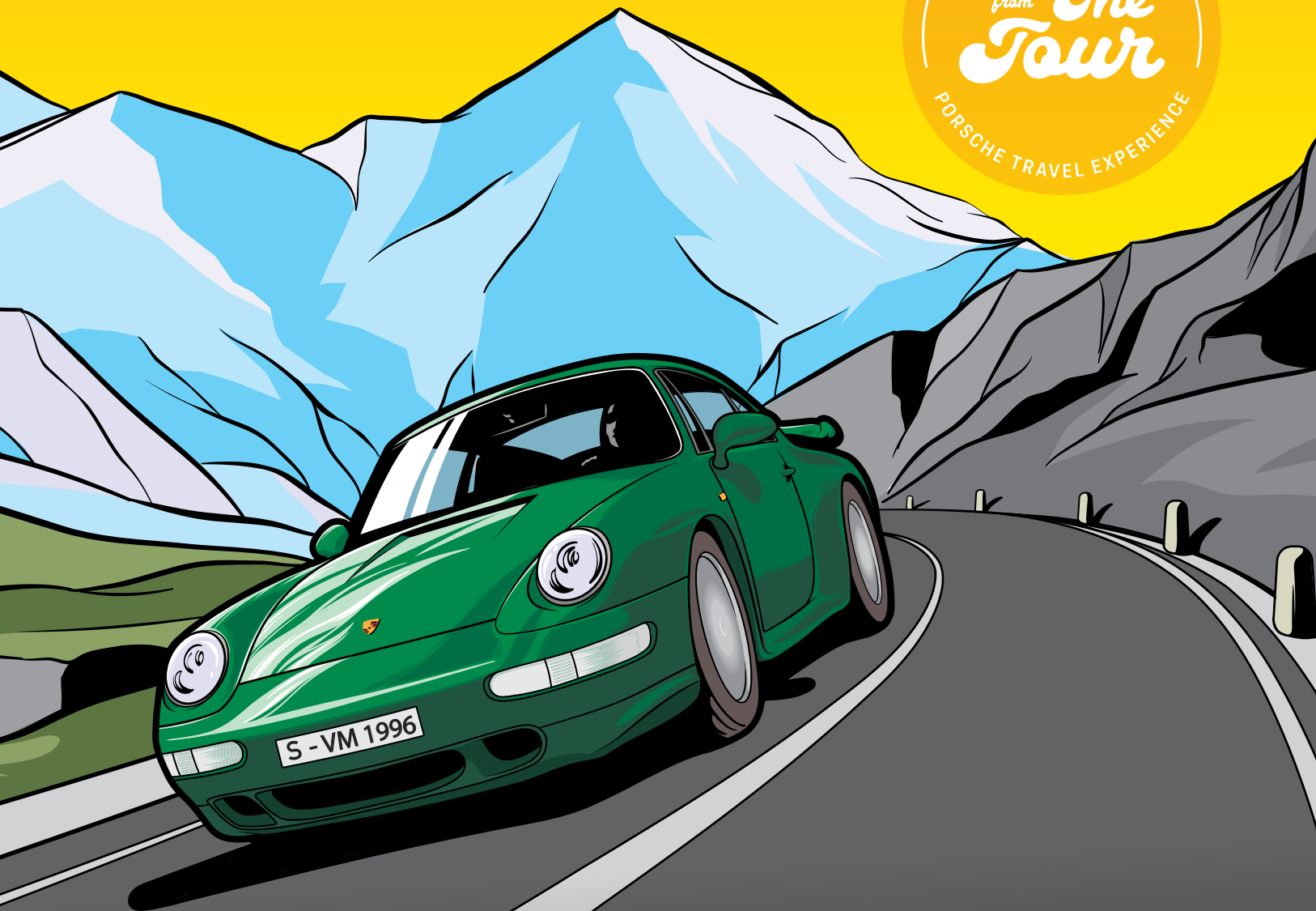


stories

PORSCHE EXPERIENCE MAGAZIN 2026



Porsche. There is no substitute.

CURVE BY CURVE

Stefan Bogners Lieblingsrouten durch die Alpen

VERSTEHEN, ERLEBEN, ERFAHREN

In der Porsche E-School wird E-Mobilität zum nachhaltigen Erlebnis

QUER IST MEHR

So entstehen die spektakulären Eis-Tracks



stories

PORSCHE EXPERIENCE

2026 Edition



Ragnar Schulte
Leiter Experiential Marketing

Liebe Leserin, lieber Leser,

manchmal beginnt eine große Reise mit einer einfachen Idee. 1996 war es genauso: Mit dem Porsche Travel Club wurde eine Vision Realität, die bis heute Menschen hinter dem Steuer eines Porsche zusammenbringt, an Orten, die bewegen, in Momenten, die bleiben. Dreißig Jahre Porsche Travel Experience sind deshalb weit mehr als ein Jubiläum. Sie sind Ausdruck einer Haltung, die Sie mit uns teilen: Erlebnisse nicht zu konsumieren, sondern aktiv zu erfahren.

Was damals mit ausgewählten Reisen begann, hat sich über die Jahre zu einem vielschichtigen Programm entwickelt. Heute finden Sie innerhalb der Porsche Experience Ihren ganz persönlichen Zugang zu Porsche – auf den schönsten Straßen dieser Welt, auf Eis und Schnee sowie ikonischen Rennstrecken. Travel Experience, Ice Experience und Track Experience ergänzen sich. Sie eröffnen Ihnen unterschiedliche Perspektiven auf dasselbe Gefühl: die Freude am Porsche-Fahren, die Konzentration auf den Moment und das besondere Miteinander unter Gleichgesinnten aus aller Welt.

Stillstand war für die Porsche Experience dabei nie eine Option. Neue Formate haben das Erlebnis immer wieder erweitert – so wie unsere E-School, die zeigt, dass elektrische Performance neue Dimensionen von Präzision und Faszination eröffnet. Mit der Porsche Travel Experience Thailand erschließen wir für Sie in diesem Jahr eine Region, die landschaftlich wie kulturell begeistert und in der sich eine lebendige Porsche Community entwickelt hat. Dank moderner eFuels beginnen wir, die Welt der Porsche Experience zu dekarbonisieren. Zugleich prägen lokale Angebote der Porsche Experience in Märkten wie zum Beispiel China schon heute eine globale Fahrerlebniswelt. Und mit „The Art of Dreams“ oder bei den Veranstaltungen von FAT International lässt sich die Marke Porsche aus ganz anderen Perspektiven erleben.

Ein fester Bestandteil dieser Welt ist STORIES. Dieses Magazin will Ihnen Orientierung und Inspiration bieten und Lust darauf machen, das Erlebnis Porsche immer wieder neu zu entdecken. Mit dieser 9. Ausgabe blickt auch STORIES selbst auf eine bemerkenswerte Geschichte zurück. Und auch für mich persönlich ist diese Ausgabe etwas Besonderes. Seit 2018 darf ich die Porsche Experience in verantwortlicher Position begleiten und dieses Magazin mit meinem Team mitgestalten. Umso mehr freue ich mich, Ihnen heute noch einmal eine neue Ausgabe von STORIES präsentieren zu dürfen, bevor ich mich dann im Laufe des Jahres 2026 neuen Aufgaben im Unternehmen zuwenden werde.

Lassen Sie sich von den Geschichten inspirieren, die wir für Sie zusammengestellt haben. Und vielleicht sehen wir uns in diesem Jahr – oder irgendwann in der Zukunft – irgendwo auf der Welt wieder, bei einer der vielen Veranstaltungen der Porsche Experience.

Bis dahin wünsche ich Ihnen viel Vergnügen beim Lesen und Entdecken.

Herzlichst,
Ragnar Schulte
Leiter Experiential Marketing



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

1

TRAVEL EXPERIENCE

10

CURVE BY CURVE
Stefan Bogner zeigt uns seine Lieblingsrouten durch die Alpen.

24

SPEED OF MIND
Eine Reise durch Thailands Berge zwischen Tempo und Entschleunigung.

40

30 JAHRE PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE
Seit 1996 ein Synonym für Entdecken, Genießen, Erleben.

**PORSCHE.
THERE IS NO
SUBSTITUTE.**

2

ICE EXPERIENCE

46

QUER IST MEHR
Wie die spektakulären Eis-Tracks gemeinsam mit Rennstrecken-Architekten entstehen.

52

FINNLANDS JUNGE EISHELDEN
Am Polarkreis gehen schon die Kinder quer.

62

WENN DER HIMMEL FEUER FÄNGT
Aurora Borealis in Levi: Magische Polarlichter zwischen Eis und arktischer Stille.

3

INSPIRATION | INTERNATIONAL

74

GEAR4U
Drive tastefully: Ausgewählte Porsche Design und Porsche Lifestyle Essentials.

76

CHRONO MANUFAKTUR DER ZEIT
Porsche Design überführt „Driven by Dreams“ in neue Dimensionen der Uhrmacherkunst.

80

THE ART OF DREAMS
In Venedig verbinden sich Kunst, Design und Mobilität in visionären Träumen.

88

CULTURE IN MOTION
FAT International, Peaches und Porsche machen Tokio zur Motor-Kultur-Bühne.

92

KEIN ASPHALT. KEIN ZURÜCK.
Extremer Ritt durch Staub, Wind und endlose Weiten bei der Gobi Desert Experience.

100

PURE ELECTRIC POWER
Der Cayenne Electric vereint Leistung, Komfort und die innovative SUV-Seele von Porsche.

106

FORSCHEN AM HAFTLIMIT
Seit Jahrzehnten entwickeln Porsche und Michelin Reifen an der Grenze des Möglichen.

112

EFUELS ON TRACK
Porsche zeigt, dass Verantwortung nicht Verzicht bedeutet.

4

TRACK EXPERIENCE

118

EVA REGELT DAS. IMMER.
Ein Blick hinter die Kulissen eines perfekten GT Trackdays.

126

VERSTEHEN, ERLEBEN, ERFAHREN
In der Porsche E-School wird Elektromobilität zum nachhaltigen Erlebnis.

134

GETTING READY FOR THE TOUR
Nach einer spannenden Track- und Ice-Saison lockt ein neues Abenteuer.

004 EDITORIAL

006 INHALT

143 IMPRESSUM



Travel Experience

010
CURVE BY CURVE
Stefan Bogner zeigt
uns seine Lieblingsrouten
durch die Alpen.

024
SPEED OF MIND
Mit dem Porsche 911 durch
Thailands Berge – eine Reise
zum Ich zwischen Tempo und
Entschleunigung.

040
**30 JAHRE PORSCHE
TRAVEL EXPERIENCE**
Seit 1996 ein Synonym für
Entdecken, Genießen, Erleben.

Stefan Bogner

Curve by *Curve*

Wer Alpenpässe liebt, kennt seinen Namen und seine CURVES Magazine: Stefan Bogner. Für Porsche zeigt er uns seine Lieblingsrouten und nimmt uns mit auf eine Reise, auf der wir Dynamik und Fahrfreude mit der inspirierenden Kraft der alpinen Bergwelt verbinden.

Text: Berthold Dörrich Fotos: Klaus Schwaiger, Stefan Bogner



In the *air*

Stefan Bogner hat die meisten Pass- und Bergstraßen der Welt schon einmal selbst befahren. Von den französischen Seealpen im Westen über die Schweizer-Alpenpässe, die Hochalpenstraßen in Österreich und die Dolomiten-Übergänge im Osten kennt er vermutlich jede spannende Kurve. Er hat die Anden in Südamerika bis hinunter nach Feuerland erkundet. Er kennt die Rocky

Mountains in den USA genauso wie die eher unbekannteren Bergregionen Chinas mit ihren umso spektakuläreren Straßen. Und die Strecke von Thailand bis zurück nach München hat er erst vor kurzem im 911er zurückgelegt und dabei auch abgelegene Bergregionen durchquert. Wenn also jemand beurteilen kann, welches die wirklich schönsten Bergstraßen der Welt sind, dann ist er es.

Wir haben uns nahe der Passhöhe des Flüela-Passes im Schweizer Engadin mit Stefan verabredet. Wir kommen in zwei Porsche Taycan zum verabredeten Treffpunkt. Stefan im Helikopter, der heute früh sein Arbeitsgerät ist. Noch bevor wir ihn sehen, hören wir das markante Dröhnen der Rotoren aus dem Tal herauf. Noch hängen Wolkenfetzen der verregneten Nacht im Tal und rund





Ein Highlight jeder Alpentour:
Der Gotthardpass - eine der wichtigsten
Nord-Süd-Verbindungen der Alpen.

um die Gipfelspitzen, als sich der Heli plötzlich über den Felsgrat und knapp über unsere Taycan schiebt, eine steile Kurve über uns dreht und zur Landung ansetzt.

Natürlich sitzt Stefan nicht einfach auf dem Copiloten-Sitz, sondern hängt, angegurtet, aus der geöffneten Tür, mit beiden Füßen auf die Kufen gestützt. In der Hand seine Kamera, mit der er seit vielen Jahren die schönsten Straßen der Welt für sein Magazin CURVES und für Porsche porträtiert. Wir haben einen fantastischen Sommertag für unser Treffen erwischt und so nutzt er den Anflug schon mal dafür, sein Portfolio um neue Aufnahmen des Albula- und Flüelapasses zu ergänzen. Und natürlich dazu, Fotos der beiden Taycan Cross- und Sport-Turismo Limousinen in dieser unwirklich wilden Landschaft zu schießen.

So spektakulär sein Auftritt im Helikopter war, haben wir uns eigentlich nicht zum Heli-Fliegen, sondern zum Auto- und Mountainbikefahren hier oben verabredet. Um gemeinsam etwas Ruhe zu haben und zusammen herauszufinden, was die Faszination „Bergstraße“ ausmacht. Wir wollen erfahren, welche Pässe und Regionen für ihn, der sie praktisch alle kennt, die schönsten sind. Und welche Strecken er jemandem empfehlen würde, der mit begrenztem Zeitbudget ein Maximum an Fahrspaß und Berggenuss erleben will.

Feeling gravity



Von den Alpen bis nach Island. Von Japan bis zu den USA: 25 CURVES Ausgaben gibt es mittlerweile. Für diesen Artikel haben wir uns die Ausgabe 16 „Schweiz“ ins Cockpit gelegt.





On the road

Der Flüela gehört für ihn zu diesen Pässen, die man mindestens einmal im Leben befahren haben muss. Genauso wie der Bernina, zu dem wir kurzerhand gemeinsam mit unseren beiden Taycan hinüberfahren. Ganz vorne dabei sind natürlich die legendären Pässe entlang der „Grand Tour of Switzerland“: der Furka-, Grimsel-, Sustenen- und der Nufenenpass. Und natürlich der Große St. Bernardino.

Was fasziniert ihn an diesen Straßen? Was macht die Fahrt auf ihnen so besonders? Natürlich sind es die spektakulären Ausblicke. Die Kurven und Kehren. Besonders in einem agilen Porsche, findet Stefan. Aber auch das Wissen darum, dass diese Straßen seit vielen Jahrhunderten die Regionen nördlich und südlich der Alpen verbinden. Über die nicht nur Handel betrieben wurde, sondern über die sich auch die europäischen Kulturen des romanischen Südens mit denen des germanischen Nordens vermischt und zu einer ganz besonderen Melange verbunden haben. Zu einer Magie, die man ganz hautnah spürt, wenn man auf diesen Straßen unterwegs ist.





Porsche auf zwei Rädern: Porsche und Performance bilden seit jeher eine leidenschaftliche Verbindung. Mit den Porsche eBikes wird diese Erfolgsgeschichte fortgeschrieben. Der gewichtsoptimierte Carbon-Rahmen, der kraftvolle Motor und die fein abgestimmten Komponenten sorgen für das Porsche Fahrgefühl auch auf zwei Rädern - sowohl auf Asphalt als im Gelände.

Loving mountains

Für Stefan Bogner bedeuten ein paar Tage allein mit sich, seinem Porsche und einem Dutzend Bergpässen auch eine besondere Form der Fokussierung auf das Wesentliche, die fast meditativ und für ihn immer wieder auch inspirierend wirkt. Wer nie einen Alpenpass in einem Porsche hinaufgestürzt ist, wird nicht begreifen, wie die brachiale Beschleunigung aus einer Haarnadelkurve heraus auf dem Weg zur nächsten gleichzeitig mental so entschleunigend wirken kann. Die Wahrnehmung fokussiert auf die nächste Kurve. Und gleichzeitig weit offen für die grandiosen Eindrücke links und rechts der Straße: Für die Berge, Wälder und Gletscher, die die Begleitmusik jeder Alpen-Tour sind. Auf jeden Fall aber völlig entrückt von den Dingen, die zuhause, oder im Büro so unausweichlich schienen.

Bei einem kurzen Abstecher mit dem Porsche eBike Sport 2025 abseits der Straße bietet sich uns die Gelegenheit für ein Picknick und ein inspirierendes Gespräch. Vor allem aber zum gemeinsamen Genuss der Köstlichkeiten, die wir uns am Morgen noch unten im Tal

besorgt hatten. Hier im Engadin wird über Qualität nicht gesprochen. Sie ist selbstverständlich. Als wir uns beim lokalen Metzger etwas Engadiner Trockenfleisch, eine betörend duftende Salsiz und ein Stück Bergkäse für unsere Tour aussuchen, wird natürlich vorgekostet und probiert. Auf dass die Vorfrende steigt, bis wir uns den Genuss durch die Höhenmeter auf dem Mountainbike auch verdient haben werden.

Die Porsche Travel Experience Alpine Ultimate, findet Stefan, ist die ideale Wahl für jeden, der die schönsten Ecken und Kurven der Alpen in einer einzigen Tour erleben möchte. Einmal von Ost nach West, erfährt man sich nicht nur die spektakulärsten Alpenpässe, sondern mäandert fast unmerklich zwischen der frankophonen Welt der Seealpen, den rätoromanischen Sprachinseln des Engadins und Südtirols und den Gebieten Deutschlands und Österreichs, in denen die Nähe zu Porsche fast hautnah spürbar ist. Natürlich darf dabei der Großglockner nicht fehlen und eine Übernachtung in Zell am See, der Heimat der





Enjoying *silence*

Familie Porsche und des Designstudios Studio F. A. Porsche, benannt nach dem Schöpfer des Porsche 911, dem auch unsere Bikes entstammen.

In seinem CURVES Magazin fokussiert sich Stefan Bogner aber ganz auf die Straße. Ganz aufs Fahren. Das unmittelbare Erlebnis Alpenpass. Ganz pur, großartig fotografiert, wirkt die Natur in seinen Bildern oft unwirklich leer. Nur die Straßen, die beim Blick aus dem Helikopter wie Asphalt gewordene alpine Reptilien wirken, geben einen Hinweis darauf,

dass hier Menschen Großartiges geschaffen haben, das sich am besten – ganz pur - in einem Porsche erleben lässt.



PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE ALPINE ULTIMATE

DAUER 13 Tage

ROUTE



VON MÜNCHEN NACH MONACO.
13 TAGE. 30 PÄSSE. 100 % FAHRSPASS.

Entdecken Sie im Sportwagen die alpine Königsetappe Europas – entlang der dynamischsten Kurven Deutschlands, Österreichs, Sloweniens, Italiens, der Schweiz, Liechtensteins, Frankreichs und Monacos. Unvergleichliche Traumpanoramen und Glücksmomente in einer Tour. Fahrerisch äußerst anspruchsvoll. Kulinarisch ein einziges Highlight. Bereit für bergeweise Adrenalin, Endorphine und Gaumenfreuden?

