

1979

Die Zeit des 935: Sieg für Schurti / Fitzpatrick / Wollek.

2015

Nordschleifen-Experte Timo Bernhard gewinnt auch im LMP1 in der WEC, mit dem 919 Hybrid und mit seinen ebenfalls weltmeisterlichen Teamkollegen Brendon Hartley und Mark Webber triumphiert er beim 6-Stunden-Rennen der FIA WEC.

1971

HELMUT MARKO ÜBERNIMMT DEN SITZ IM PORSCHE 908/03 VON SEINEM TEAMKOLLEGEN GIJS VAN LENNEP. AM ENDE WERDEN SIE DRITTE.

Bild links

Und: „Man muss auch immer wieder etwas anders fahren, deshalb ist Routine hier so wertvoll. Manchmal muss man Dinge tun, die auf anderen Rundstrecken nicht logisch wären – etwa wann und wie man die Curbs nimmt, wie man Kuppen überquert. Manchmal muss man eine Kurve bewusst anders fahren, um die nächste dann treffen zu können. Es geht nicht nur um die Performance an einer Stelle, sondern auch darum, dass du in den nächsten Abschnitt so einfährst, dass du auch aus dem dann wieder sicher rauskommst."

Gibt es aber ein Fahrzeug, mit dem der König der Nordschleife hier unbedingt noch einmal fahren will – obwohl nach dem LMP1-Evo kaum noch eine Verbesserung möglich ist? In Hinblick auf den reinen Fahrspaß schon: „2008 bin ich zwei Demorunden mit einem Porsche RS Spyder gefahren – und das würde ich gerne noch mal mit vollem Tempo machen. Denn da hatte ich sofort den Eindruck, dass dieses Auto wirklich gut zur Strecke passt. Es ist sehr leicht mit 775 Kilo, über 500 PS, ausgewogen motorisiert, super Grip – das würde ich echt gern noch mal fahren."

Es gibt also immer wieder die Sehnsucht nach der nächsten Runde, dem nächsten Rennwagen. Wobei einer geht immer: „Der 911 ist einfach in all seinen Modellen und Evolutionsstufen das perfekte Auto hier. Kein Wunder, dass er so erfolgreich ist – und einfach so viel Spaß macht."

Spaß! Wieder ist das Wort gefallen. So viele Mythen und Schauergeschichten sich auch in einem Jahrhundert Nordschleife angehäuft haben, so furchterregend die Eindrücke aus dem finsteren Wald Zurückgekehrter auch klingen, am Ende der Furcht siegt doch meist die Freude. Und diese wird jeder für den Rest seines Lebens mit anderen in Erzählungen teilen wollen und mit Erfahrungen, die mitten ins Herz und in die Seele gehen und die einen etwas fürs Leben lehren: Hinter jeder Kuppe, jeder Schikane und jedem Abgrund lauert vielleicht die Gefahr und man wähnt sich in der Hölle. Noch viel mehr und viel sicherer lauert aber etwas anderes: das pure Glück inmitten der (fast) unberührten Natur.

1980

Wie der Vater so der Sohn: Jürgen Barth, dessen Vater 23 Jahre zuvor in der Formel 2 gesiegt hat, gewinnt das 1.000-km-Rennen gemeinsam mit Rolf Stommelen im 908/4 Turbo.

1984

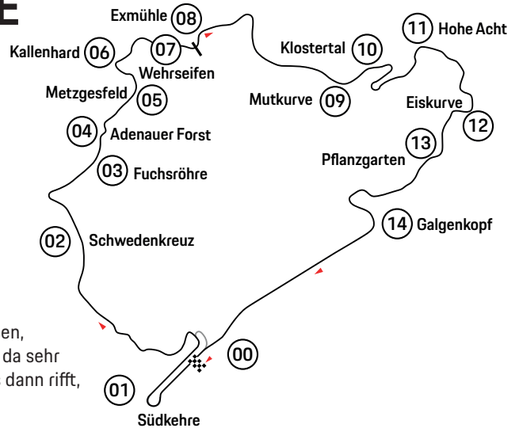
STEFAN BELLOF UND DEREK BELL GEWINNEN DAS 1.000-KM-RENNEN AUF DER GRAND-PRIX-STRECKE. GESCHICHTSTRÄCHTIGES DETAIL: AYRTON SENNA FÄHRT IN EINEM PORSCHE 956 AN DIESEM TAG SEIN EINZIGES SPORTWAGENRENNEN. GEMEINSAM MIT HENRI PESCAROLO UND STEFAN JOHANSSON WIRD DIE SPÄTERE IKONE ACHTER.

