

Die Welt in elf Kurven: Die Porsche-Rundstrecke in Leipzig

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

06/09/2018 Eine außergewöhnliche Rundstrecke: Der Kurs auf dem Gelände des Porsche-Werks in Leipzig zitiert elf weltberühmte Kurven der Motorsportwelt.

Eine Weltreise von Brasilien über Nordamerika bis Japan und zurück nach Deutschland: Porsche Leipzig bietet ein einzigartiges, FIA-zertifiziertes Kurvenparadies, auf dem auch Kunden ihr Fahrkönnen unter Beweis stellen können.

Entworfen hat den Rundkurs Hermann Tilke, der jahrzehntelang als Rennfahrer aktiv war und als führender Rennstreckeningenieur mit seinem Büro mittlerweile 75 Strecken auf der ganzen Welt gebaut hat – darunter zahlreiche Formel-1-Kurse, zum Beispiel in Bahrain, Shanghai oder Sotschi. Elf der anspruchsvollsten Abschnitte von Rennstrecken aus sieben Ländern hat er in Zusammenarbeit mit Porsche auf einem einzigen Rundkurs in Leipzig vereint. Zeit für eine Kurvendiskussion des Experten:

Die erste Kurve nach der langen Geraden ist eine Kurve aus den USA: Die „Sunset Bend“ findet sich im Original auf der Rennstrecke von Sebring. Eine schnelle Rechtskurve mit hohen g-Kräften: „Man muss den Eingang genau treffen und dann wirklich auf dem Gas hängen bleiben, damit man die Kurve optimal und schnell durchfahren kann“, sagt Experte Tilke. Mit etwa 170 km/h geht es auf die längste Gerade der Strecke.

Die „Loews“-Kurve, eine Rechtskehre mit leichter Steigung, ist weltbekannt aus dem Kurs von Monte Carlo in Monaco. „Sie ist berühmt und berüchtigt, weil sie mit einem Lenkeinschlag durchfahren werden muss. Vorher allerdings muss man sehr hart bremsen, sauber runterschalten, und dann ordentlich in die Kurve einlenken“, erklärt Tilke.

Der „Victoria Turn“ ist eine Kurve aus Rio de Janeiro. Im Original gibt es sie nicht mehr. Auf dem Porsche-Rundkurs Leipzig bleibt die Linkskurve mit kaum spürbarer Neigung erhalten. Tilkes Einschätzung: „Durch die Senke der Kurve kommt man vom Übersteuern ins Untersteuern, das macht sie besonders reizvoll.“ Es empfehle sich, vor der Kurve sauber anzubremsen, Geschwindigkeit abzubauen und präzise, ohne Untersteuern in den Turn einzufahren. Nicht zu früh Gas geben!

Die Rechts-links-Schikane fordert in der Regel die Fahrer am Nürburgring. In der Kopie auf der Leipziger Rundstrecke muss sich der Fahrer überlegen, wie viel er sich zutraut: Geschwindigkeit, Curbs und Einfahrt hängen vom fahrerischen Können ab. Hermann Tilke geht die „Mobil 1 S“ so an: „Die Passage muss man ziemlich brutal über die Curbs durchfahren und dabei relativ stark auf dem Gas bleiben, sodass man das Auto richtig spürt.“

Die „Lesmo“ aus dem Formel-1-Kurs Autodromo Nazionale di Monza in Italien fordert viel Mut, um sie richtig zu fahren. Die extrem lang gezogene Kurve kann durch eine kaum identifizierbare Neigung zum Kurveninneren schneller durchfahren werden als man denkt. Tilke rät: „Ganz entscheidend ist die Blickführung. Man muss sich schon beim Einfahren auf das Ende der Kurve konzentrieren, so dass man nachher nicht zu schnell ist.“

Die spektakuläre Rechts-links-rechts-Kombination „Corkscrew“, original im Rundkurs Laguna Seca in Kalifornien gelegen, ist legendär. Die kernige Steigung von 12 Prozent macht einen Einblick in den Kurvenverlauf unmöglich. „Man fährt in den Himmel, sieht nicht, wo man einlenken muss, fährt dann dieses Kurvengeschlängel steil bergab und wenn man es geschafft hat – richtig geschafft hat – ist man glücklich“, beschreibt Tilke das Fahrerlebnis.

Die „Parabolica“ ist eine 180-Grad-Kurve, die aus Monza nach Leipzig übertragen wurde. Sie lässt sich mit fast konstantem Lenkeinschlag durchfahren, fordert aber viel von Auto und Fahrer. „Diese Kurve ist ‚never ending‘, wenn man einmal hineinfährt, geht sie einfach nicht zu Ende“, findet Tilke. Auf hohe Kurvengeschwindigkeiten und starke Querbeschleunigungen sollte man sich einstellen.

Das „Suzuka S“ in Leipzig ist die Kopie eines fordernden Abschnitts der Rennstrecke „Suzuka International Racing Course“ in Japan. Die Experten-Meinung: „Das ist etwas für Techniker. Für Leute, die sich konzentrieren können. Hier muss man ganz smooth fahren und sehr sauber durchrollen.“ Die

richtige Linie ist bei der Links-rechts-Kombination entscheidend. „Wenn man zu aggressiv in die Kurve fährt, kann man sehr viel Zeit verlieren." Also: Bremspunkt richtig wählen und Übersteuern vermeiden.

Auch der Steilwand-Kreisel des Nürburgrings, als „Karussell" bezeichnet, findet sich in Leipzig wieder. Die überhöhte Steilkurve, eine 180-Grad-Kehre mit 33 Grad Neigung, erfordert Konzentration. „Man muss den richtigen Punkt für die Einfahrt finden, dann ‚fällt' man praktisch runter, und es geht richtig ab", so Tilke. Bei der Ausfahrt gilt es, die richtige Linienwahl und Geschwindigkeit zu treffen. Das letzte Drittel zieht sich energisch zu. Ist man hier zu schnell: keine Chance mehr.

Die berühmte „Bus-Stop-Schikane" des Circuit Spa-Francorchamps in Belgien: Die enge links-rechts-links-Kombination erfordert Mut und Perfektion. Um die Kurve zu meistern, sollte der Fahrer kerzengerade einbremsen, das Auto drehen und unter Volllast über die Curbs herausbeschleunigen.

Die Rechts-links-Kombination „Suntory Corner" war ursprünglich auf dem „Fuji Speedway" in Shizuoka, Japan, zu finden. Eine Kurve, die nach hartem Bremsen und Herunterschalten einen gefühlvollen Lastwechsel erfordert – nur so kann das Fahrzeug aus dem großen Kurvenradius in die nächste, sehr enge Kurve umgesetzt werden.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/unternehmen/porsche-rundstrecke-leipzig-hermann-tilke-weltreise-kurven-rennstrecken-sunset-bend-loews-victoria-turn-mobil-1-s-curve-di-lesmo-gorkscrew-parabolica-suzuka-s-karussell-bus-stop-suntory-corner-911-magazin-episode-8-16039.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6050a8cb-4183-4a09-8176-a1922204c33a.zip

Externe Links
https://911-magazine.porsche.com/de/

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