



PORSCHE TIMES

03
19

Porsche Zentrum Maienfeld
www.porsche-maienfeld.ch



04 PORSCHE SERVICE TIPP



SPORTFAHRTRAINING 07

EDITORIAL

«TAYCAN, DAS LEBHAFTE JUNGE PFERD ODER ... SYMBOL EINER GELUNGENEN TRANSFORMATION IN DER BRANCHE»

Sehr geehrte Porsche Kunden und Freunde unseres Hauses

Es wird wieder früher dunkel und die abendliche Ruhe kehrt früher ein. Zeit für ein gemütliches Zusammensitzen und für ein Gespräch über die Zukunft. Philosophieren über die Vergangenheit und den Wandel der Zeit. Veränderungen in Frage stellen und das Alte als Massstab stärken.

Weit gefehlt. Es wird nie mehr so, wie es war. Auch der Wandel der Werte wird sich kaum wieder in die Richtung, wie sie vor 30 Jahren waren, bewegen. Genauso sieht es in der Individualmobilität und in der Zukunft aus.

Leise rollen die ersten Stromer aus der Produktion in Stuttgart. Ungewohnt, aber real. Ein viertüriges Coupé, eine halbe Klasse unter dem Panamera. Leise und doch auf eine Art sehr laut im Auftritt. Eine E-Volution bei Porsche, einer Marke, von der man diesen Auftritt wahrscheinlich vor Jahren noch am wenigsten erwartet hätte. Genau bei der Marke, bei der ein Umstieg von Luft- auf Wasserkühlung noch vor Jahren für ein Trauma gesorgt hat.

Beschleunigung abartig, vergleichbar mit einem Katapult. Schwerpunkt tiefer als bei jedem Sportwagen. Allradlenkung, Luftfederung und viele bekannte und bewährte Ausstattungsmerkmale, die wir aus anderen Modellen schon kennen. Aber nicht nur schnell fahren soll der Taycan – auch schnell laden kann man ihn. 4 Minuten für 100 km.

Jetzt haben wir ein Problem. Alle Vorurteile und Argumente gegen ein Elektroauto wie Ladezeit und Alltagstauglichkeit, Reisefähigkeit und Sportlichkeit sind schlagartig nicht mehr argumentationsfähig. Was machen wir jetzt?

Ganz klar – Taycan fahren!

Wir freuen uns auf Ihre Probefahrt.

Ich wünsche Ihnen viel Spass beim Lesen der Porsche Times.

Urs Zünd



06 PORSCHE CAR INSURANCE



08 UNSER OCCASIONSANGEBOT

- 04 **Porsche Service Tipp.**
Gute Gründe für Winterreifen.
- 06 **Porsche Car Insurance.**
Die perfekte Fahrzeug-Versicherung für Ihren Porsche.
- 07 **Sportfahrtraining.**
Eine von Geschichte geprägte Rennstrecke.
- 08 **Unser Occasionsangebot.**
1. Klasse aus 2. Hand.
- 09 **Offen für alles. Ausser für halbe Sachen.**
Der neue 718 Spyder und 718 Cayman GT4.



09 OFFEN FÜR ALLES. AUSSER FÜR HALBE SACHEN.

Impressum

Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum Maienfeld, Industrie- strasse 16, 7304 Maienfeld, Tel. 081 911 00 00, Fax 081 911 00 01, info@porsche-maienfeld.ch, www.porsche-maienfeld.ch, Auflage: 1'720 Ex. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die Verantwortung für die redaktionellen Inhalte und Bilder dieser Ausgabe übernimmt das Porsche Zentrum. Ausgenommen davon sind die offiziellen Seiten der Porsche Schweiz AG. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

PORSCHE SERVICE TIPP

GUTE GRÜNDE FÜR WINTERREIFEN.

Ratschläge aus erster Hand, von unserem erfahrenen Spezialisten und Aftersales-Leiter, Thomas Bertsch. Damit Sie sich auf das Wesentliche konzentrieren können: den Fahrspass und das Sportwagenfeeling.

Herr Bertsch, wieso ist es wichtig, schon vor dem ersten Schneefall Winterreifen zu montieren?

Bereits bei Temperaturen unter sieben Grad verhindert die spezielle Gummimischung des Winterreifens den Verhärtungseffekt bei Kälteeinwirkungen und verbessert so die Haftung auf der Strasse. Tests von Sommerreifen auf winterlichen Fahrbahnen haben ergeben, dass sich der Bremsweg im Vergleich zu Winterreifen um mindestens 65 Prozent verlängert. Falsche Bereifung kann zu einem Beschleunigungsdefizit von bis zu 80 Prozent führen. Also wer schleicht schon gerne im Winter mit seinem Porsche über die Strasse?

Was sind die Vorteile eines guten Winterreifens?

Durch die Lamellen im Profil kommt ein Auto mit Winterreifen bei niedrigen Temperaturen beim Bremsen viel schneller zum Stehen. Die speziell verwendeten Silica-Mischungen mit hohen Anteilen von Naturkautschuk sorgen nicht nur bei Matsch und Schnee für eine bessere Traktion, sondern auch auf regennasser Fahrbahn für deutlich stärkere Haftung.

Können Winterreifen das ganze Jahr gefahren werden?

Winterreifen sollten nicht das ganze Jahr hindurch gefahren werden – ihre Leistung sinkt bei Temperaturen über sieben Grad und ihr Verschleiss erhöht sich bei wärmerem Wetter deutlich.

Welche Technik bringen die Winterreifen mit?

Ihre speziell geformten Lamellen bringen mehr Grip auf Schnee, Eis und nassen Strassen. Profilblöcke sorgen besonders bei Tiefschnee für Verzahnung mit dem Untergrund. Die spezielle Mischung der Winterreifen friert auch bei niedrigen Temperaturen nicht ein.

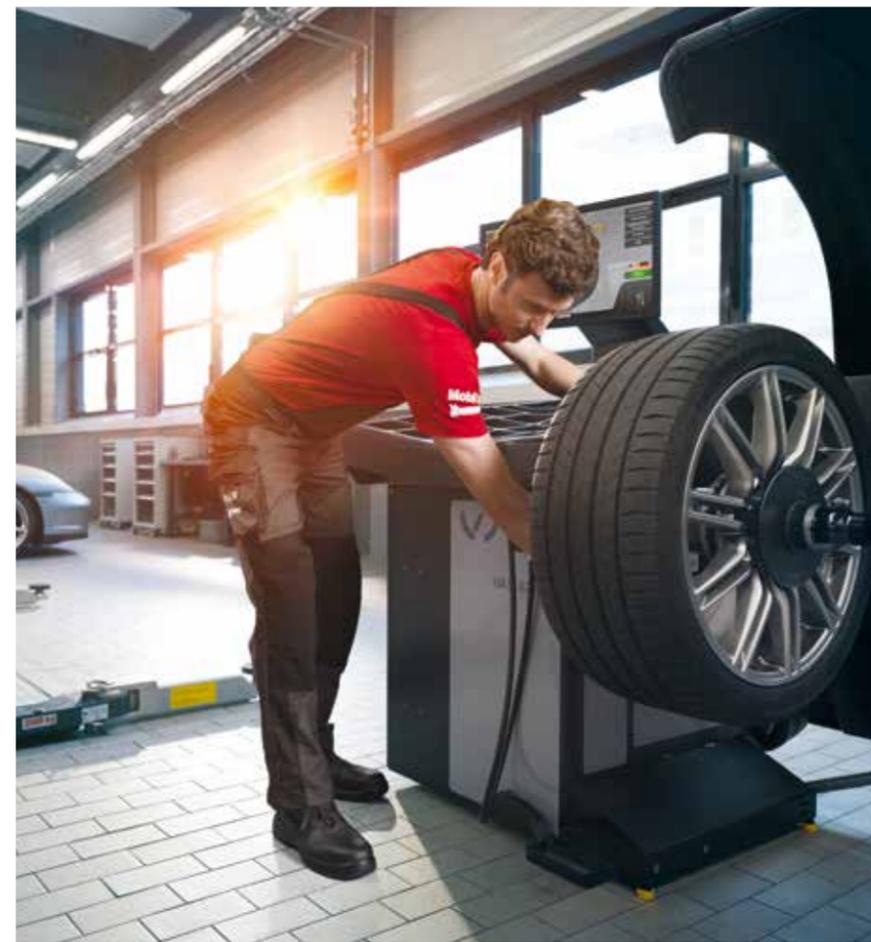
Ist die gesetzliche Profiltiefe bei Winterreifen gleich wie bei Sommerreifen?

Die gesetzliche Profiltiefe beträgt bei Winter- und Sommerreifen 1,6 Millimeter. Allerdings lassen die sicherheitsrelevanten Fahreigenschaften bereits deutlich früher nach. Mit einem Profiltiefenmesser können Sie die Profiltiefe ganz einfach bestimmen. Wir empfehlen eine Profiltiefe von mindestens 4 Millimeter.



Haben Sie noch Fragen?
Lassen Sie sich von Ihrem Serviceberater persönlich beraten und rüsten Sie sich frühzeitig mit einer guten Winterbereifung aus. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

**Porsche Zentrum
Maienfeld**
+41 81 911 00 00
info@porsche-maienfeld.ch



RUSH HOUR IM PORSCHE ZENTRUM MAIENFELD.

Sie lieben es, Ihre Freizeit im Stau zu verbringen? Und geniessen es, dass die Zeit nur so dahinfliehet und Sie Ihre Termine verschieben müssen? Nicht wirklich, oder? Warum so, wenn's auch einfacher geht. Wir zeigen Ihnen, wie Sie schneller an Ihr Ziel kommen.

