

Porsche Zentrum Hofheim

# PORSCHE TIMES

**Offenbarung.**

Die neuen 911 Turbo Cabriolet Modelle.

**Porsche Herbstfahrt 2013.**

Neues aus dem Porsche Zentrum Hofheim.



# Der neue Macan.

## Porsche intensiv.

## Editorial



Liebe Porsche Freunde,

es wird nun wirklich langsam Zeit! Noch sechs Wochen und wir haben es geschafft!

Sie können es sicherlich nachvollziehen – auch Sie haben schon mal gebaut – die Unzulänglichkeiten während der Bauphase, der Ärger über nicht eingehaltene Termine, die witterungsbedingten Unterbrechungen etc. haben ziemlich Nerven gekostet.

Aber auch Sie waren Leidtragende unserer Bautätigkeit, wenn ich nur an die manchmal katastrophale Parksituation denke. Für Ihre Nachsicht sage ich Ihnen vielen Dank.

Aber jetzt ist Land in Sicht und wir freuen uns, Ihnen bald die Erweiterung unseres Porsche Zentrum präsentieren zu können. Natürlich werden wir Sie dazu herzlich einladen.

Bis dahin mit freundlichen Grüßen

Ihr

Joachim Groh

Geschäftsführer Porsche Zentrum Hofheim

### PORSCHE AKTUELL

- 4** Am Puls des Lebens.  
Der neue Macan.
- 7** Nichts steht einem Athleten  
besser als Edelmetall.  
Die Cayenne Platinum Edition.
- 8** Wo Kraft entsteht.  
Der neue Panamera Turbo S.
- 9** Offenbarung.  
Die neuen 911 Turbo  
Cabriolet Modelle.

### PORSCHE TECHNIK

- 10** Eilige Drucksache.  
40 Jahre Turbo-Technik  
bei Porsche.
- 18** Ins Schwarze getroffen.  
Das Monocoque des 918  
Spyder.

### PORSCHE INTERN

- 12** Tradition Zukunft.  
Fünf Jahrzehnte  
Porsche 911.
- 20** Ab durch die Mitte.  
Attraktive Leasingkonditionen  
für Mittelmotormodelle.
- 26** Für neuen Antrieb.  
Unsere Neuwagen.
- 27** Leidenschaft hält jung.  
Unsere Porsche  
Gebrauchtwagen.

### PORSCHE EXTRA

- 14** Das Original der 80er.  
Porsche Classic  
Radzierdeckel.
- 23** Zeit für Geschenke.  
Der Zubehörfinder von  
Porsche Tequipment.

### PORSCHE LIVE

- 15** Porsche Herbstfahrt 2013.  
Neues aus dem Porsche  
Zentrum Hofheim.

### PORSCHE MOTORSPORT

- 16** Lebende Legende.  
Der Porsche 911 im  
Motorsport.

### PORSCHE LEBENSART

- 21** Die schönsten Seiten  
des Jahres.  
Kalendarien von Porsche.
- 22** Vielseitig.  
Literatur zum Porsche 911.
- 24** Für große und kleine  
Porsche Enthusiasten.  
Porsche Driver's Selection.

#### Impressum

Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum Hofheim, Groh Sportwagen GmbH, Am Stegskreuz 4, 65719 Hofheim/Taunus, Tel.: +49 (0) 61 92 / 3 09 11 - 0, Fax: +49 (0) 61 92 / 3 09 11 - 99, E-Mail: info@porsche-hofheim.de, www.porsche-hofheim.de; Auflage: 2.078 Stück. Redaktionsanschrift: Porsche Zentrum Hofheim, Groh Sportwagen GmbH, Am Stegskreuz 4, 65719 Hofheim/Taunus. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die Verantwortung für die redaktionellen Inhalte und Bilder dieser Ausgabe übernimmt das Porsche Zentrum. Ausgenommen davon sind die offiziellen Seiten der Porsche Deutschland GmbH.



Porsche Macan Modelle · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 9,2-6,1; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 216-159 g/km

# AM PULS D

# WER

lieber eigene Spuren hinterlässt, braucht nicht denen anderer zu folgen. So und nicht anders haben wir bei der Entwicklung unserer neuesten Baureihe gedacht. Einen kompakten SUV bauen?

**Das wollten wir gar nicht. Stattdessen haben wir das gebaut, was wir immer bauen: einen Sportwagen, der Emotionen auslöst. Mit fünf Türen und fünf Sitzen. Aber trotzdem hautnah an der Straße – und mit Fahrgefühlen, wie sie nur ein Porsche hervorrufen kann. Mit reichlich Platz für Hobby, Freizeit, Sport, aber nicht für Kompromisse. Kompakt, konzentriert, intensiv und dabei dennoch kraftvoll. Alltagstauglich, aber alles andere als alltäglich.**

Nach diesen Maßstäben haben wir den neuen Macan gebaut. In drei unterschiedlichen Ausprägungen. Von der besonders sportlichen S-Variante über den effizienten Marathonläufer mit Diesellaggregat bis hin zum Macan Turbo, der in Sachen Leistung neue Maßstäbe in seiner Fahrzeugklasse setzt.

Alle Motoren – vom 6-Zylinder-Turbodiesel bis hin zu den beiden 6-Zylinder-Biturbo-Varianten – zeichnet neben ihrem kraftvollen Sound und ihrer Porsche typischen Performance vor allem eines aus: vorbildliche Effizienz. Im neuen Macan trägt dazu u. a. der Segelmodus bei, der je nach Fahrsituation die Verbrauchs- und Emissionswerte senkt. Darüber hinaus leisten die Auto Start-Stop-Funktion, ein intelligentes Thermomanagement und viele weitere Maßnahmen einen entscheidenden Beitrag.

Doch zurück zur Leistung: Diese überträgt ein aktiver Allradantrieb, der hohe Fahrdynamik in den urbanen Lebensraum bringt. Intensive Sportwagengefühle kommen mit dem serienmäßigen 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) auf. Zudem sorgt das serienmäßige Stahlfederfahrwerk für die Porsche typische Fahrpräzision.



# ES LEBENS.



Es kann um das optionale – im Macan Turbo serienmäßige – Porsche Active Suspension Management (PASM) ergänzt werden. Damit reagieren die Stoßdämpfer auf Knopfdruck noch präziser auf die jeweilige Fahrweise. Für noch mehr Fahrdynamik und -komfort ist eine Luftfederung erhältlich. Damit liegt der Macan um 15 mm tiefer – und somit noch näher an der Straße. Mit der Höhenverstellung variieren Sie die Bodenfreiheit in drei Stufen.

Optionale Fahrerassistenzsysteme nehmen Ihnen im Alltag einiges ab, damit Sie sich dem reinen Fahrspaß widmen können: Der Abstandsregeltempomat inklusive Porsche Active Safe (PAS) regelt im Stadtverkehr Ihre Geschwindigkeit, der Spurwechselassistent überwacht den toten Winkel, der Spurhalteassistent den Abstand zu den Fahrbahnmarkierungen.

Doch das intensive Leben lässt sich auch digital erfahren: z. B. mit Porsche Car Connect. Die auf Wunsch erhältlichen umfassenden Remote- und PVTs-Services (Porsche Vehicle Tracking System) versorgen Sie mit allen wichtigen Informationen über Ihren Macan – nicht nur hinter dem Steuer, sondern ganz bequem auf Ihrem Smartphone. Dazu zählen auch die Anbindung an soziale Netzwerke oder eine „Point of Interest“-Suche mit Übernahme als Navigationsziel. So können Sie mit dem Macan jedem Impuls folgen – ob on- oder offline, in der Stadt oder im Gelände.

Der neue Macan – er ist gebaut für ein intensives Leben. In dem Erlebnishunger und Nervenkitzel feste Größen sind und neue Herausforderungen uns permanent antreiben. Ein Leben, das nicht von Konventionen glattgebügelt ist. Das sich deshalb authentisch anfühlt. Direkt und hautnah. Ein Sportwagen also, der uns auch im Alltag gibt, wonach wir suchen: das Gefühl, lebendig zu sein.

# DER NEUE MACAN.



Das Geheimnis des Designs? Ausstrahlungskraft, die inspiriert und Emotionen weckt: Sportwagengefühle zum Beispiel.



