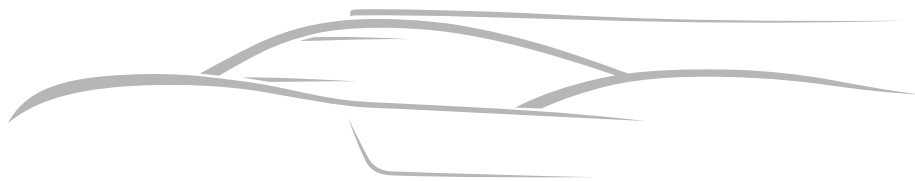
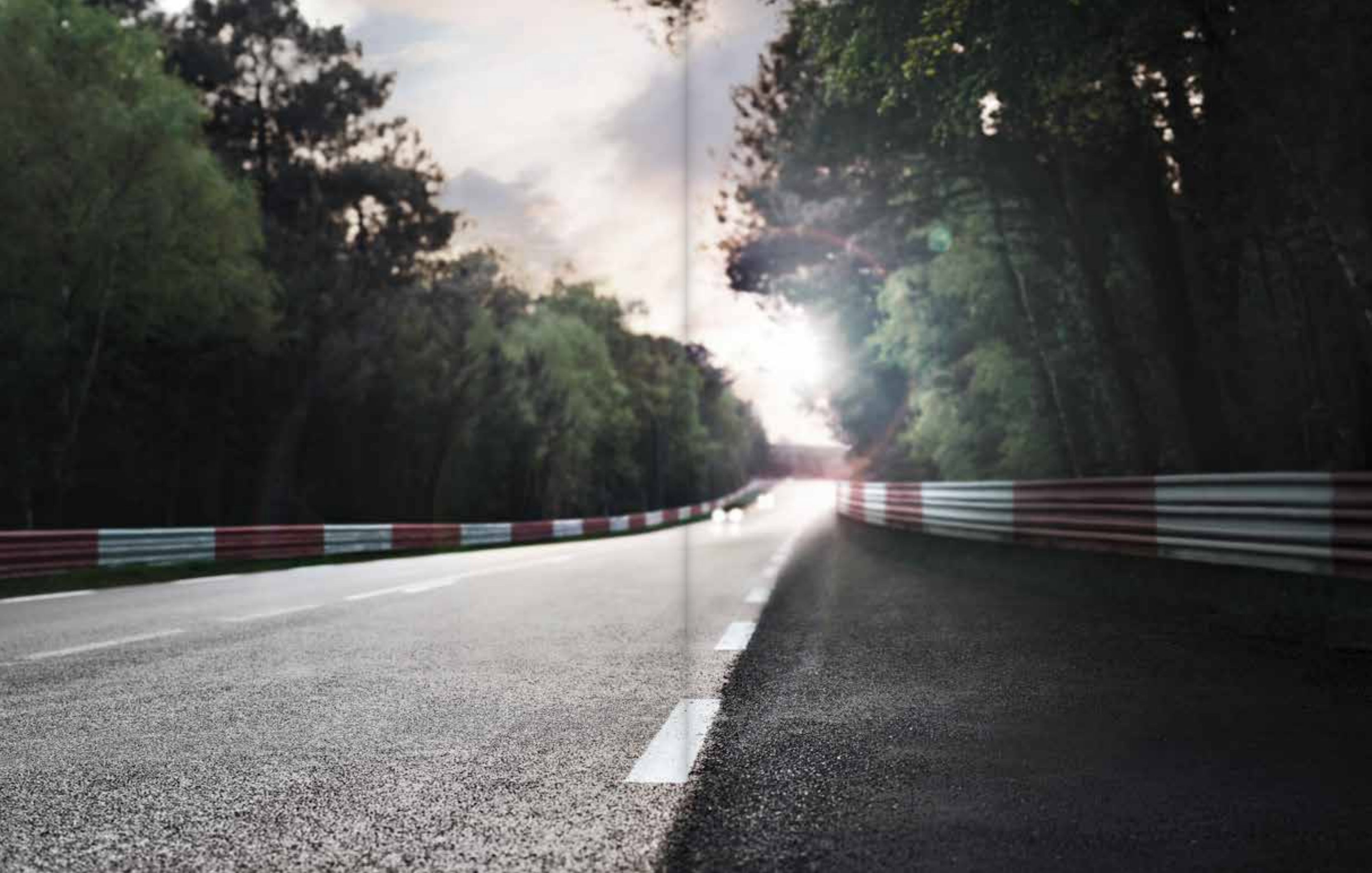




PORSCHE

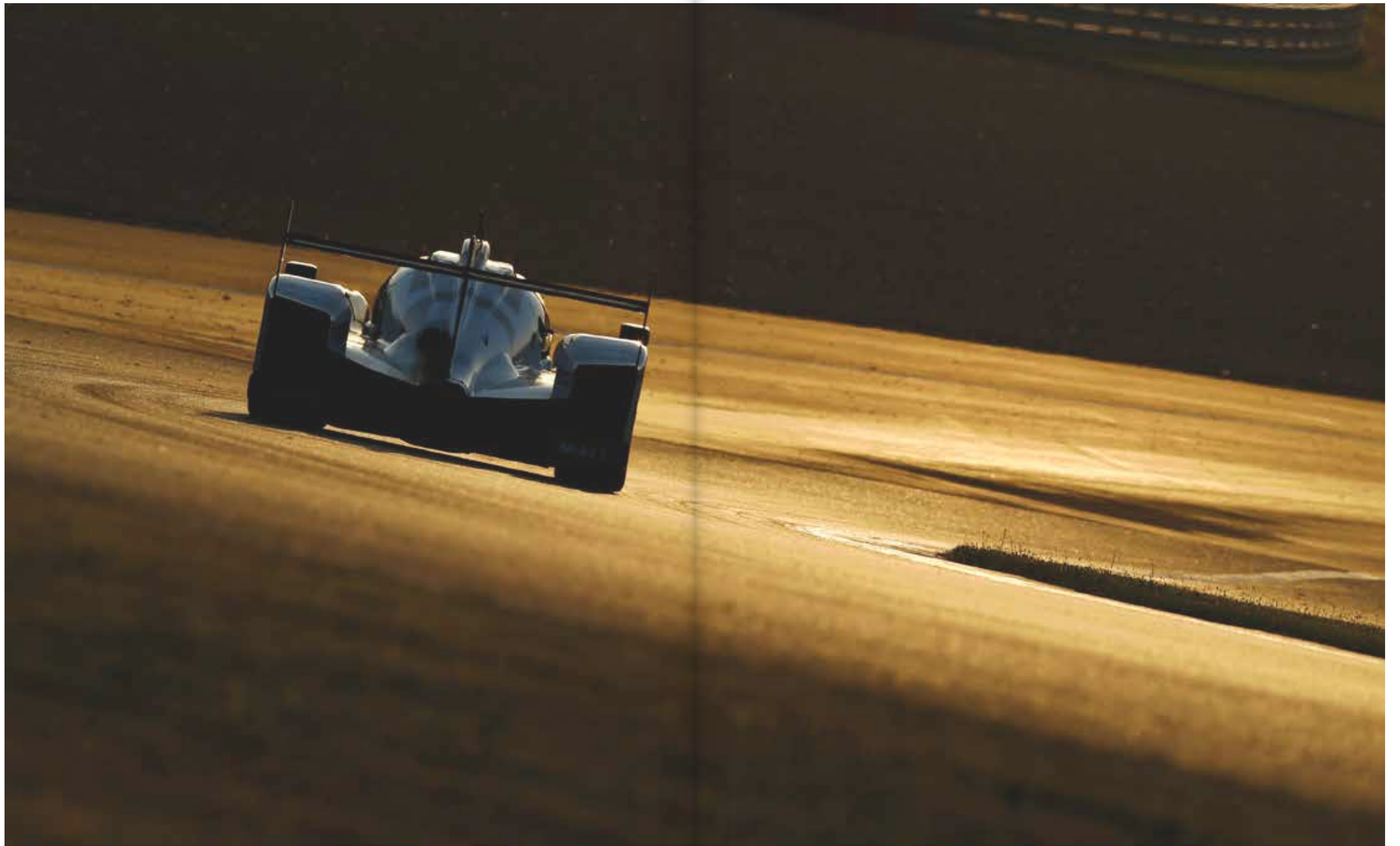


GESCHÄFTSBERICHT 2014























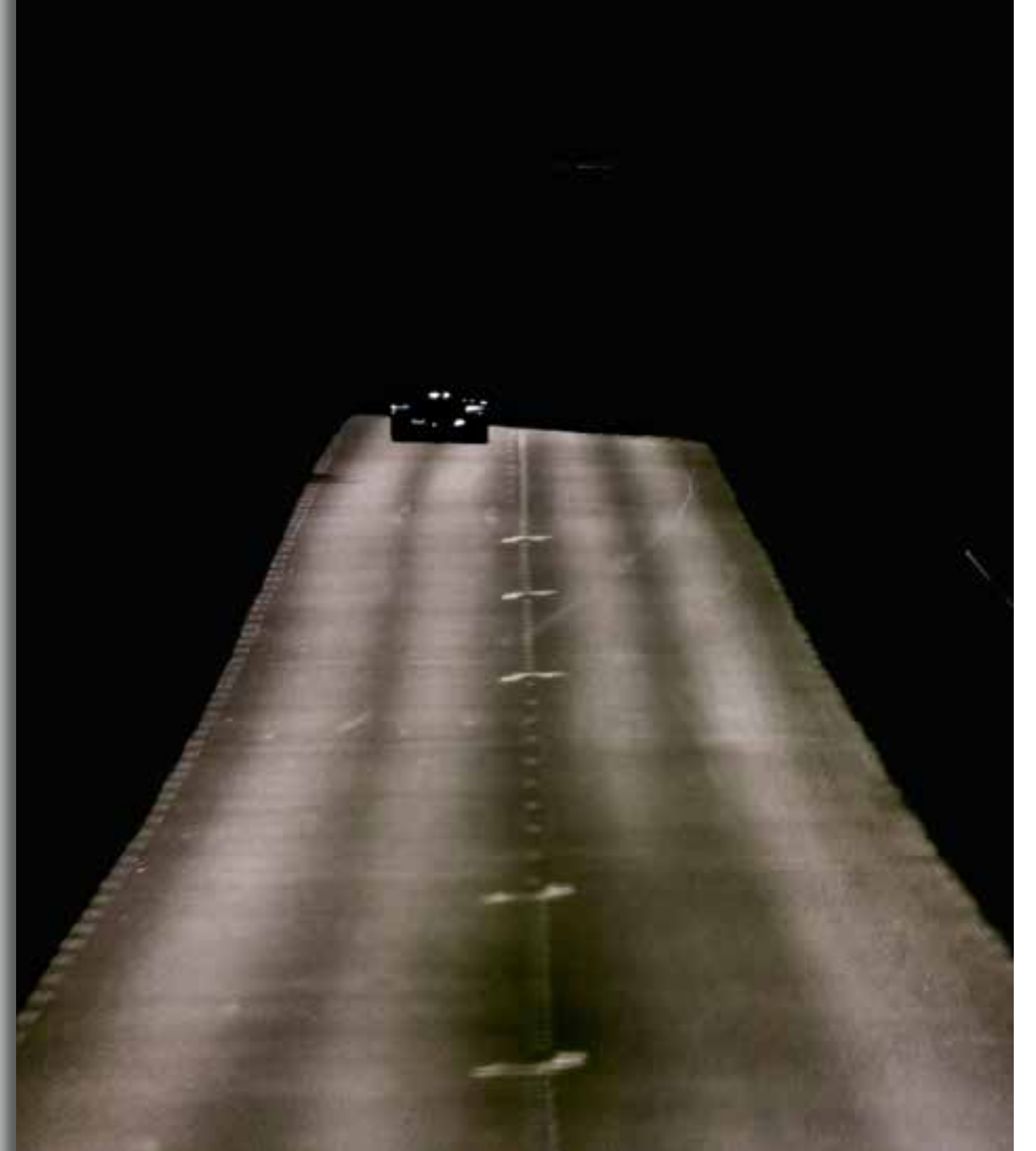






**LEISTUNG
BRAUCHT
KEINE
WORTE.**

**MAN
ERKENNT
SIE.**



**LEISTUNG
BRAUCHT
KEINE
WORTE.**

**MAN
ERKENNT
SIE.**

INHALT

030	BRIEF DES VORSTANDSVORSITZENDEN
032	DER VORSTAND
034	DER AUFSICHTSRAT
036	TECHNOLOGIE UND INNOVATION: ENERGIE. GELADEN.
046	GESCHÄFTSVERLAUF
054	FORSCHUNG & ENTWICKLUNG
058	STANDORT LEIPZIG: STARKE IMPULSE AUS LEIPZIG
066	LIEBLINGSSPIELZEUG IM GRENZBEREICH
070	VERTRIEB, PRODUKTION UND BESCHAFFUNG
076	PORSCHE IN DEN USA: EINE ECHTE LOVESTORY
086	MITARBEITER, NACHHALTIGKEIT UND UMWELT
096	TRADITION UND EMOTION: WENIGER IST MEHR
102	SPORTLICHES FAHREN UND GRANDIOSE LANDSCHAFT
108	FINANZIELLE ANALYSE
	108 VERMÖGENSLAGE
	111 FINANZLAGE
	112 ERTRAGSLAGE
114	FINANZIELLE DATEN
	114 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
	115 GESAMTERGEBNISRECHNUNG
	116 BILANZ
	117 KAPITALFLUSSRECHNUNG
	118 EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG
120	WEITERE INFORMATIONEN
	122 EMISSIONS- UND VERBRAUCHSANGABEN
	124 KENNZAHLEN PORSCHE AG KONZERN
	125 IMPRESSUM

BRIEF DES VORSTANDSVORSITZENDEN



MATTHIAS MÜLLER
Vorstandsvorsitzender

Sehr geliebte Damen und Herren,

wenn ein Geschäftsjahr zu Ende ist, werde ich oft gefragt, was denn das Highlight des zurückliegenden Jahres war. Die Antwort fällt mir dieses Mal leicht, obwohl es bei Porsche viele großartige Ereignisse gab. Der emotionale Höhepunkt war eindeutig die Rückkehr von Porsche in den Spitzenmotorsport. Nach 16 Jahren Pause in der Langstrecken-Weltmeisterschaft haben wir als ein Element unserer Strategie 2018 den 919 Hybrid entwickelt, um bei der „World Endurance Championship“ anzutreten. Unser Auftakt war furios. In Le Mans, wo unser 919 Hybrid kurz vor Schluss auf Rang zwei liegend ausgefallen ist, und in Sao Paulo, wo wir das Rennen gewonnen haben, spürte ich gemeinsam mit dem ganzen Team hautnah die Faszination des Motorsports.

Natürlich geht es uns um den Sieg auf der Rennstrecke. Aber vor allem geht es uns um die bestmögliche Technologie für die Straße. Denn Porsche erhebt den Anspruch, den Kunden die sportlichsten und zugleich technologisch fortschrittlichsten Fahrzeuge im jeweiligen Segment anzubieten. Mit unserer Modellstrategie und der daraus abgeleiteten Bandbreite an Modellen haben wir im vergangenen Jahr unseren Kurs in die Zukunft des Unternehmens Porsche eindrucksvoll aufgezeigt.

An erster Stelle nenne ich den 918 Spyder. Nur wenige Monate nachdem wir den ersten Supersportwagen im März 2014 auslieferten, war dieses hochinnovative Fahrzeug mit einer Auflage von 918 Exemplaren auch schon ausverkauft. Mit einer Rekordzeit auf dem Nürburgring und einem Treibstoffverbrauch eines Kleinwagens haben wir unsere Kunden von unserem technologischen Vorsprung überzeugt und alle Fans unserer Marke fasziniert.

Diese Kombination aus Technologie und Faszination gilt genauso für unseren neuen Sportgeländewagen Macan. Wir haben mit diesem kompakt-sportlichen SUV ein vollkommen neues Segment und damit auch ganz neue Kundenschichten erschlossen. Die Auslieferungszahlen für den Macan bestätigen uns eindrucksvoll: Der Macan ist das richtige Fahrzeug zur richtigen Zeit. Die strategische Bedeutung dieser Baureihe kann gar nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Bei all unserem Tun bleiben wir immer unseren Wurzeln treu. So ist und bleibt der 911er für uns im Sportwagenbau das Maß aller Dinge. Wir werden diese Ikone ständig

weiterentwickeln. Die Evolution im Sportwagenbau gilt genauso für unsere zweiseitigen Baureihen Boxster und Cayman. Die Modellvielfalt dieser Baureihen werden wir konsequent ausbauen. Mit den bereits vorgestellten und den zukünftigen Derivaten unserer reinrassigen Sportwagen bieten wir unseren Kunden ein Höchstmaß an individuellem Fahrspaß.

Die Grenzen des technisch Machbaren immer aufs Neue zu verschieben, bleibt unser Ansporn. Der Ertrag dieser Anstrengungen ist neben dem Entwicklungsvorsprung vor allem ein Marktvorsprung. So war im Geschäftsjahr 2014 Porsche weltweit die einzige Marke, die ihren Kunden bereits drei Plug-in-Modelle im Premiumsegment anbieten konnte: Der Cayenne S E-Hybrid war der erste Plug-in-Hybrid im Premium-SUV-Segment; der Panamera S E-Hybrid, den wir zuvor auf den Markt brachten, war das erste Plug-in-Hybridfahrzeug in der Luxusklasse; und in dem Supersportwagen 918 Spyder steckt mehr hochmoderne Technologie als in jedem anderen Auto. Von diesem Technologie-Träger profitieren alle zukünftigen Fahrzeuge, die das Porsche-Wappen auf der Haube tragen.

Unsere Ingenieure wissen heute besser denn je, wie die Sportwagen der Zukunft noch effizienter werden können. Diesen Weg wird Porsche in den nächsten Jahren konsequent weitergehen. Die Erkenntnisse aus dem Motorsport werden uns dabei helfen. Denn eines steht für uns fest: Größtmögliche Energieeffizienz ist das Erfolgsrezept unserer Fahrzeuge. Dafür steht „Engineered by Porsche in Weissach“.

Freuen Sie sich mit mir auf die kommenden Highlights bei Porsche.

Stuttgart, im März 2015

Ihr

Matthias Müller
Vorstandsvorsitzender

DER VORSTAND

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



von links
nach rechts

BERNHARD MAIER
Vertrieb und Marketing

UWE-KARSTEN STÄDTER
Beschaffung

LUTZ MESCHKE
Finanzen und IT

DR. OLIVER BLUME
Produktion und Logistik

WOLFGANG HATZ
Forschung und Entwicklung

THOMAS EDIG
Stellvertretender
Vorstandsvorsitzender
Personal- und Sozialwesen

MATTHIAS MÜLLER
Vorstandsvorsitzender

DER AUFSICHTSRAT

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

DR. WOLFGANG PORSCHE

Vorsitzender des Aufsichtsrates
der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Diplomkaufmann

UWE HÜCK¹⁾

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

HON.-PROF. DR. TECHN. H.C. FERDINAND K. PIÉCH

Diplom-Ingenieur ETH

DR. HANS MICHEL PIÉCH

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

KAI BLIESENER¹⁾

(bis 18. Juli 2014)
Generalsekretär Betriebsrat Zuffenhausen
Gesamt- und Konzernbetriebsrat der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

WOLFGANG V. DÜHREN¹⁾

(ab 18. Juli 2014)
Sachgebietsleiter Vertriebsplanung

ANTONIO GIRONE¹⁾

Stellvertretender Vorsitzender
des Konzernbetriebsrats
Mitglied des Gesamtbetriebsrats
Mitglied des Betriebsrats Zuffenhausen/
Ludwigsburg/Sachsenheim
Mitglied des Betriebsrats der Porsche
Automobil Holding SE

JOCHEN HELD²⁾

(ab 18. Juli 2014 bis 13. November
2014)
Mitglied des Konzernbetriebsrats
und stellvertretender Vorsitzender
des Gesamtbetriebsrats
Vorsitzender des Betriebsrats Weissach
Mitglied des Betriebsrats der Porsche
Automobil Holding SE

TANJA JACQUEMIN¹⁾

(ab 18. Juli 2014)
Funktionsbereichsleiterin Betriebs-
und Branchenpolitik beim Vorstand der
IG Metall

JÜRGEN KAPFER¹⁾

(bis 18. Juli 2014)
Projektleiter Antrieb Baureihe Boxster

BERND KRUPPA¹⁾

(bis 18. Juli 2014)
Erster Bevollmächtigter der IG Metall
Verwaltungsstelle Leipzig

HANS-JÖRG LESCHEK¹⁾

(bis 18. Juli 2014)
Mitglied des Betriebsrats Zuffenhausen/
Ludwigsburg

MANFRED PACHE¹⁾

(ab 13. November 2014)
Betriebsratsvorsitzender des Betriebsrats
Weissach
Stellvertretender Vorsitzender des
Gesamtbetriebsrats
Mitglied des Konzernbetriebsrats
Mitglied des Betriebsrats der Porsche
Automobil Holding SE

HANSJÖRG SCHMIERER¹⁾

Geschäftsführer Mitglieder und Finanzen
IG Metall Stuttgart

PETER SCHULZ¹⁾

Hauptabteilungsleiter Personalwesen,
Geschäftsleitung und Produktion

WALTER UHL¹⁾

(bis 18. Juli 2014)
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 Betriebsrats der Porsche
Automobil Holding SE

JORDANA VOGIATZI¹⁾

(ab 18. Juli 2014)
Pressesprecherin der IG Metall
Verwaltungsstelle Stuttgart

WERNER WERESCH¹⁾

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

AXEL WEYLAND¹⁾

(ab 18. Juli 2014)
Leiter Antriebsstrang der Porsche
Engineering Services GmbH

¹⁾ Arbeitnehmervertreter

¹⁾ Arbeitnehmervertreter

²⁾ Herr Jochen Held ist aus gesundheitlichen Gründen an der Ausübung seines Aufsichtsratsmandats vorübergehend gehindert. Für die Zeit seiner krankheitsbedingten Abwesenheit wurde Herr Manfred Pache am 13. November 2014 gerichtlich zum Ersatzmitglied bestellt.

ENERGIE. GELADEN.

Die Zukunft des Sportwagens hat begonnen. Ihr Ursprungsort:
Die Denkfabrik Weissach.

