

PORSCHE TIMES



01
24

Der neue Taycan
Atemberaubende Performance
Seite 4

Der neue Macan
Vollelektrischer Allrounder
Seite 6



Liebe Porsche Zürich Community

Was für ein elektrisierender Start ins Jahr 2024. Im Januar wurde der langersehnte vollelektrische Macan präsentiert. Im Februar sahen wir den neuen Taycan zum ersten Mal. Die beiden Porsche mit elektrischen Seelen beeindrucken durch Design, Performance und Reichweite – simply Porsche! Reservieren Sie sich bereits jetzt den 13. April 2024, denn am Passion Day dürfen wir Ihnen den neuen Taycan an unseren beiden Standorten präsentieren. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Dies ist mein letzter Beitrag in der Porsche Times. Nach sieben Jahren im Porsche Zentrum Zürich werde ich per 30. April weiterziehen. Ich durfte in dieser Zeit gemeinsam mit meinen Teams einiges verändern und erschaffen. Dies alles war nur möglich dank Ihrem Vertrauen und der Unterstützung aller Mitarbeitenden des Porsche Zentrums Zürich. Herzlichen Dank dafür!

Meinem Nachfolger Marcel Renz und dem gesamten Team wünsche ich viel Spass und Erfolg für die Zukunft.

Auf Wiedersehen!

Herzliche Grüsse

Sascha Leardi



Maximale Fahrdynamik – der neue Taycan
Seite 4



Allroundtalent – der neue, vollelektrische Macan
Seite 6



Interview mit Tobias Hillers, Sound Engineer bei Porsche
Seite 8



Digitaler und effizienter – der neue Panamera
Seite 10

- | | |
|----|---|
| 04 | NEUE MODELLE
Der Taycan – atemberaubende Performance |
| 06 | NEUE MODELLE
Der vollelektrische Macan |
| 08 | INTERVIEW
Tobias Hillers, Sound Engineer |
| 10 | NEUE MODELLE
Der Panamera – digitaler, luxuriöser und effizienter |
| 12 | MOTORSPORT
Siegesrausch, Adrenalin und neue Horizonte |
| 13 | SERVICE-TIPP
Frühlings-Check mit Klimaservice |
| 14 | NACHHALTIGKEIT
Solare Treibstoffe – angetrieben von der Kraft der Sonne |
| 15 | TEAM
Wechsel in der Geschäftsführung |

Impressum
Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum Zürich, AMAG First AG, Bernstrasse 59, 8952 Zürich Schlieren, Telefon +41 44 305 99 99, Fax +41 44 305 99 91, info@porsche-zuerich.ch, www.porsche-zuerich.ch, Auflage: 5100Ex. 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**

Der neue Taycan – atemberaubende Performance und maximale Fahrdynamik

Seit seinem Debüt im Jahr 2019 verkörpert der Porsche Taycan Spitzenperformance, Innovationsfreude und Leidenschaft. Im Mittelpunkt stehen bei ihm die Fahrdynamik, der Fahrspaß und natürlich die Person hinter dem Steuer.

Aufbauend auf den Erfahrungen, die man mit dem Vorgänger gemacht haben, wurde das Konzept des Taycan von den Porsche Ingenieuren in liebevoll weiterentwickelt. Neben einem optimierten Design und vielen signifikanten Neuerungen erreicht der überarbeitete Taycan in puncto Performance ein neues Niveau. Die noch mächtigere Beschleunigung katapultiert das Fahrerlebnis in unerreichte Höhen. Darüber hinaus verleiht die neue, serienmäßige 2-Kammer-2-Ventil-Luftfederung dem Fahrzeug eine unvergleichliche Agilität und Fahrstabilität. Gleichzeitig bietet die neue Federung einen deutlich verbesserten Nick- und Wankausgleich, so dass Fahrer wie auch Insassen selbst bei performanter Fahrweise Fahrspaß und Stabilität genießen und einen bisher unerreichten Fahrkomfort erleben können.

Verbessert wurde auch das Klangerlebnis. Der optimierte Porsche Electric Sport Sound umhüllt die Insassen förmlich mit Emotionalität und unterstreicht das einzigartige Taycan Gefühl zusätzlich. Umfangreiche Neuerungen sorgen für eine deutliche Steigerung in den Bereichen Effizienz, Reichweite, Alltagstauglichkeit und Komfort. Das liegt daran, dass der Antriebsstrang, der Hinterachsmotor sowie das Fahrwerk neu entwickelt und das Thermokonzept grundlegend überarbeitet wurden. Hinzu kommen eine Wärmepumpe mit neuem Kühlkonzept, leistungsfähigere Batterien,

ein weiterentwickelter Pulswechselrichter sowie eine weiter optimierte Rekuperation. Dank der neuen Ladearchitektur ist auch der Ladevorgang deutlich kürzer, was zu verkürzten Stopps auf längeren Strecken führt. Und durch die erhöhte Reichweite sind weniger Ladestopps nötig.

Der neue Taycan glänzt zudem aufgrund serienmäßig integrierten intelligenten Matrix-LED-Hauptscheinwerfern, die sich automatisch an die Fahrbedingungen anpassen. Und zu guter Letzt wurden auch die Konnektivität, die Benutzeroberfläche und das Bedienkonzept modernisiert und in der Bedienung optimiert. Neben alledem stehen dem vollelektrischen Sportwagen ein breiter Fächer an optionaler Ausrüstung zur Verfügung. Zu erwähnen sind hier das innovative High-End-Fahrwerksystem «Porsche Active Ride», der neue, besonders helle und hochauflösende HD-Matrix-LED-Hauptscheinwerfer sowie das performanceorientierte Dynamikpaket. Für den letzten Schliff bietet der neue Taycan ein umfangreiches Porsche Exclusive Manufaktur-Portfolio, das eine luxuriöse Individualisierung auf höchstem Niveau erlaubt.

