

stories

NAMIBIA HAUTNAH

Bevor die ersten Gäste das Camp 911 Namibia antreten können, klärt ein Team vor Ort letzte Details und logistische Herausforderungen – inklusive Überraschungen, die in der Weite Namibias zur täglichen Realität gehören.

SURF, DRIFT, REPEAT

Die spanische Kitesurferin Rita Arnaus wagt bei der Porsche Ice Experience ein neues Abenteuer und verlässt ihre Komfortzone. Fahren, Driften und Kiten auf Schnee und Eis bedeuten für sie reines Adrenalin.

50 JAHRE EXPERIENCE

Die „Porsche Sportfahrschule“, der Vorläufer der heutigen Porsche Track Experience, feiert 50. Geburtstag. Die Entwicklung zu ihrem heutigen Facettenreichtum ist eine Evolution voller Leidenschaft.

FUELING
THE PASSION

50 YEARS
PORSCHE
TRACK
EXPERIENCE



stories

PORSCHE EXPERIENCE

2024 Edition



Liebe Leserinnen und Leser,

herzlich willkommen zur neuen Ausgabe des Porsche Experience STORIES Magazins. Auch dieses Jahr feiern wir wieder ein besonderes Jubiläum mit Ihnen und blicken auf 50 Jahre Porsche Track Experience zurück. 1974 als Porsche Sportfahrschule gegründet, vermittelt die heutige Porsche Track Experience nicht nur Techniken des präzisen Lenkens und Bremsens, sondern auch eine Leidenschaft für die Rennstrecke, die es in dieser Form nur in einem Porsche zu erleben gibt. Sie steht für ein Lebensgefühl, das in den Kurven und Geraden der bekanntesten Rennstrecken der Welt und auf den Handling-Parcours der Porsche Experience Center pulsierend lebendig wird. Vom ersten Kennenlernen der Porsche DNA führt Sie die Porsche Track Experience über die Ideallinie auf Wunsch bis hin zu Ihrer ersten Rennsaison im professionellen Motorsport – Passion trifft auf Performance. Wir laden Sie ein, mit uns zurückzublicken, Gegenwart zu erleben und in die Zukunft zu schauen. 50 Jahre Porsche Track Experience bedeuten nicht nur 50 Jahre Präzision und ambitioniertes Fahren im Grenzbereich, sondern auch 50 Jahre Leidenschaft und Adrenalin in einer großartigen Community, die so nur Porsche zu bieten hat. Die Erlebnisse und die Passion der Menschen, die die Porsche Track Experience über fünf Jahrzehnte geprägt haben, vor allem aber auch die faszinierenden Geschichten von Porsche Enthusiasten wie Ihnen, sind der Herzschlag dieser Ausgabe.

Dass dieses Lebensgefühl in einem Porsche nicht auf die Rennstrecke beschränkt ist, zeigen wir Ihnen mit spannenden Reportagen aus der Welt der Porsche Ice Experience und der Porsche Travel Experience. Bei Roadtrips zu den schönsten Plätzen der Welt, die gemeinsam mit guten Freunden und im Cockpit eines Porsches noch begehrenswerter werden. In immer mehr Ländern übrigens und auf immer neue Art versuchen wir, die Faszination Porsche für Sie erlebbar zu machen. Werfen Sie einen Blick auf die Vorbereitungen, die nötig sind, damit Sie ein unvergessliches Reiseerlebnis haben können. Zum Beispiel in Namibia, wo wir ganz aktuell eine neue Reise mit dem 911 Dakar für Sie geplant haben.

Vor allem aber geht es auch in dieser Ausgabe von STORIES wieder um Geschichten von Menschen, um die individuellen Erlebnisse und unvergesslichen Momente, die einen Porsche zu einem Stück persönlicher Freiheit machen. Begleiten Sie uns auf dieser Reise und lassen Sie sich zu Ihrem ganz individuellen Porsche Experience Moment inspirieren! Egal, ob auf der Rennstrecke, auf Eis oder auf den schönsten Straßen dieser Welt.

Mit herzlichen Grüßen,
Ihr Christian Lehwald
Leiter Porsche Experience & New Platforms



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!

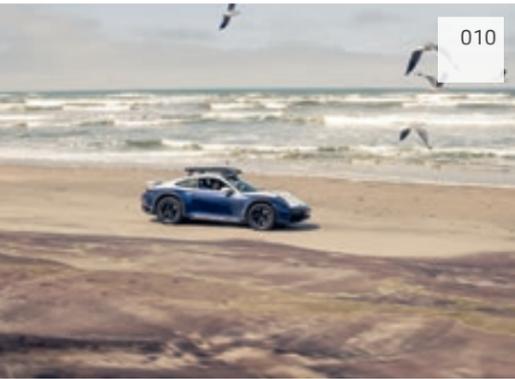


911 Dakar

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 256 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024

stories

PORSCHE EXPERIENCE MAGAZIN 2024 | Deutsche Edition



010

TRAVEL EXPERIENCE

010 NAMIBIA HAUTNAH

Bevor die ersten Gäste das Camp 911 Namibia antreten können, klärt ein Team vor Ort letzte Details und logistische Herausforderungen – inklusive Überraschungen, die in der Weite Namibias zur täglichen Realität gehören.

024 EBONY & IVORY AUF KROATISCH

Gemeinsam mit der Designerin Morana Krklec setzten wir ihre Black-and-White-Mode mit zwei Porsche Taycan Modellen in Szene und entdecken dabei die beeindruckend kontrastreichen Seiten Kroatiens.

036 NEWFOUNDLAND – EINE REISE FÜR ENTDECKER

Die Wildheit der neufundländischen Landschaft und der besondere



024

Charakter der Menschen, die dort leben, versprechen nicht nur eine einzigartige Porsche Travel Experience, sondern inspirieren auch Jonathan S. Green zu seiner Kunst.



050

ICE EXPERIENCE

050 SURF, DRIFT, REPEAT

Die spanische Kitesurferin Rita Arnaus wagt bei der Porsche Ice Experience ein neues Abenteuer und verlässt ihre Komfortzone. Fahren, Driften und Kiten auf Schnee und Eis bedeuten für sie reines Adrenalin.

058 INS HERZ DER WILDNIS

Wir begleiten die Köchin Rosa Tapola von der Northern Lights Ranch in die lappische Wildnis, übernachten im Freien, kochen über offenem Feuer und sammeln Beeren und Pilze für Gerichte, die sie den Gästen der Porsche Ice Experience im Winter kredenzt.

INSPIRATION | INTERNATIONAL

070 FREEZE!

In seinem Hobby findet André Lotterer den Ausgleich zu seinem Job als Rennfahrer: Als leidenschaftlicher Leica-Fotograf sammelt er Szenen seiner Weltreisen. Für uns friert er Momente in seiner Wahlheimat Monaco ein.

080 AUF DER DUNKLEN SEITE DER NACHT

Matt Campbell beherrscht die Nachtschichten von Autorennen besonders gut. Der Porsche Werksfahrer entführt uns in die Faszination der Finsternis.

088 FUN FOR A DAY – LESSON FOR LIFE

In einem Manga Comic verrät Tetsu Ikuzawa, der wahrscheinlich legendärste Rennfahrer Japans, seiner Tochter Mai worauf es auf der Rennstrecke wirklich ankommt.



080

FUELING THE PASSION



104

098 LEGENDEN DER LEIDENSCHAFT

Die Legenden Lateinamerikas zählen zu den größten des Rennsports. Die Begeisterung ihrer Fans trägt zu diesem Mythos bei. Zu spüren ist das auch bei der Porsche Rennsport Reunion in Laguna Seca: dem Treffpunkt für Petrol Heads aus allen Teilen der Welt.

104 LEINEN LOS!

Porsche und Frauscher präsentierten in Norditalien das erste Serienmodell der 850 Fantom Air. Das gemeinsam entwickelte Elektro-Sportboot stand am Gardasee für erste Testfahrten bereit.

108 ENTDECKEN, TEILEN, GENIEßEN

Lust auf eine Spritztour? Die App *ROADS by Porsche* liefert in Sekundenschnelle die schönsten Routen – weltweit, komfortabel und kostenfrei.

112 THE PEOPLE MAKE THE PARTY!

Auf einem Grat zwischen Nord- und Südrampe der Großglocknerstraße gelegen, lädt der frisch renovierte Mankeiwirt Porsche Fans aus aller Welt mit seinem großartigen Panorama zu einem Besuch ein. Welcome to Porsche Heights!

TRACK EXPERIENCE

118 50 JAHRE EXPERIENCE

Die „Porsche Sportfahrschule“, der Vorläufer der heutigen Porsche Track Experience, feiert 50. Geburtstag. Die Entwicklung zu ihrem heutigen Facettenreichtum ist eine Evolution voller Leidenschaft.



098

132 SHIFTED

Ein kleiner Vorgeschmack auf den spannenden Roman *Shifted*, das erste Buch einer Rennserie der Amazon-Bestsellerautorin Lori Matthews.

138 DIE PASSIONEN DES MISTER GT

Andreas Preuninger ist das Mastermind der Porsche GT Fahrzeuge. Was bewegt ihn ganz persönlich?

142 LEGENDARY RACETRACKS VERSTEHEN SIE SPA?

Legendäre Rennstrecken #3: Circuit de Spa-Francorchamps Eine mehr als hundert Jahre alte



150



142

Rennstrecke, voller tückischer Engstellen, langer Hochgeschwindigkeitsgeraden und der atemberaubendsten Senke der Rennsportgeschichte.

150 WHEELS + MEALS IM GARTEN EDEN

Nach intensiven Stunden auf dem Circuit de la Comunitat Valenciana Ricardo Tormo endet ein aufregender Tag für Fakhraddin Mirzoev und Mike Alonso paradiesisch im verwunschenen Orangerien der Familie Ribera.

004 Editorial
006 Inhalt
159 Impressum

911 Dakar

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 256 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024

911 GT3

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,9 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 293 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024



911 Dakar

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 256 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024

Travel Experience



**010
NAMIBIA HAUTNAH**

Bevor die ersten Gäste das Camp 911 Namibia antreten können, klärt ein Team vor Ort letzte Details und logistische Herausforderungen – inklusive Überraschungen, die in der Weite Namibias zur täglichen Realität gehören.

**024
EBONY & IVORY
AUF KROATISCH**

Gemeinsam mit der Designerin Morana Krklec setzten wir ihre Black-and-White-Mode mit zwei Porsche Taycan Modellen in Szene und entdecken dabei die beeindruckend kontrastreichen Seiten Kroatiens.

**036
NEWFOUNDLAND – EINE
REISE FÜR ENTDECKER**

Die Wildheit der neufundländischen Landschaft und der besondere Charakter der Menschen, die dort leben, versprechen nicht nur eine einzigartige Porsche Travel Experience, sondern inspirieren auch Jonathan S. Green zu seiner Kunst.

NAMIBIA HAUTNAH

Text: Berthold DÖRRICH | Fotos: Moritz ATTENBERGER, Berthold DÖRRICH

Willkommen zum Abenteuer: Camp 911 Namibia. Bevor die ersten Gäste mit ihren 911 Dakar Schotterpisten und Wüstensand unter die Räder nehmen, klärt ein Team vor Ort letzte Details und logistische Herausforderungen. Denn in der Weite Namibias gehören Überraschungen zur Regel und die Faszination des Unbekannten zur täglichen Realität.





„Abseits der offiziellen Pisten wird es darauf ankommen, seinem Instinkt zu vertrauen und das vor einem liegende Gelände zu lesen.“

Eine Landschaft, wie auf dem Mond – inmitten dieser surrealen Symphonie aus schroffen Felsen und ausgetrockneten Flusstälern wie diesem, werden die Teilnehmer der Reise in ihrem Camp die Nacht verbringen.

Sand und karge Weiten sind auf vielen Kilometern ständige Begleiter in Namibia und weisen den Weg auf der Reise nach Norden.





Für den perfekten Strandausflug muss der Reifendruck stimmen. Ein Mechaniker-Team wird sich auch darum kümmern.

Gleich außerhalb des verträumten Küstenstädtchens Swakopmund ist der Strand bei Ebbe dreißig, vielleicht vierzig Meter breit. Von Westen rollen die eiskalten Wellen des Atlantiks heran. Nach Osten ziehen sich Wüsten, Dünen und Berge tief ins Landesinnere – weites, unberührtes, heißes Land. Aber nach Norden, bis zur Grenze nach Angola, könnte man auf diesem schmalen Band aus Sand jetzt geradewegs weiterfahren – mehr als 700 Kilometer, wenn man will. Oder 800 Kilometer nach Süden bis zur südafrikanischen Grenze. Endlos. Wild. Weit.

Um eine Porsche Travel Experience in Namibia perfekt vorbereiten zu können, muss man sein gewohntes Referenzgerüst schon mal mit derart ungewöhnlichen Vergleichen auf die riesigen Dimensionen des Landes justieren – und gleichzeitig die kleinsten Details akribisch im Auge behalten. Neun Monate, bevor im September 2024 die ersten Gäste der Porsche Travel Experience Camp 911 Namibia dieses ungewöhnliche Land in ihren geländegängigen 911 erleben werden, sind wir mit einem kleinen Voraustrupp unterwegs, um die letzten Details und die wirklich wichtigen Fragen zu klären.

Für Swen, im Hauptberuf leitender Instrukteur bei der Porsche Track Experience und als Rennfahrer im Langstrecken-Rennsport unterwegs, geht es heute darum, auszutesten, welche Herausforderungen die Porsche Travel Experience Gäste mit dem 911 Dakar meistern können.



„Der Ausritt mit dem 911 Dakar auf dem Strand von Swakopmund wird mit Sicherheit einer der größten Adrenalinmomente der Tour werden.“



Camp 911 Namibia wird für die Teilnehmer eine Herausforderung – die aber mit unvergleichlichen Erlebnissen belohnt wird.





„Kilometerlange Staubfontänen auf den Schotterpisten machen ein Konvoifahren, wie wir es kennen, in Namibia unmöglich.“



Welche Pisten kann der Wagen bewältigen, wenn in wenigen Monaten die ersten Konvois mit bis zu acht Gästefahrzeugen hier unterwegs sein sollen? Welchen Reifendruck braucht es für einen optimalen Ritt auf dem Strand? Grob und griffig ist der Sand heute. Glatt, feucht, zur Abwechslung bretthart. Und kaum ein paar Meter weiter trügerisch weich wie Treibsand, der alles verschluckt, was auf ihm zu stehen kommt. Play. Now! Nur bei Ebbe ist dieser Ausritt überhaupt möglich, ohne gleich auf den ersten Metern so einzusinken, dass nur noch der Abschlepphaken als Ausweg bleibt, bevor die Flut kommt. Was bedeutet das für die Tagesplanung in neun Monaten? Wann werden wir dann überhaupt auf den Strand fahren können? Kommen wir aus unserem Camp, das mitten in der Moon Landscape aufgeschlagen sein wird, gleich nach dem Frühstück hierher? Oder erst, nachdem wir am Vormittag die Trails und atemberaubenden Aussichten dieser urgewaltigen Felsenlandschaft im Landesinneren mit dem 911 Dakar entdeckt haben werden? Wie auch immer, die Etappe auf dem Strand wird mit Sicherheit unter den vielen Adrenalin- und Freiheitsmomenten der Tour ein ganz besonderer werden.

Nils, unser Mechaniker, wird dann auch dabei sein. Seine große Frage hier am Strand: Welche Logistik ist nötig, um den Reifendruck aller acht Gästefahrzeuge in möglichst kurzer Zeit so weit wie nötig abzusenken? Und nach dem wilden Ritt so schnell wie möglich wieder für die sichere Weiterfahrt auf einer Schotterpiste zu erhöhen? Die Verantwortlichen notieren: Ein mobiler Kompressor muss dann genau dort bereitstehen, wo alle Fahrzeuge nach dem Strandausflug wieder auf die Piste zurück fahren. Überhaupt, die Reifen. Kaum ein einheimisches Offroad-Fahrzeug ist hier mit weniger als zwei Ersatzrädern unterwegs. Die Schotterpisten, die einen Großteil des namibischen Straßennetzes ausmachen, verlangen den Reifen alles ab. Die Entscheidung, dass jeder 911 Dakar einen zusätzlichen Ersatzreifen auf den Dachträger gepackt bekommt, ist deshalb schnell getroffen.

Spätestens auf der Schotterpiste Richtung Norden wird dann auch klar: Das Camp 911 Namibia wird zwar eine typische Porsche Travel Experience werden – und doch ganz anders als alles, was es bisher in



Ein Gekko wird hier schnell zum Ohrschmuck, bevor er sich wieder verkriecht.



Anspruchsvolle Schotterpisten – ein extra Reserverad muss aufs Dach.



„Etosha Nationalpark: Zwischen Giraffen, Elefanten und Springböcken ist der 911 Dakar in seinem natürlichen Habitat angekommen.“

diesem Segment gibt. Bei den meisten anderen Reisen in Namibia kommen komfortable SUV zum Einsatz – so wie bei der Porsche Travel Experience Namibia. Hier sind die Gäste mit Cayenne Modellen unterwegs, wühlen sich damit durch die roten Dünen von Sossusvlei. Oder nehmen sogar das Privatflugzeug für den langen Weg in die Caprivi-Region im äußersten Nordosten des Landes und zu den weltberühmten Victoria Falls im Vierländereck von Namibia, Botswana, Simbabwe und Sambia.

Beim Camp 911 Namibia, der ersten Porsche Travel Experience mit dem 911 Dakar, steht dagegen das Fahren im Vordergrund – ein



Großteil der Strecke auf Schotterpisten und losem Untergrund. In der knochentrockenen Weite Namibias bedeutet das vor allem Staub. Viel Staub! Für die Mechaniker: Regelmäßige Kontrolle der Motor-Luftfilter, die sich hier schon mal mit ziemlich viel Staub zusetzen können. Staub heißt aber auch, dass ein Konvoifahren auf Sicht, wie bei anderen Porsche Travel Experiences, beim Camp 911 Namibia in den meisten Fällen nicht möglich sein wird. Das Team entscheidet sich, den Abstand der einzelnen Fahrzeuge untereinander deutlich zu erhöhen. Und stattdessen noch präzisere Anweisungen zur Strecke per Funk zu geben, so dass keiner in der Staubwolke des Vorausfahrenden

Statt mit dem Touristen-Bus werden wir den Etosha-Nationalpark im 911 Dakar erkunden – Voraussetzung für einmalige Perspektiven und Begegnungen.





„Exakte Briefings für die Fahrerinnen und Fahrer werden dafür sorgen, dass sie ihre Fahrzeuge in jeder Situation beherrschen können.“

unterwegs sein muss und die Route trotzdem sicher findet. Auch diese notwendige Änderung wirbelt den ursprünglichen Terminplan der Tagesetappen ziemlich durcheinander. Und allen wird klar: Wir sind hier in Afrika unterwegs. Die Faszination dieses Kontinents rührt auch daher, dass Überraschungen zur alltäglichen Normalität gehören. Die Besonderheit einer Reise wie dieser wird deshalb auch darin bestehen, einen guten Plan spontan anzupassen, wenn es die Umstände erfordern. Und sich auch auf die Erlebnisse einzulassen, die einen dann vielleicht gerade deshalb ganz unvorhergesehen erwarten.

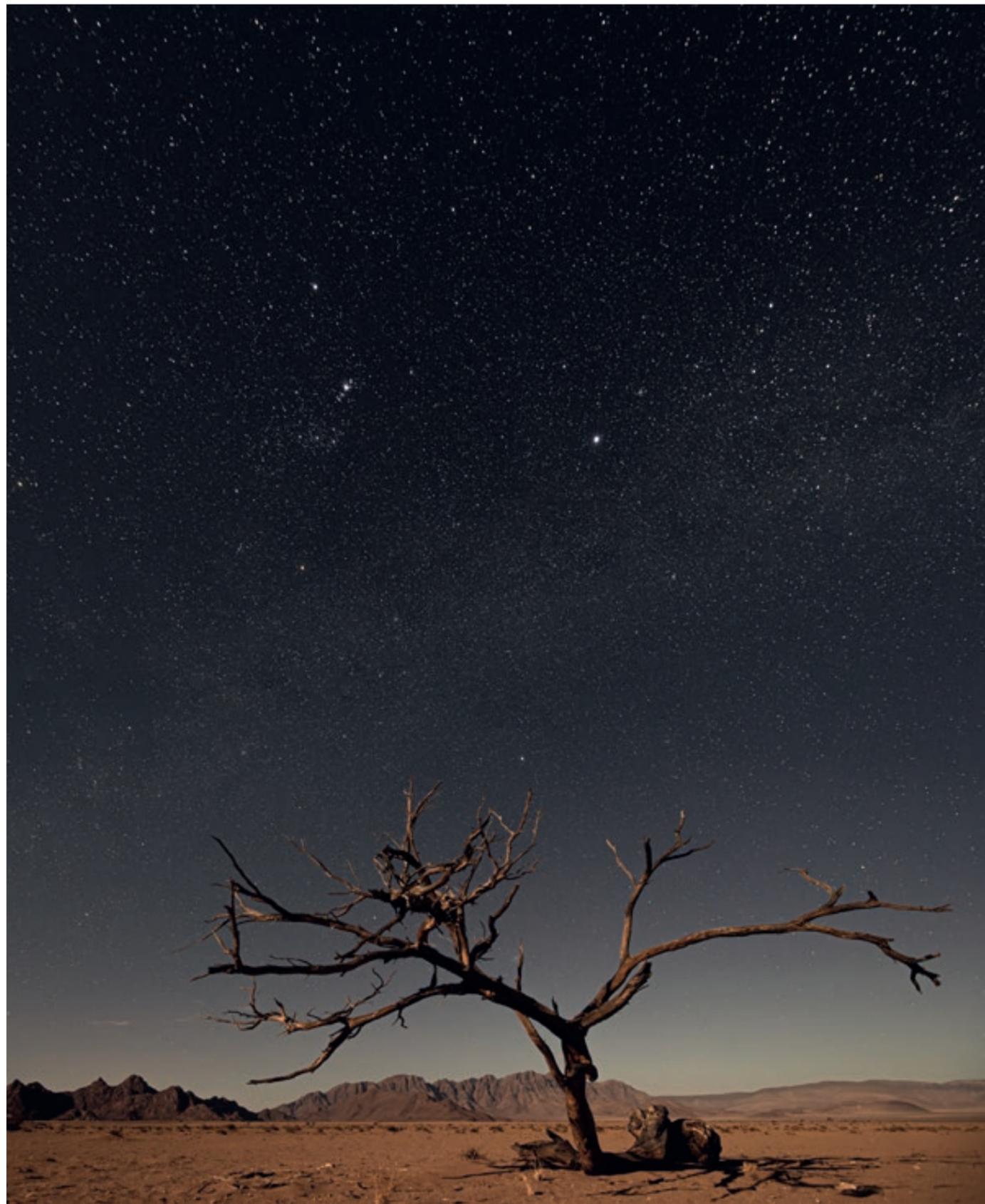
Für Melanie ist das alles nichts Ungewöhnliches. Seit mehr als zehn Jahren ist sie für die Porsche Travel Experience als Reiseleiterin auf der ganzen Welt unterwegs, hat Stempel aus über neunzig Ländern in ihrem Pass und kennt auch Namibia wie ihre Westentasche. Weiß, dass es bis zur nächsten Tankstelle schon mal zweihundert Kilometer sein können.

Die Menschen sich hier aber auch gegenseitig helfen und keiner an einem liegeengeliebten Auto vorbeifahren würde, ohne sich vorher zu versichern, dass alles OK ist. Auch abseits der offiziellen Pisten, wenn Karten und GPS eigentlich schon gar keine Wege mehr anzeigen. Dann kommt es darauf an, seiner Erfahrung und seinem Instinkt zu vertrauen und Meter für Meter das vor einem liegende Gelände zu lesen.

Matthew, unser lokaler Guide, gehört dem Stamm der Owambo an. Er ist hier aufgewachsen, hat die Felspassagen der ausgetrockneten Flusstäler schon dutzende Male passiert und sieht selbst da noch ein Durchkommen, wo für uns schon lange Schluss zu sein scheint. Immer wieder findet er mit seiner Erfahrung neue Passagen in den Felsschluchten und folgt auf der Suche nach dem besten Weg auch schon mal den Fährten eines Wildtieres. Dank der riesigen Bodenfreiheit seines Geländewagens, der Differentialsperren und des unbändigen Drehmoments seines V8-Motors



Knochentrockene Flusstäler und Begegnungen mit der einheimischen Kultur begleiten uns bei unserer Vorreise, auf der jeder Stop mit dem 911 Dakar interessiert Staunen provoziert.



Nachts ist es Zeit, den Blick auch einmal auf den Himmel zu richten und sich von den Bildern des südlichen Sternenhimmels faszinieren zu lassen.



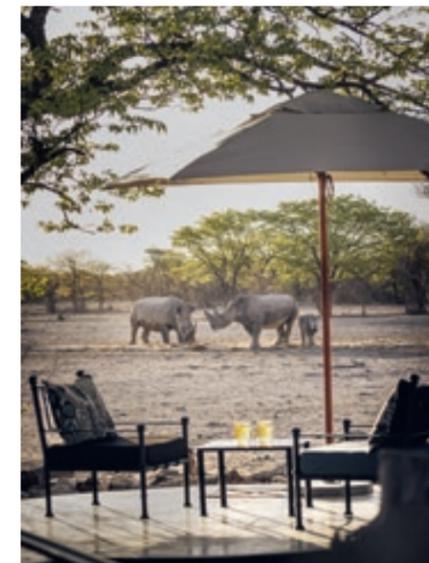
Zum Abschluss der Reise schweift der Blick in der Oberland Lodge durch das offene Gebäude in die weite Savanne.

geht's für ihn auch mal geradeaus, wo mit dem 911 Dakar mehr Voraussicht und bewusstes Anfahren von Hindernissen nötig sein wird. Bevor der dann beim Drift auf der nächsten Sandpassage sein Suchtpotential wieder voll ausspielen kann. Unglaublich zu sehen, was der 911 Dakar, gekonnt bewegt, in dieser Umgebung zu leisten in der Lage ist. Auch deshalb wird es während des Camps 911 Namibia intensive Briefings für die Fahrerinnen und Fahrer geben, damit sie ihre Fähigkeiten und das Potential ihrer Fahrzeuge voll ausschöpfen und auch solche Situationen souverän meistern können.

Bei aller Kargheit, die den ersten Eindruck von Namibia bestimmt, ist die Natur des Landes voller grandioser Überraschungen – man muss sie nur erkennen. Oder von einheimischen Spezialisten erklärt bekommen. Purreu-Jacques, den alle nur „PJ“ nennen, ist in unserem Erkundungsteam dafür zuständig, dass die Porsche Travel Experience Gäste neben Mondlandschaften, Staubpisten und anspruchsvollen Sandpassagen auch davon einiges mitbekommen werden. Sein Wissen scheint endlos zu sein! Mal überrascht er uns mit einer Pflanze, deren Saft hervorragend gegen Sonnenbrand helfen soll, den man sich hier schnell einfängt. Erläutert, wie man im

911 Dakar

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,3 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 256 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024



Mehr Afrika geht kaum, wenn sich die Nashörner zum Sundowner am Wasserloch einfinden.

Notfall auch tagelang ohne Wasser in der Wüste überleben kann. Einem Skorpion entfernt er gekonnt den Stachel und setzt ihn auf unseren Unterarm. Ein kleiner Gekko verwandelt sich bei ihm zu einem extravaganten Ohrhörnchen, bevor er sich wieder flink unter dem nächsten Steinblock verkriecht. Und natürlich entdeckt er im Etosha Nationalpark als Erster die beiden Löwinnen mit ihren Jungen, die im Schatten eines Baumes ein gerade gerissenes Zebra verspeisen.

Überhaupt sind es nach Tagen auf staubigen Schotterpisten und herausfordernden Fahrpassagen die unbeeindruckt von unserem kleinen Konvoi über die endlosen Weiten ziehenden Wildtiere des Etosha Nationalparks, die den abschließenden Höhepunkt der Reise bilden werden. Wenn direkt vor der Frontscheibe unseres 911 Dakar Giraffen, Zebraherden und Springböcke die Piste queren, graue Wüstenelentanten unsere Blicke auf sich ziehen, oder sich Nashörner am Wasserloch in unserer Lodge, nur wenige Meter von uns und unserem Sundowner entfernt, zu streiten beginnen, dann wird einem klar, dass es kaum einen passenderen Ort auf dieser Welt gibt, um den 911 Dakar in seinem natürlichen Habitat zu erleben. Willkommen beim Abenteuer Namibia!

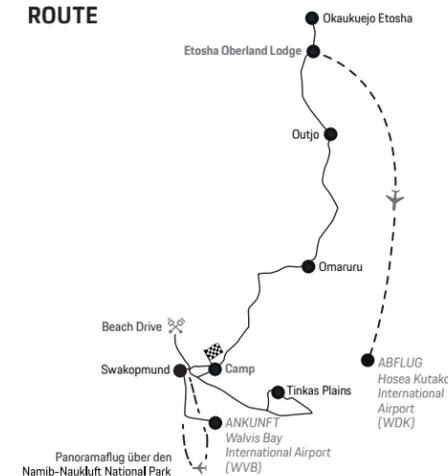
PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE CAMP 911 NAMIBIA

DAUER 6 Tage

TERMINE September/Oktober
Details siehe Website

REISEVERANSTALTER
AVANTGARDE Experiences GmbH

ROUTE



EINZIGARTIGES WÜSTENABENTEUER MIT DEM PORSCHE 911 DAKAR

Namibia – ein faszinierendes Land voller Magie und Abenteuer. Mit ikonischen Naturlandschaften und einer facettenreichen Tierwelt von A wie Antilope bis Z wie Zebra. Im 480 PS starken und auf 2.500 Exemplare limitierten Porsche 911 Dakar erkunden Sie die atemberaubendsten Spots des Landes. Sie gehen auf Safari-Tour, erleben On- und Offroad-Fahrspaß und genießen die endlose Weite und magische Stille. Freiheit in neuer Dimension.

HIGHLIGHTS

- Abwechslungsreicher Fahrspaß in der Namib Wüste
- Anspruchsvolle Beach Drives entlang der Atlantikküste
- Wildtiersafari durch den Etosha National Park – im Porsche 911 Dakar
- Panoramaflug über die Namib, die älteste Wüste der Welt
- Übernachtung im authentischen Zelt-Camp – mitten in der wild-romantischen „Moon Landscape“



Scannen Sie den Code, um detaillierte Informationen zur Experience zu bekommen.
porsche.click/Camp911Namibia

EBONY & IVORY

auf kroatisch

Kroatien fasziniert jährlich Millionen Besucher. Dabei sind es nicht nur die klaren Linien der Küstenklippen, die sich auf mehr als 1.700 km Küstenlinie vor dem tiefblauen Meer abzeichnen. Die malerischen Inseln mit kristallklarem Wasser oder die majestätischen Gebirge bieten ebenso vielfältige wie beeindruckende Kulissen und Szenarien. Diese kontrastreiche Vielfalt spiegelt sich auch in der Design-Szene des kleinen Landes wider. Ein Beispiel dafür ist die junge kroatische Modedesignerin Morana Krklec, die in ihren Kreationen den Gegensatz von Schwarz und Weiß genial inszeniert, den sie an vielen Orten ihres Heimatlandes findet. Gemeinsam mit ihr besuchen wir einige ihrer Lieblingsorte, um ihre Mode mit zwei passend schwarz-weißen Porsche Taycan Modellen in Szene zu setzen.

Text: Elisa WEBER Fotos: Šime EŠKINJA



Die Porsche Travel Experience Croatia beginnt in Kroatiens Hauptstadt. Zagreb hat sich zu einem Magneten für kroatische wie auch internationale Kreative entwickelt und bietet den perfekten Nährboden für eine alternative Kunstszene. Pulsierend, jung, urban. Die Kreativität und der freie Geist sind in vielen Teilen der Stadt förmlich mit den Händen zu greifen und verleihen ihr ein vor Energie sprühendes Flair. Klar, dass sich auch eine Modedesignerin hier wohlfühlt, die für eine Generation unkonventioneller Kreativer steht. Morana Krklec hat hier ihr Atelier und ihren Showroom. Mit ihren überraschenden Kollektionen rennt sie nicht den aktuellen Modetrends hinterher. Ein kreativer Kopf, der in ganz Europa unterwegs war, in Paris gelebt und sich verliebt hat und in ihre Heimat zurückgekehrt ist. Die ihre ganzen Eindrücke, Träume und Gedanken in ihren Designs Ausdruck verleiht.

Wofür sie steht: Tragbare Avantgarde-Mode mit interessanten Details. Am wichtigsten sind ihr ungewöhnliche Konstruktionen und



Handgefertigt: Die Jacke besteht aus hochwertiger Wolle. Die unkonventionelle Form erzeugt eine aufregende Silhouette, die perfekt mit den transparenten, drapierten Leggings harmonisiert.

Tragbare Avantgarde-Mode mit interessanten Details. Am wichtigsten sind Morana Krklec ungewöhnliche Konstruktionen und das Spiel mit Silhouetten.

„Das Ursprüngliche, die Rauheit der Landschaft in Kombination mit den klaren Linien des Porsche Taycan und meiner Mode erzeugen eine aufregende Spannung.“

Morana Krklec, Modedesignerin



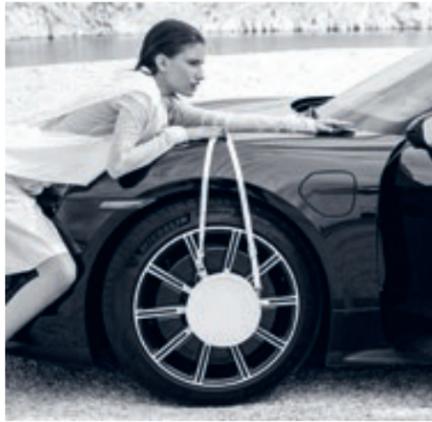


Elegante Kleider: Weich fallende Stoffe umspielen die Figur. Das reduzierte Design lenkt den Fokus auf die Silhouette und die Accessoires. Die ideale Basis, um vielfältige Styles zu kreieren.

„Ich verliebe mich in die Stoffe und habe dann gleich eine Vorstellung, welche Formen ich damit kreieren möchte.“

Morana Krklec, Modedesignerin





Perfekt platziert: Die klaren Linien des Porsche Taycans verschmelzen mit den Fashion-Pieces.

das Spiel mit Silhouetten. „Meistens lasse ich mich von den Materialien leiten. Ich verliebe mich in die Stoffe und habe dann gleich eine Vorstellung, welche Formen ich damit kreieren möchte“, erklärt die Designerin.

Ihre Karriere nahm vor zwölf Jahren Fahrt auf. 2012 wurde sie als „Best Young Fashion Designer in Croatia“ ausgezeichnet. Seitdem präsentiert sie jährlich zwei Modekollektionen auf Fashionshows in Kroatien und Paris. Neben ihrer kreativen Arbeit führt sie gemeinsam mit ihrem Mann ein Restaurant. „Uns wird nie langweilig“, erzählt sie schmunzelnd. Im Gespräch mit ihr merkt man ihre innere Umtriebigkeit. Auf der Couch rumsitzen, die Füße hochlegen – das ist nicht ihr Ding. Sie kombiniert ihre Leidenschaften. „Und es funktioniert überraschend gut. Manchmal habe ich einen Geistesblitz für ein Design. Und dann kommt es auch mal vor, dass ich die erste Skizze schnell auf einer

Serviette male oder auf einem Bierdeckel. Die vielen verschiedenen Dinge, die mich tagtäglich umgeben, sind für mich sehr inspirierend.“ Nicht nur ihr Alltag und die Kunsteinflüsse aus der Hauptstadt inspirieren sie, auch die kroatische Landschaft, die Architektur und das Zusammenspiel der vielen Kontraste beflügeln ihre Arbeit.

