

Magarigawa: Porsche GT Circle in Giappone

07/08/2026 Magarigawa è l'apoteosi dei circuiti privati del Giappone. Qui si fondono curve audaci, strutture ricettive di lusso e un design paesaggistico mozzafiato. Il Porsche GT Circle ha offerto a 20 piloti di nove Paesi diversi l'accesso esclusivo a quest'opera d'arte totale di armonia nipponica.

Hanno la sensazione di essere avventurieri, informati e in forma. Hanno studiato le planimetrie, la logistica e le vedute aeree. Il risultato è che si sentono in grado di conquistare la fortezza, sembra alla loro portata. Mentalmente, fisicamente, tecnicamente. Gli unici rischi? Il caso e il destino. E così, alle 17 dell'ora standard dell'Europa centrale, accedono al portale del Porsche GT Circle da ogni parte del mondo. Solo ai primi 20 che si iscrivono per tempo viene affidata la missione. «Non potevo fare altro che trepidare e pregare», ricorda Olivier Reimann. «Ma poi... bingo!» Ora il belga guida alla volta della meta dei suoi sogni, un'ora e mezza a sud di Tokyo, su una strada di campagna tra risaie e villaggi: Magarigawa, il «fiume serpeggiante», il sacro graal tra i circuiti giapponesi.

Sempre più vicini a una leggenda

Dietro di lui, la carovana di Porsche con il resto dei 20 globe-trotter. «Sono curioso di sapere cosa ci aspetta questa volta!», dice il vicepresidente del Porsche Club of Belgium. Il Motorsport gli scorre nelle vene, ha già affrontato numerosi circuiti internazionali, tra cui Nürburgring, Bilster Berg e Silverstone. Ma Magarigawa? Che sia davvero solo una leggenda? Svoltiamo in una stretta valle laterale. Cespugli, felci e alberi nodosi rivestono i ripidi pendii. La nebbia mattutina si appiccica all'asfalto umido, mescolandosi al profondo rombo del motore tra le ruote. «Sì, certo, il destino», dice Reimann. «Quando aspettavamo il nostro primo figlio, ho detto a mia moglie: ‹Se è un maschio, lo chiamiamo Ferdinand in onore del leggendario ingegnere.› Al che mia moglie ha risposto: ‹Okay, e se è una femmina la chiamiamo Mercedes!› Abbiamo avuto un maschio, che ha suggellato la fedeltà a Porsche.»

L'oscurità del bosco si dirada davanti all'area. Sbarre d'acciaio. Telecamera. Citofono. Reimann sporge la testa dal finestrino della 911 GT3 RS (992) e grida nel silenzio: «Porsche GT Circle!» Il cancello d'ingresso si apre di lato e l'auto va avanti. Le recinzioni tengono la vegetazione selvaggia lontana dalla carreggiata, più avanti ci pensano altissimi muri in cemento ricurvi con motivi a nido d'ape. Davanti, prati ben curati e graziosi aceri. Anche bizzarri massi ricoperti di soffice muschio, come fossero stati messi lì per caso. Siamo arrivati. Ma dov'è il circuito lungo 3,5 chilometri, dove sono le 22 curve, il club, l'hotel?

Ancora sei minuti su una ripida salita verso la cima, dove un cielo azzurro limpidissimo riempie il parabrezza. Spesse barriere di contenimento sono incastrate nelle rampe di cemento, facendo galoppare la fantasia: prigione di massima sicurezza. Summit internazionale. James Bond. Perché all'orizzonte si profilano edifici dal design slanciato e minimalista, come se fossero i centri di comando del Dottor No o di Goldfinger. Raggiunto l'altopiano, le sportive parcheggiano in fila. Una 911 GT3 RS (992), una 911 Carrera GTS (992), una 911 GT3 con kit Manthey (992) e una 718 Cayman GT4 RS. Tutte pronte per inseguimenti degni di un film. Un australiano scende da una 911 GT3 RS e si presenta. «Hale. Mike Hale.» Anche lui pensa di essere in una pellicola hollywoodiana.