Porsche Macan Modelle - Kraftstoffverbrauch (in l/100 km):  
kombiniert 9,2-6,1; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 216-159 g/km

## Unverkennbar Porsche: das Design des neuen Macan.

Wie der Macan aus der Menge hervorsticht? Durch die unverwechselbare Porsche DNA, die auf den ersten Blick zu erkennen ist. Prägend für das Gesicht des Macan ist seine dynamische Front mit Scheinwerfern, die in die Motorhaube eingelassen sind, und großen Lufteinlässen – die darauf warten, das Leben einzuatmen.

Die Seitenansicht mit ihrer abfallenden Dachlinie – der Porsche Flyline – ist scharf konturiert. Ein weiteres auffälliges Merkmal: die Sideblades. Sie sind in Carbon, in der jeweiligen Exterieurfarbe oder in Lavaschwarz erhältlich – und lassen die Flanken deutlich schlanker und noch sportlicher wirken.

Auch das Heck offenbart Porsche Gene: oben schmal mit breiten Schultern über den Hinterrädern – wie beim 911. Jedes Design-element strahlt intensive Sportlichkeit aus. So hält der Macan auch rein äußerlich das, was seine inneren Werte versprechen: ein unvergleichliches Porsche Erlebnis, hautnah am Puls des Lebens.

Das Interieur gibt Ihnen Raum, sich frei zu entfalten: z. B. mit einer großen Vielfalt an Individualisierungsmöglichkeiten.



**NICHTS STEHT EINEM  
ATHLETEN BESSER  
ALS EDELMETALL.**



7



Für ein besonders luxuriöses Ambiente sorgt die Bi-Color-Teillederausstattung in Schwarz und Luxorbeige.



Extras beim Exterieur: Bi-Xenon-Hauptscheinwerfer und in Platinsilber lackierte Lufteinlassgitter.



Exklusive Details wie die Einstiegsblenden mit „Platinum Edition“ Schriftzug runden das hochwertige Gesamtbild ab.

PORSCHE AKTUELL

## DIE CAYENNE PLATINUM EDITION.



**Kann man etwas Außergewöhnliches noch außergewöhnlicher machen? Die neue Cayenne Platinum Edition beweist: Man kann. Indem man den Charakter prägnant unterstreicht. Und so für Feinschliff sorgt.**

**Ede**l durch und durch ist die neue Cayenne Platinum Edition, die den Charakter des Cayenne auf den Punkt bringt: Das zeigen sowohl die Designmerkmale des Exterieurs in Platinsilber als auch die erweiterte Ausstattung. Dazu gehören u. a. die Privacy-Verglasung und 19-Zoll Cayenne Design II Räder mit farbigem Porsche Wappen. Und ein Interieur, das so gar nicht nach „Serie“ klingt: mit einem SportDesign Lenkrad sowie dem Porsche Communication Management (PCM) inklusive Navigationsmodul und vielem mehr.

Doch es geht nicht nur um Äußerlichkeiten. Die Cayenne Platinum Edition ist mit einem 3,6-Liter-V6-Motor mit Benzindirekteinspritzung (DFI) ausgestattet. Dieser zeichnet sich durch hohe Leistungsstärke aus – und das bei vergleichsweise geringen Verbrauchs- und Emissionswerten. Zusätzlich steht Ihnen die Cayenne Diesel Platinum Edition mit einem kraftvollen und besonders sparsamen 3,0-Liter-V6-Dieselmotor zur Verfügung.

Sie sehen: Die Cayenne Platinum Edition verkörpert die einmalige Kombination aus Alltagstauglichkeit und Performance, die den Cayenne charakterisiert. Souverän. Dynamisch. Jedoch noch ausgeprägter. Porsche eben.

Porsche Cayenne Platinum Edition Modelle · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km):  
innerorts: 13,2–8,4 · außerorts 8,0–6,5 · kombiniert 9,9–7,2; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 236–189 g/km

# turbo S

## 8 DER NEUE PANAMERA TURBO S. WO KRAFT ENTSTEHT.

PORSCHE AKTUELL



Die Turbolader: in Parallelschaltung angelegt und mit größeren Verdichtern ausgestattet.



Das Interieur: bietet hohen Komfort und ein sportlich-exklusives Ambiente.



Porsche Car Connect: externe Steuerung bestimmter Funktionen via Smartphone.

Was ist Kraft? In erster Linie eine physikalische Größe. Per Definition: Masse mal Beschleunigung. Bei Porsche reicht die Kombination aus einem Wort und einem Buchstaben aus, um Höchstleistungen zu definieren und dem Begriff Kraft eine Bedeutung zu geben: Turbo S.

## Enorme

Leistungs-fähigkeit, kombiniert mit der Langstreckentauglichkeit einer Limousine für vier, macht den neuen Panamera Turbo S zu einem Gran Turismo par excellence. Und zu einem Kraftpaket, mit dem wir – wieder einmal – an die Spitze des Machbaren gelangen.

Der 4,8-Liter-V8-Zylinder-Biturbo-Motor leistet beachtliche 419 kW (570 PS). 800 Nm maximales Drehmoment – dank serienmäßigem Sport Chrono Paket – katapultieren den Panamera Turbo S in nur 3,8 Sekunden auf Tempo 100.

Die Kraftübertragung regelt das 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe. Und das bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 310 km/h.

So viel Kraft erfordert ein hohes Maß an Fahrstabilität: aktiver Allradantrieb und Porsche Dynamic Chassis Control sorgen unter anderem für die nötige Sicherheit. Der gewaltigen Performance des Triebwerks steht zudem die Porsche Ceramic Composite Brake mit gelochten Keramikverbundbrems scheiben gegenüber. Die 20-Zoll 911 Turbo II Räder geben den Blick frei auf die üppig dimensionierte Bremsanlage mit den gelb akzentuierten Bremssätteln. Gemeinsam unterstreichen sie den sportlichen Charakter des Panamera Turbo S und verleihen ihm seinen kräftigen Auftritt.

Erstmals in der neuen Panamera Generation und somit auch beim Panamera Turbo S kommt die Smartphone-App Porsche Car Connect zum Einsatz, mit der Sie auf Fahrzeugdaten zugreifen und einzelne Funktionen extern steuern können. Es zeigt sich wieder einmal: Kraft entsteht vor allen Dingen dort, wo neue Ideen Wirklichkeit werden. Und sie hat immer eine Richtung. Welche, bestimmen Sie.



# OFFENBARUNG



< **3,2 s** Beschleunigung von 0 auf 100 km/h\*

## Die neuen 911 Turbo Cabriolet Modelle.

**Aus vielen siegreich bestrittenen Rennen wissen wir: Um zur Referenz zu werden, kommt es auf die Feinabstimmung an. Nur wenn man den absoluten Willen hat, sich stetig weiterzuentwickeln, und den Mut aufbringt, neue Wege zu gehen: Dann, nur dann offenbart sich die Möglichkeit, die Grenzen des Machbaren zu verschieben. Wie in den neuen 911 Turbo Cabriolet Modellen. Sie sind unsere Referenz für offenes Fahren – und eine Offenbarung unter freiem Himmel.**

Die Kraftübertragung erfolgt präzise und direkt über den aktiven Allradantrieb des Porsche Traction Management (PTM). Zudem sorgt die serienmäßige Hinterachslenkung für eine erhöhte Agilität.

Rein äußerlich zeigt sich die perfekte Feinabstimmung der neuen 911 Turbo Cabriolet Modelle in der Dachlinie: Die Silhouette ist dank der innovativen Konstruktion des Verdecks erstmals nahezu unverwechselbar mit dem 911 Turbo Coupé. Die neuen 911 Turbo Cabriolet Modelle: Sie sind unsere neue Referenz für offenes Fahren.

