



PORSCHE



Porsche Panamera eFuels Experience Patagonia

Februar / März 2023

Inhalt

eFuels

Kraftstoff neu gedacht 3

eFuels-Pilotanlage in Chile offiziell eröffnet 6

Hintergrund und Umgebung

Die Hintergrundgeschichte 8

Die Fauna 11

Die Stationen 13

Presseinformation vom 14.02.2023

eFuels: Kraftstoff neu gedacht

Ein Blick hinter die Kulissen bei der Eröffnung der Pilotanlage Haru Oni zur Produktion von eFuels in Chile.

Der Höhepunkt der Eröffnungsfeier für die neue eFuel-Anlage Haru Oni im chilenischen Punta Arenas war die Betankung eines enzianblauen Porsche 911 mit dem völlig neuen, fast kohlenstoffneutralen Kraftstoff durch keine Geringere als Barbara Frenkel, Beschaffungsvorständin der Porsche AG.

Keine fünf Sekunden später vollführte der Elfer einen kleinen Drift. Am Steuer saß Michael Steiner, Forschungs- und Entwicklungsvorstand von Porsche, der zu diesem Anlass ebenfalls nach Chile gereist war.

Eigentlich sollte er für die wartenden Presseleute und Fotografen nur eine oder zwei Runden um den Sockel der gigantischen Windturbine drehen. Doch Steiner ist nun einmal ein Auto-Enthusiast und ein Porsche 911 ist eben ein Porsche 911.

Überblickend, dass sich auf der anderen Seite der Windturbine keinerlei Publikum befand, entschloss er sich kurzerhand, hinter der Turbine einen eleganten Drift hinzulegen.

Dieser kleine Moment fasst zusammen, was an den Gestaden der Magellanstraße, im windigen Patagonien, vor sich geht. Porsche hat in das Unternehmen HIF (Highly Innovative Fuels) investiert, das diese industrielle eFuel-Anlage als eine der ersten der Welt gebaut hat, um Benzin auf völlig neue Weise herzustellen.

Porsche begann bereits vor einigen Jahren mit der Suche nach einem synthetischen Kraftstoff, der einen nahezu CO₂-neutralen Betrieb von Verbrennungsmotoren ermöglichen würde. Getreu den Worten von Ferry Porsche, dass er den Sportwagen, von dem er träumte, nicht finden konnte und so beschloss, ihn sich selbst zu bauen, konnte auch der Sportwagenhersteller nicht das eFuel finden, von

dem er träumte. So investierte Porsche mehr als 100 Millionen US-Dollar und brachte sein Know-how im Projektmanagement sowie seine umfangreichen Erfahrungen mit Hochleistungsmotoren ein, um HIF bei der Entwicklung von eFuels zu unterstützen.

Die Anlage ist nahe Punta Arenas gelegen – ein Ort, an dem Windturbinen bis zu viermal häufiger mit Spitzenleistung laufen als an den windreichsten Orten in Deutschland. Zur Herstellung von eFuel wird im ersten Schritt Wasser in seine Bestandteile Wasserstoff und Sauerstoff zerlegt. Letzterer wird an die Atmosphäre abgegeben. „Das ist wie ein synthetischer Baum“, erklärt einer der Ingenieure in Chile. Der Wasserstoff wird dann mit CO₂, das ansonsten in der Atmosphäre verbleiben würde, zu Methanol verbunden. In einem abschließenden Verfahren entsteht aus dem Methanol Benzin.

Selbst wenn man das Endprodukt in den erwarteten industriellen Größenordnungen den ganzen Weg zurück nach Europa transportieren sollte, wäre der erzeugte CO₂-Ausstoß äußerst gering – insbesondere in Relation zu der Menge an CO₂, die der Atmosphäre bei der Herstellung des Kraftstoffs entzogen wird.

Auch wenn sich Porsche nach wie vor der Elektromobilität verschrieben hat und im Jahr 2030 bei seinen Neuauslieferungen einen vollelektrischen Anteil von mehr als 80 Prozent anstrebt, sind noch sehr viele der im Laufe der Jahre produzierten Porsche-Fahrzeuge auf der Straße. Mit dem in dieser Pilotanlage hergestellten Kraftstoff können die Motoren dieser Wagen noch weit bis in die Zukunft laufen, ohne fossile Brennstoffe zu benötigen.

