

PORSCHE

TIMES

02
17



911 Turbo S
Exclusive Series

Porsche Zentrum Darmstadt | www.porsche-darmstadt.de



E I D I I T O R I I I A I L

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Porsche Freunde,

der Sommer nimmt langsam Fahrt auf – und mit ihm zwei aufregende Porsche Modellneuheiten, die wir Ihnen in dieser Ausgabe der Porsche Times gern vorstellen möchten. Den Anfang macht die Porsche 911 Turbo S Exclusive Series. In einer streng limitierten Auflage vereint sie die überragende Handwerkskunst der Porsche Exclusive Manufaktur mit atemberaubender Performance – und präsentiert sich als absolute Ausnahmeerscheinung. Ein Statement in Sachen Sportlichkeit setzt der neue 911 GT2 RS. Erfahren Sie in dieser Ausgabe, wie er antritt, um auf den Rennstrecken dieser Welt ein Machtwort zu sprechen – als höchste Entwicklungsstufe aus über 40 Jahren Turbo-Technologie made by Porsche.

Direkt auf die Rennstrecke geht es auch bei unserem Fahrsicherheits-training auf dem Hockenheimring in diesem Herbst, über das wir Sie auf den Seiten 8 und 9 ausführlich informieren. Auf den legendären Rennstrecken dieser Welt zu Hause ist auch Walter Röhrl. Erfahren Sie im Interview mit dem „Genie auf Rädern“ auf den Seiten 10 und 11 mehr zu seinem bewegten Leben als Porsche Werksfahrer und Markenbotschafter. Darüber hinaus berichten wir über die aktuellen Ausstellungen des Porsche Museum und halten einen neuen Eintrag im Porsche Technologielexikon für Sie bereit.

Sie sehen – unsere Sommerausgabe bietet zahlreiche interessante Artikel, die alle einen gemeinsamen roten Faden teilen: absolute Begeisterung für einzigartige Sportwagen und atemberaubenden Fahrspaß. Mein Team und ich wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen und Entdecken, einen erholsamen Sommer – und allseits gute Fahrt.

Herzliche Grüße

Ihr

Wolfgang Schaller

Geschäftsführer Porsche Zentrum Darmstadt



10

Überragende Langzeitqualitäten.
Walter Röhrl im Interview.



6

Lässt seinen Worten Taten folgen.
Der neue 911 GT2 RS.



4



**Technologischer Meilenstein.
Die neue Lenkradgeneration.**



**Passion trifft Performance.
Fahrertraining am Hockenheimring.**

PORSCHE AKTUELL

- 04 Ausnahmerecheinung.**
911 Turbo S Exclusive Series.
- 06 Machtwort.**
Der neue 911 GT2 RS.
- 06 Aller guten Dinge sind drei.**
Porsche gelingt Hattrick in Le Mans.
- 10 Genie auf Rädern.**
Walter Röhrl im Interview.
- 12 Denkfabrik für die Mobilität der Zukunft.**
Startup Autobahn.

PORSCHE LIVE

- 08 Zeit für Fahrspaß auf der Ideallinie.**
Bei unserem Fahrersicherheitstraining auf dem Hockenheimring.
- 13 Abseits des Alltäglichen.**
Aufregende Ausstellungen des Porsche Museum.

PORSCHE CHRONIK

- 14 Mehrwert-Steuer.**
Die neue Lenkradgeneration von Porsche.

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: 3.504 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.

Porsche 911 Turbo S Exclusive Series · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km):
innerorts 11,8 · außerorts 7,5 · kombiniert 9,1; CO₂-Emissionen kombiniert 212 g/km
Porsche 911 GT2 RS · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km):
innerorts 18,1 · außerorts 8,2 · kombiniert 11,8; CO₂-Emissionen kombiniert 269 g/km

**Wird Sie in ihren Bann ziehen.
Die 911 Turbo S Exclusive Series.**



AUSNAHME ERSCHEINUNG

911 Turbo S Exclusive Series.

Woran man eine Ausnahmeerscheinung erkennt? Sie ist anders. Fasziniert. Und zieht uns in ihren Bann. Weil sie mit Konventionen bricht – und beweist, dass das Unmögliche kein Fakt ist, sondern nur eine Meinung. So zeigte schon der erste 911 Turbo auf dem Pariser Automobilsalon eindrucksvoll, dass man mit großen Ideen und außergewöhnlicher Handwerkskunst die Zukunft des Sportwagens – und dessen Gegenwart – maßgeblich verändern kann.

Denn kaum ein anderes Fahrzeug bringt die Mentalität der Marke Porsche kraftvoller zum Ausdruck als der erste Supersportwagen überhaupt.

Kein Wunder also, dass eine der ersten limitierten Kleinserien von Porsche Exclusive vor genau 25 Jahren auf einem 911 Turbo basierte. Und auch die neue 911 Turbo S Exclusive Series beweist einmal mehr: Es sind die seltenen Dinge, die uns fesseln – und in uns Begehrlichkeit wecken. Geprägt von edlem Design und einer noch leistungs-

stärkeren Performance demonstriert sie das große Können und die Leidenschaft der Porsche Exclusive Manufaktur. Der Ort, wo sich hochwertige Materialien mit modernen Fertigungstechniken zu einem stimmigen Gesamtkonzept verbinden – und das Besondere zum Außergewöhnlichen wird.