> **13 s**

Öffnungszeit des Verdecks bei bis zu 50 km/h

Porsche 911 Turbo Cabriolet Modelle  
Kraftstoffverbrauch (in l/100 km):  
innerorts 13,4 · außerorts 7,8 · kombiniert 9,9; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 231 g/km

\*im neuen Porsche 911 Turbo S Cabriolet

**Beste** Voraussetzungen für viel Frischluft schafft das exklusive Porsche

Flächenspiegelverdeck mit Leichtbaurahmen aus Magnesium. Es überzeugt durch eine komfortable und schnelle Bedienung, verbessert die Aerodynamik und minimiert – zusammen mit dem neu entwickelten elektrischen Windschott – die Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten. Was Sie stattdessen hören? Den satten Porsche Sound des 3,8-Liter-Biturbo-Boxer-Motors. Im neuen 911 Turbo Cabriolet entwickelt er 383 kW (520 PS). Der Motor des neuen 911 Turbo S Cabriolets leistet mit 412 kW (560 PS) sogar noch mehr. Dieser hohen Performance steht ein deutlich geringerer Verbrauch gegenüber: Im NEFZ begnügen sich die beiden neuen Cabrios mit 9,9 l/100 km – dank Technologien wie Porsche Active Aerodynamics (PAA) und Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK).



# ELLIGE DRUCKSACHE.

## 40 Jahre Turbo-Technik bei Porsche.

**Wer Turbo sagt, meint Porsche. Schon lange. Seit mindestens 40 Jahren. 1973 stand der erste 911 Turbo auf der IAA, im Jahr darauf begann die Serienproduktion. Aber da waren die aufgeladenen Porsche Motoren schon in aller Munde. Denn seit 1972 beherrschte der 917/10 Rennwagen die amerikanische CanAm-Serie: Die Wiege des Porsche Turbo stand im Motorsport.**

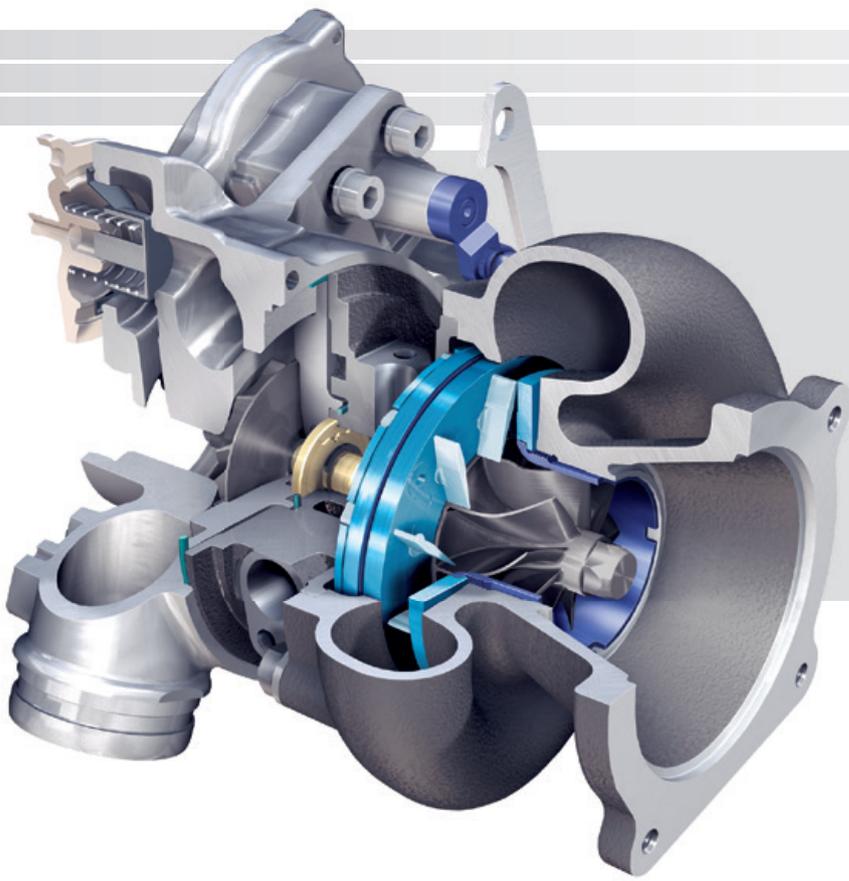
**Das** Prinzip war einfach, die Praxis dafür umso schwieriger. Mehr Luft im Brennraum ermöglicht mehr Kraftstoffgemisch und damit mehr Leistung. Von allen Möglichkeiten, zusätzliche Luft in den Motor zu befördern, ist der Turbolader die eleganteste. Denn er holt seine Energie aus dem strömenden Abgas, die sonst nutzlos verpuffen würde. Dazu dient eine Kombination aus Turbine und Verdichter. Durch die Turbinenkammer wird das Abgas geleitet. Es versetzt ein Schaufelrad in Bewegung, das diese Drehung über eine Welle auf ein Verdichterrad in der Verdichterkammer überträgt. Frischluft wird dadurch angesaugt, verdichtet und unter Druck auf die Einlassseite des Motors geleitet.

Das Schwierige dabei: die Regelung. Versuche, den Sturm zu zähmen, gab es auch schon vor den Turbo Porsche genug. Vor allem das verzögerte

Ansprechen der Turbine trieb selbst routinierten Autofahrern den Schweiß auf die Stirn: Erst passiert beim Gasgeben wenig und plötzlich alles – am Ende des berüchtigten Turbo-Lochs folgte ungestümer Schub mit der Wucht eines Katapults. Kurvenfahrten gerieten nicht selten zur Pirouette. Kurzum: Der Turbomotor galt als unzähmbar.

Die Porsche Ingenieure gingen einen neuen Weg. Statt die unter Druck stehende Ladeluft nach dem Verdichter zu regeln, setzten sie vor der Turbine ein Ventil in die Abgasleitung. Dieses so genannte Waste Gate oder By-Pass-Ventil leitete überschüssiges Abgas an der Turbine vorbei, sobald der erwünschte Ladedruck aufgebaut war. Diese aufwändige Regelung erlaubte es, den Lader so zu dimensionieren, dass bereits bei niedrigen Drehzahlen Druck aufgebaut und damit mehr Drehmoment erzeugt wurde.





## Der VTG-Lader.

Die verstellbaren Leitschaufeln (weiß, auf der hellblauen Platte) leiten den Abgasstrom auf das Turbinenrad.

Die Vorteile:

- **Integration von zwei Ladern in einem**
- **variable Anpassung an jede Drehzahl**
- **geschlossen für schnelles Ansprechen**
- **offen für höchste Leistung**

ist es genau umgekehrt. Mit dem 911 Turbo des Jahres 1995 verteilen die Porsche Ingenieure einfach das Abgasvolumen auf zwei kleine Lader, die zusammen so viel förderten wie ein einzelner großer. Nicht nur das: Weil sie sehr nahe an dem jeweiligen Zylinder-Trio platziert waren, reagierten sie nochmals spontaner auf jede Bewegung des Gaspedals. Der erste Biturbo 911 war geboren.

Der Porsche 911 Turbo löste einen wahren Boom aufgeladener Fahrzeuge aus. Porsche blieb freilich immer mindestens einen Entwicklungsschritt voraus. 1977 bekam der 911 Turbo als erstes Serienfahrzeug der Welt einen Ladeluftkühler. Wird Luft verdichtet, erwärmt sie sich. Dabei nimmt aber das Volumen wieder zu. Der neue Kühler reduzierte die Temperatur der unter Druck stehenden Luft um bis zu 100 Grad, was mehr Sauerstoff in den Brennräumen und damit mehr Leistung ergab.

Leistung war längst nicht mehr das alleinige Entwicklungsziel der Turbo-Technik von Porsche. Mehr Drehmoment, besseres Ansprechverhalten und höhere Effizienz standen ebenfalls ganz oben in den Lastenheften. Turbinen mit kleinen Querschnitten bauen schon bei niedrigen Drehzahlen Druck auf, allerdings geht ihnen bei hohen Drehzahlen schnell die Puste aus. Bei Ladern mit großen Querschnitten

Doch es geht noch besser. Seit 2006 setzt Porsche als erster – und bislang einziger – Serienfahrzeughersteller Turbolader mit variabler Turbinengeometrie (VTG) bei Ottomotoren ein. Dabei wird die jeweils optimale Ladergröße über variable Leitschaufeln realisiert, die im Abgasstrom stehen. Erst diese Technologie ermöglicht es, den gesamten Abgasstrom bei jeder Drehzahl optimal für die Aufladung zu nutzen. Und ein By-Pass-Ventil ist auch nicht mehr nötig. Zum Vergleich: Bei 560 PS Nennleistung verarbeitet ein 911 Turbo S heute 1.600 Liter Luft pro Stunde; der 911 Carrera S mit 400 PS, gleichem Hubraum, aber ohne Zwangsbeatmung kommt auf 1.050 Liter pro Stunde – über ein Drittel weniger. Eine VTG-Turbine rotiert heute bis zu 180.000 mal pro Minute, der Lader des ersten 911 Turbo kam auf weniger als 100.000/min. Aus unbändiger Kraft ist kultivierter Turboschub geworden.



