



PORSCHE

Porsche Podcast 9:11

Transkript Folge 7: Mythos GT – Rennsport mit Straßenzulassung

Gäste:

Andreas Preuninger, Leiter GT-Fahrzeuge

Jörg Bergmeister, ehemaliger GT-Rennfahrer, Entwicklungsfahrer und Porsche-Markenbotschafter

Moderator:

Sebastian Rudolph, Leiter Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik, Porsche AG

Intro [00:00 – 00:18]

[00:00:18] **Sebastian Rudolph:** Herzlich willkommen zur neuen Folge von 9:11, dem Porsche Podcast. Mein Name ist Sebastian Rudolph, und ich kümmere mich bei Porsche um die Themen Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik. Mit diesem Audio-Magazin wollen wir euch die Welt von Porsche näherbringen und uns mit spannenden Fragen beschäftigen. Dafür haben wir unser Podcast-Studio heute hoch oben im Stuttgarter Porsche-Werk 2 aufgebaut. Hier werden unsere Sportwagen 911, 718 und der voll elektrische Taycan produziert. Von hier haben wir auch einen schönen Blick auf den Porsche-Platz, wo drei weiße Elfer in den Himmel ragen.

Die heutige Folge beschäftigt sich mit einem topaktuellen Thema. Es geht um einen festen Bestandteil der Porsche-DNA. Es geht um zwei Buchstaben, die einen besonderen Mythos verkörpern: GT. Im übertragenen Sinne also um „Rennsport mit Straßenzulassung“. Über diesen Hochleistungssport und den Mythos dahinter spreche ich heute mit Andy Preuninger und Jörg Bergmeister, zwei absolute Experten auf diesem Gebiet. Und bevor wir starten, stellen wir euch die beiden kurz einmal vor.

[00:01:23] **Sprecherin:** Andy Preuninger wird 1965 in Stuttgart geboren, er studiert Maschinenbau und spezialisiert sich auf den Bereich Kraftfahrzeugtechnik. Neben seinem Studium arbeitet er für die Test-Abteilung der Fachzeitschrift Auto Motor und Sport. Nach seiner ersten beruflichen Station bei einem Automobilzulieferer wechselt er 1997 zu Porsche. Seit 2000 ist er für die Entwicklung der GT-Fahrzeuge verantwortlich und prägt diese nachhaltig. In der Sportwagen-Szene genießt A.P. längst Kultstatus, auch privat fasziniert den Familienvater alles, was schnell ist und einen Motor hat. Egal, ob auf seiner Enduro-Maschine im Wald oder mit seinem Boot auf dem Bodensee. Der Rockmusikfan



PORSCHE

restauriert gerne Gitarren, spielt Tennis und fährt Ski. Auch mechanische Chronographen faszinieren den Naturliebhaber. Und wenn er mal nicht am Steuer eines GT-Renners oder seines luftgekühlten 911 Cabrios sitzt, dann fährt er einen Dodge Ram Pickup Truck.

Jörg Bergmeister wird 1976 in Leverkusen geboren und wächst in einer echten Motorsport-Familie auf. Sowohl sein Vater Willy als auch sein Bruder Tim sind über Jahrzehnte erfolgreich im Motorsport aktiv. Jörg Bergmeister selbst beginnt im Alter von drei Jahren mit dem Kart-Sport. Der Einstieg in den GT-Sport gelingt dem großgewachsenen Rheinländer im Markenpokal Porsche Carrera Cup, wo er im Jahr 2000 seinen ersten Meistertitel erringt. Im gleichen Jahr startet der Diplom Betriebswirt zusätzlich im Porsche Supercup und wird 2001 auch dort Meister. 2002 wird er Porsche-Werksfahrer. Und in seinem ersten Einsatz gelingt ihm auf Anhieb ein Sieg beim 24-Stunden-Rennen in Daytona. In den folgenden Jahren gewinnt er alle großen Langstreckenrennen am Steuer des Porsche 911 und gehört damit zu den erfolgreichsten Werksfahrern des Unternehmens. Ende 2019 beendet er seine aktive Rennkarriere. Als einziger Profi-Pilot weltweit ist er sechs Generationen des Porsche 911 auf der Rennstrecke gefahren. Seit 2020 ist er als Porsche Markenbotschafter und Entwicklungsfahrer für Sportwagen aktiv. Der 45-Jährige lebt mit seiner Familie in Langenfeld bei Düsseldorf.

[00:03:45] **Sebastian Rudolph:** Hallo Jörg, hallo Andy, schön, dass ihr heute da seid.

[00:03:47] **Jörg Bergmeister:** Hallo Sebastian.

[00:03:48] **Andy Preuninger:** Hallo Sebastian, wir freuen uns auch! Schöne Abwechslung zum normalen Arbeitsalltag, hier zu sein.

[00:03:53] **Sebastian Rudolph:** Der normale Arbeitsalltag für dich, Andy, bedeutet GT. Seit 20 Jahren kümmerst du dich allein darum, wirst in Kreisen bei Porsche, aber auch außerhalb „Mister GT“ genannt. Was bedeuten diese beiden Buchstaben für dich?

[00:04:07] **Andy Preuninger:** Eine sehr gute Frage. GT, wenn man es sprichwörtlich nimmt, heißt eigentlich Gran Turismo oder Grand Tourisme, also große Fahrt. Das wurde früher besonders verwendet, auch im Zusammenhang mit Langstreckenrennen. Also GT: Da ich es auch schon so lange mache, 20 Jahre, ist für mich auch ein bisschen der Bezug mit dem Langstreckenrennen vergleichbar. Ich bin schon seit 20 Jahren für diese Art von Autos verantwortlich. Und die haben natürlich ganz wesentlich auch mein berufliches Leben und mein privates logischerweise – wenn man viel arbeitet – geprägt. Und das ist so ein Stück weit meine Lebensaufgabe GT-Autos zu entwickeln und an den Markt zu bringen – und hoffentlich die Kunden damit glücklich zu machen.



PORSCHE

[00:04:47] **Sebastian Rudolph:** Lebensaufgabe ist ein schönes Wort, wenn man über so einen langen Zeitraum eine tolle Aufgabe begleiten darf. Wie schafft man es, dass man selbst immer wieder Inspiration bekommt? Diesen Antrieb hat, das Feuer praktisch immer am Lodern hält, um dann immer wieder auch besser zu werden?

