

Sim-Racing vs. echter Rennsport: Gemeinsamkeiten und Unterschiede

14/10/2026 Vom Simulator auf den Asphalt: iRacing-Dreifachweltmeister Joshua Rogers und Le-Mans-Sieger Nick Tandy vergleichen virtuellen und realen Motorsport. Welche Fähigkeiten lassen sich vom Bildschirm auf die Strecke übertragen und wo liegen die Unterschiede?

Der Australier Joshua Rogers zählt zu den erfolgreichsten Simracern der Welt. Der dreimalige iRacing-Weltmeister startet sowohl für das virtuelle Team Porsche Coanda Esports Racing als auch für Team Parker Racing in der realen Porsche Sprint Challenge GB. 2020 gewann der heute 26-Jährige gemeinsam mit dem Briten Nick Tandy sowie Ayhancan Güven und Tommy Østgaard die GTE-Klasse bei den virtuellen 24 Stunden von Le Mans.

Tandy wiederum kommt aus dem klassischen Langstreckenrennsport. Zu den größten Erfolgen des 41-Jährigen zählt der Gesamtsieg bei den 24 Stunden von Le Mans 2015 im Porsche 919 Hybrid. Heute treffen sich beide in Silverstone. Kurz nachdem Rogers in der Qualifikation der Porsche Sprint Challenge die Pole-Position eingefahren hat, sprechen sie darüber, wie eng virtuelle und reale Rennwelt inzwischen miteinander verbunden sind.

Der Weg vom Simulator auf die Rennstrecke könnte künftig noch mehr Simracern offenstehen. Über die Talentsichtung des Porsche Esports Supercup erhalten Nachwuchsfahrer die Chance, sich für den realen Motorsport zu empfehlen. Bis zu fünf Kandidaten werden zu einem Auswahlverfahren nach Köln eingeladen. Bis zu zwei von ihnen qualifizieren sich anschließend für einen Fahrtest auf der Rennstrecke. Der Gesamtsieger erhält Unterstützung von Porsche Motorsport für den Einstieg in einen Porsche-Markenpokal im Jahr 2027.

Können Simracer auch auf der Rennstrecke bestehen?

Eine Erfolgsgarantie gibt es nicht, sagen Rogers und Tandy. Wer jedoch über außergewöhnliches Talent und die nötige Hingabe verfügt, habe gute Chancen, sowohl im virtuellen als auch im realen Motorsport erfolgreich zu sein. „Die besten Simracer werden auch in einem echten Rennwagen schnell sein", ist sich Tandy sicher. „Die meisten beginnen mit Simracing aus Leidenschaft für den Motorsport. Wer den kompromisslosen Ehrgeiz hat, immer schneller zu werden, kann diese Einstellung sowohl im Simulator als auch auf der Rennstrecke einsetzen."

Wie groß die Unterschiede dennoch sind, zeigt ein Vergleich der beiden Fahrer. „Als Josh und ich erstmals gemeinsam virtuell gefahren sind, war er mir im Simracing deutlich voraus", sagt Tandy. „Für mich hätte es viele Jahre gedauert, in dieser Disziplin die Weltspitze zu erreichen."

Rogers verweist auf die verschiedenen Stufen des virtuellen Rennsports. Zwischen einem Arcade-Spiel wie Forza Motorsport mit Controller und einem Simulator mit Lenkrad und Pedalen lägen bereits Welten. Noch anspruchsvoller sei iRacing, die wichtigste Plattform im internationalen Simracing. Der größte Schritt sei jedoch der Wechsel vom Simulator ins echte Cockpit. „Als ich zum ersten Mal im Rennwagen saß, entsprach vieles dem, was ich aus dem Simulator kannte", erklärt Rogers. „Gleichzeitig kamen neue Sinneseindrücke hinzu, die ich erst verstehen und für mich nutzen musste. Das ist leichter, als umgekehrt auf diese Eindrücke zu verzichten. Im Simulator fehlen Geräusche und Rückmeldungen, mit denen man das Auto normalerweise spürt."

Auch Tandy musste sich umstellen. „Im echten Rennwagen nehme ich den Reifenverschleiß über das Fahrgefühl wahr. Im Simulator musste ich lernen, stärker auf die Geräusche zu achten. Dabei hat Josh mir viel beigebracht."