# TRADITION ZUKUNFT.

12

PORSCHE INTERN

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

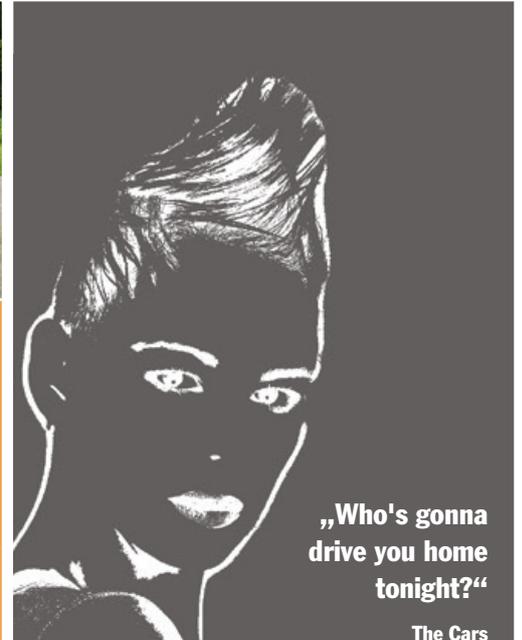


„Just take your place in the driver's seat. Driver's seat, yeah.“

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

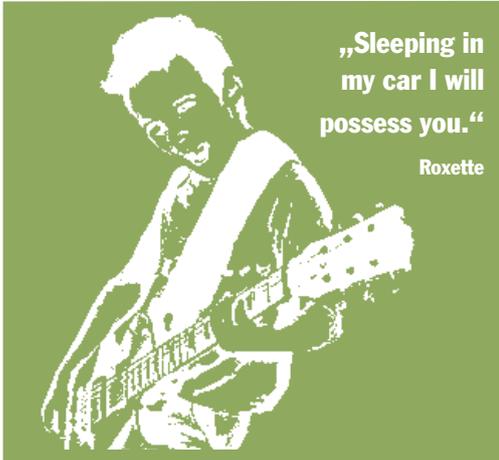
Während die knalligen Farben und Punkfrisuren der 1980er die Bürgersteige der Nation bunter machen, prägt der Inbegriff des Sportwagens das Straßenbild der Achtziger als Coupé, Targa und nach 17 Jahren auch wieder als Porsche Cabriolet. Die Resonanz war überwältigend. Die Lieferzeiten damit leider ebenfalls. 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 neue Ära. Alltagstauglichkeit und Fahrkomfort stehen an erster Stelle – und ein komplett neu entworfener Innenraum überzeugt die Porsche Enthusiasten.

# 1993



# 2004

„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.



Während die meisten technologischen Neuheiten sich mit „Clouds“ beschäftigen, bleibt der neue 911 Carrera bodenständig. Vor allem die 911 Carrera 4 Modelle beeindrucken dank Porsche Traction Management mit unvergleichlicher Bodenhaftung. Der neue 911 ist das Porsche Verständnis von Traditionspflege: 90 % sind neu oder wurden grundlegend überarbeitet. Dennoch bleibt auch der Neue unverwechselbar 911 – in der Silhouette, im Fahrspaß, in der Effizienz.

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

Taio Cruz



# 2011



# PORSCHE CLASSIC 80er.

## DAS ORIGINAL DER RADZIERDECKEL.

14

PORSCHE EXTRA

Porsche Classic legt den Radzierdeckel aus dem „Porsche Sonderwunschprogramm“ der 80er Jahre neu auf und lässt damit Liebhaberherzen höher schlagen. Das Besondere dabei ist das geprägte und farbig ausgelegte Porsche Wappen. Das beliebte Stück im Zentrum der Fuchsfelge ist ab sofort in Ihrem Porsche Zentrum erhältlich.

In Zusammenarbeit mit dem ehemaligen Lieferanten wird der Radzierdeckel wieder in den originalen Fertigungsschritten produziert. Dabei gilt heute wie damals der höchste qualitative Anspruch an das Porsche Originalersatzteil, der mit dem sogenannten Gitterschnitttest sichergestellt wird. Hierbei wird der Radzierdeckel bis auf den Untergrund eingeschnitten, so dass ein gitterförmiges Muster entsteht. Anschließend wird ein genormtes Klebeband auf das Schnittgitter geklebt, angedrückt und anschließend in einer vordefinierten Zeit und in vordefiniertem Winkel abgezogen. Nur wenn es zu keinerlei Abschälen oder Abblättern der Oberfläche kommt, ist die hohe Qualität des Porsche Classic Radzierdeckels bewiesen. Die neu aufgelegten Radzierdeckel haben den Gitterschnitttest natürlich mit Bravour bestanden – und sind somit für die nächsten 30 Jahre bestens gerüstet.



### Das Herstellungsverfahren: erlesene Handwerkskunst.



Prägewerkzeug zur Prägung in die Platine.



Hartlöten der Stifte nach Ausstanzen der Platine.



Wölben des zuvor farbig ausgelegten Porsche Wappens.



Einbrennen des Wappens.



Stanzen der Platine.



Prägewerkzeug zur Prägung des Deckels.



Lochen und Stempeln des Halters.



Zusammenbau der Einzelteile durch Anbringen der Federmuttern.

NEUES AUS DEM PORSCHE ZENTRUM HOFHEIM.

# PORSCHE HERBSTFAHRT 2013.

15

PORSCHE LIVE



Am Sonntag, den 13. Oktober 2013, starteten wir zur elften Porsche Herbstfahrt.

**Nach** einer kleinen Stärkung mit Kaffee, Tee und Brezeln erhielten unsere Teilnehmer Ihr Package mit der Startnummer, dem Roadbook und dem Proviant für unterwegs.

Über 80 Fahrzeuge starteten aus dem Main Taunus Zentrum in Richtung Weilburg. Während der Fahrt konnten unsere Teilnehmer einige Rätselaufgaben lösen und nebenbei auch noch die schöne Landschaft genießen.

Angekommen in Neu-Anspach hatten wir den Hessenpark als Endziel gewählt. Im Wirtshaus „Zum Adler“ erwartete uns eine traditionelle hessische Küche mit vielfältigen Leckereien. Während der kleinen Stärkung wurden die Lösungen aller Teilnehmer ausgewertet. Pokale inklusive attraktiver Preise aus der Porsche Driver's Selection er-

wartete unsere Sieger. Diese wurden als Belohnung für das Lösen unserer kniffligen Aufgaben und das Finden der vorgegebenen Route an die acht erfolgreichsten Teams vergeben.

Wir freuen uns Ihnen mitzuteilen, dass die Einnahmen der Startgelder in Höhe von 2.900 Euro an die Werkstatt Schlocker-Stiftung in Hattersheim gespendet wurden.

Diese Einrichtung bietet 340 Menschen mit einer geistigen und/oder körperlichen Beeinträchtigung eine Beschäftigung.

An dieser Stelle herzlichen Dank an alle Teilnehmer der Herbstfahrt sowie ein großes Dankeschön an die zahlreichen Spender, die auch ohne Teilnahme an der Ausfahrt uns eine Spende haben zukommen lassen.



Von gut 30.000 Siegen in der Porsche Rennsportgeschichte gehen mehr als die Hälfte auf das Konto des Porsche 911 und seiner verschiedenen Rennversionen. Damit ist der 911 der erfolgreichste Rennwagen aller Zeiten.

