

Geburtstag.

Eine Ikone wird 50.

Motorsport.

Porsche Zentrum auf der Überholspur.

Golf.

Hole in one Series 2013.

1963 | 2013



911 50

50 Jahre Porsche 911 – Tradition Zukunft

Porsche 911 Carrera

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 12,8 (11,2)* · außerorts 6,8 (6,5)* kombiniert 9,0 (8,2)*; CO₂-Emission 212 (194)* g/km · Effizienzklasse G (F)*

*Mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

PORSCHE AKTUELL

- 3** 50 Jahre Porsche 911. Tradition Zukunft.
- 4** Grenzbereich: erweitert. Der neue 911 GT3.
- 6** Die Referenz. Der neue 911 Turbo.
- 7** Hommage an eine Legende. Jubiläumsmodell 50 Jahre 911.
- 8** Kraft der Gegensätze. Die neuen Panamera Modelle.

PORSCHE LIVE

- 20** 4. Charity-Golfturnier. Hole-in-one Series 2013.
- 28** Motorsport After Work Party. Bayerischer Hüttenzauber.
- 34** Sonntags Cup. Hole-in-one Series 2013.
- 44** Er & Sie Golfcup. Der etwas andere Auswahldrive.
- 48** Offener Freitag zugunsten der Deutschen Krebshilfe. Hole-in-one Series 2013.

PORSCHE SERVICE

- 42** Gold Rausch. Der Herbst wird schön.
- 52** Boxenstopp. Reifen-Wechseltage 2013.

PORSCHE EXTRA

- 53** Tiefe Temperaturen. Höchste Qualität

PORSCHE MOTORSPORT

- 38** Auf der Überholspur.

PORSCHE LEBENSART

- 14** Tradition Zukunft. Fünf Jahrzehnte Porsche 911.
- 16** Sechs wichtige. Sechs besondere Exemplare.
- 22** Werbung. Die 70er Jahre.
- 24** Werbung. Die 80er Jahre.
- 26** Werbung. Die 90er Jahre.
- 47** Was ein Porsche auf der Haube hat. Das Original Wappen als Qualitätssiegel.

PORSCHE TECHNIK

- 32** Elektrisierend anders. Der Panamera S E-Hybrid.

PORSCHE INTERN

- 11** Teamarbeit.
- 12** Eine Ikone wird 50. Der Porsche 911 auch.
- 30** Offen für alles. Porsche Fahrspaß ohne Dach.
- 31** Sound ist mein Leben.
- 36** Die Facetten der Faszination.
- 28** Neuwagen. Die Faszination Porsche.
- 46** Safety Car. Traumberuf Rennmechaniker.
- 50** 1. Klasse aus 2. Hand. Träume sind zeitlos.
- 54** Der 918 Spyder. Interview mit Dr. Walliser.

Editorial



Liebe Porsche Fahrer und Freunde des Porsche Zentrum Aschaffenburg, das Jahr 2013 ist ein ganz besonderes Jahr für die Freunde der Sportwagen Ikone Porsche 911 und auch für mich persönlich. Denn wir beide werden in diesem Jahr 50 Jahre alt und numerisch gesehen sind der „Elfer“ und ich jetzt zusammen sagenhafte einhundert Jahre..... wenn das kein Grund zum Feiern ist.

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG bietet Ihnen diverse Gelegenheiten diesen „Runden Elfer Geburtstag“ mit Gleichgesinnten national und international zu feiern.

Die Internationale Automobilausstellung in Frankfurt steht vor der Tür. Auch hier wird Porsche mit dem neuen Porsche 911 Turbo und 911 GT3 für Furore sorgen.

Der neue Panamera S E-Hybrid ist ein innovatives Fahrzeug, der erste Plug-In Hybrid in dieser Fahrzeugklasse. Den neuen Panamera S E-hybrid können Sie jederzeit bei uns im Porsche Zentrum Aschaffenburg probefahren. Gerne auch rein elektrisch mit null Emmissionen. Probieren Sie es aus.

Wir haben Ihnen ein aufregendes Porsche Jahr 2013 versprochen – und sind dabei unsere Versprechen mit Vollgas einzulösen!

Ihr
 Thomas Henrici
 Geschäftsführender Gesellschafter
 Porsche Zentrum Aschaffenburg

Impressum
 Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum Aschaffenburg, HERÖ Sportwagen GmbH, Berliner Allee 2, 63739 Aschaffenburg, Tel.: +49 (0) 6021 / 44 22 - 9 11, Fax: +49 (0) 6021 / 44 22 - 9 22 11, E-Mail: info@porsche-aschaffenburg.de, www.porsche-aschaffenburg.de, Auflage: 5.000 Stück.
 Agentur: marketing4u.biz, Inh. Alexander Tschuncky, Kirchstr. 17, 66440 Blieskastel
 Verantwortlich für den Inhalt: Stephan Rössel, Redaktion: Alexander Tschuncky, Fotos: Alexander Tschuncky, Thorsten Wambach. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die Verantwortung für die redaktionellen Inhalte und Bilder dieser Ausgabe übernimmt die HERÖ Sportwagen GmbH. Ausgenommen davon sind die offiziellen Seiten der Porsche Deutschland GmbH.

911 50

50 Jahre Porsche 911 – Tradition Zukunft



Wenn Tausende von Sportwagenfans auf der ganzen Welt einer einzigen Leidenschaft treu bleiben – müssen große Emotionen im Spiel sein. Ihre große Liebe hat bereits seit 50 Jahren einen Namen. Porsche 911. Im Jahr 1963 schickten wir die Ur-Version ins Rennen – und auf die Straße. Und schufen damit den legendärsten Sportwagen aller Zeiten. Schon immer war er als Technologieträger und Design-Highlight seiner Zeit weit voraus. Und ihn zu fahren: ist die Erfüllung eines Traums.

Die Begeisterung für den 911 ist zeitlos. Seit 1963, als er auf der IAA erstmals einer breiten Öffentlichkeit präsentiert wurde, bewegt er Generationen von Menschen. 130 PS, mobilisiert von einem 2-Liter-Sechszylinder-Boxermotor: eine für damalige Zeiten fast unvorstellbare Leistung. Und sein Design: revolutionär. Zehn Jahre später, im Jahr 1973: eine weitere Revolution. Die zweite 911 Generation, die unter dem Namen „G-Modell“ läuft, ist noch markanter, deutlich zu sehen zum Beispiel an den höheren Stoßstangen. 1988: unverkennbar Porsche, unverkennbar emotional – und zu 80 Prozent aus völlig neuen Bauteilen. Der 964. In Design und Interieur behutsam überarbeitet, sind die technischen Neuerungen umso deutlicher: Antiblockiersystem (ABS), eine Servolenkung und ab 1991 auch serienmäßig Airbags. 1993: der neue 993. Er ist der letzte 911 mit einem luftgekühlten Motor, weshalb er für einige Fans puristischer Porsche Sportwagen einen besonderen Reiz hat. Ab 1997 ersetzt der wassergekühlte Motor im 996 das bisherige Konzept. Mit der höheren Leistung geht eine bessere Aerodynamik und eine gesteigerte Alltagstauglichkeit einher. 2004 startet eine Ära der Rückbesinnung auf traditionelle 911 Werte. Der 997 erinnert besonders in der Frontpartie mit runden Scheinwerfern an den klassischen Elfer. Auch 2011 begegnen sich Tradition und Zukunft – in der 7. Generation der Sportwagen-Ikone, dem 991. Er übertrifft alle Erwartungen.

Der neue 911 Carrera – der beste 911 aller Zeiten. Natürlich glänzt er, wie seine Vorgänger, mit herausragender Performance. 257 kW (350 PS) bei 7.400 1/min sorgen für einen Sprint von 0 auf 100 in rekordverdächtigen 4,8 Sekunden (4,6 mit PDK). Beim Carrera S sind es sogar bei 294 kW (400 PS) nur 4,5 Sekunden (4,3 mit PDK). Die Kraftübertragung erfolgt über das weltweit erste 7-Gang-Schaltgetriebe – oder wahlweise über das 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Den 911 auf Asphalt zu erleben ist eine berauschende Erfahrung – und doch ist es nicht nur Leistung, die ihn auszeichnet. Der neue 911 leistet mehr als sein Vorgänger, verbraucht aber bis 16 % weniger als das Vorgängermodell – oder, wie es Focus Online ausdrückt: „Der neue Elfer setzt Maßstäbe bei der Effizienz.“ Technologien wie die Auto Start-Stop-Funktion und Benzindirekteinspritzung sowie eine Karosserie in Leichtbauweise sorgen für weitere Einsparungen.

Unverwechselbares Design. Mit seiner spannungsbetonten Dynamik und sinnlichen Eleganz fasziniert der neue Porsche 911 Carrera auf den ersten Blick. Typische Designmerkmale seiner Ahnen verbinden sich gekonnt mit modernen Elementen. Er verkörpert ein Höchstmaß an sportlicher Athletik. So urteilte die Jury eines der renommiertesten Designpreise der Welt und kürt den 911 mit dem „red dot: best of the best“ Award 2012. Dem bleibt nur das Credo von Michael Mauer, Leiter der Design-Abteilung, hinzuzufügen: Purismus – weniger ist mehr. Jede Form ist durchdacht, kein Detail überflüssig. So ist auch die siebte Generation der Sportwagen-Ikone auf den ersten Blick an der stark nach hinten abfallenden Dachlinie und der flach gestreckten Silhouette erkennbar. Der Radstand wurde

um 100 mm verbreitert, das erhöht einerseits die Kurvendynamik und sorgt andererseits, zusammen mit der reduzierten Höhe, für einen noch athletischeren Auftritt.

Was ihn auszeichnet? Die Emotionen, die er auslöst. „Ein Klangbild zum Niederknien, ein akustischer roter Teppich für ein Spurtvermögen, das einem den Atem raubt und dem Alten die Schau stiehlt“, bringt es auto motor und sport auf den Punkt. Die Leser wählten den Neuen bereits einen Monat nach seiner Markteinführung zum besten Sportwagen. Der 911 ist dank seiner unverwechselbaren Identität Botschafter unserer Marke. Und Träger von Emotionen. Genau das ist es, was den 911 zu einer weltweiten Ikone macht. Seit 50 Jahren.

INFO

Zum Jubiläum „50 Jahre Porsche 911“ hält Porscheplatz (www.porsche.de/porscheplatz) Sie das ganze Jahr über mit Inhalten, Hintergrundinformationen und weiteren Jubiläums-Highlights auf dem Laufenden. Lassen Sie sich überraschen.

Das Webspecial auf www.porsche.de zu unserem diesjährigen Jubiläum hält für Porsche 911 Besitzer etwas ganz Besonderes bereit. Sie haben die Möglichkeit, ein Bild von ihrem Porsche 911 hochzuladen und an einem Fotowettbewerb teilzunehmen. Ein User-Voting entscheidet dann, wer ein persönliches Fotoshooting mit seinem 911 erleben darf.

911 50

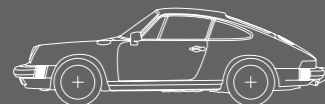
50 Jahre Porsche 911 – Tradition Zukunft



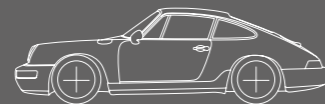
Porsche 911 Carrera 4S
Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 14,2 (12,7)* - außerorts 7,5 (7,0)* kombiniert 9,9 (9,1)*; CO₂-Emission 234 (215)* g/km - Effizienzklasse G
*Mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)



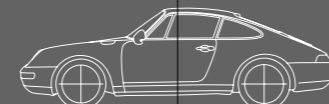
1963 – 1973



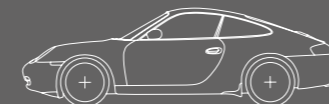
1973 – 1989



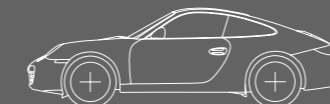
1988 – 1994



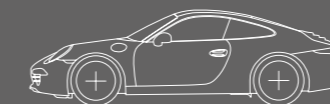
1993 – 1998



1997 – 2005



2004 – 2012



Seit 2011

Wenn Tausende von Sportwagenfans auf der ganzen Welt einer einzigen Leidenschaft treu bleiben – müssen große Emotionen im Spiel sein. Ihre große Liebe hat bereits seit 50 Jahren einen Namen. Porsche 911. Im Jahr 1963 schickten wir die Ur-Version ins Rennen – und auf die Straße. Und schufen damit den legendärsten Sportwagen aller Zeiten. Schon immer war er als Technologieträger und Designhighlight seiner Zeit weit voraus. Und ihn zu fahren: ist die Erfüllung eines Traums.

Auf die Straße – kann jeder. Auf die Rennstrecke – dürfen viele. Doch nur wenige dringen in die spannendste Region vor, die es gibt: den Grenzbereich. Hier ist noch nicht jeder Quadratzentimeter erforscht. Und genau hier, wo andere aufgeben, beansprucht der neue Porsche 911 GT3 sein Herrschaftsgebiet.

Die nunmehr fünfte Generation des Hochleistungssportwagens ist nicht nur weiter-, sondern von Grund auf neu entwickelt worden. Auf dem Aufbau der breiten 911 Carrera 4 Karosserie ist eine komplett neue Karosserie mit intelligentem Leichtbau in Aluminium-Stahl-Verbundbauweise entstanden – und auch Motor und Getriebe wurden vollkommen neu konzipiert. Das Ergebnis: Der 911 GT3 setzt Maßstäbe in Sachen Performance und Fahrverhalten, ist noch agiler und kurvenstabiler. Vor allem aber stellt er den Fahrer vor eine spannende Aufgabe: die Auseinandersetzung mit seinem hohen Potenzial, das direkt abrufbar ist. Ohne Zögern, ohne Zeitverlust. Der 911 GT3 steigert die Wahrnehmung des Fahrers, Sportwagen und Pilot verschmelzen mit jeder Runde mehr und mehr zu einer Einheit.

Im Grenzbereich gelten klare Regeln. Jedes Detail muss seine Funktionalität beweisen und zur Performance beitragen. Der feststehende Heckflügel aus hochfestem Kunststoff – unverwechselbares

Erkennungsmerkmal des Hochleistungssportwagens – ist ein solches Detail. Und mehr als das: Zusammen mit der breiteren Bugspoilerlippe sorgt er für ein entscheidendes Plus an Abtrieb und Aerodynamik. Das Heck ist im Vergleich zum Vorgängermodell 44 mm breiter. So steht der neue 911 GT3 noch satter, noch sicherer auf dem Asphalt. Und wartet souverän auf sein erklärtes Ziel: den Grenzbereich.

Die erste Voraussetzung, in diese spannende Region vorzudringen: Ein komplett neuer 6-Zylinder-Boxermotor mit Benzindirekteinspritzung, der mehr leistet, höher dreht und eine kompromisslose Performance ermöglicht. Die geschmiedeten Kolben und besonders leichten Titanpleuel bewirken eine beeindruckende Drehzahlentfaltung. Mit einem Drehmoment von 440 Nm legt der 911 GT3 den Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,5 Sekunden hin. Und bewältigt die Nord-schleife auf dem Nürburgring in 7:30 Minuten. Ein Limit akzeptiert der 911 GT3 erst jenseits einer Marke von 315 km/h – und bietet dem Fahrer bis dahin mehr als genug Freiheit, sein hohes Potenzial zu erfahren.

Zusätzliche Leistungsvorteile sicherten die Ingenieure des neuen 911 GT3 durch eine Sportabgasanlage, die mit einem großen Volumen den Abgasgegendruck reduziert. Und auch in Sachen Verbrauch und CO₂-Emissionen setzt der 911 GT3 Bestmarken: Hier – aber auch nur hier – unterschreitet er konsequent die von seinen Vorgängern gesetzten Limits.

Ein weiteres Highlight: Das weiterentwickelte Porsche Doppelkupplungsgetriebe inklusive GT3 Sportabstimmung und Schaltpaddles. Es erhöht mit seinen kurzen Übersetzungen das Durchzugs- und Beschleunigungspotenzial in allen sieben Gängen. Hinzu kommt ein perfekt abgestimmtes Fahrwerk, das sich auch im Alltag extrem sportlich präsentiert. So kommt im 911 GT3 erstmals die dynamische Hinterachslenkung zum Einsatz, die sich intelligent auf die jeweilige Fahr- und Lenksituation sowie Fahrgeschwindigkeit einstellt und auf diese Weise außergewöhnliche Performance mit uneingeschränkter Alltagstauglichkeit vereint. Für eine zusätzliche Stabilisation des Fahrverhaltens sorgt auch das dynamische Motorlager, das alle Vorteile

Der Porsche 911 GT3 auf einen Blick.

911 GT3	
Motorlage	Heckmotor
Hubraum	3.799 cm ³
Leistung	350 kW (475 PS)
bei Drehzahl	8.250 1/min
Drehmoment	440 Nm
bei Drehzahl	6.250 1/min
Höchstgeschwindigkeit	315 km/h
Beschleunigung 0 – 100 km/h	3,5 s



von harter und weicher Motorlagerung perfekt vereint. Das Resultat: eine gleichmäßigere und höhere Antriebskraft an der Hinterachse, höhere Traktion und eine bessere Beschleunigung. Abgerundet wird das Fahrwerk des Porsche 911 GT3 durch ein weiterentwickeltes Porsche Torque Vectoring Plus System, das vor allem im fahrdynamischen Grenzbereich eine eindrucksvolle Steigerung der Querdynamik bewirkt und das Einlenkverhalten verbessert. Sicherer Fahrbahnkontakt ist durch die neuen, geschmiedeten 20-Zoll GT3 Leichtmetallräder mit Zentralverschluss garantiert.

Eines ist jetzt schon klar: Der neue 911 GT3 wird seine zukünftigen Fahrer verändern. Mit herausragender Performance und optimaler Beherrschbarkeit überwindet er existierende Grenzen auf Asphalt – und im Kopf. Er kompensiert Schwächen, verwandelt sie in Stärken. Denn es ist eine Sache, in den Grenzbereich vorzudringen. Eine andere Sache ist es, dort auch zu bestehen. Wo es vorher nicht mehr weiterging, eröffnen sich auf einmal völlig neue Perspektiven: Die Faszination Sportwagen, die sich einstellt, wenn man den eigenen Grenzbereich erweitert. Im neuen 911 GT3.

Grenzbereich: ERWEITERT.



Der neue Porsche

911 GT3

Porsche 911 GT3

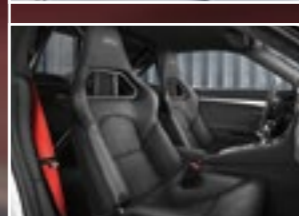
Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 18,9 · außerorts 8,9 · kombiniert 12,4; CO₂-Emission 289 g/km · Effizienzklasse G



Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe ist perfekt auf den 3,8-l-Motor abgestimmt: eine Kraftübertragung mit 911 GT3 spezifischen, kurzen Übersetzungen und mit um 50 % verkürzten Schaltwegen an den Schaltpaddles, die noch knackiger und dynamischer sind.