Mit Sorgfalt. Liebe zum Detail. Und jeder Menge Hingabe. Lassen auch Sie sich von der 911 Turbo S Exclusive Series in den Bann ziehen – und erfahren Sie kostbare Sportwagenmomente im Zeichen einer Ausnahmeerscheinung.



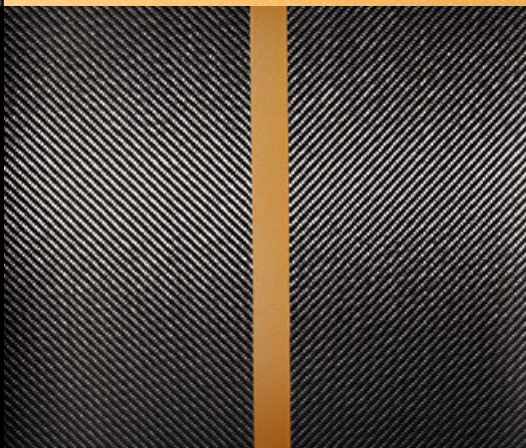
EXTERIEUR: AUFSEHENERREGEND.

- » Carbon als prägendes Material
- » Aerokit 911 Turbo inkl. ausfahrbarer Heckflügel Carbon
- » Lackierung u. a. in Goldgelbmetallic
- » Abgedunkelte LED-Hauptscheinwerfer
- » Lufteinlässe im Bugteil lackiert in Schwarz (hochglanz)
- » SportDesign Außenspiegel
- » 20-Zoll 911 Turbo S Exclusive Design Rad mit Zentralverschluss
- » Bremssättel in Schwarz (hochglanz)
- » u. v. m.



DYNAMIK: BEEINDRUCKEND.

- » Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC)
- » Porsche Stability Management (PSM)
- » Porsche Active Aerodynamics (PAA)
- » Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus)
- » Sport Chrono Paket
- » u. v. m.





Porsche 911 Turbo S Exclusive Series · Kraftstoffverbrauch
(in l/100 km): innerorts 11,8 · außerorts 7,5 · kombiniert 9,1;
CO₂-Emissionen kombiniert 212 g/km



INTERIEUR: EXKLUSIV.

- » Lederausstattung schwarz mit ausgewählten Ziernähten in Goldgelb
- » Gestickter „turbo S“ Schriftzug in Goldgelb auf den Kopfstützen
- » Türeinstiegsblenden aus Carbon mit beleuchtetem „Exclusive Series“ Schriftzug
- » Zierblenden aus Carbon mit eingewobenem Metallfaden
- » Limitierungsplakette mit persönlicher Modellnummer
- » u. v. m.

PERFORMANCE: SPEKTAKULÄR.

- » 3,8-Liter-6-Zylinder-Biturbo-Boxermotor
- » 446 kW (607 PS)
- » Leistungssteigerung dank Exclusive Powerkit
- » ein Plus von 19 kW (27 PS) im Vergleich zum 911 Turbo S
- » maximales Drehmoment: 750 Nm
- » von 0 auf 100 km/h in 2,9 Sekunden
- » Höchstgeschwindigkeit: 330 km/h



MACHT WORT

Der neue 911 GT2 RS



ALLER GUTEN
DINGE SIND

DREI

PORSCHE GELINGT HATTRICK IN LE MANS.

Dramatik bis zur letzten Minute. Mit großem Teamgeist und einer übermenschlichen Kraftanstrengung, die in eine spektakuläre Aufholjagd mündete, hat Porsche am 18. Juni 2017 erneut das 24-Stunden-Rennen von Le Mans gewonnen. Die Fahrer Earl Bamber (NZ), Timo Bernhard (DE) und Brendon Hartley (NZ) sicherten im Porsche 919 Hybrid den insgesamt 19. Gesamtsieg für Porsche – und landeten damit einen Hattrick.

Was genau den Mythos Le Mans seit nun 94 Jahren ausmacht, konnten Motorsportfans auf der ganzen Welt am Samstagabend um 18:30 Uhr wieder einmal eindrucksvoll erleben. Denn zunächst schien es so, als ob sich der Traum vom dritten Sieg in Folge für Porsche nicht erfüllen sollte. Doch das Porsche Werksteam rund um Fritz Enzinger, Leiter LMP1, bewies, dass auf dem Circuit des 24 Heures das Unmögliche möglich ist. In einer kräftezehrenden Aufholjagd gelang es Bamber, Bernhard



Einer, der keiner Herausforderung aus dem Weg geht. Klare Ansagen macht. Und seinen Worten Taten folgen lässt: Der neue 911 GT2 RS ist ein Hochleistungssportwagen, der seinen Gleichen sucht. Ein Tonangeber, dessen Performance im Hochleistungsbereich Bände spricht und ihn zum legitimen Wortführer macht. Denn brüllen kann jeder. Ein Machtwort aber wird nicht laut gesprochen. Sondern bestimmt.

