

PORSCHE

Porsche Mission X

Pressemappe

Kraftstoffverbrauch und Emissionen

911 GT3 RS: WLTP: Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,4 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 305 g/km

Taycan Turbo S Sportlimousine: WLTP: Stromverbrauch kombiniert: 23,4 – 21,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km. Elektrische Reichweite WLTP: 440 – 468 km; Elektrische Reichweite Stadt WLTP: 524 – 573 km

Alle Angaben beziehen sich auf das EU-Modell.

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Alle von Porsche angebotenen Neufahrzeuge sind nach WLTP typgenehmigt. Offizielle von den WLTP-Werten abgeleitete NEFZ-Werte liegen für Neufahrzeuge seit dem 1. Januar 2023 nicht mehr vor und können daher nicht mehr angegeben werden.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT unentgeltlich erhältlich ist.

Inhalt

Die Highlights	4
Spektakuläre Neuinterpretation eines Hypercars	4
Kurzfassung	7
Porsche Mission X: Ein weiterer Traum nimmt Gestalt an	7
Das Exterieurdesign	11
Ganz der Neue: auf den ersten Blick ein Porsche	11
Leichtbau-Glaskuppel und Le-Mans-Türen: futuristisches Konzept	11
Silhouette: lang geschwungen im Stil von Rennwagen-Ikonen	12
Die Porsche Lichtsignatur neu interpretiert	13
Das Interieurdesign und die Driver Experience (DX)	15
Den Fahrer im Fokus: die sportlich-edle Kabine	15
Die Technologie	17
Bestwerte bei Leistungsgewicht, Abtrieb und Laden	17
Konsequenter Leichtbau	17
Hohe Dauerleistung und wesentlich verbesserte Lade-Performance	18
Ganzheitliches Aerodynamik-Konzept mit Porsche Active Aerodynamics (PAA)	18
Mit Dämpfertechnologie aus dem Motorsport	19
Die ideellen Vorgänger	21
Legendäre Supersportler mit Motorsport-Genen	21
Porsche 959: Technologieträger mit Geschwindigkeitsrekord	21
Porsche Carrera GT: rassiges Design gepaart mit vielen Innovationen	21
Porsche 918 Spyder: einzigartiges Allradkonzept mit Hybridantrieb	22
Das Jubiläum	23
75 Jahre Porsche Sportwagen: eine Erfolgsgeschichte	23

Die Highlights

Spektakuläre Neuinterpretation eines Hypercars

- **Innovativer Blick in die Zukunft.**

Der Mission X steht für höchste Performance und modernen Luxus. Zugleich beweist er mit seiner skulpturhaften Formgebung und den muskulösen Flächen, dass Hypercars nicht aggressiv aussehen müssen. Die Konzeptstudie referenziert auf legendäre Rennwagen aus verschiedenen Epochen der Markengeschichte und überführt diese in die Zukunft. Während der Mission E die Zukunft der Elektromobilität und der Mission R die Zukunft des Kundensports zeigte, ist der Mission X ein Synonym für den nächsten großen Schritt: „experimental, exciting and extreme“.

- **Futuristisches Konzept mit Leichtbau-Glaskuppel und Le-Mans-Türen.**

Über den beiden Insassen spannt sich eine Leichtbau-Glaskuppel mit einem „Exoskelett“ (deutsch: „Außenskelett“) aus Kohlefaser-Verbundwerkstoff. Die Le-Mans-Türen sind an der A-Säule und am Dach angeschlagen und öffnen nach vorne oben. Das Türkonzept kam bereits beim Motorsportklassiker Porsche 917 zum Einsatz. Unterhalb der Gürtellinie finden sich Sichtcarbon-Umfänge. Diese Komponenten sind in einer Seidenglanz-Ausführung von Rocketmetallic lasiert und daher leicht getönt, ihre Struktur ist aber weiterhin erkennbar.

- **Weiterentwicklung des Porsche Lichtsignets.**

Beim Mission X haben die Designer die charakteristische Vierpunkt-Grafik neu interpretiert: Die vertikale Grundform der Hauptscheinwerfer wurde weit in Richtung Fahrbahn heruntergezogen. Eine High-Tech-Tragwerkstruktur rahmt die LED-Lichtmodule ein und präsentiert die freiliegenden, schmalen Elemente von Tagfahr- und Blinklicht. Die skulpturale Heckleuchte entwickelt sich optisch freischwebend aus einer modernen Tragwerkstruktur heraus und spannt sich, in vier Elemente segmentiert, über die gesamte Breite des Fahrzeugs. Geheimnisvoll pulsiert das „E“ des Porsche-Schriftzugs während des Ladevorgangs.

- **Detailreich ausgearbeitete Räder.**

Die tief geschüsselten Räder der Konzeptstudie sind an der Vorderachse nur leicht verkleidet. An der Hinterachse sitzen nahezu transparente Aeroblades, die zur besseren Kühlung der Radbremsen turbinenartig gestaltet sind. Die Doppel-Speichen sind hinterfräst, kombinieren also Leichtbau mit Stabilität.

- **Modernisiertes Porsche Wappen.**

Als besonderes Detail debütiert beim Mission X das neu modernisierte Porsche Wappen. Cleaner und moderner ausgeführt, transportiert das weiterentwickelte Wappen den Charakter von Porsche. Beim Mission X befindet es sich auf Fronthaube und Lenkrad sowie in einer monochromen Ausführung auf den Deckeln der Radnaben.

- **Starke Zentrierung auf den Fahrer.**

Das Bedien- und Anzeige-Konzept ist auf den Fahrer zugeschnitten, das spiegelt sich auch im Farbkonzept des Innenraums wider. Auf dem höchsten Punkt der Lenksäule sitzt das Curved-Kombiinstrument: Parallelen zum Motorsport bilden die ins Monocoque integrierten Sitzschalen aus Kohlefaser-Verbundwerkstoff (CfK) sowie das nach oben offene Lenkrad. An Bord sind mehrere Kameras. Mit Hilfe des Record-Buttons am Wählhebel kann der Fahrer die Video-Aufnahme starten.