Die LED-Heckleuchten betonen die horizontale Linienführung des Hecks.



Das Clubsportpaket mit Überrollkäfig ist auf Wunsch ohne Aufpreis erhältlich.

Die Referenz.

Der neue 911 Turbo und 911 Turbo S.



Pioniere

haben den Mut, ausgetretene Pfade zu verlassen und Neuland zu betreten. Die Courage, zu hinterfragen, was einst in Stein gemeißelt wurde, und eigene Richtgrößen aufzustellen. Bei der Entwicklung des 911 Turbo hat das Tradition. Wo andere abwinken, setzen unsere Ingenieure an. Die Messlatte liegt seit eh und je hoch. Und mit jeder neuen Generation legen wir sie ein Stück höher. Diesmal haben unsere Ingenieure 90 Prozent aller Bauteile neu entwickelt und wieder eine neue Referenz gesetzt. So finden im neuen 911 Turbo und 911 Turbo S höchste Ansprüche ihre Erfüllung – und die gesamte 911 Baureihe ihre technologische Spitze.

Das Herzstück der neuen 911 Turbo Modelle ist der 3,8-Liter-Boxer-Biturbo-Motor mit variabler Turbinengeometrie (VTG). Er bringt mit 520 bzw. 560 PS mehr Leistung als je zuvor auf die Straße. Dass Verbrauch und Emissionen dennoch um bis zu 16 Prozent gesenkt wurden, ist den serienmäßigen Effizienztechnologien zu verdanken. Dazu zählen das Thermomanagement, die Bordnetzrekuperation, das Doppelkupplungsgetriebe und Funktionen wie Auto Start-Stop und „Segeln“.

Den Weg in die Zukunft markieren noch weitere neue technische Meilensteine: z. B. die aktive Hinterachslenkung. Sie macht das Fahrzeughandling bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich agiler und steigert die Stabilität im Hochgeschwindigkeitsbereich. Und vereint auf diese Weise Rundstrecken- und Alltagsstauglichkeit in Perfektion.

Die 911 Turbo Modelle auf einen Blick.

Porsche 911 Turbo	
Motorlage	Heckmotor
Hubraum	3.800 cm ³
Leistung	383 kW (520 PS)
bei Drehzahl	6.000–6.500 1/min
Max. Drehmoment	660 Nm
bei Drehzahl	1.950–5.000 1/min
Max. Drehmoment mit Overboost	710 Nm
bei Drehzahl	2.100–4.250 1/min
Höchstgeschwindigkeit	315 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	3,4 s (3,2 s mit SPORT PLUS Taste)

Porsche 911 Turbo S	
Motorlage	Heckmotor
Hubraum	3.800 cm ³
Leistung	412 kW (560 PS)
bei Drehzahl	6.500–6.750 1/min
Max. Drehmoment	700 Nm
bei Drehzahl	2.100–4.250 1/min
Drehmoment mit Overboost	750 Nm
bei Drehzahl	2.200–4.000 1/min
Höchstgeschwindigkeit	318 km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	3,1 s (mit SPORT PLUS Taste)



Der 6-Zylinder-Boxermotor ist in Leichtmetallbauweise gefertigt. Das geringe Gewicht des Motors erhöht die Agilität und senkt den Verbrauch.



Der Spaltflügel am Heck verfügt in der jüngsten Generation über drei ansteuerbare Positionen.

Ein weiterer Meilenstein ist das System Porsche Active Aerodynamics (PAA), das in dieser Form weltweit erstmals in Fahrzeugen mit Straßenzulassung eingesetzt wird: eine Kombination eines mehrstufig verstellbaren Bugspoilers und Heckflügels, die für einen möglichst geringen Luftwiderstand und mehr Abtrieb sorgt.

Zusätzliche Performance bietet auch die serienmäßige SPORT Taste. Auf Knopfdruck steuert das elektronische Motormanagement das Triebwerk bissiger. In Verbindung mit dem Sport Chrono Paket – Serie im 911 Turbo S – ist dann auch die Overboost-Funktion aktiv und die dynamischen Motorlager sportlich straff.

Ebenfalls bahnbrechend: das Design. Die neuen 911 Turbo Modelle erscheinen noch kraftvoller und sportlicher. Die Kotflügel sind mit 28 zusätzlichen Millimetern hinten besonders kräftig ausgelegt. Fahrzeughöhe und -überhänge wurden verringert, der Radstand ist um 100 mm gewachsen. Voll-LED-Hauptscheinwerfer und 20-Zoll Räder mit optionalem Zentralverschluss runden den sportlich-kraftvollen Auftritt der neuen 911 Turbo Modelle nach außen hin ab. Und auch das Interieur setzt neue Maßstäbe in Sachen Komfort und Sportlichkeit: mit Lederausstattung, vollelektrischen Sportsitzen und erstklassigem Sound durch das BOSE® Surround Sound-System.

Unsere Ingenieure haben wieder einmal bewiesen: Die Grenzen des Machbaren sind nur Etappen auf dem Weg zum Ziel. Und für einen 911 Turbo und Turbo S kann es immer nur ein Ziel geben: Neuland. Denn nur so wird man zur Referenz.

Die Porsche 911 Turbo Modelle · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 13,2 · außerorts 7,7 · kombiniert 9,7; CO₂-Emission 227 g/km · Effizienzklasse G

Tradition und Zukunft – in drei Ziffern werden sie vereint: 911. Das Jubiläumsmodell 50 Jahre 911 ist eine Hommage an den Ur 911. In ihm trifft legendäres Design auf innovativste Technik. So präsentiert sich der Porsche 911 auch in der Jubiläumsversion vollkommen linientreu – und bleibt richtungweisend. Denn seine Tradition war eben schon immer die Zukunft.

In diesem Jahr feiert der Porsche 911 seinen 50. Geburtstag. Zeit, dieser großen Idee Respekt zu zollen: Mit dem Jubiläumsmodell 50 Jahre 911 – einem weltweit streng auf 1.963 Exemplare limitierten Sondermodell, das es in dieser Form nie wieder geben wird.

Schon von außen ist die klassische 911 DNA unverkennbar: z. B. an den rund ausgeformten Scheinwerfern und den Lufteinlasslamellen. Im Jubiläumsmodell sind sie zusätzlich mit Chrom akzentuiert, genau wie das Heckdeckelgitter hinten. Es verrät, wo der Motor sitzt: Sechs Zylinder, in Boxeranordnung, inklusive typischem Porsche Sound. So weit die Tradition. Doch kommen wir zur Zukunft: Denn mit dem Motor des Porsche 911 Carrera S bewegt sich das Jubiläumsmodell eindeutig auf dem neuesten Stand der Zeit. Mit 3,8 Litern Hubraum entwickelt der Motor eine beeindruckende Leistung von 294 kW (400 PS). So beschleunigt das



Design-Zitat: Bis 1967 war die Ziffern- und Skalenfarbe der Instrumente grün und die Zeiger weiß.



Oberhalb des Handschuhfachs zeigt eine Plakette die Limitierungsnummer an.



Liebvolle Reminiszenz: Die Sitzmittelbahnen greifen das Pepita-Muster auf, das in den ersten 911 Modellen stilbildend war.



Nicht nur von Sammlern hochbegehrt: die Sport Classic Räder im legendären Fuchsfelgendesign.

Jubiläumsmodell 50 Jahre 911 mit 7-Gang-Schaltgetriebe in 4,5 s von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 298 km/h. Ebenfalls zukunftsweisend sind die Verbrauchswerte, die der hohen Leistung des Jubiläumsmodells gegenüberstehen: Denn mit 8,7 l/100 km (in Verbindung mit dem optionalen PDK) liegen sie vergleichsweise niedrig. Grund dafür sind serienmäßige Effizienztechnologien wie Auto Start-Stop-Funktion, Thermomanagement oder Bordnetzrekuperation, die auch im Jubiläumsmodell 50 Jahre 911 integraler Bestandteil des Fahrzeugkonzepts sind.

Neben der hochwertigen Serienausstattung der jüngsten Generation Porsche 911 sind es die fein herausgearbeiteten Details, die beim Jubiläumsmodell überzeugen. Sie stellen gekonnt die Verbindung zwischen gestern und morgen her. Eine liebevolle Reminiszenz im Innenraum sind nicht nur die fünf Rundinstrumente, sondern auch die Sitzmittelbahnen im klassischen Pepita-Muster.

Das Jubiläumsmodell 50 Jahre 911 stellt eindrucksvoll unter Beweis, was unsere Ingenieure unter Traditionspflege verstehen: sich in Sachen Technik stets dem Fortschritt verschreiben und im Design trotzdem die Ursprünge würdigen. Sich neu erfinden und dabei unverkennbar man selbst bleiben. Das ist die Identität Porsche 911. Im Jubiläumjahr mehr als je zuvor.

Jubiläumsmodell 50 Jahre 911.

Hommage

an eine Legende.

Porsche Jubiläumsmodell 50 Jahre 911 · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 13,8–12,2 · außerorts 7,1–6,7 · kombiniert 9,5–8,7; CO₂-Emissionen 224–205 g/km · Effizienzklasse G



Porsche Panamera Turbo Executive

Kraft der Gegensätze.

Die neuen Panamera Modelle.

Porsche Fahren zu viert und gleichzeitig komfortabel reisen? Mit Gepäck, aber ohne Kompromisse? Geht nicht, hieß es. Geht doch, weiß man heute. Die neue Generation der Panamera Modelle treibt die scheinbaren Gegensätze auf die Spitze – typisch Dr. Ing. – und mehr noch: Sie schöpfen aus ihnen ihre besondere Kraft. Die Kraft der Gegensätze.

Jedes Mitglied der Panamera Familie beeindruckt mit noch größerer Dynamik, gesteigerter Effizienz und noch mehr Sportlichkeit. Lassen Sie sich von den neuen Panamera und Panamera 4 Modellen begeistern, bei denen die Kraft nun serienmäßig über das Porsche Doppelkupplungsgetriebe übertragen wird. Oder etwa durch eine völlig neue Motorengeneration beim Panamera S und Panamera 4S. Der 3,0-Liter-V6-Motor mit Bi-Turbo-Aufladung ist aus dem Motor des Panamera Turbo abgeleitet. Er sorgt für noch mehr Leistung als der Saugmotor der vorigen Generation bei gleichzeitig niedrigerem Verbrauch. Der Panamera Diesel präsentiert

sich wirtschaftlicher als je zuvor, während der Panamera GTS als puristischer Athlet auftritt. Und der Panamera Turbo verbindet Komfort und Sportlichkeit so kompromisslos wie kein anderes Panamera Modell.

Ebenfalls typisch Porsche ist die Evolution des Designs. Präziser, schärfer, kantiger. Die Kotflügel sind höher als die Fronthaube. Am Heck sind sie besonders kraftvoll ausgelegt. Die Dachlinie fällt nach hinten ab. Die neu gestalteten Lufteinlässe am Bugteil tragen zur optimalen Kühlung von Motor und Bremsen bei. Das Heck wurde vollständig überarbeitet, seine Linien geschärft. Die Heckscheibe ist größer und flacher. Ebenso

wie der automatisch ausfahrende Spoiler ist sie jetzt 45 mm breiter. Die Heckleuchten in LED-Technik sind schmaler und deutlich definiert. Von hinten betrachtet wirken die neuen Panamera Modelle moderner.

Eine Neuerung innerhalb der Baureihe sind die beiden Executive Varianten – der Panamera 4S Executive und der Panamera Turbo Executive. Sie bereichern die Baureihe um eine ganz neue Dimension von Komfort, vor allem auf dem Rücksitz. Sie sind um 15 cm länger und bieten neben beeindruckender Performance die Möglichkeit, auf langen Strecken das zu tun, von dem wir sonst immer abraten: die Augen zu schließen,

die Fahrt im Sportwagen zu genießen und abzuschalten.

Komfort und Sicherheit versprechen auch unsere Assistenz-Systeme, die wir für die neuen Panamera Modelle noch einmal perfektioniert und erweitert haben. Denn der Spurwechselassistent, die Tempolimitanzeige und der Abstandsregeltempomat inklusive Porsche Active Safe unterstützen aktiv während der Fahrt – und senken effektiv den Adrenalinspiegel. Ausnahmsweise.

Für zusätzliche Unterstützung beim Einparken und Rangieren sorgt der optional erhältliche Surround View, der die Rückfahrkamera um drei weitere

Kameras im Bugteil und in den Außenspiegelunterschalen ergänzt. So können auch niedrige Hindernisse vor und neben dem Fahrzeug erkannt werden.

Das Ergebnis?

Wegweisend – wie die neue Generation der Panamera Modelle selbst: Im Fokus steht nicht alltäglicher Fahrspaß. Im Alltag. Auf Reisen. Auf jedem Zentimeter Straße.

Porsche Panamera



Fahrzeug



Ladeinfrastruktur



Strom



Konnektivität

e-hybrid

Zielort: Neuland. Ankunft: jetzt.

Der neue Panamera S E-Hybrid.

E-Mobility ist unser Weg in Richtung Zukunft. Mit der E-Hybrid Technologie in Form eines parallelen Plug-in-Antriebs geben wir heute die Antwort auf die Herausforderungen von morgen.

Technologisch wird die neue Generation der Panamera Baureihe vom Panamera S E-Hybrid angeführt. Er beeindruckt mit einer Performance, die über das hinaus reicht, was die meisten bei einem Hybrid für möglich halten. Und einem Verbrauch weit unter dem, was die meisten von einem Sportwagen erwarten. Der 3,0-Liter-V6-Kompressormotor und der Elektroantrieb bilden im neuen Panamera S E-Hybrid eine starke Einheit. Gemeinsam bringen Sie eine maximale Leistung von 416 PS (306 kW) auf die Straße – und bewältigen den Sprint von 0 auf 100 km/h in nur

5,5 Sekunden. Seine Alltagstauglichkeit beweist der Panamera S E-Hybrid auf vielen Ebenen: Dank innovativen E-Mobility Services sind alle wichtigen Informationen über den Panamera S E-Hybrid, z. B. Angaben zum Ladestatus der Lithium-Ionen-Batterie, mittels einer Smartphone-App abrufbar. Auch die Fahrzeug-Innentemperatur ist über eine App steuerbar. Die wichtigste praktische Neuerung ist jedoch: Sie tanken – zumindest den Strom – direkt an der Steckdose. Rein elektrisch erreicht der Panamera S E-Hybrid so eine Reichweite von bis zu 36 Kilometern und eine

Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h. Unverwechselbar wird der Panamera S E-Hybrid durch weitere Details: Der „E-Hybrid“ Schriftzug am Heck und an der Seite trägt eine Umrandung in Acidgrün – der Farbe, die bei Porsche den Weg in die Zukunft weist. Hinzu kommt das Kombiinstrument mit E-Power-Meter, das die Rekuperations- und Antriebsleistung des Elektromotors sowie die Gesamtsystemleistung anzeigt. Ebenfalls charakteristisch sind die Merkmale, die er sich – neben der Leistung – mit dem S-Modell teilt: das Exterieur-Design sowie die Gestaltung des hochwertigen Interieurs. Und natürlich gibt es auch beim Porsche S E-Hybrid umfangreiche Individualisierungsmöglichkeiten. Entdecken Sie innovative Ingenieurskunst, die Sie elektrisieren wird. Erleben Sie E-Mobility in einem Sportwagen für 4. Der neue Panamera S E-Hybrid.



Porsche Panamera S E-Hybrid



DIE KRAFT DER GEGENSÄTZE.

Erleben Sie die neuen Panamera Modelle.

WEGBESCHREIBUNG



Die schönste Harmonie entsteht durch Zusammenbringen der Gegensätze.

Heraklit (Philosoph)



KLANGREGLER



Die Welt ist voller Gegensätze. Gegensätze, die es harmonisch zu vereinbaren gilt. Zum Beispiel die überragende Performance eines Sportwagens und den hohen Komfort einer Luxuslimousine. Die neuen Porsche Panamera Modelle überzeugen durch die Kraft der Gegensätze. Und das ganz individuell: Zehn Modelle sowie über 1.500 Kombinationen von Exterieurfarben, Interieurfarben und Dekoren eröffnen ungeahnte Möglichkeiten, um dem Panamera Ihre eigene Handschrift zu verleihen. Erfahren Sie die Faszination Porsche Panamera hautnah bei uns im Porsche Zentrum: Wir freuen uns auf Sie und stehen Ihnen gerne beratend zur Seite. Lassen Sie sich begeistern!

RAUMGEFÜHL



SPANNUNGSFELD



Porsche Panamera Modelle · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 15,7–7,8 · außerorts 7,8–5,5 · kombiniert 10,7–6,3; CO₂-Emissionen 249–166 g/km. Porsche Panamera S E-Hybrid · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 3,1; CO₂-Emissionen 71 g/km; Stromverbrauch kombiniert (in kWh/100 km): 16,2

Teamarbeit.

Verstärkungen in Ihrem Porsche Zentrum Aschaffenburg.



Porsche Exklusiv Verkäufer

Florian Sperr

Florian Sperr wurde 1978 in Hanau geboren und lebte später in Schöllkrippen. Zum Einzelhandelskaufmann wurde er zwei Jahre im elterlichen Betrieb ausgebildet und das 3. Lehrjahr leistete er bei BMW in Hainburg, wo er anschließend noch eine BMW Juniorverkäufer Ausbildung absolvierte. Die letzten 9 Jahre arbeitete er als Verkäufer bei VW in Kahl am Main. Bei Porsche zu arbeiten, war und ist der Traumberuf des jungen Mannes, zumal Porsche schon immer das Thema in der Familie Sperr war. Schließlich hat Vater Sperr 1963 bei Porsche die ersten 911er in der Qualitätskontrolle begutachtet. Als Florian Sperr einen Freund ins Porsche Zentrum Aschaffenburg begleitete, wurde sein alter Arbeitsstellenwunsch mit neuem Leben erfüllt und er beschloss, sich beim Porsche Zentrum Aschaffenburg als Verkäufer zu bewerben.

„Einen Porsche 911 zu verkaufen, das ist etwas besonderes für mich. Die Farbe des Porsche ist mir eigentlich egal – Hauptsache er ist schwarz“ fügt er schmunzelnd hinzu. Mountainbike fahren, snowboarden und an 1. Stelle seine Familie – das sind Florian Sperrs weitere Lebensfixpunkte und wenn dann noch etwas Zeit bleibt ist, steht der Besuch des LeMans-Rennen auf seiner Wunschliste. Sein erstes Spielzeugauto war ein weißer 964 Turbo und bei seinem Traumauto geht er mit einem 356 A Speedster voll in die Offensive – der darf dann auch Silber sein.

Mit Florian Sperr haben wir einen echten Porsche Glücksgriff gemacht.



