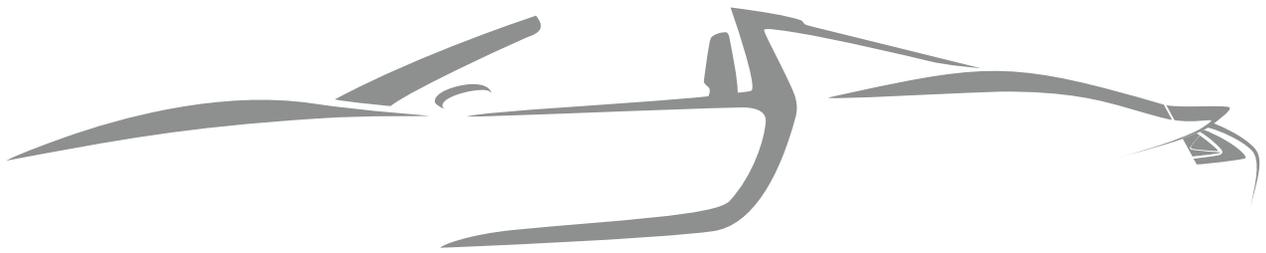




PORSCHE



**GESCHÄFTSBERICHT 2013**





P O R S C H E B E R Ü H R T

# INHALT

Brief des Vorstandsvorsitzenden **004**  
Der Vorstand **006**  
Der Aufsichtsrat **008**  
Reise zu neuen Horizonten **010**  
Geschäftsverlauf **018**

---

## NEUGIER WECKEN.

Effizienz mit Fahrspaß und Performance **026**  
Mein Macan **034**  
Forschung & Entwicklung **046**

---

## INDIVIDUALITÄT GENIEßEN.

Maßgeschneiderte Lösungen **052**  
Heiß. Begehrt. **058**  
Vertrieb, Produktion und Beschaffung **066**

---

## PERFEKTION ERLEBEN.

Qualität aus Hingabe **072**  
In 50 Jahren um die Welt **078**  
Mitarbeiter, Nachhaltigkeit und Umwelt **086**

---

## LEISTUNG SPÜREN.

Klasse(n)Sieg **096**  
Legendäres aus Le Mans **104**

---

### Finanzielle Analyse

Vermögenslage **111**  
Finanzlage **114**  
Ertragslage **114**

### Finanzielle Daten

Gewinn- und Verlustrechnung **117**  
Gesamtergebnisrechnung **118**  
Bilanz **119**  
Kapitalflussrechnung **120**  
Eigenkapitalveränderungsrechnung **122**

### Weitere Informationen

Emissions- und Verbrauchsangaben **126**  
Kennzahlen **128**



# **BRIEF DES VORSTANDSVORSITZENDEN**

## Sehr geehrte Damen und Herren,

es ist gerade einmal drei Jahre her, dass meine Vorstandskollegen und ich einen Leitfaden für das unternehmerische Handeln des Porsche Managements erarbeiteten. In der Folgezeit ließ ich nie einen Zweifel daran, welcher Punkt dieser „Strategie 2018“ für mich der wichtigste ist. Er lautet: Wir begeistern unsere Kunden mit einem einzigartigen Kauf- und Besitzerlebnis. Dazu gehört, dass wir ihnen herausragende Produkte anbieten, die ihre Ansprüche an einen exklusiven Sportwagen voll zufriedenstellen.

Dieses Versprechen, in der Produktentwicklung stets den anspruchsvollsten Kundenwünschen gerecht zu werden, konnten wir im zurückliegenden Geschäftsjahr 2013 mit wegweisenden Neuvorstellungen abermals einlösen:

- Mit dem Panamera S E-Hybrid brachten wir im Sommer 2013 als erstes Unternehmen ein Plug-in-Hybridfahrzeug in der Luxusklasse auf den Markt. Mit diesem Modell können sich unsere Kunden im Stadtverkehr rein elektrisch bewegen und auf Überlandfahrten Porsche typischen Fahrspaß auskosten.
- Im Rampenlicht der Internationalen Automobilausstellung 2013 in Frankfurt präsentierten wir im September 2013 den 918 Spyder. Dieser weltweit erste Supersportwagen mit Hochleistungs-Plug-in-Hybridantrieb kombiniert einen Verbrennungs- und Elektromotor an der Hinterachse mit einem zweiten Elektromotor an der Vorderachse. Dadurch ermöglicht der 918 Spyder einen durchschnittlichen Verbrauch von rund 3 Litern Kraftstoff.
- Im November folgte auf der Los Angeles Auto Show 2013 eine der am meisten beachteten Präsentationen unserer Unternehmensgeschichte. Der Macan, der erste Sportwagen unter den kompakten SUV, fand in den Medien und bei Messebesuchern enormen Zuspruch. Wir freuen uns auf die Markteinführung unserer neuen Baureihe ab April dieses Jahres.

Damit nicht genug: Mit dieser geballten technologischen Kompetenz greifen wir auch im Rennsport an. Nach dem Rollout unseres hochinnovativen Rennwagens 919 Hybrid

im vergangenen Sommer wird das Porsche Team 2014 in der World Endurance Championship unter anderem im Juni 2014 auf der legendären Rennstrecke von Le Mans an den Start gehen. Das härteste Langstreckenrennen der Welt wird uns als Labor und Prüfstand unserer Hybrid-Entwicklungen dienen.

Sie sehen, das Geschäftsjahr 2013 war ein entscheidendes für die Porsche AG, denn wir haben die Weichen für eine weiterhin erfolgreiche Zukunft gestellt. Neben den neuen Technologien und den neuen Produkten, die wir entwickelten und auf den Markt brachten, werteten wir unser Entwicklungszentrum in Weissach deutlich auf. Im Sommer 2013 nahmen wir ein Elektronik-Integrationszentrum in Betrieb. Noch im Bau befinden sich dort ein Hightech-Windkanal und ein Design-Studio. Diese Einrichtungen werden Mitte des Jahres bezugsfertig sein.

Es ist keine Frage: All dies kostet Geld. Im Jahr 2013 gaben wir mit 1,6 Milliarden Euro deutlich mehr für Forschung und Entwicklung aus als je zuvor. Aber wir sind sicher, dass wir damit auf dem richtigen Weg sind. Es ist der Weg, auf dem wir unsere Technologieführerschaft immer weiter festigen. Wir sind davon überzeugt, dass Porsche – ja, dass die deutsche Automobilindustrie und vielleicht der ganze Industriestandort Deutschland – die beste Zeit noch vor sich hat. Der weltweite Wettbewerb kann nur über Spitzenleistungen gewonnen werden. „Made in Germany“ bietet hervorragende Voraussetzungen dafür, „Engineered by Porsche“ die besten.



Matthias Müller  
Vorstandsvorsitzender



## DER VORSTAND

der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

von links nach rechts:

**LUTZ MESHKE**

Finanzen und IT

**UWE-KARSTEN STÄDTER**

Beschaffung

**THOMAS EDIG**

Stellvertretender  
Vorstandsvorsitzender  
Personal- und Sozialwesen

**MATTHIAS MÜLLER**

Vorstandsvorsitzender

**BERNHARD MAIER**

Vertrieb und Marketing

**WOLFGANG HATZ**

Forschung und Entwicklung

**DR. OLIVER BLUME**

Produktion und Logistik



## DER AUFSICHTSRAT

### der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

#### **DR. WOLFGANG PORSCHE**

Diplomkaufmann  
Vorsitzender

#### **UWE HÜCK\***

Stellvertretender Vorsitzender  
Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats  
der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Vorsitzender des Betriebsrats Zuffenhausen und Ludwigsburg  
Stellvertretender Vorsitzender des SE-Betriebsrats  
der Porsche Automobil Holding SE

#### **HON.-PROF. DR. TECHN. H.C. FERDINAND K. PIËCH**

Diplom-Ingenieur ETH

#### **DR. HANS MICHEL PIËCH**

Rechtsanwalt

#### **DR. FERDINAND OLIVER PORSCHE**

Beteiligungsmanagement

#### **HANS-PETER PORSCHE**

Ingenieur

#### **PROF. DR. DR. H.C. MULT. MARTIN WINTERKORN**

Diplom-Ingenieur  
Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE  
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG  
und Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG  
Geschäftsbereich Konzern Forschung und Entwicklung

#### **CHRISTIAN KLINGLER**

Betriebswirt  
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG  
Geschäftsbereich Vertrieb und Marketing

#### **PROF. DR. RER. POL. HORST NEUMANN**

Ökonom  
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG  
Geschäftsbereich Personal und Organisation

#### **HANS DIETER PÖTSCH**

Diplom-Wirtschaftsingenieur  
Finanzvorstand der Porsche Automobil Holding SE  
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG  
Geschäftsbereich Finanzen und Controlling

#### **DR. RER. POL. H.C. FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ**

Betriebswirt  
Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG  
Geschäftsbereich Beschaffung

\* Arbeitnehmervertreter

**KAI BLIESENER\***

Generalsekretär Betriebsrat Zuffenhausen,  
Gesamt- und Konzernbetriebsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

**ANTONIO GIRONE\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Mitglied des Betriebsrats Zuffenhausen/Ludwigsburg  
Mitglied des SE-Betriebsrats der Porsche Automobil Holding SE

**JÜRGEN KAPFER\***

Projektleiter Antrieb Baureihe Boxster

**BERND KRUPPA\***

Erster Bevollmächtigter der IG Metall Verwaltungsstelle  
Leipzig

**HANS-JÖRG LESCHEK\***  
**(ab 22. Februar 2013)**

Mitglied des Betriebsrats Zuffenhausen/Ludwigsburg

**GÜNTHER MAGERER\***  
**(bis 1. Februar 2013)**

Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats  
Zuffenhausen/Ludwigsburg  
Mitglied des SE-Betriebsrats der Porsche Automobil Holding SE

**HANSJÖRG SCHMIERER\***

Geschäftsführer IG Metall  
Verwaltungsstelle Stuttgart

**PETER SCHULZ\***

Diplom-Ingenieur (FH)  
Hauptabteilungsleiter Personalwesen Produktion und Logistik

**WALTER UHL\***

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Mitglied des Konzernbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Vorsitzender des Betriebsrats Weissach  
Mitglied des SE-Betriebsrats der Porsche Automobil Holding SE

**WERNER WERESCH\***

Mitglied des Konzernbetriebsrats, Vertrauenskörperleiter  
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats  
Zuffenhausen/Ludwigsburg  
Mitglied des SE-Betriebsrats der Porsche Automobil Holding SE

\* Arbeitnehmervertreter

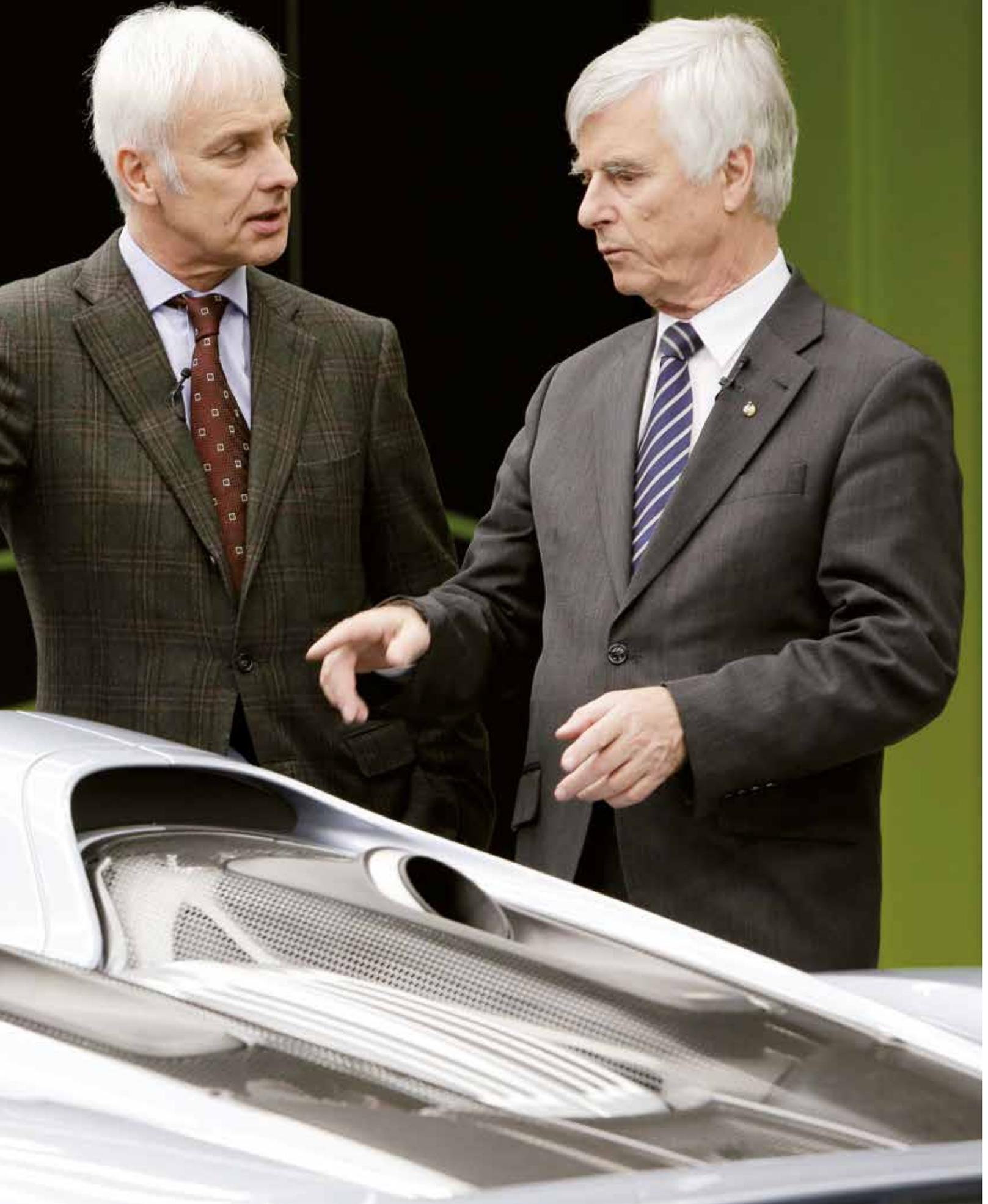
IM DIALOG

# REISE ZU NEUEN HORIZONTEN

---

Gespräch zwischen Matthias Müller und Dr. Ulf Merbold,  
dem einzigen Deutschen, der dreimal im Weltall war.







Matthias Müller trifft sich mit Dr. Ulf Merbold zum Gedankenaustausch in der Manufaktur Zuffenhausen, in der in Handarbeit der 918 Spyder entsteht. Die beiden Männer eint die Liebe zur Technik und das Streben nach perfekten Lösungen. Beide verfolgen ehrgeizige Ziele: Ulf Merbold, der als einziger Deutscher an drei Weltraum-Missionen teilgenommen hat, lässt die Begeisterung für Spitzentechnologie auch im Ruhestand nicht los. Für die Raumfahrt wünscht er sich nichts weniger als einen bemannten Flug zum Mars. Matthias Müller teilt diese Passion für die Verwirklichung großer Ideen: Derzeit steuert er als Vorstandsvorsitzender den Sportwagenhersteller Porsche in das soeben beginnende Zeitalter der Hybridantriebe. Als einziger Chef eines

Automobilunternehmens hat er mit dem 918 Spyder bereits einen Supersportwagen im Angebot, dessen Hochleistungs-Plug-in-Hybridantrieb einen Verbrennungs- und Elektromotor an der Hinterachse mit einem zweiten Elektromotor an der Vorderachse kombiniert. Dadurch verbraucht der 918 Spyder im Neuen Europäischen Fahrzyklus auf 100 Kilometern nur rund drei Liter Kraftstoff; sein CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 72 g/km. Seine Fahrleistungen sind beeindruckend: Von null auf 100 km/h beschleunigt der 918 Spyder in 2,6 Sekunden, von null auf 200 km/h in 7,3 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 345 km/h.

**Merbold:** Ein faszinierender Sportwagen – allerdings zum Preis von rund 800.000 Euro.

**Müller:** Die insgesamt 918 Personen, die diesen Wagen eines Tages in ihrer Garage stehen haben, schätzen das Außergewöhnliche.

**Merbold:** Zu allen Zeiten war es das Außergewöhnliche, das die Menschheit weitergebracht hat. Denken Sie nur an die Flugpioniere. Solche Wegbereiter wurden in der Geschichte der Technik nicht selten für Spinner gehalten. Ich sage aber: Lasst diese kreativen Geister machen. Meine Leidenschaft ist die Fliegerei. Ich könnte auf manches verzichten, nur nicht auf mein Segelflugzeug. Ich kann die Pioniere der Luftfahrt sehr gut verstehen.

**Müller (lacht):** Spinner sind wir natürlich keine, wohl aber in höchstem Maße kreativ.

Der 918 Spyder birgt etliche technische Lösungen – oder lassen Sie mich sagen: Leckerbissen –, die sich in kommenden Fahrzeuggenerationen wiederfinden werden. Er ist ein Technologieträger, bei dem wir maximale Performance mit minimalem Verbrauch kombinieren. Das zeigt Ihnen, dass wir bei den Entwicklungszielen für das Fahrzeug ganz rational vorgehen. Porsche ist heute der profitabelste Automobilhersteller der Welt. Diese Poleposition können wir in unserem harten Wettbewerb nur beibehalten, indem wir ständig versuchen, die künftigen Ansprüche unserer Kunden vorwegzunehmen und die Grenzen des technisch Machbaren weiter zu verschieben. Wir wollen nicht nur Spitze sein, wir wollen es auch bleiben.

**Merbold:** Ich bin kein Autoexperte, aber ich denke, genau das erwartet man auch von Porsche: Sie müssen einen hohen Einsatz bringen, um aus Ihren Möglichkeiten das Beste herauszuholen. So sind wir zu meiner aktiven Zeit in der Raumfahrt auch vorgegangen.

**Müller:** Natürlich muss für Porsche als Technologieführer das Beste gerade gut genug sein. Deshalb kommen im 918 Spyder Materialien wie kohlefaserverstärkter Kunststoff, Magnesium oder auch Titan zum Einsatz. Dadurch bleiben wir unserer traditionellen Vorreiterrolle in puncto Leichtbau treu. Und die Zusammenarbeit der beiden Elektromotoren mit dem Verbrennungsmotor erfordert angesichts der Systemleistung von 887 PS ein intelligentes Management. Glauben Sie mir, hinter dieser Steuerung steckt lange und harte Arbeit unserer Entwickler in Weissach. Ich kann mich wirklich glücklich schätzen, dass wir so viele hochkarätige Ingenieure bei Porsche an Bord haben.

**Merbold:** Ihr Beispiel macht deutlich, dass eine hochdifferenzierte Gesellschaft wie unsere auf die Rohstoffe Fleiß und Gehirnschmalz setzen muss, um im weltweiten Wettbewerb vorn zu bleiben. Deshalb trete ich seit Langem für eine noch bessere

Ausstattung unserer Forschungslandschaft ein. Wir brauchen in der Breite viele gute Hochschulen, aber auch Spitzenuniversitäten. Ich stelle fest, dass sich in diesem Bereich in den vergangenen Jahren ein positiver Bewusstseinswandel zur Förderung von Elite-Hochschulen ereignet hat. Hier kann von Seiten unseres Staates aber noch viel mehr getan werden. Und nicht zuletzt brauchen wir mehr Grundlagenforschung an Spitzeninstituten wie der Max-Planck-Gesellschaft. Die meisten Experimente, die ich im Weltall ausführte, drehten sich um Grundlagenforschung – um die Erkenntnistiefe der Astronomie, der Atmosphärenphysik oder der Materialforschung. Übrigens, auch Ihre Fahrzeuge profitieren von unserer Forschung.

**Müller:** Tatsächlich?

**Merbold:** Die Keramikbremsen, die Sie in Ihren Modellen anbieten, gehen auf eine Entwicklung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt zurück. Das extrem hitzebeständige Material wurde erstmals für die Außenhaut der Raumkapseln

verwendet. Der Keramikschutzmantel verhindert, dass die Kapseln beim Wiedereintritt in die Erdatmosphäre verglühen.

**Müller:** Es freut uns sehr, wenn Forschungseinrichtungen Lösungen erfinden, die unsere Industrie in marktfähige Produkte umsetzen kann. Wir sind uns über die Bedeutung bestmöglicher Schulen, Universitäten und Forschungsstätten für die Zukunft unserer Industrie völlig im Klaren. Wir freuen uns sehr über gute Hochschulen in unserer Umgebung. Viele Absolventen wollen bei uns arbeiten. Das ist ein wichtiger Standortvorteil. Aber es ist keine Frage, dass allein schon die demografische Entwicklung – sprich die sinkende Anzahl junger Menschen, die überhaupt Ingenieur oder Techniker werden können – der deutschen Industrie insgesamt für die Zukunft Sorgen bereitet. Deshalb versuchen wir, das Interesse junger Menschen an Technik zu forcieren. Beispielsweise fördern wir mit dem Ferry-Porsche-Preis jedes Jahr die größten Talente in den Fächern Mathematik und Physik unter den baden-württembergischen Abiturienten.



**Merbold:** Wir sollten außerdem das Innovationspotenzial älterer Menschen verstärkt nutzen. Hier wird sehr viel Wissen aussortiert und links liegen gelassen.

**Müller:** Sie haben recht. Bei Porsche fördern wir ältere Beschäftigte allein schon durch eine verstärkte Gesundheitsvorsorge. Wir wollen Kollegen über 55 Jahre heute länger fit an Bord behalten. Außerdem sorgen wir für eine bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf. So viele Beschäftigte wie noch nie zuvor in unserer Belegschaft können heute mit einer individuellen Arbeitszeitgestaltung ihre jeweilige Lebenssituation besser gestalten. Hierzu gehört auch die Einrichtung von Kindertagesstätten. Darüber hinaus bauen wir ein neues Ausbildungszentrum, das mehr als 500 Berufsanfängern Platz bieten wird. Es ist ein ganzes Paket, das wir schnüren, um

unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern tolle Perspektiven aufzuzeigen und damit als Arbeitgeber besonders attraktiv zu bleiben.

**Merbold:** Wichtig ist auch, dass sich hierzulande alle – Politiker, Manager, Lehrer –, einfach alle, die in unserer modernen Gesellschaft Verantwortung tragen, über die Bedeutung von Wissenschaft und Technik für das Wohlergehen zukünftiger Generationen bewusst sind. Mein Credo lautet: Mehr gestalten und weniger verwalten! Wir müssen – und da wiederhole ich mich gern – die kreativen Geister machen lassen. Ich träume von einer Gesellschaft, die einen Teil ihres Sozialprodukts für die Reise zu neuen Horizonten freimacht.

**Müller:** Als Unternehmen handeln wir genau so. Porsche investierte im Geschäftsjahr 2013 mit 1,6 Milliarden Euro mehr

**„Mein Credo lautet:  
Mehr gestalten und  
weniger verwalten!  
Wir müssen die  
kreativen Geister  
machen lassen.“**

**DR. ULF MERBOLD**

- 
- **Ulf Merbold**, 72, war als einziger Deutscher dreimal im Weltall.
  - Als erster Nicht-US-Bürger flog er 1983 mit dem Space-Shuttle. 1992 erfolgte die zweite Spacelab-Mission.
  - 1994 flog er mit einer russischen Crew auf die russische Weltraumstation Mir.
  - Der promovierte Physiker arbeitete am Europäischen Astronautenzentrum in Köln und am Weltraumforschungszentrum im niederländischen Noordwijk.
  - Merbold ist ein passionierter Segelflieger und lebt in Stuttgart.
- 





denn je in Forschung und Entwicklung. Der Volkswagen Konzern, zu dem wir gehören, führt laut EU die Rangliste der privaten Unternehmen mit den weltweit höchsten Investitionen in Forschung und Entwicklung an. Unter den Top Ten rangieren hier übrigens fünf Unternehmen aus den USA, und der Volkswagen Konzern ist das einzige aus der EU.

**Merbold:** Ich spreche auch von den Rahmenbedingungen. Mir geht es um die Zukunftsindustrien als Ganzes, aber natürlich ganz speziell um die Raumfahrt. Im Bundeshaushalt bewegen sich die für die Raumfahrt bereitgestellten Mittel im Promillebereich. Wenn wir hier nicht mehr staatliche Unterstützung bekommen, sind wir bei zukünftigen Marsmissionen auf die Zuschauerbank verbannt. Und das Ticket

ins All müssen wir in Russland oder China lösen. Ich bin sicher, dass Sie für die Autoindustrie auch etliche Beispiele aufzählen können, wo Sie sich eine Förderung wünschten?

**Müller:** Es gibt gute Beispiele, wo wir uns staatliches Engagement zur Anschubfinanzierung neuer Technologien durchaus vorstellen können. Eines will ich Ihnen für die beginnende Elektromobilität nennen: Die deutsche Regierung verfolgt das Ziel, bis ins Jahr 2020 eine Million elektrisch angetriebene Fahrzeuge auf die Straße zu bekommen. Doch nun frage ich Sie: Wo sollen denn die E-Autos alle Strom tanken? Ohne ein flächendeckendes Netz von Ladesäulen werden wir das Ziel kaum erreichen können. Ein Infrastrukturprogramm könnte hier also hilfreich sein. Ich denke aber,

dass wir bei diesem Thema politisch eine Stufe höher ansetzen müssen.

**Merbold:** Sie meinen bei der EU in Brüssel?

**Müller:** Einige Politiker in Brüssel haben bisher nicht verstanden, wie sehr unser zukünftiger Lebensstandard am Wohlergehen der europäischen Industrie hängt. Es ist zwar ein Ziel der EU, den Industrieanteil bis 2020 von derzeit 16 auf 20 Prozent zu steigern. Doch abgesehen von Deutschland, den Niederlanden, Österreich und Polen geht der Industrieanteil an der Wertschöpfung in den EU-Ländern zurück. Hierzu zählen sogar die großen Volkswirtschaften Frankreich und Großbritannien, in denen der Prozess der De-Industrialisierung bis heute nicht gestoppt werden konnte.



## „In Deutschland ist die Automobilindustrie der Innovationstreiber Nummer eins.“

MATTHIAS MÜLLER

**Merbold:** Was mich da wirklich ärgert, ist die Tatsache, dass die EU bis 2020 über 380 Milliarden Euro für Agrarsubventionen ausgeben will. Wäre es nicht klüger, wir würden das Geld zukunftsgerichtet für die Industrie ausgeben?

**Müller:** Für unsere Branche nehme ich in Anspruch, dass die Automobilindustrie als eine Schlüsselindustrie ein ganz wichtiger Wirtschaftsfaktor in Europa ist. Ich spreche hier nicht nur von Millionen Arbeitsplätzen. In Deutschland ist die Automobilindustrie der Innovationstreiber Nummer eins, kein anderer Industriezweig meldet so viele Patente an. Und die Automobilindustrie ist durch ihre Aufträge, die sie an Zulieferer vergibt, ein ganz entscheidender Impulsge-

ber für andere Branchen wie die Elektronik oder die Informationstechnologie. Denken Sie nur an die Elektrifizierung der Antriebe und die Vernetzung der Fahrzeuge untereinander beziehungsweise mit dem Internet: Das sind gewaltige Zukunftsaufgaben, die in ihrer Breite noch gar nicht richtig begonnen haben.

**Merbold:** So einen Impulsgeber stellte vor Jahren auch das Apollo-Programm in den USA dar. Nach dem Sputnik-Schock – ausgelöst 1961 durch den ersten bemannten Weltraumflug des Russen Juri Gagarin – haben die Amerikaner viele Milliarden Dollar in dieses Programm gesteckt und dadurch erst die gesamte Computerindustrie beflügelt und damit sogar den Grundstein für

das Silicon Valley gelegt. Transistoren und Dioden wurden in den 60er-Jahren massiv verkleinert und haben die Mondflüge erst ermöglicht. Die Computergeneration vorher bestand aus riesigen, schweren Schränken, die wahre Energiefresser waren. Das Geld, das die USA damals in das Apollo-Programm gesteckt haben, ist in dem darauffolgenden Jahrzehnt durch die Steuereinnahmen aus dem Verkauf der neuen Industrierechner dreifach wieder hereingespielt worden. Wenn wir sehen, welche Inspiration so ein Programm hervorrufen kann, sollte uns das ermutigen.





**Müller:** Auf jeden Fall zeigte es aller Welt, was möglich ist, wenn Politik und Industrie an einem Strang ziehen. Die EU muss ja nicht gleich ein Apollo-Programm auflegen. Aber wenn Sie sehen, welche Anstrengungen in China für den Aufbau neuer Industrien unternommen werden, oder dass Korea, Japan, Skandinavien und andere die Forschungsförderung weit wichtiger nehmen als wir, dass Genehmigungen hierzulande viel länger dauern als in den USA, dann ist Ihre Anregung von vorhin berechtigt: Unsere Politik dürfte sehr wohl mehr gestalten und weniger verwalten.

Bei ihrer Begegnung haben die Herren Merbold und Müller festgestellt, dass sie nur wenige Kilometer voneinander aufgewachsen sind. Ulf Merbold stammt aus Greiz in Thüringen und Matthias Müller wurde in Chemnitz geboren. Müllers Vater war Rennleiter bei DKW. Merbold war als Jugendlicher häufig Zuschauer bei den Rennen am Sachsenring.

# GESCHÄFTSVERLAUF

## Weltwirtschaft wächst weiter

Das Wachstumstempo der Weltwirtschaft hat sich 2013 leicht auf 2,5 Prozent abgeschwächt. Im Jahr zuvor hatte die Zuwachsrate noch 2,6 Prozent betragen. Insbesondere in der Eurozone waren die Auswirkungen der Schuldenkrise weiterhin deutlich spürbar. Allerdings scheint 2013 die Talsohle erreicht zu sein. Die Wachstumsrate der Eurozone insgesamt blieb jedoch 2013 mit minus 0,4 Prozent negativ. Nur sehr langsam fasste die Wirtschaft in den süd-europäischen Staaten wieder Tritt. In diesem schwierigen Umfeld behielt Deutschland einen moderaten Wachstumskurs bei. Das Bruttoinlandsprodukt stieg um 0,5 Prozent. Der private Konsum trug wesentlich zum Wachstum in Deutschland bei. Die beiden größten Volkswirtschaften USA und China blieben mit 1,9 Prozent (USA) und 7,7 Prozent (China) jeweils auf ihrem konjunkturell aufwärts gerichteten Kurs und konnten damit ihrer Rolle als Motoren der Weltkonjunktur weiterhin gerecht werden.

Der Weltautomobilmarkt wuchs im Berichtsjahr 2013 um 5,0 Prozent auf 70,1 Millionen Neufahrzeuge. Ursache des Wachstums war die dynamische Entwicklung der beiden größten Einzelmärkte USA und China. Der US-amerikanische Markt legte um 7,7 Prozent auf 15,6 Millionen Fahrzeuge zu und der chinesische Markt wuchs um 17,0 Prozent auf 15,8 Millionen Neuzulassungen. Dagegen ließen die anderen BRIC-Staaten Brasilien, Russland und Indien Dynamik vermissen; in diesen Märkten nahmen die Neuzulassungen jeweils ab. Nicht anders verlief die Entwicklung in Westeuropa, hier kamen 2013 mit 11,5 Millionen Fahrzeugen 1,9 Prozent weniger auf den Markt als im Jahr zuvor. Auch der deutsche Markt bestätigte mit einem Rückgang von 4,2 Prozent auf 2,95 Millionen Neuzulassungen diesen Trend.

## Deutlich mehr Auslieferungen

Mit 162.145 ausgelieferten Neufahrzeugen war das Geschäftsjahr 2013 für Porsche erneut ein Rekordjahr. Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr betrug 15 Prozent. In allen 12 Monaten des Berichtsjahres lagen die Auslieferungen über den Werten des jeweiligen Vorjahresmonates. Insbesondere die starken Zuwachsraten auf dem nordamerikanischen Markt und in Asien begünstigten diese positive Geschäftsentwicklung.

In ihrem 50. Jubiläumsjahr übertraf die Modellreihe 911 mit 30.205 Auslieferungen den Vorjahreswert um 19 Prozent. Neue Wachstumsimpulse setzten die erfolgreich eingeführten Modelle 911 Turbo und 911 Turbo S sowie 911 GT3. Darüber hinaus sorgte das auf 1.963 Exemplare limitierte und bereits ausverkaufte Jubiläumsmotivmodell des 911 für positive Presse- und Kundenresonanz. Ein weiteres Highlight war die Markteinführung der neuen Generation des Cayman. Seit dem Verkaufsstart im Frühjahr 2013 wurden im Geschäftsjahr 2013 mehr als 10.000 Exemplare des geschlossenen Mittelmotor-Sportwagens in Kundenhand übergeben. Der Boxster übertraf mit 15.229 Auslieferungen den Vorjahreswert um 65 Prozent.

Die volumenstärkste Baureihe blieb im Geschäftsjahr 2013 der Cayenne: 84.041 Auslieferungen bedeuteten einen Zuwachs von 12 Prozent gegenüber dem Rekordwert aus dem Vorjahr. Durch die Markteinführung des Cayenne S Diesel und Cayenne Turbo S wurde die Modellreihe noch attraktiver. Für die Baureihe Panamera war die Markteinführung der zweiten Generation das wichtigste Ereignis des abgelaufenen Geschäftsjahres. Mit 22.032 Auslieferungen an Kunden konnte sich der Gran Turismo in einem herausfordernden Wettbewerbsumfeld erfolgreich behaupten. Bedingt durch den Modellwechsel wurde der Vergleichswert des Vorjahres nicht erreicht. Mit dem Panamera S E-Hybrid, dem ersten Porsche Modell mit Plug-in-Hybridantrieb, und einer Executive-Version mit verlängertem Radstand wurde die Marktposition der sportlichen Limousine weiter gestärkt.

## Amerika

### USA: Rekordjahr im größten Markt

Porsche konnte im Geschäftsjahr 2013 in seinem größten Einzelmarkt gegenüber dem bisherigen Rekordjahr 2012 nochmals deutlich um 21 Prozent auf 42.323 Auslieferungen zulegen. Die Modellreihe 911 erreichte in den USA zu ihrem 50-jährigen Jubiläum ein Plus von 22 Prozent auf 10.442 Neufahrzeuge. Stärkster Wachstumstreiber war die Markteinführung der Allradmodelle 911 Carrera 4 mit 3.213 ausgelieferten Neufahrzeugen. Durch den erfolgreichen Verkaufsstart der neuen Cayman-Generation in den USA stiegen die Auslieferungen an Kunden auf 3.383 Neufahrzeuge. Mit 4.570 verkauften Einheiten im Geschäftsjahr 2013 wurden 58 Prozent mehr Boxster ausgeliefert als im

Vorjahr. Der Cayenne kam auf 18.507 ausgelieferte Neufahrzeuge. Vom Panamera wurden 5.421 Neufahrzeuge an Kunden übergeben.

Nach dem 2012 erfolgten Spatenstich für den neuen Hauptsitz von Porsche Cars North America mit integriertem Kundenerlebniszentrum in Atlanta befanden sich die Bauarbeiten im Berichtsjahr in vollem Gange. Mit diesem Projekt sowie mit dem Porsche Experience Center in Los Angeles, dessen Eröffnung ebenfalls für 2015 geplant ist, wird Porsche seine Markenpräsenz in den USA weiter ausbauen und den Kunden noch mehr Möglichkeiten bieten, den Mythos Porsche hautnah zu erfahren.

#### **Kanada: Erneutes Wachstum**

Das Geschäftsjahr 2013 war für Porsche auch in Kanada mit 3.680 Auslieferungen ein neues Rekordjahr. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutete dies ein Plus von 23 Prozent. Mit 2.050 ausgelieferten Neufahrzeugen war der Cayenne erneut die erfolgreichste Modellreihe; der Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr betrug 26 Prozent. Auf den Panamera entfielen 328 Auslieferungen. Die Erfolgsgeschichte des 911 setzte sich mit einem Wachstum von 13 Prozent auf 661 ausgelieferte Neufahrzeuge auch im Geschäftsjahr 2013 fort. Das größte Wachstum erzielten mit plus 74 Prozent die Mittelmotor-Sportwagen. Insgesamt wurden 641 Boxster und Cayman an Kunden ausgeliefert.

#### **Lateinamerika: Auf Erfolgskurs**

Porsche blieb im Berichtsjahr in Lateinamerika auf Wachstumskurs. Angesichts länderspezifischer Importrestriktionen sowie ungünstiger Währungskursentwicklungen in den meisten lateinamerikanischen Märkten verdeutlichte der Zuwachs von 18 Prozent die außergewöhnliche Marktentwicklung von Porsche. Insgesamt konnten in den Märkten in Mittel- und Südamerika sowie in der Karibik 3.559 Neufahrzeuge an Kunden ausgeliefert werden. Bei den Mittelmotor-Sportwagen kam der Boxster mit 471 Kundenauslieferungen besonders gut an; insgesamt erreichten Boxster und Cayman 744 Auslieferungen. Auch die Modellreihe 911 erzielte mit 469 ausgelieferten Sportwagen eine Steigerung um 14 Prozent. Die Auslieferungen der Modellreihe Panamera beliefen sich auf 121 Fahrzeuge. Volumenstärkste Baureihe blieb der Cayenne mit 2.225 ausgelieferten Neufahrzeugen und einem Plus von 11 Prozent. Getragen wurde das Wachstum insbesondere von den Märkten Brasilien und Mexiko, gefolgt von Chile, Puerto Rico und Argentinien.

## **Europa**

### **Deutschland: Gelungenes Jubiläum**

In seinem Heimatmarkt überschritt Porsche im Geschäftsjahr 2013 zum ersten Mal die Schwelle von 20.000 Einheiten und lieferte 20.638 Neufahrzeuge an Kunden aus. Einen entscheidenden Beitrag hierfür leisteten die Modellreihen 911 sowie Boxster und Cayman. Der 911 erfreute sich auch im 50. Jahr nach seiner Vorstellung wachsender Beliebtheit in Deutschland: Im Jubiläumsjahr wurden 7.054 Fahrzeuge ausgeliefert, was einem Zuwachs von 34 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Durch die Einführung der neuen Generation des Cayman im März 2013 und das weiterhin starke Wachstum beim Boxster stiegen die Auslieferungen bei den Mittelmotor-Sportwagen im Vorjahresvergleich um 117 Prozent auf 3.928 Fahrzeuge, wobei 1.033 Auslieferungen auf den Cayman und 2.895 Auslieferungen auf den Boxster entfielen. Die Baureihe Cayenne wurde im Jahr 2013 um die leistungsstarken Modelle Cayenne S Diesel und Cayenne Turbo S erweitert. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 6.934 Neufahrzeuge des sportlichen Geländewagens ausgeliefert. Mit 2.559 Auslieferungen verkaufte sich der Panamera im Geschäftsjahr 2013 weiterhin gut.

