

PORSCHE TIMES

<u>03</u> 19

Porsche Zentrum Winterthur www.porsche-winterthur.ch











- **O4** Exklusiver Hol- und Bring-Service.

 Neu auch im Golfclub Kyburg.
- **O5** Porsche Service Tipp.
 Gute Gründe für Winterreifen.
- O7 Porsche Car Insurance.Die perfekte Fahrzeug-Versicherung für Ihren Porsche.
- Offen für alles. Ausser für halbe Sachen.
 Der neue 718 Spyder und 718 Cayman GT4.
- Unser Occasionsangebot.Klasse aus 2. Hand.

EDITORIAL



Lieber Porsche Freund

Nach einem fulminanten Start ins neue Jahr mit unseren Neulancierungen – dem neuen Porsche 911 (992) und dem Cayenne Coupé – sowie den verschiedenen Motorvarianten des Macan Facelift sind wir nun bereits im Jahresendspurt. Ja, Weihnachten und 2020 sind nicht mehr weit entfernt.

Dennoch bleibt genügend Zeit für Porsche, um die neusten Modelle und Entwicklungen zu präsentieren und zu lancieren. Wir sind bereits mitten im Zeitalter der Elektromobilität angekommen und erste Warm-ups und Boxenstopps sind geplant. Sei es im September an der IAA in Frankfurt, im Oktober an der Auto Zürich oder gegen Ende Jahr bei uns im Porsche Zentrum Winterthur. Der neue vollelektrische Porsche Taycan wird auch Sie begeistern!

Lassen Sie sich in diesem Heft inspirieren von diesem eleganten und extrem sportlichen Porsche. Aber auch beim «Benziner» bleibt Porsche nicht stehen; Dieses Jahr wurde bereits der neue 718 Spyder und 718 Cayman GT4 vorgestellt. Zwei Modelle, welche den Puls definitiv in die Höhe treiben.

2019 folgt mit dem Macan Turbo mit seiner Top-Motorisierung ein weiteres Highlight. Wenn wir schon beim Turbo sind; auch der neue 992 Turbo wird dann sicherlich nicht mehr lange auf sich warten lassen!

Viel Spass beim Lesen und bis bald bei uns im Porsche Zentrum.

Herzlich.

Marcel Renz

Impressum

Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum Winterthur, AMAG First AG, Steigstrasse 3, 8406 Winterthur, Tel. 052 208 33 33, Fax 052 208 33 99, info@porsche-winterthur.ch, www.porsche-winterthur.ch, Auflage: 2'430 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.

2



EXKLUSIVER HOL-UND BRING-SERVICE. NEU AUCH IM GOLFCLUB KYBURG.

Weil Golfsport und Porsche perfekt harmonieren und der 18-Loch-Meisterschaftsplatz Golf Kyburg in unmittelbarer Nähe zu unserem Porsche Zentrum Winterthur liegt, steht unseren Golf spielenden Kunden neu ein exklusiver Hol- und bring-Service für ihr Fahrzeug zur Verfügung. So lässt sich in Ruhe eine Golfrunde geniessen, während an Ihrem Porsche Service-Arbeiten erledigt oder die Reifen gewechselt werden.

Sobald Sie Ihre Tee Time reserviert haben, können Sie bei uns einen Termin vereinbaren. Den Fahrzeugschlüssel können Sie bei der Registration im Golfclub Kyburg abgeben und wir holen Ihren Porsche ab und führen die Werkstattarbeiten wieder durch. Nach Ihrer Rückfahrt von der Golfrunde können Sie Ihren Schlüssel oder den Ihres Ersatzautos - wieder entgegennehmen.

Unser exklusives Mobilitätsangebot umfasst neben dem exklusiven Hol- und Bringservice auch Kundenersatzwagen und den Airport-Service. Fahren Sie beguem mit Ihrem eigenen Porsche zum Flughafen Zürich und geben Sie diesen beim Valet Parking ab. Wir holen das Fahrzeug am Flughafen ab und retournieren dieses nach erledigter Service-Dienstleistung wieder.

MITARBEITER-ECKE

Wir gratulieren Antonina Radosavljevic herzlich zum Bestehen der KV-Lehrabschlussprüfung und wünschen ihr alles Gute für die berufliche Zukunft nach der Lehre!

Serviceberater Thomas Kilchenmann für das Erreichen des Porsche Brand-Ambassador-Zertifikats. Tolle Leistung!

Nicolas Kunz (Marketing & Events) übernimmt per 1. September die mit Hauptsitz in Zürich-Schlieren. Wir wünschen Nicolas Kunz alles Gute in seiner neuen Rolle!



tens 4 Millimeter.

speziell verwendeten Silica-Mischungen mit

hohen Anteilen von Naturkautschuk sorgen

nicht nur bei Matsch und Schnee für eine

bessere Traktion, sondern auch auf regen-

nasser Fahrbahn für deutlich stärkere

Haben Sie noch Fragen?

