



PORSCHE

9:11. Porsche. Podcast.

Transkript Episode 11: eFuels: Ergänzung zur E-Mobilität

Gäste:

Dr. Michael Steiner, Mitglied des Vorstandes, Forschung und Entwicklung, Porsche AG

Walter Röhrl, ehemaliger Rallye- und Rennfahrer, Markenbotschafter

Moderator:

Dr. Sebastian Rudolph, Leiter Öffentlichkeitsarbeit, Presse, Nachhaltigkeit und Politik

Intro

[00:00:17] **Dr. Sebastian Rudolph:** Herzlich willkommen zu einer 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.

Unser Podcast Studio haben wir heute in Weissach aufgebaut, der Herzkammer unserer Innovationsarbeit. Seit 50 Jahren werden hier Porsche Sportwagen entwickelt. Auf die Porsche-Skulptur, mit den drei weißen Elfern, können wir trotzdem blicken. Die haben wir als Miniatur auf dem Tisch mit dabei.

Unsere heutige Folge dreht sich um ein spannendes Zukunftsthema: eFuels. Ich freue mich sehr, mit zwei Experten über das Potenzial dieser synthetischen Kraftstoffe zu sprechen: Motorsport Legende Walter Röhrl und unseren Entwicklungsvorstand Michael Steiner.

Hallo Michael, hallo Walter, schön, dass ihr da seid!

[00:01:14] **Walter Röhrl & Dr. Michael Steiner:** Hallo Sebastian!

[00:01:16] **Dr. Sebastian Rudolph:** Bevor wir gleich über die Nachhaltigkeit von eFuels und ihren Einsatz bei Porsche sprechen, stellen wir euch die beiden noch einmal vor.

[00:01:28] **Station-Voice:** Dr. Michael Steiner ist 1964 in Tübingen geboren. Nach dem Abitur in Lindau, studierte er Maschinenwesen an der TU München. Er arbeitete zunächst als



PORSCHE

Wissenschaftlicher Mitarbeiter und startete dann seine Karriere bei Mercedes Benz. 2002 kam er als Leiter „Innovationen und Konzepte“ zu Porsche. Er hat unter anderem die Baureihe Panamera geleitet und verantwortete auch die Entwicklung Gesamtfahrzeug. Seit 2016 ist er Entwicklungsvorstand bei Porsche.

Walter Röhrl ist 1947 in Regensburg geboren. Der Titel „bester Rallye-Fahrer aller Zeiten“ unterstreicht die erfolgreiche Motorsportkarriere von Walter Röhrl. Er war einer der wenigen Piloten, der WM-Läufe im Rallye- sowie Rennsport gewann. Seit 1993 ist Walter Röhrl als Markenbotschafter bei Porsche weltweit im Einsatz. Mit seinem Fahrtalet und der Fähigkeit, das Fahrverhalten präzise und einfach zu erklären, beeinflusst Walter Röhrl Abstimmung und Technik von Porsche-Straßensportwagen bis heute.

[00:02:32] **Dr. Sebastian Rudolph:** Walter, wir haben es gerade gehört: Du bist mittendrin auf der Straße, aber auch neben der Straße, wenn es um die Entwicklung und um die Abstimmung von Fahrzeugen geht. Vielleicht lässt du uns erst mal wissen: Was ist das Besondere an deiner Tätigkeit hier bei Porsche, aber auch auf der Straße?

[00:02:49] **Walter Röhrl:** Das Besondere ist zweifelsohne, dass ich sehr viel fühle, was ein Auto macht und ich kann es gut an den Ingenieur weitergeben. Der muss zwar die technische Lösung selbst wissen – das kann nicht ich sagen, da habe ich zu wenig technisches Verständnis – aber ich habe ein sehr feines Gefühl, was das Auto macht. Ob das vom Fahrwerk ist, ob das die Lenkung ist, ob das der Motor oder das Ansprechverhalten ist. Und da habe ich das Glück gehabt, dass ich ganz speziell hier im Haus, einen ganz tollen Partner gefunden habe, den Roland Kussmaul, mit dem ich die ganzen Autos in meiner Zeit hauptsächlich entwickelt habe – ganz besonders die GT-Fahrzeuge. Wir haben uns da blind verstanden. Er wusste ganz genau, wenn er mich gefragt hat: „Und ist es gut?“. Und ich habe gesagt: „Ja, reicht schon“. Dann hat er gesagt: „Reicht schon? Wir müssen nachbessern!“.