Assistentin Verkauf

Julia Pietzuch

Julia Pietzuch ist echte Aschaffenburgerin und erblickte auch hier am schönen Main das Licht der Welt. An der Mädchen Realschule erfüllte sie ihre Schulpflicht mit Erfolg, um dann von 2005 bis 2008 bei der Firma Reising in Mömbris eine dreijährige Ausbildung zur Bürokauffrau im Automobil-Handel zu machen. Danach arbeitete Julia Pietzuch 5 Jahre bei Toyota in Frankfurt. Als sie erfuhr, dass das Porsche Zentrum Aschaffenburg eine passende Stelle ausschrieb, stand ihr Entschluss fest, beruflich wieder in die Heimat Aschaffenburg zu wechseln. Nach erfolgreicher Vorstellung gehört die immer gut gelaunte Bürokauffrau seit März 2013 zu unserem Team und arbeitet als Assistentin im Verkauf.

Privat ist Julia Pietzuch eine engagierte Hobby Fotografin mit dem Focus Naturbilder und auch Surfen am Strand in der Sonne ist eine ihrer Lieblingsbeschäftigungen. Der Porsche Panamera ist ihr Favorit und steht verständlicherweise ganz oben auf ihrer automobilen Wunschliste erklärt sie mit einem sympathischen Augenzwinkern.

Julia hat sich schnell im Team eingelebt und wird von ihren Kollegen aufgrund ihrer Professionalität und ihres Teamgeistes sehr geschätzt.



Auszubildender Automobilkaufmann

Daniel Schlotterbeck

Daniel Schlotterbeck wurde 1991 in Würzburg geboren. Die Mittlere Reife machte er auf einem Gymnasium in Ochsenfurt. Im Porsche Zentrum Würzburg fand er eine Ausbildungsstelle zum KFZ – Mechatroniker. Schon in der Grundschule stand sein Berufswunsch bereits fest: Er wollte Automobilkaufmann bei Porsche werden. Heute lebt Daniel Schlotterbeck in Aschaffenburg – kaum 500 Meter vom jetzigen Porsche Zentrum. Durch diese Nähe, bereits mit einem Fuß in der Porsche Tür, fasste der junge Mann eines Tages den Entschluss, sich bei uns vorzustellen und sich um eine Ausbildungsstelle zum Automobilkaufmann zu bewerben. Seit März 2013 wird er bei uns ausgebildet und befindet sich nun auf dem besten Weg zu seinem Traumberuf.

Die Marke Porsche ist Teil von Daniel Schlotterbecks Lebenstraums. Die unmittelbare Nähe zum Sportwagen-Mythos Porsche hat den jungen Mann, der natürlich auch motorsportinteressiert ist, total in ihren Bann gezogen. „Formel 1 ist jedoch nicht gerade mein Ding. Um mich zu begeistern, müssen schon einige Porsche am Start sein – klar also, dass das 24h-Rennen für mich ein echtes Mekka ist.“ Wer so intensiv Porsche lebt wie er es tut, hat natürlich kaum Zeit oder Lust für andere Hobbys. Mehr als Kraftsport, Rock Symphonies und Rindersteaks braucht man ja auch nicht, wenn man fit bleiben will und gleichzeitig für einen 911 GT3 spart.

Mit Daniel Schlotterbeck haben wir einen rohen Porsche Diamanten in unserem Team.

Eine Ikone wird 50.

Der Porsche 911 auch.

„MIT 50 BEGINNT DIE JUGEND DES ALTERS“ sagt ein ägyptisches Sprichwort - und jene Worte der Weisheit eines Philosophen Ramses III. scheinen sich in Aschaffenburg mit neuem Leben zu füllen.

Unser geschäftsführender Gesellschafter Thomas Henrici feierte nämlich just im Porsche Zentrum Aschaffenburg seinen 50. Geburtstag.

**„Wo sonst hätte ich diesen Tag besser zelebrieren können als in unserem Porsche Zentrum?
Hätte ich eine andere Lokation gewählt – unser PZ hätte mir das niemals verziehen.“**

In seiner Dankesrede erklärte Thomas Henrici seinen Erfolg:



„ Turbo-Motor und Antrieb für meine Rekordrunde war und ist meine Familie. Sie hat mich davor bewahrt, den Motor zu überdrehen, im Brunnchen von der Strecke zu fliegen und in der Leitplanke zu landen. Sie hat mir gleichzeitig dabei geholfen, sicher und schnell zu überholen und zu keiner Minute mein Ziel aus den Augen zu verlieren – dafür bin ich meiner Frau und meinem Sohn ewig zu großem Dank verpflichtet.“

Was kann ein Reporter da noch hinzufügen? Als Highlight der Gratulationsgala wurde dann zu einer Handvoll „special guests and friends“ geschaltet und Thomas Henrici konnte unter großem Applaus auf einem großen Bildschirm Life-Geburtstagswünsche von Atze Schröder, Walter Röhrl, den Fußballprofis Diego und Vierinhia, Roland Kußmaul und vielen mehr entgegennehmen.

Thomas Henrici machte in seiner Dankesrede zudem das Geheimnis der ewigen Jugend deutlich und erklärte auch damit seine erfolgreiche berufliche und private Historie:

„Jung bleiben ist eine Frage der Musik, die man hört.“

Stimmt - schließlich werden die Rolling Stones in diesem Jahr auch 50 Jahre alt. 1963 – was für ein Jahrgang!



Porsche 911 Jubiläummodell 50 Jahre 911
Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 13,8–12,2 · außerorts 7,1–6,7 · kombiniert 9,5–8,7; CO₂-Emissionen 224–205 g/km; Effizienzklasse G

Zum Geburtstag viele Extras. Das Optionspaket „50 Jahre 911“.

911 50
50 Jahre Porsche 911 – Tradition Zukunft

Mit dem Optionspaket „50 Jahre 911“ feiern wir den Geburtstag der Sportwagen-Ikone und bieten Ihnen exklusiv im Jubiläumsjahr eine Zusammenstellung der fünf beliebtesten Sonderausstattungsoptionen zu besonders attraktiven Konditionen.

Was den Porsche 911 seit 50 Jahren so einzigartig macht? Die Verbindung von beispielloser Sportlichkeit und vorbildlicher Alltagstauglichkeit. Genau diese Eigenschaften bringt Porsche mit dem Optionspaket „50 Jahre 911“ auf den Punkt. Fünf besonders beliebte Ausstattungsoptionen sorgen für pures Sportwagen-Feeling bei höchstem Komfort. Das Porsche Communication Management inklusive Navigationsmodul, das Telefonmodul, die Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer sowie der ParkAssistent vorne und hinten machen den Alltag bequemer. Das Sport Chrono Paket hingegen macht den Alltag spannender: und sorgt mit dynamischen Motorlagern, einer digitalen und analogen Stoppuhr, einer Performance-Anzeige sowie der SPORT PLUS Taste für eine noch sportlichere Abstimmung von Fahrwerk, Motor und Getriebe.

Das Optionspaket ist für alle neuen 911 Carrera Modelle verfügbar und in Deutschland zum Jubiläumspreis von EUR 4.911,00 inklusive Mehrwertsteuer erhältlich. So profitieren Sie von einem Preisvorteil von bis zu 34 Prozent gegenüber den Einzelpreisen der Sonderausstattungs-komponenten. Nutzen Sie die Gunst der Stunde und verleihen Sie Ihrem neuen Porsche 911 im Jubiläumsjahr noch mehr Komfort und Dynamik. Weitere Informationen zum Optionspaket „50 Jahre 911“ erhalten Sie in Ihrem Porsche Zentrum.



PCM inkl. Navigationsmodul

Das Porsche Communication Management (PCM) ist die zentrale Steuereinheit für Audio, Navigation und Kommunikation. Mit dem intuitiv bedienbaren 7-Zoll-Touchscreen ist beste Unterhaltung vorprogrammiert und das zusätzliche Navigationsmodul sorgt für allzeit gute Fahrt.



Sport Chrono Paket

Das Sport Chrono Paket inkl. dynamischer Motorlager ermöglicht eine noch sportlichere Abstimmung von Fahrwerk, Motor und Getriebe. Eine Performance-Anzeige, eine digitale und analoge Stoppuhr, die SPORT PLUS Taste und die zusätzliche Anzeige im Kombiinstrument bieten echten Mehrwert für sportlich-ambitionierte Fahrer.



ParkAssistent vorne und hinten

Mit dem ParkAssistent vorne und hinten parkt es sich fast wie von selbst. Mit Intervalltönen warnt er den Fahrer vor Hindernissen im Front- und Heckbereich des Fahrzeugs, während auf dem zentralen Display die Draufsicht der Parksituation angezeigt wird.



Sitzheizung

Die Sitzheizung umfasst die Sitzfläche, die Rückenlehne und die Seitenwangen der Vordersitze.



Telefonmodul

Mit dem Telefonmodul dient das Porsche Communication Management als Freisprecheinrichtung. Verbinden Sie dafür Ihr Telefon via Bluetooth® oder legen Sie Ihre SIM-Karte in den integrierten SIM-Kartenleser ein.

TRADITION ZUKUNFT.

14

PORSCHE LEBENSART

Miniröcke, Maxi-Haare und Flower-Power. Für ausufernde Begeisterung sorgten in den „Swinging Sixties“ die Beatles und der allererste Porsche 911. Auf der IAA 1963 überzeugt er Fachwelt und Publikum gleichermaßen. Aus der vom 356 inspirierten Form war ein völlig neues Auto entstanden. Sein 2-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit Axialgebläse und einer obenliegenden Nockenwelle pro Seite mobilisierte für damalige Verhältnisse sensationelle 130 PS.

1963



„Baby, you can drive my car.
Yes, I'm gonna be a star.“

The Beatles



„Just take your
place in the
driver's seat.
Driver's seat,
yeah.“

Sniff 'N' the Tears



Neue Ideale prägen die Siebziger: Im Kontrast zur farbenfrohen Lockerheit der Mustertapeten und schwedischer Popmusik setzen die Deutschen beim Automobil eher auf Sicherheit, Komfort und Umweltfreundlichkeit. Die Emotionen kommen bei Porsche dennoch nicht zu kurz: Auf der IAA 1973 präsentiert Porsche die neuen Elfer. Den 911, 911 S und den Porsche 911 Carrera. Die neuen 2,7-Liter-Motoren waren im Hinblick auf einen niedrigen Schadstoffausstoß und reduzierten Verbrauch entwickelt worden. Ganz im Gegensatz zum 911 Turbo, den Porsche 1974 auf den Markt bringt. Der schnellste Sportwagen seiner Zeit wird trotz Ölkrise zu einem Riesenerfolg.



„Who's gonna
drive you home
tonight?“

The Cars

Während die knalligen Farben und Punkfrisuren der 1980er die Bürgersteige der Nation bunter machen, prägt der Inbegriff des Sportwagens das Straßenbild der Achtziger als Coupé, Targa und nach 17 Jahren auch wieder als Porsche Cabriolet. Die Resonanz war überwältigend. Die Lieferzeiten damit leider ebenfalls. Zu den ersten Cabrio-Fahrern gehörte die Tennisspielerin Martina Navrátilová, die das Auto beim Porsche Tennis Grand Prix Turnier 1982 gewann. Zum 25. Geburtstag präsentiert Porsche 1988 den neuen 911 Carrera 4.

1983



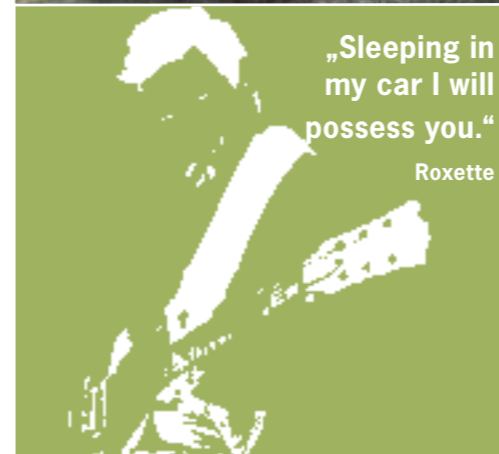
Fünf Jahrzehnte Porsche 911.

Es waren die swingenden Sixties, die knallbunten Siebziger und die schrägen Achtziger. Es folgte ein Jahrzehnt im coolen Lounge-Ambiente und ein neues Jahrtausend, das die weltweite Kommunikation als Selbstverständlichkeit etablierte. Folgen Sie uns auf einer Zeitreise durch 50 spannende Jahre 911.



„Sleeping in
my car I will
possess you.“

Roxette



Während die Popmusik ihren König findet, verkündet das World Wide Web, dass der neue 993 so gut gelungen ist, dass gleich mehrere europäische Fachblätter den neuen 911 zum Sportwagen des Jahres küren. Trotz einer Neugestaltung der Karosserie war die charakteristische 911 Silhouette erhalten geblieben. Der kräftige Sechszylinder-Boxermotor leistete 272 PS. Die von Porsche Motorsport in Weissach entwickelte 300-PS-Variante in Gestalt des 911 Carrera RS bezeichnete das Porsche Magazin Christophorus als „heißeste Versuchung diesseits des Turbos“. Und der 993 sollte nicht der einzige neue 911 des Jahrzehnts bleiben: 1997 beginnt mit dem ersten wassergekühlten Motor im Modell 996 eine neu Ära. Alltagstauglichkeit und Fahrkomfort stehen an erster Stelle – und ein komplett neu entworfenen Innenraum überzeugt die Porsche Enthusiasten.

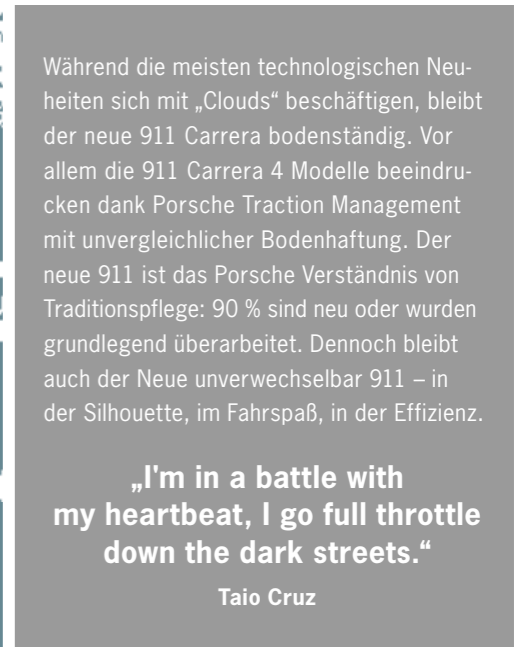
1993



„Let's waste
time, chasing
cars, around
our heads.“

Snow Patrol

Nicht nur legendäre Rockformationen treten wieder ins Scheinwerferlicht. Auch der neue Porsche 911 zeigt seine legendäre Linie und rückt altbekannte Details wie die runden Scheinwerfer in ein ganz neues Licht. Doch diesen 911 nur über sein Design zu beschreiben, würde seiner Innovationskraft nicht gerecht. Technische Neuerungen wie Benzin-Direkteinspritzung und Porsche Doppelkupplungsgetriebe machen den 997 zu einer sportlichen Ausnahmeerscheinung.



„I'm in a battle with
my heartbeat, I go full throttle
down the dark streets.“

Taio Cruz



2011

15

PORSCHE LEBENSART

Er ist der Porsche schlechthin. Wer die Ziffern 9-1-1 hört, denkt nicht primär an einen Notruf, sondern an Heckmotor und sieht die Silhouette vor sich, die Butzi Porsche vor mehr als einem halben Jahrhundert auf das Papier bannte.

Dabei ist nach 50 Jahren 911 ausser diesem Erkennungsmerkmal kaum etwas erhalten geblieben, was sich die Porsche-Ingenieure ausgedacht hatten. Dies störe die Fangemeinde aber nicht, solange der Motor da blieb, wo ihn Ferdinand Porsche schon beim Vorgänger 356 (und dem Käfer) hingebaut hatte, nämlich im Heck. Und genau wegen dieser riesigen Fan-Gemeinde war Porsche auch nie in der Lage, einen moderneren Nachfolger für den 911 als Ersatz zu etablieren, trotz interessanter Ansätze z.B. mit dem 928.

Doch blicken wir zurück auf sechs entscheidende 911-Modelle und erinnern wir uns an sechs Ausnahme-Elfer, die ebenfalls eine wichtige Rolle in dieser 50-jährigen Geschichte spielen.

Der Neubeginn - der Ur-Elfer

An der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt wurde im September 1963 das neue Porsche-Modell vorgestellt.

Das Interesse war gross, denn bis dahin hatte Porsche im Prinzip erst ein Serienmodell für den Strassengebrauch gebaut und gepflegt, den 356 mit luftgekühltem Heckmotor und vier Zylindern in Boxer-Anordnung. Diesem Grundprinzip blieb auch der neue Sportwagen treu, genauso wie den vier Sitzplätzen, wobei hinten die Platzverhältnisse sportwagentypisch immer ziemlich beengt waren. Trotz der Beibehaltung klassischer Porsche-Charakteristiken bedeutete der Neue aber einen gewichtigen Schritt nach vorne, denn die ganze Technik wurde neu entwickelt, der luftgekühlte Motor hatte nun zwei obenliegende und über Ketten angetriebene Nockenwellen, die Aufhängungen waren modernen Konstruktionen gewichen, Scheibenbremsen gab es ringsum.

Der neue Typ kam an, jedenfalls bei den meisten. Das lag sicher auch an der hübschen Karosserie, die Ferdinand Alexander (Butzi) Porsche, der Sohn des Firmengründers, gestaltet hatte. Und der neue Wagen wurde stetig weiterentwickelt, wie es bei eifrigen Ingenieuren und Perfektionisten üblich ist. Der Hubraum wuchs von zwei Liter auf 2,2, 2,4 und schliesslich auf 2,7 Liter, die Leistung konnte u.a. durch Einsatz einer Einspritzpumpe von 130 bis auf 210 PS gesteigert werden und für Sonnenanbeter kam zum Coupé der Targa dazu, ein Sicherheits-Cabriolet mit festem Überrollbügel.

Intern nannte man die Serien O, dann A, B bis F und auf jährlicher Basis wurden Details an der Ausstattung oder Technik verändert und verbessert. Obschon für einen Laien alle Modelle bis 1973 fast gleich aussehen, kann an Experte an den Details ziemlich eindeutig den Jahrgang eines Ur-Elfers, so nen-



nen die Fans die frühen Modelle bis 1973, identifizieren. Sei es das Lenkrad-Design, das Vorhandensein einer aussenliegenden Ölklappe oder die Form der Stossstangen-Hörner, es wurde viel angepasst in den ersten 9 Jahren.

Das Problem mit dem Namen

Im September 1963 war der neue Porsche allerdings nicht als 911 vorgestellt worden, sondern als 901. Gegen diese Namenswahl erhob Peugeot Einspruch, denn in Paris hatte man sich bereits in den Zwanzigerjahren alle Zahlen mit einer Null in der Mitte für Automobile sichern lassen.



Porsche 901 (1963) © Zwischen.com Archiv eines der ersten Exemplare des neuen Sechszylinder-Boxer-Sportwagens

So musste ein neuer Name gefunden werden und eigentlich hätte man ja noch rund 900 Alternativen gehabt, doch man einigte sich schliesslich auf 911 und prägte damit eine der bekanntesten "Hausnummern" in

der Automobilgeschichte. Zum Zeitpunkt der Umbenennung waren allerdings bereits 82 Autos produziert und natürlich werden gerade diese frühen Modelle heute von Sammlern hoch gehandelt und gehätschelt.

Das Problem mit dem Preis

Da der 911 deutlich mehr kostete als der abgelöste Porsche 356, konnten ihn sich viele frühere Porsche-Kunden nicht leisten. Abhilfe schaffte 1966 der Porsche 912, der mit einem weiterentwickelten Motor aus dem 356 ausgerüstet wurde, gesunde 90 PS leistete und dank Magerausstattung deutlich preisgünstiger verkauft werden konnte als der Sechszylinder-911. So waren in der Schweiz 21'950 statt 29'950 Franken fällig, in Deutschland kostete der Einstiegs-sportwagen 17'590 statt 20'980 DM.



Porsche 912 als Targa (1968) © Balz Schreier

1969 wurde der 912 dann durch den neuen Basistyp 911 T abgelöst, der als leistungsschwächstes Sechszylindermodell eingeführt wurde. Der 912 war vor allem auch für den amerikanischen Markt wichtig, wo man fast 10 Jahre später den "Trick" nochmals

wiederholte und nach dem Auslaufen des VW-Porsche für ein Jahr einen 912 E mit Vierzylindermotor anbot.

Einstiegsgerät in den Rennsport

1972 stellte Porsche eine leichtere und leistungsoptimierte Version des Ur-Elfers auf die Rede und nannte den Wagen "Carrera RS". Mit 210 PS aus 2,7 Litern Hubraum konnte der weniger als 1'000 kg schwere und allen Komfort beraubte Sportwagen in weniger als sechs Sekunden von 0 bis 100 km/h beschleunigen, etwas was damals auch wesentlich teurere Autos nicht schafften.



Porsche 911 Carrera RS 2.7 (1973) heute wohl der wertvollste 911-er überhaupt

Der Wert (Preis) von damals knapp 35'750 Mark oder 48'850 Franken hat sich bis heute je nach Währung fast verzehnfacht und der legendäre Ruf zu unzähligen RS-Varianten der Nachfolge-Produkte geführt.

Für Aufprall optimiert - das G-Modell

Anfangs der Siebzigerjahre drohte dem bis anhin sehr erfolgreichen Sportwagen ein jähes Ende, als die Amerikaner neue Sicherheitsrichtlinien und schärfere Abgasvorschriften einführten. Doch Porsche kriegte die Kurve, das Ergebnis war das sogenannte G-Modell, das mit neugestalteten Stossstangen, erkennbar an den sogenannten Faltenbälgen, die neuen Aufprallnormen erfüllte.

Eigentlich stand die Ablösung schon in Wartestellung, doch der Porsche 928 mit V8-Frontmotor konnte dieser Zielsetzung nicht gerecht werden. Die modifizierte



Porsche 911 S 2.7 Coupé (1974) mit den berühmten Faltenbälgen an den Sicherheits-Stossstangen

911-er-Reihe wurde optisch äusserlich fast unverändert bis 1988 weitergebaut und Jahr für Jahr verbessert, was z.B. zu einer wesentlich geringeren Rostanfälligkeit und zu einem einfacher beherrschbaren Fahrverhalten führte.

Erstmals Turboaufladung im Seriensportwagen

1973 präsentierte Porsche die Studie eines durch Turbolader leistungsgesteigerten Carreras mit drei Litern Hubraum und 260 PS Leistung. Damit katapultierte man sich in neue Dimensionen und in den Markt der Supersportwagen. Selbst teure Ferraris mussten sich warm anziehen, wenn sie dem Turbo folgen wollten.



Porsche 911 Turbo (1976) der stärkste 911 von der Seite Abbildung aus einem Verkaufsprospekt

Ab 1974 war der Porsche 930 Turbo zu kaufen und von da an ein wichtiger Bestandteil der Produktpalette bis heute.

Aussen 911, darunter eine andere Welt

Für die Langstrecken-Markenweltmeisterschaft der FIA-Gruppe 5 entwickelte die Porsche Rennabteilung den 935, der zwar optisch eine 911-Silhouette hatte und den

Motor ebenfalls hinten trug, unter dem Kleid aber kaum etwas mit dem Strassenauto gemeinsam hatte.



Porsche 935 (1977) © Balz Schreier der Über-Elfer

Der Rennwagen dominierte die Gruppe-5-Rennen zwischen 1976 und 1981, die Leistung stieg von anfänglich 590 auf bis zu 845 PS. Und die Optik mit der flachen Schnauze fand schon bald auch Nachahmer auf der Strasse und manches 911-Modell wurde entsprechend umgebaut.

Let the sun shine in - das Cabriolet

1981 zeigte Porsche an der IAA eine Studie, die für viel Aufsehen sorgte. Es handelte sich um ein vierradangetriebenes Turbo-Cabriolet.



Porsche 911 Turbo Cabriolet Studie (1981) © Balz Schreier mit Allradantrieb und offenem Cabriolet-Dach wurde an der IAA 1981 das Publikumsinteresse getestet

Die positiven Rückmeldungen und genannten Kaufabsichten überzeugten Porsche, den Fokus auf die Öffnung des 911 zu setzen und so erschien nur ein Jahr später das 911 SC Cabriolet mit vollständig versenkbarem Dach. Dies war seit dem letzten Porsche 356 das erste richtige Cabriolet von Porsche und dieses bleibt bis heute ein Ankerpunkt im Angebot.

Der Über-Porsche 959

Mit dem 1983 als Studie "Gruppe B" erstmals gezeigten 959 zeigte Porsche, was machbar war. Der 959 stellte (fast) alles in den Schatten, was sonst auf vier Rädern fuhr. Elektronisch geregelter variabler Vierradantrieb, 450 Turbo-PS aus 2,85 Litern Hubraum, ABS, dynamisch geregeltes Fahrwerk, fortschrittliche Aerodynamik mit viel Abtrieb bei tiefem Luftwiderstand (0,32) - der 959 war der König im Autoquartett.



Porsche 959 (1986)
die Basis war zwar der 911, aber der 959 ging wesentlich darüber hinaus

Man konnte ihn auch kaufen und zwar für damals astronomisch anmutende 420'000 DM. Dafür erhielt man ein Auto der Superlative, das zwar ab 1987 nur knapp 300 Mal gebaut wurde, aber für Porsche vor allem auch wichtige Entwicklungserkenntnisse für zukünftige Produkte generierte.

Mit dem 964 aus der Krise

Gegen Ende der Achtzigerjahre ging es Porsche schlecht, die Rezession traf den Sportwagenbauer hart und der Chefessel wurde zum heißen Sitz. Erst mit Wendelin Wedekind trat wieder Ruhe ein und der erfahrene Produktionsmann begann Arbeitsprozesse und Kostenstrukturen unbarmherzig zu optimieren.



Porsche 911 Carrera RS 3.6 (1992)
schnelle Ausführung des 964

Bereits 1988 hatte Porsche ein fast völlig

neuentwickeltes Modell - 87% der Teile waren verändert - vorgestellt, den 964 mit Vierradantrieb. Ihm folgten wenig später eine heckangetriebene Version und der Turbo. Bei der Entwicklung konnte man auf viele Erkenntnisse aus dem Projekt 959 zurückgreifen, nur beim Design entschied man sich für eine sanfte Auffrischung des Vorgängers, was vor allem neue Stossfänger und Innenraumkosmetik bedeutete.

Der Erfolgstyp 993

Die grosse Erneuerung in der Optik kam dann mit dem Modell 993, das ab 1993 für einen erneuten Verkaufsboom der eigentlich schon lange tot geglaubten Modellreihe sorgte. Nochmals rührte der Motor luftgekühlt im Heck, aber von aussen war der Neue nicht mehr wiederzuerkennen. Schon im Stand schaute der 993 schnell und dynamisch aus, geschickt hatte das Designteam Harm Lagaay 959- und klassische 911-Elemente kombiniert und einen Volltreffer gelandet.



Porsche 911 Carrera S 3.6 (1997)
die S-Version der 993-Baureihe

Der 993 war günstiger in der Produktion und führte dank hoher Markakzeptanz die Zuffenhauser auf die Gewinnstrasse zurück. Man gab alle anderen Modellreihen (Vier- und Achtzylinder-Frontmotormodelle) auf und konzentrierte sich wieder auf den 911er.

Ade Luftkühlung - der 996

Mit dem 996 läutete Porsche einen völlig neuen Generation ein. Im Heck schnurrte, vor allem wegen immer rigiderer Abgas- und Lärmgesetzgebungen ein wassergekühlter Boxermotor. Auch das Aussehen war neu und brach mit vielen Traditionen, obwohl

die Silhouette immer noch in der Nähe des ursprünglichen Entwurfs blieb.



Porsche 996 (2000)
Cabriolet und Coupé

Nicht alle "Gusseisernen", so nennt man die Fans der traditionellen 911-Fahrzeuge, mochten in die Neuzeit folgen, aber wie schon viele Male zuvor, wurden die Kritiken leiser, je reifer das neue Modell wurde.

In die Neuzeit mit 997/991

Spätestens mit den Nachfolgern 997 und 991 hatten sich die Sportwagenkäufer an die Wasserkühlung und die allzeit präsente Elektronik gewöhnt, und auch das modifizierte Design mit den nun wiederaufgetauchten Rundscheinwerfern überzeugte die Fans. Dank Doppelkupplungsgetriebe, Direkteinspritzung, mannigfachen Optimierungen und liebevollem Akustik-Tuning fährt der 911 in seiner aktuellen Inkarnation ungefährdet in die Zukunft und klingt je nach Auspuffklappenstellung auch wieder fast wie früher. Über eine Ablösung hat bei Porsche schon lange niemand mehr gesprochen

Autor: Bruno von Rotz
www.zwischengas.com



WELTPREMIEREN.

65. Internationale Automobil-Ausstellung 2013 in Frankfurt am Main.

Große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus – so auch die kommende IAA in Frankfurt. In diesem Jahr präsentiert Porsche auf der wichtigsten Messe des Jahres gleich mehrere hochkarätige Weltpremieren – und versetzt damit sowohl die Fachpresse als auch Automobil-Fans weltweit schon jetzt in Hochspannung.

Auch 50 Jahre nach der Vorstellung des ersten 911 ist die Innovationskraft bei Porsche ungebrochen: Mit dem 911 Turbo und Turbo S sowie dem Jubiläumsmodell 50 Jahre 911 stellt Porsche auf der diesjährigen IAA vom 12. bis 22. September gleich drei neue Vertreter der Baureihe 911 vor. Auch die neuen Panamera Modelle locken mit ihrem fortschrittlichen Sportwagenkonzept an den Porsche Stand. Ein weiteres Highlight präsentiert Porsche mit dem Supersportwagen 918 Spyder, der auf der IAA 2013 sein Debüt gibt. Seien Sie hautnah dabei und erleben Sie die Faszination Porsche live – auf der IAA 2013, der „automobilsten Show der Welt“.

Bei allen Fragen rund um Tickets und Anfahrt beraten wir Sie gerne bei uns im Porsche Zentrum Aschaffenburg.

65. Internationale Automobil-Ausstellung**Fachbesuchertage:**

12. und 13. September 2013

Publikumstage:

14. bis 22. September 2013

Öffnungszeiten:

9:00 bis 19:00 Uhr

Veranstaltungsort:

Messegelände der Messe Frankfurt
Ludwig-Erhard-Anlage 1
60327 Frankfurt/Main

Stand:

Halle 3.0



POOL-KONZEPT

Pool und Wellness in Perfektion

Pool-Konzept ist Ihr Partner wenn es um Pool-, Spa- und Saunananlagen auf höchstem Niveau geht.

Wir bieten Ihnen von der Fachberatung über die bautechnischen Vorbereitungen sowie die Ausführung des Einbaus bis hin zur Inbetriebnahme alles aus einer Hand.



Besuchen Sie unsere Ausstellung mit Ladengeschäft und informieren Sie sich über die neuesten Wellness-Trends/Produkte.

Gerne beraten wir Sie auch zum Thema Energieeinsparung, Service, Wartung sowie Modernisierung Ihrer bestehenden Anlage.

Pool-Konzept | Zum Stadion 1 | 63808 Haibach
Tel.: 06021-5821344 | E-Mail: info@pool-konzept.de
www.pool-konzept.de

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9:00-12:00 und 14:00-17:00
Mittwochmittag geschlossen, Sa. 9:00-12:00



4. Charity-Golfturnier des Rotary-Club Schöllkrippen-Kahlgrund.

PZA „Hole-in-one“ Series 2013



Auch in diesem Jahr gab es drei Chancen auf einen Porsche Boxster im Wert von 70.000 EUR für ein "Hole-in-one" bei drei ausgewählten Turnieren im Rahmen der PZA "Hole-in-one" Serie. Nach der erfolgreichen Premiere in 2012 mit über 250 Golfspielerinnen und Golfspielern und leider ohne ein "Hole-in-one", fand das erste Turnier beim Golfclub Aschaffenburg am 18. Mai 2013 im Rahmen des 4. Charity Turniers des Rotary-Club Schöllkrippen-Kahlgrund zugunsten der Bahnhofsmission in Aschaffenburg statt.





Porsche und die Werbung.

DIE 70 JAHRE

Die Konkurrenz schläft nicht. Das erkannte auch Porsche Ende der 60er und reagierte mit einer Print-Kampagne für den 911. Über die Performance des Sportboliden musste nicht mehr viel geschrieben werden, diese war mittlerweile hinreichend bekannt. Vielmehr sollten nun neue Kundenpotentiale erschlossen werden – mit dem Schwerpunkt auf Komfort, Alltags- und Reisetauglichkeit. Die doppel-seitigen Anzeigenmotive stellten daher unerwartete Motive in den Vordergrund: Ausstattungsdetails wie die Sitze, den Porsche als Stadtfahrzeug oder gar als Familienauto.

Souveränes Understatement.

Doch es sind nicht nur schnelle, komfortable Sportwagen, die die Faszination Porsche ausmachen, sondern der Pioniergeist, die Leidenschaft für Perfektion, die Verbindung von Innovation und Tradition. Eine puristische Anzeigerserie für den 911 bringt diesen Gedanken auf den Punkt: Die Fahrzeuge werden einzig mit einem Zitat von Ferry Porsche kombiniert. Hier geht es nicht um Technik oder Sportlichkeit – sondern um Identifikation mit der Unternehmensphilosophie und die Begeisterung für den Mythos Porsche.

Limitierte Power und eine ungewöhnliche Kooperation.

Zum neuen Porsche 911 Carrera RS passte Understatement weniger. In der Werbung für die auf 500 Stück limitierte Sonderserie ging es vor allem um Kraft, Leistung und Begehrlichkeit. Schließlich war der Rennbolide eigens für echte Motorsportfreunde entwickelt worden.

Für den preiswerten Mittelmotorsportwagen 914, den Porsche Ende der 60er im Auftrag von VW entwickelt hatte, war hingegen eine ganz andere Strategie notwendig. Die Zielgruppe waren deutlich jüngere und weniger vermögende männliche Autofahrer. Daher wurden erstmalig in der Werbegeschichte von Porsche Verkaufspreis und Wirtschaftlichkeit eines Modells explizit kommuniziert – jedoch ohne dabei seine Eigenschaften als Sportler zu vernachlässigen. Die optische Einbindung in die Reihe der Familienmitglieder machte deutlich, dass der 914 selbstverständlich ebenfalls Porsche Sportwagen-Gene in sich trägt.

Textsicher.

Werbung ohne Bilder? Ein echter Hingucker! Zur Einführung des neuen Porsche 928, dessen Karosserieform und technisches Konzept deutlich von der

Porsche ging auch in der Kommunikation stets eigene Wege – in die unterschiedlichsten Richtungen. Die Werbung der 70er Jahre ist ungewöhnlich kreativ, abwechslungsreich und innovativ. Aber immer perfekt auf die Zielgruppe zugeschnitten.

traditionellen Porsche Bauweise abwichen, startete Porsche eine ebenso eigenwillige wie erfolgreiche Aufklärungskampagne. In reinen Textanzeigen wurden fiktive Fragen potenzieller Kunden mit größter Souveränität und viel Sprachwitz beantwortet.

Kreative Zielführung.

Auf direktem Weg zum Ziel – eines der Porsche Prinzipien, das die Anzeigenkampagne Ende der 70er Jahre schnörkellos umsetzt: Schwarz-weiß-Abbildungen, kombiniert mit informativen Texten sowie einem Antwort-Coupon zur Neukundenakquise. Kreativität in ihrer effizientesten Form.

Freuen Sie sich auf die emotionale Porsche Werbung der 80er – in der nächsten Ausgabe der Porsche Times.





80ER JAHRE

Zwischen Vernunft, Emotion und Wirtschaftskrise – die 80er Jahre stellen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH vor einige Herausforderungen. Auch in der Werbung. Deshalb besinnt sich das Unternehmen auf seine Wurzeln und reaktiviert einen Slogan der sechziger Jahre: „Fahren in seiner schönsten Form“ – das war schon immer das Porsche Fahrerlebnis.

944 – sportlich, wirtschaftlich, komfortabel – so nennt die Fachzeitschrift *auto motor und sport* ihn. Er ist die Porsche Antwort auf die japanische Übermacht in der Automobilindustrie in den 80er Jahren. Der Porsche 944 ist „der verbrauchsarme Sportwagen“. Im Kommunikationsmix aus Printanzeigen, Mailings, Druckschriften wie dem Christophorus, Radio- und Fernsehspots spricht Porsche in den 80ern eine neue, positive Werbesprache. „Aufregend schön und beruhigend vernünftig“ – ein Sportwagen, den der Kunde trotz Erdölengpass mit ruhigem Gewissen fahren kann. Alle Zielgruppen sollen davon überzeugt werden, dass Porsche Sportwagen keine lauten, unvernünftigen, teuren und energiefressenden Transportmittel sind. Sondern zeitgemäße Fahrzeuge mit Stil.

Um dies noch deutlicher hervorzuheben, weichen die Anzeigendesigns der 70er einer hellen und klaren Bildsprache. Angeschrittene und „schräg“ eingesetzte Bilder mit knackigen Headlines treffen den Nerv der Zeit. Statt Detailaufnahmen setzt man auf perfekt in Szene

gesetzte Großaufnahmen der Sportwagen. Die Motive wirken dynamisch und kraftvoll. Kreative Slogans wie „Porsche schreibt die begehrtesten Briefe“ über dem Bild eines Fahrzeugbriefs sorgen für Aufmerksamkeit und erzeugen zusätzliche Marken-Sympathie. Die gesteigerten Verkaufszahlen zeigen: Die Botschaft kommt an. Ebenso wie der Slogan der 60er Jahre „Porsche fahren – Fahren in seiner schönsten Form“, der zum neuen Konzept ein Revival feiert.

Direkter Weg.

