

Porsche Zentrum Darmstadt

PORSCHE TIMES

Pole Position.

Porsche Driver's Selection.

Frühlingserwachen.

Glänzende Aussichten mit unserem Frühjahrs-Check.

Stilprägend.

Der neue 911 Targa 4 und 911 Targa 4S.



Targa

Inhalt

PORSCHE AKTUELL

- 04** Stilprägend.
Der neue 911 Targa 4
und 911 Targa 4S.
- 05** Faszination Sportwagen.
Am 10. Mai 2014 im Porsche
Zentrum Darmstadt.
- 06** Gesagt. Getan. GTS.
Der neue Boxster GTS
und Cayman GTS.

PORSCHE MOTORSPORT

- 10** Mission 2014. Our Return.
Porsche kehrt in die Königs-
klasse von Le Mans zurück.

PORSCHE INTERN

- 12** Targa Talk.
Interview mit Michael Mauer
und Richy Müller.

PORSCHE LEBENSART

- 14** Pole Position.
Porsche Driver's Selection.

PORSCHE LIVE

- 15** Porsche Tour nach Tirol.

PORSCHE TECHNIK

- 16** Schnell gelernt.
Wie Erkenntnisse von der
Rennstrecke in die Entwick-
lung der Serienfahrzeuge
einfließen.

PORSCHE SERVICE

- 18** Frühlingserwachen.
Glänzende Aussichten mit
unserem Frühjahrs-Check.

Stellen Sie sich vor,
Sie treffen Ihre Jugendliebe wieder –
und alles ist wie früher.



Erleben Sie das innovative, vollautomatische Dach-
system in Aktion – einfach den QR-Code scannen.

STILPRÄ

Der neue 911 Targa 4 und 911 Targa 4S.



GUTE

Geschichten beginnen immer mit einer Vision. In diesem Fall: eine Stilikone neu zu erfinden, indem man sie um eine zukunftsweisende Technik erweitert. In den neuen Targa Modellen ist sie Wirklichkeit geworden – mit einem nie dagewesenen, vollautomatischen Dachsystem. Und einer Silhouette, die bleibt, wie sie immer war: stilprägend.

LEGEND.





Sehr verehrte Kunden,
 liebe Porsche Freunde,

herzlich willkommen zur Ausgabe 1 der Porsche Times 2014.

Eine Vielzahl von Produktneuheiten wird das Jahr 2014 prägen. Der Macan: breit, flach, dynamisch und wieder ein echter Porsche! Der neue Targa: ein perfektes Zusammenspiel aus aktuellem 911 und klassischem Targa mit spektakulärer Dachmechanik. Ausgestattet mit den 911 Genen, die Fahrspaß pur versprechen. Besonders eindrucksvoll zu erleben auf Tirols schönster Panoramastraße. Begleiten Sie uns auf das 2.509 Meter hohe Timmelsjoch mit Ziel Meran in Südtirol. Ihr Terminblocker: 19. bis 21. September.

Spannung pur auch auf der Rennstrecke. Porsche kehrt in die Königsklasse von Le Mans zurück. Der Sportprototyp geht mit hochentwickelter Hybridtechnologie an den Start. Bereiten auch Sie sich auf dieses Ereignis vor: mit ausgewählten Artikeln von Porsche Driver's Selection.

Glänzende Aussichten auch für Ihren Spitzensportler mit unserem Frühjahrs-Check. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Ich wünsche Ihnen eine unterhaltsame Lektüre.

Ihr


Wolfgang Schaller
 Geschäftsführer Porsche Zentrum Darmstadt



Impressum

Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum Darmstadt, Wiest Sportwagen GmbH, Hilpertstraße 5, 64295 Darmstadt, Tel.: +49 6151 864-251, Fax: +49 6151 864-302, E-Mail: info@porsche-darmstadt.de, www.porsche-darmstadt.de; Auflage: 2.988 Stück. Redaktionsanschrift: Porsche Zentrum Darmstadt, Wiest Sportwagen GmbH, Hilpertstraße 5, 64295 Darmstadt.
 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.

DESIGN

hat bei Porsche immer eine Funktion. Dieser Maxime folgte der Targa von Anbeginn an: Mit einer Dachkonstruktion, die mit dem charakteristischen Überrollbügel und einer großen Heckscheibe nicht nur im Design, sondern auch im Insassenschutz eine wahre Revolution darstellte.

Mit dem Dachsystem der neuen 911 Targa Modelle haben unsere Ingenieure eine komplexe und äußerst innovative technische Lösung gefunden, die es erlaubt, das Dach im Stand in 20 Sekunden vollautomatisch zu öffnen und zu schließen. Der Sicherheitsbügel erinnert an die Ursprünge des Targa: die charakteristischen Kiemen, die lackierte Aluminium-Oberfläche und natürlich der „targa“ Schriftzug

lassen keinen Zweifel an seiner Herkunft. Und auch sein Herz schlägt wie vor knapp 50 Jahren: mit sechs Zylindern, in Boxer-anordnung. Doch mit

deutlich mehr Leistung: Im Targa 4 entwickelt der Motor 257 kW (350 PS), im Targa 4S sind es 294 kW (400 PS). Alle neuen 911 Targa Modelle sind serienmäßig mit dem Porsche Traction Management (PTM) und dem Porsche Stability Management (PSM) ausgestattet – für höchste Agilität, Fahrstabilität und Traktion.

So verbinden die neuen 911 Targa 4 Modelle eine zeitlose Design-Idee mit zukunftsweisender Technik. Und schaffen die perfekte Symbiose aus sportlichem Fahrspaß, hohem Alltagskomfort und einem überragenden Offenfahrerlebnis. Eine Art Design-Objekt? Sicher. Aber ein bewegtes – und ein äußerst bewegendes.

Die 911 Targa 4 Modelle auf einen Blick.