### **Großbritannien: Vorjahreswert übertroffen**

Trotz eines weiterhin herausfordernden Marktumfelds in Europa konnte Porsche Cars Great Britain Ltd. im Geschäftsjahr 2013 mit 8.234 Auslieferungen an Kunden den Vorjahreswert um 2 Prozent übertreffen. Insbesondere die Markteinführung des neuen Cayman machte sich mit einem Zuwachs von fast 300 Prozent auf 1.500 Auslieferungen an Kunden bemerkbar. Der Panamera bewegte sich mit 935 Auslieferungen auf dem Vorjahresniveau, was vor allem der Markteinführung der neuen Generation und dem Panamera S E-Hybrid zu verdanken war. Vom Cayenne wurden 2.794 Neufahrzeuge an Kunden übergeben. Die Modellreihe 911 erreichte 1.541 Neufahrzeuge, dies auch aufgrund der Neueinführung des Topmodells 911 Turbo. Zum 50. Geburtstag des 911 trat Porsche im Geschäftsjahr 2013 als Hauptsponsor auf dem Goodwood Festival of Speed auf; insgesamt 100.000 Besucher fanden ihren Weg nach Südeuropa.

### **Italien: Schwaches Premium Segment**

Die nach wie vor anhaltende wirtschaftliche und politische Unsicherheit führte im Premium Segment zu einem deutlichen Nachfragerückgang. Porsche konnte sich diesem

Trend nicht vollständig entziehen und unterschritt mit 3.036 ausgelieferten Neufahrzeugen den Vorjahreswert um 12 Prozent. Insbesondere die Modellreihen 911 und Panamera wurden schwächer nachgefragt. Trotz der gesunkenen Nachfrage konnte Porsche seinen Marktanteil in allen Segmenten deutlich ausbauen.

#### **Frankreich: Nur leichter Rückgang**

Im anhaltend schwierigen Umfeld des Marktes Frankreich (inkl. Monaco, Andorra, Algerien, Tunesien und Marokko) konnten im Berichtsjahr 3.403 Neufahrzeuge an Kunden ausgeliefert werden (minus 5 Prozent). Begünstigt wurde dies vor allem durch die erfolgreiche Markteinführung des neuen Cayman, die mit 261 Kundenauslieferungen zu Buche schlug. Auch der Boxster konnte die Auslieferungen um 17 Prozent auf 350 Neufahrzeuge steigern. Die übrigen Modellreihen behaupteten sich im Krisenmarkt Frankreich; den leichten Rückgängen standen deutlich größere Verluste des Gesamtmarktes gegenüber.

#### **Spanien/Portugal: Höherer Marktanteil**

Durch attraktive Produkte und intensiven Kundenkontakt konnte Porsche im Berichtsjahr trotz des anhaltend schwierigen Wirtschaftsumfelds in Spanien und Portugal 1.482 Fahrzeuge ausliefern und in einem schrumpfenden Segment seine Marktanteile deutlich steigern.

#### **Schweiz/Österreich: 911 sehr begehrt**

Trotz des starken Schweizer Frankens konnte Porsche Schweiz gemeinsam mit ihrer Händlerorganisation die Auslieferungen an Kunden um 10 Prozent auf 2.229 Fahrzeuge steigern und damit einen neuen Verkaufsrekord erzielen. Die Modellreihen 911 und Cayenne waren besonders begehrt. In Österreich lag Porsche im Geschäftsjahr 2013 mit 1.009 Auslieferungen erneut über der Schwelle von 1.000 Einheiten. Im Mittelmotor-Segment legten die Modellreihen Boxster und Cayman mit insgesamt 167 Auslieferungen um 132 Prozent zu. Auch der 911 übertraf mit 337 ausgelieferten Neufahrzeugen den Vorjahreswert.

#### **Belgien/Niederlande/Luxemburg: Mittel- und Heckmotor-Sportwagen stark nachgefragt**

Im Segment der Mittel- und Heckmotor-Sportwagen verzeichnete Porsche ein Wachstum von 31 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt wurden 1.339 Mittel- und Heckmotor-Sportwagen ausgeliefert. In der Gesamtbetrachtung der Benelux-Region wurden im Berichtsjahr

2.648 Neufahrzeuge ausgeliefert. Volumenstärkster Markt blieb Belgien mit 1.263 Einheiten, gefolgt von den Niederlanden mit 1.055 Einheiten und Luxemburg mit 330 Einheiten.

#### **Nordeuropa: Boxster und Cayman gefragt**

In Skandinavien wurden trotz eines schwierigen Marktumfelds und der höchsten Steuersätze Europas 1.438 Neufahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Mit 732 Einheiten präsentierte sich der Cayenne als stärkste Modellreihe. Die Mittelmotor-Sportwagen Boxster und Cayman erreichten mit insgesamt 177 Auslieferungen einen Zuwachs von 77 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

#### **Osteuropa: Heterogenes Umfeld**

Porsche konnte durch die weiter wachsenden Märkte Ukraine, Polen, Türkei und Aserbaidschan in einem heterogenen Marktumfeld das Vorjahresergebnis mit 4.014 Auslieferungen an Kunden übertreffen. Die stärkste Modellreihe in dieser Region war der Cayenne, der mit 2.638 Auslieferungen um 5 Prozent über dem hohen Vorjahreswert lag. Auch 911 und Boxster/Cayman verzeichneten mit insgesamt 698 Auslieferungen ein Plus von 29 Prozent.

#### **Russland: Weiteres Wachstum**

Porsche konnte die Auslieferungen in Russland um 5 Prozent auf 3.790 Fahrzeuge steigern. Die stärkste Modellreihe war erneut der Cayenne mit 3.080 Einheiten. Boxster und Cayman übertrafen mit 164 ausgelieferten Neufahrzeugen den Vorjahreswert um 264 Prozent. Auch die Modellreihe 911 legte mit einem Anstieg von 38 Prozent auf 186 Auslieferungen deutlich zu. Dabei waren die Allradmodelle besonders nachgefragt.

#### **Asien**

##### **Mittlerer Osten und Afrika: Auf Erfolgskurs**

Mit einem Zuwachs in Höhe von 27 Prozent auf 11.608 Auslieferungen setzte Porsche Middle East & Africa seinen Wachstumskurs im Geschäftsjahr 2013 fort. Angesichts zum Teil erheblicher externer Einflüsse stellt dies eine hervorragende Performance dar. Beeinträchtigt wurde die Wachstumsentwicklung in der Region durch politische Konflikte (Syrien, Ägypten, Irak, Jemen und Nigeria). Darüber hinaus lag in den Währungskursentwicklungen der vergangenen zwölf Monate eine große Herausforderung. Mit 6.965 ausgelieferten Neufahrzeugen entfielen 60 Prozent

des Porsche Volumens in der Region auf den Cayenne. Aber auch die Heck- und Mittelmotor-Sportwagen entwickelten sich gut: Der 911 erzielte mit 1.723 Auslieferungen ein Wachstum von 35 Prozent. Boxster und Cayman lagen mit 1.439 ausgelieferten Neufahrzeugen 296 Prozent über dem Vorjahreswert. Vor allem die Märkte Südafrika, Dubai, Kuwait und Abu Dhabi erreichten hohe Steigerungsraten. Insgesamt betreut das Regionalbüro mit Sitz in Dubai 20 Länder.

#### **Australien/Neuseeland: Rekordjahr**

Porsche Cars Australia erzielte im Geschäftsjahr 2013 mit 2.091 Neufahrzeugen einen neuen Auslieferungsrekord. Trotz eines weitestgehend konstanten Modellangebots wurden 36 Prozent mehr Neufahrzeuge an Kunden übergeben. An dem Erfolg hatte die Modellreihe Cayenne mit einem Zuwachs um 30 Prozent auf 1.238 Neufahrzeuge starken Anteil. Von der Modellreihe Boxster/Cayman wurden 461 Neufahrzeuge ausgeliefert, das entspricht einer Steigerung um 127 Prozent.

#### **Japan: Deutlicher Zuwachs**

Porsche Japan erreichte im Berichtsjahr mit 4.314 Auslieferungen an Kunden ein deutliches Wachstum von 15 Prozent. Dabei erzielten die Heck- und Mittelmotor-Sportwagen historische Verkaufserfolge. Die Modellreihe 911 legte gegenüber dem Vorjahreswert um 31 Prozent zu und verzeichnete 1.237 Auslieferungen. Und die Modellreihe Boxster/Cayman trug mit 1.440 Auslieferungen an Kunden maßgeblich zu dem erfolgreichen Jahresergebnis von Porsche Japan bei – die Steigerung gegenüber dem Vorjahr betrug hier 113 Prozent.

#### **China: Auf dem Wachstumspfad**

China blieb auch im Geschäftsjahr 2013 der zweitgrößte Absatzmarkt von Porsche und schritt mit 37.425 Auslieferungen weiter auf dem Wachstumspfad voran. Das Vorjahresergebnis wurde um 20 Prozent übertroffen. Die volumenstärkste Baureihe war mit 26.666 ausgelieferten Neufahrzeugen weiterhin der Cayenne, womit China der größte Absatzmarkt der Baureihe blieb. Auch beim Panamera konnte China trotz des Modellwechsels mit 6.738 Auslieferungen die Poleposition als größter Absatzmarkt des Gran Turismo halten. Der 911 erreichte einen Zuwachs um 49 Prozent auf 1.418 Auslieferungen. Trotz des Modellwechsels beim Cayman wurden insgesamt 2.603 Mittelmotor-Sportwagen ausgeliefert, das entspricht

einem Plus von 127 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Ausbau des Händlernetzes unterstützte den Wachstumskurs von Porsche China: Im Geschäftsjahr 2013 nahmen 12 weitere Porsche Zentren ihren Geschäftsbetrieb auf. Am Jahresende lag deren Anzahl bei 63 Händlern.

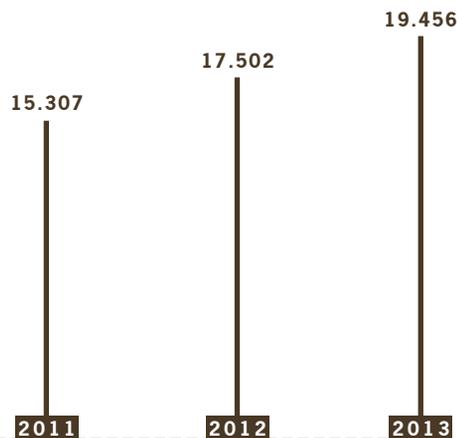
#### **Asien-Pazifik: An Bedeutung gewonnen**

Die Region Asien-Pazifik gewann im Berichtsjahr weiter stark an Bedeutung. Mit 5.225 Auslieferungen wurde erstmals die Schwelle von 5.000 Fahrzeugen überschritten. Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahr betrug 10 Prozent. Besonderen Anteil daran hatte mit 3.149 Auslieferungen an Kunden und einer Steigerung von 13 Prozent erneut die Baureihe Cayenne. Außerdem trugen die Mittelmotor-Sportwagen erheblich zu dem Verkaufserfolg bei. Boxster und Cayman wurden 780 Mal ausgeliefert, was einer bemerkenswerten Steigerung um 211 Prozent entspricht. Der 911 konnte mit 598 Auslieferungen das Vorjahresniveau halten. Die Märkte Taiwan und Südkorea erreichten jeweils über 2.000 Auslieferungen. In dem vielversprechenden Wachstumsmarkt Südkorea startete Porsche mit Beginn des Jahres 2014 mit einer eigenen Vertriebsgesellschaft. Im Berichtsjahr war Porsche in der Region Asien-Pazifik in 12 Ländern vertreten.

#### **Höherer Absatz**

Der Porsche AG Konzern konnte seinen Absatz im Geschäftsjahr 2013 um 8 Prozent auf 155.094 Fahrzeuge steigern. Das Wachstum ist vor allem auf die Steigerungen beim Absatz der Baureihen Boxster/Cayman und 911 sowie auf die weiterhin sehr hohe Nachfrage nach der Baureihe Cayenne zurückzuführen. So nahm der 911-Absatz um 7 Prozent auf 28.095 Fahrzeuge zu. Die Mittelmotor-Baureihe Boxster/Cayman legte um 128 Prozent auf 26.769 Einheiten zu, davon entfielen 14.730 Fahrzeuge auf den Boxster und 12.039 Fahrzeuge auf den im ersten Quartal 2013 neu eingeführten Cayman. Von der Baureihe Cayenne wurden 78.974 Fahrzeuge abgesetzt, das waren 2 Prozent mehr als im Geschäftsjahr zuvor. Der Absatz der Baureihe Panamera war von der Markteinführung der neuen Fahrzeug-Generation in der zweiten Jahreshälfte geprägt und nahm infolgedessen im Gesamtjahr 2013 um 22 Prozent auf 21.256 Einheiten ab.

ZAHL DER MITARBEITER DES PORSCHE AG KONZERNS



### Mehr Fahrzeuge produziert

Die Anzahl produzierter Fahrzeuge stieg im Berichtsjahr im Porsche AG Konzern um 9 Prozent auf 165.808 Einheiten. Das Werk Leipzig verließen 81.916 Fahrzeuge der Baureihe Cayenne, 24.798 Einheiten des Panamera und die ersten 312 Fahrzeuge des Macan. In Stuttgart-Zuffenhausen wurden 29.751 Sportwagen der Baureihe 911 produziert. Boxster und Cayman erreichten zusammen eine Produktionszahl von insgesamt 28.996 Fahrzeugen. Außerdem wurden in Zuffenhausen 35 Exemplare des 918 Spyder produziert.

### Neue Arbeitsplätze geschaffen

Die Zahl der Mitarbeiter des Porsche AG Konzerns lag am 31. Dezember 2013 mit 19.456 Personen um 11 Prozent über dem Wert vom 31. Dezember 2012.

### Wesentliche Ereignisse

Mit Beginn des Berichtsjahres am 1. Januar 2013 hat Dr. Oliver Blume als Nachfolger von Wolfgang Leimgruber im Vorstand der Porsche AG das Ressort Produktion und Logistik übernommen. Im September 2013 hat der Aufsichtsrat der Porsche AG die Vorstandsmitglieder Wolfgang Hatz und Uwe-Karsten Städter für weitere fünf Jahre bestellt. Der neue Vertrag von Wolfgang Hatz, der im Februar 2011 die Leitung des Ressorts Forschung und Entwicklung übernommen hatte, begann am 1. Februar 2014. Uwe-Karsten Städter zeichnet seit April 2011 für das Ressort Beschaffung verantwortlich. Sein neuer Vertrag beginnt am 1. April 2014.

### Umfangreiche Baumaßnahmen

Am Stammsitz in Stuttgart-Zuffenhausen errichtete die Porsche AG in den Räumlichkeiten der alten Lackiererei eine Manufaktur für die Produktion des Supersportwagens 918 Spyder, die Anfang 2014 begann. Die Räume waren frei geworden, nachdem die neue Lackiererei für die Sportwagen im Herbst 2011 in Betrieb gegangen war. Außerdem entsteht in Zuffenhausen ein neues Ausbildungszentrum, das mehr als 500 Berufsanfängern Platz bieten wird. Die Fertigstellung ist für die zweite Jahreshälfte 2015 geplant. Der Generalbebauungsplan des Unternehmens für den Standort Zuffenhausen, der insgesamt Investitionen in Höhe von rund 700 Millionen Euro umfasst, beinhaltet darüber hinaus den geplanten Neubau eines Motorenwerks für V8-Aggregate.

Im Werk Leipzig investierte Porsche rund 500 Millionen Euro in den Ausbau des Standortes zum Vollwerk mit eigener Lackiererei und eigenem Karosseriebau. Ende des Jahres 2013 startete hier die Serienproduktion des Sportgeländewagens Macan. Die offizielle Eröffnungsfeier fand am 11. Februar 2014 statt. Diese Werkserweiterung ist das größte Bauvorhaben in der Geschichte des Sportwagenherstellers.

Am Entwicklungsstandort Weissach nahm Porsche im Sommer 2013 ein neues Elektronik-Integrationszentrum in Betrieb. Noch im Bau befinden sich in Weissach ein neuer Hightech-Windkanal und ein neues Design-Studio. Diese

Einrichtungen werden Mitte des Jahres 2014 bezugsfertig sein. Insgesamt investierte das Unternehmen hierfür mehr als 150 Millionen Euro.

### **Beteiligung an Manthey**

Porsche hat die langjährige erfolgreiche Zusammenarbeit mit dem Rennteam Manthey-Racing ausgebaut und 51 Prozent der Anteile an der Manthey-Racing GmbH im Dezember 2013 erworben. Das Unternehmen mit Sitz in Meuspath am Nürburgring ist spezialisiert auf die Entwicklung und den Einsatz von Porsche Rennfahrzeugen sowie Dienstleistungen rund um Straßenfahrzeuge aus Zuffenhausen. Seit 2013 unterstützt Manthey-Racing den Porsche Werkseinsatz in der Sportwagenweltmeisterschaft WEC.

### **Anleihe begeben**

Im Berichtsjahr hat die Porsche Financial Services Inc. mit Sitz in Atlanta, Georgia, in den USA eine ABS-Anleihe über rund 690 Millionen US-Dollar begeben. Porsche Financial Services ist eine indirekte, zu 100 Prozent gehaltene Tochtergesellschaft der Porsche AG. Die Privatplatzierung wurde von den Ratingagenturen, analog zu den Transaktionen in den Jahren 2011 und 2012, mit Bestnoten bewertet. Investoren waren Versicherungsgesellschaften, Pensionsfonds, Banken, Vermögensverwalter sowie Unternehmen.

### **Wachstum im Finanzdienstleistungsgeschäft**

Der internationale Finanzdienstleister Porsche Financial Services Gruppe bietet über die Porsche Handelsorganisation Finanzdienstleistungen für Porsche Fahrzeuge an. Zusätzlich zu den Kernprodukten Leasing und Finanzierung gehören zum Produktportfolio ebenfalls Händlerfinanzierungen, Versicherungen und Kreditkarten. Bereits im Geschäftsjahr 2011 war das Angebot um Finanzdienstleistungen für die Exklusivmarken Bentley, Lamborghini und Bugatti des Volkswagen Konzerns erweitert und erfolgreich in den Märkten Deutschland, Italien und Schweiz eingeführt worden. Im Geschäftsjahr 2012 wurde das Angebot auf die Märkte USA, Kanada und Frankreich ausgedehnt. Im Berichtsjahr 2013 wurde in Middle East die jüngste Financial Services Gesellschaft gegründet. Die Porsche Financial Services Gesellschaften sind damit in 15 Ländern vertreten. Mit 191 Mitarbeitern weltweit hat die Porsche Financial Services im Geschäftsjahr 2013 rund 44.000 Neuverträge abgeschlossen und verwaltet insgesamt mehr als 95.000 Finanzdienstleistungsverträge mit einem Gesamtwert von über 4 Milliarden Euro. Darüber hinaus nutzen über

13.000 Kunden das Kreditkartenangebot von Porsche. Die Financial Services Gesellschaften haben ihre Prozesse und Methoden zum Risikomanagement entsprechend den jeweiligen gesetzlichen Anforderungen weiter optimiert.

### **Ausblick**

#### **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung**

Die Weltwirtschaft könnte 2014 einen Gang höher schalten. Der Internationale Währungsfonds (IWF) erwartet deutlich verbesserte Aussichten für die überwiegende Zahl der Industrienationen. So soll die Eurozone nach zwei Jahren Rezession um 1,0 Prozent wachsen. Für Deutschland rechnet der IWF mit einem Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts um 1,6 Prozent. Die niedrige Inflation in der Eurozone birgt allerdings das Risiko einer Deflation. Für die Europäische Zentralbank bleibt kaum noch Spielraum für Zinssenkungen. Ein starker Motor der weltweiten Aufwärtsbewegung bleiben den Prognosen zufolge die USA, für deren Wirtschaftsleistung ein Zuwachs um 2,8 Prozent erwartet wird. Auch China dürfte voraussichtlich erneut um 7,5 Prozent zulegen.

#### **Entwicklung der Automobilmärkte**

Der weltweite Automobilmarkt wird im Jahr 2014 insgesamt weiter leicht zulegen. Abgesehen von Japan und Indien sollten sich alle wichtigen Märkte positiv entwickeln. Selbst in Westeuropa dürften nach vier Jahren erstmals wieder mehr Neufahrzeuge zugelassen werden. Das gilt auch für den deutschen Markt, für den der Verband der Automobilindustrie ein leichtes Wachstum von 2,95 auf 3,0 Millionen Neufahrzeuge erwartet.

#### **Voraussichtliche Entwicklungen**

Die Porsche AG strebt insbesondere aufgrund der Markteinführung der fünften Baureihe Macan ab April 2014 im Geschäftsjahr 2014 und im darauf folgenden Geschäftsjahr 2015 einen weiteren Anstieg von Auslieferungen und Umsatz an. Trotz hoher Investitionen in Fahrzeugprojekte soll durch kontinuierliche Produktivitäts- und Prozessverbesserungen sowie durch ein stringentes Kostenmanagement sichergestellt werden, dass der hohe Ertragsanspruch der Porsche AG weiterhin erfüllt wird. Dieser Anspruch ist durch eine operative Umsatzrendite von mindestens 15 Prozent und eine Kapitalrendite von mindestens 21 Prozent vorgegeben.

**NEUGIER WECKEN.**





PANAMERA S E-HYBRID

# EFFIZIENZ MIT FAHRSPASS UND PERFORMANCE

---

Im Porsche Panamera S E-Hybrid gehen Effizienz und Sportlichkeit eine perfekte Verbindung ein. Der Gran Turismo ist ein Hybridfahrzeug der neuesten Generation: Er hat einen Verbrennungsmotor und einen leistungsstarken Elektroantrieb. Dieser wird von einer Lithium-Ionen-Batterie gespeist, die am Stromnetz aufgeladen werden kann.

Heute bleibt der Wecker aus. Es ist kein Tag wie jeder andere. Seit einer Woche parkt ein Porsche Panamera S E-Hybrid in der Garage, und so wird sein Besitzer voller Vorfreude von alleine wach. Denn seine Mobilität hat sich verändert. Nicht grundsätzlich zwar, doch jedes Mal, wenn er am Steuer des Panamera sitzt, spürt er mit großer Begeisterung, wie ein Auto, das direkt aus der Zukunft zu kommen scheint, bereits Gegenwart geworden ist. Und wie es das Beste aus zwei Welten vereint: Der Panamera hat einen effizient arbeitenden Verbrennungsmotor, kombiniert mit einem leistungsstarken Elektroantrieb, der von einer modernen Lithium-Ionen-Batterie gespeist wird, die am Stromnetz aufgeladen werden kann. Das Zusammenspiel aller

Komponenten wird von einer ausgefeilten Software gesteuert.

Noch im Halbschlaf greift er zu seinem Smartphone auf dem Nachttisch, öffnet die „Porsche Car Connect“-App und sieht die aktuellen Daten: Der Panamera hat nicht nur eine volle Batterie, sondern ist bereits angenehm klimatisiert – so wie gestern Abend programmiert. Jetzt heißt es leise aufstehen, um die schlafende Ehefrau nicht zu wecken, ein schnelles Frühstück, noch schnelleres Anziehen und Aufbruch in den Alltag, der seit dem neuen Panamera leicht anders geworden ist: Im Vergleich zum vorherigen Panamera mit einem erneut höheren Genussfaktor.



Porsche Lade-Dock: Frische Energie für die Batterie des Panamera S E-Hybrid.



„Power-Meter“: Es stellt jeden Fahrzustand übersichtlich dar. Der „E-Power“-Modus ermöglicht 135 km/h Höchstgeschwindigkeit – und der Drehzahlmesser bleibt auf Null.

Der Panamera S E-Hybrid bringt eine neue Klangdimension: die der Ruhe. Im Normalbetriebsmodus greift das Fahrzeug immer erst auf die stille Elektro kraft zurück.

Das Garagentor sirrt hoch. Groß und weiß steht der Panamera da, und durch die Speichen der Leichtmetallfelgen leuchten Bremssättel in Acidgreen hervor – ein Merkmal des E-Hybrid. Die Türverriegelung geöffnet, den Ladestecker gezogen und ins Porsche Lade-Dock gehängt, Platz genommen, den Schlüssel links vom Lenkrad eingeschoben, und dann kommt der erste Moment, der ihm diese unnachahmliche E-Hybrid-Freude verschafft: Den Schlüssel auf die Startposition, die Displays in der Instrumententafel leuchten auf, signalisieren die volle Betriebsbereitschaft – und alles bleibt still. Der Zeiger des Drehzahlmessers ruht auf Null. Einzig die grüne Nadel des „Power-Meter“ springt auf „Ready“. Ein Lächeln huscht über das Gesicht des Fahrers. Er weiß: Ab jetzt ist die volle Kraft verfügbar. Jedoch entfaltet sie sich eben auf eine Art und Weise eines Hybridfahrzeugs.

Er ist durchaus ein Verbrennungsmotor-Aficionado – mehrere Porsche begleiteten bereits sein Leben, bis hin zum aktuellen 911, der gleich neben dem elektrifizierten Panamera parkt. Er schätzt – innerhalb von Sportlichkeit und Performance – vor allem die Agilität der Motoren, ihre Leistungskultur und die volle Sinfonie ihres Arbeitsgeräuschs von mild bis grell, je nach eingelegtem Gang und Drehzahl. Der Panamera S E-Hybrid fügt eine neue Dimension hinzu: die der Ruhe. Nach dem Start ist grundsätzlich der „E-Power“-Modus aktiv. Dabei greift das Fahrzeug immer erst auf die stille Elektro kraft zurück und ist somit nicht nur leise, sondern auch lokal emissionsfrei unterwegs.

Der Wählhebel der Achtgang-Tiptronic raset in die „R“-Position. Ein mildes Streicheln des Akzelerators lässt die Sportlimousine



Auf Knopfdruck: Bei „E-Power“ fährt der Panamera S E-Hybrid rein elektrisch, und „E-Charge“ lädt unterwegs die Lithium-Ionen-Batterie auf.

langsam rückwärts fahren – fast geräuschlos, abgesehen vom leisen Quietschen der Gummireifen auf dem versiegelten Garagenboden. Wählhebel auf „D“, einlenken auf die Wohnstraße, nun darf es etwas mehr Druck aufs rechte Pedal sein: Der Panamera gleitet voran, die Tachonadel nähert sich rasch der 50 km/h-Marke. Zu hören ist lediglich das Abrollgeräusch der Reifen. Der Schub des Elektromotors ist unnachahmlich, bietet er doch ab Drehzahl Null bereits das volle Drehmoment. Genau dieses Fahrgefühl gilt es, nun mit allen Sinnen auszukosten. Die grandiose Burmester-Audioanlage bleibt daher noch stumm. Es ist ein Gleiten mit dem sicheren Gefühl um die volle Kraft eines Porsche mit seinen hohen Leistungsreserven – aber in diesem Fahrzeug eben mit einem Arbeitsgeräusch, das sich wie Science-Fiction anfühlt und doch in jedem Moment Vergnügen bereitet. Es ist Teil eines sehr hochwertigen Technik-erlebnisses.

Der Panamera S E-Hybrid ist bereits die zweite Evolutionsstufe des elektrifizierten Gran Turismo. Die wichtigste Neuerung: Die Batterie liefert eine elektrische Reichweite von bis zu 36 Kilometern.

Ideal für unseren Fahrer, der aus seinem Wohnort hinaus jetzt die Autobahn erreicht hat und im Pendlerstrom dahingleitet. 24 Kilometer sind es täglich ins Büro, und er freut sich, die Distanz komplett emissionsfrei und in einer neuen Art der Kultiviertheit zu überbrücken. Die Tiefgarage unter dem Bürogebäude in der Stadt bietet Ladesäulen, dort parkt der Panamera tagsüber, lädt den Energiespeicher auf („Plug-in“) und ist abends wieder bereit für die elektrogetriebene Rückfahrt.

Autos sind ein fester Bestandteil seines Lebens. Seit seiner Führerscheinprüfung ist er mit ihnen unterwegs, hat in den vergangenen rund 25 Jahren schon einige Entwicklungsschritte erlebt, und manches Mal hat er sich trotz Technikaffinität gefragt: Ist das wirklich notwendig? Zuletzt beim Panamera S E-Hybrid. Sein Händler hatte ihn auf das neue Auto aufmerksam gemacht und ihm mit leuchtenden Augen Konzept und Technik erläutert. Nach der Probefahrt war klar, auf welchem hohem Niveau die Ingenieure den Antrieb verwirklicht hatten – und dass er nicht nur zu diesem Porsche perfekt passt, sondern auch in die Zeit. Denn er hatte längst verstanden, dass

jetzt die Weichen gestellt werden für die Automobilität der Zukunft. Sicherlich werden reine Verbrennungsmotor-Fahrzeuge noch geraume Zeit die Menschen in aller Welt mobilisieren, und welchen Antrieb ein Auto in vielleicht 20 Jahren tatsächlich haben wird, ist selbst unter Fachleuten umstritten. Doch der Weg in die Zukunft führt über das Nutzen der jeweils besten Technik, um Verbrauch und Emissionen zu verringern – und ein Plug-in-Hybrid vereint derzeit das Optimum aus mehreren Welten.



Verbrennungsmotor plus Elektromaschine:  
Daumendicke Kabel sind Kennzeichen des Hochvolt-Systems.

Unser Fahrer bewundert die Ingenieurskunst in diesem Auto. Und versteht, dass es nicht allein damit getan ist, zwei Motoren ins Fahrzeug zu setzen – sondern dass das Know-how in der Art liegt, wie die Steuer-Software die Antriebe kombiniert. Dieses Zusammenspiel dürfte sehr komplex sein, vermutet er, mit einer immensen Abstimmungsarbeit bis zum perfekten Serienprodukt, damit es unter allen Alltags- und Umweltbedingungen perfekt funktioniert. Im rechten Rundinstrument des Panamera hat er die Anzeige der elektrischen Reichweite eingeschaltet. 18 Kilometer elektrische Reichweite würde die Lithium-Ionen-Batterie noch liefern. Doch die Gesamtreichweite liegt bei aktuell 658 Kilometern, wie ihm die Digitalziffern verraten: Der Dreiliter-

Sechszylinder mit Kompressoraufladung ist jederzeit bereit, seine Antriebsleistung zur Verfügung zu stellen, wenn es mal richtig schnell oder richtig weit weg gehen soll. Der V6 hat keine Nebenrolle, sondern ist die Hauptantriebsquelle. Und ist sogar in der Lage, nach einem Druck auf den „E-Charge“-Schalter unterwegs die Antriebs-batterie zu laden, wenn diese leer sein sollte – etwa rechtzeitig vor der Einfahrt in eine Metropole, die in der Innenstadt ausschließlich emissionsfreie Fahrzeuge zulässt. Da gleitet der Panamera dann im „E-Power“-Modus und mit Batteriestrom ganz leise ans Ziel.

Zugleich führt das Auto aber auch vor Augen, wie wertvoll Energie ist. Denn die

elektrische Restreichweite sinkt beispielsweise rapide, wenn der Akzelerator stärker durchgedrückt wird oder es bergauf geht. Bis zu einer Geschwindigkeit von 135 km/h steht die Elektromaschine als alleiniger Antrieb zur Verfügung, bei ausreichend Strom im Speicher. Darüber springt im Hybridmodus der Verbrenner an, übernimmt den Löwenanteil der Arbeit und belässt möglichst viel Strom in der Batterie. Ganz sanft meldet das Aggregat sich dazu, und in die Stille dringt wie ein Gruß seiner stets vorhandenen Verlässlichkeit das angenehme Grummeln des Sechszylinders. In jedem Fall kann man es an der Nadel des Drehzahlmessers sehen. Denn beim reinen Elektrobetrieb ruht sie auf null, und zunächst irritiert, dass sie selbst bei höheren Tempi dort verharrt; aber schaltet sich der Verbrenner dazu, schnell ist sie urplötzlich auf Arbeitsdrehzahl. Das fast unmerkliche Hin- und Herschalten zwischen den beiden Antrieben übt große Faszination aus, am Fluss-Schaubild im „Power-Meter“ kann jeder Fahrzustand abgelesen werden. Und wenn der Verbrenner arbeitet, kann stets zusätzlich die Kraft des Elektromotors und damit die Systemgesamtleistung von 416 PS (306 kW) abgerufen werden, etwa bei einem Überholvorgang.

Den Blinker gesetzt und rechts auf die Zubringerstraße in die Großstadt. Die Strecke führt über rund fünf Kilometer leicht bergab – und das Display des E-Antriebs zeigt, dass der Elektromotor, auf diesem Streckenabschnitt arbeitslos, jetzt als Generator arbeitet und Energie – wie die Fachleute sagen – reku-pertiert, also in die Batterie zurückspeist. Der Panamera S E-Hybrid ist eben stets mit optimaler Energieeffizienz unterwegs und verschenkt keine Kilowattstunde. Das Grundkonzept des Fahrzeugs geht übrigens auf ein von der Entwicklung angestoßenes Azubiprojekt zurück: Junge Porsche Mitarbeiter bauten den Prototyp. Dieser hat die Führungskräfte so überzeugt, dass sie grünes Licht für die Serienentwicklung gaben.

Ergänzt wird der Panamera S E-Hybrid von „Porsche Car Connect“, der App für das Smartphone. Über die darin vorhandenen E-Mobility-Services kann er jederzeit bequem beispielsweise den Ladezustand

der Batterie und die Restreichweite prüfen sowie die verbleibende Ladedauer bis zum vollen Akku. Per Timer lässt sich das Laden automatisiert zu einer bestimmten Zeit starten, ebenfalls die energieeffiziente Vorklimatisierung des Fahrzeugs, solange es mit der Ladesteckdose verbunden ist.

Zum wiederholten Mal huscht ein Lächeln über das Gesicht des Fahrers. Er hat mit diesem Auto die richtige Entscheidung für seine persönliche Mobilität getroffen. Sie läuft auf bestem Porsche Niveau ab, wie er es schätzt: Mit höchster Kultur in allen Kapiteln eines sportlich ausgerichteten Fahrzeugs, also etwa Antrieb und Fahrwerk, verbunden mit tollem Design innen wie außen und hochwertigster Verarbeitungsqualität. Klar, das Hybridsystem fühlt sich anders an als ein reiner Verbrennungsantrieb – doch

es bleibt auch hier Porsche typisch. In Gedanken zieht er den Hut vor dem Unternehmen, das so stark in Richtung Zukunft unterwegs ist. Aber er hat ja bereits vom Supersportwagen 918 Spyder gehört, der ebenfalls einen Plug-in-Hybridantrieb hat und mit seinem Gesamtkonzept auf der Rundstrecke Maßstäbe setzt – wer will da noch die Möglichkeiten und die Performance des Hybridantriebs in Frage stellen?

Das Fahrtziel ist erreicht. Der Gran Turismo gleitet in die Tiefgarage des Bürogebäudes und auf einen Parkplatz mit Ladesäule. Unser Fahrer zieht den Zündschlüssel ab, steigt aus und verbindet Ladestecker und Auto. Er hat wieder ein tolles Mobilitäts-erlebnis erfahren – und große Freude am technischen Gesamtpaket des Panamera S E-Hybrid. Der Arbeitstag kann beginnen.

Das Hybridsystem fühlt sich anders an als ein reiner Verbrennungsantrieb – doch Porsche typisch ist es.

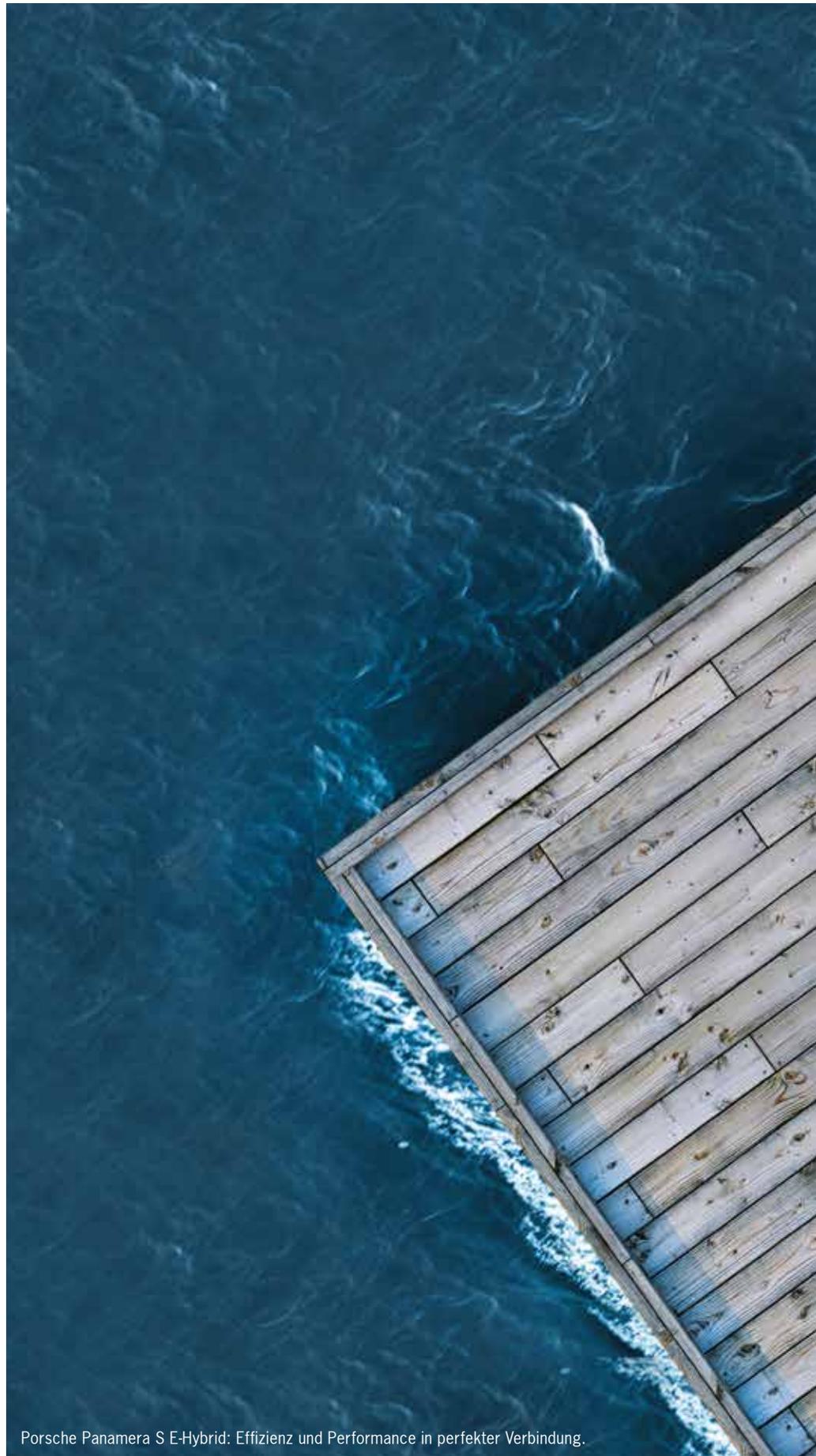


„Porsche Car Connect“: zahlreiche Spezialfunktionen für den Plug-in-Hybridantrieb.