HIGHLIGHTS

- Überquerung von 30 legendären Alpenpässen in 8 Ländern
- Kulinarische Höhepunkte mit Spezialitätenverkostungen und regionaler Küche
- Seetour in den Dolomiten mit eindrucksvollen Panoramen
- Hubschrauberflug über das Matterhorn bei Zermatt
- Stadtführungen durch München und Monaco
- Bootstour zu den Îles de Lérins vor Cannes
- Mehrere Seilbahnfahrten mit spektakulären Ausblicken
- Pferdekutschfahrt durch das mondäne St. Moritz



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

SPEED OF MIND

Majestätische Berglandschaften, dichte, grüne Wälder und tief eingeschnittene Täler werden in Kombination mit dem Porsche 911 die Blaupause für echten, buddhistischen Seelenfrieden. Unsere Autorin auf einer Reise durch Thailand zwischen Beschleunigung und Entschleunigung.

Text: Nadine Hanfstein Fotos: Klaus Schwaiger





Ich behaupte, ich stehe gerade an einem Scheideweg meines Lebens. Den Eindruck hatte wohl auch mein Chefredakteur. Der rief an, spät abends mit einem: „Du wirkst in letzter Zeit etwas angespannt“. Ich konnte seine zögerlich hochgezogenen Augenbrauen förmlich vor mir sehen – „Ich habe da was für Dich. Mit einem Porsche 911 durch den serpentinreichen Norden Thailands. Und zum Abschluss ein paar entspannte Wellness Tage im Ritz Carlton Phulay Bay.“ Den Job nehme ich selbstverständlich an. Er trifft den Nagel nämlich auf den Kopf

und die Kombination aus thailändischen Dschungelstraßen, Makaken am Straßenrand, vorbeiziehenden Tempeln und dem Sound des 911 beim Hochbeschleunigen klingt verheißungsvoll gut.

Also begeben sich einige Wochen später auf dem Flug von Frankfurt nach Bangkok nicht nur auf eine physische, sondern auch auf eine sehr mentale Reise. Denn ich stelle mir gerade ganz grundsätzlich die Frage: Wo genau verläuft die Linie, auf der Spannung



911 Carrera GTS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
 Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,7–10,2 l/100 km
 CO₂-Emissionen kombiniert: 242–230 g/km
 CO₂-Klasse: G
 Stand: 02/2026



WENN GEIST UND STRASSE IM EINKLANG SCHWINGEN

kreatives Schaffen noch fördert? Und weshalb ist genau diese Linie so hauchdünn – zwischen energetisierender Anspannung und maßloser Überforderung? Also frage ich Nietzsche. Kann zu Beginn nie schaden. Der sieht die „große Spannung des Geistes“ als Bedingung für Kreativität und Wachstum und warnt auch gleich vor zu viel Entspannung. Spannung als Triebkraft des Lebens also. Kann ich momentan nicht unterschreiben und sehne mich schon im Flieger nach nichts mehr, als nach Wellness- und Me-Time mitten im Goldenen Dreieck, wo Thailand, Myanmar und Laos aufeinandertreffen.

Nächster Philosoph also. Martin Heidegger, nach dem Gelassenheit nicht Passivität, sondern ein offenes Verhältnis zum Sein bedeutet. Und der mich auch direkt zum nächsten Philosophen führt, bei dem ich verweile: Byung-Chul Han. Südkoreanisch-deutscher

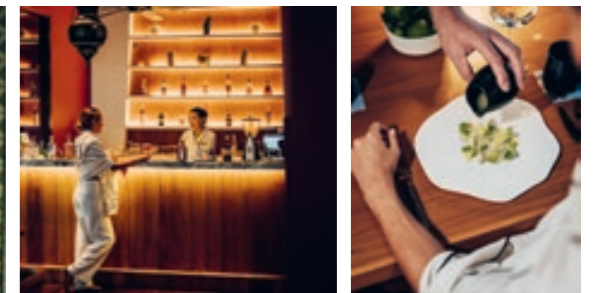
Kulturwissenschaftler und Autor des Buchs, das ich am Flughafen finde: „The scent of time“. Packe ich also in meinen Koffer zu dem Thailand-Reiseführer voller gelber „To-Do-Fähnchen“, bevor ich den Porsche 911 in Empfang nehme.

Wie erwartet ist die Kombination aus dem ikonischen Design des 911 und den magischen Straßen Thailands kaum auszuhalten fürs Ästhetikliebende Auge: Der vanadiumgrau metallische Lack, in dem die Palmenblätter reflektieren; der Dunst, der im mystischen Morgengrauen tief über dem Dschungel hängt. Eine perfekte S-Kurve, die die nächste jagt, nur unterbrochen durch weitläufige Teefelder und steil aufragende Felsen zu beiden Seiten der Straße. Dicht überwuchert vom sattem Grün des Tropenwaldes, das in den kommenden Tagen mein ständiger Begleiter sein wird.





INNEHALTEN ZUR RUHE KOMMIEN



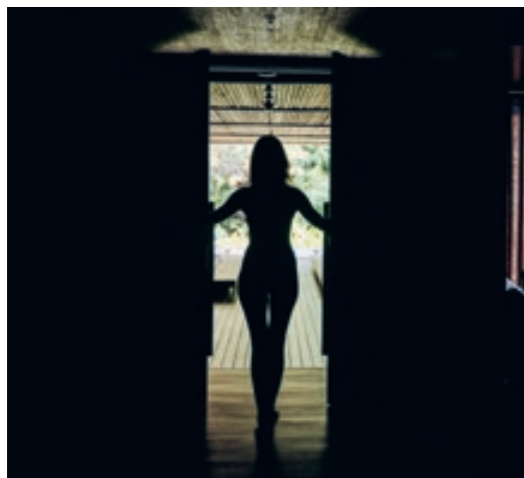
Versteckt zwischen Felsen liegt am Rande der Straße ein kleiner buddhistischer Tempel, fast wie ein Stück vergessene Zeit, ein Raum im Transit. Gerade noch im fast meditativen Rhythmus der atemberaubenden Kurven setze ich zurück, fahre behutsam durch das aufwendig geschnitzte goldene Tor und werde magisch angezogen von den fast schon archaisch wirkenden Gesängen aus dem Tempelinneren. Drei Mönche in der traditionell leuchtend orangefarbenen Kesa finde ich vor – ganz bei sich bereiten sie sich mit ihrer Chanting-Meditation auf den nächsten Schritt der täglichen Zeremonie vor.

Die Worte tragen bestimmte „Dhammas“ in sich, die eingefangen, codiert sind. Wenn sie rezitiert werden, kann ihre Bedeutung andockend an unser Bewusstsein als Auslöser wirken und damit unterbewusst Achtsamkeit, Konzentration und das Gefühl von Zeitlosigkeit fördern, das sich bei mir schon während der letzten Kilometer im 911 einstellte, wo mich jede Kurve dem Herzschlag Thailands ein Stück weit näher zu bringen schien. Ein Auslöser also, so fühlt es sich gerade auch bei mir an.



WO RUHE RICHTUNG GIBT

Und während ich den 3,6-Liter Boxermotor genüsslich aus der Kurve heraus beschleunige, lasse ich die Fenster nach unten und damit den warmen Wind durch meine Haare fahren, und frage mich, weshalb mich dieser Tempelmoment so friedvoll hinterlassen hat. Wie kann sich diese Balance der Mönche so spürbar schnell übertragen, meinen Geist in innere Klarheit versetzen? Ganz ohne die Worte der Gesänge zu verstehen, die in der Körpermitte nachzuschwingen scheinen.





Diese entspannt positive Grundstimmung, die Teil der thailändischen Kultur zu sein scheint, trägt mich im Anschluss direkt in den Süden Thailands - ins „Phulay Bay, a Ritz Carlton Reserve“. Die Anknüpfungszereemonie des Hotels ist genau so beeindruckend wie der Fakt, dass das Hotel keine Lobby besitzt. Der „Ton Hung“, also ein privater Butler, bringt mich persönlich in die Strandresidenz und nach der Kombination aus spektakulärer Warrior- und Hot Stone Massage im haus-eigenen Spa komme ich zum ersten Mal seit langem zur Ruhe. Und zurück zu meinem Buch von Byung-Chul Han und dem Tempel-erlebnis in Chiang Mai.

Der Philosoph beschreibt meine innere Unruhe als akutes, gesellschaftliches Phäno-men einer konsum- und leistungsorientierten Gesellschaft. Mit Erfolg als lebenswertem Hauptziel, angetrieben von Produktivität, Aufregung und Veränderung. Haben wir etwas verloren bei dieser konstanten Suche nach schnelleren, erfolgsorientierten, spektakuläreren Erlebnissen? Ja! Den Moment des Innehaltens. Des Reisens. Die scheinbare Zwecklosigkeit des Moments. Wie jetzt in eben diesem Moment, in dem ich einfach nur den Dschungel höre, das warme Wasser spüre, das mich umgibt und meine Gedanken auf die Reise schicke. Wir brauchen diese Zeiträume des Innehaltens und Nachdenkens, die Richtung und Kohärenz geben. Nachhaltige Erlebnisse, echte Verbundenheit und eine Erzählung, die das Erlebte mit etwas

Größerem verbindet. Der Möglichkeit, in der Zeit zu verweilen, anstatt sie zu nutzen. Zeit als Ort, an dem tiefe Einsichten und originelle Ideen entstehen können. Reise nicht als Mittel zum Zweck, sondern als Erlebnis des Prozesses selbst.

Und plötzlich merke ich am Stand der tiefer-liegenden Sonne, wie ich wohl die Zeit vergessen habe, das Buch des Philosophen tief in den Schoß meines Bademantels gesunken. Darauf haftend die Notiz mit Nietzsches Zitat vom Beginn meiner Reise: „Man muss noch Chaos in sich haben, um einen tanzenden Stern gebären zu können.“ Der tanzende Stern verschwindet hinter den Kalksteinfelsen der Andamanensee, die so magisch aus dem Wasser ragen, und lässt mich hier verweilen. Mit einem landestypischen Lächeln. Und innerer Ruhe.

PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE THAILAND

DAUER 9 Tage

ROUTE



9 TAGE PURE EXOTIK. GEWÜRZT MIT FAHRSPASS IM PORSCHE 911.

Entdecken Sie das Land des Lächelns in einem Porsche 911 Rechtslenker. Auf kurvenreichen Panoramastraßen. Durch üppige Berg- und Dschungellandschaften. Vorbei an glänzenden Tempeln und glitzernden Wasserfällen. Entlang des Mekong bis zum Goldenen Dreieck.

Freuen Sie sich auf traumhafte Impressionen und exotische Kulinarik zum Dahinschmelzen. Und auf Glücksmomente für die Ewigkeit.

HIGHLIGHTS

- Dynamische Fahrten durch die Berglandschaften Nordthailands
- Stadtführung mit dem Tuk-Tuk in Chiang Mai
- Schokoladen- und Tee-Experience mit lokalen Spezialitäten
- Elefanten- und Longtail-Boots-Experience im Goldenen Dreieck
- Entspannung und Genuss in einem luxuriösen Resort in Krabi
- Yachtausflug in der Phang-Nga-Bucht



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



Greetings
from *The
Tour*

30 Years of Porsche Travel Experience



PORSCHE
EXPERIENCE

Greetings
from **The
Tour**



**WIR FEIERN 30 JAHRE
PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE.**

Seit 1996 steht die Porsche Travel
Experience für mehr als das Ankommen:
für Entdecken, Genießen, Erleben.

Wie alles begann:
Mit dieser Anzeige
wurde 1996 die
erste Reise des
„Porsche Travel
Clubs“ nach Dubai
beworben.



30 JAHRE

Porsche Travel Experience heißt auch beeindruckende Zahlen und Fakten. Und jede Zahl erzählt eine eigene Geschichte.

28.753

Gesamtteilnehmer (2001 – 2025)

200 – 3000

Reiseleiterinnen
und Reiseleiter
in 30 Jahren

1996

Erste Experience: **نمطك**

ROUTE 66

900

Fahrzeuge pro Saison im Einsatz

Beliebtste Ziele:

Schwarzwald SICILY **French Alps**
AUSTRIAN Central **SWISS Tuscany**

1.000

Durchschnittliche Anzahl Teilnehmer pro Jahr

55

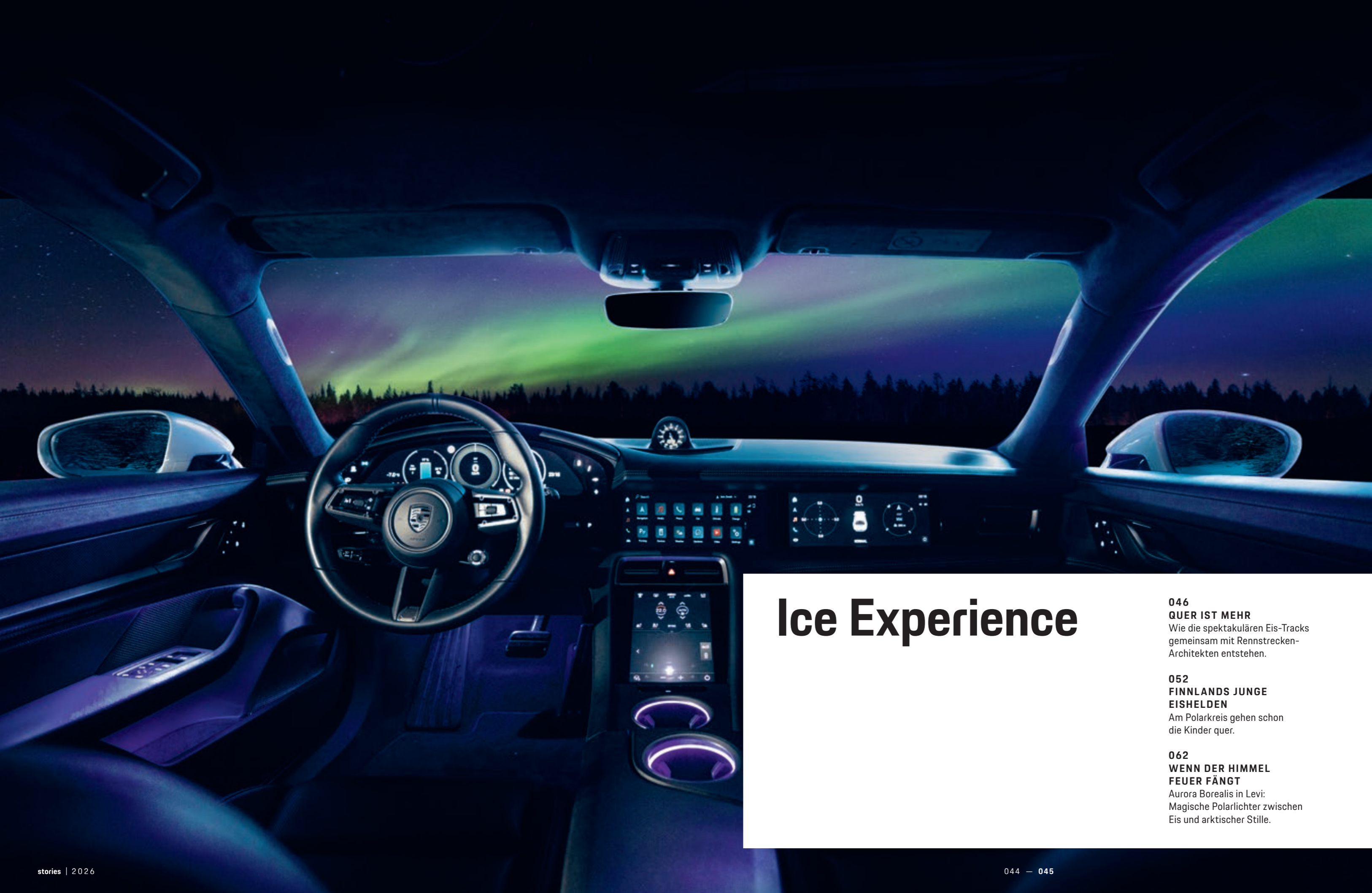
Länder seit Gründung
im Programm. Besonders
exotisch: Thailand,
Australien, Namibia, Arktis

3.200.000

gefahrne km in der Saison 2025

3160 m

Höchster von den Teilnehmern angefahrener Punkt – Meter ü. d. M.: Shangri La



Ice Experience

046

QUER IST MEHR

Wie die spektakulären Eis-Tracks gemeinsam mit Rennstrecken-Architekten entstehen.

052

**FINNLANDS JUNGE
EISHELDEN**

Am Polarkreis gehen schon die Kinder quer.

062

**WENN DER HIMMEL
FEUER FÄNGT**

Aurora Borealis in Levi:
Magische Polarlichter zwischen
Eis und arktischer Stille.

Quer ist mehr

Die Architektur des Driftens im Porsche Arctic Center

Rennstrecken bestehen meist aus Asphalt. Doch wie entstehen eigentlich die spektakulären Schnee- und Eis-Tracks bei der Porsche Ice Experience? Für die Saison 2025 hat das renommierte Rennstrecken-Architekten-Büro Tilke gemeinsam mit Porsche und dem Porsche Arctic Center ein neues Konzept entwickelt. Wir werfen einen Blick hinter die Kulissen.

Text: Bianca Leppert Fotos: Porsche AG

300

AUF EINER GESAMTFLÄCHE VON ÜBER 300 HEKTAR BIETET DAS PORSCHE ARCTIC CENTER GENÜGEND PLATZ, UM DIE VERSCHIEDENEN KURSE ZU PRÄPARIEREN UND BEI BEDARF FLEXIBEL ZU ERWEITERN.

Es ist ein klarer, sonniger Tag in Levi, Finnland. Der Schnee glitzert, und immer wieder schießen Schnee-Fontänen in die Luft, wenn Fahrer im Drift an ihre Grenzen gehen. Diese Fontänen sind hier das universelle Symbol für Fahrspaß. Manuel Rubow, leitender Rennstrecken-Ingenieur bei Tilke Engineers & Architects, bekannt für Formel-1-Strecken wie Jeddah und Austin, stapft über das Eis. Er kennt das Gefühl aus eigener Erfahrung – schließlich fährt er selbst Rennen. Gemeinsam mit seinem Team nimmt er das 350.000 Quadratmeter große Porsche Arctic Center genau unter die Lupe. Ihr Auftrag: Die bestehenden Strecken optimieren und neue Abschnitte schaffen, die den Teilnehmern das kontrollierte Seitwärtsgehen auf Eis noch näherbringen.

„Das Lastenheft verlangte Strecken mit klarem Wiedererkennungswert, damit sich Fahrer besser orientieren können. Gerade im Süden, wo die höheren Trainingsformate stattfinden, bestand die Herausforderung auch darin, die natürliche Topographie in das Streckenlayout einzubinden.“, erklärt Rubow. „Wir setzten Schwerpunkte: Ein Kurs für langsames Heranarbeiten an die Haftgrenze, ein anderer, um den Lastwechsel bei hohen Geschwindigkeiten zu trainieren.“ Auch die Auslastung spielte eine Rolle: Ideal sind maximal fünf Fahrzeuge gleichzeitig auf der Strecke.

Die Arbeit der Streckenarchitekten beginnt mit einem weißen Blatt Papier. „Wir zeichnen viel von Hand, das fördert die Kreativität“, sagt Rubow.



Wie mit Zirkel und Lineal gezogen wirken die Paddocks und Circles im arktischen Schnee.



TRACKS UND TRAININGSMODULE BIETET DAS PORSCHE ARCTIC CENTER.

