



PORSCHE



Gelungene Reminiszenz an eine Legende: Das Sondermodell zum Jubiläum des Porsche 911

August 2013

Porsche Club

News 3/13

Porsche 911 „50 Jahre 911“ – Motor: 6-Zylinder Boxermotor, Hubraum: 3.800 cm³, Leistung: 294 kW (400 PS), Max. Drehm.: 660 Nm, Höchstgeschwindigkeit: 300/298* km/h, Beschleunigung (0–100 km/h): 4,5/4,3* s Verbrauch (NEFZ) Innerstädtisch: 13,8/12,2* l/100 km, Außerstädtisch: 7,1/6,7* l/100 km, Gesamt: 9,5/8,7 l/100 km CO₂-Verbrauch: 224/205* g/km – *Werte mit PDK

Editorial

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Porsche Clubmitglieder,

Er treibt den Puls der Enthusiasten schon im Stand nach oben. 1963 stand er für den Aufbruch in eine neue Zeit, inzwischen steht er in siebter Generation für die Zukunft und ist aktueller denn je: Die Ikone der Marke Porsche feiert ein besonderes Jubiläum – 50 Jahre Porsche 911. Grund genug für die Porsche AG, Ferry Porsches große Idee des alltagstauglichen Sportwagens mit einem Jubiläumsmodell zu feiern: Streng limitiert auf 1963 Exemplare und in einer Ausstattungskombination, wie sie es so noch nicht gegeben hat, dem Porsche 50 Jahre 911.

Die exklusive Ausstattung des Jubiläumsmodells lehnt sich sportlich elegant an die frühen Ur-Elfer an: Bis 1967 waren die Ziffer- und Skalenfarben der legendären schwarzen Instrumente grün, die Zeiger waren strahlend weiß. Im Jubiläumsmodell findet man sie als ein subtiles und dennoch auffälliges Designzitat. Die Stoff/Ledersitze greifen ein Muster auf, das für die ersten 911 Modelle stilbildend war und untrennbar mit der Ikone 911 verbunden ist: Das sogenannte Pepita – ein zweifarbig gewebter Stoff mit kleinem Hahnentrittmuster. Treue zur ersten Generation beweisen auch das verchromte Heckdeckelgitter und die verchromten Zierleisten zwischen den Heckleuchten. Zudem besitzt das rein heckgetriebene Sondermodell das markant breite Heck der Allradmodelle. Ein kleines, aber markantes Designdetail des Jubiläumsmodells: Das offizielle 50 Jahre 911 Logo. Das Jubiläumsmodell 50 Jahre Porsche 911 ist ein moderner Nachfolger im Geiste der klassischen Ur-Elfer. Ein Klassiker der Zukunft.

Das 911 Jubiläumsmodell wurde bereits vor der offiziellen Premiere auf der IAA in Frankfurt auf einer Porsche Club Veranstaltung präsentiert: Vor 1.500 hell- auf begeisterten Clubmitgliedern – auf der Porsche Parade USA in Traverse City, des

weltweit größten Porsche Club Events. Traditionell waren wieder Mitglieder der Familie Porsche vor Ort, um diese Großveranstaltung selbst zu erleben und um viele Porsche Clubmitglieder wiederzusehen.

Die Aktivitäten der Porsche Clubs rund um das Jubiläum und Ihr Einsatz für die Marke Porsche, erfüllen uns mit Stolz. Wir freuen uns darauf, Sie bei den kommenden Veranstaltungen zu unterstützen und Sie dort persönlich zu treffen.

Nehmen wir einen Ausblick auf die nun anstehenden Jubiläumsaktivitäten: Der Porsche Club Great Britain wird in Silverstone 911 mal 911 Modelle auf die Rennstrecke bringen und damit einen neuen Porsche Paraden Rekord aufstellen. Der Porsche Club für den klassischen 911 e.V. lädt zu einer großen Geburtstagsfeier ins Ofenwerk in Nürnberg. Aber auch das Porsche Museum lädt im Rahmen der aktuellen 50 Jahre 911 Sonderausstellung ein. Clubmitglieder erhalten weiterhin freien Eintritt und zu dem sind zahlreiche Programmpunkte geboten.

Einen besonderen Anlass stellt das Jubiläumsjahr der Porsche Ikone 911 auch für die zwölf glücklichen Besitzer des Porsche 911 Club Coupes dar. Denn das Jubiläum des Porsche 911 lässt sich besonders gut mit dem vor kurzem ausgelieferten Club Coupe begehen. Das Porsche Community Management hatte, wie schon bei der Auslieferungsveranstaltung im Dezember angekündigt, für die stolzen Besitzer eine erste gemeinsame Ausfahrt mit einem einzigartigen Programm organisiert. Es beinhaltet – gemäß dem besonderen Charakter des Club Coupes, der „Familienfarbe“ und der damit symbolisierten Beziehung zur Familie Porsche – den Besuch von Hans-Peter Porsche, der seine Fahrzeugsammlung öffnete. Ebenso standen auf dem Programm ein Besuch auf dem Famili-



Dr. Kjell Gruner Leiter Marketing

ensitz Schüttgut und dem Schloss Prielau von Dr. Wolfgang Porsche. Die Teilnehmer konnten bei der gemeinsamen Ausfahrt das Besitzerlebnis „Porsche“ hautnah genießen.

So können sich die Club Coupe Besitzer nicht nur gewiss sein, dass sie ein außergewöhnliches 911 Modell ihr Eigen nennen, sondern eben durch dieses Modell und der Zugehörigkeit zur Porsche Club Gemeinschaft der Marke und der Familie Porsche besonders eng verbunden sind.

Weltweit wird die Ikone 911 mit zahlreichen Events, Treffen und Veranstaltungen würdig gefeiert. Im Kreise von Gleichgesinnten, inmitten der gemeinsamen Porsche Clubfamilie und mit der Familie Porsche. Das zeichnet die Porsche Clubs, die Marke Porsche und den 911 aus.

Ich wünsche Ihnen weiterhin eine erfolgreiche Saison!

**Mit besten Grüßen aus Stuttgart,
Ihr
Dr. Kjell Gruner**

In eigener Sache

Um sicherzustellen, dass ihre Beiträge für die Porsche Club News verwendet und in guter Qualität dargestellt werden können, bitten wir Sie, uns Ihre Beiträge per E-Mail in folgender Form zukommen zu lassen. Ihre Bilder speichern Sie bitte vorzugsweise im **Tiff-Format**, gegebenenfalls im **JPEG-Format** bei einer Mindestauflösung von **300 dpi** und einer realen Größe von mind. 13 cm Breite, als RGB oder CMYK. Achten Sie bitte darauf, dass **keine** „Verpixelungen“ in den Bildern auftreten und Sie die Bilder nicht als indizierte Farben (Web-Farbskala) speichern. Hängen Sie Ihre textlichen Beiträge als Wordfile an. Powerpoint Präsentationen oder Wordfiles mit eingebetteten Bildern können wir leider nicht in einer druckreifen Qualität weiterbearbeiten.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung.

Redaktion:

Sandra Mayr, Porsche Community Management

Layout und Gestaltung:

Büro Linientreu

Büro für Gestaltung, Stuttgart

Erscheinungsweise:

5 Mal im Jahr

Fotonachweise:

Verfasser der Beiträge,
Porsche AG

Dr. Ing. h.c. F. Porsche
Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
D-70435 Stuttgart
Germany
www.porsche.com

Porsche Community Management

Sandra Mayr

E-Mail: Sandra.Mayr@porsche.de

Tel.: +49 (0)711 911- 2 32 53

Claudia Schöffner

E-Mail: Claudia.Schaeffner@porsche.de

Tel.: +49 (0)711 911- 2 32 51

Mathias Menner

E-Mail: Mathias.Menner@porsche.de

Tel.: +49 (0)711 911- 2 32 47

Benjamin Marjanac

E-Mail: Benjamin.Marjanac@porsche.de

Tel.: +49 (0)711 911- 2 32 49

Club E-Mail: communitymanagement@porsche.de

Fax: +49 (0)711 911- 2 32 54



MATTHIAS MÜLLER HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!

Matthias Müller, Vorstandsvorsitzender der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, feierte am 09. Juni 2013
seinen 60. Geburtstag.

Nicht nur seine Lieblingsbaureihe, auch Matthias Müller feiert in diesem Jahr runden Geburtstag. Am 9. Juni 1953 wird er im sächsischen Chemnitz geboren. Nach dem Umzug der Familie absolviert der bayerische Landsmann 1971 sein Abitur in Ingolstadt, wo er noch im selben Jahr seine Ausbildung zum Werkzeugmacher bei der Audi AG beginnt. Es folgt ein Informatikstudium an der Fachhochschule München, das er als Diplom-Informatiker abschließt.

Danach arbeitet er sich bei Audi Schritt für Schritt nach oben – und macht dabei einen Abstecher nach Tokio. Hier absolviert er im japanischen Ministerium für Internationalen Handel und Transport (MITI) ein Volontariat. Nach seiner Rückkehr nach Deutschland ist er zunächst für das Projektmanagement des Audi A3 zuständig und leitet anschließend das Produktmanagement von Audi, Seat und Lamborghini, bevor er diese Aufgabe 2007 für den gesamten Volkswagen Konzern und die Marke VW übernimmt.

2010 dann der Höhepunkt seiner bisherigen Laufbahn: Er wird Vorstandsvorsitzender von Porsche – einem Unternehmen, das ihn seit jeher fasziniert.

Herzlichen Glückwunsch und auf ein glückliches und erfolgreiches Jubiläumsjahr!

Redaktionstermine:

PC News 4/2013: 30.08.2013

PC News 5/2013: 28.10.2013

Porsche Club News im Internet:

Im Internet sind jeweils die aktuelle Porsche Club News sowie die archivierten Zeitschriften ab der Ausgabe 1/99 unter: www.porsche.com hinterlegt.

Inhalt

01 Neues von der Porsche AG

- 05 **Kurz notiert**
 - 08 **Premiere – Limitierte Edition zum Jubiläum: Porsche feiert Jubiläum mit exklusivem Sondermodell**
 - 15 **911 Spezial – Ikone, Rennfahrzeug, Clubfahrzeug: Teil 3, Die technischen Innovationen**
-

02 Infobörse

- 24 **Porsche Sport Driving School – Precision-Training auf dem Rheinring**
 - 25 **Porsche Travel Club – Porsche Tour Barcelona/Pyrenäen**
 - 26 **Porsche Exclusive & Tequipment – Zubehör für den Panamera**
 - 28 **Porsche Driver's Selection by Porsche Design – Modellfahrzeug Porsche 50 Jahre 911 Sondermodell**
 - 29 **Porsche Zahlenspiele – Die Zahl 82**
-

03 Reportagen

- 31 **Porsche Community Management – Ausfahrt mit dem Porsche Club Coupe**
 - 35 **Porsche Club 356 de France – 38. International Porsche 356 Meeting 2013**
 - 39 **Porsche Clubs Deutschland/Porsche Clubbetreuung Deutschland – Sternfahrt nach Leipzig**
 - 42 **Porsche-Diesel-Club-Europa e.V. – Die Inselfrage: Ausfahrt nach Ameland**
 - 46 **Porsche Club Sverige – Porsche Club Sverige Festival 2013**
-



www.porsche.de/museum

Von 0 auf 911 in 50 Jahren.

Die Sonderausstellung „50 Jahre Porsche 911“.

Im Porsche Museum vom 4. Juni bis 29. September 2013.

911 50
50 Jahre Porsche 911 – Tradition Zukunft



01

Neues von der Porsche AG Kurz notiert



Panamera S E-Hybrid verbraucht bei Testfahrten 4,4 l/100 km

Vorbildlich

SPARSAMER SAUBERMANN: Im Rahmen einer internationalen Veranstaltung mit Journalisten hat der Panamera S E-Hybrid bei 42 Testfahrten über eine Gesamtdistanz von mehr als 1.200 Kilometern im Mittel nur 4,4 l/100 km verbraucht. Der Bestwert lag auf einer Runde bei lediglich 2,8 l/100 km. Das zeigt, dass sich im realen Alltagsbetrieb durchaus Verbrauchswerte in der Größenordnung des NEFZ-Verbrauchs erzielen lassen, der 3,1 l/100 km beträgt. Und das, obwohl die insgesamt vier vollkommen serienmäßigen Panamera S E-Hybrid jeweils mit drei bis vier Personen besetzt waren, die Klimaanlage eingeschaltet waren und auf der Autobahnetappe auf bis zu 230 km/h be-

schleunigt wurde. Die insgesamt 28,7 Kilometer lange Testrunde durch und um die Stadt Hockenheim herum setzte sich aus 6,5 Kilometer Stadtfahrt, 9,2 Kilometer Landstraßen und 13 Kilometer zum Teil unlimitierte Autobahn zusammen.