## LE MANS.

Nachdem Porsche bereits viermal mit verschiedenen Modellen in Le Mans Siege eingefahren hatte, gewann 1979 der Porsche 911 erstmalig das 24-Stunden-Rennen. Der Typ 935 von Klaus Ludwig, Bill Whittington und Don Whittington, der damals an den Start ging, war eine Rennversion des Porsche 911. 1998 gelang mit dem 911 GT1 in Le Mans sogar ein Doppelsieg.

Die Besonderheit der 24 Stunden von Le Mans ist seit jeher der Start von unterschiedlichen Fahrzeugklassen in einem Rennen. Auf der Basis dieses technischen Reglements hat sich seit 1999 in Nordamerika die American Le Mans Series (ALMS) und seit 2004 in Europa die European Le Mans Series (ELMS) etabliert.

## DAYTONA.

Der legendäre Porsche 911 Carrera RS 2.7 gewann in seiner ersten Rennsaison drei internationale und sieben nationale Meisterschaften. Als Carrera RSR stellte er 1973 beim 24-Stunden-Rennen in Daytona die leistungsfähigen Prototypen der Konkurrenz (wie etwa Ferrari) in den Schatten.

## RALLYE MONTE CARLO.

Sein Renndebüt hatte der Porsche 911 1965 bei der Rallye Monte Carlo, bei der er Fünfter wurde und die Wertung der GT-Klasse gewann. Gefahren wurde er von Herbert Linge und dem späteren Porsche Rennleiter Peter Falk.

# LEBE LEGE



# Der Porsche 911



LE MANS.



RALLYE MONTE CARLO.

# LENDE LENDE

im Motorsport.

## PARIS-DAKAR.

In der Rallye Paris-Dakar setzte sich 1984 ein speziell für diesen Wettkampf modifizierter Porsche 911 durch, der Carrera 4x4 (Typ 953). Mit dem Porsche 959 knüpfte Porsche 1986 an diesen Erfolg an – und gewann die Rallye souverän.

## DER PORSCHE CARRERA CUP.

Seit 1990 stellt der Porsche Carrera Cup Deutschland eine feste Größe im Motorsport dar. In seiner nunmehr fast 23-jährigen Laufzeit wurde er ständig weiterentwickelt und verbessert. Als fester Bestandteil der jeweils höchsten nationalen Rennserie hat sich der Porsche Carrera Cup mittlerweile auch in Frankreich, Großbritannien, Skandinavien, Italien, Japan, Asien und Australien durchgesetzt.

## DER PORSCHE MOBIL1 SUPERCUP.

Als einzige Gran-Turismo-Rennserie wird der Porsche Mobil1 Supercup exklusiv im Rahmen der Formel-1-Weltmeisterschaft ausgetragen – und das bereits seit 1993. Junge Talente und ambitionierte Teams nutzten den Porsche Mobil1 Supercup, um auf sich aufmerksam zu machen. Zum Einsatz kommt in dieser Saison der neue Porsche 911 GT3 Cup, der allen Rennteams in identischer Ausstattung zur Verfügung steht.

## WEITERE RENNSERIEN.

Der Porsche 911 geht in zahlreichen nationalen und internationalen Rennserien an den Start: so zum Beispiel beim Porsche Sports Cup Deutschland, der 2013 zum 50. Mal ausgetragen wird. Als Kundensportserie schließt er die Lücke zwischen Porsche Sport Driving School und den Porsche Markenpokalen für Rennsportprofis. Oder bei der Langstrecken-Weltmeisterschaft World Endurance Championship und der International GT Open, die seit 2006 in Europa veranstaltet wird.



DER PORSCHE CARRERA CUP.



DER PORSCHE MOBIL1 SUPERCUP.

# INS SCHWARZE GETROFFEN.

## PERFORMANCE DYNAMIK EFFIZIENZ



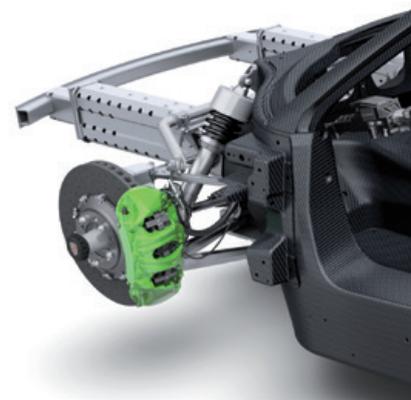
**Die** Zukunft für Supersportwagen sieht schwarz aus. Wie Kohle. Kohlefasern, um genau zu sein. Sie sind der Stoff, aus dem Traumwagen gewebt werden. Der Stoff, aus dem das Monocoque des 918 Spyder besteht. Renntechnik pur. Sie kommt von einem Gewinner. Porsches Seriensieger RS Spyder, dem König der Langstrecke. Kohlefasern sind fünf Mal leichter als Stahl, aber doppelt so belastbar.

Leichtbau ist eine Kernkompetenz von Porsche. Schon von Anfang an. Porsche Renn- und Sportwagen waren schon immer trotz weniger Leistung schneller als andere. Weil sie leichter waren und sind. Aber Leichtbau ist schwer. Denn trotz niedrigerem Gewicht muss die Struktur eines Fahrzeugs stabil sein und verwindungssteif, sicher und dauerhaft. Und je höher die Fahrleistungen, desto höher auch die Ansprüche an diese Eigenschaften. Ein 911 Carrera, Boxster oder Cayman von heute erfüllen sie mit einer Karosserie aus einem intelligenten Materialmix von Leichtmetallen wie Aluminium und Magnesium sowie hochfestem Stahl für besonders belastete und sicherheitsrelevante Bereiche.

Rennwagen sind ganz anders aufgebaut. Früher hatten sie ein Gerippe aus einem Gitterrohrrahmen, über den eine Außenhaut gestülpt wurde. Das war schon wesentlich leichter als eine Ganzstahl-Karosserie.

Heute haben reinrassige Rennwagen ein Monocoque. Das ist im Grunde eine Synthese von selbsttragender Karosserie, Rahmen und Fahrgestell. Statt in einzelnen Rohren oder Profilen werden die Lasten in flächigen Strukturen aufgenommen. Dabei trägt jeder Quadratmillimeter zur Steifigkeit des Gesamtverbundes bei. Diese Konstruktion ist bei gleichem Werkstoff noch leichter als ein Gitterrohrrahmen. Und noch stabiler. Vor allem, wenn so ein Monocoque aus Kohlefasern besteht. Das schwarze Gewebe ist das derzeit beste Material, das es für den Bau von Monocoques überhaupt gibt.

Kohlefasern sind faszinierend: Sie sind hauchfein, nur wenige Tausendstel Millimeter dick. Ein Menschenhaar hat fast den zehnfachen Durchmesser. Deshalb werden sie zu Tausenden in Stränge gebündelt. Richtig verarbeitet kann so ein Kohlefaserstrang bei gleichem Gewicht und Volumen mehr Zug oder Druck aushalten als jeder andere Werkstoff. Allerdings nur in Faserrichtung. Deshalb werden sie beim Monocoque des 918 Spyder



exakt so ausgerichtet, dass sie alle auftretenden Belastungen aufnehmen können: zu Leinen vernäht, verwoben wie Leinen oder geflochten wie ein Seil.

Die gewebten und gelegten Faserstränge für das Monocoque kommen trocken in eine Form, unter hohem Druck wird das bindende Kunstharz eingespritzt und das Ganze zweieinhalb Stunden lang bei Hitze ausgebacken. RTM-Verfahren (Resin Transfer Moulding) nennt sich dieser Prozess, für den 918 Spyder innovativ weiterentwickelt. Heraus kommt ein Monocoque aus einem Stück, das nur noch mit Windlaufrahmen und Überrollbügel, ebenfalls aus Kohlefaser gefertigt, vervollständigt wird. Superleicht und supersteif. Der Aggregateträger entsteht in Handarbeit aus Kohlefaserewebe („Prepreg“), das mit Harz vorimprägniert wurde. Nach dem Laminieren wird das Bauteil in einem sogenannten Autoklaven unter hohem Druck und hoher Temperatur anschließend ausgebacken.

