Porsche Zentrum Siders

PORSCHE TIMES

01/24

Der neue Taycan
Atemberaubende Performance
Seite 4

Der neue Macan
Vollelektrischer Allrounder
Seite 6

Liebe Porsche Freundinnen und Freunde,

Mit einer steigenden Zahl von Neuzulassungen, durch Ihre Treue geehrt, beendeten wir das Jahr 2023. Voller Enthusiasmus sind wir bereit, die Herausforderungen des Jahres 2024 anzunehmen, von dem wir wissen, dass es reich an Ereignissen und Neuheiten sein wird.

Der auf den folgenden Seiten vorgestellte elektrische Porsche Macan, setzt neue Massstäbe in Sachen Fahrverhalten und Leistung. Der Schritt in Richtung Elektromobilität ist eine schwungvolle Antwort auf die Anforderungen eines sich wandelnden Marktes. Wir freuen uns, die vor 4 Jahren begonnene Reise mit der Einführung der ersten Generation des Porsche Taycan fortzusetzen, einem Modell, das nun neu interpretiert wurde.

Den Kopf voller Pläne und die Augen voller Porsche-Leidenschaft wünschen wir Ihnen gute Lektüre der Porsche Times Siders und einen erlebnisreichen Frühling!

Mit besten Grüssen

Christophe Antille

Direktor
Porsche Zentrum Siders
Garage Olympic SA

Maximale Fahrdynamik –
der neue Taycan
Seite 4

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
mit Tobias Hillers, Sound Engineer

10 NEUE MODELLE
Der Panamera –
digitaler, luxuriöser und effizienter

15 PARTNER
Schweizer Skischule
Crans-Montana

16 PORSCHE LIFESTYLE
Ein Koffertraum geht in Erfüllung

Impressum
Porsche Zentrum Siders, Garage Olympic SA
Rte de la Bonne-Eau 2, 3960 Siders, Schweiz,
Telefon +41 27 451 12 12, info@porsche-sierre.ch,
www.porsche-sierre.ch, Auflage: 140 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.

MIX
Papier | Fördert gute Waldnutzung
FSC® C004807
FSC www.fsc.org

myclimate
Wirkt. Nachhaltig
Drucksache
myclimate.org/01-24-309880

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.

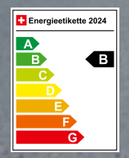
Der neue Taycan glänzt zudem aufgrund serienmässig integrierten intelligenten Matrix-LED-Hauptscheinwerfern, die sich automatisch an die Fahrbedingungen anpassen. Und zu guter Letzt wurden auch die Konnektivität, die Benutzeroberfläche und das Bedienkonzept modernisiert und in der Bedienung optimiert. 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 perfomanceorientierte 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 CO_2 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 Vorderachsantrieb 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 Vorderachsantrieb 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.

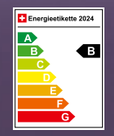
Etwas allerdings haben beide Macan Derivate gemeinsam: Sie verbinden Effizienz und Emotionalität zu einer starken, untrennbaren Einheit.

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 CO_2-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 CO_2-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 Kühlluftklappen und an der Hinterachse sorgt der adaptive Heckspoiler, der je nach Fahrsituation variabel in drei Stufen ausfährt, für einen bedarfsgerechten, der Geschwindigkeit angepassten Abtrieb.

Exterieur-Design
Weil der Macan nicht bloss 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 athletischkompakten Auftritt. Der Macan verdankt der Elektrifizierung nicht nur seine dynamische Optik, sondern auch einen zweiten, vorderen Gepäckraum mit 84 Liter zusätzlichem Lade-volumen.

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 Kühllufteinlässe zur Motorkühlung notwendig. Das lässt ihn, auch dank dem niedrigeren Fronthaubenschnitt, sehr modern wirken. Die in den vorderen Lufteinlass integrierten, beweglichen Kühlluftklappen versorgen den Kühlkreislauf sowie die Bremsen bedarfsgerecht mit Kühlluft. 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.

Das Heck des Fahrzeugs überzeugt mit performanten Proportionen. Die ausgeprägten Schultern stechen aufgrund des markanten Einzugs an der Fahrzeugkabine und den hinteren Kotflügeln besonders hervor. Die Porsche typische Flyline des neuen Macan wirkt dank rahmenlosen Türen und flacher Heckscheibe noch coupéhafter. Der Heckspoiler mit aktiver Aerodynamik trägt weiter massgeblich zu dieser Optik bei; der adaptive Spoiler verfährt geschwindigkeitsgeregelt und stellt somit in jeder Fahrsituation bestmögliche Fahr- und Aerodynamik sicher. Das durchgehende Leuchtenband umspannt die Heckpartie vollständig. Wie alle Leuchtelemente und auch der «Porsche»-Schriftzug, ist es aus tiefem, dreidimensional geformtem Glas gearbeitet. Diese Skulpturierung schafft eine technisch anmutende, filigrane und zeitlose Optik. Zugleich unterstreicht es die Fahrzeugbreite, was den Macan noch präsenter wirken lässt. Zudem wird der Fahrer begrüsst bzw. verabschiedet durch eine «Coming/Leaving-Home»-Funktion.