- **Spezielles Uhrenmodul für den Beifahrer.**

Porsche Design hat für den Mission X eigens ein besonderes Uhrenmodul mit Analog- und Digitalanzeige entworfen. Auf der Beifahrerseite ist in die Instrumententafel ein Bajonettssystem eingelassen, an dem es sich befestigen lässt. Die Uhren sind sowohl für den Rundstreckeneinsatz als auch für Rallyes konzipiert und können unter anderem die Rundenzeiten oder auch Vitaldaten des Fahrers anzeigen.

- **Live-Übertragung aus dem Innenraum.**

Im Innenraum sind spektakuläre Filmaufnahmen möglich: Eine Kamera oben im Dach und zwei Kameras in den Türen neben den digitalen Außenspiegeln erfassen in Echtzeit das Geschehen in der Kabine. Die Aufzeichnung startet, sobald der Fahrer den Record-Button (REC) des Multi-Purpose-Controllers drückt.

- **Hoch performanter und effizienter Elektroantrieb.**

Unsere Vision, wenn das Konzeptfahrzeug in Serie ginge:

- Schnellstes straßenzugelassenes Auto auf der Nordschleife
- Leistungsgewicht von ungefähr einem Kilogramm pro PS
- Mehr Abtrieb als der aktuelle 911 GT3 RS
- Lädt etwa doppelt so schnell wie ein Taycan Turbo S.

Kurzfassung

Porsche Mission X: Ein weiterer Traum nimmt Gestalt an

Innovative Konzeptfahrzeuge haben bei Porsche schon immer die Weichen für die Zukunft gestellt. Diese Tradition führt der Sportwagen-Hersteller mit der jüngsten Konzeptstudie fort: Der Mission X ist die spektakuläre Neuinterpretation eines Hypercars mit nach vorne oben öffnenden Le-Mans-Türen sowie hoch performantem und effizientem Elektroantrieb. Der aufregend gezeichnete Zweisitzer feiert seine Premiere am 8. Juni 2023 an einem speziellen Datum: Am Vorabend der Eröffnung der Sonderausstellung „75 Jahre Porsche Sportwagen“ ist er der Star im Porsche Museum in Stuttgart-Zuffenhausen. Am 8. Juni 1948 hatte der 356 „Nr. 1“ Roadster als erstes Automobil unter dem Namen Porsche seine allgemeine Betriebserlaubnis erhalten. Das war die Geburtsstunde der Sportwagenmarke.

„Der Porsche Mission X ist ein Technologie-Leuchtturm für den Sportwagen der Zukunft. Damit knüpft er an Sportwagen-Ikonen früherer Dekaden an: Wie vormals 959, Carrera GT und 918 Spyder gibt der Mission X entscheidende Impulse für die Weiterentwicklung künftiger Fahrzeugkonzepte“, sagt Oliver Blume, Vorstandsvorsitzender der Porsche AG. „Träume wagen und Traumwagen gehören bei uns zusammen: Nur weil Porsche sich immer wieder verändert hat, ist Porsche stets Porsche geblieben.“

Michael Mauer, Leiter Style Porsche, sagt: „Der Mission X ist ein klares Bekenntnis zum Kern der Marke. Die weitergedachte Ausprägung unserer Marken- und Produktidentität ist ein wichtiger Kompass, an dem wir uns in der Entwicklung unserer Serienmodelle orientieren. Die Konzeptstudie symbolisiert eine Symbiose aus klar erkennbarer Motorsport-DNA mit einer luxuriösen Gesamtanmutung.“

Mit einer Länge von gut 4,5 Metern und einer Breite von zwei Metern ist der Mission X ein vergleichsweise kompaktes Hypercar. Der Radstand liegt bei 2,73 Metern und entspricht damit dem Maß von Carrera GT und 918 Spyder. Zugunsten der Fahrdynamik verfügt das Konzeptfahrzeug über Mischbereifung mit 20-Zoll-Rädern an der Vorder- und 21-Zoll-Rädern an der Hinterachse.

Design: markentypische Elemente neu interpretiert

Der Mission X steht für höchste Performance und modernen sportlichen Luxus. Zugleich beweist er mit seiner skulpturhaften Formgebung und den muskulösen Flächen, dass Hypercars nicht aggressiv aussehen müssen. Die flache, weniger als 1,20 Meter hohe Karosserie ist in Rocketmetallic lackiert – einer edel anmutenden, eigens für die Konzeptstudie gestalteten Lackfarbe. Unterhalb der Gürtellinie finden sich Sichtcarbon-Umfänge. Diese Komponenten sind in Rocketmetallic (seidenglanz) lasiert und daher leicht getönt, ihre Struktur ist aber weiterhin erkennbar. Die Räder der Konzeptstudie sind detailreich ausgearbeitet: An der Hinterachse sitzen nahezu transparente Aeroblades, die zur besseren Kühlung der Radbremsen turbinenartig gestaltet sind.

Über die beiden Insassen spannt sich eine Leichtbau-Glaskuppel mit einem „Exoskelett“ (deutsch: „Außenskelett“) aus Kohlefaser-Verbundwerkstoff. Die Le-Mans-Türen sind an der A-Säule und am Dach angeschlagen und öffnen nach vorne oben. Das Türkonzept kam bereits beim Motorsportklassiker Porsche 917 zum Einsatz. Ein weiterer Blickfang ist die Lichtsignatur: Beim Mission X haben die Designer die für Porsche charakteristische Vierpunkt-Grafik neu interpretiert. Die vertikale Grundform der Hauptscheinwerfer wurde von historischen Rennfahrzeugen wie Porsche 906 oder 908 inspiriert und weit in Richtung Fahrbahn heruntergezogen. Eine High-Tech-Tragwerkstruktur rahmt die LED-Lichtmodule ein und präsentiert die freiliegenden schmalen Elemente von Tagfahr- und Blinklicht. Werden sie aktiviert, öffnet sich das Licht wie ein Augenaufschlag. Voll erleuchtet stellen die Scheinwerfer ein selbstbewusstes Statement dar.