1970

DAS GROSSE ZIEL. VIC ELFORD / KURT AHRENS (PORSCHE KONSTRUKTIONEN SALZBURG) GEWINNEN IM PORSCHE 908/03 – UND FÜHREN SO EINEN DOPPELSIEG DER GROSSEN NORDSCHLEIFEN-MARKE PORSCHE AN.

EINE RUNDE NORDSCHLEIFE MIT TIMO BERNHARD

Timo Bernhard ist der schnellste Mann der Nürburgring-Geschichte. Wir fahren eine Runde mit dem Höllenforscher mit. Und sehen uns an, welche Linien der Meister durch die malerische Landschaft zieht.



01 Südkehre. Die zweite Rechtskurve wird mittlerweile (annähernd) voll gefahren im GT3 – das war früher zum Teil nicht so, da musste man noch mindestens 50 Prozent lupfen.

02 Schwedenkreuz ist immer eine Herausforderung, auch weil die Kurve etwas nach außen hängt und das Auto dort sehr schnell leicht wird. Man muss gucken, dass man rechtzeitig bremst, weil man mit enormem Speed ankommt.

03 Fuchsröhre runter ist besonders im Verkehr ein Thema, weil man da schauen muss, dass man unten in der Senke schon überholt hat. Sonst ist es dafür zu spät, weil dort gibt es auch nur eine Linie und damit nur einen Einlenkpunkt.

04 Anfahrt zum Adenauer Forst. Hier werden die Kurven immer enger, auch dort kann man zwar schon Speed in die Kurve mitnehmen, muss aber den richtigen Bremszeitpunkt finden – gerade weil die Kurve dann beim Eingang Adenauer Forst sehr schnell zumacht.

05 Metzgesfeld. Der Eingang ist sehr, sehr schnell. Dort den Einlenkpunkt treffen ist wichtig, aber außen gibt es keinen Curb – wenn man sich da leicht verschätzt, ist man in der Wiese.

06 Kallenhard. Sehr herausfordernd. Die Spitzkehre dann danach muss man richtig anbremsen, besonders im Regen ist es da sehr glatt. Wenn man die Curbs dann rifft, geht es direkt dahin.

07 Das Reinbremsen in Wehrseifen, der langsamste Streckenabschnitt, da ist das Auto sehr leicht auf der Hinterachse. Es ist eine spannende Kurve, besonders wenn man im Pulk im Verkehr fährt, dann gibt es oft Missverständnisse dort. Das heißt, da muss man genau sehen, wie man sich positioniert.

08 Anfahrt Exmühle. Brisant, weil die Kurve so stark nach außen hängt und auch eine extreme Steigung hat. In der Anfahrt ist das nicht sehr einfach, es ist auch immer hart für die Antriebswelle, wenn man dann früh am Gas schon ist, weil man unterschiedliche Raddrehzahlen hat.

09 Die Mutkurve ist eine Riesenherausforderung, weil da muss man das Auto sehr ruhig einlenken, wenn man Speed mitnehmen will, ohne viel Bremse. Wichtig, dass man da einen richtigen Einlenkpunkt trifft. Wenn man da etwas zu spät ist, dann ist man direkt neben der Strecke.

10 Die Rechtskurve vor Klostertal ist einfach durch diese Kuppe auch sehr herausfordernd, macht aber sehr viel Spaß.

11 Hohe Acht. Ab hier geht es mit sehr vielen Richtungswechseln nur noch bergab – und bergab fahren ist doch noch etwas anderes wie berghoch fahren. Das Heck kann sehr leicht werden. Man darf auch den Speed nicht unterschätzen. Gerade Richtung Wippern, hier kann man die Curbs mitnehmen, aber das muss man genau timen und auch genau wissen, was man dort tut. Hier kann man Zeit finden, aber auch rasch in Probleme kommen.