Ebenfalls in der Praxis bestätigt wurde die rein elektrische Reichweite von 36 Kilometern mit einem Verbrauch von 0,0 l/100 km und ohne lokale Emissionen, die somit nicht nur im NEFZ auf dem Prüfstand, sondern auch auf der Straße erreichbar ist. Und das sogar mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 54 km/h, während diese im NEFZ lediglich 33 km/h beträgt.

Pressemitteilung Porsche AG

„Engine of the Year-Award“ für den 2,7-Liter Boxermotor

Antrieb

ERNEUT IST EIN SECHSZYLINDER BOXERMOTOR VON PORSCHE MIT DEM TITEL „ENGINE OF THE YEAR“ AUSGEZEICHNET WORDEN.

In diesem Jahr vergab die internationale Jury den renommierten Preis in der Klasse von 2,5 bis drei Liter Hubraum an den 2,7-Liter-Motor, der in Boxster und Cayman eingesetzt wird. „Ein brillanter Motor für ein brillantes Auto. Dieses Porsche Herz verbindet Performance und sportliche Herkunft mit beeindruckender Kraftstoffeffizienz“, begründet Dean Slavich vom „Engine Technology International Magazine“ die Entscheidung. Bei der Wahl zum Motor des Jahres beurteilen 87 renommierte Fachjournalisten aus 35 Ländern Fahrzeugantriebe in verschiedenen



Kategorien. Neben Leistung, Kraftstoffverbrauch, Fahrverhalten und -komfort wird auch der Einsatz zukunftsweisender Technologien bewertet.

Pressemitteilung Porsche AG

Porsche Motorsportgeschichte

Triumph



DOPPELSIEG DES NEUEN PORSCHE 911 RSR IN LE MANS.

Bei den 24 Stunden von Le Mans hat Porsche einen Doppelsieg in der GT-Klasse des berühmtesten Langstreckenrennens der Welt eingefahren. Auf dem Circuit des 24 Heures gewann der vom Porsche AG Team Manthey eingesetzte neue Porsche 911 RSR mit den Porsche-Werksfahrern Romain Dumas, Marc Lieb und Richard Lietz die besonders hart umkämpfte Klasse GTE-Pro. Im zweiten 911 RSR machten ihre Werksfahrerkollegen Jörg Bergmeister, Timo Bernhard und Patrick Pilet den Doppelsieg für den Rennwagen aus Weissach perfekt.

Beide Werks-Porsche hatten über die gesamte Distanz nicht das kleinste technische Problem und die Porsche Werksfahrer hielten am Ende allen Angriffsversuchen der Konkurrenten stand. Das Porsche AG Team Manthey stand bei der Zieldurchfahrt geschlossen auf der Boxenmauer, um seinen Helden einen gebührenden Empfang zu bereiten.

Pressemitteilung Porsche AG



**30.000 Rennsiege als Maßstab.
Auch in 1 : 43.**

Mehr Informationen erhalten Sie unter:

SelectionFirmenkunden-Service@porsche.de



PORSCHE

01 Neues von der Porsche AG

Limitierte Edition zum Jubiläum Porsche feiert 50 Jahre Jubiläum mit exklusivem Sondermodell



911. 3 Ziffern. Ein Schriftzug. Und doch steht er für ein legendäres Sportwagenkonzept. Bis heute erzählt der 911 viele Geschichten. Von heldenhaften Rennsiegen. Von einem Design, das ikonisch geworden ist. Von unzähligen Kindheits träumen. Und von einer zeitlosen Idee.

Porsche 911 „50 Jahre 911“ – Motor: 6-Zylinder Boxermotor, Hubraum: 3.800 cm³, Leistung: 294 kW (400 PS), Max. Drehm.: 660 Nm, Höchstgeschwindigkeit: 300/298* km/h, Beschleunigung (0–100 km/h): 4,5/4,3* s
Verbrauch (NEFZ) Innerstädtisch: 13,8/12,2* l/100 km, Außerstädtisch: 7,1/6,7* l/100 km, Gesamt: 9,5/8,7 l/100 km
CO₂-Verbrauch: 224/205* g/km – *Werte mit PDK

01 Porsche AG

Porsche feiert seine Ikone 911 mit einem Sondermodell. Limitiert auf 1963 Exemplare, sportlich elegant veredelt mit Ausstattungsmerkmalen, die zu seiner einzigartigen Erfolgsgeschichte beigetragen haben.

Porsche 911 „50 Jahre 911“ – Motor: 6-Zylinder Boxermotor, Hubraum: 3.800 cm³, Leistung: 294 kW (400 PS), Max. Drehm.: 660 Nm, Höchstgeschwindigkeit: 300/298* km/h, Beschleunigung (0–100 km/h): 4,5/4,3** s
Verbrauch (NEFZ) Innerstädtisch: 13,8/12,2* l/100 km, Außerstädtisch: 7,1/6,7* l/100 km, Gesamt: 9,5/8,7 l*/100 km
CO₂-Verbrauch: 224/205* g/km – *Werte mit PDK

01 Neues von der Porsche AG



Sportlich eleganter Auftritt: Das Sondermodell kombiniert das markant breite Heck der Allradmodelle mit puristischem Heckantrieb.

Exklusiv: Das Paket mit Porsche Dynamic Light PDLs und Stoff/Leder Sitze in Pepita Karomuster

Der Porsche 911 verbindet scheinbare Gegensätze wie kaum ein anderer Sportwagen. Dazu gehören beispielsweise Tradition und Innovation aber auch Exklusivität und hohe soziale Akzeptanz. Den 50. Geburtstag des Elfer feiert Porsche auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt daher mit einem ganz besonderen Modell.

Wie der Ur-Elfer ist die Jubiläumsausgabe des 911 Carrera S ein Coupé mit Sechszylinder Boxermotor im Heck und Hinterradantrieb. Topaktuell ist die effiziente Performance, das aktive Sportfahrwerk und die exklusive Sonderkarosserie. Der Geburtstags-Elfer besitzt das markant breite Heck, das sonst den Allradmodellen vorbehalten ist. Die wertvolle Edition ist auf 1963 Exemplare limitiert, die Jahreszahl der 911 Weltpremiere.

Porsche präsentiert das Sondermodell pünktlich zum 50. Geburtstag des 911 auf der IAA in Frankfurt, die am 12. September 2013 ihre Pforten für das Messepublikum öffnet. 1963 wurde von Porsche das Urmodell auf dieser internationalen Leitmesse des Automobilbaus erstmals dem Publikum vorgestellt. Seit ihrer Präsentation – zunächst als Typ 901 – begeistert die Sportwagenikone Automobilfreunde auf der ganzen Welt und gilt heute als Referenz für alle anderen Sportwagen.

Ohne Unterbrechungen wurde die Baureihe seit ihrem Debüt im Jahr 1963 kontinuierlich weiterentwickelt. Der einzigartige Charakter des 911 wurde stets beibehalten. Das Ergebnis dieser inzwischen 50jährigen Evolution, zu der auch zahllose Rennsiege gehören, ist ein Sportwagen, der die Authentizität der Marke Porsche voll und ganz verkörpert. Seine Gene finden sich

auch in allen anderen Porsche Modellen wieder.

Die Sonderedition des 400 PS (294 kW) starken 911 Carrera S lebt diese Faszination durch Ausstattungsmerkmale, die zu der 50jährigen Erfolgsgeschichte beigetragen haben. So verfügen die limitierten Fahrzeuge über ein speziell auf die breite Spur abgestimmtes PASM Fahrwerk, das die überragende Querdynamik des 911 noch weiter unterstützt. Die Sportabgasanlage liefert dazu den passenden emotionalen Sound.

Die 20 Zoll großen Sonderräder sind eine optische Hommage an die legendären „Fuchs“ Räder mit mattschwarzer Lackierung und glanzgedrehtem Stern. Chromleisten im vorderen Lufteinlass, auf den Lamellen des Motorraumgitters und der Blende zwischen den Heckleuchten unter-

01 Neues von der Porsche AG



Ein Jubiläums Elfer bis ins kleinste Detail:

Weißer Zeiger und grüne Beschriftung im Cockpit, Glanzzierleisten und das breite Heck der Allradmodelle

streichen den eleganten Auftritt des Sondermodells. Ein weiteres technisches Highlight in der hochwertigen Ausstattung ist das Porsche Dynamic Light System (PDLS) mit Bi-Xenonscheinwerfern und dynamischem Kurvenlicht.

Das Jubiläumsmodell ist wahlweise in einer der zwei spezifischen Sonderfarben graphitgrau uni und geysirraummetallisch sowie in schwarz uni lieferbar. Auf dem Heckdeckel trägt das Modell den zweifarbigen Schriftzug „911 50“ in 3D-Optik. Diese Bezeichnung wiederholt sich dreifarbig gestickt in der Kopfstütze sowie zweifarbig als Logo im Drehzahlmesser und in den aluminiumfarbenen Einstiegsleisten. Es steht zudem gemeinsam mit der individuellen Limitierungsnummer des jeweiligen Fahrzeugs auf der Blende des Cupholders. Weitere äußere Merkmale des Sondermodells sind Glanzzierleisten als Fensterrah-

men und Sport-Design Außenspiegel auf den Türbrüstungen.

Auch im Innenraum finden sich Referenzen an den Ur-Elfer: Die Beschriftung der Instrumente ist wie vor 50 Jahren grün, die Zeiger weiß und die Achsen sind mit silbernen Kappen abgedeckt. Eine weitere Besonderheit: Die Stoffmittelbahnen der Leder-/Stoffsitze zitieren das in den 1960er Jahren gängige „Pepita“ Karomuster. Das Volllederinterieur trägt die Farben achatgrau oder schwarz mit Ziernähten teilweise in Kontrastfarbe. Fahrer und Beifahrer erleben den typischen 911 Fahrspaß in 14-Wege Sportsitzen oder optional 18-Wege Sportsitzen Plus. Passend zu Zierblenden auf der Schalttafel, den Türen und der Mittelkonsole in gebürstetem Aluminium stammt der Schalt- oder Wählhebel aus dem Programm von Porsche Exclusive.

Die Fahrleistungen des Sondermodells 50 Jahre 911 entsprechen weitestgehend denen des 911 Carrera S. Der Jubiläums Elfer spurtet in 4,5 Sekunden (4,3 mit PDK) von null auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h (298 mit PDK). Der Verbrauch im NEFZ gesamt liegt bei 9,5 l/100 km (8,7 mit PDK), was einer CO₂-Emission von 224 g/km (205 mit PDK) entspricht. Die Sondermodelle stehen ab dem 23. September 2013 beim Porsche Händler und kosten in Deutschland 121.119 Euro einschließlich Mehrwertsteuer und länderspezifischer Ausstattung. ◀

Öffentlichkeitsarbeit und Presse
Produktpresse

Porsche 911 „50 Jahre 911“ – Motor: 6-Zylinder Boxermotor, **Hubraum:** 3.800 cm³, **Leistung:** 294 kW (400 PS), **Max. Drehm.:** 660 Nm, **Höchstgeschwindigkeit:** 300/298* km/h, **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,5/4,3* s
Verbrauch (NEFZ) Innerstädtisch: 13,8/12,2* l/100 km, **Außerstädtisch:** 7,1/6,7* l/100 km, **Gesamt:** 9,5/8,7 l*/100 km
CO₂-Verbrauch: 224/205* g/km – *Werte mit PDK



Mehr unter www.porsche.de oder Tel. 01805 356 - 911, Fax - 912 (Festnetzpreis 14 ct/min; Mobilfunkpreise max. 42 ct/min).

**Man muss das Rad nicht neu erfinden,
um es nach eigenen Vorstellungen zu gestalten.**

Das Porsche Exclusive Angebot für den Cayman.

Dieser Cayman S von Porsche Exclusive hat seinen ganz eigenen Charakter: Ihren.

Individualisiert wurde er ab Werk nach Ihren Vorstellungen. Durch die Exterieurfarbe

Platinsilbermetallic, durch Lufteinlässe im Fondseitenteil lackiert, durch die Außenspiegel-

Unterschale lackiert, durch die Abdeckung Scheinwerferreinigungsanlage lackiert –

und durch das 20-Zoll SportTechno Rad. Kurz: Der Cayman S platinsilbermetallic ist

durch und durch Ihr Porsche.



PORSCHE

01 Neues von der Porsche AG Spezial 911

50 Jahre 911 IKONE, RENNFAHRZEUG, CLUBFAHRZEUG

Seit fünf Jahrzehnten gilt der Porsche 911 als Automobilkone und Sportwagen schlechthin. Denn der 911 ist viel mehr als ein Auto. Er ist ein Kultobjekt, das den Puls von Automobilliebhabern auf der ganzen Welt bereits im Stand in die Höhe treibt.

Und er ist seit 50 Jahren das Herzstück der Marke Porsche. Kaum ein anderes Automobil auf der Welt kann auf eine so lange Tradition und Kontinuität zurückblicken wie der Porsche 911.