Zusätzliche Vorteile bietet die erweiterte Serienausstattung. So gehören die elektrische Ladeklappe, die Ambientebeleuchtung oder der ParkAssistant inklusive Rückfahrkamera neuerdings zum Standardprogramm des Taycan.

Fazit: Der neue Taycan ist noch effizienter, performanter, agiler und emotionaler als sein Vorgänger. Er meistert den extremen Spagat zwischen Performance und Komfort und ist somit ein noch besserer elektrischer Sportwagen – ein Porsche durch und durch. Überzeugen Sie sich selbst.

TAYCAN TURBO S

700 kW (952 PS) Leistung

1110 Nm max. Drehmoment

2,4 s 0 – 100 km/h

20,5–17,9 Stromverbrauch kombiniert (kWh/100km)

0–0 CO₂ kombiniert (g/km)

630 km elektrische Reichweite (WLTP)

B Effizienzklasse



11 kW | ON-BOARD-AC-LADER

700 kW/952 PS | OVERBOOST-LEISTUNG MIT LAUNCH CONTROL



Der neue Taycan.
Am Passion Day vom 13. April 2024
bei uns im Porsche Zentrum.
Eine Begegnung, die Gänsehaut
garantiert.



Der neue, vollelektrische Macan

Von spontanen Shopping-Trips über kleine Familienausflüge und komfortable Langstreckenfahrten bis hin zu ausgedehnten Reiseabenteuern: Seine Sportlichkeit, seine Effizienz und seine Geräumigkeit machen den neuen Macan zum idealen Begleiter für die unterschiedlichsten Aktivitäten.

Je nach Persönlichkeit können Porsche Liebhaberinnen und Liebhaber auf gleich zwei aufregende Derivate zugreifen, um ihre Fahrträume und Traumdestinationen zu erreichen: den Macan 4 und den Macan Turbo. Der erste, der vollelektrische Macan 4, ist ein mit Allradantrieb ausgestatteter durchtrainierter Athlet, der auch dank optionaler adaptiver Luftfeder Ausflüge in unwegsames Gelände in ein positives Erlebnis verwandelt. Neben seinem starken Vorderachs-antrieb zeichnet er sich durch einen leistungsfähigen und effizienten Hinterachsantrieb aus. Seine Reichweite liegt gemäss WLTP bei ausdauernden 613 km. Mit 300 kW respektive 408 PS beschleunigt er in beeindruckenden 5,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Der Macan Turbo wiederum verschiebt die Grenzen der Fahrdynamik im Segment der Kompakt-SUVs in eine neue Dimension – und ist dabei erst noch hocheffizient. Zwar nutzt er denselben Vorderachsanztrieb wie der Macan, steigert jedoch das Fahrniveau dank Performance-Hinterwagen und grösserer E-Maschine noch einmal deutlich. Mit 470 kW/639 PS sprintet er in atemberaubenden 3,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 260 km/h. An seiner Reichweite von 591 km gemäss WLTP lässt sich – wie beim Macan 4 – eine herausragende Effizienz ablesen.

Etwas allerdings haben beide Macan Derivate gemeinsam: Sie verbinden Effizienz und Emotionalität zu einer starken, untrennbar Einheit.



MACAN TURBO

470 kW (639 PS) Overboost-Leistung
1130 Nm max. Drehmoment
100 km/h in 5,2 s (bei Launch Control)
20,7–18,8 kWh/100 km Stromverbrauch kombiniert
0–0 g/km CO₂-Emissionen kombiniert
591 km elektrische Reichweite (WLTP)
B Effizienzklasse



MACAN 4

300 kW (408 PS) Overboost-Leistung
650 Nm max. Drehmoment
100 km/h in 5,2 s (bei Launch Control)
21,1–17,9 kWh/100 km Stromverbrauch kombiniert
0–0 g/km CO₂-Emissionen kombiniert
613 km elektrische Reichweite (WLTP)
B Effizienzklasse



Aerodynamik setzt neue Massstäbe

Der neue Macan profitiert auch von zahlreichen aktiven und passiven Aerodynamikmassnahmen. Mit einem beeindruckenden Luftwiderstandsbeiwert von 0,25 cW werden neue Massstäbe gesetzt. Aufgrund des gesenkten Energiebedarfs und mit der erhöhten Reichweite hebt sich der Macan deutlich von anderen Kompakt-SUVs ab.

Der gesamte, vollflächig verschlossene Unterboden wurde aerodynamisch optimiert. Die tief nach unten gezogene Front mit extensiver Spoilerlippe generiert zusätzlichen Abtrieb und auch die Räder tragen zur hervorragenden Aerodynamik des Macan bei. Darüber hinaus kommen an Front und Heck aktive Elemente von Porsche Active Aerodynamics (PAA) zum Einsatz. So besitzt das Bugteil Air Curtains und aktive Kühlklappen und an der Hinterachse sorgt der adaptive Heckspoiler, der je nach Fahr-situation variabel in drei Stufen ausfährt, für einen bedarfsgerechten, der Geschwindigkeit angepassten Abtrieb.

Exterieur-Design

Weil der Macan nicht blass überarbeitet, sondern komplett neu entwickelt wurde, konnten alle Anforderungen und Freiheitsgrade eines Elektrofahrzeugs berücksichtigt werden. Die optimale Anordnung von Fahrzeugkomponenten, etwa der Batterie, gewährt neue Möglichkeiten. Davon profitieren Design, Fahrleistungen und Fahrdynamik sowie die Alltagstauglichkeit.