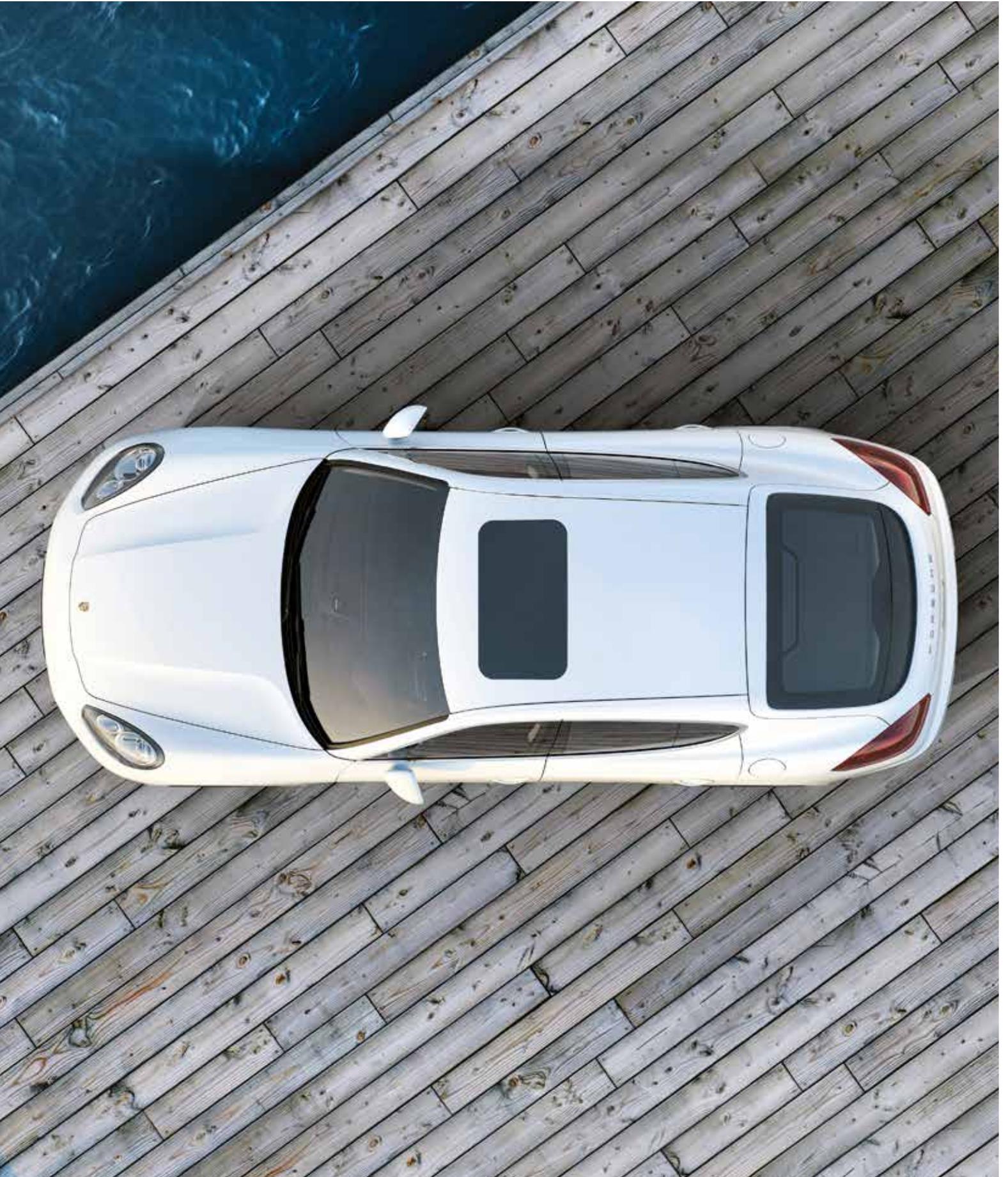
### **Porsche Panamera S E-Hybrid**

Der Porsche Panamera S E-Hybrid ist ein Hybridfahrzeug der neuesten Generation: Er hat einen Verbrennungsmotor und eine Elektromaschine und zudem eine leistungsstarke Batterie, die das Fahren einer beträchtlichen Strecke – bis zu 36 Kilometer – rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei ermöglicht. Der Akku kann an einer Ladesäule aufgeladen werden.

Effizienz und Sportlichkeit gehen eine perfekte Verbindung ein: Mit einer Systemleistung von 416 PS (306 kW), einem Sprint aus dem Stand auf 100 km/h in 5,5 Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 270 km/h liegt der Plug-in-Hybrid auf dem Leistungsniveau eines bisherigen V8-Aggregats. Der Verbrauch nach NEFZ liegt bei nur 3,1 Liter pro 100 Kilometer, das entspricht einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 71 g/km. Die elektrische Höchstgeschwindigkeit beträgt 135 km/h.



Porsche Panamera S E-Hybrid: Effizienz und Performance in perfekter Verbindung.





PORSCHE PRÄSENTIERT  
WARUM DER NEUE MACAN MEIN PORSCHE IST

IN DEN HAUPTROLLEN



**BERNHARD MAIER**  
VORSTAND  
VERTRIEB UND MARKETING



**MITJA BORKERT**  
DESIGNER



**DR. MANFRED HARRER**  
LEITER FAHRDYNAMIK  
UND PERFORMANCE



**CHRISTIN SCHOOF**  
FAHRZEUGSTEUERUNG



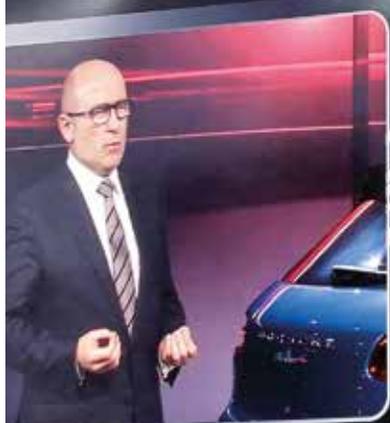
**DR. MICHAEL BECKER**  
PROJEKTLEITER  
GESAMTFAHRZEUG

ENGINEERED BY PORSCHE // MADE IN GERMANY

# MEIN MACAN

DIE BEGEISTERUNG FÜR DIE NEUE BAUREIHE IST RIESIG. FÜR **FÜNF**, DIE ES WISSEN MÜSSEN,  
IST DER GRUND GANZ EINFACH: DAS AUTO IST AUS JEDER PERSPEKTIVE EIN SIEGERTYP.

**„Macan-Kunden wollen einen Sportwagen fahren und gleichzeitig das Raumangebot eines kompakten SUV nutzen.“**



## **Bernhard Maier** Vorstand Vertrieb und Marketing

**Der neue Macan ist mein Porsche, weil wir mit ihm unseren Erfolg nachhaltig absichern.** Porsche ist der weltweit erfolgreichste Hersteller exklusiver Sportwagen. Mit der fünften Baureihe gewinnen wir neue Kunden, erschließen neue Märkte und erobern ein neues Segment. Wir starten mit dem Macan in einen vielversprechenden Wachstumsmarkt. Die Experten prognostizieren für dieses Segment der kompakten Geländewagen eine Steigerung von rund fünf Prozent pro Jahr bis Ende des Jahrzehnts.

Sport Utility Vehicle sind auf allen wichtigen Märkten in Europa, Amerika und Asien ganz klar auf dem Vormarsch. Deswegen ist der Macan nach dem Cayenne der logische und

konsequente zweite Schritt zur Erweiterung unseres Produktangebots. Durch den Macan werden ganz neue Kunden zu uns kommen, die zum ersten Mal ein Fahrzeug der Marke Porsche kaufen. Diese Frauen und Männer wollen einen Sportwagen fahren und gleichzeitig das Raumangebot eines kompakten SUV nutzen. Mit dem Macan haben wir genau das passende Angebot, zum Beispiel für die junge, aufstrebende Business-Elite, die übrigens immer öfter auch weiblich ist.

Wir wissen aus unserer Marktforschung, dass viele Kunden jünger als 45 Jahre sein und einer gehobenen Bildungs- und Einkommensschicht angehören werden.



Die besondere Anziehungskraft des Macan wird sich aber in allen Altersklassen zeigen. So dürften auch etablierte Porsche Kunden über 55 Jahre, die einen Porsche SUV fahren wollen, aber nicht das große Platzangebot des Cayenne benötigen, eine wichtige Kundengruppe darstellen.

Unsere Kunden schätzen, dass wir in jedem Segment das sportlichste Angebot bauen und unseren Markenwerten treu bleiben. So kombiniert auch der Macan Sportlichkeit, Performance, Effizienz und Alltagstauglichkeit auf eine einmalige Weise. Diese perfekte Konzeptharmonie ist ein Alleinstellungsmerkmal unserer Marke. Ein hervorragendes Produkt ist

die Grundlage unserer Vertriebs- und Marketingarbeit in den über 760 Porsche Zentren weltweit. Individuelle Kundenprozesse erweitern das Angebot der Porsche Fahrzeuge zum gesamtheitlichen Porsche Markenerlebnis. So festigen wir die Marke Porsche als unser wichtigstes Asset und den Kaufgrund Nummer eins. Der Kontakt mit Porsche wird damit über das Produkt hinaus zum begeisternden Kauf- und Besitzerlebnis.

Was vor allem zählt, sind unsere Kunden: Bei unseren Tests mit potenziellen Käufern, die wir ein Jahr vor der Markteinführung machen, hörten wir vielfach als erste, spontane Reaktion: Sieht toll aus! Das sehe ich

ganz genau: Der Macan ist ein äußerst gelungener Porsche.

Damit erfüllen wir den Kaufgrund Nummer zwei, das Design, in vollem Maße. Ab April 2014 werden sich unsere Kunden auch von den Fahreigenschaften und der Betreuung im Porsche Zentrum überzeugen können. Zur gleichen Zeit übergeben wir auch die ersten Porsche 918 Spyder, den Supersportwagen mit Plug-in-Hybridtechnologie, in Kundenhand. Ich bin überzeugt, dass wir unsere Marke mit diesen großartigen Produkten, einer hochmotivierten Mannschaft und begeisternden Erlebnissen weiter stärken werden.

**„Seine Anmutung ist nicht aggressiv, sondern nachhaltig, schön und zeitlos: Der Macan hat seine eigene Identität.“**



## Mitja Borkert

Designer

**Der neue Macan ist mein Porsche, weil** er die Welt schöner macht – das sage ich ganz selbstbewusst. Denn wir Designer glauben an den Wert von Schönheit, sind deshalb immer auf die perfekte Form aus.

In unserem Team haben wir da ganze Arbeit geleistet. Selbstverständlich hat der Porsche Kunde es verdient, nichts Geringeres als die vollkommene Skulptur auf Rädern zu bekommen. Der Macan hat die

besten Proportionen in seinem Segment: echte Porsche Proportionen. Und er ist auf den ersten Blick als Porsche zu erkennen. Warum ist das so? Wir haben lange an der flachen, coupéhaften Silhouette gearbeitet. Die typische Architektur kommt über muskulös ausgeformte Kotflügel, wie wir sie vor allem an unserer Ikone, dem 911, finden. Es stecken aber auch viele Inspirationen und zukunftsweisende Elemente unserer mit dem 918 Spyder weiterentwickelten Design-DNA im Macan. Die Anmutung ist nicht aggressiv, sondern nachhaltig, schön und zeitlos. Für mich das Wichtigste: Der Macan hat seine eigene Identität. Mit einer eigenständigen Scheinwerfergrafik und

dem ausdrucksstarken, sportlichen Lufteinlass vorn ergibt sich der selbstbewusste Gesichtsausdruck eines Tigers. Seitlich sind es die schnelle, coupéartige hintere Säule mit der abfallenden Dachlinie und die markanten, formal an den 918 Spyder angelehnten Sideblades. Das markante Heck lässt in den ausgeprägten Kotflügeln die angespannten Muskeln der Raubkatze erahnen. Das technische Highlight sind die dreidimensionalen Heckleuchten. Hier begeistert mich die souveräne und zeitlose Nachtgrafik mit den beleuchteten Blades. Und es sind immer wieder die klaren und reduzierten Formen unserer Sportwagen, die den Macan auszeichnen.



Ein herausragendes Element, das für mich den Sportwagen-Charakter unterstreicht und den Macan einzigartig macht, ist die übergreifende Motorhaube. Sie ist stilistisch und technisch höchste Ingenieurskunst! Sie verleiht der Front viel Breite und ist ein Element, wie man es sonst nur in Supersportwagen findet. Und sie zeigt die Stärke von Porsche, wenn Designer und Entwickler Hand in Hand zusammenarbeiten, um den perfekten Sportwagen zu erschaffen. Es macht einen sehr stolz und es ist viel Spaß dabei, wenn man an einer solchen Erfolgsgeschichte arbeiten darf. Ich freue mich auf unseren neuen Porsche Macan auf den Straßen der Welt.





## Dr. Manfred Harrer

Leiter Fahrdynamik und Performance

**Der neue Macan ist mein Porsche, weil** er der Sportwagen unter den kompakten SUV ist. Das ist ein starker Satz, den wir aber als Sportwagenmarke sagen dürfen: Kein anderes Fahrzeug seines Segments nimmt Kurven so präzise, schnell und sicher wie der Macan. Er enthält eben die volle Sportwagenkompetenz der Marke.

Und das begeistert mich als Ingenieur auch in hohem Maße: Er hat die sportlichen Gene der Marke, ist im Gelände ein echter Allrounder und bietet zudem perfekten Komfort. Damit ist er ein performantes Alltagsfahrzeug, das sich unter den unterschiedlichsten Bedingungen bewährt. Die gelungene Spreizung zwischen den stark auseinandergelassenen Anforderungen ist typisch für Porsche.

Wir hatten für die Entwicklung nur wenig Zeit zur Verfügung, gerade einmal drei Jahre. Klar, wir nutzten eine sehr gute Konzernplattform, sodass wir innerhalb kürzester Zeit über Prototypen verfügen konnten, aber die Aufgabe war dennoch immens. Und dann ging es los, die Fahrdynamik auszuloten und schließlich festzulegen. Schnell war beispielsweise klar, dass wir das Porsche Allradsystem mit einer elektronisch geregelten Lamellenkupplung verwenden werden. Diese Entscheidung ermöglichte den Einsatz einer Mischbereifung mit Sportwagen-typisch breiteren Reifen an der Hinterachse und erlaubte eine heckbetonte Abstimmung des Allradantriebs. Das hohe Seitenkraftpotenzial der Hinterachse wiederum ermöglicht den Einsatz einer

sehr direkten Lenkübersetzung und somit eine herausragende Kombination von Agilität und Stabilität. Damit stand das sportlich betonte Fahrwerkkonzept des Macan. Zudem bietet die Kombinationsmöglichkeit von Porsche Active Suspension Management mit der Luftfederung eine sehr breite Systemspreizung, die eine Synthese von Fahrdynamik auf höchstem Niveau mit hohem Fahrkomfort ermöglicht. Insgesamt vereinen sich feinste Zutaten in diesem neuen Porsche.

Ich hatte immer ein gutes Gefühl, doch ein Schlüsselerlebnis kam Mitte 2012, gerade einmal anderthalb Jahre nach Projektstart und zugleich vor Serienanlauf. Wir waren mit Prototypen auf einer Teststrecke in der Nähe von Barcelona in Spanien unterwegs, das Wetter war toll, und was soll ich sagen: Das Auto hat auf dem Handlingkurs vorzüglich gezeigt, was es kann, und jeder im Team wusste, dass dieses Auto ein ganz großer Wurf wird. Ähnlich ein paar Monate später, diesmal in der Wüste von Dubai mit seinen hohen und langgezogenen Sanddünen. Hier sollte der Macan seine Geländeeigenschaften zeigen, dabei war der Untergrund kurz nach einem Regenguss extrem ungünstig. Doch der Macan kletterte mit Straßenbereifung die berühmte Düne „Big Red“ so souverän hoch, dass wir sogar von Einheimischen auf das Auto angesprochen wurden. Seitdem ist er für mich auch ein Traktionswunder. Er vereint eben das Beste aus mehreren Welten und ist dabei ein echter Porsche.



**„Er hat die sportlichen Gene der Marke,  
ist im Gelände ein echter Allrounder und bietet  
zudem perfekten Komfort.“**



## Christin Schoof

Fahrzeugsteuerung

**Der neue Macan ist mein Porsche, weil** wir von der Abteilung Fahrzeugsteuerung dieses Modell vom allerersten Fahrzeug bis zum Produktionshochlauf begleitet haben. Ich werde nie vergessen, wie die Macan Vorserienkarosserie Nr. 1 vor uns stand.

Alle waren begeistert, an diesem neuen Projekt mitzuwirken und ich hatte immer das Gefühl, dass jeder das Macan-Projekt zu seinem ganz eigenen Projekt gemacht hat. Am Anfang mussten wir ja auch improvisieren. Wenn die Wirklichkeit in der Produktion so ausgesehen hat, wie wir uns das vorher ausgerechnet haben, haben wir uns alle richtig gefreut. Entscheidend beim Hochfahren der Produktionskurve ist weniger die Stückzahl, sondern die Qualität. Hier lag zunächst das Hauptaugenmerk. Dann folgte der richtige Modellmix. Wir ermöglichen in Leipzig ein sehr hohes Spektrum an Individualisierung. Und die Variantenvielfalt nimmt ständig weiter zu. Unsere Aufgabe ist die Sicherstellung der Kombination aus einer perfekten Serienfertigung und dem Ausstattungsspektrum einer Manufaktur. Langweilig wird es also so schnell nicht.

Meine Erlebnisse hier prägen mich auch als Person. Früher war ich nicht wirklich autobeegeistert. Als Studentin der Wirtschaftsmathematik war ich eher der Bus-Straßenbahn-Fahrrad-Typ. Das hat sich total geändert. Ich betrachte heute die Fahrzeuge mit ganz anderen Augen. Mittlerweile sehe ich auf der Straße aus dem Augenwinkel sofort jeden Porsche und ich erkenne gleich das Modell. Als ich kürzlich mitten in Leipzig zum ersten Mal einen Macan im Straßenverkehr entdeckte, schlug mein Herz wirklich höher. Da fuhr er – mein Macan.

Mein nächstes Auto kann sehr gerne ein Macan sein! Ich habe mir schon ausgerechnet, ob ich mir einen finanzieren kann. Trotzdem möchte ich auch in Zukunft – vor allem im Sommer, wenn es abends länger hell bleibt – die 15 Kilometer vom Werk zu mir nach Hause laufen. Immerhin bin ich schon den Leipzig-Marathon mitgelaufen und ich möchte auch in diesem Jahr für das Porsche Team am Leipziger Firmenlauf teilnehmen.





**„Entscheidend beim Hochfahren  
der Produktionskurve ist weniger die  
Stückzahl, sondern die Qualität.“**

**„Als ich vor drei Jahren die allerersten  
Designentwürfe gesehen habe, war mir klar:  
Dieses Projekt möchte ich gerne  
maßgeblich mitgestalten.“**





## Dr. Michael Becker

### Projektleiter Gesamtfahrzeug

#### Der Macan ist mein Porsche, weil

er von Beginn an eine große Herausforderung war. Für mich ist der Macan aber auch tatsächlich Liebe auf den ersten Blick. Als ich vor drei Jahren die allerersten Designentwürfe gesehen habe, war mir klar: Dieses Projekt möchte ich gerne maßgeblich im Gesamtfahrzeug der Baureihe SUV mitgestalten.

Im Bereich Gesamtfahrzeug der Baureihe laufen alle technischen Aspekte eines Fahrzeugs zusammen. Meine Abteilung koordiniert die Disziplinen Design, Aero- und Thermodynamik, Akustik, Package, Dauerlauf und Erprobung, Energiemanagement und Fahrzeugsicherheit. Die Interessen sind dabei naturgemäß nicht immer gleichgerichtet. So können die Ideen der Designer und die Erfordernisse der Aerodynamiker zu Zielkonflikten führen. Umso mehr kommt es auf das Koordinationsgeschick in der Projektleitung Gesamtfahrzeug an. Die Aufgabe verlangt technischen und kaufmännischen Sachverstand sowie eine intensive Abstimmung unter den vielen Beteiligten. Wir haben das Zusammenspiel aller Disziplinen erfolgreich gelebt, und vor allem deshalb ist für mich aus dem Macan ein Gesamtkunstwerk geworden.

An der übergreifenden Motorhaube kann ich beispielhaft die besondere Herausforderung zum Gelingen dieses Gesamtkunstwerkes

erläutern. Die ungewöhnlich große, über die Scheinwerfer hinausreichende Motorhaube war nicht nur eine spannende Aufgabe für die Karosserieentwickler, sondern gleichermaßen eine Herausforderung für die Fahrzeugsicherheit, das Package, für die Qualität und die Produktion. Die Herstellbarkeit des großen Innen- und Außenblechs der Haube mit extrem vielfältigen Anforderungen an Material, Steifigkeit, Maßhaltigkeit, Längenausdehnung und Elastizität war für alle besonders anspruchsvoll.

Den Raum zwischen Innen- und Außenblech nutzten die Entwickler zudem geschickt als Kanal für die Rohluftzufuhr in den Motorraum. Auf dieses konstruktive Kunststück bin ich ganz besonders stolz. Diese Lösung war allerdings auch alternativlos: Im Motorraum selbst ist kein Platz für die Luftführung vorhanden. Das Umsetzen dieser Idee gestaltete sich aber aufwendiger als zu Beginn gedacht, da die weltweiten Erprobungsfahrten unter wechselnden klimatischen Bedingungen bestanden werden mussten.

Die Arbeit am Macan erfüllt mich mit Stolz und großer Freude. Für mich ist aus der Projektmannschaft eine echte Macan-Familie geworden. Die erhebliche Teamarbeit und der Mannschaftsgedanke faszinieren mich bis heute.

## FORSCHUNG & ENTWICKLUNG

Die Entwicklungsarbeit konzentrierte sich im Geschäftsjahr 2013 auf die neue Baureihe Macan, den neuen Plug-in-Hybrid-Supersportwagen 918 Spyder, das erste Plug-in-Hybridfahrzeug in der Oberklasse, den Panamera S E-Hybrid, sowie die Einführung der neuen Generation der Baureihe Panamera. Innerhalb der Baureihe 911 lagen die Schwerpunkte bei der Fertigstellung der neuen Modelle 911 GT3, 911 Turbo und 911 Targa.

Darüber hinaus gehörte im Berichtsjahr die Entwicklung des modularen Standardantriebsbaukastens (MSB) auf Basis des Panamera-Konzeptes zu den Aufgaben der Ingenieure im Weissacher Entwicklungszentrum. Der MSB bildet die Grundlage für Fahrzeuge, deren Motor in Längsrichtung eingebaut ist und die in der Basisvariante über einen Hinterradantrieb verfügen. Der Baukasten könnte zukünftig auch von weiteren Fahrzeugen im Volkswagen Konzern genutzt werden. Mit den Baukästen sollen hohe Synergien in der Entwicklung, Beschaffung und Produktion erschlossen werden.

### Begeisternde Neuvorstellungen

Auf dem Genfer Automobil-Salon im März 2013 erfolgte die Weltpremiere des neuen 911 GT3. Der Sportwagen mit Saugmotor (475 PS) und Hinterradantrieb verfügt über eine aktive Hinterachslenkung. Sein Sechszylindermotor basiert auf dem Aggregat des 911 Carrera S, Komponenten wie Kurbel- und Ventiltrieb wurden aber speziell für den 911 GT3 angepasst oder entwickelt. So setzt Porsche Titanpleuel und geschmiedete Kolben ein. Die Modifikationen schufen die Voraussetzung für einen extremen Hochdrehzahlmotor, der bis zu 9.000 Umdrehungen pro Minute erreicht.

Im April 2013 gab auf der Auto China in Shanghai das weltweit erste Plug-in-Hybridfahrzeug in der Luxusklasse sein Debüt. Der Panamera S E-Hybrid verfügt über 416 PS Systemleistung, die eine Beschleunigung von 5,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h ermöglicht. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 270 km/h. Dennoch verbraucht das Fahrzeug im NEFZ nur 3,1 l/100 km, das entspricht 71 g/km CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die elektrische Reichweite des Panamera S E-Hybrid wurde im NEFZ mit 36 Kilometern ermittelt und die elektrische Höchstgeschwindigkeit liegt bei 135 km/h. Als Stromspeicher dient eine Lithium-Ionen-

Batterie mit 9,4 kWh Energieinhalt. An einer Industriesteckdose kann sie über den integrierten On-board-Lader und das serienmäßige Porsche Universal-Ladegerät (AC) innerhalb von rund zweieinhalb Stunden aufgeladen werden, an einem haushaltsüblichen Anschluss in Deutschland in weniger als vier Stunden.

Das zukunftsweisende Konzept umfasst zudem ein völlig neues Spektrum an Komfortfunktionen, die auch per Smartphone-App aktiviert und abgerufen werden können. Zum Beispiel die Anzeige des Ladestatus. Außerdem ermöglicht der Plug-in-Hybrid über Porsche Car Connect die optionale Standklimatisierung mit Vorheizen oder -kühlen, deren Programmierung im Fahrzeug oder komfortabel über die Smartphone-App vorgenommen werden kann. Auch das Batteriemangement oder die Fernabfrage von Fahrzeuginformationen, wie der Restreichweite, sowie die Routenführung zum geparkten Fahrzeug sind per Smartphone möglich.

Neben dem Panamera S E-Hybrid debütieren zwei luxuriöse Executive-Varianten mit verlängertem Radstand und ein komplett neu entwickelter Dreiliter-V6-Motor mit Biturbo-Aufladung für Panamera S und Panamera 4S. Darüber hinaus steigerte Porsche im Jahr 2013 die Attraktivität des erfolgreichen Panamera Diesel mit einem neuen 300 PS-Motor und einem Fahrdynamik-Paket. Zu guter Letzt hatte im Berichtsjahr der 570 PS starke sowie besonders umfangreich und hochwertig ausgestattete Panamera Turbo S Premiere.

Im Rampenlicht der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) 2013 in Frankfurt fand im September 2013 die Weltpremiere des 918 Spyder statt. Der Supersportwagen verbindet maximale Performance mit minimalem Verbrauch. Sein einzigartiger Hochleistungs-Plug-in-Hybridantrieb kombiniert einen Verbrennungs- und Elektromotor an der Hinterachse mit einem zweiten Elektromotor an der Vorderachse. Hauptantriebsquelle ist der 4,6-Liter-Achtzylindermotor mit 608 PS Leistung, die kombinierte Systemleistung beträgt 887 PS. Die Speicherung der elektrischen Energie für die beiden Elektromaschinen übernimmt eine flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie aus 312 Einzelzellen mit einem Energiegehalt von rund 7 kWh.

**EMISSIONS- UND VERBRAUCHSANGABEN DER NEU VORGESTELLTEN FAHRZEUGE**

Modell	Leistung kW (PS)	Kraftstoff- verbrauch innerorts (l/100 km)	Kraftstoff- verbrauch außerorts (l/100 km)	Kraftstoff- verbrauch kombiniert (l/100 km)	CO <sub>2</sub> - Emissionen kombiniert (g/km)	CO <sub>2</sub> - Effizienzklasse Deutschland
911 Targa 4	257 (350)	13,1	7,5	9,5	223	G
911 Targa 4 PDK	257 (350)	11,8	6,9	8,7	204	F
911 Targa 4S	294 (400)	13,9	7,7	10,0	237	G
911 Targa 4S PDK	294 (400)	12,5	7,1	9,2	214	F
911 Turbo	383 (520)	13,2	7,7	9,7	227	G
911 Turbo S	412 (560)	13,2	7,7	9,7	227	G
911 Turbo Cabriolet	383 (520)	13,4	7,8	9,9	231	G
911 Turbo S Cabriolet	412 (560)	13,4	7,8	9,9	231	G
Jubiläumsmodell 50 Jahre 911	294 (400)	13,8	7,1	9,5	224	G
Jubiläumsmodell 50 Jahre 911 PDK	294 (400)	12,2	6,7	8,7	205	G
911 GT3	350 (475)	18,9	8,9	12,4	289	G
Panamera Diesel	221 (300)	7,7	5,6	6,4	169	B
Panamera S	309 (420)	11,9	6,9	8,7	204	E
Panamera 4S	309 (420)	12,2	7,2	8,9	208	D
Panamera 4S Executive	309 (420)	12,4	7,3	9,0	210	D
Panamera Turbo S	419 (570)	14,7	7,7	10,2	239	E
Panamera Turbo S Executive	419 (570)	14,9	7,8	10,3	242	E
Macan S	250 (340)	11,6–11,3 <sup>1)</sup>	7,6–7,3 <sup>1)</sup>	9,0–8,7 <sup>1)</sup>	212–204 <sup>1)</sup>	E–D <sup>1)</sup>
Macan S Diesel	190 (258)	6,9–6,7 <sup>1)</sup>	5,9–5,7 <sup>1)</sup>	6,3–6,1 <sup>1)</sup>	164–159 <sup>1)</sup>	B
Macan Turbo	294 (400)	11,8–11,5 <sup>1)</sup>	7,8–7,5 <sup>1)</sup>	9,2–8,9 <sup>1)</sup>	216–208 <sup>1)</sup>	E–D <sup>1)</sup>
<b>Plug-in-Hybride</b>						
Modell	Leistung kW (PS)		Stromverbrauch (kWh/100 km)	Kraftstoff- verbrauch kombiniert (l/100 km)	CO <sub>2</sub> - Emissionen kombiniert (g/km)	CO <sub>2</sub> - Effizienzklasse Deutschland
Panamera S E-Hybrid	306 (416)		16,2	3,1	71	A+
918 Spyder	652 (887)		12,7	3,1	72	A+
918 Spyder mit Weissach Paket	652 (887)		12,7	3,0	70	A+

<sup>1)</sup> Bandbreite in Abhängigkeit vom verwendeten Reifensatz.

Die Zusammenarbeit der drei Motoren wird von einem intelligenten Management gesteuert. Um die große Spreizung dieser Anwendungen bestmöglich zu nutzen, definierten die Entwickler fünf Betriebsmodi, die in Anlehnung zum Motorsport über einen „Map-Schalter“ – wobei Map für Kennfeld steht – im Lenkrad aktiviert werden. Beim Fahrzeugstart ist der „E-Power“-Modus bei ausreichendem Ladezustand der Batterie standardmäßig eingestellt. Der 918 Spyder kann im Idealfall über 30 Kilometer weit rein elektrisch fahren. Im „Hybrid“-Modus arbeiten Elektromaschinen und Verbrennungsmotor abwechselnd mit dem Fokus auf höchste Effizienz und geringsten Kraftstoffverbrauch. Mehr Dynamik erlaubt der „Sport-Hybrid“, der Verbrennungsmotor ist in diesem Modus immer in Betrieb und übernimmt den Hauptantrieb. Zusätzlich unterstützen die Elektromaschinen durch elektrischen Boost. „Race-Hybrid“ ist der Modus für höchstmögliche Performance und besonders sportliche Fahrweise. Hinzu kommt der „Hot-Lap-Modus“ für kurzfristige maximale Leistung auf der Rundstrecke.

Der 918 Spyder verbraucht im NEFZ auf 100 Kilometern nur 3,1 Liter Kraftstoff (3,0 l/100 km mit Weissach-Paket). Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 72 g/km (70 g/km mit Weissach-Paket). Die Fahrleistungen sind beeindruckend: Von null auf 100 km/h beschleunigt der 918 Spyder in 2,6 Sekunden, von null auf 200 km/h in 7,3 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 345 km/h, das maximale Drehmoment beträgt bis zu 1.280 Nm.

Das Mehrlenker-Fahrwerk des Porsche 918 Spyder hat sein Vorbild im Rennwagenbau, ergänzt um weitere Systeme wie das variable Dämpfersystem PASM und die Hinterachslenkung. Auch mit Lösungen wie einen Mono-coque samt Aggregateträger aus kohlefaserverstärktem Kunststoff (CfK), einer vollvariablen Aerodynamik und oben mündenden „Top Pipes“ der Abgasanlage zeigt der 918 Spyder neue Wege auf.

Über ein State-of-the-Art-Bedienkonzept mit Touch- und Gestenerkennung, wie man es vom Smartphone kennt, Schriftzeichenerkennung, auch chinesisch, sowie mit drei Dreh-Drückstellern können die Anzeigen und Steuerungsfunktionen im Cockpit intuitiv bedient werden. Dabei können die Display-Inhalte personalisiert zusammengestellt werden. Eingebettet in die hochwertige Mittelkonsole ermöglichen die Touch-Flächen eine schnelle Navigation und die direkte Bedienung von Funktionen im Bereich Komfort, Klimatisierung, Fahrzeugeinstellungen und Infotainment.

Die IAA in Frankfurt war 2013 außerdem die Bühne für die Präsentation von zwei weiteren Sportwagen, dem 911 Turbo und dem Jubiläumsmotiv 50 Jahre 911. Die neue Generation des 911 Turbo/911 Turbo S untermauert

mit aktiver Hinterachslenkung, adaptiver Aerodynamik, Voll-LED-Scheinwerfern und 560 PS (Turbo S) starken Sechszylinder-Boxermotoren mit doppelter Turboaufladung ihre Rolle als alltagstaugliche Spitzensportwagen. Einen Beitrag zur weiteren Steigerung der Fahrdynamik bietet der beim 911 Turbo S serienmäßige aktive Wankausgleich PDCC, der die Wankneigung in Kurven praktisch auf null reduziert, und der erstmals für die 911 Turbo-Modelle angeboten wird. Die beiden Top-Sportwagen kommen im NEFZ mit jeweils 9,7 l/100 km aus.

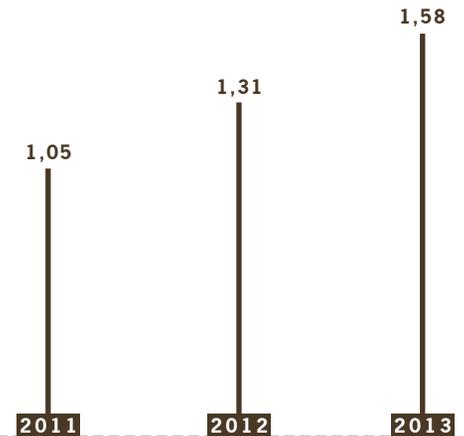
Den 50. Geburtstag des 911 feierte Porsche mit einer auf 1.963 Exemplare limitierten Jubiläumsausgabe des 911 Carrera S. 20 Zoll große Sonderräder sind eine optische Hommage an die legendären „Fuchsräder“ mit mattschwarzer Lackierung. Auch im Innenraum finden sich Reverenzen an den Ur-Elfer: Die Stoff-Mittelbahnen der Leder-/Stoff-Sitze zitieren das in den 1960er-Jahren gängige „Pepita“-Karo-Muster. Der Sechszylinder-Boxermotor leistet 400 PS, die Sport-Abgasanlage liefert den passenden emotionalen Sound.

Die Cabriolet-Varianten des 911 Turbo und 911 Turbo S präsentierte Porsche erstmals im November 2013 auf der Auto Show in Los Angeles. Beide Modelle bieten die gleiche Dynamik und Effizienz wie die Coupés. Die Beschleunigung von null auf 100 km/h erfolgt in 3,5 bis 3,2 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt bis zu 318 km/h. Und das bei Verbrauchswerten unter der Zehn-Liter-Grenze: Im NEFZ begnügen sich beide neuen Top-Cabriolets mit 9,9 l/100 km.

### **Weltpremiere des Macan**

Die Los Angeles Auto Show 2013 steht auch für eine der am meisten beachteten Produktpräsentationen der jüngeren Unternehmensgeschichte des Sportwagenherstellers: die Weltpremiere des Macan, der fünften Baureihe von Porsche. Der Macan Turbo ist das Spitzenmodell der Baureihe und der erste Porsche mit dem neuen 3,6-Liter-V6-Biturbo-Motor. Sämtliche Maße und Spezifikationen basieren auf der jahrzehntelangen Erfahrung von Porsche bei der Entwicklung von Sportmotoren. Der Motor bietet spontane Beschleunigung und große Laufruhe. Er entfaltet seine maximale Leistung von 400 PS bei 6.000 Umdrehungen pro Minute. Für die kraftvolle Beatmung sorgen zwei eigens entwickelte Turbolader mit einem Ladedruck von 1,2 bar. Die Leistung resultiert in einer Beschleunigung von null auf 100 km/h in nur 4,8 Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 266 km/h. Eine integrierte Trockensumpfschmierung und eine angepasste Ölwanneform sorgen für eine optimale Motorschmierung auch in extremen Fahrsituationen, tragen zu einem besonders tiefen Fahrzeugschwerpunkt bei und erhöhen zudem die Bodenfreiheit.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN  
IN MILLIARDEN EURO



Die hohe Fahrdynamik des Macan, die Abstimmung, seine Gewichtsverteilung sowie die Bremsen sichern ihm eine Ausnahmestellung als Sportwagen seiner Klasse. Kein anderes Fahrzeug dieses Marktsegments fährt sich auf Asphalt selbst in höheren Geschwindigkeitsbereichen so präzise und stabil. Ergänzt wird die Straßen-Performance durch herausragende Offroad-Fähigkeiten. In der Summe seiner Eigenschaften erfüllt der Macan präzise den Anspruch vieler Kunden an ein SUV – perfekt auf der Straße unterwegs zu sein, und das mit den besonderen Reserven, die ein Allradantrieb und Offroad-Performance bieten. Optional erhältlich und exklusiv in diesem Fahrzeugsegment steht eine Luftfederung zur Verfügung. Sie genügt auch höchsten Ansprüchen an Komfort, Sportlichkeit und Performance und positioniert das Fahrzeug in jeder Fahrwerk-Einzeldisziplin an der Spitze.