Eine durchgehende, scheinbar schwebende Leuchteinheit prägt das Heck des Mission X. Besonderheit ist hier ein transparenter, leuchtender Porsche-Schriftzug. Die skulpturale Heckleuchte entwickelt sich freischwebend aus einer modernen Tragwerkstruktur heraus und spannt sich, in vier Elemente segmentiert, über die gesamte Breite des Fahrzeugs. Geheimnisvoll pulsiert das „E“ des Porsche-Schriftzugs während des Ladevorgangs.

Als besonderes Detail debütiert beim Mission X das modernisierte Porsche Wappen. Gebürstetes Edelmetall, dreidimensionale Wabenstruktur, aufgefrischtes Wappentier sowie dezenter Goldfarbe – das sind bei genauer Betrachtung die Unterschiede zwischen dem modernisierten Porsche Wappen und seinem unmittelbaren Vorgänger. Cleaner und

moderner ausgeführt, transportiert das weiterentwickelte Wappen den Charakter von Porsche. Beim Mission X befindet es sich auf Fronthaube und Lenkrad sowie in einer monochromen Ausführung auf den Deckeln der Radnaben.

Die Ausrichtung auf den Fahrer zeigt sich in der Asymmetrie des Innenraums und in seinem Farbkonzept. Beide Sitze sind unterschiedlich koloriert. Bis auf die andaluzbraunen Leder-Pads ist der Fahrer-Sitz in Kalaharigrau gehalten und bildet mit Mittelkonsole und Instrumententafel eine farbliche Einheit. Der Beifahrer-Sitz hingegen ist in der Kontrastfarbe Andalusbraun ausgeführt. Neben den ins Monocoque integrierten Sitzschalen aus CfK mit Sechspunkt-Gurten bildet das nach oben offene Lenkrad mit Mode-Schaltern und Wippen eine weitere Parallele zum Motorsport. An Bord sind mehrere Kameras. Die Aufzeichnung startet, sobald der Fahrer den Record-Button (REC) des Multi-Purpose-Controllers drückt.

Ein weiteres Highlight befindet sich auf der Beifahrerseite: Dort ist in die Instrumententafel ein Bajonettsystem eingelassen, an dem sich ein Uhrenmodul befestigen lässt. Porsche Design hat für den Mission X eigens ein besonderes Uhrenmodul mit Analog- und Digitalanzeige entworfen. Die Uhren sind sowohl für den Rennstreckeneinsatz als auch für Rallys konzipiert und können unter anderem die Rundenzeiten oder Gesundheitsdaten des Fahrers anzeigen.

Technik: Bestwerte bei Leistungsgewicht, Abtrieb und Lade-Performance

Porsche steht für E-Performance und ist zugleich Vorreiter für nachhaltige Mobilität. Beide Ansprüche löst die neue Konzeptstudie ein. Unsere Vision: Wenn der Mission X in Serie ginge, dann soll er

- das schnellste straßenzugelassene Fahrzeug auf der Nürburgring-Nordschleife sein.
- ein Leistungsgewicht von ungefähr einem Kilogramm pro PS haben.
- Abtriebswerte erreichen, die deutlich über dem Niveau des aktuellen 911 GT3 RS liegen.
- mit seiner 900-Volt-Systemarchitektur eine wesentlich verbesserte Lade-Performance bieten und etwa doppelt so schnell wie der aktuelle Spitzenreiter von Porsche, der Taycan Turbo S, laden.

Die Batterie ist zentral hinter den Sitzen im Fahrzeug verbaut. Dieses sogenannte E-Core-Layout zentriert die Masse im Fahrzeug. Ähnlich wie bei einem konventionell angetriebenen Mittelmotorfahrzeug ermöglicht dies eine hervorragende Agilität.

Vorgänger: innovative Supersportler von Porsche

Seinerzeit schnellstes Serienfahrzeug der Welt; erster aus Kohlefaser gefertigte Serien-Porsche und erstes Fahrzeug mit Straßenzulassung, das die Sieben-Minuten-Marke auf der Nürburgring-Nordschleife unterbot – die Porsche Modelle 959 (1985), Carrera GT (2003) und 918 Spyder (2013) waren Meilensteine in der Welt der Supersportwagen. Damit sind sie die ideellen Vorgänger des Mission X.

1985 debütierte der Porsche 959 als Technologieträger. Sein 450 PS starker Sechszylinder-Biturbo-Boxer ließ in Kombination mit einer aerodynamisch optimierten Karosserie den Supersportler auf 317 km/h Spitzengeschwindigkeit sprinten – Weltrekord unter den damaligen Seriensportwagen.

Mit seinem V10-Motor mit 612 PS Leistung, dem rassigen Design und nicht zuletzt dem unvergleichlichen Fahrerlebnis ist der Porsche Carrera GT bis heute eine Ikone unter den Supersportwagen.

Mit dem 918 Spyder erreichte die Porsche Hybridtechnik einen spektakulären Höhepunkt. Als erstes Fahrzeug mit Straßenzulassung absolvierte der 652 kW (887 PS) starke Zweisitzer im September 2013 die 20,6 Kilometer lange Runde um die Nürburgring-Nordschleife in 6:57 Minuten.

Diesem Anspruch auf höchste E-Performance will Porsche treu bleiben: Unsere Vision, wenn der Mission X in Serie ginge, soll er das schnellste straßenzugelassene Fahrzeug auf der Nürburgring-Nordschleife sein.

Das Exterieurdesign

Ganz der Neue: auf den ersten Blick ein Porsche

Obwohl der Mission X viele innovative Design-Ansätze zeigt, ist die Porsche-DNA unverkennbar. Auch ohne Porsche Wappen wäre dieses Hypercar-Konzept auf den ersten Blick als Modell des Sportwagenherstellers zu identifizieren. Der Mission X vereint charakteristische Gestaltungsmerkmale und lässt zugleich einen ersten Blick in die Zukunft der Porsche-typischen Marken- und Produktidentität zu. Die Konzeptstudie referenziert auf legendäre Rennwagen aus verschiedenen Epochen der Markengeschichte und überführt diese in die Zukunft.

