

Motorsport 13.09.2018

## Porsche beim „Race to the Clouds“: Eine Klasse für sich

Es gilt als eines der härtesten Bergrennen der Welt: Die Jagd zum Ziel auf dem Gipfel des Pikes Peak in den Rocky Mountains – 4301 Meter über dem Meeresspiegel. Porsche startete in diesem Jahr mit einer eigenen Marken-Klasse. Pikes-Peak-Legende Jeff Zwart war als Coach dabei.



156 Kurven, 19,99 Kilometer Strecke und das Ziel in 4301 Metern Höhe: das seit 1916 in der Nähe von Colorado Springs ausgetragene Bergrennen Pikes Peak International Hill Climb gilt als eines der ältesten Autorennen der Welt. Und als eines der härtesten. Keine Leitplanken, kaum Begrenzungen, neben der schmalen Straße fallen die schroffen Felsen bergab ins Nichts – diese Bedingungen machen die Jagd auf den Gipfel seit jeher so faszinierend. Es ist ein Rennen, das die Fahrer zwingt, an ihre Grenzen zu gehen: Und je höher sie kommen, desto dünner wird die Luft. Mehr als 1400 Höhenmeter in etwa zehn Minuten, das geht an Mensch und Maschine nicht spurlos vorüber. Die Motorleistung lässt bei geringer Luftdichte enorm nach, um bis zu 30 Prozent. Weniger Leistung, weniger Grip, Temperaturwechsel für Reifen und Motor je weiter es auf dem Berg nach oben geht – für Rennfahrer sind das reizvolle Herausforderungen.

### Die Porsche-Cayman-GT4-Clubsport-Klasse: Ein prominent besetztes Feld

Beim 96. Broadmoor Pikes Peak International Hill Climb 2018 wartete Porsche mit einer Premiere auf und richtete als erster Hersteller eine eigene Klasse aus. Acht Fahrer traten auf Einladung an in der Porsche Cayman GT4 Clubsport Pikes Peak Hill Climb Trophy by Yokohama. Bis auf zwei Fahrer waren die Teilnehmer Rookies beim „Race to the Clouds“, für einige war das Training gar die erste Fahrt im Porsche GT4 Clubsport Cayman.



### **Porsche startete in diesem Jahr mit der Porsche-Cayman-GT4-Clubsport-Klasse**

Von Motocross-Champion, X-Game-Sieger und Stuntperformer Travis Pastrana über den ehemaligen Baseballprofi CJ Wilson bis zu IMSA-Fahrer Till Bechtolsheimer – die Cockpits waren prominent besetzt. Die Fahrer bildeten einen „perfekten Querschnitt aus Porsche-Kunden und Partnern“, so Daniel Armbruster, CEO Porsche Motorsport Nordamerika, über die Auswahl. „Broadmoor Pikes Peak International Hillclimb ist ein Rennen mit Kultstatus“, sagte Travis Pastrana, der sich sehr über die Chance freute, nach 2004 und 2005 wieder an dem Bergrennen teilnehmen zu können – diesmal im Porsche. Der Action-Sportler konnte seine Erfahrung nutzen: Er siegte in der Porsche- GT4-Cayman-Clubsport-Klasse mit einer Zeit von 10 Minuten und 34 Sekunden. Auch JR Hildebrand, bekannt aus der IndyCar-Rennserie, gelang ein Lauf in unter 10 Minuten 40 Sekunden. Armbruster weiß: „Eine Marke, die schwer zu toppen sein wird, wenn wir 2019 wieder antreten.“

### **Idealbesetzung: Pikes-Peak-Legende Jeff Zwart coacht die neue Porsche-Klasse**

Gecoacht wurden die Fahrer der neuen Porsche-Klasse von Pikes-Peak-Legende Jeff Zwart. Der Regisseur, Werbefilmer und Rennfahrer startete insgesamt 14 Mal bei dem berühmten Bergrennen und holte acht Klassensiege sowie mehrere Rekorde in der Kategorie „Time Attack“. Alle seine Siege fuhr er in Varianten des Porsche 911 ein. Zwart verzichtete in diesem Jahr auf einen eigenen Start und den möglichen neunten Triumph, um die Porsche-Cayman-GT4-Clubsport-Fahrer mit seiner Erfahrung durch Training und Rennen zu begleiten.



## Gecoacht wurden die Fahrer der neuen Porsche-Klasse von Legende Jeff Zwart

Vor dem Rennen hat er mit Porsche über seine Erfolge und die Besonderheiten des Pikes Peak International Hill Climb gesprochen:

---

Jeff Zwart im Interview

---

Jeff, wann hast Du das erste Mal am „Race to the Clouds“ teilgenommen?

