

ICE, ICE,

Fahrtraining in Lappland mit top präparierten **PORSCHE-RESTOMODS** auf 15 speziellen Pisten? Na klar. Pelzmütze auf und ab nach Kittilä!



BABY!



Du brauchst nicht unbedingt 450 Saugmotor-PS und ein elektronisch geregeltes Fahrwerk. Aber schön ist es schon...



Schnelles Auto, lange Spikes und klare Ansagen vom Instruktor – so gehört sich das

Am Ende steht das Unmögliche. Das Unmögliche, zu entscheiden: welches Auto, welche Strecke, welche Himmelserscheinung? Himmelserscheinung? Es geht um den Himmel für alle, die gern flink am Lenkrad drehen, auf Pedale treten und in permanentem Flow übers Eis schreddern. In Porsches. Nicht in den ganz neuen, sondern den aktuellen, zeitlosen. 964, 993, 981. Heftig für den rabiaten Einsatz modifiziert.

So, und das Ganze noch eingeleitet von Polarlicht am Vorabend und abgeschlossen mit einem Sonnenuntergang samt Abendrot, das dich – vor Faszination abgelenkt – fast in die nächste Schneewand brettern lässt. Doch eigentlich geht es hier um die Phase zwischen Polarlicht und Abendrot. Genauer: einen Tag Eistraining in Finnland. Konkret: Kalmar Spirit of Speed Arctic. Gut, Namen sind Schall und Rauch, Narrative fix aus dem KI-Ärmel geschüttelt. Doch das hier ist echt. Der Chef Jan Kalmar lässt keine Halbheiten durchgehen, niemals. Weder bei

den von ihm gemachten detailversessenen Sportwagen-Restomods noch beim Eistraining und den sonstigen von ihm angebotenen Abenteuer-Trips in so ziemlich jede Ecke der Welt. Was sich gut fügt, denn einige seiner Porsche-Umbauten sind exakt dafür gemacht: für jeden Teil der Welt. Gern auch die abenteuerlichen. Sie pflügen ebenso krass durch Sand in Namibia, wie sie Schottersteine aufwirbeln oder sich ins Eis krallen.

Professionelle Spaß-Werkzeuge

Car Guy nennt man so einen wohl. Und seine Restomods professionelle Spaß-Werkzeuge. Zum Fahren, nicht nur zum Gucken, denn cool aussehen können sie überdies. Vor allem aber fahren. Und wie! Jetzt hier im Nordosten Finnlands, genauer zwischen Kittilä und Sirkka. Eine buchstäblich coole Gegend, in die selbst Menschen wie Fußballstar Ronaldo über Weihnachten lässig zum Eisbaden kommen. Wir baden lieber in Fahrdynamik. „Ei-

Spirit of Speed Arctic heißt: top präparierte Porsche vom 964 bis 993 plus Cayman





gentlich würde ich es gern Rallye-Schule nennen, aber das könnte manche auf eine falsche Fährte locken“, sagt Jan. Deshalb Spirit of Speed, aber mit ernsthaftem Inhalt. Selbst Rennfahrer können hier noch was lernen, ambitionierte Normalfahrer und alle dazwischen sowieso.

Also nichts wie raus aus dem warmen Chalet und raus aufs Gelände. Unfassbar groß, mit zugefrorenem See, Marsch und Wald. Alle Pisten eins a präpariert und von minus 20 °C Lufttemperatur haltbar gemacht. Perfekte Bedingungen, die langen Spikes ins Eis zu rammen und die Michelin-WRC-Rennreifen (!) auf Temperatur zu bringen. Und das nicht nur für ein, zwei gute Runden, sondern den ganzen Tag und am nächsten Tag wieder. Ein Auto, ein Instruktor, eine Strecke. Nix mit Rushhour auf dem Mickymaus-Kurs, hier kannst du dich und den Porsche auspowern.

Los geht's mit dem Cayman R, das grundsätzlich modernste Auto beim Training. Mittelmotor, PDK, ABS. Die

Traktionskontrolle schaltest du eh gleich aus und machst dich ran ans Querfahren. Tempo, Bremsen, Lenken, Gasgeben, Timing und dann noch die jeweils befahrene Strecke lernen. Klingt nach viel, sortiert sich aber schnell von selbst. Wie in einem Puzzle finden die Teile zusammen; aus den einzelnen Elementen wird etwas Größeres, Fließendes. So was wie Fahrkunst. Die du dir aber erarbeiten musst.

Jan ist kein Schmeichler, er redet Klartext, holt dich ab, wo du stehst, pusht dich hart weiter. „Verlass die Komfortzone!“, „Brems viel später und härter, weiter in die Kurve rein!“ Zaghafte Mogeln? Vergiss es, der alte Fuchs lauscht von außen, welchen Gang und welche Drehzahl du wo fährst. Klartext statt flöten. „Gib Gas, zünde dein Dynamit!“ Okay, versuchen wir es. Ein paar Mal kommen die Schneewände bedrohlich nah, das „Mist, gleich knirscht es“ wartet ein paarmal auf den Lippen, während die Augen groß werden.