911 Targa 4

Motorlage	Heck
Hubraum	3.436 cm ³
Leistung	257 kW (350 PS)
bei Drehzahl	7.400 1/min
Max. Drehmoment	390 Nm
bei Drehzahl	5.600 1/min
Höchstgeschwindigkeit	282 (280)* km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	5,2 (5,0)* s

911 Targa 4S

Motorlage	Heck
Hubraum	3.800 cm ³
Leistung	294 kW (400 PS)
bei Drehzahl	7.400 1/min
Max. Drehmoment	440 Nm
bei Drehzahl	5.600 1/min
Höchstgeschwindigkeit	296 (294)* km/h
Beschleunigung 0–100 km/h	4,8 (4,6)* s

* mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

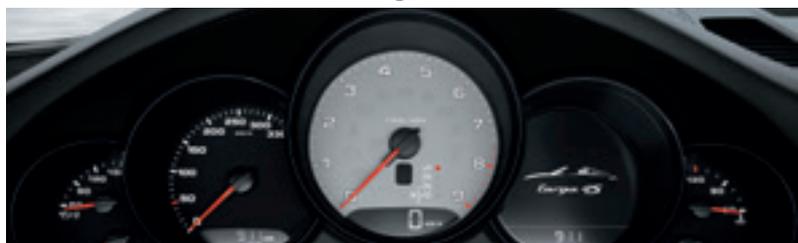


Porsche 911 Targa 4 Modelle - Kraftstoffverbrauch: kombiniert 10,0–8,7 l/100 km; CO₂-Emissionen: 237–204 g/km

Stilsicher: Die klare Porsche Formensprache setzt sich innen fort.



Stilecht: die Rundinstrumente mit dem mittigen Drehzahlmesser.



Stilvoll: hochwertige Materialien bis ins kleinste Detail.



PORSCHE



Feiern Sie mit uns die



Faszination Sportwagen

am 10. Mai 2014 im Porsche Zentrum Darmstadt.

Vor über 65 Jahren hatte Ferry Porsche einen Traum: „Am Anfang schaute ich mich um, konnte aber den Sportwagen, von dem ich träumte, nicht finden. Also beschloss ich, ihn mir selbst zu bauen.“ So reifte der Traum zu einem Plan – und wenig später war der legendäre Porsche 356 geboren: ein Fahrzeug, das es so noch nicht gab. Überlegen sportlich. Formvollendet. Mit innovativer Technik und eigenem Stil. Ein Sportwagen. Ein echter Porsche eben.

Der Traum von Ferry Porsche ist Wirklichkeit geworden. Das Träumen geblieben – denn nur, wenn man an das Unmögliche glaubt, ist es möglich, die Grenzen des Machbaren zu verschieben und zu neuen, innovativen Fahrzeugkonzepten zu kommen. Was die Porsche Ingenieure antreibt, ist die Motivation, an die Träume und Ideen von Ferry Porsche anzuknüpfen. Die Motivation, sich auf das zu konzentrieren, was seit jeher Porsche Kernkompetenz ist: einzigartige Sportwagen zu bauen. So entstehen bis heute Fahrzeuge, mit denen sich die Porsche Ingenieure immer wieder selbst übertreffen: Sportwagen, die man live erleben muss.

Wir laden Sie herzlich ein zu unserem großen Aktionstag „Faszination Sportwagen“: am 10. Mai 2014 bei uns im Porsche Zentrum Darmstadt.

Lernen Sie die Porsche Sportwagenpalette kennen – und die brandneuen 911 Targa 4 Modelle. Erleben Sie Sportwagen, die überragenden Fahrspaß mit hohem Komfort und ausgezeichneter Alltagstauglichkeit vereinen. Und mit ihrer Formensprache ganze Generationen prägen.

Wir freuen uns auf Sie!

Porsche Modelle - Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 12,4–6,1; CO₂-Emissionen: 289–159 g/km
Panamera S E-Hybrid - Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 3,1; CO₂-Emissionen: 71 g/km; Stromverbrauch: kombiniert 16,2 kWh/100 km
918 Spyder - Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 3,1–3,0; CO₂-Emissionen: 72–70 g/km; Stromverbrauch: kombiniert 12,7 kWh/100 km

GESAGT. GETAN.

6

PORSCHE AKTUELL

Einst in Langstreckenrennen geboren, hat sich das Prinzip „Gran Turismo Sport“ auch längst auf der Straße etabliert. Gesteigerte Performance, vorbildliche Langstreckentauglichkeit und hoher Komfort sind die Hauptmerkmale dieses Prinzips. Und genau die stecken in jedem Porsche GTS. So auch im neuen Boxster GTS und Cayman GTS.

GTS. Kürzer und präziser kann man Höchstleistung und Sportlichkeit nicht ausdrücken. Die drei Buchstaben sind eine Bezeichnung, die bei Porsche Tradition hat – und ein unmissverständliches Leistungsversprechen. Das der neue Boxster GTS und der neue Cayman GTS mit Bravour halten: mit gesteigerter Performance, geschärftem Design und noch mehr Fahrspaß.

Beide GTS Modelle lassen schon von außen erahnen, was in ihnen steckt – mit groß dimensionierten Lufteinlässen am Bugteil, bekräftigt durch die GTS spezifischen abgedunkelten Tagfahr- und Positionslichter in LED-Technik. Die schwarzen Innenblenden der serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfer inkl. Porsche Dynamic Light System (PDLS) ergänzen die ebenfalls in schwarz gehaltenen Exterieur-Elemente. Und kommen in Verbindung mit der für Boxster und Cayman erstmals erhältlichen Sonderfarbe Karminrot besonders kraftvoll zur Geltung. Beide Modelle stehen serienmäßig auf 20-Zoll Carrera S Rädern im dynamischen 10-Speichen-Design. Das Heckunterteil in Diffusor-Optik, die schwarzen Doppelendrohre der serienmäßigen Sportabgasanlage sowie die abgedunkelten Heckleuchten und nicht zuletzt der GTS Schriftzug lassen auch bei der Heckansicht keinen



Porsche Boxster GTS und Porsche Cayman GTS · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 12,7 (11,4)* · außerorts 7,1 (6,3)* · kombiniert 9,0 (8,2)*; CO₂-Emissionen: 211 (190)* g/km
* Mit Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK)

Entdecken Sie mit unserer Boxster GTS App „GTS Routes“ die schönsten Strecken für Mittelmotormodelle. Ab sofort im App Store!