Manchmal legt er das Layout der Nordschleife daneben, um ein Gefühl für Linienführung zu bekommen. Bald wechseln sie zum Computer. Dann analysieren sie das Gelände: Höhenunterschiede, Felsen und Bäume fließen als Eckdaten ins Layout ein. Anders als auf einem zugefrorenen See bietet das Gelände hier mehr Abwechslung. „Ein Baum in der Ferne kann zum Orientierungspunkt werden und die Linienwahl beeinflussen“, erklärt Rubow.

Um jeder Strecke ihren eigenen Charakter zu geben, greifen die Experten auf die weltweit größte Sammlung von Fahrdaten zurück. Gründer Hermann Tilke hat fast jede Formel-1-Strecke entworfen oder überarbeitet. Dieses Wissen übertragen sie auf Schnee und Eis – allerdings nicht eins zu eins. Auf Eis steht der Drift im Mittelpunkt, nicht die Ideallinie. „Wir untersuchen, welche Fahrzustände sich fürs Quertreiben eignen und welche Kurvengeometrien das unterstützen. Vieles basiert auch auf Gefühl. Das Team hat ein herausragendes Verständnis für diese speziellen Anforderungen entwickelt“, sagt Rubow.

Driften folgt anderen Regeln als klassisches Rennfahren. Anfänger profitieren von engen Kurvenradien, die Lastwechsel erleichtern und den Drift einleiten. Dynamikflächen für Slalom und Koordinationsübungen, wie den berühmten Skandinavischen Rallyeflick. Lange Geraden oder flüssige Passagen, wie im Streckenabschnitt Hatzenbach auf der Nordschleife, braucht man hier nicht. Auslaufzonen bleiben Pflicht – auch wenn Schnee das Risiko durch geringere Geschwindigkeiten mindert. „Wir fragen uns bei jeder Kurve: Was passiert bei einem Fehler?“, sagt Rubow. Gibt es die perfekte Driftkurve? „Nein. Es hängt vom Fahrzeug ab. Ein heckangetriebener 911 GT3 Cup reagiert anders als ein Allrad Taycan.“ Wie bei Formel-1-Strecken arbeiten die Ingenieure mit CAD-Software und 3D-Simulationen, um Fahrdynamik, Lenkwinkel und Lastwechsel zu visualisieren. Der spannendste Moment für Rubow kommt im firmeneigenen Fahrsimulator. „Er entspricht dem eines professionellen GT3-Teams“, erklärt er. „Man spürt Bremsdruck

155

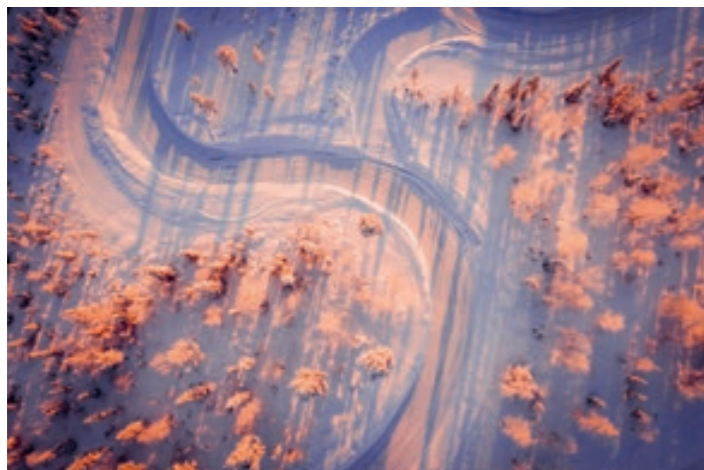
KILOMETER NÖRDLICH DES POLARKREISES BIETEN SICH DEN RENNSTRECKEN-ARCHITEKTEN BESTE VORAUSSETZUNGEN FÜR IHRE ARBEIT.

und präzise Lenkung. Statt auf einen Monitor setzen wir Virtual-Reality-Brillen auf. Beim Quertreiben schaut man nicht nur geradeaus, sondern auch seitlich. Die Sichtbeziehung ist entscheidend für Scheitelpunkt und Co.“ Rubows Erfahrung im Langstreckensport hilft ihm dabei. Einige Streckenabschnitte erinnern an reale Vorbilder: die Omega-Sektion des Sachsenrings mit ihrem extremen Kurvenradius, die sich zum Driften perfekt eignet, verkleinerte Passagen des Bilster Bergs, oder die sich öffnende Sunset Bend der Strecke im PEC Leipzig. Weitere berühmte Streckenteile sollen folgen. Die Planung dauerte rund acht Monate. Im Vergleich zu einer Formel-1-Strecke mit wenigen Kilometern erfordert das 37 Module umfassende Areal mit fast 28 Kilometern Layout deutlich mehr Kreativität.

Die Umsetzung startet im Winter. Mitarbeiter des Porsche Arctic Centers pressen die Strecken mit GPS-Daten in den Schnee.

Die Natur hilft dabei: Der erste Schnee taut leicht an und bildet eine Eiskruste, darauf fällt neuer Schnee. Das Eis verdichten sie zusätzlich mit Wasser aus einem Tankwagen. Schnee und Eis haben Vorteile: Sie sind leichter und günstiger als Asphalt. Doch sie stellen auch Herausforderungen. „Im Schnee kann man Gelände nicht einfach aufschütten oder abtragen. Wasser sammelt sich dort, wo man es nicht will. Und die Strecken brauchen permanente Wartung“, erklärt Rubow. „Porsche hat hier ein starkes Team auf die Beine gestellt. Das ist der Schlüssel zum Erfolg.“

Rubow hat seine Strecken in Levi bisher noch nicht selbst getestet. Doch das wird nicht lange dauern. Sicher wird er den ersten Drift mit einer Schnee-Fontäne feiern. Und wer weiß – vielleicht erleben Sie das bald selbst bei der Porsche Ice Experience. Auf Strecken, die Profis herausfordern, und Anfängern dabei gleichzeitig ein schnelles Erfolgserlebnis vermitteln.



PORSCHE ICE EXPERIENCE ICE ULTIMATE

DAUER 6 Tage

**VOM ASPHALT AUFS EIS. RENNGEFÜHL
IM GT3 NEU DEFINIERT.**

In der Arktis ist alles intensiver – die Stille, die Kälte und der Nervenkitzel des Motorsports. Bei Ice Ultimate erleben Sie 4 unvergessliche Fahrtage am Steuer eines Porsche GT3 Cup auf Schnee und Eis, wo jede Bewegung volle Konzentration erfordert.

Sie trainieren in kleinen Gruppen mit Einzelcoaching. Ob enge Waldpassagen oder weite Eistracks: Hier wird Fahren zu einem elementaren Erlebnis.

Pure Power, echte Verbindung und eine Erfahrung, die bleibt.

HIGHLIGHTS

- 5 Übernachtungen mit Frühstück in Sky View Cabins der „Northern Lights Ranch“ mit Frühstück
- 4 Tage Fahrtraining mit persönlichem Instrukteur



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

FINNLANDS JUNGE EISHELDEN

Haben Sie sich schon mal gefragt, warum es keinen besseren Platz gibt, um den kunstvollen Drift auf Eis zu erlernen, als hier in Finnland? Klar, weil's hier oben am Polarkreis ideale Wetterbedingungen dafür gibt. Aber neben Eis und Schnee haben die Finnen noch etwas, was sie zu geborenen Eis-Piloten macht: Früh übt sich, wer quer fahren will.

Text: Berthold Dörrich Fotos: Klaus Schwaiger

JIM + MAX





JIM

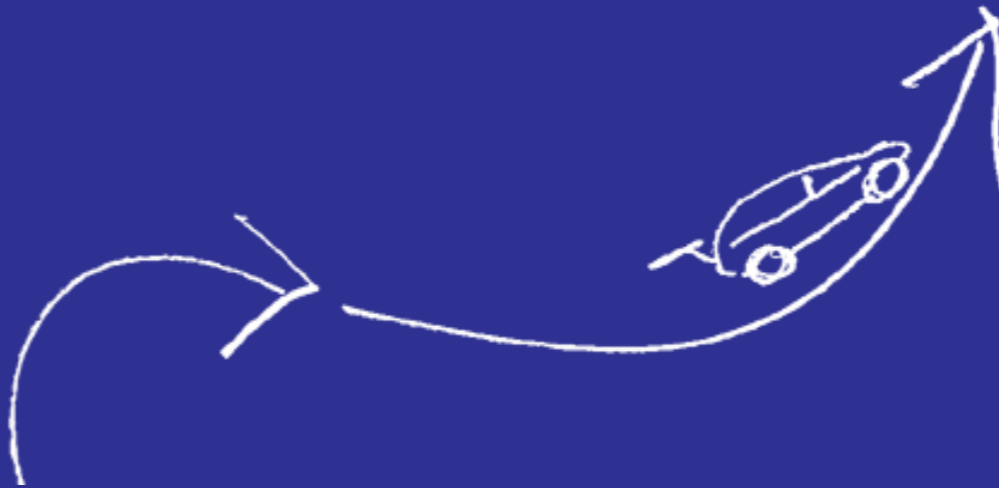


MAX

Um mit dem Tanz auf Eis zu beginnen ist es nie zu spät. Nicht umsonst treffen sich auf den Tracks des Porsche Arctic Centers in Levi nicht nur Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus allen Nationen, sondern auch jeden Alters, um sich in die Kunst des gepflegten Querverkehrs einführen zu lassen. In Finnland gilt aber auch: Mit dem Driften kann man gar nicht früh genug anfangen. So wie Jim und Max Teinilä, ganze zehn und zwölf Jahre alt – und hinterm Lenkrad auf dem Eistrack schon echte Profis.

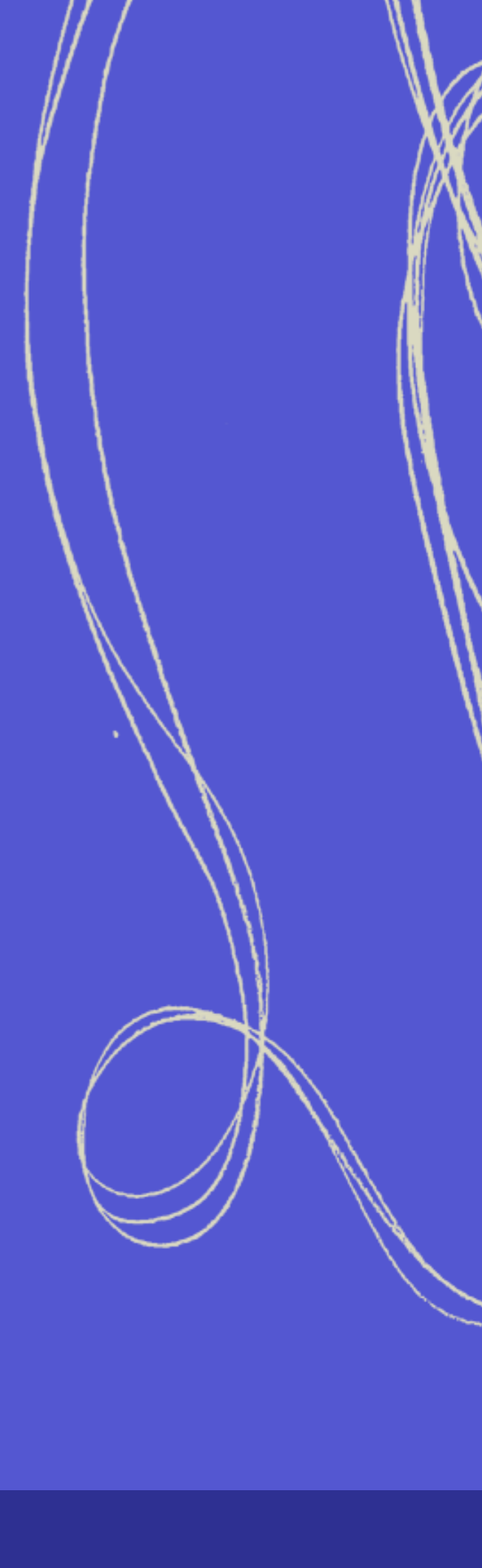
Wir treffen die beiden bei herrlichem Winter-Wetter auf ihrem „Spielplatz“ nur ein paar Kilometer vom Porsche Arctic Center in Levi entfernt. Die Schule war heute schon früher aus und so konnten sie sich direkt in ihre Autos setzen, um von der väterlichen Autowerkstatt durch den elterlichen Wald zum privaten Eiskurs zu fahren, den ihnen ihr Vater jedes Jahr im Winter auf einem gefrorenen Sumpfgelände plant. Während der Wintermonate sind die beiden praktisch täglich hier draußen und drehen ihre Runden. Nur heute ist kein normaler Tag, denn wir hatten uns mit Jukka Honkavuori, einem ihrer Rennfahreridole, und einem brandneuen Porsche 911 angesagt, um den beiden mal ins Cockpit zu schauen und ein paar gemeinsame Runden zu drehen.

Für Jukka, Chef-Instruktor der Porsche Ice Experience und COO des Porsche Arctic Centers ist die Begegnung mit Max und Jim eine Art Déjà-vu mit der eigenen Vergangenheit. Er war acht, erinnert er sich, als er das erste Mal hinter dem Lenkrad eines Autos querzukommen versuchte. In seiner Heimatstadt Rovaniemi legten ein paar ortsansässige Drift-Begeisterte Jahr für Jahr einen privaten Eis-Parcours an, auf dem die örtliche Jugend ihre ersten Runden drehen konnte. Für die ganz Kleinen eine erste Möglichkeit, um sich hinter dem Steuer zu probieren. Mit Blick auf die älteren Jugendlichen ging es dem Bürgermeister der Stadt wohl eher darum, ihnen ein sicheres Umfeld für ihre Drifts zu bieten und sie von Dummheiten abzuhalten. Damit sie nicht etwa auf die Idee kommen, ohne Führerschein auf öffentlichen Straßen zu üben. Wer sich jemals gefragt haben sollte, warum die Finnen Weltklasse Renn- und Rallyefahrer hervorbringen, während auf unseren Bolzplätzen ordentliche Mittelstürmer reifen, der findet hier die Antwort.





WEIS IST IN FINNLAND MUTTERSPRACHE





Auch im Hause Teinilä hat das Rallyefahren Tradition. Papa Ismo war selbst viele Jahre aktiv unterwegs – die beeindruckende Sammlung von Pokalen und Trophäen im Büro seiner Autowerkstatt ist Zeugnis seiner Begeisterung und seines Könnens. Als die Familie vor einigen Jahren entschied, wegen ihrer Liebe zum arktischen Winter aus dem Süden Finnlands nach Lappland zu ziehen, war schnell klar, dass auch die beiden Jungs beste Voraussetzungen erhalten sollten, um sich frühzeitig mit dem eisigen Hobby anzufreunden. Statt eines Bobbycars präparierte Ismo für jeden der beiden ein ausrangiertes Fahrzeug, bei dem es auf ein paar Beulen mehr oder weniger nicht ankommt. Jim, der Jüngere, bekommt aktuell noch eine Sitzerrhöhung in Form eines Kindersitzes unter den Popo geklemmt, damit er ans Lenkrad kommt und den verlängerten Schalthebel erreichen kann. Max kann darauf bereits verzichten und treibt nicht nur sein Übungsauto mit routinierten Gasstößen über den Eisparcours. Mehrere Wochenenden im Jahr ist er bereits als Teilnehmer einer nationalen finnischen Rallyeserie in seinem Wettbewerbsfahrzeug unterwegs und stand in der Klasse der 12-14-jährigen schon ein paarmal auf dem Treppchen. Der Papa fungiert als Beifahrer und Navigator und übernimmt die Zwischenetappen auf öffentlichen Straßen am Steuer. Für so ein Renn-Wochenende packen die Teiniläs meist schon am Donnerstagabend den Trailer, um zum Trainingsbeginn am Freitag vor Ort zu sein. Nicht selten liegen zwischen ihrem Wohnort Levi und dem Rallye-Track mehrere hundert Kilometer Nachtfahrt. Für Max gibt's eine Ausnahmegenehmigung von der Schule, so dass er nicht unerlaubt schwänzen muss. Mama Annina muss derweil mitfiebernd im Rallye-Paddock zurück bleiben und warten, bis die beiden hoffentlich wohlbehalten von der Etappe zurück sind. Bis jetzt ging alles gut, meint sie und findet, ihr Ehemann sei auf dem Beifahrersitz doch wesentlich tapferer als sie, wenn der erst 12-jährige Sohn versucht, das Fahrzeug auf der Jagd nach der Bestzeit auf den vereisten finnischen Waldwegen unter Kontrolle zu halten.



BOXENSTOPP AUF FINNISCH

Dabei hat Max klare Vorstellungen von seiner Zukunft als Rennfahrer. Auf dem Rallyetrack möchte er eines Tages Kalle Rovander beerben, der mit gerade mal 23 Jahren bereits doppelter World Rallye Champion war. Damit er diesem Ziel möglichst schnell nahekommmt, will Max heute die einmalige Gelegenheit nutzen und von Jukka Honkavuori im Porsche 911 ein bisschen was abgucken. Also nichts wie raus auf den 1,2 Kilometer langen Eistrack!

Jukka nimmt die beiden Jung-Talente zuerst mal für ein paar Test-Runden in Schlepptau, legt mit dem Porsche eine Linie vor, der die beiden konzentriert folgen. Mit jeder Runde steigt sein Vertrauen in die Fähigkeiten der beiden. Und was zunächst noch nach vorsichtigem Herantasten aussah, entwickelt sich schon nach wenigen Runden in ein dynamisches Eis-Ballett dreier gleichgesinnter Teilnehmer, die dabei unterschiedlicher kaum sein könnten. Anbremsen, anstellen, mit beherzten Gasstößen das Auto im Drift halten und ab geht's seitwärts durch die diversen Kurven des durchaus anspruchsvollen Kurses.

Dass das nicht immer gut geht, davon zeugt der kunstvoll geflickte rechte Kotflügel von Max' Auto. Dummerweise stand genau dort, wo er neulich auf der Fahrt zum Driftkurs ins Übersteuern gekommen war, ein Baum im Weg. Max nimmt's gelassen und gewohnt finnisch wortkarg: „Der Baum ist jetzt ja nicht mehr da – kann also nichts mehr passieren“, meint er beim gemeinsamen BBQ im Austausch mit Jukka. Ob Jukka selbst nicht auch schon mal abgefliegen sei, will er wissen? Naja, zumindest nicht, wenn er seinen Schülern das Driften beibringt, die erst in weit höherem Alter als Max und Jim ihre ersten Versuche unternehmen, meint der lachend. Aber dann dürften auch die wenigsten Gäste der Porsche Ice Experience mit dem Ziel nach Levi gekommen sein, in ihrem Leben nochmal Rallye-Weltmeister zu werden. Obwohl, wer weiß: Für manche Dinge ist es nie zu spät!



W E N N D E R
H I M M E L

F E U E R
F Ä N G T

Mitten in der arktischen Stille, fernab von Motorengeräuschen, beginnt ein anderes Schauspiel: Die Aurora tanzt. Was wie Magie wirkt, ist pure Physik – und Levi ihre perfekte Bühne.

Text: **Elisa Weber-Behluli** Fotos: **Klaus Schwaiger**



Es gibt diesen Moment – wenn die Motoren verstummt sind und die Arktisnacht sich über den Ice-Tracks ausbreitet – in dem die Zeit plötzlich langsamer zu laufen scheint. Dort draußen, wo der Schnee jetzt jedes Geräusch schluckt und die Dunkelheit weit über den Waldrand reicht, geschieht etwas Außergewöhnliches. Ein Schimmer. Ein Flackern. Dann, wie ein Vorhang aus Farbe, der über den Horizont gezogen wird, erwacht der Himmel zum Leben.