Trotz ultimativer E-Performance und entsprechenden aerodynamischen Anforderungen ist die Karosserie nicht zerklüftet, sondern hat mit den markentypischen Hochspannungsflächen eine skulpturale Formgebung. Das Aerodynamikkonzept stammt aus dem Motorsport. Die außergewöhnliche Optik ließ sich realisieren, indem die umströmende Luft durch die Karosserie geleitet wird. Zusammen mit klassischen Proportionen, der Leichtbau-Glaskuppel über der Kabine und den nach oben schwenkenden Le-Mans-Türen resultiert daraus auch in puncto Design ein Sportwagen der Superlative.

„Der Mission X ist ein klares Bekenntnis zum Kern der Marke“, sagt Michael Mauer, Leiter Style Porsche. „Die weitergedachte Ausprägung unserer Marken- und Produktidentität ist ein wichtiger Kompass, an dem wir uns in der Entwicklung unserer Serienmodelle orientieren. Die Konzeptstudie symbolisiert eine Symbiose aus klar erkennbarer Motorsport-DNA mit einer luxuriösen Gesamtanmutung. Hochspannend sind scheinbare Gegensätze, die der Mission X vereint: eine stark ausgeprägte Performance-Orientierung bei zugleich hoch effizienter, nachhaltiger Technologie. Das Design der Konzeptstudie unterstreicht einmal mehr die sehr klar definierten Designkriterien der Marke und gewährt einen Blick in die Zukunft.“

Leichtbau-Glaskuppel und Le-Mans-Türen: futuristisches Konzept

Statt des üblichen Greenhouse mit Metaldach und konventionellen Seitenscheiben spannt sich über den beiden Insassen eine Leichtbau-Glaskuppel. Der spektakuläre Dachaufbau

erinnert mit seiner großen transparenten Fläche an eine Flugzeugkanzel oder an frühere Rennwagen wie beispielsweise den Porsche 917 (1969). In die großen Seitenfenster sind kleinere versenkbare Scheiben integriert. Die Teilung erfolgt nahezu fugenlos.

Analog zum Mission R (2021) setzt Porsche als tragendes Element ein „Exoskelett“ (deutsch: „Außenskelett“) ein. Diese Struktur aus Kohlefaser-Verbundwerkstoff vereint ein niedriges Gewicht mit einer einzigartigen Optik. Oberhalb der Frontscheibe sitzt vorne eine kleine weitere Glasfläche. Diese sogenannte „Daytona-Scheibe“ bot bei historischen Rennfahrzeugen eine verbesserte Sicht in Steilkurven und sorgt beim Mission X für ein noch offeneres Raumgefühl.

Ebenso Aufsehen erregend: Die Le-Mans-Türen sind an der A-Säule und am Dach angeschlagen und öffnen nach vorne oben. Das Türkonzept kam bereits beim Motorsportklassiker Porsche 917 zum Einsatz. In die Fahrertür ist außerdem ein Projektor integriert. Dieser unterstreicht einmal mehr den Performance-orientierten Ansatz. Die aktuellen Bedingungen auf der Rennstrecke werden auf dem Boden projiziert: Außentemperatur, relative Luftfeuchtigkeit und Windgeschwindigkeit sind dort vor dem Einstieg digital dargestellt.

Silhouette: lang geschwungen im Stil von Rennwagen-Ikonen

Wie beim legendären Porsche 917 zieht sich die Silhouette lang geschwungen von der flachen Fronthaube über die Kotflügel nach oben. Der Vorderwagen ist mit Versatz zum hinteren Teil gestaltet, beide sind als ineinandergeschobene Körper inszeniert. Einerseits wird dadurch die starke dreidimensionale Skulptur unterstrichen. Andererseits ist dies Teil des Aerodynamikkonzeptes bei dem der Vorderwagen maximal effizient durchströmt werden kann.

Die Karosserie ist in Rocketmetallic lackiert – einer edel anmutenden, eigens für die Konzeptstudie gestalteten Lackfarbe. Besonderheit dieses Lacks ist ein sogenannter Flop-Effekt: Abhängig vom Betrachtungswinkel changiert das Braun ins Dunklere. Unterhalb der Gürtellinie finden sich Sichtcarbon-Umfänge. Dazu gehören beispielsweise die Seitenschweller, der Frontsplitter und der große Heckdiffusor. Diese Komponenten sind in einer Seidenglanz-Ausführung von Rocketmetallic lasiert und daher leicht getönt, ihre Struktur ist aber weiterhin erkennbar.

Die Vorderräder sind Rennwagen-typisch hinten freigeschnitten, dies dient der Entlüftung der Radhäuser. Während das Exterieur Porsche-typisch aus hochspannenden und gleichzeitig optisch ruhigen Flächen ohne dekorative Styling-Elemente auskommt, sind die Räder der Konzeptstudie entsprechend ihrer technischen Anforderungen detailreich ausgearbeitet: Vorne sind sie wegen der nötigen Luftzufuhr zur Kühlung der Radbremsen nur leicht verkleidet. An der Hinterachse sitzen nahezu transparente Aeroblades, die zur besseren Kühlung der Radbremsen turbinenartig gestaltet sind. Sie wecken Erinnerungen an die legendären „Schaufel-Räder“ der Gruppe-A-Rallyefahrzeuge Ende der 1980er Jahre. Die Leichtmetallräder im Format 20 beziehungsweise 21 Zoll (Vorder-/Hinterachse) sind tief geschüsselt. Die bronze-gold-farbenen Doppel-Speichen sind hinterfräst, kombinieren also Leichtbau mit Stabilität.

