

PORSCHE TIMES

01
21

Porsche Zentrum Schwarzwald-Baar

06 | Neugier
liebt Freiheit.

08 | Carpe secundum.



NEUGIER

Taycan Turbo S Cross Turismo: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 29,4; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0

HIGHLIGHTS



04



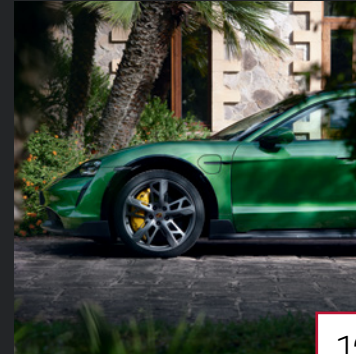
06



08



10



12

MODELLE

- 04 Neugier.**
Über die Zukunft der Mobilität.
- 06 Neugier liebt Freiheit.**
Die neuen Taycan Cross Turismo Modelle und der neue Taycan.
- 08 Carpe secundum.**
Auf eine schnelle Runde mit dem neuen 911 GT3.
- UNTERWEGS**
- 10 Walter wird neugierig.**
Walter Röhrls ganz besonderer Porsche 356.
- 12 Dream Team.**
Interview mit Porsche Designer Peter Varga.

BEI UNS

- 14 Zwei Seiten einer Seele.**
Die neuen Taycan Modelle beim digitalen Live-Event am PEC Hockenheimring.
- 16 Wie Porsche sind Sie?**
Der Fragebogen der Porsche Times.

TECHNOLOGIE

- 21 Was bedeutet eigentlich ...?**
Swan-Neck-Heckflügel.
- 22 Bleiben Sie neugierig.**
Mit Porsche Tequipment.

FASZINATION

- 24 Porsche Unseen.**
Die Zukunft sieht gut aus.
- 26 Magic Numbers: 986.**
Zahlen, die die Sportwagenwelt bewegen.

FAVORITEN

- 27 Willkommen in der Porsche Community.**
Unser Porsche Zentrum digital.



Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Porsche Enthusiasten,

die Porsche Welt ist faszinierend. Und vielseitiger denn je. Ein Beispiel? Natürlich kann man in einem Porsche auf klassischem Terrain unterwegs sein, sagen wir: mit dem neuen 911 GT3 in der Sachs-Kurve auf dem Hockenheimring. In einem Porsche kann man sich aber auch fernab von allem bewegen, irgendwo dort draußen am Meer, etwa mit dem neuen Taycan Cross Turismo – und dem Surfbrett im Gepäck.

Das sind zwei völlig unterschiedliche Welten, die sich beide in einem Porsche erleben lassen. Was wieder einmal zeigt, wie sehr sich die Sportwagenwelt weiterentwickelt hat. Ein knallharter Rennsauger und ein vielseitiger Elektrosportler – beide echte Porsche. Wer hätte das vor nur ein paar Jahren für möglich gehalten?

Ob exakt auf der Ideallinie oder jenseits des Mainstreams: Beide Erlebnisse zielen auf Menschen ab, die mit wachen Augen durchs Leben gehen und offen für Neues sind. Ganz in diesem Sinne steht diese Porsche Times unter dem Motto „Neugier“. Damit möchten wir Sie auf die faszinierende Vielfalt der Porsche Welt neugierig machen. Natürlich auf die neuen Taycan Modelle (S. 06) und auf den neuen 911 GT3 (S. 08). Oder auf den Designer Peter Varga (S. 12), der beide Porsche Welten widerspruchsfrei verbindet. Genauso wie auf Walter Röhrls ganz speziellen 356 (S. 10) oder unsere neuen Mitarbeiter (ab S. 16).

Wir alle sind neugierig auf große und kleine Entdeckungen, auf frische Eindrücke bei langen Ausfahrten. Und wenn es die Situation erlaubt: auch auf herzliche Begegnungen bei uns im Porsche Zentrum. Darauf freue ich mich zusammen mit meinem gesamten Team.

Herzlichst Ihr

Michael Maistrello
Geschäftsführer Porsche Zentrum Schwarzwald-Baar

Taycan Turbo S Cross Turismo: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 29,4; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0; **Taycan Turbo Cross Turismo:** Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,7; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0; **Taycan 4S Cross Turismo:** Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,1; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0; **Taycan 4 Cross Turismo:** Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,1; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0; **Taycan:** Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,7–28,0; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0; **911 GT3:** Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 19,2–17,3 · außerorts 9,9–9,5 · kombiniert 13,3–12,4; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 304–283



Porsche Times persönlich. Sie haben Fragen, Anregungen für interessante Themen oder möchten uns gern Ihr Feedback zur Porsche Times mitteilen? Das Redaktionsteam freut sich über Ihre Nachricht per E-Mail an pd.porschetimesredaktion@porsche.de. **Impressum** Porsche Zentrum Schwarzwald-Baar, PZ Sportwagen Vertriebs GmbH, Goldenbühlstraße 9, 78048 Villingen-Schwenningen, Tel.: +49 7721 9292-0, Fax: +49 7721 9292-90, E-Mail: info@porsche-villingen.de, www.porsche-villingen.de // **Auflage** 1.120 Stück // **Redaktionsanschrift** Porsche Zentrum Schwarzwald-Baar, PZ Sportwagen Vertriebs GmbH, Goldenbühlstraße 9, 78048 Villingen-Schwenningen. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die Verantwortung für die **redaktionellen Inhalte und Bilder** dieser Ausgabe übernimmt das Porsche Zentrum Schwarzwald-Baar. Ausgenommen davon sind die offiziellen Seiten der Porsche Deutschland GmbH. // **Redaktion und Gestaltung** Keko GmbH // **Drucklegung** Mai 2021



NEUGIER

Es gibt kein Schulfach, das so heißt. Man muss Neugier nicht mühsam erlernen wie eine Fremdsprache, sie ist einfach da, denn neugierig kommen wir auf die Welt. Wer je ein Kind dabei beobachtet hat, wie es alles anfasst und allem hinterherrennt, das sich bewegt, der weiß, was es mit dieser „Gier“ nach Neuem auf sich hat. Und wer von uns kennt nicht dieses prickelnde Gefühl, ein liebevoll verpacktes Geschenk voller Ungeduld aufzureißen?

Neugier. Sie ist eine elementare Kraft, ein Antrieb, der vielleicht noch stärker ist als das 12-Zylinder-Aggregat des legendären Porsche 917/30 mit seinen 1.100 PS. Dieser menschliche Motor ist es, der vor Tausenden von Jahren dafür gesorgt hat, dass wir die sichere Höhle verlassen und uns in die offene Steppe vorgewagt haben. Weil wir wissen wollten, was da draußen ist. Auch wenn es der Säbelzahniger war, dem es die Stirn zu bieten galt. Oder warum wohl sind wir bis auf den Mond hinaufgefliegen? Weil Neugier stärker ist als die Trägheit. Und eigentlich ein anderes Wort für Optimismus. Denn gerade Hindernisse – wie gegenwärtig die Herausforderungen durch Corona – führen oft zu neuen, zu besseren Lösungen.

