

„Das wird mein Wagen“

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

18/10/2019 Der Norweger Erling Henningstad ist einer von weltweit mehr als 20.000 Kaufinteressenten für den Porsche Taycan. Wie kommt jemand dazu, ein Auto kaufen zu wollen, von dem er so gut wie nichts weiß – außer dass es ein Porsche ist?

Lauer Sommerwind weht das Rauschen des Verkehrs von der Autobahn E6 herüber nach Skedsmokorset. Wer Richtung Süden fährt, ist nach 25 Kilometern in Oslo. Wer sich nordwärts hält, erreicht nach ungefähr 2.200 Kilometern das Nordkap. Erling Henningstad, 57 Jahre alt, blau kariertes Hemd, akkurat gestutzter Bart, tritt auf die Veranda seines Hauses und blinzelt in die Sonne. Auf dem geschotterten Hof vor dem 150 Jahre alten Bauernhaus, dessen Holzwände strahlend weiß leuchten, als seien Maler erst vor einer halben Stunde fertig geworden, steht ein Fahnenmast, an dessen Spitze die rot-weiß-blaue norwegische Flagge flattert. Daneben steht ein Tesla Model S, das demnächst abgelöst wird – von einem Porsche Taycan. Neugierig geht der Software-Ingenieur auf einen unscheinbaren Aluminiumkoffer zu. Öffnet den Deckel, schaut hinein. Dann holt er behutsam ein weißes Auto hervor und hält es ins Sonnenlicht. Es ist ein 1:10-Modell seines künftigen Sportwagens.

Henningstad betrachtet die Nachbildung von allen Seiten. Sein Blick verharrt immer wieder auf einzelnen Details. Er lächelt. Die Vorfreude auf seinen ersten Porsche steht ihm ins Gesicht geschrieben.

Ein Porsche war schon immer Henningstads Traum. Bereits vor 30 Jahren hätte er ihn sich beinahe erfüllt. Damals wollte er einen Porsche 911 kaufen. Doch da war die Familie, das erste Kind und der Bedarf nach jeder Menge Laderaum für Kinderwagen und Gepäck. Henningstad entschied sich schließlich für einen anderen Wagen, träumte aber weiter von Porsche. Sehr lange. Bis er im Internet auf den Seiten eines norwegischen Automagazins zum ersten Mal die Studie Mission E sah. „Da hat es sofort Klick gemacht", erinnert er sich. Aus der Studie wurde der Taycan, für den sich Interessenten in Norwegen seit April vergangenen Jahres vormerken lassen können. Seitdem liegen Porsche alleine aus dem skandinavischen Land mehr als 2.700 Anzahlungen für das Auto vor, eine der ersten stammt von Henningstad: „Das wird mein Wagen."

Elektroantrieb und Porsche war die Kombination, auf die er gewartet hat. „Ich bin ein leidenschaftlicher Fahrer. Und ich bin ein Fan des elektrischen Antriebs." Geworden, mag man anfügen, denn der Elektropionier im Hause Henningstad war nicht etwa der Vater, sondern dessen Sohn Nils-Henrik. Dessen erstes Auto: ein froschgrünes Elektrovehikel dänischer Produktion namens Kewet. Höchstgeschwindigkeit 80 km/h, Betriebskosten angenehm niedrig. Vater Erling kalkulierte die Vorteile des kleinen Wagens kühl, doch sein Herz hing nicht an ihm. Es gehört dem Motorsport. Früher war er regelmäßig auf der Rennstrecke – aus purem Spaß. Von seinem Haus bis zum Rudskogen Motorsenter, der ältesten Asphalt-Rundstrecke Norwegens, sind es knapp eineinhalb Stunden Fahrt. Schnelle Turns auf der Ideallinie als perfekter Ausgleich für seine Arbeit als Programmierer. Vor rund 25 Jahren entwickelte Henningstad eine Informationsmanagement-Software für die Gas- und Ölindustrie, die inzwischen in unterschiedlichsten Branchen zum Einsatz kommt. Auch beim Bau des neuen Opernhauses von Oslo wurde sie genutzt.