Un serpente drago verde e nero

Dopo due anni e mezzo di lavori, Magarigawa ha aperto i battenti il 29 luglio 2023 con un «festival della cultura automobilistica». 3.500 appassionati hanno festeggiato in mezzo a 500 vetture sportive, tutti esemplari magnifici della collezione Magarigawa. L'esclusivo club privato non organizza gare nel senso tradizionale del termine. Ha all'attivo oltre 400 membri, l'80 percento dei quali è giapponese. 70 dipendenti gestiscono una club house con ristorante, lounge, piscina, bagno termale e simulatori di guida. Dieci ville per gli ospiti con vista sul circuito fanno della struttura un mondo esperienziale con il comfort di una SPA.

Ma chi ha avuto l'idea di trasformare un'area selvaggia di un chilometro quadrato in un lussuoso resort con circuito automobilistico pagando circa 200 milioni di euro? Il promotore e proprietario è il

presidente e CEO di una ditta che si occupa, tra le altre cose, di auto di lusso europee e impianti industriali. Desidera restare anonimo, come vuole la modestia giapponese. Al suo posto parla Magarigawa, la sua opera totale fatta di armonia, gioia di vivere, sospiri di stupore e istanti vissuti nel momento presente. Perché qui la fugacità della vita si ferma per un attimo, si può quasi sentire, quando le preoccupazioni sono lontane.

Come sta accadendo a Mike Hale, l'australiano di Sydney. Incrocia le braccia e gira lentamente in tondo come i falchi sopra di lui. La vista arriva fino alla baia di Tokyo e al Monte Fuji, il vulcano sacro del Giappone. Hale, che ha seguito una formazione in tre diversi settori, analizza l'impianto. «Un oggetto scultoreo con pareti rocciose che sono state fatte esplodere. Mi fa venire in mente la corrente artistica Land Art in Arizona o Nuovo Messico. E il drago serpente verde e nero mi ricorda la pista: un anello di congiunzione tra natura, funzionalità e design», sostiene l'architetto. «Rischio e divertimento insieme? Mi sembra giuridicamente complesso», sentenzia l'avvocato che è in lui, mentre il filosofo è commosso dalle rocce sparse in maniera apparentemente casuale.

Hale sa cosa si nasconde dietro di esse: la concezione nipponica della bellezza, plasmata nel corso dei secoli, considera anche le pietre come esseri dotati di anima. Potrebbe essere trascorsa un'eternità prima che il vento, il fiume o i vulcani ne definissero il carattere. Un tesoro per gli esperti di rocce, che spesso passano anni a cercarle su richiesta di collezionisti esigenti. La distanza non importa. Molti di questi pesanti massi finiscono poi dall'altra parte dell'impero, come qui a Magarigawa.

Ancora attivo a livello internazionale, l'architetto paesaggista ottantenne Hachiro Sakakibara li ha disposti come in una scenografia all'interno del giardino da lui progettato. In parte rispettando la rigida regola del «Ma», la filosofia giapponese dello spazio, in parte assecondando il proprio istinto. «Ho tenuto conto tanto del cielo, delle montagne e dei tetti piatti degli alloggi quanto dell'inclinazione e dell'orientamento dei monoliti tra le piante», spiega. «Per prima cosa decido istintivamente come far pendere dalla gru i blocchi da diverse tonnellate, poi dirigo la fase di abbassamento come un primo violino.» Il cognome Sakakibara non potrebbe essere più calzante, dato che significa qualcosa come «albero sacro sempreverde nel campo». Mentre lui si occupava del microcosmo paesaggistico, il 71enne tedesco Hermann Tilke, ingegnere civile e progettista, si è preso cura del macrocosmo di Magarigawa. Il suo percorso professionale è costellato di 80 circuiti internazionali che ha modificato o costruito da zero, di cui 20 con specifiche da Formula 1. Di grande aiuto è stata la sua esperienza come pilota, che non si è mai tirato indietro nemmeno di fronte a gare da 24 ore, come quelle del Nürburgring e di Bathurst. La sua azienda, che conta 150 dipendenti, ha sedi in Germania, Cina, Messico, Bahrein e USA. E realizza anche complessi residenziali, hotel ed edifici amministrativi.

