

Porsche Zentrum Maienfeld

PORSCHE TIMES



02
23

75

PORSCHE FESTIVAL MOLLIS
LASST UNS GEMEINSAM
75 JAHRE PORSCHE FEIERN!
SEITE 08

AUFREGEND ANDERS
DEN VOLLELEKTRISCHEN
TAYCAN ERLEBEN
SEITE 13

Aufgeschoben ist nicht aufgehoben
oder jetzt fahren wir Achterbahn.

Sehr geehrte Porsche Kunden und Freunde unseres Hauses

Das EU-Parlament hat seine endgültige Zustimmung für das Aus des Verbrennungsmotors für Neuwagen im Jahr 2035 gegeben. Im Februar stimmte in Strassburg eine Mehrheit der Abgeordneten dafür, dass ab 2035 keine Autos mit Diesel- und Benzinmotor mehr neu zugelassen werden dürfen.

Ab 2035 dürfen in der EU nur noch PKWs verkauft werden, die im Betrieb keine Treibhausgase mehr ausstossen. Nachdem mehrere EU-Verkehrsminister ihr Veto gegen dieses Vorhaben einlegen wollen, verschiebt die EU die finale Abstimmung.

EU verschiebt endgültige Abstimmung vom 7.3.2023 vorerst ohne neuen Termin!

In der letzten Times habe ich dieses Thema beschrieben und das mit allgemeinem Unmut in Verbindung gebracht. Sie erinnern sich: «Der Teller steht auf dem Tisch und es wurde vergessen einzukaufen».

Neben Deutschland planen Polen, Bulgarien, Italien, Tschechien und weitere Länder der Staatengemeinschaft, sich nicht dem Entscheid der EU-Kommission anzuschliessen, was in der Welt von Heute schon beinahe als revolutionäre Haltung auffällt. Oder wird jetzt in den Gremien tatsächlich wieder pragmatisch entschieden und werden mögliche Eventualitäten wieder in Anbetracht gezogen? Diese Tatsache wäre mit Realitätsnähe zu bezeichnen. Für uns Konsumenten vermittelt dies wieder einiges an Sicherheit in der Planung und auch im Entscheidungsprozess wäre das sehr hilfreich.

Es bleibt spannend. Ob Talfahrt oder Looping. In der Verschiebung oder Veränderung von Entscheidungen. Aber doch schon nahe dem Boden. Oder bodenständiger.

Wir freuen uns auf die nächsten Schritte im Entscheidungsprozess und auf das Aus für Verbrenner. Über die Elektromobilität und über die neuen Erkenntnisse zu synthetischen Kraftstoffen.

Besuchen Sie uns im Porsche Zentrum Maienfeld und lassen Sie sich beraten zu den neuesten Möglichkeiten in der Individualmobilisierung.

Wir freuen uns auf Sie und wünschen Ihnen viel Spass beim Lesen der Porsche Times.

Urs Zünd



Pioniergeist: Der Weg zum ersten Porsche Seite 04



Porsche Festival Mollis Seite 08



Aufregend anders: Erleben Sie den vollelektrischen Taycan Seite 13



60 Jahre 911er: «Der schönste aller 911er!» Seite 16

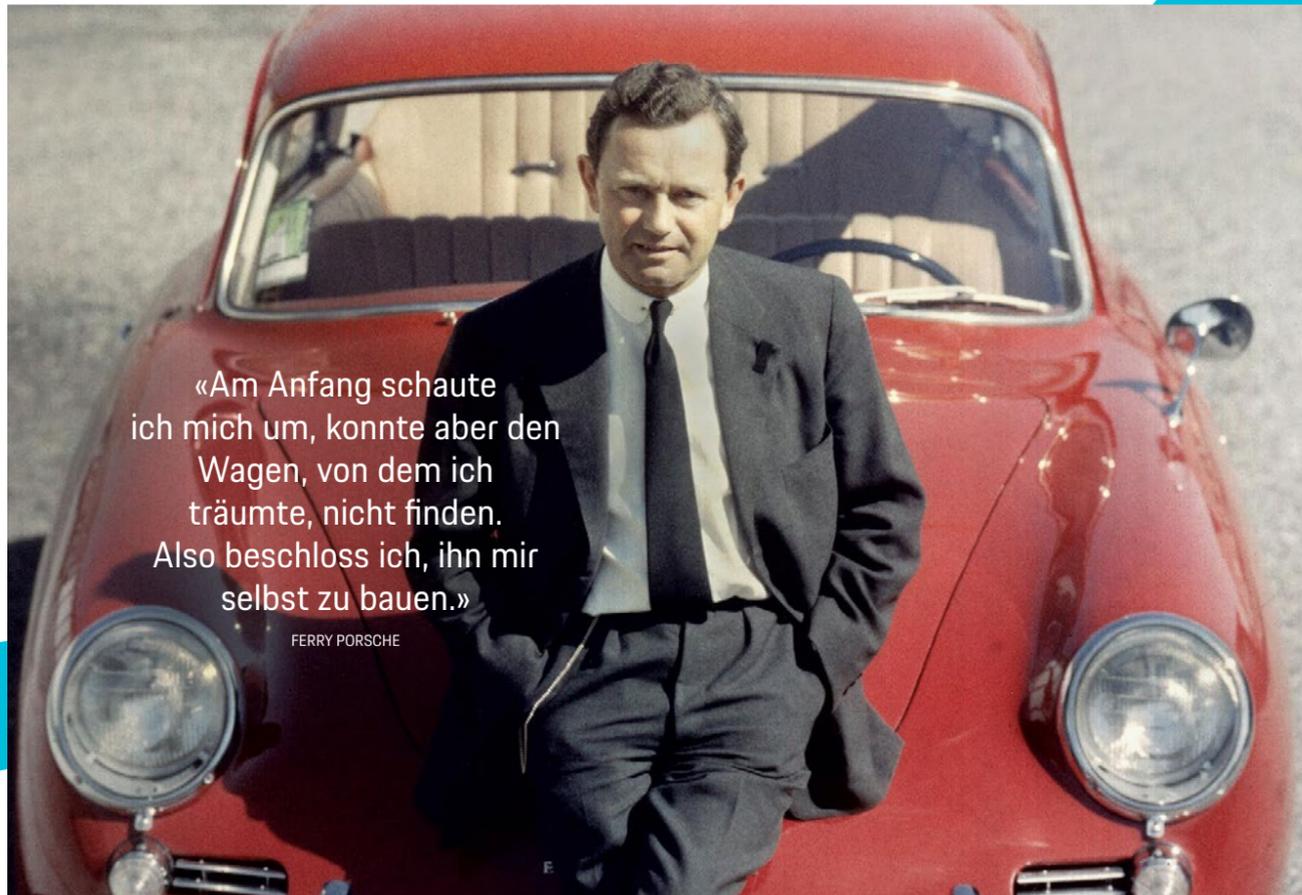
04	JUBILÄUM 75 Jahre Porsche	22	TECHNOLOGIE-LEXIKON Performance-Sprung in der Lichttechnik
08	PORSCHE FESTIVAL MOLLIS Lasst uns gemeinsam feiern	24	SERVICE-TIPP Porsche Classic Communication System
13	AUFREGEND ANDERS Der vollelektrische Taycan	25	UNTERWEGS mit der ROADS by Porsche App
16	60 JAHRE 911 «Der schönste aller 911er!»		
20	UMBAU 718 GT4 Clubsport		

Impressum

Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum Maienfeld, Industriestrasse 16, 7304 Maienfeld, Tel. 081 911 00 00, www.porsche-maienfeld.ch, Auflage: 1'715 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.



printed in
switzerland



«Am Anfang schaute ich mich um, konnte aber den Wagen, von dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich, ihn mir selbst zu bauen.»

FERRY PORSCHE

75 JAHRE PORSCHE – DRIVEN BY DREAMS

Am 8. Juni 1948 erhielt Ferry Porsche für seine Neuerung – den Mittelmotor-Roadster mit der Fahrgestellnummer 356-001 – die allgemeine Betriebserlaubnis. Der erste Sportwagen, der den Namen Porsche trug, war somit offiziell anerkannt und ausfahrbar. Gleichzeitig begann mit diesem Auto die Erfolgsgeschichte der Sportwagenmarke Porsche. Begeben Sie sich mit uns auf den nächsten Seiten auf eine kleine Zeitreise.

PIONIERGEIST – DER WEG ZUM ERSTEN PORSCHE

Ferry Porsche, geboren am 19. September 1909, hat das visionäre Gespür seines Vaters.

Viele Jahre träumt er von einem Sportwagen, der den Familiennamen tragen soll. Sobald die Zeit reif ist, beginnt er damit, seine Vision konsequent umzusetzen.