Mit einer Fahrzeugbreite von 1,938 Meter und einer Höhe von 1,622 Meter ist der Macan sportlich proportioniert. Die flach verlaufende Fronthaube und die stark konturierten Kotflügel verstärken seinen athletisch kompakten Auftritt. Der Macan verdankt der Elektrifizierung nicht nur seine dynamische Optik, sondern auch einen zweiten, vorderen Gepäckraum mit 84 Liter zusätzlichem Ladevolumen.

Ein Novum bei Porsche sind die zweigeteilten Hauptscheinwerfer.

Ein Novum bei Porsche sind die zweigeteilten Hauptscheinwerfer. Sie verleihen dem oberen Bereich der Fahrzeugfront eine markante, unverwechselbare Optik. Die Fronthaube umschließt die obere Lichteinheit, in die das unverkennbare 4-Punkt Tagfahrlicht von Porsche integriert ist. Das Hauptscheinwerfer-Modul, das für alle Lichtaufgaben neben Tagfahrlicht und Blinker zuständig ist, ist im Bugteil platziert.

Die Air Curtains wiederum, gelegen direkt unterhalb des Hauptscheinwerfer-Moduls, sind für eine Verbesserung der Aerodynamik zuständig. Im Unterschied zu einem Verbrennerfahrzeug sind bei einem vollelektrischen SUV wie dem Macan kleinere Kühlluftöffnungen zur Motorkühlung notwendig. Das lässt ihn, auch dank dem niedrigeren Frontaubenschnitt, sehr modern wirken. Die in den vorderen Lufteinlass integrierten, beweglichen Kühlluftklappen versorgen den Kühlkreislauf sowie die Bremsen bedarfsgerecht mit Kühl Luft. Das Bugteil mit optimierter Oberflächenstruktur in 3-D-Optik ist tief nach unten gezogen und trägt ebenfalls zur Aerodynamik des Fahrzeugdesigns bei. Es schließt die Front des Macan progressiv nach unten hin ab.



Interieur-Design

Die Innenausstattung des Macan ist stilig, grosszügig und mit zahlreichen Neuerungen versehen. Es strahlt eine erhabene, moderne Sportwagenästhetik aus und bietet neueste Technik sowie viel Platz. Das offene Interieur ist puristisch gestaltet und lässt die Produkt-DNA des Macan im Innenraum weiter erkennen. Hierzu trägt vor allem die tief platzierte Mittelkonsole bei, die viel Stauraum bietet. Der Wählhebel sitzt in der Instrumententafel, was den Innenraum noch ruhiger und aufgeräumter wirken lässt; oberhalb der flach gehaltenen Armaturentafel verläuft eine horizontale Akzentleiste, die harmonisch integriert ist und die Breite des Innenraums zusätzlich betont; und in den Türen greift ein attraktives Angebot an verschiedenen hochwertigen Dekoren sowie Akzentleisten die Linienführung harmonisch auf.

Im Inneren Macan wird die mit dem Taycan neu formulierte Design-DNA erkennbar weitergeführt. Das neue, volldigitale und freistehende Kombiinstrument basiert auf einem 12,6 Zoll grossen Curved Display, das speziell auf die Fahrerorientierung ausgerichtet ist und elegant mit dem Zentral- und Beifahrerdisplay harmoniert. Dieses kommt ohne die typische Hutzen-Abdeckung aus und fügt sich anmutig in den Innenraum ein. Das Display stellt Informationen übersichtlich und in unterschiedlichen, individualisierbaren Ansichten bereit. Stimmig abgerundet wird das fahrerorientierte Bedienkonzept mit der aktuellen Lenkrad-Generation mit optimierten Funktionstasten und serienmässigem Mode-Schalter. Die Start-Stop-Taste ist weiterhin Porsche typisch links vom Lenkrad zu finden.

Die Innenausstattung des Macan ist stilig, grosszügig und mit zahlreichen Neuerungen versehen.

Das 10,9 Zoll grosse Zentraldisplay des PCM ist elegant in die neue Armaturentafel integriert und bietet Zugriff auf alle relevanten Fahrzeugfunktionen. Direkt daneben befindet sich das optional verfügbare 10,9-Zoll-Beifahrerdisplay. Mit der neuen serienmässigen Smartphone-Ablage, die kabelloses Laden bis zu 15 Watt ermöglicht, werden Mobiltelefone nun deutlich schneller geladen. Neu sind auch die jeweils zwei serienmässigen USB-C-Schnellladeschnittstellen im vorderen Ablagefach und in der Mittelkonsole hinten.

Mit dem neuen, vollelektrischen Macan führt Porsche serienmässig in allen Derivaten ein Novum ein: die Ambientebeleuchtung inkl. Kommunikationslicht. Dank einer besonderen Welcome- und Leaving-Inszenierung sowie weiteren Leuchtdramationen entstehen völlig neue Möglichkeiten der Interaktion im Fahrzeuginnenraum.



«Das zaubert mir ein Lächeln ins Gesicht»

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Wer sich mit dem Sound von Porsche beschäftigt, kommt nicht an ihm vorbei: Soundingenieur Tobias Hillers ist dafür zuständig «akustische Visitenkarten» zu erstellen, wie er es nennt. Wir haben mit ihm über den Sound von Verbrennungsmotoren geredet, über den Taycan, den neuen Macan und über seine Lieblingsgeräusche.

Wie würden Sie einem Kind erklären, was Sie beruflich machen?