Das 911 Spezial der Porsche Club News beleuchtet in Teil 3 die technischen Innovationen des Porsche 911.

In unserer 5-teiligen Serie beleuchten wir zu Beginn die Anfänge der Sportwagen Ikone, im Teil 2 beschäftigten wir uns mit dem Design und gingen den Rundungen und Kurven des 911 auf die Spur. In dieser Ausgabe der Porsche Club News dreht sich alles um die Innovationen, denn mit jeder der inzwischen sieben Generationen erfanden die Porsche Ingenieure aus Zuffenhausen und Weissach den 911 neu und bewiesen damit immer wieder die Innovationskraft der Marke Porsche.



„Der 911 ist das einzige Auto, mit dem man von einer afrikanischen Safari nach Le Mans, dann ins Theater und anschließend auf die Straßen von New York fahren kann.“
Ferry Porsche

Die Bilder, die wir auch dieses Mal für die Strecke zum 911 Jubiläum ausgewählt haben, zeigen: Die Clubwelt ist nicht nur eine lebendige und engagierte Gemeinschaft, sondern seit 50 Jahren eine treue Anhängerschaft des Porsche 911.

Rund um den Globus feiern die Porsche Enthusiasten in den Porsche Clubs das Jubiläum „ihrer“ Ikone. Auf Seite 22 haben wir für Sie die Highlights der Club Saison zusammengestellt.



Porsche 911 997 Porsche Club Taiwan



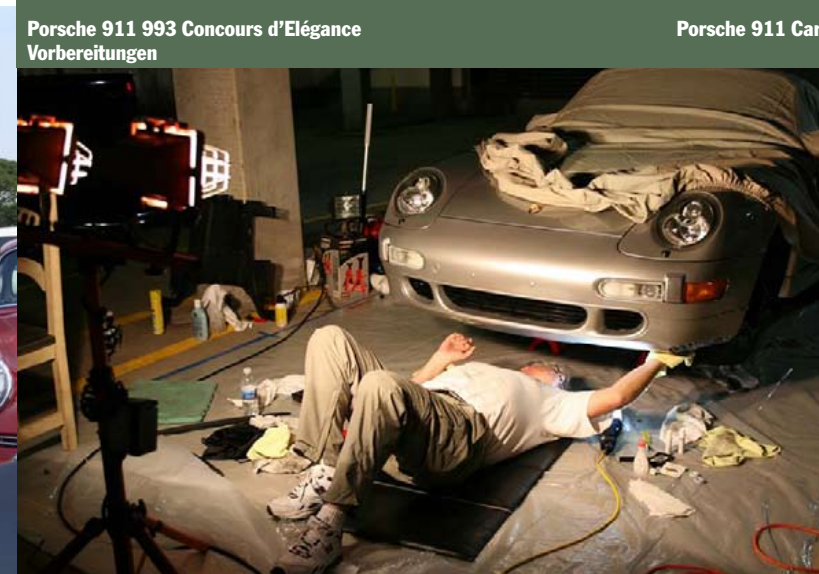
Porsche 911 997 Fahrtraining Ivalo, G-Modell Fahrtraining Porsche Parade USA



Porsche 911 997 Porsche Club Sverige



Porsche 911 997 Porsche Club Singapore



Porsche 911 993 Concours d'Elégance Vorbereitungen



Porsche 911 Carrera 2.7 RSR

01 Neues von der Porsche AG Spezial 911

50 Jahre 911 Teil 3 Innovation



Seit fünf Jahrzehnten ist der Porsche 911 bei Performance und Effizienz Maßstab seiner Klasse. Mit jeder Generation legte der Porsche 911 die Messlatte noch einmal höher. Immer wieder erfanden die Porsche Ingenieure aus Zuffenhausen und Weissach den 911 neu und bewiesen damit eindrucksvoll die Innovationskraft der Marke Porsche. Obwohl der 911 stets auch in Sachen Sportlichkeit vorweg fuhr, standen die Fahrleistungen niemals allein im Fokus der Entwickler. Der 911 zeichnete sich schon immer durch intelligente Ideen und Technologien aus, welche Performance, Alltagstauglichkeit, Sicherheit und Nachhaltigkeit verknüpfen.

Dreiteilige Sicherheitslenkung (1963)

Der Porsche 911 erhielt für seinen Start im Jahr 1963 eine Zahnstangenlenkung, die bereits in frühen Testberichten für ihre präzise und sehr direkte Funktionsweise gelobt wurde. Zugleich war diese Lenkung Teil des Sicherheitskonzepts des Fahrzeugs: Das Gestänge war dreiteilig ausgelegt, das Lenkgetriebe in der Fahrzeugmitte angesiedelt. Daher bewegte sich im Falle eines Frontalaufpralls das Lenkrad

nicht direkt zum Fahrer hin, sondern verschob sich durch die Winkelung der Lenkstange, durch Prallrohre und Ausklinkelemente von diesem weg. Ab 1991 rüstete Porsche als erster Automobilhersteller alle Modelle serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrer-Airbags aus.

Targa-Überrollbügel (1965)

„Das erste serienmäßige Sicherheitscabriolet der Welt“ – so lautete die Schlagzeile mit der Porsche im September 1965 den ersten 911 Targa auf der IAA präsentierte. Die Innovation des neuen Sportwagenmodells war der feststehende Targa-Bügel, der sich vom im Rennsport bewährten Überrollbügel ableitete und ein hohes Maß an Insassenschutz garantierte. Das im August 1965 patentierte Verdeckkonzept hatte noch weitere Vorteile: Ein bei Autobahntempo hässlich aufgeblähtes Stoffdach verhindert es ebenso zuverlässig wie die bei damaligen Cabrios üblichen Karosserie-Verwindungen.

Innenbelüftete Scheibenbremsen (1966)

Die effektive Kühlung von Bremsen ist wichtig in einem Hochleistungsfahrzeug – nur dann können sie es standfest auch wiederholt aus hohen Geschwindigkeitsbereichen verzögern. So führte Porsche bereits 1966 im 911 S innenbelüftete Scheiben ein. Diese Scheiben sind doppelwandig ausgeführt, so dass die Luft zirkulieren kann und die Reibungswärme reduziert wird. Die Durchbohrung hat zudem den besonderen Vorteil, dass Spritzwasser von den Scheiben besonders schnell abgeführt wird. Kein Hersteller investiert soviel Know-how in die Bremsanlagen seiner Serienwagen wie Porsche. Denn kein Hersteller hat ebenso große Erfahrungen aus dem Motorsport wie Porsche. Der Grund: Auch für die Rennwagen hat Porsche die Bremsanlagen stets selbst entwickelt. Doch der Lohn des Aufwands sind Bremsanlagen, die nicht nur äußerst standfest sind und damit ihren Teil zur höchsten Fahrprä-



Porsche 911 997 GT3

01 Neues von der Porsche AG Spezial 911

Porsche 911 964 Speedster



zision beitragen. Die Serienfahrzeuge von Porsche weisen stets den in ihrer Klasse kürzesten Bremsweg auf – ein großes Sicherheitsplus im Straßenverkehr.

Front- und Heckspoiler (1972)

Die Porsche-Ingenieure arbeiteten stets daran, das Gesamtpaket 911 noch besser zu machen. Dazu zählte auch eine günstigere Aerodynamik – der im Jahr 1971 der erste Frontspoiler Rechnung trug, basierend auf einem Wissenstransfer direkt aus dem Rennsport. Es gab ihn im 911 S und später im 911 E, und er leitete die Luft seitlich vorbei und reduzierte so den Auftrieb des Vorderwagens. Die Vorteile waren ein besserer Geradeauslauf und eine leichtere Beherrschbarkeit. Ein Jahr später erhielt auch der 911 T den Frontspoiler. Den Heckspoiler brachte der 911 Carrera RS 2.7 – er trug den markanten „Entenbürzel“ und war mit ein Grund, dass der Typ zu einem Kultauto wurde. Den nächsten Heckspoiler, dem man durchaus das Attribut „epochal“ zuerkennen kann, war der des 911 Turbo. Groß und flach zierte er das Fahrzeug und war neben schierer Funktion zugleich ein Statement für die Leistungsfähigkeit und Geschwindigkeit des Turbo.

Turboaufladung (1973)

Beinahe so alt wie der Verbrennungsmotor selbst ist der Wunsch der Ingenieure nach



der „idealen Füllung“: der optimalen Verbrennung des Kraftstoff-Luft-Gemisches. Dabei ist es das Ziel der Techniker, möglichst viel Luft in die Zylinder zu bekommen, damit sie, komprimiert und mit Kraft-

stoff vermischt, durch Verbrennung einen hohen Arbeitsdruck und damit eine hohe Leistung erzeugen kann. Der im Jahr 1973 präsentierte 911 Turbo war eine richtungsweisende Studie, denn sein 3-Liter-Turbomotor verfügte über eine zuvor im Rennsport ausgiebig erprobte abgasseitige Ladedrucksteuerung. Mit dem 1974 serienreifen 911 Turbo gelang es Porsche als erstem Automobilhersteller, den Turbolader an die verschiedenen Fahrzustände anzupassen. Statt der herkömmlichen ansaugseitigen Regelung entwickelten sie eine abgasseitige Steuerung des Ladedrucks. Im Teillast- oder Schubetrieb wurde unerwünschter Überdruck verhindert, indem überschüssige Auspuffgase nicht mehr durch die Abgasturbine, sondern über eine Entlastungsleitung (auch „Bypass“ genannt) geleitet wurden. Wenn beim Beschleunigen wieder Ladedruck benötigt wurde, schloss sich das Bypass-Ventil, und die Turbine konnte im Abgasstrom ihre volle Arbeitsleistung entwickeln.

Feuerverzinkte Karosserie (1975)

Dem Thema Korrosion begegnete Porsche im Jahr 1975 mit nachdrücklichem Erfolg: Der 911 erhielt als erster Serien-Pkw eine beidseitig feuerverzinkte Karosserie – und Porsche konnte eine sechsjährige Garantie gegen Durchrosten anbieten, die zum Modelljahr 1981 auf sieben, später dann sogar auf zehn Jahre ausgedehnt wurde. Die behandelte Rohkarosserie verbessert nicht nur die Lebensdauer, sondern

Porsche 911 RS 2,7 Porsche Club Carrera RS e.V.



01 Neues von der Porsche AG

auch die Sicherheit des Fahrzeugs, denn die Maßnahme erhält die Gesamtsteifigkeit und Crashesicherheit der Karosserie trotz alterndem Fahrzeug. Insgesamt trägt sie auch zum Ruf des 911 bei, ein extrem langlebiges Fahrzeug zu sein – zwei Drittel aller jemals gebauten 911 sind heute noch zugelassen. Legendar ist die Fahrt mit Prototypen durch ein Salzwasserbad, das Teil des Testparcours in Weissach war, um die Korrosionsbeständigkeit zu prüfen.

Ladeluftkühlung (1977)

Eines der Erfolgsgeheimnisse der Baureihe 911 ist die ständige und konsequente technische Weiterentwicklung. Diese Philosophie wurde auch beim 911 Turbo angewendet. Hauptmerkmale des 1977 überarbeiteten 911 Turbo waren eine Hubraumerweiterung auf 3,3 Liter sowie ein Ladeluftkühler, der unterhalb des Heckspoilers positioniert wurde. Aus dem Rennsport abgeleitet, war dieser eine Weltneuheit im Serien-Pkw. Der Ladeluftkühler verringert die Ansaugtemperatur der Luft um bis zu 100 Grad Celsius, wodurch der Motor mehr Leistung und Drehmoment in allen Drehzahlbereichen erzielt – kühlere Gase haben eine höhere Dichte und ergeben somit eine bessere Füllung des Motors.

Digitale Motorelektronik (1983)

Ihre Premiere feierte die Digitale Motorelektronik (DME) im Jahr 1983 mit dem neuen Saugmotor mit 3,2 Liter Hubraum. Ihre wichtigsten Vorteile waren ein günstiger Treibstoffverbrauch, eine saubere Verbrennung und damit auch eine maximale Leistungsausbeute. Die Anlage arbeitete mit einem gemeinsamen Steuergerät, in dem alle Betriebszustände des Motors programmiert waren. Für jede Drehzahl, jede Gaspedalstellung und Temperatur wurden die richtige Einspritzmenge und der genaue Zündzeitpunkt zugeordnet.

