

Porsche Zentrum Olympiapark

PORSCHE TIMES

Schallgrenze.

Der neue Porsche 911 Turbo.

Service.

Im Herbst schon an den Winter denken.



DER NEUE 918 SPYDER. ROCKET. SCIENCE.

Porsche 918 Spyder - Kraftstoffverbrauch (in l/100 km) kombiniert: 3,3-3,0;
CO₂-Emissionen: 79-70 g/km; Stromverbrauch kombiniert: 13,0-12,5 kWh/100 km;
Effizienzklasse A+

AR

PORSCHE AKTUELL

- 4** 7:14 Minuten. Urknall für eine neue Ära der Sportwagentechnologie.
- 6** Leistungssportler. Der neue Panamera Diesel.
- 13** Die Referenz. Der neue 911 Turbo. Der neue 911 Turbo S.
- 20** Stammbaum. 50 Jahre Porsche 911.

PORSCHE TECHNIK

- 8** Ins Schwarze getroffen. Das Monocoque des Porsche 918 Spyder.

PORSCHE INTERN

- 10** Interview mit: Dr. Frank-Steffen Walliser.
- 38** Ewige Jugend. Die nie alternden Gebrauchtwagen.
- 46** 9 Gründe. Warum man mit einem Porsche elektrisch fahren sollte.

PORSCHE PARTNER

- 12** Die Quadratur des Kreises. Michelin verleiht dem Porsche 918 Spyder Bodenhaftung.
- 44** Eine neue Welt des Stils in München. HIRMER STUDIO. Manufaktur des Besonderen.

PORSCHE LEBENSART

- 24** Auto mobil. Zeitgemäß. Das Porsche Zentrum Olympiapark.
- 34** Porsche Driver's Selection. Sitzen bleiben.
- 42** Vorschau: Gourmetabend Königshof 2013.

PORSCHE LIVE

- 26** Der neue Porsche Panamera. Ein magischer Abend im Haus der Kunst.
- 30** Schlagfertig. Der Porsche Zentrum Olympiapark Golf Cup 2013.
- 43** Vorschau: Fahrsicherheitstraining Saalfelden 2013. Österreich ruft ...

PORSCHE EXTRA

- 40** Tiefe Temperaturen. Höchste Qualität. Winterkomplettreder von Porsche Tequipment.

PORSCHE SERVICE

- 41** Liebe für's Detail. Unser Winter-Check.
- 41** Damit alles rund läuft. Der Porsche Räderservice.

Editorial



Liebe Leserinnen und Leser,

ein großartiger Sommer liegt hinter uns und die meisten Münchner freuen sich auf das Oktoberfest und das damit verbundene, rege Treiben in der bayerischen Metropole.

Mit Spannung erwarten wir die Reaktionen der Besucher der diesjährigen IAA 2013 auf die Neuvorstellungen der neuen Porsche 911 Turbo Modelle, des neuen Porsche 911 GT3, das Sondermodell 50 Jahre 911 und natürlich auf den Porsche 918 Spyder, den wir in dieser Ausgabe der Porsche Times ein bisschen genauer durchleuchten und präsentieren.

Was erwartet Sie noch in dieser Ausgabe? Der ein oder andere Veranstaltungstipp für den Herbst. Lust, mit uns die Bergwelt Saalfeldens bei einem Sicherheitstraining zu erleben oder auf einen außergewöhnlichen Gourmetabend im Königshof? Wir freuen uns auf Ihre Anmeldungen.

So schön die Ausfahrten im goldenen Herbst noch sein mögen, er kündigt zugleich den nahenden Winter an. Natürlich stehen wir schon in den Startlöchern, um Ihr Fahrzeug winterfest zu machen. Ob es der richtige Reifen für Ihr Porsche Modell ist, unser alljährlicher Winter-Check oder der Räderservice, damit alles rund läuft. Wir freuen uns auf Ihren Besuch! Natürlich gibt es wieder eine ganze Reihe an neuen Gebrauchtwagen über unseren QR-Code zu sehen, die neuesten Tequipment Angebote der Porsche Driver's Selection und noch einige Lifestyle-Tipps.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß mit der Herbstausgabe der Porsche Times Olympiapark.

Mit herzlichen Grüßen, Ihr

Thorsten Günther
Geschäftsführer Porsche Zentrum Olympiapark





FERRARI

918 *Spyder*

S VM918



Einen Supersportwagen mit Straßenzulassung entwickeln, der auf der Nordschleife neue Rekordzeiten erreicht. Und trotzdem Verbrauchswerte vorweist, die jeden Kleinwagen in den Schatten stellen. Bloße Utopie? Stoff für Träumer? Für technikverliebte Ingenieure? Ja, genau das. Aber nicht unmöglich. Der Funke hatte uns erfasst. Doch wie sollte man diese Aufgabe lösen? Die Antwort war so einfach wie herausfordernd: das Thema Antrieb völlig neu angehen. Mit einem Performance-Hybrid – auf Porsche Art. Für den Supersportwagen von morgen.

ROCKET. SCIENCE.

Der 918 Spyder.

MINUTEN

7:14

URKNALL FÜR EINE NEUE ÄRA DER SPORTWAGENTECHNOLOGIE.

10 Sekunden. Im Rennsport eine halbe Ewigkeit. Und bei der Entwicklung des 918 Spyder eine echte Herausforderung. Stand doch im Lastenheft: Unterbietet die Performance des Carrera GT um mindestens 10 Sekunden. Das Ziel war also definiert: eine Rundenzeit von unter 7:22 min auf der Nordschleife. Die Zeit war reif für eine Initialzündung. Für eine neue Evolutionsstufe im Sportwagensegment. Drei Jahre Entwicklungszeit liegen hinter den Porsche Ingenieuren.

Das Ergebnis: ein Performance-Hybrid mit einem völlig neu konzipierten, 580 PS starken V8-Rennmotor und zwei hochleistungsfähigen Elektroantrieben auf der Vorder- und Hinterachse. Gemeinsam bringen sie eine Gesamtleistung von 795 PS auf die Straße, die von einem weiterentwickelten 7-Gang Doppelkupplungsgetriebe übertragen wird.

Für direktes Ansprechverhalten und höchste Präzision sorgt das Fahrwerk in konsequentem Leichtbau mit rennsportertypischem Achskonzept. Die serienmäßige Hinterachslenkung garantiert sowohl im Alltag als auch auf der Rennstrecke optimale Dynamik und Fahrstabilität.

Seine Performance lässt keine Fragen offen: Denn mit einer neuen Rekordzeit von 7:14 min übertrifft der 918 Spyder jede Erwartung – und setzt ein unmissverständliches Statement. Der 918 Spyder wurde von Beginn an als Performance-Hybrid mit Plug-in-Technologie konzipiert. Jede Komponente ist auf die fahrdynamische Integration dieser Technologie ausgelegt.

Die beiden Elektroantriebe leisten gemeinsam über 180 kW (245 PS) und ermöglichen eine elektrische Höchstgeschwindigkeit von bis zu 150 km/h. So bewältigt der 918 Spyder spielend den Spagat zwischen hoher Performance und einem überraschend niedrigem Verbrauch.

Der 918 Spyder steht für technologische Führerschaft und absolute Konzeptharmonie. In ihm werden höchste Performance und außergewöhnliche Effizienz vereint – und der traditionsreiche Traum vom Sportwagen neu geboren. In exakt 918 Exemplaren. Jedes von ihnen nicht nur selten, sondern absolut einzigartig. Ein Supersportwagen, wie es ihn vorher noch nie gab. Und damit der Beginn einer neuen Ära.



Charakteristisch: die Top Pipes



Sportlich: die Mittelkonsole

TRADITION MOTORSPORT.

Die markanten Top Pipes des 918 Spyder sind eine Reminiszenz an den Rennwagenbau. Und bei weitem nicht die einzige: Auch sein Name basiert auf der Porsche Motorsportgeschichte und setzt sich zusammen aus dem legendären Porsche 917 und dem RS Spyder. Letzterer hat ihm noch mehr vererbt: Sein V8-Aggregat ist die Basis für den Verbrennungsmotor des 918 Spyder, und auch das Kohlefaser-Monocoque des RS Spyder stand bei der Entwicklung der Leichtbaukarosserie Pate.