Die Idee für einen eigenen Sportwagen trägt Ferry Porsche schon seit den 1930er-Jahren mit sich herum. Motorenversuche mit Roots-Kompressoren und ein Bootsmotorprojekt mit V-förmig angeordneten Ventilen im Zylinderkopf liessen bereits vor dem Zweiten Weltkrieg Gedanken an einen eigenen Sportwagen reifen. Anlässlich des Cisitalia-Projektes darf Ferry Porsche 1946 bei einem Besuch in Turin hautnah miterleben, wie dort aus Fiat-Teilen ein Sportwagen

gebaut wird – der Cisitalia 202 SMM Spyder. Dieses Erlebnis gibt den finalen Ausschlag: Er entschliesst sich, ein Sportwagenprojekt unter eigener Regie und eigenem Namen zu realisieren. Allen wirtschaftlichen Herausforderungen zum Trotz formuliert er im Frühjahr 1947 seine ersten Überlegungen zum Bau eines auf Teilen des Volkswagen basierenden Sportwagens. Dieser wird zunächst als «VW-Sport» bezeichnet und erhält die Konstruktionsnummer 356.

Die Porsche Techniker um Oberingenieur Karl Rabe sind fasziniert von der Idee, und so entsteht am 17. Juli 1947 eine erste Konstruktionszeichnung unter der Projektnummer

356.49.001. Eine der Besonderheiten des ersten Prototypen: sein Gitterrohrrahmen, der eher an einen reinrassigen Rennwagen denn an ein Strassenfahrzeug erinnert.

Ansonsten werden weitgehend Volkswagen-Komponenten für den leistungsgesteigerten Motor sowie für das Getriebe und das Fahrwerk verwendet.

Neben Pioniergeist erfordert der Schritt viel unternehmerischen Mut. Das wirtschaftliche Risiko einer Sportwagenfertigung ist im Jahr 1948 nicht unerheblich. Ganz Europa befindet sich im Wiederaufbau. Die Massenmotorisierung Deutschlands hat noch nicht begonnen. Es sind vor allem preisgünstige Fahrzeuge mit hohem Nutzwert, die ihren Weg auf den Markt finden.

Mit seinem neuen Sportwagentyp setzt Ferry Porsche bewusst auf ein anderes Marktsegment: das der kleinen, aber hoch exklusiven Fahrzeuge. Das Wagnis gelingt! Schon bald kann der Unternehmer feststellen, dass andere Automobil-Begeisterte seinen Traum vom perfekten Sportwagen mit ihm teilen.

STANDORT ZUFFENHAUSEN

Am 1. Dezember 1930 wagt Ferdinand Porsche im Zentrum von Stuttgart, genauer: an der Kronenstrasse 24, mit einem Konstruktionsbüro den Schritt in die unternehmerische Selbständigkeit. In die eigene Firma bringt der begnadete Konstrukteur zwei Ehrendokortitel mit, verliehen von den Technischen Hochschulen in Wien respektive Stuttgart. Ferdinand Porsche zögert nicht und verewigt sie kurzerhand im Firmenamen: Am Samstag, den 25. April 1931, wird die «Dr. Ing. h. c. F. Porsche G.m.b.H., Konstruktionen und Beratung für Motoren und Fahrzeuge» im Handelsregister eingetragen – es ist die Geburtsstunde der Firma Porsche. Zwar ist Stuttgart bis heute der Firmensitz geblieben. Allerdings bleiben Ferdinand Porsche und seine Mitarbeitenden nur gut 6 Jahre im Zentrum der Hauptstadt von Baden-Württemberg; immer mehr Aufträge kommen herein von Firmen wie Wanderer, Zündapp, Auto Union. Die Büros in der Kronenstrasse platzen aus allen Nähten.

Am 14. Dezember 1937 wird die Rechtsform geändert und aus der GmbH wird eine KG (Kollektivgesellschaft). Am 25. Juni 1938 ziehen Ferdinand Porsche und 176

Mitarbeitende nach Zuffenhausen. In dem 1931 nach Stuttgart eingemeindeten Vorort findet das Unternehmen zwischen Spitalwaldstrasse (heute Otto-Dürr-Strasse) und Schwieberdinger Strasse den Platz, den es benötigt. Der neue Standort wird zum Stammsitz der Firma Porsche. In Zuffenhausen schlägt fortan das Herz von Porsche.

VERBINDUNG VON SERIENENTWICKLUNG UND MOTORSPORT

«Win on Sunday, sell on Monday»: Die US-amerikanischen Autoverkäufer erkennen den Wahrheitsgehalt dieses Bonmots schon früh. So zeigt sich beispielsweise, dass Erfolge im Motorsport entscheidende Kaufargumente für Sportwagen sind. Und nicht nur in den USA, sondern auch in Europa und damit auch in Zuffenhausen können Siege das Geschäft beflügeln. Das wissen auch Ferry Porsche und erst recht der ehemalige Rennfahrer und erfolgreiche Autoimporteuer Max Hoffman, der 1950 den Vertrieb der Porsche Sportwagen in den USA übernimmt.

Einen der 3 Porsche 356, die im Spätherbst 1950 in New York ankommen, stellt Hoffman in seinen exklusiven Showroom an der noblen Park Avenue in Manhattan. Diesen bewirbt er als «German Automotive Jewel» und als «Car for Connoisseurs». Mit dem zweiten start Briggs Cunningham erfolgreich bei Rennen und betreibt damit unbezahlbare Werbung für die Marke Porsche. Mit dem dritten 356 schliesslich reist Hoffman selbst zu einem Rennen nach Watkins Glen – und sorgt dort damit für viel Aufsehen.

Das erfolgreiche Marketing-Konzept, Autos über Erfolge im Rennsport zu verkaufen, entpuppt sich für Porsche in der Folge als hervorragende Strategie. Und als der berühmte Schauspieler und Vollblut-Motorsportler Steve McQueen 1970 zusammen mit Peter Revson auf einem Porsche 908 den zweiten Platz im Gesamtklassement beim berühmten 12-Stunden-Rennen von Sebring belegt, kurbelt das den weltweiten Absatz des 911 ebenso an wie der Filmklassiker «Le Mans», der im gleichen Jahr erscheint und in dem McQueen als Held hinter dem Volant eines Porsche 917 agiert. Bis heute hält die Firma Porsche an ihrer erfolgreichen Strategie fest, das Potenzial ihrer Sportwagen auch im Rennsport unter Beweis zu stellen. Zahlreiche Siege bei Langstreckenklassikern wie den 24 Stunden von Le Mans

und Daytona untermauern die herausragenden motorsportlichen Qualitäten der Sportwagen aus Zuffenhausen und Weissach genauso wie die Einsätze bei Rallies und Rundstreckenrennen. Insbesondere die Markenpokale Porsche Carrera Cup und Porsche Supercup belegen, wie renntauglich seriennahe Sportwagen aus den Werken von Porsche sind. Mittlerweile haben Porsche Rennwagen weit über 30'000 Siege in aller Welt erzielt – und auch die Serienfahrzeuge profitieren weiter von der im Rennsport gesammelten Erfahrungen.



TURBOTECHNOLOGIE

Die Leistungssteigerung durch Turboaufladung entsprach Anfang der 1970er-Jahre dem Stand der Technik – allerdings nur für Flugzeug- oder Dieselmotoren. Alle Versuche, aufgeladene Motoren an dynamische Fahrzustände wie den Übergang vom Beschleunigen in den Schubbetrieb oder während des Schaltvorganges anzupassen, waren bis dahin gescheitert.

Die Kraftkur durch den Lader ging in der Regel mit einer drastisch verringerten Lebenserwartung des Triebwerks einher, einer hohen Empfindlichkeit und einem noch kapriziöseren Fahrverhalten. Kurz: Der Turbomotor galt als unzähmbar.

Doch die Porsche Ingenieure, fasziniert von der Idee, fühlen sich angestachelt und beginnen damit, den Lader Schritt für Schritt neu zu entwickeln. Während die Abgastemperaturen von Dieselmotoren nur rund 700 Grad erreichen, sind es beim Porsche Boxermotor über 900 Grad. Und das verträgt das bisherige Grauguss-Gehäuse der Turbinen nicht. Hinzu kommen Probleme mit der Abdichtung sowie der Schmierung der Lager, da eine der beiden Turbinen im heißen Abgasstrom liegt, während die andere kühle Aussenluft ansaugt. So entsteht neben der neuen Gehäuselegierung eine schwimmende Gleitlagerung der Welle, die vom Ölkreislauf des Motors versorgt wird.

Auch für das Hauptproblem des Turbomotors finden die Weissacher Ingenieure eine innovative Lösung: Statt der herkömmlichen, ansaugseitigen Regelung entwickeln sie eine abgasseitige Steuerung des Ladedrucks. Diese sorgt dafür, dass im Teillast- oder Schubbetrieb unerwünschter Überdruck verhindert wird, indem überschüssige Abgase nicht mehr über die Turbine, sondern über eine parallele Entlastungsleitung – den sogenannten Bypass – geleitet werden. Wird beim Beschleunigen wieder Ladedruck benötigt, schliesst sich das Bypass-Ventil, und die Turbine kann im Abgasstrom ihre volle Arbeitsleistung entwickeln.