Romanticismo giapponese

Arrivati alla reception della club house, gli ospiti ricevono un caloroso benvenuto. Il personale si presenta in tailleur pantalone nero, con capelli rigorosamente in ordine e un sorriso premuroso e conciliante. Mathias Menner del Porsche Community Management accoglie gli ospiti. Anche questo viaggio è stato da lui organizzato per il Porsche GT Circle. Si nota che è stato spesso in Giappone. Atteggiamento

modesto, ascolto attento, consigli spiritosi, senza mai perdere di vista, con grande discrezione, l'andamento generale della situazione.

Il GT Circle è attivo in tutto il mondo. Offre eventi di guida straordinari, durante i quali la community condivide la passione per Porsche e si scambia opinioni sulla guida ad alte prestazioni. La possibilità di contattare in esclusiva gli esperti di Porsche, una rete globale ed eventi dall'atmosfera familiare aumentano ulteriormente il livello dell'esperienza. Ogni proprietario di un modello GT può iscriversi al GT Circle con il numero di telaio del proprio veicolo. Il programma prevede anche Track Days, visite agli stabilimenti, anteprime, briefing su design e tecnologie, roadtrip, sessioni di simulazione e formati di lifestyle e hospitality selezionati. Gli spettacolari eventi motoristici come quello di Magarigawa incarnano il top di gamma in fatto di esperienze ed emozioni. È una community speciale. Accessibile. Intima. Motivata dalla performance. «Oggi uno dei nostri appassionati celebra un anniversario», comunica Menner. «Sul piatto manca ancora l'augurio scritto con il cioccolato.»

La hall della club house si presenta immersa in una luce soffusa, con la sobrietà di un'installazione museale. Lo sguardo volge verso l'alto: manca il tetto. Al suo posto è sospesa una scultura grigia e nera di dodici metri con migliaia di intrecci di bambù. Assomiglia a una nuvola fatta di reti da pesca sottilissime e altoparlanti dalla forma irregolare. L'autore è l'artista giapponese del bambù Hajime Nakatomi. Lungo la parete si snoda la scala con parapetto in vetro, alla cui base si trova un masso nero pesantissimo. Anch'esso ha trovato il suo nuovo posto d'onore a Magarigawa. Levigato per milioni di anni e rinvenuto nel letto di un fiume, ora funge da gradino nell'era dell'umanità. Le venature naturali di quarzo bianco ne attraversano la struttura smussata, richiamando il circuito e il nome «Magarigawa». La seconda parte della parola, «gawa», che in italiano significa «il fiume», è rappresentata in forma astratta in giapponese nel logo.

Anthony Kam e sua moglie Li-Yu salgono con grande rispetto su quel pacifico colosso. Sono cinesi di Hong Kong che, proprio come i giapponesi, apprezzano il potere figurativo dei loro ideogrammi, che sono stati adottati in Giappone. Una volta al secondo piano, i coniugi si trovano di fronte a un'ampia vetrata. Qui l'architettura d'interni e il mondo esterno interagiscono secondo l'«Engawa», il principio fondamentale dell'interior design giapponese. Un'area di transizione tra natura e ambienti interni.

I due spazi devono fondersi alla perfezione, anche senza pietà, che si tratti di un'estate tropicale o di un inverno gelido. Nelle case tradizionali giapponesi, le porte scorrevoli in carta rappresentano ancora oggi il massimo in termini di barriere: sottilissime e bianche come la neve. Naturalmente a Magarigawa l'elegante sala da pranzo è climatizzata. Tuttavia, l'illusione che prosegua all'esterno, verso la piscina a sfioro e oltre, attraverso il circuito e la vegetazione, fino alle montagne, è romanticismo giapponese allo stato puro.