Noch wichtiger ist, wie Steiner meint, „dass es nicht nur um Porsche geht. Heute fahren weltweit etwa 1,3 Milliarden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren auf den Straßen. Laut den Prognosen wird sich diese Zahl in den nächsten 15 Jahren nicht gravierend verringern, trotz des Aufschwungs der Elektromobilität.“ Und so wurde bei der Eröffnungsveranstaltung nicht nur über Autos, sondern auch viel über den Bedarf für diesen regenerativen Kraftstoff in der Luft- und Schifffahrt gesprochen.

Anfangs sollen jedoch sämtliche jährlich in Haru Oni produzierten 130.000 Liter für den Porsche Mobil 1 Supercup sowie weltweit andere Leuchtturm-Projekte wie die Porsche Experience Center verwendet. Für das Jahr 2026 wird erwartet, dass Haru Oni 55 Millionen Liter und schon zwei Jahre später die zehnfache Menge Kraftstoff produzieren wird.

Haru Oni ist ein Zeichen der Hoffnung im Kampf gegen den Klimawandel, für eine nachhaltigere Zukunft – und vielleicht auch unter der klangvollen Begleitung eines Sechszylinder-Boxermotors.

Presseinformation vom 20.12.2022

eFuels-Pilotanlage in Chile offiziell eröffnet

Porsche und internationale Partner um die chilenische Betreibergesellschaft Highly Innovative Fuels (HIF) haben mit der industriellen Produktion von synthetischem Kraftstoff begonnen.

Im Beisein des chilenischen Energieministers Diego Pardow wurde die Pilotanlage „Haru Oni“ in Punta Arenas (Chile) heute offiziell eröffnet. Die Porsche Vorstände Barbara Frenkel und Michael Steiner nahmen die feierliche Betankung eines Porsche 911 mit dem ersten vor Ort erzeugten synthetischen Kraftstoff vor. Mit Windenergie aus Wasser und Kohlendioxid hergestellte eFuels erlauben einen nahezu CO₂-neutralen Betrieb von Ottomotoren.

„Porsche setzt auf ein doppeltes E: Elektromobilität und ergänzend eFuels. Die Nutzung von eFuels reduziert den CO₂-Ausstoß. Mit Blick auf den gesamten Verkehrssektor sollte die industrielle Produktion synthetischer Kraftstoffe weltweit weiter vorangetrieben werden. Mit der eFuels-Pilotanlage nimmt Porsche bei dieser Entwicklung eine treibende Rolle ein“, sagt Barbara Frenkel, Vorständin Beschaffung der Porsche AG.

„Das Potenzial von eFuels ist sehr groß. Weltweit gibt es heute mehr als 1,3 Milliarden Verbrennerfahrzeuge. Viele davon werden noch Jahrzehnte lang auf der Straße unterwegs sein. eFuels bieten den Besitzern von Bestandsfahrzeugen eine Perspektive. Als Hersteller hoch performanter und effizienter Motoren verfügt Porsche über ein breites Knowhow auf dem Gebiet der Kraftstoffe“, ergänzt Michael Steiner, Vorstand Entwicklung und Forschung der Porsche AG.

In der Pilotphase ist eine eFuels-Produktion von rund 130.000 Litern pro Jahr vorgesehen. Der Kraftstoff soll zunächst in Leuchtturm-Projekten wie dem Porsche Mobil 1 Supercup und in den Porsche Experience Centern eingesetzt werden. Nach der Pilotphase kommt das Projekt in Chile mit der ersten Skalierung bis Mitte des Jahrzehnts auf voraussichtlich rund 55 Millionen Liter pro Jahr. Rund zwei Jahre später soll die Kapazität 550 Millionen Liter betragen.

Der Süden Chiles bietet ideale Bedingungen für die Produktion von eFuels: Dort weht der Wind an rund 270 Tagen im Jahr so, dass Windräder in Vollast laufen können. Zudem liegt Punta Arenas in unmittelbarer Nähe der Magellanstraße. Vom Hafen Cabo Negro aus lässt sich der synthetische eFuel analog zu herkömmlichen Kraftstoffen in alle Welt transportieren und über die bestehende Infrastruktur verteilen.