Der aktive Allradantrieb ist Teil des Porsche Traction Management (PTM) und serienmäßig bei allen Macan-Modellen. Zusammen mit den weiteren Bestandteilen des Systems – dem automatischen Bremsdifferenzial (ABD) und der Antriebsschlupfregelung (ASR) – sorgt er für Traktion und Sicherheit. Der Allradantrieb ist dank der elektronisch geregelten, kennfeldgesteuerten Lamellenkupplung eins der am schnellsten reagierenden Systeme auf dem Markt und unterstützt mit seiner Auslegung den Sportwagencharakter des Macan. Die Hinterachse ist immer angetrieben. Von dort erhält die Vorderachse das Antriebsmoment situationsabhängig bis zu 100 Prozent, und zwar in Abhängigkeit des Sperrgrads der elektronisch geregelten Lamellenkupplung. Das Zusammenspiel aller Systeme sichert in jeder Fahrsituation die passende Kraftverteilung für exzellenten Vortrieb. So unterstützt das neue Porsche

Traction Management (PTM) neben Traktion und Sicherheit ein agiles Fahrverhalten für ein herausragendes Handling und eine hohe Dynamik des Macan.

Im Januar 2014 stellte Porsche auf der North American International Auto Show (NAIAS) in Detroit den neuen 911 Targa der Öffentlichkeit vor. Er verbindet die klassische Targa-Idee mit modernstem Dachkomfort. Wie der Ur-Targa besitzt das neue Modell den charakteristischen breiten Bügel anstelle der B-Säulen, ein bewegliches Dachteil über den Vordersitzen und eine umlaufende Heckscheibe ohne C-Säule. Anders als bei den Klassikern wird beim neuen Targa das Dachsegment auf Knopfdruck geöffnet und geschlossen. Die neue Targa-Generation kommt in zwei Varianten ausschließlich mit Allradantrieb auf den Markt. Im 911 Targa 4 schlägt das Herz eines 3,4-Liter-Boxermotors mit 350 PS. Spitzenmodell ist der 911 Targa 4S mit 400 PS.

#### Höhere Forschungs- und Entwicklungskosten

Im Geschäftsjahr 2013 beliefen sich die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten (ohne Abschreibungen) des Porsche AG Konzerns auf 762 Millionen Euro (Vorjahr: 633 Millionen Euro). Aktiviert wurden Entwicklungskosten in Höhe von 815 Millionen Euro (Vorjahr: 676 Millionen Euro). Die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten (ohne Abschreibungen) betragen 1,58 Milliarden Euro (Vorjahr: 1,31 Milliarden Euro). Die Aktivierungsquote lag im Geschäftsjahr 2013 unverändert bei 52 Prozent.

**INDIVIDUALITÄT GENIEßEN.**







#### FINANCIAL SERVICES

Im Rahmen der Diskussion der Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres treffen sich Lutz Meschke, Finanzvorstand der Porsche AG, sowie die Geschäftsführer der Porsche Financial Services (PFS) Albert Moser und Konrad Riedl in Bietigheim-Bissingen, dem Sitz der PFS. Neben der Verantwortung für den deutschen Markt steuert die PFS gleichzeitig das weltweite Finanzdienstleistungsgeschäft im Porsche Konzern.

---

# MASSGESCHNEIDERTE LÖSUNGEN



Albert Moser, Geschäftsführer der PFS, Lutz Meschke, Finanzvorstand der Porsche AG und Beiratsvorsitzender der PFS sowie Konrad Riedl, Geschäftsführer der PFS

Die Atmosphäre ist entspannt, denn die Zahlen des vergangenen Geschäftsjahres 2013 sind glänzend. Die PFS hat weltweit rund 44.000 Porsche Neu- und Gebrauchtfahrzeuge verleast oder finanziert. Das entspricht einer Steigerung von 12 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt verwaltet die PFS nun mehr als 95.000 Finanzdienstleistungsverträge mit einem Gesamtwert von rund vier Milliarden Euro.

**Moser:** Mit unserer Positionierung und einem Vierteljahrhundert Erfahrung als Premium-Finanzdienstleister war es nur folgerichtig, der PFS 2011 auch die Verantwortung für weitere Premium-Marken innerhalb des Volkswagen Konzerns zu übertragen. Die Schwestermarken Bentley, Lamborghini und Bugatti profitieren so von unseren etablierten Strukturen und unseren markenadäquaten Prozessen.

**Meschke:** Im Finanzdienstleistungsbereich wurden schon frühzeitig Synergien auf allen

Seiten identifiziert und bewertet. Wir tauschen uns hierzu auch weiterhin fortlaufend mit den einzelnen Konzerneinheiten aus, um im Bereich Financial Services die beste Lösung für die jeweilige Marke zu finden. Beispielsweise profitiert die PFS in China und Großbritannien von der Zusammenarbeit mit Volkswagen Financial Services, unter anderem durch die Nutzung etablierter Prozesse und Finanzierungsstrukturen. So konnte auch hier das Thema Integrierter Automobilkonzern erfolgreich umgesetzt werden.



**Moser:** Die Kooperation mit den Premium-Konzernmarken ist bereits heute eine echte Erfolgsgeschichte. Von Anfang an haben wir in unseren etablierten Märkten Deutschland, Italien und Schweiz die Finanzdienstleistungen für die Marken Bentley, Lamborghini und Bugatti unter deren Markenzeichen angeboten. Dies ist für jede Marke von Vorteil, da durch die gebrandete Finanzdienstleistung der Kontakt und das Verhältnis zu den Kunden intensiviert und noch weiter ausgebaut werden können. Seit 2012 sind wir für diese Premium-Marken nun auch in den USA, Kanada und Frankreich aktiv. Und die Märkte

Middle East, Russland sowie Singapur sind in Vorbereitung.

**Riedl:** Darüber hinaus versuchen wir die Premium-Marken auch in anderen Märkten aktiv bei dem Vertrieb ihrer Fahrzeuge zu unterstützen, so zum Beispiel in Südamerika. Dort haben wir einem Kunden eine maßgeschneiderte Lösung geboten, mit deren Hilfe er in Europa einen Bugatti leasen konnte. Der Erwerb eines so hochpreisigen Fahrzeugs durch einen Käufer von einem anderen Kontinent fällt für eine Standardfinanzierung aus dem Rahmen. Wir haben die Standardfinanzierung in ein Projekt-

leasing umgewandelt und so dargestellt, dass das Risiko beherrschbar ist. Das ist unser Anspruch einer markenadäquaten, bedarfsgerechten und gebrandeten Kundenbetreuung, Porsche Intelligent Performance. Wir denken auch außerhalb der Box, sodass wir auch für unsere besonderen Kunden stets eine individuelle Lösung finden.

**Moser:** Ein gutes Beispiel hierfür ist unser E-Leasing, das wir für unsere Kunden gleichzeitig zur Markteinführung des Panamera S E-Hybrid entwickelt haben. Das Besondere an diesem Leasingpaket ist ein Stromliefer-



Zentrale der PFS in Bietigheim-Bissingen

**„Die PFS unterstützt mit ihren maßgeschneiderten Produkten unsere globale Marktabdeckung und ist damit bei Porsche ein wichtiger und integraler Bestandteil.“**

**LUTZ MESCHKE**

vertrag, bei dem die Leasingnehmer Strom aus nachhaltigen Quellen beziehen können. Damit leistet auch die PFS ihren Beitrag zum Thema alternative Mobilität.

**Meschke:** Das zeigt: Die PFS ist ein wichtiger und integraler Bestandteil von Porsche. Die Strategie der PFS fügt sich in die Strategie 2018 des Porsche Konzerns ein, indem sie finanz- und vertriebsseitig das Volumenwachstum und die globale Marktabdeckung unterstützt.

**Moser:** Heute leben wir bei Porsche in Bietigheim in einer idealen Symbiose

von Automobilvertrieb und Finanzdienstleistung unter einem Dach. Die PFS trägt somit wesentlich zur Erreichung der Strategie bei. Wir sind aktuell in 15 Märkten vertreten und streben zukünftig eine Abdeckung unserer Angebote von rund 80 Prozent des Porsche Absatzes weltweit an.

**Meschke:** Je nach Marktgröße und Marktreife verfolgen wir hier unterschiedliche Geschäftsmodelle, um die notwendige und Porsche typische Flexibilität zu wahren sowie weiterhin die in die PFS gesetzten Renditeziele zu erreichen.

**Riedl:** Ja, in den etablierten Märkten steuern wir die komplette Wertschöpfungskette. Hier führen wir das Finanzgeschäft in unseren Büchern. Die Kapitalbindung ist hoch, aber auch das Ergebnispotenzial ist höher. In den jungen Märkten setzen wir dagegen auf Kooperationen mit externen Finanzdienstleistern. Unsere Partner sind meist lokale Banken, die das Finanzierungsgeschäft in ihren Büchern führen und die verbundenen Risiken tragen.



**Meschke:** Dieses Modell ist vor allem für China von größter Bedeutung. In absehbarer Zeit wird China unser weltweit größter Einzelmarkt sein. Die PFS ist hier gefordert, geeignete Finanzprodukte anzubieten. Ein wichtiger Fokus in 2014 ist deshalb die Erweiterung des Finanzdienstleistungsgeschäfts in China in Kooperation mit Volkswagen Financial Services.

**Riedl:** Der sich öffnende chinesische Finanzmarkt bietet uns Chancen, neue Kundengruppen und Wachstumfelder zu erschließen. Nehmen Sie nur das Leasing- und Finanzierungsgeschäft von Fahrzeugen: Vor einigen Jahren war das in China noch vollkommen unbedeutend. Heute gibt es in diesem Bereich rasante Wachstumswerte. Auch die Rahmenbedingungen nähern sich peu à peu den europäischen Standards an.

**Moser:** Richtig, wir müssen uns auf diesen riesigen und zugleich besonderen Markt einstellen. So existieren in China vollkommen andere Wege, sich über die

Bonität eines Kunden zu informieren als beispielsweise in den USA, wo wir fast alle Zahlen unserer Kunden kennen. Dort werden neben der klassischen Bonitätsprüfung beispielsweise auch Hausbesuche durch den Finanzdienstleistungsberater gemacht, um so weitere Informationen zu erhalten. Das ist schon deshalb sinnvoll, weil in China praktisch die ganze Familie Käufer des Fahrzeugs wird. Nach zwei Jahren wechselt der Porsche häufig zu einem anderen Familienmitglied.

**Meschke:** Auf der anderen Seite erkennen wir in China auch Tendenzen zu einer Mentalität, die wir bereits aus unserem Markt in Singapur kennen. Singapur ist der Markt mit der höchsten Dichte an Millionären in der Bevölkerung – aber 80 Prozent unserer Kunden finanzieren dort ihre Fahrzeuge.

**Moser:** Genau. Die Menschen in Singapur setzen ihr Kapital dort ein, wo sie sich höhere Gewinne versprechen. Also finanzieren sie ihre Fahrzeuge zu attraktiven Konditionen.

**Meschke:** Der kontinuierliche Erfolg der PFS ist aber nicht nur auf das originäre Kerngeschäft Finanzierung und Leasing zurückzuführen. Um den Kontakt zum Kunden aufrechtzuerhalten und weiterzuentwickeln, muss die PFS über die klassische Produktpalette hinaus auch alternative Finanzdienstleistungen anbieten.

**Moser:** Das klassische Produktportfolio allein wird nicht unserem Anspruch als Premium-Finanzdienstleister gerecht. Ein sehr gutes Beispiel für innovative Finanzprodukte sind die Porsche Card beziehungsweise die Porsche Card S, die dem Kunden Komfort, Sicherheit und Freiheit weit über seinen Leasingvertrag hinaus bieten. So bekommen die Karteninhaber Vorteilsbedingungen beim Porsche Design Shopping, ein Gratis-Ticket für die IAA, ein attraktives Versicherungspaket und noch vieles mehr. Eine weitere Besonderheit ist, dass Porsche Fahrer mit einem Chip an der Windschutzscheibe – ohne ein Ticket zu ziehen – entspannt in ausgewählten Parkhäusern parken können. Mit der Porsche

„Unser wichtigstes Ziel bleibt auch zukünftig, Mobilität zu ermöglichen, Mobilität zu erleben und Mobilität weiterzuentwickeln – kurz: Porsche Intelligent Performance.“

ALBERT MOSER



Card S sogar bis zu drei Tage gratis an den großen deutschen Flughäfen.

**Riedl:** Wenn Sie die Parkdecks am Flughafen in München sehen, ganze Reihen mit 911, Boxster, Cayenne und Panamera – eine bessere Werbeplattform gibt es doch kaum. Dieses exklusive Angebot können andere, größere Wettbewerber eben nicht bieten. Die größeren Hersteller allein schon deshalb nicht, weil sie sonst permanent Parkhäuser bauen müssten.

**Meschke:** Das ist vergleichbar mit dem Lufthansa-Service für First-Class-Passagiere oder HON Circle Mitglieder, die am Frank-

furter und Münchener Flughafen mit einem Panamera oder Cayenne direkt vom Terminal an die Maschine chauffiert oder bei deren Ankunft direkt am Flugzeug abgeholt werden. Das verstehen wir unter Porsche First Class Excitement.

Seit neuestem bleibt die Fahrt mit einem Porsche nicht auf den Shuttle-Service beschränkt. First-Class-Passagiere und HON Circle Mitglieder können bei einem längeren Zwischenstopp am Flughafen Frankfurt für einige Stunden einen 911 oder Panamera mieten und damit eine Fahrt in das Rheingau oder einfach eine kurze Tour auf der Autobahn unternehmen.

**Moser:** Unser wichtigstes Ziel bleibt auch zukünftig, Mobilität zu ermöglichen, Mobilität zu erleben und Mobilität weiterzuentwickeln – kurz: Porsche Intelligent Performance.

**„Es war der beste Moment meines ganzen bisherigen Autolebens. Und ein Beweis dafür, wie wichtig Porsche die Loyalität der Kunden ist.“**

Terence Ku über den Augenblick, in dem er erfuh, dass ihm ein Porsche 911 Club Coupe gehören wird.

**SONDEREDITIONEN**

# HEISS. BEGEHRT.

---

Jeder Porsche ist etwas Besonderes, jeder 911 ist ein Erlebnis. Aber selbst Superlative erlauben manchmal eine Steigerung: Seit bald 30 Jahren markieren die Fahrzeuge von Porsche Exclusive den Gipfel von Individualität und Faszination.





**Oktober 2012, in einem Hotel auf Sizilien klingelt ein Telefon. Terence Ku aus Hongkong reist mit Freunden auf den Spuren der Targa Florio, jenes berühmten Straßenrennens, das seine Lieblingsmarke Porsche ganze elfmal als Gesamtsieger beendete, so oft wie kein anderer Hersteller, als ihn der Telefonanruf erreicht. Nach dem Gespräch gehört auch Terence Ku zu den großen Gewinnern: Gerade eben hat der Verleger aus Fernost erfahren, dass einer von nur 13 gebauten Porsche 911 Club Coupe ihm gehört.**

Diese Geschichte und ihr Happy End beginnen mit einer runden Zahl und einem großen Ereignis. Anlässlich des Jubiläums „60 Jahre Porsche Clubs“ und angelehnt an die Zahl von 13 Gründungsmitgliedern der ersten beiden Clubs aus dem Jahr 1952 wird 2012 eine 911-Sonderserie aufgelegt und das Kaufrecht unter den weltweiten

Porsche Club-Mitgliedern verlost. Zwölf handverlesene, in der Porsche Exclusive Manufaktur veredelte 911 Club Coupe finden Liebhaber rund um die Welt, das 13. Auto wird für das Porsche Museum reserviert.

„Als ich die Nachricht erhielt, zitterte meine Hand. Ich legte auf, küsste meine Frau und freute mich wie ein kleines Kind. Ehrlich gesagt: Es war der beste Moment meines ganzen bisherigen Autolebens. Und ein Beweis dafür, wie wichtig Porsche die Loyalität der Kunden ist“, sagt Terence Ku. Ein Jahr später posiert er mit seinem 911 Club Coupe vor der Skyline von Hongkong – ein angemessener Auftritt für ein besonderes Auto mit exklusiver Herkunft.

Sonderwünsche und Kleinserien, sie sind seit der Gründung des Geschäftszweigs 1986 das Betätigungsfeld von Porsche Exclusive. Aber selbst dort, wo das

Aufregende alltäglich ist, hält das 911 Club Coupe eine Spitzenstellung.

Eine Leistungssteigerung auf 430 PS, die Lederausstattung im edlen „Espresso“-Ton sowie ein Lack in Dunkelgrün – eine Reminiszenz an die seit langem favorisierte Autofarbe der Familie Porsche – definieren dessen Sonderrolle. Darüber hinaus tragen alle 911 Club Coupe eine persönliche Handschrift: Auf den Zierleisten der Schalttafel hat ein Laser den Namen des Kunden eingraviert, ein individuell erstelltes Fotobuch dokumentiert den Herstellungsvorgang des Fahrzeugs. Selbst die Übergabe der streng limitierten 911 in Zuffenhausen entwickelt sich zu einem Event mit einmaligem Charakter. Bei der Abholung im Werk wird eigens ein Galadinner für die Gewinner dieser besonderen Fahrzeuge veranstaltet.

## „Kunden unserer Porsche Exclusive Fahrzeuge sind auch Markenbotschafter.“

INGO FRENKEL



„Kunden unserer Porsche Exclusive Fahrzeuge sind auch Markenbotschafter, die gerne von ihren Erlebnissen mit Porsche berichten. Das war besonders gut bei den zwölf Käufern des 911 Club Coupe zu beobachten“, sagt Ingo Frenkel, Leiter des für Porsche Exclusive verantwortlichen Bereichs Kundenzentrum Zuffenhausen. Mehrere tausend Porsche Club-Mitglieder aus der ganzen Welt hatten sich um das Kaufrecht für eines der limitierten Exemplare beworben.

Ist die Verlosung der exklusiven Edition in der Porsche Historie bisher ohne Beispiel, gibt es für das 911 Club Coupe doch ein Vorbild: den 911 Sport Classic. Jenen bei Enthusiasten und Sammlern begehrten 911 der Generation 997, der die bekanntesten Designmerkmale seiner Baureihe in einem modernen Fahrzeugkonzept neu interpretiert. Mit der ersten limitierten Kleinserie seit langer Zeit und dem ersten Porsche, der die „Exclusive Manufaktur“-Plakette trägt, erlebt die Tradition der Sondereditionen bei Porsche 2009 eine Renaissance.

Als Vorbild des 911 Sport Classic dient kein Geringerer als der legendäre 911 Carrera RS 2.7, dessen charakteristischer Heckspoiler aerodynamische Optimierung und stilprägendes Designelement in einem ist. „Der Entenbürzel des 911 Sport Classic kam bei den Kunden so gut an, dass er nun seit 2012 als Exclusive & Tequipment-Option für den 911 einem größeren Kundenkreis zur Verfügung steht“, sagt Boris Apenbrink, Leiter Porsche Exclusive Sonderfahrzeuge. Als erster 911 vom Typ 991 darf das 911 Club Coupe ab Werk das neue SportDesign Paket tragen!

## 911 SPEEDSTER



ALS VORBILD DES  
911 SPORT CLASSIC  
DIENT KEIN GERINGERER  
ALS DER LEGENDÄRE  
911 CARRERA RS 2.7

## 50 JAHRE 911



Neben dem Entenbürzel erinnern Räder im Stil klassischer Fuchsfelgen an frühere 911-Generationen, die Außenfarbe „Sport-classicgrau“ orientiert sich an den vornehmen Lackfarben der ersten 356-Modelle. Die Kombination aus der breit bauenden Karosserie des allradgetriebenen Carrera 4-Modells und Heckantrieb wird für den 911 Sport Classic aus der Taufe gehoben. Bug- und Heckteil, Doppelkuppeldach, spezielle Scheinwerfer und Rückleuchten, ein auf 408 PS leistungsgesteigerter Motor sowie die Veredelung des Innenraums schärfen das Auftreten des 911 Sport Classic.

Dennoch ist der 911 Sport Classic mehr als die Summe seiner Teile. „Porsche Exclusive Fahrzeuge haben häufig bereits

bei ihrer Präsentation Sammlerstatus: Zwei Tage nach der Premiere auf der IAA 2009 war die Kleinserie von 250 Autos ausverkauft“, sagt Bernhard Maier, Mitglied des Vorstands Vertrieb und Marketing. „Und die Käufer sind echte Enthusiasten. Ein Kunde bestellte vorab einen Boxster, damit der 911 Sport Classic sein 100. Porsche werden würde. Ein anderer Käufer ließ sich passend zum Leder der Innenausstattung maßgeschneiderte Fahrerschuhe und ein individuelles Kofferset anfertigen.“

Auf die Erfolgsgeschichte des 911 Sport Classic folgt die Kleinserie 911 Speedster. Pünktlich zum 25-jährigen Jubiläum von Porsche Exclusive – also dort, wo aus speziellem Anlass die letzten

maßgefertigten Speedster der Typen 964 und 993 entstehen – erscheint 2010 der Speedster auf Basis der Baureihe 997.

Die Linie folgt dem Ideal des ersten Porsche 356 Speedster, vorgestellt im Jahr 1954. So puristisch wie die Urversion ist der 911 Speedster von 2010 jedoch nicht: Neben einer gekürzten Frontscheibe und geänderten Seitenscheiben, einem modifizierten Fahrwerk wird ein völlig neues, manuell zu bedienendes Verdeck sowie eine Abdeckhaube aus Aluminium entwickelt. Die Stückzahl von 356 Fahrzeugen, in Purblau oder Carraraweiß lackiert, ist wieder eine Hommage an den Ursprung. Und erneut im Handumdrehen verkauft.

## „Porsche Exclusive Fahrzeuge haben häufig bereits bei ihrer Präsentation Sammlerstatus.“

BERNHARD MAIER

Derzeit elektrisiert die Jubiläums-Ausgabe des aktuellen 911 Sammler und Liebhaber rund um die Welt. Zum 50. Geburtstag des Herzstücks der Marke stellt Porsche das Sondermodell „50 Jahre 911“ vor – exklusiv, aber mit einer Auflage von 1963 Stück, passend zum Geburtsjahr des Porsche 911 und leichter verfügbar als die in kleinen Stückzahlen gebauten Modelle zuvor.

Auch Terence Ku aus Hongkong feiert ein Jubiläum der besonderen Art, als er sein 911 Club Coupe im Sommer 2013 in Empfang nimmt: Am 7. Juni, auf den Tag genau zwölf Jahre nachdem Terence Ku seinen ersten 911er vom Typ 996 Turbo in Zuffenhausen abholte, wird das Fahrzeug feierlich

übergeben. „Als Beweis dafür, wie sehr ich das Auto verehere, habe ich den Satz ‚personally built for the KUs‘ in die Zierblende des Armaturenbretts einarbeiten lassen. Ich hoffe, die kommende Generation behält diesen äußerst speziellen Porsche so lange sie nur kann.“

Und noch einen Wunsch erfüllen die Spezialisten von Porsche Exclusive dem Porsche Sammler Terence Ku: Als bisher einziger 911 der aktuellen Baureihe wird sein 911 Club Coupe in Hongkong mit Leistungssteigerung in Verbindung mit Schaltgetriebe zugelassen. Selbst Superlative lassen sich manchmal noch übertreffen!



## Individualisierung ab Werk



**Die exklusive Kleinserie hat bei Porsche eine große Geschichte. Der erste verbriefte Kundenwunsch datiert von 1962: Der Industrielle Alfried Krupp von Bohlen und Halbach bestellt für sein Porsche 356 B Coupé einen Heckscheibenwischer. Die Umsetzung dieser speziellen Order ist die Geburtsstunde des „Sonderwunschprogramms“, das in den achtziger Jahren die erste Blüte erlebt.**

Den Impuls liefern die eigenen Rennsportaktivitäten. Analog zu den Modifikationen des im Rennsport dominierenden Porsche 935 bietet die Kundendienstabteilung ab 1981 einen „Karosserieumbau 911 Turbo/ 911 SC Turbolook flache Frontpartie“ an. Die zunächst „Hammerhai“ getaufte Spezialanfertigung trägt eine charakteristische Flachbau-Front mit integrierten Doppelscheinwerfern – ein Umbau, der 1983 durch eine Version mit Klappscheinwerfern des Typs 924 bzw. 944 ersetzt wird.

Im selben Jahr bestellt Mansour Ojeh, saudi-arabischer Geschäftsmann und Inhaber des Unternehmens Technique d'Avantgarde (TAG), in dessen Auftrag Porsche den TAG-Formel-1-Motor entwickelt, mit dem McLaren 1984 und 1985 den WM-Titel gewinnt, einen 935 Rennwagen mit Straßenzulassung.

Als Basis des 935 „Street“ dient ein Porsche 911 Turbo, Karosserieteile und Fahrwerksteile werden vom Typ 935 übernommen, das modifizierte 934-Triebwerk leistet 409 PS. Inklusive der individuellen Lackfarbe „Brillantrot“, einer Ganz-Leder-ausstattung in „Creme Caramel“, Wurzelholz-Applikationen und einer Clarion-HiFi-Anlage umfasst der Umbau des 285 km/h schnellen Einzelstücks 550 Einzelpositionen, benötigt rund 300 Arbeitsstunden und kostet 350.000 Deutsche Mark.

1986 wird aus dem „Sonderwunschprogramm“ ein eigenes Geschäftsmodell mit Vorreiterrolle: Mit der Gründung von „Porsche Exclusive“ entsteht das erste von einem Hersteller angebotene Individualisierungs- und Veredelungsangebot. Erstmals führt ein Katalog die ab Werk erhältlichen, exklusiven Sonderausstattungen auf. Schon bald beziehen die Veredelungsexperten von Porsche neue, näher an der Produktion angegliederte Räumlichkeiten am Standort Zuffenhausen.

948 Flachbauten auf Porsche 911-Basis verlassen in den kommenden Jahren die Werkshallen. Als letzter Vertreter der Baureihe 911 trägt der 964 Turbo 3.6 Flachbau vom Typ 964 die im Rennsport geborene Optik, in diesem Fall mit Klappscheinwerfern aus dem Transaxle-Modell 968.

Die erste Porsche Exclusive Kleinserie verlässt das Werk 1992. Der „911 Turbo S Leichtbau“, basierend auf der aktuellen Baureihe 964, nimmt bereits viele exklusive Neuerungen vorweg, die später Einzug in die Serie halten. Erstmals werden 18-Zoll Räder, rot lackierte Bremssättel und die markante Außenfarbe „Speedgelb“ an einem Porsche Fahrzeug verwendet.

Noch seltener und exklusiver als der 86-mal gebaute 911 Turbo S Leichtbau ist der 911 Carrera 2 Speedster im breiten Look der Turbomodelle, der nur 15-mal auf Kundenwunsch angefertigt wird.

Ganze zwei Exemplare entstehen vom Nachfolgemodell: Der erste 911 Carrera 3.6 Speedster auf Basis des Typs 993 wird 1995 für Ferdinand Alexander Porsche, dem Gestalter des 911, anlässlich dessen 60. Geburtstags durch Ingenieure aus Weissach und Porsche Exclusive aufgebaut. Ein weiterer 993 Speedster folgt fünf Jahre später auf Wunsch des US-Schauspielers und Porsche Sammlers Jerry Seinfeld.



Als finale Kleinserie der Ära luftgekühlter Porsche 911 erscheint 1997 die leistungsstarke Spielart 993 Turbo S. Mit 345 gebauten Einheiten markiert der 450 PS starke und 300 km/h schnelle 993 Turbo S den Höhepunkt und das vorläufige Ende der Kleinserientradition bei Porsche Exclusive. Der Nachfolger des 911 Turbo S wird ins reguläre Modellprogramm übernommen.

Die Tradition der 911er-Sondereditionen feiert erst im Jahr 2009 ein sensationelles Comeback. Mit dem 911 Sport Classic baut Porsche Exclusive einen auf 250 Einheiten limitierten Klassiker der Moderne. Zum 25-jährigen Jubiläum von Porsche Exclusive erscheint bereits die nächste Kleinserie. 2011 wird der ebenfalls streng limitierte 911 Speedster vom Typ 997 auf dem Autosalon Paris vorgestellt.

Das 911 Club Coupe vom Typ 991 ist der aktuelle Beweis, dass Handwerkskunst und Liebe zum Detail die Antriebsfedern der Spezialisten in der Exclusive Manufaktur Zuffenhausen sind. Sicher werden auch in Zukunft begeisternde Sondereditionen diese Hallen verlassen – in jedem Fall immer streng nach Kundenwunsch.



935 STREET



911 TURBO FLACHBAU



911 TURBO S LEICHTBAU

911 CARRERA 2  
SPEEDSTER TURBOLOOK

911 TURBO 3.6 FLACHBAU



911 TURBO 3.6 CABRIOLET



911 CARRERA 3.6 SPEEDSTER



911 TURBO S



911 SPORT CLASSIC



911 SPEEDSTER

911 TURBO S  
10 YEAR ANNIVERSARY EDITION

911 CLUB COUPE

# VERTRIEB, PRODUKTION UND BESCHAFFUNG

## VERTRIEB

### Professioneller Service

Die Elektromobilität stand für die Porsche Serviceorganisation im Berichtsjahr im Fokus der Aktivitäten. Für die Markteinführung der ersten Plug-in-Hybridfahrzeuge Panamera S E-Hybrid sowie 918 Spyder galt es, neben der Qualifizierung aller Porsche Techniker, ebenfalls die technische Ausrüstung der Handelsbetriebe sicherzustellen – zum Beispiel mit Ladeinfrastruktur in der Werkstatt und an den Kundenparkplätzen. Zur Absicherung eines Porsche typischen Angebotes für die Installation der Kunden-Ladeinfrastruktur wurde in Kooperation mit dem TÜV Rheinland ein Auditierungskonzept für Elektriker entwickelt und weltweit ausgerollt. Neue und intelligente Technologien werden auch an anderer Stelle eingesetzt: So wird die klassische gedruckte Betriebsanleitung durch interaktive Apps für Smartphones und Tablets ergänzt und erweitert; mit der individualisierten Kurz-Betriebsanleitung erhält der Kunde ein auf sein Fahrzeug zugeschnittenes Dokument.

Innovative Servicekonzepte sichern die langfristige Kundenzufriedenheit und -loyalität. Konzepte hierfür werden marktindividuell entwickelt und eingeführt. Beispiele sind unter anderem die Porsche Servicepakete, der Porsche Premium Serviceprozess – ein dem Kundentyp angepasster individueller Betreuungsprozess im Service – oder das segmentspezifisch ausgerichtete Ersatzteilportfolio für Motorenreparaturen. Die langfristige Betreuung des wachsenden Porsche CarParks von zur Zeit etwa 1,5 Millionen Fahrzeugen weltweit steht im Zentrum unseres Handelns.

### Höchste Kundenzufriedenheit

Porsche begeistert meist nicht nur einmal, sondern dauerhaft. Viele Kunden kaufen nicht nur ein Porsche Fahrzeug, sondern sind immer wieder neu von Porsche begeistert, erwerben mehrere Fahrzeuge oder besitzen mehr als einen Porsche zur gleichen Zeit. Das ist der klarste Beweis für eine ausgesprochen hohe Zufriedenheit und Verbundenheit mit der Marke Porsche. Diese ausgeprägte Loyalität der Fahrer beruht auf hoher Produktqualität und der exklusiven Kundenbetreuung über den gesamten Kundenlebenszyklus hinweg. Auch hier überlässt Porsche nichts dem Zufall, um die Kunden jederzeit bestmöglich zu betreuen. Eine wesentliche Rolle bei der Umsetzung und Sicherstellung der hohen Betreuungsstandards spielen dabei die engagierten und professionellen Partner in den Porsche Zentren weltweit.

Ein internationales und umfassendes Monitoring der Kundenzufriedenheit mit den Produkten sowie der Kauf- und Servicezufriedenheit schafft die Informationsbasis für Maßnahmen, die für die Kunden direkt erlebbar sind und ihre Zufriedenheit mit Porsche auf hohem Niveau etablieren.

Neben der optimalen Betreuung bereits bestehender Kunden gelingt es Porsche in hohem Maße, neue Kunden zu gewinnen und für die Marke Porsche zu begeistern. Eigene Studien zeigen dabei detailliert, dass Porsche nicht nur in etablierten Märkten, wie USA oder Deutschland, sondern auch in Wachstumsmärkten, wie beispielsweise China, eine herausragende Wahrnehmung besitzt, die im abgelaufenen Jahr noch weiter ausgebaut werden konnte.

Der Erfolg der einzigartigen Kundenorientierung bei Porsche lässt sich an den zahlreichen Siegen erkennen, die Porsche bei verschiedensten internationalen Studien einführt. In den USA konnte Porsche seine Erfolgsgeschichte in den Studien des renommierten Marktforschungsunternehmens J.D. Power & Associates nicht nur fortsetzen, sondern noch ausbauen. In der J.D. Power Studie „Automotive Performance, Execution and Layout Study (APEAL)“ erreicht Porsche mit einer Rekordpunktzahl zum neunten Mal in Folge die Spitzenposition und ist damit die attraktivste Automarke auf dem amerikanischen Markt insgesamt. Zusätzlich wurden die Baureihen Boxster und Cayenne zu den besten Fahrzeugen in ihren Segmenten gewählt und erhielten jeweils den APEAL-Award. Grundlage der jährlichen Studie sind die Angaben von mehr als 83.000 Neuwagenkäufern zu insgesamt 230 verschiedenen Modellen, die im Zeitraum von November 2012 bis Februar 2013 zugelassen wurden. Die Gesamtwertung ergibt sich aus zehn verschiedenen Kategorien, darunter Fahrdynamik und Design, aber auch Alltagstauglichkeit und Komfort der Fahrzeuge. Auch in der J.D. Power „Vehicle Dependability Study“ zur Langzeitqualität von Fahrzeugen überzeugte Porsche die amerikanischen Kunden und wurde zur besten europäischen Automobilmарke gekürt.

In weiteren maßgeblichen Studien konnte Porsche die amerikanischen Kunden 2013 überzeugen. So erhielt Porsche als Marke insgesamt den „Ideal Vehicle Award“ in der Kategorie „Top Premium Brand“ und der Porsche 911 den „Ideal Vehicle Award“ als „Top Sports Car“ durch das Marktforschungsinstitut „AutoPacific“. Das populäre Ratgebermagazin Kelley Blue Book verlieh Porsche die Brand Image Awards „Best Car Styling Luxury Brand“ und „Best

Performance Luxury Brand“. Ferner wurde der Panamera Sieger in der Kategorie „High-End Luxury Cars“ und erhielt den „5-Year Cost to Own Award“ 2013. Auch bei der New York International Auto Show wurden Boxster und Cayman von einer hochkarätigen Jury, bestehend aus 66 Automobil-Journalisten aus 23 Ländern, zum „World Performance Car 2013“ gekürt.

In Deutschland fuhr Porsche erneut Preise bei renommierten Leserstudien ein. Der Porsche 911 Carrera wurde von den Lesern des Fachmagazins „auto, motor und sport“ (ams) erneut zum besten Fahrzeug seiner Klasse gewählt. Für die 911er-Modellreihe bedeutet dieser jüngste Erfolg bereits die 34. Erstplatzierung durch die Leser des Fachmagazins in der 37-jährigen Geschichte der „Besten Autos“. 50 Jahre 911 – das bedeutet auch 50 Jahre Sportwagengeschichte und begeisterte Oldtimer-Fans. Bei der Leserwahl der Fachzeitschrift „Motor Klassik“ schaffte es der 911 in seinem Jubiläumsjahr dreimal auf Platz eins. Neben dem „Klassiker 1962 bis 1969“ und dem „Klassiker 1970 bis 1979“ wurde er auch zum „Klassiker der Zukunft“ gewählt. Diesen Titel konnte ebenfalls der Boxster in der Kategorie der Cabriolets gewinnen. Die Spitzenposition in der Gunst der Sportwagenfahrer bestätigten die Siege beim „sport auto Award 2013“. Ausgewählt von rund 15.000 Lesern fuhr Porsche mit den Modellen Boxster, Boxster S, 911 Carrera S Cabrio, Cayman S, 911 GT3 und 918 Spyder insgesamt sechs Klassensiege ein. Die exzellenten Platzierungen werden abgerundet durch internationale Auszeichnungen für hervorragende Kundenbetreuungsleistungen, wie den Gartner & 1to1 Media „CRM Excellence Award“ für die Regionen Europa, Mittlerer Osten, Afrika und Asien/Pazifik sowie den „Gold Brandon Hall Excellence Award in Sales and Marketing“ in der Kategorie „Best Sales Operations Strategy“ in den USA.

Alles in allem ist es das Gesamtpaket Porsche, das zu höchster Kundenzufriedenheit führt: Marke, Image, Kundenbetreuung, Zuverlässigkeit, Alltagstauglichkeit, Design und Historie.

## PRODUKTION

Im Geschäftsjahr 2013 produzierte Porsche 165.808 Fahrzeuge, das waren 9 Prozent mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Im Stammwerk Stuttgart-Zuffenhausen liefen alle Fahrzeuge der Baureihe 911 und 918 sowie ein Teil der Boxster-Produktion vom Band. Insgesamt waren dies 41.729 Sportwagen, davon 29.751 Elfer. Bei der Volkswagen Osnabrück GmbH wurden 17.053 Einheiten der Modelle Boxster und Cayman montiert. Im Werk Leipzig produzierte Porsche insgesamt 107.026 Fahrzeuge, davon entfielen 81.916 Einheiten auf die Baureihe Cayenne, 312 Einheiten auf die Baureihe Macan und 24.798 Fahrzeuge auf die Baureihe Panamera.

### Stabwechsel im Vorstand

Mit Beginn des Berichtsjahres am 1. Januar 2013 hat Dr. Oliver Blume als Nachfolger von Wolfgang Leimgruber im Vorstand der Porsche AG das Ressort Produktion und Logistik übernommen. Dr. Blume war aus Wolfsburg nach Stuttgart-Zuffenhausen gewechselt. Im Volkswagen Konzern hatte der promovierte Maschinenbau-Ingenieur zuletzt die weltweite Produktionsplanung der Marke Volkswagen verantwortet. Sein Vorgänger bei der Porsche AG war nach gut 35-jähriger Betriebszugehörigkeit in den Ruhestand gegangen. Mit seinem Amtsantritt nahm Dr. Blume eine Neuausrichtung des Produktionsressorts vor und installierte eine Führungsstruktur, die dem Wachstumskurs der Porsche AG für die Zukunft gerecht wird.

### Ausbau des Werks Leipzig abgeschlossen

In Leipzig investierte Porsche insgesamt rund 500 Millionen Euro in den Ausbau des Standortes zum Vollwerk mit Karosseriebau und Lackiererei. Ende des Jahres 2013 startete hier die Serienproduktion des Sportgeländewagens Macan. Die Eröffnungsfeier fand am 11. Februar 2014 statt. Diese Werkserweiterung ist das bisher größte Bauvorhaben in der Geschichte des Sportwagenherstellers. In weniger als 26 Monaten Bauzeit wurde die neue Fabrik fertiggestellt.