Wie zum Beispiel die Insel Pag, die zu einer der beliebtesten Urlaubsdestinationen in Kroatien gehört. Die archaische Landschaft von Pag wird oft mit einer Mondlandschaft verglichen. Karge, felsige Küsten verleihen der Insel ihr einzigartiges Aussehen. Eine Brücke verbindet das Festland mit Pag. Die Fahrt darüber bietet einen grandiosen Blick auf die ungewöhnlich helle Landschaft und das tiefblaue Wasser. „So eine Kulisse eignet sich hervorragend für ein Fashion-Shooting. Das Ursprüngliche, die Rauheit der Landschaft in Kombination mit den klaren Linien des Porsche Taycan



Spannende Konstruktionen: Morana Krklec lässt sich von Materialien inspirieren, während sie ihre Designs entwirft. Auf diese Weise schafft sie Formen, die nicht nur auffallen, sondern gleichzeitig auch tragbar sind.

„Die vielen verschiedenen Dinge, die mich tagtäglich umgeben, sind für mich sehr inspirierend.“

Morana Krklec, Modedesignerin





718 Boxster GTS 4.0 (Schaltgetriebe / PDK)

Verbrauchsangaben nach WLTP:
 Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,9 – 10,1 l/100 km;
 CO₂-Emissionen kombiniert: 247 – 230 g/km; CO₂-Klasse: G;
 Stand 03/2024

Ein inspirierender Roadtrip, bei dem sich Kroatien in seiner ganzen kontrastreichen Pracht präsentiert.

Fahrspaß auf Kroatiens Straßen: Die Freiheit dynamischer Kurven, Ausblick auf malerische Landschaften und die Nähe zu kulturellen Schätzen in einem einzigartigen Erlebnis vereint.



Abenteuer pur: Links das türkisfarbene Meer, rechts die steilen Felsklippen des Hinterlands, und unter dem Sportsitz der kurvide Asphalt.

und meiner Mode erzeugen eine aufregende Spannung“, erklärt Morana, während der Fotograf unseren Models genaue Anweisungen gibt und sie mit den Fahrzeugen in Szene setzt.

Unsere Reise im Taycan führt uns weiter nach Zadar. Hier beginnt Dalmatien, namensgebend für die auffallend schwarz gepunktete elegante Hunderasse. Der Sonnenuntergang in Zadar ist schon seit jeher einer der schönsten an der kroatischen Küste. 1964 verbrachte Alfred Hitchcock hier seinen Urlaub und bezeichnete ihn als den „schönsten Sonnenuntergang der Welt, noch schöner als in Key West, Florida“. Am besten lässt sich der Sonnenuntergang direkt an der Uferpromenade genießen. Hier befindet sich die weltberühmte „Meeresorgel“, ein experimentelles Kunstwerk des Architekten Nikola Bašić, das Klänge erzeugt, wenn Wellen in eine Konstruktion aus Röhren, die unter der Promenade liegen, gedrückt werden. „Ein bisschen wie Bach“, erklärt Morana mit einem Augenzwinkern.

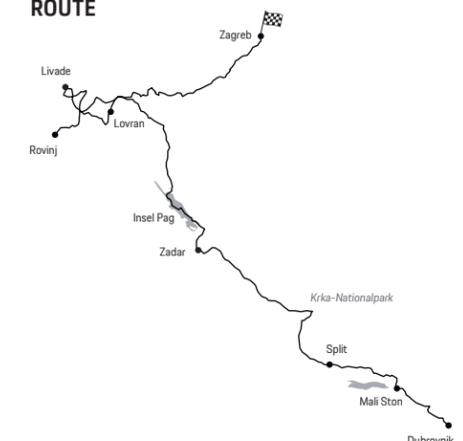
Von Zadar führt die Küstenstraße vorbei an der Halbinsel Split bis nach Dubrovnik. Die geschichtsträchtigen Mauern und Kopfsteinpflasterstraßen stehen im starken Kontrast zu den weiß getünchten Gebäuden und bilden doch eine perfekte Harmonie. Der ideale Abschluss eines inspirierenden Roadtrips, bei dem sich Kroatien in seiner ganzen kontrastreichen Pracht präsentiert.

PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE
CROATIA

DAUER	7 Tage
TERMINE	28.09. – 04.10.2024 06.10. – 12.10.2024

REISEVERANSTALTER
 AVANTGARDE Experiences GmbH

ROUTE



Kroatien ist facettenreicher als Sie vielleicht denken. Die langgezogene Adriaküste, die authentischen Hafenstädte und der Blick auf unzählige Inseln machen diese Tour nicht nur fahrerisch zu einem Vergnügen. Auch die kulinarischen Freuden werden Ihnen noch lange in Erinnerung bleiben.

HIGHLIGHTS

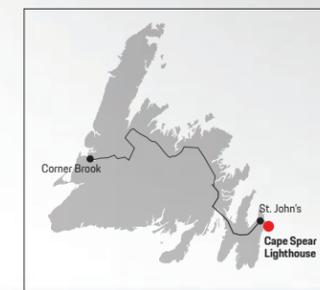
- Besuch malerischer Fischerdörfer und Hafenstädte an der Adria
- Exklusive Gaumenfreude in der Trüffel-Hauptstadt Livade
- Eindrucksvolle Etappen entlang der Küste und auf kurvenreichen Bergstraßen

Scannen Sie den Code, um detaillierte Informationen zur Experience zu bekommen.
porsche.click/Travel_Croatia

New foundland

Eine Reise für Entdecker

Text: Elisa WEBER Fotos: GettyImages / Michael HANSON,
Alan MAJCHROWICZ, Matthew CLEMENTE, Photography by Deb SNELSON,
iStock / Liz LEYDEN, C. YOUNG, PORSCHE AG
Kunst: Jonathan S. GREEN



CAPE SPEAR LIGHTHOUSE
47.52028775609971,
-52.62260325009651

Im Nordatlantik vor der Ostküste Kanadas erstreckt sich eine raue und doch atemberaubende Inselprovinz: Neufundland. Ein Flecken Erde, der von der Wildheit seiner Landschaft und dem ganz besonderen Charakter ihrer Bewohner geprägt wird. Eine Kombination, die nicht nur eine einzigartige Porsche Travel Experience hinter dem Lenkrad eines Porsche 911 Targa verspricht. Sondern immer wieder auch Künstler zu außergewöhnlichen Werken inspiriert. So wie Jonathan S. Green, dessen Liebe zu seiner neufundländischen Heimat in seiner Kunst zum Ausdruck kommt.

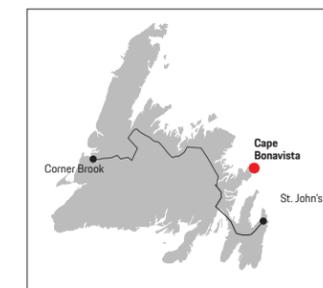
Schön schroff

Die Porsche Travel Experience Newfoundland beginnt in der charmanten Hafenstadt St. John's, Hauptstadt der Provinz Neufundland und Labrador. Sie ist eine der ältesten Siedlungen Nordamerikas. Unweit von hier ist Jonathan S. Green, ein aufstrebender neufundländischer Künstler, in einem kleinen Fischerdorf an der Ostküste aufgewachsen. „Die Menschen hier sind die freundlichsten in ganz Kanada“, ist er sich sicher. Dass es ein besonderer Schlag Mensch ist, erleben wir hautnah. Die Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft ist quasi Teil ihrer DNA. In St. John's tauchen die Teilnehmer der Porsche Travel Experience in die entspannte Atmosphäre der Stadt ein. Dazu gehört natürlich auch eine herzhafte Portion lokaler Spezialitäten wie frische Meeresfrüchte und selbstverständlich „Newfie Fries“ - eine lokale Version des Quebecer Nationalgerichts „Poutine“. Einfach, sehr einfach gesagt, sind das Pommes mit einer Kombination aus Käsebruch und Bratensoße.

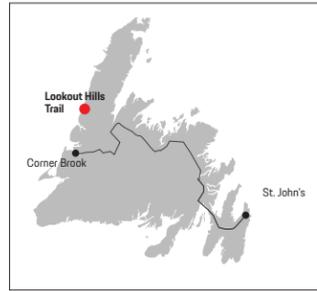


Das Abenteuer ruft

Doch dann locken die einsamen Straßen Neufundlands – und unser 911 Targa 4S. Wir verlassen die Stadt in Richtung der Straße entlang der Nordküste. Gesäumt von majestätischen Bergen tosen hier die Wellen, die See ist rau – perfekte Inspiration für Jonathan S. Green, der die Schönheit seiner Heimat immer wieder für seine Motive nutzt. Seine Leidenschaft für Kunst entdeckte er früh, mit fünf oder sechs Jahren. „In meinem Ort gab es leider keine Kunstschule oder Ähnliches. Aber ein hiesiger Barber machte hobbymäßig selbst Kunst und bot Kunststunden an. Deshalb habe ich meine ersten Kunststunden in einem Barber Shop verbracht, während im Hintergrund die Rasiermaschinen brummen.“ Mit der Zeit ist nicht



CAPE BONAVISTA
48.70268258711148,
-53.08503449203262



GROS MORN NATIONAL PARK
 49.49491030598626,
 -57.92715845081346

nur er als Künstler gewachsen, sondern auch die Kunstszene in Neufundland hat sich über die Jahre entwickelt. Seit 2017 findet hier „The Bonavista Biennale“ statt, ein innovatives, lokal geprägtes Kunstevent auf der Halbinsel Bonavista. Alle zwei Jahre ein Potpourri aufstrebender und etablierter Künstler aus Neufundland und Labrador, die mit allen Arten von Medien arbeiten. „Installationen und Veranstaltungen finden an unkonventionellen Standorten auf der gesamten Halbinsel statt und betten zeitgenössische Kunst in die historischen Räume und alltäglichen Orte der ländlichen Gemeinden ein“, erklärt Green, der 2021 selbst bei der Biennale ausgestellt hat.

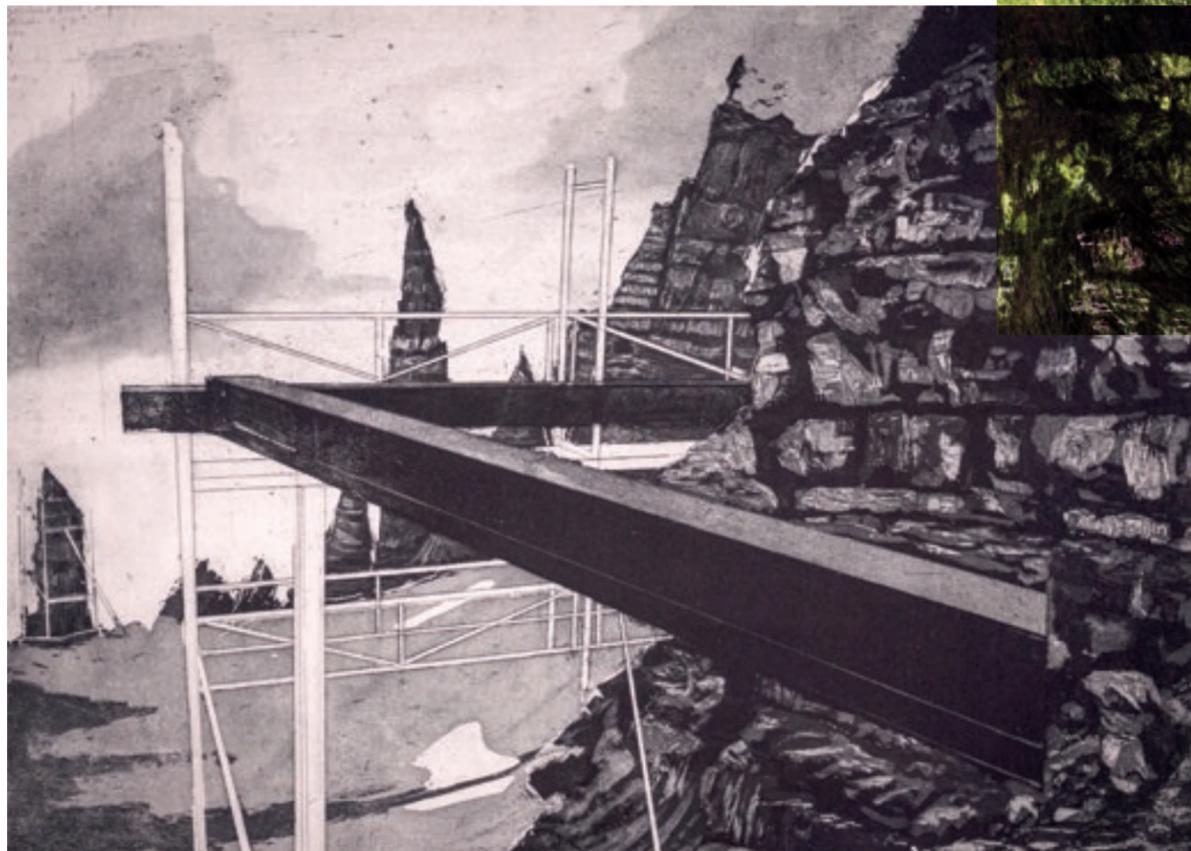


Foto Porträt: www.philipkanwischer.com

JONATHAN S. GREEN



Jonathan S. Green ist Mi'kmaq, Inuit, von britischer und schottischer Abstammung und wurde in Labrador Stadt geboren. In Neufundland aufgewachsen, graduierte Green zunächst zum Bachelor of Fine Art an der Memorial University of Newfoundland und machte

2016 einen Master of Fine Arts in Druckgrafik an der University of Alberta. Von 2017-2019 war Green Artist in Residence an der University of Alaska Anchorage, USA. Derzeit lebt er in Winnipeg, Manitoba, Kanada, in seinem Studio Campsite Press.

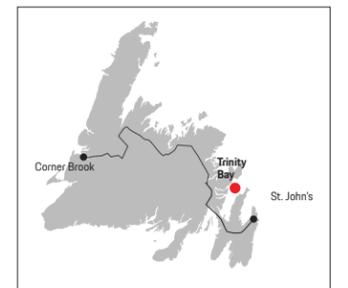
911 Targa 4S

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,1 – 10,7 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 252 – 243 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024



Land der Extreme

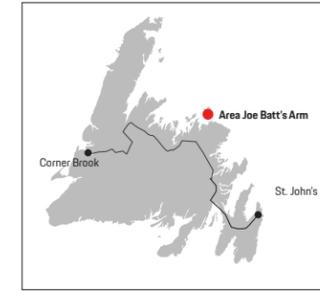
Neufundland ist ein wildes Traumland für Abenteuerer. Die Küstengebiete sind rau, karg und schön. Das Landesinnere von dichten Wäldern und tiefen Seen durchzogen. Der spektakuläre Gros Morne Nationalpark, ein UNESCO-Weltkulturerbe, bietet einige der dramatischsten Landschaften Nordamerikas. Vom Table Mountain begeistert der Ausblick auf den Ten Mile Pond, einen 4,4 Kilometer langen See, der sich in die bergige Landschaft einbettet. „Ich liebe es, im Gros Morne Nationalpark mit meiner Frau zu wandern. Hier sauge ich alle Eindrücke auf. Eine ganze Reihe meiner Werke ist von diesem Nationalpark inspiriert“, so Green.



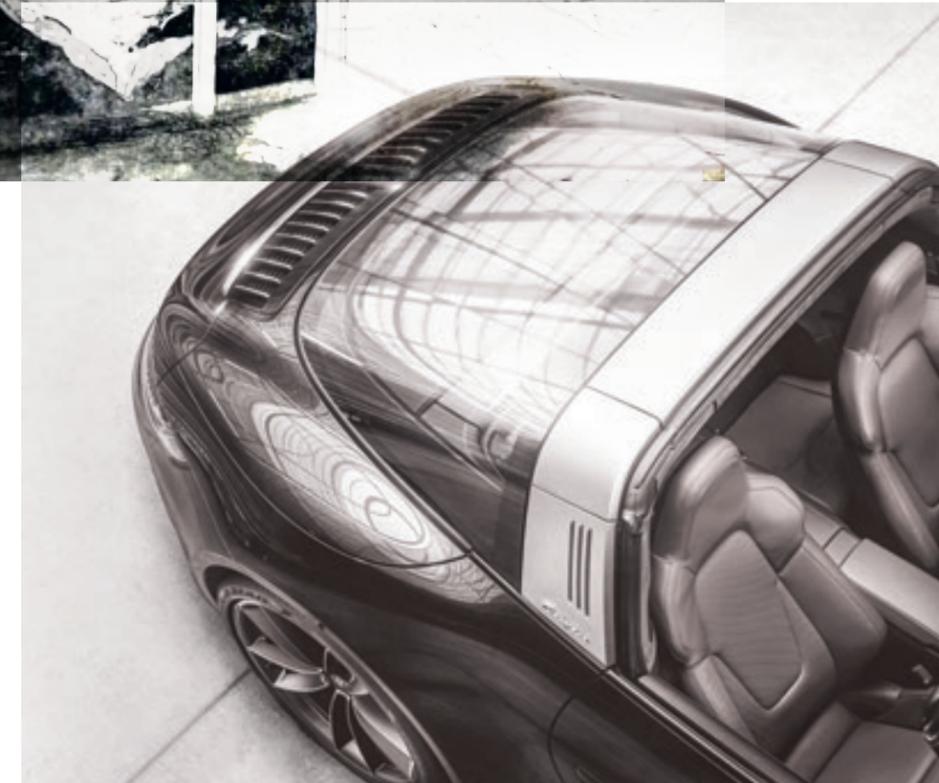
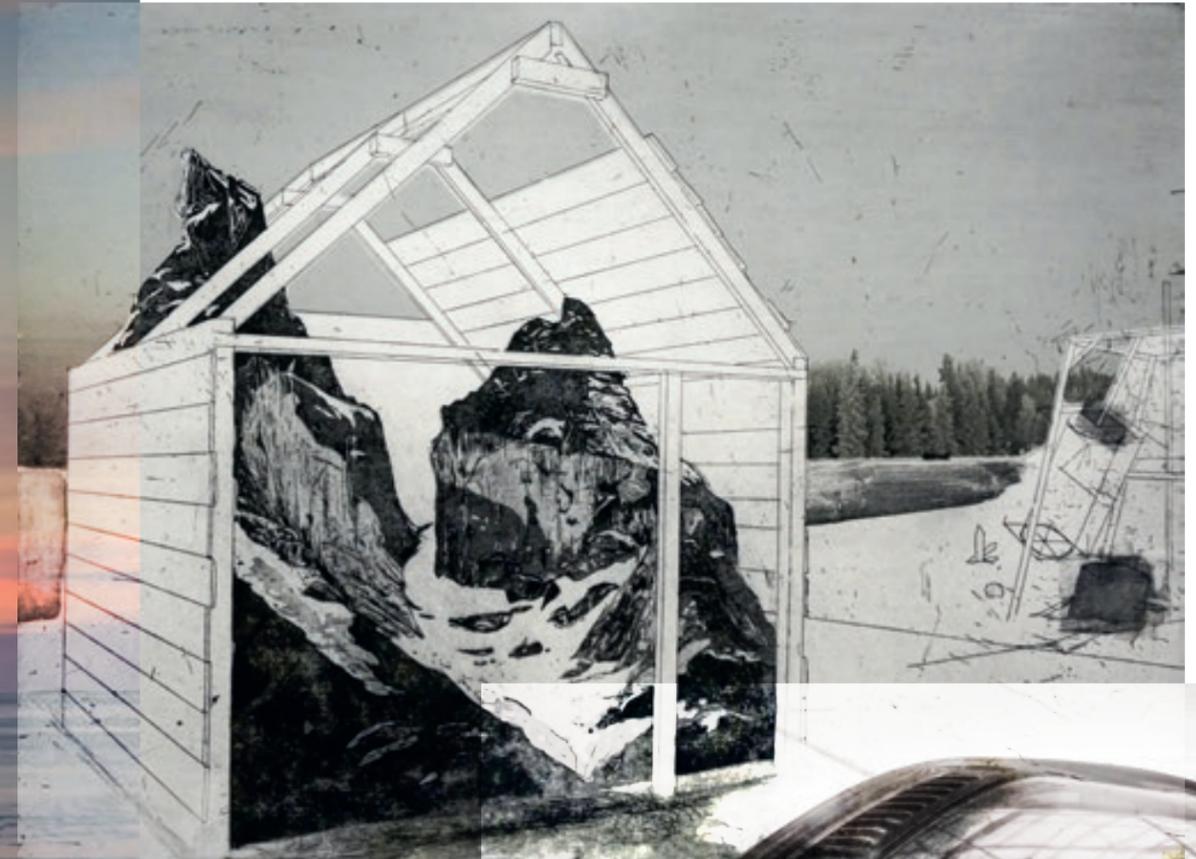
TRINITY BAY
48.05283377357514,
-53.50211707386381



Jonathan S. Green fängt die Einzigartigkeit seiner Heimat in Kunst ein und teilt sie mit der Welt.



AREA JOE BATT'S ARM
49.72603926032463,
-54.172404932900996





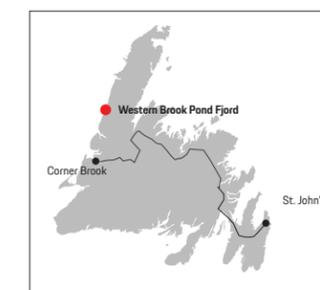
Green hat an der University of Alberta einen Master of Fine Arts in Druckgrafik absolviert, seine Kunst präsentiert er in Galerien und bei verschiedenen Ausstellungen. Das Hauptsubjekt seiner Arbeiten behandelt den Umgang der Menschheit mit der Landschaft. Ohne mit dem Finger auf etwas zu zeigen, regt seine Kunst zum Denken an. Warum muss ein Felsbrocken von Holzstangen gestützt werden? Was macht ein Berg in einem kleinen Holzhaus? Ist die Natur geschützt, wenn man einen Zaun drumherum errichtet?

Whale Watching und Puffin Paradise

Weiter geht unsere Fahrt entlang der entlegenen Küstenregionen – Paradiese für Wale, darunter Buckelwale und Finnwale. Bootstouren bieten eine einzigartige Gelegenheit, diese Giganten des Meeres in freier Natur mit gebührendem Abstand zu sehen. Und Puffins, die bunten Papageientaucher, können Vogelbeobachter am besten an der Elliston Puffin Site in ihren natürlichen Lebensräumen beobachten. Ein Erlebnis, das sowohl Naturliebhaber als auch Vogelliebhaber gleichermaßen begeistert und eines der Highlights der Porsche Travel Experience Newfoundland ist.

Auf der Suche nach Abenteuer

Mit seiner rauen Vielfalt, reichen Kultur und seinen herzlichen Menschen ist Neufundland ein oft unterschätztes Juwel Kanadas. Auf über 1.100 Kilometern Straße kann man bei dieser Porsche Travel Experience die unterschiedlichen Facetten der Insel erleben. Abenteuer-Flair inklusive, versprochen! Und vielleicht entdecken Sie ja an der einen oder anderen Stelle ein Motiv, das Sie an die Bilder von Jonathan S. Green erinnert, der die Einzigartigkeit seiner Heimat in seiner Kunst einfängt und mit der Welt teilt.



WESTERN BROOK POND FJORD
49.78111788723031,
-57.841242087680655

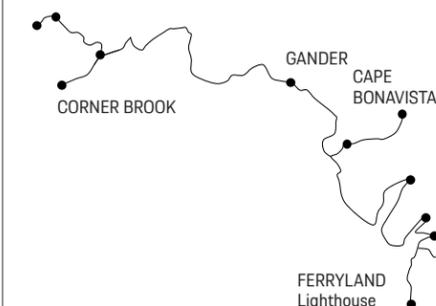
PORSCHE TRAVEL EXPERIENCE NEWFOUNDLAND

DAUER	5 Tage
TERMINE	21.05. – 25.05.2024 27.05. – 31.05.2024

REISEVERANSTALTER
Porsche Cars Canada, Ltd.

ROUTE

TROUT RIVER
Seaside
Restaurant



Diejenigen, die das Glück haben, nach Neufundland zu reisen, werden sich schnell in Gesellschaft der „Freundlichsten der Welt“ wiederfinden, denn die Einheimischen sind für ihre legendäre Gastfreundschaft und ihren Charme bekannt. Und zu Ehren dieses Geistes wird das Neufundland-Programm das erste Reiseerlebnisprogramm in Kanada sein, das einen Anreisetag in die Programmstruktur und die Anmeldegebühr integriert. Dies ermöglicht ein fünf-tägiges Programm und einen vereinfachten Anreiseprozess.

HIGHLIGHTS

- Mehr als 1.500 km Fahrvergnügen am Steuer unserer 911 Targa 4S-Fahrzeuge
- Fünf Tage, vier Nächte in wunderschönen Unterkünften
- Einzigartige kulinarische Erlebnisse
- Besuch historischer Orte
- Aussicht auf Papageientaucher und einzigartige Landschaften
- Näher kommen zu den riesigen Eisbergen, die jedes Jahr vorbeifloaten
- Besuchen Sie Neufundland von St. John's bis Corner Brook (von Küste zu Küste)

Scannen Sie den Code, um detaillierte Informationen zur Experience zu bekommen.
porsche.click/travel_nfl

Ice Experience

2

050 SURF, DRIFT, REPEAT

Die spanische Kitesurferin Rita Arnaus wagt bei der Porsche Ice Experience ein neues Abenteuer und verlässt ihre Komfortzone. Fahren, Driften und Kiten auf Schnee und Eis bedeuten für sie reines Adrenalin.

058 INS HERZ DER WILDNIS

Wir begleiten die Köchin Rosa Tapola von der Northern Lights Ranch in die lappische Wildnis, übernachten im Freien, kochen über offenem Feuer und sammeln Beeren und Pilze für Gerichte, die sie den Gästen der Porsche Ice Experience im Winter kredenzt.

SURF DRIFT REPEAT

Text: Elisa WEBER
Fotos: PORSCHE AG, Sebastian STIPHOUT

Für Rita Arnaus ist Wasser durchaus kein fremdes Element. Im Gegenteil – hier fühlt sie sich als Kitesurferin normalerweise besonders wohl. Nur dass Wasser nördlich des Polarkreises im Winter hauptsächlich in gefrorener Form vorkommt. Schnee und Eis – für eine der besten Kitesurferinnen der Welt eine völlig neue, adrenalinreiche Erfahrung zwischen Fahren, Driften, Kiten. Und dem Verlassen der Komfortzone.

Eisige Herausforderung

Hier oben in Levi herrschen zwischen Januar und März auch mal -20 Grad. Genau die richtigen Bedingungen zum Driften auf speziell präparierten Eiskursen. Rita ist motiviert, aber vor ihrer ersten Fahrt auch etwas nervös. „Mein Element ist das Wasser und in meinem Sport bin ich wärmere Temperaturen gewöhnt“, erzählt sie. Die Kitesurferin ist spanische Meisterin und Vizeweltmeisterin im Freestyle. Dass sie Action liebt, liegt auf der Hand.

Die Geheimnisse des Hochleistungs-Handlings

Auf dem Gelände der Porsche Ice Experience erleben Rita und die Teilnehmer besonderen Fahrspaß auf einer Fläche von ungefähr 350.000 Quadratmetern: Adrenalin pur in unterschiedlichsten Porsche Modellen und verschiedenen Trainingsleveln. Auf Schnee und Eis tauschen sich die erfahrenen Instrukteure der Porsche Ice Experience mit Sportwagenbegeisterten aus der ganzen Welt über die Geheimnisse des Hochleistungs-Handlings aus. Theorie und Praxis erlernen die Teilnehmer direkt auf dem Eis. Dabei

wird das Fahrzeug immer wieder in den Grenzbereich gebracht. Neben Spaß und Adrenalin bietet es auch einen praktischen Nutzen – von der Sicherheit auf der Straße bis hin zu mehr Erfolg auf der Rennstrecke.

Die Komfortzone verlassen

Für Rita ging es vor allem darum, sich einer neuen Herausforderung zu stellen. „Es war eine einmalige Erfahrung. Ich kann kaum in Worte fassen, wie viel Spaß ich dabei hatte“, berichtet die Kitesurferin strahlend. Zu Beginn startete ihre Trainingsgruppe mit einer einfachen Strecke. „Je schwieriger es wurde, desto mehr Spaß hat es gemacht. Die letzte Strecke lag in einem Wald, sie war die anspruchsvollste. Man durfte sich dort keinen Fehler leisten. Aber nachdem ich bereits ein paar Stunden Training hinter mir hatte, fühlte ich mich immer sicherer. Außerdem waren die Instrukteure sehr hilfsbereit und professionell und immer mit einem Walkie-Talkie dabei. Mit ihren Ratschlägen während der Fahrt habe ich mich sehr sicher gefühlt.“ Hinter dem Lenkrad eines 911 Carrera 4S zeigte Rita die gleiche



2021 kündigte Porsche eine Partnerschaft mit Rita Arnaus an, einer der weltbesten Kitesurferinnen. Als spanische Meisterin und Vizeweltmeisterin im Freestyle ist die 28-Jährige Millionen von Extremsportfans bekannt.

Kaum hatte sie das Auto verlassen, wartete eine neue Herausforderung auf sie: Snowkiten auf unberührten Schneeflächen in Lappland, hoch über der arktischen Baumgrenze.





„Je schwieriger es wurde, desto mehr Spaß hat es gemacht. Die letzte Strecke lag in einem Wald, es war die anspruchsvollste. Man durfte sich dort keinen Fehler leisten.“



Entschlossenheit, die sie im Kitesurfen zur Meisterin gemacht hat. „Am Steuer eines Porsche zu sitzen, war schon immer mein Traum. Zu sehen, was die Fahrzeuge hier leisten können, hat mich begeistert“, erklärt sie und bewies schon nach kürzester Zeit ein gutes Händchen fürs Ice Driving. „Ich bin sehr neugierig und möchte mich immer wieder herausfordern. Ich glaube, wenn wir unsere Grenzen und unser Wissen erweitern und so neue Horizonte eröffnen, holen wir das Beste aus uns heraus. Auf dieser Reise nach Finnland habe ich definitiv meine Komfortzone verlassen und eine Menge gelernt.“

911 Carrera 4S

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,1 – 10,5 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 253 – 239 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024





Schon nach kurzer Zeit bewies Rita auch beim Ice Driving ein beachtliches Können. Für sie ist klar: Sie kommt wieder!

Snowkiting-Runde in Lappland

Kaum hatte sie das Auto verlassen, wartete eine neue Herausforderung auf sie. Auf den unberührten Schneeflächen, hoch über der arktischen Baumgrenze, absolvierte sie ihre erste Snowkiting-Runde. Das Board unter den Füßen fühlt sich für Rita vertraut an. Der Schnee mittlerweile auch, nachdem sie ihren Porsche auf dem Handling-Kurs auf Eis schon an den Grenzbereich gebracht hat. Ihre Skills aus ihrer Paradesziplin, dem Freestyle, helfen ihr dabei, sich auch auf Schnee mithilfe des Winds zu bewegen und ihre beeindruckenden Sprünge zu machen. „Der vom Berg kommende Wind sorgt für reichlich Hangtime. Dadurch wird es leichter, zu springen und länger in der Luft zu bleiben. Ich konnte Manöver machen, die ich sonst auf dem Meer zeige. Ideale Bedingungen für meine erste Snowkiting-Erfahrung!“, berichtet sie strahlend.

Neben all dieser Action hatte Rita auch noch Zeit, das Land zu genießen. „Ich war noch nie so weit im Norden, also habe ich so viele neue Dinge unternommen, wie ich konnte“, erzählt sie. „Ich fuhr mit Schlittenhunden, sah Rentiere in der Wildnis und schwamm in einem Eisloch. Und Nordlichter zu sehen, war für mich ein absolutes Highlight. Die Reise schenkte mir jede Menge neue Abenteuer und ich konnte einiges von meiner Bucket List streichen.“

1996 in Finnland ins Leben gerufen, wurde die Porsche Ice Experience zur internationalen Erfolgsstory. Egal, ob in Nordamerika, Fernost, oder in Europa, bietet sie verschiedene Programme für alle Leistungsstufen.



PORSCHE ICE EXPERIENCE LADIES SPECIAL

DAUER 5 Tage (2 Fahrtage,
1 Aktivitätentag)

TERMINE siehe Website

REISEVERANSTALTER
AVANTGARDE Experiences GmbH

Erleben Sie den Internationalen Frauentag unter arktischen Bedingungen und freuen Sie sich auf ein Erlebnis der Extraklasse mit anderen Porsche Fans beim Ladies Special der Ice Experience. Erlernen Sie unter Anleitung erfahrener Porsche Instrukteure die Grundlagen der Fahrzeugbeherrschung auf Schnee und Eis. Ein abwechslungsreiches Rahmenprogramm sorgt auch jenseits der Tracks für unvergessliche Erlebnisse.

HIGHLIGHTS

- Lernen Sie die Grundlagen der Fahrzeugbeherrschung auf Schnee und Eis
- Steigern Sie Ihr Selbstvertrauen am Steuer, Runde für Runde
- Ladies Brunch an der Strecke
- Teilnahme an einer Husky Safari
- Besuch des „SnowVillage“
- Wellness in der „Arctic Sauna World“



Scannen Sie den Code, um detaillierte Informationen zur Experience zu bekommen.
porsche.click/LadiesSpecial

Ins Herz



Text: Björn SPRINGORUM Fotos: Elina MANNINEN

der Wildnis

Im Winter ist Levi ein brummender Wintersportort.

Im Sommer müssen wir die endlosen Wälder und verwunschenen Seen nur mit ein paar Rentieren teilen.

Wir reisen mit Köchin Rosa Tapola von der Northern Lights Ranch tief hinein in die lappische Wildnis, übernachten unter freiem Himmel, springen in eiskalte Seen, kochen über offenem Feuer. Und sammeln Beeren und Pilze für die Gerichte, die sie den Gästen der Porsche Ice Experience im Winter kredenzt.





Das Erste, was uns hier draußen verloren geht, ist unser Zeitgefühl. Es ist immer hell, die Sonne steht gefühlt endlos über dem Horizont, ehe sie für eine kurze Rast hinter den Baumkronen verschwindet. Die Luft ist klar und schmeckt nach Regen. Seit einiger Zeit fahren wir auf einer Landstraße durch Lapplands Weiten, links und rechts der Straße Wälder, dazwischen Seen. Am Horizont Hügel, über uns Wolken. Rentiere begegnen uns hier draußen häufiger als Menschen, nur sehr selten kommt uns ein anderes Fahrzeug entgegen.

Lapland ist vieles. Epochal schön. Knackig kalt und tief verschneit im Winter, prächtig grün in 100 verschiedenen Schattierungen im Sommer. Einerseits beschienen von der Mitternachtssonne, andererseits verzaubert vom unwirklichen Flackern des Nordlichts. Wir sind unterwegs mit Rosa Tapola, Küchendirektorin

in der spektakulären Northern Lights Ranch einige Kilometer außerhalb des Wintersportmekkas Levi. Gerade befinden wir uns 170 Kilometer nördlich des Polarkreises. Im Sommer wird es hier nie dunkel. Im Winter herrscht geheimnisvolles Zwielflicht. Ein magischer, ein unwirklicher Ort. Ein Ende der Welt.