Porsche arbeitet auf eine bilanziell CO₂-neutrale Wertschöpfungskette im Jahr 2030 hin. Dazu gehört auch eine bilanziell CO₂-neutrale Nutzungsphase für künftige vollelektrische Modelle. Synthetische Kraftstoffe ergänzen die Elektromobilität und sind Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie des Sportwagenherstellers. Insgesamt hat Porsche bislang über 100 Millionen US-Dollar in die Entwicklung und Bereitstellung von eFuels investiert. So hat sich der Sportwagenbauer im April 2022 mit 75 Millionen Dollar an der HIF Global LLC beteiligt. Diese plant, baut und betreibt eFuel-Anlagen in Chile, USA und Australien.

Hintergrund und Umgebung

Die Hintergrundgeschichte

Porsche, seit 75 Jahren Pionier im Automobilbau, ist auch in Sachen Innovation durchaus kein unbeschriebenes Blatt. Das Jahr 2023 markiert jedoch einen weiteren wichtigen historischen Meilenstein: den Auftakt für eFuel als richtungweisenden Schritt der Marke auf dem Weg in eine klimaneutrale Zukunft. Diese beispiellose und unvergessliche Tour soll Ihnen die Gelegenheit geben, Erfahrungen aus erster Hand mit diesem Kraftstoff zu machen. Dabei werden Sie sowohl dessen erstaunliche Ursprünge als auch sein beeindruckendes Potenzial entdecken – und das vor der Kulisse der atemberaubenden Landschaft, die seine Erzeugung möglich gemacht hat.

Geschichte

Patagonien, benannt nach den „Patagones“, mythischen indigenen Riesen, ist eine 1 Million km² umfassende Region an der südlichsten Spitze von Südamerika, die in östlicher Richtung vom Atlantik, in westlicher vom Pazifik, in nördlicher vom Colorado River und zum Süden hin von Kap Hoorn begrenzt wird.

Über die Jahrhunderte haben die Gebirge, Steppen, Wüsten und Küsten dank ergiebiger Landstriche für Lebensunterhalt und Gewerbe der Siedler gesorgt – von der Schafzucht und Landwirtschaft bis hin zum Walfang und Bergbau. Mit der Entdeckung von Erdöl begann im frühen 20. Jahrhundert ein wirtschaftlicher Aufschwung. Vor dem Bau des Panamakanals war die Magellanstraße mehrere Jahrhunderte lang die einzige schiffbare Passage zwischen Pazifik und Atlantik. Daraus ergaben sich verschiedene kulturelle Einflüsse, die sich für Generationen auf die Identität der Region auswirkten.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde Patagonien zum Anziehungspunkt für den internationalen Tourismus und Abenteuerreiseziel wie auch ein Tor zur Antarktis für die wissenschaftliche Forschung. Die indigene Bevölkerung der Mapuche ist heute einer der Schwerpunkte im politischen und sozialen Diskurs. Ihre Geschichte wird gewürdigt, und ihr traditionelles Handwerk und ihre Textilien sind bei Besuchern aus der ganzen Welt begehrt.

Punta Arenas

Die Hauptstadt der Region Magallanes, Punta Arenas, ist seit mehr als 100 Jahren ein wichtiger Ausgangspunkt für Expeditionen von Forschern und Wissenschaftlern in die Antarktis. Die Stadt hat einen der am südlichsten gelegenen Häfen der Welt und wurde in der Mitte des 19. Jahrhunderts von der chilenischen Regierung als Strafkolonie gegründet – im Grunde, um die Souveränität Chiles über die Magellanstraße durchzusetzen. Ein nachfolgender Goldrausch und ein Aufschwung der Schafzucht zogen Migranten aus ganz Eurasien an, was einen Schmelztiegel von Kulturen und Küchen mit sich brachte.

Von Punta Arenas aus startete Ernest Shackleton auch seine schließlich gescheiterte „Imperial Trans-Antarctic Expedition“ im Jahre 1914. Im Nao Victoria Museum der Stadt ist eine naturgetreue Nachbildung der „James Caird“ zu besichtigen – des sieben Meter langen Rettungsbootes, in dem Shackleton mit seiner fünfköpfigen Mannschaft nach einer 1300-Kilometer-Tour über den Südlichen Ozean das sichere Ufer Südgeorgiens erreichte.