Anthony Kam inizia a spazientirsi, vuole finalmente mettersi alla prova nelle 22 curve. Proprio come Bernhard Krönung. Guardando il tedesco con la barba bianca, è evidente che nulla riesce a scomporlo. Lavora come senior manager presso un'azienda di sicurezza. «Negli anni Cinquanta, mio padre era meccanico automobilistico; già allora metteva mano sui motori Porsche. Questo spiega la mia passione. Oggi, la Taycan Cross Turismo è la mia macchina per tutti i giorni, quando il tempo è bello uso la 718

Spyder e ai raduni d'auto d'epoca la 944 S2.» Ora Krönung scende con Anthony e Li-Yu Kam verso la Pit Lane, accanto alla hall.

Dritto verso le nuvole

C'è odore di gomma. Gli pneumatici sono caldi, il rombo di 20 motori è una sinfonia. Olivier Reimann e Mike Hale completano senza problemi i giri veloci sotto la guida degli istruttori. Il giorno prima c'era già stato un warm-up al Porsche Experience Center (PEC) Tokyo. Dotato di elementi di Suzuka, della Nordschleife e di Laguna Seca, lì il circuito è sì più corto rispetto a Magarigawa, ma offre zone di allenamento supplementari, tra cui un anello per drifting, un percorso offroad con tratto inclinato e aree bagnate a bassa aderenza. Attualmente in tutto il mondo esistono dieci PEC, che offrono alle persone la possibilità di fare le prime esperienze sui circuiti di gara. «Non ero preparato all'impatto emotivo di Magarigawa», dice Hale, di nuovo nelle vesti del filosofo. «Concentrato, abbandonato al flusso della guida, circondato dall'armonioso paesaggio, a bordo della 911 GT3 Manthey, a 250 km/h, mi sono quasi venute le lacrime agli occhi.»

Indiran Padayachee annuisce solidale. Salite e discese con 250 metri totali di dislivello in rapida successione, unite a curve estreme, hanno catapultato l'indiano per alcuni secondi in una dimensione trascendentale, come lui stesso afferma. «Vieni, sali! Magari anche tu oggi riuscirai a vivere un'esperienza extracorporea!» Il tracciato inizia subito con una curva a 180 gradi, per poi proseguire a tutta velocità su due rettilinei. Padayachee affonda il pedale. In quella curva stretta si avvertono chiaramente le forze centrifughe. Poi in senso opposto. Il verde, i pendii in cemento, le montagne, il cielo: ormai solo un miscuglio di sfumature pastello. Frenare di nuovo, affrontare le salite a zigzag, passare davanti agli alloggi, accelerare a fondo nella curva off-chamber, fino alla sommità più alta.

Qui sembra di volare alla cieca in verticale verso le nuvole, sperando che, una volta superate, nessun pilota si sia fermato dietro la cima. «Allora, com'è andata?», chiede Indiran Padayachee ridendo. «Credo che possiamo evitare il simulatore di guida.» Passeggia alla volta di una delle ville di Magarigawa con tetto verde, riservata a suo nome. La sua giornata è ancora lunga, la scelta ampia. Bagno termale caldo? Karaoke? SPA? Entra nell'anticamera. In un'enorme teca di vetro brilla una 911 GT3 con kit Manthey. Prosegue nel soggiorno, concedendosi una breve pausa prima di ributtarsi nel fiume serpeggiante di Magarigawa per assaporare appieno tutte le possibilità offerte dalla pista. Un'ultima sosta davanti alla vetrata: in lontananza, il Monte Fuji tiene d'occhio il circuito. «Engawa» allo stato puro.