Wie kein zweites Land weltweit fördert Norwegen Elektromobilität. Seit 2012 entfällt beim Kauf eines E-Autos sowohl die nach dem CO_2-Ausstoß gestaffelte Import- als auch die Mehrwertsteuer von 25 Prozent. E-Auto-Fahrer zahlen in Norwegen eine verminderte Kfz-Steuer, weder Maut- noch Parkgebühren. Außerdem dürfen sie Bus- und Taxispuren nutzen. Das Ergebnis ist überwältigend: Im März 2019 wurden in Norwegen erstmals mehr Autos mit Elektroantrieb neu zugelassen als mit Benzin- oder Dieselmotor. Überrollt von dem Erfolg, stieg der Staat auf die Bremse. Kostenlosen Ladestrom gibt es in Oslo jetzt nicht mehr. Doch öffentliche Subventionen überzeugen Männer wie Erling Henningstad. Zuerst wollte er zwei Fahrzeuge kaufen: ein Elektroauto für die tägliche Fahrt ins Büro, ein zweites mit Verbrennungsmotor, um ohne Unterbrechung zu seiner 300 Kilometer entfernten Hütte im Jotunheimen-Gebirge zu kommen.

Dann sah er den Tesla Model S. Fortan fuhr er nur noch elektrisch. In sein Büro nach Oslo und ebenso zum Wandern oder Skifahren in die Berge. „Das funktionierte problemlos", sagt er, vor allem wegen Norwegens erster Schnellladesäule auf halber Strecke in Lillehammer. Henningstad, seine Frau Elin Lauvstad, Tochter Hannah und Sohn Nils-Henrik legten dort meist eine Mittagspause ein. Danach ging es mit vollem Akku weiter. Nur einmal hatte er „Rekkeviddeangst", wörtlich übersetzt „Reichweitenangst", also das ungute Gefühl, mit leerer Batterie liegen zu bleiben. In Norwegen schaffte

es der Begriff 2013 auf Platz zwei der Liste der „Worte des Jahres". Henningstad erinnert sich: „Wir waren auf der Rückfahrt aus den Bergen. Eigentlich war noch genug Energie im Akku." Eigentlich heißt in dem Fall, wenn alles so wie immer gewesen wäre. War es aber nicht. Es herrschten minus 20 Grad. Das kostete Energie und Reichweite.

Rasch war klar, dass die Restladung nicht bis an das Ziel reichen würde, und so rollte der Tesla auf der letzten Rille an eine Tankstelle mit normalem Stromanschluss. „Wir waren erst nach Mitternacht zu Hause", erzählt Henningstad. Heute kann er darüber lachen. „Aber damals war es nicht besonders lustig, in Eiseskälte an einer einsamen Tankstelle stundenlang darauf zu warten, dass genug Energie in die Batteriezellen tröpfelt."

Das ist ihm nie wieder passiert. Ohnehin verflüchtigt sich die Reichweitenangst mit jeder neuen Ladesäule. 10.711 öffentliche E-Tankstellen gab es Ende vergangenen Jahres in Norwegen – bei einem Bestand von aktuell rund 220.000 Elektroautos. Niemand ist besorgt, dass die Infrastruktur dem Elektroautoboom nicht gewachsen sei. Die meisten Häuser in Norwegen werden mit Strom beheizt. Das Stromnetz ist entsprechend robust und üppig dimensioniert. Weil die Häuser zudem durch Modernisierungen und bessere Isolierungen immer weniger Energie benötigen, gibt es ausreichend Kapazitäten für Elektroautos.

Schließlich: Nahezu die gesamte elektrische Energie in Norwegen wird aus regenerativen Quellen und damit CO_2-frei gewonnen, davon etwa 96 Prozent aus Wasserkraft.