Porsche betritt auch in der Direktwerbung neue Wege. Und diese führen ohne Umwege zum Kunden nach Hause. Noch vor der Händlerpremiere des 944 versendet Porsche an alle 928 Kunden persönliche Einladungen zur Veranstaltung. Zielgruppen wie Sportärzte, Apothekenbesitzer, Gartenarchitekten und Chefredakteure werden durch gezielte Marketingmaßnahmen direkt angesprochen. Über 10.000 Vertreter aus den Berufsgruppen Schauspieler, weibliche Architekten und Werbefotografen erhalten Informationen zum neuen 944 und werden zu einer Probefahrt eingeladen.

Emotion pur.

Mitte der 80er Jahre verschieben sich die Käufer-Interessen. Gekauft wird, was „in“ ist und „sich aufregend darstellt“. Die Markenloyalität, die noch Anfang des Jahrzehnts ein wesentlicher Bestandteil der Marketingstrategie war, ist nicht mehr gegeben. Das erkennt auch Porsche und spricht eine emotionalere Sprache. Kurze und prägnante Ein-Satz-Geschichten und großflächige Farbbilder machen nun das „Gesamterlebnis Porsche“ zum Herzstück der Werbekampagnen für alle Baureihen. Das fotografische Konzept konzentriert alle Aufmerksamkeit auf das Produkt und versinnbildlicht so den Mythos Porsche besser als je zuvor. Das würdigen auch die Fachmedien. Der Branchendienst *kressreport* nennt die Anzeigen „Porsche-like, eine Klasse für sich. Zum coolen Foto ein cooler Text.“

In den 90er Jahren hingegen polarisiert Porsche mit seiner Werbung – erntet mit einfallsreichen, intelligenten Anzeigenkampagnen aber auch einstimmigen Beifall.

Freuen Sie sich auf den nächsten Teil unserer Serie!

Porsche fertigt in kleiner Serie große Erfolge.

Warum? Weil Porsche – seit über 30 Jahren – außerordentliche Sportwagen produziert, die sich durch ihre fortschrittliche, zukunftsweisende Technik und die konsequente Anwendung neuer Erkenntnisse auszeichnen. Sie entsprechen der bewährten Porsche-Tradition von Hochleistung und optimalen Geräuschverhältnissen. Das spiegelt sich in der Sicherheit und Präzision der Fahrweise wider. Dazu passen sich das Wissen und Können der Ingenieure mit Wirtschaftlichkeit, Exklusivität und hoher Qualität der Fertigung an. Es verbindet die Erfahrung der Porsche-Tradition mit der neuesten Technik, die jeden fasziniert, der sich mit der Leistungsfähigkeit eines Porsche-Sportwagens auseinandersetzen kann. Hier liegt die Spitze der Automobil-Entwicklung. Hier wird das Beste für die Fahrerzeugung und den Fahrerlebnis im Automobilprodukt geschaffen. Hier wird die Leidenschaft für die großen Erfolge im Motorsport, für den ungewöhnlich guten Ruf und für die Tatsache, daß solche Sportwagen auch in unserer Zeit zu den Träumen zählen, die man sich erlauben kann.

PORSCHE
Fahren in seiner schönsten Form

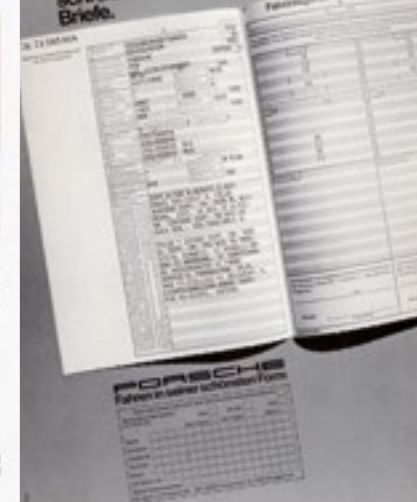
Perfektion ist das Ergebnis stetiger Pflege. Porsche 928 S.



Die Schönheit der Modelle, die Qualität der Verarbeitung und die Leistungsfähigkeit der Porsche 928 S. Sie sind die Merkmale, die den Porsche 928 S zu einem der besten Sportwagen der Welt machen.

PORSCHE
Fahren in seiner schönsten Form

Porsche schreibt die begehrtesten Briefe.



Sportlich im Verhalten, fair im Verbrauch: Der neue Porsche 944.



Porsche hat unverwundbare Kennzeichen.



Anfang der 90er wird das Traditionsunternehmen vor große Herausforderungen gestellt und muss – auch in der Werbung – einen neuen Kurs einschlagen. Neben unkonventionellen Kommunikationskonzepten weisen neue Modelle den Weg in die Zukunft.

Zu wenig Kaufkraft in Europa, ein sinkender Dollarkurs und hohe Fertigungskosten stellen das Unternehmen Porsche vor große Herausforderungen. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zieht die Konsequenzen und strukturiert sich neu. Neben einer Verschlanung der Produktionsprozesse braucht es nun vor allem eins: eine Neupositionierung des angeschlagenen Images.

So erhält im März 1992 die junge Kreativagentur Jung von Matt die Verantwortung über den vier Millionen D-Mark schweren Porsche Werbeetat. In enger Zusammenarbeit entwickeln das Unternehmen und die Agentur eine Kampagne, die sich auf das zurückbesinnt, was die Marke ausmacht: Sportwagen-Kompetenz. Mit dem offensiven Slogan „So baut man Sportwagen“ macht Porsche seinen Führungsanspruch im Marktsegment deutlich. Mit einem auffälligen Look setzt das Team von Jung von Matt auf eine jüngere Zielgruppe: Im Mittelpunkt steht der Wagen, der in knalligen Farben auf neutralem Hintergrund präsentiert wird. Die Anzeigentexte sind ein Bekenntnis zum schnellen, sportlichen Fahren und bringen die Marke wieder ins Gespräch – weil sie bewusst

provizieren. Das Ergebnis: Man liebt oder hasst die Porsche Werbung – darüber hinwegsehen kann man allerdings nicht. Vor allem die Anzeige zum Sondermodell „30 Jahre 911“ überzeugt mit intelligentem Witz: „Seit über 100 Jahren machen Autos unabhängig. Eins macht abhängig.“ Und dass das schwäbische Traditionsunternehmen auch über ein sympathisches Maß an Selbstironie verfügt, ist spätestens mit dem Anzeigentitel „Heilig's Blechle“ bewiesen. Doch eine Werbewirkungsforschung bringt zu Tage, dass die Kampagne leider nicht nur sehr stark polarisiert, sondern auch das Image und die soziale Akzeptanz der Marke Porsche in Mitleidenschaft zieht.

Mit der Weltpremiere der Boxster Studie auf der Detroit Motor Show 1993 tritt nach den schwierigen Zeiten endgültig die Trendwende ein. Ein weiterer Meilenstein auf dem Weg in eine wirtschaftlich bessere Zukunft: Der neue Porsche 911 (1993), der im September 1993 auf der 55. Frankfurter IAA präsentiert wird. Die Markteinführung wird durch einen international gut adaptierbaren Claim flankiert: „Der neue Carrera: 911 % Fahrspaß.“ Die optische Gestaltung der Werbemittel fällt wieder etwas dezenter aus.

1994 entscheidet sich Porsche, die Zusammenarbeit mit Jung von Matt zu beenden und eine erneute Neupositionierung der Marke in Angriff zu nehmen. Statt der bisherigen Positionierung als Sportwagenbauer konzentriert sich das Unternehmen nun auf Werte wie Exklusivität, Abenteuer und Spontaneität und inszeniert eine „Porsche Erlebniswelt“, zu der neben den Fahrzeugen auch erstklassiger Service gehört.

Wichtiger Bestandteil der neuen Kommunikationsstrategie ist eine weltweit einheitliche „Porsche Corporate Identity“, die dazu beiträgt, die Porsche Erlebniswelt einem breiten Publikum verständlich zu vermitteln und gleichzeitig einen hohen Wiedererkennungswert sicherzustellen. Ziel ist es, ein sympathisches und sozial akzeptiertes Markenbild zu inszenieren. Auf einen Slogan verzichtet die Porsche Werbung von nun an, stattdessen sorgen feinsinnige und charmante Texte für eine gekonnte Vermittlung der Porsche Philosophie. Die Resonanz fällt ausgesprochen positiv aus: Nur wenige Monate nach dem Start der Kampagne kann Porsche deutliche Zugewinne bei den Sympathiewerten verzeichnen – und stellt die Weichen für einen erfolgreichen Start ins kommende Jahrtausend.



Sie können länger frühstücken.
Sie sind früher zum Abendessen zurück.
Gibt es ein besseres Familienauto?



Heilig's Blechle!



Seit über 100 Jahren machen Autos unabhängig.
Eins macht abhängig.

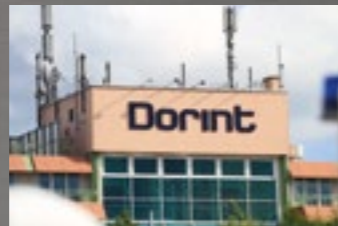


17 Jahre für eine Katze,
18 Jahre für eine Kuh,
20 Jahre für eine Kuh,
42 Jahre für eine Porsche.
So es nicht wäre, auf die Linsen nach oben offen!

PORSCHE

Motorsport After Work Party.**Bayerischer Hüttenzauber beim Formel 1 Rennen und Porsche Supercup.**

Am Freitagabend im Garten des Dorint Hotels Nürburgring. Die rustikalen Tische sind gedeckt, die Bänke gut besetzt und der Grill der Dorint-Berghütte leistet Sternearbeit vom Allerfeinsten. Jedes zweite Gesicht ist einem bekannt und man könnte glauben, die Gastgeber Stephan Rössel, Jamal Bouhlou und



Mathias Schiemer haben die Liste des „Who is Who“ im Motorsport durchforstet und die Celebrities aus Rennsport und Industrie zu einer After Work-Party eingeladen, obwohl um 17 Uhr auf der Piste noch „gerannt“ und in den Boxen „geschraubt“ wurde.

Stephan Rössel, Rennfahrer und Geschäftsführer des Porsche Zentrum Aschaffenburg begrüßte jeden einzelnen der Gäste persönlich und konnte an diesem Tag auf der Netzwerk-Party viele berühmte Hände schütteln. Zu diesem motorsportlichen „Stell-dich-ein“ kamen unter anderem:

AvD-Präsident Ludwig Fürst zu Löwenstein-Wertheim-Freudenberg, der alte Haudegen Frank Williams, Formel 1-Pilot Niko Hülkenberg, Nordschleifenlegende und Porsche Rennsport-Projektleiter GT2 Olaf Manthey, der CEO von Pirelli Deutschland Michael Schwöbel mit seinem Pirelli-Team und Michael Borchert (Geschäftsführung Pirelli Deutschland), Wolfgang Land von Land Motorsport, Veteran Erich Zakowski von Zackspeed, ADAC Sportdirektor Mittelrhein Marc Hennerici, Gaby und Ingolf Winter vom Vorstand proWIN, Herr Hahn (Vorstand Telis AG), Event Manager Mathias Schiemer von Marbet, Jamal

Bouhlou (Dorint Direktor), Carsten Molitor (Teamchef von MRS Racing) – um nur einige zu nennen.

Es war ein ständiges Kommen und Gehen, die Gesichter wechselten wie die Rundenzeiten. Um Mitternacht war Zapfenstreich angesagt und die einhellige Meinung der Gäste: Dieser lockere PZA-Abend unter Freunden, Kollegen und Partnern war so entspannend und unterhaltsam, dass man dieses Treffen mit Gästen aus der Welt des Motorsportes zur festen Einrichtung für die nächsten Jahre machen sollte.



Ab einem gewissen Alter darf man einfach ein bisschen mehr erwarten: die Porsche Classic Card.

Ihr Porsche ist ein Schmuckstück von besonderem Wert, das Ihr Herz höher schlagen lässt. Mit den attraktiven Vorteilen der Porsche Classic Card bleibt das auch in Zukunft so:



- Die Porsche Classic Card wird nach Durchführung einer Wartung oder eines bestandenen 33-Punkte-Checks kostenlos vergeben und ist für 12 Monate gültig.*
- Für Fahrzeuge ab 9 Jahren erhalten Sie einen Nachlass von 9 % auf Wartungs- und Reparaturarbeiten. Mit zunehmendem Fahrzeualter steigt der Preisvorteil bis maximal 20 %.
- Im Falle einer Panne, eines Unfalls oder Diebstahls bleiben Sie mit der Porsche Classic Assistance mobil**. Europaweit, an 365 Tagen rund um die Uhr. Verlassen Sie sich auf umfassende Unterstützung – vom Fahrzeugschlüssel-Service über den Rücktransport im Krankheitsfall bis hin zur Ersatzteilversorgung im Ausland.
- Zusätzlich erhalten Sie bei uns im Porsche Zentrum innerhalb der Kartenlaufzeit folgende kostenfreie Leistungen: eine Fahrzeughandwäsche mit Felgenreinigung pro Werkstattaufenthalt, kostenloser Hol-und-Bring Service im Umkreis von 10km.

Für ausführliche Informationen stehen wir Ihnen selbstverständlich gerne zur Verfügung: Tel. +49 60 21 / 44 22 - 9 11, E-Mail: aftersales@porsche-aschaffenburg.de

* Die Porsche Classic Card ist eine Leistung der Porsche Deutschland GmbH und gilt bei allen teilnehmenden Porsche Partnern. Nachlässe sind unverbindliche Empfehlungen der Porsche Deutschland GmbH.
** Bei Unfall oder Diebstahl organisieren wir die Leistungen ohne Kostenübernahme.



*** Unser Lieferservice:
Kein Porsche, aber reichlich innere Werte.**



breunig

Getränke- und Weinfachhandel

Haibach · Industriestraße-Ost 10
Telefon (0 60 21) 61 00 33
Montag bis Freitag: 7.00 bis 20.00 Uhr
Samstag: 7.00 bis 18.00 Uhr
www.getraenke-breunig.de

Will man das Gefühl des Offenfahrens mit einem Porsche beschreiben, dann kommt man aus dem Schwärmen gar nicht mehr heraus. Sonne auf der Haut, Wind in den Haaren, um sich herum die freie Natur und – ein traumhaftes Automobil. Porsche Cabrio Fahren ist mehr als nur Fortbewegung. Es ist ein bewegendes Lebensgefühl.

Ganz egal, für welches Modell Ihr Herz schlägt, puren, offenen Genuss garantieren alle sieben Cabriolets der Porsche Familie. Erleben Sie sportliches Fahrvergnügen: im dynamischen Mittelmotor-Roadster, dem Boxster oder Boxster S. Ganz klassisch im 911 Carrera Cabriolet oder 911 Carrera S Cabriolet. Allradgetrieben mit dem 911 Carrera 4 Cabriolet und 911 Carrera 4S Cabriolet. Oder besonders kraftvoll im 911 Turbo Cabriolet. Wie Sie sich auch entscheiden – das

unverwechselbare Porsche Gefühl von Freiheit und Unabhängigkeit ist immer mit an Bord.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch im Porsche Zentrum Aschaffenburg. Unsere Mitarbeiter stellen Ihnen gerne die neuesten Cabriolet- und Roadster-Modelle vor. Und auch mit unseren Gebrauchtwagen ist maximaler Fahrspaß garantiert. Darauf geben wir Ihnen Brief und Siegel – mit unserer Porsche Approved Gebrauchtwagen-Garantie.

Ihr Porsche Cabriolet oder Roadster wartet auf Sie. Und worauf warten Sie? Öffnen Sie das Verdeck und genießen Sie das Gefühl der Freiheit. So wird schon die Fahrt ins Büro zum Kurzurlaub! Erfahren Sie Licht, Luft, Gerüche und Geräusche in ganz neuen Dimensionen. Lassen Sie sich vom einzigartigen Freiluft-Vergnügen anstecken und genießen Sie den Sommer in vollen Zügen. Wir wünschen gute Fahrt.

Porsche und Gitarre. Sound ist mein Leben.



Porsche wünscht eine gute Fahrt.



Als Porsche Fahrer wird niemand geboren und Marcus Hübner aus Rodgau erst recht nicht. Als er mit 39 Jahren als praktizierender Rechtsanwalt zum ersten Mal einen Porsche Schlüssel nebst Boxster sein Eigen nennen konnte, war er am Ziel seiner automobilen Träume angelangt. Aber Marcus hatte bis dahin schon eine wahre Auto-Odyssee hinter sich. Ein blassgelber Opel Ascona, der ab 100 Km/h seinem damals 18-jährigen Besitzer seine Fahr-Unlust mit undefinierbaren Geräuschen mitteilte. Als Ziel ein 3er BMW Cabrio vor Augen stand zunächst ein Peugeot 205 im Stall, der dann einem 306er Cabrio Platz machen musste. Ein BMW Z4 symbolisierte schließlich Marcus Hübners Schritt in die berufliche Selbstständigkeit, dem er wiederum mit einem Upgrade auf 3.0 Beine machen wollte. Eine Probefahrt im Boxster seines Schwagers veränderte dann aber das automobilen Leben des Juristen: Das war im Jahr 2006 – und ein Jahr später stand ein atlasgrauer Boxster vor der Praxis, mit dem der gefragte Fachanwalt für Arbeitsrecht sein Klientel in ganz Deutschland schnell und sicher erreichte.

„Ein Porsche ist für mich ein Maßanzug..... und ich weiß bis heute nicht, woher man in Zuffenhausen meine Maße hat“

eine Band gründen. Markus sollte Gitarre spielen – ohne jemals eine Gitarre in der Hand gehabt zu haben. Die erste Formation war ein Flop – schneller wieder aufgelöst als gegründet. Aber gegen den Bazillus Gitarrespielen war fortan kein Kraut gewachsen und 2006, im Jahr seines ersten Boxster, wurde „Logan Place“ gegründet.

Logan Place: Markus und Uwe (and others) – Musik und Gesang - unelektrische Gitarren – Proberaum: Wohnzimmer mit Kamin und Wein – Musik: Queen, Bon Jovi, Doors, Midnight Oil, Foo Fighters u.a.
Spielorte: kleine Pubs, Open Air Festivals (www.loganplace.de)

Soeben hat Marcus Hübner übrigens einen dritten Hit gelandet: Von den gesparten Anwaltshonoraren – aufgestockt mit seiner Band-Gage - hat sich der heute 45-Jährige am 03.06.2013 seinen 3. Boxster in Zuffenhausen abgeholt. Wir gratulieren!

... Und wer irgendwann einmal auf der Suche nach einem Second-Hand-Boxster sein sollte, sei hiermit geraten, die Namen der Vorbesitzer herauszufinden. Automobile mit einem Musik Promi als „Ex-Owner“ sind oft ein Vielfaches des Listenpreises wert. Bei Verkaufsanzeigen in Zukunft also bitte auf folgendes Detail achten: „Ex-Marcus Hübner Porsche“.