Allradantrieb (1988)

Umfangreiche Erfahrungen über den Einsatz des Allradantriebs im Sportwagen sammelte Porsche im Typ 959, einem Technologieträger in jeder Hinsicht. Als

Porsche 911 SC RS



3 TECHNIK

50 JAHRE
PORSCHE 911

Sonderserie nur in einer geringen Stückzahl hergestellt, hat er seine Fortsetzung und Auswirkung in Porsches erstem Allrad-Seriensportwagen gefunden, dem im Jahr 1988 vorgestellten 911 Carrera 4. Der 959 hatte für beste Fahrdynamik eine elektronisch stufenlos geregelte Längssperre, und die Verteilung der Momente auf die beiden Achsen erfolgte in Abhängigkeit von der Radlastverteilung und der Reibwerte der Räder auf die Fahrbahn. Den Carrera 4 statteten die Ingenieure dann zum gleichen Zweck mit einer Grundverteilung der Momente über ein Planeten-Verteilergetriebe von 31 zu 69 Prozent (Vorderachse zu Hinterachse) aus. Dazu gab es eine hydraulisch betätigte Längs- und Quersperre für ein nahezu stufenloses Ändern des Verteilungsverhältnisses. Deren Funktion wurde von einer Elektronik gesteuert, welche im ABS-Steuergerät integriert ist. Der nächste Carrera 4, vorgestellt im Jahr 1994, markierte die nächste Evolutionsstufe des Porsche-Allradantriebs. Unter anderem erhielt er als Längskupplung eine optimal angepasste und sehr leichte Visco-Lamellenkupplung.

Tiptronic (1989)

Ein neuartiges Getriebe bot Porsche von 1989 im 911 der Baureihe 964 an – die Tiptronic, eine ideale Synthese zwischen

Komfort und Sportlichkeit. Die Fahrdaten lagen nur geringfügig unter denen gleicher Fahrzeuge mit handgeschalteten 5- bzw. 6-Gang-Getrieben. Die Tiptronic war ein Automatikgetriebe mit intelligenten Schaltprogrammen und der Möglichkeit der individuellen Beeinflussung von Hand. Sie verfügte neben den üblichen Positionen des Wählhebels über eine zweite parallele Gasse, in der ein einfaches Antippen des Wählhebels den sofortigen Gangwechsel auslöste. Nach vorn „getippt“ erfolgte ein Heraufschalten, nach hinten ein Herunterschalten, sofern die Drehzahlgrenzen nicht überschritten wurden. Vergaß man das Heraufschalten, so schaltete das Getriebe beim Erreichen der zulässigen Motorhöchstdrehzahl automatisch in den nächsthöheren Gang. Die Elektronik hielt fünf Schaltprogramme bereit. Je nach Temperament des Fahrers und den Verkehrsgegebenheiten wurde das Programm mit den günstigsten Schaltpunkten aktiviert. Zum weichen Gangwechsel wurde kurzzeitig das Motordrehmoment durch Zurücknahme des Zündzeitpunkts abgesenkt.

LSA-Aluminium-Fahrwerk (1993)

Das neue Fahrwerk nach dem „LSA-Prinzip“ (Leichtbau, Stabilität, Agilität) nahm dem heckmotorisierten Elfer in der Bau-

01 Neues von der Porsche AG

reihe 993 endgültig seine Tücke. Es betrifft vor allem die Hinterachse, die auf einer im Rennsport erprobten Mehrlenkerachse basierte und eine herausragende Fahrdynamik ermöglichte. Die Grundkinematik ist so ausgelegt, dass das Fahrzeug beim Beschleunigen sowie beim Kurvenfahren deutlich weniger einfedert. Dadurch stabilisiert sich das gesamte Fahrverhalten. Zusätzlich erhöhen Leichtbaufederbeine mit Aluminium-Dämpfern die Agilität. Das Ergebnis aller Bemühungen: Das Fahrwerk erlaubte schnelle und sichere Spurwechsel auch bei hohen Geschwindigkeiten. Und senkte dabei auch noch Abrollgeräusche und Vibrationen.

Bi-Turboaufladung (1995)

Der 1995 präsentierte 911 Turbo der Baureihe 993 erhielt einen mit zwei kleinen Turboladern bestückten 3,6-Liter-Motor, dessen Leistungscharakteristik der eines hubraumstarken Saugmotor nicht unähnlich war. Bereits ab 2.000/min entwickelte das Triebwerk reichlich Schub, der sich ab 3.500/min in ein stürmisches Rasen verwandelte, das die Insassen eindrucksvoll in die Sitze presste. Neben der Leistungssteigerung auf 300 kW (408 PS) und der Anhebung des maximalen Drehmoments auf 540 Newtonmeter hatten die Weissacher Ingenieure auch das Ziel, das „Turbo-Loch“ des Motors beim Beschleunigen auf ein bisher nicht gekanntes Minimum zu reduzieren. Sie erreichten es durch den Einsatz zweier kleiner statt eines großen Abgasturboladers, wobei sich vor allem das geringe Trägheitsmoment der kleineren Rotoren auswirkte.

Abgas-Kontrollsystem OBD II (1995)

Ein weiteres technisches Highlight des Sechszylinders war das neue Abgasüberwachungssystem OBD (Onboard-Diagnose) II, erstmals von einem Serienhersteller eingesetzt. Dieses erlaubte ein frühzeitiges Erkennen von Fehlern oder Defekten im Abgas- und Kraftstoffsystem. Die aufwändigen Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung zeigten beim 911 Turbo große Wirkung: Zur Überraschung der Fachwelt

Porsche 911 Club Coupe „50 Years Porsche Club of America“



entpuppte sich der Turbomotor als emissionsärmster Serien-Automobilantrieb der Welt. Zudem ging der aufgeladene 993 als erster Biturbo mit Luftmassenregelung in die Automobilgeschichte ein. OBD erforderte eine aufwendige Entwicklungsarbeit und ein äußerst komplexes Motormanagementsystem.

Keramik-Bremsscheibe (2001)

Im Jahr 2000 stellte Porsche den 911 Turbo der Baureihe 996 vor. Auf Wunsch wurde er mit Keramik-Verbundbremsscheiben ausgestattet, der 911 GT2 hatte sie serienmäßig. Die neue Bremse mit dem Namen Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) ist ein bedeutender Technologiefortschritt und setzte neue Maßstäbe. Vor allem bei so entscheidenden Kriterien wie Ansprechverhalten, Fadingstabilität, Gewicht und Lebensdauer. Dabei war es Porsche weltweit als erstem Automobilhersteller gelungen, eine Keramik-Verbundbremsscheibe mit Evolenten-Kühlkanal für eine effiziente Innenkühlung zu entwickeln. Die Keramik-Verbundbremsscheiben waren wie Metall-Bremsscheiben gelocht. Doch sie wogen mehr als 50 Prozent weniger. Damit sank zum einen das Fahrzeuggewicht um 20 Kilogramm, was Kraftstoff spart; zum anderen reduzieren sich dadurch auch die ungefederten Massen, was das Ansprechverhalten der Stoßdämpfer weiter verbessert. Keramik-Bremsscheiben bieten weitere Vorteile: Ihr Reibwert ist stets konstant, und eine Notbremsung mit PCCB erfordert weder



hohe Pedalkräfte noch irgendwelche technischen Hilfsmittel, die in Sekundenbruchteilen die Maximalbremskraft aufbauen helfen. PCCB liefert sofort und ohne Druck aufs Bremspedal eine maximale Verzögerung. Und das Nass-Ansprechverhalten ist ausgezeichnet, weil die ebenfalls neu entwickelten Bremsbeläge im Gegensatz zu herkömmlichen Belägen weniger Wasser aufnehmen. Hohe Belastungen, die gerade bei sportlichem Fahrstil häufig auftreten können, steckt die Keramik-Bremsscheibe klaglos weg.

Porsche Doppelkupplungsgetriebe PDK (2008)

Weltpremiere in einem Seriensportwagen feierte im Jahr 2008 im 911 der Baureihe 997 das optional erhältliche Porsche Doppelkupplungsgetriebe PDK. Es hatte sieben Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang und ist zunächst im Carrera und Carrera S erhältlich. Seine wichtigsten Vorteile waren ein schnellerer Gangwechsel im Vergleich zu Schalt- und Wanderautomatikgetrieben. Die Gänge waren beim Schalten bereits eingelegt, und die Zug-

01 Neues von der Porsche AG



kraft musste während des Gangwechsels nicht unterbrochen werden. Zudem bot das PDK Gewichtsvorteile – trotz zweier zusätzlicher Gänge im Vergleich zu den damals gängigen manuellen Schaltgetrieben wiegt es rund 10 Kilogramm weniger als das bisherige Tiptronic S-Getriebe. Porsche hatte diese Getriebetechnologie bereits in den 1980er-Jahren als weltweit erster Hersteller erfolgreich im Rennsport im 956/962 eingesetzt und verfügte damit über die längste Erfahrung mit Doppelkupplungsgetrieben für Hochleistungssportwagen.

Intelligente Aluminium-Stahl-Bauweise (2011)

Im 911 der Baureihe 991, der im Jahr 2011 vorgestellt wurde, hat Porsche den Leichtbau bei Sportwagen weiter perfektioniert. Die Ingenieure entschieden sich für ein Konzept, dass den richtigen Werkstoff in der richtigen Bauweise an die richtige Stelle setzt. Damit ist die aktuelle Fahrzeuggeneration erstmals leichter als der direkte Vorgänger: um rund 40 Kilogramm. Und das trotz der Gewichtszusätze durch einen verlängerten Radstand, die erhöhten Sicherheitsanforderungen und das aufgewertete Gesamtpackage. Die neue Rohkarosserie in Aluminium-Stahl-Mischbauweise brachte mit rund 80 Kilogramm den größten Anteil an der Gewichtseinsparung. Der Vorderwagen und große Teile des Bodens sowie des Hinterwagens – mit Ausnahme lokaler Verstärkungsbauteile – bestehen aus Aluminium. Ebenso Deckel, Kotflügel und Türrohbau. Es ergibt sich ein Aluminium-Anteil von 44 Prozent beim Coupé und von 43 Prozent beim Cabriolet. Die Stahlbauteile werden

Porsche 911 G-Modell Porsche Club Steiermark



in deutlich verstärktem Anteil aus höchstfesten und ultrahochfesten Materialien gefertigt. Zugleich veränderte die intelligente Aluminium-Stahl-Mischbauweise den Fertigungsprozess im Werk Zuffenhausen: Viele der Stahl- und Aluminiumverbindungen aus denen eine Rohkarosserie besteht lassen sich nicht verschweißen. Abhilfe schafft der erhöhte Einsatz von Strukturklebstoffen, der zugleich eine Kontaktkorrosion zwischen beiden Werkstoffen verhindert. Aber auch neue mechanische Fügeverfahren kommen zur Anwendung, beispielsweise das Durchsetzfügen (Clinchen), das Stanznieten oder das Flowdrillschrauben. Ausgewählt wird stets die optimale Verbindung.

Siebengang-Schaltgetriebe (2011)

Das weltweit erste 7-Gang-Schaltgetriebe kommt im 911 zum Serieneinsatz – ebenfalls in der Baureihe 991. Es verleiht dem 911 eine neuartige, knackige Schaltcharakteristik. Die neue Schaltbox wurde auf Basis des 7-Gang Doppelkupplungsgetriebes entworfen und bietet exzellenten Schaltkomfort und sportliche

Schaltkräfte. Hierbei erreichen die neuen 911er ihre Höchstgeschwindigkeit bereits im sechsten Gang. Der siebte Gang ist dagegen lang übersetzt und hilft beim Spritsparen – eine hohe Reisegeschwindigkeit wird schon bei niedrigerer Geschwindigkeit erreicht. Zur Kraftstoffeffizienz tragen auch der hohe Wirkungsgrad und das optimierte Gewicht des Getriebes bei. Zudem ist es serienmäßig mit einer Start-Stopp-Automatik kombiniert.

Beim Doppelkupplungsgetriebe sind die Gänge konzeptbedingt anders angeordnet als bei einer normalen H-Schaltung. Deshalb wurde eigens für die manuelle Getriebevariante eine konvertierte Schalt-Aktuatorik entwickelt. Durch sie kann das klassische H Schaltbild auch mit den Doppelkupplungs-Radsätzen verwirklicht werden.

TEIL 4 IN DER NÄCHSTEN AUSGABE:
DAS SECHSZYLINDER-AGGREGAT
Porsche Club News
Presse und Öffentlichkeitsarbeit
Porsche Museum

01 Neues von der Porsche AG Spezial 911

DIE PORSCHE CLUBS FEIERN DEN 911

Für Porsche ist das 50-jährige Jubiläum das zentrale Thema des Jahres 2013.

Mit der Porsche Club News sind Sie immer auf dem Laufenden. Hier finden Sie aktualisierte Termine, Aktionen und Events rund um das Thema 911.

Der Newsletter

2013 erwarten Sie viele weitere Highlights zum 50. Jubiläum des Porsche 911. Einen Newsletter hierzu finden Sie unter www.porsche.com. Er informiert Sie regelmäßig über alle Neuigkeiten.
<http://www.porsche.com/germany/dialog/newsletter/>

Die Roadshow

Das Porsche Museum schickt einen originalen und unrestaurierten 911 aus dem Jahr 1967 auf Weltreise. Als Botschafter der Marke Porsche wird er verschiedene internationale Veranstaltungen, Messen, historische Rallyes und Motorsportveranstaltungen im Jubiläumsjahr begleiten. Auf www.porsche.com/follow-911 können Fans und Interessierte ab Ende Februar die einzelnen Stationen mitverfolgen.

Der 911 im Museum

Vom 4. Juni bis 29. September 2013 blickt das Porsche Museum mit einer Sonderausstellung auf die Historie und Entwicklung des „Elfers“ zurück.

Der 911 Fotowettbewerb

Passend zum Jubiläum hat Porsche einen Fotowettbewerb ausgerufen: Zeigen Sie uns Ihren 911 und gewinnen Sie ein professionelles Fotoshooting mit Ihrem Porsche 911.

Die Teilnahme ist einfach: Folgen Sie @porsche und teilen Sie Ihr Foto über Twitter oder Instagram, indem Sie es mit #50Y911 ergänzen. Ihr Bild erscheint anschließend im Porsche 911 Fotostream.

Die Bilder aus dem Shooting werden als Artwork im Porsche Museum ausgestellt. Teilnahmeschluss ist der 01.06.2013.

Weitere Informationen unter <http://www.porsche.com/microsite/50years-911/germany.aspx>



TERMINE RUND UM DAS 911 JUBILÄUM

Veranstaltungen

10. – 13. Oktober

Targa Florio Classic
Palermo Sizilien
www.targaflorioclassic.com

Termine zum 911 Jubiläum:

06. – 08. September

5. Schloss Bensberg Classics

Die Club Highlights 2013

02. – 04. August

Copenhagen Historic Grand Prix
50 Jahre 911 / Porsche Club Danmark

05. – 08. September

Freundschaftstreffen des Porsche Club
Deutschland in Trier / D

08. September

Classics at the Castle / Heddingham / GB

18. September 2013

25 Jahre Porsche Club Singapore /
Singapore

27. – 29. September 2013

50 Jahre 911 / Fédération Clubs Porsche de
France / Clermont-Ferrand / Frankreich



Porsche 911 G-Modell Speedster



www.porsche.de/travelclub oder unter Telefon +49 (0)711 911-23360

Eines der schönsten Urlaubsziele weltweit finden Sie hinter dem Lenkrad.

Der Porsche Travel Club.

Man fährt, um anzukommen. Aber man reist, um zu sich zu finden. Ganz gleich, auf welche Reise Sie sich mit dem Porsche Travel Club begeben, das Ziel ist stets das gleiche: höchsten Ansprüchen gerecht zu werden – Ihren. Deshalb bewegen Sie sich in einem Porsche. Auf Routen, die vor allem nach einem Kriterium ausgewählt wurden: Fahrspaß. Dabei übernachten Sie an den ersten Adressen vor Ort und speisen in den besten Restaurants, die entlang der jeweiligen Route zu finden sind. So wird jeder Kilometer zu einem Erlebnis. Und jeder Tag ein unvergesslicher.



PORSCHE

02 INFOBÖRSE

Porsche Sport Driving School Precision-Training auf dem Rheinring

OHNE PRÄZISION KÖNNTEN WIR KEINEN PORSCHE BAUEN.

Und ohne Präzision kann man einen Porsche nicht fahren.

Beim zweitägigen Precision-Training der Porsche Sport Driving School für Einsteiger erlangen Sie die richtige Präzision für das Fahren auf einem gehobenen sportlichen Niveau. Unter professioneller Anleitung werden tiefgreifende Grundlagen vermittelt, die Sie im Anschluss auf der herausfordernden Strecke auch beim Freien Fahren anwenden werden. Erleben Sie Fahrspaß pur: Sie haben ausgiebig Gelegenheit, exaktes Lenken sowie dosiertes Bremsen und kontrolliertes Beschleunigen zu trainieren – Grundvoraussetzungen für das sichere Durchfahren einer Kurve.

Das Precision-Training bietet Ihnen die ideale Vorbereitung für den nächsten Level: das Performance-Training.

Termin: 07.–08.09.2013

Preis: 1.550,00 Euro*

*bei Teilnahme im eigenen Fahrzeug. Porsche Mietfahrzeuge sind auf Anfrage erhältlich.

Nähere Informationen unter:

Tel. +49 (0) 711 911 – 23364,

im Internet auf www.porsche.com/sportdrivingschool

oder per E-Mail unter: info@porschepportdrivingschool.de



Precision-Training: Trainieren Sie exaktes Lenken, dosiertes Bremsen und kontrolliertes Beschleunigen auf dem Rheinring im Elsass (nahe Freiburg)

02 Infobörse

Porsche Travel Club Porsche Tour Barcelona/Pyrenäen

Erleben Sie bei dieser 6-tägigen Porsche Travel Club Reise anspruchsvolle Routen über Passstraßen der spanischen und französischen Pyrenäen bis auf den 2.115 Meter hohen Col du Tourmalet. Die Pyrenäen bilden eine natürliche Grenze zwischen Spanien und Frankreich. Aber keinesfalls eine unüberwindbare. Steile Bergstraßen und weitgezogene Serpentinien schlängeln sich im Wechsel mit engen Kurven durch die gesamte Gebirgskette hindurch. Vorbei an mediterranen, kontrastreichen Landschaften erreichen Sie zudem kilometerlange Küsten, malerische Buchten und die Trendmetropole Barcelona. Ideale Voraussetzungen also für einen ereignisreichen Urlaub. Vor allem hinter dem Steuer eines Porsche.

Termine: 29.08.–03.09.2013 und 04.09.–09.09.2013

Preis: ab 3.790,00 Euro

Nähere Informationen unter:

Tel. +49 (0) 711 911 – 23360,

im Internet auf www.porsche.com/travelclub

oder per E-Mail unter: info@porschetravelclub.de



Barcelona/Pyrenäen: Kurve für Kurve purer Fahrspaß

02 Infobörse

Porsche Tequipment**Zubehör für die individuelle Nachrüstung**

Der neue Panamera. Perfekt gerüstet für den Sommer – mit Original Zubehör von Porsche Tequipment.



**4 PERSONEN INKLUSIVE GEPÄCK
IN EINEM SPORTWAGEN?
DAS GEHT. IM PANAMERA.
UND MIT DEM PASSENDEN ZUBEHÖR
VON PORSCHE TEQUIPMENT.**

Der neue Panamera steht für puren Fahrspaß an 365 Tagen im Jahr. Gerade im Sommer, wenn die Temperaturen und die Fahrfreude steigen, können Sie sich neben dem Porsche Fahren auch Ihren anderen sportlichen Hobbys widmen. Bestens gerüstet sind Sie und Ihr Panamera dabei mit Zubehör von Porsche Tequipment.

Nicht nur der Innenraum des Panamera bietet den Insassen reichlich Platz und Komfort – auch die Dachtransportsysteme, wie zum Beispiel die breite Dachbox, gewähren selbst sperrigen Gepäckstücken Platz. Selbstverständlich können Sie Ihren Panamera noch transporttauglicher machen.

Wie wäre es beispielsweise mit einem Fahrradheckträger für den Sommerurlaub? Ganz gleich, welche Tequipment Produkte Sie von Ihrem Porsche Partner nachrüsten lassen – Ihr Porsche bleibt immer eines: Ingenieurskunst aus Weissach. Mehr Individualität und Dynamik. Mehr als die Erweiterung der Serienausstattung. Mehr Porsche eben.

Panamera Turbo – Motor: 8-Zylindermotor, **Hubraum:** 4.806 cm³, **Leistung:** 382 kW (520 PS), **Max. Drehm.:** 700 Nm (770 Nm in Verbindung mit Sport Chrono Paket), **Höchstgeschwindigkeit:** 305 km/h, **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,1 s (3,9 s in Verbindung mit Sport Chrono Paket), **CO₂-Emission:** 239 g/km, **Verbrauch (NEFZ), Innerstädtisch:** 14,7 l/100 km, **Außerstädtisch:** 7,7 l/100 km, **Gesamt:** 10,2 l/100 km

02 Infobörse

Porsche Tequipment

Zubehör für die individuelle Nachrüstung



Dachbox, breit: Die abschließbare Kunststoff-Dachbox in Schwarz (hochglanz) ist durch die integrierte Ski-Halterung besonders praktisch. Mit einem Fassungsvermögen von 520 Litern bietet die beidseitig zu öffnende Box genügend Stauraum für Urlaubsgepäck und sperrige Gegenstände. (Länge 2.180 mm, Breite 895 mm, Höhe 400 mm)



Fahrradheckträger: Der klappbare Aluminium-Heckträger in Schwarz bietet bis zu zwei Fahrrädern Platz für einen sicheren Transport und ist der ideale Urlaubspartner. Dabei erfolgt die einfache und werkzeuglose Montage auf der Anhängenzugvorrichtung. Der Fahrradheckträger ist abschließbar und lässt sich auch zusammengeklappt platzsparend im Kofferraum transportieren.



Pflegekoffer: Die optimal aufeinander abgestimmte Pflegeserie im Aluminiumkoffer enthält hochwertige, speziell für Porsche freigegebene Pflegeprodukte, die Ihren Porsche im Sommer noch mehr glänzen lassen. Der Pflegekoffer umfasst Insektenentferner, Wasch-Shampoo, Lackpolitur, Hartwachs, Scheibenreiniger, Innenscheibenreiniger sowie Fensterleder, Wisch- und Frotteetuch, 2 Schwämme und Lederpflege.

Alle Produkte sind auch einzeln erhältlich.



Kühltasche: Die einfach zu handhabende Kühltasche bietet mit ihrem 12 Liter Fassungsvermögen genügend Platz zur Kühlung von Getränken und Speisen im Sommer. Dabei gewährleisten sowohl der 12-Volt-Anschluss als auch der Fahrzeugbatterie-Tiefentladeschutz eine optimale Kühlung und das patentierte Befestigungssystem sorgt für einen sicheren Transport.



Kofferraumwanne: Die passgenaue Schutzwanne aus schwarzem Kunststoff schützt Ihren Kofferraum vor Verschmutzung. Sie ist wasserundurchlässig, abwaschbar und eignet sich somit ideal zum Transport von beispielsweise Sport- oder Urlaubsequipment.

Panamera S – Motor: 6-Zylindermotor, **Hubraum:** 2.997 cm³, **Leistung:** 309 kW (420 PS), **Max. Drehm.:** 520 Nm, **Höchstgeschwindigkeit:** 287 km/h, **Beschleunigung** (0–100 km/h): 5,1 s (4,8 s in Verbindung mit Sport Chrono Paket), **CO₂-Emission:** 204 g/km, **Verbrauch (NEFZ), Innerstädtisch:** 11,9 l/100 km, **Außerstädtisch:** 6,9 l/100 km, **Gesamt:** 8,7 l/100 km

Panamera 4S – Motor: 6-Zylindermotor, **Hubraum:** 2.997 cm³, **Leistung:** 309 kW (420 PS), **Max. Drehm.:** 520 Nm, **Höchstgeschwindigkeit:** 286 km/h, **Beschleunigung** (0–100 km/h): 4,8 s (4,5 s in Verbindung mit Sport Chrono Paket), **CO₂-Emission:** 208 g/km, **Verbrauch (NEFZ), Innerstädtisch:** 12,2 l/100 km, **Außerstädtisch:** 7,2 l/100 km, **Gesamt:** 8,9 l/100 km

02 Infobörse

Porsche 50 Jahre 911 Sondermodell Das Jubiläumsmodell im Maßstab 1:43

Der Porsche 911 verbindet scheinbare Gegensätze wie kaum ein anderer Sportwagen. Dazu gehören beispielsweise Tradition und Innovation aber auch Exklusivität und soziale Akzeptanz. Den 50. Geburtstag des Elfers feiert Porsche daher auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt mit einem ganz besonderen Modell.

Der 901 wurde auf der Internationalen Automobil-Ausstellung 1963 in Frankfurt präsentiert und hat sich in 50 Jahren zu einem automobilen Klassiker entwickelt. 50 Jahre später bringt Porsche eine auf 1963 Stück limitierte Sonderserie auf den Markt, die viele klassische Elemente des Urmodells zitiert.

Diese Elemente, die das 1:1 Fahrzeug so besonders machen, finden sich selbstverständlich, dem Original nachempfunden, auch beim exklusiven 1:43 Modellfahrzeug wieder. Die Innenausstattung besticht durch Sitzmittelbahnen in klassischem „Pepita“-Karo-Muster. Das Exterieur unterstreicht optisch durch 20 Zoll große Sonderräder und Chromleisten an verschiedenen Anbauteilen den unverwechselbaren Charakter des Sondermodells.

Das Modell wird **ab August 2013** über die Porsche Shops an den Porsche Standorten in Zuffenhausen, Weissach und Ludwigsburg, den Porsche Onlineshop (www.porsche.com/shop) und bei Großbestellungen über den Großkundenvertrieb von Porsche Accessoires & Zubehör zu einem Preis von 45,00 Euro (inkl. 19% MwSt.) erhältlich sein.