Mit dem rollenden Forschungs-
labor 919 Hybrid kehrte
Porsche im Jahr 2014 in den
Spitzen-Langstrecken-Motor-
sport zurück. Gleichzeitig

startete die Auslieferung
des Supersportwagens
918 Spyder. Beide Fahrzeuge
beeindrucken durch hoch-
moderne und ganz besonders

effiziente Technologien
„engineered in Weissach“. Das
Porsche Entwicklungszentrum
wurde einmal mehr seiner
Rolle als „Think Tank“ gerecht.



**„Ich weiß nicht, welche Antriebe
in vielleicht 30 Jahren dominieren
werden. Aber ich weiß, dass
Porsche dorthin unterwegs ist.“**

Wolfgang Hatz,
Vorstand Forschung und Entwicklung

Unterwegs auf neuen Wegen, das ist
Porsche, um bereits heute einen Sport-
wagen von morgen anzubieten – den
918 Spyder. Sein komplexer Antriebs-
strang funktioniert in wichtigen Details
anders als bei klassischen Vorbildern.
Es geht dabei um höchste Energieeffi-
zienz. Elektromaschinen an Vorder- und
Hinterachse ergänzen den Verbrennungs-
motor, indem sie ihn mithilfe elektrischer
Energie aus der Lithium-Ionen-Batterie
beim Beschleunigen unterstützen und
beim Bremsen einen Gutteil zurück ins
System schieben. Der individuell steuer-
bare, zusätzliche Frontantrieb ermöglicht
in Kurven neue, sichere Fahrstrategien für
extrem hohe Geschwindigkeiten. Das Ge-
samtergebnis: ein optimierter Verbrauch
und exorbitante Fahrleistungen. Oder um
es mit den Worten von Wolfgang Hatz aus-
zudrücken: „Wer gut ist beim Einsammeln
von Energie, der ist nicht nur sparsam,
sondern auch schnell.“

Sehr schnell sogar, oder besser gesagt:
der Schnellste. Etwa auf der Nordschleife
des Nürburgrings. Dort hinterließ der
918 Spyder mit der Fabelzeit von sechs

Top-Sportler mit neuartigen Antriebskonzepten:
Porsche 919 Hybrid und Porsche 918 Spyder.

Minuten und 57 Sekunden seine Visitenkarte. Neuer Rundenrekord, 17 Sekunden besser als die zuvor bestehende Bestmarke von Serienfahrzeugen mit Straßenbereifung.

„Der 918 Spyder ist ein Technologieträger für die Straße. In keinem anderen Fahrzeug auf dem Markt steckt mehr Technologie“, sagt Hatz. „Der 918 Spyder enthält unser gesamtes Wissen – deshalb führen wir mit ihm den Wettbewerb an.“

Das gesamte Wissen, in einem Auto? Ja – wobei das stets eine Momentaufnahme ist. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist eine Engineering Company, was schon das „Dr. Ing.“ im Unternehmensnamen zeigt. Hiermit begründet der Sportwagenhersteller den Anspruch, die jeweils sportlichsten und technologisch fortschrittlichsten Fahrzeuge im Wettbewerbsumfeld herzustellen. Eine Engineering Company ruht niemals und treibt den Fortschritt ständig voran. Und deshalb präsentierte Porsche wenige Monate nach der Rekordfahrt des 918 Spyder den nächsten prall gefüllten Technologieträger.

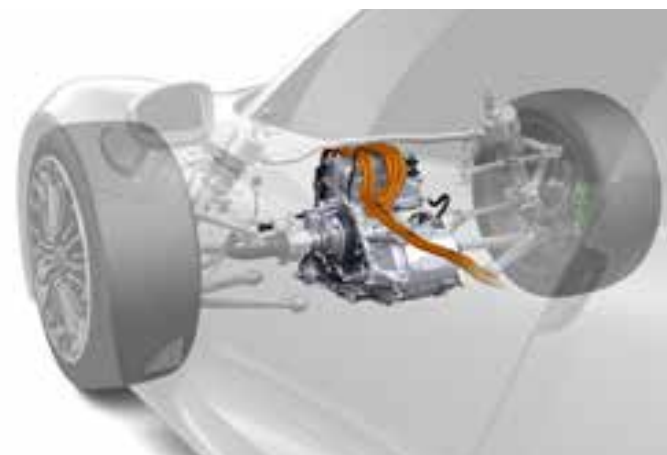
Scheinwerferlicht auf den 919 Hybrid. Der Rennwagen der LMP1-Klasse legt die Effizienz-Messlatte auf ein nochmals höheres Niveau. Er ist der einzige Rennwagen im LMP1-Feld, der nicht nur beim Bremsen, sondern auch beim Gasgeben Energie zurückgewinnt. Mit seiner Top-Technologie tritt er in der obersten Liga des Langstrecken-Motorsports WEC (World Endurance Championship) an: Das Reglement legt einen Maximalverbrauch pro Rennrunde fest, differenziert nach Antriebskonzepten. Im Jahr 2014 lag in Le Mans der Wert in der Kategorie des 919 Hybrid bei gerade einmal 4,79 Litern pro Runde. Der 919 fährt nicht allein gegen die Stoppuhr, sondern auch gegen die Tankuhr.

Nur die modernsten Fahrzeugkonzepte können das schaffen. Das Effizienzziel hat der 919 Hybrid in der Rennsaison 2014 voll erreicht. Und er bewegte sich – für Porsche gar nicht ungewöhnlich – schon im ersten Einsatzjahr im Vordergrund, er fuhr einen Sieg und weitere Podiumsplatzierungen ein. Das ist die exzellente Ausgangsposition für die Rennsaison 2015. „Zugleich ist der 919 Hybrid das rollende Labor für die Serienentwicklung. Wir ge-



„Der 919 Hybrid kommt aus unserem Entwicklungszentrum Weissach. Dorthin fließen die Erkenntnisse zurück und stehen für sämtliche Modellreihen zur Verfügung.“

WOLFGANG HATZ
Vorstand Forschung und Entwicklung



Durchdacht, kompakt: Der zusätzliche Elektromotor an der Vorderachse gibt dem 918 Spyder über das elektrische Porsche Traction Management (ePTM) noch mehr Traktion und Fahrdynamik.

winnen mit ihm bei jedem Einsatz. Jeder gefahrene Kilometer bedeutet Daten und Erfahrung für die Zukunft“, sagt Vorstand Hatz. „Der 919 Hybrid kommt aus unserem Entwicklungszentrum Weissach. Dorthin fließen die Erkenntnisse zurück und stehen für sämtliche Modellreihen zur Verfügung.“

TECHNIKKOSMOS WEISSACH

Weissach. Der Name der Gemeinde hat in der Welt der Car-Guys einen Klang wie etwa für Gourmets das Piemont als Quelle der besten Trüffelpilze. Das Entwicklungszentrum ist ein einzigartiger Technikkosmos. Rund 6.500 Mitarbeiter, darunter 5.000 von Porsche und 1.500 von Partnerunternehmen, sind dort in der Entwicklung, im Motorsport, im Einkauf und den unterstützenden Bereichen tätig. Dicht an dicht stehen die Gebäude, schmale Verbindungsstraßen schlängeln sich hindurch. Das Prüfgelände verfügt nicht nur über Dynamik- und Marterstrecken diverser Art, sondern auch über einen kleinen, aber feinen Rundkurs von 2,8 Kilometern Länge. Er ist sozusagen eine asphaltgewordene Essenz von Porsche: Wer Sportwagen baut, muss sie auf Sportwegen erproben. Und weil Motorsport nun einmal eine schnelle Angelegenheit ist, passiert das idealerweise gleich neben den Entwicklungslabors.

Alle Fahrzeuge der Marke, ob für Alltag oder Rennstrecke, durchlaufen die Berei-

gramm im Sinne von „Porsche Intelligent Performance“.

ROLLENDE LABORE DER AUTOMOBILTECHNIK

Das Antriebskonzept des 918 Spyder reizt die aktuellen technologischen Möglichkeiten vollständig aus und bringt sie über neue Entwicklungen zugleich ein erhebliches Stück weiter voran. Sein unabhängiger Allradantrieb mit Elektromotor an der Vorderachse basiert auf Erkenntnissen, die Porsche mit dem 911 GT3 R Hybrid im Renneinsatz gesammelt hat. Die leistungsfähige Lithium-Ionen-Batterie lässt sich am Stromnetz aufladen und erlaubt eine rein elektrische Reichweite von bis zu 31 Kilometern. Eine weiterentwickelte „Boost“-Strategie steuert den Energiehaushalt des Elektroantriebs intelligent und sorgt dafür, dass bei jedem Spurt mit voller Beschleunigung die gesamten 887 PS durch vollen Druck aufs Gaspedal abrufbar sind. Zahlreiche Computer und Software dirigieren das Zusammenspiel aller Komponenten und

che des Entwicklungszentrums Weissach (EZW). Dort entsteht ohne Unterlass das Automobil von morgen. Ist eine Generation fertig, wird sofort die nächste auf den Weg gebracht. Parallelstränge bringen zwischendurch komplett neue Modelle ins Portfolio, natürlich auch neuartige Technologien. Ein ständig forderndes Pro-



Technologieträger als Serienfahrzeug: Porsche 918 Spyder.

enthalten erhebliches Knowhow – insbesondere für das Fahren im Grenzbereich: Der 918 Spyder wäre kein Porsche, wenn er das Technikaufgebot nicht in herausragende Fahrdynamik umsetzen würde. Siehe die Nürburgring-Zeit.

Über einen Drehschalter im Lenkrad lassen sich im Handumdrehen fünf Betriebsmodi aktivieren. Beim Start ist der „E-Power“-Modus eingestellt. Im „Hybrid“-Modus arbeiten Elektromaschinen und Verbrennungsmotor abwechselnd mit dem Ziel höchster Effizienz und geringstem Kraftstoffverbrauch. „Sport-Hybrid“ erlaubt mehr Dynamik: Der Verbrennungsmotor übernimmt den Hauptantrieb. Die Elektromaschinen unterstützen durch Boost.



Verteilter Antrieb, tiefer Schwerpunkt: Der 918 Spyder hat eine ideale Gewichtsverteilung.

„Race-Hybrid“ ist der Modus für höchstmögliche Performance und besonders sportliche Fahrweise. In diesem lässt sich zusätzlich „Hot Lap“ aktivieren, um auf der Rundstrecke kurzfristig über die maximale Leistung zu verfügen.

Chassis und Fahrwerk des 918 Spyder enthalten Renngene. Das Monocoque besteht aus kohlefaserverstärktem Kunststoff. Das Mehrlenker-Fahrwerk ist ergänzt um weitere Technik wie das aktive Dämpfersystem PASM und eine Hinterachslenkung.

Der Langstreckenrennwagen 919 Hybrid treibt die Technologie über ein revolutionäres Konzept noch weiter. An der Hinterachse hat der Bolide einen kompakten V4-Verbrennungsmotor. Turboaufladung, Direkteinspritzung sowie Downsizing über eine Reduzierung des Hubraums auf zwei Liter und eine Beschränkung der Zylinderzahl auf vier ermöglichen eine deutliche Effizienzsteigerung. Die zusätzliche E-Maschine an der Vorderachse macht den 919 Hybrid in entscheidenden Situationen zum Allradfahrzeug. Die dafür notwen-

dige elektrische Energie stammt aus zwei Energierückgewinnungssystemen. Grundlegend neu ist die Nutzung thermischer Abgasenergie durch einen Elektrogenerator, der vom Abgasstrom angetrieben wird. Zusätzlichen Strom liefert ein Generator an der Vorderachse, der beim Bremsen Bewegungs- in elektrische Energie umwandelt. Aus den Lithium-Ionen-Batterien kann der Fahrer die E-Energie bei Bedarf abrufen – dann treiben mehrere hundert Zusatz-PS die Vorderachse an. Ergebnis: der effizienteste Antrieb, der je von Porsche gebaut wurde.

Mit diesen beiden Fahrzeugen ist die Zukunft des Sportwagens in der Gegenwart angekommen. Porsche sendet Signale, mit welchen Technologien zukünftig Modelle ausgestattet sein können. Deutlich erkennbar ist: Sie werden auf der Route höchster Effizienz fahren. Und vor allem: Sie werden ihre ersten Kilometer auf der Teststrecke in Weissach fahren. Wie so viele Sportwagen vor ihnen, deren wegweisende Technik hier ihren Anfang nahm.

EINZIGARTIGE TRADITION

Porsche schuf die Prüfstrecke in Weissach Anfang der 1960er Jahre. Baubeginn war 1961. Das Skid Pad wurde 1962 in Betrieb genommen, 1967 folgte der Geländekurs. 1971 wurden rund um das Skid Pad der CanAm-Kurs und der Bergkurs mit engeren Kurven gebaut. Parallel dazu entstanden nach und nach die Entwicklungsgebäude dieser Technikschieme, die bisweilen geheimnisvoll, irgendwie unnahbar wirkt; und die von vielen bewundert wird für das, was von dort kam und kommt. Auf jeden Fall ist sie ein Garant für Erfolge auf der Rennstrecke und für den anschließenden Technologietransfer aus den Rennwagen in die Serienfahrzeuge.

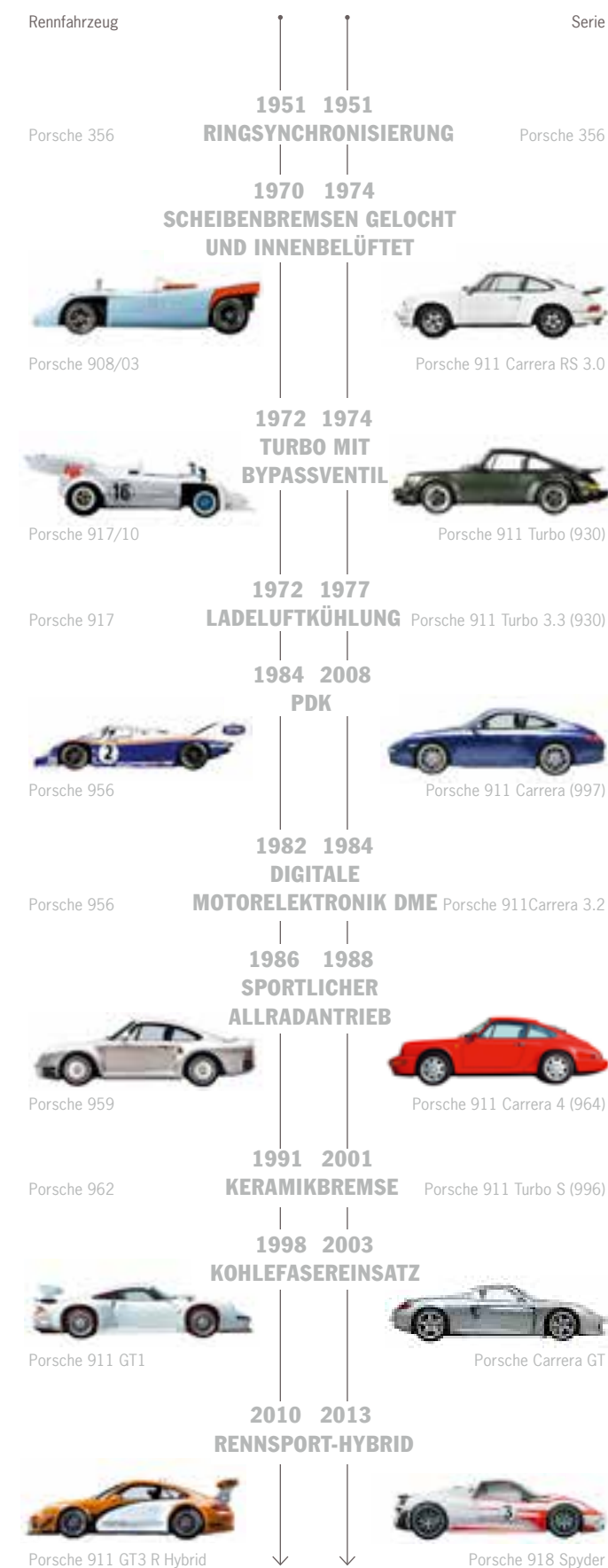
Beispiel 1: Im Jahr 1970 holte der bärenstarke 917, den damals ein junger Ingenieur namens Ferdinand Piëch mit Verve und viel Geschick vorantrieb, den ersten Porsche Gesamtsieg bei den „24 Stunden von Le Mans“. Um dessen Zwölfzylindermotor eine noch höhere Motorleistung zu entlocken, erhielt der 917 1972 zwei Turbolader („Bi-Turbo“). Ventile regelten den Ladedruck und machten den

Leistungszuwachs beherrschbar. Ein Jahr später war diese Technik serienreif: 1973 präsentierte Porsche den berühmten 911 Turbo (Baureihe 930), der 1977 zusätzlich einen Ladeluftkühler erhielt und damit eine weitere Rennsporttechnologie. Der im Jahr 1985 vorgestellte 959 – ein außergewöhnlicher Technologieträger – brachte dann die Register-Aufladung und damit dem Turbo Manieren bei: Es kam nicht mehr ein Lader zum Einsatz, sondern zwei sich ergänzende mit unterschiedlichen Ladebereichen. Das gefürchtete „Turboloch“ war Vergangenheit. 2006 folgte dann im 911 Turbo die variable Turbinengeometrie (VTG), um bei allen Betriebszuständen des Motors optimale Strömungsverhältnisse zu haben. Nach wie vor ist Porsche der einzige Hersteller, der VTG-Lader in Ottomotoren einsetzt. Heute ist der Turbolader aktueller denn je, er gilt als eine Schlüsseltechnologie, um den Verbrennungsmotor mit allen Maßgaben an Treibstoffökonomie und Emissionen in die Zukunft zu führen.

Beispiel 2: Das Porsche Doppelkupplungsgetriebe (PDK). Bereits Ende der 1960er Jahre arbeitete der Sportwagenhersteller an einem derartigen Kraftwandler. Anfang der 1980er Jahre griffen die Entwickler im Zuge der Weiterentwicklung der Rennwagen 956/962 die Idee vom Schaltgetriebe ohne Zugkraftunterbrechung wieder auf. Die Technik eignet sich insbesondere in Verbindung mit Turbomotoren, da man beim Schalten auf dem Gas bleiben kann und der Ladedruck somit konstant erhalten bleibt – von kürzeren Schaltzeiten ganz zu schweigen. Das PDK bewährte sich im Motorsport, doch den Komfortansprüchen in Serienfahrzeugen genügte es noch nicht. Erst die Weiterentwicklung der Elektronik brachte es dorthin: 2008 erhielt der 911 Carrera (997) als erster Seriensportwagen ein Doppelkupplungsgetriebe. Heute verkauft Porsche mehr als 90 Prozent der Elfer mit PDK, und in anderen Modellen ist es sogar Standard – für sportliches Fahren, aber auch und gerade mit Blick auf einen geringen Treibstoffverbrauch.

Beispiel 3: Der sportliche Allradantrieb stammt ebenfalls aus dem Entwicklungszentrum Weissach. Hier kommt der 959 erneut ins Spiel. Er war der erste Allradler mit Sensoren für den Fahrzustand, um die

TECHNOLOGIETRANSFER – VON DER RENNSTRECKE IN DIE SERIE



Motorkraft mithilfe einer elektronischen, stufenlos geregelten Längssperre variabel zwischen Vorder- und Hinterachse zu verteilen. Die Technologie war sehr erfolgreich: 1986 gewann der 959 die Rallye Paris–Dakar. Zwei Jahre später kam das erste Serienfahrzeug mit dem darauf basierenden Allradantrieb, der 911 Carrera 4 (1988). Seitdem hat Porsche das Konzept immer weiter verfeinert. Eine nächste Innovationsstufe ist der Allradantrieb mit der Unterstützung von Elektromotoren, verwirklicht beim 911 GT3 R Hybrid, 918 Spyder und 919 Hybrid.

Rollende Labore treiben die Technik voran, erproben sie, verfeinern sie. Das Entwicklungszentrum Weissach scheint wie ein Supercomputer. Komplizierte Fragestellungen werden hineingegeben – umfassende Antworten zurückgespielt. Ergebnis immer: die besten Sportwagen der Welt, für den Motorsport und für die Serie „Engineered in Weissach“.

Das Entwicklungszentrum erfindet sich selbst immer wieder neu und hält sich damit stets auf bestem Wissens- und Technologiestand. Weissach ist hoch-

Hightech-Windkanal für energieeffiziente Aerodynamik: Michael Pfadenhauer vor der Hochleistungsturbine. Das Gebläse mit acht Metern Durchmesser hat extrem leichte Karbonschaufeln und kann Windgeschwindigkeiten bis zu 300 km/h erzeugen.



modern ausgestattet. Im Geschäftsjahr 2014 eröffnete Porsche ein neues Design-Studio mit Konzeptbau sowie einen Aeroakustik-Windkanal. Einschließlich des Elektronik-Integrationszentrums (EIZ), das 2013 in Betrieb ging, investierte das Unternehmen für diese Erweiterung und Erneuerung des Entwicklungszentrums mehr als 150 Millionen Euro. Denn wer Fahrzeuge baut, die Grenzen verschieben, muss Entwicklungsmöglichkeiten haben, die eine Grenzverschiebung erlauben.

NEUE GEBÄUDE, NEUE MÖGLICHKEITEN

Michael Mauer, Chef-Designer von Porsche, zeigt im neuen Studio eine der erfolgreichen Neuheiten des Jahres 2014. „Der 911 Targa hat ein unverkennbares und zeitloses Design, das gekonnt historische Attribute des Ur-Targa von 1963 mit modernen funktionalen Stilelementen kombiniert“, erläutert er. „Er enthält die Design-DNA der Marke. Diese entwickeln wir mit jedem neuen Fahrzeug weiter.“ Das neue Design-Studio gibt dazu beste Rahmenbedingungen. Das Fahrzeug-Design in allen Stadien und damit auch die komplette Mannschaft, zuvor auf verschiedene Gebäude verteilt, befinden sich nun unter einem Dach. Ein wichtiger Vorteil daraus: die schnelle Kommunikation. „Entwürfe können rasch gezeigt und diskutiert werden – für unsere kreative Arbeit ein sehr wichtiger Schritt“, erläutert Mauer.