Interieur-Design
Die Innenausstattung des Macan ist stilvoll, 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 stilvoll, 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-Bei-fahrerdisplay. 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 Leuchtanimationen 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.

Interview: Oliver Stucki

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 Süditalien, 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

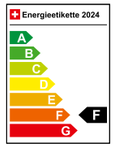
4,0-Liter-V8-Biturbo-Motor | MIT GESTEIGERTER LEISTUNG

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 schärfer, athletischer und moderner. Die neue Front zeigt noch mehr Präsenz auf der Strasse. Die Seitenlinie schärft die Positionierung als Sportlimousine, und das Heck bietet einen unerreicht 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.

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 CO_2 kombiniert (g/km)
76–91 km Elektrische Reichweite (WLTP)
F Effizienzklasse



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.

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 neuentwickelte 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.

Porsche Active Ride – das neue, vollaktive Fahrwerk

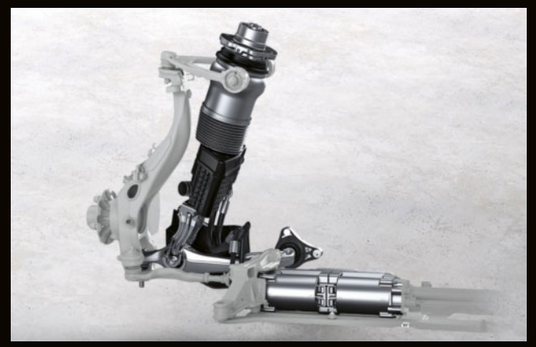
Ein Maximum an Komfort und Agilität sowie eine Reihe innovativer Fahrfunktionen ermöglicht das neue High-End-Fahrwerk Porsche Active Ride. Der neue Panamera ist das erste Porsche Serienfahrzeug mit diesem aktiven Fahrwerk.

Porsche Active Ride kann Dämpferkräfte hydraulisch und individuell an jedem Rad innerhalb von Millisekunden aktiv regeln. Nahezu alle Wank-, Nick- und Hubbewegungen werden kompensiert. Auf Wunsch kann eine Überkompensation zugeschaltet werden, die in bestimmten Fahrsituationen auf den Fahrer und die Passagiere wirkende Längs- und Querkräfte beim Beschleunigen, Bremsen und in Kurvenfahrt nahezu vollständig eliminieren kann.

Der ebenfalls separat aktivierbare Komforteinstieg hebt das Fahrzeug sehr zügig an und senkt es nach dem Einsteigen oder Aussteigen wieder ab. Porsche Active Ride ermöglicht dem Panamera einen bislang nicht erreichten Fahrkomfort. Es absorbiert Fahrbahnunebenheiten nahezu vollständig und der Karosserieaufbau bleibt in bisher unbekanntem Ausmass angenehm ruhig. Dies sorgt für ein erhabenes Fahrgefühl. Gleichzeitig erhöht Porsche Active Ride die Fahrdynamik bei performanter Fahrweise.

Aufbau
Die technische Basis ist eine 1-Kammer-Luftfederung mit 2-Ventil-Dämpfertechnologie. Jeder Dämpfer wird zusätzlich um eine Motor-Pumpen-Einheit (MPE) erweitert. Elektromechanische Stabilisatoren werden zur Minimierung von Wankbewegungen der Karosserie nicht mehr benötigt. Stattdessen erzeugt jede der 4 intelligent geregelten MPE radselektiv einen hydraulischen Volumenstrom mit einem genau abgestimmten Druck und definiert damit die im Dämpfer wirkenden Kräfte.

Jede MPE besteht dabei aus 2 E-Motoren, die 2 Hydraulikpumpen antreiben. Die notwendige Energie bezieht das neue System aus der 400-V-Hochvoltbatterie. Daher steht Porsche Active Ride nur den E-Hybrid-Modellen zur Verfügung. In dem hochmodernen System bilden die Luftfeder, der aktive Dämpfer und die zugehörige MPE eine Einheit. Der Vorteil: Die MPE regelt den direkten und bedarfsgerechten Aufbau der aktiven Stellkräfte über das elektronisch gesteuerte hydraulische System deutlich schneller und ist imstande, bei Bedarf auch ohne Fahrbahnanregung Einfluss auf den Dämpfer und die Fahrwerksgeometrie zu nehmen.