Auch wir bei Porsche sind von Neugier getrieben, empfinden den Status quo schnell als Rückschritt. So spiegelt jeder seit 1948 gebaute Porsche dieses Vorwärtsprinzip. Wie natürlich auch diese spektakuläre Studie aus der Serie „Porsche Unseen“. Bis hin zum rein elektrischen Taycan unserer Tage. Und das besonders in seiner erlebnisorientierten Form, als Taycan Cross Turismo. Er ist unsere Einladung an Sie, rauszugehen, um neues Terrain zu erkunden und Ihre Neugier von der Leine zu lassen. Mit Surfbboard, Fahrrad oder der ganzen Familie, mit oder ohne Plan, aber immer gespannt auf das, was kommt. Hinter der nächsten Kurve oder in ferner Zukunft.

Hauptsache, Sie bleiben neugierig.

Taycan Cross Turismo Modelle: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 29,4–28,1; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0

NEUGIER — LIEBT — FREIHEIT.

DIE NEUEN TAYCAN CROSS TURISMO MODELLE UND DER NEUE TAYCAN.

Neugier könnte man auch definieren als den Drang nach persönlicher Freiheit. Als die unbekümmerte Lust, neue Wege einzuschlagen. In diesem Sinne ist der Beiname „Cross Turismo“ Programm und beschreibt treffend seinen Charakter – oder sollten wir sagen: seine Seele? So oder so: Der neue Taycan Cross Turismo erweitert den Radius Ihrer Möglichkeiten. Nicht zuletzt dank zusätzlicher Bodenfreiheit im Gravel Modus wie auch mit vielseitigen Beladungsmöglichkeiten. Alles andere also als ein alltäglicher Sportwagen. Aber ein Sportwagen für jeden Tag. Nach Taycan Turbo, Taycan Turbo S und Taycan 4S die neueste Version der vollelektrischen Sportlimousine von Porsche. Und das zu attraktiven Konditionen. Neugierig geworden? Steigen Sie doch ein. Und steigen Sie aus dem Alltag aus.

TAYCAN CROSS TURISMO: EIN TEAM PLAYER.

Der neue Taycan Cross Turismo ist auf Expeditionen mit bis zu 5 Personen optimal vorbereitet. Der bis zu 446 Liter große hintere Kofferraum bietet reichlich Platz für Gepäck. Und der optionale Fahrradheckträger ermöglicht die Mitnahme von bis zu 3 Fahrrädern. Eine gewichtsabhängige Dämpfung sorgt – auch bei voller Beladung – für ein sanftes Abklappen und somit einen komfortablen Zugang zum Kofferraum. Und mit dem auf Wunsch erhältlichen Dachtransportsystem sowie den optionalen Porsche Tequipment Transportaufsätzen können weitere 75 kg Ausrüstung mitgenommen werden.

DIE DESIGN-TRADITION: HAT ZUKUNFT.

Die DNA des Taycan Cross Turismo zeigt unverkennbar: Er stammt aus der Porsche Familie. Und doch ist seine Formensprache ein zukunftsweisendes Statement. Mit charakterstarken Akzenten und perfekten Proportionen. Bug- und Heckunterteile sowie die Seitenschweller sind in eigenständigem Design ausgeführt. Passend ergänzt wird das äußere Erscheinungsbild durch Radlaufblenden und besondere Raddesigns. Mit 20 mm zusätzlicher Bodenfreiheit im Vergleich zum Taycan deutet der Taycan Cross Turismo bereits im Stand seine Vielseitigkeit an. Das optionale Offroad Design Paket bietet zudem eine nochmals um 10 mm erhöhte Bodenfreiheit sowie integrierte Offroad Design Flaps für das Bugunterteil, die Seitenschweller und den Heckdiffusor.

Im Profil zeigt sich einerseits die typische Porsche Flyline, andererseits auch das markante Heck im Cross Turismo Design mit dem lackierten Dachspoiler in Schwarz (Hochglanz), der großen Heckklappe und flach liegender



Heckscheibe. Fließend in die Fahrzeugsilhouette eingebettet ist das optionale Panorama-Festglasdach. Eine optional bestellbare Dachreling ermöglicht außerdem die Montage einer praktischen Dachbox.

DAS INTERIEUR: RICHTUNGSWEISEND – AUCH DANK KOMPASS.

Sportlich, modern und exklusiv: So gibt sich das auf den Fahrer zugeschnittene Cockpit des Taycan Cross Turismo mit dem sich von der Mittelkonsole ausbreitenden Wing und innovativen Displays im Cockpit wie auch einem auf Wunsch integrierten Kompass auf der Armaturentafel. Ab der B-Säule liegt der Schwerpunkt auf einem besonders großzügigen Raumangebot für die Passagiere und einem entsprechend komfortablen Reiseerlebnis. Flexible Stauflächen, umklappbare Rücksitzlehnen und die vergrößerte Heckklappe erhöhen die individuelle Freiheit weiter.

DIE PERFORMANCE: PORSCHE.

Die permanenterregte Synchronmaschine des Taycan Cross Turismo bietet eine hohe Leistungsdichte bei gleichzeitig hohem Wirkungsgrad. Davon profitieren sowohl die Reichweite als auch die Dauerleistung des Antriebs. Das automatisch schaltende 2-Gang-Getriebe an der Hinterachse sorgt für spürbar mehr Dynamik. Vom sehr kurz übersetzten ersten Gang profitiert die Anfahrtsbeschleunigung, während der lang übersetzte zweite Gang Beschleunigungsreserven für Hochgeschwindigkeitsfahrten bereithält: für Fahrwerte, die nicht nur technisch, sondern auch emotional begeistern. Mit bis zu 560 kW (761 PS) Overboost-Leistung bei Launch Control beschleunigen seine beiden Maschinen den Taycan Turbo S Cross Turismo in 2,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h.

Auch eine Form der Performance: das Porsche Recuperation Management (PRM), das mit bis zu 275 kW rekuperieren kann. So verbessern Sie signifikant die Ausdauer Ihres Fahrzeugs und ein Teil der Bewegungsenergie wird in weitere Kilometer Fahrspaß verwandelt.

TRÄUME, DIE IN VOLT GEMESSEN WERDEN: DER TAYCAN.