Zweifel an dem sportlichen Charakter des Boxster GTS und Cayman GTS. Sportlich elegant geht es auch im Innenraum weiter. Unter anderem mit dem serienmäßigen Sport-Design Lenkrad und griffigem Alcantara. Typisch Motorsport eben. Und wem das noch nicht reicht, dem steht das optionale Interieur-Paket GTS zur Verfügung. Ziernähte in Kontrastfarbe und Carbonelemente machen unmissverständlich klar: Man sitzt in einem reinrassigen Sportwagen.

Richtig spannend wird es auch bei der Performance. Sowohl Boxster GTS als auch Cayman GTS werden von einem 3,4-Liter-6-Zylinder-Boxermotor mit Benzindirekteinspritzung (DFI) und VarioCam Plus angetrieben. Das leistungsgesteigerte Aggregat wartet beim Boxster GTS mit 243 kW (330 PS) und beim Cayman GTS mit 250 kW (340 PS) auf. Dank serienmäßigem Sport Chrono Paket und Kraftübertragung durch ein 6-Gang-Schaltgetriebe sprinten beide Modelle mit atemberaubender Beschleunigung vorwärts. Noch agiler wird es mit dem optionalen Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Serienmäßig mit an Bord: Das Porsche Active Suspension Management (PASM), ein elektronisches System zur Verstellung der Stoßdämpfer in zwei verschiedenen Programmen.

Ob Sie nun Kurven bezwingen wollen oder den unbedingten Vorwärtsdrang haben: Boxster GTS und Cayman GTS sind die idealen Begleiter für ein pures Fahrerlebnis. Geschärft. Konzentriert. Und ohne Verzicht. Dafür mit jeder Menge Adrenalin und Endorphinen.



Beweisen Sie jetzt Ihr Können als Testfahrer und qualifizieren Sie sich in unserem Cayman GTS Webspecial unter www.porsche.de/CaymanGTS für ein exklusives Fahrevent.

ENGINEERED SIMPLICITY

„Meine Idealvorstellung ist es, mit einem Bike ein perfektes Werkzeug zu haben, mit dem ich mich nicht eingeschränkt fühle. Und das macht meine favorisierten ROTWILD All Mountain und Enduro Bikes aus. Du kannst mit ihnen fast alles unternehmen.“
Richie Schley (Kanada), Profi-Mountainbiker

Jedes ROTWILD Fully hat seinen individuellen Charakter – mit einem Ziel: das bestmögliche Bike für Ihren Einsatzbereich.



R.C1 FS 29

Fahrdynamisches Bike mit hoher Effizienz. Fullsuspension mit vortriebsorientiertem XCS Fahrwerk und 120 mm Federweg.



R.Q1 FS 27.5

Vielseitiges Trailbike für maximale Performance. Voll aktives XCS Fahrwerk und 140 mm Federweg.



R.X1 FS 27.5

Allrounder für technisch anspruchsvolle All Mountainfahrer. Hochsensibles XMS Fahrwerk und 150 mm Federweg.

rider: Richie Schley | location: Laguna Beach, USA | bike: ROTWILD R.X1 FS
photo courtesy of IXS sports division



MISSION 2014.

PORSCHE KEHRT IN DIE KÖNIGSKLASSE VON LE MANS ZURÜCK.

Nach mehr als einem Jahrzehnt kehrt Porsche 2014 in die LMP1-Klasse der FIA World Endurance Championship zurück: zu den 24 Stunden von Le Mans – den 13,621 km, die im Motorsport die Welt bedeuten.

Le Mans – ein Ort, an dem Porsche

Ingenieure und Fahrer immer wieder Triumphe feierten. Und damit Geschichte schrieben. 16 Gesamtsiege und 100 Klassensiege können wir für uns verbuchen. Erfahrungen, die sicherlich von Vorteil sein werden. Und doch wird in diesem Jahr alles anders.

Denn in der FIA World Endurance Championship und bei den 24 Stunden von Le Mans gelten 2014 ganz neue Regeln. Regeln, die dem Prototypensport wieder den Stellenwert geben, den die höchste Klasse im Langstreckensport seit jeher ausgemacht hat: die Technologien von morgen schon heute den härtesten Prüfungen im Motorsport zu unterziehen. Die WEC schreibt in der höchsten Klasse der Le Mans-Prototypen (LMP1) für Hersteller den Einsatz von Hybridfahrzeugen vor. Darüber hinaus begrenzt das Reglement der WEC die Benzinmenge pro Runde und auch die elektrische Energie, die dem Fahrer als sogenannter Boost pro Runde zur Verfügung steht.

Die Porsche Antwort auf diese harten Anforderungen: der 919 Hybrid, für den die Infrastruktur des Porsche Entwicklungszentrums in Weissach noch einmal grundlegend erweitert wurde. Die Entwicklung des völlig neuen LMP1-Rennwagens mit einem gleichzeitig sehr effizienten und leistungsfähigen

Hybridantrieb stellt die Porsche Ingenieure vor große Herausforderungen, die nach ungewöhnlichen Lösungen verlangen. So verfügt der Rennwagen über ein Hybridsystem, bestehend aus einem Vierzylinder-Benziner mit Direkteinspritzung und zwei Energie-Rückgewinnungssystemen. Der Prototyp vereint all das, was wir in über 60 Jahren Motorsport in Le Mans an Erfahrung gesammelt haben. Er verkörpert ein intelligentes Gesamtkonzept, das alle Anforderungen an den Sportwagen der Zukunft erfüllt: mit hochentwickelter Hybridtechnologie, kompromissloser Performance und maximaler Effizienz.

Die Mission hat begonnen. Mit Hochspannung steuert das Porsche Team auf ihren Höhepunkt im Juni zu – mit hoch gesteckten Zielen und tief verankerten Werten. Und dem festen Willen, ein neues Kapitel in der traditionsreichen Porsche Motorsportgeschichte aufzuschlagen.