12 Eiskurve. Wie der Name sagt, ist es zum Teil sehr rutschig. Hier wird es immer etwas später trocken, weil es alles im Schatten ist.

13 Anfahrt Pflanzgarten ist immer toll wie auch das Bellof S hinunter. Dann die Linkskurve im freien Fall gefolgt vom Richtungswechsel in der Senke. Rechts, links, rechts, hier muss man schauen, dass man keinen Curb mitnimmt, aber trotzdem dem Auto so viel Freiraum lassen, dass es quasi von rechts nach links tanzt. Wenn man das Auto zu arg zuzieht, kann man dort aber auch schnell das Heck verlieren.

14 Galgenkopf. Ein superenger Einlenkpunkt, da gibt es fast keinen Spielraum, doch der zweite Abschnitt Galgenkopf ist sehr smooth. Die Kurve macht sehr früh auf und da kann man viel Speed mitnehmen in Richtung Döttinger Höhe, ehe es kurz danach wieder von vorne losgeht.

Wheels + Meals

EAU DE SPA

Text: **Heike Hientzsch** Fotos: **Mathieu Bonnevie**

Apfelbaumgrün verdrängt Regengrau. Im urigen Lokal namens Le Vert de Pommier genießen Vassiliy Anatoli und Leonardo Fração belgische Köstlichkeiten am Ende eines herausfordernden Tages auf dem Grand-Prix-Kurs Spa-Francorchamps. Wetter und Wasser sind typische Tischthemen in den Ardennen.

Dosierte Kraft voraus: Insbesondere bei Nässe ist der belgische Formel-1-Kurs eine echte fahrerische Herausforderung.

13 Grad, 500 PS und Regen quer. Für Vassiliy Anatoli ist es im September 2024 die zweite Teilnahme am Master-Training auf der sieben Kilometer langen Grand-Prix-Strecke Spa-Francorchamps. „Im Frühjahr 2023“, erzählt er lachend, „war das Wetter das gleiche wie jetzt im Spätsommer.“ Leonardo Fração ist bereits zum vierten Mal hier und hat keine anderen Erfahrungen gemacht. Wasser von oben ist typisch für das raue Mikroklima in diesem Teil der belgischen Ardennen. Wasser aus der Tiefe hat die heute rund 10.000 Einwohner zählende Stadt Spa weltberühmt gemacht. An ihren Mineralquellen labten sich schon im 18. Jahrhundert Kaiser und Könige. Der Ortsname wurde zum weltweiten Synonym für Heilbäder. Die legendäre Eau-Rouge-Kurve wiederum trug zum Ruhm der Rennstrecke bei. Ihren Namen, Rotes Wasser, verdankt sie dem hohen Eisengehalt eines kleinen Flusses in einer Senke. In diese schießt man hinab und muss den Links-rechts-Knick perfekt erwischen, um maximalen Schwung auf die 18-prozentige Steigung hinauf zur Kemmel-Geraden mitzunehmen. „Die Kompression nimmt einem den Atem und die Steigung wirkt wie eine Wand“, beschreibt Anatoli. „Aber das Erstaunlichste ist, wie stabil die Porsche dort liegen – immer beherrschbar, sogar bei Nässe.“ Bei der richtigen Linienwahl hilft ihm Instrukteur Felix Körbel. „Felix ist großartig!“, lobt der 42-Jährige. Anatoli ist Stammgast bei der Porsche Track Experience und liebt Berg-und-Tal-Bahnen. Spa, Nürburgring, Hungaroring – und vor allem Portimão. „Eine spannende Topografie macht das Fahren zum 3D-Erlebnis“, erklärt er. „In Portugal war das Wetter traumhaft, aber hier lerne ich mehr.“

Autodesign als Kindheitstraum

In Anatolis Wahlheimat regnet es selten. Er lebt in Dubai. Dorthin wanderten seine Eltern mit ihm in den frühen 1990er-Jahren aus – verließen den kasachischen Heimatort Almaty, wo Vassiliy 1982 zur Welt kam.