Bei uns findet die Rush Hour nicht im morgendlichen Berufsverkehr statt, sondern bei Einbruch des Winters, wenn der Reifenwechsel ansteht. Viele meinen, dieser sei erst im Dezember notwendig. Und versuchen dann im letzten Moment, einen passenden Termin zu erwischen. Meistens sind dann aber die Wartezeiten lang und Sie sind bei der Wahl des Termins mehr als eingeschränkt.

REIFENSAMSTAGE

Als speziellen Service bieten wir Ihnen auch in diesem Jahr wieder unsere Reifensamstage an. Diese finden an folgenden Terminen statt:
Sa, 19. Oktober 2019
Sa, 26. Oktober 2019
Sa, 2. November 2019

Entgehen Sie jetzt der Spitzen-Zeit und vereinbaren Sie schon heute einen Frühbuchertermin für Ihren Reifenwechsel im September oder anfangs Oktober. Warum? Sie profitieren von einer flexiblen Wahl des Termins, kürzeren Wartezeiten und müssen sich bei Einbruch des Winters um nichts mehr kümmern.

Winterreifen im September sind für Sie trotzdem noch ein Fremdwort? Und Sie denken sich, warum nicht einfach doch noch abwarten? Wir raten Ihnen, die Winterreifen unbedingt schon vorher zu montieren, denn sie sind nicht nur auf Schnee nützlich. Im Vergleich zu Sommerreifen bieten Sie vor allem mehr Sicherheit bei Nässe und tiefen Temperaturen. Und das schon ab einer Aussentemperatur von weniger als sieben Grad. Vergleicht man nämlich Sommer- und Winterreifen, wird schnell klar, dass bei Sommerreifen weder die Gummimischung noch das Profil für das Fahren in der kalten Jahreszeit abgestimmt sind.

PORSCHE CAR INSURANCE.

DIE PERFEKTE FAHRZEUG-VERSICHERUNG FÜR IHREN PORSCHE.



Welche Leistungen sind enthalten?
Versichert sind Haftpflichtschäden, Kollisionsschäden, Diebstahl, Feuer, Elementarschäden, Kollision mit Tieren, Marderschäden, Glasbruch (auch Xenon und LED) und Vandalismusschäden.

Haben Sie noch Fragen?
Fordern Sie jetzt eine Offerte in Ihrem Porsche Zentrum an.

DAS WICHTIGSTE AUF EINEN BLICK.

Ihre Vorteile – exklusiv nur für Porsche Fahrer

- » 100% Neuwertentschädigung in den ersten zwei Betriebsjahren.
- » Selbstbehaltsreduktion von bis zu CHF 500.– im Schadensfall bei einer Reparatur im Porsche Zentrum (Teilkasko Standard CHF 200.–, bei Porsche Zentren CHF 0.–).
- » Nach 3 schadenfreien Jahren entfällt der Selbstbehalt bei Reparatur im Porsche Zentrum.
- » Spezialkonditionen für Hybrid- und Elektrofahrzeuge – Eco-Bonus bis zu 20% auf die Prämie.
- » Bei Totalschaden oder Diebstahl wird beim Kauf eines neuen Porsche der Selbstbehalt von CHF 1000.– erlassen.
- » Optionale Deckungserweiterung für Rennstrecken. Die Rennstreckendeckung ist für ausgewählte Porsche Veranstaltungen optional einschliessbar.



VON HOHE ACHT BIS ZWÖLF UND DURCH PFLANZ- UND ANDERE GÄRTEN.

Das Sportfahrtraining in Kooperation mit der Scuderia S7 fand in diesem Jahr vom 1. bis 4. Mai auf der anspruchsvollsten Rennstrecke dieser Welt statt. Auf dem Streckenteil der grünen Hölle, die über 20'832 km führt und einen emotionalen Tanz zwischen der Hügellinie darstellt. Auf dem Abschnitt, der für die Tourenwagen-Serien und auch für die Breitensportveranstaltung immer noch bevorzugt wird und an der Veranstaltung des 24-h-Rennens jedes Jahr mehr als 200'000 Zuschauer in die Eifel lockt.

Eine von Geschichte geprägte Rennstrecke, die beim Schweben über die Strecken-

abschnitte von vergangenen Zeiten erzählt. Durch den Hatzenbach über den Flugplatz zum Schwedenkreuz, welches vom 30-jährigen Krieg erzählt. Das 2,9 m grosse Kreuz steht rechts neben der Strecke und erinnert an das Jahr 1638. Nicht ungefährlich auch der Streckenabschnitt, der mit sehr viel Speed gefahren wird. Die Fuchsröhre, bei der sich während der Bauarbeiten ein Fuchs in einer Abwasserrohre versteckt hatte und die deshalb von den Bauarbeitern zum Streckenabschnitt Fuchsröhre benannt wurde. Durch Wehrseifen, was eine Bezeichnung für ein Bachtal bedeutet und die mittelalterliche Grenze zwischen Adenau und Breidscheid war. Auch ein Abschnitt namens Bergwerk erinnert an die Blei- und Silberförderung bis ins späte 18. Jahrhundert. Durch das Klostertal, in dem bis zum 14. Jahrhundert ein Kloster stand, und weiter durch Brunnchen, ein Quellgebiet, Pflanzgarten, als mittelalterlicher Garten des Grafen von Nürburg, und weiter an einer ehemaligen Richtstätte vorbei und am Galgen des Grafen, bekannt als Galgenkopf.

Für all diejenigen, die in YouTube die Touristenfahrten an der Nordschleife schon gesehen und sich entschieden haben, dass diese Rennstrecke nur für Verrückte ist, hoffen wir, dass wir mit einem kleinen Teil die angstbehaftete Geschichte der grünen Hölle etwas relativiert haben. Der Respekt sollte jedoch bleiben. Auch in der 8. Ausführung dieses Fahrtrainings haben wir nur zufriedene Kunden gesehen und auch nach diesem Event sind alle Autos auf eigener Achse nach Hause gefahren ohne irgendwelche verursachten Schäden.

Inmitten einer wunderschönen Landschaft mit Freunden und auch den Genuss neben der Strecke nicht vergessend, freuen wir uns auf die nächste Durchführung im Jahr 2020. **Danke an alle Teilnehmer und auch an die Organisation der Scuderia S7. Wir kommen wieder!**

UNSER OCCASIONSANGEBOT.

1. KLASSE AUS 2. HAND.



911 CARRERA CABRIOLET

Schwarz
50'320 km
03.2013
CHF 75'490.-



911 TURBO S

Weiss
10'850 km
05.2016
CHF 172'360.-



911 CARRERA 4 GTS

Silber
16'900 km
09.2018
CHF 146'770.-



911 CARRERA S

Silber
6'500 km
03.2019
CHF 159'620.-



718 BOXSTER T

Schwarz
6'500 km
05.2019
CHF 83'870.-



718 CAYMAN GTS

Rot
7'500 km
04.2019
CHF 94'690.-



PANAMERA 4 E-HYBRID (Sport Turismo)

Grau
9'500 km
05.2019
CHF 159'870.-



PANAMERA TURBO

Schwarz
33'500 km
11.2016
CHF 127'840.-



CAYENNE E-HYBRID

Silber
16'500 km
09.2018
CHF 119'360.-



CAYENNE TURBO

Schwarz
101'650 km
07.2015
CHF 59'590.-



MACAN

Weiss
3'500 km
07.2019
CHF 88'550.-



MACAN

Silber
4'500 km
07.2019
CHF 83'270.-



DER NEUE 718 SPYDER. EIN SPORTWAGEN OHNE RATIONALE ARGUMENTE.

Offen für alles. Ausser für halbe Sachen.

Das teilelektrische und hochgeschwindigkeits-taugliche Leichtbauverdeck lässt sich leicht öffnen und schliessen. Die Seitenlinie des Verdecks ist flach und geht in ihrer Form harmonisch in die Streamliner über. Das Interieur konzentriert sich auf den Fahrer – und seinen Fahrspass. Bedeutet: Sportwagenergonomie. Ansteigende Mittelkonsole, GT-Sportlenkrad und verkürzter Schalthebel. Den Porsche typischen ungefilterten Sound erzeugt die prägnante Sportabgasanlage. Mit ausreichend Schubkraft beschleunigt man in 4,4 Sekunden auf 100 km/h. Die Schaltwege: knackig-kurz. Das Fahrerlebnis: besonders aktiv, intensiv und unverfälscht. Mit dem adaptiven GT-Sportfahrwerk erleben Sie jeden Zentimeter Strasse so direkt wie möglich. Und bezwingen jede Kurve. **Der neue 718 Spyder ist ein Versprechen – an jede Strasse und an alle Fahrer.**



DER NEUE 718 CAYMAN GT4. NOCH DICHTER AM MOTORSPORT.

Für alle, die gerne am Limit unterwegs sind. Die klar definierte Form des Bugteils gibt dem Fahrtwind eine eindeutige Richtung vor. Die stark ausgeprägte Bugspoilerlippe optimiert die Aerodynamik. Der Fahrzeugschwerpunkt: tief. Der Abstand zur Strasse: minimal. Das Heck wird von einem feststehenden Flügel dominiert, der unverkennbar von der Rundstrecke stammt. Die zwei schwarzen Endrohre der Sportabgasanlage sind deutlich auseinandergerückt – und bilden einen sportlichen Abschluss in Richtung Asphalt. Der neue Diffusor ist echte Supersportwagentechnologie. Der komplett neu entwickelte 6-Zylinder-Boxermotor verfügt über Benzindirekteinspritzung (DFI), integrierte Trockensumpfschmierung und eine adaptive Zylindersteuerung. Die Höchstgeschwindigkeit: jenseits der 300 km/h. Ein Statement für sich: der Sound.