+++ DIE 24 STUNDEN VON LE MANS FINDEN AM 14. UND 15. JUNI 2014 STATT. +++

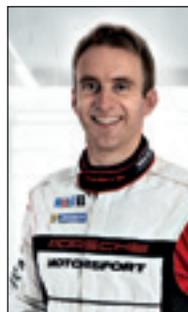
OUR RETURN.

DIE PORSCHE PILOTEN FÜR LE MANS.

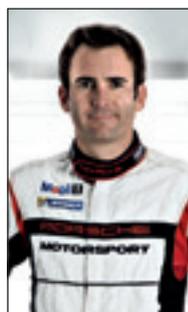


Mark Webber (37) ist seit dem 1. Januar 2014 als Werksfahrer für Porsche verpflichtet. Der erfahrene Pilot bestritt bislang 215 Formel 1 Rennen, war 13 mal auf der Poleposition und fuhr seit 2002 neun Siege in der Formel 1 ein. Sein Formel 1 Debüt gab er 2002 bei einer Testfahrt für das damalige Benetton Team, 2005 saß er für das BMW Williams F1 Team am Steuer und 2007 startete er für Red Bull Racing in Deutschland.

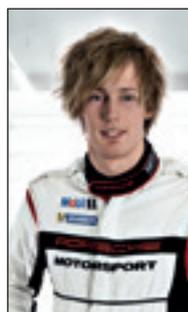
Nun sieht Mark Webber der Herausforderung Le Mans erneut entgegen – diesmal mit dem Porsche Team. „Porsche hat als Hersteller Motorsportgeschichte geschrieben und steht für herausragende Technik und Performance auf höchstem Niveau. Ich freue mich sehr auf diese neue Herausforderung. Es ist mir eine Ehre, Porsche bei der Rückkehr in die Top-Kategorie in Le Mans und in der Sportwagen-Weltmeisterschaft zu begleiten und ein Teil des Teams zu sein“.



Timo Bernhard (32) gehört seit 2002 zum Kader der Porsche Werksfahrer. Er war 2010 Gesamtsieger in Le Mans und der einzige Rennfahrer, dem es gelungen ist, Gesamtsiege bei den vier bekanntesten Motorsport-Klassikern einzufahren.



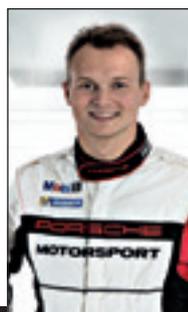
Romain Dumas (36) ist seit 2004 Porsche Werksfahrer und startete bereits zwölf mal in Le Mans, wo er 2010 Gesamtsieger war. 2013 errang er in Le Mans den Klassensieg im Porsche Werksteam mit dem Porsche 911 RSR.



Brendon Hartley (24) hat in seinen jungen Jahren bereits eine beeindruckende Laufbahn vorzuweisen. Der gebürtige Neuseeländer war schon als Formel 1 Test-, Reserve- und Entwicklungsfahrer im Einsatz.



Neel Jani (30), ehemaliger Formel 1 Testfahrer, startete 2009 in Le Mans beim 24 Stunden Rennen, 2004 bei den 12 Stunden von Sebring, 2003 bei den 24 Stunden von Daytona und insgesamt fünf mal beim 24 Stunden Rennen auf dem Nürburgring.



Marc Lieb (33) ist seit 2005 Porsche Werksfahrer. 2011 hat er den 1. Platz beim 24 Stunden Rennen auf dem Nürburgring im Gesamtklassement eingefahren. Auch bei den 24 Stunden von Le Mans triumphierte er: 2013 in der GTE Pro Klasse.

Targa

TALK

12

PORSCHE INTERN



Keine Frage: Das Design des neuen Porsche Targa ist einfach stilprägend. Was dahinter steckt und wie ein prominenter Porsche Enthusiast den neuen Targa sieht, das wollten wir dann aber doch etwas genauer hinterfragen. Und haben Michael Mauer, den Leiter der Designabteilung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, sowie Schauspieler und Amateur-Rennfahrer Richy Müller für ein exklusives Interview gewinnen können.

Fahrzeugdesigner Michael Mauer

Der neue Targa wurde weltweit mit Spannung erwartet. Was macht Ihrer Meinung nach den Erfolg des Targa aus – von 1965 bis heute?

MICHAEL MAUER:

Der Erfolg beruht, neben all den Eigenschaften, die Porsche schon immer ausgezeichnet haben, in der einzigartigen Optik, die es sonst nirgendwo gibt. Ein perfektes Auto, um ein sehr persönliches, individuelles Statement abzugeben.

RICHY MÜLLER:

Meiner Meinung nach gehört es zum Targa Erfolgsgeheimnis, dass man sich an alte Zeiten zurückerinnert fühlt. Schließlich war der Porsche Targa schon immer eine Stilikone.

Herr Mauer, eine grundlegende Forderung an gutes Design ist der Grundsatz „form follows function“. Entspricht das dem Tagesgeschäft der Fahrzeugentwicklung?

MICHAEL MAUER:

Der heutige Entwicklungsablauf und somit auch der Designprozess läuft im simultaneous engineering Prinzip ab. Das heißt, alle beteiligten Fakultäten arbeiten eng zusammen und können heute schon sehr früh auf Basis von Daten kommunizieren. Die Anforderungen, technischer oder auch gesetzlicher Art, fließen somit von Anfang an in das Projekt ein und werden formal berücksichtigt. Auf der anderen Seite sind den Ingenieuren auch sehr früh die Wünsche des Designbereiches bekannt. Am Ende des Tages ist es ein tägliches Ringen um die beste Lösung, den besten Kompromiss.

Gibt es etwas, worauf Sie beim Design des neuen 911 Targa besonders stolz sind?

MICHAEL MAUER:

Ja, auf das Design des Bügels, das „Wahrzeichen“ des Ur-Targa. Modern interpretiert, aber stilprägend wie eh und je.