Als Schulkind wurde er im besten Sinne auffällig: Während andere Kinder im Kunstunterricht Blumen und Häuser malten, zeichnete er Autos in fotografischer Präzision. „Ich wollte von klein auf Autodesigner werden“, erinnert er sich, „aber Industriedesign als Studiengang war in Dubai nicht verfügbar.“ Die bestmögliche Annäherung war Grafikdesign. Nach anschließenden Studienjahren in London zog es ihn zurück nach Dubai, wo er 2006 sein Unternehmen gründete: Platinumlist. Die Firma mit heute rund 200 Mitarbeitern vermarktet Großveranstaltungen. Konzerte, Kongresse, Sportevents, schwerpunktmäßig in den Vereinigten Arabischen Emiraten, Saudi-Arabien, Katar, Türkei, Frankreich und Großbritannien. „Wir übernehmen Softwarelösungen für das Ticketing samt Einlasskontrollen und steuern das Onlinemarketing.“ Künstler und Veranstalter profitieren von Reichweite – rund 25 Millionen Menschen sind bei Platinumlist registriert. Zu den größten Events zählen Kricketturniere mit bis zu 300.000 Zuschauern oder auch die UN-Klimakonferenz COP 28. „Eine der schönsten Nebenwirkungen des beruflichen Erfolgs liegt darin, dass ich mir eines Tages einen Porsche leisten konnte“, freut sich der Managing Director. Auf einen Cayman S, erworben im Jahr 2016, folgte 2019 der erste Porsche 911 GT3 RS. Seitdem erwirbt er praktisch jedes Jahr ein neues GT3 Modell. Außerdem hütet er einen 911 Carrera (Typ 993) von 1996 und seit 2021 einen 911 Carrera GTS (Typ 992). „Den GTS habe ich eigentlich für meine Frau gekauft“, berichtet er. Im Frühjahr 2023 wurden die beiden Eltern einer kleinen Tochter. „Aber die Kleine ist nicht der einzige Grund, warum mir meine Frau momentan meistens den GTS überlässt – mein aktueller GT3 wurde im April 2024 bei den Überschwemmungen in Dubai zerstört.“

Womit wir wieder beim Thema Wasser wären. Dazu kann auch Leonardo Fração eine Geschichte beisteuern, allerdings eine mit Happy End.

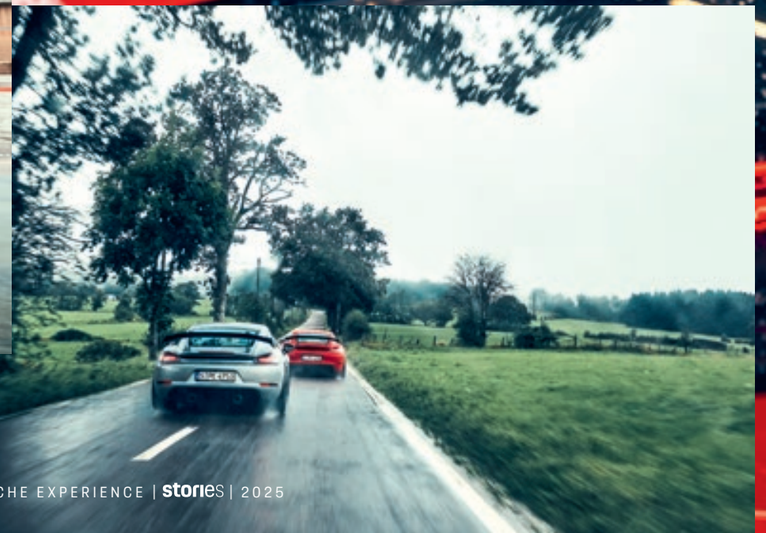
718 Cayman GT4 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,0 l/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 295 g/km
CO_2-Klasse: G
Stand: 02/2025

Vassiliy Anatoli (links) und Leonardo Fração leben beinahe 13.000 Kilometer Luftlinie voneinander entfernt – der eine in Dubai, der andere in Porto Alegre. Porsche bringt sie zusammen.