[00:03:41] **Dr. Sebastian Rudolph:** Walter Röhrl ist eine Legende, eine Motorsportlegende. Michael, wie ist das, wenn jemand so ein Auto fühlt? So als Auto-Flüsterer sagt: Mensch, man müsste hier noch mehr eine Schraube drehen, da noch was einstellen. Wie geht die Entwicklung persönlich damit um?

[00:03:53] **Dr. Michael Steiner:** Ja, es lohnt sich, dem Walter zuzuhören. Walter kann nicht nur gut fühlen, sondern kann es auch beschreiben, was er fühlt. Und erst dann kann man als Ingenieur auch damit etwas anfangen, selbst wenn man manchmal selbst das Gefühl hat: „Das



PORSCHE

passt eigentlich schon". Er fordert uns und damit fördert er uns auch. Also, das Zuhören lohnt sich und es macht Spaß mit ihm.

[00:04:12] **Dr. Sebastian Rudolph:** Von Walter gibt es ein Foto, auf dem du ein Auto mit eFuels, also mit synthetischen Kraftstoffen, betankst. Du bist auch schon mal mit synthetischen Kraftstoffen gefahren. Welche Erfahrungen hast du gemacht?

[00:04:23] **Walter Röhrl:** Ich wurde vor zweieinhalb Jahren mal angerufen, von dem Fraunhofer Institut, dass sie in der Nähe von meiner Heimat ein Versuchswerk für eFuels bauen wollen. Da war ich bei der Grundsteinlegung dabei und habe natürlich deshalb das Ganze die letzten eineinhalb Jahre intensiv mitverfolgt. Damals hatten wir das erste Mal 15 Liter aus Klärschlamm hergestellt. Das haben wir dann in meinen Porsche Turbo eingefüllt und der Professor vom Fraunhofer Institut ist mit mir mal den Berg hochgefahren. Und das Auto fährt natürlich genauso wie vorher! Und das ist für mich natürlich – der sich sein ganzes Leben lang immer überlegt hat: „Was ist notwendig und was ist nicht notwendig?“, „Wo kann ich was tun, für die Umwelt?“ und als begeisterter Radfahrer, ich benutze in meiner Freizeit nur das Rad – ein tolles Gefühl zu sagen: Jetzt kann ich mit dem Auto fahren und ich habe kein schlechtes Gewissen, dass ich irgendwie die Umwelt belastet. Und das ist das, was natürlich große Hoffnung in mir aufkommen lässt, dass mit den eFuels irgendwas passiert.

[00:05:27] **Dr. Sebastian Rudolph:** Jetzt haben Porsche-Fans, aber ich glaube auch Auto-Fans, ganz genau hingehört. Walter hat gesagt: Natürlich fährt der Porsche Turbo auch genauso, selbst wenn er mit synthetischen Kraftstoffen betankt wird. Michael, dieses Selbstverständliche ist eigentlich gar nicht so selbstverständlich, aber nimm uns mal mit auf die Reise, wie das bei eFuels gerade hier bei Porsche läuft.

[00:05:47] **Dr. Michael Steiner:** Ja, dann knüpfe ich an, an das was Walter sagt. Synthetische Kraftstoffe – eFuels ist ein synthetischer Kraftstoff – die muss man designen. So anmischen, dass sie beispielsweise einem heutigen Kraftstoff maximal ähnlich sind, sodass die Eigenschaften des Fahrzeugs unverändert sind. Aber die Entstehung ist grundsätzlich eine ganz andere. Die fossilen Kraftstoffe, die man heute verbrennt, sind über hunderte Millionen Jahre eingelagerte Energie, aus abgestorbenen Tieren und Pflanzen. Und die synthetischen Kraftstoffe, die werden hergestellt, indem man regenerativen Strom einsetzt, aus Windkraft oder auch aus Solarzellen, und mit diesem Strom dann, in der sogenannten Elektrolyse, Wasser aufspaltet in Wasserstoff und Sauerstoff. Und dieser Wasserstoff ist dann das erste Element, das man verwendet, um den Kraftstoff zu bauen. Das CO₂, das man dazu braucht, das holt man