Die Erfolge der Turbomotoren von Porsche sind legendär. Auf die überlegenen Rennwagen des Typs 917 folgt 1974 der 911 Turbo für die Serie, der die Alltagstauglichkeit der hauseigenen Technologie beweist. Über Jahrzehnte hinweg kultiviert Porsche den Turbomotor und dessen einzigartige Spreizung zwischen Leistung und Effizienz, die konventionellen Saugmotoren verschlossen bleibt. Mit Ausnahme des 911 GT3 werden heute alle Porsche Sportwagen von Turbomotoren angetrieben. Aus 260 PS im ersten Turbo von 1974, die im Durchschnitt nach 20,9 Litern Superbenzin je 100 Kilometer verlangen, sind heute 370 PS im 911 Carrera erwachsen. In Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe begnügen sich diese mit 7,4 Litern auf 100 Kilometern im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ).

42 Prozent mehr Leistung steht eine Halbierung des Verbrauchs gegenüber – bei gleichem Hubraum des Sechszylinder-Boxermotors!

PORSCHE ALLRADFAHRZEUGE

Um das Jahr 1900 erhält Ferrys Vater Ferdinand Porsche – damals bei den Lohner-Werken in Wien – den Auftrag, für den Engländer E. W. Hart einen allradgetriebenen Elektrowagen zu bauen. Porsche installiert 4 seiner Radnabenmotoren, und das erste Allradauto ist geboren. Unter dem Namen «La toujours Contenté» («Die stets Zufriedene») geht der Lohner-Porsche am 6. November 1900 im südlich von London gelegenen Chislehurst bei einer Wettfahrt an den Start.

Während des Zweiten Weltkriegs konstruiert das Technik-Team von Porsche ab Anfang der 1940er-Jahre Militärfahrzeuge, darunter den mit Allradantrieb versehenen Typ 87 «Kommandeurwagen». Es folgt der Typ 166 «Schwimmwagen», von dem bis 1944 über 14'000 Exemplare hergestellt wurden. Nach dem Krieg erhält Porsche 1947 den Auftrag zum Bau des Cisitalia Typ 360, einem italienischen Grand-Prix-Rennwagen, und auch dieser erhält einen Allradantrieb. 1953 fließen bei der Konstruktion des schwimmfähigen Allradfahrzeugs Typ 597 «Jagdwagen» Erfahrungen ein, die man bei der Entwicklung des «Schwimmwagens» gemacht hatte. Da sich die Bundeswehr



später für ein anderes Modell entscheidet, bleibt es jedoch bei einer Vorserie von 71 Einheiten.

1981 beginnt bei Porsche die zivile Allradära. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt präsentiert man die Studie eines 911 Turbo Cabriolets mit Allradantrieb. Zwei Jahre später erfolgt die Vorstellung der Studie Gruppe B, aus der 1985 der Technologieträger 959 hervorgeht. Dessen Allradantrieb testen die Ingenieure wie so viele andere Technologien erst einmal im harten Motorsporteinsatz. Dafür entsteht 1983 der 911 Carrera 3.2 4x4 Paris-Dakar (953) als Rallye-Fahrzeug. Ein durchschlagender Erfolg: Bei der Rallye Paris-Dakar 1984 holten die französischen Piloten René Metge und Dominique Lemoyne mit dem 953 den Sieg. Zwei Jahre später gewinnt Porsche dasselbe Rennen mit der Rallye-Version des 959, und der vom 959 abgeleitete Typ 961 für Rundstrecken erzielt in Le Mans den siebten Gesamtrang. Nach 1988 und dem 911 Carrera 4 ist der Allradantrieb bei Porsche nicht mehr wegzudenken und wird auch beim 911 eine Konstante. Des Weiteren verfügen die SUVs Cayenne und Macan über einen Vierradantrieb. Auch die Mehrheit der Panamera Modelle fährt mit Allradtechnik, und der 918 Spyder beweist seine Leistungsfähigkeit ebenfalls mit 4 angetriebenen Rädern.



PORSCHE TARGA

Als sich Anfang der 1960er-Jahre die Unfälle mit den komplett offenen Cabriolets auf den amerikanischen Strassen häufen, verschärfen die US-Behörden die Zulassungsrichtlinien. Porsche blickt in den USA zu diesem Zeitpunkt auf eine Erfolgsgeschichte mit den 356-Cabriolets zurück und möchte deshalb auch einen offenen 911 anbieten.

Das Unternehmen reagiert mit dem weltweit ersten Sicherheitscabriolet mit einem Überrollbügel aus Stahl, einem herausnehmbaren Dachteil und einem aufklappbaren Heckverdeck, dem sogenannten Softwindow. 1965 präsentiert Porsche den 911 Targa auf der IAA in Frankfurt. Frischluft-Fans lockt das Modell gleich mit 4 Varianten des offenen Fahrens: mit geöffneten Seitenscheiben, mit herausgenommenem Dachmittelstück, mit geöffnetem Softwindow oder mit allen 3 Möglichkeiten kombiniert. Harald Wagner, zu diesem Zeitpunkt Inlandsverkaufsleiter bei Porsche, kreiert die Typenbezeichnung Targa. Der Begriff stammt aus dem Italienischen und bedeutet «Schild». Gleichzeitig lehnt sich der Name für den 911 an die Targa Florio an, ein Langstreckenrennen auf Sizilien, das Porsche mit dem 550 A Spyder 1956 erstmals gewinnt.

Bis zur Serienproduktion des 911 Targa vergeht zwar noch rund ein Jahr. Doch ab Herbst 1966 ist das Sicherheitscabriolet ein fester Bestandteil des Elfer-Modellprogramms. Das Dachteil wird zusammengefaltet und im Fahrzeug verstaut. Bis einschliesslich Modelljahr 1968 besteht die Heckscheibe aus Kunststoff und lässt sich herunterklappen. Dann wird das sogenannte Softwindow durch eine Scheibe aus beheizbarem Sicherheitsglas ersetzt. Auch das Vierzylinder-Modell 912 ist als Targa erhältlich – bis 1969 werden 2'562 Stück davon gebaut. Zu den reinrassigen Targa zählen auch der gemeinsam mit Volkswagen entwickelte Mittelmotor-Sportwagen 914 aus dem Jahr 1970 sowie der Porsche 914/6 mit Sechszylinder-Boxermotor. In der G-Serie des Elfers und in der nachfolgenden Baureihe 964 setzt Porsche weiterhin auf den klassischen Targa mit Überrollbügel und herausnehmbarem Dach. Der 911 Turbo 3.3 ist ab 1987 ebenfalls als Targa lieferbar, und der 911 Carrera 4 der Generation 964 wird 1989 der erste Targa mit Allradantrieb. Auch in der Generation 993 ist ein Targa im Angebot, allerdings ersetzt hier ein aufschiebbares Glasdach die bisherige Lösung. Gleiches gilt für die Elfer der Generationen 996 und 997. Erst mit dem 911 Targa der Generation 991 kehrt 2014 Porsche zum klassischen Targabügel zurück und kombiniert ihn mit einem vollautomatischen Dach.



LASST UNS GEMEINSAM FEIERN!

Seit 75 Jahren stehen wir für all diejenigen, die ihre Träume verfolgen. Für alle, die nach vorne blicken und sich mutig auf den Weg begeben. Alle, die einen breiten Horizont haben und sich der gesamten Farbpalette bedienen. Für Menschen, die auf diese Weise Neues erschaffen und so eine Inspiration sind für andere. So sorgen wir alle gemeinsam dafür, dass unsere Träume auch den nächsten 75 Jahren in immer neuen Farbnuancen erstrahlen.



ENDLICH WIEDER! AM 17. JUNI 2023 KEHRT DAS GRÖSSTE PORSCHE FESTIVAL DER SCHWEIZ ZURÜCK

Porsche Enthusiasten und Sportwagen Fans haben sich das dritte offizielle Porsche Festival auf dem Flugplatz in Mollis im Kanton Glarus bereits dick im Kalender eingetragen – denn nach 2016 und 2018 ist es am 17. Juni 2023 endlich wieder so weit. Der Countdown läuft: 5000 Besucherinnen und Besucher werden erwartet, um auf der knapp 2000m langen Runway über 1000 Sportwagen-Träume aus nicht weniger als 8 Epochen zu bewundern. Vom Ur-Modell 356 bis hin zum vollelektrischen Porsche Taycan präsentieren sich 75 Jahre Porsche Leidenschaft. Neben der Ausstellung erwartet die Festivalgäste ein spannendes Tagesprogramm mit diversen Aktivitäten für die ganze Familie.