Eine elektrisch betriebene Hydraulikpumpe baut aktiv Kraft im Stossdämpfer auf.

Und so funktioniert Porsche Active Ride: Sensoren ermitteln den gesamten Fahrzustand, wie beispielsweise Längs- und Querbeschleunigungen, Fahrbahnanregungen der Räder und der Karosserie sowie die Haftung aller Reifen auf der Strasse. Dabei kommen an jedem Rad 2 Beschleunigungssensoren und ein Federwegsensor sowie im Fahrzeug 2 weitere Drehratensensoren zum Einsatz.

Aus den ermittelten Daten liefert die MPE dem Dämpfer den exakt benötigten Volumenstrom, um entsprechend situationsgerecht maximalen Fahrkomfort und maximale Performance zu erreichen. Der Volumenstrom, bestehend aus dem Dämpferöl, reguliert nach dem Wirkprinzip eines aktiven Zylinders die Bewegungen der Luftfeder. Die Räder können über diese Regelung jederzeit aktiv auf die Strasse gedrückt (Ausfedern) oder in die Karosserie gezogen werden (Einfedern).

Funktionen
Porsche Active Ride bietet sehr hohen Fahrkomfort, der das Fahrerlebnis mit dem Panamera auf ein neues Niveau hebt. Das System ist immer aktiviert und bietet ohne zusätzlichen Eingriff eine Vielzahl an innovativen Funktionen.

- **Aufbaukontrolle:** Porsche Active Ride reguliert zu jeder Zeit die Ausrichtung der Karosserie. Sobald erforderlich, wird die Dämpferkraft im Bruchteil einer Sekunde angepasst – etwa beim Beschleunigen oder Bremsen. Der Fahrzeugaufbau wird weitestgehend horizontal gehalten.

- **Dynamische Radlastverteilung:** Porsche Active Ride misst und überwacht an jedem Rad mittels Sensoren die dynamische Radlast bzw. den Kontaktflächendruck. Die optimale Ausnutzung des Grip-Potenzials steigert die Fahrstabilität und verbessert die Agilität beim Herausbeschleunigen aus Kurven.

- **Isolation von Fahrbahnunebenheiten:** Die Fahrbahnunebenheiten werden mittels Datenanalyse erfasst und die Dämpfungskräfte werden in Echtzeit adjustiert. Das System isoliert minimale Aufbaubewegungen und sorgt für einen ungestörten Fahrkomfort.

- **Dynamische Bodenfreiheit:** Die dynamische Bodenfreiheit reguliert das Niveau des Fahrzeugs in Kurven automatisch.

  Zusätzlich bietet Porsche Active Ride eine Auswahl von Funktionen, die Kundin oder der Kunde individuell im PCM (Porsche Communication Management) aktivieren oder deaktivieren kann. Die Funktionen Aktive Kurvenlage und Beschleunigungs- und Bremskomfort stehen in einem Geschwindigkeitsbereich zwischen 50 km/h und 250 km/h zur Verfügung. Bei gerin-geren Geschwindigkeiten sind die Funktionen nicht aktiv, um weiterhin durch stetige Aufrechterhaltung des maximalen Federweg in jeder Situation den bestmöglichen Fahrkomfort zu bieten. Ihre maximale Ausprägung erreichen die Funktionen zwischen 70 km/h und 200 km/h.

- **Aktive Kurvenlage:** In Kurvenfahrten wird das Wanken nicht nur ausgeglichen, sondern überkompensiert. Das Fahrzeug legt sich wie ein Motorrad in die Kurve, senkt sich also zum Kurveninneren ab. Dadurch werden vor allem die Querbeschleunigungskräfte im Innenraum reduziert, was zu einem weiteren Komfortgewinn führt.

- **Beschleunigungs- und Bremskomfort:** Bei Beschleunigungs- und Bremsaktionen wird das «Nicken» des Fahrzeugaufbaus überkompensiert. Das Fahrzeug wird beim Beschleunigen ähnlich einem Helikopter nach vorn geneigt. Beim Bremsen wird das Fahrzeug nach hinten geneigt. Das erhöht den Fahrkomfort, da weniger Längsbeschleunigungskräfte auf die Insassen einwirken.

- **Komforteinstieg:** Die temporäre Niveauanhebung des gesamten Fahrzeugs bietet eine sehr angenehme Komfortsteigerung beim Ein- und Aussteigen. Die Anhebung wird durch das Öffnen der Tür ausgelöst und nach dem Schliessen wieder ausgeglichen. Das Fahrzeug wird dabei um +55 mm im Vergleich zum Normalniveau angehoben.

Schweizer Skischule Crans-Montana

Das Porsche Zentrum Siders ist neuer Partner der Schweizer Skischule von Crans-Montana, einer Vereinigung, die seit fast 100 Jahren an der Entwicklung des Skisports in Crans-Montana beteiligt ist.