PORSCHE

sich aus der Luft – man nennt das modern dann „direct air capturing“ oder „carbon air capturing“. Und mit dem E-Methanol geht der Prozess dann weiter. Den kann man dann, über weitere Syntheseprozesse, veredeln zu Roh-Benzin und dann weiter veredeln zu Kraftstoff so wie er heute der DIN-Norm, DIN EN 228, entspricht. Das ist die aktuelle Norm. Damit kann man synthetisch einen Kraftstoff herstellen, der den Eigenschaften den heutigen abbildet, nahezu ohne einen CO₂-Fußabdruck zu hinterlassen, weil das CO₂ vorher aus der Luft gewonnen wird. Dann sind wir in der Kreislaufwirtschaft und der Nachteil der fossilen Kraftstoffe ist damit weg.

[00:07:07] **Dr. Sebastian Rudolph:** Und damit lässt sich auch ein Verbrennungsmotor leistungsfähig fahren. Die Welt und auch die Porsche-Welt redet ja sehr stark von Elektromobilität. Ordne das doch bitte einmal für die Zuhörer und Zuhörerinnen einmal ein, Michael. Wie passen Elektromobile mit synthetisch Kraftstoff betankten Autos zusammen?

[00:07:25] **Dr. Michael Steiner:** Ja, das ist eine ganz spannende Diskussion, die auch die Öffentlichkeit bewegt. Wann immer man regenerativen Strom hat, beispielsweise im deutschen Energienetz, dann macht es Sinn, diesen Strom auch direkt mit einem Elektrofahrzeug zu benutzen, zu fahren. Dann ist die Gesamtenergieeffizienz, von der Windkraftanlage bis zum Rad im Auto, unschlagbar. Aber man darf nicht vergessen, dass wir heute und auch in Zukunft sehr, sehr viel Energie importieren. Europa importiert mehr als viermal so viel fossile Energie, wie wir regenerative Energie herstellen können. Diese importierte fossile Energie, die müssen wir auch ersetzen und nachhaltig machen und dafür bieten sich flüssige Energieträger wie ein eFule an. Mit dem kann man regenerativ gewonnene Energien in anderen Regionen der Welt konservieren, verflüssigen, nach Europa bringen und zusätzlich, ergänzend zur E-Mobilität, für die Bestandsflotte, für den Motorsport, aber vielleicht auch für den ein oder anderen neuen Verbrenner, nachhaltig fahren. Dann hat man nicht das schlechte Gewissen, das der Walter angesprochen hat, sondern kann auch einen Verbrenner nachhaltig bewegen.

[00:08:33] **Dr. Sebastian Rudolph:** Genau darüber sprechen wir gleich mehr. Über den möglichen Einsatz im Motorsport oder bei Bestandsfahrzeugen. Doch bevor wir das tun, hören wir uns erst einmal ein paar Fakten an.

[00:08:48] **Station-Voice:** Was sind eFuels? eFuels sind flüssige Kraftstoffe, die mit regenerativem Strom aus Wasser und CO₂ hergestellt werden. Je nach Herstellungsart, ergibt sich dadurch synthetisches Benzin, Diesel oder Kerosin. Sie erlauben einen nahezu CO₂-neutralen Betrieb von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren. Dadurch haben eFuels auf mittlere Sicht das Potenzial, die Zukunft mit der Tradition zu verbinden.



PORSCHE

Wie fördert Porsche die Entwicklung und Produktion synthetischer Kraftstoffe? Porsche investiert initial 20 Millionen Euro in eine eFuels-Pilotanlage in Chile. Mit dem geballten Know-how in der Kraftstoffkompatibilität kann Porsche die eFuels Entwicklung für hoch performante Motoren vorantreiben. Partner sind unter anderem Siemens Energy und ExxonMobil. Die integrierte Pilotanlage zur industriellen eFuels Erzeugung in Chile ist weltweit einmalig.

Wo setzt Porsche eFuels ein? Elektromobilität hat für Porsche weiterhin höchste Priorität, aber: eFuels können diese sinnvoll ergänzen, weil der Hochlauf der E-Mobilität eine gewisse Zeit benötigt. Mit eFuels können zum Beispiel auch klassische Porsche-Modelle einen sofortigen Beitrag zur CO₂-Reduktion und Nachhaltigkeit leisten. Vorerst ist der Einsatz der eFuels in Fahrzeugen des Porsche-Motorsports und in den Porsche Experience Centern geplant.