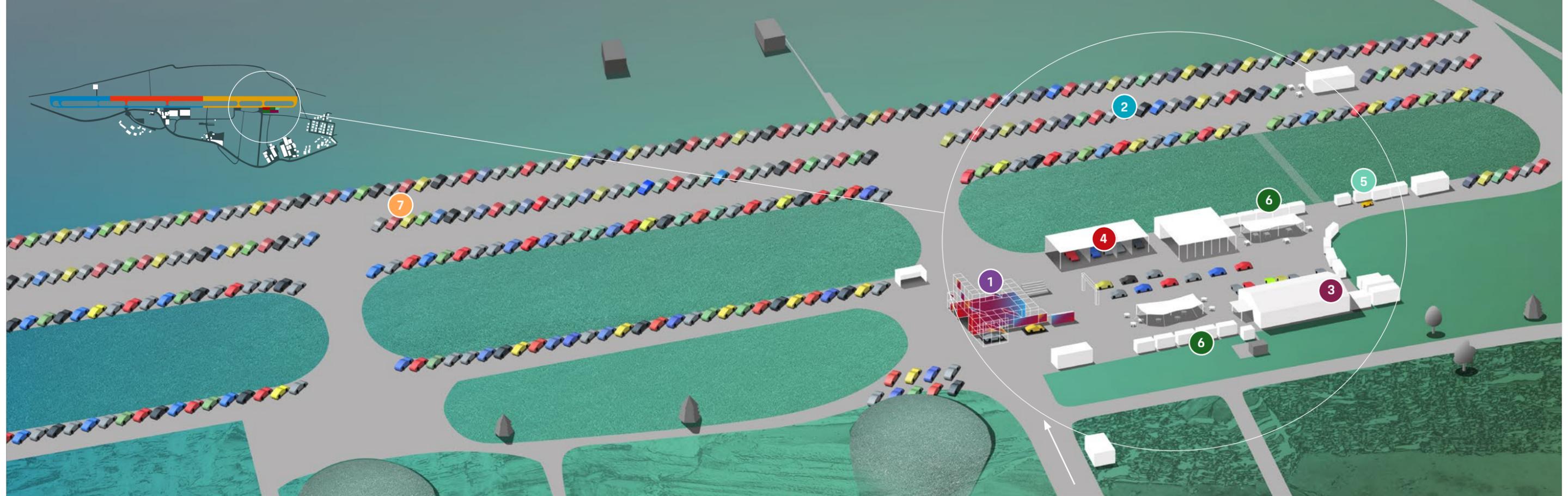
CELEBRATING DREAMS

Unter diesem Motto feiern wir heuer mehr als die Rückkehr des beliebten Porsche Festivals, denn 2023 feiert der Stuttgarter Sportwagenhersteller sein 75-jähriges Jubiläum – also gleich zwei Gründe, um gemeinsam zu feiern: In Mollis werden die Besucherfahrzeuge traditionell Teil der Ausstellung und bilden an diesem besonderen Tag die grösste Porsche Sammlung der Schweiz: die Gallery of Dreams, die alle, ob Porsche Fahrer oder nicht, zum Träumen bringt.



Erfahre hier mehr über
das grösste Porsche Festival
der Schweiz.





SIEBEN FESTIVAL ZONEN

Von Beschleunigungsmittelfahrten im vollelektrischen Porsche Taycan bis hin zu packenden Renn-Duellen an der grossen Carrera-Bahn bietet das Porsche Festival seinen Besucherinnen und Besuchern eine Vielzahl aufregender Erlebnisse.



1. GALLERY OF DREAMS

Sie haben sich Ihren persönlichen Traum von einem Porsche erfüllt? Dann werden Sie Teil unserer Fahrzeugausstellung in

der Gallery of Dreams! Chronologisch sortiert wächst die Gallery of Dreams am Porsche Festival Mollis zur grössten Porsche Ausstellung in der Schweiz und lädt alle Besucher des Festivals dazu ein, durch acht Epochen Porsche zu schlendern. Treffen Sie gleichgesinnte Porsche Fahrer, bestaunen Sie ihre individuellen Fahrzeuge und tauschen Sie sich aus. Die Gallery of Dreams entsteht auf der Start-/Lande- und Abflughalle des Flugplatzes und befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den anderen Festivalbereichen.



2. DREAMERS GATE

Nehmen Sie Platz auf den Tribünen und verfolgen Sie am Vormittag die Einfahrt der Ausstellungsfahrzeuge für unsere Gallery of Dreams. Im weiteren Verlauf des Tages begrüssen wir auf der zentralen Live-Bühne dann besondere Gäste des Porsche Festivals. Gemeinsam mit unseren Gästen wagen wir einen Ausblick auf die Zukunft von Porsche sowie einen Rückblick auf die 75-jährige Geschichte unserer Marke.



3. SOUL GARAGE

Die Soul Garage am Porsche Festival Mollis lässt das Herz von Klassik-Liebhabern höherschlagen. Entdecken Sie alles rund um die Themen Porsche Classic, Individualisierung und Originalteile. Neben den Ständen der Porsche Exclusive Manufaktur und Porsche Tequipment, können Sie in unser Liebhaber-Garage die liebevoll restaurierten Fahrzeuge unserer Schweizer Classic Partner begutachten und sich mit unseren Experten:innen über die Zeitzeugen aus 75 Jahren Porsche sowie deren Pflege austauschen.



4. PIT LANE

Motorsport ist seit 75 Jahren fest in unserer DNA verankert. In der Pit Lane am Porsche Festival Mollis können Sie die Faszination

Motorsport hautnah erleben. Erhalten Sie Einblicke in die Schweizer Rennsport-Community des Porsche Sports Cup Suisse, blicken Sie mit uns in die Zukunft des Motorsports bei Porsche und schwelgen Sie mit uns in Erinnerungen und Träumen von den 24h von Le Mans. Dabei treffen Sie vielleicht auch die ein oder andere Fahrzeug- und Rennfahrerkone. Sie möchten selbst hinterm Steuer? Dann messen Sie sich mit anderen Besuchern und erobern Sie die Ranglisten in unserer virtuellen Racing Lounge!



5. KIDS ZONE

Besuchen Sie uns mit Ihrer ganzen Familie! Denn am Porsche Festival Mollis kommen selbstverständlich auch Kinder

nicht zu kurz. In der Porsche Kids Driving School lernen die Kleinen in einem spannenden Fahrparcours spielerisch das sichere Verhalten im Strassenverkehr – natürlich standesgemäss in ihrem ersten Porsche Bobby Car. Und auch die etwas Grösseren und wahrscheinlich auch der ein oder andere Elternteil kommen in unserer Kids Zone auf ihre Kosten, denn unsere Carrera Bahn in der Grösse eines Kinderzimmers wartet auf packende Fahrduelle und spannende Renngeschehen. Neben der Kids Zone finden Sie ausserdem weitere spannende Programmpunkte für Gross und Klein in unserem Pit Lane Bereich.



6. NORTH / SOUTH PADDOCK

Mit 11 verschiedene Foodtrucks sowie Sitzmöglichkeiten ist der Paddock-Bereich der perfekte Ort, um sich zu entspannen

und die Atmosphäre des Festivals aufzusaugen. Hier kommen Sie ins Gespräch mit Gleichgesinnten und geniessen gemeinsam mit anderen Porsche Fans den Tag. Aufgeteilt in einen nördlichen und südlichen Bereich, erstreckt sich das Paddock über das gesamte Festivalgelände und lädt zum Flanieren ein. Und wer weiss, vielleicht entdecken Sie ja auch in diesem Bereich ein paar weitere Porsche Highlights?



7. DRIVING LANE

Unsere Driving Lane lädt Sie zu Porsche Fahrerlebnissen auf dem Gelände des Flugplatzes ein. Melden Sie sich vor Ort

für eine Beschleunigungs-Taxifahrt im vollelektrischen Porsche Taycan, oder für weitere Fahraktivitäten in aktuellen Porsche Modellen. Oder schauen Sie einfach vorbei und geniessen Sie die Soundkulisse.

75 JAHRE PORSCHE

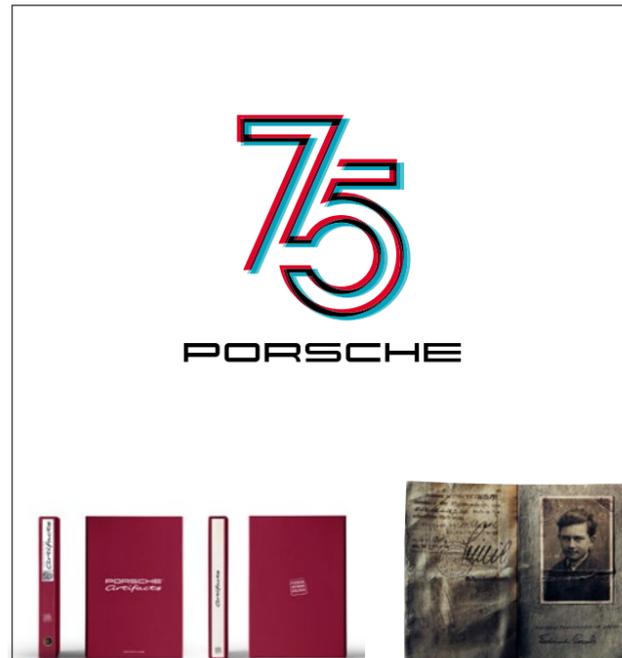
VERKEHRSHAUS LUZERN & VERLOSUNG



AUSSTELLUNG: «DRIVEN BY DREAMS. 75 JAHRE PORSCHE SPORTWAGEN» IM VERKEHRSHAUS LUZERN

Die Sonderausstellung «Driven by Dreams» ist ein Highlight im Porsche Jubiläumsjahr, das nicht verpasst werden will! Vom 23. Juni 2023 bis zum 31. Dezember 2023 bieten wir Besucherinnen und Besuchern im Verkehrshaus Luzern, die Möglichkeit in die Traumwelten von Porsche einzutauchen und die grössten Meilensteine unserer 75-jährigen Erfolgsgeschichte nachzuleben. Die Ausstellung entsteht in Zusammenarbeit mit dem Porsche Museum in Stuttgart und blickt auf eine langjährige von Pioniergeist geprägte Unternehmensgeschichte, sowie auf das umfangreiche Erbe der Marke Porsche zurück. Besucher haben die Möglichkeit, in Träume und Wagnisse der Erfolgsgeschichte der Konzernmarke einzutauchen. Neben Ferry Porsche, der seinen Traum vom Sportwagen wahr werden liess, stellt die Ausstellung weitere Persönlichkeiten aus dem Porsche Umfeld vor, die ebenfalls von Träumen angetrieben waren und immer noch sind. Darüber hinaus verkörpern ausgewählte legendäre Fahrzeugexponate das Gefühl «Driven by Dreams». Dieses findet sich in allen Menschen, die jeden Tag hinter Porsche stehen wieder. Die Mitarbeiter arbeiten Tag für Tag daran, die Träume unserer Kundinnen und Kunden weltweit zu erfüllen. Be one of us!