Jetzt Platz nehmen und den Puls in die Höhe treiben.



SOUL, ELECTRIFIED. DER NEUE TAYCAN.



**TAYCAN
TIMES**



04 ROAD TO TAYCAN



06 DER TAYCAN. SOUL, ELECTRIFIED



14 TAYCAN LADEKONZEPT



21 SHORT STORIES



22 PRODUKTION DES TAYCAN



28 PORSCHE E-HYBRIDEN



30 START FROM ZERO

Wichtige Hinweise

Reichweite: Die im WLTP-Normzyklus ermittelten Reichweiten erlauben einen herstellerübergreifenden Vergleich. Diese beinhalten auch den Reichweitengewinn durch Rekuperation (Energierückgewinnung beim Bremsvorgang). Die zusätzlich angegebene Langstreckenreichweite liefert einen Orientierungswert für Fahrten über längere Distanzen. Hierbei wird ein für Langstreckenfahrten charakteristischer WLTP-Teilzyklus zugrunde gelegt, unter zusätzlicher Berücksichtigung von Nebenverbrauchern (z. B. Klimatisierung). Vielfältige Faktoren wie z. B. Fahrweise, Verkehrssituation, Topografie, Geschwindigkeit, Einsatz von Komfort-/Nebenverbrauchern (z. B. Klimatisierung, Infotainment etc.), Aussentemperatur, Anzahl der Mitfahrer, Zuladung und Auswahl des Fahrmodus (z. B. Sport) können einen negativen Einfluss auf die tatsächliche Reichweite haben.

Batterie: Eine Lithium-Ionen-Batterie unterliegt einem physikalisch und chemisch bedingten Alterungs- und Verschleissprozess. Hierdurch reduziert sich in Abhängigkeit des Nutzungsverhaltens und der Umgebungsbedingungen die Batteriekapazität, was mit zunehmendem Batteriealter zu einer Reichweitenverminderung und Ladezeiterhöhung führt. Aufgrund des Temperatureinflusses auf die Batterieantriebs- und Ladeleistung sowie die Batterielebensdauer ist folgendes beim Parken, Fahren und Laden zu berücksichtigen: • Nach Möglichkeit dauerhafte Umgebungstemperaturen von über 30 °C vermeiden, wie z. B. bei längerem Parken in direkter Sonneneinstrahlung. • Im Fall von nicht vermeidbaren Umgebungstemperaturen über 30 °C im Stand, das Fahrzeug nach Betrieb an das Stromnetz anschließen und die Hochvolt-Batterie mit Wechselstrom (AC) auf einen maximalen Ladezustand von 85 % laden. • Bei längeren Standzeiten von mehr als 2 Wochen sollte sich das Fahrzeug nach Möglichkeit in einer Umgebungstemperatur zwischen 0 °C und 20 °C befinden und der Batterieladezustand während der Standzeit zwischen 20 % und 50 % gehalten werden. • Für eine möglichst kurze Ladezeit ist eine Batterietemperatur von ca. 30 °C bis 35 °C optimal. • Für die täglichen Ladevorgänge des Fahrzeugs sollte ein maximaler Ladezustand der Hochvolt-Batterie von ca. 80 % eingestellt werden.

Laden: Die angegebenen Ladeleistungen und Ladezeiten sind abhängig von verschiedenen Faktoren: Allgemein kann die Ladeleistung und -zeit durch Einflussfaktoren wie z. B. verfügbare Anschlussleistung der landesspezifischen Energieinfrastruktur, kundenspezifische Hausinstallation, Temperatur, Innenraum- Vorkonditionierung, Ladezustand sowie Alter der Batterie aufgrund physikalischer und chemischer Grenzen variieren. Damit können sich die Ladezeiten gegenüber den angegebenen Werten deutlich erhöhen. Für den Bestwert der angegebenen DC-Ladezeit (DC = Gleichstrom) für eine Ladestanderhöhung von 5 % auf 80 % ist eine CCS-Schnellladesäule (Combined Charging System) mit > 270 kW und > 850 V sowie eine Batterietemperatur von 30 °C bis 35 °C vorausgesetzt. Der Ladezustand zu Beginn des Ladevorgangs darf dabei 5 % nicht überschreiten. Für die Ermittlung der angegebenen Ladezeit für eine WLTP-Reichweite von 100 km gelten dieselben Voraussetzungen. Aus physikalischen und chemischen Gründen nimmt die Ladegeschwindigkeit ab, sobald sich die Batterie ihrer vollen Kapazität nähert. Daher ist es in der Regel sinnvoll, die Batterie beim DC-Schnellladen auf bis zu 80 % oder entsprechend der benötigten Reichweite aufzuladen. Die überwiegende Nutzung von CCS-Schnellladesäulen führt langfristig zu einer Verlängerung der Ladezeiten. Für das regelmäßige DC-Schnellladen wird eine Ladeleistung von höchstens 50 kW empfohlen. Für den Ladevorgang im häuslichen Umfeld wird AC-Laden (AC = Wechselstrom) empfohlen. Durch die Verwendung einer Industriesteckdose (AC) erreichen Sie eine höhere Effizienz und eine wesentlich geringere Ladedauer gegenüber dem Laden an einer Haushaltssteckdose.

Antriebsleistung: Allgemein hängt bei batterieelektrischen Fahrzeugen die verfügbare Antriebsleistung von verschiedenen Faktoren wie z. B. der Dauer der Leistungsanforderung, der Batteriespannung und -temperatur ab. Die angegebene Leistung steht für mindestens 10 s, die angegebene Overboost-Leistung bei Nutzung der serienmäßigen Launch Control für mindestens 2,5 s zur Verfügung. Besonders sportliches Fahren oder das Laden an einer Schnellladesäule kann zu einer Erhöhung der Batterietemperatur und damit zu einer temporär niedrigeren Antriebsleistung führen. Aufgrund physikalischer Rahmenbedingungen kann die Maximalleistung, wie sie zur Erreichung der angegebenen Beschleunigungswerte benötigt wird, zwar vielfach, aber nicht beliebig oft hintereinander abgerufen werden.

Impressum

© Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, 2019. Alle Texte, Bilder und sonstigen Informationen in diesem Katalog unterliegen dem Urheberrecht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Jede Vervielfältigung, Wiedergabe oder sonstige Nutzung ohne vorherige schriftliche Zustimmung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist unzulässig.

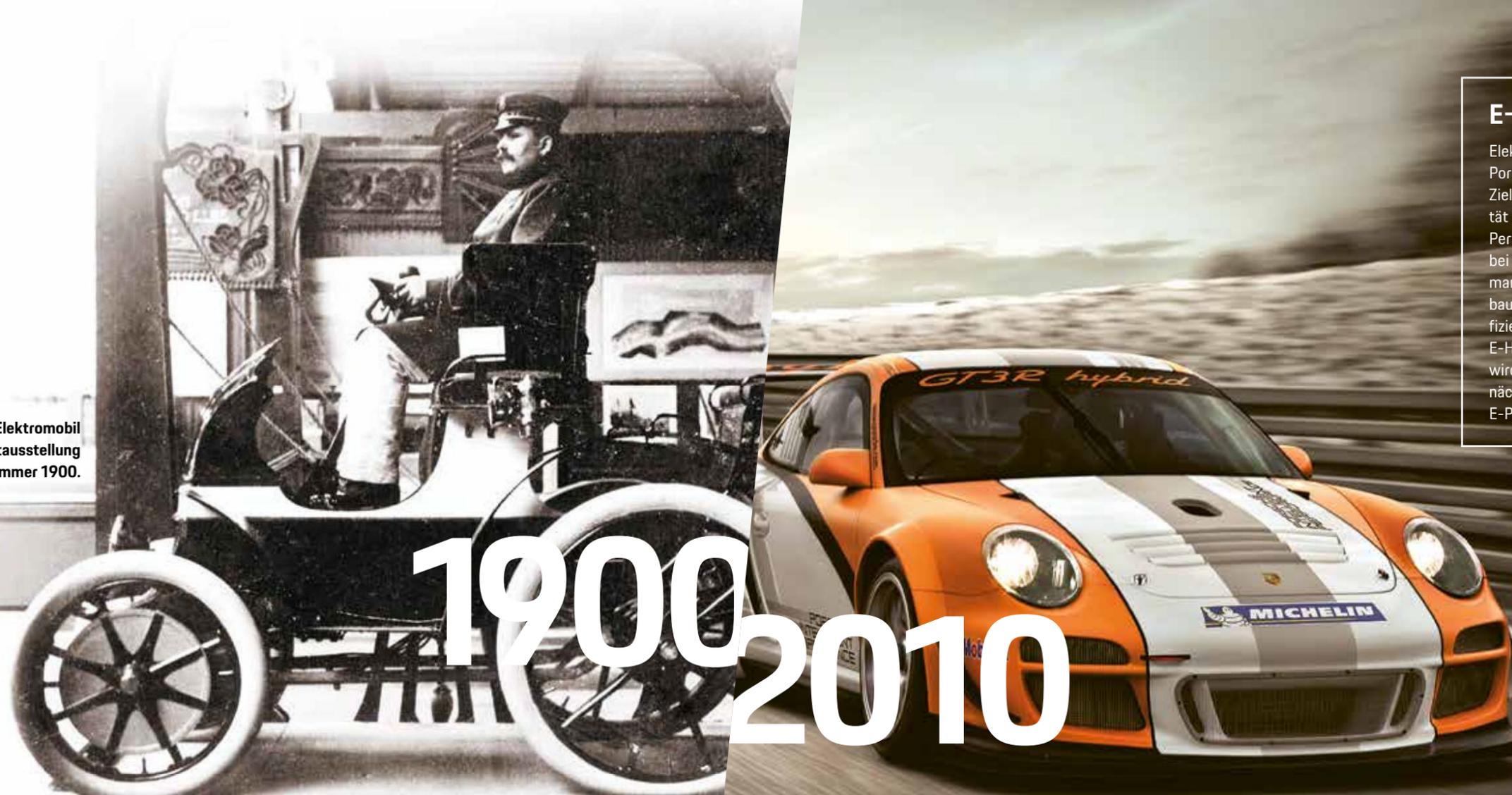
«WAS 1898 ALS ELEKTRISIERENDE VISION VON FERDINAND PORSCHE BEGANN, FINDET IN DER IMPOSANTEN E-PERFORMANCE DES NEUEN TAYCAN SEINE VOLLENDUNG.»