Die Baureihe Taycan geht seit der ersten Sekunde neue Wege. Und jetzt auch in der jüngsten Version – als Taycan, mit Heckantrieb und wahlweise zwei Batteriegrößen, die beide in knapp 23 Minuten von 5 auf 80 Prozent geladen werden können.¹⁾ Mit der optionalen Performancebatterie Plus bietet das Einstiegsmodell der Baureihe eine elektrische Reichweite von bis zu 484 km (WLTP). Damit beschleunigt der neue Taycan bei Launch Control aus dem Stand in 5,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h. So verfügt auch er über beeindruckende Beschleunigungswerte, ein sportwagentypisches Durchzugsvermögen und vor allem eine souveräne Leistung. Erstaunlich? Nun, erstaunlich und attraktiv sind vor allem die Konditionen beim Kauf des neuen Taycan. Sollten Sie es jetzt doch ganz genau wissen wollen: Wir informieren Sie natürlich gern.



Taycan Turbo S Cross Turismo: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 29,4; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0
Taycan Turbo Cross Turismo: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,7; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0
Taycan 4S Cross Turismo: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,1; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0
Taycan 4 Cross Turismo: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,1; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0
Taycan: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,7–28,0; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0
Taycan Turbo S: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,5; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0
Taycan Turbo: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0
Taycan 4S: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 27,0–26,2; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0

¹⁾ Ladezeit für Gleichstrom (DC) mit maximaler Ladeleistung unter optimalen Bedingungen: CCS-Schnellladesäule mit > 270 kW, > 850 V, Batterietemperatur 30 °C bis 35 °C und Ausgangsladezustand 5%.

CARPE SECUNDUM.

AUF EINE SCHNELLE RUNDE MIT DEM NEUEN 911 GT3.

Carpe diem, heißt es – nutze den Tag. Aber beim neuen 911 GT3 lautet die Devise für seine zukünftigen Fahrer: Carpe secundum – hole alles aus jeder Sekunde heraus. Deshalb wurde im neuen 911 GT3 noch einmal alles verschärft, was einen Sportwagen motorsporttauglich macht: Aerodynamik, Performance, Fahrwerk. Für ungefilterten Fahrspaß. Besonders auf der Rundstrecke.

DER GEGENWIND KANN KOMMEN: AERODYNAMIK.

Ob Flügel, Diffusoren, Bugspoilerlippe oder Lufteinlässe: Die Form folgt der Funktion. Um die Bodenhaftung des Fahrzeugs zu erhöhen oder für die bessere Kühlung der Bremsen. Die besondere Swan-Neck-Anbindung des Heckflügels, die auch schon beim 911 RSR eingesetzt wurde, sorgt dafür, dass die Unterseite des Flügels sauber von der Luft umströmt und so der Abtrieb nochmals gesteigert wird. Auch der neue Diffusor am Heck liefert bis zu 4-mal mehr Abtrieb als der des Vorgängers 911 GT3. Für eine verbesserte Performance, besonders in Kurven. Und für eine Motorsport-Optik, die ihresgleichen sucht.

JEDE SEKUNDE ZÄHLT: PERFORMANCE.

Ein klassischer Saugmotor in Boxeranordnung. Mit knapp 4 Litern Hubraum (3.996 cm³). Und 6 Zylindern. Für ein Hochdrehzahlkonzept, das an der 9.000er-Marke kratzt. Mit einem Ansprechverhalten, das direkter nicht sein könnte. Und einem reinrassigen Sound, der den Puls jedes Motorsport-Fans beschleunigt, ob er nun am Steuer sitzt oder in den Genuss einer dynamischen Vorbeifahrt kommt. In Zahlen liest sich das wie folgt: 375 kW (510 PS), ein maximales Drehmoment von 470 Nm und eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,4 s (PDK) – das ist schneller, als Sie brauchen, um diesen Satz zu lesen. Der Vortrieb? Endet erst bei 318 km/h. Die Faszination Porsche? Geht unvermindert weiter.

KURVENDISKUSSIONEN ÜBERFLÜSSIG: FAHRWERK.

Erstmals in einem 911 GT3 wurde eine Doppelquerlenker-Vorderachse verbaut. Das System wurde direkt vom 911 RSR abgeleitet – und damit direkt von einem Modell für die Rundstrecke. Das Ansprechverhalten der Vorderachse wurde durch dieses Achsprinzip – und die damit verbundene geringere Reibung in den Dämpfern – nochmals deutlich verbessert. Die neue Achsgeometrie erlaubt zudem eine Abstimmung, die eine höhere Kurvenstabilität und ein noch spontaneres Einlenkverhalten ermöglicht. Für noch höhere Kurvengeschwindigkeiten. Fahrwerksysteme wie die Hinterachslenkung mit Sportabstimmung oder das Porsche Active Suspension Management (PASM), die elektronische Verstellung des Stoßdämpfersystems, verbessern die Performance – in jeder einzelnen Runde.

Zeit ist kostbar. Und im neuen 911 GT3 zählt jede Sekunde doppelt. Denn jede gefahrene Sekunde in diesem Sportwagen ist eine Sekunde näher dran – am perfekten Sportwagen und am perfekten Rennsporterlebnis.

911 GT3: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 19,2–17,3 · außerorts 9,9–9,5 · kombiniert 13,3–12,4; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 304–283

WALTER WIRD NEUGIERIG.

Wie fährt sich ein Porsche 356 mit Turbomotor aus dem 911? Da zittert selbst Porsche Legende Walter Röhrl der Gasfuß.

W. Röhrl



»MAN KANN EIN AUTO NICHT WIE EIN MENSCHLICHES WESEN BEHANDELN – EIN AUTO BRAUCHT LIEBE.«



Mal ehrlich, einen Walter Röhrl kann so schnell nichts hinterm Ofen in Sankt Englmar hervorlocken. Der Mann hat (nicht nur) in der Porsche Welt so ziemlich alles gesehen und alles gefahren, was es zu sehen und zu fahren gibt. Während der Siebziger trieb er immer wieder Rallye-Geschosse durchs Gelände, oft so lange, bis einer nicht mehr konnte – und das war in den seltensten Fällen Walter Röhrl. Danach gab er sein fahrerisches Können und Gespür an die Entwickler in Zuffenhausen weiter, erst beim 959, dann beim 964 und allen folgenden 911, aber auch für die Rennstrecke mit dem Carrera GT und dem 918 Spyder. Kurz, was soll ein derart erfahrenes Fahrgenie noch neugierig machen können?

Ein Porsche 356. Gut, kein ganz normaler.