911 Carrera 4S Cabriolet | EUR 135.911,00*

EZ: 07/2013 · 9.500 km

Weiß, Lederausstattung schwarz, 294 kW/ 400 PS, PDK, 20-Zoll Carrera S Rad, BOSE®, Porsche Dynamic Light System, Felgenstern schwarz, Handyvorbereitung, Homelink®, Navigationsmodul, Universelle Audio-Schnittstelle, Sitzbelüftung, Sitzheizung, Sport Chrono Paket, Sportabgasanlage, Sportsitze Plus



Boxster S | EUR 75.611,00*

EZ: 05/2013 · 9.500 km

Platinsilbermetallic, Lederausstattung Naturleder cocoa, 232 kW/ 315 PS, PDK, 20-Zoll Carrera Classic Rad, Porsche Dynamic Light System, Handyvorbereitung, PASM, Navigationsmodul, Universelle Audio-Schnittstelle, Sound Package Plus, Sitzheizung, Sport Chrono Paket, Sportabgasanlage, Sportsitze Plus

Für Fragen rund um unsere Cabriolet- und Roadster-Modelle steht Ihnen unser Verkaufsteam gerne zur Verfügung:

Markus Groh
Tel.: +49 (0) 60 21 / 44 22 909

Mario Krüger
Tel.: +49 (0) 60 21 / 44 22 914

Daniel La Rosa
Tel.: +49 (0) 60 21 / 44 22 915

Pierre Holein
Tel.: +49 (0) 60 21 / 44 22 917

Florian Sperr
Tel.: +49 (0) 60 21 / 44 22 919

*Mehrwertsteuer ausweisbar

Die Technologie des neuen Porsche Plug-In-Hybrid im Detail.

ELEKTRISIEREND ANDERS. DER PANAMERA S E-HYBRID.

Ein Drei-Liter-Auto mit über 400 PS. Vor wenigen Jahren noch technische Utopie. Porsche macht sie zur Realität. Der neue Panamera S E-Hybrid leistet 416 PS. Und verbraucht nach NEFZ-Norm nur 3,1 Liter Benzin.

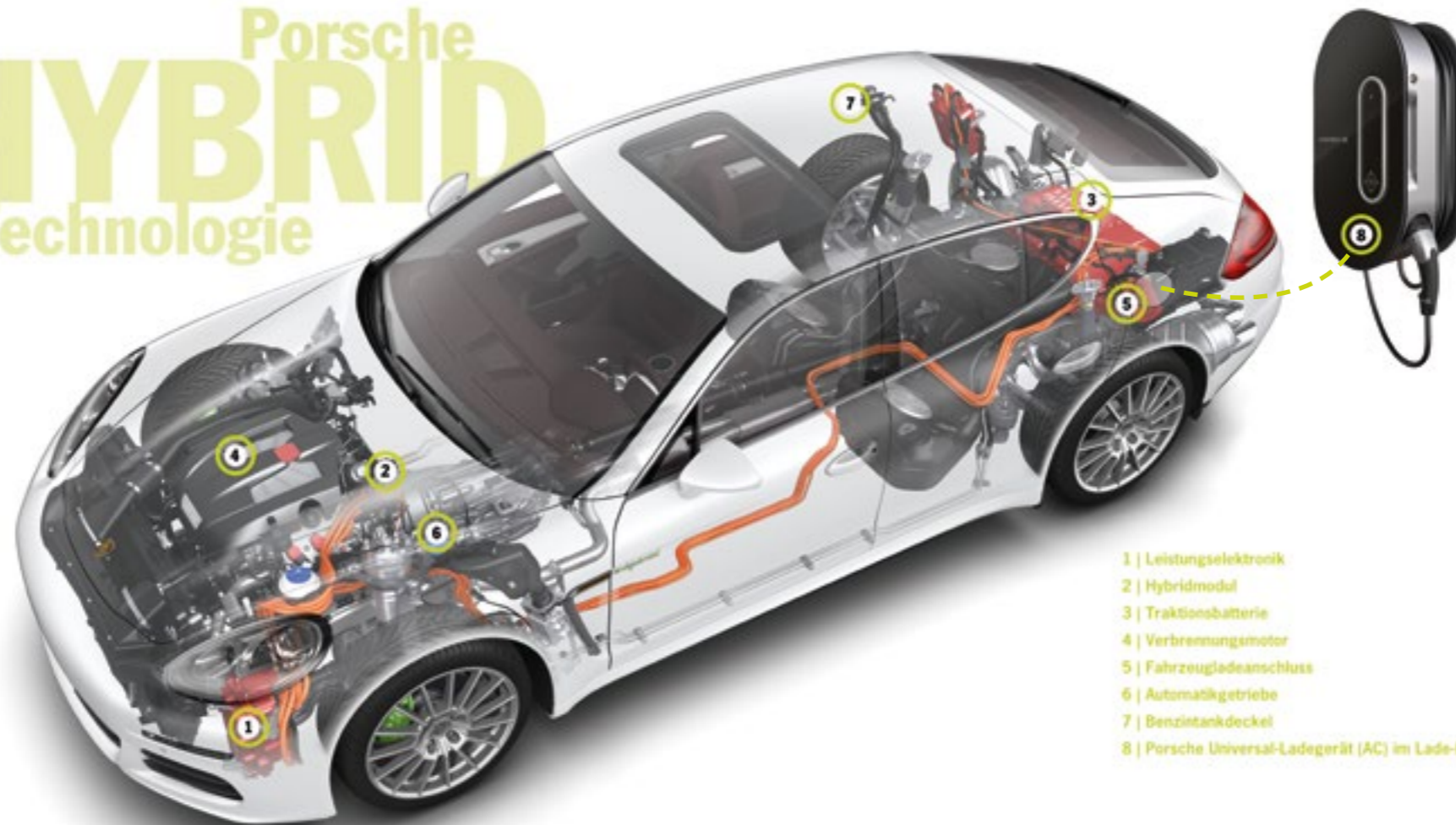


Die Effizienz-Idee heißt Plug-in-Hybrid. Der Name ist schnell erklärt: Die Batterie eines Hybridfahrzeuges, das nach diesem Prinzip gebaut ist, lässt sich auch an der Steckdose aufladen. Und das ist nur ein kleiner Teil dessen, was der Panamera S E-Hybrid kann.

Aber der Reihe nach. Der Panamera S E-Hybrid ist die konsequente Weiterentwicklung des von Porsche entwickelten Parallel-Full-Hybrids. Das heißt, beide Motoren sind hintereinander auf einer gemeinsamen Längsachse angeordnet, zuerst der Verbrennungsmotor mit 333 PS (245 kW), dann die Elektromaschine mit 95 PS (70 kW). Über die Trennkupplung kann der Verbrennungsmotor entkoppelt werden und der E-Motor alleine den Antrieb übernehmen. Er bezieht seine Energie aus der neu entwickelten Lithium-Ionen-Batterie, die mit 9,4 kWh über mehr als den fünffachen Energieinhalt der bisherigen 1,7 kWh-Batterie in Nickelmetallhydrid-Technik verfügt. An einer Industriesteckdose kann sie über das bordeigene Ladegerät innerhalb von 2,3 Stunden aufgeladen werden, an einem haushaltsüblichen Stromnetz binnen 3,8 Stunden.

Für das Plug-in-System haben die Porsche Ingenieure ein Ladesystem entwickelt, das in jeder Garage Platz findet. Über einen genormten Stecker wird der Wagen angeschlossen – Strom tanken ist nicht komplizierter als Kraftstoff aufnehmen. Aber variabler: Mit dem Plug-in-Hybrid wird ein Porsche zum intelligenten 24-Stunden-Auto. Immer im Dienst, wenn sein Fahrer es will. Auch dann, wenn der gar nicht anwesend ist. Oder tief und fest schläft. Während der Mensch Energie für den nächsten Tag tankt, kann das der Plug-in-Hybrid auch. Minutengenau. Dazu haben die Porsche Ingenieure in das Plug-in-System einen programmierbaren Timer integriert. Er steuert die Ladezeit ganz nach den Vorgaben des Fahrers. Das ist wirtschaftlich und energie-technisch sinnvoll: Nachtstrom kann preiswerter eingekauft werden und beispielsweise den überschüssigen Strom von Windkraftwerken sinnvoll nutzen.

Porsche
HYBRID
Technologie



- 1 | Leistungselektronik
- 2 | Hybridmodul
- 3 | Traktionsbatterie
- 4 | Verbrennungsmotor
- 5 | Fahrzeugladeanschluss
- 6 | Automatikgetriebe
- 7 | Benzintankdeckel
- 8 | Porsche Universal-Ladegerät (AC) im Lade-Dock

Autos an der Steckdose sind schon heute ein gewohntes Bild – im arktischen Winter der Nordländer. Für die Porsche Ingenieure lag es auf der Hand, dem Panamera S E-Hybrid gleich auch eine Standheizung mitzugeben. Wieder mit einer energiesparenden Komponente: Ein vorgewärmtes Fahrzeug braucht keinen Bordstrom oder Kraftstoff, um beim Kaltstart Antrieb und Innenraum zu temperieren. Nicht nur das: Auch Kühlen geht per Stromnetz. Natürlich genauso per Timer, damit

das Auto zur Abfahrt die richtige Betriebstemperatur für den Fahrer hat.

Wer möchte nicht gern gleich morgens in einem vortemperierten Auto sitzen – warm im Winter, kühl im Sommer. Und anschließend fast geräuschlos durch die Nachbarschaft gleiten. Der rein elektrische Fahrmodus ist der standardmäßig eingestellte Betriebsmodus. Je nach Ladezustand der Batterie kann der Panamera S E-Hybrid im genormten Verbrauchszyklus NEFZ bis

zu 36 km weit rein elektrisch fahren. Wenn es mal sein muss, auch bis zu 135 km/h schnell. Dieser E-Power-Modus ist ideal, um ein Stadtgebiet emissionsfrei und nahezu lautlos zu durchfahren. Eine durchaus attraktive Perspektive: Städte wie London oder Mailand lassen bereits heute konventionell angetriebene Fahrzeuge nur gegen eine Tagesgebühr in die Innenstadt. Plug-in-Hybride sind davon ausgenommen. Fordert der Fahrer über das Gaspedal mehr Leistung an, wird der Verbrennungsmotor gestartet. Bei voller Beschleunigung durch Kick-Down tritt das sogenannte „Boosten“ in Kraft, dann steht dem Fahrer kurzzeitig die maximale Leistung des Hybridantriebs zur Verfügung: 416 PS (306 kW). Dabei werden die Antriebsmomente des Verbrennungs- und Elektromotors überlagert und damit addiert. Dies ist ein großer Vorteil des Parallel-Vollhybrid-Konzepts von Porsche.

Der Panamera S E-Hybrid spart Energie, wo er kann – und wo es keiner merkt. Zum Beispiel durch das „Segeln“ auf Autobahnen und Landstraßen. Geht der Fahrer vom Gas, wird bei Geschwindigkeiten von bis zu 165 km/h der Verbrennungsmotor vom Antriebsstrang abgekoppelt und abgeschaltet. Ohne Verzicht auf Dynamik, versteht sich. Sobald Leistung gebraucht wird, springt er blitzschnell wieder an. Der Panamera S E-Hybrid kann sogar während der Fahrt nachtanken: Beim Bremsen schaltet der E-Motor auf Generatorbetrieb und lädt die Fahrbatterie.

Am Ende des Tages dockt der Panamera S E-Hybrid wieder ans heimische Stromnetz an. Allzeit bereit für neue Programmierungen. Die kann der Fahrer auch problemlos vom Sofa aus ändern – per Smartphone. Über Apps können zum Beispiel Ladetimer und Standklimatisierung gesteuert und wichtige Daten abgerufen werden. Als überaus praktische Hilfestellung in fremdem Terrain haben die Entwickler gleich noch eine Bonus-App dazu gepackt: Per Smartphone kann der Fahrer sein Fahrzeug jederzeit orten und sich die kürzeste Route zum Parkplatz anzeigen lassen.



Zweite Chance auf einen Porsche Boxster.

Sonntags Cup der Bank Schilling.

Die Filiale der Privatbank Bank Schilling in Aschaffenburg lädt jedes Jahr im Juni zum Sonntags Cup im Golf Sport Park Groß-Zimmern ein. Für die geladenen Golfspielerinnen und Golfspieler bestand die große Chance im Rahmen der PZA "Hole-in-one" Series 2013 einen Porsche Boxster zu gewinnen.

Im wahrsten Sinne des Wortes war jeder Teilnehmer nur einen Schlag von einem Porsche entfernt. Ok. Es lagen noch gut 183m für die Herren und 156m für die Damen auf der 18 zwischen Abschlag und Grün oder zwischen Porschefahrer oder Autofahrer.

Dieser für Golfer verhexte kleine Golfball kam zwar des öfters ziemlich nahe an das Ziel oder sagen wir mal an den Hauptgewinn heran, doch leider mußten wir am Abend mit dem Boxster wieder die Heimreise nach Aschaffenburg antreten.





PUBLIKUMSLIEBLING.

Der Porsche 911 in Film und Fernsehen.

„Pretty Woman“, „Mission Impossible: II“, Disney's „Cars“, die „Simpsons“ – bis heute ist der Porsche 911 ein beliebter Gaststar in den unterschiedlichsten Film- und Serienformaten. Aus den 80er Jahren bleibt vor allem der Krimi „No Man's Land“ unvergessen. Überhaupt scheint der 911 die passende Besetzung für kriminalistische Serien zu sein: „Kojak“, „Miami Vice“ und „Tatort“ kommen nicht ohne ihn aus. Die wohl spektakulärsten Verfolgungsjagden sind in „Bad Boys“ von 1995 zu sehen: Hier fährt Will Smith als Polizist in Miami einen schwarzen 964 Turbo 3.6.

LEINWANDIKONE.

Der Porsche 911 im Kinoklassiker „Le Mans“.

Auch auf der Kinoleinwand zeigt sich der Porsche 911 seit den siebziger Jahren von seiner besten Seite. Als beliebtester Porsche Fan-Film aller Zeiten gilt McQueens „Le Mans“ von 1971, der viele Originalszenen des 24-Stunden-Rennens zeigt. Die automobiler Hauptrolle war zwar durch den legendären Porsche 917 besetzt, doch in einer Nebenrolle zog ein schiefergrauer Porsche 911 S – der Privatwagen Steve McQueens – Liebhaberblicke auf sich.

Die Facetten der Faszination.

Seit fünf Jahrzehnten gilt der Porsche 911 als Automobil-Ikone und Sportwagen schlechthin. Doch der Porsche 911 gehört nicht nur zu den einzigartigsten, sondern auch zu den vielseitigsten Fahrzeugen der Welt. Ob als Streifenwagen, Leinwandheld, Kunstobjekt oder begehrtes Sammlerstück: Der Porsche 911 weiß in jeder Rolle zu überzeugen.



SAMMLERSTÜCK.

Die Kleinserien des Porsche 911.

Eine weitere Facette der 911 Welt sind die von Porsche Exclusive produzierten Kleinserien. Die Fahrzeuge dieser Serien erhalten ihren hohen Wert neben erstklassiger Handwerkskunst durch die geringen Produktionszahlen. Als erste Porsche Exclusive Kleinserie gilt der 911 Turbo „Flachbau“ mit einem an den Rennwagen vom Typ 935 angelehnten Design. Zwischen 1982 und 1989 wurden von diesem Modell 984 Stück verkauft. Zu den seltensten Porsche überhaupt zählt der 911 Carrera 3.6 Speedster vom Typ 993, von dem lediglich zwei Exemplare gebaut wurden.



VERFOLGUNGSJÄGER.

Der Porsche 911 im Polizeieinsatz.

In Baden-Württemberg war schon einer der Ahnen des 911, das Porsche 356 B Cabriolet, lange Zeit als Funkstreifenwagen im Einsatz. Später wechselte er zur Autobahnpolizei, wo er sein hohes Leistungspotenzial vor allem bei Verfolgungsjagden ausspielen konnte. Eine besondere Ehre war es, dass Ferry Porsche den 1.000.000sten Porsche 911, der vom Band lief, in den Dienst der Württembergischen Ordnungshüter übergab. Der letzte Polizei Porsche steht seit 2004 voll restauriert und von allen Einsatzspuren befreit im Porsche Museum.



INSPIRATIONSQUELLE.

Der Porsche 911 als Kunstwerk.

Der Porsche 911 überzeugt nicht nur mit einer unverwechselbaren Formensprache, sondern inspiriert auch internationale Künstler: So zum Beispiel den australischen Künstler Biggi Billa, der einen Porsche 996 im Stil der Aboriginer von Hand bemalte. In Südamerika nutzten 19 Künstler die Fronthauben verschiedener Porsche 911 GT2 Modelle als Leinwand. Die „Collecion Gomez“ umfasst 24 mit Acryl, Emaille, Mosaikfliesen und Reifengummi gestaltete Hauben und war zu Beginn des Jahres ebenfalls im Porsche Museum zu sehen.

MOTORSPORT



24h-Rennen
Nürburgring



Porsche Carrera Cup
Race 03 - Nordschleife



So führen die Mannschaften des Porsche Zentrum Aschaffenburg Teams bei der 41. Auflage des prestigeträchtigen ADAC 24h Rennen Top Ergebnisse ein – auch wenn in diesem härtesten Autorennen der Welt aus verschiedenen Gründen Podium und Siege noch in weiter Ferne liegen.

Das Team PZA-Car Collection startete in diesem Jahr mit zwei Cup Porsche in der stark besetzten Klasse SP7, die bisher von der Manthey Truppe beherrscht wurde und in der RSR Porsche aus ganz Europa seit Jahren Ton und Zeit angeben. In Stephan Rössels Porsche mit der Nummer 47 trieb aus unerklärlichen Gründen der Technikteufel sein Unwesen und es reichte erst einmal nur zu einer „Besichtigungsrunde“, die immerhin noch Platz 74 sicherte. Im Renntempo gelang es den Mechanikern den Motor zu wechseln und das Auto in die Startaufstellung zu schieben. Aber auch der zweite Porsche war zu diesem Zeitpunkt nicht gerade vom Glück verfolgt. Mehrere schwere Unfälle mit langen Gelbphasen verhinderten die gewohnt guten Rundenzeiten und man musste im Team dann noch mit Startplatz 48 recht zufrieden sein.

Nach dem Start kämpften sich die beiden Porsche vom Porsche Zentrum Aschaffenburg kontinuierlich weiter nach vorne, doch dann übernahm der berühmte Wettergott der Eifel die Regie. Starkregen und Nebel - null Sicht für Fahrer und Streckenposten – die Rennleitung griff zur roten Flagge: Rennabbruch. Um 8 Uhr in der Früh wurde



das Rennen erneut gestartet und ohne große Zwischenfälle und erwähnenswerte Rennszenen beendete um 17 Uhr die schwarz/weiß karierte Flagge das härteste 24h Rennen aller Zeiten. Unsere Startnummer 46 schaffte den 41. Platz und unsere 47 erreichte gar Platz 21 von über 200 Startern.