Info

Text first published in Christophorus Magazine, issue 419.

Text: Roland Hagenberg
Images: Klaus Schwaiger, THE MAGARIGAWA CLUB, Porsche

Copyright: All images, videos and audio files published in this article are subject to copyright. Reproduction in whole or in part is not permitted without the written consent of Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Please contact newsroom@porsche.com for further information.

MEDIA ENQUIRIES



Sandro Kälin

Head of Communications Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 16
sandro.kaelin@porsche.ch



Siraya Schäfer

Press and Public Relations Specialist, Porsche Schweiz AG
+41 41 487 91 47
siraya.schaefer@porsche.ch

Consumption data

911 Carrera GTS (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 10.6 – 10.1 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 241 – 230 g/km; Stato [StandHeute]

911 GT3 (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 13.8 – 13.7 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 312 – 310 g/km; Stato [StandHeute]

718 Cayman GT4 RS (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 13.0 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 295 g/km; Stato [StandHeute]

911 GT3 RS (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 13.2 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 299 g/km; Stato [StandHeute]

911 GT3 (Modello precedente)

718 Spyder RS (WLTP)*: Consumo carburante ciclo misto (gamma modelli): 12.7 l/100 km; Emissioni CO_2 ciclo misto (gamma modelli): 288 g/km; Stato [StandHeute]

*Further information on the official fuel consumption and the official specific CO_2 emissions of new passenger cars can be found in the "Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" (Fuel Consumption, CO_2Emissions and Electricity Consumption Guide for New Passenger Cars), which is available free of charge at all sales outlets and from DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de).

Image Sublines

Path: Magarigawa: Porsche GT Circle in Giappone/Images/img_1.jpg
Title: Mike Hale, Li-Yu, Anthony Kam, Porsche GT Circle, Magarigawa, Japan, 2026, Porsche AG
Subline: Dalla community all'amicizia: L'australiano Mike Hale e i cinesi Li-Yu e Anthony Kam (da sx a dx) si sono conosciuti grazie all'evento del GT Circle sul circuito di Magarigawa.

Path: Magarigawa: Porsche GT Circle in Giappone/Images/img_2.jpg
Title: Porsche GT Circle, Magarigawa, Japan, 2026, Porsche AG
Subline: Gli eroi e i loro caschi: Le nozioni aggiuntive fanno parte del warm-up. Indiran Padayachee (2° da sx) ascolta attentamente le indicazioni dell'istruttore (sopra). I caschi da gara con il design di Magarigawa sono già pronti (sotto).

Path: Magarigawa: Porsche GT Circle in Giappone/Images/img_3.jpg
Title: Racing helmet, Porsche GT Circle, Magarigawa, Japan, 2026, Porsche AG
Subline: Credo al volante: «If in doubt – flat out!» (in italiano: «In caso di dubbio, accelera al massimo!»). Il motto è sempre a bordo.

Path: Magarigawa: Porsche GT Circle in Giappone/Images/img_5.jpg
Title: Porsche 911 GT3, Porsche 911 GT3 RS, Porsche GT Circle, Magarigawa, Japan, 2026, Porsche AG
Subline: Cercando la traiettoria ideale: Prima della pratica, c'è la teoria. Durante l'ispezione del circuito, i partecipanti familiarizzano con il tracciato.

Path: Magarigawa: Porsche GT Circle in Giappone/Images/img_6.jpg
Title: Racing gloves, Porsche GT Circle, Magarigawa, Japan, 2026, Porsche AG
Subline: Al limite: Per superare in sicurezza e con precisione le 22 curve di Magarigawa, i partecipanti indossano, tra le altre cose, speciali guanti da corsa.

Link Collection

Link to this article
https://newsroom.porsche.com/it_CH/2026/scene-passion/porsche-magarigawa-gt-circle-japan-43001.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6176f412-95da-43a5-a6e3-42df406768db.zip

External Links
https://christophorus.porsche.com/it/

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