- 04 **Road to Taycan.**
Der elektrisierende Ursprung von Porsche.
- 06 **Der Taycan.**
Soul, electrified.
- 08 **E-Performance.**
Die Fahrleistungen des Taycan.
- 10 **Taycan Exterieur.**
Porsche typische Formensprache.
- 12 **Taycan Interieur.**
Zukunftsweisendes Bedienkonzept.
- 14 **Auch beim Aufladen ein Porsche.**
Das Taycan Ladekonzept.
- 15 **Heimkommen und Energie tanken.**
Ladelösungen für daheim.
- 16 **Besser als zukunftsstauglich: alltagstauglich.**
Laden unterwegs.
- 18 **Porsche Connect.**
Das Verbindungsstück von Fahrer, Taycan und der Welt.
- 20 **Porsche Charging Service.**
Laden wird jetzt noch einfacher.
- 21 **Short Stories.**
Wichtiges in Kürze.
- 22 **Produktion des Taycan.**
In Zuffenhausen wird eine neue Ära eingeläutet.
- 24 **Allen Widrigkeiten zum Trotz.**
Stefan Weckbach über die Zukunft der Elektromobilität.
- 28 **Porsche E-Hybriden.**
Schneller von A nach E.
- 30 **Start from Zero.**
Porsche steigt bei der Formel E ein.

E-PERFORMANCE

Elektrische Mobilität setzt sich bei Porsche hauptsächlich etwas als Ziel: das Vereinbaren von E-Mobilität mit sportwagentypischer Performance. Darum sprechen wir bei Porsche auch von E-Performance. Mit der erfolgreichen, baureihenübergreifenden Elektrifizierung der Fahrzeuge durch E-Hybrid-Derivate angefangen, wird jetzt mit dem Taycan das nächste Kapitel der Porsche E-Performance aufgeschlagen.

Das Lohner-Porsche Elektromobil auf der Pariser Weltausstellung im Sommer 1900.



Der 911 GT3 R Hybrid schlug ein neues Kapitel Motorsportgeschichte auf.

ELEKTROMOBILITÄT LIEGT IN UNSERER DNA. EIN RÜCKBLICK IN DIE ELEKTRISIERENDE PORSCHEGESCHICHTE.

Wer den Namen «Porsche» hört, denkt direkt an sportliche Premiumfahrzeuge, die seit 1948 Jung und Alt begeistern. Die Geschichte von Porsche reicht aber noch viel weiter zurück und begann bereits Ende des 19. Jahrhunderts, als Ferdinand Porsche mit der Konstruktion von Elektromobilen Weltberühmtheit erlangte und so die Basis für die heutigen Porsche Modelle schuf.

1898, Egger-Lohner C.2 Phaeton
Noch im vorletzten Jahrhundert startete die Elektrohistorie von Ferdinand Porsche, als er maßgeblich an der Konstruktion des Elektrofahrzeugs Egger-Lohner C.2

Phaeton beteiligt war. Mit 25 km/h gewann dabei das Fahrzeug 1899 bei der internationalen Motorwagen-Ausstellung in Berlin die Preiswettfahrt für Automobile.

1900, Lohner-Porsche
Mit der Vorstellung des Lohner-Porsche an der Weltausstellung 1900 schaffte Ferdinand Porsche eine Sensation. Das Elektromobil wurde als epochale Neuheit gewertet, da alle Zwischengetriebe wie Riemen, Zahnräder oder Differenziale gänzlich beseitigt wurden: Es war das allererste transmissionslose Fahrzeug. Ferdinand Porsche erreichte das, indem er die Elektromotoren in die Naben der

Vorderräder integrierte, welche damit zugleich Antriebs- und Lenkräder wurden. Diese Antriebskonstruktion fand später immer wieder in Spezialfahrzeugen Verwendung, zum Beispiel im Mondfahrzeug der NASA bei den Apollo-Missionen.

1900, Semper Vivus
Ferdinand Porsche erkannte relativ früh die Nachteile der vollelektrischen Fahrzeuge. Sie waren zu schwer und hatten deshalb nur eine begrenzte Reichweite. Deshalb machte er sich bereits im Herbst 1900 an die Arbeit zu einem ersten Prototyp mit «benzin-elektrischem Mischantrieb». Ferdinand Porsche

kombinierte seinen elektrischen Radnabenmotor mit einem Verbrennungsmotor, der einen elektrischen Generator antrieb und so den Radnabenmotor mit Strom versorgte. Der erste serielle Hybridantrieb war geboren und fand im Semper Vivus erstmals Anwendung.

2010, 911 GT3 R
Über ein Jahrhundert verging, als Porsche ein weiteres Kapitel der Elektromobilität aufschlug. Im 911 GT3 R wurde ein speziell für den Einsatz im Rennwagen konzipiertes Hybridsystem entwickelt. Hierbei wurde der reguläre Boxermotor mit einem elektrischen Vorderachsantrieb unterstützt. Anstelle der üblichen Batterien lieferte ein elektrischer Schwungradspeicher im Innenraum neben dem Fahrer Energie für die Elektromotoren. Diese reicht jeweils für beispielsweise einen

Überholvorgang oder beim Beschleunigen nach einer Kurve. Zudem wurde der Hybridantrieb je nach Rennsituation auch verbrauchsorientiert eingesetzt. Dies steigerte die Effizienz und damit die Gesamtleistung des Porsche 911 GT3 R.

2010, Cayenne S Hybrid
Mit dem Cayenne S Hybrid wurde 2010 der erste Serien-Porsche mit Hybridantrieb vorgestellt. Er kombiniert einen Dreiliter-V6-Kompressormotor mit einem Synchronелеktromotor und erreicht damit Fahrleistungen eines Achtzylindermodells. Gleichzeitig zeichnet er sich durch einen niedrigeren Verbrauch aus und war zudem das Porsche Modell mit dem geringsten CO₂-Ausstoß.

2011: Panamera S Hybrid
Nur ein Jahr später präsentierte Porsche mit dem Panamera S Hybrid ein weiteres Hybridfahrzeug und unterstrich damit sein Bekenntnis zur E-Performance. So verfügte der Panamera S Hybrid über eine Gesamtleistung von 380 PS, wovon 47 PS der Elektromotor beisteuerte.

2013, 918 Spyder
Der 918 Spyder lieferte Kennzahlen, die begeistern. 70 Gramm CO₂ pro Kilometer bei 3 Liter Verbrauch auf 100 Kilometer. 3,2 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 320 km/h. Diese einzigartige Kombination aus extrem niedrigem Verbrauch und überragenden Fahrleistungen bildeten so einen wesentlichen Meilenstein in der Elektromobilität von Porsche.

TAYCAN



**WIR
SCHWIMMEN
NICHT MIT
DEM STROM.
SONDERN VORAUSS.**

Der Taycan ist da und läutet als erster vollelektrischer Porsche eine neue Ära ein.

Ganz Porsche typisch verbindet der Taycan Werte wie Innovation sowie Tradition und weist zugleich den Weg in die Zukunft der E-Mobilität. Dem Purpose-Design-Ansatz folgend, wurde der Taycan von Grund auf als rein elektrisch angetriebener Sportwagen konzipiert. Jede Schraube, jedes Teil des Autos wurde darauf

ausgelegt, um das technologisch Maximale aus dem Fahrzeugkonzept herauszuholen. Der Taycan – sinngemäss bedeutend «lebhaftes, junges Pferd» – wird dabei seinem Namen vollumfänglich gerecht. Die permanenten Synchronmaschinen an Vorder- und Hinterachse, kombiniert mit einer aussergewöhnlichen Dauerleistungsfähigkeit und reproduzierbaren Fahrleistungen, sorgen für Performance, die seinesgleichen sucht. So beschleunigt der Taycan Turbo S

in 2,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und legt innerhalb von 2,5 Sekunden 28 Meter zurück.

Genauso beeindruckend ist der Taycan auch im Bereich der Elektromobilität: Mit seiner 800-Volt-Systemarchitektur kann er in 22,5 Minuten* eine Batterie von 5% auf 80% aufladen. Die Performancebatterie Plus bietet eine alltagstaugliche Reichweite von bis zu 450 km (WLTP), die durch die intelligente

Energierückgewinnung des Porsche Recuperation Management optimal ergänzt wird. Für noch mehr Alltagstauglichkeit sorgt der Charging Planner, mit dem Reiserouten inklusive Ladestopps geplant werden können.

Doch nicht nur an seiner Leistung erkennt man den Taycan als echten Porsche, sondern auch an seinem Äusseren. Mit klassischen Porsche Design Elementen wie der nach vorne abgesenkten Front-

haube oder den muskulös ausgeprägten Kotflügeln kommt seine Herkunft klar zur Geltung. Dies natürlich bei gleichzeitig hohem Nutzwert wie zwei Gepäckräumen, der optionalen 4+1-Sitzanlage oder dem intuitiven Porsche Advanced Cockpit.