Mehr Informationen zur Ausstellung gibt es auf www.verkehrshaus.ch.



GROSSE VERLOSUNG

Wir feiern 75 Jahre Porsche! Senden Sie uns Ihre Jubiläums-Glückwünsche bis am 17. Juni 2023 an die E-Mail Adresse 75@porsche.ch und gewinnen Sie mit etwas Glück eines von zehn Porsche «Artifacts»-Büchern im Wert von je 225 Franken.

Dieses 356-seitige, grossformatige Schmuckstück enthält über 300 sehr detaillierte Fotografien, die in unserer Geburtsstätte Zuffenhausen aufgenommen wurden und teilweise noch nie öffentlich gezeigt worden sind. So strahlend haben Sie die Schätze, die im Archiv und im Museum von Porsche gelagert sind, noch nie funkeln gesehen. Wir wünschen Ihnen viel Glück!

Teilnahmebedingungen: Die Verlosung des Preises erfolgt Ende Juni 2023. Von der Verlosung ausgeschlossen sind Personen unter 18 Jahren, Mitarbeitende von Porsche Schweiz AG, der Werbeagenturen sowie die Porsche Händler und ihre Mitarbeitenden. Die Teilnahme ist mit keinerlei Kaufverpflichtung verbunden. Eine Barauszahlung des Gewinnes ist nicht möglich. Der/die Gewinner/in wird schriftlich benachrichtigt. Über die Verlosung wird keine Korrespondenz geführt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

ELEKTRISIERENDES JUBILÄUMSANGEBOT

Passend zum 75-jährigen Porsche Jubiläum profitieren Sie aktuell bei allen sofort verfügbaren Taycan Neuwagen von einem 0,75 %-Leasing*.



Der Porsche Taycan ist das Ergebnis von 75 Jahren Ingenieurskunst und Sportwagen-Leidenschaft. Ein Auto, wie es Ferry Porsche heute gebaut hätte: wegweisend und schnell genug, um der Zukunft voraus zu sein. Er besitzt ordentlich Power, beeindruckt durch Leistung und Drehmoment und besticht durch ein sportliches Design mit avantgardistischer Optik. Darüber hinaus ist er schnellladend und verfügt über eine grosse Reichweite. Kurz: Ein zukunftsweisender Elektrosportwagen geladen mit Porsche DNA, der ein ausserordentliches Fahrerlebnis bietet.

Lassen Sie sich elektrisieren und profitieren Sie von einem Jubiläums-Leasing von 0,75 %* auf alle sofort verfügbaren Neuwagen. Erfahren Sie mehr unter dem folgenden QR-Code oder fragen Sie nach einem persönlichen Angebot bei uns im Porsche Zentrum.



Jetzt Probefahrt buchen

* Leasingberechtigt sind alle Lagerfahrzeuge im Bestand sowie alle nicht mehr änderbaren Lagerfahrzeuge im Zulauf. Preisbeispiel Neuwagen: Porsche Taycan Turbo S, Barkaufpreis: CHF 225'300.-; Laufzeit: 36 Monate; 10'000 km pro Jahr; 1. grosse Leasingrate: 20 % des Barkaufpreises (CHF 45'060.-); Leasingrate ab dem 2. Monat: CHF 2'216.-; effektiver Zinssatz: 0,75 %; Vollkasko nicht inbegriffen. Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. Änderungen vorbehalten. Die Aktion ist gültig vom 01.04.2023 bis 17.06.2023 (massgebend ist das Datum der Antragseinreichung). Die Kreditvergabe ist verboten, falls sie zur Überschuldung des Konsumenten führt (UWG Art. 3). Ein Angebot von Porsche Financial Services Schweiz AG in Kooperation mit BANK-now AG. Für ein verbindliches Angebot wenden Sie sich bitte an Ihr Porsche Zentrum. Gilt nur in teilnehmenden autorisierten Porsche Zentren.



ANTÓNIO FÉLIX DA COSTA: DER PORSCHE TAYCAN HAT MICH ÜBERZEUGT

Die Welt von Porsche an einem Tag: António Félix da Costa, der neue Porsche Werksfahrer in der Formel E, hat in Stuttgart-Zuffenhausen die Sportwagen-Produktion und das Porsche Museum besucht.

António Félix da Costa lebt in Cascais vor den Toren Lissabons. Er fährt einen Porsche Taycan und nutzt den vollelektrischen Sportwagen nicht nur rund um die portugiesische Hauptstadt. Bei seinem Besuch in Zuffenhausen, auf dem Weg in die Taycan-Produktion, erzählte er begeistert von einer aufregenden 700-Kilometer-Tour, die er vor ein paar Tagen unternommen hat. «Ich war schon immer der Meinung, dass Elektroautos die Zukunft sind, doch diese Fahrt hat mich vollends überzeugt», sagte er.

Umso neugieriger war der Portugiese, in der Produktion zu sehen, wie der Taycan gebaut wird. «Die Professionalität und die Liebe, mit der die Menschen bei der Sache sind, hat mich tief beeindruckt», sagte er. «Das war die pure Reflektion der Marke Porsche.» In der Produktion des 911 fand er vor allem bemerkenswert, dass Strassen- und Rennautos auf derselben Fläche gebaut werden: «Die enge Verbindung von Serie und Sport ist sicherlich eines der Erfolgsgeheimnisse von Porsche.»



Für António Félix da Costa war sein Besuch in Stuttgart eine gute Gelegenheit, sich «noch mehr mit Porsche vertraut zu machen, noch mehr über die Marke zu lernen.» Dazu trugen auch die Eindrücke bei, die er nach einer kurzen Spritztour mit einem Porsche 911 Carrera Clubsport von 1985 im Porsche Museum sammelte.

Es war ein Gang durch die Geschichte des Sportwagenherstellers, angefangen beim Elektroautomobil Egger-Lohner C.2 Phaeton als älteste erhaltene Konstruktion, an der Ferdinand Porsche mitgearbeitet hat. Der Portugiese bewunderte vor allem die Le-Mans-Autos, von den ersten Modellen bis zum 919 Hybrid, mit dem er zusammen auf der Rennstrecke unterwegs war, «wenn auch in einer anderen Klasse», wie er schmunzelnd erzählt. Bei seinem Rundgang kam er aus dem Staunen kaum heraus. «Es gibt hier so viele unglaubliche Rennautos», sagte er sichtlich beeindruckt, «und alle haben sie Spuren in unserem Sport hinterlassen. Ein unglaubliches Erbe.»

Am Ende seiner Reise durch die Vergangenheit blickte der Formel-E-Champion der Saison 2019/2020 nach vorne. Zusammen mit dem TAG Heuer Porsche Formel-E-Team arbeitete er intensiv an der Weiterentwicklung des Porsche 99X Electric, der dritten Fahrzeug-Generation. «Das ganze Team arbeitete hart dafür, dass wir einen erfolgreichen Start in die letzte Saison hatten», führt da Costa aus. Sein erstes Rennen für Porsche fuhr der Portugiese am Mexico City E-Prix im Januar 2023.

«DER SCHÖNSTE ALLER 911ER!»

Eine Ikone feiert Geburtstag: Der Porsche 911 wird 60. Die Geschichte des Sportwagens ist voller interessanter Modellvarianten - unter denen sich in regelmässigen Abständen auch immer wieder faszinierende Jubiläumsmodelle befanden. In einer Serie stellen wir 3 Besitzer und ihre Jubiläums-Elfer vor.



«Das macht dieses Modell für mich zum schönsten 911 aller Zeiten.»



Wir springen zurück in der Zeit: Am Genfer Automobilsalon 1993 feiert Porsche den 30. Geburtstag der Sportwagenlegende 911 - und beschenkt sich gleich selbst. Das Sondermodell «30 Jahre 911» basiert auf der damals aktuellen Baureihe 964 (1989 bis 1994). Es kombinierte die verbreiterte Karosserie des 911 Turbo mit der dank einfahrbarem Heckspoiler klassischen Linie des 911 Carrera 4 - und dessen damals revolutionärem Allradantrieb. Eines der gesuchten Exemplare steht inzwischen am Thunersee bei Marc Wyss.