Ein Hauptaugenmerk galt von Anfang an der Optimierung der Energieeffizienz. Bei dem neuen Karosseriebau wird die Energieeffizienz der Anlage durch eine auf dem Dach installierte Photovoltaikanlage mit einer Leistung von 880 kWp deutlich verbessert. Diese soll pro Jahr bis zu 800.000 kWh Strom via Sonnenkraft erzeugen – das entspricht dem

Jahresstromverbrauch von mehr als 150 westeuropäischen Vier-Personen-Haushalten. Parallel spart die Anlage wo immer möglich Energie ein. So reduziert im Karosseriebau eine neu konzipierte Kühlung der Roboter-Schweißzangen den Stromverbrauch um jährlich mehr als 365.000 kWh.

Auch die neue Lackiererei, die 360 Meter lang, 72 Meter breit und 30 Meter hoch ist und in der auf mehreren Etagen die Macan-Karosserien einem mehrstufigen Lackierprozess unterzogen werden, arbeitet nach modernsten Erkenntnissen der Nachhaltigkeit. So wird beispielsweise ein völlig neuartiges Abscheidesystem für Lacknebel verbaut. Durch diese Trockenabscheidung auf Steinmehlbasis und eine nachgeschaltete nasschemische Abluftreinigung lassen sich die Emissionen von Lösemitteln im Lackierprozess auf ein Minimum reduzieren. Einzigartig ist auch die Nutzung der Abwärme aus der Stromerzeugung eines Holzhackschnitzelkraftwerkes. Dieses Biomassekraftwerk versorgt die Lackiererei mit bis zu 80 Prozent des Wärmebedarfes aus natürlichen Ressourcen.

Porsche hat mit dem Macan in Leipzig 1.500 neue Arbeitsplätze geschaffen, davon sind 1.100 Beschäftigte in der Produktion und 400 in der Planung tätig. Die Vorbereitung der neuen Mitarbeiter auf den Start des neuen Macan begann bereits im Geschäftsjahr 2012. Die neuen Mitarbeiter im Bereich der Kommissionierungszonen (Versorgungszentren) und an den Fertigungslinien (Karosseriebau, Lackiererei, Montage) wurden gezielt an ihre Aufgaben herangeführt. Um die Teams an den einzelnen Stationen im Werk höchst flexibel besetzen zu können, wurde darüber hinaus auch die bereits für den Cayenne und Panamera eingesetzte Mannschaft für den Macan geschult. Um eine gute Vorbereitung auf die neuen Aufgaben zu gewährleisten, durchlief jeder neue Mitarbeiter zu Beginn seiner künftigen Laufbahn bei Porsche ein gestaffeltes, individuelles Schulungsprogramm. Die bestehende Kernmannschaft folgte diesem Beispiel. In speziellen Trainingscentern wurden Schulungsräume geschaffen, die das Produktionssystem widerspiegeln. Ausserdem entwickelten die Trainer einen sogenannten Profiraum, in dem werks- oder modellspezifische Arbeitsaufgaben in einem Umfeld durchgespielt werden, das exakt dem Bandarbeitsplatz entspricht.

Porsche bildet in Leipzig auch in den klassischen automobilen Lehrberufen aus. Um hier optimale Bedingungen zu bieten, erweiterte das Unternehmen seine Ausbil-

dungsstätten; dabei entstand unter anderem eine zweite Lehrwerkstatt. Sie liegt zentral inmitten der Montagehalle für den Macan und Panamera und ist somit in den normalen Betrieb integriert. Für die Auszubildenden wird vom ersten Tag an erlebbar, was bei Porsche passiert und für welche Arbeitsplätze sie ausgebildet werden. Zur Lehrwerkstatt gehören die eigentliche Werkstatt mit 600 Quadratmetern, ein Schulungsraum mit modernster Ausstattung sowie ein Versorgungsbereich. Die Werkstatt bietet hochmoderne Anlagen, um professionell arbeiten zu können. So stehen den Auszubildenden ein Schweißbereich, Werkbänke, Hebebühnen und weitere technische Anlagen zur Verfügung. Im Zuge des Werksausbaus wird die Zahl der Ausbildungsplätze in Leipzig schon im Laufe des Jahres 2014 verdreifacht.

#### **918 Spyder entsteht in einer Manufaktur**

Am Stammsitz in Stuttgart-Zuffenhausen erfolgte im Geschäftsjahr 2013 die Integration der neu eingeführten Modelle der Baureihe 911: des 911 GT3, des 911 Turbo sowie 911 Turbo S – jeweils als Coupé und Cabriolet – und des 911 Targa 4 sowie 911 Targa 4S. Durch deren Integration in die laufende Produktion wurde der umfangreiche Mix der auf einer Linie produzierten Modelle nochmals erweitert.

Auf dem Werksgelände in Zuffenhausen wurde im Berichtsjahr die Manufaktur für die Fertigung des neuen Supersportwagens 918 Spyder mit Hochleistungs-Plug-in-Hybridantrieb in Betrieb genommen. Diese Manufaktur, in der die Sportwagen in Handarbeit gefertigt werden, wurde in den Räumlichkeiten der alten Lackiererei aufgebaut. Die Halle auf dem Werksgelände war frei geworden, nachdem die neue Lackiererei für die Sportwagen im Herbst 2011 in Betrieb gegangen war. Der Produktionsstart der auf insgesamt 918 Hightech-Fahrzeuge limitierten exklusiven Kleinserie erfolgte Anfang des Jahres 2014.

Der Generalbebauungsplan der Porsche AG für den Standort Zuffenhausen, der insgesamt Investitionen in Höhe von rund 700 Millionen Euro umfasst, beinhaltet unter anderem auch den geplanten Neubau eines Motorenwerks für V8-Aggregate. Der Baubeginn ist für Mai 2014 terminiert.

Die konsequente Auslegung des Stammwerks auf höchste Qualität bestätigte im Geschäftsjahr 2013 zum wiederholten Mal die „Initial Quality Study“ (IQS) des renommierten US-Marktforschungsinstituts J.D. Power & Associates.

2013 belegte Porsche den ersten Platz in der IQS. Neben der Marke Porsche erreichte der Porsche 911 den J.D. Power Award als Fahrzeug mit der höchsten Kundenzufriedenheit im Segment „Midsize Premium Sporty Car“. Ebenfalls den ersten Platz belegte der Mittelmotorsportwagen Boxster; das Modell wurde mit dem Award „Highest Initial Quality – Compact Premium Sporty Car“ ausgezeichnet. Cayenne und Panamera landeten jeweils auf Platz 3 im Segment „Midsize Premium CUV“ sowie „Large Premium Car“. Porsche erzielte damit im Berichtsjahr das beste Gesamtergebnis seiner Unternehmensgeschichte. Grundlage der IQS ist die Befragung von mehr als 83.000 US-Autokäufern, die einmal jährlich durchgeführt wird. Sie beurteilen, wie zufrieden sie mit der Qualität ihrer neuen Fahrzeuge in den ersten drei Monaten nach der Auslieferung sind.

## BESCHAFFUNG

Das Geschäftsjahr 2013 war für die Beschaffung maßgeblich geprägt durch den Anlauf der neuen Projekte Macan und 918 Spyder. Die Herausforderungen dieser Fahrzeugprojekte konnten durch eine enge und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit unseren Wirtschaftspartnern erfolgreich gemeistert werden.

Auch die Zusammenarbeit der Beschaffungsorganisationen zwischen Porsche und den Marken im Volkswagen Konzern hat sich weiter gefestigt. Im Jahr 2013 konnten weitere wichtige Integrationschritte umgesetzt werden, wie beispielsweise die Implementierung sowie Standardisierung von IT-Systemen.

### **Nachhaltige Optimierung des Materialaufwandes**

Im Geschäftsjahr 2013 konnte der Materialaufwand, wie bereits in den Vorjahren, weiter optimiert werden. Als effizient erwiesen sich gemeinsame Kostenworkshops mit unseren Wirtschaftspartnern, die entlang der gesamten Wertschöpfungskette umgesetzt wurden.

Für 2013 belief sich der Materialaufwand der Porsche AG auf 8.282 Millionen Euro (Geschäftsjahr 2012: 8.124 Millionen Euro).

### **Beschaffung von Nicht-Produktionsmaterial**

Nachdem das Jahr 2012 durch ein hohes Beschaffungsvolumen an Nicht-Produktionsmaterial und Dienstleistungen gekennzeichnet war, ist dieses im Geschäftsjahr 2013 projektzyklusbedingt wieder gesunken. Das Volumen lag im Berichtszeitraum bei 969 Millionen Euro (Geschäftsjahr 2012: 1.240 Millionen Euro).

Analog dem Materialaufwand konnte die Beschaffung auch hier signifikante Kosteneinsparungen realisieren.

### **Absicherung Produktqualität**

Auch im Jahr 2013 wurde eine Vielzahl an Aktivitäten durchgeführt, um eine optimale Qualität der Kaufteile in Serie sowie im Anlauf baureihenübergreifend zu gewährleisten. Durch eine transparente Informationspolitik, regelmäßige Lieferantenaktionstage und Qualitätsreviews ist es gelungen die Versorgung aller Fahrzeugwerke und Neuanläufe jederzeit sicherzustellen.

### **Stabile Versorgungssituation bei Kaufteilen**

Um der kontinuierlich steigenden Nachfrage an Fahrzeugen und den damit einhergehenden höheren Bedarfen an Kaufteilen gerecht zu werden, haben wir in 2013 das Augenmerk noch stärker auf die Kapazitätssicherung gelegt. Durch ein konsequentes Ressourcenmanagement konnten Versorgungsengpässe frühzeitig erkannt und vermieden werden.

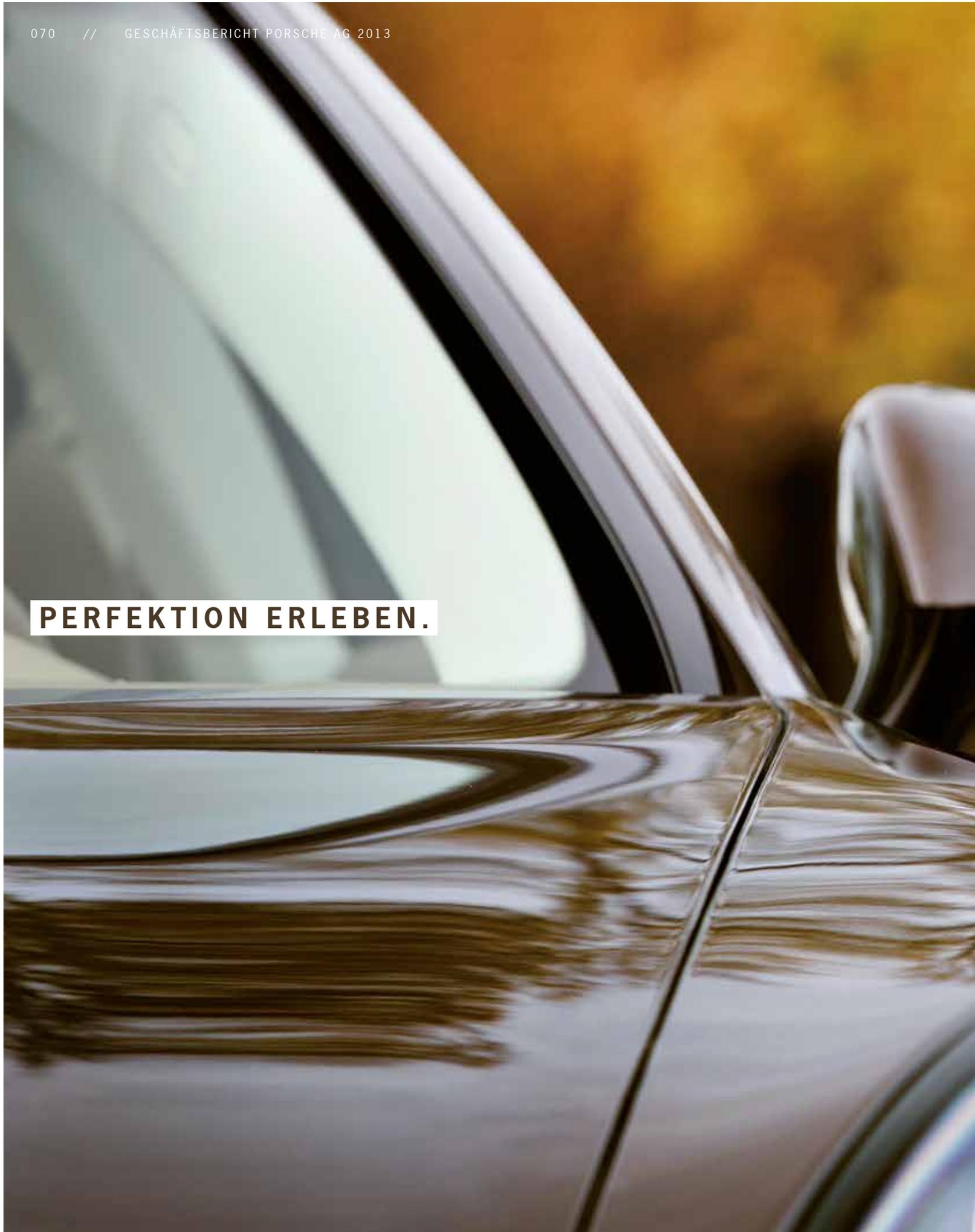
### **Nachhaltigkeit innerhalb der Beschaffung**

Vor dem Hintergrund einer immer globaler verzweigten Lieferkette rückt das Thema nachhaltiger Geschäftsbeziehungen zunehmend in den Fokus. Seit dem Jahr 2013 unterstützt Porsche im Konzernverbund daher verstärkt im Bereich der Nachhaltigkeit, indem die Einhaltung von Nachhaltigkeitsgrundsätzen gefordert und gefördert wird.

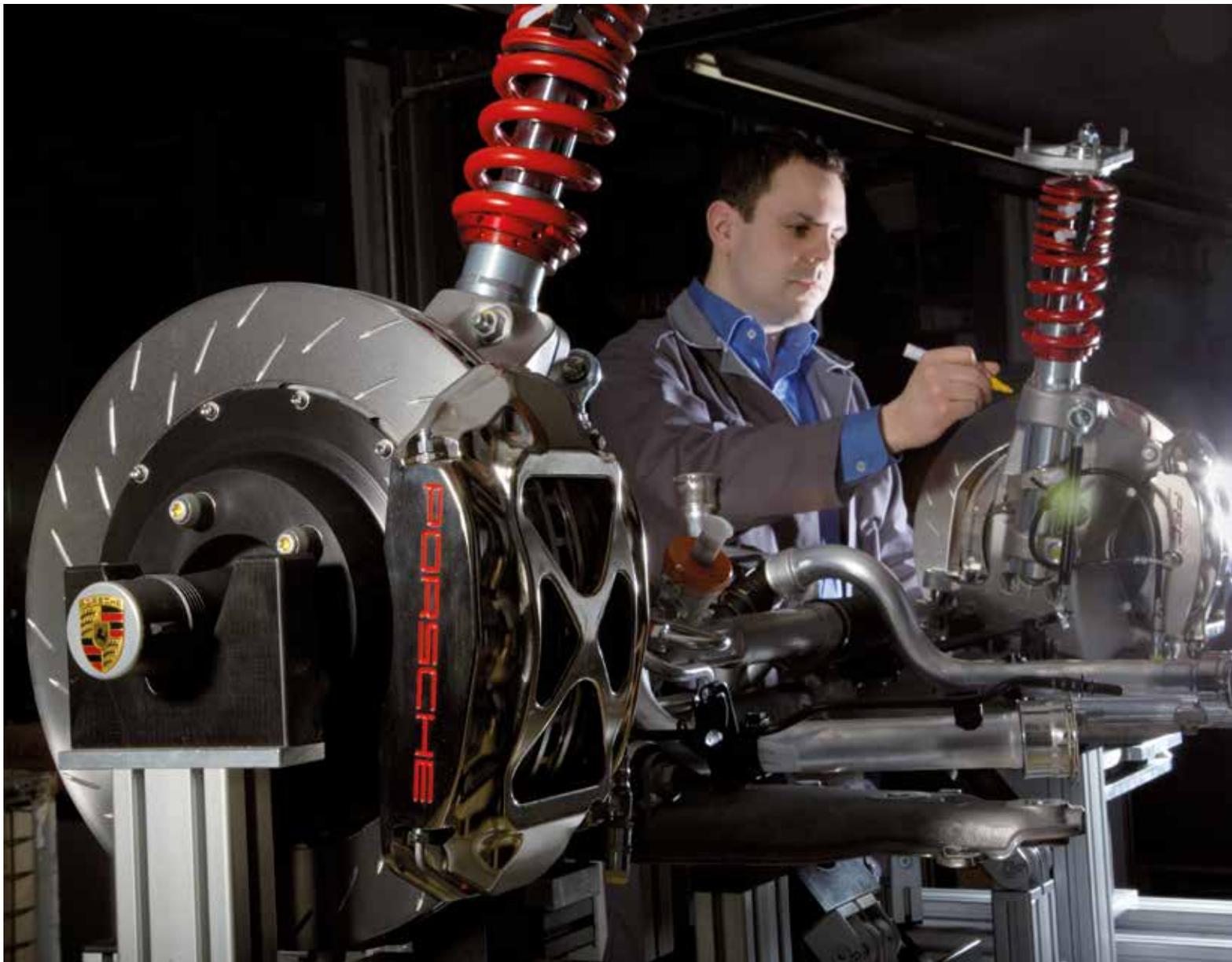
### **Mitarbeiterzufriedenheit innerhalb der Beschaffung**

Motivierte und zufriedene Mitarbeiter sind für Porsche unerlässlich. Daher hat auch die Beschaffung im Jahr 2013 an einer konzernweiten und systemgestützten Mitarbeiterbefragung teilgenommen und dabei ein gutes Ergebnis erzielt.

**PERFEKTION ERLEBEN.**







PREMIUM

# QUALITÄT AUS HINGABE

---

Der Name Porsche steht für höchste Qualität. Alles mit dem Ziel, den Kunden auf absolutem Hochniveau zufriedenzustellen – dem einzigen Niveau, das für die Premium-Marke angemessen ist.



**„Qualität ist für uns mehr als die Abwesenheit von Fehlern.“**

**MICHAEL NEUMAYER**



**Man könnte es sich einfach machen und sagen: Qualität ist Porsche. In jeder Hinsicht, in sämtlichen Eigenschaften, in Marke, in allen Produkten und im Umgang mit Kunden. Noch Fragen? Ja – eine ganze Welt von Fragen tut sich auf. Zum Beispiel: Was ist das Besondere an der Porsche Qualität? Warum ist sie so gut? Wie kommt sie zustande? Wie wird sie erfahrbar und spürbar? Alles mündet in die zentrale Frage: Was genau zeichnet die Porsche Qualität aus?**

Ein Besuch in der Unternehmenszentrale in Stuttgart-Zuffenhausen, Termin bei Michael Neumayer, Leiter Unternehmensqualität. Er muss es wissen. Umfassend referiert er, wie sich die Porsche Qualität aus der Summe vieler Aspekte zusammensetzt. Deutlich wird: Qualität ist ein Mosaik, komponiert aus vielen Teilen. Jeder im Unternehmen trägt mit seiner Arbeit seinen Teil zu diesem perfekten Mosaik bei. Dann sagt er den Satz: „Qualität ist für uns mehr als die Abwesenheit von Fehlern.“

## 1 TESTSIEGER

Fehlerfreiheit – keine Frage – danach trachtet jeder Hersteller hochwertiger Produkte. Die perfekte Funktion zur Verfügung stellen. Ästhetisch verpackt. Einwandfrei gefertigt und langlebig. Durchdacht und benutzungsfreundlich. Das ist die Pflicht. Für einen Premium-Hersteller wie Porsche selbstverständlich. Die Kür ist das Mehr der Marke: Was zeichnet Porsche zusätzlich aus?

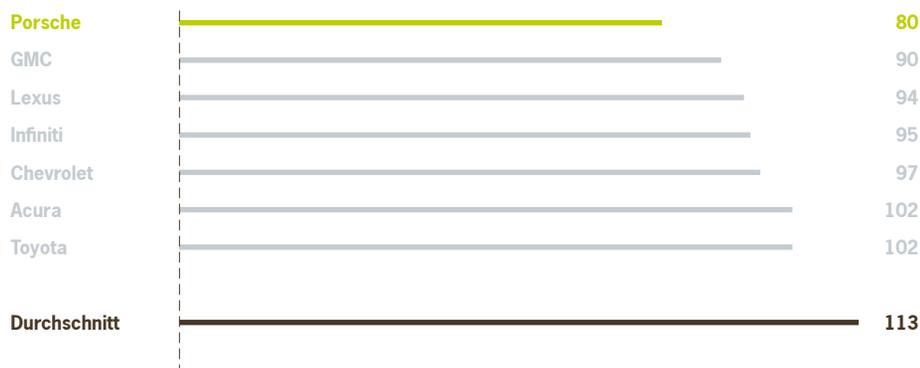
Wie wäre es mit sieben speziellen Qualitätssiegeln? Sieben Charakteristika, die einzeln und in ihrer Summe das Besondere von Porsche auszeichnen und die Einzigartigkeit der Marke und ihrer Produkte betonen?

Der Alltag kann harsch sein. Jeder Kunde testet ein von ihm erworbenes Produkt kontinuierlich während des Gebrauchs. Er hat rigorose Kriterien und ist unerbittlich in seinem Urteil. Prüfunternehmen und -organisationen tun es ebenfalls, im Namen des Verbrauchers. Sie haben noch rigorosere Kriterien und noch unerbittlichere Urteile. Wenn ein Hersteller dort gewinnt, hat er mit seinen Produkten ganze Arbeit geleistet. So wie Porsche immer wieder. Beispielsweise die Initial Quality Study 2013 von J.D. Power & Associates, die Produktqualität bis ins kleinste Detail untersucht: Gleich zwei Kategorien führt Porsche wiederholt in der international wohl renommiertesten Untersuchung der Branche an: mit dem 911 und dem Boxster. Und Cayenne und Panamera belegen in ihren Kategorien jeweils

den dritten Platz auf dem Siegereppchen. Damit schneidet Porsche beim Markenranking der Autohersteller als Bester ab.

So ein Erfolg kommt nicht von ungefähr. Denn Porsche nimmt produktbeurteilende Stimmen sehr aufmerksam wahr, ob direkt vom Kunden oder von unabhängigen Instituten. Und setzt relevante Änderungen schnellstmöglich um. Manchmal in rekordverdächtiger Zeit: Beispielsweise monierten einige Kunden, dass der Cayenne den Zentralverriegelungsschalter lediglich in der Mittelkonsole habe. Bereits 13 Wochen später hatte jeder neue Cayenne zusätzliche Schalter auch in beiden Vordertüren und somit ein gefühltes Sicherheitsplus.

### PROBLEMS PER 100 VEHICLES (PP100)



Höchste Fehlerfreiheit ist das Ziel jedes Herstellers – doch Porsche führt die Branchenstatistik mit deutlichem Abstand zum Nächstplatzierten an und setzt gegenüber dem Durchschnitt sogar eine erhebliche Bestmarke. Diese Erfolgsquote ist das Ergebnis aller Qualitätsmaßnahmen des Unternehmens – für perfekte Produkte und ein perfektes Markenerlebnis.



Porsche 911 Targa

## 2 BESTÄNDIGKEIT

Das erste Fahrzeug der Automarke Porsche entsteht 1948. Die Tradition reicht somit mehr als 65 Jahre zurück. Das allein setzt aber keine Bestmarke, denn es gibt deutlich ältere Autohersteller. Die jedoch eines kaum sagen können: Der Großteil aller gebauten Fahrzeuge – zwei Drittel – fährt noch. Qualität schafft Wert. Kann bewundert werden. Fährt noch nach Jahren, nach Jahrzehnten.

Diese besondere Qualität ist ein Zeugnis der jeweiligen Epoche und der Kreativität und Ingenieurleistung des Unternehmens. Porsche versteht diese Tatsache als Auszeichnung und zugleich als Verpflichtung, auch künftig Fahrzeuge zu bauen, die erhaltenswert sind und erhalten werden – und die aufgrund ihrer Qualität und der Summe aller Aspekte wie etwa Technik, Design, Zuverlässigkeit und Langlebigkeit ermöglichen, die das Vertrauen der Kunden genießen – inklusive der Tatsache, dass nicht wenige Modelle von Porsche ein extrem gutes Investment darstellen. Etwa der Typ 911 RS 2.7, der 1973 rund 34.000 DM kostete – ein originales Exemplar in gutem Zustand bringt heute gut und gern 350.000 Euro.

## 3 PERFEKTSPORTLER

In vielen Sportwagen steckt ein Sportler, doch jeder Porsche ist ein „Perfektsportler“.

Zwei der wichtigsten Zutaten dafür sind Antrieb und Fahrwerk – für die Marke zählen sie deshalb in jedem Modell ganz klar zu den bedeutsamsten Qualitätssiegeln, und deshalb setzt Porsche in diesen Disziplinen auch mit jeder Neuentwicklung Maßstäbe. Zugleich sind Antrieb und Fahrwerk Basis für die Nordschleifen-Zeit: 6 Minuten und 57 Sekunden. Eine Stoppuhr-Zeit sagt alles: So schnell umrundet der 918 Spyder die legendäre Nordschleife des Nürburgrings. Schneller ist dort kein Sportwagen mit Straßenzulassung unterwegs. Damit ist er der absolute Leader. Doch getreu der Devise, dass in jedem Porsche ein Sportwagen steckt, legt jedes Modell die Nordschleifen-Messlatte in seinem Segment auf die höchste Position.

Die schiere Nordschleifenzeit ist somit ein perfekter Ausdruck für die Porsche Qualität. Sie betont auf den ersten Blick vor allem die Aspekte Sportlichkeit und Renn-tauglichkeit. Ein zweiter Blick eröffnet dann tiefere Aspekte: Um solche Fabelzeiten

zu erreichen, spielen sämtliche Systeme und Komponenten eines Fahrzeugs auf allerhöchstem Niveau zusammen. Motor, Getriebe, Fahrwerk, Lenkung, Aerodynamik, Gewichtsverteilung und Ergonomie sind die wichtigsten, eng verbunden etwa mit Kriterien wie Sicherheit und Zuverlässigkeit. Wenn dann auch noch Laufkultur und Ambiente stimmen, beflügelt es den Fahrer umso mehr, die Höchstleistung abzurufen und auf die Straße zu bringen. Porsche pur, in der Summe aller Eigenschaften. Stimmt eine davon nicht, verliert das Auto auf der Rennstrecke zwar nur wenige Sekunden – doch würde es sofort die Tugend der Top-Sportlichkeit für Porsche nicht hinreichend verkörpern. Wer Sport mit Hingabe betreibt, ringt ganz selbstverständlich um Zehntel- und Hundertstelsekunden. Und so verwundert es nicht, dass die Nordschleifenzeit eines Porsche Auslegungskriterium für ein neues Fahrzeug ist und somit im Lastenheft steht: Sie ist als „Grenzbetriebsbedingung“ dort verankert und relevant für Konzeption und Konstruktion – und damit kein Zufall, sondern Ausdruck höchsten Strebens nach Qualität.



## 4 SOUVERÄNITÄT

Es mag vielleicht eine gewagte These sein: Ein Porsche ist und macht souverän. Er ermöglicht die freie Entscheidung über die persönliche Mobilität, und zwar – als absolute Porsche Spezialität – über die in jedem Modell gebotene mögliche Spreizung zwischen Boulevard und Rennstrecke: Morgens mit einem 911 Turbo auf die Rennstrecke gehen und abends in die Oper fahren – ein Porsche macht hier wie dort die beste Figur. Kein anderer Hersteller bietet das in allen seinen Modellen in solcher Perfektion, und damit wird das Kriterium der Souveränität für Porsche auch zu einem Qualitätsmerkmal.

Souveränität ist ein „weicher“ Faktor, umso wichtiger ist es, sie in ihren Facetten mit Fakten zu untermauern, um die entsprechenden Produkte herzustellen. Das geschieht beispielsweise über Marktforschungen, mit denen sich die Marke immer wieder neu auf Märkte und Kunden einstellt. Beispiel China: Porsche hat dort in den vergangenen Jahren Pionierarbeit geleistet, um die Eigenheiten dieses bedeutsamen Marktes perfekt zu verstehen. Dazu wurden beispielsweise zielgruppen- und marktspezifische Studien durchgeführt und Kunden interviewt, mit dem Ziel herauszufinden, was höchste Zufriedenheit erzeugt.

Das Ergebnis verdeutlicht, dass Kundenzufriedenheit und -begeisterung nicht nur durch hohe Qualität der Fahrzeuge entstehen, sondern ebenso durch eine einzigartige Qualität des After-Sales-Service und der Kundenbetreuung. In China ist der wertschätzende und persönliche Kontakt von Porsche Kunden zu einem Porsche Repräsentanten von höchster Wichtigkeit. Dieser verstärkt das hohe Vertrauen der Kunden in die Marke Porsche – sie können sich so stets sicher fühlen, dass ihnen bei Fragen jeglicher Art sofort eine Lösung angeboten wird, die ihren persönlichen Ansprüchen gerecht wird.



## 5 DESIGN

Jeder Porsche ist nicht nur einfach ein Sportwagen. Er ist zugleich der schönste Sportwagen in seinem Segment. Klar, das ist eine sehr subjektive Einschätzung, doch sie sei erlaubt: Denn sie bringt den Anspruch auf den Punkt, den Porsche an sein Design hat, und zwar in jedem Detail. Keine Einzelheit und keine Linie sind dem Zufall überlassen. Und dabei fordert das Design mitunter die Techniker gehörig heraus, um den perfekten Entwurf Wirklichkeit werden zu lassen: Zum Beispiel die Motorhaube des Macan, die über die Radhäuser greift und auch die Hauptscheinwerfer umschließt – sie lässt die Front breit und kräftig wirken,

unterstreicht den Sportwagen-Charakter und war somit ein Hauptwunsch der Designer für das Fahrzeug. Doch ein größeres Blechpressteil wurde bisher nicht hergestellt, und so rangen die Fachleute hinter den Kulissen, um es möglich zu machen. Das Porsche Design orientiert sich zwar an der Vergangenheit der Marke und an bisherigen Fahrzeugen, doch es ist in jedem neuen Auto nach vorn gerichtet. Zugleich steckt in jedem Porsche ein Stück 911.

Noch ein Blick ins Interieur: Anders als in der Vergangenheit ist der Innenraum eines Fahrzeugs längst ein kaufentscheidendes Kriterium. Auch dort muss die Porsche Markenbotschaft klar zu erkennen sein, was sich nicht nur auf die klassischen Rundinstrumente oder die linksseitige Position des Zündschlüssels beschränkt. Die Interieur-Philosophie von Porsche gilt baureihenübergreifend und ist durch Markencharakteristische Stilelemente gekennzeichnet. Ein Beispiel ist die allen aktuellen Porsche Baureihen gemeinsame ansteigende Mittelkonsole. Wie viel Wert Porsche auf das Interieur legt, zeigt die Tatsache, dass es im Werk Zuffenhausen eine eigene Sattlerei gibt, wo kundige Hände den Fahrzeuginnenraum mit hochwertigstem Leder verkleiden – und das selbst in exotischsten Farben. Traditionell erfüllt die Sattlerei auch die ausgefallensten Kundenwünsche.

## 6 NEUE TECHNOLOGIEN

Ein Automobil ist ein sehr komplexes technisches Produkt. Von einem Porsche erwartet der Kunde, dass dieses Produkt nicht allein Dinge wie Lebensgefühl und Nutzen transportiert, sondern dass es eine sportlich orientierte Mobilität auf höchstem Niveau ermöglicht und dabei den jeweils neuesten Technikstand in Bestform repräsentiert. Wie etwa die variable Turbinen-

geometrie in Hochleistungs-Turbomotoren – reinste Hightech, um stets optimale Strömungszustände in allen Betriebszuständen des Motors zu haben. Alles frei nach der Maxime: Keine anderen Autos bringen Sportlichkeit so perfekt auf die Straße wie Porsche, und ohne ideales Material kann ein Sportler nicht erfolgreich sein. Oder der hochmoderne Antrieb des Panamera S E-Hybrid. Mit dem ersten Plug-in-Hybrid in der Oberklasse setzt Porsche ein deutliches Zeichen: Maximale Performance mit minimalem Verbrauch – das geht. Nicht nur im Panamera, es ist der Beginn eines neuen Entwicklungsstadiums.

## 7 QUALIFIZIERTE MITARBEITER

Für höchste Qualität muss das Wissen aller Mitarbeiter immer auf höchstem und zugleich neuestem Stand gehalten werden. Dazu unterhält Porsche weltweit ein umfangreiches Programm an Qualifizierungsmaßnahmen. Auch hier agiert Porsche auf seine typische Weise: schnell und gezielt. Starre Programme gibt es nicht, sondern den gezielten und bedarfsgerechten Einsatz von Schulungen. Und bei Neuerungen, die qualitätsseitig berücksichtigt werden müssen? Zügig werden die entsprechenden Mitarbeiter zu kompakten Kursen mit praxiserfahrenen Referenten eingeladen. Das Ergebnis? Siehe Qualitätssiegel Nr. 1 und 2 und 3, ...

Am Ende steht die Gesamtqualität. Sind die Kunden zufrieden, dann stimmt die Qualität. Und zwar in allen Aspekten: Nicht nur im Produkt, sondern auch bei der Verkaufsberatung und in der Servicebetreuung. Und wenn der Kunde auf Hochniveau zufrieden ist – auf dem einzigen Niveau, das einem Premium-Hersteller wie Porsche angemessen ist –, dann hat der Hersteller alles richtig gemacht. Und Top-Qualität anvertraut.



15.06.2013  
SHANGHAI

911 WORLD TOUR

# IN 50 JAHREN UM DIE WELT

---

Zum runden Geburtstag war eine Tournee mit einem 911er der ersten Generation Ehrensache. Sie führte den Elfer in neun Länder auf vier Kontinenten.



22.11.2013  
LOS ANGELES



**Nur gucken, nicht anfassen! So lautete die Vorgabe für die Crew vom Porsche Museum, als der Container aus Kalifornien im Januar 2013 in Zuffenhausen ankam. Der Inhalt ließ die Mannschaft um Werkstattleiter Kuno Werner strahlen. Einen Prachtburschen hatten sie da an der Pazifikküste erworben und an seinen Geburtsort zurückgebracht: Jahrgang 1967, komplett original erhalten, 70.000 Meilen auf dem Zähler, sandbeiger Erstlack. „Restaurieren kam nicht in Frage“, sagt Werner, „man übermalt ja auch nicht die Mona Lisa, damit sie bunter aussieht.“ Also ein wahrhaft würdiger Vertreter für die 50-Jahre-Story „Follow the 911“. Die Reise in neun Länder auf vier Kontinenten konnte beginnen – es war ein echter Tourneemarathon.**

Ohne großes Warmlaufen oder Generalprobe ging es sofort zum Premierenauftakt nach Paris. Auf der Fachmesse Retromobile ließ der von Kaliforniens Sonne verwöhnte Re-Import so manchen jüngeren Klassiker reichlich alt aussehen. Das Hochwasser an der Seine sollte sich zudem fürs anschließende Foto-Shooting als Glücksfall erweisen. Die Quais waren für den Straßenverkehr vorsorglich gesperrt, doch für den Ausstellungsstar gab es eine Ausnahmeregelung und somit einen Exklusivparkplatz mit Blick auf die Kathedrale Notre-Dame. Dass ein Sympathieträger wie der 911 zwar kein Wasser teilen kann, aber so manches strenge Reglement außer Kraft setzt, sollte sich im weiteren Verlauf der Weltreise noch häufiger zeigen.

Ein brüchiger Ölschlauch bewies in der französischen Metropole, dass Porsche ein vollkommen unrestauriertes Fahrzeug losgeschickt hatte. Innerhalb kürzester Zeit war das passende Neuteil besorgt und der leckere Schlauch ausgetauscht. Ganz nebenbei war der Nachweis erbracht, dass die Versorgung mit Ersatzteilen für jeden Porsche – egal welchen Alters – klappt. „Eine Welttour mit einem historischen Auto bedeutet auch absolutes Vertrauen in die problemlose Technik“, so Werkstattleiter Werner, „aber wenn ich nicht wüsste, dass es sich um einen Porsche handelt, würde ich von so einem Vorhaben eher abraten.“



13.02.2013  
PARIS



15.03.2013  
SCHWEIZ



Jahrgang 1967, komplett original erhalten, 70.000 Meilen auf dem Zähler, sandbeiger Erstlack. Ein wahrhaft würdiger Vertreter für die 50-Jahre-Story „Follow the 911“.

„Aber viel länger als einen Tag hätte der Wagen ohnehin nirgendwo ausfallen dürfen“, beschreibt Tournee-Planer Alexander Klein die enge Taktung. Das Terminkorsett war derart eng gezurrt, dass bei einem längeren Werkstattaufenthalt der Plan unweigerlich in Schieflage geraten wäre. So blieb auch nach dem Auftritt auf dem Genfer Automobil-Salon keine Verschnaufpause. Vom bereits frühlingshaften Genfer See aus nahm der 911er über verschneite Alpenpässe souverän die Berg- und Talfahrt auf bis zum jungen Rhein, um in Graubünden einem Örtchen namens Carrera seine Aufwartung zu machen. In der weißen Winterlandschaft wirkte der Sportwagen wie ein Tupfen Karamell.

Bei der Porsche Night in Moskau gab die Compagnie des Stuttgarter Balletts im April im ehrwürdigen Bolschoi-Theater ein umjubeltes Gastspiel. Draußen auf den

Magistralen der russischen Hauptstadt war ein anderer Stuttgarter Exportartikel der Star. Viele tausend Kilometer östlich – in Shanghai – sind für die Einwohner der boomenden Megastadt Luxuskarossen ein gewohnter Anblick. Doch ein Porsche Baujahr 1967 zieht die Aufmerksamkeit sofort auf sich. Und nicht wenige der älteren Chinesen erinnern sich, dass zur Geburtsstunde der Sportwagenikone im Reich der Mitte das Fahrrad noch das Verkehrsmittel Nummer eins war.

Zurück in Europa – die Reise verlief im aufreibenden Hin und Her zwischen den Kontinenten – zelebrierte Lord March seine Huldigung für das Geburtstagskind. Der Veranstalter des berühmten Goodwood Festival of Speed ließ eine riesige Skulptur vor seinem Schloss errichten. Die Stahlträger waren gekrönt von drei Porsche Modellen.





