



Künstliche Intelligenz – mit Neugier in die Zukunft

Liebe Porsche Kundinnen und Kunden

Künstliche Intelligenz: oft diskutiert, manchmal gefürchtet, aber vor allem eine enorme Chance. In der Automobilbranche ist sie längst mehr als ein technisches Hilfsmittel. Sie ist dabei, ein zentraler Bestandteil der gesamten Wertschöpfungskette zu werden, von der Entwicklung über die Produktion bis zum Fahrzeug selbst.

Schon heute gestaltet KI in der Industrie Prozesse effizienter, erkennt Fehler schneller als das menschliche Auge und entwickelt mittels Simulationen neue Komponenten, ohne dass ein physischer Prototyp nötig ist. Und auch in unseren Fahrzeugen ist sie längst angekommen: Intelligente Assistenzsysteme, Sprachsteuerung, personalisierte Komfortfunktionen – all das basiert bereits auf KI-Technologie.

Aber was bedeutet das für ein Porsche Zentrum wie unseres?

Ein Blick in die nahe Zukunft zeigt: KI könnte uns in der Werkstatt bei der Fehlersuche unterstützen – durch intelligente Analysen, die unseren Technikerinnen und Technikern präzise Hinweise geben. Oder sie könnte die Lagerbewirtschaftung verbessern, indem sie vorausschauend erkennt, welche Teile wann benötigt werden. Das würde unseren Service noch schneller, effizienter und zuverlässiger machen. Noch ist das Vision – aber eine realistische. Wir beobachten diese Entwicklungen mit grossem Interesse.

Wichtig ist mir dabei eines: KI ersetzt nicht den Menschen, sie ergänzt ihn. Sie unterstützt, wo es komplex wird und schafft Raum für das, worauf es wirklich ankommt: Zeit für Sie, unsere Kundinnen und Kunden.

Lassen Sie uns der Zukunft mit Neugier und ohne Angst begegnen.

Michael Stücheli



Interview – «Friend of the Brand» Joël Dicker Seite 4

Impressum

Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum Maienfeld, Industriestrasse 16, 7304 Maienfeld, Telefon +41 81 911 00 00, www.porsche-maienfeld.ch, Auflage: 1'697 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



Porsche. There is no substitute. Einzig, aber nicht immer artig
Seite 8

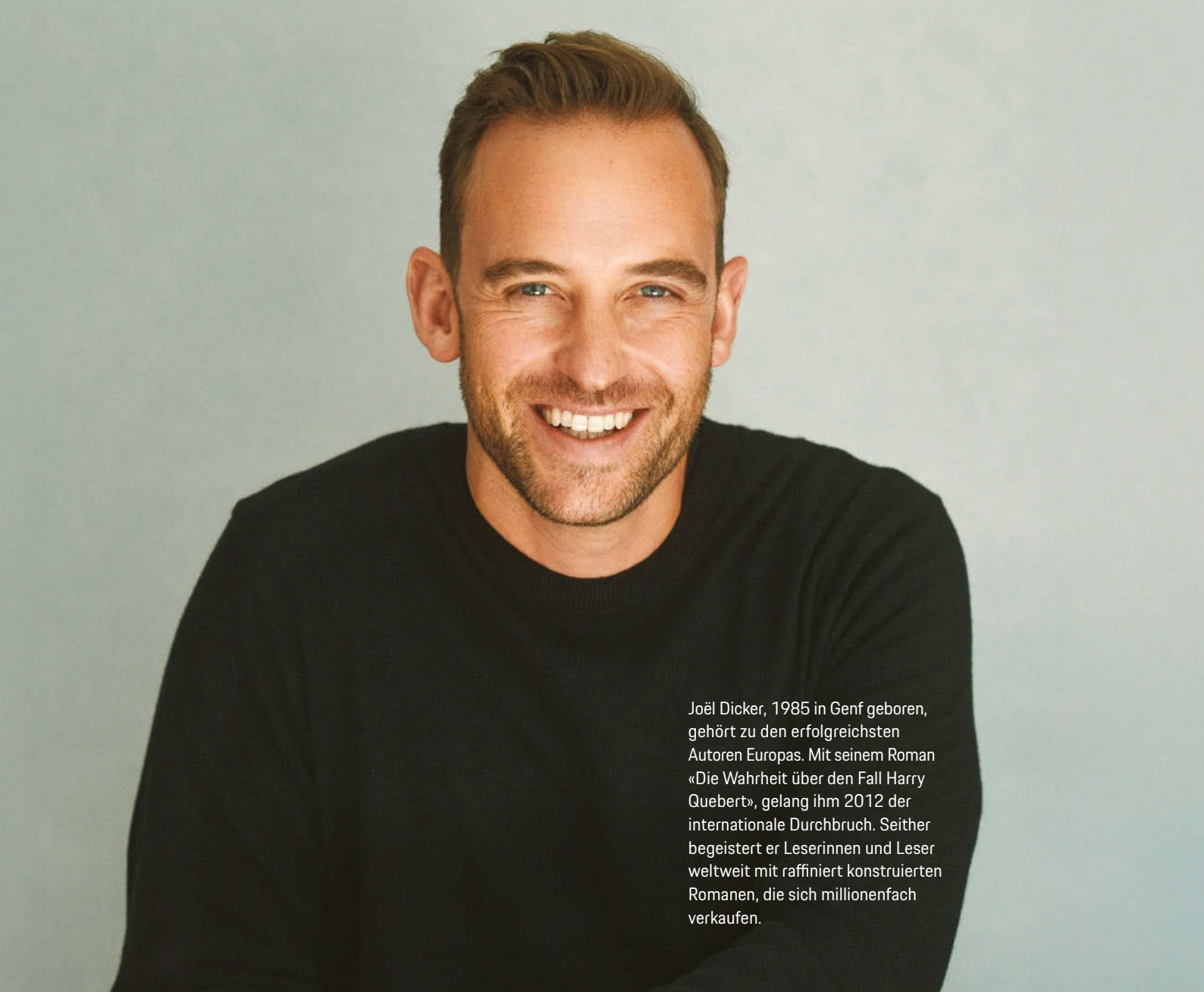


E-Performance – Eröffnung
Porsche Charging Lounge
Seite 13



Neue Modelle –
Cayenne und Taycan
Black Edition
Seite 14

4	INTERVIEW «Friend of the Brand» Joël Dicker	13	E-PERFORMANCE Eröffnung Porsche Charging Lounge
6	NEUE MODELLE Der neue 911 Carrera 4S und der neue 911 Targa 4S	14	NEUE MODELLE Cayenne und Taycan Black Edition
8	PORSCHE. THERE IS NO SUBSTITUTE. Einzig, aber nicht immer artig	16	RENNSPORT Wo Leidenschaft auf Leistung trifft
10	INTERVIEW «Friends of the Brand» Peer Schnyder und Andrea Zust	18	SERVICE-TIPP Fahrzeugpflege auf Manufakturniveau
		19	PORSCHE CLASSIC Stoffe, aus denen Träume sind



Joël Dicker, 1985 in Genf geboren, gehört zu den erfolgreichsten Autoren Europas. Mit seinem Roman «Die Wahrheit über den Fall Harry Quebert», gelang ihm 2012 der internationale Durchbruch. Seither begeistert er Leserinnen und Leser weltweit mit raffiniert konstruierten Romanen, die sich millionenfach verkaufen.

Interview: Sebastian Panholzer

«Schreiben ist wie Sport: Man trainiert, um dranzubleiben.»

Joël Dicker ist einer der erfolgreichsten Autoren Europas. Sein neuer Roman «Ein ungezähmtes Tier» ist ein raffinierter Thriller über Triebe, Obsessionen und soziale Masken. Im Interview spricht er über Instinkt beim Autofahren, inszenierte Leben auf Social Media – und darüber, warum man beim Schreiben nie strategisch vorgehen, sondern stets seinen Impulsen treu bleiben sollte.