Ich sorge für das Brumm-Brumm beim Porsche. (Schmunzelt.) Und für die Eltern des Kindes: Ich komme aus dem Maschinenbau, habe an der RWTH Aachen in Richtung Fahrzeug- und Motorentechnik studiert und bin inzwischen seit über zwanzig Jahren in der Gesamtfahrzeugakustik tätig, wo ich mich mit allen Geräuschen und Schwingungsphänomenen beschäftige, die vom Fahrzeug erzeugt werden.

Ihr spezifisches Themengebiet ist Sound. Was genau ist damit gemeint?

Wenn wir von Sound reden, dann sprechen wir über positive Geräusche, mit denen wir positive Emotionen verknüpfen. Sound ist immer gewollt. Jede physikalische Bewegung verursacht Schwingungen und dadurch auch ein Geräusch. Das ist überall

so, in der Natur wie auch in der Technik, hinter der ja ebenfalls Naturgesetze stehen. Schwingungen kann man spüren, aber auch hören. Sie sind am Ende nichts anderes als Bewegung pro Zeit.

Wie definieren Sie positive, wie negative Geräusche?

Im Gegensatz zu einem natürlichen kann ein synthetisches Geräusch per se eher störend klingen. Darum nutzen wir keine Sinus-Generatoren, die solche erzeugen. Es gibt aber viele psychoakustische Kenngrößen wie Schärfe oder Tonalität, um Geräuschcharakteristika zu beschreiben. So kann ein rollendes R, wie man sagt, wenn man über Rauigkeit spricht, für mehr Sportlichkeit sorgen. Im Idealfall sorgen wir dafür, dass die Umwelt nicht lauter wird, erhöhen gleichzeitig die Sicherheit und vermeiden Lästigkeit.

Was ist also das Ziel in Ihrer Arbeit als Sounddesigner?

Dem Fahrer Feedback zu geben, dass er sein Fahrzeug gut einschätzen kann. So kann man die Sicherheit erhöhen, aber auch den Fahrspaß.

«Der Porsche Sound ist die akustische Visitenkarte unserer Fahrzeuge.»

Woher kommt die Leidenschaft für Autos und Porsche?

Schon als Kind habe ich mich immer umgedreht, wenn ein Porsche vorbeigefahren ist. Ich wurde also früh geprägt.

Wie würden Sie den Sound von Porsche denn definieren?

Der Porsche Sound ist die akustische Visitenkarte unserer Fahrzeuge. Porsche ist es gelungen, dem Fahrzeug über den Sound so viele Informationen zu geben, dass sowohl geübte wie ungeübte Ohren wissen können: Da fährt ein Porsche vorbei. Der Sound eines Porsche 911 mit Sechszylinder-Boxermotor ist einfach unverkennbar.

Heute gibt es einige Modelle mehr im Sortiment.

Wichtig ist, dass jede Baureihe ihre spezifischen Schwerpunkte hat. Ein Panamera klingt anders als ein Cayenne. Hinter einem Sound steckt nichts anderes als Physik.

Der Sound eines Verbrennungsmotors lebt vom Gaswechsel, also vom Austausch

der Luftmasse im Verbrennungstrakt, dem

Ausstoss, Neuansaugen und so weiter.

Hier besteht viel Spielraum, um den perfekten Sound zu definieren, so dass die Akustik und das optische Design miteinander harmonieren.

Als das Thema Elektromobilität aufkam, sahen Sie da ein riesiges Potenzial im Bereich Sound, oder fühlten Sie sich erst etwas verloren?

Sowohl als auch. Die Spielwiese ist zwar gross. Damit aber ein Mehrwert für den Fahrer und die Umwelt entstehen kann, muss jeder Sound zum jeweiligen Fahrzustand passen. Ein Porsche ist ein Fahrer-Auto. Wir wollen Emotionen wecken und Feedback haben. Leise zu fahren ist schön und angenehm.

Es gibt aber Situationen, in denen der Fahrer Feedback benötigt. Und ein Grossteil davon läuft beim Auto über das Gehör. Wir sprechen hier von gelernten, aber auch von erwarteten Geräuschen.

Können Sie ein Beispiel machen?

Bei einer Beschleunigung muss nicht nur die Frequenz hochgehen, sondern es benötigt dazu auch eine Kraftaufwendung. Diese hört man zuerst. Berücksichtigt man das bei einem Elektrofahrzeug, wird so die Wahrnehmbarkeit immens gesteigert.

Wie konstruiert man den Sound eines Taycan?

Ziel ist es nicht, einen Verbrennungsmotor einzuspielen und abzubilden. Sondern aus dem Antriebsstrang, der in einem Fahrzeug sitzt, die Geräuschkomponenten, die gut klingen, zu verstärken und anzupassen und jene, die nicht gut klingen, rauszufiltern.

Jetzt wird der neue, vollelektrische Macan vorgestellt. Inwiefern klingt dieser anders als der Taycan?

Es war uns wichtig, eine Sound-DNA für elektrische Porsche Fahrzeuge zu erstellen, die klar mit der Marke Porsche verknüpft wird. Und dass der jeweilige Sound gut zum jeweiligen Fahrzeug und der Fahrzeugkategorie passt. Ein wesentlicher Unterschied ist, dass der Macan ein Eingang-Getriebe hat, während der Taycan über ein Zweigang-Getriebe verfügt. Diesen Unterschied hört man auch im Sound.

Wie muss man sich Ihre Arbeit konkret vorstellen, verbringen Sie vor allem Zeit in einem Tonstudio?

In Weissach befinden sich viele Prüfstände und Testgelände, die wir für die Soundentwicklung regelmässig nutzen. Manchmal ist es aber hilfreich, sich für eine Woche oder zwei mit dem Fahrzeug sozusagen einzuschliessen und fokussiert und kreativ am Sound arbeiten zu können. Das haben wir mehrfach gemacht, als wir den Taycan entwickelt haben.