Für weitere Fragen zum Porsche 50 Jahre 911 Modellfahrzeug steht Ihnen Herr Martin Herold unter:
Tel. +49 (0) 711 911 – 2 34 28
oder per E-Mail unter:
Martin.Herold@porsche.de zur Verfügung.

DETAILS

- Limitierte Auflage von 911 Stück
- Maßstab 1:43
- Die-cast Modell (detailliertes Modell aus Metall)
- Original Porsche Verpackung
- Unverbindliche Preisempfehlung 45,00 Euro (inkl. 19 % MwSt.)

Verfügbar ab August 2013



Graue Eminenz: Das Porsche 50 Jahre 911 Sondermodell

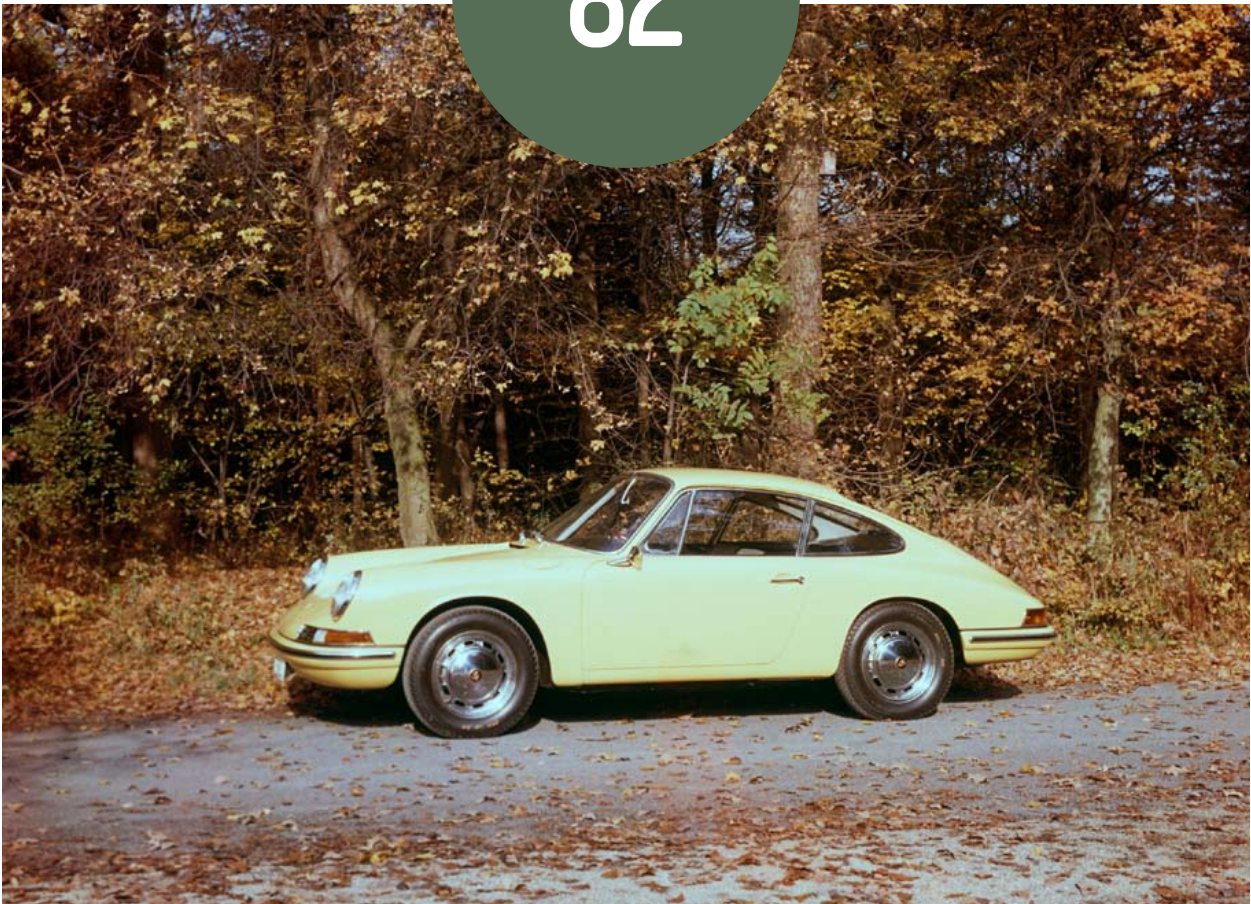
02 Infobörse

Porsche Zahlenspiele

Wir freuen uns, Ihnen in jeder Ausgabe unter der Rubrik „Zahlenspiele“ eine besondere Zahl vorzustellen.

DIESES MAL BELEUCHTEN WIR DIE ZAHL: 82

82



**82 EXEMPLARE WURDEN VOM PORSCHE 901 GEBAUT, BEVOR DIE BAUREIHE
DIE BEZEICHUNG 911 ERHIELT. WAS FOLGT, IST GESCHICHTE.**



Mehr unter www.porsche.com/service.

**Mit Ihrem Porsche haben Sie sich einen Traum erfüllt.
Wir sorgen dafür, dass das so bleibt.**

Porsche Service



PORSCHE

03 REPORTAGEN



Start einer großen Freundschaft:

Die Besitzer der Club Coupes trafen sich pünktlich zum großen 911 Jubiläum zur ersten Ausfahrt

Porsche Community Management

Club Coupe Ausfahrt Die glücklichen 13

DAS PORSCHE CLUB COUPE ZU EHREN DER PORSCHE CLUBS, wurde anlässlich des 60 Jahre Porsche Club Jubiläums in streng limitierter Auflage von nur 13 Exemplaren produziert. Von insgesamt 13 Porsche 911 Club Coupes wurden im Dezember 2012 in Zuffenhausen zehn Fahrzeuge an die Kunden übergeben, ein Exemplar verblieb zu Ehren der Clubszene im Bestand des Porsche Museums, zwei der Fahrzeuge sollten auf Kundenwunsch erst im Jahr 2013 ausgeliefert werden.

Ein emotionaler Moment

Der aus Hongkong stammende Terence Ku war einer jener Kunden, die eine Auslieferung für das Jahr 2013 wünschten. Herr Ku ist leidenschaftlicher Porsche Sammler und teilte das Glück mit den 11 weiteren Gewinnern, eine Kaufoption auf einen der limitierten 911 Club Coupes zugeworfen zu bekommen.

Er ließ er es sich jedoch nicht nehmen, die anderen Club Coupe Kunden bei der offiziellen Auslieferungsveranstaltung im Dezember kennenzulernen. Und das, obwohl sein Fahrzeug erst für das zweite Quartal 2013 zur Auslieferung geplant war und unabhängig von seiner weiten Anreise aus Hongkong. Diesen Schritt sollte er keinen Moment bereuen, waren sich doch die stolzen Neubesitzer auf Anhieb sehr sympathisch und entwickelten sofort ein freundschaftliches Verhältnis. Die Verbundenheit der Club Coupe Kunden drückte sich auch im entstehenden Wunsch nach einem schnellen Wiedersehens aus.

Als der Termin für die letzte Porsche 911 Club Coupe Auslieferung feststand, nahm das Porsche Community Management dies zum Anlass, eine erste Ausfahrt mit den Club Coupe Kunden zu organisieren. Während der Planung der Veranstaltung, erreichte das

Team um Sandra Mayr eine schöne Nachricht aus Hongkong – Herr Ku's Termin stand fest und er berichtete, dass er vor 12 Jahren, am 07.06.2001 einen Porsche 911 Turbo in Zuffenhausen abgeholt hatte und dass nun der aktuelle Auslieferungstermin für sein Club Coupe auf den Tag genau auf dasselbe Datum fallen würde – den 07.06.2013. Alle beteiligten Abteilungen der Porsche AG waren von diesem Zufall begeistert und dementsprechend motiviert. Umgehend machte sich das Team der Werksauslieferung auf Bildersuche im Archiv. Die Kollegen wurden fündig und konnten so die Auslieferung des Club Coupes an exakt derselben Stelle durchführen, an der Herr Ku seinen 996 Turbo zwölf Jahre zuvor abholte. Für Herrn Ku, seine Ehefrau und seinen Sohn, war das ein unvergessliches Ereignis. Mittlerweile ist dieser schönen Geschichte sogar eine eigene Vitrine in der Zuffenhäuser Werksauslieferung gewidmet.

03 Reportagen Porsche Community Management



Enthusiasten unter sich:

Ein Programmpunkt der Ausfahrt war der Besuch der Fahrzeugsammlung von Hans-Peter Porsche



Glücklicher Zufall: Familie Ku aus Hongkong hatte auf den Tag genau vor 12 Jahren an gleicher Stelle ihr Fahrzeug abgeholt

Die Ausfahrt

Am Freitagabend trafen sich die ersten Besitzer mit ihren Club Coupes in Zuffenhausen vor dem Porsche Museum. Nur eine Besitzerfamilie – aus den USA – reiste ohne Club Coupe an. Familie Ku fuhr mit ihrem Club Coupe direkt aus der Auslieferungshalle vor das Porsche Museum. Nach herzlicher Begrüßung und regem Austausch über die ersten Monate mit dem

Club Coupe, ging es in das Restaurant Christophorus. Zum gemeinsamen Abendessen gesellte sich auch Boris Apenbrink – bei der Porsche AG zuständig für Sonderfahrzeuge wie zum Beispiel den Porsche 911 Sport Classic und das Porsche 911 Club Coupe. Nach geselligem Miteinander wurden die Gäste per Shuttle in ihr Hotel zurück gebracht, um sich auf die kommenden zwei spannenden Tage vorzubereiten. Das Porsche Community Management hüllte sich bezüglich der genauen Programmpunkte in dezentes Schweigen. Die Teilnehmer wussten, dass sie am Samstag Abend in Zell am See sein werden, mehr jedoch noch nicht.

Am Samstagfrüh traf sich die erste Gruppe mit ihren Club Coupes und fuhr pünktlich um 09.11 Uhr – begleitet vom Club Coupe aus dem Museum und diversen Begleitfahrzeugen – über die Autobahn ins bayerische Rosenheim. Die erste Etappe führte zum Mittagessen in das Restaurant Hirzinger, dort warteten weitere Club Coupe Kunden auf die Truppe aus Stuttgart. Vor dem Restaurant, trafen sich nun acht der 13 Fahrzeuge und ihre Besitzer. In Anbetracht der Tatsache, dass die Besitzer der Fahrzeuge aus Frankreich, Italien, China,

den USA und Deutschland kamen, war die Menge an teilnehmenden Fahrzeuge unglaublich – ein weiteres Zeichen der Verbundenheit der Besitzer und dem Enthusiasmus gegenüber der Marke Porsche.

Nach einem herzhaft bayerischen Mittagessen fuhr die Gruppe gemeinsam nach Salzburg. Das Porsche Community Management wollte eine Brücke schlagen zwischen den Porsche Clubs, der Familie Porsche und den Besitzern der Club Coupes (deren Farbgebung ja bewußt an die bevorzugte Fahrzeugfarbkombination der Familie Porsche – außen Grün, innen Braun – angelehnt wurde) und führte die Gruppe zu Hans-Peter Porsche nach Salzburg.

Herr Porsche nahm die Gruppe herzlich in Empfang und genoss die vor seinem Haus geparkten Club Coupes. Nach einer Führung durch seine Garage und der ein oder anderen Anekdote zu seinen Fahrzeugen und aus dem Leben der Familie Porsche, ließ er es sich auch nicht nehmen, jeden Teilnehmer einzeln zu verabschieden. Die Gäste konnten es nicht fassen Herrn Porsche persönlich zu treffen. Für alle Beteiligten waren dies sehr mitreißende und emotionale Momente.

03 Reportagen Porsche Community Management

Nach der Besichtigung der Fahrzeugsammlung von Herrn Porsche, ging es über österreichische Landstraßen weiter nach Zell am See. Nach dem Check-in im Hotel ging es um 20.00 Uhr zum Abendessen ins Schloss Prielau, das sich im Besitz von Dr. Wolfgang Porsche befindet. Dort genossen die Gäste das Ambiente des Schlosses und des dazugehörigen Restaurants. Verwöhnt durch großartigen Service, kulinarische Köstlichkeiten und vertieft in zahlreiche Gespräche, verbrachte die Gruppe einen sehr geselligen Abend.

Am nächsten Morgen ging es zu Fuß zum nahegelegenen Familienstammsitz, dem Schüttgut in Zell am See, das exklusiv für die Teilnehmer geöffnet wurde. Nach der Besichtigung der Grabstätte der Familie Porsche, fuhren die Teilnehmer wieder in geschlossener Club Coupe Kolonne an den Tegernsee zum Mittagessen.