[00:05:04] **Andy Preuninger:** Ja, das werde ich oft gefragt, und lustigerweise ist es wirklich ein Thema, was mich eigentlich selber gar nicht so sehr belastet oder beschäftigt. Man hat gesehen in der Vergangenheit, dass wir immer wieder Wege gefunden haben, die Autos attraktiv zu halten, besser zu machen, auch appetitlich zu halten für Umsteiger, die vielleicht schon das Vormodell fahren. Ich denke auch, da ist es ganz wichtig, dass man die Autos selber lebt, selber liebt und die Autos auch ein bisschen, ich sag's mal ganz klar raus, für sich selber entwickelt. Also wenn es einem selber gefällt und man weiß nach einer gewissen Zeit, dass die Kunden es ähnlich empfinden, dann hat man eine ganz gute Kompassnadel. Und ich finde es eine unheimlich spannende Aufgabe, wenn du nach jedem Produkt, was wir rausbringen, überlegen musst, wie könnte man das noch toppen und dann den Antrieb zu finden, das doch noch irgendwie zu schaffen. Und ich sage immer, wer nicht selber brennt, der kann bei den anderen kein Feuer entfachen und das trifft auf mich da schon so ein bisschen zu. Das Feuer lodert noch.

[00:05:57] **Sebastian Rudolph:** Schön zu hören. Autos leben, Autos lieben. Jörg, das trifft für dich von Beginn an auch zu. Du hast deine Karriere auf der Kartbahn gestartet, und da gibt es auch eine Verbindung zur Familie Schumacher. Vielleicht fangen wir damit an. Erzählst du unseren Hörern ein bisschen davon?

[00:06:12] **Jörg Bergmeister:** Lang, lang ist es her. Die Kartbahn in Kerpen ist unsere Hausbahn gewesen, auf der mein Bruder und ich das Kartfahren gelernt haben. Wir waren an vielen Wochenenden quasi dort zu Hause und haben dadurch natürlich auch die Familie Schumacher kennengelernt. Der Vater von Michael und von Ralf war damals Bahnwart in Kerpen, und der Michael hat eine Ausbildung als Kfz-Mechaniker machen wollen. Er war erst zur Ausbildung in Darmstadt, hat sich da allerdings nicht wirklich wohl gefühlt. Und dann hat mein Vater angeboten, dass er bei uns im Betrieb die Ausbildung fortsetzen kann – was dann wiederum für uns natürlich ganz praktisch war, weil wir montags, als die Bahn normalerweise geschlossen war, immer mit Michael auf der Bahn trainieren waren.



PORSCHE

[00:06:51] **Sebastian Rudolph:** Was wiederum gut ist, da hatte er einen guten Partner auf der Kartbahn gehabt und du vor allem auch. Das Interessante ist, Kfz-Ausbildung, also sich mit Autos wirklich intensiv auseinandersetzen. Es dann auch vom Kart, also von der Pike auf zu lernen, nicht Ingenieur sein, sondern von der Rennfahrer-Seite zu kommen. Was macht für dich diese Faszination GT aus?

[00:07:12] **Jörg Bergmeister:** Ja, ich bin familiär natürlich schwer vorbelastet, mein Opa ist schon Motorradrennen gefahren, mein Vater dann auch Autorennen. Und wenn man von klein auf wirklich am Thema dran ist, ist natürlich der GT-Sport toll. Gerade da mein Vater im späteren Alter dann auch mit Porsche zum Beispiel das 24-Stunden-Rennen in Spa ´93 mit dem 964 RSR 38er gefahren ist. Das war ein Traumauto. Ich muss zugeben, als normaler Nachwuchsfahrer hat man natürlich immer erstmal das Ziel, in die Formel 1 zu kommen. Aber da war ich körperlich dann irgendwann einfach zu lang. Und dementsprechend bot sich dann der GT-Sport an. Da liegt dann nichts näher, als die Firma Porsche.

[00:07:51] **Sebastian Rudolph:** Erfahrene Rennpiloten wie Du, Jörg, da fällt immer wieder der Begriff Popometer. Da musst du uns auch noch was zu erzählen.

[00:07:59] **Jörg Bergmeister:** Ja, das ist einfach das Feeling oder die Verbindung zum Auto oder zum Kart, da wird es eigentlich am besten geschult. Einfach ein Gefühl dafür zu bekommen, was das Fahrzeug macht und dementsprechend dann später in den verschiedenen Formel-Serien beziehungsweise im GT-Sport mit den Ingenieuren zusammenzuarbeiten, um das Auto so hinzubekommen, dass es möglichst gut und möglichst schnell um die Strecke fährt.

[00:08:24] **Sebastian Rudolph:** Das Interessante dabei ist auch, Andy, um den Bogen wieder zu dir zu spannen: vom Motorsport, von der Rennstrecke auf die Straße, das übt eine unheimlich hohe Faszination aus. Man sagt, Elemente und Techniken, die wir dort erlernen, die können wir übertragen. Warum ist das so und was ist das Besondere daran? Von der Rennstrecke auf die Straße.

[00:08:46] **Andy Preuninger:** Ich glaube, das ist tatsächlich so ein Charakteristikum, das besonders bei den GT-Straßenfahrzeugen zum Tragen kommt, weil die Fahrzeuge schon seit jeher im Motorsport entwickelt werden, also von den Ingenieuren, die auch die Rennautos entwickeln. Und dann ist es natürlich ein relativ kurzer Weg, wenn man über Technologietransfer nachdenkt. Dann geht es nicht von einem Abteilungsbereich in den nächsten, sondern es sind meistens dieselben Personen, die am Straßenauto arbeiten und am Rennauto. Also der Technologietransfer nimmt den kürzesten denkbaren Weg, nämlich von einer Gehirnhälfte zur nächsten oder Zelle von mir aus. Und man lernt halt schon viel auf der Rennstrecke, man kann viel ausprobieren und da kristallisieren sich natürlich Technologien raus.



PORSCHE

Wir haben jetzt ein wunderschönes Beispiel mit der Aerodynamik im neuen GT3-Straßenfahrzeug, das wir vor kurzem vorgestellt haben. Und die können wir einfach nur deswegen so gezielt und so ausgereift bringen, weil wir es im Rennauto schon ausprobiert haben. Und auch umgekehrt. Es sind natürlich auch viele dauererprobte Komponenten, und das müssen wir beim Straßenauto natürlich machen. Die sollen lang halten. Es laufen extrem lange Tests und wenn es einen Straßentest aushält, dann ist es im Rennauto, wo es eigentlich nach ein paar Rennen ausgetauscht werden kann, natürlich auch sehr geeignet. Symbiose, würde ich sagen und die macht richtig Spaß. Ich glaube das ist auch ein Alleinstellungsmerkmal, das wir im Unternehmen haben, dass wir hier einen Bereich haben, der Straßen- und Rennautos gleichzeitig konzipiert.