700 PS (515 kW), 750 Nm Drehmoment und ein maximaler Vortrieb von 340 km/h machen unmissverständlich klar: In jeder Faser des neuen 911 GT2 RS steckt Turbo-Technologie aus über 40 Jahren Erfahrung. Angefangen beim 6-Zylinder-Biturbo-Boxermotor tief im Heck über die variable Turbinengeometrie (VTG) mit großen Ladern und neu konzipiertem Ladeluftsystem bis hin zur Kraftübertragung, die ausschließlich über die Hinterachse erfolgt. Auch das Design ist voll und ganz auf die Anforderungen im Hochgeschwindigkeitsbereich ausgerichtet – mit einem aerodynamischen Bugteil, das dank besonders großer Lufteinlässe für optimale Kühlung sorgt, und einer breiten Bugspoilerlippe, die den Abtrieb zusätzlich verstärkt.

Ebenso durch und durch sportlich: der Innenraum. Sekundenschnell erfassbare Informationen, passgenaue Ergonomie und hochwertiger Purismus bei den Materialien zeigen, dass auch hier die Form der Funktion folgt. Das Cockpit mit fünf integrierten Rundinstrumenten und Drehzahl-

Porsche 911 GT2 RS · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 18,1 · außerorts 8,2 · kombiniert 11,8; CO₂-Emissionen kombiniert 269 g/km

messer im Zentrum entspricht eindeutig der Porsche Designsprache. Das Kombiinstrument mit 4,6-Zoll-Farbbildschirm versorgt den Fahrer ständig mit den Daten des Bordcomputers und das GT2 RS Sportlenkrad mit Schaltpaddles ermöglicht knackig-kurze Schaltwege. Für authentische Motorsportgefühle der Extraklasse sorgen die komplett aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK) und in Sichtcarbon gefertigten Vollschalensitze. Das Fazit? Der neue 911 GT2 RS ist eine perfektionierte GT-Hochleistungsmaschine. Ein Statement in Sachen Sportlichkeit. Ein Machtwort, das kein zweites Mal gesprochen werden muss.

HIGHLIGHTS

- » **LEICHTBAU:** Frontdeckel, Kotflügel, Heckdeckel und Heckflügel aus Carbon, Bug- und Heckteil aus Leichtbau-Polyurethan, Heckscheibe und Fond-Seitenscheiben aus Leichtbauglas, Dach aus Magnesium
- » **KRAFTÜBERTRAGUNG:** performanceorientiertes 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK) mit PDK SPORT Modus
- » **PERFORMANCE:** von 0 auf 100 km/h in 2,8 s; Höchstgeschwindigkeit: 340 km/h
- » **SOUND:** Abgasanlage mit Titan-Endschalldämpfer und Sound eines Hochleistungsturbos
- » **DESIGN UND AERODYNAMIK:** besonders große Lufteinlässe und optimierter Bugspoiler für aerodynamischen Abtrieb; am Heck noch mehr Abtrieb durch großen Heckflügel und insgesamt 2 Ram-Air-Hutzen auf dem Heckdeckel für zusätzliche Verbrennungsluft



und Hartley vom 56. Platz und einem Rückstand von 18 Runden am Ende doch noch auf Rang eins über die Ziellinie zu fahren.

Das härteste Langstreckenrennen der Welt begann zunächst mit einer Doppelführung für Toyota und einem herben Rückschlag für den später siegenden Porsche 919 Hybrid mit der Startnummer 2, der um 18:30 Uhr außerplanmäßig an die Box kam. Der Tausch der E-Maschine, die die Vorderräder antreibt, dauerte eine Stunde und fünf Minuten, sodass der Porsche 919 Hybrid erst um 19:35 Uhr mit 13 Runden Rückstand an Position 56 wieder ins Rennen gehen konnte. Erst in der Nacht sollte sich das Blatt für Porsche wenden: Nach starken Verlusten des

Konkurrenten aus Japan ging der von Platz drei gestartete Porsche 919 Hybrid mit der Startnummer 1 um 00:45 Uhr in Führung. Um 11:09 Uhr forderte die Hitzeschlacht allerdings dann auch bei Porsche das nächste Opfer: Motorschaden am Führungsfahrzeug. Für Neel Jani (DE), André Lotterer (DE) und Nick Tandy (GB) war der Traum vom Gesamtsieg nach über zehn Stunden souveräner Führung beendet. Jedoch nicht für den 919 mit der Nummer 2: Als nun bestplatziertes LMP1 im Rennen fuhr Timo Bernhard (DE) um 12:50 Uhr in der 330. Rennrunde wieder in derselben Runde wie der Führende. In der 347. Runde rang er ihn nieder und kam 20 Umläufe später als Sieger ins Ziel – und machte so den Traum vom dritten Triumph für Porsche in Le Mans perfekt.



ZEIT FÜR FAHRSPASS AUF DER IDEALLINIE.

Bei unserem Fahrsicherheitstraining auf dem Hockenheimring.