Von dort aus trennten sich die Wege – die meisten Club Coupe Kunden fuhren in alle Himmelsrichtungen zurück nach Hause, in den Urlaub oder verblieben noch am Tegernsee. Der Abschied fiel nach diesem gelungenen Wochenende allen sichtlich schwer und häufig fiel dabei die Frage, wann sich die Gruppe das nächste Mal treffen wird.

Das Porsche Community Management dankt den Club Coupe Besitzern für die Teilnahme und ist besonders stolz darauf, dass sich zwischen den Kunden ein derart freundschaftliches Verhältnis aufgebaut hat. Wir freuen uns auf ein nächstes Treffen im kommenden Jahr.

Porsche Community Management



Wenn Engel reisen:

Die Porsche Club Coupes im Wettbewerb mit der reizvollen Landschaft.



Mehr unter www.porsche.com/classic

**Wir können nicht beweisen, dass ein Auto eine Seele hat.
Aber wir können so handeln.**

Porsche Classic.

Originalteile & Reparatur. Mehr als 70 % aller jemals gebauten Porsche Fahrzeuge fahren heute noch. Wir sorgen dafür, dass es so bleibt. Auch mit unserem neuen Online Shop:
www.porsche.de/classic-shop

911 50
50 Jahre Porsche 911 – Tradition Zukunft





03 Reportagen 38. International Porsche 356 Meeting Strasbourg

GENUSS-FAHRT

Das 38. International Porsche 356 Meeting in Straßburg/Elsass

03 Reportagen 38. International Porsche 356 Meeting Strasbourg



International 356 Meeting 2013:

Straßburg war das Zentrum zahlreicher Ausfahrten

1976 FAND IM DEUTSCHEN LÜNEBURG DAS ERSTE INTERNATIONALE PORSCHE 356 MEETING STATT.

Die Treffen mit nicht selten mehr als 200 Fahrzeugen und Teilnehmern aus der ganzen Welt werden jeweils am Himmelfahrts-Wochenende, jedes Jahr in einem anderen europäischen Land, abgehalten. In diesem Jahr war der Porsche Club 356 de France Gastgeber und Veranstalter. Das 38. Internationale Porsche 356 Treffen fand vom 9. – 12. Mai 2013 in Straßburg statt.

Die Stadt Straßburg war eine gut durchdachte Wahl. Die Lage in deutscher Grenz Nähe, die einfache Erreichbarkeit aus vielen Ländern Europas und eine gute Infrastruktur machten sich bezahlt. Zudem ist Straßburg seit über 50 Jahren Stuttgarts Partnerstadt und auch Geburtsort eines berühmten Porsche Rennfahrers – Bob Wolle. So kamen über 500 Gäste aus vielen Ländern Europas, selbst aus den USA kamen einige Teilnehmer mit ihren Fahrzeugen; Gäste aus Südafrika, Neuseeland und Australien bereicherten die Veranstaltung. Etwa 240 Porsche 356 der Baujahre 1950 bis 1965, waren somit bei der diesjährigen Veranstaltung zugegen.

Für die Organisatoren war es kein leichtes Unterfangen die Koordination so vieler Gäste und Fahrzeuge zu bewerkstelligen. Die beiden ausgewählten Hotels lagen di-



rekt beieinander – das Straßburger Kongresszentrum lag genau gegenüber und ein großer, ständig überwachter Parkplatz stand ebenfalls zur Verfügung. Die Kombination aus perfekter Organisation und der gebotenen Infrastruktur, war ein Garant für eine rundum gelungene Veranstaltung.

Zudem bietet die Umgebung Straßburgs – das Elsass – hinreißende Straßen und

tolle Landschaften, die an zwei Tagen zu wundervollen Ausfahrten einladen. Das Elsass ist ein bekanntes Weinanbaugebiet, so dass einige Passagen durch Weinberge und wunderschöne Ortschaften führten. Die Touren waren akribisch vorbereitet und boten abwechslungsreiche Strecken, die neben hinreißenden Aussichten auch eine sportlichere Gangart erlaubten. Zwischenstopps wurden im Automuseum Mühl-

03 Reportagen 38. International Porsche 356 Meeting Strasbourg



Klassiker aus Zuffenhausen und dem Elsass:

Zur Ausfahrt gehörte auch der Besuch der berühmten Lebkuchenmanufaktur Fortwenger

hausen (cité de l'Automobile Mulhouse), beim traditionellen Lebkuchenhersteller Fortwenger und im Restaurant L'ancienne Douanne, mitten in Straßburg, eingelegt. Um den Teilnehmern die Mahlzeit im alten Straßburger Zollamt (L'ancienne Douanne) so unbeschwert wie möglich zu gestalten, mieteten die Veranstalter ein gesamtes Stockwerk eines nahegelegenen Parkhauses.

Viel Abwechslung in Sachen Speisen und Getränken boten die abendlichen Veranstaltungen. Ein Highlight, war das Gala Dinner am Samstagabend. In der Straßburger Kongresshalle fanden sich alle Teilnehmer ein, um die Veranstaltung gebührend abzuschließen. Wie üblich fand auch die Siegerehrung der Concours Teilnehmer statt. Aus den 37 am Concours d'Elégance teilnehmenden Fahrzeugen, wählte eine Jury die 15 schönsten aus und positionierte sie direkt vor den Eingang des Kongresszentrums. Besonders erwähnenswert ist ein Porsche 904 aus Deutschland, der einen Sonderpreis der Jury erhielt. Verdient wie wir finden – denn solche Fahrzeuge werden heute nur noch zu selten auf öffentlichen Straßen bewegt.

Nach der Siegerehrung folgte das Gala Dinner, bei dem uns eine lokale Tanzgruppe herzlich begrüßte und mit traditionellen Volkstänzen vergnügte. Nach den



offiziellen Reden und Danksagungen der Veranstalter rund um Pierre Gosselin und Olivier Rouge, der Vertreter der Porsche Clubs aus aller Welt und einer Ansprache von Marc Ouayoun (Geschäftsführer Porsche France), wurde die Veranstaltung gesellig bis in die Morgenstunden fortgeführt.

Wir möchten uns hiermit bei allen Beteiligten, die zu der Organisation und Durchführung dieses großartigen 38. International Porsche 356 Meeting in Straßburg beigetragen haben, bedanken. Allen voran Pierre Gosselin, Olivier Rouge und dem gesamten Team des Porsche Club 356 de France.

Traditionell wird während des internationalen Porsche 356 Events auch das kommende Meeting vorgestellt. Die sehr motivierten und gut vorbereiteten Verantwortlichen des 39. International Porsche 356 Meetings in Portugal/Estoril, haben in der Vorbereitung tolle Arbeit geleistet und großes Interesse an der Veranstaltung geweckt. Wenn auch Sie interessiert sind, dann entnehmen Sie alle Informationen auf folgender Webseite:

www.portugalporsche356.pt

**Porsche Community Management
Benjamin Marjanac**



03 Reportagen Porsche Club Deutschland

STERNFAHRT

**Porsche Club Deutschland Mitglieder und ihre 50 Fahrzeuge
anlässlich des 911 Jubiläums in Leipzig**

03 Reportagen Porsche Club Deutschland



Erlebbarer Faszination:

Generationentreffen auf der modernen Prüf- und Teststrecke in Leipzig

AM 1. JUNI FAND ANLÄSSLICH DES JUBILÄUMS „50 JAHRE PORSCHE 911“ eine Sternfahrt nach Leipzig, mit fünfzig zuvor ausgelosten Mitgliedern aus den Porsche Clubs in Deutschland, statt. Diese nahmen mit 911 Modellen teil, welche die sieben Generationen 911, und somit 50 Jahre 911, repräsentierten.

Zu Beginn durften sich die Teilnehmer über einen Blick hinter die Kulissen der Produktion in Leipzig freuen. Anschließend erlebten die Gäste mit ihrem „Elfer“ auf dem werkseigenen Rundkurs echte Rennatmosphäre. Am Nachmittag ging es dann im geführten Korso Richtung Innenstadt, Ziel: der Augustusplatz vor dem traditionsreichen Gewandhaus zu Leipzig, wo sich die 50 Sportwagenikonen zu einem spektakulären Mosaik formierten.

Das Gewandhaus zu Leipzig ist bereits seit vielen Jahren durch eine Kulturpartnerschaft eng mit der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG verbunden. Interessierte bekamen so die einmalige Gelegenheit, die Sportwagen Legende 911 aus allen fünf Produktionsdekaden, von den 1960er Jahren bis heute, in einer wunderschönen Kulisse mit einer grandiosen Aufstellung zu bewundern. Ein unvergesslicher Moment für Stadt, Gäste und Teilnehmer. „Leipzig wird Zeuge eines ganz besonderen Augenblicks: Die Zusammenkunft auf dem Augustenplatz ist

Leipzig war Zeuge eines Außergewöhnlichen Augenblicks: 50 Jahre Ingenieurskunst an einem Ort der klassischen Musikkunst.



ein Tribut an 50 Jahre höchste Ingenieurskunst und Begeisterung für die Ikone der Marke Porsche“, so Klaus Zellmer, Vorsitzender der Geschäftsführung der Porsche Deutschland GmbH. Gekrönt wurde der Tag dann am Abend mit einem für das Jubiläum des Porsche 911 stattfindenden Konzerts des Gewandhaus Orchesters.

Werke von Ludwig van Beethoven und Hector Berlioz waren ein unvergessliches Klangerlebnis und schufen den gelungenen Abschluss eines wahren „Jubiläumstages“ in Leipzig für alle Beteiligten.

**Clubbetreuung Porsche Deutschland
Porsche Club Deutschland**

03 Reportagen Porsche-Diesel-Club-Europa e.V.



Schlepper auf der Fähre:

Vom Festland ging es mit der Fähre hinüber nach Ameland – zur Ausfahrt des Porsche Diesel Club Europa e.V.

DIE INSELFRAGE.

WAS NEHMEN SIE AUF EINE EINSAME INSEL MIT? – FÜR DIE 56 TEILNEHMER DER DIE SJÄHRIGEN AMELAND AUSFAHRT EINE LEICHTE ANTWORT.

Vom 26. bis 29. April 2013 trafen sich 56 Porsche Diesel und ihre Besitzer auf der nordfriesischen Insel Ameland. Die Bewohner der Insel wurden schon im Vorfeld durch die Inselzeitung „de amelander“ anhand eines ganzseitigen Berichts über den anstehenden Besuch des Porsche-Diesel-Clubs Europa informiert. In diesem Bericht wurde auch der einzige Porsche Diesel auf Ameland erwähnt, ein Standard Star im Besitz von IIsbrand Smit – zu ihm folgt jedoch noch eine ganz eigene Geschichte.

Zuerst einmal mussten alle Porsche Diesel per Fähre auf die in der holländischen Waddensee liegende Insel verbracht werden. Die restlichen gut drei Kilometer bis zum Quartier „Ameland-State“ legten die Teilnehmer auf eigenen Rädern zurück. Auf dem abgesperrten Hotel-Parkplatz wehten Porsche-Diesel Fahnen, vier Porsche Traktoren und der VW T1 Service-Bus des Porsche Diesel Club Europa e.V. warteten bereits. Präsident Harald Stegen nahm die Teilnehmer in Empfang und wies sie akkurat auf die Parkplätze ein.

Am Samstagmorgen startete die Gesellschaft dick eingepackt mit ihren 56 Traktoren und T1 in Nes. Über Dünenwege ging es in Richtung Küste – zuerst innen am Deich, später außen immer an der Waddensee entlang. Im Rund wurden die vier Ortschaften der Insel Ameland – Buren, Holsum und Ballum und Nes – mit ihren denkmalgeschützten Dorfbildern angefahren. Die gepflegten und charmanten kleinen Ortschaften mit ihren friesischen Kapitänshäusern aus dem 16. und 17. Jahrhundert, die liebevoll dekorierten Häuser und Gärten und die mit Pflaster belegten Straßen, hinterließen einen bleibenden Eindruck.

Harald Stegen bereist Ameland seit 40 Jahren und dank seiner Organisation und guten Kontakte zu den Amelander Behörden war es möglich, die für Fahrzeuge eigentlich gesperrten Wege durch die Inselnatur oder direkt an der See zu befahren. Die gemächliche Gangart der Porsche Diesel erlaubte es, die atemberaubende Kulisse am Meer intensiv genießen zu können oder die Graugänse in den Dünen, die Kühe, Pferde und Schafe auf den Wiesen eingehend zu betrachten.

Auch auf den berühmten Amelander Strand ging es mit den Traktoren. Aller-

dings konnten nur die ersten 28 Traktoren den Strand befahren, dann hat die uns begleitende Polizei aus Sicherheitsgründen dem zweiten Teil der Gruppe die Zufahrt zum Strand verwehrt.