Ich bin das Pikes-Peak-Rennen 1994 das erste Mal in einem Porsche gefahren. Die Strecke hat mir gehörig Respekt eingeflößt. An den Kehren gibt es oft tiefe und steile Abhänge. Die Straße sieht an vielen Stellen gleich aus, ist sie aber nicht. Wenn man einen Abschnitt falsch anfährt, kann das fatale Folgen haben. Ich hatte zwar vorher viele Filme über das Rennen gesehen, aber dort zu fahren war etwas völlig anderes.

Welchen Porsche bist Du 1994 gefahren?

Ich bin damals in einem 964 Carrera RSR mit 3,8-Liter-Motor die US ProRally Championship gefahren. In den haben wir einen 550-PS-Turbomotor eingebaut – damit hatte das Auto 250 PS mehr als in der Rallyeversion. Es war enorm schnell, mir machte es irren Spaß, mit diesen vielen PS zu fahren. Ich gewann damit auf Anhieb die offene Klasse.

Was ist das Besondere an diesem Bergrennen?

Man hat eine Woche Zeit fürs Training, und dann nur diese eine Rennchance. Es gibt nur diesen einen Lauf. Alles geht in den Grenzbereich: die Motortemperatur, der Reifenverschleiß und auch die eigene Physis durch den Sauerstoffmangel. Der Berg ist ein Organismus für sich: Unten am Start ist es vielleicht warm und sonnig, aber oben auf 4000 Meter Höhe schneit es. Man weiß einfach nie, was einen erwartet.

Wo auf der Strecke wird das Rennen entschieden?

Der obere Abschnitt ist superschnell, man fährt praktisch blind. Auf dieser Höhe gibt es keine Bäume, an denen man sich orientieren könnte, und deine Leitplanke ist der Horizont. Da oben muss man volles Risiko gehen, und wer das kann und sich auskennt, ist klar im Vorteil.

Warum ist ein Porsche für Dich genau der richtige Rennwagen für Pikes Peak?

Wenn ich in einen Porsche steige, dann kommt es mir vor, als wäre mir das Auto auf den Leib geschneidert. Es fühlt sich so natürlich an, wie eine zweite Haut. Das ist am Pikes Peak genau das Gefühl, das man haben will – ein Auto, das Teil von einem ist.

Wie stimmst Du Dich auf das Rennen ein?

Ich habe ein festes Ritual: Am Abend vor dem Rennen fahre ich mit meinem Mietwagen für einen kurzen Blick zum Gipfel hinauf. Erst dann kann ich schlafen gehen.

Bergrennen oder Rundkurs – welches ist in Deinen Augen die härtere Disziplin?

Der Pikes Peak ist besonders schwer zu fahren. Ich will den Rundrennen nichts absprechen, aber ich bin so viele Straßenrennen gefahren, dass ich mir dieses Urteil erlauben kann. Bei 156 Kurven lernt man nicht aus. Und bei dem Tempo, das wir mittlerweile erreichen – 235 km/h auf einer zweispurigen öffentlichen Straße fast ohne Leitplanken – ist das Risiko hoch. Und auch der Druck: Man hat nur einen Lauf, um seine Leistung zu bringen. In diesen zehn Minuten auf 20 Kilometern steckt so viel Wahnsinn drin.

---

Info

---

Mehr spannende Einblicke in das Kultrennen, historische Bilder und Hintergründe gibt es in der aktuellen Episode des 9:11 Magazins „Unterwegs“.

### Linksammlung

#### Link zu diesem Artikel

<https://newsroom.porsche.com/de/motorsport/porsche-pikes-peak-international-hill-climb-rocky-mountains-bergrennen-cayman->

gt4-clubsport-klasse-jeff-zwart-interview-16047.html

### **Weitere Artikel**

<https://newsroom.porsche.com/de/unternehmen/porsche-zentrum-berlin-spatenstich-11354.html>

<https://newsroom.porsche.com/de/unternehmen/porsche-zentrum-jubilaum-stuttgart-zuffenhausen-musterbetrieb-porscheplatz-11298.html>

### **Media Package**

<https://newsroom.porsche.com/media-package/64708ab6-bf54-4758-b425-82471fb1e2f9>

### **Videos**

<https://www.youtube.com/embed/xiFUELBCsVw>

<https://www.youtube.com/embed/xiFUELBCsVw>