«In gefährlichen Momenten
ist unsere Reaktion meist
rein instinktiv.»



Der Titel «Ein ungezähmtes Tier» weckt sofort Bilder von entfesselten Trieben und Obsessionen. Ist das für Sie auch ein Thema beim Fahren – etwa in Ihrem Porsche, als eine Art mechanischer Jäger?

Dieses Buch handelt von Trieben und Obsessionen, aber auch vom Instinkt – einem wesentlichen Bestandteil dessen, was wir sind und tun. Ich bin überzeugt, dass sich dieser Instinkt auch beim Fahren zeigt: in der Art, wie wir die Strasse wahrnehmen, uns im Verkehr bewegen oder auf besondere Situationen reagieren. Gerade in gefährlichen Momenten handeln wir oft rein instinktiv.

Ihr Roman porträtiert zwei Paare, die unterschiedlicher nicht sein könnten – verstrickt in einem Spiel aus Begierde und Eifersucht. Was fasziniert Sie an dieser Dynamik? Und was sagt sie über unsere sozialen Beziehungen aus?

Diese beiden Paare stehen sinnbildlich für unsere heutige Gesellschaft, in der der Schein oft über allem steht. Wir denken zuerst daran, wie andere uns sehen – an unsere «Marke». Wir denken in Bildern, in Posts, in Inszenierungen für soziale Netzwerke. Das Leben vieler Menschen wirkt durch Social Media wie eine permanente Inszenierung. Ich wollte, dass diese Figuren die Leserinnen und Leser dazu bringen, sich zu fragen: Wer bin ich wirklich? Und wie sehr inszeniere ich mich selbst? In meinem Buch erkennt man, dass die Figuren sympathisch sind – trotz ihrer Schwächen. Wir sollten uns selbst so annehmen, wie wir sind, ohne Angst vor dem Urteil anderer.

Zuerst mehrere Absagen, dann der Literaturpreis der Genfer Schriftstellerinnen und Schriftsteller – und schliesslich der internationale Durchbruch. Hat das Ihre Sicht auf Ihre Arbeit oder Ihr öffentliches Bild verändert?

Ich mache nach wie vor das, was ich immer getan habe: schreiben. Ich versuche, mir nicht zu viele Gedanken zu machen. Für mich ist es wichtig, weiterzuschreiben und weiter Geschichten zu erfinden – so wie immer. Ohne mich vom Erfolg ablenken zu lassen.

Sie haben einmal gesagt, Ihre Figuren seien nie ein direktes Abbild Ihrer selbst, aber es stecke immer ein Teil von Ihnen in ihnen. Wie zeigt sich das in «Ein ungezähmtes Tier»?

Etwas von mir steckt zwangsläufig in den Figuren, auch wenn ich mich nicht mit ihnen identifiziere. Sie beruhen weder auf realen Personen noch auf tatsächlichen Erlebnissen. Aber allein dadurch, dass ich sie erschaffe und handeln lasse, denke ich für sie – ob ich will oder nicht. Und in diesem Denkprozess fliesst automatisch etwas von mir ein, meist unbewusst.

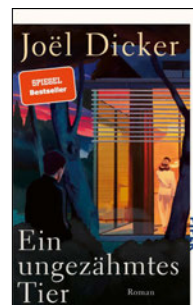
Sie schreiben täglich – auch auf Reisen. Wie sieht ein typischer Schreibtag bei Ihnen aus?

Ich schreibe tatsächlich jeden Tag – entweder strukturiert an meinem Schreibtisch oder irgendwo in Ruhe, wenn ich unterwegs bin. Das braucht Zeit und Konzentration. Aber sobald ich beginne, kommen die Ideen wie von selbst. Es ist ein bisschen wie Sport: Man trainiert, um dranzubleiben. Manchmal

kommt mir auch eine Idee, wenn ich gar nicht schreibe – zum Beispiel beim Autofahren. Dann notiere ich sie sofort.

Mit «La Très Catastrophique Visite du Zoo» wenden Sie sich an ein jüngeres Publikum. Was hat Sie zu diesem Genrewechsel bewegt? Und: Ist das Schreiben für Kinder unterhaltsamer als ein Thriller?

Ich habe nicht bewusst das Genre gewechselt – ich wollte einfach dieses Buch schreiben. Das ist ein anderer Ansatz. Wenn man sich vor dem Schreiben entscheidet, etwas «anderes» zu machen, steckt oft eine Strategie dahinter – vielleicht beeinflusst vom Erfolg. Aber künstlerische Strategien funktionieren selten. Man sollte seinen Impulsen treu bleiben. «La Très Catastrophique Visite du Zoo» entstand genau aus so einem Impuls – und ich habe darauf vertraut, dass mich meine Leserinnen und Leser auch auf diesem etwas anderen Weg begleiten. Ich habe beim Schreiben viel gelacht – das Buch hat einen humorvolleren Ton als meine Thriller. Und das hat mir sehr gefallen!



Ein ungezähmtes Tier
Verlag: Piper Verlag GmbH
Autor: Joël Dicker
Erscheinungsjahr: 27.02.2025
ISBN: 978-3-492-07344-8

Der neue 911 Carrera 4S und der neue 911 Targa 4S – zwei Jubiläen zum Launch der neuen 4S-Modelle

Der sportliche Allradantrieb ist eine Porsche Idee. Erfunden von Ferdinand Porsche im Jahr 1900, immer wieder aufgegriffen und weiterentwickelt. Seit der ersten Serienseinsetzung vor 35 Jahren entstand eines der leistungsfähigsten Antriebssysteme der Welt: der Porsche Allradantrieb – heute das Porsche Traction Management (PTM). Die Grundphilosophie: mehr Fahrdynamik, mehr Fahrsicherheit, mehr Traktion für noch sportlicheren Fahrspass. Zur Neuauflage der 911 4S Modelle feiert der Allradantrieb 2025 ein Jubiläum: 35 Jahre im Serieneinsatz beim Porsche 911. Auch der allradgetriebene 911 Targa 4S feiert einen runden Geburtstag. Diese Karosserievariante wurde vor 60 Jahren im Jahr 1965 erstmals in der 911 Modellreihe angeboten: das erste «Sicherheitscabriolet» der Welt mit feststehendem Sicherheitsbeziehungsweise Überrollbügel. Das Konzept Targa steht bis heute für ikonischen Stil mit besonderem Fahrspass-Faktor.

Agil, dynamisch, sportlich. Die neuen 911 4S Modelle erweitern die 911 Modellreihe um drei Karosserievarianten mit Allradantrieb. Der 911 Carrera 4S steht als Coupé oder Cabriolet zur Wahl. Mit dem 911 Targa 4S bereichert nun ein zweites Targa Modell die Baureihe – für noch mehr Freiheitsgefühl, ikonisches Design und unverwechselbaren Charakter.

Der 6-Zylinder-Boxermotor mit Biturbo-Aufladung leistet 353 kW (480 PS) und damit 22 kW (30 PS) mehr gegenüber dem Vorgänger. In der Spitze kommt er auf ein maximales Drehmoment von 530 Nm bei 2300 U/min. Erreicht wird dieses Leistungsplus durch den Einsatz von zwei neuen Abgasturboladern, unterstützt von einer Ladeluftkühlung, die aus dem 911 Turbo stammt.