Fahren, fahren, fahren. Und immer besser werden im arktischen Flow. Hach...



Es geht auch ohne Allradantrieb, wie der RSR und seine Geschwister beweisen



Du hast hier jede Menge Pisten, Eis, Platz, Geschwindigkeit, Zeit und: Himmel!

Doch es geht gut. Paradox, dass ein Spike-Sportler tatsächlich umso einfacher fährt, je härter du ihn rannimmst. Und wenn nicht, kein Problem, die natürlichen Streckenbegrenzungen sind relativ flach, nicht knallhart vereist und sämtliche Trainingsautos gegen normale Rempelien rundum gut geschützt. Ruckzuck ist der Abschlepper da und zieht einen zurück auf die Strecke. Teil des Spiels. Erwartungsgemäß fährt der Cayman traktionsstark, flüchtig und schnell, mit eher gemäßigten Reaktionen. Gut zum Warmwerden. Schließlich wollen wir am Ende des Tages auch alle Strecken mal ausprobiert haben, vom kleinen Slalomparcours über die verschlungenen Kurvenkombis bis zum langen und teils sehr schnellen sogenannten „GT3“-Kurs. Alle 15 Tracks haben porschetytische Namen von Moby Dick bis Targa.

Zeit für den 964. Oldschooler haben Freude mit dem verhältnismäßig gemütlichen Luftgekühlten (265 PS, um

1250 Kilo), der es dir leicht macht, in die Kurven reinzudriften und das Auto anzustellen, um sauber rauszufahren. Jan hasst Kurvenausgangsdrafts. Die machen einen langsam. Wo er recht hat, hat er recht. Bevor wir zu sehr am Querfahr-Kumpel kleben, rein in den 993. Einen Tick moderner, mit 285 PS stärker, etwas stabiler, aber ebenso empfänglich fürs harte, degressive Reinbremsen und die anschließende Übernahme durch progressives Gasgeben („Trailbraking“). Für viele der ideale Kompromiss aus Klassik und Moderne mit der richtigen Leistung für das Üben von Rhythmus und Dynamik. Herrlich. Runde um Runde wirst du ruhiger, schneller, sauberer. Kaum noch Rempelien an den Wänden, ruhigeres Lenken, mehr Gas, schönere Linie. Mag es anderen um die Zeit gehen – viel schöner ist es doch, den Flow zu finden.

Bevor es philosophisch wird: zum Abschluss noch mal Technik. In Gestalt des komplett gemachten Restomods



Kalmar RS-R – luftgekühlt, rund 450 PS stark, manuelles Sportgetriebe mit langem Schaltstock, gefühlt fast so klick-klack wie eine sequenzielle Box. Dazu ein elektronisch geregeltes Fahrwerk und niedriges Gewicht dank reichlich Carbon-Karosserieteilen. Yiiieehaa!

Gefühlter Speed im Wald? Irre

Mit dem Apparat geht es richtig voran, bei jeder Drehzahl, geradeaus, über Kuppen. Ist ihm gleich, er nimmt es, wie es kommt, und nichts krumm. Klar, darf man bei einem Preis nördlich der halben Million erwarten. Aber egal, Freude ist unbezahlbar. Und die bekommst du. Wie der Boxer in jedem Gang flammig anbeißt, wuchtig durchzieht, mit typischem kribbeligem Luftkühler-Sound und Emotion plus feiner Präzision – großartig!

Und dann als Kirsche noch mal das ganze Streckenportfolio. Auch die Routen durch den Wald. Schmal,

buckelig, Bäume links und rechts. Typisch finnische Rallye-Sonderprüfung. Wir lassen es jedoch etwas ruhiger angehen, weil: Schneewand zum Anlehnen okay, Baumgruppe nicht okay. Vom gefühlten Speed her dennoch eine nachhaltige Erfahrung im anspruchsvoll gespurten Tunnel. Noch getoppt vom letzten Stint auf dem großen, alles umspannenden Rundkurs mit Top-Geschwindigkeiten jenseits 150 km/h, Querfahren bis zum Gehtnichtmehr samt Gegenpendeln wie ein Profi.

Adrenalin, über das sich der finnische Abendhimmel spannt mit fein wattierten Wolken und einem Sonnenuntergang, der dich fast ... Aber das habe ich eingangs schon erwähnt. Also: fertig. Schön wars! Zeit fürs Polarlicht und erhitzte Benzingespräche, während die Porsches ganz cool ausknistern.

Text: Jörn Thomas