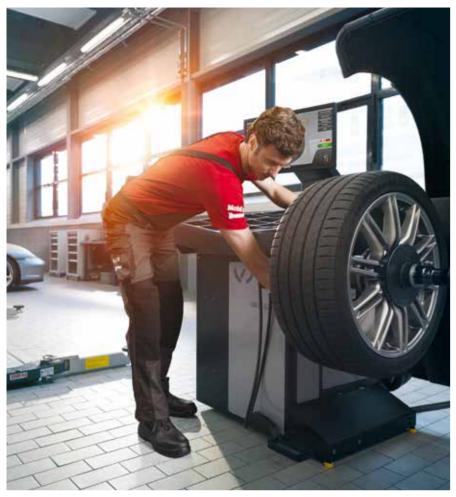
Lassen Sie sich von Ihrem Serviceberater persönlich beraten und rüsten Sie sich frühzeitig mit einer guten Winterbereifung aus. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Porsche Zentrum Winterthur

+41 52 208 33 33 info@porsche-winterthur.ch

Weiter gratulieren wir unserem

Marketingleitung der AMAG First AG



RUSH HOUR IM PORSCHE ZENTRUM WINTERTHUR.

Sie lieben, es Ihre Freizeit im Stau zu verbringen? Und geniessen es, dass die Zeit nur so dahinrennt 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.

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 flexibleren 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.

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, 2. November 2019 Sa. 16. November 2019

Um Ihnen die Wartezeit noch etwas zu

wersüssen», haben wir folgende Specials für Sie bereit:

- » Leckeres Gebäck inklusive Kaffee ganzer Tag
- » Porsche Probefahrt ganzer Tag möglich, nur mit vorheriger Terminvereinbarung
- » 1 Gratis-Go-Kart-Fahrt im Tempodrom à 8 Minuten – jeweils ab 10.00 Uhr möglich.

Bitte bei Terminvereinbarung angeben, falls gewünscht. Weitere Fahrten können für CHF 25.– dazugekauft werden. Bei der Go-Kart-Bahn kann es je nach Auslastung zu Wartezeiten kommen.

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 Hybridund 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.

7



UNSER OCCASIONSANGEBOT.

1. KLASSE AUS 2. HAND.



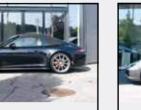
911 GT3 RS

600 km 08.2018 CHF 249'900.-



911 CARRERA **4S CABRIOLET**

Schwarz metallic 55'000 km 04.2015 CHF 112'900.-



911 TARGA 4S

Achatorau metallic 20'900 km 06.2018 CHF 149'900.-



MACAN

Vulkangrau metallic 13'550 km 11.2018 CHF 66'900.-



MACANS

Weiss 60'000 km 05.2015 CHF 54'900.-



CAYENNE

Quarzitgrau metallic 4'900 km 04.2019 CHF 109'900.-

PANAMERA 4 E-HYBRID ST

Weiss metallic 40'500 km 11.2017 CHF 109'900.-



PANAMERA TURBOS E-HYBRID

Vulkangrau metallic 34'000 km 06.2017 CHF 162'500.-

SOUL, ELECTRIFIED. DER NEUE TAYCAN.



TAYCAN TIMES



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 Alterungsund Verschleissprozess. Hierdurch reduziert sich in Abhängigkeit des Nutzungsverhaltens und der Umgebungsbedingungen die Batteriekapazität, was mit zunehmendem Batteriealter zu einer Reichweitenverringerung und Ladezeiterhöhung führt. Aufgrund des Temperatureinflüsses auf die Batterieabriebs-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 gegenüberden angegebenen Werten deutlich erhöhen. Für den Bestwert der angegebenen DC-Ladezeit (DC = Gleichstrom) für eine Ladestandserhöhung 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.

«WAS 1898 ALS ELEKTRISIE-RENDE VISION VON FERDINAND PORSCHE BEGANN, FINDET IN DER IMPOSANTEN E-PER-FORMANCE 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 zukunftstauglich: 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.

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.

2 TAYCAN, SOUL, ELECTRIFIED.

STORIES



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 Differienziale 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 Gesamtperformance 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 Synchronelektromotor 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.

4 TAYCAN. SOUL, ELECTRIFIED.



SCHWIMMEN NICHT MIT DEM STROM. SONDERN VORAUS.

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

NICHT MIT
EM STROM.

Ganz Porsche typisch verbindet der Taycan
Werte wie Innovation sowie Tradition
und weist zugleich den Weg in die Zukunft
der E-Mobilität. Dem Purpose-DesignAnsatz 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 permanenterregten 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 Energierückgewinnung des Porsche legt innerhalb von 2,5 Sekunden 28 Meter Recuperation Management optimal ergänzt wird. Für noch mehr Alltagsta

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 Fronthaube 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 (I/100 km): 3,0 / CO_2 -Emissionen (g/km): 0 / CO_2 -Emissionen aus Strombereitstellung (g/km): 37 / Effizienzklasse: B / Der Durchschnittswert der CO_2 -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 permanenterregten 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











AUCH BEIM AUFLADEN EIN PORSCHE. DAS TAYCAN LADEKONZEPT.