Der schiefergraue 356 B Roadster, der jetzt in Röhrls Garage steht, ist schon auf den ersten Blick anders: Ein wahrhaft enormes Hinterteil liegt auf den verbreiterten Radläufen. Unter der Haube wartet statt des ursprünglichen 4-Zylinder-Boxers eine 6-Zylinder-Turbo-Maschine aus einem 930 mit satten 260 PS auf die Umdrehung des Zündschlüssels. Wer den geradezu zarten und fragil anmutenden 356 kennt, zumal in der offenen Variante, und sich die brachiale Gewalt des 3,0-Liter-Turbos ins Gedächtnis ruft, wird ein aufkommendes Ganzkörperzittern kaum verbergen können. Ehrfurcht vor den Gesetzen der Physik hält da bei den meisten die Neugier im Zaum. Außer bei Walter Röhrl natürlich, der sich noch gut an die erste Fahrt erinnert: „Ich bin ein großer Freund von alten Autos, sie geben einem noch das Gefühl, etwas können zu müssen. Aber ich war verwundert, wie perfekt ausbalanciert er sich bereits beim ersten Versuch anfühlte. Vorne die tiefe Lippe, hinten der schwere Motor, 260 PS – der fährt sich ruhig, präzise und macht richtig Spaß.“

Wer kommt auf die Idee, so ein ungewöhnliches Fahrzeug zu bauen? Und: Ist es die reine Neugier, die einen treibt, um zu sehen, ob so etwas überhaupt sinnvoll machbar ist? Nun, die Geschichte des Turbo-Roadsters ist eine Geschichte für sich, die hier den Rahmen sprengen würde. Sie erzählt vom österreichischen Eigenbrötler und Porsche Liebhaber Viktor Grahser, der sich Ende der 1990er-Jahre seine spartanische 20-Quadratmeter-Wohnung mit einem 356 im Wohnzimmer – ja, im Wohnzimmer – teilt. Dort lebt er seinen Traum, bastelt, tüfelt und fährt in Gedanken die Küstenstraßen Australiens ab, wo er bis zur Trennung von seiner Frau gelebt hat. Grahser will in seinem Dorf ein Porsche Museum errichten, im Mittelpunkt soll der in Australien noch nicht fertig umgebaute Roadster mit 930 Technik stehen. Doch Grahser stirbt 2008. Über Umwege gelangt sein Erbe in die Hände von Rafael Diez, der das Projekt Turbo-Roadster schließlich zu Ende führt und den Wagen 2020 an Walter Röhrl übergibt. Dem Mann, der fährt wie kein anderer und dessen Beziehung zu Autos ohnehin einzigartig ist: „Man kann ein Auto nicht wie ein menschliches Wesen behandeln – ein Auto braucht Liebe.“

Für den neuen Besitzer schließt sich mit dem Grahser Porsche ein Kreis. Denn Röhrls erstes eigenes Auto, das er sich im Alter von 21 Jahren gekauft hatte, war ein Porsche 356.

DREAMTEAM

DESIGNER PETER VARGA UND DER NEUE TAYCAN CROSS TURISMO.



Peter Varga hat wie kaum ein anderer die Porsche Design-DNA in sich aufgesogen. 2003 begann er seine Designer-Karriere in Weissach – als Praktikant. Und ist seitdem der Marke treu geblieben. Heute bringt der 42-Jährige mit ungarischen Wurzeln als Director Exterior Design neue Modelle in Form – und auf die Straße. Zuletzt zeichnete er verantwortlich für die Linienführung des neuen Taycan Cross Turismo. Seine Spezialität: die Formsprache von Porsche zu bewahren, sie zugleich neu zu interpretieren und dabei stetig weiterzuentwickeln. Im Interview erklärt er, wie das geht.



Auf welches Detail beim neuen Taycan Cross Turismo sind Sie besonders stolz? Ganz klar auf die lang gezogene Flyline in Verbindung mit dem steileren Heck.

Was ist mit „Flyline“ eigentlich gemeint? Mit der Flyline beschreiben wir die stark abfallende Dachlinie, die jedem Porsche Modell eine besonders dynamische Optik verleiht. Bei den Taycan Modellen ist es gelungen, durch eine intelligente Anordnung der Batterien den hinteren Passagieren eine tiefe Sitzposition zu ermöglichen.



Inwieweit ist der Taycan Cross Turismo ein typischer Porsche? Der Taycan Cross Turismo hat die markentypischen Proportionen eines Porsche und überträgt sie auf ein neues Fahrzeugsegment. Die Flyline, die muskulösen Kotflügel und die tief sitzende Haube machen das Fahrzeug als Sportwagen erkennbar. Auch die Lichtsignatur knüpft an die Design-DNA an, wie sie auch in den anderen Porsche Modellen zu finden ist. Und das Heck ziert das charakteristische Leuchtenband.

Wie nahe steht der Taycan Cross Turismo anderen Porsche, etwa dem 911? Grundsätzlich besitzt jeder Porsche eine sogenannte Marken- und Produktidentität, die ihn einerseits als Porsche und andererseits als eigenständiges Modell erkennbar macht. Die Proportionen des Taycan Cross Turismo betonen die Markenzugehörigkeit, speziell für die Modellreihe entwickelte Details wie die Lichtsignatur der Frontscheinwerfer schaffen jedoch eine optische Differenzierung im Vergleich zu anderen Modellen. Auch das Interieur verweist auf die Vorgänger: Klassische Design-Elemente wurden neu interpretiert und ins digitale Zeitalter übertragen. Auch hier gilt: Weniger ist mehr. Die puristische Schalttafel des Ur-911 von 1963 diente als Inspiration. Sie in die Moderne zu übersetzen war erklärtes Ziel. Klar strukturiert und mit neuer Innenraumarchitektur, steht das Cockpit für den Start in eine neue Ära.



Welche neuen Eigenschaften bringt der Cross Turismo in die Taycan Welt? Ein echtes Lifestyle-Produkt, mehr Funktionalität, aber sportlich verpackt!

Wie beeinflusst der Elektroantrieb das Design und die Proportionen eines Porsche? Ähnlich wie beim Taycan besitzt der Taycan Cross Turismo eine besonders tief angesetzte Haube. Diese Modellierung der Frontpartie wird dadurch möglich, dass der massive Motorblock wie bei einem Verbrenner wegfällt. Grundsätzlich eröffnet ein elektrischer Antrieb mehr Gestaltungsfreiräume. Ein weiteres Merkmal sind die relativ kleinen Kühloöffnungen in der Frontpartie, die uns Designern mehr Gestaltungsfreiraum bieten.

Dass das erste Elektrofahrzeug, das bis zu 3 Fahrräder transportieren kann, ausgerechnet ein Porsche ist, kam für Manchen sicherlich überraschend. Für Sie auch? Von Anfang an haben wir den größeren Nutzen im Vergleich zur Limousine in unseren Entwürfen mitbetrachtet. Mit der weit öffnenden Heckklappe ergeben sich neue Möglichkeiten.

Der Cross Turismo definiert eine ganz neue Fahrzeugkategorie: ein geräumiges Elektrofahrzeug mit Offroad-Qualitäten, das aber aussieht wie ein Sportwagen. Würden Sie ihn deshalb eher als Allrounder oder als Spezialisten bezeichnen? In erster Linie steht Porsche für das sportlichste Auto in seinem Segment. Die gute Balance aus Sportwagen und Offroader macht den Cross Turismo zu einem spannenden Fahrzeug. Natürlich auch für den Sportwagen der Zukunft.