**21.10.2013  
JAPAN**

**14.09.2013  
AUSTRALIEN**



Bis zum Auftritt in Südengland zeigten lediglich die auf die Karosserie geklebten Flaggen Auflösungserscheinungen. Der englische Sommerregen konnte dem Fahrzeug selbst auf dem Kurs durch das Vereinigte Königreich mit sieben Rennstrecken als Anlaufstationen nichts anhaben. Ein zweiter Flaggensatz war das einzige „Ersatzteil“, das die Organisatoren aus Stuttgart vorsorglich in den Kofferraum gelegt hatten. „Der offensichtlich größte Stress für das Auto bestand in den Transatlantikflügen“, schildert Tournee-Planer Klein das bravouröse Wegstecken vom Wechsel der Klimazonen und von ständig neuen Fahrern.

**EINE PORSCHE  
HUNDERTSCHAFT FOLGTE  
IHREM URAHN ÜBER DIE  
HARBOUR BRIDGE IN  
SYDNEY.**

**15.09.2013  
SYDNEY**





**„Mit dem rollenden  
Museum bewegen  
wir sowohl unsere  
Fahrzeuge als auch  
die Menschen auf  
der ganzen Welt.“**

**ALEXANDER KLEIN**

Der Concours d'Élégance in Pebble Beach bei Los Angeles im August war für den langjährigen Kalifornier natürlich ein echtes Heimspiel. In Spitzenzeiten fand jeder vierte 911er seinen Käufer zwischen San Francisco und San Diego. Im November sollte er anlässlich der LA Auto Show wieder in seine zweite Heimat kommen. Inzwischen haben die Märkte auf der anderen Seite des Pazifiks gehörig aufgeholt. Folgerichtig lagen zwischen den beiden LA-Terminen Stopps in Japan, Korea und Australien. In Seoul und Tokio feierten die Elfer-Freunde den Veteranen auf spektakulären Bergfahrten. „Ein früher 911 ist einfach ein sympathisches Auto. Das wird auf der ganzen Welt so empfunden“, beschreibt Werkstattleiter Werner die weltweiten Reaktionen. In Sydney reicht die Strahlkraft und wohl auch der Einfluss seiner Fans so weit, dass das alte Wahrzeichen der Stadt – die Harbour Bridge – für eine einmalige Parade gesperrt wurde. Eine Porsche Hundertschaft folgte ihrem Urahn über die Bridge.

Zum Ende der 50 Jahre 911 Ausstellung im Porsche Museum darf sich der Weltentfahrer als Ausstellungsstück ein wenig in Zuffenhausen ausruhen. Weitere Auswärtstermine sind bereits fest gebucht. Getreu der Devise von Alexander Klein: „Mit dem rollenden Museum bewegen wir sowohl unsere Fahrzeuge als auch die Menschen auf der ganzen Welt.“ Na dann: Let's roll, auf die nächsten 50 Jahre!

# MITARBEITER, NACHHALTIGKEIT UND UMWELT

## MITARBEITER

Das Geschäftsjahr 2013 war zweifelsohne ein ganz besonderes Jahr für Porsche. Die ehrgeizigen Ziele wurden erreicht und sogar übertroffen. Dieser Erfolg wäre ohne die große Leistungsbereitschaft und hohe Motivation der Belegschaft nicht denkbar. Von den Porsche Mitarbeitern im In- und Ausland und quer durch alle Unternehmensbereiche war auch im Geschäftsjahr 2013 ein außergewöhnlicher Einsatz gefordert. Eine starke Identifikation mit dem Unternehmen und seinen Produkten bildet ebenso wie die Beteiligung der Belegschaft am überdurchschnittlichen Erfolg die Grundlage für eine Kultur, die durch Leistungsorientierung und eine soziale Unternehmenskultur gekennzeichnet ist. Den nachhaltigen Wachstumskurs verdeutlicht die Mitarbeiterzahl: Am Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2013, waren bei der Porsche AG 19.456 Personen beschäftigt – im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies ein Plus von 11 Prozent.

### Arbeitgeberattraktivität weiter gesteigert

In renommierten Arbeitgeber-Rankings belegte Porsche auch im Berichtsjahr wieder Top-Platzierungen. Vor allem in der Gunst der angehenden und der bereits erfahrenen Ingenieure und Wirtschaftswissenschaftler steht Porsche als attraktiver Arbeitgeber nach wie vor sehr hoch im Kurs. Dies verdeutlicht auch der erneute Bewerbungsanstieg auf ein neues Rekordhoch von über 70.000 Bewerbungen im Geschäftsjahr 2013 (im Vorjahr 58.171). Besonders erfreulich ist dabei der steigende Anteil von Frauen, der von rund 26 Prozent im Jahr 2012 auf rund 30 Prozent im Berichtsjahr kletterte.

Darüber hinaus wurde Porsche für zukunftsweisende Leistungen im Bereich Human Resources mit dem „Honour Award 2013“ vom Luxemburger Arbeits- und Integrationsminister Dr. Nicolas Schmit ausgezeichnet.

Porsche macht sich und seine Mitarbeiter fit für den Arbeitsmarkt der Zukunft. Im Zuge dessen wurden im Berichtsjahr kontinuierliche Anpassungen der Organisationsstrukturen und Prozesse vorgenommen. Dazu zählt unter anderem auch die Neuausrichtung des Personalwesens. Die Nähe zum Mitarbeiter stärken, die Kräfte zu bündeln und die Personalfunktionen noch enger zu verzahnen – das sind die wichtigsten Merkmale der Strukturanpassungen.

Die Porsche AG will ihre Wettbewerbsfähigkeit und ihre Attraktivität als Arbeitgeber weiter erhöhen. 2013 wurde deshalb weiter konsequent an der Umsetzung des 2012 beschlossenen Maßnahmenprogramms für zusätzliche Flexibilitäts- und Produktivitätssteigerungen sowie für eine noch bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf gearbeitet.

### Förderung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Porsche möchte seinen Mitarbeitern neben einem exzellenten Arbeitsumfeld auch ein größtmögliches Maß an Lebensqualität ermöglichen – die weitere Verbesserung der Vereinbarkeit von Beruf und Familie war daher auch im Berichtsjahr ein zentrales Handlungsfeld. So konnte bei der Kinderbetreuung im Berichtsjahr die Anzahl an Betreuungsplätzen durch Kooperationen mit Kindertagesstätten an den Standorten deutlich erhöht werden. Die Angebote zur Kinderbetreuung wurden ergänzt durch eine Schulferienbetreuung am Standort Weissach und die enge Zusammenarbeit mit einem Familienservice, der individuelle Betreuungslösungen in jeder Lebenslage anbietet. Auf diesen Service können Porsche Mitarbeiter, beispielsweise auch für die Unterstützung bei familiären Pflegefällen, zurückgreifen.

Auch die flexible Gestaltung von Arbeitsort und Arbeitszeiten steht bei Porsche im Fokus. Die Möglichkeit, Home-Office-Regelungen in Anspruch zu nehmen, wurde im Geschäftsjahr 2013 durch die Betriebsvereinbarung zur lebensphasenorientierten Wahlarbeitszeit ergänzt. Durch sie können Mitarbeiter ihre Arbeitszeit für einen bestimmten Zeitraum auf bis zu 20 Stunden wöchentlich reduzieren, ohne ihren Anspruch auf die grundsätzlich vereinbarte Arbeitszeit zu verlieren.

### Chancengleichheit und Diversität

Die Gleichbehandlung und Förderung von Frauen in der Arbeitswelt ist Porsche ein besonderes Anliegen. Aus diesem Grund wurde die Steigerung des Frauenanteils als Initiative im Handlungsfeld „Förderung von Vielfalt“ in die Strategie 2018 aufgenommen.

Die Umsetzung der gewünschten Steigerung erfolgt durch spezifische Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen wie Workshops und Seminare, durch die Schaffung von Austausch-Plattformen sowie durch gezieltes Mentoring. Die seit 2001 bestehende Kooperation mit Femtec, einem

wichtigen Karrierenetzwerk zur Förderung des weiblichen Fach- und Führungskräftenachwuchses in ingenieur- und naturwissenschaftlichen Berufsfeldern, wurde im Berichtsjahr fortgeführt und im Rahmen von Exkursionen sowie der Bereitstellung von Praktikumsplätzen und Abschlussarbeiten weiter intensiviert.

Bereits zum zehnten Mal beteiligte sich Porsche im Berichtsjahr am bundesweiten Girls Day. Über 70 junge Frauen von umliegenden Gymnasien, Real- und Hauptschulen folgten der Einladung von Porsche und erhielten an unterschiedlichen Standorten einen spannenden Einblick in technische Berufsbilder.

#### **Einführung eines Stimmungsbarometers**

Erstmals wurde im Berichtsjahr bei der Porsche AG mit dem Stimmungsbarometer eine unternehmensweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Über 9.000 Mitarbeiter nutzten die Möglichkeit, ihre Meinung hinsichtlich Themen wie Zusammenarbeit mit Kollegen und Vorgesetzten, Arbeitsqualität oder Versorgung mit Informationen aktueller Entwicklungen bei Porsche kundzutun. Die Ergebnisse belegen eine hohe Zufriedenheit der Mitarbeiter, wie die 95-prozentige Zustimmung der Aussage „Ich arbeite gern bei Porsche.“ belegt. Neben der Darstellung des aktuellen Meinungsbildes dient das Stimmungsbarometer dazu, Handlungsfelder aufzuzeigen und Verbesserungsprozesse anzustoßen.

#### **Stärkung der Unternehmenskultur und Werte**

Die Stärkung der Unternehmenskultur und Werte bei Porsche wurden im Rahmen der Strategie 2018 als wichtiges Querschnittsthema definiert. Insbesondere vor dem Hintergrund der Neuausrichtung des Unternehmens und der Integration in den Volkswagen Konzern ist die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur ein zentrales Anliegen. Aus diesem Grund wurden im Berichtsjahr wichtige Handlungsfelder, Kennzahlen und konkrete Maßnahmen festgelegt. So setzten sich alle Führungskräfte der Porsche AG 2013 im Rahmen von eintägigen Workshops ausführlich mit den Porsche Führungsleitlinien und dem Thema Compliance auseinander. Aus den dabei hervorgegangenen Diskussionsergebnissen wurden zielgerichtete Maßnahmen abgeleitet, bereichsspezifisch umgesetzt und kommuniziert.

#### **Weiterentwicklung des Personal- und Hochschulmarketings**

Um das exzellente Arbeitgeberimage von Porsche weiter zu stärken, wurden im Geschäftsjahr 2013 zahlreiche Maßnahmen im Bereich Personal- und Hochschulmarketing umgesetzt und weiterentwickelt. So startete im Berichtsjahr zum Beispiel eine neue Arbeitgeberimage-Kampagne. Außerdem erhöhte Porsche die Anzahl nationaler Veranstaltungen im Bereich Hochschulmarketing und weitete sie verstärkt um internationale Aktivitäten aus. So konnten auch im Geschäftsjahr 2013 zahlreiche Studierende für den Einstieg bei Porsche im Rahmen eines Praktikums, einer Werkstudierendentätigkeit oder einer Abschlussarbeit begeistert werden. Ein großer Teil davon konnte im Anschluss an das Praktikum in die Reihen des Porsche Talent Network aufgenommen und im Rahmen verschiedener Veranstaltungen und der Bereitstellung von Informationen betreut werden.

#### **Kooperationen und Stipendien**

Ein gut ausgebildeter und engagierter akademischer Nachwuchs ist eine der wichtigsten Grundlagen für den Unternehmenserfolg von Porsche. Auch im Berichtsjahr setzte Porsche daher auf die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit wichtigen Organisationen, wie beispielsweise der Formula Student Germany, der internationalen Studentenorganisation AIESEC oder der Stiftung der Deutschen Wirtschaft.

Die bestmögliche Unterstützung herausragender Talente ist Porsche ein besonderes Anliegen. Aus diesem Grund beteiligte sich Porsche auch im Geschäftsjahr 2013 am „Deutschlandstipendium“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung sowie am „Südweststipendium“ des Arbeitgeberverbandes Südwestmetall.

An insgesamt 15 ausgewählten Universitäten und Fachhochschulen in ganz Deutschland hat Porsche im Berichtsjahr 36 weitere Deutschlandstipendien und sechs Südweststipendien in Baden-Württemberg vergeben. Ziel ist es, die Lehre und Forschung in Bachelor- und Masterstudiengängen weiter zu stärken und zugleich herausragenden und sozial engagierten Studierenden eine finanzielle Unterstützung zu ermöglichen.

### **Bildungspartnerschaften**

Bereits zum zwölften Mal verlieh Porsche in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg im Geschäftsjahr 2013 den „Ferry Porsche Preis“. Ausgezeichnet wurden 275 besonders herausragende Abiturienten mit Schwerpunkten in den Fächern Mathematik und Physik/Technik. Der Preis soll die Attraktivität von Mathematik und Naturwissenschaften steigern und gleichzeitig die angehenden Studierenden zum Ingenieurstudium motivieren.

Zum ersten Mal hat sich Porsche im Berichtsjahr 2013 an dem vom baden-württembergischen Ministerium für Kultus, Jugend und Sport ins Leben gerufenen Landespreis für Werkrealschulen beteiligt. Der Preis wurde erstmals für besondere Leistungen in unterschiedlichen Wahlpflichtfächern der neuen Werkrealschulen vergeben. Porsche übernahm dabei die Patenschaft für die zehn Preisträger im Wahlpflichtfach „Natur und Technik“. Ziel hierbei ist neben der Förderung der praxisorientierten beruflichen Bildung an Werkrealschulen, die Werkrealschüler bei einem möglichst direkten Übergang aus der Werkrealschule in eine duale Ausbildung zu unterstützen und zu begleiten.

Darüber hinaus wurde im Geschäftsjahr 2013 die intensive Zusammenarbeit mit den beiden Stuttgarter MINT-Gymnasien, Ferdinand Porsche Gymnasium und Friedrich-Eugens-Gymnasium, fortgesetzt. Porsche engagierte sich auch mit einer Vielzahl an Aktivitäten, beispielsweise der Durchführung von Berufsinformationstagen, Fachvorträgen oder Exkursionen für das Lehrpersonal und Schüler höherer Jahrgänge.

### **Konsequenter Ausbau der Personal- und Führungskräfteentwicklung**

Ein wesentlicher Eckpfeiler der Personal- und Führungskräfteentwicklung bei Porsche ist die konsequente Weiterentwicklung aller Mitarbeiter. Im Rahmen eines ganzheitlichen Kompetenzmanagements orientiert sich die Personalentwicklung dabei in zunehmendem Maße am Bedarf der verschiedenen Berufsfamilien. Im Mittelpunkt steht die systematische und tätigkeitsbezogene Entwicklung von Fähigkeiten und Fertigkeiten. So sollen Perspektiven und Wege zur beruflichen Weiterentwicklung auf allen Ebenen im Unternehmen aufgezeigt werden. Vor diesem Hintergrund wurden die bereits bestehenden Weiterbildungsangebote und -standards weiter ausgebaut und um hochwertige Angebote aus dem Volkswagen Konzern ergänzt. An den

nationalen und internationalen Einführungsprogrammen („Porsche Warm Up“) nahmen im Berichtsjahr 1.221 neue Mitarbeiter teil. „Porsche Warm Up“ vermittelt zentrale Unternehmensinformationen und -werte und fördert den schnellen Aufbau eines bereichsübergreifenden Netzwerks.

Durch die auf zwei Jahre angelegte Porsche Nachwuchsförderung werden Potenzialträger im Unternehmen systematisch identifiziert und gefördert. Das Programm besteht aus einheitlichen Basisbausteinen und aus individuellen Qualifizierungsmaßnahmen, die gezielt auf den nächsten möglichen Entwicklungsschritt ausgerichtet sind. Im Berichtsjahr erfolgte der mittlerweile siebte Programmdurchlauf mit 109 Teilnehmern, insgesamt haben damit 534 Mitarbeiter das Programm absolviert.

Die Förderung und Qualifizierung erfahrener Mitarbeiter im Führungskräftebereich erfolgt über das – in enger Kooperation mit renommierten Business Schools konzipierte – Porsche Management Programm. Im Mittelpunkt stehen die Förderung der General Management Kompetenz, der Ausbau eines gemeinsamen Führungsverständnisses sowie die Netzwerkbildung im Konzern. Im Berichtszeitraum wurde das fünfte Porsche Management Programm mit 77 Teilnehmern erfolgreich abgeschlossen. Seit dem Programmstart haben inzwischen 304 Führungskräfte am Programm teilgenommen.

### **Ideenmanagement**

Porsche legt großen Wert darauf, die Ideen und Verbesserungsvorschläge seiner Mitarbeiter in die Arbeitsorganisation und den Produktionsprozess einfließen zu lassen. Gesichtet und bewertet werden die Anregungen der Mitarbeiter im Porsche Ideenmanagement. Das Engagement der Mitarbeiter für die Verbesserung von Prozessen und Produkten ist eine feste Messgröße für die Kreativität, Fachkompetenz und Motivation der Belegschaft.

Des Weiteren wird im Rahmen des Einführungsprogramms für neue Mitarbeiter „Porsche Warm Up“ ein „Infotag“ und ein „Informationsmarkt“ angeboten. Dabei konnte das Ideenmanagement sich bei den neuen Mitarbeitern vorstellen und Fragen im offenen Dialog direkt beantworten. Bei den Teamleiter-/Meister-Workshops ist das Ideenmanagement ein fester Bestandteil geworden und steht dort für alle Fragen rund ums Ideenmanagement Rede und Antwort. Die Zahl der Verbesserungsvorschläge bewegte sich im Geschäftsjahr 2013 weiterhin auf einem hohen Niveau und

trug so dazu bei, die Qualität der Produkte zu erhöhen und Prozesse effizienter zu gestalten.

### **Arbeitsschutz**

Die Sicherheit der Mitarbeiter hat bei Porsche höchsten Stellenwert. Um auf eventuelle Gefahren- und Notfälle vorbereitet zu sein, wurde im Berichtsjahr neben den üblichen, regelmäßigen Sicherheitsunterweisungen schwerpunktmäßig das richtige Verhalten im Gefahren- und Notfall an die Mitarbeiter kommuniziert und in realitätsnahen Übungen vertieft. Bei den Übungen zeigte sich, dass die Belegschaft auf solche Situationen gut vorbereitet ist und im Fall der Fälle das Verlassen der Gebäude zügig und geordnet abläuft.

Auch die neuen Auszubildenden wurden im Rahmen eines speziellen Arbeits- und Gesundheitsschutztages praxisnah an das Thema Arbeitsschutz herangeführt. Über 120 Auszubildende konnten sich einen Tag lang über die Vermeidung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten, Sicherheit bei der Hochvolttechnik in Hybridfahrzeugen und über persönliche Schutzausrüstung informieren. In Vorträgen und Übungen wurde das notwendige Wissen vermittelt.

### **Ganzheitliches Gesundheitsmanagement**

Mit dem Projekt „Boxenstopp“ leistet Porsche seit 1998 ein gesundheitliches Vorsorgeprogramm zur Prävention und Früherkennung für Führungskräfte der zweiten und dritten Ebene der Porsche AG und der Tochtergesellschaften. Aus jährlichen Evaluationen werden betriebliche Gestaltungsmaßnahmen und zielgruppenspezifische Gesundheitsförderungsmaßnahmen abgeleitet.

Im Rahmen der Führungskräfteentwicklung werden betriebliche Vorgesetzte in der Seminarreihe „Psychische Gesundheit am Arbeitsplatz“ darin geschult, wie sie durch mitarbeiterorientierte und gesundheitsförderliche Führung psychische Belastungen ihrer Mitarbeiter frühzeitig erkennen, einschätzen und vorbeugen können. Ziel der Seminare ist die Schärfung des Bewusstseins und der Aufbau von Handlungskompetenzen im Umgang mit der eigenen psychischen Gesundheit sowie das Erkennen von Zusammenhängen zwischen Führungsverhalten und Gesundheit der Mitarbeiter.

Das präventive Trainingsprogramm „Prevention First“ existiert seit 2003 und umfasst 26 Trainingseinheiten, die sich über 13 Wochen in Gruppen- und Einzeltrainings aufteilen.

Dabei werden individuelle Fähigkeiten und Möglichkeiten der Mitarbeiter gestärkt und Wege zu einer gesunden Lebensführung aufgezeigt. Die Kosten des Programms werden von der Porsche AG und den Krankenkassen der Mitarbeiter mitfinanziert.

Der fähigkeitsgerechte Einsatz leistungsgewandelter Mitarbeiter (FELM) wird durch ein Integrationsteam sichergestellt. Die frühzeitigen Angebote von strukturiertem Integrationsmanagement für langzeiterkrankte Mitarbeiter, Primärprävention beim Thema Sucht und fähigkeits-, alters- und altersgerechtem Einsatz leistungsgewandelter Mitarbeiter an ergonomisch optimierten Arbeitsplätzen werden kontinuierlich optimiert.

### **Dank an unsere Mitarbeiter**

Die hohe Bereitschaft, einen flexiblen und überdurchschnittlichen Arbeitseinsatz zu zeigen, beweist den festen Willen der Belegschaft, die Wettbewerbsfähigkeit von Porsche weiter zu steigern. Zudem waren hohe fachliche Kompetenz und Eigeninitiative auch im Berichtsjahr entscheidende Faktoren dafür, dass die äußerst ehrgeizigen Geschäftsziele erreicht und sogar übertroffen werden konnten. Wir wissen, dass dies keine Selbstverständlichkeit ist. Dafür möchte der Vorstand allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ganz besonders danken. Insbesondere gilt dieser Dank auch den Arbeitnehmervertretern, die sich für die Interessen der Belegschaft eingesetzt und so aktiv an der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens mitgewirkt haben.

## **NACHHALTIGKEIT**

Im Berichtsjahr wurde das Thema Nachhaltigkeit, das die Handlungsfelder Wirtschaft und Governance, Produktverantwortung, Umwelt und Energie an den Standorten, Mitarbeiter sowie Gesellschaft umfasst, organisatorisch neu strukturiert. Als Schnittstelle für alle nachhaltigkeitsrelevanten Themen im Unternehmen ist die neu geschaffene „Geschäftsstelle Nachhaltigkeit“ zuständig. Die Geschäftsstelle ist mit der Koordination aller Nachhaltigkeitsthemen betraut und stellt darüber hinaus eine kontinuierliche Berichterstattung zu diesen Themen sicher. Für das Berichtsjahr wird in diesem Zusammenhang erstmals ein eigenständiger Nachhaltigkeitsbericht erstellt, in dem sämtliche Nachhaltigkeitsthemen umfassend dargestellt sind. Das Handlungsfeld Gesellschaft umfasst die unternehmensexternen Bereiche Sport, Kultur, Bildung/Wissenschaft und Umwelt.

## Sport

### Spitzentennis und junge Talente

Bereits im zweiten Jahr unterstützt Porsche die deutsche Tennis-Nationalmannschaft der Damen (Porsche Team Deutschland). Diese zunächst auf drei Jahre angelegte Sponsoring-Kooperation mit dem Deutschen Tennis Bund (DTB) umfasst auch die Nachwuchsförderung (Porsche Talent Team).

Zum 36. Mal traf sich im April 2013 die Weltspitze des Damentennis in Stuttgart zum Porsche Tennis Grand Prix. Die Veranstaltung der WTA Premier Tour konnte im Berichtsjahr mit 42.215 Besuchern einen neuen Publikumsrekord vermelden. Der Porsche Tennis Grand Prix wurde von den Spielerinnen zum fünften Mal zum beliebtesten Turnier der Welt gewählt.

### Porsche fördert den sportlichen Nachwuchs

Beispielhafte Nachwuchsarbeit in Sportvereinen hat die Porsche Sportförderung im Berichtsjahr 2013 mit 500.000 Euro unterstützt. Damit legt die Porsche AG ein deutliches Bekenntnis für den Breitensport und ganz besonders für die Jugendarbeit in den Vereinen ab. Das Förderprogramm ist auf drei Jahre angelegt und wurde zum zweiten Mal in enger Abstimmung mit den Landessportverbänden an sieben Vereine in Baden-Württemberg und sieben Vereine in Sachsen vergeben.

Alle geförderten Konzepte überzeugen durch ihren integrativen Ansatz. So übernehmen beispielsweise beim Kraft-Werk Schwarzach e. V. junge Gewichtheber die Patenschaft für Behindertensportler. Bei dieser gelebten Kooperation profitieren beide Seiten in der Entwicklung ihrer Persönlichkeit und ihres Sozialverhaltens. Die Porsche Sportförderung unterstützt diesen wertvollen gesellschaftlichen Beitrag zur Inklusion mit 40.000 Euro.

In Sachsen leistet die Porsche Sportförderung Aufbauhilfe nach dem verheerenden Hochwasser im Frühjahr 2013. So kann der SC Riesa e. V. mit 40.000 Euro seine beschädigten Sportanlagen wieder instand setzen. Beim Rollhockeyclub Aufbau Böhlitz-Ehrenberg e. V. helfen 10.000 Euro bei der Sanierung eines flutgeschädigten Vereinsgebäudes.

## Kultur

### Partner des Gewandhausorchesters

Seit 2011 ist Porsche Hauptsponsor des Gewandhauses zu Leipzig. Die Kulturpartnerschaft mit dem weltberühmten Klangkörper wurde im Berichtsjahr bis 2017 verlängert. Auf internationalen Tourneen und Konzerten trägt das Orchester – wie die in Sachsen gefertigten Modellreihen Cayenne, Panamera und Macan – das Gütesiegel „Made in Leipzig“ als „Porsche Botschafter“ in die ganze Welt. Höhepunkte waren dabei die Konzerte im Rahmen des Brahms-Zyklus‘ in London, Paris und Wien.

Das Gewandhausorchester gestaltete auch 2013 den Auftakt des Leipziger Opernballs. Erstmals hat Porsche bei diesem bürgernahen Ball die Rolle des Präsentators übernommen. Die Verankerung des ältesten bürgerlichen Orchesters im Bewusstsein der breiten Bevölkerung begründet seit 270 Jahren den Erfolg dieses kulturellen Wahrzeichens. Zum Auftakt der neuen Spielzeit im September 2013 präsentierte sich das Gewandhausorchester vor über 15.000 Menschen auf dem Leipziger Augustusplatz.

Vom kommenden Jahr an profitiert die Leipziger Bevölkerung noch mehr von der Partnerschaft zwischen dem Gewandhaus und Porsche. Nach dreijähriger Pause ermöglicht Porsche die bei den Bürgern beliebten „Rosenthal-Konzerte“ unter freiem Himmel. Die Großen Concerte unter der Leitung des Dirigenten Alexander Shelley bieten an zwei Tagen populäre Werke aus dem Programm der „Last Night of the Proms“. Der Eintritt für die Sommerkonzerte für jedermann ist frei.

### Enge Bande zum Stuttgarter Ballett

Das Motto „Premium trifft Premium“ gilt ganz besonders für die Beziehung zwischen dem Stuttgarter Ballett und Porsche. Die Compagnie der absoluten Spitzenklasse wirkt als „Porsche Botschafter“ auf ihren weltweiten Tourneen. Highlights des vergangenen Jahres waren die exklusiv von Porsche geförderten und vom Publikum gefeierten Auftritte im Moskauer Bolschoi-Theater. Zum ersten Mal tanzte dabei die Compagnie in Russland „Romeo und Julia“ von John Cranko.

Mit insgesamt zehn Millionen Euro unterstützt Porsche den Neubau der John Cranko Schule in Stuttgart. Mit diesem klaren Bekenntnis für die Ausbildung der Ballettschüler gibt Porsche ein klares Signal für eine dauerhafte und für beide Seiten gewinnbringende Partnerschaft.

## Soziales

### Sozialer Einsatz groß geschrieben

Zahlreiche soziale Einrichtungen und Projekte hat Porsche schwerpunktmäßig an den Unternehmensstandorten unterstützt. Hierzu zählen in Stuttgart der Obdachlosenverein und die Straßenzeitung Trottwar, Kinderstationen und -kliniken wie das „Olgäle“, die Bürgerstiftung Stuttgart, die Stiftung Kinderland Baden-Württemberg, Projekte für behinderte Menschen, Hospize, verschiedene Beratungsstellen und kirchliche Einrichtungen. Beim seit 2004 geförderten Projekt „Nummer gegen Kummer“ bietet eine anonyme Hotline Erwachsenen und Kindern Hilfestellung in psychischen Notlagen. Täglich 2000 Gespräche an 92 Standorten belegen die Wirksamkeit dieses Sorgentelefon. Am Standort Leipzig unterstützt das Unternehmen vergleichbare Projekte und Institutionen.

Finanzielle Hilfe erhielt auch die vom früheren Fußball-Nationalspieler und heutigen Trainer der US-Nationalmannschaft Jürgen Klinsmann gegründete Stiftung Agapedia, die Notleidende Kinder in Deutschland und Osteuropa unterstützt. Im Ausland stellt sich Porsche seiner gesellschaftlichen Verantwortung unter anderem bei der Unterstützung der Stiftung „Un Techo Para Mi Pais“ („Ein Dach für mein Land“), die in mehreren Ländern Lateinamerikas in Armutsvierteln den Bau von Holzhäusern fördert und so vielen Menschen neue Lebensperspektiven ermöglicht.

Seit fünf Jahren bildet Porsche im Bildungs- und Rekrutierungszentrum in Manila jährlich 40 junge Menschen aus armen Bevölkerungsschichten zu Service-Mechatronikern aus. Insgesamt 160 Absolventen haben inzwischen das in Kooperation mit dem Technischen Institut Don Bosco entwickelte Lehrprogramm abgeschlossen und arbeiten bei Porsche Importeuren und Niederlassungen in ganz Asien. Vergleichbare Projekte sollen an andern Standorten in Lateinamerika entstehen.

## Bildung

### Neuer Lehrstuhl an Leipziger Hochschule

Mit der Unterstützung von Porsche wurde 2013 der Lehrstuhl für Strategisches Management und Familienunternehmen an der Leipziger Handelshochschule gegründet. Der Lehrstuhl an der 115 Jahre alten Privathochschule hat zum Ziel, die Forschung in den Schwerpunkten der Professur mit einem klaren Praxisbezug zu entwickeln. Das Konzept des Lehrstuhls basiert auf den Bausteinen Forschung, Lehre

und Wissenstransfer. Inhaber des Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG Lehrstuhls für Strategisches Management und Familienunternehmen ist Prof. Dr. Stephan Stubner.

### Porsche Automotive Campus

Mit sechs Stipendiaten startete im April 2013 der „Porsche Automotive Campus“ (PAC) an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen. Gefördert werden Studierende der automobilwirtschaftlichen Bachelor- und Masterstudiengänge. Der PAC bildet die Plattform, die gezielt für die Ausbildung des Führungskräfte-Nachwuchses für die deutschen Porsche Zentren dienen soll.

## UMWELT

### Elektromobilität

Die Porsche AG unterstützt tatkräftig das Projekt, Deutschland als Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität bis zum Jahr 2020 zu etablieren und damit auch neue Arbeitsplätze am Standort Deutschland zu schaffen.

In ihrem Koalitionsvertrag vom November 2013 halten die Parteien der neuen Bundesregierung an den Zielen des Ausbaus der Elektromobilität ausdrücklich fest. Dies gilt insbesondere für vorgesehene Fördermittel und nutzerorientierte Anreize zum Markthochlauf bei Elektrofahrzeugen. Erklärtes Hauptziel bleibt dabei, bis 2020 die Zahl von rund einer Million Elektrofahrzeugen in Deutschland zu erreichen.

Die „Nationale Plattform Elektromobilität“ (NPE) beobachtet und analysiert als Beratungsgremium der Bundesregierung die Entwicklungen in diesem zukunftssträchtigen Bereich. Eine von der NPE in Auftrag gegebene Studie des Fraunhofer Instituts für System und Innovationsforschung ISI bestätigt in einem optimistischen Szenario dieses Ziel. Entscheidend für den Markthochlauf sind allerdings verschiedene, entscheidende Parameter wie die Entwicklung der Preise für Strom, Kraftstoff und Batterien. Auch die Infrastrukturkosten und die Bereitschaft der Fahrzeugkäufer, für ein Elektroauto mehr Geld auszugeben, sind für den Hochlauf von Bedeutung. Demnach wird unter günstigen Bedingungen das ambitionierte Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen in Deutschland bis 2020 erreicht.

Über das Schaufenster Elektromobilität unterstützt die NPE eine Vielzahl von regionalen Projekten und möchte damit diese zukunftsweisende Technologie im Wortsinne erfahrbar machen. Die Bundesregierung fördert insgesamt vier, von einer Fachjury ausgewählte regionale Fenster. Porsche beteiligt sich an zwei dieser regionalen Fenster – und zwar in Sachsen an „Elektromobilität verbindet“ und in Baden-Württemberg an „LivingLab BW<sup>e</sup> mobil“. Bei beiden Projekten wird erstmals der tägliche Einsatz eines Plug-in-Fahrzeugs der Premiumklasse wissenschaftlich begleitet. Porsche stellt dabei elf Hotels und dem Flughafen Stuttgart für zwei Jahre je einen Panamera S E-Hybrid zur Verfügung. Dieses Fahrzeug ist die erste sportliche Limousine, die über eine Steckdose geladen werden kann. Im Mittelpunkt des Projekts steht die wissenschaftliche Erforschung der Alltagstauglichkeit der E-Hybrid-Technologie durch das Karlsruher Institut für Technologie. Entscheidende Aspekte sind das Nutzerverhalten der Fahrer und wie viele der zurückgelegten Kilometer im reinen Elektromodus gefahren werden.

#### **Verantwortung für die Umwelt von morgen**

Porsche zählt heute zu den innovativsten und wirtschaftlich stärksten Herstellern exklusiver Sportwagen. Tradition, Entwicklungsgeist und nicht zuletzt herausragendes Engagement des Unternehmens sind der Treibstoff für die Fahrzeuge der Zukunft. Dabei gehören der Schutz und die Bewahrung der Umwelt zu den vorrangigen Zielen unseres Hauses. Dies gilt für die Entwicklung, die Produktion, den Vertrieb und die Verwaltung des Hauses von Porsche gleichermaßen.

Porsche übernimmt Verantwortung im Umweltschutz und verpflichtet sich, das Umwelt- und Energiemanagement zukunftsgerecht auszurichten. Auf Basis der Umweltpolitik hat Porsche an allen Standorten Umwelt- und Energiemanagementsysteme eingerichtet. Damit werden umwelt- und energiebezogene Aspekte bei verschiedenen unternehmerischen Entscheidungen, wie etwa Bauvorhaben oder der Errichtung von Produktionsanlagen sowie beim Betrieb von Anlagen, Werkstätten oder Prüfständen berücksichtigt. Bereits 1996 wurde das Umweltmanagementsystem des Produktionsstandortes Zuffenhausen erstmals nach EMAS validiert. Seit 1999 wird der Standort Zuffenhausen zusätzlich nach der internationalen Norm ISO 14001 zertifiziert. Weitere Meilensteine im Umweltschutz waren die Zertifizierungen nach ISO 14001 an den Standorten Leipzig, Weissach und Sachsenheim sowie die Integration des Porsche Ressourcen- und Energiemanagements in das bestehende Umweltmanagementsystem. Seit 2011 sind

der Standort Zuffenhausen, die Porsche Leipzig GmbH und das Zentrale Ersatzteillager in Sachsenheim nach ISO 50001 zertifiziert.

Porsche baut sein Umweltmanagementsystem auch konzernweit aus und führte bereits 2011 die weltweit gültige Konzernrichtlinie „Umweltmanagement“ ein. Dazu wurden für mehr als 60 Tochtergesellschaften in 18 Ländern einheitliche Vorgaben definiert. Standorte mit hoher Umwelrelevanz sollen ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 implementieren, um die Einhaltung der Umweltgesetze sicherzustellen sowie die Umwelleistung kontinuierlich zu verbessern.

In 2013 verstärkten die Tochtergesellschaften der Porsche AG ihre Aktivitäten im Bereich Umweltschutz. Als erste Auslandstochter hat das britische Porsche Zentrum Reading auf Basis der Konzernrichtlinie Umweltmanagement ein entsprechendes System eingeführt und wurde dafür nun nach der internationalen Umweltmanagementnorm ISO 14001 zertifiziert. Um dies zu ermöglichen, wurden die Einhaltung aller relevanten Gesetze überprüft und eine systematische Bestandsaufnahme von Umweltaspekten, wie Waschanlage, Haustechnik, Abfallentsorgung und die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen, vor Ort durchgeführt. Anschließend wurden die Bereiche Abfalltrennung, Energieverbrauch im Bereich Reparaturlackierung sowie Grundwasser und Bodenschutz optimiert. Die Ansätze und Vorgaben aus Reading sollen nun auf weitere Standorte übertragen werden.

Porsche fördert den offenen Dialog zu Umweltthemen mit Behörden, Interessenverbänden, der Nachbarschaft und der Belegschaft. Am Standort Zuffenhausen wird im Rahmen der Validierung nach EMAS jährlich eine Umwelterklärung veröffentlicht, in der die Produktion, die Umweltaktivitäten und die Umweltauswirkungen des Produktionsstandorts dargestellt sind.

Im Berichtsjahr wurden intern zahlreiche Informationsveranstaltungen und fachspezifische Qualifizierungsmaßnahmen im Umweltschutz durchgeführt. Im Rahmen des Einführungsprogramms für neue Mitarbeiter „Porsche Warm Up“ wurde ein „Informationsmarkt“ angeboten. Die Abteilung Umweltschutz präsentierte grundlegende Umweltthemen, stellte sich neuen Mitarbeitern vor und beantwortete Fragen direkt im offenen Dialog. Über zusätzliche Workshops wurde am Standort Leipzig außerdem ein Umwelt- und Energieeffizienzteam gegründet und eine Roadmap für künftige Maßnahmen erstellt.

### Energieeffizienz im Fokus

Porsche weiß, wie wichtig eine wirksame Unternehmensstrategie ist, um weiter profitabel wachsen zu können. Mit der „Strategie 2018“ hat Porsche entscheidende Weichen für ein zukunftsfähiges Unternehmen gestellt. Der Anspruch ist die Verbindung von Wachstum, Ressourcenschonung, innovativen Technologien und Nachhaltigkeit. Das Ziel ist wertschaffendes Wachstum. Hierfür wird an allen Standorten in innovative Technologien, neue Produkte und vor allem in die Belegschaft investiert. Zahlreiche Baumaßnahmen, Projekte und Aktivitäten im Umweltschutz an den nachfolgenden Porsche Standorten konnten im vergangenen Geschäftsjahr initiiert, begleitet und umgesetzt werden: Am Standort Zuffenhausen wurden umfangreiche Modernisierungs- und Erweiterungsmaßnahmen am Standort eingeleitet. Mit der Neuplanung des Motorenwerks und der Energiezentrale im Werk IV investiert Porsche weiter in umweltfreundliche und energieeffiziente Produktionsstätten und Infrastruktur.