Rund um Levi liegt das größte Skigebiet des Landes, auf 1.000 Einwohner kommen 25.000 Hotelbetten. Im Sommer macht die Welt Pause. Wir saugen die Stille ein, während uns der elektrische Porsche Taycan Cross Turismo weiter in die Wildnis trägt. Rosa Tapola hat einiges mit uns vor. Wir begleiten sie auf einer ihrer unzähligen Ausflüge in die Natur. Hier, in Laplands ewigen Wäldern, fühlt sie sich geborgen, hier sammelt sie Beeren, Pilze und Kräuter für die Gerichte, die sie im Winter kredenzt. Sie kocht ein, macht Marmelade, die Aromen des kurzen finnischen Sommers.



„Es kann passieren, dass ich stundenlang ins Pflücken vertieft bin und gar nicht merke, wie die Zeit vergeht.“



Auf sicheren Pfaden: Rosa Tapola ist in den Wäldern, Sümpfen und Seen vor ihrer Haustür zu Hause. Die Großstadt vermisst sie nicht.

Die Saison in Lappland ist kurz. Aber wer weiß, wo man suchen muss, der wird reich belohnt.



Küchendirektorin unter freiem Himmel: Rosa Tapola braucht keine riesige Küche, um ein Festmahl zuzubereiten. Ein Feuer ist völlig ausreichend.



Über offener Flamme: Die zahlreichen Feuerstellen in den Weiten Lapplands sichern die morgendliche Koffeinzufuhr.

Auch einige Gäste der Porsche Ice Experience verbringen stets einen unvergesslichen Abend im Restaurant der Northern Lights Ranch. Sie genießen im tiefen Winter dann jene Zutaten, die wie jetzt im August exklusiv für dieses einzigartige Restaurant im hohen Norden gesammelt werden.

Wir halten an einem kleinen See. Einem von endlos vielen anderen hier oben. Finnland wird ja auch das Land der tausend Seen genannt. Das ist eine ziemliche Untertreibung: In Lappland reiht sich See an See an See, umschlossen von endlosen Wäldern. Rund 300.000 Seen sind es insgesamt. Echte Wildnis gibt es in Europa nicht mehr allzu oft. Hier schon. Für Rosa ist es Ehrensache, dass sie dieses Füllhorn an Gaben nutzt. Seit zwei Jahren kocht sie in der Northern Lights Ranch, längst ist sie Küchenchefin. Ihre Gerichte ehren die kulinarische Tradition der Region, werden saisonal, regional und nachhaltig inszeniert, aber zeitgeistig interpretiert und auf eine Art und Weise angerichtet, die ihre Vergangenheit in den Sternerestaurants Helsinkis durchschimmern lässt.

Sie nimmt ein Körbchen in die eine und die Leine für Hund Nilla in die andere Hand. Dann verschwinden beide im Unterholz. Wir folgen, noch ein wenig unsicher, in die unergründlichen, verwunschenen Wälder Finnlands. Die Stille wird nur von unseren Schritten und dem gelegentlichen Rufen eines Vogels aufgebrochen. Aufmerksam scannt Rosa die Erde, sammelt Pilze ein, an denen wir glatt vorübergelaufen wären. Blinde Städter, denken wir uns peinlich berührt. Beere um Beere, Pilz

um Pilz, Kräuter, essbare Blüten und Pflanzen wandern in ihr Körbchen. Ohne irgendeine Aufbewahrungsmöglichkeit verlässt Rosa nie das Haus. Und oft vergisst sie beim Beeren sammeln die Zeit. „Für mich ist das Meditation“, sagt sie, als wir an einem dunkel schimmernden See nach Cloud Berries suchen. „Es kann passieren, dass ich stundenlang ins Pflücken vertieft bin und gar nicht merke, wie die Zeit vergeht. Irgendwann komme ich zu mir – und weiß dann manchmal gar nicht, wo ich bin.“ Zen sei das für sie, pure Meditation.

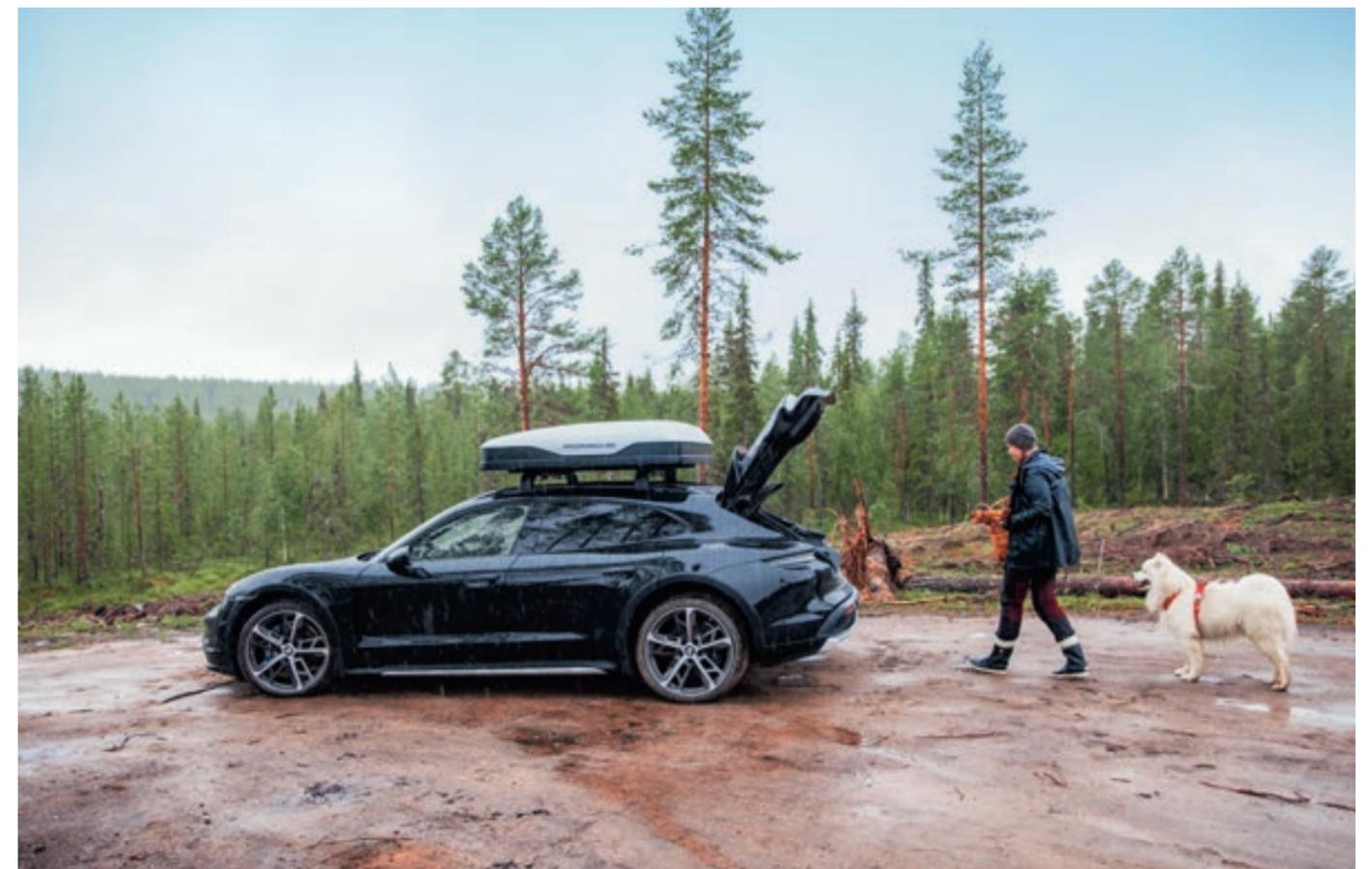
Rosa hat lange in Helsinki gelebt, der großen Metropole viele Autostunden weiter südlich. Sie besuchte die dortige Kochschule, ging danach auf Wanderschaft, arbeitete in Melbourne und in Frankreich, bevor sie nach Helsinki zurückkehrte. Dann packte es sie und sie entfloh der Hektik und den vielen Menschen ins einsame Lappland. Hier könnte sie glücklicher nicht sein. „Ich kann mir ehrlich gesagt nicht vorstellen, dass ich noch mal nach Helsinki zurückgehe“, sagt sie. Dann atmet sie tief aus, die Fäuste in die Hüfte gestemmt, und blickt über die spiegelglatte Oberfläche eines Sees. Man kann sie verstehen.

Der Sommer in Lappland ist kurz. Sehr kurz. Für die Natur nördlich des Polarkreises bedeutet das, dass sie sich mehr anstrengen muss. Gas geben muss. Wo sie andernorts viele Monate Zeit hat, um ihre Gaben sprießen und reifen zu lassen, muss es in den weiten Wäldern von Finnisch-Lappland eben einfach deutlich schneller gehen. Darauf ist Rosa vorbereitet. Die Küchenchefin der Northern Lights Ranch kennt den Takt der Natur. Sie folgt ihm,

wahrscheinlich hat sich ihr eigener Puls, ihr innerer Rhythmus längst an den Herzschlag der Jahreszeiten angepasst. Wo der Sommer kurz ist, muss man beherzt handeln. Muss man genau wissen, wonach man sucht. Rosa handelt. Rosa weiß.

Wir laufen durch wilde Blaubeersträucher, die kein Ende nehmen. Viele Beeren wandern in Rosas Körbchen. Dann zeigt sie erfreut auf eine Pflanze, die kleine knubbelige Früchte in zartem Orange trägt. Cloud Berries seien das, informiert sie, Moltebeeren also. Eine märchenhaft aufgepuffte Wolke, der Geschmack nicht zu süß, mit einer angenehmen Bitternote. In Mitteleuropa kennt man dieses kleine Wunder der Natur kaum, hier begeistert sie uns mit ihrem leicht herben, kräutrigen Geschmack. „In ein paar Tagen ist die Saison schon wieder vorbei“, meint sie. Wir stecken uns lieber noch ein paar sofort in den Mund. Die einfachen Freuden aus Kindertagen haben auch hier in Lappland nichts von ihrer Wirkung verloren.

Wir fahren weiter. Wenn man sich nicht an Tageszeiten halten muss, entwickelt der Tag eine ganz andere Dynamik. Lautlos surrt unser Taycan durch Lapplands endlose Weiten. Die Straße schnurstracks geradeaus, in der Ferne Wälder, Wälder, noch mehr Wälder. Worte versagen hier draußen. Hin und wieder kreuzen Rentiere die Straße. Unbeirrt stolzieren sie über die Straße, mustern uns wie die Eindringlinge, die wir hier oben natürlich auch sind. Obwohl: Heute haben wir ja eine Mission. In Lappland darf jeder so viele Beeren, Pilze und Kräuter sammeln, wie er will. Immer voraus-



Nordische Magie: Die Natur Lapplands verwöhnt mit Köstlichkeiten und wunderschönen Rastplätzen.

**In Lapplands Flüssen wimmelt es vor Fischen.
Im Sommer schwimmen hier zehntausende Lachse.**



gesetzt, er achtet die Natur, hinterlässt keinen Müll und pflückt nichts, was er nicht wirklich braucht. Ein All-Inclusive-Buffer von Mutter Natur, angerichtet für alle, die mit offenen Augen durch diese magische Landschaft wandern.

Es ist August, und noch immer wird es nicht dunkel in Lappland. Die Sonne steht noch um 23 Uhr am Himmel, die Landschaft ist in ein unwirkliches, jenseitiges Licht getaucht. Ein Licht, das die samischen Legenden von den Stallus, riesenhaften Wesen, oder von Njavezan, der Herrscherin der endlosen Sommernächte, wie von selbst zum Leben erweckt. Hier draußen in den lappischen Wäldern werden Baumstümpfe zu Trollen und bemooste Steine zu Zwergen. Auch mit Rosa geht die Fantasie hin und wieder durch. Wenn sie und ihr Hund Nilla auf Wanderung durch die Wälder, Sümpfe und Moore rund um ihre Heimat im Städtchen Kittilä unterwegs sind, wandern ihre Gedanken schon mal zu großen Bären oder zu Wölfen. Beide gibt es hier oben eher als Trolle oder Zwerge, keine Frage. Doch sie stellen für gewöhnlich keine Gefahr da.

Abends, zumindest verrät das ein Blick auf die Uhr, machen wir uns auf die Suche nach einem geeigneten Rastplatz für die Nacht. Aber wie sucht man den perfekten Ort aus, den schönsten See, wenn alle paar Kilometer das nächste Wunder der Natur wartet? Dort vor uns, da sind wir uns dann aber einig, ist ein perfekter



Ort: Eine kleine Halbinsel, umschlossen von einem See, weit und breit nichts zu sehen und zu hören. Eine Nothütte gibt es hier, ebenso eine Hütte mit Feuerholz. Wir brauchen nur das Holz: Um Mitternacht bereitet Rosa ein Festmahl über offenem Feuer zu. Auf der kleinen Halbinsel brät sie Kartoffelbrot in der Pfanne, serviert es mit herrlich intensivem, wieder leicht bitterem Brennnessel-Pesto. Dazu gibt es in der Glut gegarte Pilze, die wir an diesem Tag gesammelt haben, als Dessert süße Pfannkuchen mit frischen Cloud Berries. Nichts könnte in diesem Moment besser schmecken.

Dunkel ist es immer noch nicht, als wir den Porsche Taycan Cross Turismo irgendwann vorsichtig über die Wurzeln manövrieren, bis wir den perfekten Platz für die Nacht gefunden haben: Geschützt, und dennoch mit Aussicht. In nur wenigen Handgriffen ist das gemütliche Dachzelt aufgespannt. Das Feuer wird gelöscht, Rosa verkriecht sich in ihr eigenes Zelt. Die Nacht ist kurz. Die Matratze ist bequem und das beruhigende Rauschen der umliegenden Wälder im besten Sinne einschläfernd. Doch wo es nicht dunkel wird, muss man auch nicht auf den nächsten Morgen warten. Ein kurzer Sprung in den eiskalten See. Nichts macht so wach. Rosa hat in der Zwischenzeit schon einen Kaffee über dem offenen Feuer gebrüht. Danach wartet wieder die Straße. Es gibt noch viel zu entdecken. Wer würde da ausschlafen wollen?

PORSCHE ICE EXPERIENCE ICE ULTIMATE

DAUER 5 Tage (3 Fahrtage)

TERMINE siehe Website

REISEVERANSTALTER
AVANTGARDE Experiences GmbH

ICE ULTIMATE – TRAININGSSTUFE RACE

Die größte Herausforderung nördlich des Polarkreises erwartet Sie bei Ice Ultimate. In kleinen Gruppen inklusive Einzelcoaching spüren Sie den Thrill, ein Porsche GT Rennfahrzeug im Seitwärtsdrift über Eis-pisten zu manövrieren. Erfahrene Porsche Instrukteure vermitteln Ihnen, wie die Hochleistungssportler zu beherrschen sind. Motorsport-Feeling pur. Dieses Format ist eine Neuentwicklung und baut auf dem bisherigen Ice Cup auf.

HIGHLIGHTS

- Eigene Streckenformate exklusiv für Ice Ultimate
- Sondersektion mit dem Porsche 911 GT3 Cup
- Rescue Challenge: Wenn Sie mit Ihrem Fahrzeug im Tiefschnee steckenbleiben und von einem Instrukteur „gerettet“ werden müssen, wird ein sogenannter Rescue gezählt. Am Ende gewinnt die Gruppe mit den wenigsten Rescues einen Taxi Drive in einem ausgewählten Fahrzeug.
- Aufenthalt in Sky View Cabins der „Northern Lights Ranch“



Scannen Sie den Code, um detaillierte Informationen zur Experience zu bekommen.
porsche.click/IceUltimate



Inspiration | International

3

070 FREEZE!

In seinem Hobby findet André Lotterer den Ausgleich zu seinem Job als Rennfahrer: Als leidenschaftlicher Leica-Fotograf sammelt er Szenen seiner Weltreisen. Für uns friert er Momente in seiner Wahlheimat Monaco ein.

080 AUF DER DUNKLEN SEITE DER NACHT

Matt Campbell beherrscht die Nachtschichten von Autorennen besonders gut. Der Porsche Werksfahrer entführt uns in die Faszination der Finsternis.

088 FUN FOR A DAY – LESSON FOR LIFE

In einem Manga Comic verrät Tetsu Ikuzawa, der wahrscheinlich legendärste Rennfahrer Japans, seiner Tochter Mai worauf es auf der Rennstrecke wirklich ankommt.

098 LEGENDEN DER LEIDENSCHAFT

Die Legenden Lateinamerikas zählen zu den größten des Rennsports. Die Begeisterung ihrer Fans trägt zu diesem Mythos bei. Zu spüren ist das auch bei der Porsche Rennsport Reunion in Laguna Seca: dem Treffpunkt für Petrol Heads aus allen Teilen der Welt.

104 LEINEN LOS!

Porsche und Frauscher präsentierten in Norditalien das erste Serienmodell der 850 Fantom Air. Das gemeinsam entwickelte Elektro-Sportboot stand am Gardasee für erste Testfahrten bereit.

108 ENTDECKEN, TEILEN, GENIEßEN

Lust auf eine Spritztour? Die App *ROADS by Porsche* liefert in Sekundenschnelle die schönsten Routen – weltweit, komfortabel und kostenfrei.

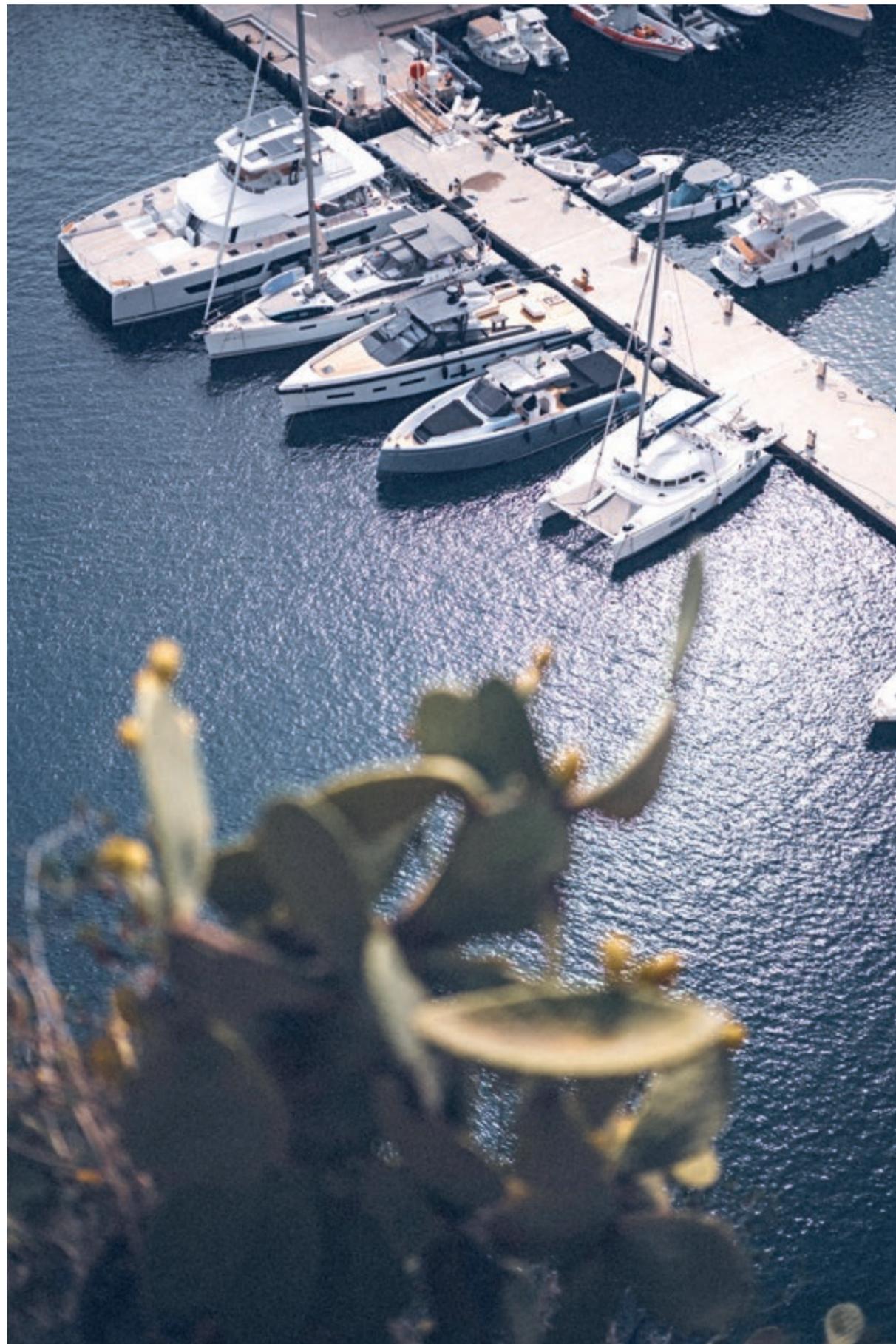
112 THE PEOPLE MAKE THE PARTY!

Auf einem Grat zwischen Nord- und Südrampe der Großglocknerstraße gelegen, lädt der frisch renovierte Mankeiwirt Porsche Fans aus aller Welt mit seinem großartigen Panorama zu einem Besuch ein. Welcome to Porsche Heights!

FREE ZE!

Seine scharfe Sensorik ist für den Weltklasserennfahrer überlebenswichtig. Eine Bodenwelle, ein tückischer Randstein, der optimale Bremspunkt – alles Details für den Arbeitsspeicher. Aufgesogen bei der Streckenbegehung, abgerufen im Renntempo. Es sind Augenblicke so kurz, dass noch nicht einmal ihre Flüchtigkeit spürbar ist. In seinem Hobby findet André Lotterer den Gegenpol: Als leidenschaftlicher Leica-Fotograf sammelt er Szenen seiner Weltreisen. Für Porsche Experience STORIES friert er Momente in seiner Wahlheimat Monaco ein.

Text: Heike HIENTZSCH Fotos: Klaus SCHWAIGER, André LOTTERER



Von seinem verstorbenen Vater Henry hat der Rennprofi gleich zwei Leidenschaften mitbekommen – jene für Porsche und jene fürs Fotografieren.



Paparazzo in eigener Sache: Vom felsigen Berg mit dem monegassischen Fürstenpalast zielt André Lotterer auf sein eigenes Apartment im Stadtteil Fontvieille.

Serpentinen bergauf. Runterschalten, anstellen, Gas geben, gegenlenken und weiter. André Lotterer treibt seinen schwarzen Porsche Carrera GT zwischen Felswand und Abgrund nach La Turbie. Der dreimalige Le-Mans-Gesamtsieger und Langstreckenweltmeister will Monaco in der Lichtstimmung des Sonnenaufgangs von oben fotografieren. Der 5,7-Liter-V10-Zylinder mit Direktauspuff brüllt durch die Schluchten. Stummer Begleiter an Bord: seine Leica M11, das jüngste seiner vier Modelle aus der M-Serie. Die erste, eine M6 von 1984, kaufte er gebraucht, als ihn seine Karriere 2003 nach Japan führte. „Die Fotografie war eine schlafende Leidenschaft und Tokio wahnsinnig szenisch. Ich habe viel recherchiert und beschlossen, wenn ich mit diesem Hobby beginne, dann richtig – und das hieß für mich mit einer Leica.“ Seine nächsten Kameras wurden eine Leica M-P und eine Leica M Monochrom, beide Typ 246. Dazu besitzt er vier Objektive mit den Brennweiten 21, 35, 50 und 135 Millimeter. „Die Linsen passen über Jahrzehnte auf alle Gehäuse“, betont er, während er am ersten Fotopunkt einparkt. Am einst zu Ehren von Kaiser Augustus errichteten Tropaeum Alpium hoch über dem Fürstentum wiegt er die M11 in der Hand. „Sie ist schwer, kompakt und schön in jedem Detail. Das manuelle Fokussieren und Einstellen braucht Übung und wirkt fast ein bisschen oldschool – wie die Handschaltung im Carrera GT.“ Von dem Wagen wurden bis 2006 nur 1.270 Exemplare gebaut. 175 Stunden Handarbeit stecken darin. „Das spürt man einfach. So wie man auch fühlt, dass diese Kamera von Menschen und nicht von Maschinen gemacht ist.“ In den Carrera GT verliebte er sich vor Dekaden auf der Essen Motor Show. Ende 2019 erwarb er seinen Traumwagen, Baujahr 2006. „Eine solche V10-Rennmaschine für die Straße wird nie mehr gebaut werden“, vermutet er. Zu seinem Fuhrpark gehören außerdem ein 911 Carrera 2 Cabriolet (Typ 964) im Turbo-Look, ein seltener 911 Carrera RS 2.7, ein 356 A Speedster und ein 911 Turbo S Cabriolet (Typ 992), der Dienstwagen des Werksfahrers. „In einem Porsche steckt nicht nur einzigartige Performance, sondern überwältigende Emotion, die süchtig macht.“

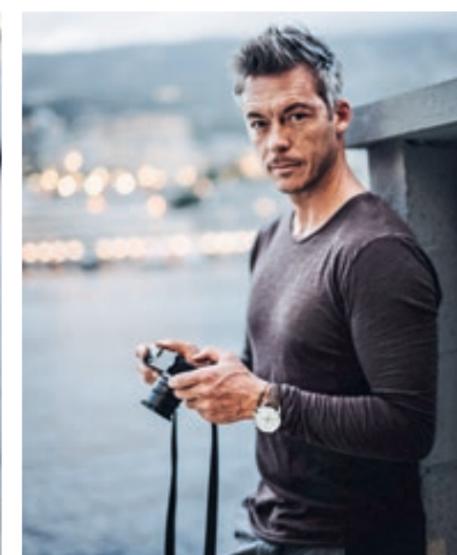
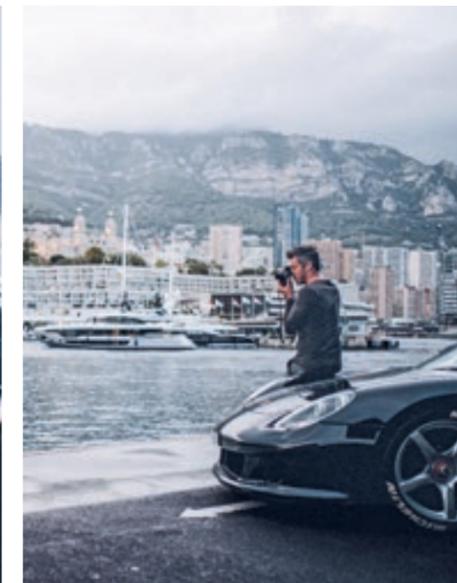
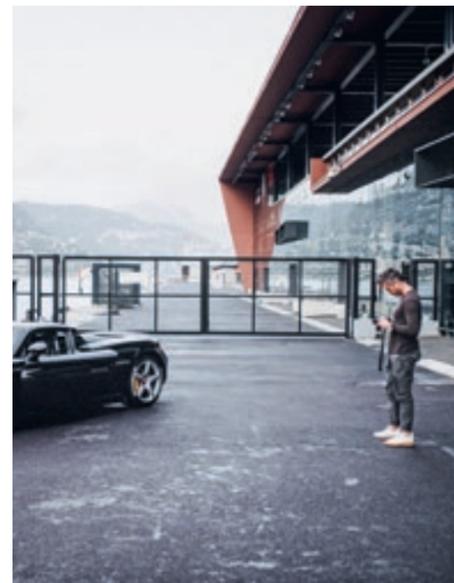
911 Turbo S Cabriolet

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,5 – 12,1 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 284 – 275 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024



Über den Dingen: Mit seiner Leica M11 nimmt sich der Porsche Werksfahrer die Zeit zum Fokussieren, die er im Renntempo nicht hat.

„Dass im Carrera GT so viel Handarbeit steckt, spürt man einfach. So wie man fühlt, dass diese Kamera von Menschen und nicht von Maschinen gemacht ist.“



Hafenmole: Lotterer weiß genau, wo er hinwill, um Auto, Stadt und Hafen in ein Bild zu bannen. Bereitwillig öffnet der Wärter die Schranke zur Mole.

Lichtspiele: Aufziehende Bewölkung taucht das Fürstentum in monochrome Stimmung. Eine gute Gelegenheit, das Porsche Juwel in Schwarzweiß abzulichten.

Kontrolle: Wird das hier auch was? Selbstkritisch überprüft der Rennfahrer immer wieder die Ergebnisse seiner Fotografie auf dem Kameradisplay der Leica.



Tempo: Die Serpentina ins steil Richtung Seealpen ansteigende Hinterland hat Lotterer im beherzten Drift genommen. In virtuoser Beherrschung von mehr als 600 PS.

Beide Leidenschaften – jene für Porsche und jene für die Fotografie – hat ihm sein verstorbener Vater Henry mitgegeben. André Lotterer wurde am 19. November 1981, zufällig am monegasischen Nationalfeiertag, in Duisburg geboren und wuchs in Belgien auf. „Mein Vater besaß ein Rennteam, das Rundstrecken- und Rallyesport betrieb. Es kam vor, dass er mich mit einem 911 SC/RS, ein gewaltiges Auto der damaligen Gruppe B, zum Kindergarten brachte.“ In den Achtzigern war es auch, dass sein Vater vom Tourenwagen-Weltcup in Japan mit einer kompletten Kameraausrüstung zurückkehrte. „Minolta und natürlich noch mit Film – ich war sein Model, vor allem auf der Kartbahn“, erinnert sich Lotterer, der als 13-Jähriger die Kartweltmeisterschaft der Junioren gewann. „Dann schenkte mir mein Vater eine seiner Kameras zu Weihnachten. Es vergingen aber eben einige Jahre, in denen ich einfach zu beschäftigt war, um richtig zu fotografieren.“ Nach den Stationen Formel BMW und Formel 3 war er Formel-1-Testfahrer, fand aber kein festes Cockpit. Dafür wurde er

in der japanischen Formel Nippon und der dortigen Super-GT-Meisterschaft ein Star – und Tokio das Terrain seiner ersten Leica-Safaris. Ab 2009 startete er mit Audi auch wieder in Europa, errang drei Siege bei den 24 Stunden von Le Mans und wurde 2012 Langstreckenweltmeister. Seit 2017 ist er Porsche Werksfahrer, fuhr erfolgreich in der Formel E und jagt jetzt mit dem hybridisierten 963 in der Langstrecken-WM nach seinem ultimativen Ziel: einem Le-Mans-Gesamtsieg mit Porsche. Privat lebt er alternierend auf seinem malerischen Anwesen im provenzalischen Dorf Gordes und eben in Monaco.

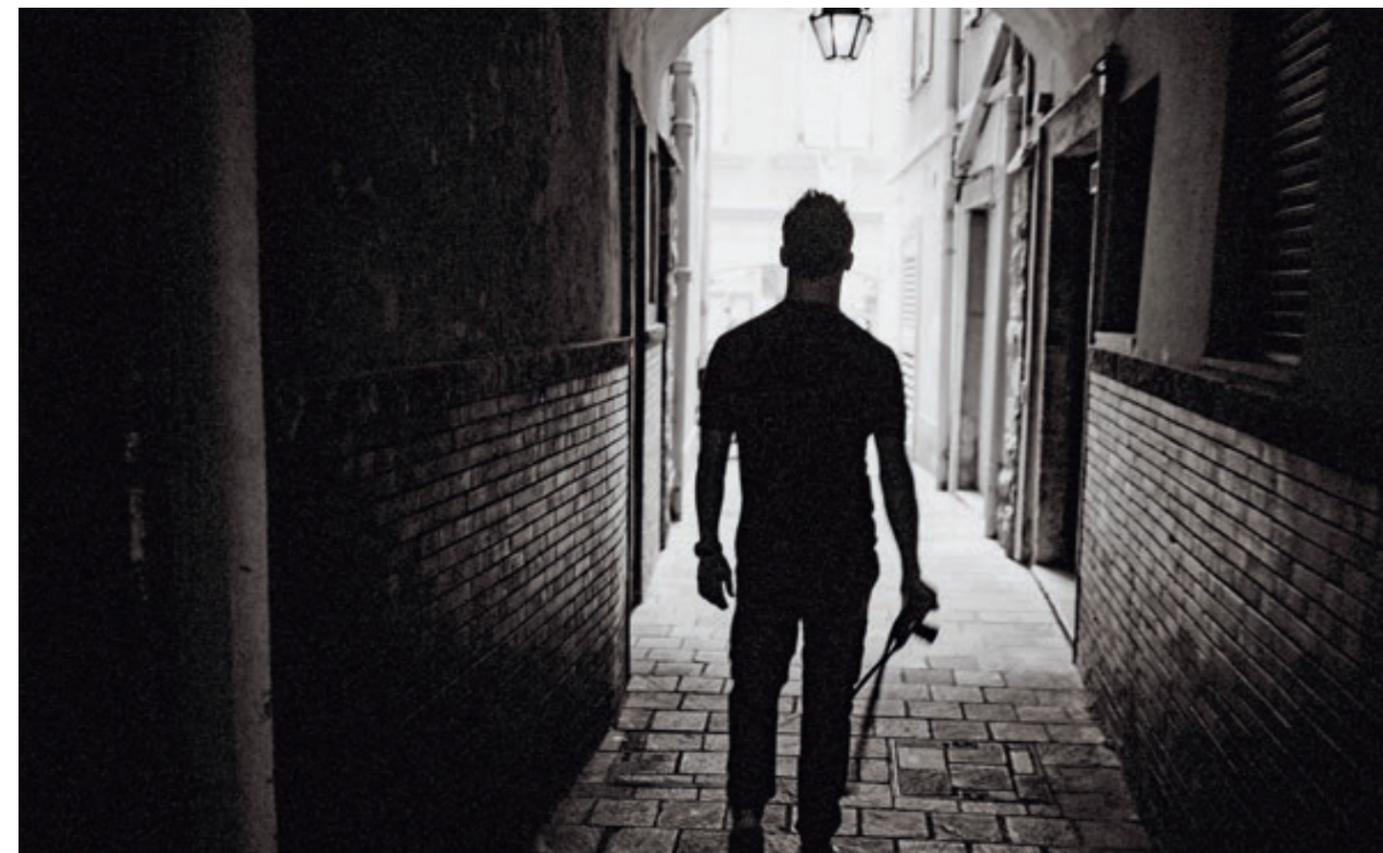
Dort hat er den Carrera GT jetzt geparkt und zieht zu Fuß los. Hinauf zum Fürstenpalast und durch die engen Gassen von Monaco-Ville. Wie ein Paparazzo richtet er die Kamera von hier aus auf seine eigene Wohnung im Stadtteil Fontvieille. „35 Millimeter sind meine Lieblingsbrennweite“, erklärt er. „Aber für diese Entfernung nicht das Richtige.“ Das nächste Ziel ist das sogenannte Solarium – ein öffent-

Timing: Um den richtigen Ort und Augenblick für ein Bild abzapfen, braucht er deutlich länger als für die ganz natürlich wirkende Linienwahl in engen Kurven.



