

# HIN UND WEG

Im Leipziger Porsche-Werk kann man sein Auto direkt am Ende der Fertigung abholen – und auf der hauseigenen Teststrecke ausprobieren. Ihren Verlauf nimmt sie nach dem Vorbild von zehn weltberühmten Kurven, die samt und sonders Geschichte geschrieben haben. Ein Fahrbericht über **3,75 KILOMETER ASPHALT** in seiner aufregendsten Form

TEXT: EMANUEL ZIFREUND FOTOS: PORSCHE AG, ZIFREUND

Das professionelle Layout sieht man dem Porsche-Kurs in Leipzig auf Anhieb an. Die Grünflächen werden mit Auerochsen und Wildpferden beweidet





**Der Porsche-Kurs in Leipzig steht für Fahrerlehrgänge zur Verfügung – und bietet zehn berühmte Kurvenkombinationen aus der Welt des Rennsports**

Leipzig bietet von allem etwas, zumindest, was die große Welt der Rennstrecken angeht. Beispielsweise zehn Kurvenpassagen, die den Weg nach Laguna Seca, Sebring oder Monza ersparen. Denn die eindrucksvollsten dieser Kurven sind hier zuhause. Man kann wahlweise das Fürchten oder das fehlerfreie Kurven lernen, so fein hat der international renommierte Rennstrecken-Architekt Herrmann Tilke die Berühmtheiten aufgefädelt. Nebenbei: Der Porsche-Kurs mit dem etwas sperrigen Namen „Einfahr- und Prüfstrecke Porsche Leipzig“, ist von der FIA-zertifiziert. Man könnte hier also vom GT-Rennen bis zum Formel-1-Lauf alles abhalten, was das Herz begehrt.

Was hier in nächster Zeit tatsächlich „rennen“ wird, weiß man noch nicht genau. Natürlich stehen haus-eigene Boliden wie der 911 GT 2/3 wahlweise mit Saugmotor oder Turbo zur Verfügung. Doch die Spatzen pfeifen es nicht nur von den Leipziger Dächern, dass der Konzern, der den funktional wirksamen Heckflügel hoffähig gemacht hat, 2014 in den „großen“ Rennsport zurückkehren wird.

Bereits im Herbst 2012 hat eine Abwanderungsbewegung in den Fahrerlagern der Formel-1 stattgefunden und gesuchte Experten der High-End-Fraktion mit Ziel Weiss-

ach oder Leipzig wurden abgeworben. Möglicherweise steht also ein geordnetes Ertüchtigungsprogramm für die Rennstrecken der Welt bevor. Der Zeitpunkt wäre günstig: Just um das Jahr 2014 steht ein neues Turbo-Reglement für die Formel-1 ins Haus, das für alle Teams taktisches Neuland bedeutet. Und mit Turbos versteht man in Weissach ebenso umzugehen wie in Leipzig, hat man doch dort den Leistungsfördernden Ladepumpen-DKW-Motorrädern quasi das Laufen beigebracht.

Im Gegensatz zu den streng geheimen Rennsport-Plänen des Hauses kann man den Leipziger Kurs bereits ganz konkret erleben. Das Programm von „Porsche Driving Experience“ bietet hierzu viele Veranstaltungen vom Travel-Club-Auftritt bis zur Sport Driving School, bei der schon ganz energisch mit dem harten Hut gefahren wird.

Bereits die Streckenbesprechung ist äußerst hilfreich und für Neueinsteiger auf dieser Strecke unerlässlich, denn wer auf diesem Kurs keine saubere Linie fährt, dem geht schnell der Asphalt aus. Hier gilt besonders strikt „in jeder Kurve beginnt die nächste Kurve“. Ob man eine einzelne Kurve optimal schnell meistert ist kaum entscheidend. Der Schlüssel für eine gute Rundenzeit liegt darin, sich am Ende einer Kurve mit genügend Schwung sowie natürlich in der

korrekten Position für das Durchfahren der nächsten Kurve zu befinden. Anders hat man keine Chance auf ein gutes Resultat.

Die Strecke bietet, wie bereits erwähnt, zehn Helden-Passagen, die weltweit einen legendären Ruf genießen. Gleich am Anfang ein extrem schwieriger Haken, der anstatt als Kurvenkombination scheinbar als Schikane auf die Welt gekommen ist.

#### **CORKSCREW, LAGUNA SECA/USA**

Der Korkenzieher ist ebenso spektakulär wie herausfordernd, da der Wagen innerhalb kürzester Zeit jeder erdenklichen Form von Lastwechseln ausgesetzt ist. Durch eine schnelle Rechtskurve und eine deftige Kompression am Scheitelpunkt geht es mit zwölf Prozent Steigung und bis zu 130 km/h den Hügel hinauf, ohne dass der weitere Kurvenverlauf, der eigentliche Korkenzieher, dabei bereits sichtbar wäre. Kurz vor dem Erreichen der Kuppe heißt es, den Wagen, der nun federleicht daherkommt, gekonnt zu verzögern und gleichzeitig gefühlvoll nach links in Richtung zur Einfahrt in den Korkenzieher einzulenken.

In der anschließenden steil bergabführenden Passage muss der Wagen so gut es geht ausbalanciert werden. Empfehlenswert ist es, ein möglichst konstantes Tempo zu wählen und erst wenn die Räder wieder gerade-



**Idealer Start für ein sportliches Club-Training: die Porsche-Arena vor dem sogenannten „Trichter“, direkt an der Teststrecke**

aus zeigen, kurz Gas zu geben, bevor ein letzter Rechtshaken das Ende dieser Kombination bildet. Wer am Limit den Berg hinauf eilt, der erreicht hier den höchsten Querbeschleunigungswert – mit einem modernen Carrera immerhin 1,5 g – den die Strecke zu bieten hat.

**BUS STOP, SPA-FRANCORCHAMPS/B**

Hier haben wir eine heimtückische, enge und entsprechend langsame Schikane, die keinen Rhythmus kennt. Das Rezept: kerzengerade hinein, das Auto um 90 Grad nach rechts ziehen und kerzengerade hinaus, was dem Ganzen eine Art Dreieckskurs wie bei einer Regatta gibt.

**MOBIL 1 S, NÜRBURGRING/D**

Diese Passage ist an die alte Streckenführung der Nürburgring-Grand-Prix-Strecke angelehnt und lag früher am Ende der Start-Zielgerade, bevor sie zum Ruhm der sogenannten Mercedes-Arena ersetzt wurde. Vor dem „S“ kommt ein konsequenter Bremsvorgang, was angesichts des leichten Bogens, der die Zufahrt zum Mobil 1 S kennzeichnet, gar nicht so leicht ist. Könnern führen das Fahrzeug im flachen Winkel noch auf der Bremse nach rechts in Richtung des ersten Scheitelpunktes. Essentiell ist ein schnelles, aber dennoch gefühlvolles und zielgerichtetes Umsetzen des Wagens zwischen den beiden



**Auch die klassischen 911er aus der gusseisernen Ära sind in Leipzig gern gesehen. Im Bild ringt der Südwest-Club verbissen um korrekte Linie und akkuraten Bremspunkt**

Scheitelpunkten, wo der Wagen für den Hauch einer Zehntelsekunde gerade steht. Wehe dem, der am Eingang zu schnell ist, der wird spätestens am Kurvenausgang bestraft, wo die Wiese besonders nahe neben der Ideallinie zu liegen scheint.

**PARABOLICA, MONZA/ITALIEN**

Der Klassiker mit mathematischer Definition. Die Zielkurve der Rennstrecke in Monza ist eine 180 Grad-Kurve mit zwei unterschiedlichen Radien, in der man nicht den Überblick verlieren darf. Geduldig muss man den Zeitpunkt abwarten, bis man wieder aufs Gas gehen kann, sobald die Kurvenradien parabelartig größer werden. Wer hier am Kurveneingang nicht zu schnell ist, kann dann zum Ende hin früher beschleunigen und gewinnt so Zeit.

**CURVE DI LESMO, MONZA/ITALIEN**

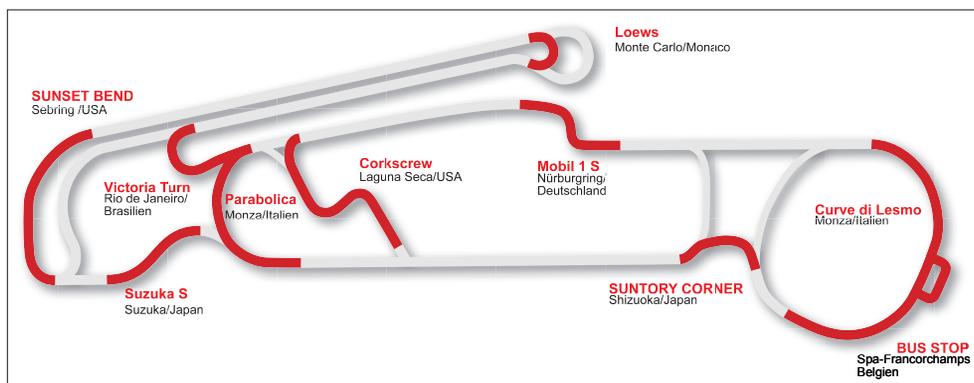
Zwei schnelle, langgezogene Rechtskurven, die vom engen (110 m) zum weiten Radius (118 m) ineinander übergehen. Das Geheimnis besteht darin, den Wagen so spät und soweit als möglich in die erste Kurve hinein zu verzögern, und dabei stabil zu halten. Wer zu früh nach innen zieht, der bekommt Probleme am Ende der zweiten Kurve. Je nach Fahrzeug und Abstimmung sind hier leicht unterschiedliche Linien zielführend.

**SUNTORY CORNER, SHIZUOKA/J**

Fahrtechnisch gesehen ist sie eine der größten Herausforderungen, die Leipzig zu bieten hat. Hier ist schon so manch einer über der Frage nach der optimalen Linie und Geschwindigkeit verzweifelt, da die sich je nach Fahrzeugkonzept und persön-



Die Ausstellung bietet einen guten Ausblick auf die Strecke und hat genug Raum für die Fahrzeuge des Hauses



lichem Fahrkönnen unterschiedlich interpretieren lässt. Ein langer, sich zuziehender Rechtsbogen führt geradewegs zu einer Links-Spitzkehre. Hier kann der Fahrer in schneller Abfolge das erleben, was keiner braucht: vom Über- zum Untersteuern durch die gesamte Bandbreite. Ambitionierte Fahrer können gerade hier ihre Erfüllung finden, sobald es gelingt, den Wagen mit dem Gasfuß durch den langen Bogen zu lenken und am Ausgang der Spitzkehre die Leistung sicher auf die Fahrbahn zu bringen.

#### SUZUKA S, SUZUKA/JAPAN

Die S-Kombination entstammt dem 1962 in Japan als Teststrecke gebauten Kurs. Das S kann sehr schnell gefahren werden und fordert dem Fahrer einigen Mut ab, denn auch die

S-Kurven haben unterschiedliche Kurvenradien (73 und 169 m). Speziell das umsetzen ist gewöhnungsbedürftig, und die Linie will Schritt für Schritt erarbeitet werden. Erschwerend kommt hinzu, dass sich kurz nach dem ersten Rechtsbogen, der den Eingang zum dem S bildet und mit bis zu 170 km/h genommen werden kann, eine Kuppe befindet, auf der leicht Übersteuern auftritt, während zugleich die Sicht auf den weiteren Streckenverlauf noch für einen Moment verwehrt ist.

#### SUNSET BEND, SEBRING/USA

Der anspruchsvollste Streckenabschnitt aus Sebring wurde nach Leipzig geklont. Der Verlauf ähnelt in Ansätzen der Parabolica. Auch der Sunset Bend verfügt über zwei Scheitelpunkte (Radien 59 und 137 m),

die beim Abbremsen und Runterschalten sauber sortiert werden müssen, um dabei nicht den Wagen zu verlieren. Zusätzlich geht es darum, das Auto zum Ausgang hin sicher an der Leitplanke entlang zu zirkeln, die einem zusätzlich die Sicht versperrt. Speziell der Kurvenausgang ist höllisch schnell und sollte nicht unterschätzt werden.

#### VICTORIA TURN, RIO DE JANEIRO/BRASILIEN

Eine heimtückische Linkskurve mit U-Turn und einem vergleichsweise winzigen Radius von 29 Metern. Man kommt in Leipzig wie auf der Originalstrecke von einer längeren Geraden auf die Kurve zu, Bremsen, Runterschalten und Einlenken müssen harmonisch und synchron erfolgen, sonst steht man schnell im Grünen.

#### LOEWS, MONTE CARLO/MONACO

Die weltberühmte Haarnadelkurve hat ihren Namen nicht verloren, auch wenn der Namensgeber, das Hotel Loews, schon lange als „Fairmont Hotel“ firmiert. Die Kurve selbst ist so eng, dass sie als langsamste Passage der Formel 1-Welt gilt. Grundsätzlich gilt hier: Weniger ist mehr. In der „Loews“ ist absolute Präzision gefordert, um sie sicher und flott zu durchfahren. Grundsätzlich gilt hier Überholverbot, genau wie in Monaco. Wer versucht, innen anzubremsen, dem geht nachher außen die Fahrbahn aus.

Abschließende Erholung bringt ein Espresso im Kundenzentrum – und die Gewissheit, dass Formel 1-Piloten einen neuen Frontflügel im Gegenwert eines ausgewachsenen Carrera auffassen müssten, wenn sie hier einen Fehler machen.

Der Rundkurs ist 3,75 Kilometer lang und durchweg zwölf Meter breit. Er weist einen Höhenunterschied von zwölf Metern auf, dazu sechs Vollgaspässen mit sechs Bremspunkten. Werksabholer können hier ihr neues Fahrzeug mit Anleitung eines Instructors unter verschiedensten Fahrbedingungen kennenlernen. Hier werden Neufahrzeuge auf der so genannten Prüfschleife einer finalen Qualitätskontrolle unterzogen, und nicht zuletzt können Besitzer eines Porsche, die ihr Fahrzeug artgerecht bewegen wollen, die Strecke im Rahmen eines Fahrtrainings unter die Räder nehmen. Weitere Informationen: [www.porsche-leipzig.com](http://www.porsche-leipzig.com).

**Zehn der berühmtesten Kurven der Renngeschichte fädeln sich zum Leipziger Rundkurs auf eine anspruchsvolle Ideallinie – nicht ganz einfach zu fahren, doch schließlich hat man anspruchsvolle Autos vorzuführen**