Umgekehrt profitierte Rogers von Tandys Erfahrung aus dem realen Motorsport. „Von ihm habe ich viel über das Verhalten im Verkehr gelernt", sagt der Australier. „Bei den virtuellen 24 Stunden von Le Mans fuhren wir in der GTE-Klasse. Nick wusste genau, wie man mit den schnelleren LMP-Fahrzeugen umgeht, ihnen Platz verschafft und dabei trotzdem die eigene Linie und den Rennrhythmus beibehält."

Mentale Stärke beginnt mit körperlicher Fitness

Für Rogers spielt körperliche Fitness sowohl im virtuellen als auch im realen Motorsport eine wichtige

Rolle. Vor allem helfe sie ihm dabei, geistige Ermüdung besser zu bewältigen, insbesondere bei den hohen Temperaturen im Cockpit. Fünf Tage pro Woche verbringt er jeweils vier bis sechs Stunden im Simulator, hinzu kommen Rennen und häufig noch eine Laufeinheit im Freien. Genauso wichtig sei aber die Regeneration.

„Wer auf höchstem Niveau Simracing betreibt, entwickelt Fähigkeiten, die man mit gewöhnlichen Rennspielen nicht erlernt", sagt Rogers. „Wer auch unter Druck ruhig bleibt, hat mehr mentale Kapazitäten frei, um alles andere im Blick zu behalten, vom Verkehr auf der Strecke bis zu wechselnden Wetterbedingungen." Ruhe bedeutet dabei jedoch keineswegs einen niedrigen Puls. Auch im Simulator steigt seine Herzfrequenz regelmäßig auf 140 bis 160 Schläge pro Minute, im Rennwagen erreicht sie nicht selten 180 Schläge. Die körperliche Belastung liegt damit deutlich näher am realen Motorsport, als viele vermuten würden.

"Simracing kann stressiger sein"

So unterschiedlich virtueller und realer Motorsport auch sind: Beide Fahrer sind überzeugt, dass Simracing mitunter sogar stressiger sein kann als das Rennen auf der echten Strecke. „Ein echtes Rennauto zu fahren, ist für mich das Natürlichste der Welt", sagt Tandy, der 2020 auch beim virtuellen Pendant des 24 Stunden von Le Mans an den Start ging. „Simracing dagegen lag völlig außerhalb meiner Komfortzone. Obwohl ich ein ordentliches Niveau erreicht hatte, stand ich dort viel stärker unter Druck. In einem klimatisierten Raum vor dem Simulator habe ich teilweise mehr geschwitzt als in einem Rennwagen bei 60 Grad Cockpittemperatur."

Ähnlich sieht es Rogers. Während des Gesprächs in Silverstone wirkt der Wechsel ins reale Cockpit für ihn beinahe selbstverständlich. „Hier fällt es mir leichter", sagt er. „Im Auto gibt es so viele Dinge, auf die man sich konzentrieren muss. Man befindet sich in seiner eigenen kleinen Welt. Die Einsätze sind höher, deshalb fokussiert man sich automatisch stärker. Wenn ich komplett im Tunnel bin, spüre ich den Druck kaum." Im Simulator sei das anders. Vor allem bei Veranstaltungen vor Publikum gebe es zahlreiche Ablenkungen. „Da stehen Zuschauer um dich herum, Menschen reden, Fotografen machen Bilder. All das kann die Konzentration stören." Gerade deshalb erfordert Simracing auf Spitzenniveau oft dieselbe mentale Stärke wie der reale Motorsport – und manchmal sogar noch mehr.

Ein Sieg fühlt sich gleich an, das Feiern nicht

Für Tandy fühlt sich ein Rennsieg im Simulator genauso erfüllend an wie auf der echten Strecke. „Die erforderliche Konzentration ist dieselbe. Und wenn man am Ende gewinnt, erlebt man auch dieselbe Euphorie", sagt er. Anders sei jedoch alles, was nach dem Fallen der Zielflagge folgt. Im Simracing ende der große Moment oft überraschend abrupt. „Gewinnst du ein Rennen im Simulator, spürst du diesen Adrenalinschub und die Freude. Dann verabschieden sich alle, du schaltest den Bildschirm aus und plötzlich ist niemand mehr da", beschreibt Tandy. Die gemeinsamen Feierlichkeiten und Rituale, die im realen Motorsport selbstverständlich sind, fehlen.