[00:10:17] **Dr. Sebastian Rudolph:** Walter, als Motorsportlegende weißt du natürlich: Innovative Technologien werden oft im Motorsport zuerst erprobt. Aber warum ist das? Worin liegt der Vorteil, etwas von der Rennstrecke auf die Straße zu bringen?

[00:10:30] **Walter Röhrl:** In erster Linie ist Motorsport ein Zeitraffer für die Entwicklung. Das ist immer brisant. Man kommt im Motorsport darauf, dass man beim letzten Rennen nicht mehr am Stand der Dinge ist – in vier Wochen ist das nächste Rennen – also muss dir da irgendwas einfallen. Und dementsprechend wird mit extremem Druck und Know-how gearbeitet, damit man schnell eine neue Lösung hat. Und das ist der große Vorteil, wenn man im Motorsport etwas mitentwickelt, fällt natürlich ein perfektes Produkt ab für das Serienauto. Und die Entwicklungszeit wird dadurch auch sehr oft, sehr verkürzt. Ich habe das ja selbst miterlebt: 1981 bin ich mit einem Prototyp Le Mans gefahren – der hat damals offiziell 924 geheißen, war aber schon ein 944 – und es war immer die Stärke von Porsche, dass die erst mal im harten Motorsport Sachen ausprobiert haben und dann sind sie in die Serie gegangen und dementsprechend war der Erfolg natürlich vorhanden.

[00:11:27] **Dr. Sebastian Rudolph:** Und bei synthetischen Kraftstoffen ist das auch so: Porsche Mobil 1 Supercup ist angesprochen worden, so als Leuchtturmprojekt. Hast du da schon mal eine Rückmeldung bekommen aus der Szene?

[00:11:39] **Walter Röhrl:** Habe ich nicht. Ich sehe die Szene hauptsächlich im Fernsehen, wenn ich den Supercup schaue. Aber ich glaube, es ist ja bekannt: Der Supercup ist bestimmt das interessanteste Markenrennen auf der Welt, das es gibt und auch das Härteste. Besonders in



PORSCHE

diesem Jahr habe ich gesehen, wenn da 36 Wilde losfahren, da geht es wirklich hart zu und da würde sich zeigen, wenn irgendwo Schwächen sind.

[00:12:02] **Dr. Sebastian Rudolph:** Michael spielen wir den Ball gleich mal zu dir. Wie siehst du das: Motorsport, eFuels – ist das eine gute Kombination?

[00:12:08] **Dr. Michael Steiner:** Ja, auf jeden Fall. Eine berechtigte Kritik am Motorsport ist, dass er heute mit Verbrennungsmotoren nicht nachhaltig stattfindet. Und mit dem richtigen Kraftstoff, mit einem eFuel, sprich mit einem synthetischen Fuel, klappt das. Und viele reden darüber, aber wir fahren schon. Das ist der Unterschied. Im Supercup – das ist wirklich eine taffe Veranstaltung – bewährt sich dieser Kraftstoff. Wir lernen, wir können zeigen, was der Kraftstoff kann, was möglich ist! Und das gefällt uns.

[00:12:37] **Dr. Sebastian Rudolph:** Walter hat es erzählt, dass ein enormer Druck im Kessel ist – im positiven, also im sportlichen Sinne. Immer besser zu sein, noch mal eine neue Idee zu haben, eine zehntel Sekunde noch mehr rauszuholen und manchmal eine hundertstel Sekunde, die dann schon ausreicht. Ihr habt auch einen Stufenplan, also Bio-basierte Kraftstoffe und E-Methanol-basierte Kraftstoffe. Warum ist so ein Stufenplan wichtig und was erhofft ihr euch davon?