Auf klassische Außenspiegel haben die Designer verzichtet, stattdessen sitzen Kameras unter anderem an den B-Säulen und oberhalb des Heckdiffusors. Dieser Diffusor dominiert die Heckansicht. Porsche Active Aerodynamics (PAA) verbessert die aerodynamischen Eigenschaften mit einem aktiven Frontflügel sowie einem herausfahrbaren Heckflügel. Damit ist die optimale Performance für jeden Fahrzustand abrufbar, egal ob Reichweite oder Rundenzeit im Vordergrund stehen.

Als besonderes Detail debütiert beim Mission X das aktualisierte Porsche Wappen. Gebürstetes Edelmetall, dreidimensionale Wabenstruktur, aufgefrischtes Wappentier sowie dezentere Goldfarbe – das sind nur einige der behutsamen Modifikationen, die das weiterentwickelte Porsche Wappen von seinem unmittelbaren Vorgänger unterscheiden. Deutlich cleaner und moderner ausgeführt, transportiert das überarbeitete Wappen den Charakter von Porsche. Beim Mission X befindet es sich auf Fronthaube und Lenkrad sowie in einer monochromen Ausführung auf den Deckeln der Radnaben.

Die Porsche Lichtsignatur neu interpretiert

Elementarer Bestandteil der Porsche Markenidentität ist die Lichtsignatur. Beim Mission X haben die Designer die charakteristische Vierpunkt-Grafik neu interpretiert: Die vertikale Grundform der Hauptscheinwerfer wurde von historischen Rennfahrzeugen wie Porsche 906 oder 908 inspiriert und weit in Richtung Fahrbahn heruntergezogen. Eine High-Tech-Tragwerkstruktur rahmt die LED-Lichtmodule ein und präsentiert die freiliegenden,

schmalen Elemente von Tagfahr- und Blinklicht. Werden sie aktiviert, öffnet sich das Licht wie ein Augenaufschlag. Voll erleuchtet stellen die Scheinwerfer ein selbstbewusstes Statement dar.

Eine durchgehende, scheinbar schwebende Leuchteinheit prägt das Heck des Mission X. Besonderheit ist hier ein transparenter, leuchtender Porsche-Schriftzug. Die skulpturale Heckleuchte entwickelt sich optisch freischwebend aus einer modernen Tragwerkstruktur heraus und spannt sich, in vier Elemente segmentiert, über die gesamte Breite des Fahrzeugs. Geheimnisvoll pulsiert das „E“ des Porsche-Schriftzugs während des Ladevorgangs. Analog blinkt je ein Licht in der tragenden Struktur von Heckleuchte und Scheinwerfer. Auch in solchen Details gibt der Mission X Impulse für die Weiterentwicklung künftiger Fahrzeuge.

Das Interieurdesign und die Driver Experience (DX)

Den Fahrer im Fokus: die sportlich-edle Kabine

Seit jeher sind Sportwagen von Porsche auf die Bedürfnisse des Fahrers zugeschnitten. Im Mission X erreicht diese Fokussierung ein neues Niveau. Alle wesentlichen Anzeige- und Bedienelemente liegen in der Fahrerachse. Wie in Rennfahrzeugen üblich sind Lenkrad und Pedalerie in der Länge verstellbar, die ins Monocoque integrierten Sitzschalen aus CfK hingegen nicht justierbar. Eine weitere Parallele zum Motorsport: Orientiert an den hochindividuellen Sitzen professioneller Rennfahrer ist das Polster des Fahrersitzes in Form eines 3D-Druck-Bodyform-Schalensitzes individuell anpassbar.

Damit der Abstand von Fahr- und Bremspedal schnell eingestellt werden kann, ist eine Skala in den Fußraum des Fahrers gefräst. Sechspunkt-Gurte fixieren die beiden Insassen. Andalusbraune Leder-Pads auf den Sitzkissen und -lehnen sowie entsprechende Textilflächen an den integrierten Kopfstützen spielen mit Materialität und Farbe. Mit Hilfe von Clips lassen sich letztere einfach entfernen, wenn beispielsweise Fahrer und Beifahrer auf einer Rennstrecke Helme und Nackenschutzvorrichtungen tragen.

Die Ausrichtung auf den Fahrer zeigt sich auch in der Asymmetrie des Innenraums und in seinem Farbkonzept. Beide Sitze sind unterschiedlich koloriert. Bis auf die individualisierbaren Teile des 3D-Druck-Bodyform-Schalensitz ist der Fahrer-Sitz in Kalaharigrau gehalten und bildet mit Mittelkonsole und Instrumententafel eine farbliche Einheit. Der Beifahrer-Sitz ist in der Kontrastfarbe Andalusbraun ausgeführt. In beide Sitze ist mittig ein LED-Lichtband integriert. Dort werden die Insassen von einer Welcome-Inszenierung begrüßt.

Das Lenkrad ist nach oben offen, die beiden mit Leder in Kalaharigrau bezogenen Griffstücke liegen geschmeidig in der Hand. Wie beim aktuellen 911 GT3 RS befinden sich am Lenkrad vier einzelne Mode-Schalter. Wippen und Paddles stehen als weitere Bedienelemente bereit, mit ihnen lässt sich unter anderem die Rekuperation regeln.

Auf dem höchsten Punkt der Lenksäule sitzt das Curved-Kombiinstrument: Zugunsten optimaler Ablesbarkeit ist es konkav gebogen und orientiert sich zum Fahrer hin. Beim Anzeigekonzept lässt sich zwischen einer Porsche-typischen Anzeige mit Tuben und einer

vollflächigen Navigationskarte wählen. Im Track-Mode wechseln die Anzeigen in eine funktionale Darstellung mit dezidierten Inhalten für die Rennstrecke.

Oben auf der Lenksäule erlaubt ein kleines „Schaufenster“ den Blick auf das Airbag-Modul. Wie bei einem Rennwagen wurde bei der Lenksäule aus Gewichtsgründen der Materialeinsatz optimiert. Das 7,8 Zoll große Zentraldisplay wendet sich zum Fahrer hin. An seiner rechten Seite sind prominent Bedienelemente aus Aluminium angebracht. Auch hier haben die Designer die Performance-orientierte Nutzung im Blick: Sogar mit Rennhandschuhen lässt sich die Klimasteuerung bedienen. Porsche-typisch befindet sich die Le-Mans-Starttaste links vom Lenkrad. Sie ist hochwertig aus Echtmetall ausgeführt. Inspirieren ließen sich die Designer hier von edlen Metall-Objektiven historischer Kameras.