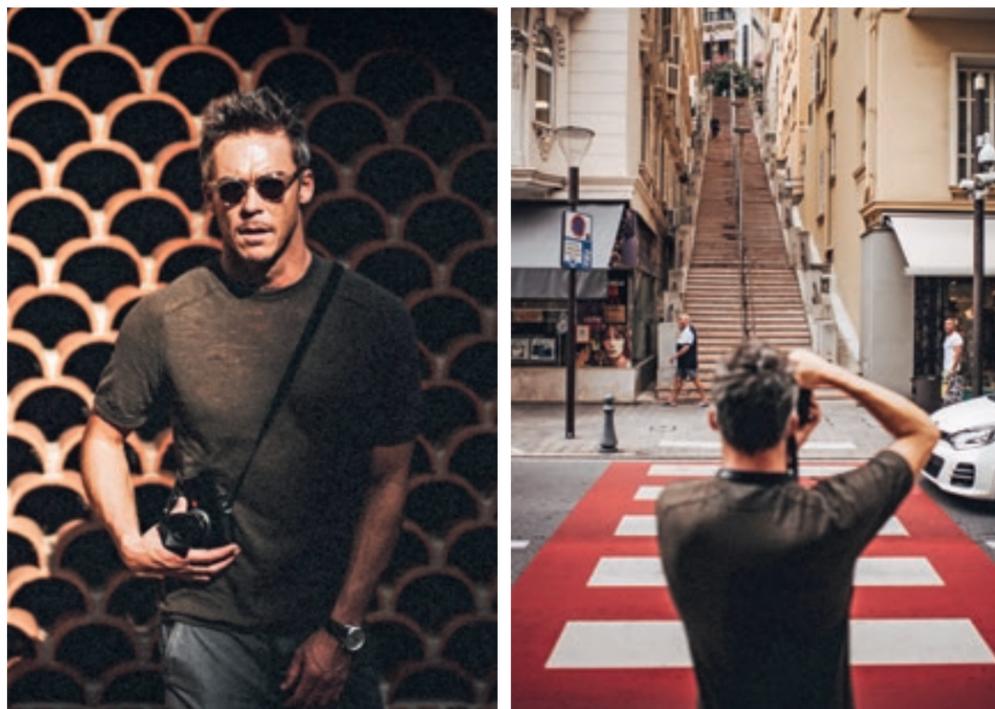
licher Meereszugang seitlich des Hafens. Auf den mit Badeleitern versehenen Betonstufen chillen gerade ein paar Männer. „Eine Szene wie aus einem alten Film“, findet Lotterer. „Keiner hat ein Smartphone in der Hand, die reden einfach und haben eine gute Zeit.“ Klick.

Die berühmte Rennstrecke kennt Lotterer aus der Perspektive des Formel-E-Cockpits. Nach der Kirche Sainte Dévote am Ende der Start-Ziel-Geraden geht es rechts stramm bergauf Richtung Casino Monte Carlo. Lotterer entdeckt Anish Kapoors Skulptur vor der vielleicht berühmtesten Spielbank der Welt als Experimentierfeld: ein konkaver Spiegel, der Touristen unter Gewitterwolken verzerrt. Klick. „Mein Umgang mit Licht“, gibt er zu, „muss



Fotograf mag sich Lotterer (noch) nicht nennen. Trotz der großen Resonanz auf seine bemerkenswerten Aufnahmen, die er auf seinem Instagram-Kanal @leicapilot postet.

In Leica-Bildern findet André Lotterer eine besondere Sanftheit und viel Leben. Unseren exklusiven Monaco-Streifzug krönt er mit einem Foto voller Streifen.



noch besser werden.“ Auf der Dachterrasse des Fairmont Hotels, das früher einmal Loews hieß und der darunter liegenden Haarnadelkurve ihren Namen gab, beugt sich Lotterer übers Geländer. Eine Weile versucht er, eine Lücke im Verkehr abzuspannen. „Die meisten modernen Autos“, findet er, „stören einfach im Bild. Wenn jetzt ein historisches Fahrzeug mit viel Chrom vorbeikäme, wäre das etwas ganz anderes.“ Vor dem Flagship-Store von Dior tut ihm ein alter Käfer diesen Gefallen. Klick.

Timing ist für Lotterer nur eine der Parallelen, die er zwischen Fotografie und Rennfahren zieht. „Um perfekt durch eine Kurve zu kommen, muss alles stimmen. Bremspunkt, Linie, Tempo, Gang und Drehzahl, Lenkeinschlag, jede Einstellung am Rennwagen. Bei einem Bild sind es Licht, Schärfe, Belichtungszeit, Blende und natürlich die Wahl des Ausschnitts.“ Technik und Präzision, darum geht es ihm.

Der 42-Jährige fotografiert analog, digital, in Farbe und in Schwarzweiß. Besonders spannend findet er es bis heute, mit seiner

alten M6 auf Film zu fotografieren. „Dabei konzentriert man sich noch intensiver auf sein Motiv. Und diese Bilder haben ein besonderes Charisma.“ Wenn er die Filmentwicklung nicht abwarten kann, macht er das selbst. „Ich habe zwar keine Dunkelkammer, aber in einem speziellen Behälter mit Entwicklungsflüssigkeit ist das nicht schwierig. Allerdings sind Ausdrücke von Scans nicht dasselbe wie ein hochwertiger Abzug aus dem Labor.“ So einer hängt großformatig gerahmt über seinem Sofa in Fontvieille und zeigt eine Boxengassenszene mit einem Porsche 917. Er hat sie in Laguna Seca bei der Porsche Rennsport Reunion eingefangen. Das Bild hat, was er an Leica-Fotos schätzt: „Sie tragen eine besondere Sanftheit und viel Leben in sich.“

Auf seinem Instagram-Kanal @leicapilot (Wortspiel: like a pilot) postet er weit mehr als Inszenierungen mit historischen Fahrzeugen. Pittoreske Landschaften, sensible Porträts und typische Street Photography wechseln sich ab. Lotterer erzählt von seiner Bewunderung für Henri Cartier-Bresson, den

französischen Meister der Schwarzweißfotografie, holt einen Helmut-Newton-Bildband aus dem Regal und schwärmt von den Formel-1-Fotografien Rainer Schlegelmilchs.

Die Pause ist vorüber und André Lotterer hat noch eine Location im Sinn. Freundlich öffnet ihm der Wachmann den Schlagbaum zur Hafemole, auf der er den Carrera GT platziert. Im Hintergrund senkt sich der Abend über die Stadt. Darüber thront La Turbie. Klick. Er hat den ganzen Tag in ein Bild komponiert. „Aber hoffentlich wird das auch was“, gibt er zu bedenken. „An der Kamera bin ich ja kein Profi.“



Jetzt Code mit dem Handy scannen und André Lotterer bei seinem Monaco-Streifzug erleben.
porsche.click/LeicaMakingOf



AUF DER DUNKLEN SEITE DER NACHT

Text: Gerald ENZINGER Fotos: Adobe Stock / zhu DIFENG,
Juergen TAP, PORSCHE AG

Du rast auf eine schwarze Wand zu. Die Lichter, die deinen Weg weisen sollen, täuschen dich. Du bist an deine Gurte gekettet, und bewegst dich im Höllentempo durch ein Nichts im Nirgendwo deiner Orientierung. Matt Campbell beherrscht die Nachtschichten von Autorennen besonders gut. Der Porsche Werksfahrer entführt uns in die Faszination der Finsternis.

Wenn es nun auch noch schüttet, sind die Scheiben deines sich mit 300 km/h rasenden Geschosses außen nass und innen beschlagen. Du bist erhitzt vor Ehrfurcht und tanzt zugleich auf Rädern, die zu kalt und damit zu rutschig sind.

Das Verderben, das dein Rennen beenden kann, ist nur einen kleinen Fehler entfernt – kannst du diesen einen Fehler aber über Stunden vermeiden, wird dich diese Nacht zum Helden machen. Vielleicht für dein ganzes Leben.

Rennfahren in der Nacht und damit im Dunkeln, das ist die Königsdisziplin des Langstreckensports. Es ist die Zeit, in der Mythen geschaffen werden und Erzählungen für nachkommende Generationen. Wenn

Rennfahren Leben ist, dann ist dieser Lebensabschnitt zwischen Sonnenuntergang und Sonnenaufgang der, der deine wilden Jahre zwischen Sehnsucht und Unsicherheit widerspiegelt, mal extrovertiert, mal einsam. Der Weg ist unheimlich und manchmal mit wenig Weitblick. Kein mit künstlichem Licht grell und hell ausgeleuchtetes „Nacht“-Rennen der Formel 1, das zumeist ohnehin eher ein Abendrennen ist, ist vergleichbar mit der dunklen Seite der wirklichen und ganzen Nacht, durch die Rennfahrer auf der Nordschleife oder in Le Mans hindurchmüssen. Und zwar gegen jede Vernunft und oft auch gegen alle eingeübten Mechanismen, die man bei Tag anwendet.

Rennfahren in der Nacht. Das ist Instinkt. Das ist Mut. Aber auch Wissenschaft, Disziplin und Technik, nur möglich in Teamarbeit.

In der Nacht sind beide Gehirnhälften des Piloten hochaktiv, bei Tag arbeitet vor allem eine. Kein Wunder: Die Sinne müssen besonders geschärft sein, wenn man sich oft im Blindflug auf die nächste Kurve, die nächste Schikane, die nächste Gefahr zu bewegt.

Die Nacht gebärt spezielle Meister ihres Fachs. Rennfahrer, die im Dunkeln als besonders schnell gelten. Wie etwa Porsche Werksfahrer Matt Campbell. Der Australier hat sich unter anderem in der Grünen Hölle der Nordschleife den Ruf als einer der besten Nachtschicht-Rennfahrer der Welt erobert: „Unsere Autos haben sich von neun Uhr abends bis 6.30 Uhr am Morgen duelliert, ganz eng zusammen. Und das bei widrigsten Bedingungen, echt schwierig und im Flug durch ein Feld von viel langsameren Autos,

Beim Set-up ist man bestrebt, gegen Ende der 24 Stunden das ideale Auto zu haben. Die Folge: In der Nacht muss man mit Kompromissen leben. Gerade jetzt ist der Rennwagen nicht auf seinem besten Level.



die dich zwingen jede einzelne Sekunde hellwach und voll bei der Sache zu sein. Eine tückische Angelegenheit.“

Welchen Rat gibt er seinen Artgenossen, die ihre ersten Rennkilometer im Dunkeln noch vor sich haben? „Den einen ultimativen Tipp gibt es nicht, denn die sind von Strecke zu Strecke verschieden. Was aber überall wichtig ist, dass man sich bei Tageslicht wirklich akribisch auf die Nacht vorbereitet, seine Bremspunkte gut lernt und sie so auch im Dunkeln bei wenig Orientierung finden kann. Referenzpunkte sind zum einen schwierig zu finden und zum anderen dann in der Praxis nicht immer die gleichen, aber man sollte einen guten Überblick haben über all das, was da ist.“

Campbell: „Jeder Fahrer hat andere Präferenzen, sich so zu positionieren, dass man möglichst gut sieht und dass man sich wohl fühlt. Aber auch hier ist eine gute Vorbereitung wichtig.“

Wobei aber gerade in der Nacht eben etwas zu beachten ist, das den Langstreckensport speziell macht: „Dein Auto ist über das ganze Rennen in permanenter Veränderung, der Zustand, das Gewicht, die Reifen und deren Temperatur.“ Dazu kommt ein wenig bedachter Fakt: „Bei 24-Stunden-Rennen geht man bei dem Set-up meist dahin, dass der Wagen

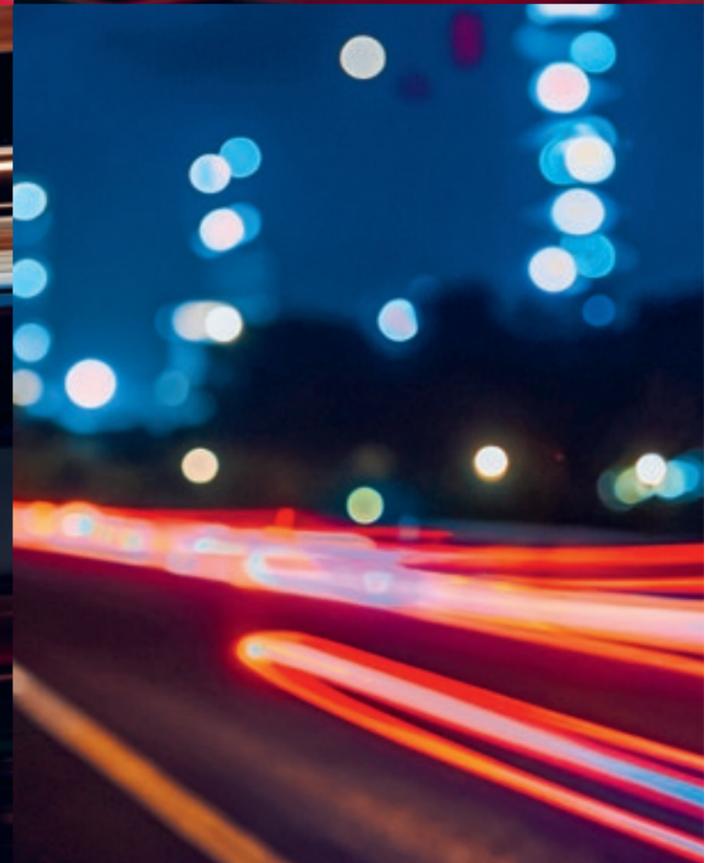
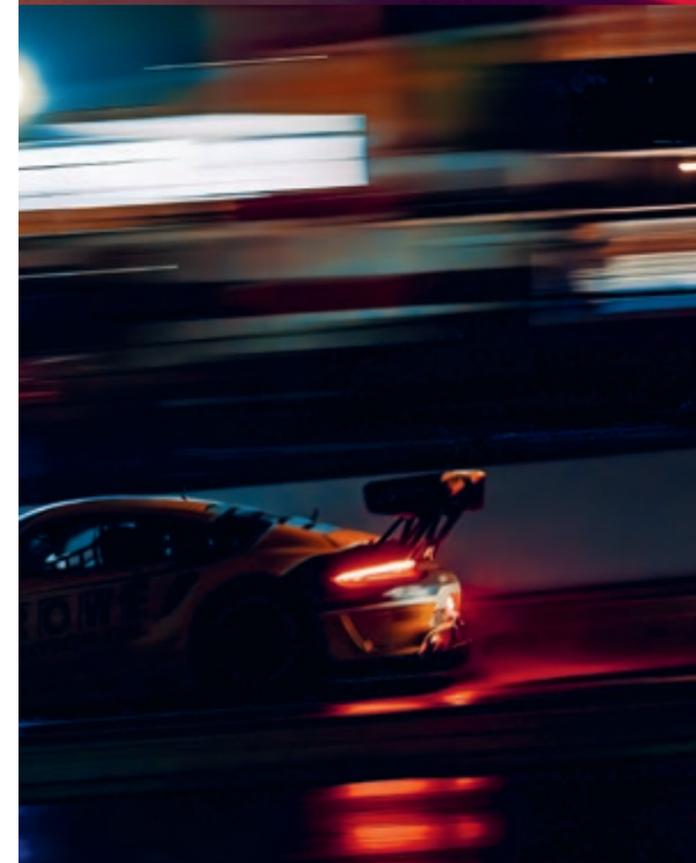
am Ende des Rennens in einem perfekten und optimalen Zustand ist, denn in dieser Phase fallen noch viele Entscheidungen. Das heißt aber, dass man für die mittlere Zeit des Rennens Kompromisse machen muss – und wenn das Rennen, wie oft, am Nachmittag startet, dann ist genau die Nacht jener Abschnitt im Rennen, in denen der Rennwagen nicht auf seinem besten Level ist. Das macht alles noch herausfordernder.“

Jede Strecke habe auch andere Fallen: Bathurst habe Mauern, die im kurzen Stint in der Dunkelheit bedrohlich nahe wirken und auch besonders nahe sind, am Nürburgring sind die enormen Tempo-Unterschiede der einzelnen Teilnehmer gerade in der Nacht schwierig zu kalkulieren, selbst in der Spitzengruppe, da es viele unterschiedliche Strategien gibt und nicht immer alle Gegner in derselben Phase sind, wie man selbst.

Physisch unternimmt man alles, um die Fahrer fit durch die Nacht zu bringen. Für Werksteams wie Porsche ist es seit Jahrzehnten eine Selbstverständlichkeit, die Piloten bestmöglich medizinisch vorzubereiten und zu versorgen, Porsche Rennarzt Dr. Jürgen Lindemann versucht mit seinem Team auf die Bedürfnisse jedes einzelnen Fahrers einzugehen, die Fahrer schätzten das. „Jeder Sportler ist Profi und hat im Laufe der Zeit seine beste Methode gefunden“, weiß auch Campbell: In

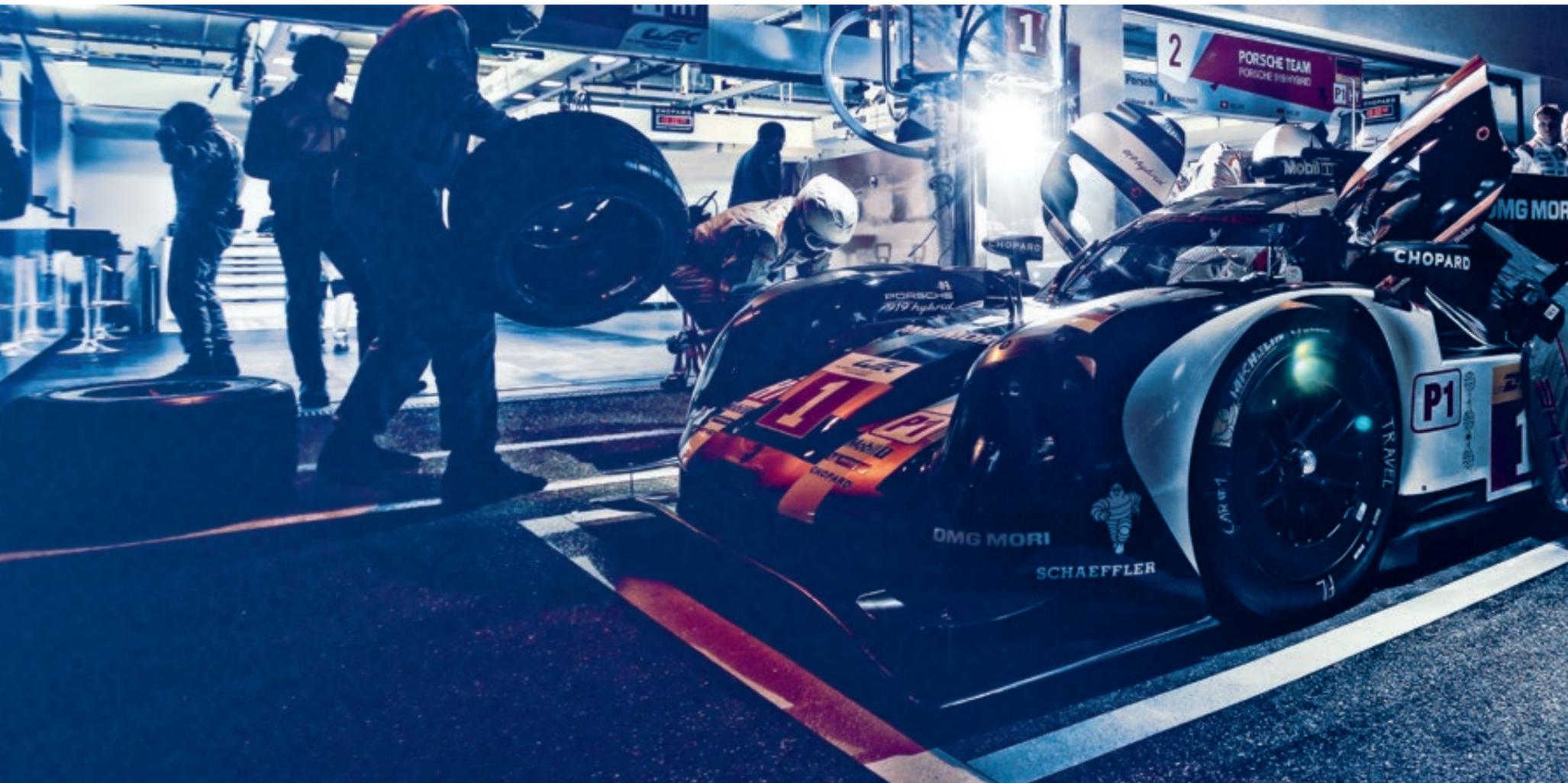


Vollbild-Modus. In der Nacht arbeiten beide Gehirnhälften aktiver als untertags. Denn jetzt müssen alle Sinne geschärft sein.



Die Einsamkeit des Langstreckenfahrers. Im Hochgeschwindigkeits-Flow durch das Dunkel der Nacht.

Das Leuchten in der Stille. Autorennen können sehr leise und intime Momente haben, doch es bleibt ein „Candlelight“-Dinner mit der Gefahr.



der Nacht seien die Fahrer mit ihren Stärken, aber auch ihren Bedürfnissen, noch etwas individueller als sonst. Und auch die Lust an und in der Dunkelheit variiert stark.

Erfahrung ist hier vielleicht noch entscheidender. Etwa am Anfang des Stints im Dunkeln, wenn die Scheinwerfer eher in die Kurve hineinleuchten sollten und man in den ersten Passagen umstellen muss – gefühlt das Gegenteil von dem macht, was man bei Tag eingelernt hat. „Sonst“, so sagt der Fahrer, „fährt man nicht ganz genau dorthin, wo man eigentlich hinwill.“

Das, was in der Erinnerung am schönsten ist, ist im Augenblick des Geschehens eher schaurig, die Gefahr präsent. Campbell: „In einem solchen Teamsport weißt du natürlich, dass jetzt in diesem Moment ein kleiner Fehler fatal für das ganze Projekt sein kann, deshalb musst du deine Sinne besonders schärfen und am Punkt konzentriert sein.“ Die Anspannung ist groß, die Begeisterung für den Moment sollte aber nicht verloren gehen. „In Bathurst starten wir ja sehr früh, daher kommt schon bald der Sonnenaufgang. Das Orange, das einem dann an einer bestimmten Stelle entgegenleuchtet,

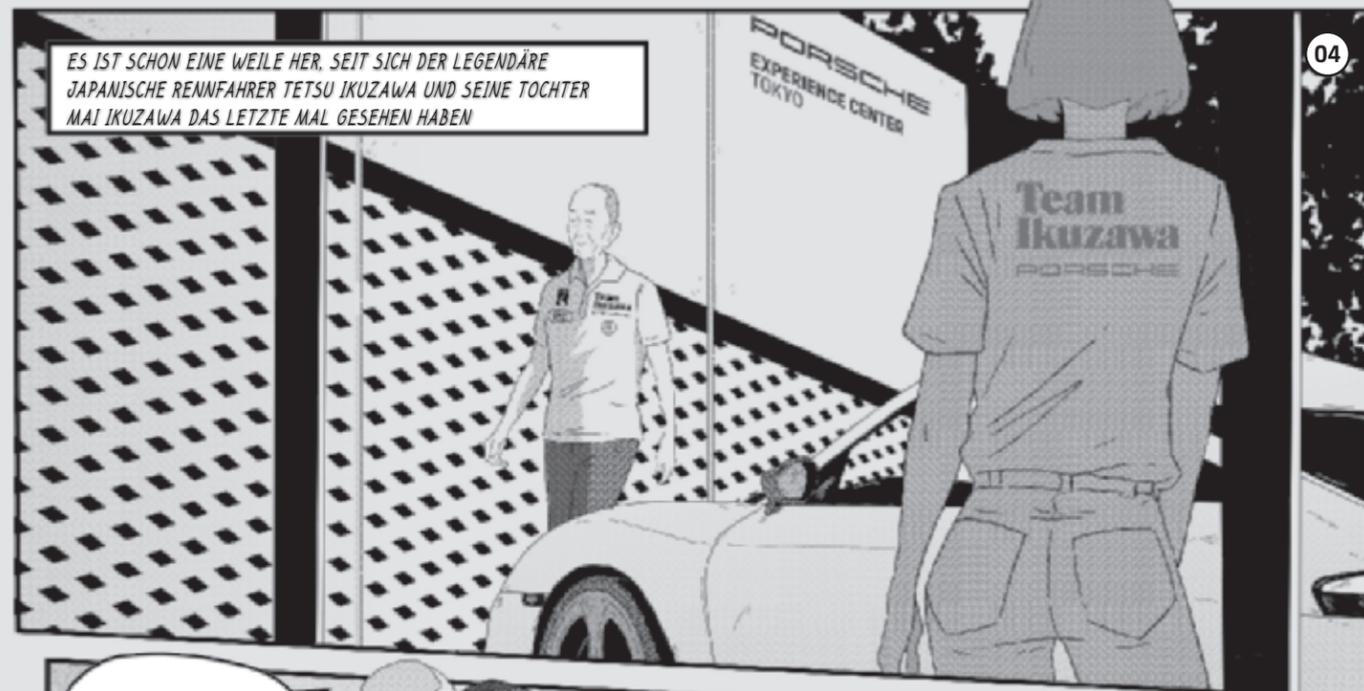
ist unbeschreiblich schön, und jede dieser ganz wenigen Runden, in denen man das erleben kann, ist irgendwie ergreifend.“

Bathurst ist, bei all seinem Risiko, auch die Strecke, auf der Lokalmatador Campbell gerne mal statt eines 12-Stunden-Rennens ein 24-Stunden-Rennen, also mit einer kompletten Nachtschicht, erleben würde. „Obwohl das angesichts der vielen nahen Mauern wohl extrem wäre, hätte es sicher einen speziellen Reiz.“

So sprechen Piloten, die die Nacht lieben und die Raserei durch die Finsternis. Die sich wagemutig in eine gefühlte Wand aus Dunkelheit stürzen – und als neugeborene Helden „out of the Dark“ die ersten Sonnenstrahlen begrüßen. Denn auch die längste Nacht ist einmal vorbei. Nicht aber die Erzählungen, die sie erschaffen hat. Wie etwa bei „Strietzel“ Stück, der 1987 im Porsche 962 Le Mans gewann, nachdem er in der Nacht 3:50 Stunden durchfuhr, vier Stints am Stück, im Regen. „Das war die beste Leistung meiner Karriere. In jener Nacht begriff ich, dass alles im Leben möglich ist.“ Die Nacht, ein Lehrmeister für den Menschen.



03



04

ES IST SCHON EINE WEILE HER, SEIT SICH DER LEGENDÄRE JAPANISCHE RENNFÄHRER TETSU IKUZAWA UND SEINE TOCHTER MAI IKUZAWA DAS LETZTE MAL GESEHEN HABEN



06

05

MAI!

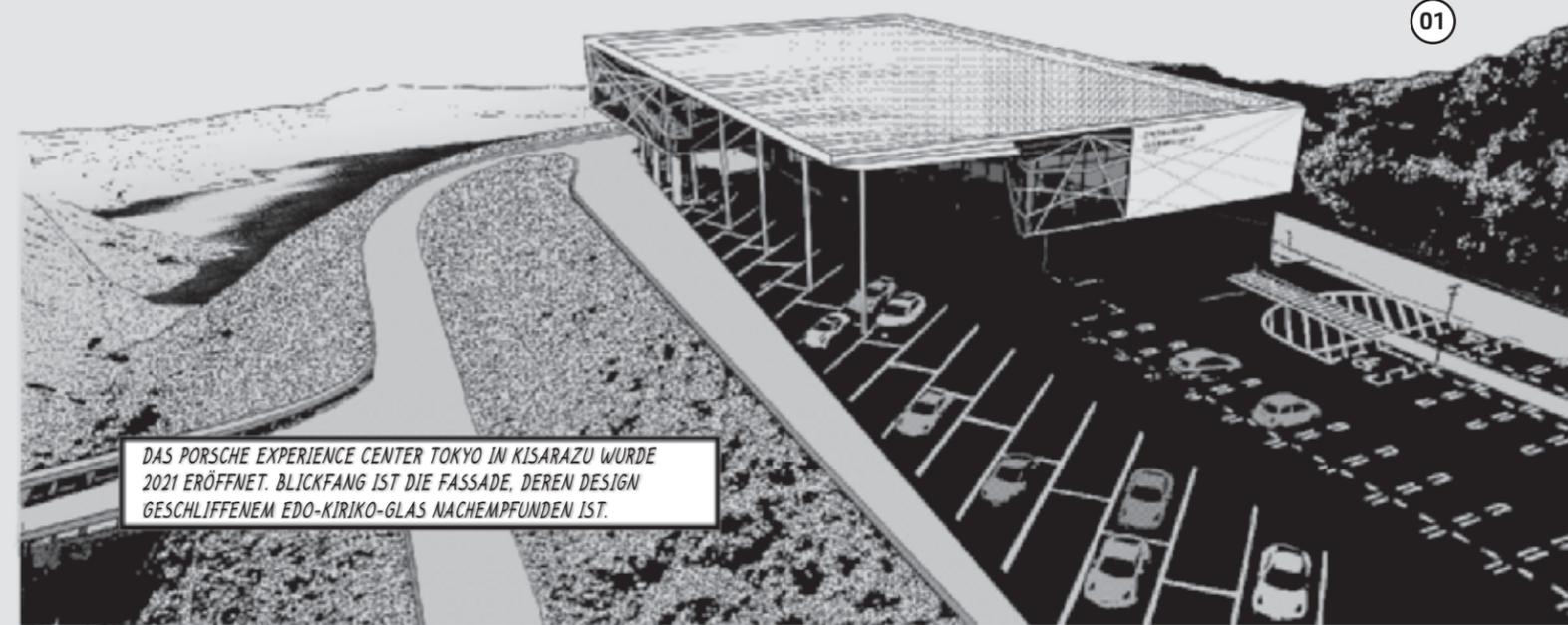
LANG ...
ABER NICHT SO LANG WIE
DEINE MONOLOGE ÜBER DEN
FUJI SPEEDWAY.

WIE WAR DEIN FLUG,
MEINE TOCHTER?

SPASS FÜR EINEN TAG – LEKTION FÜRS LEBEN

Wenn der legendäre japanische Rennfahrer Tetsu Ikuzawa seine Tochter Mai im Porsche Experience Center Tokyo trifft, ist ein Tag voller Spaß und Spannung garantiert.

Bild: Phillip CARPENTER

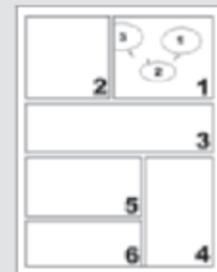


01

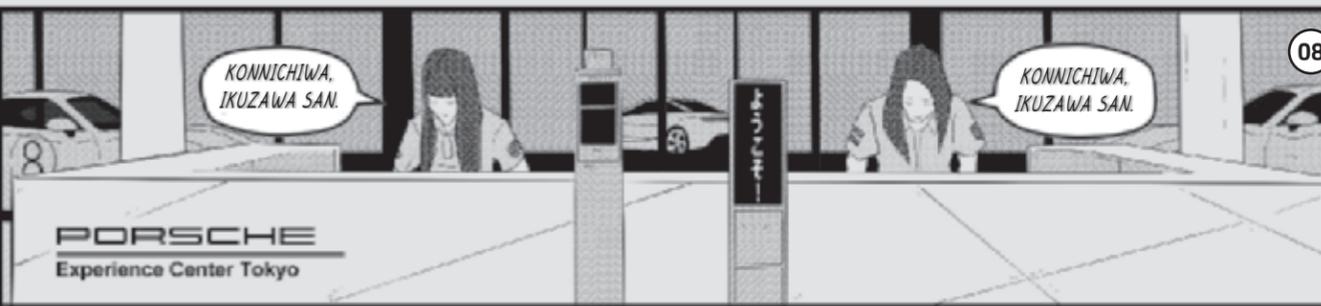
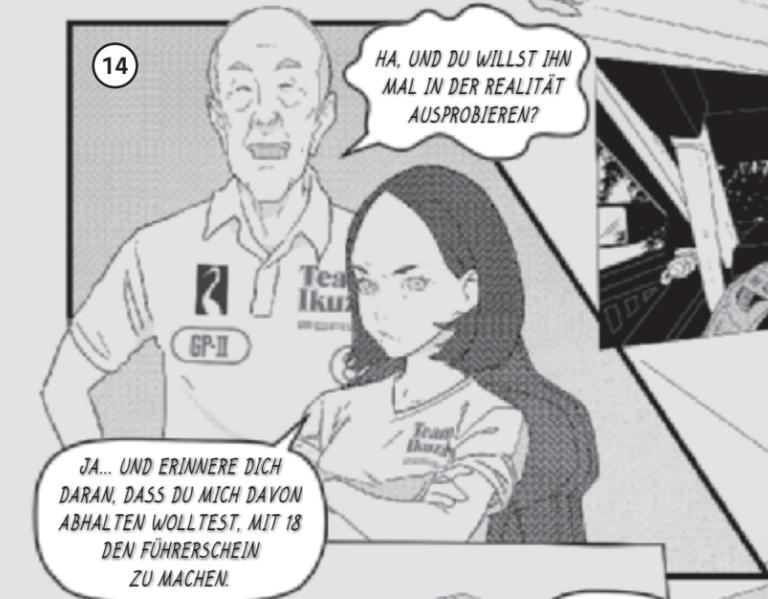
DAS PORSCHE EXPERIENCE CENTER TOKYO IN KISARAZU WURDE 2021 ERÖFFNET. BLICKFANG IST DIE FASSADE, DEREN DESIGN GESCHLIFFENEM EDO-KIRIKO-GLAS NACHEMPFUNDEN IST.