Wo genau war das?

In Südalitalien, auf dem Nardò Technical Center. Dort, auf dem rund 12 Kilometer langen Rundkurs, kann man wegen der Fahrbahnneigung zum Beispiel mit bis zu 240 km/h geradeaus im Kreis fahren, ohne lenken zu müssen.

Welche Alltagsgeräusche mögen Sie persönlich?

Das sind weniger bestimmte Geräusche als die Qualität und Souveränität eines Sounds. Ob man einen Stuhl verrückt, sich auf eine Couch setzt, die Espressomaschine bedient oder eine Tür schliesst – all das muss hochwertig und passend klingen.

Und welches ist Ihr persönliches Lieblingsgeräusch von Porsche?

Natürlich der Porsche Electric Sport Sound in all seinen Ausprägungen im Taycan und neuen Macan. Ich mag aber auch unsere Verbrenner-Sounds sehr. Ich bin Fan von unseren Sechszylinder-Boxermotoren, gerade auch in den GT-Fahrzeugen, aber auch von den V8-Sounds.

Wie würden Sie dieses Gefühl beschreiben?

Ich bekomme ein Lächeln ins Gesicht. Der legendäre Carrera GT mit seinem hochdrehenden V10 etwa ist jederzeit im Stande, ein absolutes Gänsehaut-Feeling zu erzeugen.

«Der legendäre Carrera GT mit seinem hochdrehenden V10 etwa ist jederzeit im Stande, ein absolutes Gänsehaut-Feeling zu erzeugen.»

Digitaler, luxuriöser, effizienter – der neue Panamera

Es braucht Mut, selbst zu entscheiden und die Grenzen des Möglichen immer wieder neu zu definieren. Und genau dieser Mut verbindet den Porsche Panamera mit seinen Kunden. Seit seiner Premiere verkörpert er Individualität, Sportlichkeit und Komfort in souveräner Weise. Bis heute ist er unangefochten die sportlichste Luxuslimousine auf dem Markt. Mit seiner einzigartigen Kombination aus Sportwagen und Reiselimousine hat Porsche das Segment neu definiert.



12,6 Zoll | CURVED DISPLAY

4,0-Liter-V8-
Biturbo-Motor

MIT GESTEIGERTER
LEISTUNG

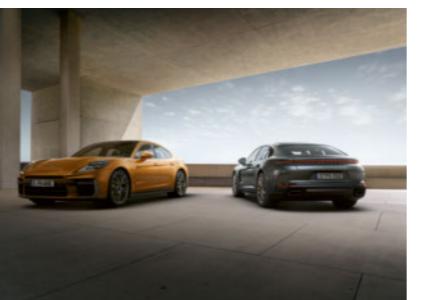
Der neue Panamera führt dieses erfolgreiche Konzept fort und setzt mit neuen und weiterentwickelten Technologien eine neue Bestmarke für sportliche Eleganz bei gleichzeitig luxuriösem Fahrkomfort.

Die Silhouette und die Proportionen des neuen Panamera sind unverkennbar Porsche – und das noch schärfert, athletischer und moderner. Die neue Front zeigt noch mehr Präsenz auf der Strasse. Die Seitenlinie schärfert die Positionierung als Sportlimousine, und das Heck bietet einen unerreichbar sportlichen und eleganten Abschluss. Dabei trägt der neue Panamera nicht nur die Porsche Design-DNA, er besticht auch durch eine Vielzahl eigenständiger Designelemente. Ein horizontaler zusätzlicher Lufteinlass im Bugteil, eine neu konturierte Seitenscheibengrafik oder das Porsche Leuchtenband am Heck bestehend aus zwei filigranen Lichtleitern machen den neuen Panamera zu einem echten Blickfang.

Das Interieur verbindet ein sportlich-luxuriöses Ambiente mit modernen, digitalen Elementen. Mit dem innovativen Anzeige- und Bedienkonzept «Porsche Driver Experience» bietet es neue Möglichkeiten der Steuerung und Interaktion.



Ein Performance-Sprung vollzieht sich in der Lichttechnik. In allen Panamera Modellen sind nun bereits serienmäßig Matrix LED-Hauptscheinwerfer verbaut. Optional steht mit den hochmodernen HD-Matrix LED-Hauptscheinwerfern eine neue Lichttechnologie zur Auswahl, die Massstäbe setzt.



PANAMERA TURBO E-HYBRID

382 kW (519 PS) Leistung

6800 Max. Drehzahl (1/min)

770 Nm Max. Drehmoment

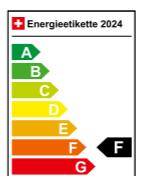
3,2 s 0–100 km/h

1,7–1,2 l Verbrauch kombiniert (l/100 km)

38–26 CO₂ kombiniert (g/km)

76–91 km Elektrische Reichweite (WLTP)

F Effizienzklasse



Ein Porsche Antriebsstrang gilt als Inbegriff sportlicher Leidenschaft, dynamischer Leistung und exzellenter Technik. Das weiterentwickelte Antriebskonzept des Panamera folgt dieser Maxime und ist hochperformant und emotional sowie gleichzeitig verbrauchs- und emissionsarm.

Die neu entwickelte Adaptive 2-Kammer-Luftfederung basiert auf einer innovativen 2-Ventil-Technologie und sorgt in der Serienausstattung aller Panamera Modelle für herausragenden Fahrkomfort. Die E-Hybrid Modelle führen als ein weiteres Novum das aktive Luftfederungssystem «Porsche Active Ride» ein. Dieses High-End-Fahrwerk mit Hochvoltarchitektur geht weit über die Reduzierung von Wank- und Nickbewegungen hinaus und eröffnet eine neue Dimension des emotionalen Fahrerlebnisses und komfortablen Reisens.