Wind

Ausschlaggebend dafür, dass sich Porsche für Patagonien entschied, war der Wind. Der äußerste Süden des Kontinents trägt die Hauptlast des Westwindes, der – weil keine andere Landmasse ihn bremst – über den Südlichen Ozean und weite, tief liegende Wüsten- und Grünlandgebiete fegt.

Die Meteorologen führen diese zuverlässigen und mächtigen Wettersysteme auf den Coriolisefekt zurück, wobei warme Luft nahe dem Äquator nach oben steigt und in Richtung der Pole strömt. Während sie sich abkühlt und abfällt, beginnt sie zurückzukehren und erzeugt dabei ständig zirkulierende Luftmassen, die als Passatwinde bekannt sind.

In den gemäßigeren Wintermonaten liegt die Windgeschwindigkeit in Patagonien stetig bei 15–20 km/h, im Sommer jedoch sind konstante Geschwindigkeiten von 120 km/h keine Seltenheit. Diese „vientos fuertes“ (starke Winde) sind so häufig, dass entsprechende Warnschilder an exponierten Straßen und Pässen darauf hinweisen und sie in der gesamten Region zum Alltag gehören.

Ruta del Fin del Mundo

Die „Ruta del Fin del Mundo“ oder „Straße zum Ende der Welt“, mutet etwas bedrohlich an, aber diese entlegene, faszinierende und unberührte Straße ist inzwischen ein beliebtes Ziel für die wagemutigeren Touristen, die den Süden Chiles besuchen. Offiziell als Route 9 bezeichnet, verläuft die Straße über etwa 320 km zwischen dem Nationalpark Torres del Paine im Norden und Punta Arenas im Süden, bevor sie sich einige Kilometer hinter Fuerte Bulnes auf der Brunswick-Halbinsel verliert. Die Route 9 spielt zwar eine ähnliche Rolle wie der Pan-American Highway in Argentinien, wird aber von den hoch aufragenden, schneebedeckten Bergen der Cordillera Del Paine und den Eisfeldern und Wäldern des weitläufigen und unzugänglichen Bernardo O'Higgins National Park unterbrochen. Die Chilenen sind daher gezwungen, einen Abstecher ins Nachbarland zu machen, um ihre Fahrt in Richtung Norden nach Santiago fortzusetzen.

Die Fauna

Guanako

Das Guanako, ein enger Verwandter des bekannteren und domestizierten Llamas, ist eines der zwei in Südamerika heimischen, wild lebenden Kamelarten. Guanakos gehören mit einer Schulterhöhe von bis zu 1,3 Metern zu den größten Säugetieren auf dem Kontinent; ihre Lebenserwartung liegt bei nahezu 30 Jahren. Heute sind sie überwiegend eine geschützte Art, aber früher wurde die dicke Haut der Guanakos als Leder für Schuhsohlen verwendet, und ihre weiche Unterwolle war eine hochgeschätzte Alternative zu Kaschmir.

Nandu

Der Nandu ist ein großer Laufvogel, der dem Strauß und dem Emu ähnlich und in großen Teilen Südamerikas verbreitet ist. Der Darwin-Nandu ist jedoch ein Patagonien-spezifischer Vogel. Diese kleinere Nandu-Art bevorzugt offene Strauch- und Graslandschaften. Er diente jahrhundertlang als beliebte Proteinquelle, und sein Gefieder wurde zur Herstellung von Staubwedeln verwendet.

Nach einer Reihe gelungener Fluchtversuche aus einem Betrieb für exotische Fleischprodukte in den 1990er-Jahren gedeiht zurzeit eine wild lebende Population von Nandus in Deutschland. Die örtlichen Behörden haben seitdem ein dringliches, aber nicht ganz erfolgreiches Programm zur Bestandskontrolle aufgelegt.

Flamingo

Als eine der größten von sechs weltweit bekannten Flamingoarten zeichnet sich der Chileflamingo durch seine grauen Beine mit roten Gelenken und den größtenteils schwarzen Schnabel aus. Dieser Schnabel verfügt über eine kammartige Membrane, die den Vogel in die Lage versetzt, aus dem Wasser in den Flussmündungen und Salzseen, in denen er lebt, Nahrung wie Plankton und Algen herauszufiltern. Nicht nur die weiblichen, sondern auch die männlichen Flamingos können aus ihrer Nahrung Milch zur Fütterung ihrer Jungen produzieren. Infolge ihrer Ernährung ist diese Milch purpurrot.