Für viele Gäste der Porsche Ice Experience im finnischen Levi ist die Begegnung mit den Nordlichtern unvergesslich – addiert einen Hauch von Magie, der das fahrerische Abenteuer auf Eis bereichert. Doch obwohl uns die Lichter magisch erscheinen, sind sie in Wahrheit das Ergebnis ganz realer, mächtiger Kräfte unseres Sonnensystems.

Um dieses Spektakel zu verstehen, haben wir uns an eine der führenden Expertinnen für Polarlichter gewandt: Minna Palmroth, Direktorin des finnischen Kompetenzzentrums für nachhaltige Weltraumforschung an der Universität Helsinki und Professorin für computergestützte Weltraumphysik. Als Wissenschaftlerin ist sie spezialisiert auf die erdnahe Weltraumumgebung und den solaren Einfluss des Weltraumwetters auf die Erde. Sie forscht daher seit Jahren auch zu Polarlichtern, wissenschaftlich Aurora genannt, und hat außerdem ein Buch über die Klassifikation von Aurorae veröffentlicht. Als Physikerin entschlüsselt Palmroth die Wissenschaft hinter dem Phänomen und verrät uns, warum Levi einer der besten Orte der Welt ist, um es zu erleben.

Eine kosmische Ursprungsgeschichte

„Alles beginnt mit der Sonne“, erklärt uns Minna Palmroth. „Die Sonne sendet ständig geladene Teilchen ins All – den Sonnenwind. Gelegentlich schleudert sie aber auch etwas viel Intensiveres ins All: eine koronare Masseauswurfswolke, oder CME, die geomagnetische Stürme verursacht und sogar unsere Technik auf der Erde stören kann. Wenn diese Teilchen unseren Planeten erreichen, werden

sie vom Magnetfeld der Erde in Richtung der Pole geleitet“, erklärt sie weiter. „Dort kollidieren sie mit Gasen in der oberen Atmosphäre – hauptsächlich mit Sauerstoff- und Stickstoffteilchen. Die durch die Kollision freigesetzte Energie zeigt sich dann als Polarlicht am Himmel.“

Verschiedene Gase, Höhen und Energielevel erzeugen unterschiedliche Farben. Grün, die häufigste Farbe, entsteht durch die Reaktion mit Sauerstoff in etwa 100 km Höhe über der Erdoberfläche. Rot, seltener und ätherischer, erscheint in höheren Höhen durch angeregte

Ob schwaches
Leuchten oder volles
Himmelspektakel –
die Wirkung auf die
Beobachter ist immer
dieselbe: Staunen,
Stille, Ehrfurcht.

Sauerstoffatome. Violett ist mit Stickstoff verbunden und meist nur unter starken Aurora-Bedingungen sichtbar. So entsteht die typische Schichtung: Rot oben, Grün in der Mitte und Violett unten – ein lebendiger Vorhang am Himmel.

Auf der Nordhalbkugel heißen diese magischen Himmelsphänomene Aurora Borealis, auf der Südhalbkugel Aurora Australis. Während sie in arktischen Regionen häufig auftreten, können sie unter bestimmten Bedingungen selbst weit darüber hinaus sichtbar werden. „Viele sind überrascht, wenn sie Polarlichter in Deutschland oder Frankreich sehen“, sagt Palmroth lächelnd. „Aber es kann passieren – wenn der Sonnensturm stark genug ist.“ Die aurorale Zone – ein ringförmiges Gebiet um den magnetischen Pol, in dem Polarlichter besonders häufig auftreten – liegt normalerweise weit im Norden der Kontinente. Orte wie Tromsø in Norwegen, Fairbanks in Alaska oder Yellow-

knife in Kanada erleben die Lichter regelmäßig. Doch bei einem besonders starken geomagnetischen Sturm dehnt sich diese Zone aus. Dann haben auch Orte weiter südlich eine Chance. „Nur die stärksten Stürme – geomagnetische Stufe G4 oder G5 – bringen das Polarlicht so weit in den Süden“, erklärt Palmroth. „Und selbst dann braucht man klare Nächte, wenig Lichtverschmutzung und ein bisschen Geduld.“

Solche Stürme entstehen oft durch starke CMEs, die sich gegenseitig verstärken. „Dann wird es spannend“, sagt Palmroth. „Haben diese CMEs ein starkes südliches Magnetfeld und prallen auf das Magnetfeld der Erde, lösen sie heftige Störungen aus – wir nennen das einen geomagnetischen Sturm.“ Dann tanzt das Licht. Nicht langsam und ruhig, sondern mit wilder Energie. „Viele glauben, Polarlichter bewegen sich gemächlich“, so Palmroth weiter. „Aber bei starken Ereignissen sind sie dynamisch – sie flackern, rasen, lodern über den ganzen Himmel.“ Für die Wissenschaft ist das mehr als ein Naturphänomen. Diese Stürme beeinflussen Satelliten, stören Navigationssysteme und können sogar Stromnetze gefährden. Doch für diejenigen, die das Glück haben, draußen zu stehen, wird aus der Wissenschaft ein unvergessliches Erlebnis.

Warum Levi der perfekte Ort ist

Obwohl die Himmelslichter in der nördlichen Hemisphäre überall auftreten können, ist nicht jeder Ort gleich. Levi, gut im Aurora-Oval gelegen, bietet nahezu ideale Bedingungen für regelmäßige Sichtungen zwischen spätem Herbst und frühem Frühling. „Hier lässt sich im Winter statistisch gesehen jede zweite Nacht die Aurora beobachten“, erklärt Palmroth. „Es liegt weit genug im Norden, der Himmel ist dunkel und es gibt wenig Lichtverschmutzung. Wenn der Himmel klar ist und die solare Aktivität stimmt, sind die Chancen sehr gut.“

Ob es nun ein schwaches grünes Leuchten ist oder ein volles Himmelspektakel – die Wirkung auf die Beobachter ist immer dieselbe: Staunen, Stille, Ehrfurcht.

EIN VORHANG AUS FARBEN ÜBER DER ARKTIS

ADRENALIN
TRIFFT AURORA

Sleep.
Drift.
Repeat.
www.audi.com

Ein Erlebnis jenseits des Fahrens

Gäste der Porsche Ice Experience kommen nach Levi, um sich selbst herauszufordern – um die Kunst des Fahrens und Driftens auf Eis zu meistern, hinter dem Steuer ikonischer Sportwagen, die für Präzision stehen. Der Nervenkitzel liegt in der Kontrolle, der Technik, dem Adrenalinschub, wenn der Porsche im Drift die Kurve nimmt. Doch in der arktischen Nacht wandelt sich das Erlebnis. Die Nordlichter bieten eine andere Art von Rausch – den Rausch der Hingabe – an die Natur, das Mysterium, die unermessliche Weite des Weltraums.

Polarlichtforscherin Palmroth empfiehlt: „Lassen Sie Ihren Augen mindestens 15 Minuten, um sich an die Dunkelheit zu gewöhnen. Vermeiden Sie den Blick aufs Handy – das stört die Nachtsicht. Wählen Sie einen Ort mit freier Sicht nach Norden, etwa an einem See oder auf einem Feld. Halten Sie Ausschau nach einem ruhigen grünen Bogen, der sich vom Norden bis zum Zenit spannt. Wenn diese Bögen aufbrechen, erreichen die Lichtspiele ihren Höhepunkt.“

Für diejenigen, die das Spektakel erleben, wird es Teil ihrer Ice Experience-Geschichte – eingebrannt in die Erinnerung, so klar wie der erste perfekte Drift oder das Knirschen der Spikereifen auf Eis.

Wo Wissenschaft auf Emotion trifft

Für Palmroth ist die Faszination der Aurora mehr als nur ein visuelles Erlebnis. „Die Menschen haben diese Lichter schon seit Tausenden von Jahren beobachtet und mythische Geschichten darüber erzählt. Sie wurden als Geister, als Zeichen, als Omen gesehen. Heute verstehen wir die Wissenschaft dahinter, doch ihre emotionale Kraft bleibt.“

Vielleicht harmoniert dieses Naturphänomens deshalb so gut als Ergänzung zum adrenalingeladenen Drift der Porsche Ice Experience: Beide erheben das Alltägliche zum Außergewöhnlichen. Beide hinterlassen ein Gefühl tiefer Präsenz. Einem Gefühl, das nur am richtigen Ort, zur genau richtigen Zeit, erlebbar ist.



EIN BLICK
INS UNIVERSUM

PERFORMANCE & POLARLICHT – ZWEI KRÄFTE, DIE BEWEGEN

PORSCHE ICE EXPERIENCE HER ICE EXPERIENCE

DAUER 5 Tage

GESCHWINDIGKEIT IN JEDEM DRIFT. SPASS IN JEDEM MOMENT.

Her Ice Experience geht in die nächste Runde – mit neuen Highlights und noch mehr Dynamik auf anspruchsvollen Schnee- und Eisstrecken. Freuen Sie sich auf ein Fahrerlebnis der Extraklasse:

Unter der Anleitung erfahrener Porsche Instrukteure verfeinern Sie Ihre Skills auf spiegelglatten Untergründen. Umgeben von einer beeindruckenden Winterlandschaft erwartet Sie zudem ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm, das auch abseits der Strecke für unvergessliche Momente sorgt.

HIGHLIGHTS

- Kulinarische Höhepunkte bieten, neben regionalen und internationalen Gerichten, die Abendessen direkt neben der Fahrstrecke
- Eine Husky Safari durch Laplands verschneite Wildnis



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



Inspiration | International

**074
GEAR4U**
Drive tastefully: Ausgewählte Essentials von Porsche Design und Porsche Lifestyle.

**076
CHRONO MANUFAKTUR
DER ZEIT**
Porsche Design überführt „Driven by Dreams“ in neue Dimensionen der Uhrmacherkunst.

**080
THE ART OF DREAMS**
In Venedig verbinden sich Kunst, Design und Mobilität in visionären Träumen.

**088
CULTURE IN MOTION**
FAT International, Peaches und Porsche machen Tokyo zur Motor-Kultur-Bühne.

**092
KEIN ASPHALT. KEIN
ZURÜCK.**
Extremer Ritt durch Staub, Wind und endlose Weiten bei der Gobi Desert Experience.

**100
PURE ELECTRIC POWER**
Der Cayenne Electric vereint Leistung, Komfort und die innovative SUV-Seele von Porsche.

**106
FORSCHEN AM
HAFTLIMIT**
Seit Jahrzehnten entwickeln Porsche und Michelin Reifen an der Grenze des Möglichen.

**112
EFUELS ON TRACK**
Porsche zeigt, dass Verantwortung nicht Verzicht bedeutet.

911 GT3 RS
Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 299 g/km
CO₂-Klasse: G
Stand: 02/2026

GEAR4U

Zwischen urbanen Abenteuern und Rennstrecken-Adrenalin: Essentials von Porsche Design und Porsche Lifestyle, die Freiheit, Dynamik und Design verbinden – auf Reisen, im Alltag und auf der Suche nach Geschwindigkeit.

1

PORSCHE DESIGN HONOR Magic6 RSR

Titan trifft Technologie: Das Smartphone wirkt wie ein urbaner Co-Pilot, bereit spontane Momente im Alltag oder auf Reisen einzufangen. Mit Li-DAR-Autofokus und Highspeed-Performance verwandelt es jede Straße und jedes Abenteuer in ein visuelles Statement – kompromisslos, präzise, stylish.



2

The Porsche Book

Eine Chronik aus Design, Fotografie und Motorsport-Legende. Auf jeder Seite entfaltet sich die Geschichte von Geschwindigkeit, Präzision und Lifestyle – ein Coffee-Table-Book, das Inspiration atmet.



5

Cabrio Leather Jacket

Weiches Lammnappaleder und abnehmbarer Kragen verleihen der Jacke eine sportlich-elegante Haltung. Funktionale Details und klare Linien unterstreichen einen Look, der perfekt mit City-Trips und spontanen Ausflügen harmonisiert.

6

Business Belt Icon Reversible 35

Zwei Looks, ein Statement: Wendbares Leder kombiniert mit der ikonischen Porsche Design Schließe. Präzise gefertigt, vielseitig kombinierbar – für Business, urbane Looks oder elegante Abend-Events.



4

PWRPlate III Sneaker

Stabilität trifft Dynamik: Evo-KNIT®-Sockenkonstruktion und Carbon-Fasern sorgen für optimale Unterstützung bei jedem Schritt. Inspiriert von der DNA eines Sportwagens, begleiten die Sneaker durch Stadt, Straße und Abenteuer – agil, kraftvoll, präzise.



7

Sunglasses P' 8479

Ein Designklassiker seit 1979. Ultraleichtes Titan, markante Monoscheibe und ikonische Formensprache machen diese Sonnenbrille zum stilprägenden Statement für starke Persönlichkeiten. Ein Accessoire, das Haltung, Stil und urbane Dynamik in jedem Licht einfängt.



3

Basic Regular Fit Chino

Hochwertige Baumwolle mit Stretch, perfekte Passform und dezente Details machen diese Chino zu einem zeitlosen Allrounder – ideal für Tage zwischen Meetings, City-Trips oder hinter dem Lenkrad eines Porsche.



8

Roadster Aluminum Trolley S

Eloxiertes Aluminium in einer vom Porsche 911 inspirierten Silhouette, robust und leicht zugleich. Funktionalität trifft Charakter – jede Reise wird zu einem persönlichen Abenteuer, von Flughafen-Lounges bis zu versteckten City-Oasen.



1

Softshelljacke Porsche Motorsport Replica

Motorsport zum Anziehen. Pascha-Muster, rote Akzente und funktionaler Materialmix verbinden Rennsport-DNA mit modernem Komfort – inspiriert vom Teamlook der Porsche Motorsportwelt.



3

Porsche 911 GT3 R Rennsport – Modell 1:12

Ein Sammlerstück mit Rennsport-Seele. Hochdetailliertes Resin-Modell im Maßstab 1:12, streng limitiert – eine Hommage an Performance, Präzision und Porsche Motorsportgeschichte, die jede Vitrine in eine kleine Rennstrecke verwandelt.



2

Gaming-Lenkrad 911 GT3 Cup – Ltd.

Aus Originalmaterialien gefertigt und limitiert auf 150 Stück. Sim-Racing wird so zu einem Erlebnis, das jede Kurve, jedes Feedback und jede Beschleunigung spürbar macht. Motorsport zum Anfassen.



4

Cargo Pants

Bügel freies Material, magnetische Taschen, klare Linien. Funktionalität trifft auf lässigen Motorsport-Stil – für schnelle Moves auf dem Track und volle Action im Alltag.



Hier geht's direkt zum Porsche Shop: shop.porsche.com



CHR ONO

Manu- faktur der Zeit

In seiner neuen Uhren-
Manufaktur in Grenchen/CH
überführt Porsche Design das
Prinzip „Driven by Dreams“
in eine neue Dimension.

Text: Berthold Dörrich Fotos: Porsche AG

Hier wird der Sportwagen am Handgelenk Realität – gefertigt nach denselben Prinzipien, mit denselben Qualitätsansprüchen und derselben emotionalen Wirkung wie sein Vorbild aus Zuffenhausen. Wo andere Marken Uhren in Serie bauen, baut Porsche Design Zeit – hoch individualisiert, mechanisch und untrennbar mit der Porsche Sportwagen-DNA verbunden.

„Wer die individualisierte Herstellung eines Sportwagens beherrscht, kann auch eine Uhr produzieren, die es nur ein einziges Mal gibt – für genau diesen einen Kunden.“ Rolf Bergmann, Geschäftsführer der Porsche Design Timepieces AG, bringt es mit diesem Satz auf den Punkt: Porsche Design entwirft Armbanduhren nicht nur, sondern fertigt sie in der eigenen, neuen Manufaktur im schweizerischen Grenchen – nach denselben Prinzipien, die auch in der Sportwagenproduktion gelten. Es ist weit mehr als ein symbolischer Schritt. Es ist die konsequente Fortführung einer Idee: Die DNA von Porsche soll nicht nur erfahren, sondern in Form von individuell gefertigten Porsche Design Uhren auch am Handgelenk getragen werden können.

Eine Manufaktur wie ein Automobilwerk

Vor rund einem Jahrzehnt entschied man sich bei Porsche Design, die Fertigung seiner hochwertigen, mechanischen Armbanduhren in die eigene

Verantwortung zu überführen. Nicht aus Prestige, sondern aus technischer Notwendigkeit. „Mit externen Partnern lässt sich ein Serienprodukt fertigen. Aber kein individuelles Meisterstück“, erklärt Bergmann. Denn Porsche Design-Uhren folgen nicht der Logik des Massenmarkts, sondern dem Prinzip der Sportwagenfertigung: erst der Auftrag, dann das Produkt. Jede Uhr entsteht auf Basis einer kundenspezifischen Konfiguration – vom Gehäusefinish über den Farbring um das Zifferblatt bis hin zu Lederband, Rotor und Gravur.

HIER ENTSTEHT
ZEIT NACH
DEN GLEICHEN
PRINZIPIEN,
WIE PORSCHE
AUTOMOBILE.

Die neue Manufaktur in Grenchen ist deshalb nicht einfach ein Fertigungsstandort, sondern das Pendant zu einem Porsche Werk: eine Produktionsumgebung, die Präzision, Automatisierung und Handwerkskunst verbindet – und konsequent auf Variabilität ausgelegt ist. Keine Fertigungslose, keine Lagerware, sondern ein One-Piece-Flow-System, wie es sonst nur in der automobilen Manufakturwelt existiert.

Grenchen – ein Standort mit Geschichte und Bedeutung

Dass der neue Standort im Herzen der Schweizer Uhrenindustrie liegt, ist kein Zufall – und doch mehr als Tradition. Grenchen ist historisch geprägt von uhrmacherischer Präzision, gleichzeitig liegt die Manufaktur in einem Gebäude, in dem bereits in den 1970er und 80er Jahren vom damaligen Partner Eterna Porsche Design-Uhren gefertigt wurden. „Es war ein Glücksfall, dass wir genau



Die neue Manufaktur verbindet Präzision, Automatisierung und Handwerkskunst.

Individualisierung als Markenkern

Was Porsche beim Sportwagen mit seinem „Sonderwunsch“ Programm ermöglicht, wird in Grenchen für die Uhr neu interpretiert. Kunden können nicht nur Materialien und Farben wählen, sondern konfigurieren ihre hoch individualisierte Uhr wie ihren Sportwagen. Zifferblattring in Wagenfarbe, Lederband aus Originalfahrzeugleder, Gravur des eigenen Namens oder der Fahrgestellnummer.

Diese Variabilität ist nur durch eine eigene Manufaktur möglich. Denn jedes Bauteil muss just in time in exakt der Spezifikation vorliegen, die der Kunde gewählt hat. „Wir arbeiten mit Zulieferern, die spezielle Komponenten ausschließlich für uns fertigen – ähnlich wie in der Automobilindustrie. Wir können jeden Prozessschritt beeinflussen“, erzählt Bergmann sichtbar stolz.

Die Schweiz – mehr als Tradition

Fragt man ihn, warum die Manufaktur nicht in Deutschland steht, antwortet er ohne Zögern: „Die Schweiz ist nicht nur eine weltweit äußerst begehrte Herkunftsbezeichnung, sie ist Kompetenzcluster.“ Im Umkreis von einer Autostunde rund um unsere neue Manufaktur liegen die bedeutendsten Akteure der Uhrentechnologie. Diese räumliche Nähe ermöglicht kurze Wege, schnelle Anpassungen – und garantiert die Fertigung auf höchstem Qualitätsniveau.