Als messerscharfes Tracktool fühlt sich der Porsche 718 Cayman GT4 RS auch auf den Landstraßen um den Circuit de Spa-Francorchamps pudelwohl. Sie sind häufig kurvig, schmal und einsam.

Die Verwendung von Sichtcarbon macht ausgeklügelte Leichtbauteile wie den Frontdeckel zum Blickfang.



Spaß gehabt und viel gelernt: Für heute haben Leonardo und Vassiliy mit den beiden GT4 RS ihr Ziel erreicht.

Denn auch er hatte Flutopfer in seinem Fuhrpark zu beklagen – der allerdings konnte wieder instand gesetzt werden: „Ein alter Porsche Traktor hat eben keine wasserempfindliche Elektronik“, referiert er über sein antiquarisches Schätzchen. „Obwohl der Traktor vier Wochen lang im über die Ufer getretenen See lag, konnten wir ihn entrosten und restaurieren.“ Fração, 1982 im südbrasilianischen Santa Maria geboren, lebt in Porto Alegre und nutzt den Traktor als Zugfahrzeug für Boot und Jetski. Stolz zeigt er Fotos von seinen beiden kleinen Töchtern, die auf dem Trecker herumturnen. Fração sieht angegriffen aus auf den Bildern – anders als heute. „Vor zwei Jahren hatte ich Leukämie“, erklärt er mit bemerkenswerter Leichtigkeit. „Ich bin genesen. Und alles hat etwas Gutes: In dieser Phase hatte ich viel Zeit für meine Familie. Wegen des Infektionsrisikos durfte ich ja kaum mit anderen Menschen zusammenkommen.“

Der Traktor ist schwarz, so wie jeder seiner 16 Porsche – darunter ein Carrera GT, ein 2023er 911 Dakar, eine Replika des 1984er 911 Safari und ein 911 GT2 (Typ 997). Die meisten seiner Sportwagen stehen in Deutschland, in der Nähe von Heilbronn. „Ich fahre sie viel häufiger in Europa als in Brasilien“, führt er aus. „Zu Hause haben wir hohe Steuern, schlechte Straßen und wenig Sicherheit.“

Beflügelte Rast: Jetzt geht es zum Abendessen in La Gleize, einer der fünf Ortschaften, welche die Gemeinde Stoumont bilden.

911 Dakar

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3 l/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 256 g/km
CO_2-Klasse: G
Stand 02/2025

Nicht nur der feststehende Heckflügel mit Swan-Neck-Anbindung dokumentiert die Motorsportgene des GT4 RS.

Restaurant Le Vert de Pommier: Hier genießen Vassiliy und Leonardo belgische Speisen und Benzingespräche.

Porsche Sammler und Philanthrop

Fração ist Gründer von Nebraska Capital. Zum Wealth Management kam der studierte Bauingenieur, als sein Vater das vom Großvater gegründete Logistikunternehmen veräußerte. „Plötzlich war da ein Vermögen zu verwalten." Begeistert erzählt er vom Abendessen mit seinem Vorbild Warren Buffett. Der aus Nebraska stammende Investor, Unternehmer und Philanthrop hat ihn zum Namen seiner eigenen Firma inspiriert. Und zum Spenden und Einsammeln von Geldern für gemeinnützige Zwecke. Fração ist Initiator und Präsident der Non-Profit-Organisation Floresta Cultural Institute. „2016 war Porto Alegre noch eine der gefährlichsten Städte der Welt", erklärt er. Die Infrastruktur der Polizei habe am Boden gelegen. Um das zu ändern, brauchte es Geld. „Die Regierung konnte das nicht stemmen. Vermögende Familien aber schon. Wer viel hat, muss viel geben", davon ist er überzeugt. „Neue Fahrzeuge, Uniformen, kugelsichere Westen, Funkgeräte und Waffen für gut ausgebildete Polizisten haben die Kriminalität schon im ersten Jahr drastisch reduziert." Darüber hinaus unterstützt das Institut Schulen. „Manche Menschen werden nur kriminell, weil ihnen eine bessere Perspektive fehlt – dagegen hilft nur Bildung." Fração hat viele Mitstreiter. Gerade half Ex-Formel-1-Pilot Felipe Massa mit einem großen Betrag für die Wiedereröffnung einer flutzerstörten Schule.