„Mit einem E-Motor fährt man – zumindest langfristig – sauberer als mit allen anderen Antriebsarten", sagt Henningstad. „Gerade in der Stadt oder hier im dicht besiedelten Umland von Oslo ist es wichtig, dass Autos so wenig Schadstoffe ausstoßen und so wenig Lärm erzeugen wie nur möglich." Dass das jetzt auch mit einem Porsche geht, findet er „großartig". Dazu kommt sein Grundvertrauen in die Marke. Die Rennsiege. Das Design. Der frühe Jubel der Presse. „Und dass die Deutschen wissen, wie gute Autos gebaut werden.

Die endgültige Ausstattung seines Taycan hat Henningstad noch nicht festgelegt. Wahrscheinlich ist er – wie das 1:10-Modell – weiß. Aber das, sagt er, sei eher zweitrangig. „Was ich auf jeden Fall von Porsche erwarte, ist ein besseres Handling, eine verlässlichere Performance und eine höhere Qualität."

Für die erste Fahrt mit dem Taycan hat sich Henningstad bereits eine kleine, kurvige Landstraße unweit seines Anwesens ausgesucht. Auch die Playlist steht: Beatles und Dire Straits. Dann wird er tatsächlich zum ersten Mal seinen eigenen Porsche fahren. Henningstad hält seine Hände, als wäre da ein Lenkrad. Sein Traum ist zum Greifen nah.

3 Fragen an: Thomas May, Leiter Area Nordeuropa, Porsche AG

1. Herr May, welche Rolle spielt Norwegen als Absatzmarkt für Porsche?
In diesem Jahr werden wir rund 750 Autos in Norwegen verkaufen, 2020 werden es dank des Taycan

voraussichtlich mehr als dreimal so viele sein.

2. In Norwegen können sich Interessenten seit April 2018 für den Porsche Taycan vormerken lassen. Ihr Fazit?
Dieses Programm gab es erstmals in Norwegen. Wegen des massiven Kundenzuspruchs haben wir es dann weltweit in allen Taycan-Märkten gestartet.

3. Welche Kunden erreicht Porsche mit dem Taycan in Norwegen?
Wir gewinnen mit dem Taycan in Norwegen vor allem Neukunden: Mehr als 70 Prozent der Kaufinteressenten sind bislang noch keine Porsche-Kunden.

Einfach laden

Das Reiseziel nicht erreichen, weil unterwegs der Strom ausgeht – das ist die Angst der Elektroauto-Skeptiker. Welche Lösungen bietet Porsche?

Ionity
Ein flächendeckendes Netz von Hochleistungsladestationen – daran arbeitet Ionity, ein Joint Venture aus BMW, Daimler, Ford und dem Volkswagen Konzern mit Porsche und Audi. Das Ziel: Bis Ende 2020 soll an den europäischen Hauptverkehrsachsen im Schnitt alle 120 Kilometer ein Ionity-Ladepark mit mehreren Ladesäulen installiert sein.

CCS
In Europa und den USA ist das kombinierte Ladesystem Combined Charging System (CCS) führend. Rund 7.000 CCS-Ladestandorte gibt es inzwischen von Finnland bis Spanien. Der Porsche Taycan nutzt diesen Standard, auf den sich viele Automobilhersteller geeinigt haben. Anders ist die Situation in Japan und China. Dort bietet Porsche die Standards CHAdeMO beziehungsweise GB / T an.

Laden zu Hause
Zu Hause können Taycan-Fahrer ihren Sportwagen mit bis zu 11 kW mit Wechselstrom (AC) aufladen. Schätzungen von Porsche zufolge sind das rund 80 Prozent der Nutzer. Ob das funktioniert, darüber liefern der Charging Pre-Check und der Home Check die Antwort. Auf Wunsch beraten die Experten der Porsche Zentren bei der Wahl des geeignetsten Ladezubehörs. Das gibt es passend für Haushaltssteckdosen oder – falls vorhanden – für das 400-Volt-Netz.