911 CARRERA 4S

353 kW (480 PS) Leistung

7'500 Max. Drehzahl (1/min)

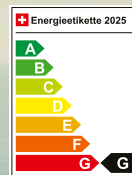
530 Nm Max. Drehmoment

3,3 s 0–100 km/h (bei Launch Control)

10,9–10,4 Verbrauch kombiniert (l/100 km)

249–237 CO₂ kombiniert (g/km)

G Effizienzklasse



911 TARGA 4S

353 kW (480 PS) Leistung

7'500 Max. Drehzahl (1/min)

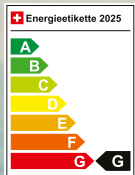
530 Nm Max. Drehmoment

3,5 s 0–100 km/h (bei Launch Control)

10,9–10,8 Verbrauch kombiniert (l/100 km)

248–245 CO₂ kombiniert (g/km)

G Effizienzklasse



Der Allradantrieb stärkt Fahrdynamik, Traktion und Stabilität. Das serienmässige Fahrwerk mit PASM, PTV Plus und optionaler 10 mm Tieferlegung wurde weiterentwickelt und 4S spezifisch abgestimmt. Straffere Federn, verbesserte Dämpfer und Stabilisatoren sowie eine neue Dämpferregelung sorgen für eine noch präzisere Strassenlage, höhere Stabilität und ein noch exakteres Lenkverhalten.

Optisch differenzieren sich die neuen 911 Carrera 4S Modelle und der 911 Targa 4S innerhalb der Modellpalette durch silberfarbene Einleger im Heckdeckelgitter.

Die neuen 4S-Modelle überzeugen mit einer hochwertigen Serienausstattung und spürbar gesteigerter Performance. Mit ihrem hohen Mass an Lenkpräzision und hervorragenden Traktionseigenschaften begeistern sie insbesondere sportliche Fahrerinnen und Fahrer mit einem besonderen Anspruch an Sicherheit.

HANDLING UND STABILITÄT

Die intelligente Verteilung des Drehmoments sorgt für ein stabiles Kurvenverhalten und noch bessere Kontrolle bei hohen Geschwindigkeiten.

BESCHLEUNIGUNG

Alle vier Räder arbeiten für Vortrieb – das verbessert die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h und maximiert den Grip bei Launch Control.

PORSCHE. THERE IS NO SUBSTITUTE.

Einzig, aber nicht immer artig.



«EIN PORSCHE MUSS NICHT LAUT SEIN, UM AUFZUFALLEN. DU KANNST DER ERSTE SEIN, MUSST ES ABER NICHT. FÜR DIESES GEFÜHL GIBT ES KEINEN ERSATZ.»

Dietmar Wunder
Porsche Sprecher und Schauspieler

«Mein Porsche ist meine Freundin. Und ich liebe sie.»

Stella Müller
Fan und Fahrerin



Der Satz «Porsche. There is no substitute.» lässt sich nicht auf die eine Aussage reduzieren. Denn jeder Fan und jeder Freund der Marke hat seine eigene Sichtweise und Interpretation auf die Frage, was Porsche für sie oder ihn unverwechselbar macht. Für manche ist es die Tradition, die einzigartig ist. Für andere der Pioniergeist, der in jedem Porsche steckt. Für viele ist es der Family-Spirit, der Generationen verbindet. Und klar, die Performance war schon immer Teil der Unverwechselbarkeit. Auch das Design, denn ohne zeitlose Form-

sprache wäre Porsche nur ein Autohersteller. Und schliesslich kommt noch eine Sache hinzu, die man weder messen noch zählen noch auf die Waage legen kann, weil sie nicht quantifizierbar ist – und dennoch unschätzbar wertvoll: Emotionen. Sie erst machen Porsche wahrhaft einzigartig. Wir haben unterschiedlichste Statements gesammelt, die direkt oder indirekt Antwort geben auf die Frage, was es mit der Nichtsubstituierbarkeit von Porsche auf sich hat. Jede Aussage ist anders, aber jede ist einzigartig.



«ICH KONNTE DEN WAGEN,
VON DEM ICH TRÄUMTE,
NICHT FINDEN. ALSO
BESCHLOSS ICH, IHN MIR
SELBST ZU BAUEN.»

Ferry Porsche

Ingenieur und Porsche Gründer



«EINE
GUTE
IDEE

IST OFT
ÜBERRASCHEND
EINFACH.»

F. A. Porsche

Designer und Gründer von
Porsche Design

«DER 911 IST DAS EINZIGE AUTO, MIT DEM MAN
VON EINER AFRIKANISCHEN SAFARI NACH LE MANS,
DANN INS THEATER UND ANSCHLIESSEND AUF DIE
STRASSEN VON NEW YORK FAHREN KANN.»

Ferry Porsche

Ingenieur und Porsche Gründer



«AUTOS, DIE KEINER
BRAUCHT, ABER
JEDER HABEN WILL.»

Dr. Ing. h.c. F. Ferdinand Porsche

Ingenieur und Porsche Gründer

THERE IS NO SUBSTITUTE

Ruf des Windes

Kitesurfen und Porsche – zwei Welten, die auf den ersten Blick kaum vergleichbar scheinen, aber ein gemeinsames Fundament teilen: Präzision, Dynamik und die Leidenschaft, Grenzen zu verschieben. Wo beim Fahren die Strasse zur Bühne wird, ist es beim Kitesurfen das Wasser – immer auf der Suche nach dem perfekten Moment zwischen Technik, Kraft und Eleganz. Im folgenden Interview erfahren Sie mehr über die beiden Kite-Begeisterten Peer Schnyder und Andrea Züst.

Interview: Marc Sailer

Fotografie: CineStyle|FPV



«Mein Motto ist ganz klar,
ohne Fleiss kein Preis».

Peer

«Ich möchte auch mit
50 meine Zeit auf dem
Wasser verbringen».

Andrea

Wie seid ihr zum Kitesurfen gekommen?

Andrea: Meine Mutter war früher begeisterte Windsurferin und wollte mir unbedingt ihr Hobby näherbringen. Ich selbst fand Windsurfen nicht so cool – also haben wir gemeinsam nach einer Alternative gesucht, die trotzdem mit Wasser zu tun hat. So sind wir schliesslich beim Kitesurfen gelandet.

Peer: Mit 8 Jahren ging ich regelmässig mit meinen Eltern ins Engadin. Wir verbrachten den Sommer zusammen mit meiner Gotti in Silvaplana und haben dort erstmals Kitesurfer gesehen. Da ich im Winter viel mit meinem Vater auf den Skiern war, haben wir daraufhin Snowkiten ausprobiert und uns im Anschluss informiert, wie das Ganze auf dem Wasser aussehen würde. Leider musste man dazu mindestens 14 Jahre alt sein, weshalb ich mich noch etwas gedulden musste. Als ich dann endlich meinen ersten Intensivkurs machte, hat es mich direkt gepackt. Meine Eltern waren ab diesem Zeitpunkt meine Supporter an Land und ich war mehrmals im Jahr auf dem Wasser – anfangs mit meinen Eltern als Chauffeure, später allein mit dem «Töffli» und dem ganzen Kite-Equipment. Richtig angefangen hat es dann mit 18, als ich ein Auto hatte.

Dann habt ihr erst recht spät angefangen.

Wie ist es da möglich, so schnell zum Profi zu werden?

Peer: Mein Motto ist ganz klar: «Ohne Fleiss kein Preis.» Man muss jede freie Minute dem Hobby und dem Sport widmen – nicht nur durch intensives Training auf dem Wasser, sondern auch abseits davon. Kitesurfen ist nicht nur Spass und Vergnügen, sondern

erfordert volle Konzentration und einen klaren Fokus, um die begrenzte Zeit neben dem Beruf als Schweizer Kitesurfer möglichst sinnvoll und effektiv zu nutzen.