Puma

Der Puma, auch als Anden-Berglöwe oder Südamerikanischer Kuguar bezeichnet, ist in weiten Gebieten Argentiniens und Chiles zu Hause. Seine Nahrung hängt von seinem Lebensraum ab; sie reicht von Vögeln und Primaten im nördlichen Raum bis – weiter südlich – zu Guanakos und deren Verwandten, den Vikunjas. Selbst Haustiere wie Ziegen, Alpakas und Llamas stehen häufig auf seinem Speiseplan.

Für die indigene Bevölkerung Patagoniens hat der Puma eine große kulturelle Bedeutung; er wird sowohl verehrt als auch gefürchtet und als Seelenräuber, aber auch als Beschützer von alten Völkern angesehen. Man begegnet ihnen zwar nicht häufig, sollte aber doch Ausschau nach diesen besonderen Vierbeinern halten.

Schwarzhalschwan

Der Schwarzhalschwan ist in Chile und Argentinien, aber auch auf den Falklandinseln zu finden. Er ist der größte Wasservogel in Südamerika und nistet als einziges Mitglied der Schwanenfamilie hier in der Region. Das Brutgeschäft wird fast ausschließlich in Patagonien während des relativ milden Winters erledigt. Dann ist in den Süßwasser-Feuchtgebieten und -lagunen das typische Pfeifen zu hören, das Eindringlinge abschrecken soll.

Kondor

Der Andenkondor, größter fliegender Vogel der Welt, hat eine Flügelspannweite von bis zu 3,30 Metern und kann mehr als 15 Kilogramm auf die Waage bringen. An seiner weißen Halskrause, die sich von seinem schwarzen Rumpf absetzt, lässt er sich leicht erkennen. Er nistet in einer Höhe von bis zu 5000 Metern und kann mehr als 50 Jahre alt werden. Der Aasfresser bevorzugt größere Beutetiere und ist über Patagoniens weiträumigen Wiesen zu sehen, wo er nach Rotwild und sogar nach Rindern Ausschau hält. Der Kondor, Chiles nationaler Vogel, wird als Symbol für Kraft und Gesundheit betrachtet und ist häufig auf Geldscheinen und Briefmarken abgebildet.

Die Stationen

Myllodon

Das Myllodon wurde erstmalig 1840 von dem viktorianischen Entdecker Richard Owen beschrieben, der dazu von Charles Darwin gefundene Fossilien benutzte. Es handelte sich um ein bodenlebendes Riesenfaultier, das drei bis vier Meter lang war und vermutlich im Jungpleistozän vor etwa 12.000 Jahren gelebt hat. Es war in ganz Patagonien verbreitet und besaß ein an die eiszeitlichen Bedingungen der Zeit angepasstes dickes, grobes, langhaariges Fell.

Das Naturdenkmal Cueva del Myllodón am Fuße des Berges Cerro Benitez ist eine 200 Meter lange Höhle, in der Hermann Eberhard, ein deutscher Entdecker, 1895 das augenscheinlich unversehrte Fell eines Tieres fand, das später als Myllodon identifiziert wurde.

Estancia Río Penitente

Die Estancia Río Penitente entstand 1891 mit der Ankunft von Alexander Morrison und dessen Frau Hellen McCall. Das schottische Ehepaar gehörte zu den vielen Europäern, die sich in der Region Magallanes niederließen, um auf deren riesigen, weiten Ebenen Schafzucht zu betreiben.

Die Estancia – oder der Hof – wurde seitdem über fünf Generationen weitergeführt, und viele der ursprünglichen Gebäude sind perfekt erhalten, einschließlich des Gutshauses und des Schuppens für das Scheren. Dies war einer der ersten Höfe in Patagonien, und das Haupthaus bietet nun Unterkunft für Reisende, die sich in die authentische Atmosphäre von Patagonien im 19. Jahrhundert versetzen möchten.

Puerto Natales

Die Stadt Puerto Natales entstand in der Provinz Última Esperanza (Letzte Hoffnung), benannt von dem Seefahrer Juan Ladrillero, der im 16. Jahrhundert – vergeblich – versucht hatte, den Eingang zur Magellanstraße zu finden.