WIR FERTIGEN
UHREN, DIE
ES NUR FÜR
GENAU EINEN
MENSCHEN
AUF DER
WELT GIBT.

dieses traditionsreiche Gebäude erwerben konnten.“, freut sich Bergmann. In nur einem Jahr wurde es vollständig kernsaniert und technisch auf ein Niveau gebracht, das selbst erfahrene Uhrmacher überrascht.

Ein Reinraum mit kontrollierter Luftfeuchtigkeit und Überdruck, laserbasierte Gravurstationen im Montageprozess und durchdachte Logistikzonen bilden die Grundlage eines Fertigungsprinzips, das auf maximale Flexibilität ausgelegt ist.

„Wir wollten keine Kompromisse eingehen – weder ästhetisch noch technisch“, sagt Bergmann. „In dieser Manufaktur steckt die gleiche Konsequenz, mit der Porsche einst das erste eigene Automobilwerk aufgebaut hat.“

Produktion nach Porsche-Prinzipien

Statt starrer Fertigungsstraßen gibt es definierte Prozessinseln. Jeder Zeitmesser wird einzeln kommissioniert: Alle Bauteile befinden sich in einer Box, die wie ein Auftragsträger durch den Prozess läuft – fast wie ein Sportwagen, der individuell lackiert, bestuhlt und ausgestattet wird.

Jeder Fertigungsschritt ist dabei sichtbar: Die Manufaktur wurde bewusst als gläsernes Gebäude konzipiert. Besucher können den Uhrmachern über große Glasfronten bei der Montage zusehen – ähnlich wie Besucher bei der Fahrzeugproduktion die „Hochzeit“ von Motor und Karosserie erleben. „Für uns ist der Moment, in dem Uhrwerk, Zifferblatt und Rotor zusammenfinden, das, was in Zuffenhausen die Hochzeit ist. Hier verschmelzen Präzision und Emotion“, so Bergmann.

Die Produktion erfolgt in Reinräumen mit kontrollierter Luftfeuchtigkeit und unter Überdruck.



In der neuen Manufaktur können Kunden den Uhrmachern bei ihrer Präzisionsarbeit über die Schulter schauen.



In der Manufaktur der Porsche Design Pieces AG in Grenchen wurden in den 1970er Jahren schon einmal Porsche Design Uhren gefertigt.

Ein Meisterstück, das sich weiterentwickelt

Der „Chronograph 1“ – das erste Modell von Prof. F. A. Porsche aus dem Jahr 1972 – bildet den Ursprung der Kollektion und ist bis heute die ikonische Referenz. Doch für Bergmann geht es nicht darum, Ikonen zu kopieren. „Ein zeitloses Design entsteht nicht aus dem Anspruch, ikonisch zu sein. Es entsteht aus der Konsequenz, funktional zu sein.“

Der Blick in die Zukunft ist klar definiert: Die neue Manufaktur ist nicht Endpunkt, sondern Ausgangspunkt. Sie ermöglicht Wachstum – nicht nur über Stückzahlen, sondern über Wertschöpfung, technische Tiefe und emotionale Bindung. Für Bergmann ist mechanische Präzision kein nostalgischer Luxus: „Sie ist das mechanische Herzstück der Porsche Philosophie – nur eben jetzt nicht im Heck eines Sportwagens, sondern direkt am Puls des Fahrers.“



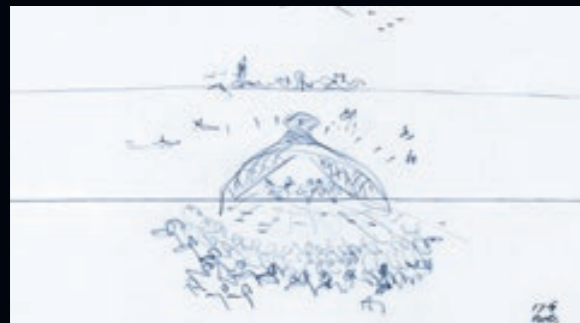
Porsche Design Uhren können – wie ein Porsche Sonderwunsch Fahrzeug – ganz individuell konfiguriert werden.



T H E A R T O F D R E A M S

Zwischen Venedigs schimmernden Wasserwegen und den Ideen visionärer Künstler präsentierte Porsche mit The Art of Dreams bei der Biennale Architettura, wie Träume Realität werden. Eine Initiative, die Kunst, Design und Mobilität zusammenbringt – wo Zukunft nicht versprochen wird, sondern Form annimmt.

Text: Elisa Weber-Behluli Fotos: Porsche AG



Die frühe Zeichnung von Gateway to Venice's Waterway, von Hand gezeichnet von Lord Norman Foster.

„Träume
nähren
Optimismus.“

Lord Norman Foster



Michael Mauer (li.) und Lord Norman Foster im Dialog über Design, Haltung und Zukunft.

CONCEPT GATEWAY – BUILDING A BRIDGE TO THE FUTURE OF MOBILITY ARSENALE, VENICE LOCATION

Träume keimen im Stillen. Sie wachsen in Momenten, in denen sich Realität und Fantasie berühren. Für Porsche sind sie mehr als flüchtige Gedanken: Sie sind Antrieb, Ursprung und Motor jeder Innovation. The Art of Dreams gibt diesen frühen Ideen Raum und Material – ein globales Projekt, das Gestaltung als kulturelle Kraft sichtbar macht.

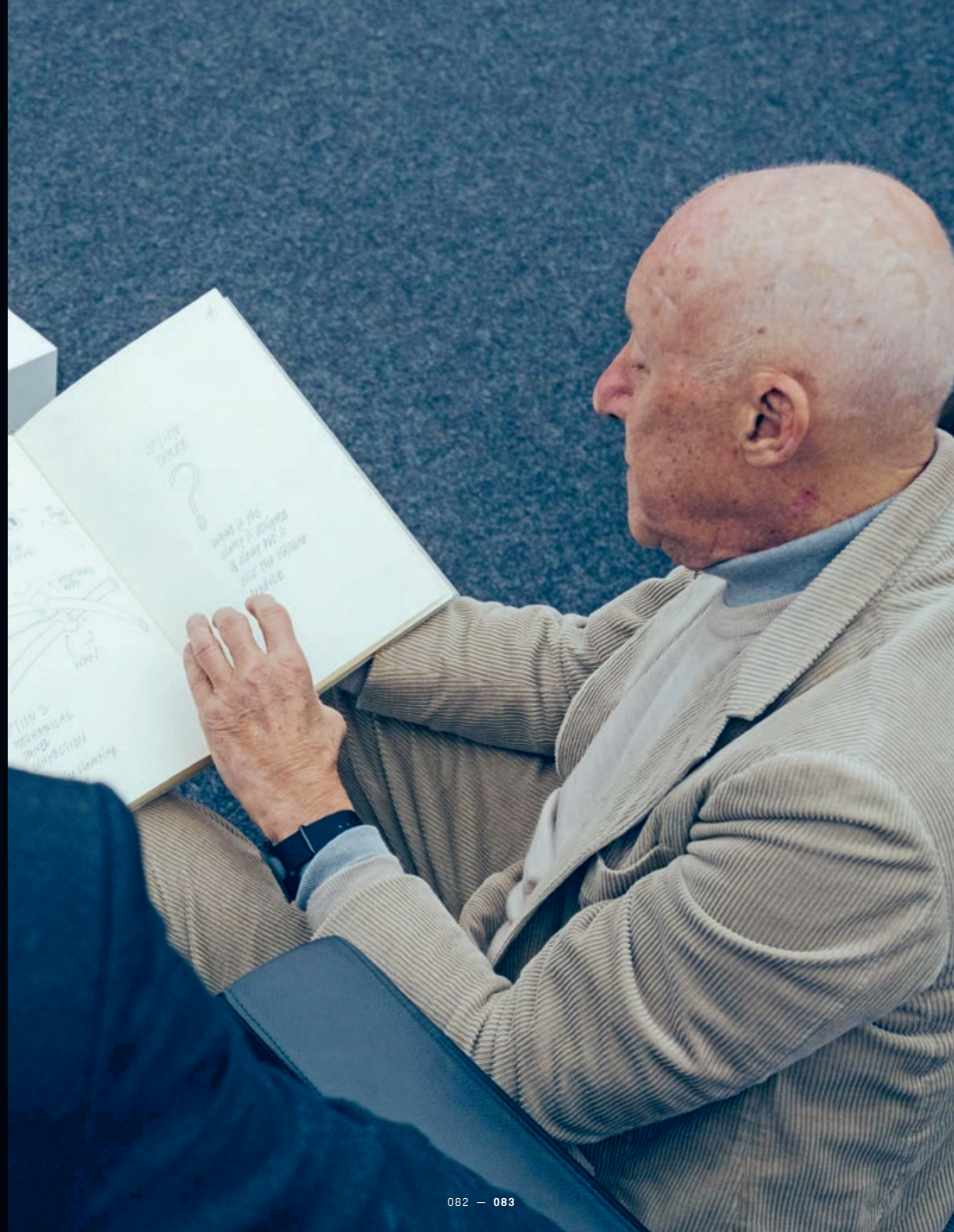
In Venedig, der Stadt, die seit Jahrhunderten zwischen Wasser und Geschichte schwebt, fand diese Idee 2025 ihren poetischsten Ausdruck. Während der Biennale Architettura erhob sich in der Laguna die Installation Gateway to Venice's Waterway in Zusammenarbeit mit der Norman Foster Foundation. Eine Skulptur, geschaffen, um sichtbar zu machen, was Porsche antreibt: die Kraft des Traums als Brücke zwischen Emotion und Fortschritt.

„Ein Traum ist im Kontext von Gestaltung eine Projektion von Möglichkeiten – eine Vision von Zukünften, die noch nicht existieren. Träume nähren Optimismus und Neugier, sie fordern uns auf, das Bestehende

zu hinterfragen. Jedes Gebäude, jedes Fahrzeug, jede Brücke beginnt als Traum, bevor sie Wirklichkeit wird“, sagt Lord Norman Foster, britischer Architekt und Präsident der Norman Foster Foundation. Seine Worte markieren den Kern des Projekts: Gestalten heißt, Realitäten neu zu denken, nicht sie zu reproduzieren.

Die Zusammenarbeit mit Porsche war dabei weniger formale Kooperation als ein disziplinübergreifender Dialog, geprägt von gegenseitigem Respekt und der Überzeugung, dass Innovation nicht im Labor entsteht, sondern im Denken über Grenzen hinweg. Gateway to Venice's Waterway griff das Biennale-Thema „Intelligens. Natural. Artificial. Collective.“ auf und übersetzte es in Formen, die Natur nicht imitieren, sondern ernst nehmen.

„Der Austausch mit Porsche war inspirierend, weil er zwei Welten – Architektur und Mobilität – durch gemeinsame Werte wie Innovation und Handwerkskunst verband. Beide Disziplinen streben danach,





Das detailreiche Modell von Gateway to Venice's Waterway verdeutlicht die architektonische Präzision und die poetische Formensprache des Projekts.

IDEA IMAGINING NEW PATHS FOR DESIGN & MOBILITY

etwas zu schaffen, das effizient, elegant und dauerhaft ist. Besonders beeindruckt hat mich Porsches Experimentierfreude. The Art of Dreams bot eine Plattform, um Ideen zu testen, die die Zukunft von Mobilität und Städten prägen könnten“, erklärt Lord Foster.

Seine Worte fassen zusammen, worum es bei The Art of Dreams geht: um die Vorstellungskraft als Werkzeug für Veränderung. Träume sind keine Fluchtpunkte, sondern Entwürfe des Möglichen.

Auch Michael Mauer, Leiter Style Porsche, sieht darin eine Parallele zur Arbeit seines Teams. „Ein Traum, eine erste Idee, steht immer am Anfang. Designer sind visuell geprägte Menschen, die optische Reize bewusst und unbewusst wahrnehmen. Dazu kommen Bauchgefühl und Erfahrung. Basierend auf diesen Faktoren entwickeln wir eine Vision – einen Traum. Diese Ideen, frei von den Zwängen der Serienfertigung, sind entscheidend für den Blick in die Zukunft einer Marke. Nur wer diesen freien Blick wagt, kann Visionen entwickeln, die eine Designidentität nachhaltig in die Zukunft tragen.“

Diese Haltung zeigt, dass Design bei Porsche kein statisches Handwerk, sondern ein kontinuierlicher Prozess ist. Wie auch bei der Norman Foster Foundation steht hier der Mensch im Mittelpunkt –



Die Lamellen des Pavillons offenbaren die feine Materialität, die Licht, Struktur und Bewegung verbindet.

„Ideen,
frei
von
Zwängen.“

Michael Mauer



Die Köpfe hinter Porsche x Norman Foster Foundation, vereint durch Innovationsgeist und Gestaltungswillen.

VISION SCULPTING SPACE
TO REFRAME FUTURES
ESSENCE CITY AND MOTION

als emotionales Wesen, das Sinn sucht, Schönheit erkennt und Bewegung liebt. The Art of Dreams verschiebt den Blick vom Produkt zur kulturellen Identität und zeigt, was Porsche ausmacht: das Zusammenspiel aus Ingenieurskunst, ästhetischer Klarheit und dem Glauben an Gestaltung als transformative Kraft.

So wurde die Installation in Venedig zu einem Ort, an dem sich Haltung unmittelbar zeigt. Ein Raum, der Wahrnehmung schärft und Perspektiven öffnet. Innovation entsteht dort, wo man die Sicherheit des Bekannten hinter sich lässt. „Für Designer ist es wichtig, gelegentlich bekannte Pfade zu verlassen. Projekte wie dieses eröffnen neue Perspektiven – sie beweisen, dass unsere Designstrategie stark genug ist, um auch außerhalb des Automobils zu wirken“, sagt Mauer.

Gateway to Venice's Waterway war mehr als eine Installation. Es ist eine Erinnerung daran, dass Fortschritt und Schönheit keine Gegensätze sind – und dass jede Form von Innovation eine Haltung zur Welt voraussetzt.

Denn jede Veränderung beginnt mit einer Frage: Was wäre möglich? Foster und Mauer zeigen gleichermaßen: Träume sind keine Flucht aus der Realität – sie sind ihr Entwurf.

Scannen Sie den Code,
um zur Website zu gelangen.
porsche.art



CULTURE

IN

MOTION

Nicht einfach ein Event, es war ein kultureller

Impuls: FAT International, Peaches und

Porsche machten Tokio zum vibrierenden

Resonanzraum der Passion Porsche.

Text: Berthold Dörrich Fotos: Type7, Rockkhound



TOKIO WAR KEIN SPIEGEL EINER SZENE – ES WAR WIE EIN NEUSTART.

Tokio erklärt sich nicht. Die Stadt zieht dich voll in sich hinein. Neonlicht flackert auf Asphalt, Motorenklang hallt zwischen Glasfassaden, und irgendwo zwischen urbaner Präzision und dem rohen Puls des Motorsports entsteht etwas Neues. Genau hier fand FAT International x Peaches mit Hilfe von Porsche seinen idealen Nährboden. Nicht als klassisches Treffen, sondern als Haltung – offen, lebendig, elektrisierend. „Es fühlte sich eher wie ein kulturelles Erlebnis an als wie ein Event“, sagt Kevin, ein junger Tokioter, der mit seinem 911 GT3 RS dabei war. Mehr braucht es nicht, um alles zu verstehen.

Denn es ging nie nur um Leistung. Es ging um Bewegung mit Bedeutung. Um Emotion, die nicht ausgestellt, sondern gefahren wird. Im Morgenrauen setzte sich der FAT Mankei Export Drive in Bewegung, ein Konvoi aus Porsches, der sich durch die Berge schraubte – Motoren im Gleichklang, Konzentration in der Luft. „Der intensivste Moment“, erinnert sich Kevin, „war die frühmorgendliche Ausfahrt. „Kurven, Klang, dieses geteilte Kribbeln – das war etwas Besonderes.“ Keine Reise von A nach B, sondern ein Ritual. Mehr Pilgerfahrt als Roadtrip.



911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 299 g/km
CO₂-Klasse: G
Stand: 02/2026

FAT International lebt von genau dieser Spannung und der Fähigkeit, Vergangenheit und Zukunft kreativ miteinander kollidieren zu lassen. Rennsportikonen standen neben Designern, Sammler neben Künstlern, vereint im Gravitationsfeld der Porsche DNA. „Für mich ist das der Kern von FAT International“, sagt Kevin. „Performance und Kreativität. Respekt vor der Geschichte – und gleichzeitig Lust auf neuen Ausdruck.“

Tokio verstärkte diesen Spirit. Die Stadt ist ein Paradox: diszipliniert und doch ungezähmt, ehrfürchtig und zugleich futuristisch. „Tokio hat eine unglaubliche Balance zwischen Präzision und Chaos – genau wie der Motorsport“, sagt Kevin. Durch ihre Adern und hinaus in die Berge zu fahren, fühlte sich an wie eine Reise durch die Zeit – Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft verdichtet in einem einzigen Gasstoß.

Und dann jener Moment, den kein Museum je reproduzieren könnte: Takeshi Morois Porsche 962 LM – einer von nur zwei gebauten, straßenzugelassenen Schuppan-Prototypen – brüllte frei durch die Landschaft. Keine Absperrung. Kein Podest. Nur eine lebendige Legende. „Ein solch ikonisches Stück Motorsportgeschichte in Bewegung unter uns zu sehen – das hat den Geist des Wochenendes perfekt eingefangen“. Für alle, die Autos für Maschinen halten, ist FAT International x Peaches eine Einladung zum Umdenken: Autos sind Kultur. Und Kultur, entfesselt auf den Straßen Tokios, wirkt elektrisierend.



**DIE ZUKUNFT
WARTET
NICHT – SIE
BESCHLEUNIGT
AN KONVEN-
TIONEN VORBEI.**



**WAHRE
HERKUNFT
STEHT
NICHT IM
MUSEUM –
SIE JAGT
DEM
HORIZONT
ENTGEGEN.**

FAT INTERNATIONAL
FAT INTERNATIONAL FOR PORSCHE IN JAPAN
PEACHES GARAGE, TOKYO
2丁目17-9 東, 渋谷区, 東京
2 CHOME-17-9 HIGASHI, SHIBUYA CITY, TOKYO

2025年9月26日~28日
SEPT. 26-28, 2025

PORSCHE

SHOW

EVENT

TOKIO

Kein Asphalt. Kein Zurück.

Der Asphalt endet. Ab hier zählt nicht mehr Tempo, sondern Durchhaltevermögen. Die endlose Kieselebene verschmilzt mit dem Horizont. Kein einziger Baum, kein Schatten. Vor uns: Staub, Wind, Hitze. Hinter uns: alles Bequeme. Mitten in dieser Unendlichkeit beginnt die Porsche Gobi Desert Experience. Keine romantische Postkarte. Ein Ritt durchs Nichts. Kein Urlaub, sondern echtes Abenteuer.

Text: Elisa Weber-Behluli | Fotos: Porsche AG, Tom Klocker, Fynn Maass

Die Wüste akzeptiert keine Ausreden.



Die Gobi ist kein Ort für Träume, sondern für klare Entscheidungen unter Druck.



Die Straße endet, der Weg beginnt.

Die Seidenstraße war nie ein Ort für Zartbesaitete. Seit Jahrtausenden steht sie für Aufbruch, Handel – und Staub auf der Haut. Heute führt sie uns von der Stadt Hami in der Autonomen Region Xinjiang Uyghur in China mitten hinein in die Gobi. Eine Wüste, so groß wie ein Land, so roh wie ein Faustschlag. Hier zählt nicht das Ziel, sondern wie du reagierst, wenn du steckenbleibst.