[00:10:06] **Sebastian Rudolph:** Und zu diesem Alleinstellungsmerkmal, zu dieser DNA gehört auch, dass sich diese GT-Philosophie schon über Jahrzehnte trägt. Stichwort Heritage, also das Erbe, was wir hier mitbringen. Wenn ich an ein Auto wie den 904 Carrera GTS denke, was der für eine Grazie hat, für eine Eleganz, aber dann auch für eine Kraft sozusagen unter der Motorhaube. Wie ist es für dich, Andy, wenn du praktisch in die Historie, das Heritage reinguckst? Was sind da richtungsweisende Entscheidungen oder auch Modelle gewesen?

[00:10:35] **Andy Preuninger:** Ja, die Historie ist ganz arg wichtig bei unseren Fahrzeugen, und ich denke mal, das sieht auch der Kunde so. Wenn man genau hinschaut, hat Porsche einen Markenkern, der aus dem Motorsport kommt. Die Fahrzeuge leicht, früher offen, sind meistens auf Rennstrecken eingesetzt worden, auch zum Hobby der Fahrer, nicht nur als reine Rennfahrzeuge. Also diesen Kundensport-Gedanke haben wir eigentlich schon seit der Firmengründung irgendwo im Blut. Und es geht auch nicht weg, da wollen wir auch nicht von ablassen, weil ich glaube, das zeichnet uns aus. Es ist definitiv so, dass wir mit diesen Rennautos der Vergangenheit schon auch wirklich ein tolles Erbe haben. Ich persönlich muss sagen, bei mir fängt es natürlich auch vom Lebensalter her erst in den Siebzigern an, wo ich so genau hingeschaut habe. Also Carrera RS, das weiße Auto mit den roten und blauen Streifen, das werde ich nie vergessen. Das hing als Poster über meinem Bett als Kind, wo ich fünf oder sechs oder sieben Jahre alt war. Das hat mich schon früh echt beherrscht, dieses Auto, weil es ist einfach unfassbar fand. Es gibt natürlich auch historischere Rennfahrzeuge. Ich persönlich habe nicht so viel Zugang dazu. Im Museum schaue ich sie mir gerne an. Aber wir haben uns eher so auf die Carrera-, auf die 911-Modellreihe konzentriert, mit den gesamten Modellen, die wir in den letzten Jahren rausgebracht haben. Und da hilft die Historie unheimlich, auch neue Inspiration und Ideen zu kriegen.



PORSCHE

[00:11:53] **Sebastian Rudolph:** Historie, Herkunft einer Marke, Jörg, welche Poster oder welche Modellautos haben dein Zimmer begleitet und verschönert?

[00:12:00] **Jörg Bergmeister:** Es war vielmehr das Quartett spielen in der Grundschule, als ein Auto wie der Moby Dick, also der 935, natürlich immer die Superkarte war. Es ist einfach die gesamte Historie und jetzt wirklich auch zum Teil in den Genuss zu kommen, Autos wie den 904 zu fahren, das ist einfach ein Traum. Und für so ein Unternehmen wie Porsche Rennen zu fahren ist natürlich ein Kindertraum und was Besseres kann man sich nicht vorstellen.

[00:12:26] **Sebastian Rudolph:** Und über diese Träume sprechen wir gleich weiter, über die Produkte dahinter. Wir hören uns aber vorher noch ein paar Fakten dazu an.

[00:12:32] **Sprecherin:** Das Kürzel GT steht für Gran Turismo und damit frei übersetzt für „große Fahrt“. Gemeint sind damit angemessen komfortable, gewichtsreduzierte und gut motorisierte Sportwagen, die für Langstreckenrennen geeignet sind. Anfangs sind dies insbesondere italienische Klassiker wie Targa Florio und Mille Miglia oder die Carrera Panamericana in Mexiko. Typisches Betätigungsfeld von GT-Fahrzeugen heute sind 24-Stunden-Rennen. Zum Beispiel in Le Mans, Daytona oder auf dem Nürburgring.

Bei Porsche steht GT im übertragenen Sinne für Rennsport mit Straßenzulassung. 1956 erhält mit dem 356A 1500 GT Coupé der erste Porsche dieses besondere Kürzel. Später folgen unter anderem die Modelle 904 Carrera GTS, 914/6 GT, 911 GT2, 911 GT1, 911 GT3, Carrera GT und Cayman GT4.

911 GT3 sind Serienfahrzeuge, die in enger Zusammenarbeit mit den Ingenieuren der Porsche-Motorsportabteilung im Entwicklungszentrum Weissach entstehen. Die erste Generation ging 1999 an den Start und absolvierte die Nürburgring-Nordschleife als erster Straßensportwagen in unter acht Minuten. Der brandneue GT3 erzielte eben dort erneut eine beeindruckende Leistung. Im Zuge der finalen Abstimmungsarbeiten umrundete er die Strecke 17,5 Sekunden schneller als sein Vorgänger. Für Porsche-Testfahrer Jörg Bergmeister ist der neue 911 GT3 „das mit Abstand beste Serienauto“, das der erfahrene Profipilot jemals in der grünen Hölle bewegt hat.

[00:14:24] **Sebastian Rudolph:** Das mit Abstand beste Serienfahrzeug, Jörg. Wir haben das Zitat in dem Einspieler gerade gehört. Warum ist das so? Kannst du das erklären?



PORSCHE

[00:14:33] **Jörg Bergmeister:** Grundsätzlich muss man sagen, wenn man als Motorsportler ein Rennauto auf der Rennstrecke gewohnt ist, muss man die Erwartungen erst mal ein bisschen zurückschrauben. Weil beim Straßenauto eigentlich alles ein bisschen langsamer von statten geht als beim reinrassigen Rennauto. Und da war die Überraschung wirklich groß. Der neue GT3 war wirklich das erste Auto, wo ich gesagt habe „wow“, was die Balance angeht. Gerade die Verbindung Vorderachse, Hinterachse, das ist wie ein Rennauto. Das Level ist so brutal hoch, grade auch in Verbindung mit dem Reifen. Beim Michelin Cup 2R ist das Grip-Level auf dem Niveau wie bei einem Rennauto, wie beim reinen Slick-Reifen. Es waren wirklich beeindruckende Runden.

[00:15:12] **Sebastian Rudolph:** Du sprichst auch von einer Balance, wenn man sagt das Auto ist recht leicht im Vergleich zu anderen Straßenautos, hat aber dafür vergleichsweise sehr viel Kraft unter der Haube. Wie wichtig ist es, dass man dieses Auto auch in der Balance halten kann? Also auch Stichwort Sicherheit, die der Fahrer dadurch bekommt?

[00:15:27] **Jörg Bergmeister:** Das ist ein Riesenthema. Gerade die Balance Vorderachse, Hinterachse. Wir haben ein riesen Schritt gemacht bei der Vorderachse mit der Doppel-Querlenker-Achse. Haben dann deutlich mehr Grip bekommen, aber die Hinterachse kann es wirklich vertragen. Und das Auto spricht eigentlich wirklich mit einem. Man hat keine Überraschung, man fühlt sich auf Anhieb im Auto wohl und diese Reserven, dieses hohe Grip-Level ist dann im Alltag mit Sicherheit auch eine Sicherheitsreserve.

[00:15:58] **Sebastian Rudolph:** Und all das, was der Jörg beschreibt, habt ihr auf der Nordschleife nicht nur getestet, sondern ihr habt einen Rekord eingefahren. Und auch da denkt man, es kann irgendwann ja eigentlich nicht mehr schneller gehen, aber doch es geht schneller. Andy, nimm uns mal ein bisschen mit in diese Rekordfahrten und in welche Dimensionen ihr da jetzt vorgestoßen seid.

[00:16:14] **Andy Preuninger:** Wir sind natürlich auch sehr froh über die Rundenzeit, die unser Dreamteam an Test-Drivern, nämlich der Jörg, der mir gegenüber sitzt, und der Lars Kern, da rausgeholt hat aus dem Auto. Es liegt ein bisschen über unseren eigenen Erwartungen, muss ich sogar sagen. Wir hatten damit eigentlich nicht gerechnet, dass wir dann doch so wahnsinnig schnell unterwegs sind. Hat sich dann wohl doch gelohnt. Wie geht so eine Rekordfahrt von statten oder so eine Aufnahme einer schnellsten Runde. Es muss nicht immer ein Rekord dabei rauskommen, sondern wir wollen immer zeigen, was kann das Auto unter bestimmten Bedingungen in kundigen Händen auf der Nordschleife. Es interessiert ja auch die Kunden, es interessiert die Medien. Es ist eine Messlatte und die ist einfach so. Viele sagen: „Ach, das ist nicht so wichtig. Es ist wichtiger, was auf der Straße passiert.“ Ich glaube,



PORSCHE

beides ist wichtig, aber es ist einfach eine ganz gute Benchmark. Wir machen das relativ locker, muss ich sagen. Es ist keine generalstabsmäßige Planung, die jetzt Monate im Voraus anläuft. Selbstverständlich brauchen wir einen Slot auf der Strecke, weil das im Verkehr zu fahren, das wäre glaube ich, fahrlässig. Da sollte man schon gucken, dass man eine entsprechende Strecke für sich hat. Da muss der Nürburgring dann auch entsprechend einen Slot zur Verfügung stellen, das ist alles so die Vorplanung, die man macht. Wir gehen mit unseren Ingenieuren, die das Auto entwickelt haben, besonders diejenigen, die fürs Fahrwerk zuständig sind und für die Aerodynamik und auch für die Motorapplikation, gemeinsam dort vor Ort und fahren einige Proberunden. Wir schauen mit den entsprechenden Fahrern, was die Fahrer anmerken. Wir versuchen im Rahmen der Einstellmöglichkeiten des Fahrzeugs natürlich dem Fahrer das bestmögliche Gefühl zu geben. Aber immer nur im Rahmen der Einstellmöglichkeiten, die auch beim Kunden erfolgen können. Und ja, wir iterieren uns dann eben so 2 bis 3 Tage, würde ich mal sagen, bei guten Bedingungen an das Optimum ran. Und dann ist uns immer ganz wichtig, dass der Notar auch dabei ist. Weil behaupten kann man viel, aber es ist immer gut, was beweisen zu können unter notarieller Aufsicht. An einem möglichst geeigneten Tag – wenn es regnet, bringt es natürlich nicht viel, da muss man ein bisschen Glück haben, Winter sollte es auch nicht sein – stellen wir dann entsprechend mit der Nürburgring GmbH zusammen die Lichtschranken auf und probieren das.

[00:18:19] **Jörg Bergmeister:** Und dann auch Spaß haben.

[00:18:21] **Andy Preuninger:** Ja, wir sind auch schon angespannt, Jörg. Spaß kommt danach. Auf den Jungs lastet ein Wahnsinnsdruck. Wir wollen natürlich auf keinen Fall, dass da was passiert. Es soll nicht zu verbissen hier das letzte rausgeholt werden. Aber es interessiert uns natürlich schon selber, was kann das Auto. Es ist immer ein Highlight im Jahr, das zu machen, aber es ist wesentlich weniger generalstabsmäßig geplant oder eine riesen Aktion, wie man es sich so vorstellen kann. Ich weiß, dass bei anderen Werken da deutlich mehr Aufwand getrieben wird über Monate, teils Jahre. Aber in unserem Fall eher nicht, wir hatten da auch ganz gutes Glück bisher.

[00:18:58] **Sebastian Rudolph:** Aber das macht es ja auch aus. Sich sportlich auf etwas vorbereiten, aber gleichzeitig so eine Lockerheit zu behalten im Sport. Weil bestimmte Dinge kannst du nicht erzwingen, da muss der Körper auch mitspielen, und es fängt im Kopf an.

[00:19:09] **Andy Preuninger:** Absolut, ich meine, es hängt auch ein Stück weit davon ab, wie gut man sich im Team versteht, und da muss ich sagen, das muss ich unterstreichen bei Porsche. Wir sind eigentlich eine Familie, wir freuen uns, wenn wir uns sehen. Ich freue mich, wenn ich die Fahrer dann am Ring sehe. Die kennen die Ingenieure alle, wir haben wirklich Spaß, am Abend vorher anzureisen und



PORSCHE

noch ein Bier – also wenige Bier für die Fahrer natürlich – zu trinken und ein bisschen zu plaudern. Das ist das Tolle, dieses familiäre Gefühl, was uns bei Porsche verbindet, das kommt uns da unheimlich zugute. Und das ist auch das, was einem das gute Gefühl im Bauch gibt. Auch wenn es mal nicht laufen würde, was bisher noch nicht passiert ist – knock on wood – wäre das kein Beinbruch dann.