* Unter optimalen Bedingungen: CCS-Schnellladesäule mit > 270 kW, > 850 V, Batterietemperatur 30 °C bis 35 °C und Ausgangsladezustand 5%

Taycan Turbo S: Stromverbrauch (kombiniert) (kWh/100 km): 26,9 / Benzinäquivalent (l/100 km): 3,0 / CO₂-Emissionen (g/km): 0 / CO₂-Emissionen aus Strombereitstellung (g/km): 37 / Effizienzklasse: B / Der Durchschnittswert der CO₂-Emissionen aller in der Schweiz verkauften Neuwagen beträgt 137 g/km.

WIR SETZEN NICHT AUF E-MOBILITÄT. SONDERN AUF E-PERFORMANCE. DIE FAHRLEISTUNGEN DES TAYCAN.

Der schnellste Weg, um den Taycan als wahrhaftigen Porsche zu erleben, ist der Tritt aufs Pedal. Dann offenbaren sich die zwei permanent erregten Synchronmaschinen mit bis zu 460 kW (625 PS). Sie stellen ihre gesamte Kraft direkt von Beginn an bereit und ermöglichen vielfach reproduzierbare Beschleunigungsvorgänge.

Mit je einer Synchronmaschine pro Achse und der Performancebatterie tief im Unterboden integriert ergibt sich ein willkommener Effekt: überlegene Fahrdynamik, aussergewöhnliche Kurvenlage und ein Allradantrieb, der in den verschiedenen Fahrmodi optimal auf die Spreizung zwischen Effizienz und Dynamik eingestellt werden kann.

460 kW (625 PS)

500 kW (680 PS) Overboost-Leistung
bei Launch Control

850 Nm maximales
Drehmoment

3,2 s von 0 auf 100 km/h
bei Launch Control

260 km/h

Performancebatterie Plus



460 kW (625 PS)

560 kW (761 PS) Overboost-Leistung
bei Launch Control

1050 Nm maximales
Drehmoment

2,8 s von 0 auf 100 km/h
bei Launch Control

260 km/h

Performancebatterie Plus



Scannen Sie folgenden QR-Code,
um die Porsche AR Visualizer App
herunterzuladen.



Jetzt diese Seite mit der Porsche
AR Visualizer App scannen und den
Taycan virtuell Probe fahren.

EINE DNA MUSSTEN WIR IHM NICHT GEBEN. NUR DAS AUTO DRUMHERUM BAUEN. TAYCAN EXTERIEUR.

Egal, von wo man den Taycan betrachtet – seine Porsche DNA ist unmissverständlich und zeigt sich in der typischen Formensprache, die sowohl Performance als auch Alltagstauglichkeit kombiniert.



1. Vollverzinkte **Hybrid-Leichtbaukarosserie** in Stahl-Aluminium-Mischbauweise
2. **LED-Matrix-Hauptscheinwerfer** sowie 4-Punkt-Tagfahrlicht in LED-Technologie
3. Türgriffe, automatisch ausfahrend
4. Räder 21" Mission E Design
5. Gelb lackierte Bremssättel
6. Porsche typische, **dynamische Flyline**
7. Heckdiffusor in **Lamellendesign**
8. Tiefe, zentral eingebaute Performancebatterie für **niedrigen Schwerpunkt**
9. **Gepäckraum** vorne und hinten

TAYCAN TURBO S



TAYCAN TURBO S



TAYCAN TURBO S

- 1. Multifunktionssportlenkrad in Leder inklusive **Rekuperationstaste**
- 2. **Porsche Advanced Cockpit** mit bis zu vier Displays und innovativem Bedien- und Anzeigenkonzept
- 3. **10,9-Zoll-Beifahrerdisplay** unter anderem zur Bedienung der Navigation oder des Infotainment-Systems (optional)
- 4. **Bose® Surround Sound System** mit 710 Watt
- 5. Ansteigende Mittelkonsole mit **8,4 Zoll Direct Touch Control**



TAYCAN TURBO S

**KEINE SCIENCE-FICTION.
TROTZDEM ZUKUNFTSWEISEND.
TAYCAN INTERIEUR.**

Wie auch der Rest des Fahrzeugs verfolgt das Interieur des Taycan den Purpose-Design-Ansatz. Das Resultat ist nicht nur zukunftsweisend, sondern wird höchsten Ansprüchen bezüglich Design, intuitivem Bedienkomfort und umfassender Konnektivität gerecht.



- 1. Leistungselektronik
- 2. Permanenterrregte Synchronmaschine
- 3. Fahrzeugladeanschluss (AC/DC)
- 4. Fahrzeugladeanschluss (AC)
- 5. 800-V-Performancebatterie
- 6. 2-Gang-Getriebe

REKUPERATION MIT BREMSEN WEITERKOMMEN.

Dank dem Porsche Recuperation Management (RPM) fährt der Taycan noch effizienter, denn das System kann bis zu 90% der Bremsenergie regenerieren. Dabei wird beim aktiven Bremsen zunächst die Rekuperation aktiviert und erst bei Bedarf stärkerer Bremsleistung greift die mechanische Bremse. Der Taycan zeichnet sich hierbei durch seine sehr hohe Rekuperationsleistung von bis zu 265 kW aus. So kann zum Beispiel bei sportlicher Fahrweise bis zu einem Drittel der Reichweite ausschliesslich durch Rekuperation erreicht werden – oder anders gerechnet, **von 200 km/h auf 0 erzeugt elektrische Energie für bis zu 4 km Reichweite.**

AUCH BEIM AUFLADEN EIN PORSCHE. DAS TAYCAN LADEKONZEPT.

Das Herzstück des Taycan stellt die Performancebatterie Plus mit neuester Lithium-Ionen-Technologie dar. Sie basiert auf einer **800-Volt-Spannungslage** und damit auf einem ähnlichen System, das im Langstrecken-Rennfahrzeug Porsche 919 Hybrid Anwendung fand. Die Technologie zeichnet sich dabei durch mehrere Vorteile aus. Durch die reduzierten Kabelquerschnitte konnte einerseits Gewicht gespart werden, andererseits wird mit der höheren Spannung mehr Leistung

erreicht. Diese zeigt sich auch bei den Ladezeiten, welche dank den 800 Volt bedeutend kürzer sind. Bei Porsche wurde zudem früh erkannt, dass ein vollelektronisches Fahrzeug nur dann innovativ ist, wenn Elektromobilität auch über das Auto hinausgeht. Deshalb wird mit dem Ökosystem von Porsche ein Rundumpaket für alle elektrifizierte Fahrzeuge geschaffen: intelligente und aufeinander abgestimmte Lademöglichkeiten für zu Hause wie auch unterwegs.

HEIMKOMMEN UND ENERGIE TANKEN. LADELÖSUNGEN FÜR DAHEIM.

Genauso einfach wie auch naheliegend ist das Laden des Taycans in der eigenen Garage. Dafür muss lediglich die elektrische Ladeklappe (Turbo S) geöffnet und der serienmässige Mobile Charger Connect 11 kW mit dem Taycan verbunden werden. Das Ladekabel lässt sich hierbei per Steckdose an das Stromnetz anschliessen.

Mit dem **Mobile Charger Connect** erhält man die volle Kontrolle über den Ladevorgang. Dank der Verbindung zur **Porsche Connect App** können verschiedene Informationen zum Ladevorgang kontrolliert und gesteuert werden. Des Weiteren lässt sich der Mobile Charger Connect mit dem Ladedock an der Garagenwand fixieren oder in einer eleganten Porsche Kompaktladesäule integrieren.





80%
22,5 Min.

SCHNELLLADE- STATIONEN

Zusätzlich zum Ausbau des Porsche Turbo-Charging-Netzwerkes ist Porsche Mitgründer von IONITY, einem Joint Venture von Porsche, Audi, BMW, Daimler und Ford. Ziel ist der Aufbau eines flächen-deckenden und leistungsstarken High-Power-Charging-Netzwerkes (HPC) für Elektrofahrzeuge in Europa, um eine komfortable Elektromobilität auf Langstrecken zu gewährleisten. Bis 2020 sollen so insgesamt 400 Standorte entstehen.

ALLE LADESTATIONEN
FINDEN SIE UNTER
PORSCHÉ.CH/E-PERFORMANCE

80%
22,5 Min.

PORSCHÉ TURBO CHARGING

Alle Schweizer Porsche Zentren sind aktuell dabei, 800-V-Schnell-ladestationen aufzubauen, an denen der Taycan in kürzester Zeit vollgeladen werden kann. Zum Beispiel, wenn man gerade in der Nähe ist oder das Porsche Zentrum selber besucht.

BESSER ALS ZUKUNFTSTAUGLICH: ALLTAGSTAUGLICH.

Das Wichtigste beim Fahren sind Flexibilität, planbares Ankommen und vor allem sportliche Performance. Deshalb bietet Porsche E-Performance ein verlässliches und leicht zugängliches Ladenetz sowie eine durch-dachte Ladeinfrastruktur.

PORSCHÉ DESTINATION CHARGING NETZWERK

Porsche bietet mit seinem Destination Charging Netzwerk Ladelösungen an zahlreichen beliebten Zielen wie Hotels, Restaurants oder Sportanlagen. An diesen weltweit beinahe 2000 Stationen laden dabei Fahrer eines Taycan oder eines Porsche E-Hybrid einfach und kostenfrei.