Wohin würden Sie mit dem Taycan Cross Turismo übers Wochenende hinfahren? Da der Schwarzwald vor meiner Tür liegt, könnte ich mir gut vorstellen, seine Offroad-Qualitäten dort auszuprobieren.



Taycan Cross Turismo Modelle: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 29,4–28,1; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0

ZWEI SEITEN EINER SEELE.

DIE NEUEN TAYCAN MODELLE BEIM DIGITALEN LIVE-EVENT AM PORSCHE EXPERIENCE CENTER HOCKENHEIMRING.

Auch digital kann Stimmung aufkommen. Wenn man es richtig macht. Und auch online steht und fällt ein Event mit seinen Zuschauer*innen. Beweis: die Vorstellung der neuen Taycan Modelle im Porsche Experience Center Hockenheimring. Denn dabei haben viele von Ihnen nicht nur online zugeschaut, sondern das Event aktiv mitgestaltet – mit Fragen, Ideen und Votings. Dafür ein herzliches „Dankeschön“ an Sie.

So gesehen traf also am 27. März der Sportwagen der Zukunft auf die Event-Teilnehmer der Zukunft. Denn was wäre der Sportwagen ohne seine Fahrer*innen? So sah es auch Bastian Schramm, der Leiter Marketing der Porsche Deutschland GmbH, als er meinte, dass es vor allem die „Jäger der Ideallinie, die Fachsimpler, die Luft- und Wassergekühlten, die Sonntagsfahrer, die Daily Driver und alle anderen“ sind, die Porsche so faszinierend machen.

Doch der Reihe nach. Die Baureihe Taycan hat dem Sportwagen zusätzliche Dynamik verliehen und seine Seele gewissermaßen elektrisiert, wie mehr als 20.000 verkaufte Einheiten in 2020 weltweit zeigen. Jeder vierte Porsche in Deutschland, so Alexander Pollich, der Vorsitzender der Geschäftsführung der Porsche Deutschland GmbH, wird inzwischen elektrisch angetrieben. Diesen besonderen „Drive“ hatte auch das ganze Event, bei dem der neue Taycan und der neue Taycan Cross Turismo im Mittelpunkt standen. Und natürlich die Menschen, die ihn auf die Straße bringen.

Allen voran Dr. Stefan Weckbach, den Leiter der Baureihe Taycan, gewissermaßen ein Entwickler der ersten Stunde. Für ihn lautete der Auftrag von Anfang an: „Einen echten Porsche bauen.“ So weit, so einfach – zumindest in der Theorie. Aber gerade bei einem E-Sportwagen kommen viele neue

Themen hinzu: Reichweite, Infrastruktur, Ladezeit. Aspekte, die auch den Zuschauer*innen wichtig sind, wie die Online-Votings zeigten. Und natürlich die Performance, Porsche Style eben.

Noch eine Anforderung, die einfacher klingt als sie ist: Jeder Porsche muss wie ein Porsche aussehen. Dafür ist Peter Varga verantwortlich, der Leiter Design Style Porsche. Er erzählte davon, wie der neue Taycan Cross Turismo sein sportliches Erscheinungsbild mit „offroadigem“ Design verbindet – und so den Elektrosportwagen um eine neue Facette bereichert.

Zentrale Facette bei allen Taycan Modellen: die Nachhaltigkeit. Und das nicht nur beim Fahren (möglichst mit nachhaltigem Strom), sondern eben auch bei der Produktion, die auch bei Porsche bald CO₂-neutral sein soll, schließlich will man in Zuffenhausen mit gutem Beispiel vorangehen. Davon berichtete Daniela Rathe, Leiterin Politik und Gesellschaft der Porsche AG. Was bei einem Porsche nie zu kurz kommen darf: das Fahren an sich. So ging es dann nach Beantwortung der vielen interessanten Fragen endlich nach

draußen an den Handlingparcours. Dort waren im neuen Taycan Cross Turismo Gina Jobses, Instrukturin am Porsche Experience Center Hockenheimring, und im neuen Taycan Timo Bernhard, zweifacher FIA-Langstrecken-Weltmeister, und Le-Mans-Sieger im Einsatz.

Die erste Frage an Gina Jobses: „Wie ist das Fahrgefühl im Vergleich zu einem Verbrenner?“ Ihre bei der Beschleunigung nach hinten fliegenden Haare beantworteten die Frage schon fast von allein, aber neben einem spontanen „Hammer!“ fügte sie noch hinzu, dass natürlich das sofortige Ansprechen des Fahrpedals und das hohe Drehmoment ganz besonders sportliche Momente im Taycan erzeugten. Und Timo Bernhard? Ist schon alles gefahren, aber kalt ließ ihn der Taycan auf keinem Meter.

Werks- und Testfahrer, Experten, Entwickler, Designer, Moderatoren, Verkaufsprofis, Marketingstrategen und aktiv teilnehmende Zuschauer einte am Ende eines: Die Neugier auf die jüngsten Taycan Modelle und die Lust, sie endlich selbst auf die Straße zu bringen.

Falls Sie das Event verpasst haben oder noch einmal reinschauen möchten: Über den QR-Code können Sie das Live-Event noch einmal komplett anschauen – und sich für eine Testfahrt bei uns im Porsche Zentrum inspirieren lassen.



Taycan Turbo S Cross Turismo: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 29,4; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0; **Taycan Turbo Cross Turismo:** Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,7; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0; **Taycan 4S Cross Turismo:** Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,1; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0; **Taycan 4 Cross Turismo:** Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,1; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0; **Taycan:** Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28,7–28,0; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0

WIE PORSCHE SIND SIE

DER FRAGEBOGEN DER PORSCHE TIMES.

TANJA SPREM ist seit September 2020 bei uns im Porsche Zentrum zuständig für den Kundenempfang und zudem Verkaufsberaterin für die Porsche Driver's Selection Produkte.

MEIN HERZ SCHLÄGT HÖHER ... bei schönen Autos, Musik und gutem Essen.

DER PORSCHE MEINER TRÄUME IST EIN ... 992 Turbo S in Schwarz.

ICH HABE EINEN TRAUMJOB, WEIL ... die Zusammenarbeit mit den Kollegen und Porsche Mitarbeitern immer partnerschaftlich ist. Mein Arbeitsplatz befindet sich mitten in der Verkaufshalle. Der Ausblick ist phänomenal.

EIN PORSCHE MUSS ... im Originalzustand belassen werden. Ich mag es klassisch.

EIN PORSCHE DARF NIE ... vernachlässigt werden.

MEINE TRAUMSTRECKE MIT EINEM PORSCHE ... verläuft quer durch Deutschland oder an einer sonnigen Küste entlang.

ICH MAG DIE MARKE PORSCHE, WEIL ... sie klassisch und treu ist.

BENZIN ODER STROM? Benzin.