Wegen übermäßigen Wassereinbruchs muss heute auch das Master-Training kurzzeitig pausieren. Aquaplaning ist eine ernste Angelegenheit auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke. Insgesamt meistern die 54 Master-Teilnehmer aus 13 Nationen die Bedingungen gut. Ebenso die acht Kunden des Master GT3 RS Trainings. Wenige fahren mit privaten Fahrzeugen, die allermeisten haben gemietet. 170 GT-Sportwagen aus Zuffenhausen hat das Team der Porsche Track Experience für sie nach Spa gebracht. 14 Instrukteure sind im Einsatz, zwei Supervisor und rund 60 weitere Helfer, Mechaniker und Organisatoren. Runtergerittene Reifen, strapazierte Bremsen oder Kupplungen, Steinschläge an der Windschutzscheibe – immer steht ein frisches Fahrzeug bereit, während Gebrauchsspuren beseitigt werden.

Belgische Königin und belgische Köstlichkeiten

Zur einsetzenden Abenddämmerung schwenken zwei 368 kW (500 PS) starke Porsche 718 Cayman GT4 RS knirschend auf den Kies eines malerischen Innenhofs. Er gehört zum Restaurant Le Vert de Pommier – Apfelbaumgrün – in Stoumont, gut 20 Fahrminuten entfernt von der Rennstrecke. Drinnen nehmen Vassiliy und Leonardo Platz. Von Renzo Van Eyken, dem Besitzer, erfahren sie, dass ihre Porsche vor einstigen Pferdeställen von Marie Henriette Anne von Österreich parken – bis zu

718 Cayman GT4 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,0 l/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 295 g/km
CO_2-Klasse: G
Stand: 02/2025

ihrem Tod 1902 in Spa war sie Königin der Belgier. Das urige Lokal selbst entstand vor Dekaden aus einem kleinen Bauernhof. Die Wände hängen voller Fotografien früherer Dorfbewohner. In einer Ecke reihen sich Siegertrikots der weltgrößten Radrennen aneinander. Renzos Schwiegersohn, Lawrence Naesen, ist Radprofi. So wurde das Lokal zum Szene-Treffpunkt. Auch der Olympiasieger und Weltmeister Remco Evenepoel schaut gern vorbei in dem Restaurant, vor dem ziemlich genau die fieseste Etappe des Eintagesklassikers Lüttich-Bastogne-Lüttich beginnt.

Während Renzo köstliche Vorspeisen serviert – Croquettes de Crevettes und Tatar de Boeuf –, erzählt Vassiliy, wie er und seine Frau die Porsche Travel Experience für sich entdeckten. „Wir waren in der Toskana und im Schwarzwald. Früher hat sie sich wenig aus Autos gemacht und glaubte, es sei schwierig, einen so leistungsstarken Sportwagen wie einen Porsche zu steuern. Aber die Fahrdynamik und die Beherrschbarkeit auf den fantastisch ausgewählten Straßen der Porsche Travel Experience haben sie überzeugt.“ Zum Geburtstag hat er ihr gerade die Porsche Travel Experience Camp 911 Namibia geschenkt. „Neben den Fahrzeugen und Landschaften bedeutet uns die Porsche Community sehr viel. Sie ist einzigartig und immer stilvoll, sowohl in Dubai als auch bei den Experiences.“ Gutes Essen gehört dazu. Renzo trägt jetzt den Hauptgang auf – Steak und Moules frites.