EXKLUSIV INTERVIEW



Tatort-Darsteller Richy Müller

Herr Müller, Sie spielen den Tatort-Kommissar Thorsten Lannert, der in einem kaffeebraunen Porsche Targa aus dem Jahr 1974 auf Verbrecherjagd geht. Gab es schon vor Ihrer Tatort-Rolle Berührungspunkte mit dem Targa? Oder wurde Ihre Liebe erst mit der Rolle geweckt?

RICHY MÜLLER:

Ich hatte schon vorher Kontakt mit dem Targa, wenn auch nur visuell, da er eben schon immer ein Hingucker war. Und das schon seit 1965. Aber ich hätte mir nicht träumen lassen, dass er einmal zu meinem Geschäftswagen wird.

Würden Sie sagen, dass der Targa auf eine gewisse Weise den Charakter des Ermittlers Thorsten Lannert widerspiegelt?

RICHY MÜLLER:

Definitiv ja. Lannert ist ein Individualist mit großer Emotion und Feingefühligkeit, zu dem eben auch ein sehr individuelles, spezielles Fahrzeug passt – und wie Herr Mauer eingangs ja schon festgestellt hat, ist der Targa genau so ein Fahrzeug.

Sie sind in Ihrer Freizeit schon als Pilot beim Porsche Sports Cup an den Start gegangen. Wenn es im Tatort eine Verfolgungsjagd geben soll – fahren Sie dann beim Dreh selbst?

RICHY MÜLLER:

Das ist für mich natürlich Ehrensache. Und es ist auch sehr hilfreich für den Dreh, da wir so in den meisten Fällen auf einen Stuntman als Fahrer verzichten können.

Herr Müller, als abschließende Frage ein kleiner Rollentausch: Wenn Sie nach eigenen Vorstellungen ein Fahrzeug designen dürften – wie sähe es in etwa aus?

RICHY MÜLLER:

Meine Antwort kann im Angesicht des Porsche Chef-designers nur vermessen sein, also sage ich ganz einfach: genau wie der 911! Denn der 911 trifft in Sachen Design einfach den Nagel auf den Kopf. Allein deshalb ist es mir schon eine Ehre, gemeinsam mit Michael Mauer interviewt worden zu sein.

Und wie sieht es bei Ihnen aus, Herr Mauer? Wenn Sie einen Tatort-Kommissar spielen dürften – welches Fahrzeug sollten die Drehbuchautoren Ihrer Rolle „andichten“?

MICHAEL MAUER:

Solange es ein Porsche ist, wäre es mir egal.

Sonnenbrille – Herren.

Polycarbonatgläser in Grau.
Mit Antireflexbeschichtung.
100 % UV-Schutz.
WAP 075 002 0E | EUR 159,00*

Porsche Driver's Selection**POLE**

2014 kehrt Porsche nach Le Mans zurück. Bereiten auch Sie sich auf dieses Ereignis vor: Zum Beispiel mit ausgewählten Artikeln von Porsche Driver's Selection.

POSITION.**Softshelljacke – Herren
Motorsport.**

Wind- und wasserdicht. 94 % Polyester,
6 % Elasthan. In Grau/Weiß/Rot.
WAP 803 00S-3XL 0F | EUR 249,00*

**Polo-Shirt Damen – Motorsport.**

95 % Baumwolle, 5 % Elasthan. In Grau/Weiß/Rot.
WAP 792 0XS-XXL 0E | EUR 69,00*

**LIMITED
EDITION.****Racing Chronograph.**

Hochwertiges Kautschukarmband in Weiß.
Bis 50 m wasserdicht. Swiss made.
WAP 070 024 0E | EUR 559,00*

**Baseball Cap – Motorsport.**

Mit Carbon-Optik auf der Unterseite des Schirms. 65 % Polyamid, 35 % Polyester. In Weiß.
WAP 800 001 0E | EUR 25,00*

Porsche Tour nach Tirol.

Starten Sie mit dem Porsche Zentrum Darmstadt und Ihrem Porsche zu einer außergewöhnlichen Tour vom 19. bis 21. September 2014 in die Berge.



Porsche 911 Carrera S Cabriolet · Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 14,1 · außerorts 7,2 · kombiniert 9,7 · CO₂-Emission 229 g/km

Begleiten Sie uns auf einer der schönsten Alpenrouten nach Meran in Südtirol. Erster Treffpunkt ist das 5-Sterne-Superior-Interalpen-Hotel Tirol, einem Mitglied der Leading Hotels of the World. Dort werden Sie mit Kaffee und Kuchen in Empfang genommen.

Samstag steht eine Tagestour durch das Ötztal über das 2.509 m hohe Timmelsjoch – Tirols schönste Panoramastraße – nach Meran auf dem Programm. Langgezogene Kurven durch die Ötztaler Bergwelt mit einer herrlichen Aussicht auf Nord- und Südtirol lassen das Herz bei jedem Teilnehmer höher schlagen.

Leistungen

- Empfang mit Kaffee und Kuchen im Hotel
- 2 Übernachtungen im 5-Sterne-Superior Interalpen-Hotel Tyrol inklusive Frühstück und Begrüßungsgeschenk
- rustikales Abendessen
- Tagestour über das Timmelsjoch nach Meran mit Mittagessen
- Sektempfang
- 5-Gang-Galadinner
- Erinnerungsgeschenk
- Detaillierte Routenbeschreibung inklusive Roadbook
- professionelle Betreuung und Versorgung mit Mineralwasser während der Tour

Preis

Der Preis beträgt EUR 795,- pro Person im Doppelzimmer (EZZ EUR 120,-). Die Teilnehmerzahl ist auf 12 Fahrzeuge begrenzt (First come – First serve).

Anmeldeschluss ist am 31. Juli 2014.

Nähere Informationen und Buchungsvordrucke erhalten Sie bei Meike-Anne Eberle im Porsche Zentrum Darmstadt unter Telefon 06151/864-251, im Internet unter www.porsche-darmstadt.de oder bei WIEGAND DriveEvents Telefon 05671/5093-0.