Herr Wyss - erzählen Sie uns ein paar Details zu Ihrem 911er!

Es handelt sich um einen 911 «30 Jahre 911»,

ein auf 911 Stück limitiertes Sondermodell, Baujahr 1994. Im Heck arbeitet ein luftgekühlter 3,6-Liter-Boxer mit 250 PS, 5-Gang-Handschaltung und Allrad. Der Wagen wurde damals in «Polar Silber Metallic» mit Interieur in «Rubikongrau» ausgeliefert. Ein Auto, das mich schon lange fasziniert hat, und nun glücklicherweise in unserem Besitz ist.

Dass Sie sich für ein so seltenes Sondermodell entschieden haben, dürfte kein Zufall gewesen sein, oder?

Absolut nicht! Mir gefällt die Form extrem gut - der «Jubilé» ist Turbo-Breit, hat aber keinen grossen Heckflügel. Das macht dieses Modell für mich zum schönsten 911 aller Zeiten. Zudem gefällt mir auch die dezente

silberne Lackierung sehr gut. Das finde ich eleganter, als die Lackierung in Viola-Metallic, die man bei den «30 Jahre 911»-Sondermodellen oft sieht.

Und was gefällt Ihnen besonders am Fahrgefühl des Klassikers?

Das beginnt schon beim Einsteigen, die Geräusche beim Öffnen und Schliessen der Tür kenne ich noch aus meiner Jugend, das hat sich in den rund 30 Jahren bis zum 964 nicht verändert. Das ist eine schöne Erinnerung. Und natürlich auch das Zündschloss links vom Lenkrad, die Klänge des Motors beim Starten und beim Fahren - alles an diesem Auto wirkt sehr speziell.

Ein 964er «Jubi» ist nicht leicht zu finden.

Wie kamen Sie zu diesem Auto?

Das war vor rund 3 Jahren. Das Porsche Zentrum hatte den Wagen angekauft und aufbereitet. Der Wagen sollte im Showroom ausgestellt bleiben und war zu einem Preis ausgeschrieben, der mir zu hoch war.

Warum hat es schlussendlich doch geklappt?

Ich habe den Wagen immer wieder dort stehen sehen. Schlussendlich haben wir mit einem Auto, welches ich eintauschen konnte, einen Deal gefunden, der für beide Seiten gepasst hat - und ich konnte den «schönsten 911» zu mir nach Hause fahren.



Wurde seither etwas verändert daran?

Der 911 war in sehr gutem Zustand. Lediglich die Zifferblätter und die Blenden der Rückleuchten waren durch die Sonne ausgebleicht und mussten ersetzt werden; vor allem die Zifferblätter in Rubikongrau waren schwer zu finden.

Zudem habe ich den Wagen etwas tiefer gelegt, mit zeitgenössischen BBS-Felgen ausgestattet und einen Porsche Schriftzug anbringen lassen sowie ein paar kleine Details verändert. Die Original-Teile sind aber alle noch vorhanden, damit das Auto in den absoluten Neuzustand gebracht werden kann.

Können Sie sich noch an die erste Ausfahrt mit dem Auto erinnern?

Das kann ich! Ich fuhr bei bestem Wetter in Richtung Wallis und genoss das tolle Fahrgefühl und den einzigartigen Klang des Boxers. Es war auf jeden Fall eine unvergessliche Ausfahrt.

Apropos Erinnerung: Wissen Sie noch, wann und wo die Faszination für den 911er bei Ihnen begann?

Ganz genau weiss ich das nicht. Meine erste Erinnerung an Porsche ist aber auf der Carrera-Bahn im Kinderzimmer zu finden. Mein Bruder fuhr dort einen Porsche 911 - und ich einen Jaguar E-Type.

Und Wann kam es zur ersten Begegnung mit einem echten 911er?

Mein Vater fuhr, als ich ungefähr 10 Jahre alt war, einen 911 S mit automatisiertem «Sportomatic-Getriebe», bei dem man nicht zu kuppeln brauchte. Auf seinem Schoss



sitzend durfte ich meine ersten Meter 911 fahren - auf einem abgesperrten Parkplatz, selbstverständlich! Da war es dann definitiv um mich geschehen und ich dachte: Irgendwann einmal möchte ich auch Porsche fahren!

Sie konnten die Entwicklung des 911 also über die Jahre hinweg mitverfolgen. Wo sehen Sie die wichtigste Gemeinsamkeit zwischen allen Generationen?

Die Form. Das ist ja das Schöne an einem Porsche 911. Fast jeder Mensch erkennt dieses Auto über seine 60-jährige Lebensgeschichte hinweg. Die Form ist im Grunde immer dieselbe geblieben, ob man sich neue oder alte Modelle anschaut. Der 911 ist immer der 911 - auch wenn das Design immer leicht angepasst und vor allem etwas bulliger wurde. Das sieht man zum Beispiel an den Scheinwerfern, die inzwischen deutlich flacher gebaut wurde. Doch genau das gefällt mir an meinem 964: Hier stehen die Lampen noch steil, wie beim ersten 911 von 1963.

Und wo sehen Sie die grössten Unterschiede?

Man spürt den Unterschied natürlich deutlich. Es handelt sich hier um ein altes Auto. Man spürt mehr von der Strasse, es braucht

mehr Körpereinsatz beim Fahren, während ich beim neuen Auto von viel mehr Technik unterstützt werde. Man muss daher auch noch vorsichtiger sein, wenn man einmal etwas zügiger unterwegs ist - was ich mit diese Auto aber auch nicht bin. Damit bin ich eher zaghaft unterwegs.

Sie haben sich das «30 Jahre 911»-Sondermodell aber nicht bloss geholt, um es in der Garage stehen zu lassen, oder?

Nein, auf gar keinen Fall! Die Autos sind zum Fahren da und gehören auf die Strasse!

Wo soll denn die nächste Ausfahrt hingehen?

Der «Jubi» steht aktuell bei meinem Sohn in der Garage - und wird bei passendem Wetter auch bewegt. Im Sommer wollen wir mit dem 964 und einem neuen 911 zum Porsche Treffen in Mollis fahren.

Die Begeisterung am Porsche 911 wird also in der Familie weitergegeben?

Das hoffe ich doch sehr!



Im Video Interview erfahren Sie mehr über Marc Wyss und seinen Porsche 964 Jubilée.

718 GT4 CLUBSPORT MR. VOLLKOMMEN. UNVERNÜNFTIG.

Das neue Manthey-Racing-Paket (MR-Paket) ist der absolute Wahnsinn. Vollkommen irre. Die Grenze zwischen Vernunft und Unvernunft ist mitunter äusserst schmal – und manchmal ist sie so scharf wie eine Rasierklinge.

Dies durften wir am eigenen Leib erfahren. Anfangs September 2022 konnten wir nämlich den ersten 718 GT4 Clubsport mit dem MR-Performance-Paket von Manthey Racing umbauen. Und gleich im Anschluss in Mugello im Rahmen des Porsche Sports Cup Suisse unsere ersten Erfahrungen sammeln. Das beeindruckende dabei: eine Gewichtsreduktion von rund 40 Kilogramm! Rein technisch gesehen hatte dies einige Veränderungen und Anpassungen zur Folge. So galt es nun, wieder die bestmögliche Dämpfereinstellung zu finden. Denn beim 718 GT4 Clubsport können nicht nur der Sturz, die Spur und der Nachlauf angepasst werden, es können auch Stabilitätseinstellungen vorgenommen und die Fahrzeughöhe verändert werden sowie die Dämpfer in Druck- und Zugstufe individualisiert werden.

EINE CHALLENGE FÜR ALLE, DIE GERNE AM LIMIT UNTERWEGS SIND.

Die grösste Veränderung aufgrund der Gewichtsreduktion durch das MR-Performance-Paket liegt wohl im Fahrverhalten selbst, da die Performance sowie die Balance von Vorder- und Hinterachse nicht mehr gleich sind wie vor dem Umbau. Dank langjähriger Erfahrungen, die wir nun hier gezielt einsetzen konnten, fanden wir aber relativ schnell ein passendes Setup, welches nicht nur gut funktionierte, sondern auch viel Grip aufbauen konnte und eine hohe Geschwindigkeit auf den Asphalt brachte.

In Misano wurde es dann ernst. Nachdem unser Coach mit unserem Fahrer noch die letzten Details zur Linienwahl angeschaut hatte, wagten wir uns an die grosse Herausforderung und testeten und erprobten das MR-Paket unter härtesten Bedingungen.



So lange, bis nicht nur alles ins letzte Detail perfekt eingestellt und geschliffen war, sondern auch wir siegessicher und vollgepackt mit Endorphinen über die Ziellinie schiessen konnten.

UNSERE FAHRER STEHEN MIT JEDER EINZELNEN PORE FÜR PUREN MOTORSPORT.

Die Mühe hatte sich gelohnt. Am Renntag fuhren wir bereits nach wenigen Runden die schnellste Qualizeit in unserer Gruppe und durften in der vordersten Reihe starten. Dann kam das erste Rennen mit unserem AMAG First Rennsport Fahrer Renzo Kressig, der «allen um die Ohren fuhr» – im wortwörtlichen Sinne! Nicht einmal die beiden 718 GT4 RS Clubsport mit einiges mehr Leistung konnten mit Renzo Kressig und unserem MR erweiterten Boliden mithalten. Dies war eines der grössten Highlights der vergangenen Saison 2022 und vom AMAG First Rennsportteam in der GT4 Clubsport Gruppe.