Im Spiegeldreieck zwischen Türbrüstung und A-Säulen sitzen sechs Zoll große Displays. Sie fungieren als digitale Seitenspiegel, die Außenkameras übertragen die visuellen Informationen über ein Steuergerät dorthin. Auch im Innenraum sind spektakuläre Filmaufnahmen möglich: Eine Kamera oben im Dach und zwei Kameras in den Türen neben den digitalen Außenspiegeln erfassen in Echtzeit das Geschehen in der Kabine. Die Aufzeichnung startet, sobald der Fahrer den Record-Button (REC) des Multi-Purpose-Controllers drückt. Dieser fungiert auch als Bedienhebel.

Ein weiteres Highlight im Innenraum befindet sich auf der Beifahrerseite: Dort ist in die Instrumententafel ein Bajonettssystem eingelassen, an dem sich schnell ein Uhrenmodul befestigen lässt. Der historische Bezug ist unverkennbar: In klassischen Rennwagen und Rallyefahrzeugen montierten Beifahrer an dieser Stelle häufig eine Platte mit Stoppuhren oder kompakte Geräte mit Wegstreckenzählern. Porsche Design hat für den Mission X eigens ein besonderes Uhrenmodul mit Analog- und Digitalanzeige entworfen. Die Uhren sind sowohl für den Rennstreckeneinsatz als auch für Rallyes konzipiert und können unter anderem die Rundenzeiten oder Gesundheitsdaten des Fahrers anzeigen.

In der Verkleidung hinter den Sitzen befindet sich ein kleines, geschlossenes Fach als praktische Verstaumöglichkeit. Smartphones lassen sich in der Ablage vor dem Multi-Purpose-Controller induktiv laden. Die Luftausströmer der Klimatisierung sitzen in den Türen. Denn selbst im Hypercar hat Porsche den Alltagsnutzen nicht außer Acht gelassen.

Die Technologie

Bestwerte bei Leistungsgewicht, Abtrieb und Laden

Porsche steht für E-Performance und ist zugleich Vorreiter für nachhaltige Mobilität. Beide Ansprüche löst die neue Konzeptstudie ein. Unsere Visionen: Wenn der Mission X in Serie ginge, dann soll er

- das schnellste straßenzugelassene Fahrzeug auf der Nürburgring-Nordschleife sein.
- ein Leistungsgewicht von ungefähr einem Kilogramm pro PS haben.
- Abtriebswerte erreichen, die deutlich über dem Niveau des aktuellen 911 GT3 RS liegen.
- mit seiner 900-Volt-Systemarchitektur eine wesentlich verbesserte Lade-Performance bieten und etwa doppelt so schnell wie der aktuelle Spitzenreiter von Porsche, der Taycan Turbo S, laden.

Extremer Leichtbau sowie ein vollelektrisches Antriebskonzept mit leistungsstarken E-Maschinen sind die Basis für das herausragende Leistungsgewicht. Zum Vergleich: Der Porsche 918 Spyder kommt auf ein Leistungsgewicht von 1,8 kg pro PS.

Konsequenter Leichtbau

Leichtbau ist Teil der Porsche-DNA. Ein leichtes Fahrzeug ist nicht nur effizienter, sondern vor allem agiler in der Kurve – entscheidende Merkmale für ein Hypercar mit Anspruch auf außerordentliche Performance und Rundenzeiten. Die Hochvoltbatterie ist als tragendes Element funktionsintegriert im Hinterwagen verbaut.

Dieses innovative Konstruktionsprinzip für Hochvoltbatterien in Elektrofahrzeugen ist Teil des Leichtbaukonzepts der Konzeptstudie Mission X. Dabei werden Einzelsysteme zu funktionsintegrierten Strukturen kombiniert, die thermische und mechanische Aufgaben vereinen. So werden beispielsweise auch Kühlsysteme direkt in die Tragstrukturen der Karosserie integriert. Das spart Gewicht und optimiert zusätzlich die Kühlung.

Auf den ersten Blick zu erkennen ist der Leichtbau in Form großflächiger Sichtcarbon-Umfänge und der tragwerkähnlichen Struktur der Leuchtenträger. Mit der 900-Volt-Systemarchitektur, dem kompakten, gewichtsoptimierten Antriebsstrang, dem Exoskelett

aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) und zahlreichen weiteren Maßnahmen unterstreicht die Konzeptstudie Mission X ihren Anspruch auf ein hochperformantes und zugleich leichtes Porsche Hypercar.

Hohe Dauerleistung und wesentlich verbesserte Lade-Performance

Als Elektromotoren wird die nächste Generation von leistungsstarken, permanenterregten Synchronmaschinen (PSM) eingesetzt – ähnlich wie in der Konzeptstudie Mission R. Die Direktkühlung des Stators führt das Öl direkt an den Kupferwicklungen entlang. Die Wärme des Motors kann dadurch direkt an der Quelle abgeführt und der Wirkungsgrad der Elektromotoren erhöht werden.

Motorsporttypisch werden damit eine sehr hohe Peak- und Dauerleistung sowie eine sehr hohe Effizienz erreicht. Dank des enormen Performance-Potenzials der Elektromotoren wird die Kraft ohne Einbußen bei der Beschleunigung über ein kompaktes, gewichtsoptimiertes 1-Gang-Getriebe an die Räder übertragen. Die Energie für den Vortrieb liefert eine Hochleistungsbatterie mit State-of-the-Art-Technologie, gepaart mit einer 900-Volt-Systemarchitektur. Die sehr hohe Spannung ermöglicht Leistungsvorteile, ohne Einbußen beim Gewicht und zusätzliche Wärmeverluste zu bedingen.