911 Turbo S: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 15,5 · außerorts 8,6 · kombiniert 11,1; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 254



WIE PORSCHE SIND SIE

DER FRAGEBOGEN DER PORSCHE TIMES.

NIKLAS MAUCH ist seit September 2020 bei uns als Auszubildender zum Automobilkaufmann.

MEIN HERZ SCHLÄGT HÖHER ... wenn ich ein Auto starte und hinten „richtiger Sound“ ohne irgendwelche Elektronik herauskommt. Autos sind meine absolute Leidenschaft.

DER PORSCHE MEINER TRÄUME IST EIN ... 991 GT2 RS.

ICH HABE EINEN TRAUMJOB, WEIL ... ich für die beste Fahrzeugmarke der Welt arbeiten darf.

EIN PORSCHE MUSS ... immer seine Eleganz, Einzigartigkeit und Perfektion behalten.

EIN PORSCHE DARF NIE ... seine einzigartige Silhouette verlieren und ein 911 darf nie elektrisch werden und muss seine Benzin-Seele behalten.

MEINE TRAUMSTRECKE MIT EINEM PORSCHE ... wäre eine Rundreise durch die Schweizer Alpen bis nach Italien ans Meer.

ICH MAG DIE MARKE PORSCHE, WEIL ... sie der Inbegriff für Performance und Sportlichkeit ist.

BENZIN ODER STROM? Benzin.



WIE PORSCHE SIND SIE

DER FRAGEBOGEN DER PORSCHE TIMES.

LUISA RATZ ist ebenfalls seit September letzten Jahres bei uns. Als Auszubildende zur Kfz-Mechatronikerin unterstützt sie unser Werkstatt-Team bei allen Wartungs- und Instandhaltungsaufgaben.

MEIN HERZ SCHLÄGT HÖHER ... bei mehr als 200 km/h.

DER PORSCHE MEINER TRÄUME IST EIN ... Panamera oder Taycan.

ICH HABE EINEN TRAUMJOB, WEIL ... ich an Fahrzeugen arbeiten darf, von denen andere nur träumen können.

EIN PORSCHE MUSS ... mich begeistern und mir ein Lächeln ins Gesicht zaubern.

EIN PORSCHE DARF NIE ... kalt an die Leistungsreserven gebracht werden.

MEINE TRAUMSTRECKE MIT EINEM PORSCHE ... ist die Nordschleife – und dort den Grenzbereich der Fahrzeuge austesten.

ICH MAG DIE MARKE PORSCHE, WEIL ... man Alltag und Rennstrecke in einem Fahrzeug vereint.

BENZIN ODER STROM? Schwierig, denn der Benziner gehört in den 911, aber der Taycan überzeugt mich auch.



START THE ENGINES.



Das Team von EPS Rennsport ist ein kleines familiäres Rennteam, das hier in der Region auf dem schönen Heuberg seine heiligen Hallen besitzt

und sich auf den Clubsportbereich spezialisiert hat. Aber auch GT3-Cup-Einsätze sowie die GT3-Betreuung werden von EPS Rennsport realisiert. Der GT4 Clubsport aus dem Hause Porsche ist das Hauptfahrzeug des Teams, das in Sprint- und Langstreckenserien im aktiven Motorsport eingesetzt wird.

Das Team um Patrick Steuer unterstützt seine Youngdriver und Stammfahrer bei dem Erlangen verschiedener Lizenzen, sowie der stetigen Weiterentwicklung mittels Coaching. Das Team von EPS Rennsport hat bereits die neue Saison begonnen. Den bekannten Benzingeruch und den wärmenden Gummi der arbeitenden Reifen durften die Teammitglieder bei Tests auf der Rennstrecke genießen.

Mit dem Podium im Blick freut sich das Team rund um Teamchef Patrick Steuer auf eine Saison mit Langstreckenserien und Sprintrennen im GT4-Bereich. Ebenso steht mit dem TOTAL-24-h-Rennen sowie seinem 6-h-Qualifikationsrennen auf dem Nürburgring das Saisonhighlight im Fokus. Den Mythos, 24 Stunden seine Runden auf der legendären Nordschleife zu drehen, erleben zu dürfen – träumt nahezu jeder Rennfahrer.

Der Nürburgring ist für das EPS Rennsport Team zu einer zweiten Heimat geworden. Diese Rennstrecke (auch Grüne Hölle genannt) weist eine Streckenlänge von 20,83 km mit 73 Kurven aus. Mit der GP-Strecke, die weitere 4,5 km hat, beträgt eine Runde beim legendären 24-h-Rennen 25,3 km.

PORSCHE
911 GT3 R

TEAM



TECHNOLOGIE 21

WAS BEDEUTET EIGENTLICH ...?

SWAN-NECK-HECKFLÜGEL.

Faszinierende Technologien, die neugierig machen. Oder das Interesse wecken, weil sie einen besonderen Klang haben. Wie die so genannte Swan-Neck-Anbindung des Heckflügels beim neuen 911 GT3.

Pommes-Theke, Entenbürzel, Frühstücksbrett. Ob 911 Turbo, RS 2.7 oder 911 GT3: Heckflügel haben Porsche Fans schon immer zu originellen Spitznamen herausgefordert. Beim neuen 911 GT3 kommt eine weitere, äußerst plakative Bezeichnung hinzu, die allerdings weniger brachial als poetisch ist. Zumal sie nicht den Flügel selbst bezeichnet, sondern das, was ihn festhält. Die Rede ist von der so genannten Swan-Neck-Anbindung des Heckflügels.

Der Heckflügel des neuen 911 GT3 hat eine besonders große Fläche und ist an der Oberseite befestigt, ähnlich wie bei seinem großen Bruder von der Rennstrecke, dem 911 RSR. Getragen wird dieser Flügel von 2 Aluminiumstützen, die im Profil wie der Hals eines Schwans aussehen. Diese Anbindung von oben hat den besonderen Effekt, dass die Unterseite des Flügels – und darauf kommt es an – sauber umströmt wird. Das führt zu deutlich weniger Abtriebsverlusten, was wiederum die Bodenhaftung verbessert. Und zu einem Namen führt, der einen besonders schönen Klang hat.

911 GT3: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 19,2–17,3 · außerorts 9,9–9,5 · kombiniert 13,3–12,4; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 304–283



ERFOLGREICH IM MOTORSPORT

PERFEKTION FÜR DIE STRASSE

KOOPERATIONSPARTNER DES PORSCHE ZENTRUM SCHWARZWALD-BAAR

DAS TEAM JOOS SPORTWAGENTECHNIK

- IHR PARTNER FÜR MOTORSPORT UND STRASSE

- Motorsport und Straßenfahrzeuge ausschließlich für Fahrzeuge der Marke Porsche
- vom klassischen 911er bis hin zum aktuellen GT3 Rennwagen
- Motor- und Getriebekonstruktion und Instandsetzung
- Fahrwerksoptimierungen ausschließlich Porsche
- Motorsport-Betreuung in verschiedenen Rennserien
- Aufbau und Vermietung von Porsche Rennfahrzeugen
- Startklar für die ADAC GT Masters Saison 2021



TEAM JOOS SPORTWAGENTECHNIK

Geislinger Str. 108 • 72336 Balingen • Tel.: 07433 9021499 • Mail: info@joos-sportwagenteknik.de

Instagram: team_joos_sportwagenteknik • Facebook: TeamJoosSportwagenteknik



Bleiben Sie neugierig.