[00:13:00] **Dr. Michael Steiner:** Wir haben uns für diesen Stufenplan entschieden, weil wir schnell sein wollen. Hier und heute kann man synthetische Kraftstoffe sehr gut aus Bioabfällen erzeugen. Das ist natürlich strategisch nicht die richtige Option, weil die Abfälle in der Menge nicht ausreichend wären, um eine große Flotte zu versorgen. Aber um die synthetischen Kraftstoffe herzustellen, zu erproben, ist es der richtige Weg – dann auch aus Wasserstoff-E-Methanol. Wir haben einen ganz klaren Plan: Wir werden nächstes Jahr etwa 130.000 Liter pro Jahr produzieren in der Pilotanlage in Chile. Das bauen wir dann sukzessive aus: In 2024 wollen wir schon 50 Millionen Liter produzieren und 2026 dann etwa 550 Millionen Liter pro Jahr, um zu zeigen, dass es eben nicht nur experimentell, prototypisch im Motorsport funktioniert – da lernen wir schnell – sondern dass man eFuels auch in großen Mengen herstellen kann und damit auch tatsächlich Fahrzeugflotten versorgen kann.

[00:13:57] **Dr. Sebastian Rudolph:** Porsche ist hier mit Siemens Energy zusammen in einem Pilotprojekt. Wie wichtig ist diese Pionierarbeit? Warum macht Porsche so was in diesem Bereich, den man jetzt nicht unmittelbar gleich mit Porsche verbunden hätte?



PORSCHE

[00:14:09] **Dr. Michael Steiner:** Wir hätten uns auch zurücklehnen können und sagen können: Die Herstellung von Kraftstoffen, das sollen andere machen – wir warten. Nur, wenn alle warten, dann passiert nichts! Irgendjemand muss auch mal beginnen, zu handeln. Wir haben Kooperationspartner gefunden, beispielsweise mit Siemens Energy, aber auch mit ExxonMobil, AME in Chile und vielen anderen, die bereit sind, in diesen komplexen neuen Prozess der Herstellung von synthetischen Kraftstoffen mit uns zu investieren. Auch viel deutscher Maschinenbau ist mit dabei. Ziel ist es, zu zeigen, was geht. Und natürlich zu beweisen, dass man mit solchen regenerativ hergestellten flüssigen Energieträgern, Fossile ersetzen kann – darum geht es am Ende.

[00:14:53] **Dr. Sebastian Rudolph:** Sozusagen den Verbrenner noch länger auf unserer Straße zu sehen. Walter, du hast jede Menge Schätze in deiner Garage. Ich glaube, das kann ich verraten – auch einige Porsche Schätze sind mit dabei. Gibt es den einen oder anderen, an dem du besonders hängst?

[00:15:07] **Walter Röhrl:** Das ist eine schwierige Frage. Ich hänge an allen, das ist das Problem. Obwohl es schon Arbeit ist, dass alle bewegt werden. Aber das ist natürlich die ganz große Hoffnung für mich, dass ich diese alten Autos in Zukunft fahren kann und kein schlechtes Gewissen haben muss, weil ich sie mit eFuels betreiben kann. Es gibt, glaube ich, eine Aussage, dass 70 Prozent aller produzierten Porsche Autos noch laufen. Also das wäre natürlich eine tolle Sache, wenn wir die weiterhin bewegen können. Ich würde mich wirklich freuen, wenn ich die nächsten zehn, 15 Jahre noch wirklich mit diesen Autos fahren kann. Und es ist für mich einfach sehr emotional, dieses alte Auto zu fahren. Wir reden immer von Nachhaltigkeit, das ist der Beweis von Nachhaltigkeit. Ein Auto das 50 Jahre alt ist, mit eFuels betrieben, was kann man noch mehr machen? Das ist Nachhaltigkeit pur!

[00:16:04] **Dr. Sebastian Rudolph:** Das ist jetzt eine Steilvorlage für dich, Michael, willst du noch was dazu sagen?

[00:16:08] **Dr. Michael Steiner:** Das ist wirklich eines der wesentlichen Ziele, Fahrzeuge in der Bestandflotte, Oldtimer, nachhaltig betreiben zu können. Die Fahrzeuge sind alle schon produziert. Das heißt, der Energieaufwand zur Herstellung liegt schon lange hinter uns. Jedes Jahr, das so ein Fahrzeug länger betrieben werden kann – vor allem, wenn es mit dem richtigen Kraftstoff betrieben wird – ist ein gutes Jahr und vor allem ein nachhaltiges Jahr. Und wenn man einen weltweiten Maßstab anlegt und nicht nur in die großen Megacities guckt, wo die E-Mobilität sich sicherlich schnell durchsetzen wird, dann haben wir weit über eineinhalb



PORSCHE

Milliarden Fahrzeuge in der Bestandsflotte auf der Welt. Das wird Dekaden dauern bis wir die, Schritt für Schritt, durch elektrische Fahrzeuge ersetzen können. Und was passiert in der Zwischenzeit? In der Zwischenzeit brauchen wir einen anderen Kraftstoff.