[00:19:48] **Sebastian Rudolph:** Du meinst natürlich alkoholfreies Bier... Ist klar.

[00:19:49] **Andy Preuninger:** Das ist selbstverständlich.

[00:19:52] **Sebastian Rudolph:** Das Interessante ist ja, der Thomas Müller vom FC Bayern München hat einmal gesagt, es gab Zeiten beim FC Bayern, da hat man auf einen gezeigt und gesagt: Der hat den Fehler gemacht oder der. Und in der aktuellen Phase hat er in der vergangenen Saison gesagt, wo die Bayern das Triple geholt haben, in der Phase streitet man sich, wer Fehler ausbügeln kann. Also dieser Familien-Charakter gilt nicht nur auf der Rennstrecke, sondern generell für Teamsport und auch für den Erfolg. Jetzt mal zu demjenigen, der dann ganz allein auf die Strecke geht. Jörg, wie wichtig ist da das Team drum herum für den Wohlfühlfaktor, aber auch um diese Spitzenleistungen zu bringen?

[00:20:29] **Jörg Bergmeister:** Ja, absolut, ist extrem wichtig. Motorsport ist ein Teamsport. Klar, in dem Moment sitzt man zwar allein im Auto, aber die ganze Vorbereitung, allein so ein Auto zu konstruieren, zu bauen und dann auch so auf den Punkt auf die Rennstrecke zu stellen, das ist Teamarbeit und alleine kommt da keiner weiter. Und man muss wirklich von Anfang an, auch wenn es zwischendrin mal Reibung gibt, das große Ziel vor Augen haben und alle immer wieder in eine Richtung positionieren, dass der Erfolg im Vordergrund steht.

[00:20:57] **Andy Preuninger:** Wobei Reibung ist in dem Fall eher selten. Bei der Reibung meinst du wahrscheinlich, wie stellt man das Auto jetzt ein, was ist besser. Und dann sagt der eine Fahrer vielleicht Hü, der andere Hott und dann muss man ab und zu ein bisschen vermitteln, kann ja aber die Autos so unterschiedlich einstellen. Es ist natürlich auch eine Anspannung dahinter, aber die bewältigen wir ganz gut, durch diese gute persönliche Beziehung, die man zueinander hat.

[00:21:20] **Jörg Bergmeister:** Ja, es macht wirklich Spaß. Also ich könnte nicht glücklicher sein mit der neuen Aufgabe und die Freude steht bei mir auf jeden Fall im Vordergrund. Und es ist immer wieder eine tolle Herausforderung, gerade mit den Ingenieuren zusammenzuarbeiten, zum Teil vielleicht auch mal neue Impulse setzen zu können, neue Ideen reinzubringen. Aufgrund der langjährigen Erfahrung im Motorsport hat man dann vielleicht doch die ein oder andere Idee, was man auch probieren könnte und es ist echt schön.



PORSCHE

[00:21:43] **Andy Preuninger:** Das ist für uns auch beim ingenieurmäßigen Arbeiten extrem wichtig, so eine Außenmeinung zu kriegen, so außen von innen. Aber die Ingenieure, da zähle ich mich selber auch dazu, wir verrennen uns ja schon manchmal so in einer Ecke und sagen, so ist das oder so muss das sein und haben vielleicht doch manchmal unterschiedliche Auffassungen. Denn bei so einer Reibung entsteht ja auch Wärme. Und da braucht man ab und zu mal einen Schlichter, der dann wirklich auch mit der Expertise des Users sagt, nein, wir müssen den Weg gehen, weil. Und sowas kristallisiert sich bei so einer Fahrt, wo es wirklich aufs letzte Zehntel dann ankommt, eindeutig raus. Und da sind wir wirklich happy, dass wir so erfahrene Motorsportspezialisten haben. Auch unsere Werksfahrer, deine Kollegen, die kommen immer, wenn die in Weissach sind und klopfen an meiner Tür und fragen, kann ich helfen, kann ich mal den Schlüssel haben, lass mich mal fahren, ich bin interessiert. Also das ganze Werk möchte wirklich auch helfen bei dieser Straßenfahrzeugentwicklung, das sind selber Fans. Die meisten haben auch einen.

[00:22:38] **Sebastian Rudolph:** Helfen ist ein gutes Stichwort. Jörg, wenn du auf deine Karriere, auf deine aktive Karriere zurückblickst, angefangen vom Kart mit Michael und Ralf Schumacher, aber auch, vorhin haben wir es im Einspieler gehört, du bist alle Elfer-Generationen gefahren. Welche Erfahrungswerte bringst du von außen ein, wo du merkst ja, da kann ich auch inspirieren?

[00:22:59] **Jörg Bergmeister:** Das ist eine schwere Frage. Ich meine, in über 40 Jahren im Motorsport oder um Motorsport herum, lernt man natürlich das ein oder andere. Aber während meiner ganzen Karriere war es eigentlich immer so, dass die Vergangenheit mich nicht sonderlich interessiert hat, sondern ich immer nach vorne geschaut habe. Das hat sich bisher, denke ich mal, nicht geändert und ich probiere wirklich immer wieder mit neuen Ideen anzukommen, da nerve ich den Andy auch des Öfteren mal.

[00:23:26] **Andy Preuninger:** Absolut gar nicht. Du rufst nur zu ungewöhnlichen Zeiten an.

[00:23:33] **Jörg Bergmeister:** Klar, zum Teil ist es da natürlich so, im Motorsport ist der reglementierende Faktor, die Sportkommissare. Jetzt ist es der Gesetzgeber. Aber wenn man das eine oder andere dann trotzdem umsetzen kann, macht das natürlich extrem Spaß.



PORSCHE

[00:23:47] **Sebastian Rudolph:** Nach vorne schauen, der Blick in die Zukunft. Es gibt ein paar Schlagworte, die die Industrie insgesamt begleiten. Das ist Digitalisierung, Elektrifizierung, Nachhaltigkeit – das ist auch für Porsche sehr wichtig. Die Frage ist, wie passt das in die Welt von GT, über die wir jetzt die Zeit über sprechen?

