

In 13 Tagen um den Globus

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

11/03/2018 Bei seiner motorsportlichen Weltumrundung blickt Blogger und Influencer Daniel Fuchs alias Magic Fox hinter die Kulissen des Porsche Motorsport: beim legendären 24-Stunden-Rennen in Daytona, beim 12-Stunden-Rennen im australischen Bathurst sowie bei einem Elektro-Kartrennen in Singapur.

Während andere Passagiere zum Mietwagenschalter eilen oder in Busse Richtung Downtown steigen, stehen für uns Porsche-Fahrzeuge bereit. Ganz vorne mein miamiblauer 718 Boxster S. Wenn ein Auto wie gemacht ist für die Sonne und die Strände Floridas, dann dieses. Das kurze Rausbeschleunigen auf den Highway 95 presst den Körper in den Sportsitz und liftet meine Mundwinkel nach dem ermüdend langen Flug endlich wieder nach oben. Immer wieder verblüffend: Der Vierzylinder-Boxer tritt beinahe so energisch an wie der Sechszylinder in meinem Elfer zu Hause. Mit Tempomat geht es schnurstracks nach Norden. Vier Stunden und keine Rückenschmerzen. Gute Sportsitze sind schon was Feines. Daytona wir kommen.

Freitag, 26. Januar, 7:00 – Daytona Beach

Der Jetlag lässt mich noch vor dem Alarm meines iPhones Aufwachen. Die innere Uhr lässt sich nicht überlisten. In Deutschland ist es jetzt schon sechs Stunden später. Noch vor dem Frühstück fahre ich im Sonnenaufgang mit dem Boxster über den Strand. „World's most famous beach" prangt selbstbewusst in großen Lettern über der Hauptzufahrt. 20 Dollar kostet die Fahrt über den weißen Sand, doch die Kassierer sind so früh noch nicht auf den Beinen. Schwein gehabt. Mit einem kurzen Morgenlauf bringe ich meinen Kreislauf in Schwung. Der feste und ebene Sand ist der ideale Untergrund zum Laufen. Ich sinke praktisch nicht ein und dennoch ist jeder Schritt perfekt gedämpft. Kein Wunder, dass dort bis 1958 Rennen gefahren wurden und die NASCAR Serie ihren Ursprung hat.

Freitag, 26. Januar, 9:00 – Daytona International Speedway

Nach einem kurzen Frühstückskaffee fahren wir zum Daytona International Speedway - neben Indianapolis übrigens das größte Motorsportstadion der Welt. Schon von weitem sieht man die gigantische Haupttribüne, die 52 Meter hoch aufragt. Insgesamt finden hier 200.000 Zuschauer Platz.

Freitag, 26. Januar, 11:00 – Beinharte Fans

Beim Rolex24 sitzen die meisten Fans außer beim Start traditionell nicht auf der riesigen Tribüne, sondern auf Campingstühlen im Infield. Hier regieren BBQ, Musik und Party. Als ich durch die Reihen der gigantischen Wohnmobile mit ausfahrbaren Erkern schlendere, lädt mich eine Gruppe zu Bier und gegrilltem Spanferkel ein. Und unterschreiben soll ich - auf dem Bein einer Schaufensterpuppe. Nach diesem Ritual bin ich nun aufgenommen in ihren Club, sagt Dave Cunningham. Als Clubausweis bekomme ich ein Armband und eine schwarze Biker-Plastiksonnenbrille. Beinhart diese Jungs…

Freitag, 26. Januar, 12:00 – Porscheplatz

Deutlich gesitteter geht es bei dem Fans am Porscheplatz zu. Nein - kein Kreisverkehr wie in Stuttgart - Zuffenhausen. Porscheplatz nennt der Porsche Club America, übrigens mit mehr als 100.000 Mitgliedern der größte Markenclub der Welt, den Treffpunkt seiner Mitglieder auf der Rennstrecke. Knapp 150 Porsche sind hier in Reih und Glied geparkt. Vom 356 bis zum 911 GT3 RS steht hier ein Schätzchen neben dem anderen. Und die Besitzer fachsimpeln natürlich, was das Zeug hält…

Freitag, 26. Januar, 13:00 – Bildhübscher Schreihals

Zeit, das Fahrerlager einmal genau unter die Lupe zu nehmen. In einer der letzten Boxen steht er, der wildeste Elfer aller Zeiten: der 911 RSR. Gleich zwei der über 500 PS starken Boliden setzt das Porsche Werksteam beim 24-Stunden-Rennen in Daytona ein. Einige der Fahrer kenne ich noch aus Le Mans - und sie mich scheinbar auch. Und schneller als ich mich versehe, darf ich Probesitzen im fast eine Million Euro teuren Elfer. „Darf ich auch ne Runde fahren?" frage ich scherzhaft? Doch mehr als ein „Nice try" in Kombination mit einem Kopfschütteln von Weltmeister und Le Mans-Sieger Earl Bamber ist

nicht drin. Na gut, die Jungs brauchen das Auto ja am Samstag und Sonntag noch in Bestform…