Für alle Fahrer, Mechaniker und Teamchefs unter der Flagge des PZA Motorsports war die 41. Auflage des 24h Rennens ein unvergessliches Erlebnis. Sie alle hatten ihr Bestes gegeben und werden auf diesen Erfolgen aufbauen. Ihnen gilt ein ganz besonderer Dank.



Bei der 3. Auflage des Porsche Carrera Cup im Rahmen des 24h Rennens auf dem Nürburgring stand die schwierigste Rennstrecke der Welt auf dem Programm, die unsere Teams von MRS GT-Racing, Land Motorsport, Logiplus MRS-Racing und FE by Land Motorsport bewältigen mussten. Anstelle der üblichen Renndistanz absolvierten die Porsche Spezialisten vier Runden über die legendäre Nürburgring Nordschleife, was rund 100 km entspricht.

Bei „eifeluntypischem“ Sonnenschein und besten Streckenbedingungen konnte Jaap van Lagen von Land Motorsport einen Traumstart hinlegen und setzte sich auf P1. Philipp Eng von Logiplus MRS-Racing konnte beim Start auf die zweite Position vorfahren und heftete sich fortan an die Fersen des Niederländers Jaap van Lagen. Zwar konnte Eng über die gesamte Distanz das Tempo des Führenden mitgehen, zum Überholen reichte es jedoch nicht.

Ebenso zufrieden blickt Wolf Nathan von FE by Land Motorsport auf das Nordschleifenrennen zurück. Beim Regentraining am Freitag hatte er nach 2 Runden das Auto abgestellt. Er wollte nichts riskieren. Im Rennen schaffte er den Sprung ganz oben auf's Treppchen und siegte in der B-Wertung.

Somit stellten am Wochenende die Teamschefs Wolfgang Land und Carsten Molitor mit Ihren Fahrern die besten Teams.





MOTORSPORT



Porsche Carrera Cup
Race 10 & 11 Nürburgring

Beim 10. und 11. Lauf zum Porsche Carrera Cup im Rahmen der DTM, war das MRS-Team am vergangenen Wochenende mit drei Fahrzeugen und Land Motorsport mit vier Fahrzeugen zum Nürburgring gereist. Neben den MRS-Stampiloten Philipp Eng und „Bill Barazetti“, gab der Schweizer Unternehmer Hans-Peter Koller sein Debüt im schnellsten Markenpokal. Bei Land Motorsport gab Roland van de Laar sein Debüt auf der Sprintstrecke des Nürburgrings im Porsche Carrera Cup.

Das erste Rennen am Samstag war in seiner Anfangsphase geprägt von Rangeleien und Kollisionen im Mittelfeld, worauf dann auch das Safety Car zum Einsatz kam. Philipp Eng erwischte einen guten Start, fand dann aber keinen Weg vorbei an Christian Engelhart, obwohl er ihn heftig unter Druck setzte. Am Ende blieb für Eng „nur“ der undankbare 4. Rang, aber dennoch wichtige Punkte. „Bill Barazetti“, seinerseits selbst in eine Kollision verwickelt, konnte sein Rennen trotz Schaden am Auto zu Ende fahren und kämpfte sich noch bis auf die 20. Position vor. Auch für Hans-Peter Koller endete sein erstes Porsche Carrera Cup Rennen versöhnlich, am Ende stand Rang 25 von insgesamt 34 Fahrzeugen. Für Philipp Eng verlief das Rennen am Sonntag deutlich unter den Erwartungen. Am Vortag noch in der Lage um die Vergabe der Podestplätze mitzufahren, ging es beim Sonntagsrennen nur noch um Punkte. Nach einem sehr schlechten Start verlor Eng gleich ei-



nige Positionen und fand sich in einer Kampfgruppe wieder, in der es schwer war sich abzusetzen. Mit stark abbauenden Reifen kämpfend, beendete Eng das Rennen nur als 16. Völlig ohne Zwischenfälle verlief das Rennen für „Bill Barazetti“, wie schon am Vortag wurde er Zwanzigster. Mit deutlich besseren Rundenzeiten als in Rennen eins, fuhr Hans-Peter Koller bis auf die 23. Position vor, bevor er den blauen 911er in der vorletzten Runde mit einem gerissenen Gaszug abstellen musste.

Bereits nach dem Qualifying stand bei Land Motorsport fest, dass für Jaap van Lagen und Luca Stolz mit den Pos. 10 & 7 bzw. 21 & 22 ein harter Kampf um die wertvollen Meisterschaftspunkte auf dem Programm stand. Letztendlich wurde Jaap van Lagen im ersten Rennen 12. und im zweiten Rennen 7., damit besserte er sein Punktekonto nur um 15 Punkte auf. Luca Stolz belegte die Plätze 21 und 17, die ihm am Ende nur 2 Punkte in der aktuellen Wertung einbrachten. Wolf Nathan schaffte als zweitbesten der Amateurwertung den Sprung auf's Podium und auf den 3. Platz in der Gesamtwertung der Amateure. Das erste Rennen war für die Wolf Nathan nicht so glücklich verlaufen, denn nach einer Kollision in der ersten Kurve war er fast die komplette Rennstrecke ohne Frontstoßstange unterwegs gewesen und musste 2 Runden vor Schluss vorzeitig aufgeben. Ronald van de Laar mit der Nr. 4 bestritt erst sein zweites Carrera-Cup-Wochenende und konnte in beiden Rennen mit Platz 4 und Platz 8 in der Amateurwertung punkten.



International GT Open 2013
Rinaldi Racing

In dieser Saison sind wir gemeinsam mit unserem langjährigen Race Partner und technischem Koordinator Rinaldi Racing zum erstenmal auch auf internationalen europäischen Rennstrecken bei der International GT Open aktiv. Rinaldi Racing setzt einen Porsche 911 R mit den Piloten Vadim Kogay aus Russland und dem bekannten und erfolgreichen Porsche Talent Marco Seefried ein.

So konnte das Team aufgrund der perfekten technischen Betreuung und den fahrerischen Talenten der Piloten – quasi als GT Open Rookies – schon beachtliche Top Ten Resultate erkämpfen und die Erwartungen für die nächste Saison näher definieren.



GOLD RAUSCH

DER HERBST WIRD SCHÖN.
MIT SICHERHEIT.



Wenn das erste Laub von den Bäumen fällt, ist eines sicher: Der Sommer nähert sich dem Ende. Doch auch der Herbst hat seinen Reiz: Lassen Sie sich vom grenzenlosen Fahrspaß mit Ihrem Porsche durch traumhaft farbige Landschaften faszinieren. Wir bieten Ihnen dazu in jeder Jahreszeit den passenden Service.

Herbst und Winter haben ihre schönen Seiten, bergen aber witterungsbedingt auch Gefahren. Darum ist es besonders wichtig, dass Sie rechtzeitig den Wechsel auf Winterreifen an Ihrem Fahrzeug vornehmen lassen. Ab einer Außentemperatur von sieben Grad Celsius oder kälter sollten Winterreifen zum Einsatz kommen, die mit ihrer entsprechenden Gummimischung für die nötige Haftung und optimale Traktion sorgen. Die Sommerräder können Sie einfach bei uns im Porsche Zentrum einlagern.

Wir garantieren Ihnen eine fachgerechte Lagerung an einem trockenen und sauberen Ort. Zudem reinigen wir die Räder, führen eine Sichtprüfung durch und kontrollieren das Profil und den Reifendruck.

Im Oktober ist Wechselzeit: Gern vereinbaren wir schon frühzeitig mit Ihnen einen Termin für die Montage Ihrer Winterräder. Sie benötigen neue Winterreifen oder Winterkompletträder? In Ihrem Porsche Zentrum Aschaffenburg beraten wir Sie umfassend zu aktuellen Angeboten aus unserem Tequipment Zubehörprogramm.

MACHEN SIE IHR FAHRZEUG WINTERFIT.

Porsche Cayenne Modelle
Kraftstoffverbrauch (in l/100km): kombiniert 11,5-7,2;
CO₂-Emissionen: 270-189 g/km; Effizienzklasse B-G

Damit Sie und Ihr Porsche optimal auf die kalte Jahreszeit vorbereitet sind, empfehlen wir Ihnen unseren Winterfit-Check zum Festpreis von **EUR 79,00***:

- Motorölstand
- Kühflüssigkeit
- Batteriespannung
- Bremsanlage
- Abgasanlage
- Beleuchtungsanlage
- Scheinwerfereinstellung
- Scheibenwaschanlage
- Wischerblätter
- Windschutzscheibe
- Bereifung (Zustand, Profiltiefe, Luftdruck)
- Konservierung Türschlösser und Türdichtungen

Bei allen Fragen zum Thema Service stehen wir Ihnen in Ihrem Porsche Zentrum Aschaffenburg unter Tel.: +49 (0) 60 21 / 4 42 29 - 11 oder per E-Mail unter aftersales@porsche-aschaffenburg.de gerne zur Verfügung.

Informationen zu unseren Reifenwechselterminen und zur Reifeneinlagerung finden Sie auf Seite 52.

*inkl. MwSt. zzgl. ggf. anfallender Materialkosten



"ER & SIE" Golfcup

Der etwas andere
Auswahldrive auf dem Golf
Club Hanau-Wilhelmsbad.



Bereits zum vierten Mal waren wir als Porsche Zentrum Aschaffenburg Partner beim "Er & Sie" Golfcup beim Golf Club Hanau-Wilhelmsbad. Im Juli bei bestem Wetter trafen sich 60 Golferinnen und 60 Golfer um nach bekanntem Rezept eines Vieres mit Auswahldrive auf die Jagd nach Birdies und Stableford-Punkten zu putten. Eigentlich sagt eine Golferweisheit, dass ein Vierer mit Paaren vermehrt zu Krisen führt. Diese These konnte allerdings widerlegt werden. Die Netto-Preise gingen jeweils an Ehepaare.



WIENBERG'S

DIE ANWALTSKANZLEI



Safety Car. Aschaffenburg in der Pole Position.



Viele Motorsportfreunde denken... na klar „safety car driver“ haben es gut. Sie sind immer hautnah dabei und wenn die Rennleitung sie zum Einsatz funkt.... na denn... müssen sie eben ein paar Runden drehen. Weit gefehlt! Ganz so einfach ist es eben nicht. Safety Car Fahrer sind meist sehr erfahrene Rennfahrer, die mit Sinn und Gespür ihren Job machen müssen, um eine Gefahrensituation z.B. nach einem Unfall für alle zu entschärfen. Dazu gehört viel Fingerspitzengefühl und Rennverstand. Bernd Mayländer ist momentan der „Mann“ bei der Formel 1, aber alle anderen Rennen müssen laut FIA ebenfalls erfahrene Race Car Fahrer bereithalten. Auf unseren Mitgeschäftsführer des Porsche Zentrum Aschaffenburg Stephan Rössel können wir auch in diesem Zusammenhang besonders stolz sein, denn er wurde aufgrund seiner Erfahrung und seines Engagement im Motorsport schon mehrmals von der FIA berufen, Rennen der Blancpain Serie, der GT Open und kurioserweise auch des Truck Grand Prix als Safety Car Fahrer zu begleiten.

1954 – 1965



1963 – 1973



1973 – 1994



1994 – 2008



ab 2008



Was ein Porsche auf der Haube hat: Das Original Wappen als Qualitätssiegel

Nach eingehender Recherche ist es den Experten von Porsche Classic gelungen, das Original Porsche Wappen farbecht und materialgetreu wieder herstellen zu lassen.



Schon seit 1954 ziert das unverwechselbare Wappen die Sportwagen. Zwei Jahre zuvor hatten Ferry Porsche und der US-Importeur Max Hoffman die Idee, den 356 mit einem Qualitätssiegel zu versehen. Werbeleiter Herrmann Lapper und Konstrukteur Franz Xaver Reimspieß präsentierten kurz darauf ihren Entwurf: ein Wappen, das die Wurzeln des Unternehmens sowie die Dynamik der Produkte zum Ausdruck bringt. In der Mitte des goldenen Schildes ist das Stuttgarter Rössle und der Stadtnamen abgebildet, umgeben von den rot-schwarzen Landesfarben und den stilisierten Geweihstangen aus dem Wappen Württemberg-Hohenzollern.

Als schützendes Dach wölbt sich über allem der verbindende Porsche Schriftzug.

Die Rekonstruktion des Wappens erfolgt mit Spezialwerkzeugen nach Originalzeichnungen. Wie damals ist es versilbert und vergoldet. Der Farbauftrag und die Emaillierung entstehen in echter Handarbeit. Nun ist es für den Haubengriff aller Porsche 356 (Baujahr 1954 – 1965) und für die Fronthaube der Porsche 911 Modelle von 1963 bis 1973 erhältlich. Ein echtes Qualitätsprodukt – zu 100 Prozent „made in Germany“.

Weitere Informationen finden Sie unter www.porsche.com/classic.

Traumberuf Rennmechaniker. Fleißige Schrauber aus der Werkstatt

Wer Rennmechaniker werden will, braucht eine super gute Ausbildung, ein wenig Glück und den Zufall als „big helper“. Glück und Zufall kann man kaum steuern, aber für eine richtig gute Ausbildung kann und muss man am Arbeitsplatz selbst sorgen. Vergessen muss man zunächst einmal die Ideen wie Feierabend und Wochenende. Während der Rennsaison gehen an der Box die Uhren anders und nur der Zustand und die Befindlichkeit des Rennautos zählen.

Die Anforderungen an einen Rennmechaniker sind anders als in einer Werkstatt. Auch wenn man die Arbeitsabläufe kennt, hier in der Box gelten andere Prinzipien: Teamgeist, Schnelligkeit, Sachverstand ohne andere zu fragen, Teamwork und Verantwortung zu übernehmen – das macht einen Rennmechaniker letztlich aus.

Wir vom Porsche Zentrum Aschaffenburg haben mit Daniel Gutsfeld, Mathias Machost und dem Auszubildenen Thomas Pospiech drei begabte Mechaniker, die bereit sind bei Motorsport



Veranstaltungen an Wochenenden auf vielen Renn- und Teststrecken - Hockenheim – Boxberg – Nürburgring – Bilster Berg - für den ESC European Speed Club die technische Nothilfe für die Teilnehmer zu stellen.

Unsere "Task Force" aus der Werkstatt ist, obwohl jung an Jahren, ein homogenes und kompetentes Team, dass unseren Kunden, Porsche Enthusiasten und Rennfahrern, jetzt schon den gewohnten Service, Standard für Reparatur und Wartung oder einfach nur das Gefühl des Porsche Fahrers jederzeit in „besten“ Händen zu sein, garantiert.

Sie sind zwar noch keine Rennmechaniker, aber auf dem besten Weg. An dieser Stelle einmal ein großes Dankeschön der Geschäftsführung an die Truppe. Ebenso von den Veranstaltern der Fahrerlehrgängen und den vielen Kunden, denen schon geholfen werden konnte.



Schädlich – Ihr Ski- und Outdoor-Fachhändler

Wir sind seit vielen Jahren Ihr kompetenter Fachhändler, wenn es um Outdoor-Bekleidung und Outdoor-Ausrüstung sowie um Ski- und Snowboard-Artikel geht. Kommen Sie zu uns nach Aschaffenburg und besuchen Sie unsere neu gestalteten Räumlichkeiten. Es erwartet Sie ein besonderes Ambiente rund um den Winter- und Outdoorsport.

www.schaedlich.de

Besuchen Sie uns auch auf Facebook: facebook.com/sport.schaedlich



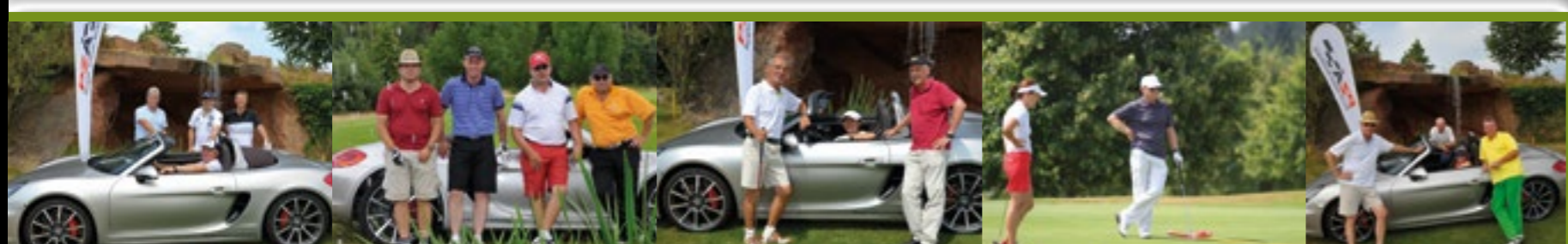
Nebensteingasse 1-5
63739 Aschaffenburg
Telefon: (0 60 21) 3882-0



PZA "Hole-in-one" Series 2013. 6.000 EUR zugunsten der Deutschen Krebshilfe.

In Kooperation mit der Sparkasse Odenwaldkreis fand auch in diesem Jahr das Finale unserer Hole-in-one Series 2013 im Juli am offenen Freitag zugunsten der Deutschen Krebshilfe auf der Anlage des Golfclubs Gut Sansenhof statt. Bei heißen Temperaturen versuchten sich fast 90 Teilnehmer und Teilnehmerinnen an einem Ass auf der 17. Leider mussten wir wie bei allen Turnieren zuvor wieder selbst die Heimreise mit dem Porsche Boxster antreten. Aber was heißt hier leider, wenn man Porsche fahren kann! Dafür konnte am Abend ein Scheck in Höhe von 6.000 EUR aus Spenden und Startgeldern an die Deutsche Krebshilfe übergeben werden. Somit gab es wenigstens einen großen Gewinner.

Zum Schluss möchten wir uns bei allen Clubs und Partnern für die Zusammenarbeit bedanken und freuen uns, Sie wieder bei der PZA "Hole-in-one" Series 2014 begrüßen zu dürfen! Und vielleicht werden Sie der glückliche Gewinner eines Porsche sein?





Fernreisen vom Spezialisten

AFRIKA – OZEANIEN – LATEINAMERIKA – ASIEN

Sie suchen Reiseprofis die Ihre Träume verwirklichen?

Wir bieten weltweit maßgeschneiderte Individualreisen und erstellen einzigartige Erlebnisreisen.

Wir freuen uns auf Ihre Anfrage.

KUGLER REISEN
 Ulmer Str. 3 • 87700 Memmingen
 Tel. 08331/764040
 mail@kugler-reisen.de • www.kugler-reisen.de



1. Klasse aus 2. Hand.

Weitere Informationen und noch mehr attraktive Gebrauchtwagen-Angebote finden Sie im Internet unter www.porsche-aschaffenburg.de.

Träume sind zeitlos.

Erfahren Sie mehr über das Porsche Approved Programm: <http://gebrauchtwagenaktion.porsche.de/>
Weitere Informationen und noch mehr attraktive Gebrauchtwagen Angebote finden Sie im Internet unter www.porsche-muster.de.