Die ebenfalls mit einer Öldirektkühlung ausgerüstete Batterie bietet mit ihren High-End-Performance-Zellen eine optimale Kombination aus Effizienz, Gewicht und Leistung. Die Zellchemie ist auf maximale Performance ausgelegt. Die zentral hinter den Sitzen im Fahrzeug verbaute Batterie (sogenanntes E-Core-Layout) ermöglicht eine tiefe, fahreroptimierte Sitzposition. Im Vergleich zu einer Unterbodenbatterie zentriert das E-Core-Layout die Masse im Fahrzeug. Ähnlich wie bei einem konventionell angetriebenen Mittelmotorfahrzeug ermöglicht dies eine hervorragende Agilität.

Ganzheitliches Aerodynamik-Konzept mit Porsche Active Aerodynamics (PAA)

Das E-Core-Layout der Konzeptstudie Mission X ermöglicht eine sehr flache, dynamische Flyline. Das Exoskelett aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CFK) mit Leichtbau-Glaskuppel ist sehr schmal gestaltet. Auf konventionelle Rückspiegel wurde verzichtet, die Räder sind aerodynamisch optimiert.

Weil zudem die umströmende Luft durch die Karosserie geleitet wird, konnte der c_w -Wert der Konzeptstudie für einen optimierten Verbrauch auf der Rundstrecke maximal reduziert werden. In der Folge konnte die Batterie optimiert, Gewicht gespart und damit die Performance gesteigert werden.

Aerodynamik ist aber nicht nur mit Effizienz durch einen geringen Luftwiderstand gleichzusetzen. Für eine herausragende Fahrdynamik auf der Rundstrecke wird zudem ein hoher Anpressdruck benötigt. Den erforderlichen Abtrieb erreicht die Konzeptstudie Mission X durch Porsche Active Aerodynamics (PAA) inklusive Drag Reduction System (DRS) sowie Aerodynamikelemente im unteren Bereich des Fahrzeugs und im Unterboden.

In Abhängigkeit von zahlreichen Parametern wie Fahrmodus, Querbeschleunigung und Geschwindigkeit, werden die adaptiven Aerodynamikelemente intelligent gesteuert. Sie beeinflussen den Luftwiderstand und den Abtrieb. Dadurch kann die Konzeptstudie Mission X sowohl auf maximale Effizienz konditioniert werden als auch auf größtmögliche Performance für die Rundstrecke.

Mit Dämpfungstechnologie aus dem Motorsport

Zugunsten der Fahrdynamik verfügt das Konzeptfahrzeug über Mischbereifung mit 20-Zoll-Rädern an der Vorder- und 21-Zoll-Rädern an der Hinterachse. Zugleich sind die Reifen an der angetriebenen Hinterachse (315/20 R 21) sechs Zentimeter breiter als an der Vorderachse (255/35 R 20).

Die Dämpfungstechnologie und die Aufhängung sind aus dem Motorsport abgeleitet. Der Fahrer wird, ähnlich wie im aktuellen 911 GT3 RS, von zahlreichen Fahrwerksystemen unterstützt, die er über vier einzelne Mode-Schalter direkt am Lenkrad bedienen kann. Das erlaubt einen schnellen Zugriff. Zug- und Druckstufe der Dämpfer können über den PASM Mode-Schalter individuell auf den Fahrer respektive die Bedingungen eingestellt werden.

PTV Plus ermöglicht die Optimierung von Lenkverhalten und Lenkpräzision bei hochdynamischer Fahrweise. Die Fahrmodi sowie die Regelsysteme Electronic Stability Control (ESC) und Traction Control (TC) werden über zwei weitere Mode-Schalter eingestellt. Das Fahrwerk des Mission X ist also einerseits auf außerordentliche

Rundenzeiten ausgelegt und lässt sich andererseits präzise den Wünschen seines Fahrers anpassen.

Die ideellen Vorgänger

Legendäre Supersportler mit Motorsport-Genen

Seinerzeit schnellstes Serienfahrzeug der Welt; erster aus Kohlefaser gefertigter Serien-Porsche oder erstes Fahrzeug mit internationaler Straßenzulassung, das die Sieben-Minuten-Marke auf der Nürburgring-Nordschleife unterbietet – die Porsche Modelle 959 (1985), Carrera GT (2003) und 918 Spyder (2013) sind Meilensteine in der Welt der Supersportwagen. Damit sind sie die ideellen Vorgänger des Mission X.

Porsche 959: Technologieträger mit Geschwindigkeitsrekord

Für viele Auto-Kenner ist der 959 einer der faszinierendsten Sportwagen des letzten Jahrhunderts. 1983 zeigt Porsche auf der IAA die Studie „Gruppe B“, die dem Reglement dieser spektakulären Rallye-Klasse entspricht. Bei der Rallye Paris Dakar 1986 kommen alle drei gestarteten 959 ins Ziel und landen auf den Plätzen eins, zwei und sechs.

Das Serienmodell ist 1985 auf der IAA erstmals zu sehen. Zu seinen zahlreichen Innovationen zählen die geschwindigkeitsabhängige und einstellbare Stoßdämpfer- und Niveauregelung, der elektronisch gesteuerte, variable Allradantrieb mit Fahrprogrammwahl und ABS, das Reifendruckkontrollsystem sowie die aerodynamisch optimierte Karosserie (cw 0,31). Die Außenhaut ist in Hybrid-Bauweise aus Kevlar und glasfaserverstärktem Epoxidharz hergestellt, die Bugschürze aus Polyurethan-Integralschaum. Türen und Haube bestehen aus einer speziellen Aluminiumlegierung.

Als erster Serien-Pkw hat der 959 einen Biturbo-Boxermotor mit Registeraufladung: Zwei hintereinander geschaltete Turbolader verringern das Turboloch. Titanpleuel reduzieren die oszillierenden Massen an der Kurbelwelle. Der mächtige Motor in Kombination mit einer aerodynamisch optimierten Karosserie lässt den Supersportler auf sagenhafte 317 km/h Spitzengeschwindigkeit sprinten – Weltrekord unter den damaligen Seriensportwagen. Nur 292 Porsche 959 wurden von 1987 bis 1988 in Serie gebaut.