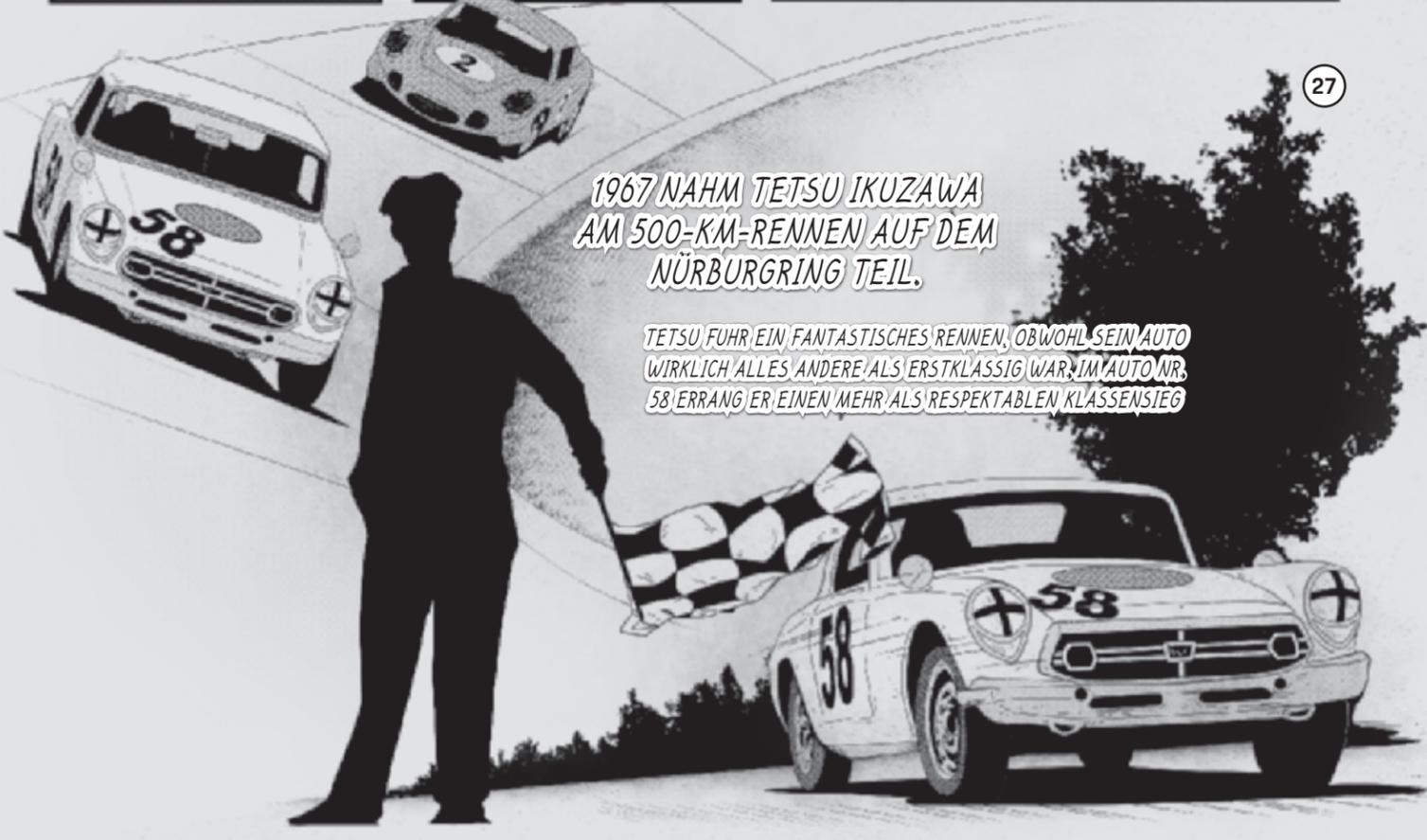
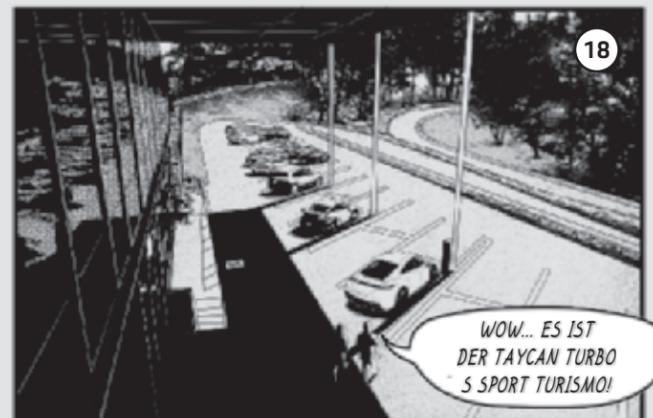


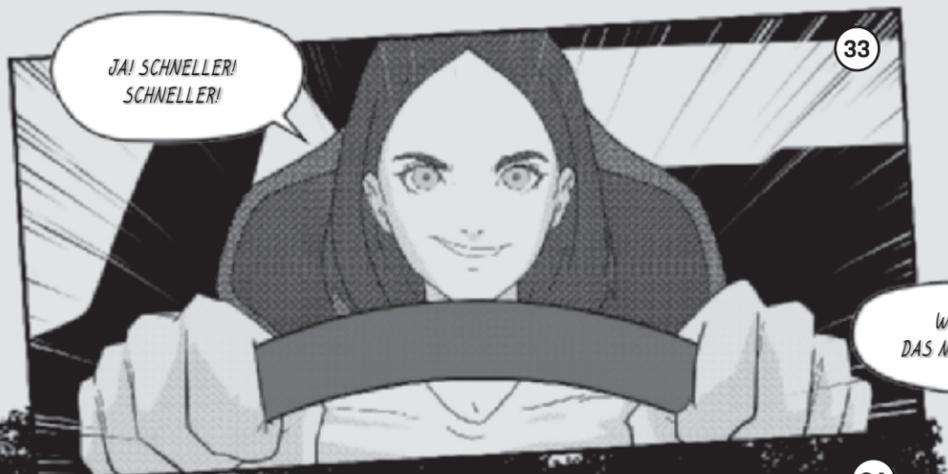
02



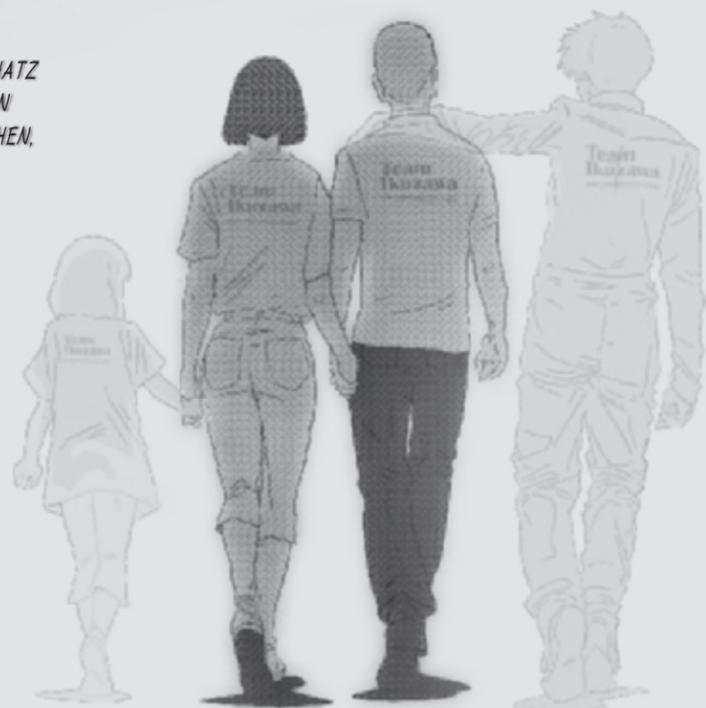
Wie beim japanischen Original üblich, ist dieses Manga von rechts nach links zu lesen, beginnend in der oberen rechten Ecke.







AM ENDE DES TAGES HABEN SIE IHREN GEMEINSAMEN ERINNERUNGSSCHATZ UM EIN WEITERES GROSSARTIGES ERLEBNIS ERWEITERT. AUTOFAHREN BRINGT MENSCHEN ZUSAMMEN UND LÄSST NEUE GESCHICHTEN ENTSTEHEN, AUCH OHNE DIE JAGD AUF RUNDENREKORDE.



Jetzt Code mit dem Handy scannen und Tetsu und Mai Ikuzawa auf der Handlingstrecke des Porsche Experience Center Tokyo erleben.
porsche.click/ikuzawaVideo

Geschwindigkeit liegt in der Familie

PEC TOKYO: EINE HANDLINGSTRECKE FÜR KENNER.



43 HEKTAR FÜR PORSCHE FANS.



Tetsu Ikuzawas aktive Rennsportkarriere mag vorbei sein; es ist dennoch vollkommen unmöglich, Japans vielleicht legendärsten Rennfahrer von schnellen Autos und anspruchsvollen Strecken fernzuhalten. Es scheint integraler Teil seiner DNA – und offenbar auch der seiner Tochter Mai Ikuzawa. Das haben wir eben im Manga erlebt, das durften wir auch bei einem Treffen der beiden im Porsche Experience Center Tokyo feststellen.

Mit 81 Jahren blickt Ikuzawas wacher Geist auf eine lange Karriere auf den schnellsten Strecken der Welt zurück: Als erster Japaner überhaupt fuhr er die 24 Stunden von Le Mans, gewinnt 1977 die Fuji Grand Champion Series. Vor allem aber: sein legendärer Sieg im Porsche 906 beim Grand Prix von Japan auf dem Fuji Speedway im Jahre 1967. So etwas vergisst man nicht, so etwas lässt man nicht einfach hinter sich. Deswegen dürfte es den Rennfahrer, der auch durch seinen Hang zu exzentrischer Kleidung und seinen trockenen Humor bekannt wurde, umso mehr gefreut haben, als im Oktober 2021 das Porsche Experience Center Tokyo eröffnet wurde. Das ist mit seinen Einrichtungen, vor allem aber mit seinem 2,1 Kilometer langen Handlingkurs drauf und dran, zu einer neuen Heimat für den emeritierten Daredevil des japanischen Rennsports zu werden.

Ästhetik im Detail

Das bislang jüngste der weltweit neun spektakulären Porsche Experience Center hat für ihn und alle anderen japanischen Porsche Begeisterten entsprechend viel zu bieten: Auf 43 Hektar erstreckt sich die Anlage nahe der Stadt Kisarazu, durch eine spektakuläre Brücke direkt mit Tokio verbunden. Doch anstatt einfach im japanischen Niemandsland gelandet zu sein wie ein Fremdkörper, wurde das gesamte Porsche Experience Center behutsam in die wunderschöne japanische Landschaft eingebettet. In Japan hat man eben schon immer ein Auge für Ästhetik und Details gehabt.

Der Ort für das Treffen zwischen Tetsu Ikuzawa und seiner Tochter, der in Chamonix und London lebenden Designerin Mai Ikuzawa, ist deswegen auch nicht zufällig gewählt: Der Vater will seiner Tochter genau diese Handlingstrecke zeigen, deren besondere Reize und Herausforderungen längst auch bis zu ihr vorgedrungen sind. Mai Ikuzawa ist, wen wundert's, ebenfalls automobilbegeistert. Bereits in früher Kindheit war sie mit ihrem Vater auf den Rennstrecken in Europa unterwegs. Sie hat nicht nur eine besondere Beziehung zu ihrem schnellen Vater, sondern kann deshalb auch beurteilen, was die Strecke des PEC Tokyo so besonders macht.

RACE-SIMULATOREN FÜR NOCH MEHR FAHRSPASS.



Einmalig: Der Handlingkurs

Auf 2,1 Kilometern windet sich der Kurs durch die Landschaft, integriert dabei berühmte Kurven wie das „Karussell“ am Nürburgring oder die „Corkscrew“ von Laguna Seca. Der gesamte Track folgt behutsam dem Geländeprofil der japanischen Landschaft. Höhenunterschiede wie hier kennt man nicht von vielen Handlingstrecken. Und die üppige Vegetation rund um die „Karussell-Kurve“ tut ihr Übriges, um echtes Grüne-Hölle-Flair aufkommen zu lassen. Schlappe 9.000 Kilometer von Deutschland entfernt. Der Fahrspaß hier steht Vater und Tochter deutlich ins Gesicht geschrieben.



„Auf 2,1 Kilometern integriert der Kurs berühmte Kurven wie das „Karussell“ am Nürburgring oder die „Corkscrew“ von Laguna Seca.“



TETSU IKUZAWA



MAI IKUZAWA



Attraktionen und Genuss abseits der Strecke

Aber auch abseits der Strecke hat das PEC Tokyo einiges zu bieten und steht allen Porsche Enthusiasten offen. Im Foyer steht bei unserem Besuch das Sondermodell „Porsche Cayman 718 Tribute to 906“, das mit seiner Lackierung an Tetsu Ikuzawas Sieg 1967 erinnert. Im Obergeschoss traut sich Tetsu zum ersten Mal überhaupt hinter das Steuer eines der Race-Simulatoren. Zieht aber dann, ganz offen und ehrlich, die echte Fahrt auf dem Handlingkurs vor. Während Mai ihrem Vater im Simulator mehr als eine Nasenlänge voraus ist. Zeit für einen entspannten und kulinarisch überraschenden Lunch-Break gibt es für die beiden im Restaurant „906“ mit einem Menü, kreiert vom belgischen Executive Chef Pascal T. Swerts. Für einen kurzen Koffein-Push zwischen den Runden auf dem Handlingtrack, ein Sandwich, oder einen gesunden Salat lädt das „956 Café“ direkt zum Boxenstopp ein. Danach wird sofort eine weitere Runde gedreht. Der Tag ist noch lang.

PORSCHE EXPERIENCE CENTER TOKYO

STRECKE



Das Porsche Experience Center Tokyo ist ein Ort, an dem Sie die wahre Leistung und die Instinkte eines Porsche Fahrers maximal ausschöpfen können. Hier finden Sie eine spezielle Strecke mit einer 3D-Struktur, eine Premiere für die vielen Porsche Experience Center weltweit. Endlich entsteht in Japan eine Markenerlebniseinrichtung, die einzigartig für Porsche ist und den Intellekt sowie die fünf Sinne stimuliert. Die Landschaft, die Sie sehen, und die Zeit, die Sie in dieser Einrichtung verbringen, dem neunten seiner Art weltweit, sind voll von der Essenz von Porsche.

HIGHLIGHTS

- Fahrerlebnisse
- Simulatorlabor
- Fahren & Speisen: Restaurant 906 & Café 956
- Veranstaltungsorte für bis zu 100 Personen
- Spezielle Programme



Scannen Sie den Code, um detailliertere Informationen zu bekommen.
porsche.click/PECTokyo

Laguna
Seca

Legenden der Leidenschaft

In Lateinamerika ist Rennsport Religion. Drei filmreife Lebenswege, die das Eilige und das Heilige miteinander verbinden. Oder wie ein Akteur sagt: „Ich wünschte, ich hätte zwei Körper, um zwei Porsche zugleich fahren zu können.“

Text: Gerald ENZINGER Fotos: Kris CLEWELL



Fangio! Senna! Die Gebrüder Rodriguez! Die Legenden Lateinamerikas zählen zu den größten, die der Rennsport zu bieten hat. Die Begeisterung ihrer Fans trägt zu diesem Mythos bei. Sie leben und lieben den Sport, Lieben und Leben verweben sich in Hingabe.

Zu spüren ist das auch bei der Porsche Rennsport Reunion in Laguna Seca: Piloten, Porsche und Passagen vom Schlege der Ikone Corkscrew – hier ist zusammen, was zusammengehört. Ein Melting Pot, der gespeist wird vom Adrenalin der Euphorie von Petrol Heads aus allen Teilen der Welt. Das Wort Herz-Rasen wird gelebt. Drei dieser Helden der Rennbahn (die wir hier auch Achterbahn nennen können) haben wir bei der Porsche

Rennsport Reunion 7 in Nahaufnahme betrachtet – bei ihren ganz persönlichen Legenden der Leidenschaft.

Mit dem Erzählen (und dem Vertonen) von Geschichten verdient sich Alan Terpins auch selbst den Rohstoff für seine ganz eigenen Stories of his life, das dafür nötige Geld. Der Brasilianer lebt in den USA, er produziert Werbefilme, zudem war er auch an so grandiosen Werken wie dem Kino-Erfolg „Der Leuchtturm“ beteiligt.

In Laguna Seca ist er mit einem 911 T/R und einem 935 unterwegs. „Es ist faszinierend, hier so viele Artgenossen zu treffen und zu sehen, wie viele

911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 305 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024



Im Paddock von Laguna Seca sorgen lateinamerikanisches Lebensgefühl und alte Freundschaften für eine besondere Atmosphäre.

Wege es gibt, um dem Rennsport zu verfallen“, staunt Terpins. Unsere, diesem Satz folgende, Ergänzung um das Wort „filmreif“ greift er sofort auf: „Gute Idee. Man müsste eine TV-Serie machen mit all diesen Episoden, die sich hier ereignen.“

Seine eigene Geschichte begann für Alan Terpins einst früh am Morgen. „Ich musste gefühlt immer mitten in der Nacht aufstehen, um im Fernsehen Rennen in Europa zu sehen.“

Die Transformation vom Fan zum Fahrer begann mit einem VW Käfer beim Führerschein-Kurs – und sie führte zwei, drei Jahrzehnte später zu einer ungewöhnlichen Sehnsucht, die den zum Porsche Enthusiasten gewordenen Unternehmer quält: „Ich wünschte mir, ich hätte zwei Körper – dann könnte ich mit beiden Autos hier zugleich in Laguna Seca fahren und müsste nicht einen in der Box zurücklassen. Oder auch um das spektakuläre Rahmenprogramm hier als Fan genießen zu können, während mein anderes Ich draußen die Runden dreht.“

Einen bodenständigeren Traum hat er sich aber schon längst erfüllt – er fährt daheim in Brasilien Rennen im Porsche Carrera Cup. Dazu gebracht hat ihn sein guter Freund Dener Pires, der ebenfalls hier in Kalifornien ist. Pires ist Profi-Rennfahrer, und er organisiert den Carrera Cup in seiner Heimat. Dort treffen sich Begeisterte, um ihre Boliden unter Höchstbelastung zu bewegen. Auch jener Dener, der in Laguna in einem 914/6 GT und einem 908/02 Spyder die Runden dreht und der sich neulich in Le Mans einen Kindheitstraum erfüllte: Da fuhr er in einem Auto mit Nelson Piquet. Das Idol seiner Jugend ist – dem Rennsport sei Dank – sein Freund geworden: „Es gibt wenige Dinge, die so verbinden, wie unser aller Liebe zu schönen und schnellen Autos“, schmunzelt Pires. „Sein“ Carrera-Cup ist populär, durchaus auch wegen seiner intensiven Wechselwirkung zum Porsche Track Experience Programm.

Pires: „Das gibt vielen Fahrern die Chance, das Rennfahren richtig genießen zu können. Wenn sie einmal eine so gute Ausbildung genossen haben, dann fühlt man sich im Auto sofort wohler und kann alle Eindrücke richtig aufsaugen.“

Der „dritte Mann“, der in Laguna Seca auch von unseren Kameras in Nahaufnahme gezeigt wird, sieht das ganz ähnlich: Es ist Francisco Guzman, den alle „Pancho“ rufen. Der Präsident des Porsche Clubs Mexiko ist im Fahrerlager, wie auch seine Frau, immer von Freunden und Weggefährten umlagert, was nicht nur an den hervorragenden Broten mit Avocado liegt, die das Paar serviert – sondern vor allem an deren Freundlichkeit und ihrer Begeisterung für den Rennsport. Stundenlang kann man Panchos Eindrücken vom Leben und seinen Erfahrungen am grauen Asphalt lauschen. „Es ist ein Sport, den man atmen, riechen, hören kann.“

Wenn Pancho Guzman von Porsche in Verbindung mit Laguna Seca redet, wiederholt er Worte von einander ähnelnder Bedeutung: Er spricht von Religion, von einem heiligen Erlebnis, und schwärmt von purer Magie.

Für Profi-Rennfahrer Dener Pires gibt es wenige Dinge, die so verbinden, wie die Liebe zu schönen und schnellen Autos.

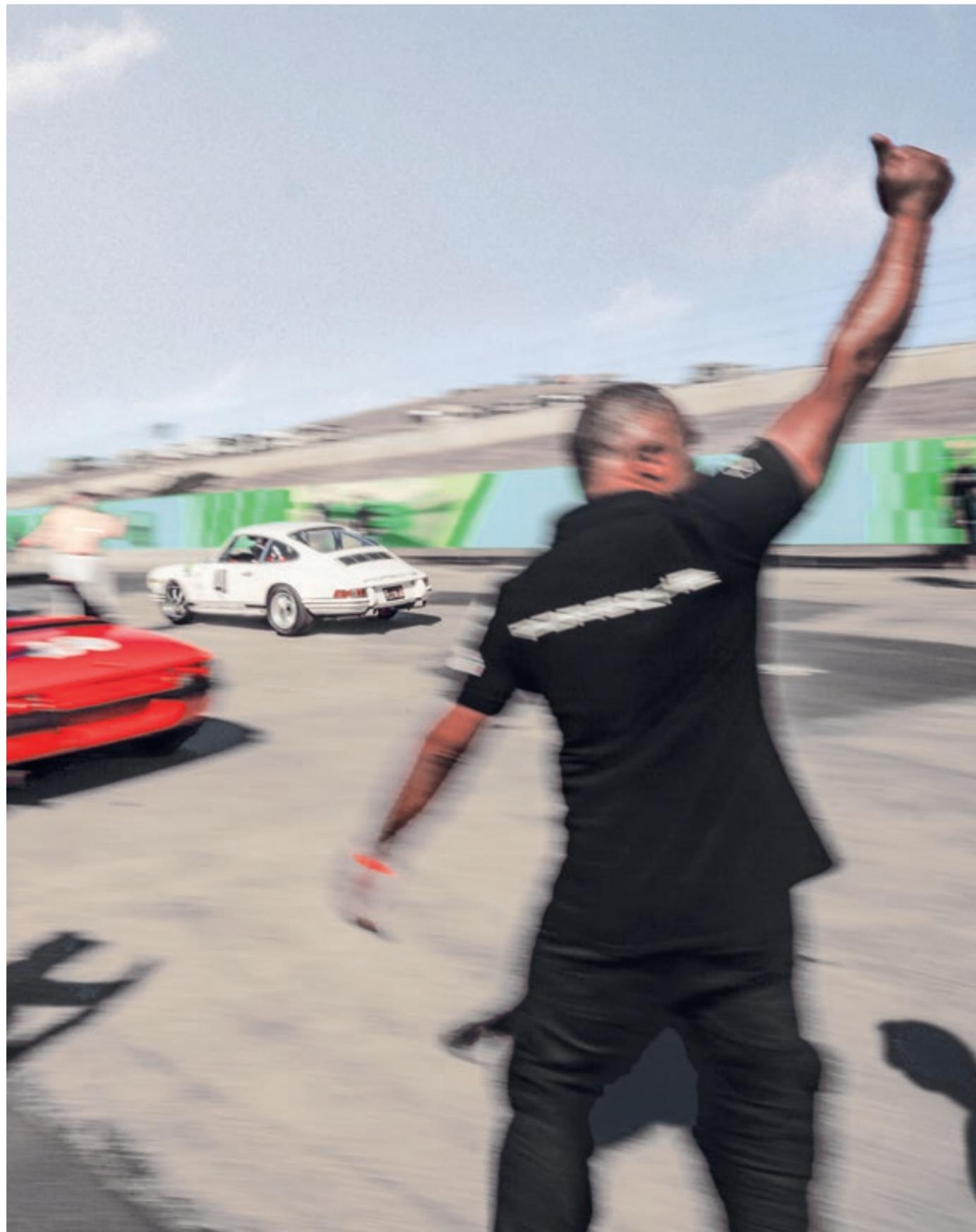


Fiesta Mexicana! Für Pancho Guzman und seine Frau ist eine gute Zeit im Paddock mit Freunden mindestens ebenso wichtig, wie eine gute Zeit auf der Rennstrecke.



Viele Wege zum Ziel - die Leidenschaft führte Musikproduzent Alan Terpins vom VW Käfer bis in den Carrera Cup.

Best Buddies - Alan Terpins und Dener Pires treffen sich nicht nur bei historischen Rennen, sondern fahren auch den Carrera Cup in Brasilien.



Strecke frei! Auch bei der Porsche Rennsport Reunion für die aktiven Teilnehmer der spannendste Moment, wenn es endlich losgeht.



Diesen Zauber fühlt er vor allem auch am Anfang des Tages, frühmorgens, wenn Pancho als einer der ersten auf die Strecke geht, im Rennwagen, Baujahr 1960, kurz nach Sonnenaufgang und im Regen. Ein 360-Grad-Dreher in den Dreck ist dabei ebenso aufregend wie die nun folgende Aufholjagd. Oder wie er in seinem mexikanisch akzentuierten Englisch fast betend ruft: „Recovery, Recovery, Recovery!“

Es ist ihm eine Fiesta, wenn seine aus der Heimat angereisten Fans dann dieses Glück mit ihm teilen und diese Erfahrung der Aufholjagd. Aber Rennfahren ist für den Gefühlsmenschen Guzman nicht nur Leidenschaft, sondern auch lebenslanges Lernen.

Die schönste und spannendste Form der Bildung ist jene am grauen Asphalt: „Deshalb bin ich so gerne unter meinesgleichen in der Porsche Track Experience etwa. Diese Erfahrung macht dich besser, sie macht aus jedem einen besseren Fahrer. Es ist nicht einfach, mit solchen High-Performance-Autos unterwegs zu sein. Umso wichtiger sind die Eindrücke eines solchen Programms.“ Dann hält er kurz inne, um durch die plötzliche Stille ein Spannungsmoment zu erzeugen:

„Das Einzige was mich an der Porsche Track Experience stört ist ... dass es sie nicht noch viel öfter gibt.“ Dann lacht er laut.

Es ist das Lachen eines Menschen, der im Moment lebt und liebt: „Es gibt nur eine Sache, die für mich noch größer ist als die Porsche Rennsport Reunion. Das war, als ich gemeinsam mit meinen zwei jüngsten Kindern das Classic 24h von Daytona gefahren bin. Es ist so schön, so etwas erleben zu dürfen und zu sehen, dass unsere Passion auch in der nächsten Generation allgegenwärtig ist. Diese Lust am Rennfahren wird den Menschen nie vergehen.“ Und an Porsche: „1952 war Porsche bei der Carrera Panamericana erstmals am Start und diese beiden spanischen Worte sind heute auch in anderen Zusammenhängen Teil der Geschichte der Marke. Kein Wunder, dass wir so eine Nähe fühlen.“

Mit seinen Autos ist er auch viel in Europa unterwegs, mit seiner Frau: „Ein Porsche ist dafür gebaut, sein ganzes Leben lang gefahren zu werden. Ich werde ihn auch immer wieder dort fahren, wo er hingehört: auf der Rennstrecke!“



Pancho Guzman hat seinen 550A Durlite Special Spyder zur Porsche Rennsport Reunion mitgebracht. Ein seltenes Einzelstück, das er auf der Strecke trotzdem nicht schont.

Frauscher



PORSCHE

Leinen los!

für Porsche auf dem Wasser



Text: Elisa WEBER Fotos: Klaus SCHWAIGER

Anfang Oktober 2023 präsentierten Porsche und die Frauscher Bootswerft das erste Serienmodell der 850 Fantom Air. Das gemeinsam entwickelte Elektro-Sportboot mit der Antriebstechnologie des Porsche Macan Electric stand am Gardasee für erste Testfahrten bereit.

Oktober in Norditalien, 26 Grad, strahlende Sonne. Glück gehabt. Nur der „Vento“, der das Wasser des Gardasees von Norden her aufwühlt, fordert uns heraus. Nicht stark genug, um die eFantom zu beeindrucken. Behutsam schiebt der Skipper die Schubhebel nach vorne. Der Bug hebt sich, ist bereit für das Spiel zwischen Wasser und Maschine. Motorgeräusche? Fehlangezeige. Stattdessen Kraft genug, um schon nach wenigen Sekunden in die dynamische Gleitfahrt überzugehen. Fast mühelos schneidet der Rumpf durch die kurze Welle. Porsche auf dem Wasser erleben. Das war das Programm der kommenden Tage.

Potentielle Kunden und internationale Pressevertreter hatten in Italien erstmals Gelegenheit, das neue Elektromotor-Sportboot Frauscher x Porsche 850 Fantom Air auf dem Gardasee zu testen. Die eFantom basiert auf dem Daycruiser Frauscher 858 Fantom Air, dessen Rumpf sie äußerlich nahezu unverändert übernommen hat. „Dieses Boot ist das Ergebnis einer großartigen Zusammenarbeit zweier leidenschaftlicher Unternehmen mit starker Tradition und hohem Innovationsanspruch“, sagt Detlev von Platen, Vorstand Vertrieb und Marketing der Porsche AG. „Die eFantom bietet alles, was die Produkte von Frauscher und Porsche seit jeher versprechen: herausragende Leistung und luxuriöse Erlebnisse, hohe Qualität und exklusives, zeitloses Design.“

Seitens Porsche hat Philip Ruckert die Zusammenarbeit mit Frauscher als Projektleiter für die eFantom maßgeblich betreut. Das Besondere: Die Frauscher x Porsche 850 Fantom Air nutzt Komponenten der Premium Plattform Electric (PPE), auf der auch der neue Macan Electric basiert. Der Baureihenleiter des Macans, Jörg Kerner, erklärt: „Wir haben die Komponenten aus dem Elektroantrieb des neuen vollelektrischen Macans eins zu



eins übernommen. Natürlich mit einem eigenen Gehäuse und angepasst an die Anbindung am Boot.“ Weiter betont er: „Der Antrieb ist die leistungsstärkste eMaschine, die wir haben.“ „So etwas gab es noch nie. Normalerweise vergehen gut und gerne zehn Jahre, bis etwas aus der Autoindustrie in der Bootsindustrie adaptiert werden kann. Die eFantom wird die Bootswelt aufwirbeln“, ergänzt Stefan Frauscher, Mitgeschäftsführer der

Frauscher Bootswerft. Für ihn war das gesamte Event ein absolutes Highlight seines bisherigen Arbeitslebens, wie er strahlend berichtete.

Das Elektro-Sportboot ist nicht nur powered by Porsche. Auch die typische Design-Handschrift lässt sich eindeutig erkennen. Das Studio F. A. Porsche hat das Innenleben der eFantom maßgeblich gestaltet. Die rahmenlose Windschutzscheibe besteht aus getöntem Acrylglas, dahinter sitzt die Instrumententafel in hochglänzendem Schwarz. Die seitlichen Enden sind als Winglets ausgebildet – stilistisch eine Anlehnung an das Interieur des Porsche 911 und gleichzeitig ein Haltegriff. Fünf analoge Rundinstrumente mit Porsche typischer Grafik zeigen alle wesentlichen Daten und hinterlassen eine starke Sportwagen-Impression. Gesteuert wird die eFantom über ein Porsche typisches Lenkrad, aus für den nautischen Einsatz optimierten Materialien. Links vom Lenkrad: die Start-Taste, ganz wie man es von einem Porsche gewohnt ist. Und auch bei den Sitzen im Cockpit haben die Designer für die Porsche Signatur gesorgt: Ihre Optik mit hochgezogenen Rückenlehnen, integrierten Kopfstützen und eingesticktem Wappen ist von den Sportsitzen der Straßenfahrzeuge inspiriert.

Klaus Czymoch, Projektleiter für Beyond Automotive & New Platforms, der mit seinem Team und den Frauscher Kollegen die Veranstaltung geplant



Mit Strom gegen den Strom: Beeindruckende 45 Kilometer Reichweite bei Cruising-Geschwindigkeit und mehr als 100 Kilometer Reichweite bei entspannter Verdrängerfahrt.



„Die eFantom bietet alles, was die Produkte von Frauscher und Porsche seit jeher versprechen: herausragende Leistung und luxuriöse Erlebnisse, höchste Qualität und exklusives, zeitloses Design.“

Detlev von Platen



Schnellladen auf hohem Niveau:
Ladeleistung über 250 kW ermöglicht eine Ladegeschwindigkeit von 10% bis 80% in unter 30 Minuten.



Premiere am Gardasee: Die Elektroversion der Fantom Air stand in Norditalien für Testfahrten bereit.

und realisiert hat, betont: „Es war von Anfang an klar, dass es einen ganz besonderen Rahmen brauchen wird, um die Weltpremiere des ersten „Porsche auf dem Wasser“ angemessenen zu feiern und den Gästen ein rundum einmaliges Erlebnis zu bieten. Für die Gäste hieß dies, die eFantom an einer perfekten Destination zu testen und abends ein top Event mit der besten Küche des drei Sternerestaurants Da Vittorio, einem anregenden Rahmenprogramm und wunderschönem Ambiente zu genießen – Porsche typisch eben.“ Nach den Testfahrten ging es nämlich nicht nur für die Gäste, sondern auch für die Frauscher x Porsche 850 Fantom Air zum Design Hotel und Resort Eden Reserve, ein Luxusresort in Gardone Riviera. Mit einem Kran auf einen LKW geladen, wurde das Sportboot über verwinkelte Straßen zum Resort manövriert und für den Abend als Teil des Events in Szene gesetzt.



Ein kleiner Ausblick für die Gäste der Porsche Experience? „Vielleicht wird es künftig eine Porsche Travel Experience geben, bei der die Gäste die Frauscher x Porsche 850 Fantom Air selbst auf dem Wasser erleben können“, erklärt Christian Lehwald, Leiter Porsche Experience & New Platforms, vielsagend und macht Lust auf kommende Travel-Destinationen.



Jetzt Code mit dem Handy scannen und das Frauscher x Porsche Event in einem Video erleben.
porsche.click/eboat





Entdecken, teilen, genießen

Text: Heike HIENTZSCH Fotos: Sebastian STÜCKE



Lust auf eine Spritztour? Die App ROADS by Porsche liefert in Sekundenschnelle die schönsten Routen – weltweit, komfortabel und kostenfrei.

Gampenpass, Jaufenpass, Stilsfer oder Grödner Joch. Wenn Sie die Porsche Travel Experience Alpine Performance buchen, erleben Sie garantiert die schönsten Gebirgsstraßen mit den aufregendsten Kurvenkombinationen. Die Experten kennen jeden Brems- und Aussichtspunkt. Sie können sich ganz dem Fahrspaß widmen und müssen keinen Gedanken an Organisatorisches verschwenden. Wenn Sie alleine unterwegs sind, sieht das anders aus. Klar, viele legendäre Routen sind pfannenfertig beschildert – ob die Route 66 und der Pacific Coast Highway in den USA oder die Great Ocean Road an Australiens Südküste. Aber was ist, wenn Sie gerade vor Ihrer Haustür eine Stunde Zeit und Lust auf einen pittoresken, anspruchsvollen Trip verspüren?

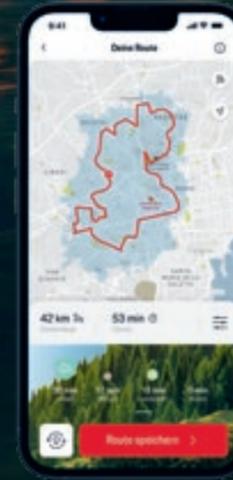
Wäre es nicht schön, überall auf der Welt Zugriff auf die schönsten Routen und das Insiderwissen der Porsche Travel Community zu haben? Diese Frage stellte sich Marco Brinkmann vor gut sechs Jahren. Die Antwort

darauf konzipierte der kreative Kopf aus der Digital-Abteilung des Porsche Marketings in Form einer App. Aus der Idee wurde ein Plan, wurde eine Lösung. Bereits 2019 ging *ROADS by Porsche* an den Start. „Die App heißt ganz bewusst nicht Porsche *ROADS*“, betont Brinkmann, „denn hier kann jeder teilhaben und beitragen, nicht nur unsere Kunden.“

Mittlerweile hat sich *ROADS by Porsche* zur größten eigenen Community-Plattform der Marke entwickelt. Rund eine Viertelmillion Menschen sind bereits registriert und es werden täglich mehr. Drei Dinge hat der mittlerweile 41-Jährige ausgemacht, die diese Zielgruppe aus Kennern und Genießern braucht: Erstens ein Auto, zweitens eine traumhafte Strecke und drittens Zeit. Gerade an der dritten Zutat hapert es im Alltag oft. Selbst eine Route zu planen, kann langwierig sein. Landkarten, ob analog oder digital, lassen außerdem viele Fragen offen. Etwa: Wie sind die Straßen beschaffen? Wie lang werde ich tatsächlich unterwegs sein? Wie

sieht das Höhenprofil aus und was gibt es unterwegs zu entdecken?

Mehr als eine Million Routen aus aller Welt wurden bislang mit der App erstellt. Darunter natürlich auch viele von der Porsche Travel Experience perfekt ausgearbeitete Strecken, aber mehrheitlich eben ganz individuelle Routen von passionierten Fahrern. „Die Routenintelligenz im Hintergrund ist das absolute Glanzstück von *ROADS by Porsche*“, schwärmt Marco Brinkmann. „Die Features sind einzigartig.“ Welche Umgebung gefällt Ihnen am besten? Wählen Sie zwischen den Optionen Wald, Wasser, Berge und Ländlich. Wie viel Zeit haben Sie zur Verfügung? Einfach anklicken. Bevorzugen Sie Berge und Täler? Möchten Sie Spaß mit Kurven oder lieber mit Vollgas unterwegs sein? Einfach anklicken. Sehenswürdigkeiten in der Umgebung werden gleich mitgeliefert. „Die leichte Bedienbarkeit stand bei der Entwicklung ganz oben auf der Liste“, bestätigt Brinkmann.



Intelligentes Tool für Genießer: Mehr als eine Million Routen aus aller Welt wurden bereits mit der App generiert. Davon kann jeder profitieren. Und dazu kann jeder beitragen.





Und so funktioniert's: Nach dem kostenlosen Download aus dem App Store dauert die Registrierung keine Minute. Wenn Sie mögen, können Sie die App gleich mit Ihren ganz persönlichen Fahrpräferenzen füttern.