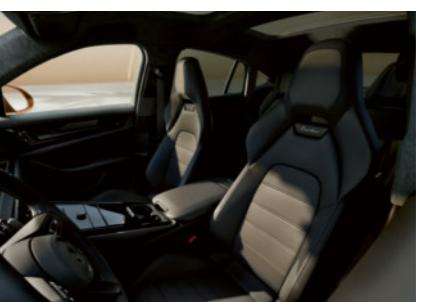
Ergänzend sorgen neue, moderne Assistenzsysteme, wie z. B. Ausweichassistent, Abbiegeassistent und Aktive Spurführung, sowie die nächste Generation Porsche Connect für noch mehr Sicherheit und Fahrspaß im Alltag.

Mehr Hybrid – mehr E-Performance

Mit dem Panamera, dem Panamera 4 und dem neuen Panamera Turbo E-Hybrid als

Technologieträger starten insgesamt drei Modelle der neuen Panamera Generation. Der Antrieb des Panamera und Panamera 4 setzt auf den 2,9-Liter-V6-Motor, während im Panamera Turbo E-Hybrid ein neuer 4,0-Liter-V8-Motor zusammen mit der E-Maschine für souveränen Vortrieb sorgt. In der zweiten Welle werden der Panamera 4 E-Hybrid sowie der Panamera 4S E-Hybrid folgen.

Die Hybrid-Technologie ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Elektromobilität. Alle neuen Panamera E-Hybrid-Modelle nutzen die einzigartige Kombination aus hocheffizienten Verbrennungsmotoren, modellspezifisch kombiniert mit einem leistungsstarken Elektroantrieb. Herzstück ist die neu entwickelte E-Maschine, die bei den neuen Panamera E-Hybrid-Modellen über eine Leistung von 140 kW (190 PS) und ein Drehmoment von 450 Nm verfügt. In Kombination mit dem jeweiligen Verbrennungsmotor entsteht so ein einzigartiges und hochperformantes Fahrerlebnis.



Die neue Hochvoltbatterie bietet mit einer Brutto-Kapazität von 25,9 kWh rund 45 Prozent mehr Energieinhalt für eine deutlich gesteigerte elektrische Performance, Verfügbarkeit und Reichweite von bis zu 93 km. Damit bieten die neuen E-Hybrid Modelle den richtigen Antrieb für jede Fahr- und Alltagssituation.

Der neue Panamera hebt die oft zitierte Spreizung von Performance und Komfort auf ein neues Level – kühn und selbstbewusst vereint er Sportlichkeit und Langstreckeneffizienz mit Komfort und Eleganz. Erfahren Sie über den neuen Panamera bei uns im Porsche Zentrum.

AMAG First Rennsport – Siegesrausch, Adrenalin und neue Horizonte



Was für eine atemberaubende Rennsportsaison 2023! Nach zwei Jahren Pause haben wir endlich wieder die Teamwertung für uns entschieden – und das nicht nur in einer, sondern gleich in zwei Kategorien des Porsche Sports Cup Suisse. Ein grosser Applaus für Nico Garski, der sich zum dritten Mal in Folge den Sieg in der Porsche Drivers Competition sicherte. Ebenso herzliche Glückwünsche gehen an Patrick Schetty, der am letzten Renntag in der Porsche Sprint Challenge mit dem 718 Cayman GT4 Clubsport MR den Gesamtsieg errungen hat!

Nach einem kurzen Boxenstop über den Winter sind wir nun mit Vollgas ins neue Jahr gestartet. Der Rennlizenzkurs auf dem Hockenheimring (DE) und das erste Training in Le Castellet (FR) haben unsere Motoren bereits auf Betriebstemperatur gebracht. Jetzt freuen wir uns auf den ersten von sechs Läufen des Porsche Sports Cup Suisse auf dem Red Bull Ring in Spielberg (AT). Ein besonderes Highlight ist der Wechsel zu den brandneuen 718 Cayman GT4 RS ClubSports, die unsere Rennflotte auf ein neues Niveau heben.

Doch nicht nur die Profis und leidenschaftlichen Porsche-Rennfahrer dürfen sich auf eine fesselnde Saison freuen. Auch die Teilnehmer von «Introduction to Racetrack» kommen nicht zu kurz und haben die Gelegenheit, ihre fahrerischen Fähigkeiten zu vertiefen. Der PorShe Ladies Day darf ebenfalls nicht fehlen und lässt die Herzen der Porsche-Enthusiastinnen höher schlagen. Wenn auch Sie beim «Introduction to Racetrack» oder am PorShe Ladies Day dabei sein möchten, werfen Sie einen Blick auf unsere Website www.amag-first.ch.

Das Highlight dieses Jahres wird zweifellos Portimão sein. Die berühmte portugiesische Rennstrecke «Au-tódromo Internacional do Algarve» wird erstmals Teil des Porsche Sports Cup Suisse und stellt uns vor bisher unbekannte logistische Herausforderungen. Aber wir sind bereit, diese zu meistern, und fiebern gespannt und aufgeregt dem Hochsommer entgegen.

Wir können es kaum erwarten, die neue Saison 2024 zu erleben, und hoffen, dass auch Sie wieder ein Teil unseres AMAG First Rennsport-Teams werden! Seien Sie bereit für eine rasant-spannende Zeit!