Andrea: Ich denke auch, dass vor allem Organisation und Disziplin entscheidend sind. Tennis oder Golf sind Beispiele für Sportarten mit viel mehr Konkurrenz, wodurch es viel schwerer ist, dies erfolgreich durchzuziehen, wenn man nebenbei arbeitet. Kiten ist nach wie vor eine Randsportart – so haben wir eine Nische gefunden, in der wir auch bei der Weltspitze mithalten können.

Wie hat das Kitesurfen euer Leben beeinflusst? Sowohl privat, beruflich, als auch mental?

Peer: Für mich war es eine sehr positive Beeinflussung. Es hat mir gezeigt, dass man mit Disziplin und Organisation sehr weit kommt. Dass man zu viel mehr fähig ist, als man denkt. Der Tag hat schlussendlich 24 Stunden und Kitesurfen ist ein sehr zeitintensiver Sport. Man schnappt sich nicht einfach kurz den «Tschuttibölle» und geht für 10–15 Minuten auf den Rasen. Da gehört viel mehr dazu – man muss fahren, manchmal sogar fliegen, um an die Spots zu kommen, an denen man überhaupt trainieren kann.

Andrea: Für mich ist es ein riesiger Ausgleich zum Alltag. Wenn man auf dem Wasser ist, ist man so konzentriert, dass man gar nicht an etwas anderes denken kann – das ist perfekt, um den Kopf freizubekommen.

2024 wurde Kitesurfen olympische Disziplin. Was hat das für euch persönlich bedeutet?

Peer: Wir sprechen beim Kitesurfen von «Freestyle» und «Racen», und neu wurde der Bereich «Racen» olympisch. Was wir machen, ist «Freestyle». Trotzdem ist die Community, die es interessiert, die gleiche. Gerade bei uns in der Szene hat es sich schnell herumgesprochen und man hat so gemerkt, dass es eine Sportart ist, die sich zunehmend an Beliebtheit erfreut – was uns sehr stolz gemacht hat.

Andrea: Das war sicherlich ein positiver Effekt für unseren Sport. So haben vielleicht auch Leute, die es noch gar nie gesehen haben, Zugang dazu bekommen. Alle in der Community haben sich sehr gefreut, da niemand dachte, dass es olympisch wird.

Beim Kiten entdeckt man die schönsten Orte der Welt – was war euer absoluter Lieblingsspot?

Peer: Ich glaube, wir haben unterschiedliche

Lieblingssports, deshalb unterscheide ich zwischen windtechnischen und landschaftlichen Aspekten. Windtechnisch ist mein Favorit Südfrankreich, genauer gesagt Le Barcarès. Dort weht der Tramontana, ein unglaublich starkes Windsystem. Von der Kulisse her ist es Rhodos in Griechenland – eine leichte Brise, blaues Wasser und coole Vibes.

Andrea: Landschaftlich ist für mich immer noch Silvaplana der Favorit. Die Berge und das blaue Wasser sind einfach wunderschön, obwohl das Wasser im Sommer auch noch recht kalt ist. Rhodos ist ebenfalls mein Lieblingsspot – dort gibt es stabilen, konstanten Wind, was für mich ideal ist. Ausserdem geniesse ich das gute Essen, die Palmen und das angenehme Klima.

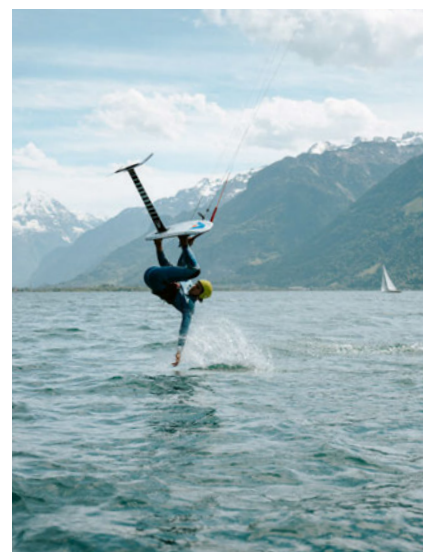
Ihr seid berufstätig und könnt nicht immer nach Rhodos fliegen. Was macht die Schweiz für euch zum perfekten Kite- und Hydrofoil-Standort?

Peer: Der grosse Vorteil des Hydrofoils in der Schweiz ist, dass man auch bei schwachem Wind aufs Wasser kann. Gerade bei den typischen, eher leichten Thermikwinden reicht die Windstärke oft nicht aus, um mit einem normalen Kiteboard oder Surfbrett zu fahren. Mit dem Hydrofoil dagegen kann man schon bei wenig Wind trainieren – das ist perfekt, um auch im Alltag regelmässig Fortschritte zu machen.

Andrea: Bei der Worldtour haben wir bemerkt, dass uns die Bedingungen in der Schweiz aufgrund verschiedenster Wind- und Wasserverhältnisse optimal auf die Wettkämpfe vorbereitet haben. Dadurch sind wir flexibel und können unser Können in allen Situationen unter Beweis stellen. Auf Sylt waren die Verhältnisse in den letzten Jahren sehr herausfordernd: böig, starker Wind, grosse Wellen, Strömungen, was alles nicht ideal für einen Wettkampf ist – trotzdem haben wir uns gut geschlagen.

Wie viele Stunden trainiert ihr pro Woche? Wie bringt ihr das mit eurem Berufsalltag in Einklang?

Peer: Ich komme auf etwa 4–6 Stunden Wasserzeit pro Woche, das ist mein Ziel. Manchmal funktioniert es besser, manchmal weniger, je nach Wind und Bedingungen. In den Ferien sieht das anders aus. Neben dem Wasser gehe ich auch ins Fitnessstudio und treibe Sport. In Bezug auf meinen Berufsalltag gilt für mich klar: «Zuerst die Arbeit, dann das Vergnügen.» Die Arbeit muss stimmen, bevor



die Wasserzeit beginnt.

Andrea: Bei mir sind es etwa 3 Stunden pro Woche. Im Sommer sind es meist 5–6 Stunden pro Woche. Aber auch für mich gilt: Ich bin im Herzen Schweizerin. Nur noch Kiten wäre für mich zu wenig Absicherung.

Was macht ihr als Erstes nach einer Kite-Session? Habt ihr Rituale?

Peer: Bei mir läuft es immer ähnlich ab. Der Neoprenanzug wird sofort getrocknet, damit er für die nächste Session bereit ist. Zudem packe ich auch gleich wieder das Auto, um schnell wieder loslegen zu können.

Andrea: Ich freue mich immer zuerst darauf, das Trapez zu öffnen, weil es sehr fest angezogen ist. Danach ziehe ich den Neoprenanzug aus, den ich bis zu 2 Stunden getragen habe, was ein befreiendes Gefühl ist.



Wer sind eure grössten Idole – sowohl sportlich als auch abseits des Wassers?

Peer: Mein grösstes Idol ist nach wie vor Charles Brodel, mittlerweile sechsmaliger Weltmeister und ein Kollege von uns, den ich durch die Tour kennengelernt habe. Ich schätze seinen Fahrstil und seine Persönlichkeit. Er ist bodenständig, was ich für einen erfolgreichen Sportler sehr wichtig finde.

Andrea: Lustigerweise waren es zu Beginn meiner Karriere Frauen an der Spitze des Kitesurfens, wie Mikaili Sol. Über Social Media bin ich auf Gabi Steindl gestossen. Sie ist eine Österreicherin um die 50, die nach Australien ausgewandert ist und dort Videos und Filme produziert. Ich finde es mega cool, dass sie immer noch so aktiv ist. Sie ist mein Idol, weil ich auch mein ganzes Leben lang so aktiv bleiben möchte – vielleicht auch mit 50 noch irgendwo in Australien Zeit auf dem Wasser verbringen. Ich finde sie sehr inspirierend.

Gibt es Unterschiede zwischen Frauen- und Männerkitesurfen? Wenn ja, welche?

Peer: Das ist eine schwierige Frage. Zum einen ist die Szene noch kleiner, und es gibt weniger Frauen, die aktuell im Wettkampfbereich aktiv sind. Aber das wird mehr und mehr. Aus Männerperspektive würde ich sagen, dass Männer aufgrund ihrer körperlichen Voraussetzungen oft höhere und aggressivere Sprünge und Tricks zeigen können.

Andrea: Wenn man zuschaut, fällt einem sofort auf: Männer sind oft aggressiver unterwegs, mit dem Ziel, möglichst schnell und hochzuspringen. Es geht darum, das Maximum aus

jedem Sprung rauszuholen – möglichst hoch und mit vielen Rotationen. Und wenn die Landung dann noch klappt, ist das umso besser. Bei mir ist es eher so, dass ich grossen Wert auf Eleganz lege. Ich konzentriere mich wirklich auf den Absprung, darauf, den Trick möglichst schön auszuführen und die Landung sauber zu gestalten. Das sieht man auch bei Wettkämpfen: Männer zeigen oft aggressive Power, während Frauen eher das Feine und Elegante verkörpern.

Gibt es Parallelen zwischen Kitesurfen und Porsche?

Peer: Für mich stehen Freiheit, Eleganz, Power und letztlich der Nervenkitzel im Mittelpunkt – das verbindet beides. Wenn du beim Porsche beschleunigst, spürst du den Nervenkitzel. Wenn du beim Kiten aufs Wasser gehst und der Wind stark weht, erlebst du denselben Kick. Ausserdem strahlt Porsche eine Eleganz aus, die oftmals auch mit dem Kitesurfen verbunden wird.

Andrea: Beides ist sehr sportlich-elegant und steht für Qualität. Ausserdem liebe ich das Gefühl, bei offenem Fenster Porsche zu fahren. Dabei fühle ich mich ähnlich wie beim Kiten – die Luft, die einem entgegenkommt, das Gefühl von Freude und Adrenalin.

Gibt es unter euch heimliche Wettbewerbe? Wer hat die längste Airtime? Wer macht die meisten Spins?

Peer: Einmal mussten wir in einem Wettbewerb gegeneinander antreten, weil das Teilnehmerfeld sehr klein war und dann habe

ich sie noch in einer Runde rausgekickt. Das war ein Moment, der für uns beide ein wenig komisch war – aber so ist der Wettbewerb, da muss man einfach abschalten. Privat pushen wir uns immer gegenseitig. **Andrea:** Er kann mehr Tricks, vor allem physisch anspruchsvollere und kraftvollere. Das motiviert mich, immer dran zu bleiben. Wir sind zusammen unterwegs, reden darüber und tauschen uns aus. Das ist das Wichtigste.

Wo seht ihr euch in zehn Jahren? Seid ihr noch auf dem Wasser? Immer noch bei Worldcups? Vielleicht als Mentorin und Mentor der nächsten Generation?

Peer: Ich sehe mich persönlich noch im Wettkampf. Das kann sich natürlich ändern, wenn man merkt, dass es nicht mehr das ist, was man will. Ich möchte als Vorbild zeigen, was möglich ist, und den Kitesport in der Schweiz voranbringen. Kitesurfen ist ein Sport, den man auch mit 36 Jahren noch locker ausüben kann – bei dem sogar Top-Platzierungen erreichbar sind. Deshalb sehe ich nicht nur das «Danach», sondern geniesse den Sport entspannt, zumal er nicht mein einziges Standbein ist.

Andrea: Ich sehe das ähnlich: Solange das Kiten Spass macht und gut läuft, mache ich weiter.

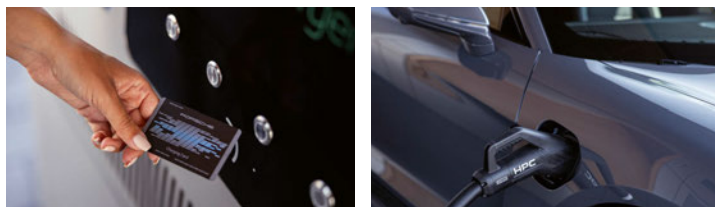
ZU DEN PERSONEN

Andrea Züst (28) und Peer Schnyder (26) sind das beeindruckende «Swiss Foil Couple» – zwei talentierte Hydrofoil-Kitesurf-Profis aus der Schweiz, die nicht nur auf dem Wasser, sondern auch privat ein starkes Team bilden. Andrea steckt mitten im Medizinstudium und hat sich in nur wenigen Jahren zur mehrfachen Schweizer Meisterin im Hydrofoil-Freestyle und zur Big-Air-Weltmeisterin entwickelt. Peer begann bereits mit 8 Jahren beim Snowkiten, stieg mit 18 aufs Wasser um und ist seitdem fest im Hydrofoil-Wettkampf angekommen. Beim GKA Hydrofoil Big Air World Cup im August 2024 sicherten sich Peer Schnyder und Andrea Züst herausragende Platzierungen in der Weltrangliste: Peer belegte Rang 4 bei den Herren, Andrea holte Platz 1 bei den Damen. Als eingespieltes Team pushen sie sich gegenseitig zu Höchstleistungen: Peer stellte mit einer Sprunghöhe von 28,9 Metern einen neuen Schweizer Rekord auf – der zugleich zu den drei höchsten jemals weltweit mit einem Hydrofoil gemessenen Sprüngen zählt. Andrea setzte mit einer Höhe von 17,8 Metern neue Massstäbe im Frauen-Kitesurfen und hält damit den Weltrekord im Hydrofoil-Bereich der Damen.

Willkommen in der Zukunft des Ladens

Die erste Porsche Charging Lounge der Schweiz öffnet ihre Türen

Einsteigen, laden, durchatmen – und das mit Stil. Mit der neu eröffneten Porsche Charging Lounge in Signy-Avenex bei Nyon bringt Porsche nicht nur Strom in die Romandie, sondern auch eine Extraportion Fahrgenuss für alle, die elektrifiziert unterwegs sind. Nur wenige Minuten vom Genfersee entfernt, direkt an der A1 zwischen Lausanne und Genf, setzt die Marke ein starkes Zeichen für komfortables Schnellladen auf Premium-Niveau.



Schnell. Schön. Schweizerisch

Nach Standorten in Deutschland und Österreich ist das die erste Lounge ihrer Art in der Schweiz – und ein echtes Statement: 6 High-Performance-Ladesäulen mit bis zu 400 kW sorgen dafür, dass zum Beispiel ein Taycan in gerade einmal 18 Minuten von 10% auf 80% geladen ist. Der neue Macan? Mit 21 Minuten kaum langsamer. Selbst bei voller Auslastung bleibt die Ladepower konstant. Ganz Porsche eben.

Design trifft Funktion – auch beim Warten

Wer Porsche fährt, will nicht nur ankommen, sondern auch genießen. Und genau das bietet die Lounge: bequeme Loungesessel, moderne Architektur, durchdachtes Lichtkonzept, Snacks, gekühlte Drinks, guter Kaffee und stabiles WLAN. Sogar draussen lässt es sich in stilvoll integrierten Sitznischen mit Soundsystem wunderbar entspannen. Natürlich ist der gesamte Bereich videoüberwacht – Sicherheit gehört zum Konzept.



Jetzt Ihre Route planen



Porsche Charging Lounge
Allée des Moulins 2
1274 Signy-Avenex

Form folgt Fahrfreude

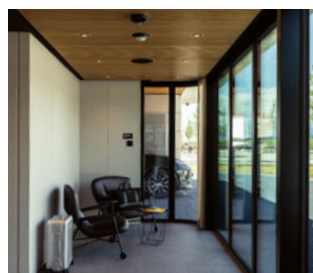
Wie alle Porsche Charging Lounges wurde auch diese nach einem modularen Konzept des Studio F. A. Porsche realisiert. Dabei trifft minimalistisches Design auf maximale Flexibilität: Die Lounge ist – dank Wärmepumpe und Solarpanels – nicht nur energieeffizient klimatisiert und beheizt, sondern lässt sich bei Bedarf auch erweitern. Beton findet sich also nur dort, wo er wirklich nötig ist. Alles andere? Porsche Purismus in Reinform.

Einsteigen, erkennen lassen, laden

Der Zugang zur Lounge ist so nahtlos wie das Fahrerlebnis selbst: Wer seine Porsche ID und das Nummernschild in der My Porsche App verknüpft hat, wird per Kennzeichenerkennung automatisch eingelassen. Alternativ sorgen der QR-Code oder die Porsche Charging Card für schnellen Zugang. Die Abrechnung läuft zentral über den Porsche Charging Service – zu attraktiven 0.39 CHF/kWh.

Ein neuer Standard ist gesetzt

Mit der Lounge in Nyon baut Porsche seine exklusive Ladeinfrastruktur weiter aus – und zeigt, dass Elektromobilität nicht nur alltagstauglich, sondern auch begehrenswert sein kann. Für alle, die unterwegs keine Kompromisse machen wollen – weder beim Laden noch beim Ambiente.



Cayenne und Taycan Black Edition – ein Inbegriff sportlicher Eleganz

Die Konzentration auf das Wesentliche bei gleichzeitig Porsche typischer Performance: Das ist auch die Idee der neuen Taycan und Cayenne Black Edition Modelle – mit einem begehrten Gesamtpaket aus sportlich-edlen Elementen in Schwarz und hochwertiger Ausstattung zu einem attraktiven Preis.

Edel, anziehend, hochwertig: Schwarz ist mehr als nur eine Farbe. Es ist zugleich Sinnbild für die Vereinigung scheinbarer Gegensätze. Schwarz ist ein Statement für modernes Auftreten und zeitlose Eleganz zugleich. Eine Farbe, die Zurückhaltung, aber auch Dominanz und Stärke ausdrückt. Ein Symbol für Schlichtheit und Reduktion auf das Wesentliche, gleichzeitig für Exklusivität und Faszination. So verkörpert Schwarz eine Begehrtheit, die eine starke Anziehungskraft ausstrahlt.

So unterstreichen die serienmässigen Akzente in Schwarz den sportlich-eleganten Look der Black Edition Modelle. Beim Taycan sind das SportDesign Paket, die Ober- und Unterschalen der Aussenspiegel inklusive dem Spiegelfuss, die Seitenscheibenleisten und die Modellbezeichnung am Heck in Schwarz (Hochglanz) ausgeführt. Zudem ist das Leuchtenband mit beleuchtetem Porsche Schriftzug schwarz enthalten. Im Interieur gehören das Akzentpaket schwarz und die Lederausstattung ebenfalls zum Serienumfang. Für mehr Reichweite ist die Performance-Batterie Plus enthalten.

TAYCAN BLACK EDITION

320 kW (435 PS) Leistung

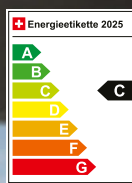
420 Nm Max. Drehmoment (1/min)

4,8 s 0–100 km/h (bei Launch Control)

0 CO₂ kombiniert (g/km)

599–667 km elektrische Reichweite (WLTP)

C Effizienzklasse



21-Zoll

AERO DESIGN RÄDER INKL. RAD-
NABENABDECKUNG MIT FARBIGEM
PORSCHE WAPPEN

Plakette

IN DER MITTELKONSOLE MIT
«BLACK EDITION»-SCHRIFTZUG
IN SCHWARZ

Die Cayenne Modelle zeichnen sich durch das SportDesign Paket¹, das Exterieur-Paket, die Aussenspiegel und den «PORSCHE» Schriftzug sowie die Modellbezeichnung am Heck jeweils lackiert in Schwarz (Hochglanz) aus. Das Interieur-Paket Aluminium gebürstet in Schwarz sowie die Lederausstattung sind ebenfalls standardmässig enthalten.

Der neue Taycan Black Edition ist als Sportlimousine und Sport Turismo erhältlich. Der Cayenne Black Edition als klassischer SUV oder als elegantes SUV-Coupé. Für beide Modellreihen steht bei den Aussenfarben die gesamte Farbpalette zur Verfügung. Weitere hochwertige Serienausstattungen in beiden Modellreihen, wie z. B. das BOSE® Surround Sound-System inkl. Dolby Atmos, 21-Zoll Räder und HD-Matrix LED-Hauptscheinwerfer und die Komfortsitze vorn (14-Wege, elektrisch) mit Memory-Paket runden die neuen Black Edition Modelle zu einem attraktiven Gesamtpaket ab.

¹ Nur für Cayenne S E-Hybrid. Cayenne und Cayenne E-Hybrid: SportDesign Bugteil lackiert in Exterieurfarbe.



CAYENNE BLACK EDITION

260 kW (353 PS) Leistung

6'500 Max. Drehzahl (1/min)

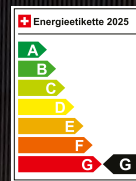
500 Nm Max. Drehmoment

5,7 s 0–100 km/h (bei Launch Control)

11,0–11,7 Verbrauch kombiniert (l/100 km)

250–267 CO₂ kombiniert (g/km)

G Effizienzklasse



21-Zoll

RS SPYDER DESIGN RÄDER
INKL. RADHAUSVERBREITERUNG
IN EXTERIEURFARBE

HD-Matrix

LED-HAUPTSCHEINWERFER
ABGEDUNKELT



AMAG First Rennsport – Wo Leidenschaft auf Leistung trifft

Motorsport ist mehr als Tempo – es ist Teamarbeit, Technik und absolute Hingabe. Genau dafür steht das AMAG First Rennsport Team. Zwischen Adrenalin, Coaching und Teamgeist entsteht eine Plattform, die weit mehr bietet als schnelle Rundenzeiten: individuelle Förderung, Nachwuchsentwicklung und unvergessliche Erlebnisse für Fahrerinnen, Fahrer und Fans. In diesem exklusiven Interview sprechen Teamverantwortliche und unser Nachwuchstalent Elia über die Philosophie hinter dem Projekt, die Herausforderungen des Rennalltags – und darüber, was echten Erfolg im Motorsport wirklich ausmacht.



Nachwuchsfahrer AMAG First Rennsport

ELIA PAPPACENA

Alter **18**

Beim AMAG First Rennsport seit **März 2025**

Warum hast du dich für das AMAG First Rennsport Team entschieden?

Mir wurde von mehreren Personen der GT4 empfohlen, um meine Autorennsportkarriere zu beginnen. Weil das AMAG First Rennsport Team mit Abstand das beste Team in dieser Kategorie ist, war mir klar, dass ich hier perfekt aufgehoben bin.

Wie und wann hast du gemerkt, dass du das Potenzial zum Rennfahrer hast?

Eigentlich sofort, denn schon immer haben mir hohe Geschwindigkeiten gefallen und ich fühlte mich recht wohl dabei, etwas mit Highspeed zu machen. Als ich das erste Mal in einem Mietkart sass und meine Runden drehte, habe ich sofort verstanden, wie man von allein schnell werden kann. So habe ich gemerkt, dass ich Potenzial habe.

Beschreibe das Gefühl, als du das erste Mal im GT4 RS Clubsport mit seinen 500 PS gefahren bist.

Es war sehr speziell, da ich bislang keine Rennmaschine gefahren bin, die nur ansatzweise so viel PS hat wie der GT4 RS. Dennoch muss ich ehrlich zugeben, dass man den Speed nicht wirklich so wahrnimmt, wie viele denken ... Aber vielleicht ist das so, weil ich hohe Geschwindigkeiten bereits gewohnt bin.

Wo siehst du dich in den nächsten Jahren im Rennsport und welche Schritte planst du, um deine Ziele zu erreichen?

Ich sehe mich immer noch in den GT-Kategorien, aber im GT3, denn wenn man sein Level wirklich messen will, muss man in die Königsklasse der GT-Kategorien springen und dort mitfahren. Mein Ziel ist es mal beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans teilzunehmen und bei der Porsche Super Cup Meisterschaft mitzufahren.



Teamchef AMAG First Rennsport

RENÉ REYMOND

Alter **53**

Beim AMAG First Rennsport seit **März 2023**

Weshalb wurde das AMAG First Rennsport Team ins Leben gerufen?

Bei Porsche liegt das Fahren auf der Rennstrecke in der DNA. Porsche und Rennstrecke, das gehört zusammen und ist ein Garant für Emotionen, Adrenalin und ganz viel Spass! Wir haben mit dem von Porsche Schweiz organisierten «Introduction to Racetrack»-Programm ein Top-Angebot für unsere Kundinnen und Kunden. Beim geführten Fahren lernen die Fahrerinnen und Fahrer, ihr Fahrzeug auf der Rennstrecke zu bewegen. So können sie die Grenzen ihres Porsche in einem sicheren Umfeld ausloten. Neben dem klassischen Garagengeschäft und unserer Porsche Classic Sparte ist die Rennsportabteilung eine weitere wichtige Säule unseres Geschäfts. Das AMAG First Rennsport Team wurde ins Leben gerufen, damit wir unseren Kundinnen und Kunden auch in diesem Bereich eine professionelle Rundumbetreuung bieten können.

Was macht euer Team im Vergleich zur Konkurrenz besonders?

Eine schwierige Frage, da auch die Kolleginnen und Kollegen einen guten Job machen. Das Feedback unserer Kundinnen und Kunden ist durchwegs positiv. Unser Anspruch ist es, den Teilnehmenden einen Event zu

bieten, bei dem sie sich ausschliesslich aufs Fahren konzentrieren, sich weiterentwickeln und mit positiven Emotionen wieder nach Hause fahren können. Falls mal ein Problem auftaucht, versuchen wir, dieses rasch und unkompliziert zu lösen. Ganz nach unserem Grundsatz KUSS = kompetent, unkompliziert, sympathisch und schnell.

Was bedeutet es dir persönlich, junge Talente wie Elia begleiten zu dürfen?

In erster Linie zeigt es, dass Elia und seine Familie unserem Team grosses Vertrauen entgegenbringen. Elia ist ein aussergewöhnliches Talent im Schweizer Motorsport und einige Teams hätten ihn gerne in ihren Reihen. Mit Fredy Barth haben wir einen sehr versierten und erfahrenen Coach in unserem Team, der Elia gezielt weiterentwickelt. Mich persönlich freut es sehr, dass sich Elia für uns entschieden hat – er ist eine Bereicherung für unser gesamtes Team.



Leitung AMAG First Rennsport

HEINZ SCHÖN

Alter **48**

Beim AMAG First Rennsport seit **Januar 2014**

Wie hat sich das AMAG First Rennsport Team in den letzten Jahren entwickelt?

Das Team wurde immer grösser und die Erfahrungen immer breiter. Wir lernen an jedem Event dazu und versuchen, das Gelernte auch umzusetzen. Die Professionalisierung auf dem Rennplatz ist spürbar, was auch den



Kundinnen und Kunden einen Mehrwert bietet. Seit diesem Jahr werden die Rennen live auf YouTube gestreamt – so können die Freundinnen, Freunde und Familien der Fahrenden und Mitarbeitenden die Rennsport-Atmosphäre zu Hause geniessen. Ich bin stolz, ein Teil des AMAG First Rennsport Teams zu sein.

Gibt es bestimmte Nachwuchsprogramme oder Förderinitiativen, die das AMAG First Rennsport Team unterstützt?

Wir unterstützen junge Talente, indem wir gemeinsam einen Weg finden, damit sie wachsen können. Zudem erleichtern wir ihnen den Einstieg in den GT-Rennsport. Mit dem «Porsche Young Talent»-Programm bietet Porsche Motorsport ein hervorragendes Programm für den Einstieg in die Motorsportwelt an.

Was bedeutet für dich Erfolg im Motorsport – jenseits von Pokalen und Zeiten?

Erfolg bedeutet für mich, wenn wir als Team funktionieren, alle ihre Rolle verstehen und wir alles richtig umsetzen, damit das Fahrzeug so funktioniert, wie wir es geplant haben. Wenn hart, aber fair gekämpft wird und man nicht aufgibt, kommt der Erfolg von allein. Erfolg ist aber auch, wenn die Fahrerinnen und Fahrer mit einem breiten Lachen aus dem Porsche steigen, der betreuenden Mechanikerin oder dem betreuenden Mechaniker auf die Schulter klopfen und sagen: Wow, hat das Spass gemacht! Dies erfüllt mich mit Stolz und Genugtuung – denn dann haben wir alles richtig gemacht.

Zu Hause laden – alles, was Sie wissen müssen

Im Gespräch mit Thomas Bertsch, Leiter After Sales
im Porsche Zentrum Maienfeld



Herr Bertsch, was ist eigentlich der Unterschied zwischen AC- und DC-Ladung?

In der Praxis unterscheidet man zwischen Wechselstrom (AC) – Strom, der zu Hause fließt – und Gleichstrom (DC), der nur an öffentlichen Schnellladestationen verfügbar ist. Für zu Hause ist AC-Laden mit 11 kW völlig ausreichend. Diese Leistung ermöglicht eine vollständige Ladung über Nacht (ca. 6-8 Stunden) und schont das Netz und die Fahrzeugbatterie.

Aber: Das Laden über eine normale Haushaltssteckdose (230 V) ist nicht empfehlenswert – es kann sogar gefährlich sein. Diese Steckdosen sind nicht dafür ausgelegt, über viele Stunden hinweg hohe Dauerlasten zu tragen. Es besteht Überhitzungs- oder sogar Brandgefahr, besonders bei älteren Installationen.

Was bietet Porsche an Ladeequipment für zu Hause?

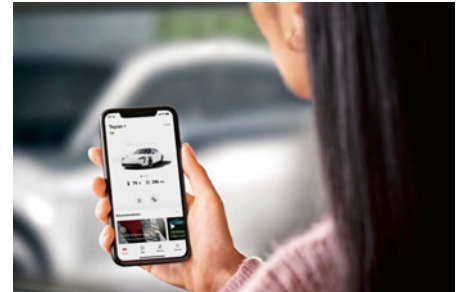
Porsche bietet verschiedene Ladelösungen für den Heimgebrauch an – von der fix installierten Wallbox bis zu mobilen Chargern.



Die meisten Kundinnen und Kunden fahren mit dem Mobile Charger optimal. Die leistungsstärkeren 22-kW-Lösungen sind nur sinnvoll, wenn die Hausinstallation das hergibt.

Wie funktioniert das Lastmanagement beim Laden zu Hause?

Gerade in Haushalten mit mehreren grossen Stromverbrauchern – Wärmepumpe, Induktionsherd, Sauna etc. – kann ein intelligentes Lastmanagement sinnvoll sein. Das Lastmanagement überwacht den Stromfluss, verteilt diesen optimal und schützt dabei gleichzeitig die Hausinstallation vor Überlastung.



Wie funktioniert die Integration mit der My Porsche App?

Die My Porsche App bietet viele smarte Funktionen für das Laden zu Hause. Sie können z. B. Ladezeiten festlegen – etwa um gezielt nachts zu vorteilhafteren Stromtarifen zu laden.

Zudem kann man sehen, wann das Auto voraussichtlich voll ist und erhält eine Übersicht über vergangene Ladevorgänge.

Ist das Vorkonditionieren zu Hause beim Laden nötig?

Zu Hause ist das Vorkonditionieren zum Laden nicht notwendig, da die Batterietemperatur bei den geringen Ladeleistungen nicht relevant ist. Beim Schnellladen hingegen, wo eine starke Ladeleistung und eine kurze Ladezeit erwünscht sind, ist es umso sinnvoller.

Wie finde ich heraus, was bei mir zu Hause überhaupt möglich ist?

Dafür haben wir unseren starken Partner Helion an der Seite. Bei einem Pre-Check vor Ort wird geprüft, welche Ladelösungen bei Ihnen zu Hause technisch und wirtschaftlich sinnvoll sind – egal ob Garage, Carport oder Tiefgarage.

Helion kümmert sich um die Planung sowie die Installation und stimmt alles auf Ihre Hausinstallation ab.

Lassen Sie sich von uns persönlich beraten – fragen Sie bei Ihrem nächsten Besuch Ihre Kundendienstberaterin oder Ihren Kundendienstberater oder kontaktieren Sie uns telefonisch.

Stoffe, aus denen Träume sind

Sie fühlen sich an wie damals – und sehen auch genauso aus: Porsche bringt die legendären Interieur-Stoffe wie Pepita, Pascha und Schottenkaro in originalgetreuer Qualität zurück. Für Klassiker, die sich wie neu anfühlen.

Ikonische Stoffe, legendäre Muster

Die erste Begegnung mit einem Porsche bleibt ein Leben lang in Erinnerung. Ein entscheidender Grund dafür: das Design. Doch nicht nur die ikonische Flyline und das sportlich breite Heck haben den Mythos Porsche geprägt. Auch hochwertige Interieur-Textilien wie Kordsamt und legendäre Muster wie Pepita, Schottenkaro oder Pascha haben längst Klassikerstatus erreicht. Erstmals sind diese Stoffe nun wieder in Originalqualität erhältlich – geprüft nach höchsten Porsche Standards. So lassen sich historische Sportwagen und Youngtimer vom 356 bis zum 911 (964) in den Auslieferungszustand zurückversetzen.

Echte Detektivarbeit

Die Entwicklung der Neuauflage glich einem Langstreckenrennen. Denn obwohl es online viele Restaurierungsangebote gibt, ist unklar, ob die Stoffe dem Original entsprechen – oder überhaupt als Sitzstoff taugen. Oberste Prämisse war daher die exakte Reproduktion der teils sehr komplexen Muster und Farbkombinationen – bei originalgetreuer Haptik und hoher Langlebigkeit. Während der Suche nach Informationen gab vor allem das umfangreiche Porsche Archiv unbezahlbare Schätze preis. Dank historischer Farb- und Ausstattungskataloge sowie der Produktions- und Studiokarten der Fahrzeuge war es ein Leichtes, herauszufinden, welche Stoffe in den jeweiligen Modelljahren verbaut wurden. Schwieriger war es, originale und unbenutzte Musterrollen zu finden, die keiner UV-Strahlung ausgesetzt waren. Der Keller des Porsche Archivs wurde zur Goldgrube. Wo das Archiv nicht weiterhalf, lieferten Stoffmuster, gut erhaltene Originalfahrzeuge oder rare Lagerware aus aller Welt wertvolle Hinweise.

Präzision im Detail

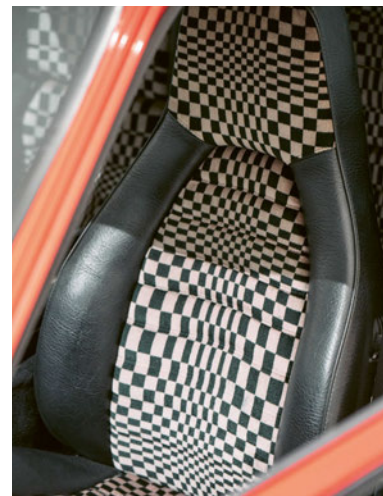
Jedes Muster wurde bis ins kleinste Detail vermessen. Besonders das Schottenkaro in Rot-Blau und Grün-Blau sowie das dynamisch verlaufende Pascha-Muster verlangten den Entwicklerinnen und Entwicklern alles ab. Unverzichtbar: der ständige Abgleich der Zeichnungen mit den Originalen. Ziel war es, dass sich der neue Stoff



Pepita



Schottenkaro in Rot-Blau



Pascha

farblich und im Musterverlauf nahtlos in das Interieur einfügt – auch wenn nur ein Sitz ersetzt wird und die Patina erhalten bleibt.

Moderne Technik für klassisches Feeling

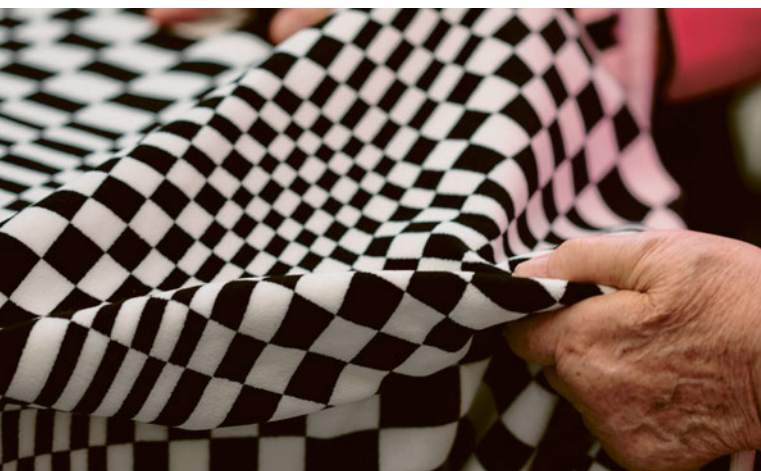
Ebenso aufwendig: die Bestimmung der Materialien, Farben und Webarten. Einige früher verwendete Fäden und chemische Zusammensetzungen sind heute nicht mehr zugelassen und mussten originalgetreu nachempfunden werden. Die früheren Produktionsverfahren wurden an moderne Maschinen angepasst. Die ersten Musterrollen bewiesen in aufwendigen Tests ihre Qualität: Feuerfestigkeit, Licht- und Farbechtheit sowie Reißfestigkeit bei bis zu 90'000 sogenannten Scheuertouren.

Klassiker, neu gewebt

Das Ergebnis erkennt man sofort. Millimetergenaue Musterverläufe, klar erkennbare Fäden – perfekt abgestimmt auf Sitze und Türverkleidungen klassischer Porsche: ob Pepita, Pascha, Schottenkaro, Nadelstreifen, Multicolor oder Porsche Rapport-Stoff. Darüber hinaus setzt Porsche diese aufregende Zeitreise fort und nutzt die in den letzten Jahren gesammelten Erfahrungen für die Entwicklung weiterer originaler Farbvarianten der ikonischen Porsche Textilien.



Stoffe, aus denen Träume sind. Erfahren Sie mehr bei uns im Porsche Zentrum.



Hochglanzmanufaktur by Porsche Zentrum Maienfeld

JETZT BUCHEN



PORSCHE

Porsche Zentrum Maienfeld Industriestrasse 16, 7304 Maienfeld T +41 81 911 00 00 E-Mail: aftersales@porsche-maienfeld.ch