Puerto Natales, am Señoret-Kanal gelegen, wurde im Ausgang des 19. Jahrhunderts zunächst von deutschen und englischen Einwanderern besiedelt, wuchs dann aber in den folgenden beiden Jahrzehnten durch einen großen Zustrom von Arbeitern aus Chile rasch an. Mit ihrem betriebsamen Hafen für die Schafwirtschaft wurde die Stadt 1922 offiziell von der Regierung anerkannt und ist heute das Tor zum Nationalpark Torres del Paine.

The Singular

Das heutige Singular Patagonia Hotel war ursprünglich als Schlachthaus für die Schafhaltung gebaut worden, die Ende des 19. und 20. Jahrhunderts in der Region Magallanes vorherrschte. In den 1990er-Jahren wurde das Gebäude aufgegeben, dann von einem Nachkommen der Erbauer erworben und 1996 zum Nationaldenkmal erklärt. Kurz darauf wurde es zu einem Luxushotel umgebaut. Sein bemerkenswertes Erbe und seine beneidenswerte Lage am Wasser nahe Puerto Natales machen es zu einer perfekten Anlaufstelle für Abenteurer, die den nahe gelegenen Nationalpark Torres del Paine erkunden möchten, und jeden, der ein einmaliges Refugium am Rande der Welt sucht.

Torres del Paine

Der Nationalpark Torres del Paine ist einer der berühmtesten und am häufigsten besuchten Orte in Patagonien. Er umfasst eine Fläche von 1800 km² und ist zwischen den subpolaren Wäldern Chiles und den Wüstensteppen des benachbarten Argentinien gelegen. Sein Name ist von den drei markanten Granitgipfeln abgeleitet, die einen Teil des Paine-Massivs bilden und eine Höhe von 2500 Metern erreichen. Innerhalb des Parks können die 250.000 Touristen, die den Park im Jahr besuchen, neben Gletschern und üppigen Flusstälern auch Seen erleben, die lebhaft, von Gesteinsmehl herrührende Farben angenommen haben. Durch Gletscherschmelze wurden vor kurzem die perfekt erhaltenen Skelette von etwa 46 Ichthyosauriern freigelegt – den Delfinen ähnliche Säugetiere, die zwischen der triassischen und der Kreidezeit lebten und vor 90 Millionen Jahren ausstarben.

Carrera Panamericana

Porsche kann auf eine lange Geschichte abenteuerlicher Touren auf den langen, abgelegenen Straßen Südamerikas zurückblicken. Eines der ersten internationalen Rennen, an denen die Marke erfolgreich teilnahm, war die Carrera Panamericana, die dem Panamera seinen Namen gab. Angesichts der Popu-

larität der Mille Miglia und der Targa Florio in der näheren Umgebung führte der Wunsch, sich auch weltweit zu beweisen, Porsche zu der 3.000 km langen und mit vielen Gefahren verbundenen Carrera Panamericana von 1952, die zunehmend europäische Sportwagenhersteller anzog, die auf dem amerikanischen Kontinent Fuß fassen wollten. Ein privat gestarteter Porsche holte 1953 einen Klassensieg, während Hans Herrmann 1954 den 550 Spyder zu einem Klassensieg und dem dritten Platz in der Gesamtwertung führte.

Gaucht-Tracht

Patagoniens Gauchos, umherziehende Reiter, oftmals wild und unbändig, aber äußerst versiert im Sattel, gehören mittlerweile zur Folklore Südamerikas. Ein typischer Bestandteil ihrer charakteristischen Tracht sind Pumphosen, die „Bombaches“, die sich sehr gut für lange Tage im Sattel eigneten und angeblich in großen Mengen verfügbar waren – aus Restbeständen der Napoleonischen Kriege. Darüber wurden wollene Ponchos oder „Chiripás“ in kräftigen Farben getragen; sie boten einen unverzichtbaren Schutz vor dem andauernden Wind, der in der Region herrschte, und konnten ebenso als Satteldecke oder Schlafsack dienen. Der Kopf wurde entweder von einem Bolero mit steifer Krempe oder der weicheren, nach Art einer Baskenmütze aus Gewebe geschneiderten Boïna geschützt. Gauchos waren selten ohne ihr Lasso, das „Lariat“ und ihre vertraute Bola, drei mit Leder zusammengebundene Steine, mit denen Tiere im Lauf zu Fall gebracht wurden, anzutreffen.