Beim zweiten Rennen startete unser AMAG First Rennsport Fahrer Marc Schöni, der

vorher erst wenige Male mit dem 718 GT4 Clubsport gefahren war. Trotz eines schlechten Starts und gewissen Unsicherheiten fuhr er noch auf den sensationellen 3. Platz.

DAS NÄCHSTE KAPITEL STEHT BEVOR.

Über die Saison-/Winterpause hatten wir nun die Gelegenheit, auch unsere anderen 4 Fahrzeuge mit dem kompletten MR-Paket umzubauen. Für unsere Mechanikercrew war es eine Ehre und mit viel Freude verbunden, an diesem Projekt mitzugestalten und die Umbauten zu verwirklichen. Mittlerweile fehlen nur noch die neue Funkanlage sowie ein paar Kleinigkeiten für den letzten Schliff.

Unser ganzes AMAG First Rennsportteam freut sich riesig auf die kommende Saison und wir können es kaum erwarten, unsere 5 umgebauten 718 GT4 Clubsport MR am Porsche Sports up Suisse einzusetzen und gegen die anderen Teams anzutreten!

UMBAU GT4 CLUBSPORT MR



WAS GEHÖRT ZUM MANTHEY-RACING-PAKET (MR-PAKET) ALLES DAZU?

- ✓ Leichtbau-Frontschürze aus Carbon mit abgeänderter Frontlippe aus Naturfaser
- ✓ Leichtbau-Heckschürze aus Carbon mit Heckdiffusor und Luftleitelemente aus Naturfaser
- ✓ Leichtbau-Kotflügel mit Leichtbau-Scheinwerfer
- ✓ Leichtbau-Fronthaube aus Carbon
- ✓ Leichtbau-Heckdeckel aus Carbon und Polycarbonat-Heckfenster
- ✓ Leichtbau-Frontscheibe aus Polycarbonat
- ✓ BBS Leichtbau-Felgen
- ✓ abgeänderte Heckspoileranbindung
- ✓ abgeänderte Luftfilteranlage mit Ansaugung über die hinteren Seitenfenster

WAS BRINGT DIESER UMBAU?

- ✓ rund 40 kg Gewichtsreduktion mit besserer Aerodynamik
- ✓ leichtere ungefederte Masse durch die BBS Felgen
- ✓ besseres Ansprechverhalten vom Motor durch Gewichtsreduktion
- ✓ bessere Bremsverzögerung durch die Gewichtsreduktion
- ✓ weniger Leistungsabfall bei hohen Temperaturen wegen kühlerer Ansaugluft durch die hinteren Seitenscheiben



PERFORMANCE-SPRUNG IN DER LICHTTECHNIK

Performance-Sprung in der Lichttechnik. Der neue hochauflösende Porsche HD-Matrix-LED-Haupt-scheinwerfer bietet eine bis zu zweimal hellere Lichtverteilung als bisher bekannte Systeme.

Mit der neuen hochauflösenden HD-Matrix-Technologie hat Porsche die Lichttechnik der nächsten Generation entwickelt. Kernelement der gemeinsam mit Partnern geschaffenen Innovation ist ein Chip, der auf der Fläche eines halben Daumennagels über 16'000 einzeln ansteuerbare Micro-LED vereint. Von diesen LED-Chips werden gleich 2 je Scheinwerfer verwendet – also 4 pro Fahrzeug. Die Scheinwerfer mit HD-Matrix-Technologie bieten dadurch eine bis zu zweimal hellere, hochauflösende Lichtverteilung auf einer viermal so grossen Fläche als bisher bekannte Top-Systeme.

Der Fahrer profitiert vom hochflexiblen Licht der Neuentwicklung durch eine äusserst homogene Ausleuchtung. Dazu kommen innovative Funktionen wie Fahrspuraufhellung, Bau- und Engstellenlicht sowie adaptives Autobahnfernlicht. Das Hochleistungs-Fernlicht macht auf einer Distanz von bis zu 600 Metern die Nacht zum Tag. Bei entgegenkommenden Fahrzeugen kommt eine neue Funktion des blendfreien Fernlichts zum Einsatz: Rechts und links neben der Entblendungslücke werden grosse Bereiche deutlich aufgehellt.

Die neue HD-Matrix-Technologie ist zudem ein weiterer Effizienzbaustein. Da beim HD-Matrix-Scheinwerfer nur die Pixel aktiviert werden, die gerade benötigt werden, verbraucht er bei vergleichbarer Lichtmenge deutlich weniger Energie als andere hochauflösende Systeme.

VIERPUNKT-LEUCHTEN-GRAFIK AUCH NACHTS DARSTELLBAR

Der neue Porsche Scheinwerfer umfasst neben Vierpunkt-Tagfahrlicht und statischem Kurvenlicht gleich 2 der neuen HD-Matrix-Module und 2 Bi-Funktionsmodule für die Vorfeldausleuchtung und das Zusatzfernlicht. Diese 4 Hauptlichtquellen sind im markentypischen Vierpunkt-Design angeordnet. Der bisherige Top-Scheinwerfer von Porsche verfügt hingegen über 4 Vorfeldmodule und ein zentrales Matrixmodul in 84-Pixel-Technik.

Im Design setzt die neue HD-Matrix-Technologie damit ebenfalls eigene Akzente: Erstmals lässt sich die Porsche typische Vierpunkt-Leuchten-Grafik des Tagfahrlichts mit dem neuen System auch nachts – bei Abblend- und Fernlicht – darstellen. Die HD-Matrix-Scheinwerfer werden mit identischer Modultechnik, aber angepasstem Design sukzessive in verschiedene Baureihen eingeführt. Im Rahmen der Entwicklung hat Porsche über 25 Patente für die innovative Technologie eingereicht.

WELTWEIT ERSTES HOCHAUFLÖSENDES LED-MATRIX-LICHT

Die neue Technologie muss verschiedene, teils widersprüchliche Anforderungen in einem System vereinen. Aus Designgründen sollen alle Lichtfunktionen auf 4 Einheiten je Scheinwerfer aufgeteilt werden. Trotzdem sollen die einzelnen Lichtquellen zu einer gleich-

zeitig homogenen und leistungsstarken Ausleuchtung kombiniert werden. Im Vorfeld wurde auf Basis von Simulationen analysiert, welche Auslegung des Gesamtsystems alle Anforderungen – auch aus Kundensicht – am besten erfüllt. Im Ergebnis hat Porsche sich bewusst für die neue und effiziente HD-Matrix-LED-Technologie mit 16'384 Pixeln je Modul entschieden und nicht für eine technisch maximal realisierbare Auflösung.

Der Aufbau des Scheinwerfers ist klar strukturiert. 4 nahezu quadratisch angeordnete Lichtmodule, ergänzt um jeweils eine schmale Tagfahrlichtleiste oberhalb der Module, ergeben bei Tag und Nacht das markentypische Vierpunkt-Design. Die beiden oberen, sogenannten Bi-Funktionsmodule sind identisch und realisieren mit je 3 LED die Vorfeldausleuchtung und das Zusatzfernlicht.

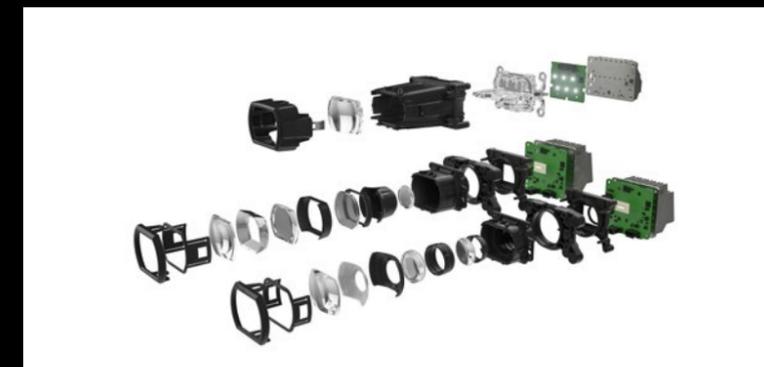
Herzstücke der neuen HD-Matrix-Technologie sind die beiden unteren Lichteinheiten. In ihnen erzeugt jeweils ein identisches LED-Array mit integriertem LED-Treiber (ASIC) auf einer Fläche von nur 12,8 Millimeter mal 3,2 Millimeter einen bisher nicht erreichten, hochauflösenden Lichtstrom. Jede der 16'384 einzelnen Leuchtdioden pro LED-Array wird von der Systemsteuerung – vergleichbar mit einer leistungsstarken Grafikkarte – nicht nur aktiviert, sondern auch in ihrer Helligkeit in 1'024 Stufen angepasst. Unterschiedliche Objektive mit jeweils spezifisch geschliffenen optischen Gläsern komplettieren die beiden HD-Module.