Das Herzstück des Taycan stellt die Performancebatterie Plus mit neuster Lithium-lonen-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 elektrifizierten Fahrzeuge geschaffen: intelligente und aufeinander abgestimmte Lademöglichkeiten für zu Hause wie auch unterwegs.

- Leistungselektronik
 Permanenterregte 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.

HEIMKOMMEN UND ENERGIE TANKEN. LADELÖSUNGEN FÜR DAHEIM.

Genauso einfach wie auch naheliegend ist das Laden des Taycans in der eigenen sche Ladeklappe (Turbo S) geöffnet und der serienmässige Mobile Charger Connect Informationen zum Ladevorgang kontrol-

Mit dem Mobile Charger Connect erhält man die volle Kontrolle über den Ladevorgang. Dank der Verbindung zur Porsche Connect App können verschiedene liert und gesteuert werden. Des Weiteren dem Ladedock an der Garagenwand





BRINGT DEN TAYCAN AUFS SMARTPHONE. Mit der Connect App stehen von Ladevorgängen oder die Steuerung der Klimatisierung. Ihnen Funktionen zur Verfügung, mit denen die Verbin-Darüber hinaus kann bei Bedarf dung zwischen Fahrer und nach Lademöglichkeiten in der Fahrzeug noch enger gestaltet Nähe oder am gewünschten werden kann. Der Nutzer erhält Zielort ganz einfach lokalisiert alle fahrzeugspezifischen werden. Und durch die Inte-Daten wie Batterieladestand gration von Porsche Charging Service ist eine unkomplizierte Funktionen ganz beguem vom Bezahlmöglichkeit stets zur Smartphone aus steuern - bei-Hand. spielsweise Beginn und Ende E-Mobility Charge level 75 286 Charging profiles Departure timers **VERBINDET SIE NICHT** Since start **NUR EMOTIONAL** MIT IHREM PORSCHE. 366 04:18 PORSCHE CONNECT. 22,1 85 Darüber hinaus wird Apple® CarPlay Porsche Connect stellt das zentrale Porsche Connect ist im Taycan um Verbindungsstück zwischen Fahrer, Taycan innovative Dienste erweitert worden. unterstützt, womit eine intelligentere Mit Voice Pilot versteht das Fahrzeug und sicherere Möglichkeit vorhanden ist, und der Welt dar. Das System erweitert das iPhone® im Taycan zu verwenden. die vorhandenen Fahrzeugfunktionen um komplexe Spracheingaben und regelt zum intelligente digitale Dienste und Apps. Beispiel auf Befehl die Innentemperatur. Mit CarPlay können so beispielsweise Basis für Porsche Connect ist das LTE-Mit der Navigation Plus werden kontinuier-Wegbeschreibungen abgerufen, Nachrich-Kommunikationsmodul, das für eine lich Echtzeitverkehrsinformationen ten gesendet und empfangen werden. optimierte Datenverbindung im Taycan abgerufen, damit Staus zeitsparend um-Ein weiteres Highlight stellt die nahtlose fahren werden können. Führt die Routen-Integration von Apple® Music direkt ins sorgt. Dies kann künftig auch genutzt werden, um Software-Aktualisierungen planung ein weiter entferntes Ziel, PCM dar und bietet so ein einzigartiges, nahtlos und ganz ohne Werkstattbesuch wird eine optimale Routenplanung mit digitales Musikerlebnis. Zwischenladung ermittelt. durchführen zu können. 18 TAYCAN. SOUL, ELECTRIFIED.



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

(O)





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



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 × 11 × 7,5 cm.

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

82.64 CHF*

*exkl MWS





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

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 SPORT-WAGEN IST EIN JNGLAUBLICHES 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 Antriebsstrangs, 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 Ios.

Dann sind Sie Ihren Job Ios.
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 brauchts 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 Süditalien 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 ELEK-TROMOBILITÄT 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 Beteiligungsmanagement, 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.

«WIR WERDEN ALS PORSCHE ZEIGEN, DASS ELEKTROMOBILI-TÄT PERFEKT ZU UNSERER MARKE

26 TAYCAN. SOUL, ELECTRIFIED.

SCHNELLER VON A NACH E.

E-PERFORMANCE REVOLUTIONIERT DIE WELT DER ELEKTROMOBILITÄT.

Mit den aktuellen E-Hybrid-Mode 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. ALLE PORSCHE E-HYBRID-MODE

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

S VM 6888

Cayenne E-Hybrid-Modelle

CAYENNE E-HYBR

Dank neuster 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.

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

LEASING* AUF

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.

*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).

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 nachUnfall 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

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-F-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.



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



porsche.formulae