Das ultimative Bekenntnis zum Motorsport bietet der 918 Spyder mit Weissach-Paket – durch Folierungen im klassischen Martini Racing oder Salzburg Racing Design.

Optisch wie technisch macht der 918 Spyder mit jeder Faser klar: Er vereint alle Qualitäten eines lupenreinen Rennwagens in einem beispiellos umweltverträglichen Fahrzeugkonzept.



Der neue Panamera Diesel. LEISTUNGSSPORTLER.

Im Sprint einer der Schnellsten. Aber auch mit der Kondition für einen Marathon. Ein Widerspruch? Nicht für unsere Ingenieure. Im neuen Panamera Diesel treiben sie Gegensätze mehr denn je auf die Spitze. Das Resultat: ein Sportwagen für vier, der vor allem auf langen Distanzen Bestmarken setzt.

Ausgestattet mit einem V6-Monoturbo Dieselmotor bringt er eine Leistung von 300 PS – und bietet dank neu entwickelter Kolben, einem optimierten Einspritz- und Ventilsystem sowie verbesserter Ladeluftkühlung ganze 50 PS mehr als sein Vorgängermodell. Ein weiterer Grund für die enorme Leistungssteigerung: der vergrößerte Turbolader. Im neuen Modell ist er erstmals mit einer Wasserkühlung ausgestattet, die für eine optimale Wärmeabfuhr sorgt. Im Zuge all dieser Optimierungen konnte die Höchstgeschwindigkeit auf 259 km/h gesteigert werden – Porsche Performance in seiner reinsten Form.



DER V6-MONOTURBO DIESELMOTOR wurde neu entwickelt und verfügt erstmals über einen wassergekühlten Turbolader mit größerem Durchmesser.

Doch es geht noch sportlicher. Für ein direkteres Ansprechverhalten wurde auch die Abstimmung der Pedalerie überarbeitet. Zudem ist das neue Modell serienmäßig mit Porsche Torque Vectoring Plus (PTV Plus) ausgestattet: Dieses verbessert das Lenkverhalten und trägt so zu gesteigerter Fahrdynamik bei. Dabei sorgt die elektronisch geregelte Hinterachs-Quersperre für zusätzliche Stabilität.

Bleibt eine Frage: Wie konnte bei dieser enormen Leistungssteigerung ein weiterhin so niedriger Verbrauch realisiert werden? Die Antwort liegt in der verlängerten Achsgetriebeabstimmung. Sie ermöglicht verbrauchsoptimiertes Fahren und mehr Laufruhe gerade bei hohen Geschwindigkeiten. Wieder einmal haben unsere Ingenieure bewiesen: Wer beim Verbrauch spart, muss in Sachen Sportlichkeit noch lange nicht geizen. Das ist der besondere Reiz, der in der Kraft der Gegensätze liegt. Erfahren Sie sie selbst – im neuen Panamera Diesel.



DIE BI-XENON-SCHEINWERFER mit automatischer dynamischer Leuchtweitenregulierung sind im neuen Panamera Diesel Serie.

Was dabei herauskommt, wenn wir einen Sportwagen für die Langstrecke weiterentwickeln? Immer ein Sportwagen.

Mit überragender Sportlichkeit und beeindruckenden 300 PS. Bei extrem niedrigem Verbrauch und hoher Effizienz. Garantiert ohne Kompromisse.



DAS MULTIFUNKTIONSLENKRAD erlaubt die komfortable Bedienung von Audio-, Telefon- und Navigationsfunktionen sowie Bordcomputer.

MAKING ROOM FOR PERSONALITY



Montana
montana.dk

Für Porsche Magazine und
andere Sammlerobjekte...


bromberger
Räume, die begeistern

INS SCHWARZE GETROFFEN.

PERFORMANCE DYNAMIK EFFIZIENZ



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

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

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

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

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



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

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

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

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

Das Monocoque aus Kohlefasern ist besonders leicht und extrem stabil.

3 JAHRE ENTWICKLUNG,
500 KLUGE KÖPFE,
7:14 MINUTEN FÜR DIE NORDSCHLEIFE –

DER **918 SPYDER.**



Im Supersportwagen 918 Spyder stecken über drei Jahre Entwicklungsarbeit. Dr. Frank-Steffen Walliser, Gesamtprojektleiter 918 Spyder, spricht im Interview über die Entwicklungszeit, seine persönlichen Highlights und seine Motivation, für die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zu arbeiten.

Herr Walliser, wann startete die Entwicklung des Hybrid-Sportwagens?

Der Auftrag für die Studie wurde im September 2009 durch den Vorstand ausgesprochen, die Entwicklung des Serienfahrzeugs startete am 1. Oktober 2010. Seit 2011 koordiniere ich die Entwicklung, Produktions- und Qualitätsanforderungen, Finanzen und Kommunikation.

Wie dürfen wir uns den Entwicklungsprozess vorstellen: Zuerst die technische Vision, in Fortführung das Design, das die Technik ergänzt?

Technik und Design gehen immer parallel. Porsche ist sehr technikaffin, wir wollen aber gleichzeitig Fahrzeuge mit einem hohen Designanspruch. Bei den Top Pipes war der Ausgangspunkt eine technische Lösung zur Kühlung der Batterie; unsere Designer waren begeistert und haben diese inszeniert. Ein sehr motivierter Konstrukteur hat die Lösung technisch umgesetzt.

Wie lange dauerte die Entwicklung des 918 Spyder?

Das grundsätzliche Konzept stand nach circa 6 Monaten. Die Detaillierung dauerte dann rund 1,5 Jahre. Und fortlaufend feilen wir an Details, um diese zu perfektionieren.

Wie setzt sich das Team der Entwicklungsabteilung zusammen?

Am Anfang waren es nur etwa 30 Mitarbeiter. In der Hochphase arbeiteten ca. 400 Entwicklungsingenieure am 918 Spyder und 10 Designer, dazu 100 Produktionsfachleute und Logistiker sowie rund 50 Personen in Bereichen wie Marketing, After Sales, Finanz oder Beschaffung.

Was gefällt Ihnen persönlich am 918 Spyder am besten?

Eigentlich alles; es gibt nichts, was mir nicht gefällt. Konkret sind es die Top Pipes: eine ganz außergewöhnliche Lösung, die noch nie jemand realisiert hat, obwohl sie so naheliegt.

An welchem Moment seit Präsentation des 918 Spyder 2010 denken Sie am liebsten zurück?

An den 18. September 2012, als wir mit Tränen in den Augen am



TOP PIPES: EINZIGARTIGES ERBE AUS DEM RENNWAGENBAU

Verantwortlich für den unverwechselbaren Klang des 918 Spyder sind vor allem die Top Pipes: Die Abgasendrohre münden im oberen Heck unmittelbar über dem Motor. Kein anderes Serienfahrzeug weist diese Lösung auf. Größter Vorteil: Die heißen Abgase werden auf kürzestem Weg abgeführt und der Abgasgedruck bleibt gering. Da es im Motorraum zudem kühler bleibt, kann auch die aktive Kühlung der Lithium-Ionen Traktionsbatterie geringer gehalten werden.



INTERVIEW MIT **Dr. Frank-Steffen Walliser.**



Nürburgring standen, völlig ungläubig auf unsere Uhren schauten und 7:14 Minuten für eine Runde auf der Nordschleife ablesen konnten.

Bei der 7:14 Minuten-Rekordfahrt durch die Grüne Hölle saß einer Ihrer Porsche Kollegen am Steuer. Schicken Sie den 918 Spyder noch mit einem Profi auf die Strecke?

Der Kollege ist ein hoch erfahrener Nordschleifenkenner mit viel Rennerfahrung. Aber wir werden schon noch ein paar Runden am Nürburgring drehen, lassen Sie sich überraschen, mit wem.

E-Mobility und Supersportwagen, das ist nicht unbedingt die gängige Kombination.

Warum wurde der 918 Spyder als Hybridfahrzeug entwickelt?

Wir wollten zeigen, wie der Supersportwagen von Übermorgen aussieht. Dazu war ein großer Techniksprung notwendig. Mit der von uns gewählten Performance Hybridisierung kann eine ganz außergewöhnliche Kombination aus Effizienz mit E-Fahrmodus und geringsten Kraftstoffverbräuchen realisiert werden.

Gleichzeitig ist der 918 Spyder ein reinrassiger Supersportwagen, mit dem wir auf der Rennstrecke sehr, sehr schnell unterwegs sind.

An welche Konstruktion aus Ihrer Feder erinnern Sie sich gern, abgesehen von Supersportwagen?

Naja, bei Porsche konstruiere ich nicht selbst, sondern koordiniere. Aber ich erinnere mich gerne an eine Konstruktion aus meiner Studienzeit: eine medizintechnische Einrichtung zur Prüfung von keramischen Zahnprothesen, die habe ich nächstlang gezeichnet. Nicht gerade spannend, ist aber wahr.

Ihr Berufsziel war seit jeher, bei Porsche zu arbeiten. Warum?

Schon als Kind haben mich Autos fasziniert. Nicht nur wegen der Motorsporterfolge in Le Mans, der Formel 1 und Paris-Dakar stand Porsche bei mir ganz oben, sondern auch, weil es ein agiles, technisch führendes Unternehmen ist. Also habe ich mit 16 Jahren beschlossen, dass ich zu Porsche will.

Nach drei Jahren konzentrierter Entwicklungsarbeit wird der 918 Spyder 2013 auf der IAA präsentiert. Fällt das Loslassen schwer? Oder überwiegt der Stolz?

Es überwiegt die Müdigkeit! Natürlich ist es der Stolz, vor allem der Stolz auf eine Mannschaft, die das komplexeste Fahrzeug der Neuzeit entwickelt und gebaut hat.

Welche Herausforderungen kommen nach dem 918 Spyder? Stärker, schneller, noch niedrigerer Verbrauch, das scheint nach dem Spyder kaum möglich. In welche Richtung geht Ihr Blick?

Vor zehn Jahren hätte ich nicht sagen können, wie der Nachfolger des Carrera GT aussieht. Genauso wenig kann ich heute über einen Nachfolger des 918 Spyder spekulieren. Eins ist sicher: Er wird besser sein, auch wenn wir es uns nicht vorstellen können, und er wird ein echter Porsche sein.

Die Quadratur des Kreises. Michelin verleiht dem Porsche 918 Spyder Bodenhaftung.



12

PORSCHE PARTNER

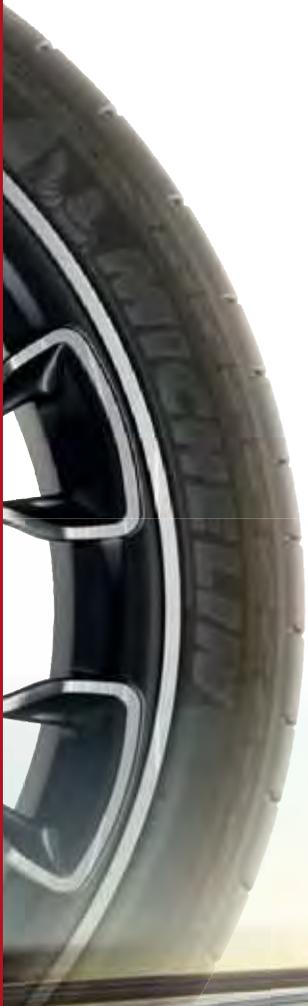
„Selten hat ein Entwicklungsprojekt die Michelin Total Performance-Philosophie härter auf die Probe gestellt als der Reifen für den 918 Spyder“, so Cornelis ter Braak, Account Manager Erstausrüstung bei Michelin. „Das Lastenheft forderte extrem gegensätzliche Eigenschaften, die natürlich auf allerhöchstem Niveau erfüllt werden sollten: sowohl Komfort als auch messerscharfes Handling, dazu optimalen Grip, gepaart mit Haltbarkeit selbst auf der Rennstrecke. Und das alles bei möglichst geringem Rollwiderstand, der den Verbrauch beeinflusst.“

Möglich wird das ultimative Hybrid-Fahrerlebnis durch die intensive, zweieinhalbjährige Zusammenarbeit der Porsche Ingenieure mit den Michelin Entwicklern. Der Startschuss fällt im Jahr 2011. Es folgen 150 Stunden Testfahrten auf fünf Kursen in Europa. Im Laufe der Erprobung werden 550 Prototypen-Reifen produziert und verschlissen. 400 Vorserienmuster und 200 Serientestmuster

kamen hinzu, bis Porsche die finale Freigabe für den Michelin Pilot Sport Cup 2 in den Dimensionen 265/35 ZR20 für die Vorderachse und 325/30 ZR21 für die Hinterachse erteilt hatte.

Dank fünf neu entwickelter Hightech-Features ist es gelungen, das scheinbar Unvereinbare unter eine Reifendecke zu bringen. Dazu gehören die neu entwickelte Lauffläche, das speziell angepasste Reifenprofil und umfangreiche Modifikationen am Reifenunterbau.

Das Ergebnis überzeugt: „Am Limit bleibt der Spyder lammfromm – selbst bei deaktiviertem PSM (ESP)“, schwärmt etwa die Auto Zeitung. „Die Michelin Cup-Reifen kündigen Unter- sowie Übersteuern sehr früh an, die Lenkung arbeitet Porsche typisch präzise. Völlig unspektakulär und gerade deshalb unheimlich schnell, pfeilt er durch lange Kurven, bleibt beim Herausbeschleunigen stabil auf der Hinterachse und lässt sich spielend leicht in Kurven hineinbremsen.“ Mission erfüllt.



Die Referenz.

**Der neue 911 Turbo.
Der neue 911 Turbo S.**

13

PORSCHE AKTUELL





Die Porsche 911 Turbo Modelle · Kraftstoffverbrauch (in l/100 km): innerorts 13,2 · außerorts 7,7 · kombiniert 9,7; CO₂-Emission 227 g/km · Effizienzklasse: G

Turbos

gibt es einige. Aber es gibt nur einen 911 Turbo. Heute, rund 30 Jahre, nachdem Porsche seinen ersten Turbo auf den Markt brachte, trifft diese Erkenntnis mehr denn je zu. Der 911 Turbo ist unsere Referenz – für alles, was wir bauen. Der Ausgangspunkt, um die Messlatte höher zu legen. Genau das haben unsere Ingenieure mit dem neuen 911 Turbo und Turbo S getan. Und sind so an die Spitze des Machbaren gelangt. Wieder einmal. Pioniere haben den Mut, ausgetretene Pfade zu verlassen und Neuland zu betreten. Die Courage, zu hinterfragen, was einst in Stein gemeißelt wurde, und eigene Richtgrößen aufzustellen. Bei der Entwicklung des 911 Turbo hat das Tradition. Wo andere abwincken, setzen unsere Ingenieure an. Die Messlatte liegt seit eh und je hoch. Und mit jeder neuen Generation legen wir sie ein Stück höher. Diesmal haben unsere Ingenieure 90 Prozent aller Bauteile neu entwickelt und wieder eine neue Referenz gesetzt. So finden im neuen 911 Turbo und 911 Turbo S höchste Ansprüche ihre Erfüllung – und die gesamte 911 Baureihe ihre technologische Spitze.

Das Herzstück der neuen 911 Turbo Modelle ist der 3,8-Liter-Boxer-Biturbo-Motor mit variabler Turbinengeometrie (VTG). Er bringt mit 520 bzw. 560 PS mehr Leistung als je zuvor auf die Straße. Dass Verbrauch und Emissionen dennoch um bis zu 16 Prozent gesenkt wurden, ist den serienmäßigen Effizienztechnologien zu verdanken. Dazu zählen das Thermomanagement, die Bordnetzrekuperation,

das Doppelkupplungsgetriebe und Funktionen wie Auto Start-Stop und „Segeln“. Den Weg in die Zukunft markieren noch weitere neue technische Meilensteine: z. B. die aktive Hinterachslenkung. Sie macht das Fahrzeughandling bei niedrigen Geschwindigkeiten deutlich agiler und steigert die Stabilität im Hochgeschwindigkeitsbereich. Und vereint auf diese Weise Rundstrecken- und Alltags-tauglichkeit in Perfektion.

Ein weiterer Meilenstein ist das System Porsche Active Aerodynamics (PAA), das in dieser Form weltweit erstmals in Fahrzeugen mit Straßenzulassung eingesetzt wird: eine Kombination eines mehrstufig verstellbaren Bugspoilers und Heckflügels, die für einen möglichst geringen Luftwiderstand und mehr Abtrieb sorgt.

Zusätzliche Performance bietet auch die serienmäßige SPORT Taste. Auf Knopfdruck steuert das elektronische Motormanagement das Triebwerk bissiger. In Verbindung mit dem Sport Chrono Paket – Serie im 911 Turbo S – ist dann auch die

Overboost-Funktion aktiv und die dynamischen Motorlager sportlich straff.

Ebenfalls bahnbrechend: das Design. Die neuen 911 Turbo Modelle erscheinen noch kraftvoller und sportlicher. Die Kotflügel sind mit 28 zusätzlichen Millimetern hinten besonders kräftig ausgelegt. Fahrzeughöhe und -überhänge wurden verringert, der Radstand ist um 100 mm gewachsen. Voll-LED-Hauptscheinwerfer und 20-Zoll Räder mit optionalem Zentralverschluss runden den sportlich-kraftvollen Auftritt der neuen 911 Turbo Modelle nach außen hin ab. Und auch das Interieur setzt neue Maßstäbe in Sachen Komfort und Sportlichkeit: mit Lederausstattung, vollelektrischen Sportsitzen und erstklassigem Sound durch das BOSE® Surround Sound-System.

Unsere Ingenieure haben wieder einmal bewiesen: Die Grenzen des Machbaren sind nur Etappen auf dem Weg zum Ziel. Und für einen 911 Turbo und Turbo S kann es immer nur ein Ziel geben: Neuland. Denn nur so wird man zur Referenz.











Stammbaum. 50 Jahre Porsche 911.

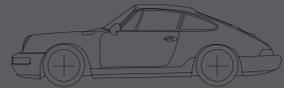
Wenn Tausende von Sportwagenfans auf der ganzen Welt einer einzigen Leidenschaft treu bleiben – müssen große Emotionen im Spiel sein. Ihre große Liebe hat bereits seit 50 Jahren einen Namen. Porsche 911. Im Jahr 1963 schickten wir die Ur-Version ins Rennen – und auf die Straße. Und schufen damit den legendärsten Sportwagen aller Zeiten. Schon immer war er als Technologieträger und Designhighlight seiner Zeit weit voraus. Und ihn zu fahren: ist die Erfüllung eines Traums.



1963 – 1973



1973 – 1989



1988 – 1994



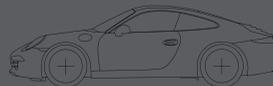
1993 – 1998



1997 – 2005



2004 – 2012



Seit 2011

Verbrauchsdaten vom Jubiläumsmodell 50 Jahre 911:

Kraftstoffverbrauch/Emissionen des Porsche Jubiläumsmodell 50 Jahre 911: Kombiniert in l/100 km 9,5–8,7; CO₂-Emissionen g/km 224–205.
Kraftstoffverbrauch/Emissionen der Porsche 911 Modelle (Typ 991): Kombiniert in l/100 km 12,4–8,2; CO₂-Emissionen g/km 289–194.



Die Begeisterung für den 911 ist zeitlos. Seit 1963, als er auf der IAA erstmals einer breiten Öffentlichkeit präsentiert wurde, bewegt er Generationen von Menschen. 130 PS, mobilisiert von einem 2-Liter-Sechszylinder-Boxermotor: eine für damalige Zeiten fast unvorstellbare Leistung. Und sein Design: revolutionär. Zehn Jahre später, im Jahr 1973: eine weitere Revolution. Die zweite 911 Generation, die unter dem Namen „G-Modell“ läuft, ist noch markanter, deutlich zu sehen zum Beispiel an den höheren Stoßstangen. 1988: unverkennbar Porsche, unverkennbar emotional – und zu 80 Prozent aus völlig neuen Bauteilen. Der 964. In Design und Interieur behutsam überarbeitet, sind die technischen Neuerungen umso deutlicher: Antiblockiersystem (ABS), eine Servolenkung und ab 1991 auch serienmäßig Airbags. 1993: der neue 993. Er ist der letzte 911 mit einem luftgekühlten Motor, weshalb er für einige Fans puristischer Porsche Sportwagen einen besonderen Reiz hat. Ab 1997 ersetzt der wassergekühlte Motor im 996 das bisherige Konzept. Mit der

höheren Leistung geht eine bessere Aerodynamik und eine gesteigerte Alltagstauglichkeit einher. 2004 startet eine Ära der Rückbesinnung auf traditionelle 911 Werte. Der 997 erinnert besonders in der Frontpartie mit runden Scheinwerfern an den klassischen Elfer. Auch 2011 begegnen sich Tradition und Zukunft – in der 7. Generation der Sportwagenikone, dem 991. Er übertrifft alle Erwartungen.

Der neue 911 Carrera – der beste 911 aller Zeiten. Natürlich glänzt er, wie seine Vorgänger, mit herausragender Performance. 257 kW (350 PS) bei 7.400 1/min sorgen für einen Sprint von 0 auf 100 in rekordverdächtigen 4,8 Sekunden (4,6 mit PDK). Beim Carrera S sind es sogar bei 294 kW (400 PS) nur 4,5 Sekunden (4,3 mit PDK). Die Kraftübertragung erfolgt über das weltweit erste 7-Gang-Schaltgetriebe – oder wahlweise über das 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Den 911 auf Asphalt zu erleben ist eine berauschende Erfahrung – und doch ist es nicht nur



Leistung, die ihn auszeichnet. Der neue 911 leistet mehr als sein Vorgänger, verbraucht aber bis zu 16 % weniger als das Vorgängermodell – oder, wie es Focus Online ausdrückt: „Der neue Elfer setzt Maßstäbe bei der Effizienz.“ Technologien wie die Auto Start-Stop-Funktion und Benzindirekteinspritzung sowie eine Karosserie in Leichtbauweise sorgen für weitere Einsparungen.

Unverwechselbares Design. Mit seiner spannungsbetonten Dynamik und sinnlichen Eleganz fasziniert der neue Porsche 911 Carrera auf den ersten Blick. Typische Designmerkmale seiner Ahnen verbinden sich gekonnt mit modernen Elementen. Er verkörpert ein Höchstmaß an sportlicher Athletik. So urteilte die Jury eines der renommiertesten Designpreise der Welt und kürt den 911 mit dem „red dot: best of the best“ Award 2012. Dem bleibt nur das Credo von Michael Mauer, Leiter der Design-Abteilung, hinzuzufügen: Purismus – weniger ist mehr. Jede Form ist durchdacht, kein Detail überflüssig.

Kraftstoffverbrauch/Emissionen des Porsche Jubiläumsmodell 50 Jahre 911: Kombiniert in l/100 km 9,5–8,7; CO₂-Emissionen g/km 224–205.

So ist auch die siebte Generation der Sportwagenikone auf den ersten Blick an der stark nach hinten abfallenden Dachlinie und der flach gestreckten Silhouette erkennbar. Der Radstand wurde um 100 mm verbreitert, das erhöht einerseits die Kurvendynamik und sorgt andererseits, zusammen mit der reduzierten Höhe, für einen noch athletischeren Auftritt.

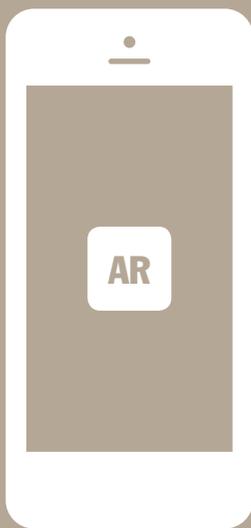
Was ihn auszeichnet? Die Emotionen, die er auslöst. „Ein Klangbild zum Niederknien, ein akustischer roter Teppich für ein Spurtvermögen, das einem den Atem raubt und dem Alten die Schau stiehlt“, bringt es auto motor und sport auf den Punkt. Die Leser wählten den Neuen bereits einen Monat nach seiner Markteinführung zum besten Sportwagen.

Der 911 ist dank seiner unverwechselbaren Identität Botschafter unserer Marke. Und Träger von Emotionen. Genau das ist es, was den 911 zu einer weltweiten Ikone macht. Seit 50 Jahren.



Auto mobil.

Zeitgemäß. Das Porsche Zentrum Olympiapark.



Augmented Reality. In die Zukunft sehen.

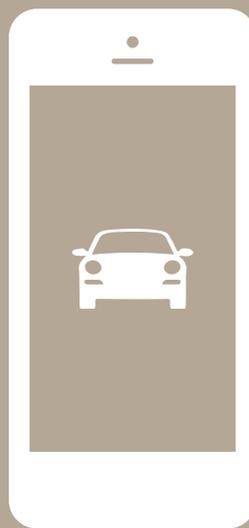
Wir haben unsere Porsche Times in eine Zeitmaschine verwandelt.

Der Schlüssel ist Ihr Smartphone. Laden Sie sich aus dem App Store die „Layar“-App auf Ihr iPhone, iPad oder iPod Touch. Öffnen Sie die Applikation und halten Sie Ihr Mobilgerät ruhig für ein paar Sekunden über das Cover dieser Ausgabe. Das Cover wird erkannt und verwandelt sich vor Ihren Augen in eine Zeitmaschine.

Achten Sie auch in Zukunft auf das Symbol, das wir oben abgebildet haben. Hinter diesen Seiten erleben Sie atemberaubende Inhalte, die wir nur für



Sie, liebe Kundinnen und Kunden, entwickeln und ausschließlich in der Porsche Times zur Verfügung stellen.



Die nie alternden Gebrauchtwagen. Ewige Jugend.

In diesem Heft bleiben unsere Gebrauchtwagenangebote immer aktuell.

Mit über 700 Abfragen waren wir selbst überrascht, wie gut Sie, liebe Kundinnen und Kunden, unser innovatives Gebrauchtwagenkonzept angenommen haben. Erstmals überhaupt in einem Porsche Kundenmagazin, haben wir in der letzten Ausgabe (1:13) die Gebrauchtwagendoppelseite gegen QR-Codes ausgetauscht, die Sie direkt auf unser aktuelles Gebrauchtwagenangebot im Internet leiten. Damit haben Sie nicht nur jederzeit die neuesten Angebote rasch zur Hand, sondern auch viel mehr Informationen zu jedem einzelnen Fahrzeug



unserer gesamten Gebrauchtwagenflotte. Und das auch noch nach vielen Wochen oder Monaten.



**Folgen Sie uns auf Twitter.
@pz_olympiapark**

Persönlich und direkt. Deshalb nennen wir uns auf Twitter auch einfach nur: „Ferdinand“.

Persönlich, reich an Fakten und unglaublich schnell, können wir Sie, liebe Kundinnen und Kunden, über Twitter informieren. In wenigen Sätzen und vergleichbar zu einem vier Augen Gespräch. Das Besondere: Unserem Twitter-Account können Sie nur als Kunde folgen. Die Anfrage senden Sie einfach indem Sie sich auf Twitter anmelden und auf unserem Account auf „Follow“ drücken. Das geht direkt über www.twitter.com/pz_olympiapark oder per E-Mail an: lisa.schaechtle@porsche-olympiapark.de. Wir prüfen Ihre Anfrage schnellstmöglich und lassen Sie dann dem engen Kreis unserer Follower beitreten.



**youtube.com/porscheolympiapark.
Bewegtbild.**

Ein Automobil kommt erst dann richtig zur Geltung, wenn man es in Bewegung sieht.

Aus diesem Grund sehen wir in Bewegtbild einen hohen Stellenwert, um Sie wann immer Sie möchten, über unsere Modelle zu informieren. Auf unserem YouTube-Kanal erhalten Sie z. T. zeitgleich zur Presseveröffentlichung hochauflösende Videos. Anders als andere Autohäuser verzichten wir auf unserem Videoportal auf animierte Fotos von Gebrauchtwagen. Denn wir sind der Überzeugung, dass Sie diese am besten live bei uns im Porsche Zentrum erleben. Dafür bieten wir Ihnen lange, detailreiche und zum Großteil rein auf Deutsch synchronisierte Videos. Und noch etwas: Alle unsere Videos sind komplett in HD und natürlich auch mobil zu genießen.





Verantwortlich für die Organisation des Events war Philip Greffenius mit seinem Team unter der Leitung von Nina Neubert der Edition Sportiva. Unser Dank gilt auch dem Catering des P1 und natürlich unserem Fotografen Thomas Ruderer.

Der neue Porsche Panamera. Ein magischer Abend im Haus der Kunst.

Die Welt ist voller Gegensätze. Täglich wechseln wir das Tempo zwischen Anspannung und Entspannung. Bewegen uns zwischen Tatendrang und Ruhe hin und her. Und suchen den Spagat zwischen Nützlichem und Angenehmem. Aber liegt die wahre Kunst nicht darin, diese Gegensätze zu vereinen?

Kann man zum Beispiel in einer Limousine sitzen und dabei einen Sportwagen fahren? Kann man sich für eine nachhaltige Lösung entscheiden, ohne dass der Fahrspaß zu kurz kommt? Darf man zeitloses Design anfassen, es präziser und schärfer gestalten? Genau diesen Gegensätzen sind wir auf den Grund gegangen. Am 25. Juli 2013 stellten die drei Münchner Porsche Zentren an einem magischen Abend, in einer einzigartigen Location, den neuen Porsche Panamera vor.

Auf der Terrasse des „Haus der Kunst“ wurden die Gäste an einem traumhaft schönen Sommerabend über einen grünen Teppich (ganz E-Hybrid) von weißgekleideten Damen in Empfang genommen.

Großstadtdschungel.

Die prachtvolle Terrasse des „Haus der Kunst“ verwandelte sich an diesem Abend in eine städtische Oase und ließ unsere Gäste sich inmitten von Palmen, Inseln und weißen Segeltüchern auf ein weiteres Highlight der Porsche Familie freuen. Nach der offiziellen Begrüßung durch die drei Geschäftsführer der Porsche Zentren kam das erste Highlight – ein Flashmob-Opernchor. Kurz darauf die große Attraktion – die Vorstellung des neuen Porsche Panamera – eine Video- und Lasershow auf einem 40 Meter langen Wasservorhang ließ die Gäste staunen.

Natürlich wurde den Gästen neben dem Highlight „der neue Porsche Panamera“ auch kulinarisch einiges geboten – Flying Buffet und verschiedenste Gourmettempel führten mit kühlen Getränken durch einen einmaligen Sommerabend, der uns noch lange in Erinnerung bleiben dürfte.







Schlagfertig.

Der Porsche Zentrum Olympiapark Golf Cup 2013.
„Greener wird's nicht“ ...

Diesem Aufruf konnten sich die Golfer des Porsche Zentrum Olympiapark am 19. Juli 2013 nicht entziehen und erlebten einen unvergesslichen Tag beim Porsche Golf Cup 2013.

Kaum zu glauben – das diesjährige Golfturnier fand an einem perfekten Sommertag statt – beste Bedingungen, um unsere Golfer auf die anspruchsvolle Runde des Münchener Golf Club in Straßlach zu senden. Natürlich gut gestärkt dank des Frühstücksbuffets von Toni Höllwart und seinem Team und dank der Tipps unseres Tour-Profis Stephan Gandl, der auch dieses Jahr unseren Golf-Tag begleitete.

Um Punkt 11:00 Uhr ging es los – Kanonenstart – gut 120 Golfer machten sich auf, um die schwierigen 18 Löcher des ältesten bayerischen Golfclubs zu bestreiten. Schweißtreibende 30 Grad, lachende und weinende Augen ob der Scores und viele kulinarische Versorgungspunkte machten diesen Tag spannend und abwechslungsreich. Nach der Runde ging es um 17:00 Uhr direkt weiter – nach den ersten Erfrischungen und dem Austausch der Scorekarten machte sich jeder sommerlich chic, um die Abendveranstaltung in vollen Zügen genießen zu können. Die Band von Bé und das großartige Grill-Bufferet rundeten diesen Tag ab. So einige wollten gar nicht nach Hause und konnten sich dann mit unserem Porsche Shuttle-Service auf den Heimweg machen.

Kooperationspartner des diesjährigen Porsche Golf Cup des Porsche Zentrum Olympiapark war die Deutsche Finance Group – wir möchten uns für die gute Zusammenarbeit und die Organisation von Wolfgang Schießl und seinem Team ganz herzlich bedanken.





DEUTSCHE FINANCE GROUP

INSTITUTIONAL INVESTMENTS

SIEGER

Porsche Golf Cup 2013

- | | |
|----------------------|------------------------|
| 1. Brutto: | Herr Thomas Habermeyer |
| 1. Netto – Klasse A: | Herr Armin Dandl |
| 1. Netto – Klasse B: | Herr Bernhard Fischer |
| 1. Netto – Klasse C: | Herr Simon Siedlaczek |

Sieger der Gästewertung

- | | |
|------------|---------------------|
| 1. Brutto: | Herr Bernd Glönkler |
|------------|---------------------|







Sitzen bleiben.

Porsche Driver's Selection.

1 Original Porsche 911 Sport Plus Sitz als Bürodrehstuhl

- Originaler Sport Plus Sitz, welcher aktuell im Porsche 911 verbaut wird
- Stufenlose Sitzhöhenverstellung mit verstellbaren Armlehnen
- Elektrisch verstellbare Rückenlehne mittels wiederaufladbarem Akku
- Kleiderhaken an der Lehenschale des Stuhls
- Porsche Wappen auf der Kopflehne
- Sitzoberfläche und Armlehnen sind aus schwarzem Porsche Interieur Leder gefertigt
- Fünf Rollen des Stuhls sorgen für optimalen Komfort sowohl auf weichen als auch auf harten Bodenflächen
- Gewicht: 28 kg
- Made in Germany

WAP 0500080E | EUR 3.900,00*



1





1



2

Porsche Driver's Selection. Steve McQueen



3



4

1 Rennjacke Damen – STEVE MCQUEEN™

Mit Porsche Stickerei auf der Rückseite und Steve McQueen Artwork auf dem Innenfutter. 100 % Polyester. In Blau.

WAP 808 OXS-XXL OE | EUR 349,00*

2 Rennjacke Herren – STEVE MCQUEEN™

Mit Porsche Stickerei auf der Rückseite und Steve McQueen Artwork auf dem Innenfutter. 100 % Polyester. In Blau.

WAP 809 OOS-3XL OE | EUR 349,00*

3 T-Shirt „Face“ Herren – STEVE MCQUEEN™

Steve McQueens Gesicht als Artwork auf der Rückseite. 100 % Baumwolle. In Blau.

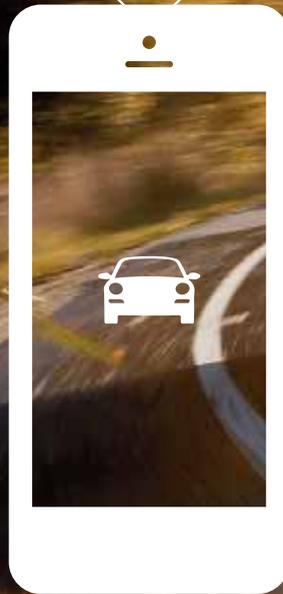
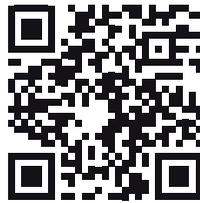
WAP 816 OOS-3XL OE | EUR 59,00*

4 Polo-Shirt Damen – STEVE MCQUEEN™

95 % Baumwolle, 5 % Elastan. In Blau.

WAP 810 OXS-XXL OE | EUR 79,00*

**Ewige Jugend.
Die nie alternden
Gebrauchtwagen
in der Porsche
Times Olympiapark.**





MALIPARMI



Felicio Sartti



friendly hunting

JOSEPH
STRENESE

GABRIELE STREHLE



STEPHAN BOYA

RENÉ LEZARD

CLOSED^(c)

SCHUMACHER

MODA	LIZA	CLAUDIA	GOEHNER	ESCHER
UNTERMARKT	17-21	82515		WOLFRATSHAUSEN
TEL:	08171-22632		FAX:	08171-217636
Ö F F N U N G S Z E I T E N :				
MONTAG				FREITAG
10.00				SAMSTAG
VON	UHR	BIS	UHR	UND
		10.00	18.30	16.00
			UHR	UHR

M O D A - L I Z A B T - O N L I N E - D E



Tiefe Temperaturen. Höchste Qualität.

Winterkompletträder von Porsche Tequipment.

Die Farbenpracht des Herbstes verlockt zu entspannten Ausfahrten – und kündigt zugleich den nahen Winter an: Für Höchstleistung auf laubbedeckten Straßen, bei Nässe, Eis und Schnee bieten wir Ihnen Winterkompletträder eigens für jedes Modell. Profitieren Sie von bester Traktion und Sicherheit.

19-Zoll Cayman S Rad ohne/mit RDK:



VA: 8J x 19 ET 57
HA: 9,5J x 19 ET 45

VA: 235/45 R 18 94V M+S
HA: 265/45 R 18 101V M+S

VKP ohne RDK: ab EUR 4.165,00*
VKP mit RDK: ab EUR 4.463,00*

- Ohne RDK/mit RDK: Erhältlich für Boxster, Boxster S, Cayman, Cayman S

20-Zoll Carrera S Rad ohne/mit RDK:



VA: 8,5J x 20 ET 51
HA: 11J x 20 ET 52

VA: 245/35 R 20 91V M+S
HA: 295/30 R 20 97V M+S

VKP ohne RDK: ab EUR 5.593,00*
VKP mit RDK: ab EUR 5.891,00*

- Ohne RDK/mit RDK: Erhältlich für 911 Carrera/S, 911 Carrera 4/4S
- Raddimension HA Abweichung zwischen C2/C4

20-Zoll RS Spyder Rad ohne/mit RDK:



VA: 9,5J x 20 ET 65
HA: 10,5J x 20 ET 65

VA: 255/40 R20 101V XL M+S
HA: 285/35 R20 104V XL M+S

VKP ohne RDK: ab EUR 6.129,00*
VKP mit RDK: ab EUR 6.426,00*

- Ohne RDK/mit RDK: Erhältlich für alle Panamera Modelle
- Raddimension HA Abweichung zwischen C2/C4

20-Zoll Cayenne SportDesign II Rad ohne/mit RDK:



VA: 9J x 20 ET 57
HA: 9J x 20 ET 57

VA: 275/45 R20 110V XL M+S
HA: 275/45 R20 110V XL M+S

VKP ohne RDK: ab EUR 5.414,00*
VKP mit RDK: ab EUR 5.712,00*

- Ohne RDK/mit RDK: Erhältlich für alle Cayenne Modelle

* Inkl. MwSt., zzgl. evtl. anfallender Einbau-/Montagekosten und ohne Radnabenabdeckungen

Reifentyp	Größe	Kraftstoffeffizienzklasse/Rollwiderstand	Nasshaftungsklasse	Externes Rollgeräusch * Klasse	Externes Rollgeräusch (dB)
Boxster/Cayman (981)					
Winterreifen	235/45 R 18	E	C	☺ – ☹	72–69
	265/45 R 18	F–E	C	☹	73–71
911 (991)					
Winterreifen	245/35 R 20	E	C	☹	72–70
	295/30 R 20	C	C	☹	74–73
Panamera					
Winterreifen	255/40 R 20	F–C	C	☹	73
	285/35 R 20	F–B	C	☹	74–73
Cayenne					
Winterreifen	275/45 R 20	E–C	C–B	☹ – ☹	72–70
	All-Season-Reifen	275/45 R 20	C–B	☹ – ☹	76–69

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

* ☺ = Rollgeräusch gering, ☹ = Rollgeräusch mittel, ☹ = Rollgeräusch hoch.



Liebe für's Detail. Unser Winter-Check.

Beim Winter-Check werden alle sicherheitsrelevanten Bauteile und Komponenten unter die Lupe genommen.

Wir überprüfen:

- Motorölstand
- Kühlliquidität
- Batteriespannung
- Bremsanlage
- Abgasanlage
- Beleuchtungsanlage und Scheinwerfereinstellung
- Scheibenwischenanlage und Wischerblätter
- Windschutzscheibe
- Bereifung (Zustand, Profiltiefe, Luftdruck)
- Konservierung von Türschlössern und Türdichtungen
- Fahrzeugwäsche

EUR 79,00*

Damit alles rund läuft. Der Porsche Räderservice.

Zum Reifen- und Räderservice gehört neben dem Wechsel von Sommer- auf Winterbereifung auch die fachgerechte Einlagerung Ihrer Sommerräder. Reinigung und gewissenhafte Sichtprüfung von Reifen und Felgen inklusive.

Unser Angebot für den Räderwechsel und die Rädereinlagerung:

Räderwechsel:

- Montage Ihrer Winterräder

EUR 69,02*

Rädereinlagerung:

- Reinigung der Räder
- Überprüfung des Luftdrucks, der Profiltiefe und der Ventile
- Kontrolle der Felgen auf Beschädigungen
- Überprüfung der Reifen auf Einfahrverletzungen, Seitenwandbeschädigungen, Sägezahnbildung und Bordsteinbeschädigungen
- fachmännische Einlagerung unter optimalen Bedingungen

EUR 84,49*

Vorschau: 28. November 2013.

Eine feste Instanz im Terminkalender. Gourmetabend Königshof 2013.

Seit Jahren schon freuen wir uns, mit Ihnen das Jahr im Gourmetrestaurant des Königshof ausklingen zu lassen. Warum? Weil es einfach immer wieder schön ist!

Das preisgekrönte Restaurant setzt neue Maßstäbe in der gehobenen Gastronomie. Genießen Sie vom ersten Moment Ihres Besuchs ein kulinarisches Gesamterlebnis auf allerhöchstem Niveau. Das Gourmetrestaurant Königshof gestaltet jeden Besuch mit großer Hingabe – vom Service bis zur Zubereitung der Speisen.

Und somit freuen wir uns sehr darauf, kurz vor der Weihnachtszeit, am 28. November 2013, das Jahr mit Freunden unseres Hauses ausklingen zu lassen. Küchenchef Martin Fauster erstellt exklusiv für uns ein Menü der Extraklasse.

Jeden Morgen wählt er selbst frische und hochwertige Lebensmittel lokaler Anbieter persönlich aus und entwirft daraus Menüs, die in ihren Aromen den besonderen Charakter der Saison widerspiegeln. Martin Fausters Kreativität und Engagement wird von den einflussreichsten Gourmet-Kritikern mit einem Michelin-Stern und mit 18 Punkten im Gault Millau bewertet.

Nach einem stilvollen Champagner-Empfang in der Lobby des Hotels freuen wir uns, im exklusiv für das Porsche Zentrum Olympiapark reservierten Restaurant das Menü des Küchenchefs zu erleben. Carl Geisel stellt uns eigens für diesen Abend korrespondierende Weine zusammen, die das Gourmet-Erlebnis auf das Feinste abrunden.

Sowohl die Familie Geisel als auch wir freuen uns auf Ihre Anmeldung - denn wo sonst sollte der Gast König sein, wenn nicht im Hotel Königshof.

Buchungen:

Lisa Schächtle
Assistenz der Geschäftsführung
Porsche Zentrum Olympiapark
Tel.: +49 (0) 89 / 15 93 99 - 11



Vorschau: Fahrsicherheitstraining Saalfelden 2013.

Österreich ruft ...

... denn in der Bergwelt des Pinzgauer Tals können Sie die beeindruckenden Qualitäten Ihres Porsche austesten und erleben.

Am 19. Oktober 2013 bieten wir Ihnen an, sich mit Ihren Fahrzeugen auf den Winter vorzubereiten und in vielen anderen Situationen im Straßenverkehr wieder sicher unterwegs zu sein.

Das Eventhotel Gut Brandlhof am Fuße des imposanten Steinernen Meeres überzeugt mit vielen Qualitäten. Unter anderem auch durch das 70.000 m² große, angrenzende Fahrsicherheitsgelände des ÖAMTC. Hier haben Sie die Möglichkeit, mit Spaß, Spannung und vor allem Fahrsicherheit das eigene Fahrzeug bis ins letzte Schraubchen kennen zu

lernen. Auf dem Onroad-Kurs werden wir Kurven fahren, richtiges Bremsen und das Handling eines plötzlich ausbrechenden Fahrzeugs trainieren. Erfahren Sie Ihre persönlichen Grenzen auf der Straße.

Natürlich sorgen wir an diesem Wochenende nicht nur für den Spaß auf der Strecke – auch der gemütliche Teil kommt, auf Wunsch, nicht zu kurz.

Nach den Erlebnissen des Fahrertrainings können Sie im Wellness-Bereich des Brandlhof neue Kraft tanken. Der wunderschöne Wellness-Bereich lädt geradezu dazu ein. Im Anschluss daran freuen wir uns, mit Ihnen einen urigen Hüttenabend in der Brandlalm zu erleben. Natürlich mit typisch Pinzgauer Küche. Auf geht's nach Saalfelden.

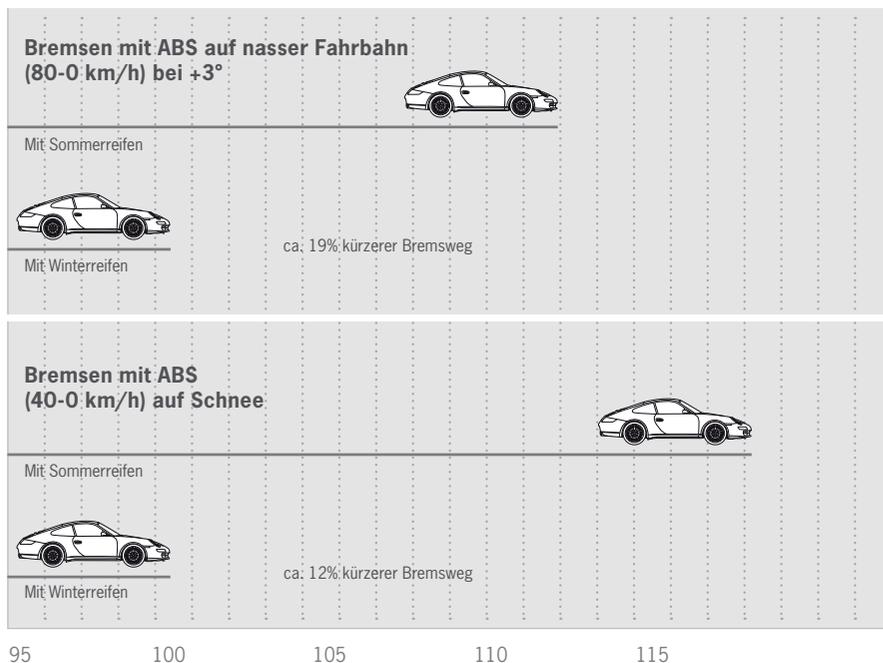
Sind Sie mit dabei?

Die individuelle Anreise ist am 18. oder 19. Oktober möglich! Auf Wunsch buchen wir Ihnen auch ein verlängertes Wochenende im Gut Brandlhof: www.brandlhof.com

Buchungen:

Lisa Schächtle
Assistenz der Geschäftsführung
Porsche Zentrum Olympiapark
Tel.: +49 (0) 89 / 15 93 99 - 11

Infografik: Bremsweg.



Eine neue Welt des Stils in München.

HIRMER STUDIO.

**Manufaktur des
Besonderen.**



„Das HIRMER STUDIO stellt für mich eine Stilikone dar, vergleichbar mit dem Porsche 911.“

Robert Greil, Verkaufsleiter HIRMER.



Möbel aus aufgearbeitetem Altholz und massive Bohlen aus verwitterten Eichenbalken stehen im Kontrast zum feinen Zwirn der hochwertigen Anzüge. Tischplatten und Fachböden in gegerbtem Rindsleder mit naturbelassenem Narbenbild sind so authentisch und greifbar wie die Handwerkskunst der Ware, die auf ihr präsentiert wird.