Monocoque und Aggregateträger bilden zusammen das Rückgrat des 918 Spyder. Zusätzliche Crashelemente an Front und Heck dienen dazu, bei einer Kollision Energie aufzunehmen und abzubauen. Dieses Konzept hat einen entscheidenden Anteil am Leergewicht von rund 1.640 Kilogramm des 918 Spyder, für ein Hybridfahrzeug dieser Leistungsklasse ein überragend niedriger Wert.

Der konsequente Leichtbau schlägt sich in vielen Details nieder. So dient der Aggregateträger gleichzeitig als Luftfilterkasten für den Motor: Eine Aussparung in der äußeren Tragstruktur nimmt das Filterelement auf. Diese Öffnung ist von höchstfesten Kohlefasern umrahmt, deren richtungsabhängige Eigenschaften gezielt genutzt werden und die dadurch für extreme Steifigkeit sorgen. Auf der Innenseite der Struktur wird die Ansaugluft zum Motor geleitet. Die intelligente Integration erübrigt ein eigenes Luftfiltergehäuse und spart damit Gewicht und Bauraum ohne negative Auswirkungen auf die Steifigkeit des „Rolling Chassis“. Damit wird das rennsporttypische Strukturkonzept bezeichnet, das ohne Außenhaut fahrbereit ist: Der 918 Spyder kann wie ein Kart ohne Karosserie fahren. Aus was die Beplankung besteht? Aus Kohlefasern natürlich.

**Das Monocoque aus Kohlefasern ist besonders leicht und extrem stabil.**

# AB DURCH DIE MITTE.

GRENZENLOSE AGILITÄT ZUM GREIFEN NAH: ATTRAKTIVE LEASINGKONDITIONEN FÜR MITTELMOTORMODELLE.



Fotograf: Stefan Bogner

20

PORSCHE INTERN

**Den** Geraden des Alltags entfliehen – wer diese Sehnsucht kennt, der kann nur an einem Ort Erfüllung finden: in der Kurve. Der Porsche Cayman und Porsche Boxster machen das Glück, das in ihr liegt, erfahrbar – durch ihren leistungsfähigen Motor, der den Schwerpunkt in der Fahrzeugmitte konzentriert, und ihre Porsche typische Fahrwerksperfektion.

Die maßgeschneiderten Leasingangebote und attraktiven Konditionen der Porsche Financial Services GmbH machen den konsequenten Kurvengenuss im Handumdrehen erreichbar. Besuchen Sie uns im Porsche Zentrum Hofheim und überzeugen Sie sich von der unverwechselbaren Dynamik und Sportlichkeit unserer Mittelmotor-Modellpalette. Denn wer sich schon im Winter mit seinen Sehnsüchten beschäftigt, der kann beim ersten Sonnenstrahl im Frühling seinem Bewegungsdrang freien Lauf lassen. Ganz gleich, ob im geschlossenen Cayman oder mit Wind in den Haaren im offenen Boxster: Vor jeder Kurve werden Sie die Vorfreude spüren. Und hinter jeder Kurve einen neuen Weg zum Glück finden.



Porsche Cayman S · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 12,2 (11,2)\* · außerorts 6,9 (6,2)\* · kombiniert 8,8 (8,0)\*; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 206 (188)\* g/km  
\*Mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe



**Porsche Cayman S**  
EZ 01/2012 | 13.800 km

Carraraweiß

Fahrzeugpreis inkl. Sonderausstattung:  
**EUR 49.500,00\***  
Einmalige Sonderzahlung: **EUR 9.900,00**  
Laufzeit: **36 Monate**  
Laufleistung p. a.: **15.000 km**  
Monatliche Leasingrate: **EUR 545,00**

Serienausstattung/Sportsitze Leder schwarz, 235 kW/320 PS, 19-Zoll Carrera S II Rad, BOSE® Surround Sound-System inklusive CD-Ablage, Design Paket, Full-Body-Cover Infotainment Paket (mit BOSE® Surround Sound-System), Komfort Paket, mechanische Hinterachs-Quersperre, Park-Assistent (hinten), Schaltgetriebe u.v.m.

Ein freibleibendes Angebot der Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Porschestraße 1, 74321 Bietigheim-Bissingen gültig bei Vertragsschluss und Fahrzeugübernahme bis 31. Januar 2014. Alle Preisangaben inkl. MwSt. Das Angebot ist begrenzt, Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

\*Mehrwertsteuer ausweisbar

**Porsche Cayman S**  
EZ 02/2009 | 86.300 km

Schwarz

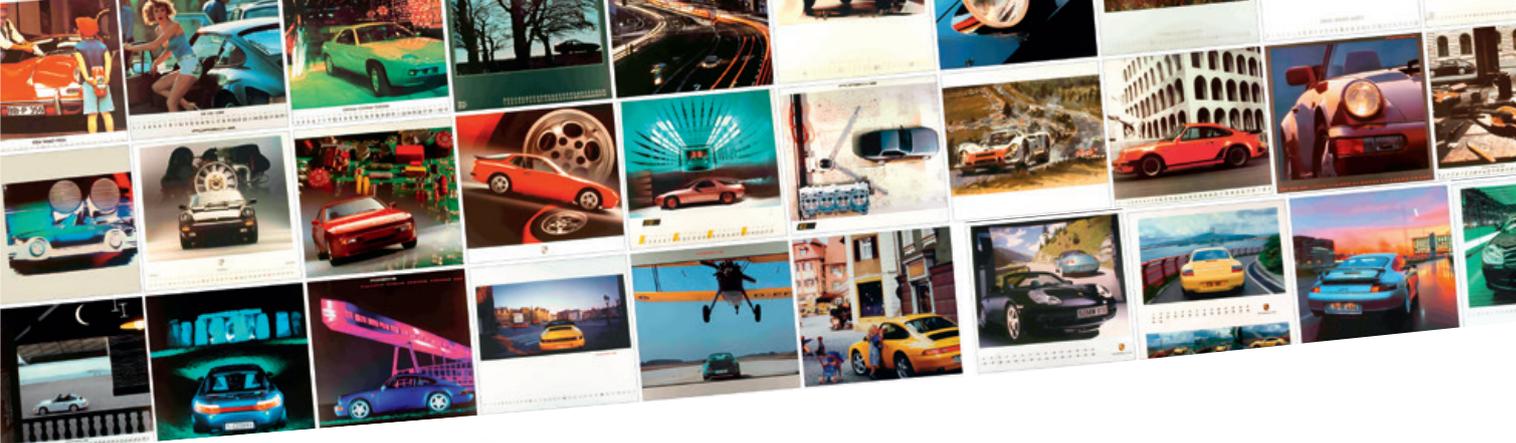
Fahrzeugpreis inkl. Sonderausstattung:  
**EUR 34.900,00\***  
Einmalige Sonderzahlung: **EUR 5.000,00**  
Laufzeit: **36 Monate**  
Laufleistung p. a.: **10.000 km**  
Monatliche Leasingrate: **EUR 418,00**

Zusätzlich in dem Angebot ist das 3. Jahr Garantie enthalten.

Lederausstattung inkl. Sitze schwarz, 223 kW/303 PS, 19-Zoll SportDesign Rad, automatisch abblendende Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor, Klimaautomatik, Mittelkonsole hinten Leder, ParkAssistent (hinten), Porsche Communication Management (PCM) inklusive erweitertem DVD Navigationsmodul, Porsche Wappen auf Kopfstützen, Schaltgetriebe u.v.m.

Ein freibleibendes Angebot der Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Porschestraße 1, 74321 Bietigheim-Bissingen gültig bei Vertragsschluss und Fahrzeugübernahme bis 31. Januar 2014. Alle Preisangaben inkl. MwSt. Das Angebot ist begrenzt, Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

\*Mehrwertsteuer ausweisbar



# Kalendarien von Porsche.

## DIE SCHÖNSTEN SEITEN DES JAHRES.

Der Jubiläumskalender 50 Jahre 911 und der Porsche Kalender 2014 sind das perfekte Geschenk für jeden, der die Leidenschaft für Porsche teilt. Zwölf bzw. 16 abwechslungsreiche Motive entfachen die Faszination jeden Monat neu – und sind an jeder Wand ein attraktiver Blickfang.