Unsere Schweizer Top-Charging-Destinationen:

- Badrutt's Palace Hotel, St. Moritz
- Bürgenstock Resort, Obbürgen
- Chalet RoyAlp Hôtel & Spa, Villars-sur-Ollon
- Chasa Montana Hotel & Spa, Samnaun
- Golf Gerre Losone, Losone
- Grand Resort Bad Ragaz, Bad Ragaz
- Grand Hotel des Bains Kempinski, St. Moritz
- Hotel Eden Roc, Ascona
- Hotel Seehof, Davos
- Le Grand Bellevue, Gstaad
- Le Mirador Resort & Spa, Mont-Pélerin
- Lenkerhof Gourmet Spa Resort, Lenk im Simmental
- Nira Alpina Hotel, Silvaplana-Surlej
- Park Hotel Vitznau, Vitznau
- Romantik Hotel Hornberg, Saanenmöser
- The Alpina Gstaad, Gstaad
- The Chedi Andermatt, Andermatt
- Tschuggen Grand Hotel, Arosa
- Valsana Hotel & Appartements, Arosa
- Waldhotel, Arosa

VERBINDET SIE NICHT NUR EMOTIONAL MIT IHREM PORSCHE. PORSCHE CONNECT.

Porsche Connect stellt das zentrale Verbindungsstück zwischen Fahrer, Taycan und der Welt dar. Das System erweitert die vorhandenen Fahrzeugfunktionen um intelligente digitale Dienste und Apps. Basis für Porsche Connect ist das **LTE-Kommunikationsmodul**, das für eine optimierte Datenverbindung im Taycan sorgt. Dies kann künftig auch genutzt werden, um **Software-Aktualisierungen** nahtlos und ganz ohne Werkstattbesuch durchführen zu können.

Porsche Connect ist im Taycan um innovative Dienste erweitert worden. Mit **Voice Pilot** versteht das Fahrzeug komplexe Spracheingaben und regelt zum Beispiel auf Befehl die Innentemperatur. Mit der **Navigation Plus** werden kontinuierlich Echtzeitverkehrsinformationen abgerufen, damit Staus zeitsparend umfahren werden können. Führt die Routenplanung ein weiter entferntes Ziel, wird eine optimale Routenplanung mit Zwischenladung ermittelt.

Darüber hinaus wird **Apple® CarPlay** unterstützt, womit eine intelligentere und sicherere Möglichkeit vorhanden ist, das iPhone® im Taycan zu verwenden. Mit CarPlay können so beispielsweise Wegbeschreibungen abgerufen, Nachrichten gesendet und empfangen werden. Ein weiteres Highlight stellt die nahtlose Integration von **Apple® Music** direkt ins PCM dar und bietet so ein einzigartiges, digitales Musikerlebnis.

BRINGT DEN TAYCAN AUFS SMARTPHONE.

Mit der Connect App stehen Ihnen Funktionen zur Verfügung, mit denen die Verbindung zwischen Fahrer und Fahrzeug noch enger gestaltet werden kann. Der Nutzer erhält alle fahrzeugspezifischen Daten wie Batterieladestand und kann verschiedene Funktionen ganz bequem vom Smartphone aus steuern – beispielsweise Beginn und Ende

von Ladevorgängen oder die Steuerung der Klimatisierung. Darüber hinaus kann bei Bedarf nach Lademöglichkeiten in der Nähe oder am gewünschten Zielort ganz einfach lokalisiert werden. **Und durch die Integration von Porsche Charging Service ist eine unkomplizierte Bezahlmöglichkeit stets zur Hand.**



LADEN WIRD JETZT NOCH EINFACHER. MIT DEM PORSCHE CHARGING SERVICE.

Mit dem Porsche Charging Service erhält man Zugang zu Ladesäulen unterschiedlicher Anbieter. Jederzeit, schnell und einfach.

Nach erfolgreicher Anmeldung erhalten Fahrer eine **persönliche Porsche ID Card** und Zugang zur **Smartphone App**, womit fortan das Elektrofahrzeug aufgeladen werden kann. Porsche Fahrer profitieren dabei von stabilen Preisen und jeweils einer monatlichen Abrechnung mit **einer einzigen Rechnung**.

Mit dem Porsche Charging Service lassen sich ausserdem schnell und **einfach die nächstgelegenen Ladestationen finden**. Im Navigationssystem – oder per Smartphone App – werden Adresse, Verfügbarkeit sowie Ladeleistung zu den ausgewählten Ladesäulen angezeigt. An der Ladesäule angekommen erfolgt die Authentifizierung via Smartphone App oder durch die Porsche ID Card, die einfach an die Säule gehalten werden kann. Während des Ladevorgangs erhält der Fahrer via Smartphone App zusätzlich Statusinformationen zum Ladevorgang.

SCHWEIZER PREMIERE AUTO ZÜRICH. VOM 31.10. BIS 3.11.2019.

Die Auto Zürich ist mehr als eine Neuwagenausstellung. Viel mehr. Schliesslich ist ein Auto auch mehr als ein Fortbewegungsmittel. Wir freuen uns daher besonders, Ihnen anlässlich der Auto Zürich den Taycan zum ersten Mal in der Schweiz zu präsentieren. Kommen Sie vorbei und lassen Sie sich elektrisieren!



auto-zuerich.ch



TAYCAN. THE SOUL JOURNEY.

Der erste vollelektrische Sportwagen von Porsche entdeckt auf einer interaktiven Reise die Orte, an denen die Seele von Porsche lebt.

Folgen Sie uns auf Youtube, Facebook, Instagram oder auf porsche.ch/e-performance

SHORT STORIES



PORSCHE MISSION E. MIT REX DASHER.

Geheimagent Rex Dasher ist gewitzt, charmant, clever und in seinem schnittigen weissen Porsche Mission E immer turboschnell unterwegs. Dies kann auf der Suche nach Marlas kleinem Bruder Charlie nur von Vorteil sein, schliesslich ist das abgedrehte PLAYMOBIL® Universum riesig und auch voller Gefahren. Doch im eleganten, elektrischen Porsche Mission E Sportwagen flitzen Rex und Marla allen davon.

PLAYMOBIL: The Movie® ist der erste Animationsfilm inspiriert durch die fantasievolle PLAYMOBIL® Welt und nimmt die Zuschauer mit auf ein episches, lustiges und unvergessliches Abenteuer. Das Spielset enthält Geheimagent Rex Dasher, den PLAYMOBIL® Porsche Mission E Sportwagen mit zwei Sitzplätzen, Front- und Heckbeleuchtung und RC-Steuerung und weitere coole Extras. In das Auto passen 2 Figuren. Masse Fahrzeug: 27,5 x 11 x 7,5 cm.

Bestellen Sie den Porsche Mission E von Rex Dasher jetzt bei uns im Porsche Zentrum.

82.64 CHF*



UNSER NEUESTES WERK: DAS NEUE WERK IN ZUFFENHAUSEN.

Nach fast vierjähriger Bau- und Planungsphase sind die geschichtsträchtigen Porsche Werke bereit für eine neue, elektrisierende Ära.

Im nördlich von Stuttgart gelegenen Stadtteil Zuffenhausen begann Porsche bereits vor 80 Jahren, Automobilgeschichte zu schreiben. 1938 fing Porsche mit der Produktion der Nullserie des geplanten Volkswagen, des VW Käfer, an. Ab 1950 wurden auf dem Werksgelände die ersten Legenden produziert: zuerst der 356 und seit 1963 der 911. Jetzt entspringt dem historischen Stammwerk die nächste Ikone: der vollelektrische Taycan.

Das grösste Bauvorhaben in der 80-jährigen Standortgeschichte.

Mit der Entscheidung, den Taycan in Zuffenhausen zu fertigen, macht Porsche das historische Stammwerk fit für die Automobilproduktion der Zukunft. Hierfür

investierte Porsche rund 700 Millionen Euro für die Konstruktion eines neuen Karosseriewerks, einer Lackiererei, einer Förderbrücke sowie einer weiteren Produktionshalle. Da die Platzverhältnisse äusserst begrenzt waren, wurde in die Höhe gebaut und der Taycan wird fortan über vier Ebenen von oben nach unten gefertigt: Der Montageprozess verläuft bis hinab ins Erdgeschoss, wo das fertige Fahrzeug nach der Abnahme ebenerdig aus der Halle rollt. Doch nicht nur das Werksgelände wurde erweitert, sondern auch die Belegschaft. Einzig für die Taycan Produktion wurden 1'200 neue Arbeitsplätze geschaffen.

Nachhaltige Produktion

Mit der Fertigung des ersten vollelektrischen Porsches wurde auch das Ziel einer CO₂-neutralen Fabrik gesetzt. 42'000 Quadratmeter Dachbegrünung sind geplant und zahlreiche Bäume

wurden vor den neuen Werkshallen gepflanzt. Ausserdem hat Porsche zwei neue Blockheizkraftwerke in Betrieb genommen, die sich durch eine Energieeffizienz von 83% auszeichnen. Die jeweils rund zwei Megawatt starken Wärme- und Stromerzeuger werden ausschliesslich mit Biogas betrieben, das aus lokalem Bioabfall und Reststoffen gewonnen wird. Anders als bei konventionellen Stromkraftwerken wird bei Blockheizkraftwerken die bei der Energieproduktion entstehende Abwärme nicht als Verlust in die Umgebung abgegeben, sondern zum Heizen genutzt. Die Blockheizkraftwerke in Zuffenhausen werden so für die Wärme- und Warmwasserversorgung der Büro- und Produktionsgebäude genutzt, in denen fast 12'000 Menschen arbeiten.

TAYCAN LACKIEREREI



Jetzt QR-Code scannen und Film zur Taycan Produktionsstätte starten.