[00:24:05] **Andy Preuninger:** Also ich glaube, das passt ganz gut rein. Wenn ich mal einen Begriff rauspicken darf, Nachhaltigkeit. Wir bauen jetzt seit über 20 Jahren diese GT3-Modelle und soweit ich informiert bin, sind alle noch auf der Straße, sind alle noch fit. Es sei denn die wenigen, die verunfallt sind. Also das ist was Langlebiges. Das ist ein sehr langlebiges Produkt und kein Artikel, den man nach 3 bis 4 Jahren durch etwas anderes ersetzt. Also ich denke schon auch, dass wir hier mit den Materialien, die wir verwenden und auch die Art und Weise, wie wir das Auto konstruieren – das ist für die Ewigkeit gebaut – und das finde ich schon mal einen wichtigen Punkt. Digitalisierung natürlich auch. Dem können wir uns nicht verschließen, das sollten wir auch nicht tun. Man muss mit den Zeiten gehen, sonst geht man mit der Zeit. Da ist schon was Wahres dran. Aber wir müssen das so in das Auto einbringen – speziell in dieses sehr historisch belastete, im positiven Sinne –, dass es seine eigene Geschichte nicht betrügt. Dass nicht Dinge in den Vordergrund gerückt werden, die eigentlich jetzt nicht den Kern des Autos ausmachen. Soll aber heißen, wenn wir jetzt auf den neuen GT3 gucken, das Auto ist auf der absoluten Höhe der Zeit, was die Digitaltechnik im Auto angeht. Aber ohne den Fahrer irgendwo zu bevormunden und ohne den Fahrer zu überfordern, weil oft ist es ja so, dass man im heutigen Auto schon eine Weile braucht, bis man die ganzen Bedienelemente und die ganzen Menüs versteht. Da haben wir uns wirklich Mühe gegeben, dass wir genau das zuschneiden, dass alles, was wir dort am Auto haben, dem Fahrer beim Fahren hilft. Das ist das Wichtige. Also von daher gesehen, ist für mich da auch ein Haken dran. Und ja, wir haben natürlich aufgrund der uns gegebenen Bedingungen gesetzlich schon ein bisschen zu kämpfen. Der Verbrennungsmotor ist aktuell schon unter Druck, und das ist natürlich auch ein wesentlicher Bestandteil unseres Autos. Das erfordert ingenieurseitige Finesse, die haben wir bisher an den Tag legen können, sodass ich auch denke, dass wir weiterhin diesem Wandel der Zeit durchaus folgen können, ohne das Auto irgendwo unglaublich zu machen.

[00:25:55] **Sebastian Rudolph:** Mit der Zeit gehen, damit man nicht irgendwann geht mit der Zeit, ist ein interessanter Spruch. Jörg, wie ist es als Fahrer? Diese Dinge, die praktisch von außen kommen, mit denen man sich aber intensiv auseinandersetzen muss, um erfolgreich oder mit Freude bei der Sache zu bleiben. Wie geht man als Fahrer damit um? Ist es auch eine Inspiration, die man aufsaugt oder gibt es da auch Hürden, an denen man manchmal verzweifeln möchte?



PORSCHE

[00:26:21] **Jörg Bergmeister:** Klar gibt es auf jeden Fall Hürden. Wie der Andy schon gesagt hat, der Gesetzgeber, die Regelungen werden immer strikter. Anfangs vom Gespräch hatte Andy auch gesagt, wir versuchen Autos zu bauen, die uns selbst Spaß machen. Solange man das vor Augen hat, denke ich mal, werden wir auch weiterhin Fans und Kunden haben, die das Produkt gerne kaufen werden. Im Gesamtkonstrukt wird die Aufgabe nicht einfacher. Nachhaltigkeit ist ein großes Thema, da ist Porsche natürlich jetzt auch schon sehr aktiv, Thema eFuels. Es wird jetzt die erste Pilotanlage gebaut, zusammen mit Siemens. Da setze ich persönlich große Hoffnung darauf, dass wir auch weiterhin hochdrehende Verbrennungsmotoren im GT-Auto haben. Ich sehe es an meinem kleinen Sohn, drei Jahre alt. Jedes Mal, wenn er im Auto sitzt, sagt er „Papa gib Gas“ und kriegt ein breites Grinsen im Gesicht, wenn er den Motor dann hört.

[00:27:12] **Andy Preuninger:** Wir wollen, dass die Kinder der Zukunft, wenn sie mit Autos auf dem Boden spielen, dazu noch Motorgeräusche machen können, nicht nur ein Summen.

[00:27:20] **Sebastian Rudolph:** eFuels hattest du angesprochen, synthetische Kraftstoffe des Pilotprojekts, was wir mit Siemens jetzt starten. Da geht es um grünen Wasserstoff. Andy, Thema Nachhaltigkeit, synthetische Kraftstoffe, CO₂-Neutralität. Inwiefern sind die GT-Fahrzeuge oder Motorsport geeignet, die eben mit diesen Kraftstoffen betankt werden, auch weiter so viel Freude zu machen?

[00:27:43] **Andy Preuninger:** Ich glaube, die sind ganz besonders wichtig für genau so eine Botschaft. Ich bin wirklich stolz auf die Firma und finde es eine tolle initiative, was wir mit den synthetischen Kraftstoffen für eine Diskussion ausgelöst haben. Ich glaube, da sind wir schon ein Stück weit die Vorreiter gewesen. Ich selber glaube absolut an dieses Konzept. Ja es kann sein, dass zunächst mal der Liter Kraftstoff dann etwas teurer wird. Speziell auf meine Autos bezogen, ich nenne sie jetzt einfach mal die Autos, die die Kundschaft kauft, glaube ich nicht, dass das so einen wahnsinnigen Unterschied machen würde, weil es meistens Autos sind, die im Hobbybetrieb bewegt werden. Ein ganz wichtiger Step, den wir mit den synthetischen Kraftstoffen, die uns erlauben, nahezu emissionsfrei unterwegs zu sein, auch vorhaben, ist Rennfahrzeuge auszustatten. Dass wir Markenpokale damit betanken und das dann entsprechend ausrollen auf die bestehende Verbrennungsmotorflotte. Und das Tolle daran ist ja auch wirklich, dass man auch selbst den klassischen Oldtimer –– ich nenne ihn jetzt einfach mal so – mit diesem Kraftstoff betreiben kann. Auch der wird erheblich sauberer laufen. Es ist ja kein Sprit, der irgendwo negative Konsequenzen mit sich trägt. Das ist ja ein sehr reines Benzin, was erheblich weniger Störstoffe, also Nebenprodukte wie ein mineralisch gewonnenes in sich trägt, dadurch auch extrem viel



PORSCHE

sauberer verbrennen kann. Also ich finde es eine ganz tolle Geschichte und ich wünsche mir sehr, dass die Politik das auch entsprechend unterstützt. Wenn man sich vorstellt, dass nur ein Bruchteil des Geldes, was wir in die Elektromobilität investieren, zu Recht investieren ganz klar, auch in diese Kraftstoffsache stecken könnten, dann wäre es glaube ich auch eine tolle duale Strategie.