Und was hat der Brasilianer als Nächstes gebucht? „Ich freue mich auf meine achte Porsche Ice Experience in Folge. In Finnland kann ich nach Herzenslust Gas geben, ohne etwas kaputt zu machen. Ich neige nämlich dazu, schneller zu fahren, als es meine Fähigkeiten erlauben“, gibt er zu. „Deshalb ist mir unter den Rundstrecken auch Paul Ricard am liebsten – die Auslaufzonen sind riesig.“

Und Spa? Ist am zweiten Trainingstag kaum wiederzuerkennen. Die Strecke trocknet ab, die Sonne vertreibt die Wolken. „Es war wundervoll!“, begeistert sich Leonardo über die Fortschritte, die er mit Unterstützung seines Instrukteurs Niklas Meisenzahl erreicht hat. „Am Ende konnte ich mit Fahrern mithalten, die mir morgens noch überlegen waren.“ Vassiliy strahlt ebenfalls. „Der erste Tag im Regen war besonders lehrreich. Aber ohne das viele Wasser auf der Strecke war die Sicht am zweiten Tag viel besser und wir konnten deutlich schneller fahren. Die Organisation war wieder einmal perfekt – und die Fahrzeug-Performance beeindruckt einfach bei jedem Wetter.“

911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 299 g/km
CO_2-Klasse: G
Stand: 02/2025

PORSCHE TRACK EXPERIENCE
TRACK ICONS

DAUER 1 Tag

Tauchen Sie ein in die faszinierende Porsche Welt. Im Trainingsformat Track Icons erwarten Sie die aktuellen Sportwagenikonen vom elektrisch angetriebenen Taycan bis zum Topmodell 911 GT3 RS mit geführten Fahren auf der Rennstrecke, einer Roadtour und exklusiven Workshops erleben Sie hautnah, was einen Porsche im Kern zu einem Porsche macht.

HIGHLIGHTS

- ☐ Kennenlernen der Porsche Fahrzeugkonzepte
- ☐ Geführtes Fahren auf der Rennstrecke
- ☐ Roadtour auf öffentlichen Straßen
- ☐ Informative Workshops rund um das Thema Porsche Taycan und Porsche Motorsport

Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zur Experience.
porsche.click/TrackIcons

IMPRESSUM
PORSCHE EXPERIENCE STORIES

Nr. 08, Ausgabe 2025, WSL825000110
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, Nadine Hanfstein, Heike Hientzsch, Bianca Leppert, Elisa Weber
Bildredaktion:	Claudia De Feo
Accountmanagement:	Theresa Vollmer
Produktionsleitung:	Frank Zube
Art Direction:	Benjamin Tafel
Final Artwork:	Henadzi Labanau, Wilnicque Sohrada

Foto
Apple Inc., Moritz Attenberger, Sebastian Berthold, Mathieu Bonnevie, Boxengasse, Stefan Hefele, Heizr Club, Stefan Hohloch, LAT Images, Manthey Racing GmbH, MDCT AG, Motorsport Images, William Murenbeeld, Niklas Nyman, Onassis Porsches, Porsche AG, Porsche Archiv, Rainer Schlegelmilch, Jere Satamo, Klaus Schwaiger, Petro Surf, Holger Talinski,
Getty Images / Ph. Francesco Ciccotti, Francesco Riccardo Iacomino, Eric Volto,
Shutterstock / Baud Adrien

Kontakt
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, Deutschland
Telefon: +49 (0) 711 911 0, Website: porsche.de/experience

Herstellung und Druck
Bösmann Medien und Druck GmbH & Co.KG, Ohmstraße 7, 32758 Detmold, Deutschland
Printed in Germany

MIX
Papier | Fördert gute Waldnutzung
FSC® C109521

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2025
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, 718, 911, Carrera, Cayman, Macan, Panamera, Taycan 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: 02/2025

Best of Content Marketing Awards, Deutschland 2024:
„Silber“ in der Kategorie B2C
„Tourismus/Reisen“

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

Best of Content Marketing Awards, Deutschland 2023:
„Silber“ in der Kategorie B2C
„Tourismus/Reisen“

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

Macan Turbo

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Stromverbrauch kombiniert: 20,7–18,9 kWh/100 km
CO_2-Emissionen kombiniert: 0 g/km
CO_2-Klasse: A
Stand: 02/2025