Die Objektive erzeugen unterschiedliche Ausleuchtungswinkel. Das Weitwinkel-Objektiv des äusseren HD-Matrix-Moduls «Ausleuchtung» deckt dabei einen Winkel von 40 Grad in der Breite mal 10 Grad in der Höhe ab. Das innere HD-Matrix-Modul «Performance» mit Teleobjektiv strahlt das Licht mit 20 Grad mal 5 Grad ab. Dessen Ausleuchtung ist damit zwar nur halb so hoch und halb so breit, dafür aber deutlich heller. Die Lichtverteilungen der beiden HD-Module überlagern sich im Zentralbereich. Dadurch kombiniert der neue Scheinwerfer eine breite Ausleuchtung mit hoher Intensität im zentralen Bereich.

BESTMÖGLICHE SICHT IN JEDER SITUATION

Der Performance-Sprung in der Lichttechnologie ist auf diese effiziente Lichterzeugung und auf die Kombination der 2 HD-Matrix-Module mit den beiden Bi-Funktionsmodulen zurückzuführen. Die HD-Matrix-Module erzeugen mit ihren insgesamt 32'768 einzeln ansteuerbaren Pixeln je Scheinwerfer direkt hochauflösendes Licht. Es wird nur das Licht erzeugt, das auch tatsächlich benötigt wird. Deshalb spricht man auch von aktiver Matrix-Lichterzeugung.

Das HD-Matrix-Licht erhellt den gesamten Bereich von horizontal 40 Grad und vertikal 10 Grad mit einem Lichtstrom von über 1'400 Lumen und erzeugt somit einen der grössten und hellsten hochauflösenden Ausleuchtungsbereiche. Es deckt also den gesamten Fernlichtbereich ab und das beginnt bereits kurz vor dem Fahrzeug. In diesem Bereich kann die Lichtmenge frei verteilt werden und ermöglicht durch diese Flexibilität die Verbesserung bestehender sowie die Einführung neuer Funktionen. Immer mit dem Ziel, dem Fahrer die bestmögliche Sicht in jeder Situation zu bieten.



Erfahren Sie
mehr dazu
im Video





PORSCHE SERVICE-TIPP – PCCM UND PCCM PLUS SIE SPRECHEN MIT IHREM GELIEBTEN KLASSIKER? ER JETZT AUCH MIT IHNEN!

Das PCCM sowie PCCM Plus oder auch Porsche Classic Communication System verbindet die digitale Zukunft mit analoger Vergangenheit. Ob Ihr Klassiker aus den 70ern, 80ern oder auch 90ern kommt, Musik spielt er sicherlich aus jedem Jahrzehnt! Mit den benutzerfreundlichen Infotainment Systemen entwickelt von Porsche erleben sie Ihren Klassiker noch intensiver – passgenau und stilvoll führt er Sie durch Ihre Fahrt. Gelangen Sie mit aktuellen Verkehrsinformationen einfach, bequem und staufrei an Ihr Wunschziel! Lassen Sie sich von Ihrem After Sales Leiter Herrn Thomas Bertsch überzeugen und werden Sie schon morgen digital!

Herr Thomas Bertsch, für welche Modelle gibt es das PCCM sowie PCCM Plus und welche Grössen haben diese?

Das PCCM ist das kleinere der beiden Varianten mit dem 3,5-Zoll Display. Dieses gibt es für die Modelle 911 F-Modell, G-Modell, Typ 964 und 993, sowie für Porsche 914, 959, 924, 928, 944 und 968. Für die etwas neueren Modelle wie etwa den Cayenne von Jahrgang 2003 bis 2008 und den 911 sowie Boxster/Cayman vom Modelljahr 2003 bis 2008 gibt es das PCCM Plus. Das grössere Modell verfügt über einen Display von 7 Zoll.

Welche Vorteile bieten mir diese Infotainment Systeme Herr Thomas Bertsch?

Sie bieten eine Vielzahl von Funktionen, einschliesslich Navigation, Bluetooth-Konnektivität, Apple CarPlay, Android Auto (nur beim PCCM Plus) und DAB+ Radioempfang. Sie bieten auch eine ver-besserte Audioqualität und eine einfachere Bedienung im Ver-

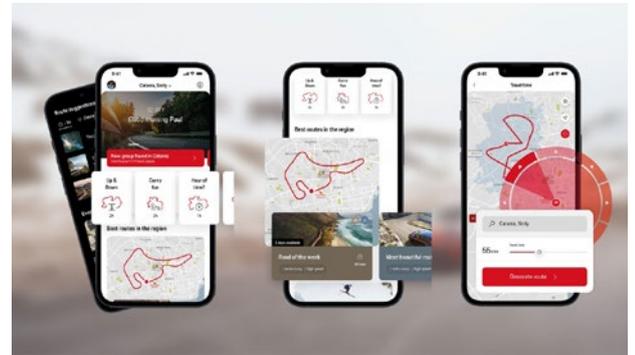
gleich zu den ursprünglichen Radios, die in Oldtimern verbaut waren. Es ermöglicht, moderne Audio- und Navigationsoptionen in Ihrem Klassiker zu geniessen, ohne dass dabei das ursprüngliche Aussehen des Fahrzeugs beeinträchtigt wird - das Design ist auf das Interieur klassischer Porsche Modelle abgestimmt.

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Kontaktieren Sie jetzt Ihren Porsche Classic Partner oder Ihren Serviceberater im Porsche Zentrum und lassen Sie sich und Ihren Klassiker zu den Infotainment Systemen PCCM und PCCM Plus beraten.



Sie möchten sich online informieren?
Scannen Sie den abgebildeten QR-Code
und erfahren Sie jetzt mehr!

ROADS BY PORSCHE: MIT WENIGEN KLICKS ZUR PERSONALISIERTEN TRAUMROUTE



ROADS ist die von Porsche entwickelte kostenlose App für leidenschaftliche Autofahrer auf der ganzen Welt. Routen über kurvige Landstrassen, vorbei an spektakulären Sehenswürdigkeiten und durch ursprüngliche Dörfer: In der ROADS Community teilen Fahrer aus aller Welt ihre Lieblingsstrecken und finden sich in Gruppen zu gemeinsamen Ausfahrten zusammen. Egal, welche Marke oder welches Modell sie fahren.

Die App wurde 2019 erstmals vorgestellt und zählt inzwischen mehr als 180'000 Nutzer. Nun wurde sie von Grund auf überarbeitet. Das Herzstück der neuen ROADS App bildet der Generator für szenische Routen. Fahrbegeisterte finden so mit wenigen Klicks ihre individuelle Traumroute: Eine KI ermittelt anhand verschiedener Parameter den passende Routenvorschlag. Dazu gehören unter anderem der Kurvenverlauf, die Topografie, landschaftliche Besonderheiten oder spannende Points of Interest. Ausgehend von seinem Standort kann der Nutzer einen Rundkurs planen oder sich zu einem bestimmten Ziel navigieren lassen – ganz egal, wo auf der Welt er sich befindet.

Das Ziel des Algorithmus ist dabei grundsätzlich nicht die schnellste Verbindung zwischen 2 Punkten, sondern die für den jeweiligen Fahrer passendste Route. Kurvig, abwechslungsreich oder besonders dynamisch – die Auslegung der Strecke kann vorab eingestellt werden. Die generierten Routen lassen sich mittels der in die App integrierten Navigation fahren, speichern, bewerten und mit der ROADS Community teilen. Über Apple CarPlay® gelangt die Strecke zudem direkt auf den Infotainment-Screen vieler Fahrzeugmodelle.

ROADS BY PORSCHE MIT NEUEM, ÜBERSICHTLICHEM DESIGN

Eine intuitive Benutzerführung lag den Entwicklern von ROADS besonders am Herzen. Über das regionalisierte Dashboard der App haben die Nutzer vielfältige Einstiegsmöglichkeiten in die Welt spannender Routen. Mit Hilfe dynamischer Filter werden passende Strecken für die nächste Ausfahrt gefunden. Dank Shortcuts sind die beliebtesten Profile im Routengenerator nur einen Klick entfernt.

Wer bestimmte Sehenswürdigkeiten ansteuern möchte, kann sich den Weg dorthin individuell vom Generator gestalten lassen. Und wer noch unentschlossen ist, den inspiriert ROADS regelmässig mit der Route der Woche und interessanten Zielen, die ausführlich beschrieben und bebildert sind.

Die weltweite ROADS Community vernetzt leidenschaftliche Autofahrer, die sich in öffentlichen und privaten Gruppen zusammenfinden können. Auf diese Weise können Gleichgesinnte sich einfach und unkompliziert austauschen und ihre Erlebnisse teilen.

Die neue ROADS by Porsche App steht ab sofort im App Store von Apple zum Download zur Verfügung.

Auf der Suche nach dem Traum Porsche?



Occasionen ganz einfach online finden.



finder.porsche.com

Porsche Zentrum Maienfeld
Industriestrasse 16
7304 Maienfeld
Schweiz
Telefon: +41 81 911 00 00
E-Mail: sales@porsche-maienfeld.ch



Gravel Time



Porsche Zentrum Maienfeld
AMAG First AG
Industriestrasse 16
7304 Maienfeld
Tel. 081 911 00 00
www.porsche-maienfeld.ch