Laden unterwegs
Im Optimalfall rund 22,5 Minuten für bis zu 80 Prozent Ladekapazität unterwegs – möglich machen das die 800-Volt-Ladesäulen mit bis zu 350 kW Leistung. In gut fünf Minuten fließt genug Energie für rund 100 Kilometer in die Lithium-Ionen-Batterie (nach WLTP). Porsche Engineering hat die cleveren, schlanken E-Säulen entwickelt, die das Markenzeichen der Porsche-eigenen High-Power-Charging-Ladeparks sein werden.

Porsche Charging Service
Der Porsche Charging Service sucht nach passenden Ladestationen und erledigt die Abrechnung über zentral hinterlegte Zahlungsdaten. Die dazugehörige kostenfreie App sowie das Porsche-Navigationssystem führen die Kunden zur ausgewählten Ladesäule. Zum Marktstart verfügt die Plattform über rund 100.000 Ladepunkte in zwölf Ländern.

Charging Planner*
Der Porsche Charging Planner plant Reiserouten einschließlich Ladestopps. Das Navigationssystem berechnet mit Echtzeit-Verkehrsinformationen die cleverste Route. Die Streckenführung wird kontinuierlich so angepasst, dass mögliche Ladestationen sicher erreicht werden können. Der Charging Planner hat auch die Leistung der Ladestationen parat und kalkuliert die Zeit für den optimalen Bereich bis 80 Prozent State of Charge / Batterieladung. Für die maximale Ladeleistung regelt das System Kühlung oder Beheizung der 93 kWh starken Performancebatterie Plus rechtzeitig vor dem Ladestopp. Alle Zellen sind dann für den Ladevorgang bestens vorbereitet. Der Charging Planner ist auch in die Connect App von Porsche integriert.
* Zur Markteinführung in Europa und den USA verfügbar.

Laden im Porsche Zentrum
600 Händler weltweit sollen mit den neuen Porsche-eigenen DC-Hochleistungsladesäulen und AC-Ladereinrichtungen ausgerüstet werden. Während der Ladezeiten können Reisende künftig noch mehr Service-Angebote nutzen – etwa Besprechungsräume, Co-Working Spaces, Lounges, Restaurants und Kids Corners.

Alle **100 - 150** km ist eine Ladestation erreichbar.

Rund **80 %** aller Ladevorgänge entfallen laut Porsche-Prognose auf das Laden zu Hause.

450 Kilometer beträgt die Reichweite beim Taycan Turbo (nach WLTP). Beim Taycan Turbo S sind es bis zu 412 Kilometer.

7.000 CCS-Ladestandorte gibt es in Europa.

Der Porsche Charging Service bietet rund **100.000** Ladepunkte in **12** Ländern.

An **600** Porsche Zentren weltweit können E-Mobile künftig geladen werden.

Mit der 800-Volt-Technologie dauert das Aufladen der Performancebatterie Plus des Taycan im Optimalfall **22,5** Minuten für 5 bis 80 Prozent SoC (State of Charge / Batterieladung).

MEDIA ENQUIRIES

Sven Freese

christophorus@porsche.de

Matthias Haslauer

christophorus@porsche.de



Heiko Simayer

hello@simayer.com

Verbrauchsdaten

Taycan Turbo (Vorgängermodell)

Taycan Turbo S (Vorgängermodell)

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen" entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei DAT (Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Bildunterschriften

Pfad: media/Bilder/Bild_1.jpg
Titel: Norwegen, 2019, Porsche AG
Bildunterschrift: Porsche-Fan Paul Casey freut sich über einen ganz besonderen Titel

Pfad: media/Bilder/Bild_3.jpg
Titel: E-Mobility, Norwegen, Porsche AG
Bildunterschrift: Normalität: E-Mobilität ist heute schon ein fester Bestandteil in Oslos Stadtbild.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/2019/sport-lifestyle/porsche-taycan-vorbesteller-norwegen-18861.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/74f51586-0804-4987-b97a-ec707c7eba8c.zip

Externe Links
https://newsroom.porsche.com/de/produkte/taycan.html

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart