

Ausgabe Juli/August 2007

# Porsche Times

## Porsche Zentrum Hannover



**Unser Mann in New York.**

**Träume in Weiß.**

**Hildesheimer Automeile.**

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

# Inhalt

## PZ Hannover Special

---

Seite 2/3 Der Cayenne S Transsyberia.

## PZ Hannover

---

Seite 4 Unser Mann in New York.  
Träume in Weiß.  
Die Stars der Hildesheimer Automeile.

## Neues von Porsche

---

Seite 5 Da Capo. Das neue 911 Turbo Cabriolet.  
Seite 6 Offen für maximalen Genuss.  
Seite 7 Mittelmotoren von Porsche. Der Boxster.  
Seite 8 Mittelmotoren von Porsche. Der Cayman.

## PZ Hannover Aktuell

---

Seite 9/10 Die „8“ vor dem Komma. Interview zum Thema CO<sub>2</sub>.

## PZ Hannover Occasions

---

Seite 11 Jung, sportlich – und stets begehrt.

# Spezialist für Langstrecken- Rallyes: Der Cayenne S Transsyberia.

**Porsche erweitert sein umfangreiches  
Kundensport-Programm um ein  
weiteres Highlight:**

**Der Porsche Cayenne S Transsyberia  
wurde auf Basis des neuen Porsche  
Cayenne S als Fahrzeug für Lang-  
strecken-Rallyes entwickelt.**

Seine Premiere feiert der sportliche Offroader vom 2. bis zum 17. August 2007 bei der Transsyberia Rallye, die von Moskau quer durch Sibirien bis nach Ulaanbaatar in der Mongolei führt. Die Route geht über öffentliche Straßen, ausgefahrene Schotterpisten und anspruchsvolle Trialpfade. Selbst Flussdurchquerungen und Sonderprüfungen in der Wüste Gobi stehen auf dem Programm. Im vergangenen Jahr haben zwei Privatteams erstmals mit dem Porsche Cayenne S an der Transsyberia Rallye teilgenommen und die ersten beiden Plätze belegt. Durch den erfolgreichen Einsatz der Fahrzeuge ist Porsche auf die Veranstaltung aufmerksam geworden



## Impressum

Porsche Times erscheint beim Porsche Zentrum Hannover  
Sportwagenzentrum Petermax Müller GmbH & Co. KG,  
Podbielskistraße 117 · 30177 Hannover · Fon 0511/39 900-0 · Fax 0511/39 900-369  
www.porsche-hannover.de · eMail: info@porsche-hannover.de  
Auflage: 1.800 Stück  
Redaktionsanschrift: Sandmann & Sandmann · Siegesstraße 14 · 30175 Hannover  
www.sandmannundsandmann.de · eMail: info@sandmannundsandmann.de  
Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

## Editorial



und bietet nun begeisterten Cayenne Fahrern die Möglichkeit, sich auch mit diesem Fahrzeug motorsportlich zu betätigen.

Die Transsyberia Rallye ist in insgesamt sechs Wertungsgruppen gegliedert. Die Fahrzeuge vom Typ Cayenne S Transsyberia mit 4,8-Liter-V8-Motor starten in der Klasse 1C für benzingetriebene Personenkraftwagen mit über vier Litern Hubraum. Nach dem Start in Moskau müssen die maximal 50 Teams auf 14 Tagesetappen zeigen, was sie zu leisten imstande sind, denn die Transsyberia verbindet die Erfahrung einer anspruchsvollen touristischen Rallye mit echter sportlicher Herausforderung. Die Route der Rallye führt über insgesamt mehr als 6.600 Kilometer Fahrtstrecke quer durch Sibirien und die Mongolei – sowohl on- als auch offroad. Neben den bis zu 950 Kilometer langen Tagesetappen, die auf die Rallye-

Teilnehmer warten, müssen sie zusätzlich bei Sonderprüfungen ihr ganzes Können unter Beweis stellen.

Auf diesen besonders kniffligen Strecken sollten die Rallye-Teams alles aus sich und ihren Fahrzeugen herausholen: So warten bei den Sonderprüfungen in Sibirien schwierige Flussdurchfahrten und Trialpfade. Bei den mongolischen „Sonderprüfungen“ dagegen gilt es, richtig zu navigieren und die Sanddünen in der Wüste Gobi zu bezwingen. Nur Allround-Köner am Lenkrad, mit ausgeprägten Navigationsfähigkeiten und hohem Teamgeist werden daher am Ende ganz oben auf dem Treppchen stehen.

Haben wir Sie neugierig gemacht? Für weitere Informationen rund um die Transsyberia Rallye können Sie sich unter [www.porsche.de](http://www.porsche.de) registrieren lassen.

CO <sub>2</sub> -Emissionen (g/km):	kombiniert	329
Verbrauch (Liter/100 km):	innerstädtisch	20,2
	außerstädtisch	10,1
	kombiniert	13,7

**Farben spielen in unserem Leben eine wichtige Rolle und sind Ausdruck von Individualität, Emotion und Charakter. Auch Zeitgeist, Geschmacksänderungen und Trends beeinflussen die Welt der Farben.**

**In den farbenfrohen 70er Jahren war ein Porsche orange, grün oder sogar kalahari beige. Individualität und klare Differenzierung waren angesagt, schwarz und silber eher die Ausnahme.**

**Heute spielt die Farbe wieder eine bedeutende Rolle. Den neuen Porsche 911 zum Beispiel gibt es in 4 Uni-, 8 Metallic-, 5 Sonder-, 4 Verdeck- und 9 Interieurfarben sowie zusätzlich 3 Bi-Color-Ausstattungen. Optional. Die Krönung: Sie können auf Wunsch Ihren neuen Porsche in nahezu jeder Farbe bestellen. Ganz nach Ihrem Geschmack.**

**Die herrlich bunten Zeiten sind wieder da. Sie haben die freie Wahl. Nur Mut!**

Ihr  
Dirk Strohmeier  
Geschäftsführer



## Unser Mann in New York.



Dr. Peter Schrader freut sich über den 1. Preis.

Rechtsanwalt Dr. Peter Schrader ist der Gewinner des großen Preisausschreibens, das unser Porsche Zentrum Hannover anlässlich der Einführung der neuen Cayenne Modelle durchführte. Das Los fiel zweifellos auf den Richtigen, denn wer ist schon freiwillig bereit, acht Monate lang zu kämpfen, zu schwitzen und alles zu geben, um das Ziel an einem einzigen unvergesslichen Tag zu erreichen? Zu gewinnen war die Teilnahme am berühmtesten Marathonrennen der Welt, dem New York City-Marathon 2007 im November diesen Jahres. Im Gewinn ein-



Dr. Wessinghage trainiert die Sieger von morgen.

geschlossen ist ein achtmonatiges Trainingsprogramm unter Leitung des erfolgreichen Spitzensportlers und ärztlichen Direktors der Reha-Klinik in Damp, Dr. Thomas Wessinghage. In einer 3-tägigen Auftaktveranstaltung im Ostseebad Damp trainierte Dr. Wessinghage die Marathonläufer bereits intensiv und löste bei allen wahre Begeisterungstürme aus. Alle Teilnehmer sind sogar bereit, einen zusätzlichen Trainingstermin zu buchen und sich weiterhin intensiv um ihre persönliche Leistungssteigerung zu bemühen.

Wir drücken unserem „Mann in New York“, Herrn Dr. Peter Schrader die Daumen für eine erfolgreiche Teilnahme am Marathonlauf und wünschen ihm, trotz seines anstrengenden Trainingsprogramms, noch genügend Freizeit und Muße, seinen Porsche Cayenne weiterhin genießen zu können.

## Träume in weiß.

Auch das Porsche Zentrum Hannover liefert nicht alle Tage gleich zwei fast identische 911 GT 3 aus. Zwei Freunde aus Sarstedt, Dirk Conrads und Georg Olbrich entschieden sich jeder für einen carraraweißen GT 3, die sie im Mai im Porsche Werk gemeinsam abholen konnten. Damit hat das lange Warten auf die bildschönen Sportwagen ein Ende und wir können auf diesem Wege ganz herzlich gratulieren. Ein Effekt ist bereits schon bei der Überführungsfahrt aufgetreten: Jeder Fahrer sieht quasi ein Spiegelbild seines Autos vor, bzw. hinter sich. Und den tollen Sound kann man halt auch besser genießen, wenn der Vordermann im Porsche davon zieht.



Zwillingspärchen auf Rädern.  
Georg Olbrich (links) und Dirk Conrads.

## Die Stars der Hildesheimer Automeile.

Die „Hildesheimer Automeile“ ist für die Hildesheimer schon längst zur Institution geworden. Auch in diesem Jahr fand am 22. April wieder eine Autoausstellung in der Innenstadt mit vielen renommierten und bekannten Marken statt und sogar viele wertvolle Oldtimer fanden das Interesse des Publikums.

Die rassigen Sportwagen des Porsche Zentrum Hannover fanden naturgemäß viel Beachtung beim Publikum und der in auffälligem Orange lackierte Cayman S

wurde sehr schnell zum Favoriten. Bei leckeren und gesunden Fruchtspießchen wurden viele Gespräche rund um die Porsche Welt geführt und neue Kontakte geknüpft.



Auffälliger Blickfang. Der Porsche Cayman S in Orange.

# Da Capo.

## Das neue 911 Turbo Cabriolet.



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

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

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

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



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

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

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

# Das neue 911 Turbo Cabriolet. Offen für maximalen Genuss.



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

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

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

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

# Typisch! Die Mittelmotoren von Porsche. Der Boxster.



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

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

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

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

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

Mit allem, was einen Porsche Roadster ausmacht.

Seit über 50 Jahren.

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

# Typisch! Die Mittelmotoren von Porsche. Der Cayman.



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

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

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

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

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

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

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

# Die „8“ vor dem Komma.

**Interview mit Herrn Bernhard Maier, Geschäftsführer der Porsche Deutschland GmbH, zur Diskussion über die CO<sub>2</sub>-Emissionen.**

**Porsche Times:**

Herr Maier, was bedeutet die CO<sub>2</sub>-Diskussion für Porsche bzw. für Porsche Kunden?

**Bernhard Maier:**

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



Fokus aller CO<sub>2</sub>-Debatten, obwohl der Pkw-Verkehr lediglich 12 Prozent zu den gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland beiträgt. Das heißt nicht, dass wir unsere Hausaufgaben nicht machen wollen. Im Gegenteil. Mit hoher Priorität – wie in der Vergangenheit auch – werden wir an Projekten zur Verbrauchs- und Emissionsoptimierung unserer Motoren weiterarbeiten. Übrigens: Seit dem Jahr 1970 haben die deutschen Automobilhersteller den

gesamten Schadstoffausstoß um insgesamt 95% zurückgefahren.

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

Bis 2012 werden wir die Emissionen unserer Flotte noch einmal um einen zweistelligen Betrag senken. Wir liegen heute bereits bei unter 300 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer, während einige Wettbewerber mit ihrer Fahrzeugflotte zwischen 400 und 500 Gramm liegen. Unsere Händler wissen, was Porsche in der Motorenentwicklung getan hat, und sie wissen, dass wir uns vor unseren Wettbewerbern nicht zu verstecken brauchen. Wenn ein Kunde durch die öffentliche Diskussion verunsichert ist, klären wir ihn sachlich über die Fakten auf. Wer bei uns ein Fahrzeug kauft, braucht jedenfalls kein schlechtes Gewissen zu haben.



**Porsche Times:**

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

**Bernhard Maier:**

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

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

**Porsche Times:**

Werden wir irgendwann nur noch Kleinwagen produzieren?

**Bernhard Maier:**

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

**Porsche Times:**

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

**Bernhard Maier:**

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



# Jung, sportlich – und stets begehrt.



1

**Das komplette und tagesaktuelle Fahrzeugangebot finden Sie auf unserer Internetseite: [www.porsche-hannover.de](http://www.porsche-hannover.de)**

**| 1 | 911 Turbo Coupé (996),**

EZ 06/04, 331 kW, 78.000 km, basalt-schwarz-met., Lederausstattung/schwarz, Werksleistungssteigerung 331 kW (450 PS), Parkassistent hi., Sitzheizung vo., Sportsitze etc., **Euro 79.900,-\***



2

**| 2 | 911 Carrera Coupé (996),**

EZ 09/02, 235 kW, 38.900 km, nachtblau-met., Lederausstattung/metropolblau, 18-Zoll Turbo Look-II-Felgen, el. Schiebedach, Klangpaket, Sitzhgz. vo., Tiptronic etc., **Euro 49.500,-**



3

**| 3 | 911 Carrera S Cabrio (997),**

EZ 05/07, 261 kW, 8.000 km, schwarz, Leder/cocoa, adaptive Sportsitzanlage, Tiptronic S, Parkass., DVD-Navi, Bose-Soundsystem etc., **Euro 107.500,-\***



4

**| 4 | 911 Coupé (996) „40 J. 911“,**

EZ 12/03, 254 kW, 75.600 km, GT-silber-met., Naturleder/dunkelgrau, PCM, Tempomat, Telefonmodul, Bose-Soundsystem, Sportsitze, Werksleistungsst. 254 kW etc., **Euro 54.500,-\***



5

**| 5 | 911 Carrera S Coupé (997),**

EZ 12/06, 261 kW, 6.500 km, nachtbl.-met., Lederausst./sandbeige, Tiptronic S, Sitzhgz. li.+re., 19-Zoll, Tempom., el. SSD, Navi, Bose-Sound, CD u.v.m., **Euro 87.900,-\***



6

**| 6 | BMW 545 i Touring,**

EZ 06/04, 245 kW, 43.500 km, saphir-schwarz-met., Leder, Autom.-Getriebe, Panorama-Glasdach, Klima, Navi, Hifi-Sound, Xenon u.v.m., **Euro 42.800,-\***



7

**| 7 | BMW X3 3,0 d,**

EZ 07/04, 31.000 km, silbergrau-met., Leder, Dachreling, Shadow-Line, Klimaut., 17-Zoll Felgen, Xenon, Audiosystem Business, Parkass. u.v.m., **Euro 31.900,-**



## **Ihren Träumen verpflichtet.**

Bei uns steht Porsche im Mittelpunkt.

Porsche Sportwagen bestimmen das Denken und Handeln unseres gesamten Teams. Unsere Kunden, die diese anspruchsvolle Marke fahren, sind Menschen, die noch Träume haben. Dafür sind wir da. Mit Rat und Tat. Und hoher fachlicher Kompetenz.

**Wir freuen uns auf ein Wiedersehen!**



**PORSCHE**

### **Porsche Zentrum Hannover**

Sportwagenzentrum  
Petermax Müller GmbH & Co. KG  
Podbielskistraße 117  
30177 Hannover  
Fon 0511/39 90 0-0  
Fax 0511/39 90 0-3 69  
[www.porsche-hannover.de](http://www.porsche-hannover.de)