Freitag, 26. Januar, 14:00 – Steil, steiler, Daytona

Na so steil sehen die Steilkurven von außen gar nicht aus, denke ich so bei mir, als ich die Chance in einer Pause der Trainings nutze und mir die berühmte Ziellinie von Daytona einmal ganz aus der Nähe anschaue. Doch selbst hier, im flachsten Teil des Ovals, muss ich beinahe die Hände zur Hilfe nehmen, um das sogenannte Banking zu erklimmen. Mit einer Unterschrift verewige ich mich auf diesem für Rennfans heiligen Stück Asphalt. Wenn die 50 Starter morgen mit ihren breiten Gummiwalzen zum ersten Mal über meinen Namen brettern, dann geht es los, das 24-Stunden-Rennen von Daytona.

Samstag, 27. Januar, 10:00 – It's Raceday

Die Nervosität bei den Fahrern, Ingenieuren und Mechanikern steigt. Gestern beim gemeinsamen Abendessen hat mir Laurens Vanthoor noch erzählt, dass er selbst bei Minusgraden im Winter bei Schneeregen jeden Tag auf dem Rennrad sitzt und mich zu meinem Sportprogramm ausgefragt. Jetzt ist er im Tunnel. Laurens hat den 911 RSR mit dem Riesenflügel am Heck im Qualifying auf den dritten Startplatz gestellt. Er wird den Start fahren und sich, wie er gestern meinte, aus allen Scherereien heraushalten. „Du kannst das Rennen in den ersten Stunden nicht gewinnen, aber sehr wohl verlieren", sagt er. Er muss es wissen - schließlich hat er bereits das 24-Stunden-Rennen in Spa und die 24 Stunden Nürburgring gewonnen…

Samstag, 27. Januar, 14:40 – Der Start

Bevor die knapp 28.000 PS um 14:40 mit der Startflagge auf die Reise geschickt werden, wird es noch einmal patriotisch. Ein Geistlicher betet für die Gesundheit der Fahrer. Eine Sängerin schmettert acapella die amerikanische Nationalhymne und hält die Töne dabei so lange, das man sich fragt, woher sie die ganze Luft nimmt. Wenig später schallt das Kommando „Gentlemen, start your engines" aus den Lautsprechern. Das Anlassen der Rennmotoren steigert sich zu einem akustischen Hardrockkonzert. Gänsehaut.

Sonntag, 28. Januar, 0:20 – Der Crash

Seit dem Start liegen die Autos der GTLM-Klasse super eng zusammen. Immer wieder wechselt die Führung. Kurzzeitig übernimmt auch der 911 RSR die Führung. Doch plötzlich schlagen die Jungs am Kommandostand an der Boxenmauer die Hände über dem Kopf zusammen. Nick Tandy hat in der Bus-Stopp-Schikane die Kontrolle über sein Auto verloren und schlägt hart in die Mauer ein. Hektisch Rennen alle in die Garage, wo unter Hochdruck Teile gewechselt werden. Was ich hier zu sehen bekomme, ist Teamwork pur. Sogar die Fahrer helfen mit, das Auto wieder flott zu machen. Mit 13 Runden Rückstand geht Nummer 911 wieder auf die Piste. Das Rennen ist quasi verloren, doch das Porsche GT Team hat sich für diesen Teamspirit eine Medaille verdient.

Sonntag, 28. Januar, 14:40 – 24 Stunden später

Auch wenn es in diesem Jahr für Rekordsieger Porsche kein Podium geworden ist - als die beiden 911 RSR kurz hintereinander abgewunken werden, liegen sich Mechaniker und Ingenieure in den Armen und beklatschen sich gegenseitig. So ein 24-Stunden-Rennen bringt Mensch und Maschine ans Limit. Alle Teammitglieder stehen im Kreis und lassen der Enttäuschung keine Chance. Auch in der Niederlage selbstbewusst nach vorne zu schauen - das hat mich tief beeindruckt. Und nach dem Rennen ist vor dem Rennen. Bereits in einer Woche wartet im australischen Bathurst für viele der Fahrer bereits die nächste große Herausforderung: Die 12 Stunden auf der Berg-und-Talbahn von Bathurst.