Das Traditionsunternehmen HIRMER ist das weltweit größte Herrenmodehaus und gilt als die führende Institution im Bereich der Männermode. Ab September ist das Stammhaus in München in der 3. Etage um eine faszinierende Welt reicher: Das neue HIRMER STUDIO vereint alles, was Männer an Stil und Perfektion begeistert.



Wir treffen Robert Greil, Verkaufsleiter HIRMER, und David Thomas, als Abteilungsleiter und Einkäufer zuständig für den Erfolg des HIRMER STUDIOS.

Meine Herren, Glückwunsch zu dieser neuen Welt des Stils in München! Robert Greil: „Vielen Dank, wir bekommen viel gutes Feedback. Mit dem neuen HIRMER STUDIO können wir unseren Kunden ein neues, hochwertiges Sortiment und die Kombination ausgewählter internationaler Top-Marken in einem außergewöhnlich stilvollen Ambiente präsentieren. Natürlich mit unserer gewohnt hohen Beratungsleistung, denn unser Kunde hat höchste Ansprüche. Das verbindet uns mit Porsche.“

Und was erwartet den weltweit erfahrenen Modedekener? David Thomas: „Eine faszinierende Abteilung, wie ein modischer Feinkostladen. Wir vereinen modernen, cosmopolitischen Lifestyle mit hochwertigen textiler Manufaktur. Eine einzigartige Selektion an international exquisiter Businesskleidung, wie Ermenegildo Zegna oder Canali, und hochwertigem Casualsortiment mit Marken wie Stone Island oder Burberry.“

„Wie Porsche leben wir die Tradition und zeitgleich den Fortschritt.“

HIRMER steht für besondere Mode- und Beratungskompetenz. Was ist das Besondere am HIRMER STUDIO? Robert Greil: „Das HIRMER STUDIO stellt für mich eine Stilikone dar, vergleichbar mit dem Porsche 911. Wir leben die Tradition und zeitgleich den Fortschritt. Leidenschaftlich, international und immer im Sinne des Kunden. Dafür steht auch das sympathische und kompetente Team von Herrn Thomas. Um neue Trends zu entdecken, reist der Einkauf weltweit auf Messen. Ziel ist es, unsere einzigartige Markenkombination von u. a. Armani Collezioni, Bark, Belstaff, Caruso, Jacob Cohen, Mastai Ferretti, Michael Kors, PRPS, Paul Smith, Woolrich und Zegna weiter zu ergänzen.“

Also bietet das HIRMER STUDIO mehr als nur elegante Businessmode? David Thomas: „Richtig, die komplette Bandbreite im modisch hochwertigen Segment. Schließlich ist man ja nicht immer nur auf Geschäftsterminen und möchte auch abseits des Konferenztisches eine gute Figur machen. Ein gutes Beispiel hierfür ist Ermenegildo Zegna. Die mittel- bis hochpreisige Kollektion umfasst von eleganter Businesskleidung über exklusive Freizeitkleidung bis hin zur sportlichen Linie alles, was das Männer-Mode-Herz begehrt.“

„Bei uns gibt es die komplette Bandbreite. Man ist ja nicht immer nur auf Geschäfts-terminen und möchte auch abseits des Konferenztisches eine gute Figur machen.“

Das macht Sinn, dies alles an einem Ort zu finden. Robert Greil: „So sehen wir das auch. Besonders unter dem Aspekt der immer knapper bemessenen Zeit unserer Gäste. Wir widmen ihnen deshalb hier eine eigene Welt – in Ware und Architektur. Zegna legt im Design großen Wert auf authentische, hochwertige Materialien und feinste Stoffe. Dies ist für uns auch Maßstab im HIRMER STUDIO in puncto Gestaltung, Beratung und Service. Zum Verweilen und zur Erfrischung haben wir zudem eine Tagesbar mit bestem Espresso und kulinarischen Raffinessen eingerichtet.“

Eine neue Maßabteilung und eine eigene Personal Shopping Abteilung sollen Ihr Gesamt-sortiment abrunden. David Thomas: „Sie sind gut informiert. Wir freuen uns, dass wir unseren Kunden in Zukunft eigene Räumlichkeiten für unseren bestehenden Personal Shopping Service anbieten können. Damit können wir Einkaufen mit geplanter, individueller Beratung und zum Wunschtermin noch kundengerechter anbieten. Unsere Maßabteilung wird ins HIRMER STUDIO integriert und räumlich erweitert.“

Klingt vielversprechend. David Thomas: „... und ist in dieser Form einmalig. Wir, das Team des HIRMER STUDIOS, sehen uns – wie Porsche – als Manufaktur des Besonderen, das weltweite Ikonen des Stils für seine informierten und stilbewussten Käufer zusammenstellt und anspruchsvoll inszeniert.“

Vielen Dank für das Gespräch und viel Erfolg.



HIRMER STUDIO
Kaufingerstr. 28
80331 München

Tel.: +49 (0) 89 23683 - 179
E-Mail: info@hirmer.de
www.hirmer.de

Mo. bis Fr. 09:30 Uhr bis 20:00 Uhr
Samstags 09:00 Uhr bis 20:00 Uhr



Robert Greil, Verkaufsleiter HIRMER



David Thomas
Abteilungsleiter/Einkäufer HIRMER STUDIO



HIRMER TAGESBAR

9 Gründe.

Warum man mit einem Porsche elektrisch fahren sollte.



1

Weil man das gute Gefühl hat, aus jeder Steckdose eine Tankstelle machen zu können.

2

Weil es aufregend ist, in einem Sportwagen zu gleiten und man hört nichts, außer den Wind, der um die Stromlinien weht.

3

Weil deutsche Ingenieurskunst bei Porsche Tradition hat und auch die Elektromobilität schon bald unzertrennlich mit dem Namen Porsche verbunden sein wird.

4

Weil dank des optional erhältlichen Porsche Lade-Docks im Porsche Design Ihr Panamera S E-Hybrid binnen ca. 2,5 Stunden voll aufgeladen ist.

5

Weil eine spezielle Smartphone-App Angaben zur verbleibenden Restladezeit, zum Ladestatus der Batterie oder eine visuelle Darstellung der E-Reichweite macht.

6

Weil Sie mit dem Panamera S E-Hybrid hinsichtlich der CO₂-Emissionen den Klassenprimus fahren.

7

Weil Sie mit dem Panamera S E-Hybrid die schönsten Brems-sättel der Welt erhalten.

8

Weil sportliche Fahrleistungen und Null Emissionen kein Widerspruch sind.

9

Weil 3,1 Liter kombiniert auf 100 km ein wahrhaft außergewöhnlicher Grund für einen 416 PS starken Porsche sind.

GENIESSEN SIE DEN RAUSCH DER TIEFE
BEREITS AN LAND.



MÜNCHEN, WEINSTRASSE 11, T 089.242 38 06

AN DEN BESTEN ADRESSEN DEUTSCHLANDS

UND IN LONDON, PARIS, MADRID, WIEN, NEW YORK UND PEKING. WWW.WEMPE.DE

WEMPE
Zeitmeister

GLASHÜTTE /SA

Ob im Smoking oder im Neoprenanzug – mit dem elegant sportlichen WEMPE ZEITMEISTER Sport Taucher Chronographen machen Sie überall eine gute Figur. Der kompromisslose Präzisionszeitmesser wird in Glashütte gebaut, zertifiziert und ist bis zu 300 Metern wasserdicht. In Edelstahl mit Automatikwerk exklusiv erhältlich bei Wempe für € 3.375. Gerhard D. Wempe KG, Steinstraße 23, 20095 Hamburg





Cabin Crew: "All doors in flight."

Der neue Porsche 911 Turbo S.



Die Porsche 911 Turbo Modelle
Kraftstoffverbrauch (in l/100 km):
innerorts 13,2 · außerorts 7,7 · kombiniert 9,7;
CO₂-Emission 227 g/km · Effizienzklasse: G



PORSCHE

Porsche Zentrum Olympiapark

Sportwagen am Olympiapark GmbH
Moosacher Straße 56
80809 München
Tel.: +49 (0) 89 / 15 93 99 - 0
Fax: +49 (0) 89 / 15 77 33 - 1

www.porsche-olympiapark.de

youtube.com/PorscheOlympiapark
twitter.com/pz_olympiapark