Unser Cayenne wirkt fast zu edel für diesen Trip. Doch sobald der Asphalt endet, wird aus Design Muskelkraft. Adaptive Luftfederung, Offroad-Modi, elektronische Differenzialsperren, ein Allradantrieb, der sich festkrallt – Technik, die hier draußen beweist, was sie kann.

Wir fahren durch Sand- und Kiesfelder, über Dünen, die sich wie Wellen aus Staub anfühlen. Das Gelände bleibt unberechenbar – doch der Cayenne kämpft sich durch.

Irgendwann, mitten im Nirgendwo, wird der Sand feiner, fast pulverig. Ab diesem Punkt erfordert das unerbittliche Terrain instinktives Geschick, das nur Erfahrung schafft, um den Cayenne über den Sand gleiten zu lassen.

Jedes Zögern ist fatal. Die Reifen verlieren den Halt, graben sich noch tiefer ein. Das Fahrzeug sinkt ein. Wir stecken fest.



Nicht schneller. Nur weiter.



Keine Straße, kein Empfang, kein Abschleppdienst – nur Sand, Wind und die sengende Sonne.

Einer flucht. Einer lacht.
Dann packen alle an.
Schaufeln, Sandbleche, Schweiß. Der Sand frisst sich unter die Fingernägel. Der Cayenne steht still, wie ein Tier, das kurz Atem holt.
Dann ein Ruck. Noch einer. Die Reifen greifen.
High-Five! Kein Wort nötig.

Als die Dämmerung hereinbricht, erreichen wir unser Biwak für die Nacht und klappen die Dachzelte auf. Die Canyons, in denen wir Schutz finden, waren einst ein Binnenmeer. Heute ragen Wände aus vom Wind geformten Sandstein wie eine Kathedrale in den Himmel – ein starker Kontrast zu den Dünen und Kiesebenen, die wir hinter uns gelassen haben.

Der Wind fegt über die Klippen, trägt den Tag davon. Unter uns ein Tal, rotglühend im letzten Licht. Keine Musik, kein WLAN, keine Ablenkung.

Was bleibt vom Tag? Nur Feuer, Stimmen, Rauch. Und ein Sternenhimmel, so klar, dass man die Milchstraße greifen möchte. „Das hier ist echt“, sagt einer in die Nacht. Niemand widerspricht. Hier draußen spürst du, wie wenig du brauchst – und wie viel du bist.

Unser Ziel am nächsten Morgen: Weiter. Diesmal führt der Weg in eine marsähnliche Landschaft. Schwarze Felsplatten ragen über Hügel aus dunklem Kies. Die Gobi ist kein Ort, an dem man sich verliert. Sie ist ein Ort, an dem man sich findet – mit Sand in den Schuhen, Sonne im Gesicht und dem Cayenne, der dich weiterbringt, wenn du selbst ans Limit kommst.

Als wir die Wüste verlassen, trägt der Cayenne die Spuren des Abenteurers: Staub und Sand der Gobi haften wie Trophäen auf seinem Lack, genau wie bei seinen Begleitern, dem Macan und dem 911 Dakar. Das passt. Schließlich ging es bei dieser Reise nie um Perfektion, sondern um Ausdauer, Vertrauen und die Gewissheit, dass wahrer Luxus in echter Leistung liegt, egal wohin die Reise führt.

Der Cayenne erzählt die Geschichten unserer Reise durch jedes Terrain und jede Herausforderung. Er ist mehr als ein Fahrzeug, viel eher ein Begleiter, ein Freund, der selbst am Ende der Welt nicht versagt.

Wir wenden uns von der Gobi ab, als hätte sie ein Gesicht, das wir nie vergessen werden. Ihre Wellen aus Sand, die endlosen Weiten und ihre gnadenlose Härte hinterlassen Spuren, die größer sind als wir selbst. Ein Abenteuer, das keine Komfortzone kennt – und das lange nachhallt, weit über die Wüste hinaus.

Porsche Gobi Desert Experience 2026: Ein Erlebnis jenseits der Komfortzone. Anmeldung und Informationen unter: desert@porsche.cn



Staub vergeht. Erfahrung bleibt.

Am Ende bleibt die Gewissheit, dass echter Luxus nichts mit Bequemlichkeit zu tun hat.





CEA Pure Electric Power

Als der Cayenne 2002 debütiert, schreibt Porsche ein neues Kapitel. Die Marke, geprägt vom Elfer und seiner puristischen Sportwagenkultur, entdeckt mit dem SUV eine neue Form von Alltagstauglichkeit. Der Cayenne wird zum Symbol für Mut, Wandel und Erfolg. Heute führt der Cayenne Electric diese Geschichte weiter – mit jener technischen Tiefe, die Porsche seit jeher auszeichnet. Ein vertrauter Begleiter auf dem Weg in eine neue Zeit.

Text: Christina Rahmes Fotos: Porsche AG

Design der



Der vollelektrische Cayenne bietet Fahrleistungen wie ein Supersportwagen. Und ist gleichzeitig vielseitiger denn je: sportlich auf der Straße, souverän im Gelände und komfortabel auf langen Reisen.

Zukunft



Cayenne Turbo Electric

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Stromverbrauch kombiniert: 22,4–20,4 kWh/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km
CO₂-Klasse: A
Stand: 02/2026



Porsche Driver Experience – größtes Display in einem Porsche: das neue Flow-Display im Interieur.

Der Cayenne beweist, dass die DNA eines Sportwagens auch in einem SUV funktioniert. Zwei Jahrzehnte später stellt sich die Frage, wie sich eine Ikone elektrifizieren lässt. Der neue Cayenne Electric antwortet mit Ruhe und Souveränität. Mit technologischer Tiefe, die seine Rolle im Unternehmen neu definiert. Er ist nicht nur die elektrische Fortsetzung einer Erfolgsgeschichte, er ist ihr nächstes Kapitel: Technologieträger und Symbol einer Transformation.

Porsche wählt dafür keinen dogmatischen Weg. Der Antriebsdreiklang bleibt Programm: effiziente Verbrenner, kraftvolle Plug-in-Hybride und der vollelektrische Cayenne als neue Referenz. Diese Vielfalt reflektiert Märkte, Kunden und deren Bedürfnisse. Wer heute in Nordamerika mit Pferdeanhänger unterwegs

ist oder im Nahen Osten große Distanzen überwindet, denkt anders über Ladeinfrastruktur als ein urbaner Europäer.

Der Cayenne Electric verbindet markentypische Proportionen mit einer klar weiterentwickelten Designsprache. „Der neue Cayenne ist unverkennbar Porsche und unverkennbar Cayenne. Wir haben auf bewährten Designmerkmalen aufgebaut und das bewahrt, was dieses SUV einzigartig macht. Ergebnis ist ein modernes Designkonzept, das den Cayenne in die Zukunft trägt“, sagt Michael Mauer, Leiter Style Porsche. Zu den Highlights zählen die tiefe Fronthaube mit den flach ausgeführten Matrix LED-Scheinwerfern mit optionaler HD-Technologie. Diese betonen die Breite des Fahrzeugs und fassen alle Lichtfunktionen in einem Modul

zusammen. Typisch Porsche sind die stark konturierten Kotflügel und die Flyline, also die ikonische Gestaltung der flach abfallenden Dachlinie.

Innen verwandelt sich das Cockpit in eine Bühne. Herzstück der neuentwickelten Porsche Driver Experience ist das Flow Display – ein elegant gebogenes OLED-Panel, das sich nahtlos in die Mittelkonsole einfügt. Die größte zusammenhängende digitale Anzeigenfläche, die je in einem Porsche verbaut wurde. Dazu kommt ein optionales Beifahrer-Display, das Information und Interaktion erlaubt, ohne dabei zu überfordern. Anzeige- und Bedienbereich sind klar getrennt. Materialien und Oberflächen bleiben handwerklich. Mood Modes orchestrieren Licht, Klima, Akustik. Das Panorama-Schiebedach



Highlight am Heck des Cayenne Turbo: die innovativen aktiven Aeroblades verbessern die Aerodynamik nochmals deutlich.

mit Sunshine Control filtert Sonnenlicht, ohne den Himmel zu verdunkeln. Alles wirkt ruhig, präzise, durchdacht. Es herrscht jene Balance aus Technik und Sinnlichkeit, die die Innenräume von Porsche Sportwagen seit Jahrzehnten prägt.

Zwei Permanentmagnet-Synchronmaschinen leisten gemeinsam 850 kW (1.156 PS), gespeist aus einer 113-kWh-Batterie mit 800-Volt-Architektur. Die Ladeleistung liegt bei 390 kW, genug, um in rund 16 Minuten von 10 auf 80 Prozent zu laden. Die Öl-Direktkühlung der E-Maschine an der Hinterachse des Turbo-Modells, ein Transfer aus dem Motorsport, erlaubt jene Mischung aus Peak- und Dauerleistung, die Porsche traditionell mehr interessiert als bloße Zahlen. Bis zu 600 kW Rekuperation verwandeln beim Turbo Bremsenergie in Reichweite. Serienmäßig kommt eine adaptive Luftfederung mit Porsche Active Suspension Management (PASM) zum Einsatz. Der Turbo verfügt außerdem über die Hinterachs-Quersperre

Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus). Zudem steht für das Topmodell erstmals auch Porsche Active Ride zur Wahl. In schnellen Kurven wirkt der Aufbau unerschütterlich, auf unruhigem Asphalt überraschend weich. Insgesamt kann der Cayenne Electric mit optionaler Anhängезugvorrichtung in Verbindung mit dem Offroad-Paket bis zu 3,5 Tonnen ziehen. Alltagstauglichkeit, die Elektromobilität ins Leben integriert.

Auf der Straße kombiniert das Fahrzeug Ruhe und Kraft, fest verbunden mit der Straße. Die Lenkung bleibt typisch Porsche, präzise, direkt, ehrlich. Der Cayenne Electric ist nicht das Gegenteil des Cayenne, den alle kennen. Er öffnet ein neues Kapitel der Marke. Als Auftakt zu einer elektrischen Fahrkultur, die Sportlichkeit, Eleganz und Präzision neu definiert. Ein Versprechen, dass Fortschritt und Emotion kein Widerspruch sind. Mit dem Selbstbewusstsein einer Marke, die weiß, woher sie kommt, und genau deshalb entscheiden kann, wohin sie geht.

Das Panorama-Schiebedach mit Sunshine Control: das größte Glasdach, das in einem Porsche je zum Einsatz kam.

Cayenne Turbo Electric

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Stromverbrauch kombiniert: 22,4–20,4 kWh/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km
CO₂-Klasse: A
Stand: 02/2026



1.156 PS



2,5 S

Beeindruckende Daten machen den Cayenne Turbo Electric zum stärksten Serien-Porsche aller Zeiten: Bis zu 1.156 PS Leistung, 2,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und bis zu 642 Kilometer Reichweite.

642 KM



Erfahren Sie mehr über den Porsche Cayenne Electric: porsche.click/CayenneElectricModels

N

Forschen am Haftlimit

Seit mehr als einem halben Jahrhundert arbeiten Porsche und Michelin in der Reifenentwicklung zusammen.

Ob für Straßensportwagen oder Rennfahrzeuge: Das gemeinsame Forschen an der Grenze des physikalisch Machbaren zielt konsequent auf maximale Performance. Und es ermöglicht Porsche Fahrerinnen und Fahrern heute sogar eine verlängerte Fahrsaison.

Text: Heike Hientzsch Fotos: Porsche AG, Michelin





Theorie: Mit modernsten Simulationstechniken und Messverfahren werden ressourcenschonend Fakten ermittelt.

911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 299 g/km
CO₂-Klasse: G
Stand: 02/2026

Für die meisten sind Reifen einfach schwarz und rund. Für die Partner Porsche und Michelin sind sie die Verschmelzung ihrer jeweiligen Kernkompetenzen zu ultimativer Performance. Die Zusammenarbeit der beiden Unternehmen begann bereits 1969. Seit 2002 ist Michelin offizieller Reifenpartner von Porsche. In großen Zeiträumen zu denken, ist dabei essenziell: Bereits drei bis fünf Jahre vor der Markteinführung eines neuen Porsche Modells beginnt die Reifenentwicklung. Auf die technische Analyse der fahrzeugspezifischen Anforderungen folgen die Prototypenentwicklung und eine intensive Testphase. Schließlich geht es ums Ganze – die Übertragung der Weissacher Ingenieursleistungen auf die Straße. „Dafür steht pro Rad nur eine Auflagefläche in Postkartengröße zur Verfügung“, erklärt Bertrand Fraenkel, Leiter Supersport-Reifenentwicklung bei Michelin. Wissenschaft kulminiert hier in maximaler Performance auf nur wenigen Quadratzentimetern. Diese kompakte Kontaktfläche entspricht im übertragenen Sinn den Geschmacksknospen eines Weinkenners. Und das aussagekräftige Etikett für die perfekt austarierten Nuancen des idealen Michelin Reifens für jedes Porsche Modell beginnt mit dem Buchstaben „N“.



Praxis: Bei der Annäherung an die Haftgrenze zählen Fahrgefühl und Vertrauen der Test- und Rennfahrer.

Das Geheimnis eines Buchstabens

Die N-Kennung als Auszeichnung für einen maßgeschneiderten Premiumreifen steht am Ende eines komplexen Entwicklungs- und Testverfahrens. Die wichtigsten Prüfpunkte umfassen subjektive und objektive Outdoor-Tests – darunter Trocken- und Nasshandling, Trocken- und Nassbremsverhalten sowie die Bestimmung der Laufleistung. Hinzu kommen objektive Indoor-Kriterien wie die Konformität des Abrollumfangs und die Hochgeschwindigkeitsfestigkeit. In der subjektiven Bewertung weiterer fünf Kriterien aus den Bereichen Handling und Fahrkomfort benötigt der Reifen ebenfalls ein tadelloses Zeugnis der Testmannschaft. „Dank modernster Simulationstechnologien können wir gerade in frühen Entwicklungsphasen eines neuen Reifens deutlich effizienter arbeiten als früher“, erläutert Fraenkel. Mathematische Modelle ermitteln, welche Reifendimensionen, welcher Karkassenaufbau, welche Gummimischung oder welche Profilstellung optimal zur technischen Spezifikation, Charakteristik und Gewichtsverteilung eines künftigen Porsche passen. „Auch die Erprobung im virtuellen Raum wird immer präziser und damit immer

200

Bauteile und Materialien – so komplex sind die Bestandteile eines Reifens.

Die Reifenentwicklung beginnt Jahre vor der Markteinführung eines neuen Porsche.



Ein Reifen ist, obwohl immer schwarz und rund, eine komplexe Automobilkomponente. Ein strategisches Hightech-Produkt im Gesamtkonstruktwerk Fahrzeug. Er besteht aus bis zu 200 einzelnen Bauteilen und Materialien. Entscheidend für sein Leistungsportfolio ist zum Beispiel die Gummimischung der Lauffläche (1), die die Verbindung zur Fahrbahn herstellt. Nassreifen etwa haben für die Extraportion Grip eine weichere Gummimischung als klassische Sommerreifen. Der Stahlgürtel aus gummierten Drähten (2) verleiht dem Reifen Stabilität, die Seitenwand (3) aus Gummi stellt den äußeren Schutz der Karkasse dar, des tragenden Unterbaus eines jeden Reifens. Der Innerliner (4), eine luftdichte Schicht aus Synthetikgummi, dient zur Abdichtung. Der innen platzierte Wulstkern (5) wiederum sorgt für den festen Sitz des Pneus auf dem Rad. Entscheidend ist vor allem auch die Profilstellung: Sie bedingt zum Beispiel das Nassverhalten und den Grip, um Stabilität und Lenkpräzision zu gewährleisten.

DIN A6

Die Verbindung zwischen Fahrzeug und Asphalt ist kaum größer als eine Postkarte.



911 GT3

Verbrauchsangaben nach WLTP:
 Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8–13,7 l/100 km
 CO₂-Emissionen kombiniert: 312–310 g/km
 CO₂-Klasse: G
 Stand: 02/2026

Jörg Bergmeister, langjähriger Porsche Werksfahrer und vielfacher Titelgewinner, bot seine ganze Erfahrung bei der Entwicklung des ersten Nassreifens für einen GT3 auf.



wichtiger“, betont Fraenkel die Bedeutung digitaler Prozesse. „Ersetzen können sie die Validierung durch unsere Test- und Rennfahrer jedoch nicht.“ Diese Profis dringen ans Limit der Haftungsgrenze vor, erkunden die Fahrstabilität beim Spurwechsel und beim Bremsen in Extremsituationen. Gehandelt werden ihre Erkenntnisse nicht nur in der messbaren Währung reproduzierbarer Rundenzeiten. Es geht auch um Fahrgefühl und Vertrauen.

Einen entscheidenden Beitrag zur Entwicklung eines besonders für die Porsche Track Experience geeigneten Reifens leistete der ehemalige Porsche Werksfahrer, ALMS-Champion und Le-Mans-Sieger Jörg Bergmeister: Beim Michelin Pilot Sport S 5 NO für den Porsche GT3 RS handelt es sich um den ersten Nassreifen in der GT3-Geschichte. Und zwar um einen, der auch außerhalb seines Spezialeinsatzbereichs – nasser Asphalt bei kühler Witterung – Performance auf hohem Niveau bietet. „Mit diesem Reifen ist es gelungen, die Trackday-Saison für besonders anspruchsvolle GT3-Kunden zu verlängern“, sagt Fraenkel nicht ohne Stolz. Das deutlich größere Leistungsspektrum moderner Pneus markiert einen wichtigen Fortschritt in der Forschung von Michelin. Selbst Winterreifen mit weicher, flexibler Gummimischung nutzen sich heute nicht mehr so schnell ab wie früher. Für die hervorragende Nass- und Trockenperformance des Michelin Pilot Sport S 5 NO sind mehrere Faktoren verantwortlich, darunter eine spezielle Laufflächenmischung mit Silica-Anteilen.

Eigens auf Porsche Produkte trainierte Michelin Testfahrer sowie Rennfahrer wie Bergmeister rücken im Laufe der Reifenentwicklung auf ganz unterschiedlichen Strecken aus. Dazu zählen die legendäre Nordschleife des Nürburgrings, mehrere Grand-Prix-Kurse, das Porsche Technical Center im süditalienischen Nardò und – aus Michelin-Sicht besonders zentral – das Testzentrum in Ladoux in Zentralfrankreich. Auf dem 450 Hektar großen Areal befinden sich

22 Teststrecken und neun Forschungs- und Entwicklungszentren. Keine Herausforderung ist zu groß: Das Spektrum reicht vom Großserienprodukt über maßgeschneiderte Porsche Reifen mit N-Kennung bis hin zu Unikaten für die nächste Mondmission. Die Anforderungen sind stets andere. Einen tiefgreifenden Wandel bedeutet für den Reifenhersteller auch die Entwicklung für elektrifizierte Fahrzeuge – insbesondere für ein so großes und performantes Modell wie den neuen Porsche Cayenne Electric. Generell sind Elektrofahrzeuge schwerer als klassische Modelle mit Verbrennungsmotor. Außerdem müssen die Reifen massive Drehmoment-Explosionen auf die Straße bringen, und obendrein belastet die Rekuperation beim Bremsen die Reifen. Ein möglichst geringer Rollwiderstand trägt zur Reichweite bei, und bei fehlendem Motorsound rücken Abrollgeräusche stärker in den Fokus. Eines gilt dabei immer: Damit die grandiosen Fähigkeiten eines Sportwagens über eine Aufstandsfläche in Postkartengröße übertragen werden und zu einem intensiven Hochgenuss werden können, braucht es die gebündelte Expertise von Porsche und Michelin.