### Porsche Kalender 2014.

Der Kalender inszeniert die Porsche Modelle als künstlerische Collage, die aus Totalen, Close-ups und Designskizzen eine harmonische Einheit bildet. Kurz: ein Gesamtkunstwerk.

Mit exklusiver Sammelmedaille.

Maße: 59 x 55,5 cm.

WAP 092 001 0E | EUR 39,00\*



### Jubiläumskalender 50 Jahre 911.

Der Jubiläumskalender 50 Jahre 911 setzt die legendäre Sportwagen-Ikone und ihr stilbildendes Design in Szene, indem er Sie auf eine Reise zurück zu den Anfangsjahren des Porsche 911 entführt. Die Kalenderblätter zeigen authentische Motive der letzten 50 Jahre, in denen wie zufällig und selbstverständlich ein 911 Carrera aus dem Jahr 2014 abgebildet ist.

16-monatiges Kalendarium.

Maße: 59 x 55,5 cm.

WAP 050 101 0D | EUR 59,00\*

\*Inkl. MwSt.; zzgl. Versandkosten



# Viel Seitig

Literatur zum Porsche 911.

Der Porsche 911 inspiriert seit einem halben Jahrhundert Menschen auf der ganzen Welt und ist Thema in zahlreichen Büchern und Magazinen. So gibt es jede Menge spannenden Lese- stoff zu der Sportwagen-Ikone. Hier stellen wir Ihnen eine kleine Auswahl vor – vielleicht die passende Inspiration für ein Geschenk ganz im Zeichen des 911?

## Ulf Poschardt: 911.

Ulf Poschardt beschreibt in seinem Buch den Porsche 911 als Phänomen der Zeit, Kultur, Technik- und Designgeschichte. Dass er als Ausgangspunkt seiner Geschichte ausgerechnet die Couch eines Psychiaters wählt, sagt so viel über den Autor wie über den 911 aus: Die Sportwagen-Ikone ist so schön, dass man darüber fast verrückt werden kann.

ISBN: 978-3-608-94742-7

## Curves Magazin.

### Porsche Sonderedition: Norditalien.

Das Curves Magazin begleitet einen 911 GT3 über die schönsten Pässe Norditaliens. Die kurvenreiche Strecke wurden zum Großteil aus dem Helikopter fotografiert. Für alle, die die Strecke selbst erfahren wollen, bietet das Magazin auf 224 Seiten fünf Tagesetappen inklusive Kartenmaterial sowie Informationen zu ausgewählten Restaurants und Hotels entlang der Strecke – Fernweh inbegriffen.

Erhältlich im Porsche Driver's Selection Online Shop. Scannen Sie den QR-Code, um direkt dort- hin zu gelangen.

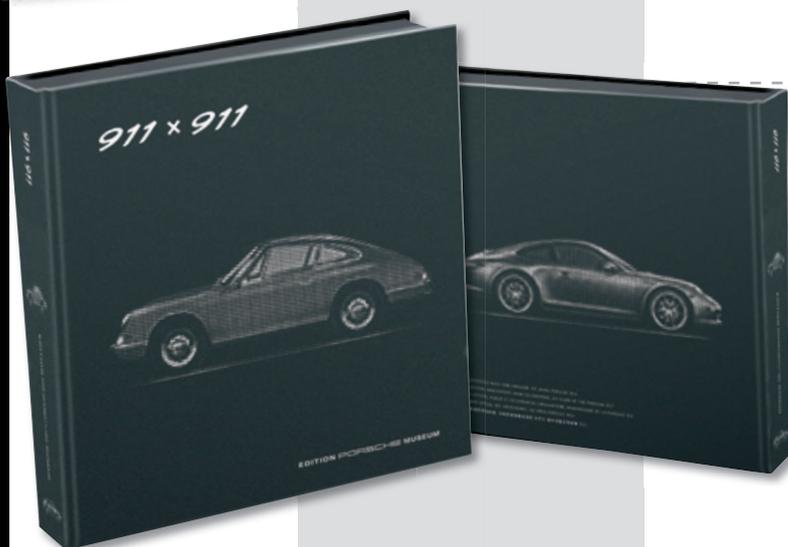
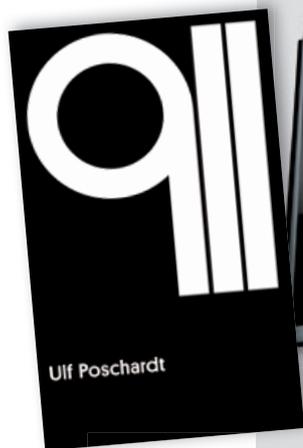


## 911 x 911. Das offizielle Buch zum Jubiläum »50 Jahre 911« .

Anlässlich des 50-jährigen Jubiläums des 911 präsentiert das Porsche Museum ein ganz besonderes Highlight: „911 x 911“. Auf 911 Seiten wird die Geschichte der Sportwagen-Ikone von den Anfängen bis in die Gegenwart nachgezeichnet. Bilder, Zeichnungen und Werbeanzeigen aus den Beständen des Werksarchivs lassen die einmalige Geschichte der Baureihe 911 Revue passieren.

ISBN: 978-3-613-30911-1

Alle auf dieser Seite vorgestellten Bücher sind im Porsche Museums- shop erhältlich. Das Curves Magazin sowie den Jubiläumsband „911 x 911“ können Sie auch über den Porsche Driver's Selection Shop in Ihrem Porsche Zentrum beziehen.



# Zeit für GESCHENKE.



Den Tequipment Zubehörfinder finden Sie unter [www.porsche.com/tequipment](http://www.porsche.com/tequipment) – oder über den abgebildeten QR-Code. Wählen Sie dort die passenden Optionen für Ihr Modell. Ihre Wunschliste können Sie dann als Ausdruck in unser Porsche Zentrum mitbringen oder bequem über E-Mail an uns versenden.

23

MENT · PORSCHE TEQUIPMENT ·

PORSCHE

Die Weihnachtszeit liegt hinter uns. Doch auch das neue Jahr bringt sicherlich genügend Anlässe mit sich, anderen oder auch sich selbst eine Freude zu machen. Zum Geburtstag. Zum Jubiläum. Oder möchten Sie vielleicht einfach mal Ihrem Porsche etwas Gutes tun? Dann nutzen Sie den Zubehörfinder von Porsche Tequipment. Von Transportsystemen bis hin zu Pflegezubehör bietet der Zubehörfinder über 320 exklusive Zubehörprodukte für Ihr Fahrzeug.



## Der Zubehörfinder von Porsche Tequipment.

### 1 Fahrzeugschlüssel lackiert.

Ein Türöffner, bei dem man gerne zweimal hinschaut. Dank der lackierten Seitenwangen wird Ihr Fahrzeugschlüssel noch individueller. Erhältlich für alle Baureihen. Satz bestehend aus zwei lackierten Seitenwangen.

Nr. 991 044 801 20 ... | EUR 113,05\*

### 2 Schlüsseletui Leder.

Der perfekte Begleiter: das Schlüsseletui aus Glattleder mit Ziernaht und geprägtem Porsche Wappen. Dank des Lascheneinzugs wird Ihr Fahrzeugschlüssel optimal verstaut und vor Kratzern geschützt. Erhältlich für alle Baureihen.

Nr. 970 044 000 ... | EUR 130,90\*

### 3 Porsche Charge-o-mat II.

Ladegerät mit Ladungserhaltungs- und Batterieüberwachungsfunktion. Für Fahrzeuge ohne Zigarettenanzünder ist ein Adapter erhältlich. Erhältlich für alle Baureihen.

Nr. 955 044 900 56 | EUR 101,15\*

### 4 Pflegeprodukte.

Die Pflegeprodukte von Porsche Tequipment sind genau wie Ihr Fahrzeug: 100 % Porsche. Die hochwertigen, speziell für Porsche freigegebenen Produkte bieten Pflege für das Exterieur, das Interieur und die Felgen Ihres Porsche.

#### Pflegekoffer Coupé.

Nr. 000 044 000 89 | EUR 119,00\*

#### Pflegekoffer Cabriolet.

Nr. 000 044 000 94 | EUR 119,00\*

#### Felgenpflegeset.

Nr. 000 044 001 86 | EUR 53,55\*

\*Inkl. MwSt.