[00:16:58] **Dr. Sebastian Rudolph:** Man muss dazu sagen, dass Porsche auf einen Dreiklang bei den Antrieben setzt. Neben dem Verbrenner, Hybride und vollelektrische Sportwagen. Walter, hast du eigentlich einen Favoriten beim Antrieb?

[00:17:10] **Walter Röhrl:** Das kommt darauf an, wo ich lebe. Wenn ich heute in der Großstadt lebe, und fahre jeden Tag 15 Kilometer ins Büro und am Wochenende fahre ich mal kurz 60 Kilometer aufs Land, dann gibt es natürlich nichts anderes als ein Elektroauto. Ich bin aber ein Mensch, der ins Auto steigt und meistens nicht unter 500 Kilometer aussteigt. Für den gibt es nur eins und das ist der Verbrenner ...

[00:17:32] **Dr. Sebastian Rudolph:** ... und der Hybrid ist eine Brücke zwischen beiden ...

[00:17:34] **Walter Röhrl:** Ja, genau, eine Brücke dazu. Vielleicht werde ich mal doch in ein Stadium kommen. Jetzt sage ich immer, in der Stadt fahre ich mit dem Fahrrad oder gehe zu Fuß. Aber wenn ich älter werde, muss ich vielleicht mal in die Stadt. Von daher wäre ein Hybrid eine gute Lösung.

[00:17:47] **Dr. Michael Steiner:** Der Hybrid ist ganz sicher eine gute Lösung, weil er eben diese Kurzstrecken-Reichweiten, wenn man regenerativen Strom lädt, emissionsfrei fährt und wenn man dann den Hybrid auf der Langstrecke auch noch mit eFuel fahren kann, wow – dann passt es aber! Natürlich fahre ich auch gerne hin und wieder so einen Elfer mit Saugmotor – ich habe so einen GT3 Touring, der ist am Wochenende schon auch ein Fahrzeug, das ich gerne mal bewege – normalerweise fahre ich aber elektrisch.

[00:18:16] **Dr. Sebastian Rudolph:** Jetzt sind wir an dem Punkt angekommen, wo ich ein kleines Quiz mit euch spielen will. Und zwar werde ich jedem drei Fragen über den jeweils anderen stellen und wir machen es im Doppelpass. Also ein kleines Etappenrennen und mal gucken, wer am Ende als Erstes über die Ziellinie geht. Walter, wir fangen mit dir an, eine Frage zu Michael: Welches Zitat stammt von Michael Steiner?

- „Wenn wir erst anfangen zu entwickeln, wenn alle regulatorischen Themen erledigt sind, ist es zu spät.“
- „Wir haben einen Marathon vor uns, der Transformation heißt.“
- „Nachhaltigkeit wird zunehmend zur harten Währung.“



PORSCHE

[00:18:54] **Walter Röhrl:** Ich glaube, das Erste.

[00:18:57] **Dr. Sebastian Rudolph:** Das sagt er so schnell raus und natürlich hat er recht. Michael hat das gesagt! Möchtest du das noch einordnen?

[00:19:02] **Dr. Michael Steiner:** Ja, das stimmt. Das bezog sich auf eFuels. Wenn wir alle warten und keiner investiert und etwas unternimmt, ja dann passiert auch nichts.

[00:19:10] **Dr. Sebastian Rudolph:** Also, Walter ist auf der ersten Etappe vorne. Die Frage ist, ob du aufschließen kannst. Michael, welches Zitat stammt von Walter?

- „Racing heißt leben. Die Zeit dazwischen ist nur warten.“
- „Gute Fahrer haben die Fliegenreste auf den Seitenscheiben.“
- „Im Prinzip geht es darum, als Erster Feierabend zu machen.“

[00:19:32] **Dr. Michael Steiner:** Wahrscheinlich das Zweite...

[00:19:37] **Walter Röhrl:** Stimmt! Das ist das Zweite.