Sobald Sie Ihren Standort wählen, erscheinen die Routenvorschläge. Jede Tour ist versehen mit der Angabe zur gesamten Fahrzeit, der durchschnittlichen Geschwindigkeit und dem Höhenprofil. Eine Prozentangabe weist aus, wie gut die Route zu Ihren Präferenzen passt. Aussagekräftige Hashtags charakterisieren den angebotenen Trip. Und der Clou: Im 3D-Rundflug können Sie sofort aufbrechen. Das macht auch Spaß, um Gegenden zu erkunden, die man vielleicht nie bereisen wird. In der Animation ist die Strecke aus der Vogelperspektive in die Landschaft eingebettet. Ihr Fahrzeug bewegt sich als kleiner roter Punkt, während am unteren Bildschirmrand das Höhenprofil und die Echtzeit mitlaufen. Sie sehen jede Ortschaft, Wälder, Wiesen, Seen, Strände, Schlösser und Burgen. Und dank der eingebauten CarPlay-kompatiblen Navigation kann die Strecke selbstverständlich auch sofort gefahren werden.

In welchem Umfang weitere Tour-Informationen vorliegen, hängt vom Ersteller der Route ab. „Manche Mitglieder der ROADS-Community“, sagt Brinkmann, „geben sich extrem viel Mühe und ergänzen Beschreibungen, Fotos und Empfehlungen.“ Häufig reicht Porsche die Community mit Inhalten aus der Porsche Travel Experience oder redaktionellen Beiträgen aus dem Porsche Magazin Christophorus an. Mehr als 1.000 Sehenswürdigkeiten rund um den Globus sind in ROADS by Porsche bereits beschrieben.

Die ROADS-Community lebt von Initiative und vom Teilen. Wer selbst eine Route erstellen möchte, hat die Wahl zwischen den Funktionalitäten Entdecken, Planen und Importieren. Bei Entdecken liefert die App einen Vorschlag für einen neuen

Rundkurs – basierend auf dem gewählten Startpunkt und der gewünschten Fahrzeit. Unter Planen lassen sich ein Ziel sowie bis zu 20 Zwischenziele eingeben, aus denen ROADS by Porsche ein spannendes Routing-erlebnis generiert. Wer eine bestehende Route adaptieren möchte, kann sie importieren und bearbeiten.

Jede neu erstellte Route lässt sich im eigenen Profil speichern – oder mit der gesamten Community teilen. „Spannend sind in dem Zusammenhang natürlich auch die Gruppen in ROADS“, schneidet Brinkmann ein weiteres Feature an. Gruppen können von

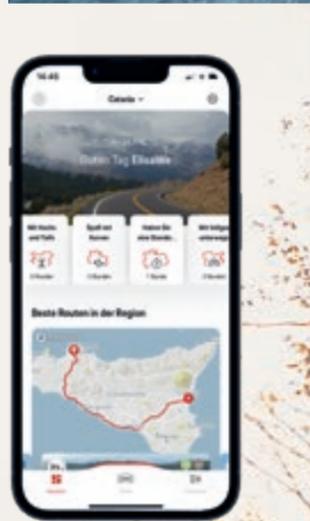
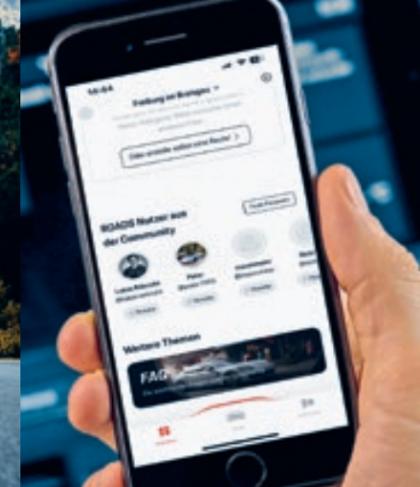
jedermann angelegt werden. Je nach Gusto können sie öffentlich, geschützt oder privat sein. Während geschützte Gruppen in der Suche gefunden werden, taucht die dritte Option der privaten Gruppen gar nicht erst auf. Sie sind abgeschlossene Räume für den ganz persönlichen Austausch unter Freunden.

Alle Funktionen und die spielerische Leichtigkeit von ROADS by Porsche dienen nur einem Ziel: gemeinsam noch mehr Passion für das Fahren zu erleben. „Als Community erschaffen wir zusammen den weltweit besten Katalog an epischen Routen“, freut sich Brinkmann.

Übrigens: Der Apollo Bay Trip von Community-Member Filmyy1s führt Sie in Australien tatsächlich von Melbourne aus zur berühmten Great Ocean Road. Allerdings nicht geradewegs, sondern 250 Kilometer weit durch das Hinterland der Metropole, vorbei an weiten Feldern und über bewaldete Hügel bis auf 600 Meter Höhe und wieder hinunter in eine der schönsten Pazifik-Buchten. Diese Route steht in keinem Reiseführer und ausgeschildert ist sie auch nicht. Sie ist einer von hunderttausenden Insidertipps aus der App ROADS by Porsche, in der eine weltweite Community die hochprofessionelle Welt der Porsche Travel Experience ergänzt. Digital und individuell.



Scannen Sie den Code, um auf die App zuzugreifen. roads.porsche.com



Spontane Community: Mit wenigen Klicks lassen sich präzise Routeninformationen abrufen, erstellen oder teilen. Inklusive 3D-Rundflug auf dem Smartphone.



Auf einem Grat zwischen Nord- und Südrampe der Großglocknerstraße gelegen, lädt der frisch renovierte Mankeiwirt seit vergangenem Frühjahr Porsche Fans aus aller Welt mit seinem großartigen Panorama zu einem Besuch ein. Welcome to Porsche Heights!



THE PEOPLE make the Party!



Treffpunkt für Porsche Freunde auf 2.262 Metern Meereshöhe:
Der Mankeiwirt präsentiert sich komplett renoviert in neuem Glanz.

Text: **Berthold DÖRRICH** Fotos: **PORSCHE AG**

Jedes Frühjahr beginnt die gleiche Szenerie an der Großglockner Hochalpenstraße: Blaue, archaisch anmutende Ungetüme fressen sich Serpentine um Serpentine durch meterhohen Schnee nach oben. Erst wenn sie die Straße befahrbar gemacht haben, folgen ihr die Menschen und legen frei, was den langen Winter über unter meterhohen Schneemassen verborgen war. Beginnen damit, ihre Hütten aus dem Winterschlaf zu erwecken. Seit vergangenem Jahr eine davon: F.A.T. MANKEI.

Für Autofahrer aus aller Welt ist die Straße während der kurzen Sommermonate viel

mehr als nur eine Verbindung zwischen Salzburg und Kärnten. Mit ihren 36 Kehren bis hinauf zur Edelweisspitze auf fast 2.500 Metern Meereshöhe, ist sie eine der legendärsten Alpenstraßen überhaupt und die höchste Straße Österreichs. Auch für die Gäste der Porsche Travel Experience Austrian Alps ist sie jedes Jahr einer der ganz großen Höhepunkte.

Seit ihrer Eröffnung 1935 ist die Großglockner Hochalpenstraße aber auch eine Herausforderung für die Entwickler neuer Fahrzeuge. Einer der ersten, der insgesamt 48 Kilometer lange Bergstraße zur

Fahrerprobung nutzte, war Ferry Porsche bei der Entwicklung des Volkswagens. 1938 erstürmten die von ihm entwickelten Rennwagen der Auto Union beim Großglockner Grand Prix in Rekordzeit den Gipfel. Als gleichsam „rote Linie“ zwischen Gmünd im Süden, wo einst der erste Porsche das Licht der Welt erblickte, und Zell am See im Norden, der Heimat des Porsche Design Studios von F.A. Porsche, dürfte es kaum eine Straße auf der Welt geben, die mehr „Porsche DNA“ in sich trägt. Und so brauchte es nicht viel Überzeugungsarbeit für Ferdi Porsche, den Enkel von Ferry Porsche, genau hier einen ganz besonderen Ort für Porsche Fans

entstehen zu lassen, der viel von dem Lebensgefühl seiner Generation widerspiegelt.

Eine der letzten Hütten, die die blauen Schneeräum-Ungetüme jedes Jahr erreichen, ist der ehemalige Gasthof Fuscherlacke, im Volksmund als „Mankeiwirt“ bekannt. Mit einem großartigen Panoramablick auf 2.262 Meter Meereshöhe auf dem Grat gelegen, der Nord- und Südrampe der Passstraße verbindet. Ideal, um zwischen Auf- und Abfahrt eine Rast einzulegen. Für Ferdi Porsche eine einmalige Chance: „Die Neugestaltung der Hütte, die in den 1980er-Jahren abgebrannt und danach wieder aufgebaut worden war, bot eine großartige Gelegenheit, meine Leidenschaft für Autos und Architektur zusammenzubringen.“ Die Gebäude – eines davon ein hypermoderner Pavillon, in dem ein stetig

wechselndes Ausstellungsfahrzeug zu sehen sein wird – fügen sich harmonisch in die Umgebung inmitten des Naturparks ein. Der von Ferdi Porsche und seinen Kollegen von Steiner Architecture entworfene Pavillon besteht aus raffiniert geschichtetem Naturholz, das unterschiedlich schnell altert. Die Eröffnung des Restaurants und Cafés begleitete Porsche mit einem vielfältigen Programm: Im Rahmen von „Porsche Heights“ trafen sich eine Reihe von Porsche Ikonen – sowohl Menschen als auch Fahrzeuge – mit Porsche Fans, die zum Teil bis aus den USA angereist waren. Viele von ihnen nutzten die Gelegenheit, sich von den Profifahrern der Porsche Track Experience in zwei 911 GT3 RS fahren zu lassen.

Für Ferdi Porsche und F.A.T. International war die Eröffnung aber nur ein Anfang. „Die

Idee ist, dass sich die Leute den Mankei zu eigen machen und selber Ausfahrten hierher planen. Dass wir immer mal wieder coole Events hier oben machen, auch übers Auto hinaus, vielleicht mit dem Fahrrad hier hochfahren, Köche einladen, die hier kochen, oder einfach nur mal eine spontane Party mit Freunden.“ Porsche, so findet er, ist für viele Mitglieder seiner Generation vor allem auch ein Lebensgefühl, für das er mit Mankei eine Plattform bieten möchte: „Ich glaube, das Drumherum, die Kultur, die sich um die Marke Porsche aufgebaut hat, da wollen die Leute Teil davon sein, sich identifizieren. Ich finde es super, dass die Marke Porsche offen ist und das verstanden hat.“ Denn natürlich geht’s bei Porsche immer auch um Autos. Aber, so findet Ferdi, „It’s the people who make the party“.

„Porsche ist für viele Mitglieder meiner Generation ein Lebensgefühl. Mankei ist eine Plattform, um dieses Gefühl zu leben“.

Ferdi Porsche



Porsche Markenbotschafter Aksel Lund Svinndal fühlte sich im alpinen Umfeld sichtlich wohl.



Für die österreichische Polizei gab es wenig zu tun – der historische Polizei-356 dagegen zog die Blicke auf sich.

911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 305 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024



Der Gastgeber war omnipräsent – auch in den Kontrollhäuschen, an denen die Besucher am Fuß der Großglocknerstraße in Empfang genommen wurden.



Schon das Eröffnungswochenende fühlte sich an wie ein großes Community-Event von Porsche Enthusiasten aus aller Welt. Ferdi Porsche begrüßte seine Gäste – unter ihnen auch sein Vater, Wolfgang Porsche, dem die Stimmung vor Ort offenbar auch gefiel.





911 GT3

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,9 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 293 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024

Track Experience



118 50 JAHRE EXPERIENCE

Die „Porsche Sportfahrschule“, der Vorläufer der heutigen Porsche Track Experience, feiert 50. Geburtstag. Die Entwicklung zu ihrem heutigen Facettenreichtum ist eine Evolution voller Leidenschaft.

132 SHIFTED

Ein kleiner Vorgeschmack auf den spannenden Roman *Shifted*, das erste Buch einer Rennserie der Amazon-Bestsellerautorin Lori Matthews.

138 DIE PASSIONEN DES MISTER GT

Andreas Preuninger ist das Mastermind der Porsche GT Fahrzeuge. Was bewegt ihn ganz persönlich?

142 LEGENDÄRE RACETRACKS VERSTEHEN SIE SPA?

Legendäre Rennstrecken #3: Circuit de Spa-Francorchamps
Eine mehr als hundert Jahre alte Rennstrecke, voller tückischer Engstellen, langer Hochgeschwindigkeitsgeraden und der atemberaubendsten Senke der Rennsportgeschichte.

150 WHEELS + MEALS IM GARTEN EDEN

Nach intensiven Stunden auf dem Circuit de la Comunitat Valenciana Ricardo Tormo endet ein aufregender Tag für Fakhreddin Mirzoev und Mike Alonso paradisisch im verwunschenen Orangenhain der Familie Ribera.

THE SCHOOL OF COOL
50 YEARS
PORSCHE TRACK EXPERIENCE

Happy Birthday!

Vor 50 Jahren wurde die „Porsche Sportfahrschule“ gegründet. Sie ist der Nukleus der heutigen Porsche Track Experience. Gleichzeitig war schon die Organisation der Sportfahrschule eine Konsequenz aus Begeisterung. Denn bereits zu Zeiten des Porsche 356 galt: Wer mit seinem Sportwagen richtig umgehen kann, hat einfach mehr davon. Die Entwicklung der Track Experience bis zu dem vielfältigen Programm, für das sie heute steht, ist eine Evolution voller Leidenschaft.

Text: Heike HIENTZSCH Fotos: PORSCHE AG
Historische Recherche: Jürgen GASSEBNER





„1956 auf einer kleinen Rennstrecke in Thompson im US-Bundesstaat Connecticut waren 80 Prozent der Teilnehmer durchschnittliche amerikanische Autofahrer, die riesige Motoren und automatische Getriebe gewohnt waren. Für die waren unsere filigranen Sportwagen mit Schaltgetriebe, Kupplung und den vergleichsweise hochgezüchteten Motoren völliges Neuland. Es war unglaublich zu erleben, was manche Teilnehmer innerhalb von nur zwei, drei Tagen gelernt hatten. Sie waren auf einmal völlig andere Autofahrer.“

Herbert LINGE (*1928 – 2024)

Legendärer Rennfahrer und Betriebsleiter Porsche Entwicklungszentrum Weissach

Fahrspaß gedeiht aus Fähigkeiten. Wer einen Porsche intensiv und vor allem sicher erleben will, muss ihn beherrschen können. Das erkennen schon die Porsche Urgesteine Huschke von Hanstein und Herbert Linge in den 1950er-Jahren. Von Hanstein ist damals Rennleiter und PR-Chef in Personalunion. Linge wird als Werks- und Entwicklungsfahrer sowie als Werksleiter des Entwicklungszentrums Weissach Unternehmensgeschichte schreiben. Das erste Fahrtraining mit offizieller Porsche Beteiligung datiert auf den 8. April 1954. Schon damals im schweizerischen Lugano steht die Theorie vor der Praxis: Streckenbeobachtung per pedes, Ideallinie und Bremspunkte merken, dann erstmal zuschauen, wie die Profis ihre Runden drehen. Anschließend selber fahren im eigenen Porsche 356, üben und schneller werden. Und natürlich wird beim gemeinsamen Abendessen viel Benzin geredet.

Mediale Aufmerksamkeit erregt rund zwei Jahre später der erste Lehrgang in den USA mit einem besonderen Schmankerl im Rahmenprogramm: Für Demorunden verfrachtet Porsche einen 550 Spyder an die Ostküste. „Wir konnten eindrucksvoll demonstrieren, wozu unsere noch kleine Firma Porsche imstande war“, erinnert sich Linge nicht ohne Stolz. „Den Kunden ging es auch darum, sich mit uns Experten austauschen zu können. Und an der Seite eines Rennfahrers wie Graf Berge von Trips mitfahren zu dürfen, war für sie das Größte.“

So geht es munter weiter mit sporadischen Veranstaltungen, die immer ausgefeilter werden. Getrieben von großem Enthusiasmus, aber noch ohne organisatorisches Dach. Erst mit dem 1974 vorgestellten ersten Porsche 911 Turbo entsteht im Unternehmen ein echter



Wolfgang Graf Berge von Trips am Steuer des Porsche 550 Spyder im März 1956 auf dem kleinen Rennkurs in Thompson, Connecticut. Zahlreiche Porsche Kunden warten gespannt auf die Mitfahrt.



Auch die weiblichen Porsche Kunden waren in den 1950er-Jahren bereits sehr an einer Steigerung ihrer Fahrkünste interessiert.



Herbert Linge blickt in den Motorraum des sieggewohnten 550 Spyder.



„Mein erster Einsatz war 1993 in Mugello. Die Organisation war großartig und das Klima zwischen den Instruktoren und Teilnehmern sehr freundschaftlich. Das fahrphysikalisch und technisch perfekte Programm band die Teilnehmer noch enger an die Marke.“

Walter RÖHRL

Rallye-Weltmeister 1980 und 1982

Fahrschulbedarf. 260 PS Leistung, 343 Newtonmeter Drehmoment und mehr als 250 km/h Höchstgeschwindigkeit – allein die Eckdaten lassen alles bisher auf der Straße Gesichtete verblassen. Power und Speed sind aber nicht die größten Herausforderungen. Der legendäre Konstrukteur Hans Mezger hat die in Porsche Rennwagen so erfolgreiche Aufladung mittels Abgasturbolader in den Sechszylinder-Boxer des 911 implantiert. Das noch sehr abrupte Einsetzen des brachialen Turbo-Schubs richtig zu kalkulieren, verlangt gerade bei Kurvenfahrten und Überholvorgängen einige Übung. Zumal auf nasser Fahrbahn. Damit Kunden dieses automobilen Hochdruckgebiet sowohl sicher als auch mit Genuss steuern können, reicht eine Bedienungsanleitung im Handschuhfach partout nicht aus. Porsche reagiert und bildet zunächst die Verkäufer des Vertriebs in Handlingstrainings aus. Die

offizielle Gründung der Sportfahrschule für interessierte Kunden noch im selben Jahr, eben 1974, gilt als logische Konsequenz. Ab 1980 und bis 2009 steht eine Frau an ihrer Spitze: Claudia Schäffner. Schon als kleines Mädchen zieht sie die Spielzeugautos ihres Bruders jeder Puppe vor, absolviert bei ihrer Traummarke Porsche eine Ausbildung zur Industriekaufrau und landet schließlich in der Verkaufsförderung.

Blick zurück in den Büroalltag von damals: Mitte der 1980er-Jahre ist Lean-Management das Credo im ernsthaft kriselnden Unternehmen. Das bedeutet für Claudia Schäffner Freiheit auf der einen und jede Menge Arbeit auf der anderen Seite. Als Projektleiterin managt sie acht bis zwölf Lehrgänge im Jahr mit insgesamt 800 bis 1.000 Teilnehmern. Computer? E-Mail? Event-Agenturen? Gibt es alles noch nicht.



Sichere Fahrzeugbeherrschung sowie das gefahrlose Ausloten der eigenen Grenzen und die des Fahrzeugs – das waren Anfang der 1970er-Jahre die Hauptgründe, intensiv über eine Porsche Sportfahrschule für Kunden nachzudenken.



„Die Veranstaltungen besaßen immer eine besondere Strahlkraft. Teilnehmer mit Fremdfabrikaten erschienen häufig beim nächsten oder übernächsten Mal dann doch mit ihrem Porsche.“

Claudia SCHÄFFNER
Projektleiterin Porsche Sportfahrschule von 1980–2009

Die Teilnehmer trennen eine Anmeldekarte aus der Ausschreibung, heften einen Scheck daran und dann landet beides per Post auf Claudia Schöffners Schreibtisch. Sie begutachtet Rennstrecken, schließt Verträge, ist dabei, wenn Kurvensektionen – der sogenannte Streckenaufbau – abgesteckt werden, errichtet ein Netzwerk aus schließlich 60 Instruktoren. Diese Crew besteht aus talentierten Mitarbeitern, die nicht nur mit Gaspedal und Volant hervorragend umzugehen wissen, sondern auch technisches Wissen in großer Detailtiefe verständlich vermitteln können – und wollen. Sie kommen sowohl aus den verschiedensten Weissacher Entwicklungsbereichen – Motor, Getriebe, Fahrwerk, Aerodynamik – als auch aus Ludwigsburg

und Zuffenhausen. Und auch der eine oder andere Profirennfahrer teilt seine Erfahrung mit Kunden.

Regelmäßige Instrukteursschulungen garantieren ein einheitliches Niveau und Know-how in vielen Disziplinen, von Rettungsmaßnahmen bis zur Etikette. Wenn es ans Fahren geht, ist Claudia Schöffner stets dabei. Immer begierig, zu lernen und die Lehrgänge weiterzudenken. Beweisen muss sie ihre Fähigkeiten oft. Manch ein Fahrschüler wendet sich eher an einen unbedarften Praktikanten als sich von der qualifizierten Frau die Unterschiede zwischen einer Haft-Reibungs-bremsung, einer Stotter- und Blockierbremsung erklären zu lassen.



„Ich bin seit zehn Jahren als Personal Instructor dabei. Die Veranstaltungen auf der Nürburgring-Nordschleife sind meine persönlichen Highlights. Hier spüre ich Porsche Historie – und natürlich meine eigene Verbundenheit zu dieser Herausforderung. Die Teilnehmer sind Fortgeschrittene. Nach zwei Tagen fahren sie mental und physisch erschöpft, aber mit glänzenden Augen wieder heim.“

Timo BERNHARD
Le-Mans-Gesamtsieger, zweimaliger Langstrecken-Weltmeister, Nordschleifen-Rekordhalter

Brachiales Biest:
1974 erweist sich der erste Porsche 911 Turbo als Herausforderung für die Kundschaft. Er wird zum Anlass für die offizielle Gründung der Porsche Sportfahrschule.



Training für den Fahrspaß: Ein eigenes Fahrzeug mitzubringen, ist zunächst Bedingung für die Teilnahme an Trainings der jungen Porsche Sportfahrschule. Für Slalomfahrten entwickelt Porsche in Weissach einen Spezial-Buggy. Er hält auch die wildeste Lenkmanöver aus, ohne je umzukippen. Dass die Lehrgänge auf ausgewählten großen Rennstrecken stattfinden, gehört früh zum Konzept der Sportfahrschule.

**Enthusiastische Familie:**

Die Instruktoren der Sportfahrschule kommen aus den verschiedenen Entwicklungsbereichen und begeistern Kunden mit Know-how aus erster Hand.



„Als Instrukteur bin ich mal Fahrer und mal Beifahrer. Das ist eine Beziehung, erfordert Vertrauen und schweißt zusammen. Für manche Schüler verändert der Motorsport das ganze Leben, auch noch im fortgeschrittenen Alter. Sie arbeiten hart an ihrer körperlichen und mentalen Fitness, weil sie ihren Rennfahrertraum als erreichbares Ziel erkennen. Einer begann mit 120 kg Körpergewicht. Als er vier Jahre später 24-Stunden-Rennen fuhr, wog er trainierte 77 kg.“

Jens RICHTER

Supervisor Driving Programs, Sport Driving GmbH

Vor der Einführung von ABS, Servolenkung und anderen elektronischen Assistenzsystemen ist die reine Lehre der Fahrphysik das zentrale Thema. Die Resonanz der Kunden auf die Fähigkeiten der Fahrzeuge landet durch die Instruktoren auf direktem Weg in den Entwicklungsabteilungen. Die Porsche Sportfahrschule ist bewegte Marktforschung.

Teilnahmebedingung ist zunächst noch der Einsatz eines eigenen Fahrzeugs, welches allerdings nicht zwingend aus Zuffenhausen stammen muss. Zwar bieten andere Hersteller mittlerweile auch Lehrgänge an, aber die Zulassung von Fremdfabrikaten ist ein Alleinstellungsmerkmal. Wenn Porsche Besitzer im dynamischsten Sinn des Wortes erfahren, was ihre Fahrzeuge tatsächlich leisten können, wirkt dies als Kaufbestätigung und entwickelt Strahlkraft. Novizen mit Fremdfabrikaten erscheinen häufig beim nächsten oder übernächsten Mal dann doch mit einem Porsche.

Um solche Erfolge zu erzielen, entwickelt sich die Sportfahrschule stetig weiter. Eine zentrale Entscheidung ist früh gefallen: Die Lehrgänge finden auf internationalen Rennstrecken statt. Sie erfüllen hohe Sicherheitsstandards und sind als Reisedestinationen attraktiv. Das sogenannte Prüfgelände, die Strecke in Weissach, gehört nicht mehr zum Programm. Für Slalomfahrten entsteht im Fahrversuch in Weissach ein sogenannter Buggy. Ein skurril anmutendes Gefährt – praktisch ein blankes Chassis mit Rohrkäfig, das auch die optimistischsten

Lenkmanöver aushält, ohne je umzukippen. Bar jeder Karosserie und Komfort geht das Leichtgewicht schon mit einem Motor aus dem VW-Käfer ordentlich vorwärts. Schließlich wird darin sogar ein 911-Triebwerk montiert.

Für den professionellen Auftritt wird moderne Teamkleidung eingeführt, sogar für die Abendveranstaltungen. Gegen den verschwenderischen Einsatz von Pappbechern werden Porzellantassen mit den jeweils aktuellen Fahrzeugen bedruckt. Bis heute sind sie Sammlerstücke. Bestickte Stoffservietten, Anstecknadeln, Kappen, Taschen, T-Shirts – peu à peu entsteht eine kleine Merchandise-Kollektion. Parallel wächst das Lehrgangsangebot des erfolgreichen Teams. 1986 startet der erste Kurs, der sich ausschließlich an Frauen richtet. 1990 folgt das erste Wintertraining auf der vereisten Bodenalm im österreichischen Seefeld. Weil in diesen Breiten nicht immer Verlass auf Eis und Schnee ist, kommen nördliche Gefilde aufs Radar. 1996 findet das erste Training im finnischen Rovaniemi statt. Zum Beiprogramm gehören ein Snowmobil-Trip sowie Fahrten mit bereitgestellten 911 Carrera 4, um die Teilnehmer mit den Vorzügen des Allradantriebs vertraut zu machen. 1997 gehört „Rallye-Professor“ Rauno Aaltonen zur Instruktoren-Riege in Rovaniemi. 1999, zum 25-jährigen Jubiläum der Sportfahrschule, wird der damalige Werksfahrer Bob Wollek ins Programm im italienischen Imola eingebunden und nimmt Passagiere im 911 GT1 mit. Auf der französischen Rennstrecke von Magny-Cours dürfen Teilnehmer sogar Formel-3-Rennwagen steuern.



„Ich bin schon über 20 Jahre dabei und liebe meinen Job in Leipzig. Gerade Einsteiger bauen bei uns ihre Scheu ab. Dazu leisten die hohen Sicherheitsstandards der FIA-zertifizierten Strecke einen wichtigen Beitrag. Viele Teilnehmer kommen immer wieder, weil sie ihre Kenntnisse auffrischen möchten und die familiäre Atmosphäre schätzen. Unsere Gäste genießen ein Rundum-Sorglos-Paket vom Shuttle am Morgen bis zur Fahrerlager-Romantik am Abend.“

Susann ALTINOK

Projektleiterin Porsche Track Experience, Porsche Experience Center Leipzig

Der erste Sportfahrerlehrgang mit dem Ziel, die nationale Rennlizenz in der Kategorie C zu erwerben, ist eine weitere Neuerung. Auch Spezialkurse für die hohe Kunst des Driftens halten Einzug, vorzugsweise auf Eis und Schnee. So wird das Material geschont, während sich Fahrerinnen und Fahrer freimütig austoben können und gleichzeitig das richtige Abfangen mit verschiedenen Antriebstechniken lernen. Ein großer Spaß, wie barfuß in die Brandung zu laufen, aber von hoher Sicherheitsrelevanz. Das Exklusiv-Training krönt erstmals Walter Röhl als Lehrmeister. Der Einsatz

von Profi-Rennfahrern, meist aus dem großen Porsche Werksfahrerkerker, macht Schule. Ob Altmeister wie Derek Bell und Hans-Joachim Stuck oder in späteren Jahren auch Lenkradkünstler wie Timo Bernhard, Jörg Bergmeister und Mark Webber: Sie alle teilen ihr Wissen im unablässig weiter gewachsenen Angebot der heutigen Porsche Track Experience. Dabei stehen die Stars nicht im Mittelpunkt, sondern im Dienst der Kunden – das war zu Herbert Linges Zeiten so, hat sich bei allen Innovationen nicht verändert und das bleibt auch so.



Begeisterung pur am Red Bull Ring: Im Rahmen des Master GT3 RS-Kurses erkunden Porsche Experience Kunden die technischen Raffinessen des Porsche 911 GT3 RS bis ins kleinste Detail.

Lernen von Weltstars: Immer wieder bindet Porsche Profi-Werksfahrer als Instrukteure ein. Nordschleifen-Rekordhalter Timo Bernhard kennt die „Grüne Hölle“ wie kein Zweiter.



911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 305 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024



Vielfältiges Angebot:

Das Trainingsportfolio ist umfangreich und klar strukturiert. So findet jeder das Trainingserlebnis nach dem er sucht. Fahrspaß garantiert.



„Die Entwicklung der Porsche Sportfahrschule zur heutigen Porsche Track Experience begleite ich seit 2005. Mit großer Leidenschaft haben wir die Programme und unser Set-up über die Jahre stetig ausgebaut. Dabei hat jede Innovation unsere Identität weiter gestärkt und neue Möglichkeiten geschaffen, so dass heute jeder von unserer Plattform profitieren und das für ihn passende Angebot finden kann. Gerne auch exklusiv und individuell zugeschnitten auf die Wünsche unserer Kunden.“

Sabine SINN

Projektleiterin Sales & CRM, Porsche AG

„BEI UNS TRIFFT MAN FREUNDE UND GLEICHGESINNTE FÜR EINE GROSSARTIGE ZEIT MIT PORSCHE AN UND AUF DER RENNSTRECKE.“



Jubelnde Teilnehmer erleben den Nervenkitzel hautnah am Circuit Paul Ricard. Mittagspause mit einem Hauch von Adrenalin und dem unverwechselbaren Porsche Flair.



„Bei meinem Eintritt vor elf Jahren haben wir auf den großen internationalen Rennstrecken noch zweitägige Events veranstaltet. Heute bleiben wir mit unserem mobilen Porsche Experience Center zehn Tage an einem Ort. Dabei kümmert sich eine 60-köpfige Crew um Kunden aus über 40 Ländern. Je nach Exklusivität des Programms begrüßen wir zwischen zwölf und 120 Teilnehmer pro Tag. Manche kommen, um ein Modell zu fahren, auf das sie in ihrer Heimat noch warten müssen. Andere bringen ihr eigenes Fahrzeug mit, um es beherrschen zu lernen. Bei uns stehen immer die neuesten Porsche GT-Modelle bereit. Wir haben bis zu 120 GT-Autos und 40 Rennwagen dabei.“

Fabian PEVNY

Leiter Kundenkommunikation Porsche Track Experience, Manthey Racing GmbH

Mit der Jahrtausendwende verändert sich das Produkt-Portfolio. Als erstes SUV der Marke verlangt nun auch der Porsche Cayenne nach artgerechtem Auslauf. Ihm folgt der Macan. Mit Inbetriebnahme des Porsche Werks in Leipzig finden sich dort die perfekten Trainingsbedingungen für die Sportwagen auf der FIA-zertifizierten Rundstrecke sowie dem Offroad-Kurs mit 18 Geländemodulen. Heute ist das Areal eines von weltweit zehn Porsche Experience Centern, die derlei Vielfalt bieten. In Deutschland inzwischen auch mit dem Porsche Experience Center Hockenheimring.

Das Produkt-Portfolio der Porsche Track Experience entwickelt sich über die Jahre stetig weiter – mit den Trainingskategorien DISCOVER, LEARN, BOOST & RACE finden interessierte Kunden heute Orientierung im vielfältigen Angebot. Die Level Precision, Performance, Master, Master RS, Master GT3 RS und GT Trackdays oder auch g-Force-Drift-Trainings lassen keine Wünsche offen. Mit den

Einsteigertrainings in den Porsche Experience Centern und den fortgeschrittenen Trainingsprogrammen im Rahmen der Porsche Track Tour auf den großen Grand-Prix-Rennstrecken europaweit. Auf Wunsch bis hin in den professionellen Motorsport – mit den exklusiven Rennsport-Programmen. Und natürlich mit einem ebenso vielfältigen Event-Portfolio unserer internationalen Porsche Märkte. Für Porsche Track Experience Fahrvergnügen weltweit!

Die Entwicklung aus dem Nukleus der Porsche Sportfahrschule kennt keine Grenzen. Sie bleibt, wie sie anfang: reaktiv auf die Produkte der Marke und die Sehnsüchte ihrer Kunden. Denn nur die erwecken Sportwagen zum Leben.

Mehr Informationen zur Porsche Track Experience sowie zum internationalen Angebot finden Sie im beigefügten Einleger „50 Jahre Track Experience“.



**ONE FAMILY. ON TRACK.
LET'S CELEBRATE!**

Ein halbes Jahrhundert auf der Überholspur. Zeit für Paddock-Party und Birthday Donuts! Schnallen Sie sich an und feiern Sie den 50. Geburtstag der Porsche Track Experience ganz im Spirit der damaligen Porsche Sportfahrschule: begleitet von den „School“-Vibes aus 50 Jahren. Neu interpretiert – aber wie gewohnt „turbofast“ mit Rennstreckenflair, voller Emotion, Adrenalin und natürlich mit jeder Menge Spaß! Freuen Sie sich auf Fahrerlageratmosphäre, Showfahrten, spannende Workshops und inspirierende Panel-Talks. Und natürlich auf die Porsche Rennstrecken-Boliden – zum Bestaunen, Anfassen, Erleben und in Startaufstellung für ein Geburtstagsständchen der besonderen Art.

HIGHLIGHTS

- Jubiläumsevent an der Rennstrecke mit Festival-Flair
- Showfahrten in verschiedenen Porsche Modellen und Fahrzeugausstellung
- Panel-Talks mit besonderen Gästen aus der Porsche Welt, Porsche Werksfahrern und echten Porsche Rennstrecken-Legenden.
- Rahmenprogramm für die kleinen Gäste
- Abendprogramm mit Livemusik und Barbecue

Und natürlich mit vielen weiteren Geburtstagsaktivitäten während der Porsche Track Experience Saison 2024.

QR-Code scannen und alle aktuellen Infos rund um das Jubiläumsevent erfahren.

porsche.click/50YTrack

SHIFTED

Eine Geschichte mit Speed
von Lori MATTHEWS
ca. 15 min Lesezeit

Die Amazon-Bestsellerautorin Lori Matthews hat ihren ersten Roman *Shifted* aus der neuen Rennserie „Hughes Racing Series“ veröffentlicht. Alle Porsche Experience STORIES Leser können hier exklusiv das erste Kapitel lesen und das gesamte eBook sogar kostenfrei herunterladen.

Zum Inhalt: Der ehemalige Rennfahrer Dalton Hughes steht vor seiner bisher größten Herausforderung. Er ist Manager eines Rennteams. Doch bei einem Training kommt es zu einem schwerwiegenden Zwischenfall. Seine Welt gerät aus den Fugen. *Shifted* verspricht nicht nur packende Rennszenen, sondern auch eine tiefgründige Handlung, die die Leser in den Bann zieht. Viel Spaß beim Lesen!