Gleich neben dem Design-Zentrum befindet sich der neue Windkanal. Michael Pfadenhauer verantwortet dort Aerodynamik und Thermomanagement. „Die Anforderungen an diese Fachgebiete sind in den vergangenen Jahren extrem gestiegen“, sagt er. Der 918 Spyder ist die aktuelle Spitze dieser Entwicklung. „Seine aktive Aerodynamik ermöglicht höchste Treibstoffeffizienz und maximale Performance auf Knopfdruck – bis zu diesem Auto waren das scheinbar unvereinbare Gegensätze“, führt Pfadenhauer aus. „Außerdem hat der Supersportwagen ein Thermomanagement mit fünf getrennten Kühlkreisläufen und insgesamt sieben Luft-Wärme-Tauschern, um in allen Fahrzuständen optimale Bedingungen zu haben – eine große Herausforderung.“

Weil die Verbindung zwischen Exterieur-Design und Aerodynamik naturgemäß besonders eng ist, gibt es direkte Gänge zwischen beiden Gebäuden – für die Mitarbeiter und flexible Gesprächsmöglichkeiten, aber auch und vor allem, um Modelle und Prototypen unter Ausschluss der Öffentlichkeit zu transportieren. Damit das, was auf der einen Seite erdacht wurde, ganz verschwiegen auf der anderen Seite untersucht werden kann.

„Das ist eine weitere Stärke des EZW“, sagt Michael Mauer. „Wir können hier



Porsche Active Aerodynamics (PAA) beim 918 Spyder: Kühlluftklappen, Frontdiffusor und Heckflügel stellen sich auf Fahrsituation und Fahrmodus ein.

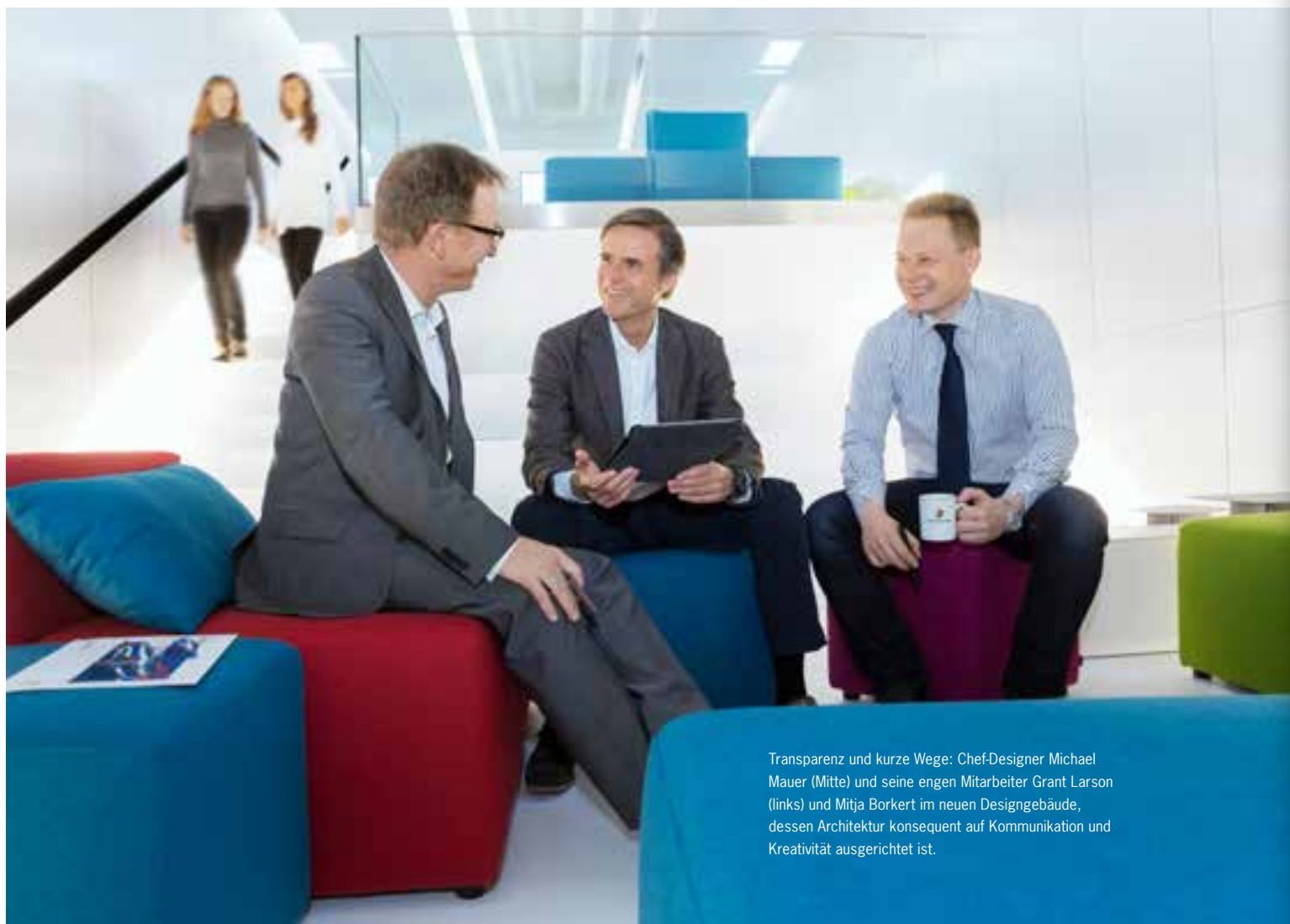
abgeschottet hinter verschlossenen Türen arbeiten. Das erhöht die Geheimhaltung unserer Projekte, die ja alle Zukunftscharakter haben. Und zugleich gibt es den Mitarbeitern einen Rahmen für eine sehr konzentrierte Tätigkeit.“

ELEKTRONIK MIT GROSSEM POTENZIAL

Im neuen Elektronik-Integrationszentrum kümmern sich die Mitarbeiter darum, die vielfältigen und sehr komplexen Elektrik- und Elektronikfunktionen des Autos zu vernetzen, aufeinander abzustimmen und den fehlerfreien Betrieb zu gewährleisten – eine gleichfalls anspruchsvolle Aufgabe.

„Entwürfe können rasch gezeigt und diskutiert werden – für unsere kreative Arbeit ein sehr wichtiger Schritt.“

MICHAEL MAUER
Chef-Designer von Porsche



Transparenz und kurze Wege: Chef-Designer Michael Mauer (Mitte) und seine engen Mitarbeiter Grant Larson (links) und Mitja Borkert im neuen Designgebäude, dessen Architektur konsequent auf Kommunikation und Kreativität ausgerichtet ist.

„Aktuelle Fahrzeuge haben bereits 6.000 elektrische und elektronische Funktionen, mit weiter steigender Tendenz“, sagt Uwe Michael, der Leiter des EIZ. „Sie sind verteilt auf 100 Steuergeräte. Im Zusammenspiel des fertigen Gesamtfahrzeugs muss alles einwandfrei miteinander funktionieren. Diese Aufgabe hat das EIZ: Wir bringen die Gesamtelektrik und Elektronik ins Auto und kontrollieren auf dem Weg dahin sämtliche Einzelfunktionen.“ Dazu zählen auch Audiosysteme sowie Anzeige- und Bedienkonzepte.

Der Elektroantrieb gehört ebenfalls zu den Kompetenzfeldern der Weissacher Mannschaft. Wolfgang Hatz: „Bei Plug-in-Hybriden sind wir Vorreiter. Mit dem Cayenne S E-Hybrid, dem Panamera S E-Hybrid und dem 918 Spyder bieten wir als einzige Marke bereits drei Plug-in-Modelle im Premiumsegment an. Das ist für uns ein strategisch wichtiges Thema, denn auch wir als Sportwagenhersteller müssen alle Emissionsvorschriften erfüllen.“ Neben der weiteren Perfektionierung des Plug-in-Hybrids beispielsweise über größere elektrische Reichweiten untersuchen die Entwickler auch rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge, etwa mit dem Erprobungsträger Boxster E. Porsche typisch liefert die Rennstrecke auch dafür die Maßstäbe: „Die Technologie gelangt bei uns erst in die Serie, wenn ein Elektro-Sportwagen unter allen Bedingungen höchste Performance liefert“, hält Hatz fest. „Auch nach zehn Runden auf der Rennstrecke muss er noch voll im Saft stehen und weitere schnelle Runden ermöglichen.“

Wie eng sämtliche Fahrzeugkomponenten miteinander vernetzt sind, zeigt das Beispiel Bremssysteme. Sie dienen in modernen Fahrzeugen nicht allein der sicheren Verzögerung, sondern tragen per Rekuperation zur Effizienz bei: Ähnlich einem Fahrraddynamo wird die kinetische Energie des Fahrzeugs in elektrische Energie umgewandelt. Im effizienzorientierten Automobil geht es dabei um höchste Wirkungsgrade. „Wir verschenken keine Kilowattsekunde. Die Bremsen sind voll eingebettet in komplexe Antriebssysteme“, bringt es Michael Lingg, Leiter Entwicklung Bremsen und Hydraulik, auf den Punkt. Der 918 Spyder hat den Trend angestoßen, sukzessive wird er auf an-

dere Baureihen ausgeweitet. Da wird der ehemals simple Bremskraftverstärker in seiner elektronisch gesteuerten Neuauflage zu echter Hightech. Er ist ein Zentralelement für die optimale Rekuperation.

DENKFABRIK AUF HÖCHSTEM NIVEAU

In der Wissenschaftswelt würde man Weissach vielleicht einen „Think Tank“ nennen. Die Denkfabrik setzt Maßstäbe. Für die Marke und für die gesamte Branche. Hochkarätiges Fachwissen paart sich mit einer ausgeprägten Konzept- und Umsetzungsstärke zu den Top-Ergebnissen. „Bei Porsche wird das zusätzlich beflügelt von einem sportlichen Ehrgeiz“, sagt Uwe Schneider, Leiter Entwicklung Gesamtfahrzeug, Erprobung und Qualität. „Er wirkt wie ein Entwicklungsbeschleuniger: Porsche ist im Motorsport zu Hause – und wie ein Sportler ist jeder Mitarbeiter jederzeit bereit, Höchstleistungen zu geben. Um in der Summe eines Teams, in dem jeder am gleichen Strang zieht, den ganz großen Erfolg zu erzielen.“

Ein großer Vorteil von Weissach ist letztlich, dass alles sehr nah beieinander liegt. „Innerhalb von fünf Minuten kann man vom Windkanal zu den Karosserieentwicklern laufen“, erklärt Wolfgang Hatz. „Die Rennstrecke ist gleich nebenan. In dieser Konzentriertheit gibt es das in keinem anderen Entwicklungszentrum auf der Welt. Mittags treffen sich alle im Casino beim Essen und tauschen sich aus.“ Dieser Spirit sei es, sagt Hatz, „der unser Entwicklungszentrum zu etwas ganz Besonderem macht“.

WEC-TERMINE 2015

Für die FIA World Endurance Championship (WEC) ist der 919 Hybrid gebaut, und in dieser Königsklasse des Langstrecken-Motorsports sammelt das „rollende Labor“ Erkenntnisse für die Sportwagen der Zukunft von Porsche.

27./28. März 2015	Paul Ricard, Frankreich	Prolog
12. April 2015	Silverstone, Großbritannien	6-Stunden-Rennen
2. Mai 2015	Spa-Francorchamps, Belgien	6-Stunden-Rennen
13. Juni 2015	Le Mans, Frankreich	24-Stunden-Rennen
30. August 2015	Nürburgring, Deutschland	6-Stunden-Rennen
19. September 2015	Circuit of the Americas, USA	6-Stunden-Rennen
11. Oktober 2015	Fuji, Japan	6-Stunden-Rennen
1. November 2015	Schanghai, China	6-Stunden-Rennen
21. November 2015	Sakhir, Bahrain	6-Stunden-Rennen



Effizienz pur: Hochleistungs-Hybrid-Bremssystem des 918 Spyder mit integrierter Rekuperation.

GESCHÄFTSVERLAUF

DIE WELTWIRTSCHAFT WÄCHST MODERAT

Die Wachstumsrate der Weltwirtschaft erhöhte sich im Geschäftsjahr 2014 geringfügig auf 2,7 (Vorjahr: 2,6) Prozent. In vielen Industrienationen verbesserte sich die wirtschaftliche Lage, so auch in Westeuropa. Hier legte das Bruttoinlandsprodukt um 1,2 (Vorjahr: 0) Prozent zu. Selbst in den südeuropäischen Krisenländern zeichnete sich das Ende der langen Rezession ab. In Osteuropa waren indes die Folgen des Konflikts zwischen Russland und der Ukraine spürbar. Die Wirtschaftsleistung Russlands legte im Berichtszeitraum nur um 0,4 (Vorjahr: 1,3) Prozent zu. Die deutsche Wirtschaft erwies sich als robust und wuchs um 1,5 (Vorjahr: 0,2) Prozent. Übertroffen wurde dies von den beiden Motoren der Weltkonjunktur, den USA mit einem Zuwachs von 2,4 (Vorjahr: 2,2) Prozent und China mit plus 7,4 (Vorjahr: 7,7) Prozent.

Der Weltautomobilmarkt wuchs im Berichtsjahr um 4,5 Prozent auf 73,4 Millionen Fahrzeuge. Hierzu trugen insbesondere die Regionen Asien-Pazifik, Nordamerika und Westeuropa bei. Die Stabilisierung der Pkw-Märkte in Westeuropa, die bereits in der zweiten Jahreshälfte 2013 begann, setzte sich im Geschäftsjahr 2014 fort. In Deutschland nahmen die Neuzulassungen erstmals nach vier rückläufigen Jahren um 2,9 Prozent auf 3,0 Millionen Einheiten zu. In deutlich besserer Verfassung zeigte sich erneut der US-amerikanische Markt mit einem Plus von 5,9 Prozent auf 16,5 Millionen Fahrzeuge. Das stärkste Marktwachstum verzeichnete die Region Asien-Pazifik. Vor allem der chinesische Pkw-Markt trug hierzu mit einer zweistelligen Zuwachsrate von 12,1 Prozent auf 17,9 Millionen Einheiten bei. Das geringfügig nachlassende Wirtschaftswachstum Chinas konnte die Dynamik auf dem größten Automobilmarkt der Welt nicht mindern.

PORSCHE LIEFERT KNAPP 190.000 FAHRZEUGE AUS

Mit 189.849 ausgelieferten Neufahrzeugen war das Geschäftsjahr 2014 das bisher erfolgreichste Jahr in der Geschichte von Porsche. Der Zuwachs gegenüber dem starken Vorjahr betrug 17 Prozent. Dabei lagen die Verkäufe in jedem einzelnen Monat des Berichtsjahres und auf jedem Kontinent über den Vorjahreswerten. Im Dezember 2014 konnten erstmals mehr als 20.000 Neufahrzeuge in einem Monat an Kunden ausgeliefert werden.

Zu diesem Erfolg maßgeblich beigetragen hat die Markteinführung der fünften Modellreihe Macan im April 2014. Im Berichtsjahr gingen die ersten 44.636 Neufahrzeuge an die Kunden. Diese positive Marktresonanz spiegelte sich auch in zahlreichen Auszeichnungen für den Macan wider: So verliehen die Leser und Juroren von „Bild am Sonntag“ und „Auto Bild“ dem Macan das „Goldene Lenkrad“; „auto motor und sport“ kürte das Modell zu einer der besten Designneuheiten des vergangenen Jahres. Mit diesen Preisen wurde ebenso der neue 911 Targa 4 ausgezeichnet. Insgesamt erreichte die 911er-Modellreihe 30.510 Auslieferungen. Von den Modellen Boxster und Cayman wurden 12.833 (Boxster) sowie 10.764 (Cayman) Fahrzeuge ausgeliefert. Außerdem übergab Porsche 301 Neufahrzeuge des inzwischen ausverkauften Supersportwagens 918 Spyder an Kunden.

Die volumenstärkste Modellreihe blieb auch im Geschäftsjahr 2014 der Cayenne mit 65.941 ausgelieferten Fahrzeugen. Mit der Einführung der neuen Generation erhöhte Porsche zudem das Angebot an Plug-in-Hybridfahrzeugen durch den Cayenne S E-Hybrid. Beim Panamera konnten in einem erfolgreichen Geschäftsjahr 24.864 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert und mit einer Exclusive-Serie die Marktposition der Modellreihe weiter gestärkt werden.

AMERIKA

USA: NEUER REKORD IM GRÖSSTEN MARKT

Mit 47.007 ausgelieferten Neufahrzeugen erzielte Porsche in den USA das beste Jahresergebnis seiner Geschichte. Durch das elfprozentige Wachstum behielten die USA auch die Spitzenposition als größter Porsche Einzelmarkt vor China. Der Cayenne war erneut die volumenstärkste Modellreihe. Mit 16.205 Kundenauslieferungen wurde der Übergang auf die neue Generation des sportlichen Geländewagens erfolgreich gemeistert. Der Auslieferungsrekord des Berichtsjahres ist außerdem auf den Erfolg der Modellreihe 911 zurückzuführen, von der 10.529 Neufahrzeuge (inklusive 918 Spyder) an Kunden gingen. Das Highlight für die Modellreihen Boxster und Cayman war die Einführung der GTS-Modelle. Insgesamt verzeichnete der Cayman 3.417 Auslieferungen; der offene Mittelmotor-Sportwagen Boxster erzielte 3.875 Neufahrzeuge. Von der Modellreihe Panamera übergab Porsche 5.740 Neufahrzeuge an Kunden. Der Panamera S E-Hybrid erreichte mit 875 Einheiten bereits einen Anteil von 15 Prozent an der Modellreihe. Nach Einführung der fünften Modellreihe Macan im Mai 2014 konnten 7.241 Macan S und Macan Turbo in Kundenhand übergeben werden.

Die Bauarbeiten für den neuen Hauptsitz von Porsche Cars North America mit integriertem Kundenerlebniszentrum in Atlanta befanden sich am Ende des Berichtsjahres in der finalen Phase. Mit der Eröffnung im Jahr 2015 wird Porsche seine Markenpräsenz ausbauen und Kunden eine weitere Möglichkeit bieten, die Marke hautnah zu erleben. Darüber hinaus erfolgte 2014 der Spatenstich für ein Kundenerlebniszentrum in Los Angeles, dessen Fertigstellung gegen Ende 2015 geplant ist.

KANADA: EIN GANZ STARKES JAHR

Porsche setzte mit einem Zuwachs von 34 Prozent und einem neuen Jahresrekord von 4.933 Auslieferungen in Kanada seinen Erfolgskurs fort. Fast 40 Prozent der Verkäufe entfielen auf den Cayenne (1.904 ausgelieferte Neufahrzeuge). Noch nie konnten mehr Sportwagen der Modellreihe 911 in einem Geschäftsjahr in Kundenhand übergeben werden: Am Ende waren es 812 Auslieferungen (inklusive 918 Spyder) und eine Zuwachsrate von 23 Prozent. Die Modellreihe Boxster/Cayman trug mit

insgesamt 619 Auslieferungen maßgeblich zu dem erfolgreichen Jahresergebnis in Kanada bei. Der Panamera übertraf mit 375 Neufahrzeugen das Vorjahresniveau um 14 Prozent. Die Markteinführung der fünften Modellreihe Macan in Kanada erfolgte im Mai 2014. Bis zum Jahresende wurden bereits 1.223 Neufahrzeuge an kanadische Kunden übergeben.

LATEINAMERIKA: ERNEUTE STEIGERUNG

Porsche blieb im Berichtsjahr in Lateinamerika auf Wachstumskurs. Angesichts länderspezifischer Importrestriktionen sowie ungünstiger Währungskursentwicklungen in wesentlichen lateinamerikanischen Märkten stellt der Zuwachs von neun Prozent eine gute Marktentwicklung für Porsche in der Region dar. Insgesamt wurden in den Märkten Mittel- und Südamerikas sowie der Karibik 3.871 Neufahrzeuge ausgeliefert. Die Mittelmotor-Sportwagen Boxster und Cayman erzielten 575 Auslieferungen. Auch die Modellreihe 911 legte mit 552 Sportwagen (inklusive 918 Spyder) weiter zu. Die Auslieferungen der Modellreihe Panamera beliefen sich auf 165 Fahrzeuge, ein Plus von 36 Prozent. Volumenstärkste Modellreihe blieb der Cayenne mit 1.316 ausgelieferten Neufahrzeugen, gefolgt vom neuen Macan mit 1.263 Auslieferungen. Insgesamt werden vom Regionalbüro mit Sitz in Miami 21 Märkte mit 46 Händlerbetrieben betreut. Als absatzstärkste Märkte in der Region haben Mexiko und Brasilien gefolgt von Chile und Puerto Rico zur positiven Entwicklung im Berichtsjahr beigetragen.

EUROPA

DEUTSCHLAND: DAS NÄCHSTE REKORDJAHR

In seinem Heimatmarkt erzielte Porsche im Geschäftsjahr 2014 mit 23.841 ausgelieferten Neufahrzeugen wieder einen neuen Rekord. Der Sportwagenhersteller übertraf das Vorjahresergebnis um 16 Prozent. Einen entscheidenden Beitrag hierfür lieferte mit 6.960 Auslieferungen der 911 (inklusive 918 Spyder) – der Elfer war die Modellreihe mit den höchsten Verkäufen in Deutschland. Die Auslieferungen der Mittelmotor-Sportwagen Boxster und Cayman erreichten insgesamt 3.648 Fahrzeuge. Nach der erfolgreichen Einführung des neuen Cayenne wurden im Jahr 2014 insgesamt 5.349 Fahrzeuge des sportlichen Geländewagens an Kunden übergeben.

Auch der neue Macan erfreute sich in Deutschland sehr großer Beliebtheit und trug maßgeblich zum Erreichen des Rekordwertes bei: Seit Auslieferungsbeginn im April 2014 wurden 5.635 Fahrzeuge an Kunden übergeben. Mit 2.249 Auslieferungen erzielte auch der Panamera ein gutes Absatzergebnis.

REGION EUROPA: WACHSTUM IN VOLATILEM UMFELD

In der Region Europa, zu der 46 Märkte und 261 Porsche Zentren gehören, wurden im Berichtsjahr 37.650 Neufahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Dies entspricht einem Wachstum von 20 Prozent gegenüber dem Vorjahr und damit einem Wert, der nur wenig unter dem Zuwachs aufstrebender Volkswirtschaften wie beispielsweise China liegt. Erreicht wurde dieser Erfolg in einem sehr schwierigen makroökonomischen Umfeld. Wichtige Märkte wie Italien, Frankreich oder Russland, aber auch das durch den Ukraine-Konflikt belastete Osteuropa, hatten mit erheblichen volkswirtschaftlichen Problemen zu kämpfen.