Natürlich ist Ihr Porsche perfekt, wenn er vom Band rollt. Aber mit dem Porsche Tequipment Original-zubehör können Sie ihn nach Ihren individuellen Wünschen noch einen Tick perfekter machen. Nachträglich und unkompliziert. Einige besonders schöne Möglichkeiten stellen wir Ihnen hier vor. Weitere Informationen bekommen Sie bei uns im Porsche Zentrum und natürlich auch online.



1 PORSCHE PERFORMANCE-DACHBOX Teilenummern: 9Y0 044 870 [Schwarz Hochglanz], 9Y0 044 871 [Griffe grundiert], 9Y0 044 871 A [Griffe in Dolomitsilber Metallic], 9Y0 044 871 B [Griffe in Carraraweiß Metallic], 9Y0 044 871 C [Griffe in Vulkangrau Metallic]. Exklusiv im Entwicklungszentrum Weissach entwickelt und getestet. Das Ergebnis: aerodynamisches Design und erstklassige Luftwiderstandswerte. 211,4 × 90,8 × 43,4 cm. Max. Zuladung: 75 kg. Volumen: 480 Liter. Lackierbare Blades inkl. Schutzcover mit „PORSCHE“ Schriftzug. Ab EUR 1.368,50¹⁾ / **2 INTERIEUR-REINIGUNGSSET** Teilenummer: 000 044 002 50. Speziell für Porsche Fahrzeuge entwickelt und optimal aufeinander abgestimmt. Im Set enthalten: Cockpitreiniger (100 ml), 2-in-1 Displayreiniger (10 ml), Lederreiniger (100 ml), Lederpflege (100 ml), 2 weiße Baumwolltücher. Inkl. praktischer Tasche. EUR 57,12¹⁾ / **3 FUSSMATTEN MIT NUBUK-EINFASSUNG** Teilenummer: 9J1 864 435 + Farbcode. Vierteiliges Set in ausgewählten Interieurfarben. Mit Nubukeinfassung und Einleger mit gesticktem, silbernem „PORSCHE“ Schriftzug. EUR 178,50¹⁾ / **4 TÜREINSTIEGSBLENDEN CARBON MATT, BELEUCHTET** Teilenummer: 9J1 073 800 B. Aus Carbon mit weiß beleuchteter Modellbezeichnung. EUR 1.249,50¹⁾ / **5 PORSCHE DASHCAM** Teilenummer: 9Y0 044 930. Für Videoaufzeichnungen von Fahrsituationen und während des Parkens geeignet. Aufzeichnung beginnt automatisch mit Start des Motors. Bedienung und Konfiguration auch per App mittels Live-View und Video-Galerie. Inkl. Halterung, Kabelsatz und Befestigungsmaterial. EUR 416,50¹⁾ / **6 2-IN-1 DISPLAYREINIGER** Teilenummer: 000 044 002 51. Einfach die Reinigungsflüssigkeit auf das Display aufsprühen und mit der Mikrofaserhülle der Flasche streifenfrei nachwischen. Auch für Smartphones und Tablets geeignet. EUR 17,85¹⁾ / **7 KOFFERRAUMWANNE VORN** Teilenummer: 9J1 044 000 00. Passgenaue Schutzwanne mit „PORSCHE“ Schriftzug. Wasserundurchlässig und abwaschbar. Mit Griffen versehen. EUR 119,- / **8 SCHLÜSSELETUI** Alcantara, Teilenummern: 971 044 005 [Nähte in Schwarz], 971 044 005 A [Nähte in Karminrot], 971 044 005 B [Nähte in Kreide]. Aus schwarzem Alcantara®. Schlüsselband und Seitenwangen sind in schwarzem Leder gehalten. Mit Ziernaht in ausgewählten Farben und „PORSCHE“ Schriftzug. EUR 130,90¹⁾

Alle unsere Produkte finden Sie auf unserem Tequipment Finder: www.porsche.de/teqfinder

1) Alle Preisangaben inkl. 19% MwSt. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Die Produkte sind modellspezifisch abgebildet und bestellbar. Weitere Informationen zur Verfügbarkeit für weitere Modelle sowie zu eventuell anfallenden Einbaukosten erhalten Sie bei uns im Porsche Zentrum.

Taycan Turbo: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 28; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0



DIE ZUKUNFT SIEHT GUT AUS.



DAS SPEKTAKULÄRE BUCH „PORSCHE UNSEEN“
ZEIGT ZUM ERSTEN MAL UNVERÖFFENTLICHTE VISIONEN
DES PORSCHE DESIGNSTUDIOS.



Selten war ein Vorwort knapper und treffender als in diesem Buch: „Das Silicon Valley der Automobilindustrie liegt schon seit langer Zeit in Zuffenhausen und Weissach.“ Bäm! Die Worte

von Porsche Designchef Michael Mauer sitzen. Und klar, wer in der Fahrzeugentwicklung von Kreativität, Design und Innovation spricht, kommt um das Porsche Design in Weissach nicht herum. Bester Beleg ist „Porsche Unseen“, das erstmals geheim gehaltene Designstudien, Prototypen und Konzeptfahrzeuge aus den letzten 15 Jahren zeigt. Neben den spektakulären Fahrzeugvisionen gibt es auch spannende Einblicke ins Designstudio und den Designprozess. Konzipiert und fotografiert hat das Buch Stefan Bogner, der Porsche Fans als Macher des Magazins „Curves“ bestens bekannt ist.

Herr Bogner, wie haben Sie die Atmosphäre in Weissach empfunden?

Dort arbeiten lauter Positiv-Wahnsinnige, alle sind unglaublich engagiert. Viele sind schon seit Jahrzehnten dabei. Das ist wie eine Familie. Daraus entsteht ein ganz besonderer Vibe, nicht laut, aber extrem kreativ und effizient.

Was hat Sie besonders beeindruckt? Die Unternehmenskultur und der Geist der Marke, die hier erlebbar werden. Porsche ist für mich viel mehr als die Evolution, die wir auf der Straße sehen. Dieses Designstudio, das ist wirklich wie Science-Fiction. Ein Übermorgenland auf engstem Raum. Dass dort derart radikale Ansätze wie dieser 1-Liter 904 oder der Renndienst-Bus entstehen, das hätte ich Porsche nicht zugetraut. Hier entsteht nie Design um des Designs willen.