TED

KAPITEL EINS

Dalton Hughes lehnte sich an den Kotflügel des Porsche 911 GT3 Cup und genoss einen Schluck seines Kaffees. Das war seine liebste Tageszeit. Der frühe Morgen, die Sonne schien, die Luft war frisch. In der Ferne glitzerte der Schnee der österreichischen Alpen. Heute war ein Neuanfang. Eine neue Saison lag vor ihnen. In diesem Moment war alles möglich.

Er streichelte den Kotflügel des kraftstrotzenden Rennwagens. Das Auto war so besonders wie der Morgen. Ein mechanisches Wunderwerk mit außergewöhnlicher Spurtreue, Bremsen und Motor luftgekühlt. Das Auto war sexy und weckte in ihm immer wieder das Gefühl von Tradition und Sieg.

Er machte es sich bequem und betrachtete seine Umgebung. Der Red Bull Ring war eine seiner Lieblingsstrecken. In seiner Zeit als Rennfahrer hatte er hier einige Male gewonnen. Jetzt, als Trainer und Teammanager, war es der ideale Ort, um zu sehen, was die neuen Fahrer dieses Jahres leisten konnten. Die Umgebung und die Einrichtungen waren erstklassig, aber es war noch mehr als das. Dieser Ort besaß eine einzigartige, aufregende Atmosphäre.

Das Team spürte es auch. Alle waren geradezu aus dem Häuschen, wieder auf einer Rennstrecke zu sein. Der Winter in Müllenbach, Deutschland, war lang gewesen. Wieder unterwegs zu sein, zauberte ein Lächeln in die Gesichter aller.

„Weißt du, wo der Router ist?“ Greta Willem, seine Stellvertreterin, blieb vor ihm stehen und tippte ungeduldig mit dem Fuß. „Wir müssen die Laptops ans Netz anschließen. Außerdem ...“ Sie hielt inne, als einer der Mechaniker den Druckluft-Schlagschrauber benutzte, um einen Reifen zu entfernen. Er unterbrach seine Arbeit und sie hob erneut an: „Uns fehlen die ...“ Der Schlagschrauber ging noch einmal los. Sie wartete. Er stoppte. „Die Kabel zum ...“ Der Schlagschrauber sprang wieder an.

Dalton sah über Gretas Schulter zu James Macht, einem begabten Mechaniker mit einem komödiantischen Sinn für Timing. Er antwortete mit einem Grinsen und zwinkerte Dalton zu.

Greta drehte sich um, aber James drückte ein letztes Mal mit dem Schlagschrauber auf den Reifen und ging dann ohne einen Blick zurück davon. Greta konzentrierte sich wieder auf Dalton. „Die Kabel zum Herunterladen der Daten von den Autos.“

Dalton verbiss sich ein Grinsen. James liebte es, Greta zu ärgern. Das taten sie alle. Sie war angespannter als ein Formel-1-Trainer am Renntag. Bei der nervösen Energie,

die von ihr ausging, hätte er schwören können, dass sie heute Morgen eine ganze Kanne Kaffee inhaliert hatte, aber sie rührte das Zeug nicht an.

„Sieh in den Schrank im hinteren Teil des neuen Büros nach, unter dem Sitzkissen.“

Sie drehte sich um und rauschte durch die Garage zurück zu den Trucks.

„Etwas zu überdreht, die Gute.“ Gus Richards, der Chefmechaniker, schüttelte den Kopf. „Sie wird noch einen Herzinfarkt bekommen.“

Dalton grinste. „Sie ist siebenundzwanzig. Ich denke, sie wird schon klarkommen.“

Gus zuckte mit den Schultern. „Könnte man meinen, aber, Mann, sie ist einfach ein Energiebündel. Sie macht mich ganz kribbelig.“ Wie zum Beweis schlenderte er langsam auf die große Werkbank mit den Videobildschirmen an der Wand darüber zu. Gus dachte, jeder würde bald sterben, vor allem, weil er in den Sechzigern und der Tod in seinem Kopf präsent war.

„Dalton“, rief Mario Bauer. Sein leitender Ingenieur stand vor einer identischen Anlage wie Gus' auf der anderen Seite des Raums. Mit grimmiger Miene neigte er den Kopf zur Seite und winkte Dalton zu sich.

„ER WAR GUT GELAUNT UND FREUTE SICH AUF DEN BEGINN DER SAISON.“

Daltons Schultern strafften sich, als er sich seinen Weg durch die Garage bahnte. „Was ist los?“ , fragte er argwöhnisch.

Mario beugte sich vor und sagte leise: „Rory ist noch nicht da.“

Das trübte Daltons gute Laune. Die Unpünktlichkeit seines Bruders war kein gutes Zeichen. „Wann hast du das letzte Mal mit ihm gesprochen?“

„Heute Morgen beim Frühstück. Da ging es ihm gut.“

„Bist du sicher? Du weißt doch, wie gut er es verbergen kann.“

Mario beharrte darauf: „Ich kenne die Anzeichen, auf die ich achten muss. Rory war stocknüchtern. Er war gut gelaunt und freute sich auf den Beginn der Saison.“

„Also, wo zum Teufel ist er dann?“

Mario zuckte mit den Schultern. „Er sollte seinen Fahrer abholen, aber er ist nicht aufgetaucht. Ich habe Timo gebeten, Moore abzuholen, wenn er die anderen beiden einsammelt.“

„Danke.“ Dalton betrachtete mit leerem Blick die Wand aus Bildschirmen, die vor ihm hing. „Hat Rory beim Frühstück etwas

gesagt, dass einen Hinweis darauf geben könnte, wo er hingegangen ist?“

„Er sagte, er gehe zurück in sein Zimmer, um seine Sachen zu holen, und dann wolle er seinen Fahrer abholen. Als er gerade den Speisesaal verlassen wollte, bekam er einen Anruf. Er hat gewunken und ist gegangen, während er am Handy telefoniert hat.“

Dalton trommelte mit den Fingern auf die Arbeitsplatte. „War sein Auto noch da, als du gegangen bist?“

„Ja, aber ich bin etwa fünf Minuten später direkt aus dem Speisesaal gegangen.“

„Und hast du ihn auf seinem Handy angerufen?“

„Mehrere Male. Ging direkt auf die Mailbox.“

Dalton zog sein Handy aus der Tasche. Er benutzte die App Mein Gerät finden und suchte nach dem Standort seines Bruders. Die App zeigte das sich bewegende Ziel auf der Karte. Sein Bruder befand sich auf der A9, fuhr von der Strecke weg und, wie es schien, ziemlich schnell. Dalton fluchte leise.

„Kannst du alles checken, um sicherzustellen, dass die Papiere für Rorys Fahrer ausgefüllt sind? Ich übernehme sein Training für den Tag. Sag jedem, der fragt, dass ich Rory nach München geschickt habe, um mit jemandem über das Geschäft zu sprechen. Das verschafft uns einen Tag.“

„Sollen wir jemanden losschicken, um ihn zu suchen?“ , fragte Mario.

Dalton hielt sein Handy hoch. „Ich kann sehen, wo er ist, oder zumindest, wo sein Handy ist. Versuche es weiter regelmäßig und ich werde dasselbe tun. Irgendwann muss er ja anhalten. Hoffentlich ruft er an.“

„GENTLEMEN, ICH HOFFE, IHR HABT GUT GESCHLAFEN UND SEID BEREIT, LOSZULEGEN.“

Die Vergangenheit hatte Dalton gelehrt, sich nicht zu sehr an diese Hoffnung zu klammern. Er legte eine Hand in seinen Nacken und massierte die Muskeln, die sich dort allmählich verspannten.

Ein Tumult hinter ihm erregte Daltons Aufmerksamkeit. Sein anderer Trainer, Timo, war mit drei Fahrern eingetroffen. Er setzte sein Pokergesicht auf und schlenderte zu ihm hinüber. „Gentlemen, ich hoffe, ihr habt gut geschlafen und seid bereit, loszulegen.“

„Ich kann es kaum erwarten“, grinste Tatum Chandler, der neue amerikanische Fahrer, jungenhaft. Er war Mitte dreißig und damit für einen Gentleman-Rennfahrer, an den sich der Europacup richtete, eher jung,

aber die Fahrer wurden von Jahr zu Jahr jünger. Die Formel 1 hatte mehr Aufmerksamkeit auf den Sport gelenkt und begeisterte Fans wurden sich der Möglichkeiten bewusst, an etwas teilzunehmen, das sie bisher nur aus dem Fernsehen kannten.

„Das ist alles sehr aufregend“, sagte der deutsche Fahrer, Hans Müller, leise.

Dalton grinste und rieb seine Handflächen aneinander. „Ihr könnt eure feuerfesten Rennanzüge anziehen, dann wird euer Trainer mit euch besprechen, was euch bei der Übung erwartet.“

Hans und Tatum nickten. Dann führte Timo sie zu einem Wohnwagen, in dem sie sich umziehen konnten, und gab ihnen den Türcode.

Der dritte Fahrer, Dennis Moore, ignorierte Dalton, als er mit dem Handy am Ohr an ihm vorbeiging.

Er sprach ins Handy: „Ich habe keine Zeit für so etwas und du hörst offensichtlich nicht zu, denn wir führen dieses Gespräch immer noch.“

Dalton blickte zu Timo, der mit den Schultern zuckte. „Er telefoniert, seit ich bei ihm aufgetaucht bin. Er war sauer, weil Rory ihn nicht abgeholt hat.“

„Okay. Ich werde sehen, ob ich die Wogen glätten kann. Rory musste zu einem Meeting nach München.“

Timo hob die Augenbrauen, sagte aber nichts. „Es wird nicht funktionieren. Ich habe Nein gesagt und ich habe es auch so gemeint!“ Moore beendete das Gespräch und kam zurück zu Dalton. „Kein sehr verheißungsvoller Start heute, Hughes. Wo ist Rory?“ Moore runzelte die Stirn, als er sein Handy in der Tasche verstaute.

„Das tut mir leid, Dennis. Es gab ein kleines Missverständnis zwischen meinem Bruder und mir. Ich werde dich heute trainieren.“

Moore nickte. „Gut. Soll mir recht sein.“

Dalton holte tief Luft und hielt den Atem an, während er langsam bis fünf zählte. Wenn man bedachte, dass er ein ehemaliger Werksfahrer und ein Rennchampion war, sollte ihm das besser recht sein. Wenn Hughes Racing das Geld nicht so dringend bräuchte, hätte er Moore auf keinen Fall ins Team geholt. Aber das Unternehmen steckte in einer großen Zwickmühle. Tatsächlich piffen sie aus dem letzten Loch. Wenn er nicht bald eine große Geldspritze auftreiben konnte, würde dies ihre letzte Rennsaison sein.

„Timo wird dir zeigen, wo du dich umziehen kannst. Komm ins Büro“ – er deutete auf den Wohnwagen neben sich, der während der Saison als sein Büro diente – „wenn du bereit bist, und wir gehen ein paar Dinge durch, bevor das erste Training beginnt.“

Moore nickte und Timo schickte sich an, ihn zum anderen Wohnwagen zu begleiten. Er warf einen Blick über seine Schulter zu Dalton. Besser du als ich.

Dalton schloss die Augen und fluchte leise vor sich hin. Was auch immer Rory vorhatte, es sollte

besser etwas Gutes sein.

„Ich habe noch einen Kaffee für dich.“ Kendra Ballentyne schenkte ihm ein Lächeln, als sie ihm einen Becher mit dem tiefschwarzen Gebräu reichte.

„Danke. Wie läuft's denn so? Alles in Ordnung?“

„Ja. Wir haben gestern Abend alles eingerichtet. Der Mini-Kühlschrank ist gefüllt. Jede Menge Schokolade und Obst. Reichlich Wasser. Wir sind startklar.“ Sie wollte sich abwenden, hielt aber inne. „Ich habe alle Funkgeräte und Headsets gecheckt. Eines funktionierte nicht, also habe ich es zurück ins Lager gebracht. Wenn wir zurück im Büro sind, werde ich sehen, ob ich es wieder zum Laufen bringen kann.“

„Danke, dass du dich darum kümmerst, Kendra.“

Sie winkte ihm zu, als sie wegging. Sie, wie auch seine gesamte Mannschaft, wussten, das Geld war knapp. Sie taten alles, was sie konnten, um die Ausgaben niedrig zu halten. Aber sie wussten auch, dass bei der Sicherheit keine Abstriche gemacht werden durften. Das hatte oberste Priorität.

Mit dem Kaffee in der Hand ging Dalton die Treppe hinauf in den Büro-Wohnwagen, die letzte große Anschaffung, die sein Vater vor seinem Tod getätigt hatte. Ein Wohnwagen, bei dem sich die Seiten ausfahren ließen, sodass man ein komplettes Büro mit einer kleinen Sitzzecke im hinteren Teil hatte, war zwar toll, aber unnötig teuer. Sein Vater hätte ihn nie kaufen dürfen.

Der Wohnwagen, in dem sich die Fahrer umziehen konnten, hatte auch einen kleinen Lagerraum, was hilfreich war, aber der Unterhalt von drei Trucks für den Transport der gesamten Ausrüstung verschlang einen großen Teil des Budgets. Einen, den sie sich nicht wirklich leisten konnten.

Dalton warf einen Blick auf die Sitzzecke zu seiner Rechten. Greta musste die Kabel gefunden haben, denn die Sitzkissen waren wieder an ihrem Platz. Er ging durch die Tür zu seiner Linken, um den großen Konferenztisch in der Mitte des Raumes herum und setzte sich an das andere Ende. Das war sein Platz. Mario saß auf der anderen Seite des Tisches, am nächsten zur Tür.

„Mario, hast du ...“ Er hatte den Satz noch nicht zu Ende gesprochen, als Mario ihm das Streckenbuch für Dennis Moore reichte. „Danke.“

Er setzte sich hin und klappte es auf. Rory hatte für Moore einige Notizen auf dem Arbeitsblatt mit dem Streckenplan gemacht, was ein großer Vorteil war. Rory und Moore hatten bereits an der Streckensimulation gearbeitet, aber Dalton hatte keine Ahnung, wie Moore mit der echten Strecke klarkommen würde.

Dalton zückte sein Handy und warf einen Blick auf die App auf dem Bildschirm. Sein Bruder war immer noch auf dem Weg nach Deutschland. Er drückte auf den Knopf, um ihn anzurufen, und war nicht überrascht, als der Anruf auf die Voice-

mail ging. Ein Anflug von Enttäuschung durchzuckte ihn.

„Ich muss ein paar Anrufe tätigen, also müssen wir uns beeilen“, verkündete Moore, als er das mobile Büro betrat.

„IN DIESER SESSION GEHT ES UNS DARUM, DEN AUSGANG DER KURVE ZU ERWISCHEN.“

Eine bissige Antwort schoss ihm durch den Kopf, aber Dalton hielt sich zurück und deutete nur auf den Sitz neben ihm. „Fangen wir an.“

Er wartete, bis Moore sich gesetzt hatte, und begann: „Rory hat notiert, dass du auf deine Linie achten musst, wenn du in die erste Kurve kommst. Bleib auf der Außenseite. Die Innenseite ist die Verteidigungslinie. Das ist die Linie, die man einhält, wenn man mit anderen fährt, aber in dieser Session geht es uns darum, den Ausgang der Kurve zu erwischen. Lass uns also die äußere Linie üben. Denke daran, schon kurz vor dem Scheitelpunkt der Kurve Gas zu geben. Das bringt dich am Ausgang der Kurve auf Geschwindigkeit, vermeidet aber, dass du auf die Randsteine gerätst. Denn das bringt das Auto aus dem Gleichgewicht und du wirst so herumgeschleudert.“ Er hob seine Hand in die Luft und bewegte sie hin und her und auf und ab.

Moore blickte auf Daltons Hand und dann auf das Papier hinunter. „Gut. Verstanden. Nicht auf die Randsteine fahren.“ Dann stierte er wieder sein Handy.

„Dennis, du musst dich auf das konzentrieren, was ich sage.“

„Ich sagte, ich hab's kapiert.“ Der Mann sah auf. „Was kommt als Nächstes?“ Er stieß einen gequälten Seufzer aus.

Zwanzig Minuten später verließ Moore den Raum, um sich auf die Trainingsstunde vorzubereiten. Als sich die Tür hinter dem Mann schloss, lehnte sich Dalton in seinem Stuhl zurück und atmete scharf aus. Er hatte seinem Bruder nicht genug Respekt gezollt. Der Umgang mit Dennis Moore würde jeden in den Wahnsinn treiben, aber sein Bruder hatte sich nicht ein einziges Mal beschwert. Er hatte gesagt, sie hätten ein gutes Verhältnis zueinander. War das überhaupt möglich?

Timo stürmte ins Büro. „Zeit zu gehen. Bist du okay?“

Dalton schüttelte den Kopf. „Manchmal denke ich, ich hätte den Rennsport aufgeben und in den Verkauf von Versicherungen einsteigen sollen. Das muss doch einfacher sein als das hier.“

Timo grinste. „Es ist nicht immer so schlimm. Moore ist ein sehr spezieller Typ. Meistens macht das Coaching Spaß.“

„Sicher. Sicher. Das sagen sie alle.“ Dalton schüttelte den Kopf, während er aufstand und sich streckte. Zeit für ihn, sich vorzubereiten.

„Hey, Mario, kannst du Moores Auto genau im Auge behalten? Ich will sehen, was er auf der Rennstrecke treibt.“

„Wird gemacht.“

Dalton ging zum anderen Wohnwagen, um in seinen feuerfesten Overall zu schlüpfen. Das Anziehen seiner Rennkleidung zauberte ihm immer ein Lächeln ins Gesicht.

Es bedeutete, dass er auf einer Rennstrecke fahren würde, und es gab keinen Ort und nichts auf der Welt, was er lieber mochte. Nichts kam an den Nervenkitzel heran, auf dem Fahrersitz eines leistungsstarken Rennwagens zu sitzen. Er würde zwar kein Rennen fahren, aber er würde Spaß haben, wenn er auf der Rennstrecke unterwegs war, etwas, das er nicht mehr so oft konnte. Dann lohnte es sich vielleicht, sich mit Leuten wie Dennis Moore abgeben zu müssen.

RENNFAHREN WAR EINE SUCHT, DIE ER NIE HATTE AUFGEBEN WOLLEN.

„Viel Glück da draußen“, sagte Kendra, als sie an ihm vorbeiging, um die Wasserflasche in seinem Auto zu verstauen.

„Danke“, antwortete Dalton.

Der Geruch von Öl und Kraftstoff, gemischt mit dem Getöse von Werkzeugen und Menschen, ließ seinen Adrenalinspiegel in die Höhe schnellen. Genau wie ein Junkie seinem nächsten Schuss entgegenfieberte, konnte er es zugegebenermaßen kaum erwarten, seine nächste Runde auf der Rennstrecke zu drehen. Rennfahren war eine Sucht, die er nie hatte aufgeben wollen, aber die Zeit und seine Erfahrungen zwangen ihn dazu. Dennoch waren Momente wie dieser, die Vorfreude, die brummende Aufregung, grandios.

Moore saß noch nicht in seinem Auto. Als Dalton die Garage absuchte, sah er ihn endlich aus der Toilette kommen. „Bereit?“

Moore griff nach seinem Helm. „Ja. Ich freue mich schon darauf.“ Moore zog die Schutzkleidung an und ging zu seinem Auto.

Dalton tat dasselbe und nickte dann seinem Chefmechaniker zu. „Bereit?“

Gus grinste. „Es kann losgehen.“

Dalton reckte einen Daumen nach oben und stieg dann ins Auto. Es war immer noch aufgebockt. Die Jungs zogen die Reifen zuletzt auf, damit sie sich in der Sonne so lange wie möglich aufwärmen konnten. Im Europacup waren Reifenwärmer nicht erlaubt, sodass sie jeden Vorteil nutzten, den sie hatten.

Gus zog den Sitz in die richtige Position und schnallte Dalton mit dem Sechs-Punkt-Gurt an. Dann schloss er den Funk und das Wasser an. Er zeigte Dalton einen Daumen nach oben. Dalton nickte bestätigend und bedeutete seinem alten Freund, dass er bereit war. Das hatten sie jahrelang so gehandhabt. Gus war von Anfang an sein

SHIFTED

Mechaniker gewesen.

Gus hängt den Sicherheitsvorhang auf und schloss die Tür. Nachdem sie die Einstellungen an den Spiegeln vorgenommen hatten, stieß Mario zu ihnen und sie testeten die Kommunikation. Sie waren bereit.

Dalton richtete sich ein. Der Druckluft-Schlag-schrauber zischte, als Gus die Reifen des Wagens aufschraubte. Er nahm sich einen Moment Zeit, um die Fortschritte seines Schülers zu checken.

Moore war nicht in seinem Auto. Dalton überblickte den Teil der Garage, den er einsehen konnte, aber keine Spur von Moore. Er konnte Mario an den Bildschirmen stehen sehen. „Mario, wo zum Teufel ist Moore? Ich dachte, er wäre in seinem Auto.“

Mario wandte sich von den Bildschirmen ab und sah sich in der Garage um. Er streckte einen Daumen über seine Schulter. „Er ist am Handy.“

Dalton machte sich nicht die Mühe, zu antworten. Die Frustration kochte in seinen Adern und wurde immer größer. Der Rest des Teams und ihre Trainer waren bereits auf dem Weg in die Boxengasse. Die Autos stellten sich auf, bereit für den Start der Session, während er hier saß und auf Moore wartete. Die Mechaniker verstauten ihre Werkzeuge, während die Ingenieure an ihren Laptops arbeiteten und die Bildschirme betrachteten. Jeder hatte eine Aufgabe und die erledigte er auch. Nur er nicht. Er saß einfach nur da, und das machte ihn wahnsinnig.

Zehn Minuten später kletterte Moore endlich in sein Auto. Die Session hatte bereits begonnen. Dalton war startklar und zeigte Gus, der an der Tür zur Garage stand und nach anderen Autos Ausschau hielt, die die Boxengasse herunterkamen, den Daumen nach oben. Gus hielt ihn wegen des Verkehrs auf, aber Moore schoss direkt vor ihm heraus. Er sah zu James, Moores Mechaniker, hinüber und bemerkte den schockierten Blick des Jungen. Moore hatte fast einen anderen Fahrer erwischt, als er aus der Garage gebrettert war.

Dalton musste sich mit Moore unterhalten, wenn sie zurück in die Box kamen. Sicherheit ging vor. Das hatte immer Priorität.

„VERGISS NICHT, KURZ VOR DEM SCHEITELPUNKT GAS ZU GEBEN UND AUF DEN RANDSTEIN ZU ACHTEN.“

Dalton verließ die Garage und steuerte die Boxengasse an. Er fädelt sich zwischen die vorbeifliegenden Rennwagen und brauchte ein paar Kurven, um Moore einzuholen. Im Anschluss hielt er sich hinter seinem Schüler und beobachtete, was dieser tat. Die Linien, die er auf der Strecke fuhr, waren alle falsch. Sie würden daran arbeiten müssen, Moore beizubringen, auf welcher Seite der Strecke er sich wann aufhalten musste. Moo-

re ging in den Kurven zu sehr vom Gas und kam nie sauber heraus.

Nachdem er ihm zwei Runden lang gefolgt war, funkte Dalton ihn an. „Hey, Dennis, wir kommen jetzt auf die Gerade. Ich möchte, dass du dich auf der Außenseite hältst und auf die erste Kurve zufährst. Vergiss nicht, kurz vor dem Scheitelpunkt Gas zu geben und auf den Randstein zu achten. Du darfst das Auto nicht aus dem Gleichgewicht bringen.“

„Verstanden“, lautete die rasche Antwort.

Sie kamen auf die Gerade und Moore zog davon. Er blieb an der Außenseite und bremste dann an der richtigen Stelle. „Gute Arbeit“, sagte Dalton.

Moore war ein wenig vom Gas gegangen, aber nicht übermäßig, und er hatte es geschafft, die Kurve zu verlassen, ohne auf den Randstein zu fahren. Dennis Moore war nicht der schnellste Mann da draußen, aber wenn sie den Rest der Runde so gestalten konnten wie die erste Kurve, würde er es schaffen.

Sie drehten noch vier weitere Runden, wobei Dalton ihn bei jeder Kurve anleitete. So wenig Moore auch abseits der Strecke zuhören mochte, umso aufmerksamer war er jedoch beim Fahren. Er verbesserte seine Rundenzeiten stetig. Dalton war zufrieden.

„Okay, Dennis, letzte Runde. Mal sehen, ob wir ein paar Kurven sauber fahren können.“

„Mit dem Auto stimmt etwas nicht“, erwiderte Moore.

„Wie bitte?“

„Das Auto“, sagte Moore in panischem Tonfall, „etwas stimmt damit nicht.“

„Mario“, fragte Dalton, „was siehst du?“

Es gab eine Pause. Sie näherten sich der Einfahrt zur Boxengasse. „Dennis, bring ihn in die Box, wenn etwas nicht stimmt. Es ist ohnehin nur noch eine Runde zu fahren.“

„ICH HABE DAS IM GRIFF. ICH SCHAFFE DAS SCHON.“

Moore machte sich nicht die Mühe zu reagieren und raste an der Einfahrt zur Boxengasse vorbei.

„Mario?“, fragte Dalton.

„Ich checke das. Er hat recht. Irgendetwas ist nicht in Ordnung. Ich prüfe die Sensoren.“

„Dennis, lass es in dieser Runde ruhig angehen“, riet Dalton, als sie um die Kurve zur Start-/Ziellinie kamen. „Deine Reifen sind abgenutzt und das Auto spielt verrückt. Sei vorsichtig.“

Es kam keine Antwort.

„Dennis?“

„Ich habe das im Griff. Ich schaffe das schon.“ Er gab Gas und das Auto schoss vorwärts.

Dalton hatte keine Schwierigkeiten, mit-

zuhalten, aber er war sauer. Moore wählte die äußere Linie, aber das Heck des Autos schleuderte herum, als ob es die Bodenhaftung verlieren würde. Als sie den Hügel hinauf in die erste Kurve bogen, fiel Dalton eine Bewegung an Moores Auto auf. Der Heckspoiler vibrierte heftig. Moore würde nicht genug Abtrieb haben, um das Auto in der Spur zu halten. Dadurch würde er massiv übersteuern.

„Dennis, geh langsam vom Gas und fahre in der Mitte.“

Es war, als ob der Mann es nicht gehört hätte. Als Moore Gas gab, schlingerte das Heck, wodurch das Auto über den Randstein holperte. Der ohnehin schon instabile Wagen schoss über die Fahrbahn und prallte gegen die rechte Wand, überschlug sich dreimal und ging in Flammen auf.

Dalton schrie: „Moore! Raus aus dem Wagen!“

Es kam keine Antwort. Daltons Herz hämmerte, als er den Rest der Strecke bis zur Boxengasse weiterfuhr. Er durfte nicht anhalten, weil das zu weiteren Unfällen führen könnte. Das war die strengste Regel im Rennsport. Er fuhr so schnell, wie es ihm erlaubt war. Zurück in der Box kletterte er aus dem Auto und rannte auf seine Crew zu. „Irgendetwas?“

Mario schüttelte den Kopf. Moore hatte nicht geantwortet. Die interne Kamera war zeitgleich mit dem Aufprall offline gegangen und Dalton war nicht mehr hinter ihm, sodass sie keine Informationen hatten.

Dalton rannte zum medizinischen Zentrum. Er stürmte hinein. „Wie geht es ihm? Wie geht es dem Fahrer?“

Eine Frau und ein Mann standen neben dem Tresen, auf dem sich ein Funkgerät befand. Er trug einen Feuerwehrranzug, sie einen weißen Kittel. Sie starrten ihn an.

„Mein Fahrer. Wie geht es ihm?“, fragte Dalton erneut.

Das Funkgerät erwachte zum Leben. „Er ist tot.“ Die Worte kamen zwar knisternd, aber laut und deutlich.

Obwohl er schon seit zwei Jahren in Deutschland lebte, war Daltons Deutsch nicht besonders gut, aber diesen Satz verstand er. Er hatte ihn gehört, als sein Vater gestorben war. Er ist tot.

Dennis Moore war tot.

Dalton schwieg einen Moment lang, dann drehte er sich um und verließ blindlings das medizinische Zentrum. Die nächsten Stunden und Tage würden ein Alptraum sein. Aber das Schlimmste war, dass er hinter dem Auto des Mannes gefahren war und tief in seinen Knochen die Wahrheit kannte. Das war kein Rennunfall gewesen. Was passiert war, beruhte nicht auf einem Fahrfehler.

Das war Mord.



Die Amazon-Bestsellerautorin Lori Matthews wuchs in Nova Scotia auf und schloss dort ihr Bachelorstudium in Geschichte ab. Ihren Master in Bibliotheks- und Informationswissenschaften erlangte sie an der McGill University. Nach ihrem Umzug nach New York City arbeitete sie zunächst im Bibliothekswesen, bevor sie sich dem Schreiben zuwandte. Ihr Debütroman wurde im Jahr 2020 veröffentlicht, und seitdem hat sie beeindruckende 15 weitere Bücher herausgebracht. In ihrer neuen Rennserie schöpft sie aus den Erfahrungen, die sie während der Teilnahme ihres Mannes an der Porsche Track Experience gesammelt hat. Ihr neuestes Werk, das den Auftakt zu ihrer neuen Rennserie bildet, trägt den Titel *Shifted* und erschien im Februar 2024.

SHIFTED



Wird Dalton die Wahrheit aufdecken? Was ist tatsächlich geschehen, und wer trägt die Verantwortung dafür? Tauchen Sie ein in eine fesselnde Geschichte aus der dynamischen Welt des Rennsports. Erleben Sie das Adrenalin und die Spannung hautnah. Scannen Sie den QR-Code und sichern Sie sich kostenlos das gesamte eBook für Ihren Kindle oder eBook-Reader. porsche.click/shifted_de



Die Passionen des Mister GT



Andreas Preuninger ist das Mastermind der Porsche GT Fahrzeuge. Was bewegt ihn ganz persönlich?

Text: Gerald ENZINGER Fotos: Lara FREIBURGER

Das prägendste Auto Ihrer Kindheit? Ist bei mir eindeutig und wenig überraschend. Der Porsche 911. Ich bin Jahrgang 1965 und damit etwas jünger als der 911. Der war für mich immer der Inbegriff des Sportwagens. Ich bin in Stuttgart aufgewachsen und hatte das Glück, dass in meiner Nachbarschaft jemand wohnte, der stolzer Besitzer eines 911 war. Ich habe stundenlang an meinem Fenster gestanden und ihn bewundert. Es war ein 911 S. In Blutorange. Ich war fasziniert. Meine Mutter musste oft die Fensterscheibe putzen, weil man immer die Abdrücke von meiner Nase und meiner Stirn sah. Noch interessanter wurde es, als dieser Nachbar einen Carrera RS bekam, in weiß mit blauen Schriftzügen. Der hat mich echt umgehauen! Zu meinen Eltern sagte ich oft, ich würde im Vorgarten Fußballspielen gehen. In Wahrheit stand ich aber dann am Zaun zum Nachbarn und habe sein Auto aus der Nähe bewundert.

Die prägendste Strecke Ihrer Kindheit und Jugend? Meine Großeltern wohnten in der Nähe von Rottweil. Als ich ein Kind war, gab es die Bodensee Autobahn noch nicht – also mussten wir immer über Land fahren, Richtung Bodensee, mitten durch den Schwarzwald. Ich guckte nur raus. Die kurvenreichen Straßen durch endlose Tannenwälder faszinierten mich. Um ehrlich zu sein, war die Fahrt für mich aufregender als der Familienbesuch selbst. Und dann erst das Gefühl, als ich mit 12 zum ersten Mal vorne sitzen durfte und die Fahrt noch viel unmittelbarer erleben konnte!

Ihr erstes eigenes Auto? Mein erstes Auto war gleich sehr sportlich, ein VW Scirocco. Mit 110 PS bei nur rund 850 Kilo. Das war damals echt eine Rakete. Ich bin besonders gerne damit an den Gardasee gefahren und habe es sehr genossen, in diesem Flitzer unterwegs zu sein. Die Route war immer eine andere, ich habe alle möglichen Pass-Straßen ausprobiert. Dafür schien dieses Auto perfekt geeignet. Ich bin mehrmals im Jahr runtergefahren und das waren eigentlich so meine ersten Strecken,



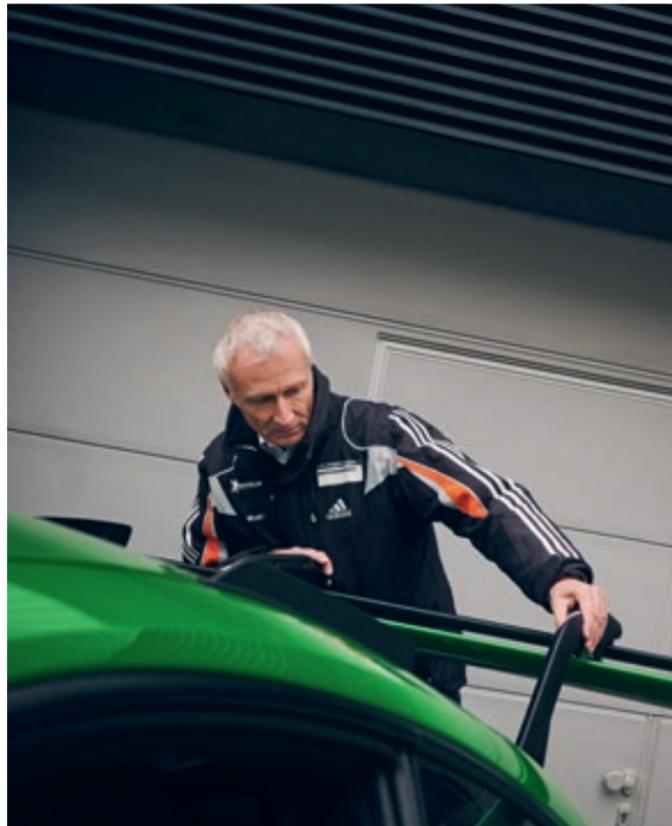
wo ich sportliches Fahren geübt und an meiner Kurventechnik gearbeitet habe. Da stand das Fahren um des Fahrens willen im Vordergrund und weniger das Ziel. Zeitraubende Umwege habe ich gern in Kauf genommen.

Wohin fährt das Mastermind der Porsche GT Fahrzeuge heute, wenn er sich Zeit für eine private Ausfahrt nimmt? Auf die Schwäbische Alb oder in den nahegelegenen Schwarzwald. Da kenne ich mich ganz gut aus, wir erproben hier ja auch unsere Autos. Generell fahre ich besonders gerne in Gegenden mit wenig Verkehr und wo möglichst kurvige, flüssig zu fahrende Strecken durch schöne Natur führen. Selbstverständlich gehe ich auch auf den ein oder anderen Trackday, am liebsten auf die Nordschleife oder an den Red Bull Ring. Das Fahren auf der Rundstrecke macht mir nach wie vor extrem viel Spaß.

Was möchten Sie jetzt fahren? Das kommt darauf an, für was ich das Auto gerade brauche. Als Familienfahrzeug bin ich schon

immer großer Fan vom Cayenne. Mein Lieblingsauto ist und bleibt aber der 911 GT3, ganz klar. Bestimmt besonders deswegen, weil wir dieses Auto ja auch nach unseren eigenen Vorlieben und Bedürfnissen entwickeln. Weil wir in meinem Team genau wissen: Was uns gefällt, gefällt auch den Kunden. Ich habe dieses Auto einfach gerne, weil es so performant und emotional ausgeprägt ist. Wenn ich mal zwei Wochen im Urlaub bin und keinen zur Verfügung habe, fehlt mir richtig was.