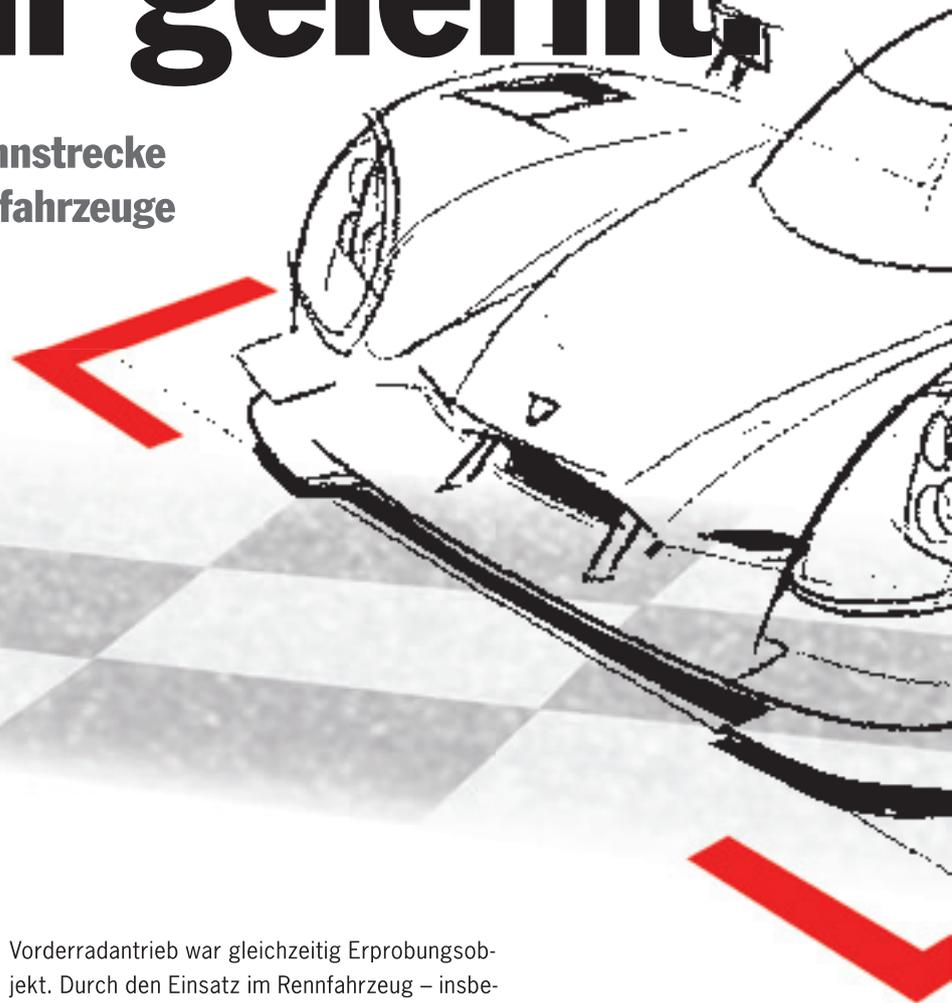
Schnell gelernt.

Wie Erkenntnisse von der Rennstrecke in die Entwicklung der Serienfahrzeuge einfließen.

Am Anfang steht immer eine Idee. Wie man einen Porsche schneller machen kann. Oder effizienter. Oder am besten gleich beides. Denn es geht ums Gewinnen. Von Rennen. Und von Know-how. Beides gehört bei Porsche untrennbar zusammen. In Siegertechnik von heute steckt Serientechnik von morgen.

Schon immer nutzt Porsche den Rennsport als Erprobungsplattform. Die Nummer 1 – Ur Porsche und Vorläufer des 356 – war alles in einem: Sportwagen für Straße und Strecke, Empfänger und Spender für Alltags- und Renntechnik gleichermaßen. Für die aerodynamische Form des 356/1 stand der Berlin-Rom-Wagen aus der Vorkriegszeit Pate. Zugleich war der Gmünd-Roadster von 1948 rollendes Versuchslabor für die Entwicklung seiner Nachfolger. Der Technologietransfer hatte bei Porsche einen fliegenden Start.

Seitdem entwickelt und erprobt Porsche neue Technologien unter Extrembedingungen auf der Rennstrecke, bevor sie dann sukzessive in Serienfahrzeuge einfließen. Prominentes Beispiel: Der 911 GT3 R Hybrid. Er wurde nicht nur vom klassischen Sechszylinder über der Hinterachse angetrieben, sondern auch von zwei Elektromotoren an der Vorderachse. Fast wäre die Sensation gelungen: Bis zwei Stunden vor dem Ziel lag dieser GT3 beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring in Führung. Gewonnen hat Porsche trotzdem: wertvolle Erkenntnisse über die Steuerung von Hybridantrieben. Denn der innovative



Vorderradantrieb war gleichzeitig Erprobungsobjekt. Durch den Einsatz im Rennfahrzeug – insbesondere bei Langstreckenrennen wie dem auf dem Nürburgring – bekommen die Ingenieure ein sehr schnelles Feedback zur Haltbarkeit des Systems unter Extrembedingungen. Andererseits ermöglicht der wiederholte Renn-Einsatz, Fahrstrategien immer weiter zu optimieren. Die Porsche Experten lernen dabei auch, welchen Einfluss verschiedene Streckenprofile auf die optimale Betriebsstrategie haben.

Der 911 GT3 R Hybrid diente aber nicht nur als rollendes Testlabor. Mit seinem Einsatz bewies er, dass Hybridsysteme nicht alleine zur Effizienzsteigerung, sondern eben auch zur Performance- und Fahrdynamikoptimierung eingesetzt werden können. Trotz des Mehrgewichtes von rund 80 Kilogramm war es mit dem Hybrid-Rennwagen



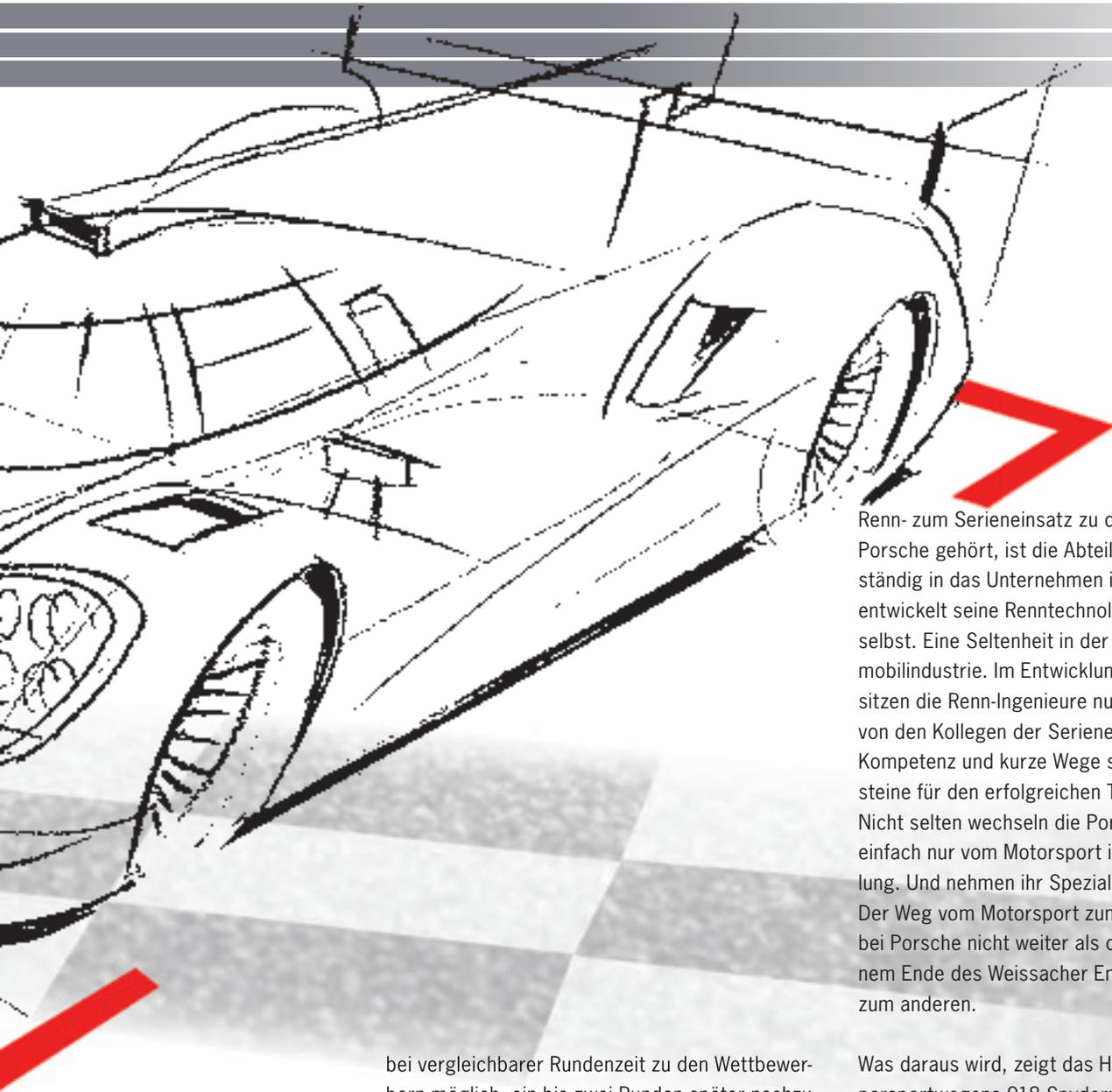
Doppelkupplungsgetriebe PDK

1981 im Rennwagen, heute in allen Baureihen: Das PDK machte zuerst Rennwagen schneller, jetzt Serien Porsche zudem sparsamer.



Adaptive Aerodynamik

Für Le Mans entwickelt, heute im 911 Turbo: Verstellbare Spoiler passen sich während der Fahrt dem Fahrerwunsch an.



Renn- zum Serieneinsatz zu den Grundfesten von Porsche gehört, ist die Abteilung Motorsport vollständig in das Unternehmen integriert. Porsche entwickelt seine Renntechnologie weitestgehend selbst. Eine Seltenheit in der internationalen Automobilindustrie. Im Entwicklungszentrum Weissach sitzen die Renn-Ingenieure nur ein paar Schritte von den Kollegen der Serienentwicklung entfernt. Kompetenz und kurze Wege sind Schlüsselbausteine für den erfolgreichen Technologietransfer. Nicht selten wechseln die Porsche Experten auch einfach nur vom Motorsport in die Serienentwicklung. Und nehmen ihr Spezialgebiet gleich mit. Der Weg vom Motorsport zum Serienfahrzeug ist bei Porsche nicht weiter als die Strecke von einem Ende des Weissacher Entwicklungszentrums zum anderen.

bei vergleichbarer Rundenzeit zu den Wettbewerbern möglich, ein bis zwei Runden später nachzutanken.

Oder die adaptive Aerodynamik des neuen 911 Turbo. Ein einzigartiges System, das problemlose Alltagstauglichkeit, vorbildliche Effizienz und sportliche Performance miteinander verbindet. Die Grundlagen dafür entwickelte Porsche bereits in den 1970er Jahren mit dem legendären 917: Lenkte der Fahrer des Rennwagens in eine Kurve, fuhr eine Klappe über dem entlasteten kurveninneren Hinterrad aus und erhöhte so über den Winddruck Radlast und Stabilität.

Mehr als 30.000 Rennsiege in nahezu allen weltweiten Motorsportserien kann Porsche mittlerweile für sich verzeichnen. Und jeder Porsche Fahrer profitiert davon. Weil der Technologietransfer vom

Was daraus wird, zeigt das Hybridkonzept des Supersportwagens 918 Spyder: Der elektrische Vorderradantrieb ist eine direkte Weiterentwicklung aus dem 911 GT3 R Hybrid. Kombiniert mit noch mehr Technologien, die aus dem Rennwagen RS Spyder stammen. Und übermorgen in die Seriensportwagen Einzug halten können. Als nächstes Testlabor fährt jetzt der 919 hybrid an den Start. Im Rahmen des technischen Reglements setzt Porsche unter seiner faszinierenden Hülle wieder viele neue Technologien ein, die in Zukunft auch den Serienautomobilen zugute kommen werden.

Anstatt im Geheimen zu testen und in jahrelanger Tüftelarbeit weiterzuentwickeln, hat Porsche einen anderen Weg gewählt: Die Erprobung dieser neuen Technologie unter Praxisbedingungen auf den größten vorstellbaren Bühnen – den Rennstrecken dieser Welt.



Turboaufladung mit Bypassventil

1972 zähmte Porsche den Turbomotor für den Renneinsatz, zwei Jahre später ging die Abgasaufladung mit Bypassventil in Serie.



Keramikkbremse PCCB

Auch unter Höchstbelastung waren standfeste Bremsen ein Erfolgsgeheimnis des Rennwagens 962. Heute gibt es die Keramikkbremsen für jeden Porsche.

Glänzende Aussichten für Ihren Spitzensportler mit unserem Frühjahrs-Check.

Frühlingserwachen.

Start frei für die neue Saison! Mit den ersten Sonnenstrahlen wächst auch die Vorfreude auf den Frühling. Da wird es höchste Zeit, die letzten Spuren des Winters zu beseitigen – auch an Ihrem Porsche. Zur idealen Vorbereitung auf die kommende Saison empfehlen wir unseren Frühjahrs-Check. So bringt Ihr Supersportler auch weiterhin die Höchstleistung, die Sie von ihm erwarten dürfen.

Wir prüfen alle wesentlichen Bauteile und Komponenten sowie Füllstände von Betriebs- und Schmierstoffen. Für exzellente Performance in allen Straßenlagen ist die richtige Bereifung entscheidend. Im Porsche Tequipment Programm finden Sie die passenden Sommerreifen für Ihr Fahrzeug, mit denen Sie souverän jede Kurve nehmen und puren Fahrspaß erleben. Wir übernehmen für Sie den Radwechsel und lagern auf Wunsch Ihre Winterreifen fachgerecht ein.

20-Zoll Carrera S Rad, lackiert in Schwarz (hochglanz)¹

VA: 8 J x 20 ET 57
HA: 9,5 J x 20 ET 45

VA: 235/35 ZR 20 (88Y)
HA: 265/35 ZR 20 (95Y)

VKP ohne RDK: ab EUR 6.890,00*
VKP mit RDK: ab EUR 7.188,00*

¹ Erhältlich für Boxster, Boxster S, Cayman und Cayman S. Nicht in Verbindung mit Distanzscheiben. In anderen Abmessungen erhältlich für 911 Modelle.



20-Zoll Turbo Rad²

VA: 8,5 J x 20 ET 51
HA: 11 J x 20 ET 70

VA: 245/35 ZR 20 (91Y)
HA: 295/30 ZR 20 (101Y) XL

VKP ohne RDK: ab EUR 6.902,00*
VKP mit RDK: ab EUR 7.200,00*

² Erhältlich für alle 911 Carrera und 911 Carrera S Modelle. In anderen Abmessungen erhältlich für 911 Carrera 4 Modelle.



PORSCHE SERVICE

Boxenstopptermine

26. April 2014
8:00 bis 14:00 Uhr

Porsche Frühjahrs-Check

Überprüfung von:

- Motorölstand
- Klimaanlage
- Windschutzscheibe
- Beleuchtung außen/innen
- Scheibenwaschanlage
- Kühlsystem
- Batterie
- Bremsanlage
- Abgasanlage
- Bereifung

EUR 79,00**

Für Fragen rund um unsere Service-Angebote und zur Terminvereinbarung steht Ihnen Joel Pfeiffer telefonisch unter +49 6151 864-253 oder per E-Mail unter j.pfeiffer@porsche-darmstadt.de gerne zur Verfügung.

Reifentyp	Boxster/Cayman (981)		911 (991)	
Größe	235/35 ZR 20	265/35 ZR 20	245/35 ZR 20	295/30 ZR 20
Kraftstoffeffizienzklasse/Rollwiderstand	F-E	E	F	A
Nasshaftungsklasse	C-A	C-A	E	A
Externes Rollgeräusch ³ Klasse	(C)	(C) - (C)	(C)	(C)
Externes Rollgeräusch (dB)	72,3-71	73,9-72	71	74

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

³ **(C)** = Rollgeräusch gering, **(C)** = Rollgeräusch mittel, **(C)** = Rollgeräusch hoch.

Porsche Modelle - Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 12,4-6,1; CO₂-Emissionen: 289-159 g/km
Panamera S E-Hybrid - Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 3,1; CO₂-Emissionen: 71 g/km; Stromverbrauch: kombiniert 16,2 kWh/100 km
918 Spyder - Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): kombiniert 3,1-3,0; CO₂-Emissionen: 72-70 g/km; Stromverbrauch: kombiniert 12,7 kWh/100 km
*Alle Preise inkl. MwSt.

** Alle Preise inkl. MwSt.; zzgl. eventuell anfallender Materialkosten; nur in teilnehmenden Porsche Zentren.



GLASSCHRANK

Steak & Meer

www.restaurant-glasschrank.de



**Mythos, Tradition und Innovation.
Damit kennen wir uns aus.**

**Erleben Sie die Faszination Porsche
bei uns im Porsche Zentrum Darmstadt.**

Unser Team freut sich auf Ihren Besuch.



PORSCHE

Porsche Zentrum Darmstadt

Wiest Sportwagen GmbH
Hilpertstraße 5
64295 Darmstadt
Tel.: +49 6151 864-251
Fax: +49 6151 864-302

www.porsche-darmstadt.de