Bei der Rückfahrt auf den Deich machte sich dann auch der durch einen vorangegangenen Sturm sehr lose Sand bemerkbar. Für den ein oder anderen Traktor wurde die Auffahrt zu einem schwierigen Unterfangen, Hand in Hand unterstützten sich die Clubmitglieder und retteten die festgefahrene Situation. Wo vereinte Kräfte nicht halfen, kamen ein langes Seil und die Hilfe eines kräftigen Dreizylinders zum Einsatz.

Nach 51 km Fahrtstrecke erreichte der Tross wieder das Ameland-State und die Fahrzeuge wurden nach Startnummern aufgereiht. Ein wirklich imposantes Bild, das auch viele Besucher und Neugierige anlockte.

Zum Abendessen sang der Amelander Shanty-Chor die Gäste in gute Stimmung. Gut gelaunt begab man sich in das hauseigene Restaurant „Paal 13“, und saß nach einem rustikalen Abendbuffet noch lange gesellig zusammen.

03 Reportagen Porsche-Diesel-Club-Europa e.V.



Weite Felder, dichtes Grün und hohe Dämme – und einer der schönsten und saubersten Strände Europas.



03 Reportagen Porsche-Diesel-Club-Europa e.V.



Traktoren und Idylle:

Ameland bot ein geruhsames Wochenende mit ausreichend Möglichkeiten zum Entspannen

Der Sonntag zeigte sich wolkenlos mit blauem Himmel. Nach dem Frühstück wurden die Teilnehmerunterlagen für ein Bildersuchrätsel ausgegeben: jeder Teilnehmer erhielt eine Mappe mit Bildern, die es auf der Insel zu suchen galt. Überall auf der Insel ratterten Porsche Traktoren durch die Dörfer. Passanten wurden befragt, Bilder vorgezeigt, Wege mit Händen und Füßen und einem Mischmasch aus Niederländisch, Deutsch und Englisch beschrieben. Die Teilnehmer erfuhren viel über Land, Leute und die Insel. Den geheimen Kontrollpunkt mit Waage hatten einige zunächst nicht gleich entdeckt; in der Ballumer Bucht auf dem Hof der Firma Nagtegaal stand Harald Stegen. Er verteilte den obligatorischen Kontrollstempel und befragte die Teilnehmer nach dem Gesamtgewicht ihres Traktors mit Besatzung.

Der Traktor von Ilsbrand Smit

Ein Team aus dem Süden Deutschlands hatte sich der Wertung „entzogen“. Während es in Hollum nach einem gesuchten Haus Ausschau hielt, geriet es an einen Verwandten von Ilsbrand Smit – dem Be-

sitzer des erwähnten einzigen Porsche Diesel auf Ameland. Natürlich muss sich ein echter Porsche Diesel Fan diesen „Patienten“ näher anschauen. Da der Porsche Diesel schon seit Jahren nicht mehr im Betrieb war, hatte er sich die Reifen platt gestanden. Diesen Anblick konnten die Clubmitglieder aus Süddeutschland nicht ertragen, krempelten die Ärmel hoch und improvisierten. Nachdem der Traktor nach einer halben Stunde Arbeit immer noch nicht anspringen wollte, zog man ihn am Seil gespannt durch die Ortschaft, keine fünf Minuten später sprang der Porsche mit lautem Getöse und schwarzem Rauch wieder an und lief. Als die Retter später wieder bei der Gruppe auftauchten, hatten sie ein zufriedenes Lächeln im Gesicht – der Traktor lief und war gekauft. 24 Stunden später war er bereits in seiner neuen Heimat und auf deutschem Festland in Heilbronn angekommen. Nun gibt es also keinen Porsche Diesel mehr auf Ameland!

Der letzte gemeinsame Abend diente der Siegerehrung und einiger offizieller Worte seitens der Organisatoren und der Porsche

AG. Es folgte ein langer, gemeinsamer Abend in toller Gesellschaft.

Am Montagvormittag reisten die meisten Teilnehmer wieder mit der Fähre auf das Festland, um die Traktoren zu verladen und die Heimreise anzugehen. Einige Teilnehmer haben ihren Aufenthalt verlängert und sind nach dem Ende der offiziellen Veranstaltung noch ein paar Tage auf Ameland geblieben. Den Zurückgebliebenen bot sich eine einmalige Gelegenheit – am 30. April war „Koeniginnedaag“, der Tag an dem die holländische Königin Beatrix zu Gunsten ihres Sohnes Willem-Alexander abgedankte und dieser mit seiner Frau Maxima als neues Königspaar überall im Land gefeiert wurde.

Die verbliebenen Porsche Diesel Fahrer wurden eingeladen, an einem Umzug in Hollum zu Ehren des Königspaares teilzunehmen. Jeder am Umzug Beteiligte sollte traditionsgemäß ein „oranje“ Kleidungsstück tragen. Die Einheimischen bejubelten die teilnehmenden Traktoren – vor allem die Orangen.

Die Porsche AG und der Porsche Diesel Club Europa e.V. danken dem Organisationsteam rund um Harald Stegen für diese unvergessliche Veranstaltung und die perfekte Organisation.

Benjamin Majanac
Porsche Community Management

Inselleben:

Das Inselorgan „de Amelander“ hatte die Bewohner rechtzeitig vorgewarnt: „Rote Flotte auf Ameland“



Porsche empfiehlt **Mobil 1**

info@porscheporstdrivingsschool.de oder Tel.: +49 (0)711 911-23364

**In unserer Schule herrscht eine klare Sitzordnung:
vorne, links.**

Die Porsche Sport Driving School.

Im Grunde ist unsere Schule wie jede andere. Gut, Grundstufe, Mittelstufe und Oberstufe heißen bei uns Precision, Performance und Master. Und die Hochschule für Spezialtrainings? Camp4, Camp4S oder Ice-Force-Training zum Beispiel. Unsere Klassenräume sind Fahrsicherheitszentren oder internationale Rundstrecken. Und bei den Fächern beschränken wir uns auf das Wesentliche: Sport. Unsere Lehrkräfte sind allesamt professionelle Instrukteure. Deren Lehrinhalte: die Steigerung Ihrer Fahrsicherheit. Aber ansonsten? Alles wie in anderen Schulen auch. Bis auf die klare Sitzordnung vielleicht. Und den Fahrspaß natürlich.

Aktuelle Terminübersicht:



www.porsche.com/sportdrivingsschool



PORSCHE

03 Reportagen Porsche Club Sverige



Eine besondere Auszeichnung:

Hans-Peter Porsche reiste nach Schweden an um den Hans-Peter Porsche Award persönlich zu überreichen

Porsche Club Sverige Festival 2013

Hans-Peter Porsche Award

KLEINE INSEL, GROSSES FESTIVAL: Mit 335 Teilnehmern hat das Porsche Club Sverige Festival auf Öland mit einem großartigen Event und begeisterten Teilnehmern einen neuen schwedischen Rekord aufgestellt. Allen Teilnehmern gemein: Das Interesse und die Leidenschaft für Porsche.

Mit einem speziellen „Car Park“ wurde während des Festivals der 50. Geburtstag der Ikone 911 direkt vor dem Hotel gefeiert. Dem Club gelang es, 35 Modelle aus 50 Jahren zu versammeln. Das Hotel in der kleinen Stadt Borgholm war bis zum Hafen vollständig von Clubfahrzeugen umgeben: Selbst auf einem Pier im Hafen stand eine Reihe von Porsche. Zu bestaunen waren 911er in allen Varianten, Boxster, 924, 944, 968, 928 – aber auch

Cayenne und Panamera Modelle waren repräsentiert. Ein beeindruckendes Zeichen eines starken Porsche Clubs, wenn er so viele verschiedenen Modelle und ihre Besitzer für ein Festival begeistern kann.

Das Rahmenprogramm war bunt: Während der drei Tage standen ein Slalom-Wettbewerb, ein Concour d'Elégance, eine Photo Rallye, und nach den jeweiligen Ausfahrten ein geselliger Besuch im lokalen Pub statt. Ein Abendessen auf Schloss Borgholm und ein Gala Dinner rundeten das Programm ab. Als i-Tüpfelchen hatte der Club für das gesamte Wochenende herrliches Wetter bestellt.

Während der zurückliegenden Jahresversammlung des Porsche Club Sverige hatte der Vorstand des Clubs die Einführung

eines neuen Preises vorgeschlagen – der Preis soll zukünftig jährlich an ein Clubmitglied verliehen werden, das „im besonderen Maße Leidenschaft für die Marke Porsche und den Porsche Club Sverige“ bewiesen hat. Als Vorbild des Preises, Patron und Namensgeber dient das Ehrenmitglied Nummer 7 des Porsche Club Sverige: Hans-Peter Porsche. Denn stets hat er sich um die Porsche Clubs weltweit gekümmert. Zudem besuchte er bereits bei zwei Anlässen Veranstaltungen in Schweden: Zur Porsche Parade Europa in Ronneby 1994 und Gothenburg 2006. Dass der Club den Award nach Hans-Peter Porsche benennen möchte, empfand Herr Porsche als große Ehre und stimmte gerne zu. Neben dem „Family Award“ des Porsche Club of America ist unser Preis der einzige, der offiziell nach einem Mit-

03 Reportagen Porsche Club Sverige



Evergreen:

Das Porsche Club Sverige Festival ist allseits beliebt – ebenso wie das klassische Gymnastika

glied der Porsche Familie benannt ist und wir sind sehr stolz darauf, ihn den Porsche Club Sverige Hans-Peter Porsche Award nennen zu dürfen.

Der Preis besteht aus zwei Teilen: Einer schönen Trophäe mit Widmung, die durch das Porsche Community Management erstellt wurde und einer Porsche Driving Experience Veranstaltung, die vom lokalen Porsche Importeur in Schweden ermöglicht wird.

Wir hätten es uns in unseren gewagtesten Träumen nicht vorstellen können, dass Hans-Peter Porsche unser Festival in Borgholm besuchen wird. So war unsere Freude schier unermesslich, als wir erfuhren, dass Hans-Peter Porsche plant nach Schweden zum Festival zu kommen, um den Preis persönlich zu überreichen.

Da sein Bruder Dr. Wolfgang Porsche am 9. Mai seinen 70. Geburtstag feierte, konnte Hans-Peter Porsche nur am Samstag anwesend sein. Aufgrund der schlech-

ten Flugverbindung in die kleine Stadt Kalmar hatten wir schon sämtliche Hoffnungen aufgegeben. Doch Hans-Peter Porsche und Sandra Mayr von der Porsche AG fanden kurzerhand eine Lösung und landeten pünktlich auf dem kleinen Flughafen von Kalmar. Dies zeigt deutlich die Leidenschaft, die Hans-Peter Porsche für die Porsche Clubs hat!

So war er es, der den Gewinner des Preises beim abendlichen Gala Dinner mit folgenden Worten vorstellte: „Unabhängig vom Porsche Modell, ob alt oder neu, luftgekühlt oder wassergekühlt, ob 4-Zylinder Reihenmotor, 6-Zylinder Boxer oder sogar ein V8, er zeigt Interesse und bietet jedem seine Hilfe an der sie braucht, im Privatleben, Clubleben sowie im Club Forum „Ventilen“. Er zögert nicht seine Dienste einem Kollegen aus dem Porsche Club oder dem Club selber anzubieten, auch wenn er dafür Opfer bringen muss. Er hält mehr Ämter im Porsche Club Sverige als die meisten anderen, und er nimmt an fast allen regionalen und nationalen Events teil.

Kurz gesagt, er hat ein großes Herz für Porsche und den Porsche Club Sverige. Er erfüllt damit bei weitem die Voraussetzungen für den Porsche Club Sverige Hans-Peter Porsche Award. Der Gewinner 2013, und damit der erste Gewinner überhaupt, ist Mitglied Nummer 1120, Karl-Ove Qvarfordt!“

Da der Preis jährlich verliehen wird, kann in Zukunft jedes Clubmitglied des Porsche Club Sverige ein Clubmitglied für den Award nominieren. Die Nominierung muss natürlich eine Begründung enthalten, warum jemand den Preis erhalten soll. Aus allen Nominierungen wählt der Vorstand dann den Gewinner. Ich bin mir sicher, dass jedes Clubmitglied jetzt schon darüber nachdenkt, wen er für das Jahr 2014 nominiert!

Peter Vestergren
Porsche Club Sweden



Porsche empfiehlt **Mobil** 

Hier erfahren Sie mehr – www.porsche.de oder Telefon 01805 356 - 911, Fax - 912 (EUR 0,14/min).

Ein Traum ist nie gebraucht.

Porsche Approved Gebrauchtwagen.

Mit der Zeit schließen wir Dinge ins Herz, die uns begeistert haben, die sich bewährt haben, auf die wir uns verlassen können. Wir bewahren solche Träume. Wenn Sie sich also heute für einen Porsche Approved Gebrauchtwagen entscheiden, bekommen Sie 100 % Porsche. Mit belegter Fahrzeughistorie, Porsche Approved Garantie und Mobilitätsgarantie.



PORSCHE