Was nervt am Steuer? Notorische Linksfahrer. Und Langsamfahrer, die den Verkehrsfluss stören, wenn sie permanent deutlich unter dem erlaubten Limit bleiben. Und unnötige Tempo-Limits. Denn ich bin ein Freund vom konzentrierten Autofahren und stelle fest: Je flüssiger ich fahren darf, desto konzentrierter, aufmerksamer und damit sicherer bin ich unterwegs. An einem Auto nervt mich, wenn es charakterlos und langweilig ist.



Ästhet. Ein Auto muss mir optisch gefallen, mich ästhetisch berühren. Noch wichtiger: viel Leistung bzw. ein gutes Leistungsgewicht!



Lenker. Am liebsten fahre ich in Gegenden mit wenig Verkehr und wo flüssig zu fahrende und kurvige Strecken durch die Natur führen.



Die Mutter von Andreas Preuninger musste die Fenster putzen, als der Nachbar einen Carrera RS bekam. Denn ihr Sohn drückte seine Nase an die Scheibe, um sein Traumauto zu sehen.

Auf welche Erfindung hoffen Sie? Zunächst einmal wünsche ich mir, dass uns der Verbrennungsmotor in Sportwagen möglichst lange erhalten bleibt. Durch den Einsatz von E-Fuels ist das möglich, also sollte die Entwicklung da auf breiterer Front weitergetrieben werden. Sollte jemand einen Stromspeicher erfinden, der ganz signifikant weniger wiegt bei höherem Energiegehalt, wäre das mit Sicherheit auch ein Durchbruch für rundstreckentaugliche, emotionale Sportwagen, die aus meiner Sicht per se einfach leicht sein müssen, um Fahrspaß zu vermitteln.

Abseits des Automobilssektors verfolge ich mit großem Interesse die Entwicklung von bemannten Flugdrohnen für den Individualverkehr. Wenn sich diese auch dynamisch fliegen ließen, wäre das sicher sehr spannend und unterhaltsam. So ein GT3 der Lüfte, nur in drei Dimensionen!

Ihr liebster Soundtrack im Auto? Ich mag Rockmusik, die beschwingt mich und löst gute Laune bei mir aus. Daher höre ich gerne alle Arten von Classic Rock, von den Stones bis Green Day. Meine Lieblingsband war schon immer Status Quo, die Jungs höre ich, seit ich 10 bin.

Worauf schauen Sie als Erstes beim Autokauf? Es muss mir optisch gefallen, mich ästhetisch berühren. Dabei achte ich auch besonders auf die Räder. Gut ausgefüllte Radhäuser waren für mich schon immer ein Muss. Noch wichtiger natürlich: viel Leistung bzw. ein gutes Leistungsgewicht! Das ist ein Garant dafür, dass

es nie langweilig wird. Ganz wichtig sind auch eine gute Lenkrückmeldung und ein nicht zu weiches, präzises Fahrwerk. Und das Auto sollte einen unverwechselbaren Charakter haben. Deswegen muss es auch nicht zu perfekt sein, es darf liebenswerte Eigenheiten haben. Dazu gehört für mich auch ein emotionales Motorengeräusch, was aber nicht mit reiner Lautstärke gleichzusetzen ist.

Ihr Lieblings-Rennfahrer? Walter Röhrl. Faszinierend ihn am Steuer zu beobachten und sein Beifahrer zu sein. Diese Reduktion auf das Wesentliche in seinen Bewegungen, diese Souveränität. Und dieses unglaubliche Gefühl für den Grenzbereich. Im Laufe der letzten 20 Jahre hatte ich sehr oft das Vergnügen, Zeit mit ihm zu verbringen, im Auto und auch außerhalb. Dafür bin ich sehr dankbar. Ein großartiger, ehrlicher Mensch, ein toller Kollege und der beste Autofahrer, der mir je begegnet ist.

Ihr Traum-Beifahrer für eine lange Autofahrt? Ich fahre gerne mit Beifahrern, die ich gut kenne und die mir am Steuer vertrauen, sich entspannen können und mich dann unterhalten, wann ich es brauche. Dauergespräche beim Autofahren sind nicht immer mein Ding. Ich konzentriere mich auch gern mal nur aufs Fahren und genieße dabei die Landschaft oder die Musik, die gerade läuft.

Letzten Sommer habe ich mit meiner Frau und meinem Sohn tausende Meilen in einem Wohnmobil durch den wilden Westen der USA zurückgelegt. Das hat super funktioniert.

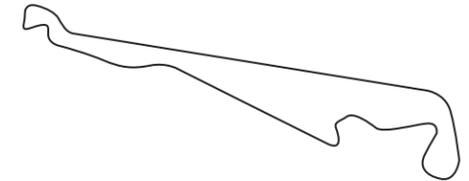
PORSCHE TRACK EXPERIENCE PAUL RICARD

DAUER individuell

TERMINE siehe Website

REISEVERANSTALTER
Manthey Racing GmbH

STRECKE



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

HIGHLIGHTS

- Freies Fahren in Slots von 30-40 Minuten, je nach Rennstrecke 3-4 Stunden Fahrzeit
- Perfektionieren Sie Ihr Fahrkönnen mit einem Porsche zertifizierten Instrukteur
- Technische Unterstützung durch Manthey Mechaniker und Ingenieure
- Möglichkeit, ein Fahrzeug aus der Porsche GT-Flotte zu mieten
- Kennenlernen eines neuen Modells durch unser Test-Drive-Angebot unter Anleitung eines Porsche zertifizierten Instrukteurs



Scannen Sie den Code für detaillierte Informationen zur Experience.
porsche.click/MasterGT3RS

911 GT3

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,9 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 293 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024

911 GT3 RS

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 305 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024

VERSTEHEN

SIE SPA?

TINI

FERODO FERODO

FERODO

FERODO

MART

Eine Naturschönheit, die sich ihren Bewunderern seit Jahrzehnten ohne die Segnungen moderner plastischer Streckenchirurgie präsentiert – und die daher ihren Charakter und ihre Individualität nie verloren hat. Trotz einiger kleiner Korrekturen.

Text: Gerald ENZINGER Fotos: PORSCHE AG

Eine atemberaubende Freilichtbühne, die vor allem von ihren dunklen Ecken geprägt wird und von deren Geheimnissen. Und eine Rennstrecke, deren Name ein Janus(w)ort zu sein scheint: SPA.

Ein Begriff, der im Rest der Welt Wellness und Entspannung verspricht. Hier in den Wäldern der Ardennen steht Spa für das genaue Gegenteil: für Spannung und für einen Wetterumbruch, der an manchen Tagen in gefühlt jeder Kurve auftritt und dafür sorgt, dass man in einer Runde durch alle meteorologischen Jahreszeiten zu reisen, nein: zu rasen, scheint. So manche Umrundung beginnt bei Sonne auf der einen Seite der Strecke und lässt dich eine Minute später an anderer Stelle an den Winter denken. Oder an November Rain.

Und all das eben Erwähnte und Durchlebte, komprimiert auf einer mehr als hundert Jahre alten Rennstrecke, voller tückischer Engstellen, langer Hochgeschwindigkeitsgeraden und der (wörtlich) atemberaubendsten Senke der Rennsportgeschichte ergibt auch in Anbetracht von fast Achterbahn-artigen Höhenunterschieden eine der besten Rennstrecken der Welt: den Circuit de Spa-Francorchamps.

Eine von vier Pisten im aktuellen Formel-1-Kalender, die schon im Premierenjahr 1950 dabei war, die Jahr für Jahr mit einem 24-Stunden-Rennen begeistert und die wie sonst höchstens noch ihre nur 100 Kilometer entfernt liegende „Cousine“, die Nordschleife, für grandiose Erlebnisse beim Selberfahren steht. Speziell im GT3-Rennwagen. So schwierig dieser schöne Flecken aus Erde,

SPA IST DIE STRECKE, DIE ALLE LIEBEN. UND FÜRCHTEN.

DIE ERSTE RUNDE IN SPA IST IMMER WIEDER BESONDERS.

Laurens Vanthoor



Lange Bergab-Fahrten. Joakim Bonnier und Dan Gurney 1961 im Porsche 718/2.

Asphalt und Wald auf einer Landkarte zu finden sein mag, so schnell sieht man ihn auf den To-do-Listen von Rennfahrern aus aller Welt: ganz oben.

Auch bei jenem Mann, der diese noch ungezähmte Rennbahn so gut beherrscht wie kaum ein anderer: Laurens Vanthoor. Zwei Mal hat der Belgier hier schon das berühmte 24-Stunden-Rennen gewonnen: 2014 und 2020. Zuletzt in einem Porsche 911 GT3 R von ROWE Racing und im Team mit den Le-Mans-Siegern Nick Tandy und Earl Bamber. 3.691,1 Kilometer absolvierten sie auf ihrer Triumphfahrt.

Laurens, an der Rennstrecke von Zolder aufgewachsen, fühlt sich im Rennwagen auch im eine Stunde davon ent-

fernten Spa seit Jahren wie zu Hause. Der Porsche Werksfahrer ist prädestiniert dafür, uns die Geheimnisse dieser Strecke anzuvertrauen.

Ein 7.004 Kilometer langes Asphaltband, das wie alle großen Traditionsrennstrecken schon daran erkennbar ist, dass es nicht nach Nummern geordnet ist, sondern nach Namen: Eau Rouge, Kessel, Blanchimot, Rivage, La Source – alles Gründe, um diese Strecke zu lieben. Und zu fürchten.

„Spa ist eine der Strecken“, sagt Laurens, „die bei allen Piloten beliebt ist. Hier geht es um Commitment. Hier kann man mit einem gewissen Risiko das eine oder andere Zehntel Zeitgewinn noch erzwingen.“ In den schnellen Kurven mache Mut oft den Unterschied, zudem gehe es



Die etwas andere 68er-Bewegung und ihre Straßenkämpfe. Schon seit Dekaden liefert Spa ikonenhafte Bilder von Autos und Architektur. So auch 1968.

Spa ist ein Janus(w)ort. Im Rest der Welt steht dieser Begriff für Entspannung, hier für das genaue Gegenteil: Spannung. Abschalten kann man hier erst spät: lange nach der Zieldurchfahrt.



Siege für die Ewigkeit. Gaban/Pedro, Porsche 911 S, Gewinner des 24-Stunden-Rennens 1967.

SEHEN.
SPÜREN. DENKEN.
DIE DREIFALTIGKEIT
DES ERFOLGES
IN SPA.

Die ewige Frage in Eau Rouge: Vollgas oder nicht? Vanthoor sagt: „Im Qualifying ist es normal, aber im Rennen muss die Entscheidung differenzierter ausfallen.“

permanent rauf und runter. Die erste Runde auf dieser Strecke ist etwas Besonderes, du bist beeindruckt und musst dich aber auch erst an all das gewöhnen. Aber nach ein paar Runden geht es dann richtig zur Sache.“ Die gute Nachricht folgt sogleich: Das erste Mal erlebt man nicht nur einmal.

„Immer wenn man mit einem für einen selbst neuen Auto nach Spa kommt, ist es auch immer wieder ein spezielles Erlebnis, all diese Stellen erstmals mit diesem Rennwagen zu befahren.“ Spa wird nie zur Routine.



Auf dieser Strecke ist das Leben ein langer, unruhiger Fluss – passend, dass die erste Kurve La Source heißt, „die Quelle“. Eine Haarnadelkurve, die engste und langsamste Stelle der Strecke. „Im Prinzip eine einfache Stelle, und irgendwie auch nicht“, analysiert Vanthoor, „denn es ist eben auch einfach, hier Zeit zu verlieren.“ Denn in der Haarnadel beginnt auch schon der haarigste Abschnitt: Eau Rouge.

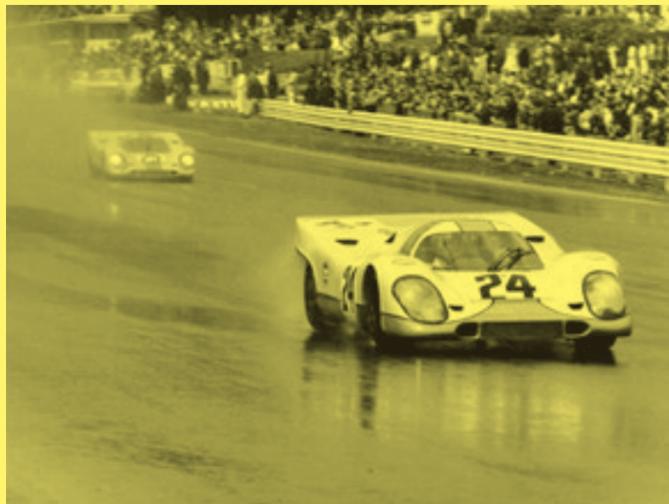
Vanthoor drückt das Gaspedal beim Ausgang von La Source voll durch, die Geschwindigkeit nimmt bei einem Gefälle von mehr als 15 Prozent enorm zu. Voll in Fahrt geht es durch einen leichten Rechtsknick. Der Porsche wird von seinem Piloten nun weit rechts positioniert, ganz, ganz nah an der weißen Mauer, die die alte Boxengasse von der Strecke trennt. Es kommt zu einem Art Echo-Effekt, der das akustische Gesamterlebnis intensiviert. Aber nur für den Bruchteil einer Sekunde, denn schon taucht der Bolide in die Eau Rouge ein. Und damit in eine der einst umstrittensten

Fragen des Motorsports: „Vollgas, oder nicht?“ „Nachdem du es zum ersten Mal probiert hast, lautet die Antwort: Ja!“ Mut ist gefordert, aber nicht immer nötig: So normal Vollgas im Qualifying ist, so differenziert fällt die Antwort im Rennen aus, wenn die Reifen geschont werden müssen und der Tank voll ist. Wobei ausgerechnet der Belgier zur Lieblingskurve von ganzen Rennfahrer-Generationen eine erstaunlich distanzierte Beziehung pflegt: „Ich denke, die erste Kurve in Macao und ein Abschnitt auf der Nordschleife braucht doch noch mehr Mut als das hier.“

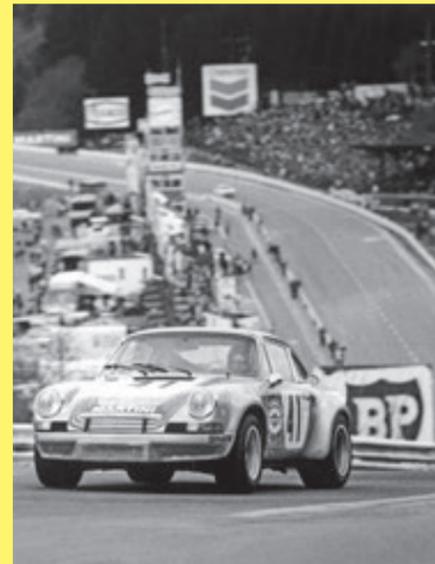
Wichtig sei es einfach, im Bereich Eau Rouge/Raidillion so zu fahren, dass man maximalen Speed für die lange Kemmel-Gerade aufbaut. „Denn dort kannst du dann nicht mehr viel machen, außer auf den Bremspunkt zu warten.“

Der aber von entscheidender Bedeutung ist. Was mit dem scharfen Rechtsknick zu tun hat,

SPA IST EINE FREILICHTBÜHNE. DOCH GERADE DIE FINSTEREN ECKEN FASZINIEREN HIER.



Auf der Siegerstraße: Porsche konnte und kann in Spa immer wieder glänzen. Jo Siffert & Brian Redman beim Sieg 1970.



Das Leben ist eine Achterbahn: Gerade und ganz sicher auch auf der Rennstrecke in Spa mit ihren Höhenunterschieden.

La Source. „Auf den ersten Blick eine einfache Stelle. Nur: Es ist auch einfach, hier Zeit zu verlieren.“ Der Mythos der Stelle lebt – wie einst zu Zeiten von Boutsen und Bellof.



Porsches Dream-Team in Spa 1984: Stefan Bellof, Derek Bell, Jochen Mass, Jacky Ickx, Vern Schuppan, John Watson. Stars sind von dieser Rennstrecke fasziniert.



KOPF EINZIEHEN UND DURCH. UND DAS IMMER WIEDER.

Laurens Vanthoor

„In Spa kannst du noch mit viel Risiko das entscheidende Zehntel rausquetschen.“
Sagt Laurens Vanthoor, der hier zwei Mal gewonnen hat. 2020 im ROWE-Porsche.



Seit 2023 ist Laurens Vanthoor als Werksfahrer im Porsche 963 unterwegs.

der hier 1979 eingefügt wurde: La Combes. „Hier musst du für drei Kurven denken, denn was du vorne machst, beeinflusst alles weitere.“

Richtung Rivage geht es dann steil bergab, dort muss man die Doppelrechtskurve besonders sauber fahren, um wieder auf Speed zu kommen, ehe kurz danach mit der Pouhon ein wunderbarer Zuschauerplatz kommt. Vanthoor: „Es ist hier nicht wirklich technisch, aber du brauchst Mut, um alles herauszuholen.“

In den danach folgenden Passagen ist die Balance von besonderer Bedeutung – und entsprechend knifflig ist es, die ideale zu finden. „Aber auch hier ist Mut gefragt.“

Für die Rundenzeit entscheidend sind auch die Bereiche, die nun kommen, etwa die Bus-Stop-Schikane. Sie gut zu nehmen, ist essentiell, um mit viel Speed wieder an den Anfang zurückzukommen: „Da heißt es einfach: Kopf einziehen – und durch. Wie so oft hier.“

Womit der Beweis erbracht ist, dass Spa viel abverlangt: Sehen, spüren, denken, Entscheidungen mit dem Bauch, aber auch mit dem Kopf treffen, sich beim Vollgas nicht zurücknehmen. Die perfekte, ganzheitliche Rennstrecke ist ein ewig aufwühlendes Spa-Erlebnis. Eine der Rennstrecken, in der man im Verlauf der Runde immer wieder darauf hofft, dass sie bald vorbei ist, und wo man spätestens bei Bus-Stop nur mehr eines im Sinn hat: die nächste Runde auf dieser Achterbahn.

PORSCHE TRACK EXPERIENCE MASTER-TRAINING

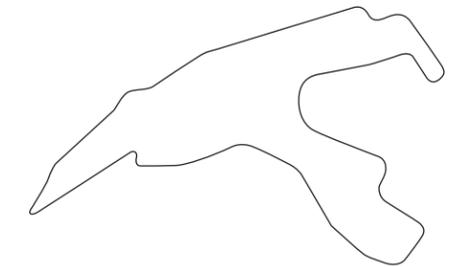
DAUER 2 Tage

TERMINE 09.09. – 10.09.2024

REISEVERANSTALTER
Manthey Racing GmbH

STRECKE

Spa-Francorchamps



Sie haben die LEARN-Stufe in einem der Porsche Experience Center gemeistert? Dann wartet die nächste Challenge auf Sie: Intensives Rennstreckentraining auf einer echten Grand-Prix-Strecke. Motorsport-erfahrene Instrukteure führen Sie auf die Ideallinie und helfen Ihnen Ihr Fahrkönnen Runde für Runde zu optimieren. Ihnen fehlt das passende Fahrzeug? Dann können Sie bei uns eines anmieten.

HIGHLIGHTS

- Erkennen und Umsetzen der Ideallinie
- Effiziente Nutzung aller Fahrdynamikregelsysteme
- Videounterstützte Fahrstilbewertung
- Einfluss von Fahrwerk und Reifen bei Straßenfahrzeugen
- Freies Fahren



Scannen Sie den Code, um detaillierte Informationen zur Experience zu bekommen.
porsche.click/TrackSpa

Wheels + Meals

IM GARTEN EDEN

Nach intensiven Stunden auf dem Circuit de la Comunitat Valenciana Ricardo Tormo wedeln zwei Porsche 911 GT3 RS lässig zum Picknick. Für Fakhraddin Mirzoev und Mike Alonso endet ein aufregender Tag paradiesisch im verwunschenen Orangenhain der Familie Ribera.

Text: Heike HIENTZSCH Fotos: Klaus SCHWAIGER



Track Day auf dem Circuit de Valencia: Die anspruchsvolle Grand-Prix-Strecke bietet gut vier Kilometer Auslauf.

Mit einem Porsche 911 GT3 RS ist stets auch der Weg das Ziel. Wie aus der Tube gedrückte Straßen schlängeln sich abseits von Autobahn und Küste durchs gebirgige Hinterland der Provinz Valencia.

Erfrischend sauer, aber auch süß und im Abgang mit einer zartbitteren Note. In einer Aromaexplosion zerplatzen die kleinen Kügelchen auf der Zunge. „Das ist unser Zitronenkaviar – Microcitrus Australasica“, erklärt Elena Bover. Die 35-jährige Spanierin gehört zur fünften Generation der Ribera-Dynastie. Seit 1870 betreibt die Familie ihren elysischen Garten in Carcaixent, einer 20.000-Einwohner-Stadt vor den Toren Valencias. Früher waren die Orangen der Region ein Kassenschlager. Doch längst dominieren günstigere Früchte aus Afrika in den Supermärkten. Die Riberas mussten sich etwas einfallen lassen – und entschieden sich für Exklusivität und gegen synthetische Herbizide oder Düngemittel. Vor sieben Jahren erneuerten sie weite Teile des Baumbestands und pflanzten nun besonders edle Sorten. „Valencia Midnight braucht fast ein Jahr Reifezeit“, führt Elena aus. Die Sorte Choco produziert braune Früchte,

die süße Sucrena ist eine der jüngsten Züchtungen. Die Spezies Buddhas Hand erinnert tatsächlich an schützend aufgefächerte Finger. Mike Alonso und Fakhraddin Mirzoev staunen nicht schlecht, als sie hören, dass eine einzige Frucht 20 Euro kostet. Fasziniert lernen die beiden, noch in ihren Rennoveralls vom GT Trackday, wie die Orangen, Mandarinen, Clementinen, Zitronen, Drachenfrüchte, Avocados, Datteln und Feigen vom hochwertigen Brunnenwasser dieses Huerto profitieren. Huerto bedeutet auf Deutsch Nutzgarten. Eine Übersetzung, die dem Zauber des Ortes in keiner Weise gerecht wird.

Von der spanischen Grand-Prix-Strecke in Cheste hätten Mike und Fakhraddin den Huerto Ribera binnen einer Dreiviertelstunde erreichen können. Aber mit einem Porsche 911 GT3 RS ist stets auch der Weg ein Ziel.



Ästhetischer Brückenschlag: Unweit des Ortes Dos Aguas verschmilzt moderne Straßenarchitektur in wilder Landschaft.



**911 GT3 RS**

Verbrauchsangaben nach WLTP:
Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 305 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 03/2024

Mike Alonso: Der gebürtige US-Amerikaner (35) arbeitet als Principal Architect für digitale Währungen bei der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich in Basel.

Wie aus der Tube gedrückte Straßen schlängeln sich abseits der Autobahn durchs gebirgige Hinterland. Fahren auf Zeit spielt jetzt keine Rolle mehr. In holprigen Ortsdurchfahrten beweist der Hochleistungssportwagen mit seinem 386 kW (525 PS) starken Vierliter-Sechszylinder-Saugmotor Alltagstauglichkeit. Seine schiere Performance dank zahlreicher Adaptionen aus dem Rennsport – Mittenkühlerkonzept, aktive Aerodynamik, Drag Reduction System (DRS) – hat Fakhraddin den ganzen Tag über beim Porsche GT Trackday auf dem Circuit de la Comunitat Valenciana Ricardo Tormo genossen. Der 52-Jährige, geboren in Baku, als Aserbaidshen noch Teil der Sowjetunion war, träumte schon als Kind vom Rennsport. In Kiew absolvierte er sein Wirtschaftsstudium, lebte lange in Tschechien und ließ sich schließlich in Dubai nieder. Dort schloss er Freundschaft mit Karim Al Azhari, dem Präsidenten des Porsche Clubs der Vereinigten Arabischen Emirate. Beide leben auf den spektakulär ins Meer gebauten palmenförmigen Inseln. „Von Karim habe ich gelernt, dass der Weg zur Erfüllung meines Rennfahrertraums über die Porsche Track Experience führt“, erinnert sich Fakhraddin. 2009 erwarb er einen 911 GT3, leistete sich erstmals die Dienste eines Porsche Instrukteurs und wagte sich mit beiden auf die

Nürburgring-Nordschleife. „Nur Porsche baut straßenzugelassene Autos, die Streckenanforderungen ernsthaft standhalten“, führt er aus, „Andere Sportwagen müssen erst aufgerüstet werden und dann doch nach zehn Runden in die Werkstatt.“

Rasant erzielte Fakhraddin Fortschritte. Von 2009 bis 2013 startete er im Porsche Sports Cup. Mit Erfolg: Platz zwei in seiner Gruppe wurde sein bestes Ergebnis. „Diese Jahre waren die beste Zeit meines Lebens“, verkündet er strahlend. „Ich habe fast alles dem Racing untergeordnet. Morgens früh vor dem Büro trainierte ich mit meinem eigenen Rennkart auf dem Kurs des Dubai Autodrome. Im Winter bestritt ich die Porsche Sprint Challenge Middle East.“ Am Rennsport, sagt er, liebe er die Emotionalität und vor allem die Entspannung. „Das ist der große Unterschied zu anderen Sportarten: Beim Racing musst du alle anderen Gedanken ausschalten, sie haben keinen Platz. Wer am Steuer über Geschäfte nachdenkt, macht Fehler. Es ist diese Fokussiertheit, die Erholung bringt.“ Zehn Jahre liegt sein (bislang) letzter Renneinsatz zurück. „Ich hatte einfach nicht mehr genug Zeit dafür“, bedauert der sechsfache Familienvater. Unter anderem ist er CEO der tschechischen Axxos



Tradition trifft Innovation: Noch nie haben Rennwagen vor dem 150 Jahre alten Herrenhaus der Riberas geparkt.

Der Besuch des elysischen Oranenhains der Familie Ribera krönt einen aufregenden Tag auf der Rennstrecke. Für die beiden Fahrer der Porsche 911 GT3 RS ist das die legitime Definition eines paradiesischen Zustands.



Fakhraddin Mirzoev: Geboren in Aserbaidshen, lebt der 52-Jährige heute in Dubai. Seit 2009 ist er Stammgast bei der Porsche Track Experience und längst auch rennerfahren.



Performance im Grünen: Dank neuer Pflanztechniken kommen die Bäume heute mit wenig Wasser aus. Und das liefert ein Brunnen aus 35 Meter Tiefe.

Hotelgruppe und aserbeidschanischer Honorarkonsul. Nun fährt er zwar keine Rennen mehr, lässt aber kaum einen Trackday der Porsche Track Experience aus. 2023 hat er sie alle gebucht: Spa, Hungaroring, Nürburgring, Valencia, Red Bull Ring, Portimão. Und nie lässt er sich die Porsche Ice Experience in Finnland entgehen. Natürlich auf dem Level Ice Force Pro – der anspruchsvollen dritten Stufe am Nordpolarkreis. „Diese Drifts im Schnee sind der pure Spaß. Ich finde es wunderbar, bei relativ geringem Tempo in die Fahrzeuge hineinzuspüren, die Gewichtsverlagerungen wie in Zeitlupe zu fühlen. Auf der Rennstrecke hingegen geht es um fahrerischen Fortschritt – das ist mein Fitnessstraining für Körper und Geist.“

Mike Alonso hat konzentriert zugehört. Der zweite großgewachsene Mann auf der Picknickdecke im Orangenhain ist 35 Jahre alt und erkennbar hungriger. Sowohl bezüglich des Verzehrs regionaler Köstlichkeiten als auch hinsichtlich seiner Porsche Experience. Über die Levels Precision und Performance hat sich der gebürtige US-Amerikaner zum Master-Niveau hochgearbeitet und bleibt auf dem Gas. Beim Master-Training im belgischen Spa sogar einen Wimpernschlag zu lang – ausgerechnet in der berühmten Links-Rechts-Kombination der Senke Eau Rouge. „Ich habe es einfach übertrieben“, gesteht er. „Dabei fand ich es technisch eigentlich viel reizvoller, die enge Bus-Stop-Schikane optimal zu erwischen.“ Für den heutigen Trackday in Valencia hat er sich – genau wie Fakhreddin – sowohl ein Fahrzeug gemietet als auch einen



Exklusives Picknick: Hier gedeihen Oliven, Feigen, Mandarinen, Drachenfrüchte, Zitronenkaviar und vieles mehr. Eine einzige Frucht der edelsten Orangensorte kostet 20 Euro.

Instrukteur gebucht. Wer war eigentlich schneller? „Fakhreddin natürlich“, gibt Mike zu, und ergänzt mit einem breiten Grinsen: „Aber im GT3 RS hatte er ja auch das schnellere Auto.“ Mike fuhr die fünf Sessions à 40 Minuten diesmal mit einem GT3 und zur Zufriedenheit von Instrukteur Maximilian Schmidt. Nach dem ersten Pflichttermin des hochprofessionell durchorganisierten Tages – Fahrerbesprechung um 08:15 Uhr – hat Lehrmeister „Maxi“ ihm in einer Vorausfahrt die Ideallinie auf dem 4.005 Kilometer langen Circuit demonstriert. Per direkter Funkverbindung erfährt der folgsame Schüler die Brems- und Einlenkpunkte für die neun Links- und fünf Rechtskurven. Später beobachtet ihn der Instrukteur von der Boxenmauer und dreht dann den Spieß um – fährt hinter Mike her, kommentiert und vermittelt Optimierungspotenzial. Zwischen den Driving-Slots ziehen sich die beiden an ihren persönlichen, abgeschirmten Arbeitsplatz in der Box zurück. Schonungslose Analyse. Dem extra in die Fahrzeuge eingebauten V-Box Daten- und Video-Aufzeichnungssystem bleibt nichts verborgen. Draußen werden die Fahrzeuge nach jedem Turn gecheckt: Auf Verschleiß der Semi-Slicks und Abnutzung der Bremsen reagieren die Techniker mit einem Fahrzeugtausch. Kein Kunde soll Tracktime verlieren. „Betreuung und Service sind einfach fantastisch“, schwärmt Mike Alonso. Die nächste Steigerung hat er schon gebucht: wieder in Valencia, aber diesmal nicht mit einem straßenzugelassenen Fahrzeug, sondern in der Kategorie Master Racecar mit einem 911 GT3 Cup





Blick nach vorn: Mike und Fakhreddin haben Pläne geschmiedet und ihre Porsche Erlebnisse für 2024 bereits gebucht.

Rennfahrzeug. Seine Frau Nicole teilt die Begeisterung für die Porsche Track Experience – das Precision-Level hat sie bereits absolviert, als Nächstes steht Performance an. „Wir machen eine richtige Urlaubsreise rings um die Lehrgänge“, erzählt Mike. „Madrid, Valencia, Sevilla und zwischendurch surft Nicole in Cádiz.“

Das Paar lebt in Basel. Dort ist Mike Alonso bei der Bank für Internationalen Zahlungsausgleich beschäftigt, jener seit 1930 bestehende Organisation von Zentralbanken. Als Principal Architect ist die Gestaltung digitaler Währungen mittels Blockchain-Technologie sein spannendes Metier. „Es geht um die Entwicklung schnellerer, preiswerterer und transparenterer Zahlungswege für Staaten“, fasst er simplifizierend zusammen. 1988 im US-Bundesstaat New Jersey geboren, studierte er an der United Air Force Academy in Colorado Springs und lebte einige Jahre in Houston, Texas. „Aber in Europa gefällt es uns viel besser“, begeistert er sich. „Hier sind viele Qualitätsstandards höher. Das gilt definitiv auch für das Essen“, schiebt er nach, während ein Kartoffeltörtchen aus dem Picknickkorb in seinem Mund verschwindet. „Die

Schweizer Berge und Seen erinnern mich an die Landschaften von Colorado und Montana. Skifahren ist klasse und die Wege zu den tollsten Rennstrecken sind kurz.“ In der heimischen Garage steht ein 911 GT3 RS (Typ 991.2). Das Nachfolgemodell (Typ 992) ist längst bestellt. „In Acid Green“, träumt er von der gewählten Signalfarbe unter dem jetzt sanft orangefarbenen Abendhimmel.

Mike und Fakhreddin haben ihre Fahrerlebnisse ausgiebig besprochen und dabei die Platten beinahe leer genascht. Jamon Iberico, Manchego, Tapas und natürlich Obst. Elena, die Juniorchefin der Plantage, hat das Picknick präpariert und mit den beiden Fahrern am Wohnhaus der Riberas in die beiden GT3 RS verladen. An dem über 150 Jahre alten Herrenhaus beginnen alle Plantagenführungen. Sie sind ein noch relativ junges Standbein der Familie, das mit rund 5.000 Besuchern jährlich zunehmend floriert. „Aber noch nie“, lacht Elena, „ist jemand mit einem Rennwagen in unsere Gärten gefahren!“ Die Möglichkeit, den Vorderwagen per Tastendruck anzuheben, hilft über Erdhügel. Aber vielleicht war es auch doch Buddhas schützende Hand, die das Aufsetzen verhindert hat.

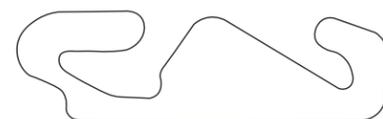
PORSCHE TRACK EXPERIENCE BARCELONA

DAUER 1 oder 2 Tage

TERMINE siehe Website

REISEVERANSTALTER
Manthey Racing GmbH

STRECKE



Die 1991 gebaute Strecke stellt hohe Anforderungen an das fahrerische Können der Motorsportler. Die Strecke eignet sich gut für die aerodynamischen Qualitäten von Porsche GT-Fahrzeugen mit einer guten Mischung aus Hoch- und Niedriggeschwindigkeitskurven, wobei die lange Hauptgerade in eine technische Abfolge von Kurven bis zu Kurve 3 mündet, und die bergauf führende Kurve 7 besonders knifflig zu meistern ist. Alles in allem eine großartige Strecke, auf der Sie Ihre Fahrkünste unter Beweis stellen können. Ein Adrenalinstoß ist garantiert.

HIGHLIGHTS

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



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

porsche.click/TrackdayBCN

IMPRESSUM

PORSCHE EXPERIENCE STORIES

Nr. 07, Ausgabe 2024, WSL824000210

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

Porsche Experience Stories im Internet

porsche.de/experience

Herausgeber

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

Projektleitung

Angelika Jahn

Redaktion und Gestaltung

Brands On Speed GmbH

Creative Direction: Berthold Dörrich

Textredaktion: Gerald Enzinger, Heike Hientzsch, Björn Springorum, Elisa Weber

Bildredaktion: Claudia De Feo

Accountmanagement: Theresa Vollmer

Produktionsleitung: Frank Zube

Art Direction: Benjamin Tafel, Lutz Suendermann †

Arts & Illustration: Jonathan S. Green, Philip Carpenter

Final Artwork: Henadzi Labanau, Wilnicque Sohrada

Foto

Moritz Attenberger, Kris Clewell, Berthold Dörrich, Šime Eškinja, Lara Freiburger, André Lotterer, Elina Manninen, Klaus Schwaiger, Sebastian Stiphout, Sebastian Stücke, Jürgen Tap, C. Young, Porsche AG, Adobe Stock / Zhu Difeng, Gettyimages / Matthew Clemente, Michael Hanson, Alan Majchrowicz, Photography by Deb Snelson, iStock / Liz Leyden

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

Raff & Cantz Druck GmbH, Industriestraße 14, 72585 Riederich, Deutschland

Printed in Germany



© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2024

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

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

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

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

www.porsche.com

Gültig ab: 03/2024

Das stories Magazin wurde ausgezeichnet:



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



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



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