PORSCHE EXTRA

# FÜR GROSSE ...

24

Porsche Driver's Selection



Die Faszination Porsche begeistert auf der ganzen Welt Menschen von groß bis klein. Auch im Winter bietet die Porsche Driver's Selection die passenden Artikel, um Porsche Enthusiasten jeglichen Alters glücklich zu machen. Von hochwertiger Mode und exklusiven Accessoires bis hin zu ausgefallenen Spielzeugen – mit der Porsche Driver's Selection werden Wünsche wahr. Ganz kleine genauso wie ganz große.



2



3



**1** Geldbörse Damen – 50 Jahre 911.  
Rindsleder mit Hahnentrittprägung. 12 Kreditkartenfächer. 2 Scheinfächer. In Schwarz. 100 % Leder.  
Maße: 19 x 10,5 x 2 cm  
WAP 911 001 OE | EUR 129,00\*

**2** PrimaLoft®-Jacke Damen.  
Atmungsaktiv und winddicht. Fleece am Innenkragen. 100 % Polyester. In Blau.  
WAP 936 OXS-XXL OE | EUR 289,00\*

**3** PrimaLoft®-Jacke Herren.  
Atmungsaktiv und winddicht. Fleece am Innenkragen. Saum in der Weite regulierbar. 100 % Polyester. In Coffee Brown.  
WAP 551 00S-3XL OE | EUR 249,00\*

**4** Schal.  
100 % Polyester-Fleece. In Coffee Brown/Blau.  
WAP 080 075 OD | EUR 59,00\*

\*Inkl. MwSt.; zzgl. Versandkosten

# ... UND KLEINE PORSCHÉ ENTHUSIASTEN.

25

Porsche Driver's Selection



**5 Mütze.**  
100 % Polyester-Fleece. In Coffee Brown/Blau.  
WAP 080 076 0D | EUR 49,00\*

**6 Kinderbob 918 Spyder.**  
Für Kinder zwischen 4 und 10 Jahren. Tragkraft: 60 kg.  
WAP 040 008 0C | EUR 99,00\*

**7 Plüschauto 911.**  
Dieser blaue 911 aus Plüsch beschleunigt die Träume von kleinen Porsche Enthusiasten. Für Kinder ab 3 Jahren. Auch in Rot erhältlich. Länge ca. 35 cm.  
WAP 040 002 0E | EUR 39,00\*

**8 Kids Rucksack.**  
Maße: 24,5 x 32,5 x 13,5 cm.  
WAP 035 008 0D | EUR 69,00\*



\*Inkl. MwSt.; zzgl. Versandkosten



# Neuwagen.

## Für neuen Antrieb.

### Porsche 911 Carrera S Cabriolet

Weiß, Lederausstattung inkl. Sitze in Naturleder espresso, 294 kW/400 PS, 20-Zoll Carrera Classic Rad, automatisch abblendende Innen-/Außenspiegel mit integriertem Regensensor, BOSE® Surround Sound-System, Interieur-Paket Naturleder, Optionspaket 50 Jahre 911 (enthält PCM, Sport Chrono Paket, Telefonmodul, ParkAssistent vorne und hinten, Sitzheizung), Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK), Porsche Dynamic Light System (PDLS), Porsche Wappen auf Kopfstützen, Schriftzug 911, Servolenkung Plus, SportDesign Lenkrad, Sportabgasanlage, Sportsitze (14-Wege elektrisch) mit Memory Paket, Tempostat, Zifferblätter Kombiinstrument weiß u.v.m.

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 12,4 · außerorts 6,9 · kombiniert 8,9; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 210 g/km · Effizienzklasse G

Fahrzeugpreis inkl. Sonderausstattung:  
**EUR 146.054,00\***

**Monatliche Leasingrate:**  
**EUR 1.594,60**  
Laufzeit: **36 Monate**  
Laufleistung p. a.: **10.000 km**  
Einmalige Sonderzahlung:  
**EUR 12.500,00**

Ein freibleibendes Angebot der Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Porschestraße 1, 74321 Bietigheim-Bissingen gültig bei Vertragsschluss und Fahrzeugübernahme bis 31. Januar 2014. Alle Preisangaben inkl. MwSt. Das Angebot ist begrenzt, Änderungen und Irrtümer vorbehalten.



### Porsche Boxster S



Anthrazitbraunmetallic  
**EUR 86.328,00\***

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 11,2 · außerorts 6,2 · kombiniert 8,0; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 188 g/km · Effizienzklasse F

### Porsche Cayman S



Weiß  
**EUR 86.088,00\***

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 11,2 · außerorts 6,2 · kombiniert 8,0; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 188 g/km · Effizienzklasse F

### Porsche Cayman S



Racinggelb  
**EUR 87.908,00\***

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 11,2 · außerorts 6,2 · kombiniert 8,0; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 188 g/km · Effizienzklasse F

### Porsche 911 Carrera 4S



Basaltschwarzmetallic  
**EUR 139.723,00\***

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 12,7 · außerorts 7,0 · kombiniert 9,1; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 215 g/km · Effizienzklasse G

### Porsche Panamera Turbo



Basaltschwarzmetallic  
**EUR 166.642,00\***

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 14,7 · außerorts 7,7 · kombiniert 10,2; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 239 g/km · Effizienzklasse F

### Porsche Cayenne Turbo S



Schwarz  
**EUR 167.148,00\***

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 15,8 · außerorts 8,4 · kombiniert 11,5; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 270 g/km · Effizienzklasse F

\*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.

# Leidenschaft hält jung.

Weitere Informationen und noch mehr attraktive Gebrauchtwagen-Angebote finden Sie im Internet unter [www.porsche-hofheim.de](http://www.porsche-hofheim.de).

## Porsche Boxster



Schwarz  
EZ 09/2007 | 29.800 km  
EUR 29.900,00\*

## Porsche Cayman



Schwarz  
EZ 02/2009 | 86.300 km  
EUR 34.900,00\*

## Porsche Cayman S



Meteorraummetallic  
EZ 09/2007 | 65.600 km  
EUR 29.900,00

## Porsche 911 Carrera S



Meteorraummetallic  
EZ 11/2011 | 12.500 km  
EUR 72.900,00

## Porsche 911 Turbo



Carraraweiß  
EZ 04/2008 | 57.990 km  
EUR 74.900,00\*

## Porsche 911 Turbo Cabriolet



Cremeweiß  
EZ 05/2011 | 17.800 km  
EUR 119.900,00\*

## Porsche Panamera 4



Schwarz  
EZ 03/2011 | 52.800 km  
EUR 64.900,00\*

## Porsche Panamera S



Mahagonimetallic  
EZ 07/2010 | 47.000 km  
EUR 66.900,00\*

## Porsche Panamera Turbo



Basaltschwarzmetallic  
EZ 05/2011 | 47.800 km  
EUR 93.900,00\*

## Porsche Panamera Turbo



Carraraweiß  
EZ 03/2012 | 49.400 km  
EUR 102.900,00\*

## Porsche Cayenne Diesel



Klassiksilbermetallic  
EZ 02/2011 | 61.900 km  
EUR 59.900,00\*

## Porsche Cayenne S



Meteorraummetallic  
EZ 06/2007 | 87.000 km  
EUR 29.900,00

\*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.



## **Porsche Zentrum Hofheim.**

**Herzlich willkommen.**



**PORSCHE**

### **Porsche Zentrum Hofheim**

Groh Sportwagen GmbH  
Am Stegskreuz 4  
65719 Hofheim/Taunus  
Tel.: +49 (0) 61 92 / 3 09 11 - 0  
Fax: +49 (0) 61 92 / 3 09 11 - 99  
E-Mail: [info@porsche-hofheim.de](mailto:info@porsche-hofheim.de)  
[www.porsche-hofheim.de](http://www.porsche-hofheim.de)

Porsche Modelle · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 12,4–6,1; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 289–159 g/km;  
Panamera S E-Hybrid · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 3,1; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 71 g/km; Stromverbrauch: kombiniert 16,2 kWh/100 km;  
918 Spyder: Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 3,1–3,0; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 72–70 g/km; Stromverbrauch: kombiniert 12,7 kWh/100 km