GROSSBRITANNIEN: ZWEITÜRIGE SPORTWAGEN GEFRAGT

Im Geschäftsjahr 2014 konnte Porsche Cars Great Britain Ltd. mit 9.204 Kundenauslieferungen den Vorjahreswert um zwölf Prozent übertreffen. Mit 2.695 Einheiten präsentierten sich die Mittelmotor-Sportwagen als stärkste Modellreihe. Der Cayenne erreichte 2.306 Auslieferungen. Von der Modellreihe 911 (inklusive 918 Spyder) wurden nach einem Zuwachs von 20 Prozent 1.845 Einheiten ausgeliefert. Der Erfolg des neuen Macan übertraf mit 1.426 Auslieferungen in Großbritannien die Erwartungen.

FRANKREICH: RÜCKKEHR NACH LE MANS

Im Geschäftsjahr 2014 ist Porsche nach einer 16-jährigen Pause mit dem 919 Hybrid wieder zum 24-Stunden-Rennen von Le Mans und damit in die Spitzenklasse des Motorsports zurückgekehrt. Erfreulich waren auch die Verkaufszahlen. Porsche France übertraf trotz des angespannten makroökonomischen Umfelds mit 4.025 Auslieferungen den Vorjahreswert um 18 Prozent. Dabei schlug die Markteinführung des neuen Macan mit 1.507 Auslieferungen an Kunden positiv zu Buche.

BELGIEN/NIEDERLANDE/LUXEMBURG: PANAMERA S E-HYBRID UND CAYENNE S E-HYBRID BEGEHRT

Die Plug-in-Hybridfahrzeuge der Modellreihen Cayenne und Panamera erfreuten sich in den Benelux-Staaten großer Beliebtheit; insbesondere dank steuerlicher Begünstigungen für diese Fahrzeuge in den Ländern. Der Panamera S E-Hybrid erreichte 15 Prozent der weltweiten Auslieferungen an Kunden. Volumenstärkster Markt blieb Belgien mit 1.893 Einheiten, gefolgt von den Niederlanden mit 1.361 und Luxemburg mit 350 Kundenauslieferungen.

ITALIEN: PREMIUM-SEGMENT ENTWICKELT SICH GUT

Trotz der auch im Jahr 2014 andauernden wirtschaftlichen Unsicherheiten verzeichnete das Premium-Segment eine leichte Erholung der Nachfrage. Porsche übertraf dieses leichte Segmentwachstum deutlich und lag mit 4.235 ausgelieferten Neufahrzeugen um 39 Prozent über dem Vorjahreswert.

SPANIEN/PORTUGAL: POSITIVE ENTWICKLUNG

Sowohl der intensive Kundenkontakt im Kernsegment der zweitürigen Sportwagen als auch die Einführung des Macan und der neuen Generation des Cayenne trugen dazu bei, dass Porsche im Geschäftsjahr 2014 in Spanien und Portugal 2.056 Fahrzeuge ausliefern konnte. Dies entspricht einer Steigerung von 39 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

SCHWEIZ: MACAN STARK NACHGEFRAGT

Porsche Schweiz steigerte die Auslieferungen an Kunden um 29 Prozent auf 2.871 Fahrzeuge und erzielte damit einen neuen Auslieferungsrekord. Die Modellreihe Macan war besonders begehrt und trug mit 1.145 Fahrzeugen einen großen Teil zum Wachstum bei. Die Modellreihe 911 (inklusive 918 Spyder) erzielte 822 Auslieferungen an Kunden.

ÖSTERREICH: ERNEUT ÜBER 1.000 AUSLIEFERUNGEN AN KUNDEN

Wie auch im Vorjahr lag Österreich im Geschäftsjahr 2014 mit 1.066 Auslieferungen an Kunden erneut über der Marke von 1.000 Einheiten. Einen Höhepunkt der kon-

tinuierlichen Händlernetzentwicklung stellte die Eröffnung des neuen Porsche Zentrums Salzburg dar. Seit Oktober 2014 empfängt Porsche dort Kunden in urbaner Lage. Der alleinstehende neue Betrieb ist eines der modernsten Porsche Zentren Europas; es verfügt über 850 qm Ausstellungsfläche und eine 1.500 qm große Kundenwerkstatt.

RUSSLAND: NEUER REKORD

Porsche verzeichnete in Russland entgegen dem allgemeinen Markttrend mit 4.772 Auslieferungen ein Plus von 26 Prozent. Die stärkste Modellreihe war erneut der Cayenne mit 2.452 Auslieferungen an Kunden. Der Macan etablierte sich im Einführungsjahr mit 1.417 Kundenauslieferungen als zweitstärkste Modellreihe. Der Panamera übertraf mit 504 Einheiten das Vorjahresergebnis um 40 Prozent. Die Modellreihe 911 (inklusive 918 Spyder) erzielte mit 250 Auslieferungen ein Wachstum von 34 Prozent.

OSTEUROPA: WACHSTUM TROTZ UKRAINE-KRISE

Porsche konnte in Osteuropa trotz der Ukraine-Krise und eines heterogenen Marktumfelds insbesondere dank der wachsenden Märkte Polen und Türkei mit 4.073 (Vorjahr: 4.014) Kundenauslieferungen das Vorjahresergebnis übertreffen. Der Cayenne war mit 1.821 Auslieferungen die stärkste Modellreihe. Mit 860 Fahrzeugen etablierte sich der Macan bereits im Einführungsjahr als zweitstärkste Modellreihe. Der 911 (inklusive 918 Spyder) übertraf mit 524 Einheiten das Vorjahresergebnis um zwölf Prozent. Der Panamera erreichte 684 Auslieferungen und übertraf damit nochmals den bereits starken Vorjahreswert.

NORDEUROPA: DEUTLICHES AUSLIEFERUNGSPPLUS

Nordeuropa ist geprägt durch die europaweit höchsten Steuersätze auf Automobile. Dennoch lieferte Porsche hier 1.744 Einheiten an Kunden aus; das war ein Zuwachs von 21 Prozent. Mit 650 Einheiten präsentierte sich der neue Macan bereits im Einführungsjahr als stärkste Modellreihe in dieser Region. Besonders hervorzuheben ist die positive Entwicklung in Schweden: Mit 751 Auslieferungen an Kunden erzielte Porsche ein Plus von 38 Prozent.

ASIEN

MITTLERER OSTEN UND AFRIKA: KONSOLIDIERUNG

Mit der Übernahme der Märkte Marokko, Algerien und Tunesien sowie La Réunion und Mauritius setzte Porsche Middle East & Africa seinen regionalen Wachstumskurs im Geschäftsjahr 2014 fort. Im Berichtsjahr wurden in der Region insgesamt 9.827 (Vorjahr: 11.608) Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Deutliche Beeinträchtigungen erfuhren die Geschäftsentwicklung in der Region durch politische Auseinandersetzungen in Syrien, Irak, Jemen und Nigeria. Darüber hinaus stellten die Währungskursentwicklungen in Südafrika und Indien weitere Herausforderungen dar. Mit 4.810 Neufahrzeugen der Modellreihe Cayenne entfielen 49 Prozent des Volumens in der Region auf den SUV. Vom Panamera wurden 1.137 Fahrzeuge und vom Macan 1.331 Einheiten ausgeliefert. Insgesamt werden vom Regionalbüro mit Sitz in Dubai 23 Märkte mit 39 Händlerbetrieben betreut.

CHINA: WEITER AUF DEM WACHSTUMSPFAD

China blieb mit 46.931 Auslieferungen im Geschäftsjahr 2014 hinter den USA der zweitgrößte Absatzmarkt von Porsche, was einer Steigerung um 25 Prozent entspricht. Die volumenstärkste Modellreihe war trotz des Generationswechsels mit 20.844 ausgelieferten Neufahrzeugen der Cayenne, womit China der größte Markt der Modellreihe blieb. Beim Panamera konnte China mit 9.250 Auslieferungen die Position als größter Markt ausbauen. Der 911 (inklusive 918 Spyder) erreichte 1.335 Auslieferungen. Die Mittelmotor-Sportwagen verbesserten sich um zehn Prozent auf insgesamt 2.860 Auslieferungen. Der Wachstumskurs von Porsche China wurde auch durch den weiteren Ausbau des Händlernetzes unterstützt: Im Geschäftsjahr 2014 nahmen 14 weitere Porsche Zentren ihren Geschäftsbetrieb auf. Zum Jahresende belief sich die Zahl der Händler auf insgesamt 79.

JAPAN: MEHR ALS 5.000 AUSLIEFERUNGEN

Porsche Japan hat nach einem 19-prozentigen Wachstumssprung auf 5.138 Auslieferungen an Kunden erstmals die Schwelle von 5.000 Fahrzeugen überschritten. Dabei erreichten die Heck- und Mittelmotorsportwagen erneut historische Auslieferungserfolge: Die Modellreihe 911 (inklusive 918 Spyder) legte gegenüber dem

bereits hohen Vorjahreswert um weitere 25 Prozent zu und verzeichnete 1.550 Auslieferungen. Auch die Modellreihe Boxster/Cayman trug nach einer Steigerung um zwölf Prozent mit 1.619 Auslieferungen an Kunden maßgeblich zum erfolgreichen Jahresergebnis bei.

SÜDKOREA: ERFOLGREICHER START

Die zum 1. Januar 2014 gegründete Porsche Tochtergesellschaft in Südkorea legte im ersten Jahr mit 2.703 Auslieferungen an Kunden einen sehr erfolgreichen Start hin. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Steigerung um 31 Prozent. Der 911 trug dazu mit 304 Fahrzeugen und einem Zuwachs um zehn Prozent bei. Der neue Macan erreichte mit 667 Auslieferungen einen guten Marktstart. 552 Einheiten des Panamera wurden an Kunden ausgeliefert, was einer bemerkenswerten Steigerung von 69 Prozent entspricht.

ASIEN-PAZIFIK: VERKÄUFE AUF HOHEM NIVEAU

Die Region Asien-Pazifik konnte mit 4.846 Auslieferungen an Kunden trotz der Ausgründung des starken Marktes Südkorea zum 1. Januar 2014 an das hohe Niveau des Vorjahres anknüpfen. Bereinigt um diesen Sondereffekt, konnte eine Steigerung um 53 Prozent erreicht werden. Besonderen Anteil daran hatten die Modellreihen Cayenne und Macan. Der Macan erzielte mit 1.836 ausgelieferten Fahrzeugen ab der zweiten Jahreshälfte einen überragenden Marktstart. Der Cayenne blieb mit 1.723 Auslieferungen stabil. Der Panamera leistete mit 481 ausgelieferten Fahrzeugen einen wertvollen Beitrag zu dem Erfolg. Der Einzelmarkt Taiwan erreichte mit über 3.000 Auslieferungen einen neuen Meilenstein, in Kambodscha sowie der Mongolei wurde in 2014 das Importeursgeschäft erfolgreich gestartet. Im Berichtsjahr war Porsche somit in der Region Asien-Pazifik in 13 Ländern vertreten.

AUSTRALIEN/NEUSEELAND: ERNEUTES REKORDJAHR

Nach dem bereits sehr erfolgreichen Jahr 2013 erzielte Porsche Cars Australia im Geschäftsjahr 2014 mit 3.102 Neufahrzeugen einen weiteren Auslieferungsrekord. Dies entspricht einer Steigerung um 48 Prozent. Die ab Mitte des Jahres verfügbare Modellreihe Macan übertraf mit 890 Fahrzeugen die bereits hohen Erwartungen. Die Modellreihe Cayenne hatte mit 1.242 ausgelieferten Fahrzeugen – und damit einem Ergebnis leicht über dem

Vorjahresniveau – erneut einen starken Anteil am Gesamterfolg. Von der Modellreihe 911 (inklusive 918 Spyder) wurden 414 Neufahrzeuge ausgeliefert, was einer bemerkenswerten Steigerung von 35 Prozent entspricht.

MEHR FAHRZEUGE PRODUZIERT

Die Anzahl produzierter Fahrzeuge stieg im Berichtsjahr im Porsche AG Konzern um 23 Prozent auf 203.097 Einheiten. Das Werk Leipzig verließen 66.005 Fahrzeuge der Baureihe Cayenne, 59.363 Einheiten des Macan und 22.383 Fahrzeuge der Panamera-Baureihe. In Stuttgart-Zuffenhausen wurden 31.590 Sportwagen der Baureihe 911 gefertigt. Boxster und Cayman erreichten zusammen eine Produktionszahl von insgesamt 23.211 Fahrzeugen. Außerdem wurden in Zuffenhausen 545 Exemplare des 918 Spyder produziert.

HÖHERER ABSATZ

Der Porsche AG Konzern konnte seinen Absatz im Geschäftsjahr 2014 um 21 Prozent auf 187.208 Fahrzeuge steigern. Der neue Macan erreichte 48.569 Einheiten. Der Absatz des 911 legte um drei Prozent auf 28.870 Fahrzeuge zu, der des Panamera um sechs Prozent auf 22.472 Fahrzeuge. Von der Baureihe Cayenne wurden – bedingt durch den Generationswechsel – mit 65.091 Einheiten 18 Prozent weniger abgesetzt als im Jahr zuvor.

NEUE ARBEITSPLÄTZE GESCHAFFEN

Die Zahl der Mitarbeiter des Porsche AG Konzerns lag am Jahresende, am 31. Dezember 2014, mit 22.401 Personen um 15 Prozent über dem Wert vom 31. Dezember 2013.

WESENTLICHE EREIGNISSE

VERTRAG VON MATTHIAS MÜLLER UM FÜNF JAHRE VERLÄNGERT

Der Aufsichtsrat der Porsche AG hat im Berichtsjahr den Vorstandsvorsitzenden Matthias Müller für weitere fünf Jahre in seinem Amt bestellt. Matthias Müller ist seit 1. Oktober 2010 Vorstandsvorsitzender des Stuttgarter Sportwagenherstellers. Seine neue Amtszeit begann am 1. Januar 2015.

ANTEIL AN DER BERTRANDT AG ERHÖHT

Die Porsche AG hat ihren Anteil an der Bertrandt AG, Ehningen, um knapp vier Prozentpunkte auf fast 29 Prozent erhöht. Der Sportwagenhersteller übernahm die Anteile aus dem Besitz von Dietmar Bichler, dem Vorsitzenden des Vorstandes der Bertrandt AG, und seiner Familie. Bichler ist weiterhin an der Bertrandt AG beteiligt.

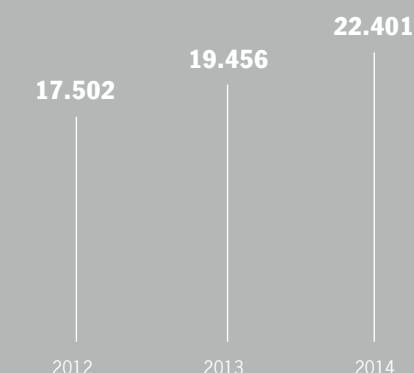
KLIMAWINDKANAL VON MODINE ÜBERNOMMEN

Die Modine Europe GmbH, ein Zulieferer für Thermomanagement-Komponenten, hat ihren Klimawindkanal in Filderstadt an die Porsche AG veräußert. Mit dem Kauf des speziell für die Bereiche Kühlung, Klimatisierung, Sicherheit und Emissionen ausgerichteten Windkanals ergänzt Porsche seine Entwicklungskapazitäten.

ENGINEERING GROUP MIT TOCHTER IN SHANGHAI

Der Ingenieurdienstleister Porsche Engineering Group GmbH erweitert sein Engagement in Asien mit einem eigenen Standort in Shanghai. Die Eröffnung erfolgte zum Jahreswechsel 2014/2015.

ZAHL DER MITARBEITER



HOHE INVESTITIONEN AN ALLEN STANDORTEN

ZUFFENHAUSEN: NEUES MOTORENWERK IM BAU

Die Porsche AG entschied im Berichtsjahr den weiteren Ausbau des Stammwerks in Zuffenhausen und setzte Baumaßnahmen um, die im Vorjahr beschlossen wurden. Von den neu geplanten Investitionen entfallen rund 300 Millionen Euro auf einen neuen Karosseriebau, in dem zukünftig die Sportwagen-Karosserien mit modernsten Technologien gefertigt werden. Im Zuge der Standortentwicklung sollen zukünftig auch alle Boxster- und Cayman-Modelle, die seit 2012 und weiter bis 2016 teilweise bei Volkswagen Osnabrück vom Band rollen, im Werk Zuffenhausen produziert werden. Im Gegenzug wird Porsche ab Sommer 2015 bei Volkswagen Osnabrück – neben dem Werk Leipzig – teilweise die Baureihe Cayenne montieren lassen. Hierfür investiert Porsche in Osnabrück rund 25 Millionen Euro.

Am Standort Zuffenhausen begann im Frühjahr 2014 der Bau eines neuen Motorenwerks. Am Ende des Geschäftsjahres waren die Roh- und Stahlbauarbeiten abgeschlossen. Das Werk, das für die Produktion einer neuen Motorengeneration errichtet wird, umfasst die Bereiche Logistik und Montage sowie Büroflächen. Neben dem Motorenwerk baut Porsche bestehende Gebäude zu zentralen Werkstätten für Fahrzeuge um. Bereits Ende des Vorjahres hatten die Bauarbeiten für ein neues Ausbildungszentrum begonnen. Der Neubau, der im Jahr 2015 eröffnet wird, bietet Platz für rund 500 Berufsan-

fänger. Neben einer Lehrwerkstatt sind Schulungsräume und Büroflächen vorgesehen. Grundlage der Standorterweiterung war der Erwerb von umfangreichen Flächen im Südwesten des angestammten Areals. Durch diese Zukäufe hat sich die Grundfläche des Werks verglichen mit 2011 von damals 284.000 auf 614.000 Quadratmeter innerhalb von nur drei Jahren mehr als verdoppelt. Der Generalbebauungsplan des Unternehmens für den Standort Zuffenhausen umfasst insgesamt Investitionen in Höhe von mehr als einer Milliarde Euro.

LEIPZIG IST NUN EIN VOLLWERK

Im Werk Leipzig startete mit Beginn des Berichtsjahres die Serienproduktion des Sportgeländewagens Macan. Die offizielle Eröffnungsfeier fand am 11. Februar 2014 statt. Porsche investierte rund 500 Millionen Euro in den Ausbau des Standortes zum Vollwerk mit eigener Lackiererei und eigenem Karosseriebau.

Für die nächste Generation des Panamera errichtet Porsche in Leipzig einen neuen und innovativen Karosseriebau. Damit wird die Baureihe ab 2016 komplett in Sachsen gefertigt. Insgesamt betragen die Investitionen in den Ausbau des Werks Leipzig für die künftige Vollfertigung des Panamera erneut rund 500 Millionen Euro. Der Nachfolger der aktuellen Baureihe Cayenne wird nach 2016 aus dem Volkswagen-Werk Bratislava kommen. Schon bisher wird dort die Karosserie des SUV gemeinsam mit einem Großteil der Komponenten vormontiert. Die Endmontage erfolgte bisher in Leipzig.

WEISSACH ERHIELT HIGHTECH-ANLAGEN

Am Entwicklungsstandort Weissach nahm Porsche im Berichtsjahr einen neuen Hightech-Windkanal und ein neues Design-Studio in Betrieb. Einschließlich eines neuen Elektronik-Integrationszentrums, das im Vorjahr in Betrieb ging, betragen die Investitionen in die Erweiterung und die Erneuerung des Entwicklungszentrums Weissach mehr als 150 Millionen Euro. Darüber hinaus entsteht an dem Standort der Neubau eines Antriebsprüfgebäudes. Hierfür belaufen sich die Investitionen auf rund 95 Millionen Euro.

ZENTRALES ERSATZTEILLAGER

In dem zentralen Ersatzteillager von Porsche, das in der Nähe von Sachsenheim im Gewerbegebiet Eichwald liegt, ging am Ende des Geschäftsjahres 2014 eine weitere Ausbaustufe in Betrieb. Damit stieg die Lagerfläche von 113.000 auf 170.000 Quadratmeter. Mehr als 100.000 Porsche Teile sind hier abrufbar, sie werden mit moderner Logistik an weltweit rund 800 Standorte geliefert. Für den Ausbau in Sachsenheim investierte Porsche knapp 80 Millionen Euro.

ZWEI ANLEIHEN BEGEBEN

Im Berichtsjahr hat die Porsche Financial Services Inc. mit Sitz in Atlanta, Georgia, in den USA im Rahmen von Privatplatzierungen zwei ABS-Anleihen über insgesamt rund 1,34 Milliarden US-Dollar begeben. Beide Platzierungen wurden von den Ratingagenturen mit Bestnoten bewertet und enthielten erstmals neben Kundenverträgen über Porsche Fahrzeuge auch Verträge über Fahrzeuge der Marken Bentley und Lamborghini. Investoren waren Versicherungsgesellschaften, Pensionsfonds, Banken, Vermögensverwalter sowie Unternehmen. Porsche Financial Services ist eine indirekte, zu 100 Prozent gehaltene Tochtergesellschaft der Porsche AG.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN AUF WACHSTUMSKURS

Mit maßgeschneiderten Finanzprodukten bieten die Porsche Financial Services (PFS) Gesellschaften als Partner der Porsche Handelsorganisation innovative Finanzdienstleistungen in 15 Ländern an. Damit ist die Porsche Financial Services Gruppe mit 211 Mitarbeitern in nahezu allen wichtigen Automobilmärkten des Porsche Konzerns vertreten. Im Geschäftsjahr 2015 wird die PFS Gruppe ihre internationale Expansion weiter fortführen und den Porsche eigenen Importeur in Südkorea mit einer lokalen Finanzdienstleistungsgesellschaft unterstützen. Neben den Kernprodukten Leasing und Finanzierung runden Versicherungsprodukte, die Porsche Card sowie Händlerfinanzierung das umfassende Produktangebot ab. Unter der Markenbezeichnung Bentley Financial Services und Lamborghini Financial Services werden unter anderem in Deutschland, Italien, Schweiz, Frankreich, USA und Kanada exklusive Finanzdienstleistungen für die Konzernmarken Bentley und Lamborghini angeboten. Darüber hinaus werden auch individuelle Lösungen für Bugatti Kunden entwickelt. Die starke Nachfrage nach Finanzdienstleistungen hielt auch im Geschäftsjahr 2014 weiter an und so konnten weltweit rund 46.000 Neuverträge abgeschlossen werden. Die Financial Services Gesellschaften überschritten erstmals die 100.000-Marke und verwalten über 103.000 Finanzierungsverträge mit einem Volumen von über vier Milliarden Euro. Darüber hinaus schätzen mehr als 13.000 Kunden den Komfort und die exklusiven Leistungen der Porsche Card und über 17.000 Kunden die Versicherungsangebote des Porsche Versicherungsdienstes. Aufgrund der gestiegenen gesetzlichen Anforderungen an das Finanzdienstleistungsgeschäft haben die Porsche Financial Services Gesellschaften in den jeweiligen Märkten ihre Prozesse und Methoden unter anderem auch im Risikomanagement entsprechend weiterentwickelt.

AUSBLICK

WEITERES WACHSTUM PROGNOSTIERT

Die Weltwirtschaft könnte im Jahr 2015 etwas stärker wachsen als im Berichtsjahr. Dabei dürfte von den aufstrebenden Nationen Asiens weiterhin die größte Dynamik ausgehen. In China sollte das Wirtschaftswachstum auf dem hohen Niveau bleiben. Optimistisch sind auch die Prognosen für das Wirtschaftswachstum der USA. In Westeuropa ist der Fortgang des Aufschwungs dagegen von der Lösung der strukturellen Probleme abhängig. In Deutschland dürfte sich im Jahr 2015 dennoch die solide konjunkturelle Entwicklung bei stabilen Zuwachsraten auf dem Niveau des Berichtsjahres fortsetzen. Eindeutig pessimistisch ist jedoch die Erwartungshaltung für Russland vor dem Hintergrund des Konflikts zwischen dem Land und der Ukraine.

ENTWICKLUNG DER AUTOMOBILMÄRKTE

Der weltweite Automobilmarkt wird im Jahr 2015 insgesamt weiter zulegen. Allerdings dürfte sich die Dynamik nach Prognosen des Verbands der Automobilindustrie in den wichtigsten Märkten China und USA leicht abschwächen. Für den deutschen Markt erwartet der Verband einen geringen Zuwachs um ein Prozent auf gut drei Millionen Neuzulassungen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNGEN

Die Porsche AG strebt im Geschäftsjahr 2015, verglichen mit dem Berichtsjahr 2014, einen weiteren Anstieg von Auslieferungen und Umsatz an. Hauptursache hierfür ist der neue Macan. Die fünfte Baureihe von Porsche wurde ab April 2014 sukzessive auf den weltweiten Märkten eingeführt und steht im Geschäftsjahr 2015 erstmals über zwölf Monate hinweg zur Verfügung. Trotz hoher Investitionen in Fahrzeugprojekte sowie in den Ausbau und in die Erneuerung der Standorte soll durch kontinuierliche Produktivitäts- und Prozessverbesserungen sowie durch ein stringentes Kostenmanagement sichergestellt werden, dass der hohe Ertragsanspruch der Porsche AG weiterhin erfüllt wird.

FORSCHUNG & ENTWICKLUNG

Die Entwicklungsarbeit konzentrierte sich im Geschäftsjahr 2014 auf die neue Generation der Baureihe Cayenne, die nicht nur mit geschärftem Design, gesteigerter Effizienz und einer umfangreichen Serienausstattung überzeugt, sondern mit dem Cayenne S E-Hybrid auch das erste Plug-in-Hybridfahrzeug im Premium-SUV-Segment präsentierte. Einen weiteren Entwicklungsschwerpunkt bildeten die neuen GT-Fahrzeuge Cayman GT4 und 911 GT3 RS. Darüber hinaus entwickelte Porsche Motorsport die zweite Generation des Le-Mans-Prototyps: Der neue Porsche 919 Hybrid ist eine starke Evolution der erfolgreichen Debüt-Version aus dem Jahr 2014. Der erste Roll-out der neuen Generation erfolgte Mitte Dezember 2014.

Zu den Aufgaben der Ingenieure im Porsche Entwicklungszentrum Weissach zählten im Geschäftsjahr 2014 außerdem die Arbeiten am modularen Standardantriebsbaukasten (MSB) auf Basis des Panamera-Konzepts. 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

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 kam ausschließlich mit Allradantrieb auf den Markt. Im 911 Targa 4 schlägt das Herz eines 3,4-Liter-Boxermotors mit 350 PS. Der Motor des 911 Targa 4S leistet 400 PS. Mit dem 911 Targa 4 GTS stand ein Jahr später, im Januar 2015, abermals ein Targa im Rampenlicht der Auto Show in Detroit. Erstmals setzte Porsche die erfolgreiche GTS-Idee im Targa um. Sein Motor hat mit 430 PS noch mehr Dynamik. Unter anderem sind Sport-Chrom-Paket, schwarze 20-Zoll-Räder mit Zentralverschluss und Sport-Design-Bugverkleidung serienmäßig. Innen sorgen schwarzes Alcantara an Lenkrad und Sitzen sowie Zierleisten aus schwarzem, gebürstetem Alu für besonders sportliches Flair.

Auf dem Genfer Automobil-Salon im März 2014 stellte Porsche seine Rückkehr auf die große Motorsportbühne in den Fokus. Messehöhepunkt war die Weltpremiere des 919 Hybrid, der in der Sportwagen-Langstrecken-Weltmeisterschaft (WEC) 2014 antrat. Der Prototyp wurde in Genf wie bei allen acht Läufen zur WEC vom 911 RSR flankiert. Außerdem feierte auf dem Automobil-Salon in der Schweiz mit dem Macan S Diesel der sparsame Dauerläufer innerhalb der Baureihe Macan Premiere. Sein Verbrauch liegt bei nur 6,3 bis 6,1 l/100 km, das entspricht einem CO₂-Wert von 164 bis 159 g/km. Trotzdem beschleunigt der Macan S Diesel mit seinem 3,0-Liter-V6-Turbodieselmotor (258 PS) in gerade einmal 6,3 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und er erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 230 km/h.

EMISSIONS- UND VERBRAUCHSANGABEN DER NEU VORGESTELLTEN FAHRZEUGE

Modell	Leistung (kW)	Leistung (PS)	Kraftstoffverbrauch innerorts (l/100 km)	Kraftstoffverbrauch außerorts (l/100 km)	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen kombiniert (g/km)	Energieeffizienzklasse
Boxster GTS	243	330	12,7	7,1	9,0	211	G
Boxster GTS PDK	243	330	11,4	6,3	8,2	190	F
Cayman GTS	250	340	12,7	7,1	9,0	211	G
Cayman GTS PDK	250	340	11,4	6,3	8,2	190	F
Cayman GT4	283	385	14,8	7,8	10,3	238	G
911 Carrera GTS	316	430	13,7	7,5	9,5	223	G
911 Carrera GTS PDK	316	430	12,2	6,7	8,7	202	F
911 Carrera GTS Cabriolet	316	430	13,7	7,6	9,7	228	G
911 Carrera GTS Cabriolet PDK	316	430	12,3	6,9	8,9	207	F
911 Carrera 4 GTS	316	430	13,8	7,7	9,9	233	G
911 Carrera 4 GTS PDK	316	430	12,5	7,1	9,1	212	G
911 Carrera 4 GTS Cabriolet	316	430	13,9	7,7	10,0	235	G
911 Carrera 4 GTS Cabriolet PDK	316	430	12,5	7,1	9,2	214	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 Targa 4 GTS	316	430	13,9	7,7	10,0	237	G
911 Targa 4 GTS PDK	316	430	12,5	7,1	9,2	214	F
911 GT3 RS	368	500	19,2	8,9	12,7	296	G
Macan S Diesel	190	258	6,9–6,7 ¹⁾	5,9–5,7 ¹⁾	6,3–6,1 ¹⁾	164–159 ¹⁾	B
Cayenne Diesel	193	262	7,8–7,6 ¹⁾	6,2–6,0 ¹⁾	6,8–6,6 ¹⁾	179–173 ¹⁾	B
Cayenne S	309	420	13,0–12,4 ¹⁾	8,0–7,8 ¹⁾	9,8–9,5 ¹⁾	229–223 ¹⁾	E–D
Cayenne S Diesel	283	385	10,0	7,0	8,0	209	C
Cayenne GTS	324	440	13,2–12,9 ¹⁾	8,3–8,1 ¹⁾	10,0–9,8 ¹⁾	234–228 ¹⁾	E–D
Cayenne Turbo	382	520	15,9–15,5 ¹⁾	8,9–8,7 ¹⁾	11,5–11,2 ¹⁾	267–261 ¹⁾	F
Cayenne Turbo S	419	570	15,9	8,9	11,5	267	F
Plug-in-Hybride							
Modell	Leistung (kW) ²⁾	Leistung (PS) ²⁾		Stromverbrauch (kWh/100 km)	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen kombiniert (g/km)	Energieeffizienzklasse
Cayenne S E-Hybrid	306	416		20,8	3,4	79	A+

¹⁾ Bandbreite in Abhängigkeit vom verwendeten Reifensatz

²⁾ Gesamtsystemleistung

Im April 2014 gaben auf der Auto China in Peking Boxster GTS und Cayman GTS ihr Debüt. Die Sechszylinder-Boxermotoren basieren auf den 3,4-Liter-Triebwerken von Boxster S und Cayman S. Durch eine optimierte Abstimmung leisten sie jeweils 15 PS mehr. Damit kommt der Boxster GTS auf 330 PS, der Cayman GTS auf 340 PS. Beide Mittelmotor-Sportwagen sind serienmäßig mit dem Sport Chrono-Paket ausgestattet. In Verbindung mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe und aktiver Sport Plus-Taste spurtet der Boxster GTS in 4,7 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, der Cayman GTS ist eine Zehntelsekunde schneller.

NEUER CAYENNE IM BLICKPUNKT

Die neue Generation des Cayenne stand im Oktober 2014 im Mittelpunkt des Automobilsalons in Paris. Der Cayenne S E-Hybrid war zudem der erste Plug-in-Hybrid im Premium-SUV-Segment. Dadurch konnte Porsche nun mit dem Cayenne S E-Hybrid, dem Panamera S E-Hybrid und dem 918 Spyder als einzige Marke im Premiumsegment bereits drei Plug-in-Modelle anbieten. Dank der Hybridtechnik verbraucht der Cayenne S E-Hybrid nur 3,4 l/100 km und hat einen CO₂-Ausstoß von lediglich 79 g/km. Absolut gesehen und insbesondere für ein Allradfahrzeug sind das Spitzenwerte.

Der Cayenne S E-Hybrid hat eine Lithium-Ionen-Antriebsbatterie mit einer Kapazität von 10,8 kWh, die je nach Fahrweise und Topografie ein rein elektrisches Fahren über 18 bis 36 Kilometer ermöglicht. Die Leistung der Elektromaschine beträgt 95 PS, die kombinierte Leistung des Dreiliter-V6-Kompressormotors (333 PS) und der Elektromaschine 416 PS. Die Fahrleistungen liegen auf Sportwagenenniveau. Aus dem Stand werden 100 km/h in 5,9 Sekunden erreicht, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 243 km/h. Die elektrische Höchstgeschwindigkeit liegt bei 125 km/h. Die Antriebsbatterie kann über das Stromnetz oder während der Fahrt geladen werden. Die relevanten Fahrzeugdaten sind über das serienmäßige Porsche Car Connect per Smartphone abrufbar.

Neben dem Cayenne S E-Hybrid präsentierte Porsche in Paris die überarbeiteten Modelle Cayenne S, Cayenne Turbo, Cayenne Diesel und Cayenne S Diesel. Ihre wichtigsten Merkmale sind eine gesteigerte Effizienz, ein noch präziseres Fahrverhalten, ein geschärftes Design und eine umfangreichere Serienausstattung. Völlig neu war auch der komplett von Porsche entwickelte 3,6-Liter-V6-Biturbo-Motor des Cayenne S. Neu gestaltet wurden das Bugteil, die vorderen Kotflügel und die Motorhaube. Auch das Heck des neuen Cayenne zeigt sich umfassend überarbeitet: Die Heckleuchten sind in sich dreidimensional gegliedert, die Bremsleuchten sind – analog dem LED-Tagfahrlicht vorn – viergliedrig geformt. Zudem sind Kennzeichenmulde, Griffleiste und Beleuchtung noch eleganter in die Heckklappe integriert. Eine automatisch betätigte Heckklappe gehört zum Serienumfang.

Alle neuen Cayenne-Modelle verbrauchen zum Beispiel durch die Segelfunktion, eine weiterentwickelte Auto-Start-Stopp-Funktion Plus sowie ein optimiertes Thermomanagement deutlich weniger Kraftstoff. Das neue 3,6-Liter-V6-Biturbo-Aggregat des Cayenne S verbraucht zwischen 9,8 und 9,5 l/100 km, ein Liter weniger als der zuvor angebotene V8-Motor. Der Biturbo-V6 entwickelt eine maximale Leistung von 420 PS. Mit der serienmäßigen Achtgang-Tiptronic S beschleunigt der Cayenne S in 5,5 Sekunden von null auf 100 km/h. Beim Cayenne Turbo ermöglichen 4,8 Liter Hubraum, acht Zylinder und Biturbo-Aufladung 520 PS Motorleistung. Damit beschleunigt der Turbo in 4,5 Sekunden von null auf 100 km/h. Der Verbrauch beträgt 11,5 bis 11,2 l/100 km. Die Dieselvarianten verbinden Sportlichkeit mit noch höherer Treibstoffeffizienz. So leistet der Dreiliter-V6-Motor im Cayenne Diesel 262 PS, bei einem Verbrauch von 6,8 bis 6,6 l/100 km. Der 4,2-Liter-V8-Motor des Cayenne S Diesel hat 385 PS. Der Verbrauch beträgt 8,0 l/100 km.

Zum Ende des Geschäftsjahres zeigte Porsche auf der Los Angeles Auto Show 2014 zwei weitere neue GTS-Modelle, den 911 Carrera GTS und den Cayenne GTS. Beim 911 Carrera GTS schließen gleich vier Varianten die Lücke zwischen dem 911 Carrera S und dem 911 GT3. Das Modell gibt es als Coupé und Cabriolet jeweils mit Heck- oder Allradantrieb und 430 PS. Das Sport Chrono-Paket und weitere betont sportliche Ausstattungsoptionen sind serienmäßig. Der Cayenne GTS verfügt über 440 PS und ein noch sportlicher abgestimmtes PASM-Fahrwerk mit 24-Millimeter-Tieferlegung der Karosserie, das ein weiteres Plus an Fahrdynamik mit sich bringt.

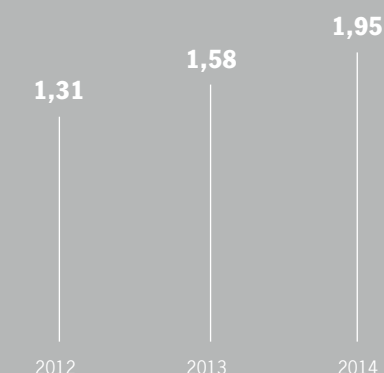
Ein nochmals leistungsgesteigertes Cayenne-Modell präsentierte Porsche im Januar 2015 in Detroit auf der North American International Auto Show 2015: den Cayenne Turbo S. Das neue Top-Modell der jüngsten Cayenne-Generation zeichnet sich vor allem durch ein neues Lader-Konzept mit in den Auspuffkrümmern integrierten Turboladern aus. Dadurch steigt die Leistung des Cayenne Turbo S im Vergleich zum Vorgänger um 20 PS auf 570 PS. Das um 50 Nm auf 800 Nm erhöhte maximale Drehmoment ermöglicht souveräne Fahrleistungen, und die neuen Turbolader sorgen für ein noch besseres Ansprechverhalten des Biturbo-Aggregats. Dies ermöglichte dem Turbo S die Umrundung der Nürburgring-Nordschleife in 7:59,74 Minuten – ein neuer Rekord für SUV. Damit beweist der Cayenne Turbo S, dass auch in diesem Segment jeder Porsche ein echter Sportwagen ist. Von null auf 100 km/h beschleunigt er in 4,1 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 284 km/h.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN GESTIEGEN

Im Geschäftsjahr 2014 beliefen sich die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten (ohne Abschreibungen) des Porsche AG Konzerns auf 886 Millionen Euro (Vorjahr: 762 Millionen Euro). Aktiviert wurden Entwicklungskosten in Höhe von 1,07 Milliarden Euro (Vorjahr: 815 Millionen Euro). Die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten (ohne Abschreibungen) betrugen 1,95 Milliarden Euro (Vorjahr: 1,58 Milliarden Euro). Die Aktivierungsquote lag im Geschäftsjahr 2014 bei 55 Prozent.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN

IN MILLIARDEN EURO





STARKE IMPULSE AUS LEIPZIG

Finanzvorstand Lutz Meschke diskutiert mit Studenten der Handelshochschule Leipzig über aktuelle Herausforderungen der globalen Wirtschaft.

Leipzig ist für Porsche zur zweiten Heimat geworden. Vor den Toren der Stadt laufen die Baureihen Cayenne, Panamera und seit 2014 der kompakte SUV Macan vom Band. Hunderte Millionen Euro investiert die Porsche AG aktuell in den sächsischen Standort. Das Engagement des Unternehmens geht indes weit über das rein Wirtschaftliche hinaus.

Porsche fördert seit Jahren mit dem Gewandhaus zu Leipzig eines der traditionsreichsten Orchester der Welt. Seit dem vergangenen Jahr unterstützt der Sportwagenhersteller die Jugendarbeit des Fußball-Zweitligisten RB Leipzig. Die Arena der Kicker ist nur einen Steinwurf von der Handelshochschule Leipzig (HHL) entfernt. Hier fördert Porsche seit zwei Jahren den Lehrstuhl für Strategisches Management und Familienunternehmen unter der Leitung von Professor Stephan Stubner. Lutz Meschke, Vorstand für Finanzen und IT der Porsche AG, begleitet die Arbeit der HHL seit 2013 als Mitglied des Aufsichtsrates. Die Kooperation mit der HHL ist für Lutz Meschke ein wichtiges Element, um den Austausch zwischen Wirtschaft und Wissenschaft beziehungsweise Unternehmen und der Ausbildung junger Leute weiter zu intensivieren.



In diesem Zusammenhang hat Anfang 2015 ein erster Gedankenaustausch mit Studenten der HHL stattgefunden.

Die Fragen und Beiträge der jungen Frauen und Männer kreisen um handfeste, aktuelle Themen. Die Krise des Euro und die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank. Das Zukunftsfeld Elektromobilität und die daraus resultierende Strategie der Porsche AG. Und nicht zuletzt die Attraktivität des Sportwagenherstellers

für den – gerne auch weiblichen – Nachwuchs. Der Appell an die jungen Wirtschaftswissenschaftler ist unüberhörbar: Nur durch strukturelle Reformen können gestrauchelte Staaten wieder zukunftsfähig werden. Für ein Unternehmen wie Porsche gilt es, in seiner Innovationsfreude immer weiter voranzuschreiten – auch in den Themenfeldern Connected Car und Elektromobilität. Dann bleibt Porsche auch bei Bewerberinnen und Bewerbern ein attraktiver Arbeitgeber.

WACHSTUMSIMPULSE FÜR EUROPA

Herr Meschke, das in den Medien dominierende Thema bleibt die Krise innerhalb der Eurozone. Wäre es nicht ehrlicher, Griechenland oder andere Südstaaten gegen die Wand fahren zu lassen?

Die Schuldenkrise in Europa ist tatsächlich alles andere als überstanden. Griechenland oder sogar die EU bewusst gegen die Wand zu fahren, wäre aber sicher keine Lösung. Eine Pleite Griechenlands könnte eine Kettenreaktion auslösen. Griechenland und andere Staaten in der EU brauchen etwas anderes: Sie brauchen Wachstumsimpulse. Dieses Wachstum benötigt aber Zeit. Genauso wie die Politik Zeit braucht. Es bleibt aber nicht viel Zeit.

Die neue griechische Regierung hat nicht viel Zeit gebraucht, um eine 180-Grad-Wende zu vollziehen. Sparbeschlüsse wurden rückgängig gemacht und entlassene Beamte sollen wieder eingestellt werden.

Die neue, sozialistische Regierung hat zuerst einmal ganz klar die Wahl gewonnen. Und kann uns das Wahlergebnis überraschen, wenn sich ein erheblicher Anteil der Bevölkerung der Armutsgrenze nähert? Wie soll ein Volk anders reagieren? Und nur mit Sparen können Sie ein Land nicht reformieren. Sparen ist extrem wichtig, aber Sparen allein macht erst einmal alles schlimmer. Vieles, was die neue Regierung verspricht, ist allerdings nicht möglich, weil schlicht die Mittel fehlen. Wichtig für alle Krisenstaaten ist aber, dass die Bereitschaft zu echten Strukturreformen und die Unterstützung seitens der EU durch gezielte Wirtschaftsförderungsprogramme besteht.



„Griechenland und andere Staaten in der EU brauchen etwas anderes: Sie brauchen Wachstumsimpulse. Dieses Wachstum benötigt aber Zeit.“



Was sind denn aus Ihrer Sicht konkrete Maßnahmen, um notleidenden Staaten wieder auf die Beine zu helfen?

Die Krisenstaaten müssen ihre Wettbewerbsfähigkeit insbesondere durch eigene Anstrengungen steigern. Beispielsweise mit Strukturreformen des Arbeitsmarktes, die sich in verringerten Lohnnebenkosten, einer konsequenteren Arbeitsvermittlung oder in Form von Zuschüssen für Existenzgründer ausdrücken können. Eine weitere Maßnahme speziell in Griechenland könnten weitere Privatisierungen sein, um vermehrt private Investoren ins Land zu holen. Darüber hinaus können auch zielgerichtete übergreifende Strukturprogramme die Wettbewerbsfähigkeit der Staaten in der Eurozone erhöhen. Dies könnten Investitionen im Energiesektor, in die Verkehrsinfrastruktur, in den Ausbau des Breitbandnetzes oder in Bildung sein.

Leben wir nicht in paradoxen Zeiten? Es gibt innerhalb Europas extrem erfolgreiche Unternehmen, gleichzeitig soll mit billigem Geld die Konjunktur angekurbelt werden. In den USA war das lange Zeit die Praxis der Fed (Federal Reserve Bank), nur in Europa funktioniert das nicht. Der gewünschte Effekt stellt sich nicht ein. Die Liquidität landet nicht bei den Unternehmen, sondern nur bei den Banken. Letztlich führt die Null-Zins-Politik zur Enteignung der Sparer und zu einer Zentralisierung der Risiken.

Das sehe ich genauso. Deshalb warne ich hier vor ganz erheblichen Risiken. Grundsätzlich sehe ich in dem von Ihnen angesprochenen Aufkauf von Staatsanleihen die große Gefahr, dass der Anreiz zum Sparen für die öffentliche Hand schwindet. Viel Geld dürfte für – vorsichtig formuliert – nicht zielführende Projekte



ausgegeben werden. Wir brauchen in Europa aber genau das Gegenteil. Wir dürfen bei den Anstrengungen, unsere Volkswirtschaften weiter zu reformieren, nicht nachlassen. Wichtig ist es, den Fokus auf nachhaltige Investitionen zu legen, welche die Wettbewerbsfähigkeit eines Landes mittel- und langfristig stützen. Wie ich bereits erläutert habe, brauchen wir einen breiten Strauß von Maßnahmen. Nur mit nachhaltigen Reformen wird es uns gelingen, auf lange Sicht in der globalen Wirtschaft wettbewerbsfähig zu bleiben.

HERAUSFORDERUNGEN IN CHINA

Was uns Studierende in diesem Zusammenhang natürlich interessiert, ist die Strategie von Porsche. Sie exportieren doch fast 90 Prozent Ihrer Fahrzeuge aus Deutschland in alle Welt. Ihre größten Märkte sind die USA und China. Wenn man jetzt die unbefriedigende Entwicklung in Südeuropa sieht und Ihre alljährlichen Verkaufsrekorde in China dagegen hält, bekommen wir als Betrachter den Eindruck, dass Ihr Wohlergehen inzwischen von China abhängt?

China ist heute, zusammen mit den USA, unser wichtigster Markt, den wir allerdings auch sehr genau beobachten. Aber lassen Sie mich an dieser Stelle einen ganz entscheidenden Punkt für Porsche herausstellen: Die Krise der Eurozone bestätigt geradezu unsere Strategie der nachhaltigen Internationalisierung. Porsche ist heute weltweit richtig aufgestellt. Mit den richtigen Produkten auf den richtigen Märkten. Dadurch gelingt es uns, Marktschwankungen auszugleichen. Wir sind in den USA sehr erfolgreich unterwegs und kompensieren unter anderem so die Krise auf den Märkten Südeuropas. Auch noch vor wenigen Jahren hochgelobte Staaten, wie zum Beispiel Brasilien, erleben eine Schwächephase. Dagegen entwickeln sich andere Emerging Markets wie Südkorea sehr erfreulich. Dort haben wir im vergangenen Jahr eine eigene Importeursorganisation aufgebaut. Wir werden den Ausbau des Händlernetzes in viel versprechenden Emerging Markets weiter vorantreiben.

Wie sehen Sie als Automobilhersteller die derzeitige wirtschaftliche Entwicklung in China?

Zum Thema China würde ich gerne etwas weiter ausholen, um die aktuelle Lage und die zukünftigen Herausforderungen näher zu beleuchten. Wenn Sie in China durch die großen Städte fahren, sehen Sie dort riesige, neu gebaute Wohnanlagen, in denen abends allerdings kein Licht brennt. Diese Häuser stehen leer. Wir können schon heute auf dem Immobilienmarkt eine gewisse Blasenbildung beobachten. Das Wachstum stößt bereits an seine Grenzen. Gleichzeitig haben Sie in den meisten Großstädten eine starke Umweltbelastung. Die Toleranzwerte bei der Luftverschmutzung liegen um ein Mehrfaches über den unseren. Und trotzdem werden diese Werte regelmäßig überschritten. In diesem Umfeld werden die Pkw-Neuzulassungen in den großen Städten wie Peking zunehmend limitiert. Das zeigt, dass wir nicht denken dürfen, dass uns Themen aus China erst in zehn Jahren berühren. Das wäre ein großer Fehler. Sie müssen vielmehr in verschiedenen Bereichen in Parallelstrategien denken, statt alles auf eine Karte zu setzen. Das gilt ebenso für die Antriebstechnologien der Zukunft.



ZUKUNFTSFAKTOR E-MOBILITÄT

Was hat Porsche bisher in Richtung Elektromobilität unternommen?

Unsere Strategie ist zukunftsgerichtet und deshalb beschäftigen wir uns natürlich mit dem Thema Elektromobilität. Und wir haben bereits Antworten geliefert. Derzeit ist Porsche der einzige Automobilhersteller weltweit, der im Premiumsegment drei Plug-in-Hybridmodelle im Angebot hat: den Panamera S E-Hybrid, den Cayenne S E-Hybrid und den bereits ausverkauften Supersportwagen 918 Spyder. Mit diesen Fahrzeugen haben wir unsere Innovationsführerschaft unter Beweis gestellt. Mich würde interessieren, was Sie darüber hinaus ganz konkret von einem modernen Fahrzeug erwarten?

Meine Beobachtung ist die, dass die ältere Generation heute im Auto noch ganz überwiegend nur Radio hört. Vor allem die jüngere Generation hat doch aber ganz neue Ansprüche an ein Fahrzeug. Es ist schon heute so, dass viele Menschen ihr Auto als eine Art fahrendes Büro

„Unser Ziel lautet, Unsicherheiten zu reduzieren und Planungssicherheit zu erreichen.“

betrachten. Da wäre es nur konsequent, wenn man während der Fahrt nicht nur telefoniert, sondern auch im Internet surft, twittert oder chatted.

Es gibt tatsächlich Unterschiede zwischen den Kundenerwartungen verschiedener Marken. Schwerpunkte werden hier und dort anders gesetzt. Beim Thema autonomes Fahren gibt es sicher auch für Porsche Kunden Fahrsituationen, in denen das relevant sein kann. Das rein autonome Fahren steht bei unseren Kunden jedoch

nicht unbedingt im Vordergrund. Beim Thema Infotainment sieht das schon ganz anders aus. Bei diesem Innovationsfeld stehen Applikationen im Mittelpunkt, die Informationen und Unterhaltung ins Fahrzeug bringen. Das erwartet der Kunde schlicht von uns. Hier stehen wir vor der Herausforderung, dass wir diese Themen entwickeln müssen und neue Geschäftsmodelle erschließen müssen.

WÄHRUNGSRISEN IM BLICK

Herr Meschke, Porsche verkauft den Großteil seiner Fahrzeuge außerhalb der Eurozone. Das bedeutet, dass Sie sehr hohe Einnahmen in Währungen wie dem US-Dollar, britischen Pfund, japanischen Yen, chinesischen Renminbi oder russischen Rubel haben. Wie schaffen Sie es, die enormen Schwankungen der Währungsparitäten im Blick zu behalten und darauf zu reagieren? Oder sind Sie diesen letztlich mehr oder weniger ausgeliefert? Das würde ja bedeuten, dass Ihr Ergebnis ständig davon beeinflusst wird?

Das ist in der Tat eine ganz entscheidende Frage, denn wir erzielen mehr als 70 Prozent unserer Einnahmen außerhalb der Eurozone. Deshalb beschäftigen wir uns intensiv damit, diese Währungsrisiken zu minimieren. Unser Ziel lautet, Unsicherheiten zu reduzieren und Planungssicherheit zu erreichen. Wir sichern zukünftige Fremdwährungseingänge vorausschauend ab, um eine stabile Planungsgrundlage sicherzustellen. Dabei sichern wir alle bedeutenden Währungen, in denen wir Umsätze generieren. Diese Währungssicherung ist vor allem in den Fällen bedeutend, in denen der Euro gegenüber einer Währung aufwertet, aktuell zum Beispiel gegenüber dem Rubel. Durch diese Absicherung ist Porsche zumindest teilweise vor dem aktuell dramatischen Verfall der russischen Währung geschützt.

Viele Hersteller versuchen, sich auch durch eine Produktion in einem Land mit anderer Währung abzusichern.

Wir haben keine Wertschöpfung im Ausland, aber eine andere Möglichkeit der Absicherung besteht darin, durch Einkaufsvolumina in Fremdwährungen einen so genannten natürlichen Hedge zu erzeugen. Das bedeutet, dass bei sinkenden Fremdwährungsumsätzen aufgrund eines starken Euro auch unsere Einkaufskosten in der jeweiligen Fremdwährung sinken. Das geschieht zum Beispiel in Japan. Mit diesen Beschaffungsumfängen in Yen mildern wir das Wechselkursrisiko für Porsche zwischen Euro und Yen.

FRAUEN IN FÜHRUNGSPPOSITIONEN

Sie rangieren im Ranking zum Thema „Arbeitgeber-Attraktivität“ regelmäßig unter den Top-Unternehmen. Haben Sie aber als ein Unternehmen der Old Economy die gleichberechtigte Entwicklung von Männern und Frauen ausreichend berücksichtigt?

Da haben wir tatsächlich in den vergangenen Jahren schon eine ganze Menge erreicht. Entscheidend bei diesem Thema ist, dass Sie damit in die Köpfe des Managements rein müssen. Schöne Hochglanzprospekte nützen da allein gar nichts. Sie dürfen diese Kultur nicht nur nach außen kommunizieren, sie müssen diese Kultur nach innen leben.



Denken Sie daran, zukünftig mit einer verpflichtenden Quote zu arbeiten?

Eine verpflichtende Quote würde im Unternehmen große Unzufriedenheit erzeugen. Aber man muss sich Ziele setzen. Eines davon ist für uns, den Anteil der weiblichen Absolventinnen in den für uns relevanten Studiengängen auch bei den Neueinstellungen zu erreichen, um eine ausreichend große Basis im Unterbau zu erhalten. Denn nur dadurch werden wir es auch zukünftig schaffen, den Anteil der Frauen in Führungspositionen zu erhöhen. Und da haben wir in den vergangenen Jahren im Unternehmen schon viel erreicht. Ich sage aber ganz klar: Das Profil der Bewerberin muss stimmen.

Herr Meschke, vielen Dank für diese interessante und gewinnbringende Veranstaltung.

Ich bedanke mich ebenso und freue mich auf die weitere Zusammenarbeit mit der HHL.



RENOMMIERTE ADRESSE

Die HHL wurde im April 1898 als private Handelshochschule auf Initiative der Leipziger Industrie- und Handelskammer gegründet. 1946 wurde sie in die Universität Leipzig eingegliedert. 1992 kam es zur Wiedergründung als private universitäre Wirtschaftshochschule. 2012 erfolgte die Umbenennung in HHL Leipzig Graduate School of Management. In internationalen Rankings belegt die HHL seit Jahren Spitzenpositionen.

LIEBLINGSSPIELZEUG IM GRENZBEREICH

Zur Nachahmung empfohlen – mit der Rennfahrerin Michelle Gating im Porsche GT3 über die Rundstrecke des Werks Leipzig.



Suzuka S, Sunset Bend und Loews. Victoria Turn, Curve di Lesmo, Caracciola-Karussell und wieder zurück zum Start. All jene, denen die Namen der legendären Schikanen von Monza, Monte Carlo oder vom Nürburgring allein beim Lesen das Wasser im Mund zusammenlaufen lassen, sind in Leipzig richtig. Wir auch. Wir sind verabredet. Mit Michelle Gating. Ein Meter achtzig groß. Blond. Und mit 21 Jahren die jüngste Profi-Rennfahrerin im Porsche Carrera Cup.

Der Morgen ist neblig und kühl. Der Anblick des indischroten Porsche GT3 vor der Ampel am Kurs wärmt. Und die Aussicht, in wenigen Minuten mit der Rennfahrerin Michelle Gating in selbigem den Kurs vom Beifahrersitz aus zu erobern, erst recht.

Mit festen Schritten und einem verschwitzten Zug um die Lippen geht die junge Frau im weißen Rennoverall auf ihr Lieblingsspielzeug zu. Sie öffnet die Fahrertür und gleitet in die Sitzschale.

Michelle Gating gurtet sich an, dreht den Schlüssel im Zündschloss herum, entriegelt die Taste mit dem Doppelrohrsymbol in der Mittelkonsole, löst das Bremspedal und fragt: „Langsam oder schnell?“ Oh! Schnell, bitte. Ein, zwei Wimpernschläge später sind wir auf der Strecke. „Es ist ein bisschen rutschig heute“, schiebt sie in der ersten Rechtsbiegung schnell hinterher. „Wenn die Strecke nass ist, wird es schwierig. Man darf sich nicht überschätzen, besonders nicht im GT3“, sagt Michelle, die im zarten Alter von 13 als dänische Kartmeisterin ihre ersten Triumphe gefeiert hat.

PILOTIN MIT HINGABE

Gehörig Respekt schwingt in ihrer Stimme mit: „Der GT3 ist fast ein Rennwagen. Wenn du mit dem Unsinn machst, macht er noch größeren Unsinn mit dir.“ Sprichts und schon nimmt der infernalische Sound aus dem Doppelrohr, der in jede Faser des Körpers eindringt, ihre Worte mit auf die erste lange Gerade. Der Anschlag des kleinen Bruders des Cup-Elfers presst uns in die Kissen – Mensch und Maschine werden eins. Das Sechszylinder-Boxermotor-Kraftwerk dreht auf bis zu 9.000

Umdrehungen und holt aus 3,8 Litern Hubraum eine Leistung von 475 PS. „Es ist eben ein Porsche“, sagt unser Profi lächelnd. „Es wird immer einen massiven Unterschied geben zwischen einem Porsche und anderen Autos. Besonders bei dem GT3.“ Dass die Dänin etwas von der Materie versteht, hat sie bei einem Auswahlverfahren der FIA Institute Academy bewiesen. Niemand aus Europa war bei den Testrennen schneller unterwegs als Michelle.

**„Hier verwandelt
sich mein Herz in ein
Porsche Logo.“**

MICHELLE GATTING

Zielstrebig treibt der straßentaugliche Streitwagen nach vorn. In 3,5 Sekunden ist er von 0 auf 100 km/h. 7,9 Sekunden später nimmt er die 200-er Marke. Schluss mit lustig wäre erst bei 315 km/h. Beschleunigungen, die zuerst die inneren Organe registrieren. Für die Profi-Rennfahrerin bleibt genügend Luft, um die Qualität des Leipziger Kurses zu beschreiben. „Es ist ein tolles Testcenter, denn hier sind viele verschiedene Rennstrecken an einem Ort vereint. Und hier ist einfach alles Porsche. Wenn ich hierherkomme, verwandelt sich mein Herz in ein Porsche Logo.“



Michelle Gattling wurde am 31. Dezember 1993 in Rungsted geboren. Im Alter von sieben Jahren fuhr sie das erste Mal Kart. Von 2006 bis 2010 war sie zweimal Kart-Meister (Dänemark) und zweimal Vizemeister (Deutschland). 2011 ging Gattling zu Formel Ford (Dänemark) und wurde Rookie-Champion. 2012 bis 2013 fuhr sie im Volkswagen Scirocco R-Cup und kam in der Endwertung auf Rang fünf. Seit 2013 gehört Michelle Gattling zur Juniorensichtung von Porsche Motorsport für den Carrera Cup. Seit 2014 ist Gattling Porsche Carrera Cup-Pilotin. Hobbys: Boxen und Crossfit. Vorbild: Michael Schumacher.

Der FIA-zertifizierte Rundkurs, entworfen von Hermann Tilke, Konstrukteur von Rennkursen wie dem von Malaysia oder Bahrain, hat im vergangenen Jahr noch einen Zuschlag bekommen. Nun liegt ein legendäres Stück vom Nürburgring im Originalmaßstab in der Leipziger Ebene. Das Caracciola-Karussell – eine 450 Meter lange Steilkurve aus der Nordschleife der Grünen Hölle.

Zusätzlich im Angebot: Die einer kurvenreichen Landstraße nachempfundene „Handlingstrecke“. Hier steht nicht die Geschwindigkeit im Vordergrund, sondern

vor allem die Geschicklichkeit des Fahrers. Auf 2,2 Kilometern lassen sich realistische Überlandfahrten erleben. Für das Austesten des richtigen Bremsverhaltens auf nasser Fahrbahn gibt es on top eine 150 Meter lange bewässerte Dynamikfläche. Das dritte Highlight bildet ein Kreis mit einem Umfang von 120 Metern. Hier erfährt der Fahrer, welche Kräfte in einer Kurve wirken und wie man diese Passage trotzdem problemlos bewältigt. Statt Leipziger Allerlei ist für den passionierten Fahrer in der Sachsen-Metropole alles dabei. Für unsere dynamische Dänin steht nach den Erweiterungen fest: „Wer Porsche Freak ist, der sollte hierherkommen. Es gibt in Leipzig außerdem viele kompetente Leute, von denen man lernen kann.“ Ein typischer Gattling-Satz. Obwohl sie sich in der rauen, von Männern dominierten Motorszene schon einen Namen gemacht hat, bleibt sie geerdet und bescheiden. Immer wieder erwähnt sie die Unterstützung von ihren Eltern und von der Familie ihres Freundes, ohne die ihre Rennkarriere nicht denkbar wäre.

ELEGANT WIE EINE PIANISTIN

Michelle hat inzwischen die absolute Herrschaft über den GT3 übernommen. Elegant und behände wie eine Pianistin bespielt sie die Schaltwippen am Lenkrad. Sie durchfährt die Links-rechts-Kombination Suzuka S in Richtung Sunset Bend, einer Rechtskurve, die beherztes Durchschalten vom zweiten in den vierten Gang erfordert, und treibt den GT3 mit unbeeirrtem Blick über die längste Gerade der Strecke in Richtung Loews-Kurve. Eine Rechtskehre mit leichter Steigung; die Verbindung des schnellsten und des langsamsten Streckenabschnitts. Beim Anbremsen am frühen Scheitelpunkt muss sie das Tempo konsequent reduzieren und dreimal sauber schalten. Der Blick haftet auf dem Asphalt, denn alle Bedienelemente liegen da, wo man sie vermutet: in Griffweite.

Für die makellose Performance im Victoria Turn sorgt das fein abgestimmte Zusammenspiel aus einem Fahrwerk mit Hinterachslenkung, dem serienmäßigen 7-Gang Porsche Doppelkupplungsgetriebe mit GT3-typischen, kurzen Übersetzungen, der – im Vergleich zum Vorgängermodell –



um 31 Millimeter verbreiterten Spur an der Hinterachse und dem um 100 Millimeter längeren Radstand. Macht, summa summarum: tadellose Querdynamik und maximale Fahrstabilität. Dank Porsche Torque Vectoring Plus und des Könnens der wettkämpferprobten Rennfahrerin zeichnet der GT3 präzise auf allen Vieren den Turn nach. Keine Frage: Der GT3 hat unser Herz. Ohne Wenn und Aber. Und Michelle? Auch ihr ganzes Herz gehört Porsche. Logo!

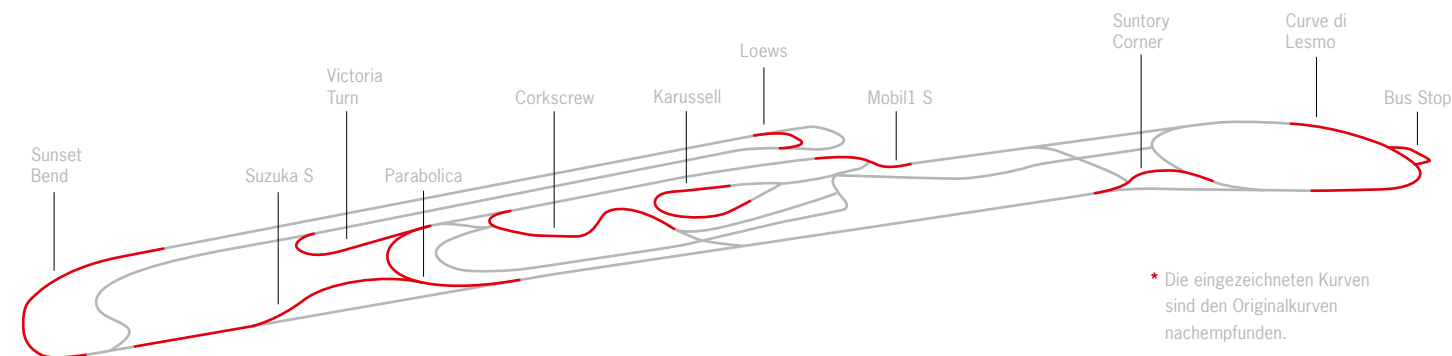


FIA-zertifiziert: der Porsche Rundkurs in Leipzig



ERLEBNISPROGRAMM

Träume werden wahr: In Leipzig kann jeder auf die Rundstrecke des Porsche Werks, ob als Beifahrer oder an der Seite eines motorsport-erfahrenen Instrukteurs. Zahlreiche Erlebnisprogramme stehen zur Auswahl – auch kombinierbar mit einer Werksbesichtigung.



* Die eingezeichneten Kurven sind den Originalkurven nachempfunden.

VERTRIEB, PRODUKTION UND BESCHAFFUNG

VERTRIEB

PROFESSIONELLER SERVICE

Im Geschäftsjahr 2014 standen die Markteinführungen der neuen SUV-Modellreihe Macan und des Supersportwagens 918 Spyder im Fokus der Aktivitäten. Die Herausforderung, gleichzeitig die neuen Kundenanforderungen eines volumenstarken Macan-Segmentes abzubilden und eine exklusive und individuelle Kundenbetreuung für den 918 Spyder anzubieten, hat Porsche hervorragend gemeistert. Dabei ist es das oberste Ziel des Porsche After Sales, jedem Kunden sein individuelles und einzigartiges Serviceerlebnis zu bieten.

Um das durch die Einführung des Macan deutlich gestiegene Fahrzeugvolumen auch im Service optimal betreuen zu können, wurden umfangreiche bauliche Maßnahmen in zahlreichen Porsche Zentren weltweit realisiert. Porsche hat in der weltweiten Handelsorganisation zusätzlich über 4.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Bereich After Sales intensiv qualifiziert und damit auf alle neuen Fahrzeugmodelle und deren Kunden vorbereitet. Gleichzeitig wurden die Porsche Zentren fristgerecht mit allen neuen Ersatzteilen und Sonderwerkzeugen versorgt. Dabei spielte insbesondere der weitere Ausbau des zentralen Ersatzteillagers in Sachsenheim eine entscheidende Rolle.