Porsche Carrera GT: rassiges Design gepaart mit vielen Innovationen

Nach dem aufsehenerregenden Auftritt der seriennahen Studie anlässlich des Pariser Automobilsalons drei Jahre zuvor feiert der Porsche Carrera GT am 3. März 2003 in Genf seine Weltpremiere. Gebaut wird der Hochleistungssportwagen in limitierter Stückzahl im

Porsche Werk Leipzig. Sein V10-Saugmotor mit 450 kW (612 PS) Leistung hat Rennsport-Genie und wird vom Zuffenhausener Motorenwerk zugeliefert. Vom Herbst 2003 bis Anfang Mai 2006 entstehen in Leipzig in Handarbeit 1.270 Einheiten des Carrera GT, der intern als Typ 980 bezeichnet wird.

Mit seinem Triebwerk, dem rassigen Design und nicht zuletzt dem unvergleichlichen Fahrerlebnis ist der Porsche Carrera GT bis heute eine Ikone unter den Supersportwagen. Monocoque-Chassis und Aggregateträger sind erstmals bei einem Serien-Porsche komplett aus Kohlefaserkunststoff (CFK) hergestellt. Die beiden Dachhälften des Targa lassen sich vorn im Kofferraum verstauen. Eine weitere von vielen herausragenden Entwicklungen des Carrera GT ist die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Nicht nur die Bremsscheiben bestehen aus Keramik, das Modell besitzt zudem die weltweit erste Zweischeiben-Trockenkupplung aus Keramik. Weitere innovative Details sind die aus Kevlar geformten, sehr leichten Sitzschalen und die Doppelquerlenker-Pushrod-Achsen mit getrennter Führung und Federung.

Porsche 918 Spyder: einzigartiges Allradkonzept mit Hybridantrieb

Als Serienversion feiert der 918 Spyder sein Debüt auf der IAA 2013. Wenige Tage vor dem Messeauftritt bricht ein Prototyp im September 2013 einen Rekord: Als erstes Fahrzeug mit weltweiter Straßenzulassung absolviert der Zweisitzer die 20,6 Kilometer lange Runde um die Nürburgring-Nordschleife in 6:57 Minuten.

Maximale Performance und minimaler Verbrauch sind das Ergebnis eines einzigartigen Plug-in-Hybrid-Konzepts. Der Fahrer kann zwischen fünf Fahrmodi wählen, die den alleinigen oder gemischten Antrieb durch den 4,6-Liter-Achtzylindermotor mit 447 kW (608 PS) und die beiden Elektromotoren mit zusammen 210 kW (286 PS) optimal steuern.

Erlebbar wird die 918-Fahrdynamik durch das besondere Allradkonzept mit dem kombinierten Antrieb aus Verbrennungs- und Elektromotor an der Hinterachse und dem zweiten Elektromotor an der Vorderachse. Das Konzept basiert auf Erkenntnissen, die Porsche zuvor mit dem 911 GT3 R Hybrid im Renneinsatz gesammelt hatte. Dieses Modell und den Cayenne S Hybrid, der erste Serien-Hybrid in der Unternehmensgeschichte, präsentiert Porsche in Genf 2010. Das Motto lautet seinerzeit „Intelligent Performance“ – und ist also ebenso zeitlos wie die Ikonen der Modellgeschichte.

Das Jubiläum

75 Jahre Porsche Sportwagen: eine Erfolgsgeschichte

„Driven by Dreams“ definiert den Markenkern von Porsche. Darüber hinaus spiegelt der Slogan das Selbstverständnis wider, mit dem die Menschen bei Porsche jeden Tag daran arbeiten, die Träume ihrer weltweiten Kunden zu erfüllen. Auch die Erfolgsgeschichte von Porsche beginnt mit der Erfüllung eines Traums. Im Jahr 1948 verwirklicht Ferry Porsche seine Vorstellung von einem Sportwagen und konstruiert mit seinem Team den Porsche 356 „Nr. 1“ Roadster. Das Modell erhält am 8. Juni 1948 seine Betriebserlaubnis. Das ist die Geburtsstunde der legendären Marke.

„75 Jahre Porsche stehen für Pioniergeist, Herzblut und Träume. Wir feiern gemeinsam mit Menschen, die von Träumen angetrieben sind“, sagt Oliver Blume, Vorstandsvorsitzender der Porsche AG. „Wir sind stolz auf unser Erbe. Es ist die Basis für eine erfolgreiche Zukunft. Wir verbinden unser Heritage mit Innovation und Fortschritt – und fügen der einzigartigen Porsche-Story immer neue große Momente hinzu.“

Seit Ferdinand Porsche Ende des 19. Jahrhunderts die Welt mit vollelektrischen und Hybridfahrzeugen überraschte, gehören technologische Innovationen zur DNA von Porsche. Das Design ist ein weiterer elementarer Bestandteil des Mythos Porsche. Visionäre Studien und Konzeptfahrzeuge bilden die Basis für die unverwechselbare und innovative Formensprache.

Der Sportwagenhersteller würdigt sein Jubiläum im Jahr 2023 mit Feierlichkeiten auf der ganzen Welt – und mit dem Porsche Mission X. Die Konzeptstudie ist die spektakuläre Neuinterpretation eines Hypercars mit nach vorne oben öffnenden Le-Mans-Türen sowie hoch performantem und effizientem Elektroantrieb. Der Mission X steht für höchste Performance und modernen sportlichen Luxus. Zugleich beweist er mit seiner skulpturhaften Formgebung und den muskulösen Flächen, dass Hypercars nicht aggressiv aussehen müssen.

Weitere Informationen zur Historie erhalten Sie online in unserem Media Kit zum Thema „75 Jahre Porsche Sportwagen“: <https://media.porsche.com/75-years-sportscars>