A – F Der perfekte Michelin Reifen mit N-Kennung für jede Porsche Modellreihe ist am zweiten Buchstaben zu erkennen.

NA0. Ob Fahrdynamik, Handling, Bremsverhalten oder Haftung: Der Buchstabe N zertifiziert erprobte Spezialentwicklungen von Porsche und Michelin für bestimmte Modelle. Das A markiert den optimalen Reifen für den aktuellen 911. Die 0 zeichnet den Pneu als Vertreter seiner ersten Generation aus.

Auf NA für den 911 folgen NB für die 718-Modelle, NG für den Cayenne, ND für den Panamera, NE für den Macan und NF für den Taycan.

eFuels

on

track

Wie Porsche erneuerbaren Kraftstoff auf der Rennstrecke erlebbar macht

Text: Christina Rahmes Fotos: Porsche AG

Auf dem Red Bull Ring riecht es nach kühlem Morgentau und neu aufgezeigten Slicks. Ein feiner Dunst liegt über den Boxen. Reifenwärmer sirren, in der Ferne klackert ein Drehmoment-schlüssel. Statt herkömmlichem Super Plus fließt Kraftstoff auf erneuerbarer Basis in die Tanks. Hier zeigt Porsche, wie Vertrautes weitergedacht werden kann. In Ergänzung zur Elektromobilität mit demselben Ziel: weniger CO₂ über alle Antriebsarten hinweg.

Am Anfang steht eine einfache Frage: Was geschieht mit den mehr als 1,3 Milliarden Fahrzeugen, die schon existieren? Die noch Jahrzehnte zuverlässig arbeiten werden und deren Faszination ungebrochen ist? Für Porsche ist das keine rhetorische, sondern eine technische Frage. Die Antwort lautet so logisch wie visionär: eFuels – eine Lösung, die zur CO₂-Reduktion beitragen kann, überall dort, wo künftig noch Verbrennungsmotoren und flüssige Kraftstoffe eingesetzt werden, unter anderem in der Bestandsflotte. Auf dem Red Bull Ring in Spielberg tanken die Teilnehmer der Porsche Rennsport Academy im Rahmen der Porsche Track Experience Events erstmals ausschließlich Kraftstoff auf erneuerbarer Basis, der im Rahmen des „DeCarTrans“-Projektes hergestellt wurde, bei dem Porsche assoziierter Partner ist. „Wir wollen zeigen, dass das heute funktioniert – nicht irgendwann“, sagt Fabian Ehrat, Gesamtprojektleiter eFuels bei Porsche. „Nicht in Konkurrenz zur Elektromobilität, sondern als Ergänzung dazu.“

Aus Wind wird Bewegung

eFuel steht für „Electric Fuel“, also mit erneuerbarer Energie hergestellter Kraftstoff. Er ist chemisch fast identisch mit fossilem Benzin, wird aber auf Basis von Wasser, CO₂ und Strom gewonnen. In einem mehrstufigen Prozess entsteht synthetisches Benzin, das nach weiterer Aufbereitung der Norm DIN EN 228 entspricht – nutzbar in allen Motoren, vom Klassiker bis zum GT-Modell. „Ein Liter eFuel enthält den Wasserstoff aus circa dreieinhalb Litern entsalztem Meerwasser und etwa 2,7 Kilogramm CO₂ aus biogenen Quellen oder aus gefiltertem CO₂ aus der Umgebungsluft“, erklärt Matthias Moras, Manager eFuels Development bei Porsche. Das Ergebnis trägt direkt zur CO₂-Reduktion bei, da das im Produktionsprozess eingesetzte CO₂ bereits zuvor in der Atmosphäre gebunden war, statt – wie bei fossilen Quellen – neu zur Atmosphäre hinzukommen. eFuels sind vielseitig: als eGasoline für Autos, eKerosin für Flugzeuge oder als Basis für Schifffahrt und Industrie. Ebenso können eFuels auch konventionellem Kraftstoff beigemischt werden, um eine CO₂-Reduktion zu erreichen.

In der Pilotanlage Haru Oni in Patagonien produziert die Firma HIF den Rohkraftstoff für eGasoline, das zu Super Plus weiterverarbeitet wird.



Zwei Wege, ein Anspruch

Porsche verfolgt eine Doppel-E-Strategie: Elektromobilität und ergänzend eFuels. Denn über 1,3 Milliarden Verbrenner werden noch jahrzehntelang unterwegs sein. eFuels können – als Beimischung oder perspektivisch als normkonformer Kraftstoff – ohne Umrüstung in Verbrennungsmotoren eingesetzt werden. Sportwagen aus Zuffenhausen haben eine ungewöhnlich lange Lebensdauer. Klassiker wie 911 Carrera RS 2.7, 959 oder 993 sind mehr als Fahrzeuge; sie sind rollende Ingenieursgeschichte. Sie einfach stehen zu lassen, wäre keine Lösung. „Wir denken Dekarbonisierung ganzheitlich, nicht nur für die Zukunft, sondern auch rückwärts in die Vergangenheit“, sagt Ehrat.



Die Rennstrecke wird zum Schauplatz, an dem erlebbar wird, dass Nachhaltigkeit nichts mit Verzicht zu tun hat.



Auch bei der Porsche Ice Experience in Levi, Finnland, kommen erneuerbare Kraftstoffe zum Einsatz.



Patagonien – wo der Wind nie ruht

In Patagonien, nahe Punta Arenas, betreibt Porsches Partner HIF seit Ende 2022 die Pilotanlage Haru Oni. Der konstante Wind liefert fast ganzjährig Strom und erzielt dabei eine etwa viermal höhere Anlagenauslastung, als es bei vergleichbaren Anlagen in Deutschland möglich wäre. Mit der Energie aus der Windkraft wird die Elektrolyse betrieben. Aus diesem Prozess entsteht Wasserstoff, der mit CO₂ zu eMethanol und anschließend zu eGasoline umgewandelt wird. „Man kann den Wind nicht nach Europa leiten, aber man kann ihn in Moleküle verwandeln. eFuels machen erneuerbare Energie transportfähig“, sagt Ehrat. Als Pilotanlage produziert Haru Oni kleinere Mengen eFuels zu Demonstrations- und Erprobungszwecken – etwa den Porsche Mobil 1 Supercup oder Heritage-Events. Weitere Standorte sind durch die Firma HIF über die nächsten Jahre in Planung – in weiteren Ausbaustufen sollen über das nächste Jahrzehnt Produktionsanlagen für Millionen von Litern entstehen.

Auf der Strecke zählt nicht die Theorie

Wer in Spielberg im Porsche Cockpit sitzt, merkt keinen Unterschied. Der hier eingesetzte Kraftstoff auf erneuerbarer Basis erfüllt die europäische Norm für Otto-Kraftstoffe, hat mit über 98 Oktan Super-Plus-Qualität und ist vollständig mischbar mit herkömmlichem Benzin. Auch bei der Porsche Ice Experience in Levi, Finnland, fahren die 911 GT3 Cup Rennfahrzeuge im Format Ice Ultimate CO₂-reduziert – dank Kraftstoff auf erneuerbarer Basis aus dem Forschungs-Verbundvorhaben „DeCarTrans“. Diese Technologie ergänzt die

Elektromobilität und beweist, dass Innovation und Fahrspaß auch unter extremen Bedingungen perfekt zusammenpassen.

Entwicklungsschwerpunkte bei Porsche für Kraftstoffe auf Basis des in Haru Oni hergestellten Roh-Benzins sind eine hohe Oktan-Zahl für Hoch-Effizienz- und Hoch-Leistungs-Motoren und reduzierte Partikelemissionen bei der Verbrennung. Letzteres ist besonders wichtig für den Einsatz in Fahrzeugen, die noch nicht mit einem Partikelfilter ausgestattet sind. Tests zeigen: genau das funktioniert, die ambitionierten Ziele können erreicht werden. „Wir validieren die Kraftstoffe über die gesamte Prozesskette. Vom Labor, über Motor- und Abgasprüfstände in Weissach, bis zur Rennstrecke“, erklärt Moras.

Die Rennstrecke als Bühne

Die Rennstrecke wird zum Schauplatz, an dem Nachhaltigkeit erlebbar wird. „Wir wollen zeigen, dass Verantwortung nicht zwingend mit Verzicht zu tun hat, denn CO₂-Reduktion und Performance schließen sich nicht aus“, sagt Ehrat. Bei eFuels sieht sich Porsche als ein Pionier und hat entscheidend dazu beigetragen, das Thema weltweit weiterzubringen. „Jetzt ist die Industrie gefragt: die eFuels-Produzenten, die Mineralölkonzerne und nicht zuletzt die Politik, um den Hochlauf von eFuels und die Markteinführung Schritt für Schritt zu ermöglichen“, fasst er zusammen.

Wirtschaft und Perspektive

Die Herstellkosten sind bei eFuels höher als bei fossilen Kraftstoffen. Mit größeren Anlagen, standardisierten Prozessen und auch fairerer Besteuerung können die letztendlichen Preise aber auf ein wettbewerbsfähiges Niveau kommen. Steigende CO₂-Kosten fossiler Kraftstoffe beschleunigen diesen Prozess. Patagonien ist nur der Anfang – das Potenzial ist global.

Der Kreislaufgedanke

Betrachtet man den Lebenszyklus, können Fahrzeuge mit eFuels ebenso wie Elektrofahrzeuge zur CO₂-Reduktion beitragen – vorausgesetzt, beide nutzen erneuerbare Energie. Plug-in-Hybride kombinieren die Vorteile beider Welten.

Zukunft und Verantwortung

In Weissach arbeitet ein kleines, interdisziplinäres Team an der nächsten Generation synthetischer Kraftstoffe – hier spielen Partnerschaften mit Industrie und Hochschulen

eFuels sind chemisch fast identisch mit fossilem Benzin. Werden aber auf Basis von Wasser, CO₂ und Strom gewonnen.



eine wichtige Rolle. Porsche ist Pionier und Wegbereiter: „Wir zeigen, dass es funktioniert“, sagt Ehrat. Es geht nicht um Nostalgie, sondern darum die Verantwortung, Technik und Emotion in Einklang zu bringen. Auf der Rennstrecke, auf der Straße, im Museum. Vielleicht blickt man in einigen Jahren zurück und sagt: Auf einer windumtosten Hochebene in Patagonien hat eine Bewegung begonnen. Und vielleicht fährt dann ein Elfer aus den 1970er-Jahren mit Kraftstoff aus Wind und Wasser, während ein Taycan daneben Strom ebenfalls aus einer erneuerbaren Quelle bezieht.

Am Red Bull Ring tanken Teilnehmer der Porsche Rennsport Academy erstmals ausschließlich synthetischen Kraftstoff.





Track Experience

118
EVA REGELT DAS. IMMER.
Ein Blick hinter die Kulissen eines perfekten GT Trackdays.

126
VERSTEHEN, ERLEBEN, ERFAHREN
In der Porsche E-School wird Elektromobilität zum nachhaltigen Erlebnis.

134
GETTING READY FOR THE TOUR
Auch ein Racer braucht mal eine Auszeit. Nach einer spannenden Saison lockt ein neues Abenteuer.

Eva regelt das. Immer.

Wenn die Sonne über Monza aufgeht, ist Eva vom Kolke längst da. Organisatorin, Ruhepol, verantwortlich für - eigentlich alles. Zwischen hochdrehenden GT3-Motoren, flirrendem Asphalt, den Spezialisten von Manthey in den Boxen und kreischenden Funkbefehlen hält sie mit dem Team an einem GT Trackday alles zusammen – mit einem Lächeln und Nerven aus Titan. Ein Tag mit ihr auf der schnellsten Bühne der Porsche Track Experience.

Text: Berthold Dörrich Fotos: Klaus Schwaiger, Porsche AG

Es ist früh. Zu früh für Adrenalin, zu früh für Motorenlärm. Und doch liegt dieses kaum greifbare Prickeln zwischen Aufbruch und Angriff in der Luft. Die Rennstrecke von Monza erwacht - langsam. Noch sind die Boxentore geschlossen, die Luft kühl, der Asphalt mattgrau. Die Erwartung steigt.

Ein GT Trackday der Porsche Track Experience ist nicht nur die vielleicht beste Möglichkeit, aus einem großen Angebot an Porsche Straßen- und Rennfahrzeugen auswählen zu können, auf der Rennstrecke maximale Seat-Time zu erhalten und auf höchstem Niveau zu trainieren. Für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer steht dabei immer auch das ganzheitliche Erlebnis im Mittelpunkt: vom technischen Support durch die Spezialisten von Manthey, über perfekt vorbereitete und abgestimmte Fahrzeuge bis hin zu den erfahrenen Instruktoren, die ihre Rennsport-Erfahrung weitergeben. Und natürlich einer Hospitality, die Motorsport-Atmosphäre mit Komfort verbindet. So entsteht die einzigartige Mischung aus Professionalität und Leidenschaft, für die Eva und ihre Kollegen an diesem Morgen sorgen.

Eva steht am Welcome Desk, dampfender Cappuccino in der Hand, Funkgerät um den Hals, Blick hellwach. Während ich noch an den ersten Schluck Kaffee denke, hat sie längst dreimal die Sprache gewechselt, einen vergessenen Teilnehmer-Batch ersetzt und einen Paddock-Stellplatz für einen Kunden organisiert, der gestern Abend mit eigenem Truck und Rennwagen angerollt ist. Chaos? Nicht mit Eva.

Sie ist der ruhige Puls des Manthey-Teams an diesem lauten Tag. Projektmanagerin, Dreh- und Angelpunkt zwischen den Manthey-Mechanikern, einem Projektteam, das hinter den Kulissen wirbelt, Instruktoren, Gästen und der einen verdammten Klimaanlage, die schon um neun Uhr mit der Außentemperatur von gefühlten 40 Grad kämpft. Eva ist überall. Und sie ist immer da.

Immer da. Immer klar.



Chaos? Hier hat alles System!



Langsam füllt sich das Fahrerlager. Gäste mit Helmtaschen. Und gespannter Vorfreude im Gesicht. Einer kommt aus Hamburg. 1.200 Kilometer Anreise im eigenen GT3. Verrückt? Vielleicht. Aber irgendwie auch genau richtig, hier im „Temple of Speed“ – einer der schnellsten Strecken im Programm der Porsche Track Experience.

Der erste Motor brüllt los. Jetzt gibt's kein Halten mehr. Reifen, die auf Temperatur gebracht werden müssen. Fahrer, die mehr wollen. Manthey Mechaniker, die letzte Einstellungen vornehmen, bevor die Fahrzeuge auf die Strecke gehen. Insgesamt kommen bis zu 40 Renn- und 80 Straßenfahrzeuge während eines GT Trackdays zum Einsatz.



Eva und das Projektteam – dazwischen. Sie organisiert, sortiert Rennanzüge und Helme für die Teilnehmer, begrüßt Begleitpersonen, überprüft Armbänder. Schwarz für Teilnehmer. Rot für Begleitpersonen. Gelb nur für die, die das Briefing erfolgreich absolviert haben. Alles hat hier System. Auch wenn es manchmal aussieht wie kontrolliertes Chaos.

Ein Teilnehmer steht am Counter und möchte seine Partnerin als Co-Pilotin in seinem Fahrzeug auf eine Runde über die Strecke mitnehmen. Hitzewelle hin oder her – im Rennfahrzeug gilt beim GT Trackday: Rein in den feuerfesten Overall, Helm auf, Handschuhe an. Eva lächelt. „Kriegen wir hin.“ Natürlich. Wie immer.

Dann: rote Flagge. Ein Auto im Kies am Ausgang der Parabolica. Ein Zucken bei den Mechanikern in den Boxen, Funkgeräte glühen. Eva steigt bei Supervisor Stef in den Cayenne und jagt zur Unfallstelle, der Kunde muss jetzt besonders betreut werden. Ich sehe sie noch im Rückspiegel verschwinden – und denke: Die hat Nerven aus Titan.



Kurze Zeit später ist sie schon wieder zurück. Glück! Keine Verletzten. Nur ein paar Kilo Kies, die der GT3 RS in die Box zurückbringen wird. Schweiß für die Mechaniker, aber Gott sei Dank nichts Größeres. Dank der professionellen Manthey Crew, einer mobilen Werkstatt und Reifenservice geht der Kunde im nächsten Stint mit seinem Fahrzeug schon wieder raus.



911 GT3

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8–13,7 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 312–310 g/km
CO₂-Klasse: G
Stand: 02/2026

911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert: 299 g/km
CO₂-Klasse: G
Stand: 02/2026

Der Tag läuft. Die Sonne knallt auf den Asphalt. Der Sound eines DJs schwingt durch den weitläufigen Paddock, die Hospitality schwitzt. Eva bleibt ruhig. Spricht mit dem Caterer, dem Mechaniker, dem Fahrer, der zwischendurch den Luftdruck seiner Reifen anpassen lässt. Lächelt. Koordiniert. Und trinkt irgendwann einen Schluck Wasser. Vielleicht den ersten seit Stunden.

Der ruhende Pol an einem GT Trackday.

Ich frage mich, wie man das durchhält. Diese Mischung aus Tempo, Präzision und Gelassenheit. 71 Reisetage hatte sie letztes Jahr. Familie in Bonn, Büro eine Stunde entfernt. Als sie hier anfang, hatte sie kein Benzin im Blut. Aber die Erfahrung aus der Organisation großer Events im Gepäck. Und vielleicht ist genau das ihr Geheimnis und das ihrer übrigen Kollegen im Projektteam von Manthey.

Als der Nachmittag in den Abend kippt und die Motoren langsam leiser werden, steht Eva noch immer am Rand der Boxengasse oder der Hospitality. Redet mit einem Kunden. Hört zu. Nimmt ernst.

Und während sich die ersten Liegestühle vor der Hospitality füllen und die Sonne die Rennstrecke von Monza in goldenes Licht taucht, denke ich: Das hier läuft, weil Eva läuft. Weil sie und das übrige Projektteam nicht einfach nur machen, sondern den Vibe spüren, der der Taktgeber für den Herzschlag eines GT Trackdays ist. Nicht laut. Nicht flashy. Sie ist das Rückgrat eines verrückten Tages. Der Ruhepol inmitten von Höchst-drehzahl und Adrenalin.

Eva und ihr Team regeln das. Immer. Und irgendwie auch alles.

PORSCHE TRACK EXPERIENCE GT TRACKDAY / GT TRACKDAY RACECAR

DAUER 1 oder 2 Tage

RENNSTRECKEN-ERLEBNISSE OHNE KOMPROMISSE

Besuchen Sie unsere GT Trackdays auf den bekanntesten GP-Rennstrecken in Europa - exklusiv für Porsche GT Straßen- und Rennfahrzeuge mit begrenzter Teilnehmerzahl. Testen Sie Ihr eigenes Fahrzeug auf der Strecke oder mieten Sie ein Fahrzeug aus unserer GT-Fahrzeugflotte. Auf Wunsch personalisieren Sie Ihr Rennstreckenerlebnis z. B. mit der Buchung eines Porsche Instrukteurs zur Verbesserung Ihrer persönlichen Fahrleistung oder mit zusätzlicher technischer Unterstützung zur Optimierung Ihres Fahrzeugs.