Sie möchten den Sportwagen beim Wort nehmen? Ihre Grenzen in engen Schikanen erforschen? Oder Ihre Spurtreue in extremen Kurvenlagen auf die Probe stellen? Nur zu. Welche Herausforderung Sie auch immer suchen: Unser Fahrsicherheitstraining auf dem Hockenheimring am Montag, 18. September 2017 bietet die besten Voraussetzungen für Fahrspaß auf der Ideallinie.

Der Hockenheimring hat seit seiner Erbauung im Jahr 1932 mindestens so viel Entwicklung wie die Rennsportlegenden aus dem Hause Porsche erfahren. Das Ergebnis? Ist die Definition von Fahrspaß: lange Geraden, schnelle Kurven und große Auslaufzonen lassen Herzen höherschlagen – und den Adrenalinpiegel ansteigen.

Auf dem elf Hektar großen Gelände erwartet Sie ein abwechslungsreiches Fahrsicherheitstraining, bei dem Sie nützliche Tipps von erfahrenen Instruktoren erhalten. Ideale Voraussetzungen für ein anspruchsvolles und unvergessliches Fahrerlebnis bieten die Spitzkehre nach der langen Parabolika oder die enge Kurvenkombination im nördlichen Teil der Strecke. Hervorragende Landstraßenverhältnisse werden durch die engen Kurvenpassagen

simuliert. So lernen Sie den optimalen Umgang mit Ihrem Porsche in anspruchsvollen Fahrsituationen und kommen zugleich in den Genuss einer echten Rennstrecke.

Unser Programm auf dem legendären Hockenheimring eignet sich für alle Sportwagenpiloten, die am sicheren freien Fahren oder am ersten Entdecken der Ideallinie einer Rennstrecke interessiert sind. Ob nun als Newcomer oder geübter Fahrer – in der passenden Gruppe und bei limitierten Startplätzen bietet das Fahrsicherheitstraining viele Optionen, Ihr fahrerisches Können gezielt zu steigern. An der Seite von echten Rennsportprofis erfahren Sie die Ideallinie, verbessern auf Wunsch mittels Datenanalyse Ihre Fähigkeiten und genießen dabei sicher die Faszination Ihres Sportwagens.



Fahrerqualifikation und Fahrzeuge

Sie nehmen mit Ihrem eigenen Sportwagen teil. Die Anzahl der Fahrzeuge ist getreu dem Motto „weniger ist mehr“ streng limitiert.

Voraussetzungen

Es besteht Führerscheinpflicht, wir empfehlen das Tragen eines Helms. Grundsätzlich ist das Training für Newcomer und geübte Fahrer geeignet.

Fahrzeugklassen

In der GT-Klasse sind auch Newcomer willkommen, in der GTS-Klasse richtet sich das Fahrertraining an geübte Fahrer (jeweils nur mit Sportwagen nach StVO). Die Fahrzeuge dürfen maximal 98 dB Phon erzeugen – bitte fragen Sie uns bei Unklarheiten zur Einstufung Ihres Fahrzeugs.

Leistungen und Kosten

Fahrsicherheitstraining im eigenen Sportwagen inkl. der oben aufgeführten Leistungen: GT/GTS EUR 911,- inkl. MwSt. pro Person/Startplatz.

Optionale Leistungen: Intensiv-Coaching-Paket

Betreuung durch Rennsportcoach mit vier Fahrern je Trainer inkl. bereitgestelltem Datarecordingsystem und Funkservice: Aufpreis EUR 295,- pro Person/Tag.

Beifahrerpackage

Beifahrer sind herzlich willkommen. Bitte wählen Sie das passende Angebot bei Ihrer Buchung aus. Wir unterscheiden hierbei zwischen:

- Beifahrer als klassischem Copiloten/Taxigast: EUR 95,- inkl. MwSt.
- Fahrer, der im Wechsel mit Ihnen Ihren Sportwagen bewegt: EUR 175,- inkl. MwSt.

Sie möchten uns auf den Rundkurs begleiten?

Dann melden Sie sich am besten noch heute bei unserer Mitarbeiterin Michelle Löffler. Sie steht Ihnen gerne telefonisch unter +49 6151 864-348 oder per E-Mail an m.loeffler@porsche-darmstadt.de zur Verfügung. Schnell sein lohnt sich: Denn die Plätze sind streng limitiert und werden in der Reihenfolge der Anmeldungen vergeben.

GENIE AUF RÄDERN.

Walter Röhrl im Interview.



Ob als Werksfahrer, Versuchsfahrer, Markenbotschafter oder einfach nur als leidenschaftlicher Sportwagenenthusiast: Walter Röhrl ist seit Jahrzehnten untrennbar mit der Marke Porsche verbunden. In diesem Jahr feierte die Motorsportikone ihren 70. Geburtstag. Im Interview mit dem zweifachen Rallye-Weltmeister blicken wir auf einige bewegende Momente zurück – und natürlich auch in die Zukunft.

Schon von Kindesbeinen an hegen Sie eine Leidenschaft für sportliche Fahrzeuge. Erinnern Sie sich noch daran, wann bei Ihnen die Leidenschaft für Porsche erwacht ist?

Als ich elf Jahre alt war, war mein älterer Bruder 21 und ist damals bereits Porsche gefahren. Er musste mich am Wochenende immer mitnehmen, da hat er einmal zu mir gesagt: „Merk’ dir eins: Kauf’ dir erst dann ein Auto, wenn du dir ein gescheites leisten kannst, und ein gescheites Auto ist nur

ein Porsche.“ Genauso hab’ ich’s gemacht. Mein erstes Auto war dann auch mit 21 ein 356er Porsche.

1981 wurden Sie zum offiziellen Porsche Werksfahrer. Wie hat sich Ihr Leben dadurch verändert?

Das war ein ganz heißes Jahr. Ich bin 1980 Weltmeister geworden und hatte Angebote von allen Firmen, aber nicht von Porsche, weil Porsche ja nicht speziell Rallye gefahren ist. Ich habe dann bei Mercedes einen Fünfjahresvertrag unterschrieben. Vier Wochen später wurde dort plötzlich die Sportabteilung geschlossen – und ich war arbeitslos, denn alle anderen hatten inzwischen Fahrer verpflichtet. Da hat mich dann Professor Bott, der Entwicklungsvorstand von Porsche, angerufen: „Herr Röhrl, jetzt können wir uns Sie leisten. Das Geld bekommen Sie von Mercedes,

und das Auto bekommen Sie von uns.“ So bin ich 1981 zu Porsche gekommen, wobei klar war, dass ich keine Weltmeisterschaften fahren kann. Es wurde dann ein bisschen so etwas wie ein „Notprogramm“ zusammengestellt: Die deutsche Rallye-Meisterschaft bin ich gefahren, Le Mans, Silverstone,

Nürburgring. Das war natürlich wunderbar für mich, weil ich endlich bei der Firma, von der ich von Kindesbeinen an geträumt hatte, im Werksauto saß.

„Ein Auto mit 612 PS, das erfordert eine gewisse sittliche Reife.“

Walter Röhrl über den Porsche Carrera GT

Sie haben aktiv bei der Entwicklung des Porsche 959, Porsche Carrera GT und Porsche 918 Spyder mitgewirkt. Welcher der drei Supersportwagen hat Ihnen die intensivsten Gänsehautmomente beschert?

Mit Sicherheit der Carrera GT. Er war ein reinrassiges Rennauto mit einem phantastischen 10-Zylinder-Motor – das war für mich

der Inbegriff eines Sportwagens. Ein Auto mit 612 PS, das erfordert eine gewisse sittliche Reife, da man natürlich keine elektronischen Helferlein hatte, aber das war für mich, da ich im Wettbewerb auch auf elektronische Helferlein verzichten musste, der Traum überhaupt, so ein starkes Auto eben auf der Straße bewegen zu können.

Anlässlich Ihres 70. Geburtstages hat das Porsche Museum Ihnen eine Ausstellung unter dem Motto „Genie auf Rädern“ gewidmet. Wie fühlt es sich an, durch die Räume zu gehen und das eigene Rennfahrerleben Revue passieren zu lassen?

Ja, ich bin da eher ein Mensch, der da einen roten Kopf kriegt und sich ein bisschen schämt. Ich fühle mich nach wie vor wie ein ganz normaler Mensch. Da bin ich immer wieder verwundert, was so alles auf die Beine gestellt wird. Es ist natürlich schon irgendwie schön, dass die Leute realisiert haben, dass du irgendetwas Besonderes konntest, aber ich habe niemals daraus abgeleitet, dass ich etwas Besonderes bin. Aber trotzdem ... ich werde immer wieder von Leuten drauf angesprochen und ich denke dann: Ja, wahrscheinlich hab' ich schon etwas richtig gemacht im Leben.

Eine Kurve auf dem Prüfgelände des Entwicklungszentrums Weissach trägt künftig Ihren Namen. Wie würden Sie diese Kurve beschreiben?

Die Kurve ist eine schön dynamische Kurve, die bei einer Geschwindigkeit von 90, 100 geht, eine Kurve, in der man beide Fahrstile wunderbar praktizieren kann: Man kann einen sauberen Strich durchfahren, aber man kann auch querfahren, was ja früher für mich als Rallyefahrer mein tägliches Brot war. Es ist schon eine interessante Kurve, wo man Fahrzeugbeherrschung eben gut demonstrieren kann.

Seit über 50 Jahren sind Sie ein leidenschaftlicher Fahrer. Ändert sich die Einstellung zum Fahren mit dem Alter?

Das Fahren auf öffentlichen Straßen, ja, das ändert sich mit dem Alter. Aber sobald ich



„Im Prinzip wäre ich alt genug, vernünftig zu werden, aber es klappt noch nicht.“

Walter Röhrl

auf einer abgesperrten Strecke bin, merke ich, dass ich immer noch genau diesen gleichen Biss habe, wie ich ihn vor 50 Jahren hatte – die Freude und auch den Willen, es bestmöglich zu tun. Das habe ich nie verloren. Ich sage immer: Im Prinzip wäre ich alt genug, vernünftig zu werden, aber es klappt noch nicht. Sobald ich in einem gescheiterten Auto – also in einem Porsche – sitze, habe ich immer noch den gleichen Spaß wie in meiner Jugend.

Gibt es einen Porsche Traum, den Sie sich noch erfüllen möchten?

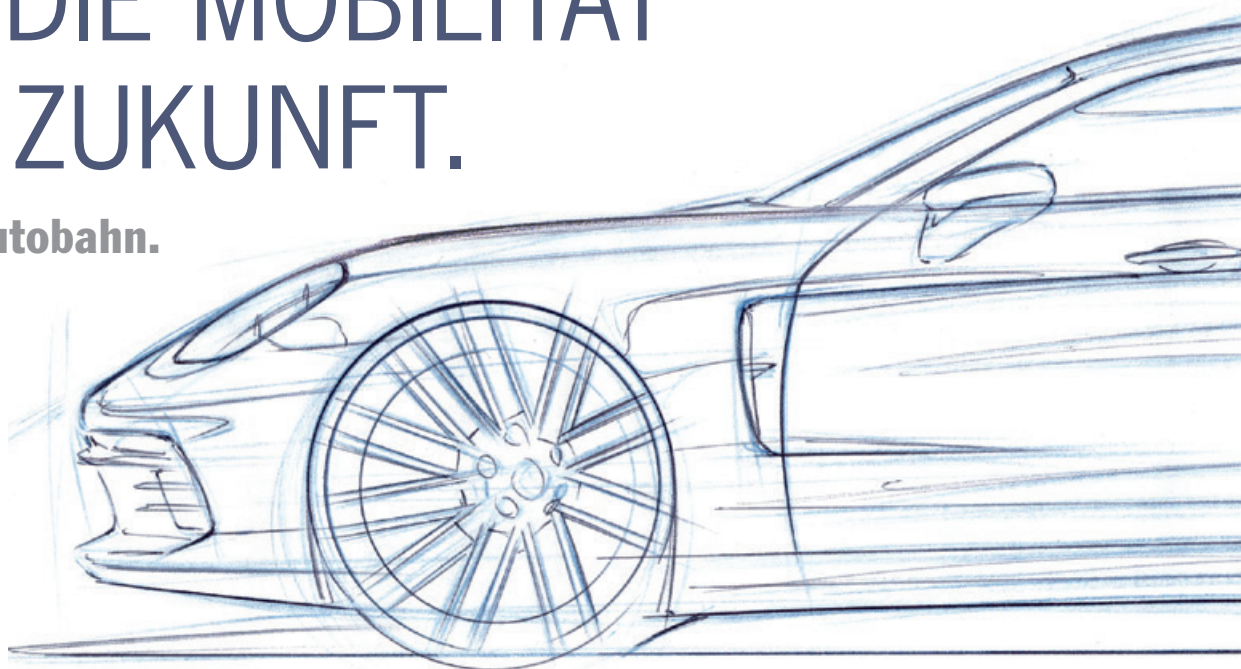
Über die letzten zehn, fünfzehn Jahre habe ich versucht, dass ich von allen luftgekühlten Porsche Modellen, die es gab – also 356, F-Modell, G-Modell, 964, 993 – eins besitze. Das habe ich im letzten Jahr geschafft. Momentan schwebt mir vor, mit einem davon gemütlich über die kleinen Straßen in Schottland zu fahren. Das ist ein Traum, den ich jetzt seit zwei Jahren mit mir herumtrage. Ich hab' es jetzt ein paar

Freunden erzählt, die haben mir versprochen, das jetzt ein bisschen zu organisieren. Denn das ist mein Schwachpunkt: Ich bin ein völlig unselbstständiger Mensch. Als Kind hatte ich meine Mutter, und später hatte ich einen Beifahrer, der mir alles abgenommen hat. Jetzt glaube ich, ich hab' wieder ein paar Freunde gefunden, die das für mich machen, sodass wir das vielleicht nächstes Jahr über die Bühne bringen.



DENKFABRIK FÜR DIE MOBILITÄT DER ZUKUNFT.

Startup Autobahn.



Die Zukunft als Ziel: Getreu dieser Leitlinie entwickelt Porsche Sportwagen. Fahrzeuge, die nicht nur mit überragender Performance und überlegener Technik überzeugen, sondern auch mit einem Konzept, das sich an den Herausforderungen unserer Zeit orientiert. Aus diesem Grund unterstützt Porsche als neuer Partner die Innovationsplattform „Startup Autobahn“, in deren Rahmen frisch gegründete Unternehmen aus der ganzen Welt innovative Technologien für den Automobilbau entwickeln.

Ideen realisieren und bereits vorhandene Technik bis hin zur Projektreife weiterentwickeln – das ist das erklärte Ziel

von Startup Autobahn, welches Top-Talenten der internationalen Gründerszene am Technologie-Standort Stuttgart ein ideales Umfeld bietet, um das eigene Potenzial voll auszuschöpfen. Zu Beginn müssen die Bewerber dafür einen anspruchsvollen Auswahlprozess durchlaufen. Wer diesen meistert und mit seinem innovativen Konzept die Jury von sich überzeugen kann, erhält die Chance, in konkreten Pilotprojekten gemeinsam mit starken Unternehmenspartnern zusammenzuarbeiten. Zudem steht den Startups mit der „Arena2036“ eine großflächige High-Tech-Werkstatt samt wertvoller Technik wie 3D-Druckern sowie Robotern und Software für den Bau von Prototypen für ihre Arbeit zur Verfügung.

**„Der Wettbewerb lebt von über-
ragenden Ideen, seinem Netz-
werk und den Partnerschaften.
Wir bringen zukunftsweisende
Technologien und innovative
Geschäftsmodelle zusammen.“**

Porsche Vorstandsvorsitzender Oliver Blume

In diesem Jahr schafften es von 300 Bewerbern 13 Startups ins Finale und erhielten eine Anschubfinanzierung, die sich nach dem Reifegrad der jeweiligen Gründer-Gemeinschaft richtete. Bei den Teilnehmern handelte es sich dabei in erster Linie um so genannte Hard-Tech-Startups mit intelligenten Lösungen an der Schnittstelle von Hard- und Software. Einer der Finalisten war auch das Kölner Startup Evopark, dessen App verfügbare Parkplätze in Tiefgaragen oder Parkhäusern anzeigt und den Fahrer dorthin navigiert – elektronisches Parkticket inklusive. Ein vielversprechendes Projekt, an dem Porsche über die neue Porsche Digital GmbH beteiligt ist und so seine Offensive weiter fortsetzt, Pilotprojekte mit Startups und Innovationskultur bei Porsche nachhaltig zu fördern. Aktuell führt Porsche 15 Pilotprojekte mit Startups durch und pilotiert neuartige Technologien und Lösungen zu Cybersecurity, Künstlicher Intelligenz sowie Sprachsteuerung.

ABSEITS DES ALLTÄGLICHEN.

Aufregende Ausstellungen des Porsche Museum – vor Ort und unterwegs.

Termine des Porsche Museum im Überblick

Sonderausstellung „Neue Wege. Jedes Ziel. Immer Porsche.“

» 25. Juli 2017 bis 25. Februar 2018

Rollendes Museum

- » 30. Juni bis 2. Juli 2017: Schloss Bensberg Supersport Classics, Bergisch Gladbach, Deutschland
- » 6. bis 9. Juli 2017: Silvretta Classic, Montafon in Vorarlberg, Österreich
- » 19. bis 22. Juli 2017: Ennstal Classic Rallye, Gröbming, Österreich
- » 19. bis 22. Juli 2017: Solitude Revival, Stuttgart, Deutschland
- » 17. bis 19. August 2017: Sachsen Classic, Zwickau, Deutschland
- » 25. bis 27. August 2017: Hamburg-Berlin-Klassik, Hamburg, Deutschland
- » 3. bis 8. Oktober 2017: Tour de Corsica, Korsika, Frankreich

Ab dem 25. Juli dürfen sich die Besucher des Porsche Museum auf Abwege begeben: Die neue Sonderausstellung zeigt in mehreren Handlungssträngen die Entwicklung des sportlichsten SUV, dem Cayenne. Doch auch das Museum selbst begibt sich auf neue Wege abseits des Alltäglichen: mit dem Rollenden Museum, das an verschiedenen Orten in Deutschland und Europa mit ausgewählten Porsche Klassikern Halt macht.

Sand. Schotter. Schlamm. Staub. Dass offroad ganz andere Gesetze gelten als auf dem Asphalt, mussten die Fahrer Björn Waldegård und Hans Thorszelius 1978 im Porsche 911 SC „Safari“ persönlich erfahren: Schließlich gilt die East African Safari Rallye mit ihren 4.691 Kilometer in 94 Stunden als eine der härtesten Rallyes überhaupt. Eine Herausforderung, der Porsche mit fester Entschlossenheit begegnete – und trotz eines zerstörten Hinterachslenkers als einziges Team beide Fahrzeuge ans Ziel brachte. Diesen und weitere spannende Meilensteine der Porsche Erfolgsgeschichte abseits alltäglicher Straßen können Porsche Fans ab dem 25. Juli in der neuen Sonderausstellung „Neue Wege. Jedes Ziel. Immer Porsche.“ erleben und dabei außergewöhnliche Exponate wie den 959 Paris-Dakar und Cayenne Transsyberia aus nächster Nähe bestaunen. Bewegende Zeitzeugen, die die Entwicklung des Porsche Cayenne besonders anschaulich nachzeichnen.

Im wahrsten Sinne des Wortes bewegend ist auch das einzigartige Konzept des Rollenden Museums, bei dem auch in diesem Jahr wieder die Aspekte Lebendigkeit und Abwechslung im Vordergrund stehen. Denn statt einer konventionellen, statischen Ausstellung erwartet die interessierten Besucher an wechselnden Orten immer wieder neu arrangierte Objektkombinationen, die von der ruhmreichen Porsche Vergangenheit erzählen – und einmal mehr beweisen: Die Faszination Porsche ist zeitlos.





PORSCHE TECHNOLOGIE LEXIKON

Volle Kontrolle. Blitzschnell reagieren. Lenken, Schalten, Auswählen, Entscheiden. In einem Porsche hat der Fahrer alles im Griff. Am besten ohne die Hände vom Lenkrad zu nehmen. Passgenau: Die neue Lenkrad-Generation bietet mehr individuelle Variationen als je zuvor.

Der 918 Spyder stand Pate. In dem Supersportwagen realisierte Porsche erstmals das Grundkonzept einer neuen Lenkradgeneration, die sich variabel an Fahrzeuge, Fahrer und Aufgabenspektrum anpassen lässt. Heute profitieren davon alle Sportwagen. Aus dem Original

entwickelte Porsche zwei Größen mit den gleichen Basismerkmalen. Der prägnant profilierte, griffoptimale Kranz wird von drei Speichen gehalten. Die äußere Blende und der mittige Zierring schimmern in Galvanosilber, die Speichen sind schwarz. Das für die meisten Sportwagen serienmäßige Basislenkrad misst 375 Millimeter im Durchmesser. Das GT-Sportlenkrad hat einen Durchmesser von 360 Millimetern, gehört beispielsweise beim 911 Turbo zur Grundausstattung und ist für die übrigen Zweitürer optional lieferbar. Neben der motorsportnahen Dimension bietet die kompaktere Variante ein noch direkteres Lenkgefühl und eine eigenständige Optik mit silbern gefassten Speichen.

Der Clou der neuen Lenkradgeneration ist ihr modularer Aufbau und damit ihre Vielfalt: mit Heizung oder ohne, mit Multifunktionsstatur für Infotainmentsystem und Bordcomputer oder ohne. Es stehen sieben verschiedene Glattlederfarbkombinationen zur Wahl. Beim Standard-Volant kann der Kunde zudem zu Carbon oder Mahagoni greifen, das GT-Sportlenkrad gibt es zusätzlich in schwarzem Alcantara.

Das eigentliche Erbe aus dem 918 Spyder ist freilich das Bedienkonzept: Der Fahrer eines Porsche mit Doppelkupplungsgetriebe braucht praktisch die Hände nicht mehr vom Lenkrad zu nehmen. Dafür sorgen die ergonomisch ideal an das



MEHRWERT- STEUER.

Die neue Lenkradgeneration von Porsche.

Lenkrad angepassten Schalt paddles. Bei sportlicher Fahrweise mit manuellem Schalten ein Plus an Reaktionsschnelligkeit, Sicherheit und Fahrspaß.

Noch Porsche typischer: der Mode-Schalter aus dem Supersportwagen. Ergonomisch griffbereit an der Lenkradnabe etwa auf der Position auf vier Uhr. Über ihn steuert der Fahrer eines 718 Boxster, 718 Cayman oder 911 die Funktionen des Sport Chrono Paketes. Die vier Programme: „Normal“, „Sport“, „Sport Plus“ und „Individual“. Die letztgenannte Einstellung ermöglicht es dem Fahrer – je nach Ausstattung – sein ganz individuelles Setup, beispielsweise von PASM, PDK-Schaltstrategie oder

Sportabgasanlage, zu konfigurieren. Eine im Drehschalter integrierte LED zeigt den aktuell gewählten Modus an.

Die Sportwagen mit Doppelkupplungsgetriebe haben vom 918 Spyder zusätzlich den mittleren Sport Response Button übernommen, über den der Fahrer Antriebs- und Fahrwerksregelsysteme etwa vor einem Überholvorgang auf erhöhte Performance konditioniert. Adrenalin für den Antrieb: Für rund 20 Sekunden stellen sich die Turbolader danach auf maximale Leistung und das PDK wählt den optimalen Gang für spontane Beschleunigung. Der Motor spricht spontaner auf Gaspedalbefehle an und erreicht schneller seine maximale Leistung.

Als Sportwagen mit vier Türen haben auch der Macan und der Panamera das 918 Lenkradkonzept adaptiert. Beim Gran Turismo sogar in zwei Ausführungen: Bei den konventionell nur von einem Verbrennungsmotor angetriebenen Varianten bedient der Fahrer über die Schalt paddles und gegebenenfalls den Mode-Schalter die gleichen Funktionen wie bei den Zweitürern. Anders die Gran Turismo mit Hybridantrieb: Über den Mode-Schalter werden hier neben den „Sport“-Programmen hybrid-spezifische Einstellungen ausgewählt. Der Effekt beim Druck aufs zentrale Knöpfchen bleibt indes der gleiche wie bei jedem anderen Porsche mit Sport Chrono Paket: Der Sportwagen spannt die Muskeln und gibt alles. Der Fahrer hat es in der Hand.



**Ihr Atem stockt.
Ihr Herz rast.
Ihre Kinnlade fällt.
Und alles vor dem Einsteigen.**

Der neue 911 GT2 RS.



PORSCHE

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