Wegweisende Technik und Exklusivität sind charakteristisch für den 918 Spyder. Nur konsequent, dass ein Sportwagen auf diesem Niveau auch bei Service und Reparatur neue Maßstäbe setzt. Die Porsche Lösung: Exklusiv für den 918 Spyder kommt ein spezielles mehrstufiges Servicekonzept zum Einsatz. So kann der Porsche Handelspartner – mithilfe eines eigens ausgebildeten Teams aus nationalen und internationalen Spezialisten – auf alle Anforderungen passend reagieren. Und somit sicherstellen, dass für jede einzelne Arbeit an jedem 918 Spyder auch der richtige Experte zur Verfügung steht.

Insgesamt wurden die Premiumangebote im Porsche Service systematisch weiter ausgebaut, um die Exklusivität der Marke und ihrer Kunden sowie die langfristige Kundenzufriedenheit und -loyalität auch nach Erwerb und beim täglichen Erleben des Fahrzeugs sicherzustellen. Mit der Weiterentwicklung des Ersatzteilportfolios für Motorreparaturen können nun noch mehr Kunden zeitwertgerechte Reparaturen angeboten werden. Durch Einführung des Porsche Intelligent Repair Solutions-Systems (PIRS) werden Reparaturlösungen in der weltweiten Handlungsorganisation systematisch ausgetauscht. Auf diese Weise ließen sich Diagnosezeiten deutlich reduzieren und die Reparaturqualität weiter steigern.

Durch das Wachstum in den vergangenen Jahren betreut Porsche After Sales derzeit weltweit einen Fahrzeugbestand von rund 1,65 Millionen Fahrzeugen. Dieser wird auch in Zukunft weiter anwachsen. Gleichzeitig steht für Porsche an erster Stelle, den exklusiven Kunden von Porsche ein individuelles und einzigartiges Serviceerlebnis zu bieten.

„CUSTOMER FOR LIFE“ DURCH KUNDENBEGEISTERUNG

Porsche gelingt es in hohem Maße, neue Kunden zu gewinnen und für die Marke Porsche zu begeistern. Zufriedene Kunden kaufen wieder einen Porsche, begeisterte Kunden empfehlen Porsche weiter und sind enthusiastische Markenbotschafter. Als voller Erfolg ist der Macan zu nennen, der allein in Deutschland über 66 Prozent der Kunden erstmals von der Marke Porsche begeistern konnte.

Viele Kunden kaufen wiederholt ein Porsche Fahrzeug und besitzen oft mehr als einen Porsche zur gleichen Zeit. Diese ausgeprägte Loyalität der Fahrer beruht auf hoher Produktqualität und der exklusiven Kundenbetreuung über den gesamten Kundenlebenszyklus hinweg. Engagierte und professionelle Partner in den Porsche Zentren weltweit spielen eine wesentliche Rolle bei der Umsetzung und Sicherstellung der hohen Betreuungsstandards. Darüber hinaus ist Porsche einer der ersten Automobilhersteller, der planvoll und konsequent in einer internationalen Customer Experience Management-Initiative alle wichtigen Kundenkontaktpunkte laufend für ein begeisterndes Kundenerlebnis weiterentwickelt. Die Porsche Kunden und Interessenten erleben pro Jahr rund 20 Kundenkontaktpunkte. Bei etwa fünf Millionen Kunden

und Interessenten sind das 100 Millionen Chancen pro Jahr, Kundenbegeisterung zu erzielen. Die systematische Entwicklung und Einführung von Kundenbetreuungsprozessen erfolgt weltweit, damit Kunden in allen Porsche Märkten das einzigartige Porsche Kauf- und Besitzerlebnis erfahren können.

DIE MARKE MIT DER HÖCHSTEN ATTRAKTIVITÄT

Dieses einzigartige Kundenerlebnis bestätigen zahlreiche internationale Studien. So ist Porsche gemäß dem renommierten amerikanischen Marktforschungsunternehmen J.D. Power and Associates die Marke mit der höchsten Attraktivität. In der Studie „Automotive Performance, Execution and Layout Study (APEAL)“ erreicht Porsche mit einer Rekordpunktzahl zum zehnten Mal in Folge den ersten Platz. Bei der Fahrzeugbewertung wurden die Baureihen 911, Cayenne, Boxster und Cayman erneut zu den besten Fahrzeugen in ihren Segmenten gewählt. Grundlage der jährlichen Erhebung sind die Angaben von mehr als 86.000 Neuwagenkäufern zu insgesamt 239 verschiedenen Modellen.

Auch in Deutschland steht Porsche an der Spitze: In der J.D. Power VOSS („Vehicle Ownership Satisfaction Study“) ist Porsche im Markenranking die beste Automarke aus Sicht der Fahrer. In Deutschland erfährt Porsche auch in einer der größten Verbraucherbefragungen zum Thema Automobil sehr hohe Zustimmung – über 115.000 Leser der „auto, motor und sport“ (ams) wählen ihren Kandidaten der „Best Cars 2014“ in zehn Kategorien; mit dem 911 sowie dem 911 Cabrio belegt Porsche in der Sportwagen- und Cabrio-Kategorie souverän den ersten Platz.

Die Leser des Fachmagazins „sport auto“ haben zum dritten Mal in Folge sechs Sportwagen von Porsche zu den beliebtesten Modellen gekürt. In den jeweiligen Kategorien setzten sich der 911 Carrera S Cabrio, der 911 Turbo S, der 911 Turbo S Cabrio, der 911 GT3, der Boxster sowie der 918 Spyder gegen ihre Mitbewerber durch. Mit dem Porsche Panamera 4S Executive sowie dem 911 Carrera S Cabrio wurden gleich zwei Fahrzeuge mit dem Titel „Wertmeister 2014“ für den geringsten prozentualen Wertverlust in der Luxus- und Sportwagenklasse von „Auto Bild“ und Schwacke gekürt. Sie gelten als die wertstabilsten Autos ihrer Klassen.

Porsche erhielt im Rahmen der Auszeichnung „Deutschlands Kundenchampions 2014“ den Sonderpreis für den besten Automobilhersteller. In dem auf einer repräsentativen Kundenumfrage basierenden Wettbewerb wurden Image, Leistung sowie Weiterempfehlung der Marke, Kompetenz und Zuverlässigkeit der Mitarbeiter beurteilt. Porsche schneidet im direkten Vergleich zum Wettbewerb deutlich besser ab. In den USA wurde Porsche für sein „Lost Customer Program“ zur Kundenrückgewinnung mit dem „Stevie Award for Sales and Customer Service“ ausgezeichnet, über den jedes Jahr eine 200-köpfige Fachjury entscheidet. Darüber hinaus verlieh das Top-Ratgebermagazin „Kelley Blue Book“ ein Brand Image Award an die Marke. Porsche gewann 2014 nach 2011 und 2012 bereits zum dritten Mal den Award „Best Performance Luxury Brand“. Der Macan wurde zudem als „Most Fun SUV of 2014“ ausgezeichnet. Der 918 Spyder wurde mit dem „Best of what's new Award“ als „Most Advanced Hybrid Supercar“ durch das Wissenschaftsmagazin „Popular Science“ gefeiert. Zugleich wurde Porsche zum zweiten Mal in Folge durch das Marktforschungsinstitut „AutoPacific“ als „Top Luxury Brand“ im Rahmen des „Ideal Vehicle Award 2014“ geehrt.

Für Porsche stehen der Aufbau und die Intensivierung einer langfristigen Kundenbeziehung im Mittelpunkt. Die Maxime „Customer for Life“ ist ein gelebter Bestandteil der Unternehmenskultur von Porsche. Die Kunden bestätigen dieses mit hoher Kundenzufriedenheit. Aus diesem Grund steht Kundenbegeisterung in der Strategie 2018 ganz oben.

PRODUKTION

Im Geschäftsjahr 2014 produzierte Porsche 203.097 Fahrzeuge, das waren 22,5 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 41.774 Sportwagen, davon 31.590 Elfer. Bei der Volkswagen Osnabrück GmbH wurden 13.562 Einheiten der Modelle Boxster und Cayman montiert. Im Werk Leipzig produzierte Porsche insgesamt 147.751 Fahrzeuge, davon entfielen 66.005 Einheiten auf die Baureihe Cayenne, 59.363 Einheiten auf die Baureihe Macan und 22.383 Fahrzeuge auf die Baureihe Panamera.

STRATEGISCHE STANDORTENTWICKLUNG

Vorstand und Betriebsrat der Porsche AG haben sich im Geschäftsjahr 2014 auf die strategische Standortentwicklung für das Werk Zuffenhausen verständigt, zu der der weitere Ausbau der Fahrzeugmontage sowie ein neuer Karosseriebau für die Zweitürer-Modelle gehören. Demnach werden die Modelle Boxster und Cayman sowie der 911 und der Supersportwagen 918 Spyder zukünftig ausschließlich im Stammwerk gefertigt. Die geplanten Maßnahmen umfassen ein Investitionsvolumen in Höhe von deutlich über 400 Millionen Euro.

Boxster und Cayman kommen seit 2012 – und weiter bis 2016 – teilweise aus dem Mehrmarkenwerk von Volkswagen in Osnabrück. Ab Sommer 2015 wird Porsche im Gegenzug aufgrund der hohen Nachfrage der Modelle Cayenne, Macan und Panamera den sportlichen Geländewagen Cayenne – neben dem Werk Leipzig – auch im Werk Osnabrück montieren lassen. Zur Fortsetzung dieser erfolgreichen Konzern-Partnerschaft werden dort weitere 25 Millionen Euro investiert.

SERIENPRODUKTION IM STAMMWERK ZUFFENHAUSEN

Im hochtechnisierten Karosseriebau im Stammwerk Zuffenhausen werden alle Varianten des 911 und des Boxster in beliebiger Reihenfolge auf einer Linie produziert. Rund 350 Pressteile, Profile und Gussteile sowie Unterbaugruppen werden für eine Karosserie benötigt. Aufgrund der Aluminium-Stahl-Hybridbauweise ist die primäre Verbindungstechnik heute nicht mehr das Punkt-

schweißen, vielmehr rücken kalte Fertigungsverfahren in den Vordergrund.

Die Fahrzeugmontage im Modellmix über mehrere Stockwerke hinweg ist eine Besonderheit am Standort Zuffenhausen, die eine innovative und effiziente Anlagentechnik sowie engagierte und hoch qualifizierte Mitarbeiter erfordert. Das ermöglicht eine Fertigung in Handarbeit mit höchster Qualität. Um ein Fahrzeug im gesamten Montageablauf identifizieren zu können, kommt ein elektronisches, papierloses Identifikationssystem zum Einsatz, wodurch jeder Porsche im Montageprozess genau lokalisiert werden kann. Die Individualität jedes Fahrzeugs erzeugt eine hohe Varianz an Bauteilen. Ein fahrerloses Transportsystem liefert die fahrzeugbezogenen Baugruppen just-in-time an die jeweilige Station in der Fahrzeugmontage. Dadurch entfällt weitgehend eine Lagerung der Teile in der Produktion.

Wenn die Lackierung der Karosserien abgeschlossen ist, beginnt im zweiten Obergeschoss des Montagebereichs die Montage der exklusiven Sportwagen durch den Einbau der Innenausstattung. Um das Interieur zu vervollständigen, werden die Fahrzeuge anschließend ins erste Obergeschoss abgesenkt. Motor, Getriebe und Achsen werden auf einem synchron laufenden Ovalband montiert und über einen Hubtisch in die Karosserie eingefahren. Im Anschluss erfolgt die „Hochzeit“: die Verschraubung von Antriebsstrang und Fahrwerk mit der Karosserie. Nach der Montage weiterer Anbauteile und der Räder wird das Fahrzeug erstmals auf die Räder gestellt. Nach dem Einbau der Türen werden die Sitze montiert, bevor eine Förderanlage die fertigen Fahrzeuge an die Endmontage im Erdgeschoss übergibt, wo jedes Fahrzeug getestet und auf seine erste Fahrt vorbereitet wird.

FLEXIBLE FERTIGUNG VON 39 MOTORVARIANTEN

Im Werk Zuffenhausen fertigt Porsche die Ottomotoren für die Modelle Cayenne, Macan, Panamera, Boxster, Cayman und 911. Insgesamt werden 39 verschiedene Motorvarianten auf zwei Montagebändern für Boxermotoren sowie für V-Motoren mit höchster Präzision montiert. Hinzu kommt in der Manufaktur die Serienproduktion des V8-Motors für den Supersportwagen 918 Spyder. In naher Zukunft wird der Bereich Aggregate und Komponenten sein Kompetenzspektrum noch erweitern und eine Lieferantenrolle im Volkswagen Konzern einnehmen. Die neue

Generation der V8-Ottomotoren des Konzerns wird künftig in Zuffenhausen montiert. Da hierfür die Montagelinien der Motorenfertigung erneuert und erweitert werden müssen, rückten im Mai 2014 die Bagger an. Auf einer Fläche von rund 57.000 Quadratmetern wird das Motorenwerk erweitert. Ab Mitte 2015 werden die Produktionsanlagen installiert.

918 SPYDER ENTSTEHT IN PRÄZISER HANDARBEIT

Elf Tage Produktionszeit für ein einzelnes Fahrzeug: In der Manufaktur Zuffenhausen, der Wiege des 918 Spyder, schlägt ein ganz eigener Takt. Eine Symbiose aus echter Handarbeit und High-End-Technologie. Die Manufaktur, deren Montagebereich sich in der ehemaligen Lackiererei befindet, wurde auf einer Fläche von 4.000 Quadratmetern extra für diese auf 918 Einheiten limitierte Baureihe aufgebaut. Gefertigt wird der Hybrid-Supersportwagen von 80 intensiv geschulten Spitzenkräften an zehn Hauptstationen und 21 Vormontagestationen. An jeder Station ist eine Verweildauer von 112 Minuten eingeplant. Zum Vergleich: In der Serie wird mit Vier-Minuten-Intervallen gearbeitet. Die Produktionslinie, die ohne Roboter und Fließband auskommt, ist im Fischgrätensystem konzipiert: Während sich die Hauptmontagelinie über die gesamte Länge der lichtdurchfluteten Manufakturhalle von rund 100 Metern erstreckt, finden sich seitlich davon die Vormontagebereiche für Tür und Dach, Beleuchtung, Achsen, Kohlefaser-Monocoque und für den Motor, der gleich an den ersten sieben Stationen entsteht. Denn, umgekehrt zur Serie, wird in der Manufaktur von innen nach außen gebaut. Binnen 20 Stunden wird der 608 PS starke V8-Verbrennungsmotor komplett von ein und derselben Person gefertigt. Danach läuft jedes Aggregat eine Stunde lang mit Kraftstoff und unter Last auf dem Prüfstand, um alle Leistungsdaten zu verifizieren. Das Flanschen von Verbrenner, E-Maschine und Getriebe erfolgt auf einem speziell entwickelten Rollentisch. Im Anschluss daran kommt es zur Hochzeit der Antriebseinheit inklusive 70-Liter-Tank und Hochvoltbatterie mit dem Kohlefaser-Monocoque. Kühler, Abgasanlage, Achsen, Frontscheibe, Kotflügel und Innenausbau folgen. Nach der Befüllung (ausgenommen Kraftstoff) und der Dichtigkeitsprüfung wird die Außenhaut angebaut. Dabei ist stets perfekte Bauteilgeometrie Pflicht. Jedes Spaltmaß ist immer gleich. Die letzte Station in der Manufaktur taucht den 918 Spyder in gleißendes Licht: finaler Check mittels akribischer Sichtkontrolle. Danach geht es rein elektrisch

zum Aufzug und zwei Etagen tiefer zum Porsche Prüffeld. Dort wird der Supersportler auf Herz und Nieren getestet – genauso wie all seine Geschwister aus der Serienproduktion.

ERWEITERUNG DES WERKS IN LEIPZIG

Im Werk Leipzig hat Porsche die Produktion des neuen Sport-Geländewagens Macan nach dem Start im Januar 2014 hochgefahren und nach Plan Mitte des Geschäftsjahres die volle Kapazität erreicht. Der Marktstart erfolgte im April. Im Geschäftsjahr 2015 kann Porsche in Leipzig von Anfang an Volllast fahren und dadurch noch mehr Fahrzeuge herstellen als im Berichtsjahr.

Mehrere Monate nach dem Abschluss der Werkserweiterung für den Porsche Macan (neuer Karosseriebau, neue Lackiererei und erweiterte Infrastruktur) hat Porsche offiziell die nächste Ausbaustufe der Produktionsanlagen gezündet. Für die nächste Modellgeneration des Panamera errichtet Porsche in Leipzig einen neuen und innovativen Karosseriebau. Darüber hinaus wird die Fertigung des Panamera auch die neu errichtete Lackiererei nutzen. Für diese Erweiterung des Standorts Leipzig zur vollständigen Fertigung des Panamera investiert Porsche rund 500 Millionen Euro.

Der neue Karosseriebau in Leipzig entsteht im südlichen Bereich der Fabrik. Die Halle umfasst für die Fertigung eine Fläche von rund 60.000 Quadratmetern. Der neue Porsche Karosseriebau wird zu einem der modernsten weltweit zählen; zahlreiche Fertigungsprozesse werden dabei auch innerhalb des Volkswagen Konzerns erstmals in Leipzig realisiert. Porsche legt hohen Wert darauf, die Produktion nachhaltig und damit im Einklang mit der Umwelt auszuliegen. Neben energieeffizienten Fertigungstechnologien wird zum Beispiel auf eine besonders effiziente Energieversorgung geachtet. Hier eingebunden ist eine auf dem Dach installierte Photovoltaikanlage; heute schon liefert das bereits „am Netz hängende“ Pendant des Macan-Karosseriebaus bis zu 800.000 kWh an CO₂-frei gewonnener Energie aus der Kraft der Sonne – das entspricht dem Jahresstromverbrauch von mehr als 150 westeuropäischen 4-Personen-Haushalten. Im Zuge der Versiegelung des Geländes schafft Porsche neue Grünflächen und Biotop – darunter Wälder, Seen, Gehege – an anderer Stelle in Leipzig.

In der neuen Lackiererei, die mit der Macan-Fertigung in Betrieb ging, kommt ein völlig neuartiges Abscheidesystem für Lacknebel zum Einsatz. 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.

VERGRÖßERUNG DES ERSATZTEILLAGERS IN SACHSENHEIM

In 2014 wurde die Lagerfläche des zentralen Ersatzteillagers in Sachsenheim um die Hälfte vergrößert und im Dezember in Betrieb genommen. Auf der von 113.000 auf 170.000 Quadratmeter erweiterten Lagerfläche sind über 100.000 Porsche Teile abrufbar und werden mit zukunftsweisender Logistik an mehr als 800 Standorte in aller Welt geliefert. Für den Ausbau wurden insgesamt fast 80 Millionen Euro investiert.

Die Porsche Logistik GmbH ist das logistische Rückgrat der Porsche Ersatzteil-Organisation. Sie befindet sich nur 19 Kilometer vom Porsche Stammwerk in Zuffenhausen entfernt. Der erste Spatenstich wurde im Oktober 2007 vorgenommen. Eine ausgeklügelte, zukunftsweisende Logistik mit schlanken, verschwendungsarmen Prozessen sorgt im zentralen Ersatzteillager für beste Lieferqualität. Über 500 Fachkräfte sind in der logistischen Abwicklung mit Leidenschaft im Einsatz und beliefern in der Regel innerhalb von 24 Stunden sämtliche Porsche Zentren und Händler weltweit mit Ersatzteilen. Auch die im Ausland gelegenen Regionallager werden direkt aus Sachsenheim mit Porsche Teilen beliefert. Dazu sind vor Ort 150 Flurförderzeuge und elf Schleppzüge im Einsatz. Das Routenkonzept sieht dabei zukünftig rund 420 Kilometer täglich zurückgelegte Strecke für die Schleppzüge vor. 200 Lkw sorgen Tag für Tag für die An- und Auslieferung der verschiedenen Porsche Teile.

Mit der Erweiterung des zentralen Ersatzteillagers setzt Porsche auch in Sachen Nachhaltigkeit ein deutliches Signal. Porsche hat beim Ausbau des Standorts Sachsenheim auf die nachhaltige Bauausführung hohen Wert gelegt. So ist der Standort bereits seit 2011 nach der ISO-Norm 50001 (Energiemanagement) zertifiziert. Im Rahmen dieser Norm finden Auditierungen zur Kontrolle der Einhaltung eines ressourcenschonenden Energieeinsatzes statt. Darüber hinaus werden derzeit neue Projekte auf innovative Ideen geprüft. Für den Ausbau wurden daher schon im Rahmen der Planung Meilensteine zur Energie-Effizienzsteigerung festgelegt. Insgesamt wurde eine Unterschreitung der Energiesparverordnung um 44 Prozent erreicht.

BESTE QUALITÄT BESTÄTIGT

Porsche belegte im Berichtsjahr in der „Initial Quality Study“ des US-Marktforschungsinstituts J.D. Power wie bereits im Vorjahr die höchste Platzierung in der Gesamtbewertung. Zudem schnitt der Panamera wegen extrem weniger Beanstandungen als bestplatziertes Fahrzeug in der gesamten Studie ab. Der 911 lag zum dritten Mal in Folge im Segment „Midsize Premium Sporty Car“ auf dem ersten Platz. Der Boxster erreicht wie im Vorjahr den ersten Rang im Segment „Compact Premium Sporty Car“, direkt gefolgt von dem Mittelmotor-Coupé Cayman. Der Panamera wurde – neben dem Gesamtsieg – als bestplatziertes Auto in der Oberklasse („Large Premium Car“) bewertet. Im Vergleich zum Vorjahr verbessert sich der Cayenne um einen Platz und erzielt Silber im Segment „Midsize Premium SUV“. In der „Initial Quality Study“ befragt J.D. Power einmal jährlich Neuwagenkunden 90 Tage nach der Auslieferung ihres Fahrzeuges. In der 28. Auflage der Studie wurden zwischen Februar und Mai 2014 US-Neuwagenfahrer zu 233 Kriterien aus unterschiedlichen Kategorien befragt.