Die Begeisterung für den Skisport, der mit Winter- und Ferienfreuden in Verbindung gebracht wird, nahm ab Anfang des 20. Jahrhundert zu. Die Gründung der Schweizer Skischule in Crans erfolgte 1926, um den Wünschen des Tourismus nach neuen Erfahrungen gerecht zu werden. Der Skisport wurde parallel zu Sommeraktivitäten wie Golf entwickelt und genießt in Crans-Montana seit der Austragung der Ski-Weltmeisterschaft im Jahr 1987, die 2027 auf dem Hochplateau zurückkehren wird, einen hohen Bekanntheitsgrad.

Das Porsche Zentrum Siders freut sich, mit der Schweizer Skischule Crans-Montana zusammenzuarbeiten, deren Aktivitäten unserer Region sehr am Herzen liegen. Die ESS Crans-Montana ist eine der grössten Skischulen der Schweiz. Sie besteht aus 380 Mitarbeitern, denen jedes Jahr 20.000 Kunden, Anfänger und Fortgeschrittene, ihr Vertrauen schenken. Die Mitarbeiter der ESS Crans-Montana sind leidenschaftliche Botschafter, die ihren Enthusiasmus mit anderen teilen, um unvergessliche Momente zu erleben.

Copy right: Miglionico Luciano

Ihr Porsche Beyond the Road

Wer beim Packen bisher die Porsche typische Performance vermisst hat, freut sich über die neue Porsche Design Roadster Hardcase Trolley Collection.

Reisen bedeutet mehr, als von einem Punkt auf der Landkarte zu einem anderen zu gelangen. Jede Reise bildet ein unvergleichliches Kapitel und ist damit Teil der persönlichen Geschichte von jedem einzelnen von uns. Jenseits der zurückgelegten Kilometer und der Anzahl der Meetings bietet Porsche jetzt eine neue Kollektion aus robusten Hardcase-Trolleys an, die Ihrem Lifestyle bei jedem Schritt entsprechen und die Ihre Reisen auf die nächste Stufe heben..

Die Porsche Design Roadster Hardcase Trolley Collection widerspiegelt den ikonischen Geist der Porsche Fahrzeuge bis ins kleinste Detail. Die Koffer sind in drei Grössen (ab CHF 710.– inkl. MwSt.) erhältlich – und in den drei ikonischen 911-Farben Schwarzmetallic, Graumetallic und Indischrot. Dabei repräsentiert die Kollektion, die übrigens exklusiv in offiziellen Porsche Zentren erhältlich ist, viel mehr, als die Gepäckstücke auf den ersten Blick vermuten lassen. Vielmehr sind die Trolleys, die mit Porsche typischen Details ausgestattet sind, ein Sinnbild für Luxus: Ihr Rollendesign ist jenem der Fahrzeugfelgen nachempfunden, und der Gepäckanhänger in Form des Porsche Wappens ist aus echtem Leder gefertigt.

Sämtliche Trolleys sind ausserdem mit kugelgelagerten Rollen und einer robusten, aber leichten Polycarbonat-Schale ausgestattet. Der höhenverstellbare ergonomische Griff sorgt für optimale Leistung und wird durch Details und Packwürfel in schwarzer Farbe ergänzt, wobei Letztere die Organisation auf Reisen garantieren. Ein doppeltes TSA-Schloss und ein Anti-Diebstahl-Reissverschluss sorgen dafür, dass der Kofferinhalt jederzeit sicher ist.

Reisen – neu definiert
Dank den neuen Roadster Hardcase Trolleys von Porsche können Sie sich ab sofort auf Reisen begeben, die über die Strassen dieser Welt hinausgehen. Die Trolleys definieren die Begriffe Luxus, Leistung und Funktionalität neu und werden somit zu mehr als blossen Begleitern – nämlich zu einer Erweiterung Ihres individuellen Lifestyles. Werten Sie Ihre Reisen auf und geniessen Sie die Sinfonie aus Präzision und Luxus dieser Trolley-Kollektion, die jede zurückgelegte Strecke zu einem Zeugnis Ihrer einzigartigen Geschichte macht.

Pulsbeschleunigung. In 3 Buchstaben.

ENTDECKEN SIE DEN 911 CARRERA 4 GTS.

GTS: Mehr Faszination können 3 Buchstaben kaum ausstrahlen. Die GTS Modelle laden das Porsche typische Fahrgefühl mit noch intensiveren Emotionen auf. Erleben Sie die einzigartige Performance der gesamten Porsche Palette bei uns im Porsche Zentrum Siders.

Porsche Zentrum Siders
Garage Olympic SA
Rte de la Bonne-Eau 2
CH-3960 Siders
Tel. +41 27 451 12 12
www.porsche-sierre.ch