[00:19:40] **Dr. Michael Steiner:** Wow! 1 zu 1.

[00:19:41] **Walter Röhrl:** Wobei ich das nicht lebe. Also, das ist zwar ein Spruch von mir, aber ich bin genau das Gegenteil. Ich fahr sauber und nicht quer.

[00:19:49] **Dr. Sebastian Rudolph:** Also, nach der ersten Etappe gleich auf. Ein Kopf an Kopf Rennen. Springen wir in die zweite Frage-Kategorie. Es geht wieder um Michael Steiner. Welches Porsche-Objekt war jahrelanger Bestandteil im Jugendzimmer von Michael?

- Ein Porsche-Kalender
- Ein Poster vom 917
- Ein Modell vom Porsche Schlepper „Standard 218“

[00:20:11] **Walter Röhrl:** Letzteres scheidet aus. Es ist nicht so einfach, aber ich könnte mir vorstellen, vielleicht so ein Poster vom 917 sieht bestimmt ganz gut aus.

[00:20:21] **Dr. Sebastian Rudolph:** Walter ist gerade an die Box gefahren. Es ist der Porsche Kalender. Michael, das heißt, jetzt hast Du die Chance, vorbeizuziehen. Wer hat das schon? An Walter Röhrl vorbeizuziehen? Was war das erste Auto von Walter?

- Ein 911 G-Modell



PORSCHE

- Ein 356 B Coupé
- Ein 911 Carrera RS 2.7

[00:20:43] **Dr. Michael Steiner:** Das erste Auto, mit dem er privat gefahren ist? Das Allerletzte scheidet aus. Das hätte sich der Walter nicht leisten können.

[00:20:50] **Dr. Sebastian Rudolph:** Ist es das G-Modell vom 911 oder der 356er?

[00:20:54] **Dr. Michael Steiner:** Wahrscheinlich hat Walter früh ein Auto gekauft und dann war der 356er günstiger. Also, das würde ich tippen, der 356er, nicht weil er den Elfer nicht mag, sondern weil er einfach günstiger war.

[00:21:06] **Walter Röhrl:** Damals, das war 1967, da hat es zwar den ersten Elfer gegeben, aber natürlich wäre der zu teuer gewesen. Da habe ich mir einen gebrauchten 356er gekauft. Das war mein erstes Auto.

[00:21:16] **Dr. Sebastian Rudolph:** Hast du das noch?

[00:21:17] **Walter Röhrl:** Das habe ich leider nicht mehr, aber ich habe mir inzwischen wieder einen gekauft. Ein 356 Coupé und ein 356 Cabriolet. Beide Baujahr 1965, schon mit der Scheibenbremse, nach wie vor einfach ein Spaß! Und die sozialen Akzeptanz ist unglaublich. 356, wenn du mit diesem Auto irgendwo auftauchst, winken dir die Leute zu und das ist richtig toll.

[00:21:40] **Dr. Sebastian Rudolph:** Aber eine saubere Fahrleistung von Michael. Er liegt jetzt eine Nasenspitze vorne. Du hast die Chance natürlich wieder aufzuholen und los geht es mit der nächsten Frage: Von welcher Baureihe war Michael Steiner Leiter?

[00:21:53] **Walter Röhrl:** Panamera!

[00:21:57] **Dr. Sebastian Rudolph:** So kennen wir den Walter Röhrl. Er braucht nicht mal die Antworten zu hören, aber er hat recht. Super gefahren. Aber du hast jetzt die Chance, noch die letzte Frage über Walter richtig zu beantworten. Welchen Beruf hätte Walter Röhrl ursprünglich ergreifen sollen?

- Bäcker
- Mechaniker
- Steinmetz



PORSCHE

[00:22:19] **Dr. Michael Steiner:** Da kann ich nur raten. Wahrscheinlich das, was die Familie oder vielleicht der Papa gemacht hat. Da habe ich mal etwas gelesen, dass der Papa Steinmetz war. Also, könnte ich vermuten, er hätte auch den Beruf des Vaters ergreifen sollen.

[00:22:35] **Walter Röhrl:** Genau, richtig. Das war alles ziemlich fest geplant.

[00:22:40] **Dr. Sebastian Rudolph:** Das ist richtig, Michael. Du hast dieses Rennen gegen Walter Röhrl gewonnen - weil du ihn so gut kennst ...