TAYCAN KAROSSERIEWERK





«WIR WERDEN
UNSEREN BEITRAG
ZUM ERFOLG DER
E-AUTOS LEISTEN.»

Stefan Weckbach



ALLEN WIDRIGKEITEN ZUM TROTZ. STEFAN WECKBACH, LEITER BAUREIHE TAYCAN, IM INTERVIEW ÜBER DIE ZUKUNFT DER ELEKTROMOBILITÄT.

Die St. Galler Bratwurst gibt's mit oder ohne Senf?

Ich weiss von meinem Studium in St. Gallen her, dass kein Senf dazugehört. Aber als Deutscher erlaubte ich mir mit Senf.

Sie promovierten in der Ostschweiz über «Finanziellen Stress in Unternehmen». Wie oft hatten Sie bei Porsche Stress in den letzten Monaten?

Stress schon ab und zu, aber inhaltlich hatte meine Dissertation mit meinen 10 Jahren bei Porsche sehr wenig bis nichts zu tun.

In St. Gallen fuhren Sie mit einem klapprigen Saab rum. Wann sind Sie auf Porsche umgestiegen?

Den Wunsch hatte ich schon lange, nur das Budget nicht. Mein erstes Auto in St. Gallen war ein Golf 2 GT, der ausrangierte Wagen meiner Tante. Gegen Ende des Studiums gab er den Geist auf, dann stieg ich auf einen Saab 900 um, ein cooles Auto. Den fuhr ich, so lange es ging; anschliessend hatte ich einen BMW, nach meinem Start bei Porsche dann ein Porsche Leasingfahrzeug.

Sie geben als Leiter der Baureihe Taycan vor allem viel Geld aus, zum Gewinn von Porsche haben Sie noch nichts beigetragen.

Seit 2010 sind wir mit teilelektrischen Fahrzeugen, Plug-in-Hybriden, im Markt. Wir sind damit erfolgreich und verdienen Geld. Das heisst, der erste Teil der Geschichte war erfolgreich.

Und der zweite Teil? Für die Entwicklung von Elektrofahrzeugen geben Sie Unsummen aus.

Sie nennen es Geldausgeben, ich würde sagen: Das sind Investitionen in die Zukunft. Klar wirft das Projekt heute keinen Gewinn ab, kann es gar nicht, weil wir noch nicht im Verkauf sind. Wir haben aber die Vorgabe, dass der Taycan sich rechnen muss. Das heisst, auch dieses Projekt wird eine schwarze Null schreiben.

Wie geht das? Das Projekt Elektrofahrzeug wird Hunderte Millionen Euro verschlungen haben.

Wir haben in den letzten Jahren sehr intensiv mit allen unseren Ressorts und mit allen Verantwortlichen am Aufwand und an Kostenreduktionen gearbeitet. Gleichzeitig haben wir über das Produkt und seine Positionierung eine Preisprämie im Markt generiert.

Und wann wird der E-Sportwagen Taycan break-even sein?

Ich kann Ihnen kein Datum nennen, aber wir werden mit dem Fahrzeugprojekt Geld verdienen. Das ist notwendig, um die weiteren Investitionen finanzieren zu können. Der Gewinn, den wir mit dem Taycan am Anfang erzielen werden, wird allerdings aufgrund der grossen Investitionen sicherlich geringer sein als beispielsweise beim 911.

Fortsetzung auf der nächsten Seite.

«STILLE IN EINEM SPORTWAGEN IST EIN UNGLAUBLICHES ERLEBNIS.»

Weil der 911 auf traditioneller Technik basiert?

Wir haben mit dem Einstieg in die E-Mobilität ein Riesenbrett zu tragen, da reden wir von Zusatzkosten von 10'000 Euro pro Fahrzeug. Dieses Geld können wir nicht eins zu eins am Markt refinanzieren.

Wie setzen sich die Mehrkosten von 10'000 Euro zusammen?

Das sind die Mehrkosten rund um den gesamten Antriebsstrang, das heisst für Batterie, E-Motoren, Pulswechselrichter und weitere HV-Komponenten. Wir haben uns beim Taycan für eine 800-Volt-Architektur entschieden. Das ist für uns, aber auch für die Zulieferindustrie etwas Neues, entsprechend höher sind am Anfang die Kosten. Das wird sich, wenn sich in der Industrie der 800-Volt-Standard durchsetzt, wieder nivellieren. Jetzt zahlen wir für den First-Mover-Entscheid erst mal drauf.

Die Klassiker stehen für das typische Porsche Röhren.

Wie soll das neue E-Fahrzeug tönen, damit man hört, dass es ein Porsche ist?

Ein performantes Auto ist traditionell ein lautes Auto. Wenn es ordentlich scheppert, geht man davon aus, dass es ein schnelles Fahrzeug ist.

Dann müsste es beim Taycan scheppern. Doch in der Realität surrt er – bestenfalls.

Das Fahrzeug wird optional einen Sound anbieten, dieser Sound wird weder ein Verbrennersound noch ein rein synthetisch generierter Sound sein, sondern auf der Technik des Taycan basieren. Das heisst, wir nehmen das Geräusch des Taycan Antriebs-

strangs, modulieren es etwas tiefer und verstärken es.

Und das Ergebnis?

Ein Sound, der emotional tönt und technikbezogen ist. Das ist wichtig, er darf nicht synthetisch klingen. Ohne diese Sound Option gibt es etwas Neues: Ich nenne es die Power of Silence. Stille in einem Sportwagen, das ist ein unglaubliches Erlebnis. Ich bin in den letzten Jahren viele Prototypen gefahren und erlebte unglaublich beeindruckende Leistungen. Die Kombination von Leistung und Stille, das haut einen fast aus den Socken.

Still und leise geht nicht. Zum Schutz der Fussgänger muss auch ein Elektrowagen tönen.

Richtig, bis ca. 30 Stundenkilometer muss das Fahrzeug einen Fussgängerschutzsound von sich geben, und zwar über Lautsprecher. So sind die Vorschriften in der EU und in den USA.

Der Einstieg in die E-Mobilität bei Porsche muss gelingen. Sonst hat die Firma ein Problem.

Der Einstieg muss funktionieren, das ist richtig. Das Projekt ist eine Riesenherausforderung und nicht risikofrei. Aber was besonders ist: Das gesamte Unternehmen steht dahinter. Wir werden als Porsche zeigen, dass Elektromobilität perfekt zu unserer Marke passt und das Auto überzeugt.

Wie stark sind Sie in den letzten drei Jahren als Chef der E-Mobilität gealtert?

Das Thema Stress und Herausforderungen hält sich mit der Freude, den Job machen zu dürfen, ungefähr die Waage. Vor dem E-Projekt

leitete ich die Baureihen Boxster und Cayman. Doch den ersten Vollelektrischen-Porsche mitgestalten zu können, ist eine grossartige Sache.

Und wenn das Ding floppt: Dann sind Sie Ihren Job los.

Kann sein, aber momentan sieht es nicht danach aus (lacht). Wir sind viel testgefahren, haben auch externe Experten fahren lassen, auch aus der traditionellen Verbrennerwelt, darunter beispielsweise den Rennpiloten Mark Webber. Er war auch extrem begeistert.

Bislang sollen 20'000 Bestellungen eingegangen sein.

Das ist so, deshalb haben wir die Kapazitäten massiv erhöht. Diese Zahlen sind erstaunlich. Bislang hat noch niemand unser Seriendesign gesehen, die Spezifikationen, die Leistung oder den Preis.

Was halten Sie von Tesla?

Wir fahren regelmässig mit allen Wettbewerbern, um unsere Leistungen einordnen zu können. Tesla hat in der Vergangenheit einen Bombenjob gemacht. Er hat das Thema Elektromobilität global vorangetrieben, in Fahrzeuge und Infrastruktur investiert – und die Elektromobilität massentauglich gemacht.

In Europa wird zur Herstellung von Energie für die Elektrofahrzeuge immer noch Braunkohle, Gas und Atom verwendet. Sehr ökologisch ist das nicht.

Das ist so. Elektromobilität macht nur Sinn, wenn das Stromtanken mit regenerativer Energie funktioniert.

Davon sind wir weit entfernt.

Der aktuelle Mix ist schlecht und muss optimiert werden. Wir überlegen für unsere Taycan Käufer, Kundenstrompakete zu empfehlen, damit man zu Hause mit rein regenerativem Strom laden kann. Wir müssen sicherstellen, dass die Elektromobilität über die ganze Kette CO₂-neutral ist. Da gibt's noch einiges aufzuholen, einige Märkte wie Norwegen sind viel weiter.

Deutschland und die Schweiz hinken hinterher.

Es ist so, dass die Ladeinfrastruktur in Europa mit der E-Mobilität mitwachsen muss. Das ist ein Prozess, der Jahre dauert. Was der Vorteil von Porsche ist: Viele unserer Kunden haben eine eigene Garage und damit die Tankstelle zu Hause. Für die grosse Mehrheit ohne Garage muss die Infrastruktur mitwachsen.

Wie lange dauert es, bis die Batterie zu Hause bei 22 Kilowatt Ladeleistung voll ist? 10 Stunden?

Nein. Wir werden das Fahrzeug in zwei Batteriegrössen anbieten, um die 90 und ca. 80 Kilowattstunden. Da dauert eine Ladung zu Hause, wenn die Batterie nicht ganz leer war, 3,5 bis 4 Stunden. Damit kann man jeden Morgen mit einem vollgeladenen Fahrzeug aus der Garage fahren. Die Reichweite beträgt über 500 Kilometer (NEFZ).

Bei den Ladestationen sind vier, fünf Anschlüsse nötig, um sämtliche Modelle bedienen zu können. Nicht grad effizient.