HIGHLIGHTS

- Maximale Fahrzeit auf der Strecke - 3 bis 3,5 Stunden / Tag
- Mietmöglichkeit Porsche Straßen- oder Rennfahrzeug (nach Verfügbarkeit)
- Teilnahme in einem Porsche Mietfahrzeug setzt mind. die bereits erfolgte Teilnahme an einem Performance-Training voraus
- Die Buchung eines Porsche Rennfahrzeugs setzt mind. die bereits erfolgte Teilnahme an einem Master-Training sowie die zusätzliche Buchung eines Porsche Instrukteurs voraus
- Abwechselnde Fahrstints für Straßen- und Rennfahrzeuge am Eventtag
- Doppelbesetzung von Fahrzeugen möglich (flexible Nutzung der Fahrzeit)
- Technische Unterstützung durch Manthey Mechaniker

Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zur Experience:



porsche.click/GT_Trackday



porsche.click/GT_Trackday_Racecar

VERSTEHEN, ERLEBEN, ERFAHREN

Elektromobilität begeistert – und wirft zugleich Fragen auf. In der Porsche E-School können Kunden die Faszination elektrischer Mobilität selbst hautnah erleben. Auf der Rennstrecke ebenso wie auf der Straße. Und danach auch kritische Fragen stellen. Antworten gibt es direkt aus erster Hand – praxisnah, erlebbar und faszinierend auf Porsche Art. Thomas Wetzels, Leiter Race Track Events bei der Porsche AG hat das Format mit seinem Team entwickelt.

Text: Berthold Dörrich Fotos: Klaus Schwaiger, Porsche AG





PHYSICS CLASS

„ICH VERLASSE MICH NICHT DARAUF, WAS ANDERE SAGEN.“

Was war der Auslöser für die Entwicklung des „E-School-Konzeptes“?

Thomas Wetzel: Wir waren mit unseren Events bisher fast ausschließlich mit Verbrennern unterwegs. Aber natürlich kommt immer wieder die Frage: Wie sieht es mit Elektro aus? Da war uns klar: Nur ein Fahrerlebnis reicht nicht. Wir brauchen eine Möglichkeit zur vertiefenden Vermittlung der Themen. Wir wollten eine Art Edutainment-Format, um Elektromobilität zu erklären – ohne bevormundend zu sein, sondern im Austausch mit den Kunden.

„Nur ein Fahrerlebnis reicht nicht – wir wollen Elektromobilität erklären.“

Wie sieht dieses „Schulkonzept“ konkret aus?

Wetzel: Wir haben uns am Bild eines Campus orientiert. Es gibt drei Klassenräume für verschiedene Themenschwerpunkte: Im Bereich „Sport“ geht es um Performance – dabei spielt natürlich unser Formel-E-Engagement mit vielen überraschenden Fakten eine besondere Rolle. Im „Physik-Raum“ bieten wir mit Hilfe von Apple Vision Pro-Brillen bisher unmögliche Einblicke in die Technik unserer Elektro-Fahrzeuge. Das ist für viele Besucher hoch faszinierend. Und im Bereich „Mathematik“ entkräften wir mit unserem „Mythos-oder-Realität-Quiz“ auf sehr unterhaltsame Weise besonders hartnäckige

Vorurteile gegenüber der Elektromobilität. Wir haben bewusst eine Mischung gewählt: Inhalte werden markant heruntergebrochen, gleichzeitig gibt es an den neuralgischen Punkten mehr Tiefe. Wichtig ist, dass wir Rückfragen zulassen – und auch marktspezifische Unterschiede aufgreifen. Denn Fragen zu Ladeinfrastruktur oder zur Finanzierung sind naturgemäß von Land zu Land sehr unterschiedlich. Die Porsche E-School ist aber auch eine Schule zum Mitmachen: Das heißt, das aktive Fahren kommt nicht zu kurz! Und selbst Hot-Laps auf der Rennstrecke gehören dazu.

Welche Themen beschäftigen die Teilnehmer am meisten?

Wetzel: 90 Prozent der Leute kennen Rekuperation, d. h. die Rückgewinnung von Energie in die Batterie, nicht aus eigener Erfahrung. Wenn man das einmal ausprobiert und erklärt bekommen hat, verändert es die Sichtweise komplett – man versteht, warum das energetisch und verbraucherseitig so sinnvoll ist. Daneben sind natürlich die Themen Ladeinfrastruktur und Batterietechnik zentral. Viele wollen ganz offen über Hinderungsgründe sprechen – genau dafür ist die E-School da.

„Viele kennen Rekuperation gar nicht – und wenn man es erlebt, verändert sich die Sichtweise komplett.“

Und wie binden Sie das Ladeerlebnis ein?

Wetzel: Die meisten Vorbehalte hängen am Laden. Es ist uns wichtig, dieses Erlebnis ganz praktisch und entspannt zu vermitteln. Deshalb ist zum Beispiel auch ein Coffee



So können Klassenzimmer auch aussehen – Lernen auf die Porsche Art.

Apple Vision Pro-Brillen und aufwändige Animationen vermitteln Einblicke in die Technik.

„ES BRAUCHT ANPASSUNG, AUCH IM KOPF.“





MATHS CLASS



Die Porsche E-School lebt vom Austausch der Teilnehmer untereinander, und mit den Fachleuten von Porsche.



E-Technik direkt aus der Formel-E.

Taycan GT Weissach Package

Verbrauchsangaben nach WLTP:
 Stromverbrauch kombiniert: 20,8–20,6 kWh/100 km
 CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km
 CO₂-Klasse: A
 Stand: 02/2026

Trailer Teil der E-School: Man steckt das Auto an die Ladesäule, trinkt entspannt einen Kaffee, führt ein paar nette Gespräche mit anderen Teilnehmern – und nach 15 Minuten meldet sich die App: vollgeladen. Das ist für viele ein echter Aha-Moment, weil sie merken, dass Elektromobilität im Alltag funktioniert.

„Ein Kaffee, 15 Minuten später ist das Auto voll – das sind die Aha-Momente.“

Was macht dieses Format besonders Porsche typisch?

Wetzel: Auch elektrisch bleibt ein Porsche ein Porsche. Man weiß, das Auto macht genau das, was es soll. Vor allem aber: Jeder Porsche bietet ein einzigartiges Fahrerlebnis – auch als Elektro-Fahrzeug. Übersetzt in das Format der E-School bedeutet das: Wir kombinieren das attraktive Fahrerlebnis auf und neben der Rennstrecke mit fundiertem Wissenstransfer und echtem Austausch. Dazu kommt der Brückenschlag zum Motorsport. Da gibt es immer wieder großes Staunen, dass der Taycan GT mit Weissach Package zum Beispiel schneller von 0 auf 100

beschleunigt als ein Formel-1-Rennwagen. Schneller sind nur noch unsere eigenen Formel-E-Autos.

Außerdem schafft ein Formel-E-Rennwagen mit der gleichen Energiemenge eine ganze Renndistanz in Monaco, ein Formel-1-Fahrzeug aber nur drei Runden.

Wie kam es zu den innovativen Elementen wie den AR-Brillen?

Wetzel: Wir wollten das Spannungsfeld zwischen Tradition und Moderne spielen. Einerseits das Bild von Schule mit Schulbänken, andererseits Hightech wie die AR-Brillen. Das macht die Inhalte greifbarer, die Technik erlebbar – und sorgt für Begeisterung.

Das Konzept der E-School entstand in sehr kurzer Zeit?

Wetzel: Ja, von der Idee bis zum ersten Event verging gerade mal ein halbes Jahr. Das war wirklich viel Druck dahinter. Aber dank eines eingespielten Netzwerks, kreativen Partnern und viel Leidenschaft konnten wir das Tempo halten.



„NEUES KONZEPT, UM DIE E-DIMENSION DER MARKE ZU VERMITTELN: PHYSIK- UND MATHEMATIK-WORKSHOP.“



Natürlich kommt auch das Fahren mit den aktuellen Porsche E-Modellen nicht zu kurz.



SPORTS CLASS

„BESONDERS INTERESSANTER WORKSHOP MIT EINEM ENTWICKLUNGSINGENIEUR!“



Welche Learnings ziehen Sie nach den ersten Veranstaltungen?
Wetzel: Learnings ohne Ende. Wir haben mit der ersten Veranstaltung auf der Rennstrecke in Barcelona begonnen und sind heute hier in Monza. Wichtig bleibt: den Kunden viel Zeit im Auto geben – nicht nur zum Fahren, sondern zum Verstehen. Dazu kommt der Austausch mit unseren Experten, die wir jeweils speziell zu den E-School-Veranstaltungen einladen. Aber auch das entspannte Gespräch mit anderen Teilnehmern bei einem Kaffee nach dem gemeinsamen Erleben trägt dazu bei, seine Meinung und das Gelernte zu reflektieren. Denn am Ende geht es genau darum: Begeisterung schaffen, aber auch Sicherheit und Vertrauen.



GETTING READY FOR THE TOUR

Nach einer atemberaubenden Track- und Ice-Saison fühlt es sich auch gut an, einfach wieder mal zu Hause zu sein. Herzblut, Schweiß und Adrenalin hinter sich zu lassen. Tempo rauszunehmen. Anzukommen – im eigenen Rhythmus, am vertrauten Ort einen Gang runterzuschalten. Und dann? Lange dauert es ja nie, bis der Traum von neuen Abenteuern wieder Fahrt aufnimmt. Gibt es noch etwas anderes als Rennstrecken und Driftkurse? Und ob!

Fotos: **Anne Roig**
Styling: **Miriam Lehle**





Die Rennschuhe abgestreift. Die Erinnerung an perfekte S-Kurven darf mit rein.



Schluss mit Motoröl, Abgasen, Gummiresten: Abstreifen. Abschalten.



Und die Kälte der finnischen Driftkurse ...



...eintauschen gegen eine heiße Dusche.



Wind im Gesicht? Gehört zum Racen. Aber nach einer Saison auf Eis und Asphalt fühlt sich selbst der Föhn an wie eine Highspeed-Wellness-Behandlung bei 200 km/h!

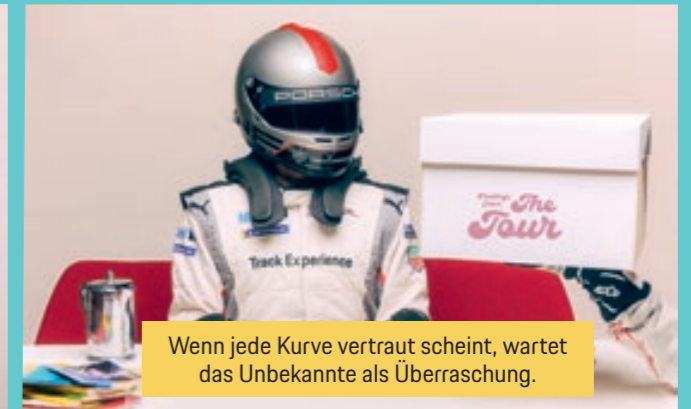




Du kannst einen Racer von der Strecke holen, aber nicht den Racer aus dem Rennen. Auch wenn das einzige Ziel heute Morgen die Schlummer-Taste ist.



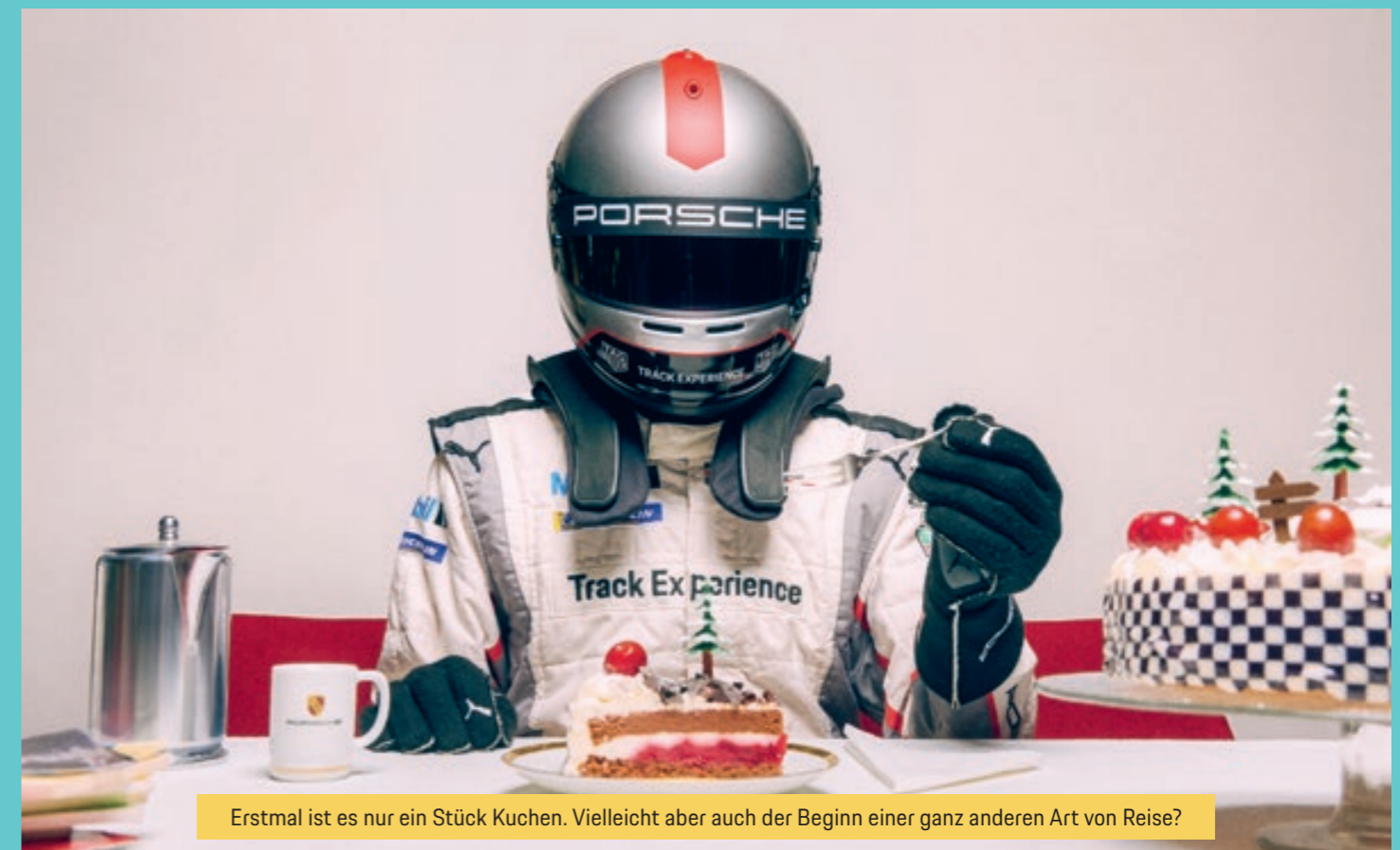
Runterschalten. Umschalten. Von Oktan auf Koffein.



Wenn jede Kurve vertraut scheint, wartet das Unbekannte als Überraschung.



Von der Ideallinie direkt auf kurvige Bergstraßen? Vielleicht führt die nächste Reise nicht auf den Track ... sondern zur Abwechslung mal ins Grüne?



Erstmal ist es nur ein Stück Kuchen. Vielleicht aber auch der Beginn einer ganz anderen Art von Reise?



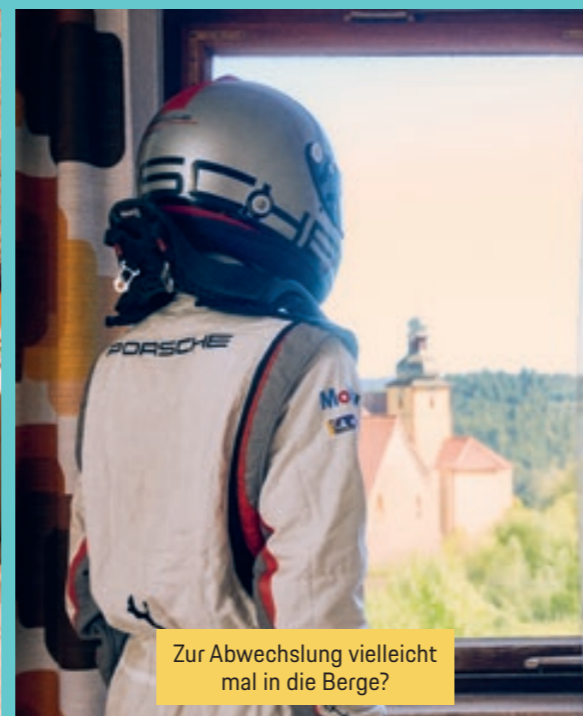
Dein Kopf beginnt zu rasen, während deine Erinnerungen noch auf der Strecke sind.



Unzählige Kurven bei 200 km/h gemeistert. Aber eine Reise-Destination wählen? Das ist eine echte Herausforderung!



Du hast Rennen gewonnen. Sekunden gejagt.



Zur Abwechslung vielleicht mal in die Berge?



Die Qual der Wahl? Wenn jede Karte „Porsche“ sagt, dann gibt's kein falsches Ziel.



Dein Schrank ist noch voll Speed? Für deinen nächsten Trip braucht's wohl eine andere Art von Ausrüstung!



Helm auf. Blick nach vorn. Mal sehen, wohin diese Straße führt.

Wer sagt eigentlich, dass der Nervenkitzel endet, wenn die Saison vorbei ist? Dort draußen – zwischen kurvigen Straßen und stillen Tälern – wartet ein ganz anderer Thrill auf dich: Kurven jagen, einfach weil es Freude macht!

**TO BE
CONTINUED**

Scannen Sie den Code um mehr über den Racer zu erfahren:



porsche.click/TheRacer

IMPRESSUM

PORSCHE EXPERIENCE STORIES

Nr. 09, Ausgabe 2026, WSL826000110
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
Kim Nguyen-Avdiu

Redaktion und Gestaltung
Brands On Speed GmbH
Creative Direction: Berthold Dörrich
Textredaktion: Berthold Dörrich, Nadine Hanfstein, Heike Hientzsch, Bianca Leppert, Porsche AG, Christina Rahmes, Elisa Weber-Behluli
Bildredaktion: Claudia De Feo
Accountmanagement: Theresa Vollmer
Produktionsleitung: Frank Zube
Art Direction: Benjamin Tafel
Final Artwork: Henadzi Labanau

Foto
Stefan Bogner, Tom Klocker, Fynn Maass, Michelin, Porsche AG, Anne Roig, Rockhound, Klaus Schwaiger, Type7, Styling: Miriam Lehle

Illustration
Joe McDermott

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
Offizin Scheufele Druck und Medien GmbH & Co. KG, Tränkestraße 17, 70597 Stuttgart
Printed in Germany

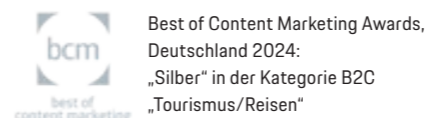
© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2026
Alle Texte, Bilder und sonstigen Informationen in diesem Magazin unterliegen dem Urheberrecht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

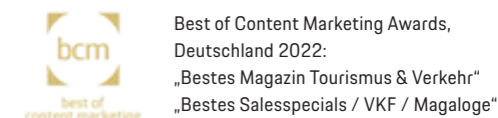
Porsche, das Porsche Wappen, 718, 911, Carrera, Cayenne, Macan, Panamera, Taycan und weitere Kennzeichen sind eingetragene Marken der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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

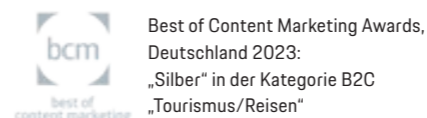
Gültig ab: 02/2026



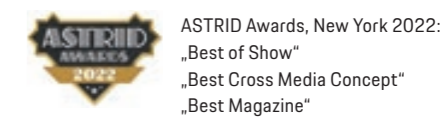
Best of Content Marketing Awards, Deutschland 2024:
„Silber“ in der Kategorie B2C
„Tourismus/Reisen“



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“