Mittwoch, 31.1., 6:00 – Mein längster Flug

„Wann war es eigentlich Dienstag", frage ich mich, als ich am frühen Mittwoch Morgen an Bord von Quantas Flug QF008 hoch über Australien aufwache. Montag Mittag bin ich von Miami nach Dallas geflogen und dort abends an Bord des riesigen Airbus A380 gegangen. 16 Stunden dauert der Flug nach Sydney – plus/minus 90 Minuten – je nach Windstärke. Mein längster Flug bisher. Ich schlafe generell nicht sonderlich gut an Bord von Flugzeugen. Entsprechend durch den Wind bin ich, als ich am Gepäckband auf meinen Koffer warte. Doch meine Neugier auf einen für mich neuen Kontinent überwiegt: Australien, ich komme.

Mittwoch, 31.1., 10:00 – Die falsche Seite

Nach einer Dusche und einem Frühstück im Hotel erkunde ich mit einem Porsche 911 Carrera die Stadt. Zum ersten Mal in meinem Leben sitze ich in einem Auto, bei dem sich das Steuer auf der rechten Seite befindet. Etwas ängstlich taste ich mich durch den dichten Verkehr der Metropole Sydney. Mit Blick auf das berühmte Opernhaus fahre ich auf die Harbour Bridge. Auf der anderen Seite der Bucht, direkt am Olympia Swimmingpool, hat man einen atemberaubenden Blick auf die Skyline der Stadt. Ein perfekter Spot, um meinen blauen Elfer in Szene zu setzen.

Donnerstag, 1.2., 9:00 – Das Kitzeln im Gasfuß

Vom Porsche Zentrum Sydney aus fahren wir mit einem Konvoi aus Porsche-Fahrzeugen Richtung Landesinnere. Rund 180 Kilometer schlängelt sich die Landstraße malerisch durch das Gebirge der Blue Mountains. Auch wenn die teils überhöhten Wechselkurven den Gasfuß massiv kitzeln, halten wir uns streng ans Tempolimit. Die australische Polizei hat bei Tempoverstößen nur wenig Humor. Und schließlich werde ich bald den Grenzbereich des Elfers selbst austesten dürfen. Auf der Rennstrecke von Bathurst – ganz ohne Tempolimit. Zwischen den Trainingssitzungen des berühmten 12-Stunden-Rennens.

Donnerstag, 1.2., 12:00 – Känguruh-Stopp

Wenn man die Abfahrt in die 8.000-Seelen-Gemeinde Katoomba nimmt, deutet zunächst nichts darauf hin, dass nur wenige Meter entfernt eine ehemalige Rennstrecke ihrem Verfall frönt. Unter die Räder nehmen darf man den 2.100 Meter langen Catalina Park raceway nicht mehr, auf dem von 1961 bis in die Achtziger Jahre Rennen gefahren wurden. Doch zu Fuß erkunde ich Strecke mit ihren maroden

Holzleitplanken. Die Vorfreude auf mein Rennfahrertraining am Freitag und Samstag steigt. Ich biege wieder auf den Highway A32 ab. Kurz vor dem Örtchen Bathurst entdecke ich das genialste Straßenschild der Welt: Die Warnung vor über die Straße hüpfenden Känguruhs. Ein Fotostopp ist hier natürlich Pflicht.

Freitag, 2.2., 7:30 – Porsche 911 GT3 R statt 911 RSR

Im Morgengrauen fahren wir zum Mount Panorama Circuit. Die „beste Rennstrecke der Welt", wie die Australier sie nennen, schlängelt sich vom Fahrerlager 174 Meter den Berg hinauf und ab dem Gipfel wieder mit bis zu 16 Grad Gefälle ins Tal. Hier soll ich später selbst fahren? Erst mal hole ich mir ein paar Tipps von den Profis. In der Boxenanlage treffe ich gleich auf bekannte Gesichter. Fred Mako, Earl Bamber und Laurens Vanthoor sind genau wie ich von Daytona direkt nach Bathurst gereist. Nur statt des rund eine Millionen Euro teuren 911 RSR der technisch extrem komplexen GTE-Klasse pilotieren die Jungs hier einen 911 GT3 R. Der kostet nur die Hälfte und hat den Motor statt vor der Hinterachse ganz klassisch im Heck verbaut. Ein kleines bisschen weniger spektakulär – aber das machen die farbenfrohen Designs der Porsche-Teams wieder wett. Fred startet zusammen mit seinen Werksfahrerkollegen Dirk Werner und Romain Dumas auf dem grün-gelben Auto von Manthey-Racing, das man auch vom 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring kennt. „Grello" nennen sie ihn, wegen der Farbkombi aus Green und Yellow. Der GT3 R von Craft Bamboo tritt in weiß-grün-schwarz an. Competition Racing setzt auf Schwarz mit roten Akzenten. Und der 500-PS-Bolide von Black Swan Racing reflektiert die australische Sonne mit einem Mix aus Chrom und Dunkelgrün.

Freitag 2.2., 16:55 – Die beste Rennstrecke der Welt

Endlich ist es soweit. Nachdem die Rennprofis schon vier Trainingssitzungen hatten – nebst einiger Unfälle und Ausritte – dürfen wir die Strecke nun erstmals befahren. Porsche Driving Experience nennt sich dieses exklusive Programm von Porsche Australia. Für die Kunden sind die drei Sessions mit geführtem Fahren hinter einem Instruktor Teil eines Erlebnispakets: Luxus-Camping an der Strecke, Verpflegung in einer VIP-Lounge direkt über den Porsche Boxen und als Krönung drei Stunden Fahrspaß auf der Strecke. Kaum sind wir aus der Boxengasse auf die Strecke abgebogen und steigern das Tempo vergesse ich beinahe, dass ich auf der für mich falschen Seite sitze. Diese Strecke macht süchtig. Blinde Kurven, Steigungen, Gefälle, superschnelle Vollgaspassagen – mehr Fahrspaß geht eigentlich nicht. Vor allem, weil man angesichts der engen Piste und der fehlenden Auslaufzonen den Respekt nicht verliert. „Ein Fehler und dein Auto ist hin", hatte mich Le Mans Sieger Earl Bamber vorher gewarnt. Doch selbst ein völlig serienmäßiger 911 Carrera klebt selbst im Grenzbereich förmlich auf der Piste. Lenkung, Bremsen, Reifen – man merkt welche Mühe sich die Ingenieure bei der Abstimmung gegeben haben und wieviele Rennstreckenkilometer jeder Serienporsche bei seiner Entwicklung unter die Räder nimmt. Als ich nach einer Stunde den Helm vom Kopf streife steht für mich fest: das ist die beste Rennstrecke der Welt!

Samstag, 3.2., 11:40 – Jung und professionell

Jetzt wird es ernst für die Profis des 12-Stunden-Rennens: Im Qualifying balgen sich 49 Autos um die

besten Startpositionen für Sonntag. Den besten Job aller Porsche-Fahrer macht der Australier Matt Campbell. 2017 holte der 23-Jährige noch Siege im Porsche Mobil 1 Supercup. In diesem Jahr geht er als Porsche Young Professional an den Start – eine Zwischenstufe zum Werksfahrer, bei der die Jung-Profis noch weiter gecoacht werden. Viertschnellste Zeit, nur 36 Hundertstelsekunden hinter der Bestzeit. Respekt!

Samstag, 3.2., 15:15 – Hop oder Top

Im Top-10-Einzelzeitfahren werden die Karten neu gemischt. Jetzt geht es um die finale Startreihenfolge der schnellsten Zehn. Zusammen mit Matts Team und Mark Webber verfolge ich seine Alles-Oder-Nichts-Runde aus der Box. Das Ziel ist klar: Die Pole-Position. Auf der Start-Geraden nimmt Campbell Anlauf und versucht aus der ersten Kurve möglichst viel Schwung mit auf die lange Bergauf-Gerade mitzunehmen. Dabei wird er zu weit nach außen getragen, kommt neben die Strecke und hat keine Chance mehr auf eine schnelle Runde. „Nicht weiter schlimm", sagt Mark Webber neben mir. „Wenn du in diesem Spitzenfeld auf die Pole fahren willst, musst du nun mal alles riskieren." Als Matt etwas geknickt aus dem Auto steigt, applaudiert das gesamte Team und Mark klopft ihm auf die Schulter. Motorsport ist Teamsport – selbst beim Einzelzeitfahren.

Sonntag, 4.2., 5:15 – Der frühe Vogel und so

Beim Blick auf den Zeitplan des 12-Stunden-Rennens vermutet man erst mal einen Druckfehler. Start 5:45 Uhr steht dort. Doch das Anwinken des Rennens noch vor Sonnenaufgang hat in Bathurst Tradition. Bereits um 3:45 Uhr hat mein Wecker geklingelt. Jetzt geht in der Startaufstellung alles ganz schnell. Kaum sind die Autos in ihre Startpositionen gefahren, werden die Zuschauer gebeten die Aufstellung zu räumen und schon geht es los. In den ersten 30 Minuten des Rennens ändert sich in jeder Runde die Lichtstimmung. Von stockdunkel über leichte Morgenröte bis zum kitschigen Sonnenaufgang ist alles dabei. Und die Fotografen knipsen sich den Zeigefinger wund.

Sonntag, 4.2., 17:30 – Ich sehe rot

Gerade einmal vier Safetycar-Phasen gab es am vergangenen Wochenende beim 24h-Rennen in Daytona. Ganz anders hier in Bathurst. Ständig verschätzt sich jemand, Autos krachen in die Mauer, blockieren die Strecke. Ganze 15 Mal musste das Safetycar schon ausrücken. Am besten aus allen Scherereien heraus gehalten haben sich die Fahrer der vier 911 GT3 R-Teams. Und so kommt es, dass vier Porsche in den Top-Sechs liegen. Lange hat Manthey-Racing geführt. Jetzt in der Schlussphase zählt, wer noch einmal zum Tanken an die Box muss und wer nicht. Bei Porsche weiß man: Der nun führende Audi und der Mercedes dahinter müssen beide noch zum Tanken an die Box. Die 911er können dank geringerem Benzinverbrauch durchfahren. Ein Porsche-Vierfachsieg liegt in der Luft. Höchstens ein Rennabbruch könnte den Erfolg noch verhindern. Doch 15 Minuten vor Rennende passiert es: Ein überrundeter Audi und ein Mercedes kollidieren schwer. Erst wird das Safetycar zum 16. Mal vor das Feld geschickt, dann das Rennen mit der roten Flagge final abgebrochen. Statt einem Sieg bleiben die Plätze drei, vier, fünf und sechs. An sich nicht schlecht, aber dennoch unfassbares Pech, dass der Sieg heute nicht nach Weissach gegangen ist.

Montag, 5.2., 21:55 Uhr – Saubere Sache

Schon wieder ein neues Land: Singapur. Auch hier bin ich noch nie gewesen. Dafür umso gespannter. Zwei Dinge fallen mir auf, als sich die Automatiktür des überklimatisierten Flughafengebäudes öffnet: Selbst nachts ist es hier noch schwül warm. Und auf dem Boden klebt nirgendwo auch nur ein Kaugummi. Sauber.

Dienstag, 6.2., 10:00 Uhr – Elektrisiert

Auch außerhalb des Formel-1-Wochenendes kann man in Singapur Motorsport betreiben. Yuey Tan, ein Rennfahrer aus dem Carrera Cup Asia, der 2018 den Aufstieg in den Porsche Mobil 1 Supercup plant, betreibt neben einem Einkaufszentrum „The Karting Arena", eine Go-Kart-Bahn, auf der rein elektrisch gefahren wird. Ein wenig fühle ich mich wie ein Formel-E-Pilot, als ich das Gaspedal trete und begleitet von einem Surren vehement in den Sitz gepresst werde. Zur Saison 6, die Ende 2019 beginnt, steigt Porsche in die boomende Formel E ein. Falls noch ein Fahrerplatz frei ist, ihr habt meine Nummer. Und mein Sieg gegen die Journalistenkollegen im Elektro-Kart sollte doch zur Bewerbung reichen, oder?

Dienstag, 6.2., 18:00 – Ausblick

Dieser Ausblick – einfach wow! Ich stehe auf dem Observation Deck des Marina Bay Sands Hotels. Und vor mir die Skyline der Marina Bay. Der perfekte Ort für ein Abschieds-Dinner. Morgen Mittag bin ich wieder zu Hause. Viel habe ich gesehen und gelernt in den zwei Wochen bei meiner motorsportlichen Weltumrundung. Ich habe hinter die Kulissen des Porsche-Werkseinsatzes mit dem spektakulären 911 RSR in Daytona geblickt und mit den verrückten Fans gefeiert. In Australien habe ich Mark Webber kennen gelernt. Was für ein cooler Typ. Und gemeinsam mit ihm habe ich mit den Teams beim 12-Stunden-Rennen in Bathurst mitgefiebert und gelernt, dass einem ohne das gewisse Quäntchen Glück selbst ein verdienter Sieg im letzten Moment noch entrissen werden kann. Dieses faszinierende Rennen zu verfolgen war natürlich noch spannender, weil ich die Strecke selbst im Renntempo erkunden konnte.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/sport-gesellschaft/porsche-motorsport-weltreise-magic-fox-in-13-tagen-um-den-globus-daytona-sydney-bathurst-singapur-imsa-elektro-kart-rennen-blogger-influencer-15026.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/db35123a-5de1-4bdd-b846-a74041dd721f.zip

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