[00:29:15] **Sebastian Rudolph:** Strategie ist ein gutes Stichwort, denn wir spielen jetzt ein kleines Spiel, und da müsst ihr strategisch vom Kopf her sein, um die richtige Antwort zu finden. Es geht dabei um Motorensounds, und zwar um die Sounds berühmter Porsche GT-Fahrzeuge. Wir hören sie uns erst einmal an und dann bin ich auf eure Antworten gespannt.

Jetzt kommt noch die Frage. Ich wollte, dass Jörg und Andy sich erst mal auf die Sounds einlassen. Hinter welchem Motorenklang versteckt sich der neue 911 GT3?

[00:30:05] **Jörg Bergmeister:** Nummer drei

[00:30:06] **Sebastian Rudolph:** Das war sehr schnell und sehr richtig.

[00:30:08] **Jörg Bergmeister:** Das war glücklicherweise relativ einfach.

[00:30:09] **Sebastian Rudolph:** Wenn sich zwei Experten einig sind.

[00:30:11] **Andy Preuninger:** Naja, er hat ja immer einen Helm auf, da kriegt er das gar nicht so mit.

[00:30:16] **Jörg Bergmeister:** Doch, aber der Sound ist so schön.

[00:30:18] **Andy Preuninger:** Einen Turbomotor hört man so klar von dem Sauger raus, der dreht einfach viel aggressiver, kriegt dann diese harsche Note, die auch wir so lieben und auch die Kundschaft. Und der Turbo bläst halt mehr, und das war der davor.

[00:30:30] **Jörg Bergmeister:** Und dazu noch das Pfeifgeräusch beim Turbo.

[00:30:32] **Andy Preuninger:** Das auch sehr geil ist, muss ich sagen.

[00:30:33] **Jörg Bergmeister:** Ja, hat auch seine schönen Seiten.

[00:30:36] **Sebastian Rudolph:** Alle Erklärungen mit drin, dann bleibt mir noch zu ergänzen, der erste Sound war vom Cayman GT4 und der zweite vom 911 GT1, Le-Mans-Doppelsieger von '98. Gibt es übrigens nur ein Fahrzeug mit Straßenzulassung. Auch interessant.



PORSCHE

[00:30:49] **Andy Preuninger:** Ein einziges. Das ist hoffentlich noch lange unter uns und wird nicht irgendwo zerstört. Ich glaube, das hatten wir sogar auch mal in Weissach, weil ich glaube das kommt regelmäßig zum Renovieren beziehungsweise zum Überholen. Wenn man dann die Kilometerstände zwischen den Überholungen anguckt, sind die dann zwischen sieben und neun, also viel fährt es nicht. Aber ein ganz imposantes Fahrzeug.

[00:31:11] **Jörg Bergmeister:** Ist aber auch kein Auto, wo du unbedingt mit fahren möchtest.

[00:31:14] **Andy Preuninger:** Ich quäle mich da auch rein aber das sagt der Richtige.

[00:31:18] **Jörg Bergmeister:** Genau, ich spreche aus Erfahrung.

[00:31:20] **Andy Preuninger:** Ja, das Schöne ist, unsere Autos sind auch für Lange gemacht.

[00:31:22] **Jörg Bergmeister:** Ja, die meisten.

[00:31:25] **Sebastian Rudolph:** Jetzt kommen wir zu etwas Historischem. Ein weiterer Sound und ich kann verraten, es ist eins meiner Lieblingsautos. Hilft euch jetzt noch nicht so viel, aber wir hören mal rein.

[00:31:48] **Andy Preuninger:** Ziemlich offener Auspuff.

[00:31:50] **Sebastian Rudolph:** Habt ihr eine Ahnung, sonst gebe ich euch Varianten vor.

[00:31:52] **Jörg Bergmeister:** Ja, das wäre gut.

[00:31:55] **Sebastian Rudolph:** 356 A 1500 GT, 904 Carrera GTS oder 914/6 GT?

[00:32:05] **Jörg Bergmeister:** Das ist gemein, die beiden letzten bin ich schon gefahren.

[00:32:08] **Andy Preuninger:** Ich würde sagen der Zweite.

[00:32:11] **Sebastian Rudolph:** 904 Carrera GTS? Jörg kriegt ihn noch einmal zum Reinhören.

[00:32:22] **Andy Preuninger:** Ja, da bleibe ich dabei. 914/6 ist irgendwie nicht so voluminös, der ist gedämpfter.

[00:32:25] **Jörg Bergmeister:** Ich schließe mich an.



PORSCHE

[00:32:29] **Sebastian Rudolph:** Andy am Steuer, Jörg hat sich auf den Beifahrer gesetzt und beide sind erfolgreich ins Ziel gekommen. Ja, es ist der 904 Carrera GTS, ein wunderschönes Auto.

[00:32:41] **Jörg Bergmeister:** Traumauto, kann man nicht anders sagen.

[00:32:45] **Andy Preuninger:** Würde ich auch mal gerne fahren. Da hast du immer so Glück, dass du die historischen Autos fahren darfst. Ich darf immer nur zugucken. Ich sehe die immer nur in Goodwood.

[00:32:50] **Sebastian Rudolph:** Einen haben wir noch und zwar geht es jetzt um den Unterschied zwischen einem 911 GT2 RS und einen 911 GT3. Also ihr merkt, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer, wir sind wirklich im Feinschmeckerbereich unterwegs. Es geht um Turbomotor und Saugmotor. Und jetzt spielen wir diese Sounds mal ein.

[00:33:28] **Andy Preuninger:** Beide so geil, oder? Ich muss auch sagen, im Nachhinein, klar war der GT2 RS der zweite, aber so einen tollen Turbosound, da bin ich echt heute noch stolz aufs Team, was wir da gemacht haben. Der klingt sowas von toll.

[00:33:39] **Jörg Bergmeister:** Aber wir hatten beide beim ersten Sound ein breites Grinsen im Gesicht.

[00:33:43] **Andy Preuninger:** Ja, der Sauger ist einfach... Also der Turbo hat es echt schwer im Klangbild gegen einen Sauger anzutreten, der richtig gut gemacht ist und hochdreht.

[00:33:51] **Sebastian Rudolph:** Jörg hat's gesagt, ihr konntet es nicht sehen, aber das breite Grinsen war deutlich zu vernehmen. Vielleicht noch eine Frage. Dieser hörbare Unterschied Jörg, kannst uns mitnehmen in die Welt, was die Besonderheit des einen und des anderen ist?

[00:34:04] **Jörg Bergmeister:** Beim hochdrehenden Sauger bei 9000 Umdrehungen, hört sich das Orchester hinter einem einfach nur wunderbar an. Ich bin Fan von hochdrehenden Motoren. Klar, ein Turbo hört sich auch toll an, hat seine Eigenheiten, das Turbopfeifen ist auch wirklich cool. Aber ja, ich bin Fan von Saugern.

[00:34:25] **Andy Preuninger:** Aber wenn man die Fahrbarkeit anguckt, ich meine den GT2 RS, wenn man mit dem Auto eine Weile fährt, das ist nach wie vor eins meiner absoluten Lieblingsautos, obwohl es nicht zu den Saugern gehört. Die Souveränität, die dieses Auto verströmt und über den Fahrer ausgießt, die sucht ihresgleichen. Egal in welchem Gang, egal in welcher Situation. Du hast so viel Leistung und zwar gut dosierbare Leistung, du musst nicht mal runterschalten. Das ist schon, ich möchte mal sagen, göttlich.



PORSCHE

[00:34:55] **Jörg Bergmeister:** 911 Turbo ist absolut ein mega Auto, grade wenn man es als daily driver nutzt. Leistung im Überfluss und man hat immer wieder jede Menge Spaß damit.

[00:35:04] **Sebastian Rudolph:** Jede Menge Spaß sollt ihr, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer, mit dem Gewinnspiel haben. Denn auch in dieser Folge unseres 9:11-Podcasts könnt ihr wieder etwas gewinnen.

[00:35:16] **Sprecherin:** Die Porsche AG verlost drei Modellautos des brandneuen 911 GT3 im Maßstab 1:43. Das Gewinnspiel läuft ab sofort bis zum Erscheinungstermin der nächsten 9:11-Podcastfolge. Um teilzunehmen, einfach eine E-Mail mit der Antwort auf die Gewinnspielfrage an 911-podcast@porsche.de schicken. Unter allen richtigen Einsendungen lost Porsche einen Gewinner aus. Mitmachen kann jeder, der mindestens 18 Jahre alt ist. Im Porsche Newsroom unter newsroom.porsche.de/podcast sind die ausführlichen Teilnahmebedingungen zu finden, wie auch der ein oder andere Hinweis. Viel Erfolg!

[00:35:55] **Sebastian Rudolph:** Den ein oder anderen Hinweis dürfen Andy und Jörg jetzt nicht geben, wenn ich die Frage vorlese. Die lautet nämlich: Wie ist die exakte Rundenzeit des neuen 911 GT3 auf der kompletten Nordschleife des Nürburgrings? Schickt eure Lösung einfach per Mail an 911-podcast@porsche.de, viel Erfolg.

Langsam neigt sich diese heutige Podcast-Folge dem Ende zu. Andy, Jörg, schon mal vielen Dank fürs interessante Gespräch. Aber eine Frage zum Abschluss habe ich noch. Fangen wir mit dir an, Andy. Dieser Mythos GT, der sich über Jahrzehnte schon trägt und diese besondere Heritage-Komponente mit all dem, was ihr dazu heute gesagt habt – wird es das auch in den nächsten Jahrzehnten, in den nächsten 50 Jahren noch geben und wenn ja, warum?

[00:36:45] **Andy Preuninger:** Spannende Frage. Ich bin grundsätzlich mal sicher, dass die Autos, die bis jetzt auf den Markt gekommen sind, also in letzten 20, 30 Jahren, die werden natürlich immer ihren Kultstatus behalten. Auch in 50 Jahren, da bin ich echt überzeugt. Wir hatten es davor von der Nachhaltigkeit, dass es die da noch geben wird und dass die ihre Fangemeinschaft haben. Ich bin aber auf der anderen Seite auch sicher, weil der Bedarf an individueller und sehr hoch emotionaler Mobilität, der wird sich auch in Zukunft nicht ändern, wenn sich der Mensch nicht maßgeblich ändert. Und das glaube ich einfach nicht. Höher, schneller, weiter gab es schon früher im Wilden Westen, da war es mit Pferden, heute ist es mit Autos. Ich glaube die Fangemeinde für solche Autos wird bleiben, wir müssen bloß als Hersteller natürlich einen Weg finden, diese Autos getreu ihres Ursprungs und ihrer Geschichte so glaubwürdig zu konzipieren, dass dieser Driver-Faktor, so ein Auto überhaupt begehren zu wollen oder



PORSCHE

fahren zu wollen, da bleibt. Dieses unmittelbare Erleben im Auto, diese Emotionen, die beim Fahren auf den Fahrer einwirken, diese Funktionslust auch, das Auto zu bedienen. Ich glaube, das können wir schon auch in Zukunft machen. Vielleicht werden die dann ein bisschen anders aussehen. Ich werde oft gefragt, elektrischer GT, kannst du dir das vorstellen? Ich glaube ja, wenn wir da natürlich von der Technologie ein Stück weiter sind. Gewicht ist eine ganz wichtige Geschichte. Ich glaube ausgesprochen nicht an ein GT-Auto, was über zwei Tonnen wiegt. Aber ich bin auch fest der Überzeugung, dass die Ingenieure Wege finden werden, dass diese ganze Technologie in Zukunft erheblich leichter wird und dann sind wir wieder bei der Musik, glaube ich.

[00:38:09] **Sebastian Rudolph:** Und in jedem Fall werden sich Menschen Träume erfüllen. Und je näher man an diesen Träumen dran ist, desto weiter wird man diesen Traum auch in die Zukunft tragen. Jörg, wie siehst du das?

[00:38:20] **Jörg Bergmeister:** Ja, absolut ähnlich wie der Andy. Ich glaube, solange wir es schaffen, Autos zu bauen, mit denen man auf der Straße fährt und kleine Jungs da stehen und den Daumen nach oben zeigen, dann machen wir alles richtig, weil dann haben wir schon die Kunden der Zukunft abgeholt. Der Mythos wächst damit weiter.

[00:38:37] **Sebastian Rudolph:** Das ist ein schönes Schlusswort. Vielen Dank euch beiden. Die Zeit ist buchstäblich wie im Flug vergangen und ich hoffe euch, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer, hat diese Podcast-Folge ebenso gut gefallen wie mir. Abonniert und bewertet uns, gebt uns gerne Feedback und auch Anregungen an 911-podcast@porsche.de. Macht's gut und bleibt gesund in diesen Zeiten. Tschüss!