Rogers lernte die andere Seite kennen, als er seinen ersten Sieg auf der Rennstrecke feierte. „Ohne das Team hinter mir könnte ich überhaupt nicht antreten", sagt er. „Die Vorbereitung, die Unterstützung und das Vertrauen, das sie dir geben, ermöglichen es erst, an die Grenze zu gehen und alles aus sich herauszuholen." Gerade deshalb habe sich der Erfolg auf der Rennstrecke besonders angefühlt. „Das Team war direkt vor Ort, und wir konnten den Moment gemeinsam erleben. Dieser Sieg gehört nicht nur mir, sondern genauso den Menschen, die ihn möglich gemacht haben."

Wie Rogers virtuelle und reale Rennwelten verbindet

Für Rogers ist der Simulator längst mehr als ein Trainingsgerät für virtuelle Rennen. Vor realen Einsätzen nutzt er ihn gezielt zur Vorbereitung, verfolgt dabei jedoch einen anderen Ansatz als im klassischen Simracing. „Ich versuche nicht, im Simulator die absolut schnellste Runde zu fahren", erklärt er. „Stattdessen fahre ich so, wie ich glaube, dass das echte Auto gefahren werden möchte. Ich will mir keine Bewegungsabläufe antrainieren, die nur im Simulator funktionieren."

Der große Vorteil: Im virtuellen Raum lassen sich Dinge ausprobieren, die auf der Rennstrecke nur schwer umsetzbar wären. Rogers testet unterschiedliche Linien, Bremspunkte und Fahrzeugreaktionen, analysiert deren Wirkung und nimmt die vielversprechendsten Ansätze mit ins reale Cockpit. „Im Simulator kann ich 15 verschiedene Varianten für eine Kurve ausprobieren. Vielleicht funktionieren fünf davon gut, und die besten drei nehme ich anschließend mit auf die Strecke. Das ist ein völlig anderer Ansatz als beim normalen Simracing."

Wie wirkungsvoll diese Methode sein kann, zeigte sich noch am selben Tag in Silverstone. Rogers gewann alle drei Rennen der Porsche Sprint Challenge GB. Nur zwei Wochen später folgte beim Saisonfinale ein weiterer Sieg. In seiner Debütsaison verpasste er den Titel damit nur um fünf Punkte. Ein bemerkenswertes Ergebnis für einen Fahrer, der den Sprung aus der virtuellen in die reale Rennwelt erst vor Kurzem vollzogen hat. Diesmal musste er den Erfolg nicht allein vor einem Bildschirm feiern, sondern konnte ihn gemeinsam mit dem Team genießen, das seinen Weg auf die Rennstrecke begleitet hat.

MEDIA ENQUIRIES



Yannick Bitzer

Spokesperson Formula E and Esports
+49 (0) 1523 / 911 1435
yannick.bitzer2@porsche.de

Bildunterschriften

Pfad: Sim-Racing vs. echter Rennsport: Gemeinsamkeiten und Unterschiede/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Joshua Rogers, iRacing-Dreifachweltmeister, Silverstone, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Joshua Rogers

Pfad: Sim-Racing vs. echter Rennsport: Gemeinsamkeiten und Unterschiede/Bilder/Bild_2.jpg
Titel: Nick Tandy, Le-Mans-Sieger, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Nick Tandy

Pfad: Sim-Racing vs. echter Rennsport: Gemeinsamkeiten und Unterschiede/Bilder/Bild_3.jpg
Titel: Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport, Porsche Carwow Sprint Challenge GB, Silverstone, 2026, Porsche AG
Bildunterschrift: Porsche 718 Cayman GT4 RS Clubsport

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2026/motorsport/porsche-sim-racing-vs-echter-rennsport-joshua-rogers-nick-tandy-43508.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/4b5f9e45-d879-4ede-96bb-dd76adae57b4.zip

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart