

Ausgabe Juli/August 2007

Porsche Times

Porsche Zentrum Rostock



Mythos 356

Fahren in seiner schönsten Form

„8“ vor dem Komma

Interview mit Bernhard Maier

**Da Capo. Das neue
911 Turbo Cabriolet.**

Inhalt

PZ Rostock Historie 356

Seite 2/3 Fahren in seiner schönsten Form. Der Porsche 356.

PZ Rostock Occasions

Seite 4 Aus unserem aktuellen Fahrzeugangebot.

Neues von Porsche

Seite 5 Da Capo. Das neue 911 Turbo Cabriolet.

Seite 6 Offen für maximalen Genuss.

Seite 7 Mittelmotoren von Porsche. Der Boxster.

Seite 8 Mittelmotoren von Porsche. Der Cayman.

PZ Rostock Porsche Tequipment / Porsche Design Driver's Selection

Seite 9 Schmucke Ideen.

PZ Rostock Interview

Seite 10/11 Die „8“ vor dem Komma. Interview zum Thema CO₂.

Mythos 356.

Der Porsche 356 war das erste Automobil mit dem Namen Porsche und das Ergebnis der Idee, einen Sportwagen auf der Basis des VW Käfers zu bauen. Dieses Fahrzeug mit seinen betörenden Rundungen prägte den Slogan „Fahren in seiner schönsten Form“ und bildete die Keimzelle für den Mythos Porsche.

Am 8. Juni 1948 wurde eine Idee Wirklichkeit, die Ferry Porsche schon lange vorschwebte: Ein zweisitziges Sportauto auf Basis von VW-Teilen, das erste Automobil mit dem Namen Porsche.

Es rangierte in Tradition der fortlaufenden Nummerierung aller Konstruktionen als Typ 356. Der allererste Porsche war ein Mittelmotorwagen, der den Motor – ein modifiziertes VW-Aggregat – vor der Hinterachse trug. Mit 35 PS und einem fahrfertigen Gewicht von 585 kg lief der Porsche „Nummer 1“ gute 135 km/h. Als folgerichtigen Schritt entwickelte Ferry Porsche 1948 den ersten Roadster-Prototyp zum Leichtmetall-Coupé weiter. Entgegen dem Porsche Nr. 1 rückte nun der Motor wie beim



Impressum

Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum Rostock
 Sportwagenzentrum Rostock GmbH, Lise-Meitner-Ring 2, 18059 Rostock,
 Tel.: 0381/25 27 911, Fax: 0381/25 27 920, www.porsche-rostock.de, info@porsche-rostock.de
 Auflage: 900 Stück
 Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Editorial



VW hinter die Hinterachse, um Platz zu schaffen für zwei kleine Notsitze. Rund 50 Exemplare des 356 Alu-Coupés entstanden zwischen 1948 und 1951 im österreichischen Gmünd, dann wurden in Stuttgart-Zuffenhausen provisorische Fertigungsanlagen eingerichtet.



Die wichtigsten Meilensteine in der Folge: 1952 werden für die USA einige Exemplare des 70 PS starken America Roadster gebaut. Im Oktober des gleichen Jahres wird der Porsche 1500 S mit 70 PS präsentiert, im September 1954 folgt das Modell Speedster. Ein Jahr später präsentiert Porsche auf der IAA in Frankfurt die Modellreihe 356 A und den Carrera. Das Modell Convertible D wird

1958 zum Nachfolger des Porsche Speedster. Star der IAA 1959 ist die Modellreihe 356 B.

Der Convertible D erhält die Bezeichnung Roadster. 1961 beginnt bei Karmann in Osnabrück die Produktion des Hardtop-Coupés, im Herbst 1963 wird die Modellreihe 356 C vorgestellt. Alle C-Modelle, bis auf die ersten, besitzen vier Scheibenbremsen.

Am 28. April 1965 schließlich rollt das letzte Exemplar vom Band, ein 356 Cabriolet. Viele Sporterfolge und die kontinuierliche Weiterentwicklung bescherten dem Porsche 356 eine treue Fangemeinde, die von der 35 PS starken Urversion genauso begeistert war wie vom 130 PS starken Carrera 2. Zu den wichtigsten Plattformen für Freunde des Ur-Porsche zählen der Porsche 356 Club Deutschland e. V. und die Porsche 356 Interessengemeinschaft Deutschland e. V., die sich über Nachwuchs jederzeit freuen.

Liebe Porsche Fahrer, liebe Freunde unseres Hauses, im vorigen Jahr beherrschte nur ein Thema die Republik: Fußball. Die beispielbare Fläche reichte vom Bodensee bis zur Nord- und Ostsee. Es war schließlich WM. Da verblassten selbst Porsche Events. In diesem Jahr hatte – zumindest in Mecklenburg-Vorpommern – der G8-Gipfel in Heiligendamm fast alle Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Globalisierung, neue Wirtschaftsstrategien, weltweiter Umweltschutz, Armut und Afrika waren die wichtigsten Begriffe, die das späte Frühjahr 2007 ausfüllten. Auch uns Porsche Fahrer ließ die Diskussion um unsere Zukunft nicht kalt, schließlich wollen wir, dass die Pflastersteine Fahrbahnbeläge bleiben und nicht drohend durch die Lüfte fliegen. Heiligendamm bot Raum sowohl für neue Ideen als auch für Proteste. Aber der Fußball hielt uns auch in diesem Jahr erneut in seinem Bann. Der einzigen Zweitliga-Fußballmannschaft im Nordosten, dem FC Hansa Rostock, war es im zweiten Jahr nach dem Abstieg gelungen, wieder in Deutschlands höchste Spielklasse aufzusteigen. Hansa ist wieder erstklassig. Mecklenburg-Vorpommern kann wieder durchatmen. Mit dem Aufstieg zieht im Land wieder mehr Hoffnung ein. Investoren werden wieder aufmerksamer. Und manch einer, der weggehen wollte, bleibt. Wirtschaftlicher und sportlicher Aufschwung und die Porsche Philosophie passen auch 2007 zusammen wie der Wind und das Meer. Und überhaupt sind sich die Fußballkicker und die Porsche Fahrer gar nicht so fremd. Ein gutes Omen für die Zukunft.



Ihr
Michael Reichwald

Aus unserem aktuellen Fahrzeugangebot.

Das komplette und tagesaktuelle Fahrzeugangebot finden Sie auf unserer Internetseite: www.porsche-rostock.de



1 | Porsche Boxster (987), basalt-schwarz, EZ 01/07, 6.006 km
Euro 48.900,- MwSt. ausweisbar



2 | Porsche Boxster (987), basalt-schwarz, EZ 05/07, 2.500 km
Euro 53.100,- MwSt. ausweisbar



3 | Porsche 911 (997) Carrera S Cabriolet, arktissilber, EZ 04/05, 29.500 km
Euro 89.997,- MwSt. ausweisbar



4 | Porsche 911 (997) Targa 4S, arktissilber, EZ 01/07, 7.500 km
Euro 103.997,- MwSt. ausweisbar



5 | Porsche Cayman S, basaltschwarz, EZ 10/06, 10.430 km
Euro 58.987,- MwSt. ausweisbar



6 | Porsche Cayenne S, schwarz, EZ 04/06, 12.653 km
Euro 59.900,- MwSt. ausweisbar



7 | Porsche Cayenne S, kristallsilber, EZ 12/06, 8.752 km
Euro 66.900,- MwSt. ausweisbar



8 | Porsche Cayenne S, schwarz, EZ 01/07, 8.900 km
Euro 65.900,- MwSt. ausweisbar



9 | Porsche Cayenne, kristallsilber, EZ 02/07, 4.500 km
Euro 59.900,- MwSt. ausweisbar

Wer sich für den Kauf eines Porsche entscheidet, der entscheidet sich für Qualität, Exklusivität und Sportlichkeit.

Wir garantieren Ihnen, dass Sie sich auch nach dem Kauf entspannt zurücklehnen können! Unsere Garantie für

Porsche Gebrauchtwagen zeichnet sich durch ein besonders hohes Leistungsspektrum aus. Das Beste: Selbst nach Ablauf der Garantie besteht für Sie als Porsche Kunde die Möglichkeit, diesen Service zu verlängern. Mit unserer einzigartigen Anschlussgarantie sind Sie immer auf der sicheren Seite. Tag für Tag, Jahr

für Jahr. Auf Ihren Wunsch erinnern wir Sie 8 Wochen vor Ablauf der Garantiezeit kostenlos und unverbindlich an die Möglichkeit dieser Garantieverlängerung.

Diese umfassenden Garantieleistungen gewähren wir selbstverständlich auch für alle Porsche Neuwagen!

Da Capo.

Das neue 911 Turbo Cabriolet.



Wer einem musikalischen Opus lauscht und „Da Capo!“ ruft, der wünscht sich eine Zugabe. Manchmal geht dieser Wunsch tatsächlich in Erfüllung – so wie beim neuen 911 Turbo Cabriolet, der faszinierenden Zugabe von Porsche zum „Opus 911 Turbo“. Mit seinem atemberaubenden Leistungsvermögen und maximalem Frischluftvergnügen bietet das neue 911 Turbo Cabriolet das Beste aus allen Welten.

Vor exakt 20 Jahren präsentiert Porsche erstmals den Mythos 911 Turbo in einer offenen Variante: das 911 Turbo Cabriolet. Die Kombination aus überragenden Fahrleistungen und unerreichter Souveränität, verbunden mit der Faszination des Offenfahrens setzte neue Maßstäbe. Mit der Vorstellung des 911 Turbo Cabriolet (Typ 996) im Jahr 2003 beleb-

te Porsche diese Idee wieder – mit großem Erfolg. Als Cabriolet begeisterte das Spitzenmodell Frischluft-Enthusiasten wie Sportler gleichermaßen. Mit dem 911 Turbo S Cabriolet wurde die Leistungsfähigkeit dieser Idee im Jahr 2004 noch einmal unterstrichen. Von beiden Modellen wurden insgesamt weltweit über 4.500 Einheiten verkauft. Auf Basis der neuen, 6. Generation des 911 Turbo erhält das „Opus 911“ im September diesen Jahres nun eine reizvolle Zugabe: Da Capo. Das neue 911 Turbo Cabriolet.

Das neue 911 Turbo Cabriolet übernimmt zusammen mit dem 911 Turbo die Rolle des Flaggschiffs in der Baureihe 911. Gleichzeitig markiert es die Spitze innerhalb der Porsche Cabriolets und Roadster. Die Rolle als Technologieträger für die gesamte Marke unterstreicht das neue 911 Turbo Cabriolet



durch den Einsatz fortschrittlicher Technik wie der variablen Turbinengeometrie (VTG) und des elektronisch gesteuerten Allradantriebs, wie schon im Jahre 2006 vorgestellten Coupé.

Mit kompromisslosen Fahrleistungen bei jeder Witterung und dem grenzenlosen Genuss des Offenfahrens definiert das Turbo Cabriolet den Begriff Luxus neu: den Luxus, auf nichts verzichten zu müssen. Denn das neue 911 Turbo Cabriolet bietet nicht nur „von allem etwas“, sondern das Beste aus allen Welten.

| | | |
|-------------------------------------|----------------|------|
| CO ₂ -Emissionen (g/km): | kombiniert | 309 |
| Verbrauch (Liter/100 km): | innerstädtisch | 19,2 |
| | außerstädtisch | 9,5 |
| | kombiniert | 12,9 |

Das neue 911 Turbo Cabriolet. Offen für maximalen Genuss.



Die überlegene Fahrdynamik des Konzeptes 911 Turbo wird vom Coupé seit seinem Erscheinen im letzten Jahr eindrucksvoll unter Beweis gestellt. Das neue Cabriolet steht dem in nichts nach – ganz im Gegenteil: Die zusätzliche Faszination des grenzenlosen Offenfahrens verleiht dem Fahrzeug einen einzigartigen Charakter: Das 911 Turbo Cabriolet wird zum ultimativen „Genuss-Maximierer“.

Im Vergleich zu den direkten Wettbewerbern überzeugt das 911 Turbo Cabriolet vor allem durch seine Porsche typische Konzeptharmonie, die ihm überlegene Allround-Eigenschaften ermöglicht. Diese Harmonie wird jedoch nicht durch Kompromisse oder die Verwässerung einzelner Eigenschaften erreicht. Das 911 Turbo Cabriolet ist der beste Allrounder gerade weil es in allen Einzeldisziplinen

die überzeugendste Leistung bietet. Zum Beispiel bei den Fahrleistungen: Der 6-Zylinder-Boxermotor schöpft aus 3,6 Litern Hubraum 353 kW (480 PS) bei einer Drehzahl von 6.000 1/min. Das maximale Drehmoment beträgt 620 Nm. Und zwar von bereits 1.950 bis 5.000 1/min. Dafür sorgen neben VarioCam Plus die beiden Abgasturbo-lader mit variabler Turbinengeometrie (VTG). Sie besitzen verstellbare Leitschaufeln, die den Abgasstrom des Motors variabel und gezielt auf die Turbinen des Abgasturboladers leiten. Damit werden sowohl ein deutlich besseres Ansprechverhalten der Abgasturbo-lader – mit hohen Drehmomentwerten bereits bei niedrigen Drehzahlen – als auch eine hohe Maximalleistung erreicht. Das neue 911 Turbo Cabriolet benötigt mit Schaltgetriebe nur 4,0 Sekunden mit Schaltgetriebe nur 4,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Mit der neuen Tiptronic S

ist er sogar nochmals 0,2 Sekunden schneller. 200 km/h werden in nur 12,8 bzw. 12,2 Sekunden erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit für beide: 310 km/h. Das neue 911 Turbo Cabriolet bietet somit nicht nur ein einmaliges Fahrerlebnis, sondern auch eine beeindruckende, sportliche Leistung, verbunden mit Genuss auf höchstem Niveau. So kann das 911 Turbo Cabriolet beispielsweise auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten komfortabel mit geöffnetem Verdeck bewegt werden. Analog zum Coupé ist das neue Modell eines der leichtesten Fahrzeuge im Wettbewerbsumfeld, und das trotz alltagstauglichem Komfort und innovativer Technologie. Aufgrund des stimmigen Gesamtkonzepts aus Motor, Antrieb und Fahrwerk erreicht das 911 Turbo Cabriolet deshalb Spitzenwerte bei der Beschleunigung, auf der Rundstrecke und beim Verbrauch.

Typisch! Die Mittelmotoren von Porsche. Der Boxster.



Gebaut für reinen Fahrspaß. Und mit nur einer Bestimmung: der Straße. Das ist typisch für den Boxster und den Boxster S. Eben typisch Porsche.

Das Mittelmotorkonzept hat den 550 Spyder zu einem der erfolgreichsten Rennwagen seiner Zeit gemacht. Und den Boxster schon jetzt zu einem modernen Klassiker. Der Fahrer sitzt unter freiem Himmel, der Motor in der Mitte, vor der Hinterachse. Der Schwerpunkt liegt extrem niedrig. Agilität und mögliche Querbeschleunigung sind hoch. Sehr hoch. Leistungsreserven sind jederzeit vorhanden: 6 Zylinder in Boxer-anordnung direkt hinter dem Fahrer sorgen für eindrucksvollen Vortrieb. Erstmals sind die Boxster Modelle (und die Cayman Modelle übrigens auch) mit VarioCam Plus, einem System zur Verstellung der Einlassnockenwellen

sowie zur Schaltung des Ventilhubes der Einlassventile, ausgerüstet. Das System sorgt für noch mehr Drehmoment im unteren und höhere Leistung im oberen Drehzahlbereich. Und gleichzeitig für niedrigeren Kraftstoffverbrauch. Das Ergebnis: Das 2,7-Liter-Triebwerk des Boxster verfügt über 180 kW (245 PS) und ein maximales Drehmoment von 273 Nm zwischen 4.600 und 6.000 1/min. Der Hubraum des Boxster S Motors beträgt 3,4 Liter und liefert 217 kW (295 PS). Das maximale Drehmoment von 340 Nm steht von 4.400 bis 6.000 1/min zur Verfügung. Die Motoren sind so drehfreudig wie durchzugsstark. Die Höchstgeschwindigkeit: 258 km/h für den Boxster, 272 km/h für den Boxster S. Dabei beweisen beide Modelle, dass sich Alltagstauglichkeit und Sportlichkeit nicht ausschließen müssen. Die Boxster Modelle verfügen beispielsweise über

zwei Kofferräume mit Ladekapazitäten von ca. 150 Litern (vorne) bzw. ca. 130 Litern (hinten). Auch bei offener Fahrt. Sollte es das Wetter jedoch verlangen, schließt – oder öffnet – sich das Verdeck in 12 Sekunden. Auch während der Fahrt, bis zu ca. 50 km/h.

Lange Wartungsintervalle sorgen für einen schonenden Umgang mit Ressourcen und wirken sich positiv auf die Wartungskosten aus. Bei allem, was die Boxster Modelle auszeichnet, stehen sie vor allem für eines: bedingungslosen Fahrspaß. Ohne Spielereien. Ohne überflüssige Pfunde.

Mit allem, was einen Porsche Roadster ausmacht.

Seit über 50 Jahren.

| | | |
|-------------------------------------|----------------|-----------|
| CO ₂ -Emissionen (g/km): | kombiniert | 222-254 |
| Verbrauch (Liter/100 km): | innerstädtisch | 13,8-15,3 |
| | außerstädtisch | 6,8-7,8 |
| | kombiniert | 9,3-10,6 |

Typisch! Die Mittelmotoren von Porsche. Der Cayman.



**Der Cayman und der Cayman S.
Sportcoupés jenseits des Konfor-
mismus. Und doch typisch Porsche.
Denn noch nie lagen Pulsschlag und
Drehzahl näher zusammen.**

Auch ein Rebell hat Vorbilder, die er neu interpretiert: Die revolutionäre Grundidee der Cayman Modelle stammt aus dem Jahr 1953. Sie mündete im „Le Mans Coupé“, einem eigens für dieses legendäre Rennen entworfenen Mittelmotorcoupé auf Basis des 550 Spyder. Die Position des Motors in der Mitte sowie der tiefe Schwerpunkt machten das Fahrzeug extrem agil. Dieses Grundkonzept sowie die Erfahrungen von Porsche aus über 50 Jahren Motorsport vereinen sich heute im Cayman und Cayman S. Beide haben das Herz am rechten Fleck: in der Mitte – nur 30 cm hinter dem Fahrer. Das verleiht ihnen eine Sonderstellung unter den

Sportcoupés. Der 6-Zylinder-Boxermotor des Cayman S schöpft 217 kW (295 PS) aus 3,4 Litern Hubraum und liefert zwischen 4.400 und 6.000 1/min ein maximales Drehmoment von 340 Nm. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h benötigt der Cayman S gerade einmal 5,4 Sekunden. Der Vortrieb endet erst bei 275 km/h. Der Cayman ist ein kompromisslos auf den Fahrer ausgerichteter Sportwagen. Auch er folgt einem klassischen Porsche Prinzip – modern interpretiert. Der 6-Zylinder-Boxermotor mit 2,7 Litern Hubraum entwickelt bei 6.500 1/min 180 kW (245 PS). Das maximale Drehmoment beträgt 273 Nm über einen breiten Drehzahlbereich zwischen 4.600 und 6.000 1/min. Das Mittelmotorkonzept ermöglicht eine optimale Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachse. Und eine hervorragende Traktion: Für die Beschleunigung von 0

auf 100 km/h benötigt der Cayman mit der Basismotorisierung nur 6,1 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 258 km/h.

Konsequenter Leichtbau hält das Gesamtgewicht und das Gewicht der ungefederten Massen niedrig.

Das Ergebnis muss man erleben: Die Kurvenstabilität ist schlicht unbeschreiblich. Für beide Cayman Modelle ist zudem das Porsche Active Suspension Management (PASM) optional erhältlich. Diese elektronische Verstellung des Stoßdämpfersystems regelt aktiv und kontinuierlich die Dämpferkraft, abhängig von Fahrweise, Fahrsituation und dem gewählten Modus („Sport“ bzw. „Normal“) für jedes einzelne Rad.

| | | |
|-------------------------------------|----------------|-----------|
| CO ₂ -Emissionen (g/km): | kombiniert | 222-254 |
| Verbrauch (Liter/100 km): | innerstädtisch | 13,8-15,3 |
| | außerstädtisch | 6,8-7,8 |
| | kombiniert | 9,3-10,6 |



Alcantara und Aero.

Für Boxster, Cayman und 911 Modelle sind ab sofort Interieuroptionen in Alcantara erhältlich. Sportlich und pflegeleicht.

| | Exclusive | Tequipment** |
|---------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Schalt- bzw. Wähl-/Handbremshebel Alcantara | 1.297,10 Euro* | 1.130,50 Euro* |
| 3-Speichen-Lenkrad Alcantara | 761,60 Euro* | 892,50 Euro* |
| 3-Speichen-Sport-Lenkrad Alcantara | 761,60 Euro* | 1.541,05 Euro* |
| 3-Speichen-Multifunktions-Lenkrad Alcantara | 761,60 Euro* | 1.600,55 Euro* |
| Zierblende Schalttafel Alcantara | 535,50 Euro* | |
| Deckel Ablagefach mit Schriftzug Alcantara | 339,15 Euro* | |

*Alle Preisangaben inkl. 19% Mehrwertsteuer.



Aerokit Cayman

Das Aerokit lässt den Cayman noch sportlicher und dynamischer erscheinen. Seine im Porsche Windkanal optimierten Komponenten verbessern die Aerodynamik und reduzieren die Auftriebswerte an Vorder- und Hinterachse.

Ein durch Spoilerlippen hinsichtlich Aerodynamik und Design optimierter Bugbereich sowie ein neuer feststehender Heckspoiler sorgen für verbesserte Fahrstabilität.

| Exclusive | Tequipment** |
|-----------------------|-----------------------|
| 4.165,00 Euro* | 3.510,50 Euro* |

** zzgl. Einbau, Montage und Lackierung.

PORSCHE DESIGN DRIVER'S SELECTION

Schmucke Geschenkideen.

| 1 | Swarovski 911 Damenuhr

Exklusive Damen Schmuckuhr. Lederarmband mit 911 Anhänger in Porsche Schrift.



Massives Edelstahlgehäuse mit Swarovski-Kristallen und kratzfestem Saphirglas. Passend zur Swarovski-Halskette 911 und dem Swarovski-Armband 911. Quarzwerk. Bis 30 m wasserdicht. Swiss made.

Durchmesser: 30 mm.
Preis 272,51 Euro*
WAP 070 006 18

*Alle Preisangaben inkl. 19% Mehrwertsteuer.



| 2 | Porsche Armband mit Swarovski-Steinen

Armband aus hochwertigem Edelstahl. Großer 911 Anhänger mit integrierten Swarovski-Kristallen. Kleinere, in die Kette integrierte Einzelbuchstaben in der originalen Porsche Schrift. Größenverstellbar.

Preis 105,91 Euro* WAP 050 420 18

| 3 | Damen Top mit Swarovski-Steinen

Leicht tailliertes, edles Damen Top. Aufwendiger 911 Aufdruck mit echten Swarovski-Steinen besetzt. Edles Samtband mit Porsche Schriftzug am Saum. In Schwarz. 100% Baumwolle. Größen: XS, S, M, L, XL.

Preis 58,31 Euro*

WAP 690 XXX 18



Alle Artikel ab 1. August 2007 erhältlich.

Die „8“ vor dem Komma.

Interview mit Herrn Bernhard Maier, Geschäftsführer der Porsche Deutschland GmbH, zur Diskussion über die CO₂-Emissionen.

Porsche Times:

Herr Maier, was bedeutet die CO₂-Diskussion für Porsche bzw. für Porsche Kunden?

Bernhard Maier:

Es handelt sich um ein wichtiges gesellschaftspolitisches Thema, dem sich jeder stellen muss – selbstverständlich auch Porsche. An dieser Stelle ist es allerdings wichtig, zukünftige Diskussionen zu diesem Thema sachlicher und differenzierter als in der Vergangenheit zu führen und so zu einer umfassenden und objektiven Informationspolitik beizutragen. Dies ist in der Vergangenheit leider nicht immer der Fall gewesen und so geriet die Automobilindustrie in den



Fokus aller CO₂-Debatten, obwohl der Pkw-Verkehr lediglich 12 Prozent zu den gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland beiträgt. Das heißt nicht, dass wir unsere Hausaufgaben nicht machen wollen. Im Gegenteil. Mit hoher Priorität – wie in der Vergangenheit auch – werden wir an Projekten zur Verbrauchs- und Emissionsoptimierung unserer Motoren weiterarbeiten. Übrigens: Seit dem Jahr 1970 haben die deutschen Automobilhersteller den

gesamten Schadstoffausstoß um insgesamt 95% zurückgefahren.

Porsche hat allein in den letzten zehn Jahren einen dreistelligen Millionenbetrag investiert, mit dem Ergebnis, dass wir den Verbrauch – beispielsweise beim Cayenne – um bis zu 15 Prozent senken konnten. Und auch künftig ruhen wir uns nicht aus: Wir entwickeln mit Hochdruck einen Hybridantrieb für den Cayenne und Panamera.

Bis 2012 werden wir die Emissionen unserer Flotte noch einmal um einen zweistelligen Betrag senken. Wir liegen heute bereits bei unter 300 Gramm CO₂ pro Kilometer, während einige Wettbewerber mit ihrer Fahrzeugflotte zwischen 400 und 500 Gramm liegen. Unsere Händler wissen, was Porsche in der Motorenentwicklung getan hat, und sie wissen, dass wir uns vor unseren Wettbewerbern nicht zu verstecken brauchen. Wenn ein Kunde durch die öffentliche Diskussion verunsichert ist, klären wir ihn sachlich über die Fakten auf. Wer bei uns ein Fahrzeug kauft, braucht jedenfalls kein schlechtes Gewissen zu haben.



Porsche Times:

Der durchschnittliche Emissionswert von Porsche liegt derzeit bei 289 Gramm, weit weg von den geforderten 130 Gramm.

Bernhard Maier:

Ein Wert von 130 g/km ist für Porsche, wie auch für andere Oberklasse-Anbieter, physikalisch nicht realisierbar. Trotzdem – Porsche ist bekannt für die effizientesten Motoren bei Sportwagen. Zwar liegen die Modelle Boxster und Cayman mit 222 Gramm über dem pauschalen Grenzwert. Allerdings ist unser Wert in der Vergleichsklasse ein Spitzenwert. Wir bauen nun mal keine Kleinwagen, sondern leistungsstarke Fahrzeuge der Premium-Klasse. Würden die 130 Gramm generell für jeden Hersteller Pflicht, müsste Porsche die Produktion einstellen und die Werkstore schließen. Wir fordern deshalb eine Segmentbeachtung: Die Kommission soll für jede Klasse Zielwerte vorgeben, die bis 2012 erreicht werden müssen – und diese können ruhig ambitioniert sein. Sonst hätten wir ja die Situation, dass die

Massenhersteller von Kleinwagen fast gar nichts mehr tun müssen, während die Unternehmen, die vor allem Mittel- und Oberklassefahrzeuge in deutlich geringeren Stückzahlen produzieren, die ganze Last allein zu tragen hätten.

Porsche Times:

Werden wir irgendwann nur noch Kleinwagen produzieren?

Bernhard Maier:

Ich glaube nicht, dass die Menschen das wirklich wollen. Vielfalt macht unser Leben erst lebenswert. Auch deshalb wehren wir uns bei der EU dagegen, dass der 911 oder der Cayenne mit einem Polo oder Smart verglichen wird. Beim Wohnen ist es doch genauso. Sie stellen ja auch nicht den Energiehaushalt eines Einfamilienhauses dem einer Einzimmerwohnung gegenüber.

Porsche Times:

Porsche scheut sich nicht vor politischen Debatten, um die soziale Akzeptanz von Porsche zu steigern. Müssen Sie künftig Ihr Image in Richtung Öko trimmen?

Bernhard Maier:

Die Themen Umweltschutz und Kraftstoffverbrauch haben für Porsche schon immer eine zentrale Rolle gespielt. Die Umweltgesetze werden weltweit immer schärfer – und Porsche konnte sie jederzeit erfüllen. Schon im nächsten Jahr werden wir vorzeitig die erst ab September 2009 geltenden EU-5-Emissionsgrenzwerte erfüllen – und übrigens damit auch gleichzeitig die EU-6-Standards, die erst am 1. September 2014 in Kraft treten. Viele andere Hersteller haben da noch große Schwierigkeiten. Zudem werden wir bis zum Ende des Jahrzehnts für den Cayenne einen Hybrid-Motor anbieten. Und was den Benzinverbrauch für dieses Modell anbelangt, ist ein ambitioniertes Ziel definiert: Wir wollen die „8“ vor dem Komma erreichen – also weniger als neun Liter Verbrauch auf 100 Kilometer. Und auch der Panamera, der 2009 auf den Markt kommen wird, wird für einen Hybrid-Antrieb ausgelegt sein.





**Porsche Zentrum Rostock.
Herzlich willkommen.**



PORSCHE

Porsche Zentrum Rostock

Sportwagenzentrum Rostock GmbH
Lise-Meitner-Ring 2
18059 Rostock
Tel.: 0381/25 27 911
Fax: 0381/25 27 920
www.porsche-rostock.de
info@porsche-rostock.de