Porsche Service-Tipp – Klima-Check

Ratschläge und Informationen von unserem erfahrenen After-Sales-Leiter Herr Reichlin, um sich besser auf das Wesentliche konzentrieren zu können: Fahrspass und Sportwagenfeeling.



Die Klimaanlage gehört bei allen Porsche Modellen zur Grundausstattung. Welches sind die Aufgaben der Klimaanlage und warum sollte man ihr spezielle Beachtung schenken?

Ein angenehmes Innenraumklima ist entscheidend für Ihr Wohlbefinden und die Konzentration während der Fahrt. Die Klimaanlage erfüllt nicht nur im Sommer ihre Funktion zur Temperatursenkung im Fahrzeuginnenraum, sondern ist das ganze Jahr über wichtig. Im Herbst und Winter gewährleistet die Klimaanlage, dass die zugeführte Frischluft entfeuchtet wird. Erst bei

Aussentemperaturen von unter ca. vier Grad ist die Luft genug trocken, um direkt in den Innenraum geleitet zu werden. Neben der Kühlung und Entfeuchtung übernimmt die Klimaanlage auch wichtige Aufgaben wie die Bereitstellung von Frischluft, die Beheizung des Innenraumes und die Filterung von Partikeln wie Staub und Pollen in der Luft.

Herr Reichlin können sie uns erklären, wie die Klimaanlage im Fahrzeug funktioniert?

Die Klimaanlage funktioniert einfach erklärt wie ein Kühlschrank. Das gasförmige Kältemittel wird vom Kompressor verdichtet und

Was kann passieren, wenn sich in einer Klimaanlage zu wenig Kältemittel befindet?

Dem Kältemittel wird Kompressor-Öl beigemischt, das den Klimakompressor nicht nur kühlt, sondern auch schmiert. Bei einem Leck im System nimmt nicht nur die Kühlleistung der Klimaanlage ab, sondern auch der Verschleiss im Kompressor steigt, was im schlimmsten Fall zu einem Defekt des Kompressors führen kann. Um den erforderlichen Druck im System aufrechtzuerhalten, muss der Kompressor mit höherer Leistung arbeiten. Dies führt zu einem erhöhten Treibstoffverbrauch oder, im Falle von Elektrofahrzeugen, zu einem höheren Energieverbrauch.

Ist das Kältemittel für die Umwelt schädlich?

In modernen Fahrzeugen wird chlorkfreies Kältemittel wie beispielsweise R134a oder, bei neueren Porsche-Fahrzeugen, das aktuelle R1234yf eingesetzt. Diese Kältemittel haben keinen schädlichen Einfluss mehr auf die Ozonschicht, sind jedoch Treibhausgase, die den Treibhauseffekt negativ beeinflussen können. Unsere Techniker werden speziell für den Umgang mit Kältemitteln geschult, um sicherzustellen, dass kein Kältemittel in die Umwelt entweicht. Für Porsche Classic Fahrzeuge besteht die Möglichkeit, die Klimaanlage auf ein chlorkfreies Kältemittel umzurüsten.

Gibt es noch Weiteres, das bei einer Klimaanlage beachtet werden müssen?

Optional zum Klimacheck wird eine Desinfektion des Verdampfers empfohlen. Beim Abkühlen der Luft entsteht Kondenswasser, welches über den Fahrzeugboden abgleitet, wird. Dennoch können Feuchtigkeitsrückstände am Verdampfer verbleiben, die zu unangenehmen Gerüchen führen können. Durch die Desinfektion wird der Verdampfer gründlich gereinigt.

Wünsche Sie eine persönliche Beratung? Unser Serviceteam steht Ihnen gerne zu Verfügung.

Solare Treibstoffe – angetrieben von der Kraft der Sonne

Das Schweizer Start-up Synhelion hat eine Technologie entwickelt, mit der sich Treibstoffe aus CO₂, Wasser und Sonnenenergie herstellen lassen. Diese sogenannten Solartreibstoffe können fossile Treibstoffe – von Kerosin bis zu Benzin und Diesel – nachhaltig ersetzen. Sie können sowohl für Flugzeuge als auch für Autos im Strassenverkehr eingesetzt werden. Solartreibstoffe leisten damit einen entscheidenden Beitrag zur Dekarbonisierung des gesamten Verkehrssektors.

Was sind Solartreibstoffe?

Solartreibstoffe sind synthetische Treibstoffe, die aus Solarenergie hergestellt werden. Sie sind CO₂-neutral, weil sie bei der Verbrennung nur so viel CO₂ ausstossen, wie für die Herstellung verwendet wurde. Sie sind mit der bestehenden Treibstoffinfrastruktur kompatibel; das bedeutet, dass Verbrennungsmotoren, Tankstellen und Distributionswege nicht umgerüstet werden müssen, um Solartreibstoffe einzusetzen. Gegenüber anderen Technologien zur Herstellung nachhaltiger Treibstoffe bieten die Solartreibstoffe den entscheidenden Vorteil, dass Sonnenenergie unendlich zur Verfügung steht.

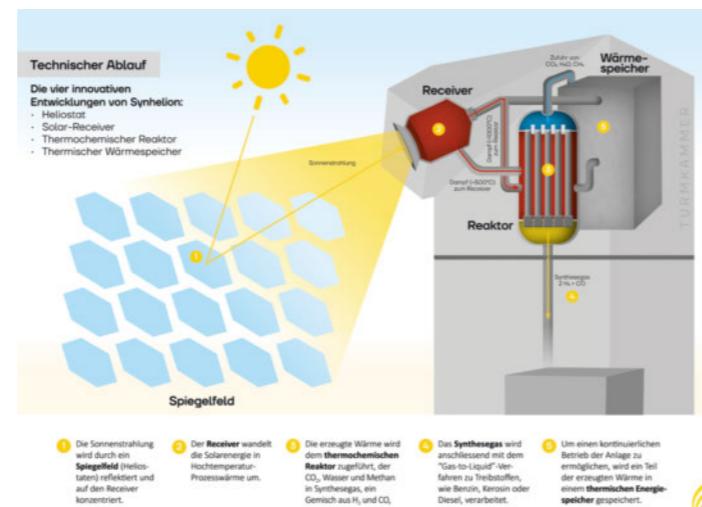
Wie werden die Solartreibstoffe hergestellt?