Am Standort Weissach wurden die Projekte zur Erweiterung des Forschungs- und Entwicklungszentrums fortgesetzt. Die Baumaßnahmen für den Ausbau der Energiezentrale mit Blockheizkraftwerk wurden abgeschlossen. Neben Zuffenhausen unterliegt seit 2013 auch die Energiezentrale Weissach dem europäischen Emissionshandel. Das bedeutet, für jede Tonne Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), die durch die Verbrennung von Erdgas und Heizöl in der Energiezentrale in die Atmosphäre abgegeben wird, muss die Porsche AG eine Emissionsberechtigung im Folgejahr an die nationale Behörde abgeben. Mit der Erneuerung und dem Ausbau der Energiezentralen an den Standorten wurde bereits ein entscheidender Schritt zur Ressourcenschonung und zur Verbesserung der Emissionssituation geleistet. Durch den Austausch von Kesselanlagen sowie durch die Installation von hocheffizienten Blockheizkraftwerken müssen zur Deckung des Wärme- und Strombedarfes am Standort weniger fossile Brennstoffe eingesetzt werden. Allerdings steigen durch die kontinuierliche Erweiterung der Standorte und den Anschluss weiterer Gebäude der Energiebedarf und damit die absoluten CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Bei der Porsche Leipzig GmbH wurde der Produktionsstart des Macan vorbereitet. Die termingerechte Genehmigungs- und Ausführungsplanung und die Durchführung der immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung waren eine große Herausforderung für Planung, Umweltschutz und Behörden. Schließlich handelte es sich um den Ausbau des Produktionsstandorts in ein

vollwertiges Produktionswerk mit Karosseriebau, Lackiererei und Montage. Bereits im frühen Vorfeld wurde daher die unmittelbare Nachbarschaft in einer Bürgerinformation über die Werkserweiterung unterrichtet.

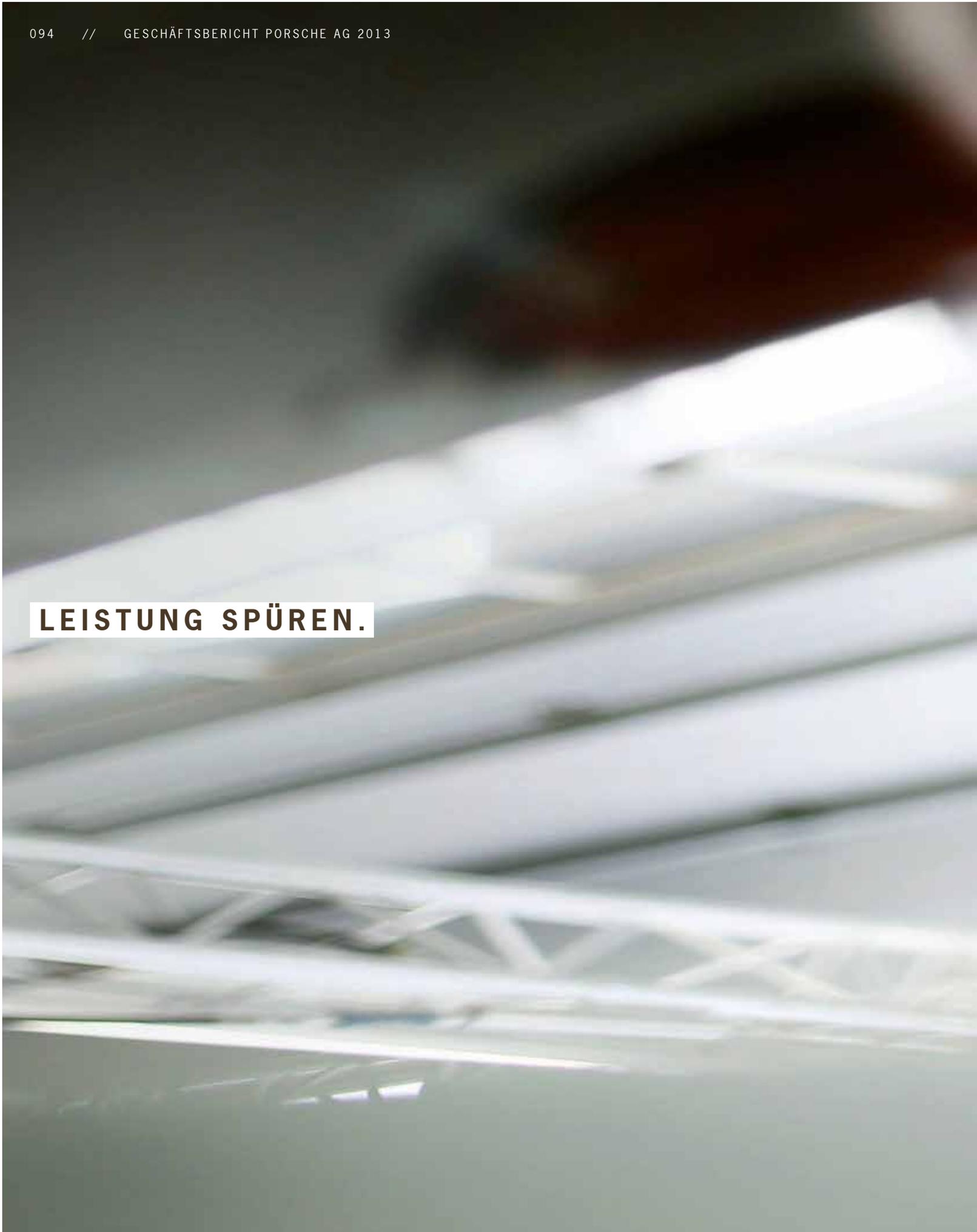
Der Ausbau am Standort Leipzig mit den neuen Produktionsanlagen Karosseriebau und Lackiererei war mit vielen effizienzsteigernden und ressourcenschonenden Maßnahmen verbunden. Insgesamt erbrachte die Werks-erweiterung gegenüber einer konventionellen Bauweise eine jährliche CO<sub>2</sub>-Ersparnis von 11.637 Tonnen CO<sub>2</sub>. Den größten Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion leistet die Nutzung einer Holzschnitzelfeuerungsanlage. Die CO<sub>2</sub>-Ersparnis durch die Verwendung der Abwärme beläuft sich jährlich auf 8.244 Tonnen CO<sub>2</sub>. Damit erfolgt die Wärmeversorgung am Standort Leipzig zu 80 Prozent CO<sub>2</sub>-neutral.

Neben zahlreichen kleineren Maßnahmen zum Schutz der Natur an verschiedenen Standorten hat Porsche mit dem Auf- und Ausbau des Werks Leipzig verschiedene Ausgleichsmaßnahmen begonnen.

Der Porsche Logistik GmbH, Sachsenheim, wurde im Rahmen interner und externer Auditierungen erneut ein hoher Standard des Umwelt- und Energiemanagements sowie der Gefahrgutorganisation bestätigt. Zu den Umweltaktivitäten am Standort zählten unter anderem Qualifizierungsmaßnahmen in den Bereichen Gefahrgut, Gewässerschutz und Abfall. Darüber hinaus konnte durch die enge Zusammenarbeit mit Ersatzteillieferanten eine deutliche Reduzierung von Verpackungsmaterialien erzielt werden. Infolgedessen konnte auch der Verpackungsabfall aus Holz und Kartonage um rund 10 Prozent gesenkt werden.

„Aktiv für die Umwelt“ leistet Porsche heute einen großen Beitrag zur kontinuierlichen Verbesserung im Umweltschutz und trägt damit Verantwortung für die Umwelt von morgen.

**LEISTUNG SPÜREN.**





MOTORSPORT

# KLASSE(N) SIEG

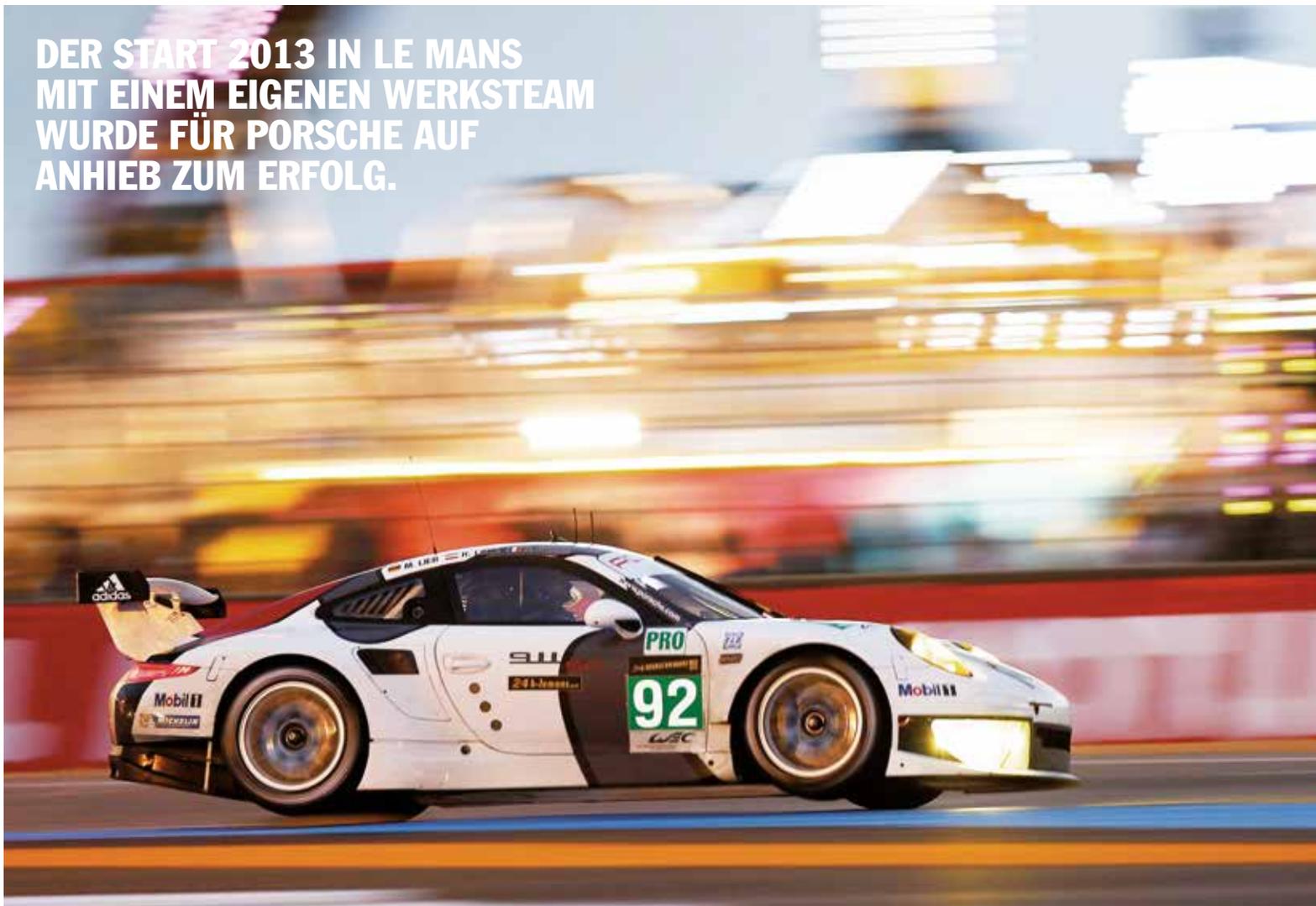
---

Passend zum 50. Geburtstag des 911 feiert Porsche unter schwierigen Bedingungen einen Doppelsieg in der GT-Klasse beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Damit knüpft die aktuelle 911er-Generation nahtlos an die sportlichen Erfolge der Vorgänger an. Ein echter Porsche eben.





## DER START 2013 IN LE MANS MIT EINEM EIGENEM WERKSTEAM WURDE FÜR PORSCHE AUF ANHIEB ZUM ERFOLG.



Für Porsche gab es einen überzeugenden Doppelsieg in der hart umkämpften GTE-Pro-Klasse.

Die Rennstrecke von Sebring in Florida hat an diesem Montag im März wenig Glamouröses. Zwei Tage zuvor feierten hier noch 180.000 Motorsportfans beim jährlichen 12-Stunden-Rennen für Sportwagen und GT-Fahrzeuge. Jetzt kreisen nur die Möwen im Infield, fressen sich mit den hinterlassenen Essensresten der Rennbesucher noch dicker, als sie ohnehin schon sind. Ein schwarzer Porsche dreht einsam seine Runden. Keine Startnummer, keine Aufkleber. Nur Experten erkennen das Auto als den neuen 911 RSR. Die Präzision des Fahrers beeindruckt. Jedes Mal bis auf den Zentimeter genau die gleichen Bremspunkte vor den Kurven, gefolgt vom Stakkato

der Drehzahlen beim Beschleunigen und Hochschalten. Die Möwen stört es nicht. Sie haben sich längst an die Rennautos gewöhnt. Ab und zu fährt der Porsche an die Box. Der Fahrer unterhält sich mit den Technikern, schildert seine Eindrücke. Manchmal werden einige Änderungen am Auto durchgeführt. Dann geht es wieder weiter. Rundenlang. Stundenlang.

Drei Monate später. Sonntag 23. Juni, kurz nach 15:00 Uhr. Das 24-Stunden-Rennen von Le Mans ist gerade zu Ende gegangen. Für Porsche gab es einen überzeugenden Doppelsieg in der hart umkämpften GTE-Pro-Klasse. Marc Lieb, Richard Lietz und

Romain Dumas gewannen die Klasse, Teamkollegen Patrick Pilet, Timo Bernhard und Jörg Bergmeister kamen auf Platz zwei ins Ziel. Jetzt nehmen sie ihre Trophäen entgegen. Tausende Fans stehen unterhalb des Siegerpodiums, Porsche Fahnen werden geschwenkt, Streckensprecher Bruno Vandestick schreit euphorisch in sein Mikrofon, akustisch im Drehzahlbegrenzer.

„Weißt du noch, damals in Sebring?“, fragt Jörg Bergmeister, wenn wir ihn eine halbe Stunde nach der Siegerehrung sprechen. „Hier in Le Mans ernten wir die Früchte der Arbeit, die wir dort geleistet haben. Hier sind die Fans, hier sind die Journalisten, die Fotografen, die Kamerteams. Alles geschieht in der Öffentlichkeit. Aber dort, beim Testen, beim stundenlangen Abspulen der Runden, immer wieder, wo uns nur die Möwen zuschauten: Dort wurde der Grundstein für diesen Erfolg gelegt.“

Erstmals seit vielen Jahren ging Porsche 2013 wieder mit einem eigenen Werksteam im internationalen Motorsport an den Start. Dazu hatte sich die Motorsport-Abteilung aus Weissach mit der Mannschaft des erfahrenen Teamchefs Olaf Manthey zusammengetan. Das „Porsche AG Team Manthey“ setzte bei den Rennen zur FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft 2013 zwei neue Porsche 911 RSR ein. Bei den offiziellen Testfahrten, Ende März im südfranzösischen Le Castellet, wurde das neue Rennauto sowie das Team der Öffentlichkeit präsentiert. Besonderer Clou: Passend zum Jubiläumsjahr des Porsche 911 waren die beiden Rennautos mit dem speziellen „50 Jahre 911“-Logo ausgeführt, was besonders aus der Vogelperspektive eindeutig zu erkennen war. Auch die aufwendigen Aerodynamik-Anpassungen sowie der ausladende Heckflügel ließen keine Zweifel über die Ambitionen des GT-Rennwagens aufkommen.

In bester Porsche Tradition war es klar, dass kurz nach der Straßenversion der neuen 911er-Generation auch die entsprechenden Varianten für den Motorsport folgen sollten. Während der 911 GT3 Cup in der Saison 2013 exklusiv im Porsche Mobil 1

Supercup eingesetzt wurde, war die FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft mit dem 24-Stunden-Rennen von Le Mans als Höhepunkt das vorgesehene Betätigungsfeld für die GT-Version 911 RSR. Werksfahrer Jörg Bergmeister war maßgeblich an der Entwicklung des neuen Porsche 911 RSR beteiligt. „Im Vergleich zum Vorgänger, bei dem die Abstammung aus der Serie doch noch deutlich spürbar war, fühlt sich der neue 911 RSR viel mehr wie ein richtiges Rennauto an“, erklärt er. „Auch der zehn Zentimeter längere Radstand sowie die neue Auslegung der Vorderachse mit Doppelquerlenkern statt der herkömmlichen McPherson-Feder-Dämpferkonstruktion haben einen sehr positiven Effekt auf das Fahrverhalten.“

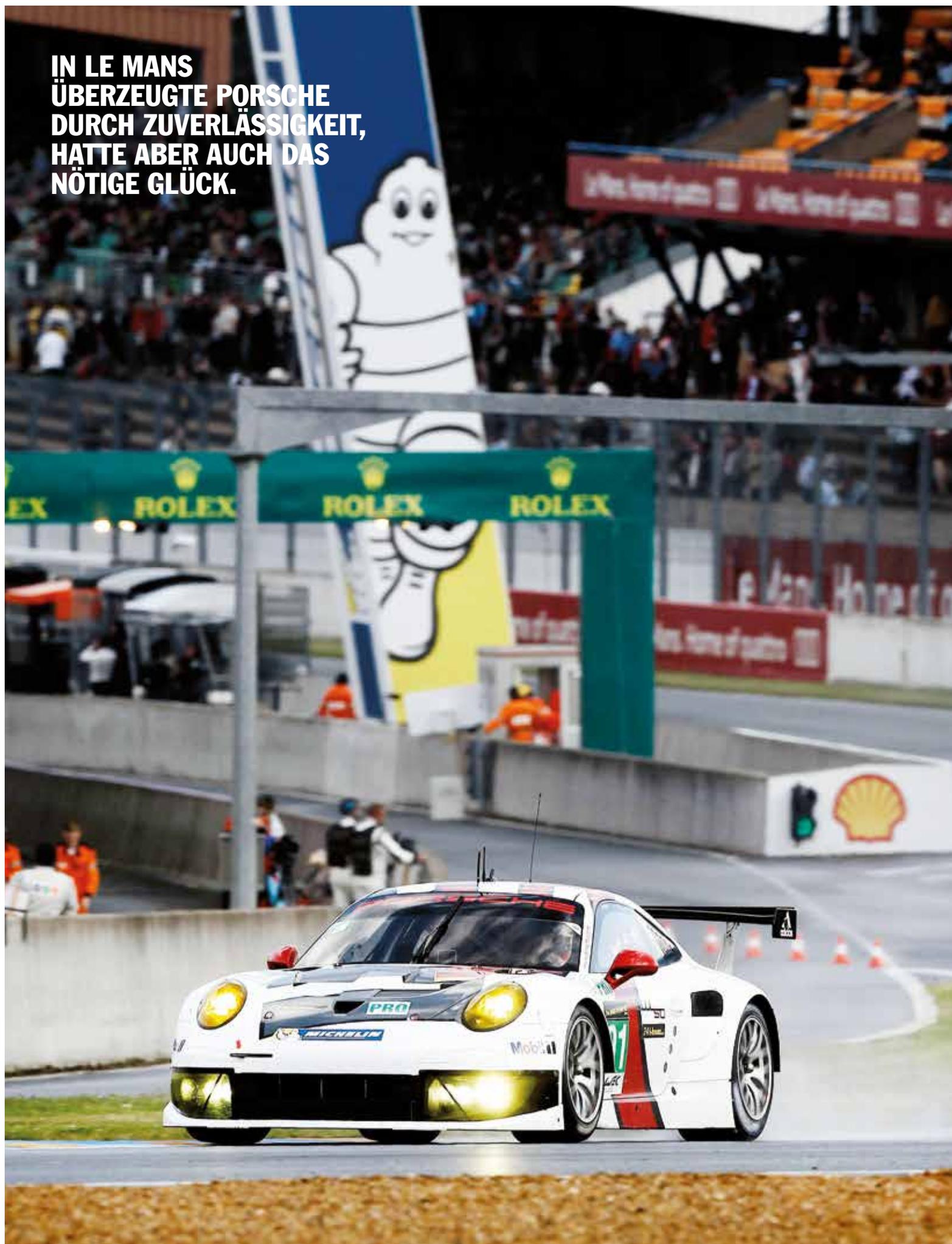
In der Langstrecken-Weltmeisterschaft trat das Porsche Werksteam gegen starke Konkurrenten an: Auch Aston Martin und Ferrari fuhren mit werksunterstützten Teams, dazu starteten Corvette und SRT-Viper in Le Mans. Die Rennpremiere des neuen Porsche 911 RSR erfolgte beim WM-Saisonauftritt Mitte April im britischen Silverstone. Dort verpasste Porsche nur ganz knapp einen Podiumsplatz.

**„Der neue 911 RSR fühlt sich viel mehr wie ein richtiges Rennauto an.“**

**JÖRG BERGMEISTER**



**IN LE MANS  
ÜBERZEUGTE PORSCHE  
DURCH ZUVERLÄSSIGKEIT,  
HATTE ABER AUCH DAS  
NÖTIGE GLÜCK.**



**„Wir sind seit Jahren offizieller Partner der Porsche AG, und nun sichert Porsche durch diese Beteiligung die Zukunft unseres Unternehmens und unseres Teams.“**

**OLAF MANTHEY**



In Le Mans überzeugte Porsche hingegen durch Zuverlässigkeit, hatte aber auch das nötige Glück: Während zahlreiche andere Teams durch Unfälle und technische Defekte ausfielen oder zumindest Zeitverluste hinnehmen mussten, fuhr die beiden Werks-Porsche die ganze Zeit in den vorderen Rängen. Dabei war es für die Fahrer alles andere als einfach: Starke Regenschauer machten immer wieder Reifenwechsel nötig. In der Schlussphase jedoch verschaffte sich Richard Lietz im Porsche mit der Startnummer 92, den er zusammen mit Marc Lieb und Romain Dumas fuhr, den entscheidenden Vorteil, als er im direkten Duell um die Spitze nach einem weiteren Regenguss zunächst auf der Strecke blieb, statt zum Reifenwechsel in die Boxengasse einzubiegen. So konnte der Österreicher den Porsche später als Klassensieger über die Ziellinie fahren. „Wir haben heute Glück gehabt mit dem Regen, es aber auch gebraucht bei diesen schwierigen Bedingungen“, kommentierte Lietz nach dem Zieleinlauf.

Der Porsche mit der Startnummer 91 komplettierte mit den Fahrern Jörg Bergmeister, Patrick Pilet und Timo Bernhard auf Rang zwei den Porsche Doppelsieg in Le Mans. Patrick Pilet, der das Auto ins Ziel

fuhr, dachte nach dem Rennen auch an den dänischen Fahrer Allan Simonsen, der in der Anfangsphase bei einem Unfall ums Leben gekommen war: „Es ist ein stolzer und glücklicher, aber auch ein trauriger Tag.“ Nach den 24 Stunden von Le Mans als Saisonhöhepunkt erreichten die Porsche Teams auch bei den übrigen WEC-Rennen mehrere Podiumsplätze. Beim Saisonfinale in Bahrein debütierte die überarbeitete Rennversion des Porsche 911 RSR, mit der Porsche für das Rennsportjahr 2014 bestens gerüstet ist.

Auch in organisatorischer Hinsicht wurden die Weichen für die motorsportliche Zukunft der Marke Porsche im GT-Rennsportbereich gestellt. So folgte bei der Saisonabschlussfeier im Dezember in Weissach die Ankündigung, dass sich die Porsche AG eine Mehrheitsbeteiligung an dem Unternehmen Manthey Racing gesichert hatte. Für Olaf Manthey, der zunächst als Fahrer und dann als Teamchef unzählige Erfolge mit der Marke Porsche erreichte, schloss sich damit ein Kreis: „Wir sind seit Jahren offizieller Partner der Porsche AG, und nun sichert Porsche durch diese Beteiligung die Zukunft unseres Unternehmens und unseres Teams.“ Porsche und Manthey verbindet die Leidenschaft und das Streben

nach Perfektion, Faktoren, die sowohl bei Straßenautos im Hochleistungssegment als auch im Rennsport zum Erfolg führen. Durch die Beteiligung werden fortan Qualitäten und personelle Ressourcen gemeinsam genutzt.

In der Saison 2014 gehen erneut zwei Porsche 911 RSR des Porsche Team Manthey in der GT-Klasse der FIA-Langstrecken-Weltmeisterschaft inklusive der 24 Stunden von Le Mans an den Start. Darüber hinaus freuen sich Porsche Fans auf der ganzen Welt über die Rückkehr der Marke auf dem höchsten Niveau des Langstreckensports, nämlich in der Prototypen-Klasse der Langstrecken-WM. Dort setzt Porsche zwei neuentwickelte Sportwagen des Typs 919 Hybrid ein. Mit zukunftsweisender Hybrid-Technologie will Porsche die Möglichkeiten des ab 2014 gültigen neuen Reglements nützen: Fortan müssen die Teams in der Prototypen-Klasse die komplette Renndistanz mit einer maximalen Energiemenge absolvieren. Das gilt sowohl für die 24 Stunden von Le Mans als auch für die übrigen WM-Läufe, die über eine Renndauer von sechs Stunden ausgetragen werden.

Mit 16 Gesamtsiegen bei den 24 Stunden von Le Mans ist Porsche nach wie vor der erfolgreichste Hersteller in der Historie des Langstrecken-Klassikers in Westfrankreich. Mit dem 919 Hybrid soll nun diese einmalige Erfolgsgeschichte fortgesetzt werden. Als Fahrer kommen die langjährigen Porsche Werksfahrer Timo Bernhard, Romain Dumas und Marc Lieb zum Einsatz,

darüber hinaus wurden Ex-Formel-1-Fahrer Mark Webber, Neel Jani und Brendon Hartley für das Sportwagenprojekt engagiert. Motorsport-Liebhaber freuen sich bereits auf den 14. und 15. Juni, das Wochenende, an dem Porsche mit dem 911 RSR in der GTE-Pro-Klasse und dem 919 Hybrid in der Prototypen-Kategorie LMP1 in Le Mans startet!



**„Hier in Le Mans ernten wir die Früchte der Arbeit, die wir geleistet haben. Hier sind die Fans, hier sind die Journalisten, die Fotografen, die Kamerateams.“**

**JÖRG BERGMEISTER**



Strahlende Sieger:  
 Bernhard Maier, Matthias Müller,  
 Wolfgang Hatz, Dr. Wolfgang Porsche  
 (von links nach rechts)



**CIRCUIT  
BUGATTI**

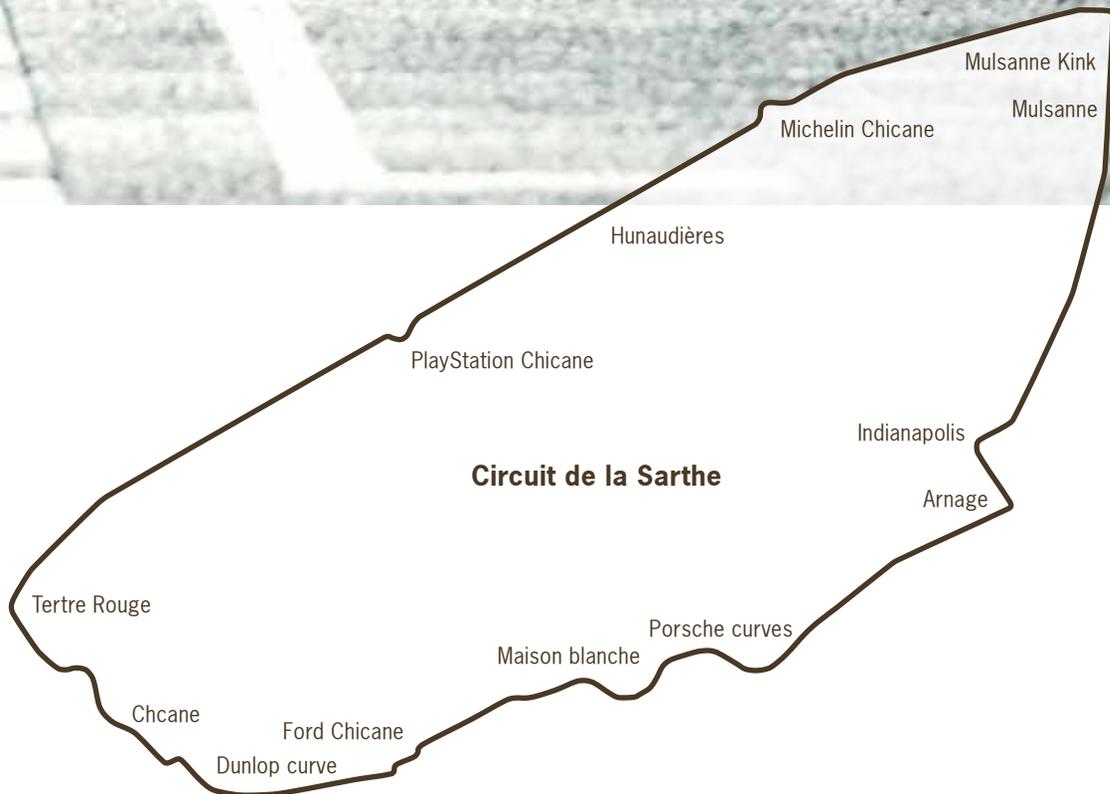
**4,185 km**

**RENNLABOR LE MANS**

# LEGENDÄRES AUS LE MANS

Magische Orte besitzen eine Anziehungskraft. Le Mans ist einer dieser Orte. Porsche kommt mit einem Werksteam nach 16 Jahren wieder an die Stätte seiner größten Rennsport-Triumphe und startet mit dem 919 Hybrid in der Königsklasse LMP1.

# CIRCUIT DES 24 HEURES DU MANS 13,629 km



## 16 GESAMTSIEGE UND 103 KLASSENSIEGE FÜR PORSCHE



### Vom Start weg Sieger.

Das berühmteste Langstreckenrennen der Welt und Porsche verbindet eine beispiellose Erfolgsstory. Die Spur auf der Siegerstraße reicht weit zurück – bis in die frühesten Tage der Porsche Historie. 1951 startet ein kleines Team mit dem 356 SL Coupé und erringt mit 46 PS, einer Aluminiumkarosserie und 640 Kilo Gesamtgewicht auf Anhieb den Klassensieg. Das erste Kapitel der Porsche Le Mans-Legende ist geschrieben. Aerodynamik, Leichtbau und Leistungsfähigkeit zählen von Beginn an zu den Elementen des Erfolgs. Bis heute

starteten über 1.000 Porsche auf der westfranzösischen Strecke und erzielten 16 Gesamtsiege und 103 Klassensiege.

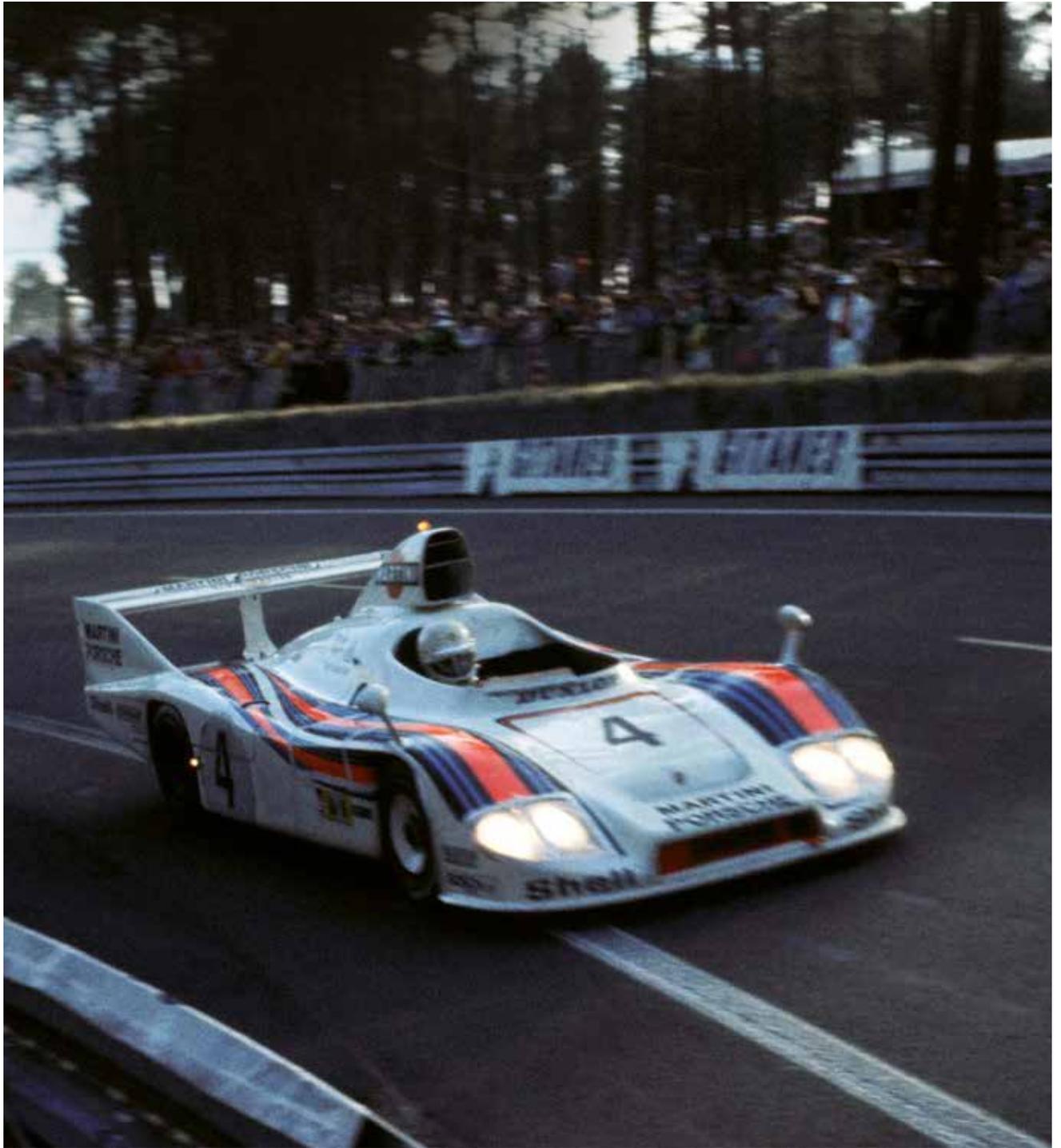
### Premieren über Premieren.

Mit dem ersten Porsche Zwölfzylindermotor holen Hans Herrmann und Richard Attwood 1970 den ersten Gesamtsieg. Der 580 PS-Motor des 917 Kurzheck steckt in einer 92 Zentimeter flachen Karosserie mit Aluminium-Gitterrohrrahmen. Im folgenden Jahr siegen Gijs van Lennep und Helmut Marko in dem 917 mit einem ultraleichten Magnesiumrahmen, sodass das Fahrzeug

nur wenig mehr als die vorgeschriebenen 800 Kilo Mindestgewicht auf die Waage bringt. Die Haifischflossen auf dem Heck verringern den Benzinverbrauch signifikant und ermöglichen die als sagenhaft bewertete Durchschnittsgeschwindigkeit von 222,30 km/h. 1974 schickt Porsche zum ersten Mal einen Rennwagen mit Turbolader nach Le Mans. Die junge Technik legt mit ihrem 24-Stunden-Dauereinsatz ihre Reifeprüfung ab. Noch im selben Jahr präsentiert sich die Straßenversion des 911 Turbo auf dem Pariser Autosalon.



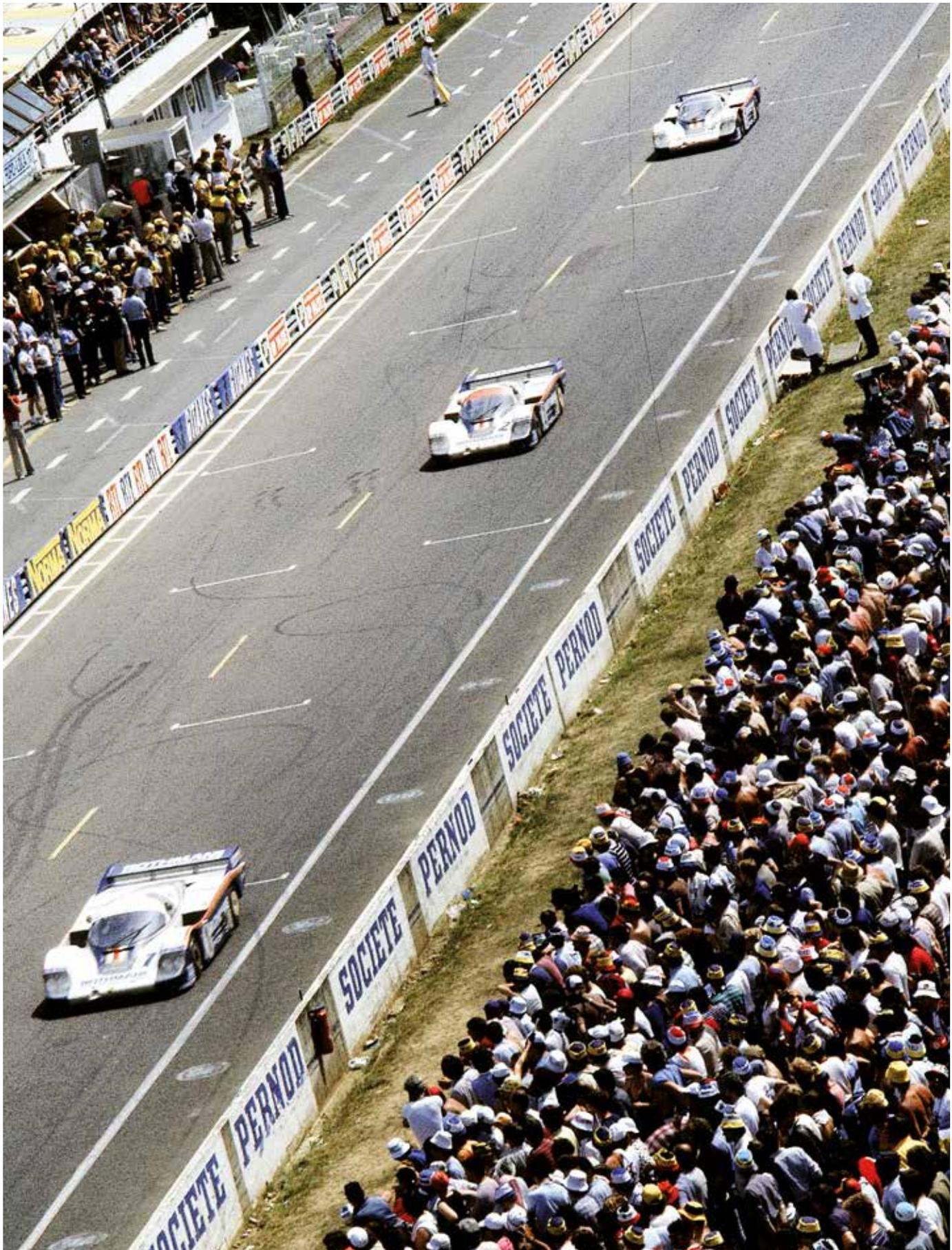
14.06.1970: Erster Gesamtsieg mit Hans Herrmann und Richard Attwood auf einem 917 KH Coupé



1977: 1. Platz im Gesamtklassement mit Jürgen Barth, Hurley Haywood und Jacky Ickx auf einem Porsche Typ 936/77 Spyder

**ERFOLGREICHSTE FAHRER MIT  
JEWEILS 4 SIEGEN FÜR PORSCHE:  
JACKY ICKX UND DEREK BELL**





Die Siegerfahrzeuge Porsche 956 LH in der Reihenfolge 1., 2. und 3. Platz im Gesamtklassement auf der Zielgeraden in Le Mans 1982

## SCHNELLSTE JEMALS IN LE MANS GEFAHRENE RUNDE MIT EINEM SCHNITT VON 251,815 KM/H: HANS-JOACHIM STUCK 1985 IM PORSCHE 962 C



Doppelsieg mit dem 911 GT1: 1. Platz für Laurent Aiello/Allan McNish/Stephane Ortelli Siegerauto (links und oben), 2. Platz für 911 GT1 Jörg Müller/Uwe Alzen/Bob Wollek

### Freiluft-Forschungslabor.

Für unmöglich gehaltene Kurvengeschwindigkeiten fährt der 956 bei seinem ersten Le Mans-Start im Jahr 1982. Das Geheimnis liegt in den Flügelprofilen in den Seitenkästen verborgen, die bei der Fahrt einen so großen Unterdruck erzeugen, dass der 956 förmlich an den Asphalt gesaugt wird. Um den gewaltigen Abrieb zu bändigen, wird erstmals für einen Rennwagen ein Aluminium-Monocoque entwickelt. Das Resultat: Dreifach-Sieg 1982 und Dauersieger bis 1985.

### Für Strecke und Straße.

In dem Nachfolger 962 C fährt 1985 Hans-Joachim Stuck im Training die schnellste Le Mans-Runde aller Zeiten: 251,815 Stundenkilometer! Der Ansaugdruck bei diesem Boliden ist so groß, dass er bei 320 km/h kopfüber an der Decke haften bleiben würde. Auch der erste Rennwagen, der mit Allradantrieb in Le Mans startet, kommt aus Zuffenhausen. Der Typ 961 basiert auf dem Hochleistungsportwagen 959. Mit einem superleichten und

zugleich hochfesten Kohlefaser-Chassis fährt der 911 GT1 1998 den jüngsten Gesamtsieg für Porsche ein. Die Datenflut aus dem Einsatz des Baustoffs Kohlefaser und des Doppelturbomotors fließt auf kürzestem Wege in die Entwicklung der neuen Serienmodelle. Getreu der Devise, dass in jedem Porsche ein Rennwagen steckt.

# **FINANZIELLE ANALYSE**

# VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE

## VERMÖGENSLAGE

Zum 31. Dezember 2013 war die Bilanzsumme des Porsche AG Konzerns mit 24.560 Millionen Euro um 8 Prozent höher als am Vorjahresstichtag.

Das langfristige Vermögen nahm hierbei um 311 Millionen Euro auf 18.392 Millionen Euro zu. Der absolute Anstieg betrifft im Wesentlichen das Anlagevermögen. Dem entgegen steht in den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ein Rückgang der langfristigen Darlehensforderungen. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen beträgt 75 Prozent (Vorjahr: 79 Prozent).

Zum Bilanzstichtag belief sich das Anlagevermögen des Porsche AG Konzerns – das heißt die Immateriellen Vermögenswerte, die Sachanlagen, die Vermieteten Vermögenswerte und die Finanzanlagen – auf 8.539 Millionen Euro, nach 7.083 Millionen Euro im vorangegangenen Geschäftsjahr. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme hat sich auf 35 Prozent erhöht (Vorjahr: 31 Prozent). Das Immaterielle Vermögen hat sich hierbei von 2.179 Millionen Euro auf 2.590 Millionen Euro erhöht. Die Zunahme betrifft im Wesentlichen aktivierte Entwicklungsleistungen. Die größten Zugänge betreffen die Baureihen Macan, Carrera und Panamera. Die Sachanlagen haben sich im Wesentlichen bedingt durch Zugänge bei den Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen sowie den Grundstücken und Gebäuden im Vergleich zum Vorjahr um 625 Millionen Euro auf 3.935 Millionen Euro erhöht. Die Zugänge betreffen hierbei im Wesentlichen Baumaßnahmen in Leipzig sowie Werkzeuge für die neue Baureihe Macan und neuen Fahrzeuggenerationen. Die Vermieteten Vermögenswerte stiegen gegenüber dem Vorjahr um 322 Millionen Euro auf 1.708 Millionen Euro an. In dieser Position werden im Rahmen von Operating Leasingverhältnissen an Kunden vermietete Fahrzeuge ausgewiesen.

Die langfristigen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte haben sich im Wesentlichen durch die Änderung der Restlaufzeit einer ehemals langfristigen Darlehensforderung um 1.018 Millionen Euro vermindert. Darlehensforderungen in Höhe von 1.177 Millionen Euro sind zum Stichtag nunmehr unter den kurzfristigen Sonstigen Forderungen ausgewiesen.

Die Aktiven Latenten Steuern betragen 165 Millionen Euro, nach 203 Millionen Euro im Vorjahr.

Der Anteil des kurzfristigen Vermögens an der Bilanzsumme beläuft sich auf 25 Prozent nach 21 Prozent im Vorjahr. Die Vorräte erhöhten sich von 1.239 Millionen Euro im Vorjahr auf 1.589 Millionen Euro zum Ende des Berichtszeitraums. Die Bestände an Neufahrzeugen haben sich hierbei im Vergleich zum letzten Abschlussstichtag um circa 4.000 Einheiten erhöht.

Die lang- und kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen haben sich im Wesentlichen aufgrund der Neuausrichtung des Finanzdienstleistungsgeschäftes in Großbritannien sowie aus der Erhöhung des Anteils der Operate Lease Verträge im deutschen Markt von 1.703 Millionen Euro auf 1.550 Millionen Euro vermindert. Darin enthalten sind im Wesentlichen Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen sowie Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierung.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte haben sich um 502 Millionen Euro auf 1.933 Millionen Euro erhöht. Dem Anstieg bei den kurzfristigen Darlehensforderungen steht ein Rückgang im Verrechnungskonto mit der Porsche Holding Stuttgart entgegen.

Die Flüssigen Mittel sind von 957 Millionen Euro im Vorjahr auf 1.570 Millionen Euro zum 31. Dezember 2013 angestiegen.

Das Eigenkapital des Porsche AG Konzerns hat sich gegenüber dem vorherigen Abschlussstichtag um 1.637 Millionen Euro auf 9.039 Millionen Euro erhöht. Das Ergebnis nach Steuern und Gewinnabführung in Höhe von 525 Millionen Euro wirkte sich ebenso wie die Veränderung in der Cash-flow Hedge Rücklage, der Marktbewertung der zur Veräußerung verfügbaren Wertpapiere, den Währungsumrechnungsdifferenzen sowie der Neubewertung von Pensionsplänen in Höhe von 597 Millionen Euro nach Steuern eigenkapitalerhöhend aus. Zusätzlich wirkte sich eine Kapitaleinlage durch Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 515 Millionen Euro erhöhend aus.

Die langfristigen Schulden betreffen insbesondere die Finanzschulden, die Pensionsrückstellungen, die Passiven Latenten Steuern sowie die Sonstigen Rückstellungen. Sie verminderten sich gegenüber dem Vorjahr deutlich um 1.634 Millionen Euro auf 6.960 Millionen Euro. Der Anteil der langfristigen Schulden am Gesamtkapital verminderte sich von 38 Prozent im Vorjahr auf 28 Prozent am Ende des Geschäftsjahres. Die langfristigen Finanzschulden haben sich hierbei um 1.851 Millionen Euro vermindert. Dieser Rückgang betrifft im Wesentlichen die Änderung in der Restlaufzeit von im Vorjahr langfristigen Darlehensverbindlichkeiten. Zum 31.12.2013 sind diese unter den kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen.

Die langfristigen Sonstigen Verbindlichkeiten haben sich um 133 Millionen Euro vermindert. Der Rückgang betrifft im Wesentlichen die Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente.

Die kurzfristigen Schulden stiegen von 6.751 Millionen Euro auf 8.561 Millionen Euro. Der Anteil der kurzfristigen Schulden am Gesamtkapital erhöhte sich von 30 Prozent im Vorjahr auf 35 Prozent zum 31. Dezember 2013. Die kurzfristigen Finanzschulden haben sich hierbei um 1.510 Millionen Euro erhöht.

Die Pensionsrückstellungen zuzüglich der lang- und kurzfristigen Sonstigen Rückstellungen sowie der Ertragsteuerrückstellungen wurden im Berichtsjahr mit 3.527 Millionen Euro (Vorjahr: 3.455 Millionen Euro) bilanziert.

Die Passiven Latenten Steuern betragen 719 Millionen Euro, nach 362 Millionen Euro im Vorjahr.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind mit 1.485 Millionen Euro nach 1.278 Millionen Euro im Jahr zuvor angestiegen. Die Erhöhung ist auf das gestiegene Investitions- und Geschäftsvolumen zurückzuführen.

Die kurzfristigen Sonstigen Verbindlichkeiten beliefen sich auf 2.524 Millionen Euro (Vorjahr: 2.369 Millionen Euro).

## VERMÖGENSLAGE DES PORSCHE AG KONZERNS

Mio. €	31.12.2013	%	31.12.2012 <sup>1)</sup>	%
<b>Aktiva</b>				
Immaterielle Vermögenswerte	2.590	11	2.179	9
Sachanlagen	3.935	16	3.310	14
Finanzanlagen	306	1	208	1
Vermietete Vermögenswerte	1.708	7	1.386	6
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.006	4	1.088	5
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	8.657	35	9.675	43
Ertragsteuerforderungen	25	0	32	0
Aktive Latente Steuern	165	1	203	1
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>18.392</b>	<b>75</b>	<b>18.081</b>	<b>79</b>
Vorräte	1.589	7	1.239	6
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	424	2	333	2
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	544	2	615	3
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.933	8	1.431	6
Ertragsteuerforderungen	54	0	37	0
Wertpapiere	54	0	54	0
Flüssige Mittel	1.570	6	957	4
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>6.168</b>	<b>25</b>	<b>4.666</b>	<b>21</b>
	<b>24.560</b>	<b>100</b>	<b>22.747</b>	<b>100</b>
<b>Passiva</b>				
<b>Eigenkapital</b>	<b>9.039</b>	<b>37</b>	<b>7.402</b>	<b>32</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.544	6	1.577	7
Ertragsteuerrückstellungen	2	0	-	-
Sonstige Rückstellungen	715	3	691	3
Passive Latente Steuern	719	3	362	1
Finanzschulden	3.725	15	5.576	25
Sonstige Verbindlichkeiten	255	1	388	2
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>6.960</b>	<b>28</b>	<b>8.594</b>	<b>38</b>
Ertragsteuerrückstellungen	52	0	45	0
Sonstige Rückstellungen	1.214	5	1.142	5
Finanzschulden	2.946	12	1.436	6
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.485	7	1.278	6
Sonstige Verbindlichkeiten	2.524	10	2.369	11
Ertragsteuerverbindlichkeiten	340	1	481	2
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>8.561</b>	<b>35</b>	<b>6.751</b>	<b>30</b>
	<b>24.560</b>	<b>100</b>	<b>22.747</b>	<b>100</b>

<sup>1)</sup> Angepasst.

**FINANZLAGE**

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit beläuft sich in der Berichtsperiode 2013 auf 2.917 Millionen Euro, nach 2.692 Millionen im Vorjahr. Die Wesentlichen Effekte resultieren aus dem gestiegenen Ergebnis, erhöhten Abschreibungen und gegenläufig aus einer höheren Mittelbindung im Working Capital. Der Anstieg betrifft hierbei insbesondere die Vermieteten Vermögenswerte.

Aus dem Cashflow aus Investitionstätigkeit ergab sich in der Berichtsperiode ein Mittelabfluss in Höhe von 2.090 Millionen Euro, nach 1.569 Millionen Euro im Vorjahr. Die Investitionen bei den Immateriellen Vermögenswerten haben sich von 819 Millionen Euro im Vorjahr auf 901 Millionen Euro in der aktuellen Berichtsperiode erhöht und betreffen im Wesentlichen Entwicklungsleistungen. Die Investitionen in das Sachanlagevermögen betragen 1.337 Millionen Euro, nach 1.055 Millionen Euro im Geschäftsjahr 2012.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit hat sich von minus 960 Millionen Euro im Vorjahr auf minus 197 Millionen Euro im aktuellen Geschäftsjahr verändert.

Der deutlich geringere Mittelabfluss im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf den im aktuellen Geschäftsjahr gestiegenen Saldo aus der Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie auf die im Vorjahr erfolgte Auszahlung an Anteilseigner zurückzuführen.

Die Nettoliquidität des Bereichs Fahrzeuggeschäft – also die Bruttoliquidität vermindert um die Finanzschulden ohne jeweilige Berücksichtigung des Finanzdienstleistungsbereichs – verbesserte sich von minus 1.870 Millionen Euro zum 31. Dezember 2012 auf minus 899 Millionen Euro zum 31. Dezember 2013.

**ERTRAGSLAGE**

Das Ergebnis nach Steuern im Porsche AG Konzern ist von 1.833 Millionen Euro in der entsprechenden Vorjahresperiode um 106 Millionen Euro auf 1.939 Millionen Euro im aktuellen Geschäftsjahr gestiegen. Die Steuerquote beträgt in der aktuellen Berichtsperiode 30 Prozent (Vorjahr: 31 Prozent).

Der Konzernumsatz des Porsche AG Konzerns beläuft sich in der aktuellen Berichtsperiode auf 14.326 Millionen Euro, nach 13.865 Millionen Euro im Vorjahr. Im abgelaufenen Geschäftsjahr verkaufte der Porsche AG Konzern 155.094 Fahrzeuge. Dies entspricht einer Absatzsteigerung von 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Zum Absatz- und Umsatzanstieg haben vor allem die Baureihen Boxster und 911 beigetragen. Insbesondere in den Regionen Nordamerika und Rest der Welt konnte der Porsche AG Konzern die Umsatzerlöse deutlich steigern. Ursächlich für den unterproportionalen Anstieg der Umsatzerlöse im Vergleich zum Absatzanstieg sind neben den Veränderungen im Produktmix vor allem die starken Kursänderungen des US-Dollars und des japanischen Yens.

Die Kosten der Umsatzerlöse sind umsatzabhängig auf 10.139 Millionen Euro angestiegen (Vorjahr: 9.755 Millionen Euro) und betragen 71 Prozent der Umsatzerlöse – im Jahr zuvor waren es 70 Prozent gewesen. Der leichte Rückgang der Bruttomarge von 30 auf 29 Prozent resultiert im Wesentlichen aus den Kurseffekten innerhalb der Umsatzerlöse, der Veränderungen des Produktmixes sowie gesteigener Aufwendungen im Bereich der Forschung und Entwicklung. Die Aktivierungsquote bei den Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt unverändert 52 Prozent.

Die Vertriebskosten sind aufgrund des Absatzanstiegs von 1.014 Millionen Euro auf 1.075 Millionen Euro angestiegen. Ebenfalls angestiegen sind die Verwaltungskosten von 753 Millionen Euro auf 792 Millionen Euro. In Relation zu den Umsatzerlösen sind die Vertriebskosten sowie die Verwaltungskosten mit 7 bzw. 5 Prozent konstant geblieben.

Die in den einzelnen Funktionsbereichen enthaltenen Personalaufwendungen des Porsche AG Konzerns haben sich von 1.658 Millionen Euro auf 1.865 Millionen Euro erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Anstieg der Mitarbeiter und der Tarifierhöhung.

Die auf die Funktionsbereiche aufgeteilten Abschreibungen erhöhten sich auf 1.415 Millionen Euro, nach 1.114 Millionen Euro im Vorjahr. Dieser Anstieg betrifft im Wesentlichen die Abschreibungen auf Entwicklungsleistungen sowie Werkzeuge, die unter den Betriebs- und Geschäftsausstattungen ausgewiesen sind. Ebenfalls deutlich angestiegen sind die Abschreibungen der vermieteten Vermögenswerte.

Die Sonstigen betrieblichen Erträge sind von 547 Millionen Euro auf 610 Millionen Euro gestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden. Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich von 461 Millionen Euro auf 351 Millionen Euro reduziert. Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus geringeren Aufwendungen im Rahmen von Devisentermingeschäften.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis beläuft sich auf 2.579 Millionen Euro und hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 150 Millionen Euro erhöht.

Das Finanzergebnis beläuft sich auf 205 Millionen Euro (Vorjahr: 209 Millionen Euro). Die Finanzierungsaufwendungen sind aufgrund der Verbesserung der durchschnittlichen Nettoliquidität sowie die verbesserten Refinanzierungskonditionen gesunken. Der Rückgang wurde allerdings durch gestiegene Aufwendungen (Vorjahr: Erträge) aus der Fair-Value-Bewertung von derivativen Devisenkurs- und Zinsicherungsgeschäften, die nicht in das Hedge Accounting einbezogen werden, kompensiert.

Die gesunde Kostenstruktur und die nachhaltig hohe Ertragskraft des Konzerns spiegeln sich auch in den wesentlichen Renditekenngößen wider. So erzielte der Porsche AG Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr eine operative Umsatzrendite von 18 Prozent (Vorjahr: 18 Prozent). Die Umsatzrendite vor Steuern beträgt 19 Prozent (Vorjahr: 19 Prozent). Die Kapitalrendite, definiert als Operatives Ergebnis nach Steuern im Verhältnis zum durchschnittlichen investierten Vermögen des Bereichs Fahrzeuggeschäft beträgt 30 Prozent (Vorjahr: 33 Prozent). Die Eigenkapitalrendite nach Steuern beträgt 24 Prozent (Vorjahr: 25 Prozent).

## ERTRAGSLAGE DES PORSCHE AG KONZERNS

	GJ 2013		GJ 2012 <sup>1)</sup>	
	Mio. €	%	Mio. €	%
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>14.326</b>	<b>100</b>	<b>13.865</b>	<b>100</b>
Kosten der Umsatzerlöse	-10.139	-71	-9.755	-70
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>4.187</b>	<b>29</b>	<b>4.110</b>	<b>30</b>
Vertriebskosten	-1.075	-7	-1.014	-7
Verwaltungskosten	-792	-5	-753	-5
Sonstige betriebliche Erträge	610	4	547	4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-351	-3	-461	-4
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>2.579</b>	<b>18</b>	<b>2.429</b>	<b>18</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>205</b>	<b>1</b>	<b>209</b>	<b>1</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>2.784</b>	<b>19</b>	<b>2.638</b>	<b>19</b>
Ertragsteuern	-845	-5	-805	-6
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>1.939</b>	<b>14</b>	<b>1.833</b>	<b>13</b>

<sup>1)</sup> Angepasst.

# FINANZIELLE DATEN

KURZFASSUNG – PORSCHE AG KONZERNABSCHLUSS OHNE ANHANG

**GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**  
 DES PORSCHE AG KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	GJ 2013	GJ 2012 <sup>1)</sup>
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>14.326</b>	<b>13.865</b>
Kosten der Umsatzerlöse	-10.139	-9.755
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>4.187</b>	<b>4.110</b>
Vertriebskosten	-1.075	-1.014
Verwaltungskosten	-792	-753
Sonstige betriebliche Erträge	610	547
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-351	-461
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>2.579</b>	<b>2.429</b>
Finanzierungsaufwendungen	-217	-258
Übriges Finanzergebnis	422	467
<b>Finanzergebnis</b>	<b>205</b>	<b>209</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>2.784</b>	<b>2.638</b>
Ertragsteuern	-845	-805
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>1.939</b>	<b>1.833</b>
davon Ergebnisanteil Anteilseigner	1.939	1.797
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner	-	36
Gewinnabführung an die Porsche Holding Stuttgart GmbH	-1.414	-1.312

<sup>1)</sup> Angepasst.

**GESAMTERGEBNISRECHNUNG**

DES PORSCHE AG KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	GJ 2013	GJ 2012 <sup>1)</sup>
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>1.939</b>	<b>1.833</b>
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	156	-502
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-48	152
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	108	-350
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	108	-350
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-61	-13
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-61	-13
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-61	-13
Cashflow Hedges		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	568	75
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	91	250
Cashflow Hedges vor Steuern	659	325
Latente Steuern auf Cashflow Hedges	-197	-97
Cashflow Hedges nach Steuern	462	228
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	89	64
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	-
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	89	64
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-1	-1
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	88	63
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	489	278
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	843	-126
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-246	54
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>597</b>	<b>-72</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>2.536</b>	<b>1.761</b>
davon Ergebnisanteil Anteilseigner	2.536	1.723
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner	-	38

<sup>1)</sup> Angepasst.

**BILANZ**  
DES PORSCHE AG KONZERNS ZUM 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	31.12.2013	31.12.2012	1.1.2012
<b>Aktiva</b>			
Immaterielle Vermögenswerte	2.590	2.179	1.757
Sachanlagen	3.935	3.310	2.850
Finanzanlagen	306	208	130
Vermietete Vermögenswerte	1.708	1.386	1.207
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.006	1.088	1.207
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	8.657	9.675	9.470
Ertragsteuerforderungen	25	32	39
Wertpapiere	-	-	9
Aktive Latente Steuern <sup>1), 2)</sup>	165	203	271
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>18.392</b>	<b>18.081</b>	<b>16.940</b>
Vorräte	1.589	1.239	1.051
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	424	333	284
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	544	615	663
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte <sup>1), 2)</sup>	1.933	1.431	1.680
Ertragsteuerforderungen	54	37	42
Wertpapiere	54	54	99
Flüssige Mittel <sup>1), 2)</sup>	1.570	957	797
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>6.168</b>	<b>4.666</b>	<b>4.616</b>
	<b>24.560</b>	<b>22.747</b>	<b>21.556</b>
<b>Passiva</b>			
Gezeichnetes Kapital	45	45	45
Kapitalrücklage	6.321	5.806	5.806
Gewinnrücklagen <sup>1), 2)</sup>	2.673	1.551	1.150
<b>Eigenkapital</b>	<b>9.039</b>	<b>7.402</b>	<b>7.001</b>
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen <sup>1), 2)</sup>	1.544	1.577	1.023
Ertragsteuerrückstellungen	2	-	-
Sonstige Rückstellungen <sup>1), 2)</sup>	715	691	566
Passive Latente Steuern <sup>1)</sup>	719	362	340
Finanzschulden <sup>1), 2)</sup>	3.725	5.576	5.708
Sonstige Verbindlichkeiten	255	388	607
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	-	3
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>6.960</b>	<b>8.594</b>	<b>8.247</b>
Ertragsteuerrückstellungen	52	45	41
Sonstige Rückstellungen <sup>1), 2)</sup>	1.214	1.142	967
Finanzschulden <sup>1), 2)</sup>	2.946	1.436	2.069
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.485	1.278	1.027
Sonstige Verbindlichkeiten <sup>1), 2)</sup>	2.524	2.369	1.852
Ertragsteuerverbindlichkeiten <sup>1), 2)</sup>	340	481	352
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>8.561</b>	<b>6.751</b>	<b>6.308</b>
	<b>24.560</b>	<b>22.747</b>	<b>21.556</b>

<sup>1)</sup> Angepasst.

<sup>2)</sup> Eröffnungsbilanz angepasst.

**KAPITALFLUSSRECHNUNG**

DES PORSCHE AG KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	GJ 2013	GJ 2012 <sup>1)</sup>
Ergebnis nach Steuern	1.939	1.833
Abschreibungen	1.415	1.114
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	-75	-106
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	22	67
Veränderung latenter Steuern	167	147
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva	365	80
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (ohne Ertragsteuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen)	-470	-456
Veränderungen der Pensionsrückstellungen	125	53
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	106	303
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-753	-473
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	76	130
<b>Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit</b>	<b>2.917</b>	<b>2.692</b>
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	-2.236	-1.873
Veränderung von Beteiligungen	-9	-13
Einzahlungen aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	204	264
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	-1	53
Veränderung der Geldanlagen in Darlehen	-48	-
<b>Cashflow aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-2.090</b>	<b>-1.569</b>

Mio. €	GJ 2013	GJ 2012 <sup>1)</sup>
Auszahlungen an Anteilseigner	-	-207
Auszahlungen an nicht beherrschende Anteilseigner	-	-44
Aufnahme von Anleihen	2.509	1.408
Tilgung von Anleihen	-2.193	-2.205
Aufnahme der übrigen Finanzschulden	50	1.798
Tilgung der übrigen Finanzschulden	-563	-1.710
<b>Cashflow aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-197</b>	<b>-960</b>
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	630	163
Wechselkursbedingte Wertänderung des Finanzmittelbestandes	-17	-3
Finanzmittelbestand am 1.1.2013 bzw. 1.1.2012	957	797
<b>Finanzmittelbestand am 31.12.2013 bzw. 31.12.2012</b>	<b>1.570</b>	<b>957</b>
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.570	957
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	1.398	1.339
<b>Brutto-Liquidität</b>	<b>2.968</b>	<b>2.296</b>

<sup>1)</sup> Angepasst.

**EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG**

DES PORSCHE AG KONZERNES VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2013

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage
Stand am 1.1.2012	45	5.806
Änderung der Bilanzierung aufgrund IAS 19 R	-	-
Stand nach Anpassung am 1.1.2012	45	5.806
Effekte aus Währungsumrechnung	-	-
Neubewertungen aus Pensionsplänen	-	-
Finanzinstrumente gemäß IAS 39	-	-
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Steuerpositionen	-	-
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge	-	-
Ergebnis nach Steuern	-	-
Gesamtergebnis	-	-
Ergebnisabführung	-	-
Dividendenzahlungen nicht beherrschende Anteile	-	-
Andienungsrechte nicht beherrschende Anteile	-	-
Latente Steuern auf Andienungsrechte nicht beherrschende Anteile	-	-
<b>Stand am 31.12.2012</b>	<b>45</b>	<b>5.806</b>
Stand am 1.1.2013	45	5.806
Effekte aus Währungsumrechnung	-	-
Neubewertungen aus Pensionsplänen	-	-
Finanzinstrumente gemäß IAS 39	-	-
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Steuerpositionen	-	-
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge	-	-
Ergebnis nach Steuern	-	-
Gesamtergebnis	-	-
Kapitaleinlage	-	515
Ergebnisabführung	-	-
<b>Stand am 31.12.2013</b>	<b>45</b>	<b>6.321</b>

	Gewinnrücklagen				Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilen	Nicht beherrschende Anteile	Konzern- eigenkapital
Angesammelte Gewinne	Kumuliertes übriges Eigenkapital						
	Neubewertungen aus Pensions- plänen	Marktbewertung Wertpapiere	Cashflow Hedges	Währungs- umrechnung			
1.358	-	103	-394	56	6.974	-	6.974
50	-23	-	-	-	27	-	27
1.408	-23	103	-394	56	7.001	-	7.001
-	-	-	-	-15	-15	2	-13
-	-502	-	-	-	-502	-	-502
-	-	64	325	-	389	-	389
-	152	-1	-97	-	54	-	54
-	-350	63	228	-15	-74	2	-72
1.797	-	-	-	-	1.797	36	1.833
1.797	-350	63	228	-15	1.723	38	1.761
-1.312	-	-	-	-	-1.312	-	-1.312
-	-	-	-	-	-	-44	-44
-11	-	-	-	2	-9	6	-3
-1	-	-	-	-	-1	-	-1
<b>1.881</b>	<b>-373</b>	<b>166</b>	<b>-166</b>	<b>43</b>	<b>7.402</b>	<b>-</b>	<b>7.402</b>
1.881	-373	166	-166	43	7.402	-	7.402
-	-	-	-	-61	-61	-	-61
-	156	-	-	-	156	-	156
-	-	89	659	-	748	-	748
-	-48	-1	-197	-	-246	-	-246
-	108	88	462	-61	597	-	597
1.939	-	-	-	-	1.939	-	1.939
1.939	108	88	462	-61	2.536	-	2.536
-	-	-	-	-	515	-	515
-1.414	-	-	-	-	-1.414	-	-1.414
<b>2.406</b>	<b>-265</b>	<b>254</b>	<b>296</b>	<b>-18</b>	<b>9.039</b>	<b>-</b>	<b>9.039</b>

# **WEITERE INFORMATIONEN**



**EMISSIONS- UND VERBRAUCHSANGABEN**

Modell	Leistung kW (PS)	Kraftstoff- verbrauch innerorts (l/100 km)	Kraftstoff- verbrauch außerorts (l/100 km)	Kraftstoff- verbrauch kombiniert (l/100 km)	CO <sub>2</sub> - Emissionen kombiniert (g/km)	CO <sub>2</sub> - Effizienzklasse Deutschland
Boxster	195 (265)	11,4	6,3	8,2	192	G
Boxster PDK	195 (265)	10,6	5,9	7,7	180	F
Boxster S	232 (315)	12,2	6,9	8,8	206	G
Boxster S PDK	232 (315)	11,2	6,2	8,0	188	F
Cayman	202 (275)	11,4	6,3	8,2	192	G
Cayman PDK	202 (275)	10,6	5,9	7,7	180	F
Cayman S	239 (325)	12,2	6,9	8,8	206	G
Cayman S PDK	239 (325)	11,2	6,2	8,0	188	F
911 Carrera	257 (350)	12,8	6,8	9,0	212	G
911 Carrera PDK	257 (350)	11,2	6,5	8,2	194	F
911 Carrera S	294 (400)	13,8	7,1	9,5	224	G
911 Carrera S PDK	294 (400)	12,2	6,7	8,7	205	G
911 Carrera Cabriolet	257 (350)	13,1	7,0	9,2	217	G
911 Carrera Cabriolet PDK	257 (350)	11,4	6,7	8,4	198	F
911 Carrera S Cabriolet	294 (400)	14,1	7,2	9,7	229	G
911 Carrera S Cabriolet PDK	294 (400)	12,4	6,9	8,9	210	F
911 Carrera 4	257 (350)	13,2	7,1	9,3	219	G
911 Carrera 4 PDK	257 (350)	11,7	6,8	8,6	203	F
911 Carrera 4S	294 (400)	14,2	7,5	9,9	234	G
911 Carrera 4S PDK	294 (400)	12,7	7,0	9,1	215	G
911 Carrera 4 Cabriolet	257 (350)	13,5	7,2	9,5	224	G
911 Carrera 4 Cabriolet PDK	257 (350)	11,9	6,9	8,7	205	F
911 Carrera 4S Cabriolet	294 (400)	14,4	7,6	10,0	236	G
911 Carrera 4S Cabriolet PDK	294 (400)	12,9	7,1	9,2	217	F
911 Targa 4	257 (350)	13,1	7,5	9,5	223	G
911 Targa 4 PDK	257 (350)	11,8	6,9	8,7	204	F
911 Targa 4S	294 (400)	13,9	7,7	10,0	237	G
911 Targa 4S PDK	294 (400)	12,5	7,1	9,2	214	F
911 Turbo	383 (520)	13,2	7,7	9,7	227	G
911 Turbo S	412 (560)	13,2	7,7	9,7	227	G
911 Turbo Cabriolet	383 (520)	13,4	7,8	9,9	231	G
911 Turbo S Cabriolet	412 (560)	13,4	7,8	9,9	231	G
Jubiläumsmodell 50 Jahre 911	294 (400)	13,8	7,1	9,5	224	G
Jubiläumsmodell 50 Jahre 911 PDK	294 (400)	12,2	6,7	8,7	205	G
911 GT3	350 (475)	18,9	8,9	12,4	289	G

Modell	Leistung kW (PS)	Kraftstoff- verbrauch innerorts (l/100 km)	Kraftstoff- verbrauch außerorts (l/100 km)	Kraftstoff- verbrauch kombiniert (l/100 km)	CO <sub>2</sub> - Emissionen kombiniert (g/km)	CO <sub>2</sub> - Effizienzklasse Deutschland
Panamera	228 (310)	11,2	6,8	8,4	196	D
Panamera Diesel	221 (300)	7,7	5,6	6,4	169	B
Panamera 4	228 (310)	11,4	7,1	8,7	203	D
Panamera S	309 (420)	11,9	6,9	8,7	204	E
Panamera 4S	309 (420)	12,2	7,2	8,9	208	D
Panamera 4S Executive	309 (420)	12,4	7,3	9,0	210	D
Panamera GTS	324 (440)	15,7	7,8	10,7	249	F
Panamera Turbo	382 (520)	14,7	7,7	10,2	239	F
Panamera Turbo Executive	382 (520)	14,9	7,8	10,3	242	E
Panamera Turbo S	419 (570)	14,7	7,7	10,2	239	E
Panamera Turbo S Executive	419 (570)	14,9	7,8	10,3	242	E
Macan S	250 (340)	11,6–11,3 <sup>1)</sup>	7,6–7,3 <sup>1)</sup>	9,0–8,7 <sup>1)</sup>	212–204 <sup>1)</sup>	E–D <sup>1)</sup>
Macan S Diesel	190 (258)	6,9–6,7 <sup>1)</sup>	5,9–5,7 <sup>1)</sup>	6,3–6,1 <sup>1)</sup>	164–159 <sup>1)</sup>	B
Macan Turbo	294 (400)	11,8–11,5 <sup>1)</sup>	7,8–7,5 <sup>1)</sup>	9,2–8,9 <sup>1)</sup>	216–208 <sup>1)</sup>	E–D <sup>1)</sup>
Cayenne	220 (300)	15,9	8,5	11,2	263	G
Cayenne Tiptronic S	220 (300)	13,2	8,0	9,9	236	E
Cayenne Diesel	180 (245)	8,4	6,5	7,2	189	C
Cayenne S	294 (400)	14,4	8,2	10,5	245	E
Cayenne S Diesel	281 (382)	10,0	7,3	8,3	218	D
Cayenne S Hybrid	279 (380) <sup>2)</sup>	8,7	7,9	8,2	193	B
Cayenne GTS	309 (420)	14,8	8,5	10,7	251	F
Cayenne Turbo	368 (500)	15,8	8,4	11,5	270	F
Cayenne Turbo S	405 (550)	15,8	8,4	11,5	270	F
<b>Plug-in-Hybride</b>						
Modell	Leistung kW (PS)		Stromverbrauch (kWh/100 km)	Kraftstoff- verbrauch kombiniert (l/100 km)	CO <sub>2</sub> - Emissionen kombiniert (g/km)	CO <sub>2</sub> - Effizienzklasse Deutschland
Panamera S E-Hybrid	306 (416)		16,2	3,1	71	A+
918 Spyder	652 (887)		12,7	3,1	72	A+
918 Spyder mit Weissach Paket	652 (887)		12,7	3,0	70	A+

<sup>1)</sup> Bandbreite in Abhängigkeit vom verwendeten Reifensatz.

<sup>2)</sup> Gesamtleistung.

**KENNZAHLEN PORSCHE AG KONZERN**

		<b>2013</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
<b>Auslieferungen</b>	<b>Fahrzeuge</b>	<b>162.145</b>	<b>141.075</b>	<b>118.868</b>
911	Fahrzeuge	30.205	25.457	19.377
Boxster/Cayman	Fahrzeuge	25.704	11.825	12.753
Cayenne	Fahrzeuge	84.041	74.763	59.898
Panamera	Fahrzeuge	22.032	29.030	26.840
<b>Produktion</b>	<b>Fahrzeuge</b>	<b>165.808</b>	<b>151.999</b>	<b>127.793</b>
911	Fahrzeuge	29.751	28.419	21.748
918 Spyder	Fahrzeuge	35	–	–
Boxster/Cayman	Fahrzeuge	28.996	13.316	12.207
Cayenne	Fahrzeuge	81.916	83.208	62.004
Panamera	Fahrzeuge	24.798	27.056	31.834
Macan	Fahrzeuge	312	–	–
<b>Mitarbeiter <sup>1)</sup></b>	<b>Anzahl</b>	<b>19.456</b>	<b>17.502</b>	<b>15.307</b>
Personalaufwand	Mio. €	1.865	1.658	1.349
<b>Umsatz</b>	<b>Mio. €</b>	<b>14.326</b>	<b>13.865</b>	<b>10.928</b>
<b>Finanzen</b>				
Bilanzsumme	Mio. €	24.560	22.747	21.556
Eigenkapital	Mio. €	9.039	7.402	7.001
Anlagevermögen	Mio. €	8.539	7.083	5.944
Investitionen <sup>2)</sup>	Mio. €	2.236	1.873	1.678
Materialaufwand	Mio. €	8.282	8.124	6.822
Abschreibungen	Mio. €	1.415	1.114	871
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. €	2.917	2.692	2.522
Operatives Ergebnis (EBIT)	Mio. €	2.579	2.429	2.045
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	2.784	2.638	2.108
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	1.939	1.833	1.460

<sup>1)</sup> Zum 31. Dezember.<sup>2)</sup> Betrifft Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

## **IMPRESSUM**

### **Herausgeber**

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG  
Porscheplatz 1  
D-70435 Stuttgart  
Germany  
Telefon +49 711 911-0

[www.porsche.com](http://www.porsche.com)

### **Verantwortliche und Ansprechpartner**

Hans-Gerd Bode, Leiter Öffentlichkeitsarbeit und Presse  
Frank Scholtys, Leiter Finanzpresse und Investor Relations

### **Konzept & Design**

heureka GmbH, Essen

### **Fotografie**

Christoph Bauer, Stuttgart  
Klaus Hepp, Weil der Stadt  
Bobby Lee, Hong Kong  
Marco Prosch, Halle  
René Staud, Leonberg  
Werkfotos Porsche AG, Stuttgart

### **Druck**

druckpartner GmbH, Essen



DR. ING. H.C. F. PORSCHE AG  
POSTFACH  
D-70432 STUTTGART  
TELEFON +49 711 911-0