Porsche gilt ja von jeher als unabhängig im Design. Der 911, der nie eine Mode mitgemacht hat, jetzt der Taycan, der eine eigene Kategorie geschaffen hat. Geht so etwas nur mit

einem radikal unabhängigen Entwicklungsstudio? Wahrscheinlich. Aber ich glaube, es hat noch mehr mit der Unternehmenskultur zu tun, die Freiheiten zulässt, aus denen dann diese eigenständigen Produkte entstehen.

Welche der Designstudien würden Sie gerne in Serie sehen? Ganz klar den Bus. Als Familienvater, der in der Münchner Innenstadt lebt, aber auch, weil man so etwas von Porsche einfach nicht erwarten würde.

Ist „Porsche Unseen“ für Sie als Fotograf das Traumprojekt schlechthin gewesen? Unseen ist zweifelsohne ein Highlight in meinem beruflichen Leben. Wir hatten nicht viel Zeit und auch nicht viel Raum. Die meisten Bilder entstanden wie bei einem Boxenstopp zack, zack im Hof vor dem Studio oder in der großen Halle mit grauem Filzboden. Manchmal auch über Nacht. Aber es war wie bei einem 24-Stunden-Rennen.

Vielleicht brauchen diese faszinierenden Studien ja gar keine große Inszenierung, weil sie für sich stehen? Ja, das stimmt schon. Die Qualität dieser Einzelstücke bis hin zu den Tonmodellen ist so hervorragend, da braucht man nichts anderes.



Stefan Bogner, Porsche Unseen:
Design Studies, Delius Klasing Verlag, 2021. EUR 68,-
(www.stefanbogner.com/works/porsche-unseen/)



5:19,55
917
1963
60.000
263.500
30.000
1948
No.1
550
2.7
993
24
356
19

MAGIC NUMBERS

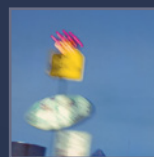
ZAHLEN, DIE DIE SPORTWAGENWELT BEWEGEN, GIBT ES JEDE MENGE BEI PORSCHE. VOR ALLEM NATÜRLICH DIE 3 ZIFFERN 911. ABER AUCH NUMMERN-KOMBINATIONEN WIE 356, 917 ODER DIE ZAHL 24 FÜR DIE PORSCHE FASZINATION LE MANS STEHEN FÜR FASZINIERENDE GESCHICHTEN.

Heute erzählen wir von einer Zahl, die Porsche in kritischer Zeit wieder nach vorn gebracht hat: der 986. Sie bezeichnet den ersten Porsche Boxster von 1996. Der 2-sitzige Roadster steht für eine Verjüngungskur, die Porsche Anfang der 90er Jahre durchlief, um wieder wettbewerbs- und damit zukunftsfähig zu sein.

Doch der Reihe nach – oder besser den Zahlen nach: Denn das Fahrzeugkonzept des 986 steht in der Tradition des Porsche 550 bzw. 718, den ersten eigens für den Motorsport konstruierten Mittelmotorenwagen aus dem Hause Porsche. Beide waren klein, leicht und offen. Und haben als Kurvenfresser auf der Rennstrecke häufig genug die etablierten Favoriten geärgert. Die perfekte Grundlage also für die Weissacher Designer und Entwicklungsingenieure, um erneut ein sportliches Ausrufezeichen zu setzen. Eines für viel Fahrspaß – auf der Straße.

Aber das war noch längst nicht alles, was der 986 an frischem Wind ins Unternehmen brachte. Als vergleichsweise günstiges und dank 2 Kofferräumen auch noch praktisches Einstiegsmodell sollte die Baureihe neue Zielgruppen ansprechen. Auch herstellungstechnisch stand der Boxster für hohe Effizienz, denn er wurde mit einer modernen, schlanken Herstellungsmethode und zum Teil auf Basis der Grundkonstruktion des parallel entwickelten 911 (996) gebaut. Kontrovers diskutiert wurde der technisch überfällige Wechsel von der Luft- zur Wasserkühlung des Boxermotors. Ein Disput, in den sich selbst Walter Röhrl einschaltete mit der lapidaren Frage: welcher Motor denn nun schneller sei. Die Antwort fiel deutlich zugunsten der neuen Konstruktionsweise aus.

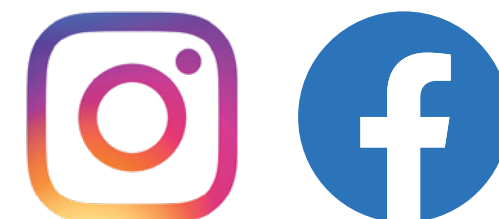
Auch das Design hat die Gemüter bewegt. Besonders die erst spöttisch, später immer liebevoller als Spiegeleischeinwerfer bezeichneten Frontleuchten. Und doch: Das Design kam an, der 986 wurde zum Erfolgsmodell. Über 160.000 Einheiten der ersten Generation Boxster wurden verkauft, 1996 zunächst mit 150 kW (204 PS), ab 1999 als S-Modell mit 185 kW (252 PS) Leistung. Heute ist der 986 längst ein Klassiker, der dieses Jahr mit dem Jubiläumsmodell 25 Jahre Boxster würdig gefeiert wird.



Willkommen in der Porsche Community.

Entdecken Sie die digitale Welt unseres Porsche Zentrums.

News, neue Modelle, Events, tolle Angebote, und das rund um die Uhr:
Folgen Sie uns auf unseren Social-Media-Kanälen und bleiben Sie so jederzeit
auf dem Laufenden über alles, was uns bewegt.



Wir freuen uns darauf,
die schönsten Porsche Momente
mit Ihnen zu teilen.



911 Targa 4S: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 15,0–13,3 · außerorts 8,0–7,6 · kombiniert 10,3–9,9; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 235–227; **911 Carrera 4S:** Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 14,8–13,1 · außerorts 7,8–7,4 · kombiniert 10,1–9,7; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 231–222; **718 Cayman:** Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) innerorts 11,8–10,6 · außerorts 6,9–6,6 · kombiniert 8,7–8,1; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 199–185



Die schönste Art, Elektrizität zu nutzen: Energie tanken.

Der neue Taycan Cross Turismo. Soul, electrified.

Setzen Sie Ihre Seele unter Strom – mit dem Taycan Cross Turismo.
Ihr Porsche Zentrum Schwarzwald-Baar freut sich auf Sie.



Porsche Zentrum Schwarzwald-Baar
PZ Sportwagen Vertriebs GmbH
Goldenbühlstraße 9
78048 Villingen-Schwenningen
Tel. +49 7721 9292-0
www.porsche-villingen.de

Taycan Turbo S Cross Turismo: Stromverbrauch (in kWh/100 km) kombiniert 29,4; CO₂-Emissionen (in g/km) kombiniert 0



PORSCHE