Deswegen gibt's den Standard Combined Charging System (CCS), auf den sich die Europäer geeinigt haben.

Bislang hat er sich nicht überall durchgesetzt. Tesla setzt auf die Supercharger-Ladestation. Für den CCS braucht man einen Adapter, der kostet. Sie haben angekündigt, dass sie auch auf ein CCS-kompatibles Ladegerät gehen.

Es muss eine Vereinheitlichung geben, denn es macht keinen Sinn, dass es Ladestationen gibt für bestimmte Automarken.

Und wenn Sie mit dem Elektrofahrzeug in die Sommerferien nach Südtalien fahren wollen: Wie weit kommen Sie? Bis Rom?

Die Reichweite wird über 500 Kilometer betragen. Dank unserem Joint Venture IONITY werden bis 2020 über 400 Ladepunkte mit Schnellladern in Europa verfügbar sein. D.h., in der Praxis können sie ca. alle 120 Kilometer nachladen.

Bislang beträgt der Anteil an E-Autos in der Schweiz und in Deutschland gerade mal 2%. Wo stehen wir in 6 Jahren?

Das ist schwer zu sagen und hängt von vielen Faktoren ab. Wir werden mit dem Taycan, dem Taycan Cross Turismo und dem nächsten Macan, der ausschliesslich als Elektrofahrzeug auf den Markt kommen wird, unseren Beitrag zum Erfolg der E-Autos leisten.

«WIR MÜSSEN SICHERSTELLEN, DASS DIE ELEKTROMOBILITÄT ÜBER DIE GANZE KETTE CO₂-NEUTRAL IST.»



Stefan Weckbach (41) studierte bis zum Jahr 2000 Betriebswirtschaft an der Hochschule in St. Gallen, an der er anschliessend wissenschaftlich tätig war und promovierte. Danach arbeitete er für fünf Jahre als Managing Consultant und Projektleiter bei einer Unternehmensberatung, ehe der Vater zweier Töchter im Jahr 2008 zu Porsche wechselte. Es folgten Stationen im strategischen Teilnehmungsmanagement, die Assistenz des Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG, die Leitung der Produktstrategie und der Baureihe Boxster/ Cayman. Seit November 2014 ist Stefan Weckbach Leiter der Baureihe Taycan.

SCHNELLER VON A NACH E. E-PERFORMANCE REVOLUTIONIERT DIE WELT DER ELEKTROMOBILITÄT.

Mit den aktuellen E-Hybrid-Modellen verfolgen wir den Ansporn, auch in Zukunft Massstäbe zu setzen. Mit einer Kombination aus Verbrennungsmotor und elektrischer Maschine, die zu Höchstleistungen fähig ist und Fahrspass auf ein komplett neues Level hebt. Dabei endet unser innovatives Mobilitätskonzept nicht beim Fahrzeug. Vielmehr wird die Infrastruktur miteinbezogen, um unseren Kunden ein durchdachtes Gesamtkonzept anbieten zu können: einen optimal integrierten Fahrzeugladeanschluss, praktisches Ladeequipment sowie durchdachte Lademöglichkeiten für zu Hause und unterwegs.

Profitieren Sie jetzt von unserem 1,9%-Leasing auf alle E-Hybrid-Neuwagen bei einer Laufzeit von 24 oder 36 Monaten oder von einem 2,4%-Leasing bei einer Laufzeit von 48 Monaten. Dieses Angebot ist gültig bis 30.9.2019.



CAYENNE E-HYBRID

3,0-Liter-V6-Turbo-Motor
340 KW (462 PS)
700 Nm
253 km/h
3,4 – 3,2 l/100 km
32 – 36 km rein elektrische Reichweite WLTP

Cayenne E-Hybrid-Modelle

Dank neuester Hybridtechnologie von der Rennstrecke manifestieren die Cayenne E-Hybrid-Modelle ihre Position als sportlichstes SUV im Segment der Plug-in-Hybride. Im Vergleich zum Vorgängermodell wurden nicht nur Leistung und Drehmoment, sondern auch die elektrische Reichweite weiter gesteigert. Weiter bringen sie die Cayenne typischen Vorteile: Platz für fünf und einen Allradantrieb, mit dem Sie Ihren Träumen überallhin folgen können.

1,9%-LEASING* AUF
ALLE PORSCHE
E-HYBRID-MODELLE.



PANAMERA 4 E-HYBRID

2,9-Liter-V6-Biturbo-Motor
(462 PS) 340 KW
700 Nm
278 km/h
2,9 l/100 km
36 – 44 km rein elektrische Reichweite WLTP

Panamera 4 E-Hybrid-Modelle

Mit den Panamera 4 E-Hybrid-Modellen haben unsere Ingenieure bewiesen, dass Mut der wichtigste Antrieb ist. Um Konventionen zu brechen. Um Blickwinkel zu verändern. Und um Grosses entstehen zu lassen. So zeichnet die E-Hybriden neben Komfort vor allem eins aus: kein Platz für Kompromisse, sie vereinen stattdessen Performance, Effizienz und Komfort in einem Fahrzeug.

UNBESORGT SPAREN. MIT PORSCHE CAR INSURANCE FÜR E-HYBRID- FAHRZEUGE.

Exklusiv für Porsche Hybrid-Fahrer bietet die Zürich Versicherungs-Gesellschaft die perfekte Fahrzeugversicherung für Ihren Porsche E-Hybrid. Fordern Sie jetzt eine Offerte bei Ihrem Porsche Zentrum an und profitieren Sie von 20% Prämienvorteil sowie weiteren Vorteilen:

- » **100% Neuwertentschädigung** in den ersten zwei Betriebsjahren bei einem Totalschaden (üblich nur im ersten Betriebsjahr)
- » **Selbstbehaltreduktion** von bis zu CHF 500.– im Schadenfall
- » Keine höhere Prämie nach Unfall – **kein Prämienstufensystem**
- » Optionale **Deckungserweiterung für die Rennstrecke**
- » **Bruchschäden** an allen Fahrzeugteilen aus Glas und Glasersatz – versichert auch Xenon und LED
- » **Flexible Einjahresverträge** möglich

Versicherungsträger der Porsche Car Insurance ist die Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG

*Leasing-Preis-Beispiel Cayenne E-Hybrid Barkaufpreis CHF 121'200.–; 1. grosse Leasingrate CHF 24'240.–; Laufzeit 36 Monate; Laufleistung 10'000 km pro Jahr; effektiver Zinssatz 1,92%; monatliche Leasingrate CHF 1'268.–; alle Preise verstehen sich inkl. MWST; Vollkasko nicht inbegriffen. Ein Angebot von Porsche Financial Services in Kooperation mit BANK-now AG. Die Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt (UWG Art.3).

START FROM ZERO.

PORSCHE STEIGT IN DIE FORMEL E EIN.

Mit über 60 Jahren Motorsporterfahrung, über 30'000 Siegen unter anderem auf legendären Strecken wie Daytona, Silverstone, dem Nürburgring und natürlich beim 24-h-Rennen von Le Mans gehört Porsche zu den erfolgreichsten Marken im Motorsport.

Doch jetzt, mit dem Einstieg in die ABB FIA Formula E per Ende 2019, betritt Porsche erstmalig wieder Neuland und misst sich in der elektrischen Rennserie mit anderen namhaften Herstellern.

Dafür musste Porsche effektiv bei null anfangen. So wurde der neu entwickelte Porsche Antriebsstrang während der Testphase mehrfach auf den Prüfstand gestellt, ehe der Aufbau des Porsche Formel-E-Fahrzeugs begonnen wurde. Seither werden auf der Teststrecke in Weissach und besonders auf dem Circuit de Calafat in Spanien wertvolle Testkilometer abgespult, um für **das erste Rennen in Diriyya, Saudi-Arabien, am 15.12.2019** bestmöglich vorbereitet zu sein. Das Ziel ist klar: An historische Erfolge der letzten 60 Jahre anknüpfen.



Die Rennserie: ABB FIA Formel-E-Meisterschaft

Die Formula E ist die weltweit erste elektrische Strassenrennserie und tourt seit 2014 um den Globus. Sie zeichnet sich schon seit Beginn durch echte Kämpfe, rein elektrische Leistung und erneuerbare Energien aus – das alles in greifbarer Nähe auf eigens entworfenen Strassenkurven in den schönsten Metropolen der Welt.

Das Besondere an der Rennserie ist ausserdem, dass auf klassische Boxenstopps verzichtet wird und dass Fans ihren Lieblingsfahrern über eine Online-Abstimmung zusätzliche Energie und damit Vorteile in rennentscheidenden Situationen verschaffen können.

Der Fahrer: Neel Jani

Erster Stammpilot des Porsche Werkteams ist Neel Jani. Der Schweizer ist seit 2013 Porsche Werksfahrer und nebst André Lotterer einer der zwei Fahrer, mit denen Porsche in der Formel-E-Meisterschaft antreten wird. Am Steuer des Porsche 919 Hybrid wurde er 2016 Le-Mans-Gesamtsieger und FIA-Langstrecken-Weltmeister. Jani erzielte von 2014 bis einschliesslich 2017 vier Siege, neun Pole-Positionen und vier schnellste Rennrunden mit dem 919. 2018 gelang ihm mit dem 919 Hybrid Evo in Spa-Francorchamps eine Rekordrunde, mit der er den damaligen Formel-1-Streckenrekord unterbot. Jani begann seine Karriere im Formelsport und stieg dort bis zum Formel-1-Testfahrer auf.



porsche.formulae



Jetzt QR-Code scannen und Interview mit Neel Jani sehen.





PORSCHE