[00:22:46] **Dr. Michael Steiner:** ..., weil ich ihn von Jugend an, ich sage jetzt mal, verehrt und beobachtet habe ...

[00:22:52] **Walter Röhrl:** Gratuliere, Michael! Sehr gut!

[00:22:55] **Dr. Michael Steiner:** Auf der Straße wäre mir das nie gelungen.

[00:22:58] **Dr. Sebastian Rudolph:** Vielen Dank euch beiden schon mal fürs Spielen und jetzt seid ihr dran, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer, auch in dieser Episode unseres 9:11 Podcasts könnt ihr wieder etwas gewinnen.

[00:23:11] **Station-Voice:** Die Porsche AG verlost drei von Walter Röhrl signierten Motorsport Baseball Caps. Das Gewinnspiel läuft ab sofort bis zum Erscheinungstermin der nächsten 9:11 Podcast-Folge. 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/podcasts sind die ausführlichen Teilnahmebedingungen zu finden – wie auch der ein oder andere Hinweis. Viel Erfolg!

[00:23:48] **Dr. Sebastian Rudolph:** So, und jetzt fehlt nur noch die Frage und die lautet – vorweg muss ich sagen, dass weder Michael noch Walter helfen dürfen – Welchen Namen trägt das eFuels-Pilotprojekt von Porsche in Chile? Schickt eure Lösung einfach per Mail 911-podcast@porsche.de. Wir sind gespannt. So, ihr beiden. Langsam neigt sich unsere heutige Podcast-Folge schon dem Ende entgegen. Die Zeit vergeht wie im Flug.

Eine Frage habe ich noch zum Schluss: Porsche ist eine Marke, die den Kunden Träume erfüllen möchte und manchmal erfüllt man sich selbst auch einen Traum, wenn man in ein Auto einsteigt. Michael, vielleicht für dich zuerst die Frage an dich: Ein Schwank aus deiner Vergangenheit oder Gegenwart verbunden mit dem Traum für die Zukunft?



PORSCHE

[00:24:32] **Dr. Michael Steiner:** Was Autos betrifft: Die schönsten Erlebnisse sind für mich, wenn ich in Nardò auf der Handlingsstrecke fahren darf und dort natürlich mit den Fahrzeugen, die auch dafür gemacht sind, beispielsweise ein GT3 und GT3 RS. Der Traum für die Zukunft wäre, wenn wir solche Autos mit eFuels auch in Zukunft entwickeln, bauen und verkaufen können.

[00:24:55] **Dr. Sebastian Rudolph:** Wie sieht's bei dir aus, Walter?

[00:25:33] **Walter Röhrl:** Den zweiten Teil würde ich genauso sagen. Zum ersten Teil: Wenn Michael sagt, es war toll, wenn er gelegentlich in Nardò fahren durfte. Ich habe das Glück, ich durfte 25 Jahre lang fast jeden Tag mit diesen Autos fahren. Das war natürlich ein Traum. Ich war als Kind von meinem Bruder beeinflusst. Für mich gab es schon als Kind nur eine Marke, die Porsche heißt und hab dann geträumt, mal einen Porsche zu besitzen. Jetzt durfte ich 29 Jahre für die Firma etwas tun und habe zu Hause auch Porsches. Ich bin wunschlos glücklich. Wenn eFuels jetzt noch dazu kommen, passt alles.

[00:25:33] **Dr. Sebastian Rudolph:** Dann sage ich an der Stelle vielen Dank, Walter. Vielen Dank, Michael, für dieses schöne Gespräch, danke euch!

[00:25:39] **Dr. Michael Steiner:** Danke. Hat Spaß gemacht und auch allen Zuhörern und Zuhörerinnen alles Gute und gesund bleiben!

[00:25:43] **Walter Röhrl:** Danke! War interessant für mich, habe wieder was dazugelernt, allen alles Gute und gute Fahrt!

[00:25:50] **Dr. Sebastian Rudolph:** Danke euch auch, liebe Zuhörerinnen und Zuhörer, fürs Zuhören. Abonniert und bewertet uns, gebt uns Feedback oder Anregungen an 911-podcast@porsche.de. Ich wünsche euch einen schönen Sommer. Bleibt gesund! Tschüss.