Porsche Panamera S E-Hybrid

Carbonmetallic. Teilleder schwarz, 2 ausklappbare Getränkehalter über dem Handschuhfach, 20-Zoll Panamera Sport Rad lackiert, 8-Gang Tiptronic S, Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer inkl. Porsche Dynamic Light System (PDLs), Elektrisches Schiebe-/Hubdach aus Glas, Exterieur-Paket schwarz (Hochglanz), Fahrermemory, Fahrzeugkabelänge 7,5m, Gepäcknetz im Beifahrerfußraum, Handyvorbereitung, HomeLink® (Garagentoröffner), ParkAssistent vorne und hinten inkl. Rückfahrkamera, Porsche Communication Management (PCM) inkl. Navigationsmodul, Privacy-Verglasung, Tempolimitanzeige, Universelle Audio-Schnittstelle
Porsche Panamera S E-Hybrid - Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 3,1; CO₂-Emissionen 71 g/km - Stromverbrauch in kWh/100 km 16,2 - Effizienzklasse A+

Erstzulassung: **08/2013**
Kilometerstand: **9.500 km**

Verkaufspreis:
EUR 110.880*

Monatliche Leasingrate:
EUR 1.249,50*
Laufzeit: **36 Monate**
Laufleistung: **45.000 km**
Einmalige Sonderzahlung:
EUR 15.500,00

Ein Angebot der Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, gültig bei Vertragsabschluss und Fahrzeugübernahme bis 31. Dezember 2013 in teilnehmenden Porsche Zentren. Preisangaben inkl. Mehrwertsteuer.

Porsche Cayenne Diesel

Tiefschwarzmetallic. Serienausstattung Interieur schwarz, 100-l-Kraftstofftank, 21-Zoll Cayenne Sport Edition Rad lackiert mit Radhausverbreiterung, aut. abblendbare Außen- und Innenspiegel, aut. Heckklappe, BOSE® Surround Sound-System, Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer schwarz inkl. Porsche Dynamic Light System (PDLs), Dachreling inkl. Dachleisten schwarz, Exterieur-Paket schwarz Hochglanz, Handyvorbereitung, HomeLink®, Komfortsitze, LED-Rückleuchten abgedunkelt mit adaptivem Bremslicht, Licht-Komfort-Paket, Luftfederung mit Niveauregulierung und Höhenverstellung inkl. Porsche Active Suspension Management (PASM), Multifunktionslenkrad mit Lenkradheizung, Panorama Dachsystem, ParkAssistent vorne und hinten, Porsche Communication Management (PCM) inklusive, Navigationsmodul, Porsche Wappen auf Kopfstützen, Privacy-Verglasung, Servolenkung Plus, Sitzheizung vorne und hinten, Universelle Audio-Schnittstelle

Erstzulassung: **10/2012**
Kilometerstand: **19.500 km**

Verkaufspreis:
EUR 79.911*

Monatliche Leasingrate:
EUR 911,00*
Laufzeit: **36 Monate**
Laufleistung: **30.000 km**
Einmalige Sonderzahlung:
EUR 10.500,00

Ein Angebot der Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, gültig bei Vertragsabschluss und Fahrzeugübernahme bis 31. Dezember 2013 in teilnehmenden Porsche Zentren. Preisangaben inkl. Mehrwertsteuer zzgl. Überführungskosten.



Porsche Boxster

Porsche Zentrum Aschaffenburg



basaltschwarzmetallic
EZ 07/2013 | 9.500 km
EUR 61.981*

Porsche Cayman

Porsche Zentrum Aschaffenburg



basaltschwarzmetallic
EZ 07/2013 | 9.900 km
EUR 64.981*

Porsche 911 Carrera GTS

Porsche Zentrum Aschaffenburg



platin Silbermetallic
EZ 11/2011 | 16.630 km
EUR 76.770*

Porsche 911 Carrera 4S

Porsche Zentrum Aschaffenburg



platin Silbermetallic
EZ 04/2013 | 9.500 km
EUR 119.860*

Porsche 911 Carrera Cabriolet (997)

Porsche Zentrum Aschaffenburg



schwarz
EZ 09/2011 | 32.000 km
EUR 67.760*

Porsche 911 Carrera Cabriolet (997)

Porsche Zentrum Aschaffenburg



schwarz
EZ 08/2011 | 20.169 km
EUR 68.360*

Porsche 911 Carrera 4S

Porsche Zentrum Aschaffenburg



platin Silbermetallic
EZ 07/2013 | 9.500 km
EUR 121.911*

Porsche Carrera 4 GTS

Porsche Zentrum Aschaffenburg



platin Silbermetallic
EZ 09/2011 | 26.350 km
EUR 99.760*

Porsche 911 Carrera Cabriolet

Porsche Zentrum Aschaffenburg



basaltschwarzmetallic
EZ 06/2012 | 5.254 km
EUR 103.790*

Porsche 911 Carrera S

Porsche Zentrum Aschaffenburg



indischrot
EZ 05/2013 | 9.900 km
EUR 109.411*

Porsche Panamera S Hybrid

Porsche Zentrum Aschaffenburg



basaltschwarzmetallic
EZ 09/2011 | 29.800 km
EUR 89.860*

Porsche Panamera Turbo

Porsche Zentrum Aschaffenburg



carbongraummetallic
EZ 04/2010 | 86.820 km
EUR 75.860

*Mehrwertsteuer ausweisbar

Die Angaben über Lieferumfang, Aussehen, Leistung, Maße, Gewichte, Kraftstoffverbrauch und Betriebskosten der Fahrzeuge entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorhandenen Kenntnissen. Änderungen und Irrtümer sind vorbehalten.

*Mehrwertsteuer ausweisbar

Die Angaben über Lieferumfang, Aussehen, Leistung, Maße, Gewichte, Kraftstoffverbrauch und Betriebskosten der Fahrzeuge entsprechen den zum Zeitpunkt der Drucklegung vorhandenen Kenntnissen. Änderungen und Irrtümer sind vorbehalten.

Boxenstopp.

Reifen-Wechseltage 2013.

• Freitag, 18. Oktober 2013

• Samstag 19. Oktober 2013

• Freitag 25. Oktober 2013
mit Moonlight Service

• Samstag 26. Oktober 2013

• Freitag 08. November 2013
mit Moonlight Service

• Samstag 09. November 2013

Moonlight Service?

Mit unserem Moonlight Service können Sie für Ihren Reifenwechsel Termine bis **22:30 UHR** vereinbaren.

Räder-Hotel-Service:

- Wechsel der Räder
- Reinigung der Räder
- Überprüfung des Luftdrucks, der Profiltiefe, der Ventile und Kontrolle der Felgen auf Beschädigungen
- Überprüfung der Reifen auf Einfahrverletzungen, Seitenwandbeschädigungen, Sägezähne und Bordsteinbeschädigungen
- Fachmännische Einlagerung unter optimalen Bedingungen

EUR 99,-*

Bei allen Fragen zum Thema Service und zur Terminvereinbarung stehen wir Ihnen in Ihrem Porsche Zentrum Aschaffenburg unter Tel.: +49 (0) 60 21 / 4 42 29 - 11 oder per E-Mail unter aftersales@porsche-aschaffenburg.de gerne zur Verfügung.

*inkl. MwSt. zzgl. ggf. anfallender Materialkosten

„Wir wechseln Ihre Reifen,
Sie entspannen...“

brainLight.

LIFE IN BALANCE



Das Porsche Zentrum Aschaffenburg hält für die Reifenwechseltage im Herbst ein besonderes Bonbon für Kunden bereit. An diesen Tagen stehen die Tiefenentspannungssysteme relaxTower GRAVITY PLUS und relaxTower 3D FLOAT der brainLight GmbH zum Urlaub im Alltag bereit. Letzteres wurde 2012 mit dem Plus X Award, dem weltgrößten Innovationspreis, als „Bestes Produkt des Jahres“ ausgezeichnet. Über Shiatsu-Massage und unter Visualisierungsbrille und Kopfhörer lässt sich eine Energietankstelle für anschließendes sicheres Fahren anzapfen. Viel Spaß beim Reifenwechsel!

brainLight GmbH
Hauptstr. 52
63773 Goldbach
Tel: 06021-5907-0
Fax: 06021-540997

eMail: info@brainlight.de
web: www.brainlight.de



Tiefe Temperaturen. Höchste Qualität.

Winterkompletträder von Porsche Tequipment.

Die Farbenpracht des Herbstes verlockt zu entspannten Ausfahrten – und kündigt zugleich den nahen Winter an: Für Höchstleistung auf laubbedeckten Straßen, bei Nässe, Eis und Schnee bieten wir Ihnen Winterkompletträder eigens für jedes Modell. Profitieren Sie von bester Traktion und Sicherheit.

19-Zoll Cayman S Rad ohne/mit RDK:



VA: 8J x 19 ET 57
HA: 9,5J x 19 ET 45

VA: 235/45 R 18 94V M+S
HA: 265/45 R 18 101V M+S

VKP ohne RDK: ab EUR 4.165,00*
VKP mit RDK: ab EUR 4.462,50*

- Ohne RDK/mit RDK: Erhältlich für Boxster, Boxster S, Cayman, Cayman S

20-Zoll Carrera S Rad ohne/mit RDK:



VA: 8,5J x 20 ET 51
HA: 11J x 20 ET 52

VA: 245/35 R 20 91V M+S
HA: 295/30 R 20 97V M+S

VKP ohne RDK: ab EUR 5.593,00*
VKP mit RDK: ab EUR 5.890,50*

- Ohne RDK/mit RDK: Erhältlich für 911 Carrera/S, 911 Carrera 4/4S
- Raddimension HA Abweichung zwischen C2/C4

20-Zoll RS Spyder Rad ohne/mit RDK:



VA: 9,5J x 20 ET 65
HA: 10,5J x 20 ET 65

VA: 255/40 R20 101V XL M+S
HA: 285/35 R20 104V XL M+S

VKP ohne RDK: ab EUR 6.128,50*
VKP mit RDK: ab EUR 6.426,00*

- Ohne RDK/mit RDK: Erhältlich für 911 Carrera/S, 911 Carrera 4/4S
- Raddimension HA Abweichung zwischen C2/C4

20-Zoll Cayenne SportDesign II Rad ohne/mit RDK:



VA: 9J x 20 ET 57
HA: 9J x 20 ET 57

VA: 275/45 R20 110V XL M+S
HA: 275/45 R20 110V XL M+S

VKP ohne RDK: ab EUR 5.414,50*
VKP mit RDK: ab EUR 5.712,00*

- Ohne RDK/mit RDK: Erhältlich für alle Cayenne Modelle

* Inkl. MwSt., zzgl. evtl. anfallender Einbau-/Montagekosten und ohne Radnabenabdeckungen

Reifentyp	Größe	Kraftstoffeffizienzklasse/Rollwiderstand	Nasshaftungsklasse	Externes Rollgeräusch* Klasse	Externes Rollgeräusch (dB)
Boxster/Cayman (981)					
Winterreifen	235/45 R 18	E	C	🔊 – 🔊	72–69
	265/45 R 18	F–E	C	🔊	73–71
911 (991)					
Winterreifen	245/35 R 20	E	C	🔊	72–70
	295/30 R 20	C	C	🔊	74–73
Panamera					
Winterreifen	255/40 R 20	F–C	C	🔊	73
	285/35 R 20	F–B	C	🔊	74–73
Cayenne					
Winterreifen	275/45 R 20	E–C	C–B	🔊 – 🔊	72–70
	All-Season-Reifen	275/45 R 20	C–B	🔊 – 🔊	76–69

Die gezielte Bestellung eines bestimmten Reifenfabrikats ist aus logistischen und produktionstechnischen Gründen nicht möglich.

*🔊 = Rollgeräusch gering, 🔊 = Rollgeräusch mittel, 🔊 = Rollgeräusch hoch.

Porsche 911 Carrera 4S Cabriolet · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 14,4–12,9 · außerorts 7,6–7,1 · kombiniert 11,2–10,7; CO₂-Emissionen: 263–251 g/km

3 JAHRE ENTWICKLUNG,
500 KLUGE KÖPFE,
7:14 MINUTEN FÜR DIE NORDSCHLEIFE –

DER 918 SPYDER.

INTERVIEW MIT **Dr. Frank-Steffen Walliser.**

54

55

PORSCHE INTERN

PORSCHE INTERN



Im Supersportwagen 918 Spyder stecken über drei Jahre Entwicklungsarbeit. Dr. Frank-Steffen Walliser, Gesamtprojektleiter 918 Spyder, spricht im Interview über die Entwicklungszeit, seine persönlichen Highlights und seine Motivation, für die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zu arbeiten.

Herr Walliser, wann startete die Entwicklung des Hybrid-Sportwagens?

Der Auftrag für die Studie wurde im September 2009 durch den Vorstand ausgesprochen, die Entwicklung des Serienfahrzeugs startete am 1. Oktober 2010. Seit 2011 koordiniere ich die Entwicklung, Produktions- und Qualitätsanforderungen, Finanzen und Kommunikation.

Wie dürfen wir uns den Entwicklungsprozess vorstellen: Zuerst die technische Vision, in Fortführung das Design, das die Technik ergänzt?

Technik und Design gehen immer parallel. Porsche ist sehr technikaffin, wir wollen aber gleichzeitig Fahrzeuge mit einem hohen Designanspruch. Bei den Top Pipes war der Ausgangspunkt eine technische Lösung zur Kühlung der Batterie; unsere Designer waren begeistert und haben diese inszeniert. Ein sehr motivierter Konstrukteur hat die Lösung technisch umgesetzt.

Wie lange dauerte die Entwicklung des 918 Spyder?

Das grundsätzliche Konzept stand nach circa 6 Monaten. Die Detaillierung dauerte dann rund 1,5 Jahre. Und fortlaufend feilen wir an Details, um diese zu perfektionieren.

Wie setzt sich das Team der Entwicklungsabteilung zusammen?

Am Anfang waren es nur etwa 30 Mitarbeiter. In der Hochphase arbeiteten ca. 400 Entwicklungsingenieure am 918 Spyder und 10 Designer, dazu 100 Produktionsfachleute und Logistiker sowie rund 50 Personen in Bereichen wie Marketing, After Sales, Finanz oder Beschaffung.

Was gefällt Ihnen persönlich am 918 Spyder am besten?

Eigentlich alles; es gibt nichts, was mir nicht gefällt. Konkret sind es die Top Pipes: eine ganz außergewöhnliche Lösung, die noch nie jemand realisiert hat, obwohl sie so naheliegt.

An welchem Moment seit Präsentation des 918 Spyder 2010 denken Sie am liebsten zurück?

An den 18. September 2012, als wir mit Tränen in den Augen am



TOP PIPES: EINZIGARTIGES ERBE AUS DEM RENNWAGENBAU

Verantwortlich für den unverwechselbaren Klang des 918 Spyder sind vor allem die Top Pipes: Die Abgasendrohre münden im oberen Heck unmittelbar über dem Motor. Kein anderes Serienfahrzeug weist diese Lösung auf. Größter Vorteil: Die heißen Abgase werden auf kürzestem Weg abgeführt und der Abgasgedruck bleibt gering. Da es im Motorraum zudem kühler bleibt, kann auch die aktive Kühlung der Lithium-Ionen Traktionsbatterie geringer gehalten werden.



Nürburgring standen, völlig ungläubig auf unsere Uhren schauen und 7:14 Minuten für eine Runde auf der Nordschleife ablesen konnten.

Bei der 7:14 Minuten-Rekordfahrt durch die Grüne Hölle saß einer Ihrer Porsche Kollegen am Steuer. Schicken Sie den 918 Spyder noch mit einem Profi auf die Strecke?

Der Kollege ist ein hoch erfahrener Nordschleifenkenner mit viel Rennerfahrung. Aber wir werden schon noch ein paar Runden am Nürburgring drehen, lassen Sie sich überraschen, mit wem.

E-Mobility und Supersportwagen, das ist nicht unbedingt die gängige Kombination. Warum wurde der 918 Spyder als Hybridfahrzeug entwickelt?

Wir wollten zeigen, wie der Supersportwagen von Übermorgen aussieht. Dazu war ein großer Techniksprung notwendig. Mit der von uns gewählten Performance Hybridisierung kann eine ganz außergewöhnliche Kombination aus Effizienz mit E-Fahrmodus und geringsten Kraftstoffverbräuchen realisiert werden.

Gleichzeitig ist der 918 Spyder ein reinrassiger Supersportwagen, mit dem wir auf der Rennstrecke sehr, sehr schnell unterwegs sind.

An welche Konstruktion aus Ihrer Feder erinnern Sie sich gern, abgesehen von Supersportwagen?

Naja, bei Porsche konstruiere ich nicht selbst, sondern koordiniere. Aber ich erinnere mich gerne an eine Konstruktion aus meiner Studienzeit: eine medizintechnische Einrichtung zur Prüfung von keramischen Zahnprothesen, die habe ich nächstlang gezeichnet. Nicht gerade spannend, ist aber wahr.

Ihr Berufsziel war seit jeher, bei Porsche zu arbeiten. Warum?

Schon als Kind haben mich Autos fasziniert. Nicht nur wegen der Motorsportfolge in Le Mans, der Formel 1 und Paris-Dakar stand Porsche bei mir ganz oben, sondern auch, weil es ein agiles, technisch führendes Unternehmen ist. Also habe ich mit 16 Jahren beschlossen, dass ich zu Porsche will.

Nach drei Jahren konzentrierter Entwicklungsarbeit wird der 918 Spyder 2013 auf der IAA präsentiert. Fällt das Loslassen schwer? Oder überwiegt der Stolz?

Es überwiegt die Müdigkeit! Natürlich ist es der Stolz, vor allem der Stolz auf eine Mannschaft, die das komplexeste Fahrzeug der Neuzeit entwickelt und gebaut hat.

Welche Herausforderungen kommen nach dem 918 Spyder? Stärker, schneller, noch niedrigerer Verbrauch, das scheint nach dem Spyder kaum möglich. In welche Richtung geht Ihr Blick?

Vor zehn Jahren hätte ich nicht sagen können, wie der Nachfolger des Carrera GT aussieht. Genauso wenig kann ich heute über einen Nachfolger des 918 Spyder spekulieren. Eins ist sicher: Er wird besser sein, auch wenn wir es uns nicht vorstellen können, und er wird ein echter Porsche sein.

Porsche 918 Spyder - Kraftstoffverbrauch (in l/100km): kombiniert ~ 3,0; CO₂-Emissionen: ~ 70 g/km



Der erste Porsche für die Steckdose.

**Lassen Sie sich bei uns elektrisieren:
Der neue Panamera S E-Hybrid ab jetzt in Ihrem
Porsche Zentrum Aschaffenburg.**



PORSCHE

Porsche Zentrum Aschaffenburg

HERÖ Sportwagen GmbH
Berliner Allee 2
63739 Aschaffenburg
Tel.: +49 (0) 60 21 / 4 42 29 - 11
Fax: +49 (0) 60 21 / 4 42 29 - 22 11
E-Mail: info@porsche-aschaffenburg.de
www.porsche-aschaffenburg.de