Solartreibstoffe werden mit Hilfe von konzentrierter Sonnenstrahlung hergestellt. Wenn die Sonne scheint, werden ihre Strahlen von einem Spiegelfeld auf einen Solarturm konzentriert. Dort wird die konzentrierte Sonneneinstrahlung in Hochtemperatur-Prozesswärme umgewandelt. Diese wird als Energiequelle genutzt, um aus CO₂ und Wasser Treibstoffe herzustellen.

Wie sehen die Pläne von Synhelion aus?

Aktuell baut das ETH-Spin-off Synhelion seine erste industrielle Anlage in Jülich (D), um die Technologie im grossen Massstab zu demonstrieren und mit der industriellen Treibstoffproduktion zu starten. Bis zum Jahr 2040 sollen die Anlagen von Synhelions rund 50 Milliarden Liter Treibstoff pro Jahr produzieren. Diese Menge entspricht mehr als dem achtfachen Benzin- und Dieselverbrauch der Schweiz für den Strassenverkehr in einem ganzen Jahr (Verbrauch 2022).

Ein wichtiger Investor von Synhelion ist die AMAG-Gruppe, das grösste Autohandelsunternehmen der Schweiz und offizieller Händler von Porsche. Gemeinsam mit der AMAG entwickelt Synhelion Konzepte, wie die Solartreibstoffe neben ihrer primären Anwendung im Flugverkehr auch in der Automobilindustrie eingesetzt werden können.



Wechsel in der Geschäftsführung

2017 startete ich meine Reise im Porsche Zentrum Zürich. Als After-Sales-Leiter durfte ich während fünf Jahren, mit meinem Team viele Bereiche neu strukturieren und weiterentwickeln. Auf der einen Seite haben wir die Classic-Abteilung aufgebaut und auf der anderen Seite in die Zukunft, die Elektrifizierung, investiert. Immer angetrieben von der Vision, ein Porsche Zentrum zu schaffen, in welchem sämtliche Facetten von Porsche abgebildet werden.

Nach fünf spannenden Jahren übernahm ich 2022 die Geschäftsführung des Porsche Zentrum Zürich. In dieser Zeit durften wir die Vision zu Ende bringen. Am Standort Schlieren konnten wir das gesamte Gebäude übernehmen und nach dem Konzept «Destination Porsche» umbauen, um Sie als Kunde noch mehr ins Zentrum zu rücken. Gleichzeitig haben wir das Porsche Studio am einzigartigen Standort in Riesbach neu organisiert und für die Zukunft ausgerichtet.

Diese Zeit war für mich unglaublich bereichernd und gespickt mit wundervollen Begegnungen und Emotionen. Dies alles war nur möglich dank Ihrem Vertrauen und der Unterstützung aller Mitarbeitenden des Porsche Zentrum Zürich. Herzlichen Dank dafür!

«Die einzige Konstante im Universum ist die Veränderung»

HERAKLIT

Mit meinem nächsten Karriereschritt innerhalb der AMAG Gruppe steht nun auch für mich persönlich die Veränderung im Fokus. Es freut mich aber besonders, dass ich die Geschäftsführung per 1. Mai 2024 an Marcel Renz übergeben darf. Viele von Ihnen kennen Marcel noch aus seiner Tätigkeit als Standortleiter am Standort Riesbach. Nach fünf Jahren als Geschäftsführer des Porsche Zentrum Winterthur ist es für ihn ein Nachhausekommen. Ich wünsche Marcel von Herzen viel Spass, Geduld und Erfolg in der neuen Funktion.

Ihnen allen wünsche ich von Herzen alles Gute und viel Freude mit der Marke Porsche und dem Porsche Zentrum Zürich.

Herzliche Grüsse
Sascha Leardi



Sascha Leardi



Marcel Renz

PORSCHE



Adrenalin, Emotionen und Genussmomente von Start bis Ziel.

GEHEN SIE MIT DEM PORSCHE ZENTRUM ZÜRICH
AUF GENUSSREISE.

2024 starten wir wieder zu einer Genussreise in die Weinbauregion Franciacorta. Teilnehmer dürfen sich auf aufregende Tage mit 2 Highlights dieser Region freuen. An Tag eins steht der spannende Besuch eines exklusiven Weinguts mit Weinkellererkundung, Abendessen und Weindegustation auf dem Programm. Am zweiten Tag geht es im 60 Hektar grossen Porsche Experience Center um pure Porsche Emotionen. Ein adrenalingeladenes Trackerlebnis mit aktuellen Porsche 911er Modellen, eine spannende Offroad-Erfahrung mit dem Porsche Cayenne, E-Gokarts, SimRacing Lab und vieles mehr warten. Sind Sie dabei? Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung per QR-Code.

Porsche Zentrum Zürich
AMAG First AG
Bernstrasse 59
8952 Schlieren
Tel. +41 44 305 99 99
www.porsche-zuerich.ch

Porsche Studio Zürich
AMAG First AG
Dufourstrasse 182–188
8008 Zürich
Tel. +41 44 269 58 58
www.porsche-zuerich.ch