Aus den Ergebnissen ihrer Studie leiteten die US-Marktforscher auch eine Bewertung der Produktionsstandorte ab. Die Fabrik Leipzig wurde als beste europäische Fabrik ausgezeichnet. Das bestätigt einmal mehr den Anspruch an Perfektion in allen Unternehmensbereichen bei Porsche.

BESCHAFFUNG

Die Porsche AG hat auch im Geschäftsjahr 2014 die Produktpalette um attraktive Fahrzeugprojekte erweitert. So konnten seitens der Beschaffung ehrgeizige Anläufe wie der des neuen Cayenne, der GTS-Derivate der Sportwagen und des 911 Targa durch eine intensive und partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Lieferanten erfolgreich gemeistert werden.

Ein weiteres Highlight im letzten Jahr war die Teilnahme an der World Endurance Championship und insbesondere die damit verbundene Rückkehr von Porsche nach Le Mans. Im Schulterschluss mit allen relevanten Fachbereichen wählte die Beschaffung die richtigen Partner für die Motorsportstrategie aus.

Die Zusammenarbeit im Konzern ist gelebte Praxis. Wir nutzen gemeinsam Synergien zur Optimierung von Beschaffungsstrategien und bewahren dabei selbstverständlich alle Porsche typischen Attribute.

BESCHAFFUNG VON PRODUKTIONSMATERIAL

Auch im Berichtsjahr konnte der Materialaufwand pro Fahrzeug, wie in den vorangegangenen Jahren, weiter optimiert werden. Durch eine frühzeitige Einbeziehung der Wirtschaftspartner in diversen Kosten-Workshops ließen sich gemeinsam nachhaltige Einsparungen erzielen.

Im Geschäftsjahr 2014 belief sich der Materialaufwand der Porsche AG auf 3.608 Millionen Euro (Geschäftsjahr 2013: 2.751 Millionen Euro).

BESCHAFFUNG VON NICHT-PRODUKTIONSMATERIAL

Im Berichtszeitraum konnte die Beschaffung auch für Nicht-Produktionsmaterial und Dienstleistungen signifikante Einsparungen erzielen. Aufgrund der großen Anzahl an Infrastrukturprojekten ergab sich in 2014 ein höheres Einkaufsvolumen als noch im Jahr davor.

Für 2014 lag das entsprechende Beschaffungsvolumen der Porsche AG bei 1.374 Millionen Euro (Geschäftsjahr 2013: 969 Millionen Euro).

ABSICHERUNG PRODUKTQUALITÄT

Im Geschäftsjahr 2014 stand erneut die Gewährleistung einer optimalen Kaufteilqualität über alle Baureihen im Fokus. Aufgrund von immer komplexer werdenden Wertschöpfungsketten hat die Beschaffung im Berichtsjahr eine Initiative zur Optimierung des Sublieferanten-Managements gestartet. Durch die gewonnene Transparenz konnten Risikofelder früher identifiziert und die Qualität dabei optimiert werden.

STABILE VERSORGUNGSSITUATION BEI KAUFTEILEN

Die Porsche AG hat im Berichtsjahr 189.850 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert und damit einen neuen Rekordwert erreicht. Seitens der Beschaffung wurde die Versorgung aller Fahrzeugwerke jederzeit sichergestellt.

OPTIMIERUNG DER PROZESS- UND SYSTEMLANDSCHAFT

Auch im Jahr 2014 hat die Beschaffung im Rahmen des Porsche Verbesserungsprozesses durch die Optimierung etablierter Prozesse und Nutzung von standardisierter IT-Software Synergien generiert. Durch die Harmonisierung von Kommunikations- und Informationssystemen im Konzern konnte die Effizienz gesteigert werden. Ferner wurde im Jahr 2014 eine Vielzahl an Prozessen schlanker gestaltet, so dass Mitarbeiter entlastet wurden.

MITARBEITERZUFRIEDENHEIT INNERHALB DER BESCHAFFUNG

Motivierte und zufriedene Mitarbeiter sind die Basis für den Erfolg des zurückliegenden Geschäftsjahres. Zusammen mit unserer Mannschaft arbeiten wir Hand in Hand, um Probleme zu beheben und Abläufe zu optimieren. Dies unterstreicht auch das Ergebnis der Mitarbeiterbefragung aus 2014.

NACHHALTIGKEIT INNERHALB DER BESCHAFFUNG

Aufgrund der anhaltenden Entwicklung zu immer globaleren Wertschöpfungsketten und der wachsenden Märkte außerhalb Europas lagen nachhaltige Lieferbeziehungen auch im Geschäftsjahr 2014 im Fokus der Beschaffung. Für eine Lieferbeziehung mit der Porsche AG ist die Akzeptanz unserer Nachhaltigkeitsgrundsätze für die Zulieferindustrie mittlerweile unverzichtbar. Eine Abstimmung erfolgt in markenübergreifenden Strategieteams.

EINE ECHTE LOVESTORY

Die amerikanische Erfolgsgeschichte dauert schon über 60 Jahre und die Liebe kennt kein Ende. Nirgendwo sonst auf der Welt leben so viele Menschen den Mythos Porsche.

Die USA sind Spitze. Auch im vergangenen Geschäftsjahr verkaufte Porsche dort mehr Fahrzeuge als in jedem anderen Land. Die Marke schafft es immer wieder, bei den Kunden einen Nerv zu treffen. Die Amerikaner lieben an Porsche das Gefühl des „every day magic“. Ob im alltäglichen Berufsverkehr, auf touristischen Traumstraßen oder auf der Rennstrecke. Eine weltweit einzigartige Club-Szene befeuert zusätzlich Jahr für Jahr mit tausenden Events die Faszination Porsche. Wir haben zwei außergewöhnliche Menschen – stellvertretend für die ganze Porsche Gemeinschaft in den USA – eine kurze Strecke auf ihrem Lebensweg mit Porsche begleitet. Nice to meet you: Brenda Spence aus Knoxville, Tennessee und Bob Ingram aus Durham, North Carolina.



Porsche Fan
Bob Ingram
in seinem
918 Spyder

Ein Spätherbsttag in den Smoky Mountains zwischen Tennessee und North Carolina. Mit Brenda Spence on the road auf dem Highway 129. Die Frau aus Knoxville gleitet, prescht, kurvt auf dem Tail of the Dragon. Der Drachenschwanz, eine Paradenstrecke über die südlichen Appalachen, scheint wie gemacht für ihren Cayman. Ein vor Jahrhunderten von den Cherokee-Indianern angelegter Schleichweg, heute immerhin asphaltiert (www.porsche.de: „GTS Community. Entdecken Sie die besten Routen der Welt“). Elf Meilen gespickt mit 318 Kurven. Die 30 spektakulärsten Kehren tragen Namen wie Rebels Revenge, Gravity Cavity oder



„Porsche war immer rebellisch. Vor allem durch dieses in Amerika geprägte Bild von Coolness wurde die Marke auch in Europa cool.“

BERNHARD MAIER

Mitglied des Porsche Vorstandes Vertrieb und Marketing

Porsche Pulloff. Traumwandlerisch sicher beschleunigt, schaltet, bremst die blonde Brenda. Kein Ruckeln, kein Stottern. Frau und Fahrzeug sind eins. Genuss pur. Das Asphaltband durch den Gebirgszug der Appalachen besitzt für Brenda noch eine ganz besondere Bedeutung: Der Tail of the Dragon war für sie der Auftakt zu einer echten Lovestory.

Hier unternahm sie ihre Porsche Jungfernfahrt. Ihr heutiger Ehemann Ross hat ihr bei ihrem allerersten gemeinsamen Ausflug vor drei Jahren auf der Rückfahrt das Steuer überlassen. Eine Fahrt mit Folgen. Eine Blitzensteckung. Eine Super-Infektion. „Seit diesem Tag bin ich verliebt in die Marke – in Ross war ich es erst später“, lacht Brenda. Ross schwärmt von seiner Frau und von ihrem Fahrstil. „Sie hat es im Blut. Sie weiß nach wenigen Minuten, wie sie einen Wagen fahren muss. Sie ist eine Wahnsinns-Fahrerin.“

MORGENS RUNDKURS. ABENDS OPER

Die zweite Seite von Brenda offenbart sich tags darauf auf der Strecke von ihrem Vorstadt-Häuschen ins Zentrum von Knoxville. Reine Erholung für die Angestellte der örtlichen Handelskammer. Souverän gleitet sie in der Rushhour mit dem Strom der Pendler. Der Höhepunkt kommt für Brenda zum Schluss. „Das Echo des Motors im Parkhaus ist einfach fantastisch.“

Brenda Spence mag eine außergewöhnliche Fahrerin sein, als Porsche Eignerin kann sie allerdings als typisch für eine neue Fahrergeneration in den USA gelten. Menschen, die ihren Porsche an beinahe jedem Tag und für fast alle Strecken starten. „Immer mehr unserer Kunden schätzen die Alltagstauglichkeit unserer Fahrzeuge“, beschreibt Detlef von Platen, Chef von Porsche Cars North America, das weit über touristische Traumrouten hinausreichende Phänomen, den großen Spaß zu genießen, den ein Porsche seinem Fahrer am Volant ermöglicht. Dass ein Sportwagen aus Zuffenhausen ein Gefährt für jede Gelegenheit ist, ist inzwischen im Bewusstsein der Porsche Gemeinde verankert. Der Grund: Porsche ist Seriensieger bei den alljährlichen Qualitätsumfragen des Meinungsforschungs-



Porsche als fester Alltagsbestandteil: Brenda Spence und ihr Mann Ross mit ihren beiden Sportwagen

stituts J.D. Power. Samstagvormittag mit dem Elfer auf dem Rundkurs zu fahren, und am Abend damit in die Oper zu gleiten – das ist eben ein einzigartiges Besitzerlebnis. Dieses Gefühl von „every day magic“ begeistert eine stetig wachsende Zahl von Kunden. Die USA behaupteten sich auch im Geschäftsjahr 2014 mit über 47.000 ausgelieferten Fahrzeugen als der stärkste Porsche Markt weltweit.

1950: ERFOLGREICHER START

Der Erfolg des Unternehmens Porsche ist ohne Amerika überhaupt nicht vorstellbar. Im Jahr 1950 standen die ersten Modelle in einem einzigen Verkaufsraum in New York. Fünf Jahre später fand bereits jeder zweite Porsche seinen Käufer in den USA. Der erste Händler, der gebürtige Österreicher Maximilian E. Hoffman, war selber

ein erfolgreicher Amateur-Rennfahrer und wusste so aus eigener Erfahrung am besten, was die Kunden wünschen: extrem leichte Rennwagen. Der 356 America Roadster war genau so ein extremes Fahrzeug. Mit Aluminiumkarosserie, Stoffdach und Steckfenstern aus Kunststoff wog der Wagen lediglich 600 Kilogramm, und war damit um 170 Kilogramm leichter als das Basismodell. Der Lohn für diese kompromisslose Modellpolitik: Rennerfolge serienweise. „Sonntags siegen, montags verkaufen“ galt als inoffizieller Leitspruch der Händler. Die spektakulären Siege waren die rasanteste und wirksamste Reklame für die junge Sportwagen-Marke. „Chancen zu sehen, und diese auch zu nutzen, das zeichnet Porsche aus“, beschreibt Bernhard Maier, Vorstand Vertrieb und Marketing, die seit Jahrzehnten und gerade in den USA gelebte Unternehmensphilosophie.

Mit den Baureihen 356 und 911 verbinden Generationen von Amerikanern Bilder und Geschichten von Idolen. Paul Newman wurde 1979 auf Porsche in Le Mans Zweiter in der Gesamtwertung. James Dean, Steve McQueen oder Robert Redford waren oder sind bekennende Porsche Fahrer. „Porsche war immer rebellisch“, sagt Bernhard Maier. „Vor allem durch dieses in Amerika geprägte Bild von Coolness wurde die Marke auch in Europa cool“, betont Maier die Bedeutung der Erfolge, die Porsche mit seinen Sportwagen in

den USA erreicht hat. Für PCNA-Chef von Platen ist das „die Vereinigung von typisch deutscher Wertarbeit mit dem uramerikanischen Freiheitsdrang.“

Jüngstes Beispiel ist der neue 911 Targa. Vor über 40 Jahren feierte der Ur-Targa seine Premiere und vor allem das Interesse in den USA bahnte dem Comeback dieses Klassikers den Weg. „Wer global erfolgreich sein will, muss in den USA erfolgreich sein“, sagt Bernhard Maier.

Sammler Bob Ingram vor der ehemaligen Zentrale von American Tobacco in Durham, North Carolina. Sein 911 Carrera RS 3.0 aus dem Jahr 1974 wurde nur 54-mal gebaut.



Die Kaufmotive Coolness und Freiheit will von Platen immer wieder aufs Neue festigen. Deshalb steht in der neuen US-Zentrale in Atlanta auch nicht ein Verwaltungsgebäude im Mittelpunkt der Architektur – sondern eine Rennstrecke. Das Experience-Center in der Südstaaten-Metropole soll genauso wie die zeitgleich im kalifornischen Carson entstehende Anlage bei den Fans noch mehr Begeisterung für die Rennsport-Marke Porsche entfachen. Von Platen: „Beim Fahren im

Grenzbereich erleben unsere Kunden die Faszination Porsche extrem und intensiv. Dabei erfahren sie auch, wie sicher sich die Autos in diesem Grenzbereich steuern lassen.“ Auch auf dem Feld dieser Kundenbegeisterung war Porsche in Nordamerika Vorreiter. Bereits 1971 bot Porsche auf einer Strecke auf Long Island vor New York Fahrertrainings an.

LEIDENSCHAFT VERBINDET

Dem transatlantischen Erfolg liegt eine weitere Einmaligkeit zugrunde: die Porsche Clubs of America. Die Legende besagt, dass sich im Jahr 1955 in einem Steakhaus in Washington D.C. zwölf Porsche Fahrer getroffen haben – eine Käfer-Besitzerin sei damals höflich, aber bestimmt wieder nach Hause geschickt worden, heißt es. Dieses intime Treffen war der Beginn einer Fankultur, die sich im Lauf der Jahre ausbreitete. Heute sucht sie in der automobilen Welt ihresgleichen. „Riesentöter“ hat sich ein Club getauft. Eine unverblümete Anspielung auf die großen PS- und hubraumstarken Modelle amerikanischer Hersteller. Die geradezu filigranen Leichtbau-Modelle aus Zuffenhausen haben einen Nerv getroffen: den Kundenwunsch nach technisch führenden, qualitativ herausragenden und ästhetisch faszinierenden Sportwagen.

Die treuen Fans der Marke sind heute eine Macht. Zum 60-Jahr-Jubiläum im Jahr 2015 zählt der Club 115.000 Mitglieder, die in 143 Regionen unter dem Dach von Porsche Club America (PCA) organisiert sind. Damit ist der PCA die größte Ein-Marken-Automobil-Organisation der Welt. Enthusiasten aus allen Bundesstaaten feiern sich und ihre Fahrzeuge. Der PCA betreibt sogar eine eigene Amateur-Rennserie mit über 2.200 lizenzierten Fahrern, die sich auf 30 über ganz Nordamerika verteilten Strecken messen. Es sind sage und schreibe 3.500 verschiedene Events, auf denen sich die Fans Jahr für Jahr treffen. Auf Rallyes, Rennen, Paraden, dem „Concours d'Élégance“ oder auch auf der grünen Wiese. „Eine wirklich klassenlose Gesellschaft“, sagt PCA-Präsident Manuel „Manny“ Alban. „Auf den Treffen und im Club-Alltag spielt der berufliche Hintergrund der Mitglieder keine Rolle. Die Gesprächsthemen kreisen

„Ich stimme auch absolut mit Ferry Porsches Satz überein, dass der nächste Porsche immer der beste Porsche ist.“

BOB INGRAM
Porsche Sammler, Durham, North Carolina, USA

FAKTEN AUS DEN USA

Der Hauptsitz von Porsche Cars North America in Atlanta wird im Jahr 2015 inklusive eines integrierten Kundenerlebnis-zentrums neu eröffnet. Die umfangreichen Baumaßnahmen befinden sich in der finalen Phase. Mit der Eröffnung wird Porsche seine Markenpräsenz ausbauen und seinen Kunden eine weitere Möglichkeit bieten, die Marke auf dem Rundkurs hautnah zu erleben. Darüber hinaus erfolgte im Jahr 2014 der Spatenstich für ein weiteres Kundenerlebnis-zentrum bei Los Angeles, dessen Fertigstellung gegen Ende 2015 geplant ist.

um die einzelnen Modelle, um Reifen, die beste Politur und um das richtige Öl.“

HISTORIE UND HIGHTECH

„The cars are the stars“, lautet folgerichtig auch der Wahlspruch von Bob Ingram – und nicht die Fahrer. Dabei hätte der bestens erhaltene Mittsiebziger allen Grund, sich als prominenter Car-Guy zu fühlen. Der pensionierte Top-Manager der Pharmabranche und langjährige CEO eines global aufgestellten Unternehmens hat sich in den vergangenen Jahren eine ziemlich einmalige Kollektion von historischen Porsches zugelegt. Nur sehr wenige Sammlungen können vor allem in puncto Qualität mit der Ingram Collection mithalten, so das Verdikt der Aficionados – sorry: Carrerados.

Im Stadtzentrum von Durham, North Carolina, ist der Ingram-Schatz verborgen. 80 Fahrzeuge umfasst die Starparade, aufgereiht in einer ehemaligen Lagerhalle, die auf ihrer roten Backsteinfassade keinerlei Hinweis auf den kostbaren Inhalt gibt: Eine atemberaubende Ahnenreihe, die vom 918 Spyder zurück bis zum drittältesten heute noch existierenden, in Gmünd in Kärnten gebauten Modell 356 reicht. Der Supersportwagen 918 Spyder steht erst seit wenigen Tagen in der Backsteinhalle. Purpur metallic lackiert. Purpur? Na klar, das ist die Lieblingsfarbe von Ehefrau Jeanie. Die Kombination mit dem grünen „hybrid“-Schriftzug ergibt eine besonders einmalige Farbkombination. Bob Ingram schätzt aber vor allem die Technologieführerschaft, die seine Neuerwerbung verkörpert. „Porsche hat mit dem 918 Spyder einen technologischen Durchbruch erzielt. Das volle Ausmaß dieses Durchbruchs wird erst in zehn bis 20 Jahren deutlich werden“, schwärmt der frischgebackene Besitzer. „Und deshalb stimme ich auch absolut mit Ferry Porsches Satz überein, dass der nächste Porsche immer der beste Porsche ist.“

Historie und Hightech sind für Ingram die Elemente, aus denen sich seine Leidenschaft speist. Dass Porsche als einziger Premiumhersteller inzwischen drei Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge im Premiumsegment anbietet, lobt Ingram ausdrücklich. Auch ein Car-Guy wie er geht mit der

Zeit. Er würde sich auch einen Elfer mit Hybridantrieb zulegen.

Dabei war es dem Mann nicht in die Wiege gelegt, einmal eine steile Sammler-Karriere einzuschlagen. Er wuchs als einziger Sohn einer alleinerziehenden Frau auf, die mit einem Tante-Emma-Laden ihren Lebensunterhalt bestritt und ihrem Bob eine College-Ausbildung finanzierte. Ingram war 31 Jahre alt, als ihn sein väterlicher Freund und beruflicher Mentor mit dessen nagelneuen 911 S fahren ließ. Gerade einmal 45 Minuten am Steuer in Florida, die Ingram darin bestärkten, dass es auf der Welt Dinge gibt, für die es sich lohnt, hart zu arbeiten. War es allerdings bei Brenda aus Tennessee eine Porsche Blitzinfektion, so dauerte Bobs Inkubationszeit mit dem Porsche Virus über 20 Jahre. Erst 1993 steckte er seinen eigenen Zündschlüssel ins Schloss eines 911ers. „Vorher hätte ich überhaupt keine Zeit zum Porsche Fahren gehabt“, sagt der ehemalige Top-Manager, der in seinem Berufsleben fast 20-mal umgezogen ist.

Das lange schlummernde Virus erfasste dann allerdings nach und nach die ganze Ingram-Familie. Der älteste Sohn Rory managt die Kollektion und der jüngste Filius Cameron „Cam“ gilt in den USA inzwischen als einer der besten Porsche Restaurateure. Dabei schien ausgerechnet der jüngste Spross in den ersten Jahren immun gegen das Virus. „Ich konnte erst gar nichts mit der Passion meines Vaters anfangen“, berichtet Cam schmunzelnd. Doch beim ersten gemeinsamen Vater-Sohn-Trip zur Rennstrecke nach Laguna Seca anlässlich des 50. Geburtstages der Marke Porsche war es auch um den diplomierten Bildhauer mit dem Spezialfach „Metall-Skulptur“ geschehen. „Ich sah auf einmal vor uns auf der Strecke ein silbernes 356 Coupé“, erinnert sich Cam, „schlagartig war ich von dem ikonischen Design gefangen.“ So gefangen, dass er sich auf die Restaurierung historischer Porsche spezialisierte.

GEMEINSCHAFT PORSCHE CLUB

Eine Begegnung auf der alljährlichen Parade mit solch perfekt wiederhergestellten Raritäten zählt der nationale Club-Präsident Manny Alban zu den



Infiziert vom Porsche Virus: Bob Ingram und seine Söhne Rory (links) und Cameron. Die Fahrzeugsammlung reicht vom drittältesten, noch in Gmünd gebauten 356 bis zum 918 Spyder.



„Um Le Mans in den Reiseplan zu bekommen, haben wir den Hochzeitstermin um fast ein Jahr verschoben.“

BRENDA SPENCE

Porsche Club-Mitglied, Knoxville, Tennessee, USA

Höhepunkten auf diesen Treffen, die im Übrigen genauso wie die Arbeit und Organisation des PCA nur durch puren Idealismus getragen werden. Kommt es dann auf den Paraden auch noch zu intensiven Gesprächen mit Porsche Familienmitgliedern, sprechen PCA-Leute von einem „perfect day“. In vielen der 143 PCA-Regionen sind in den vergangenen sechs Jahrzehnten enge Bande zum Unternehmen Porsche – und auch zu einzelnen Mitgliedern der Porsche Familie – entstanden. „Das Engagement der Familie strahlt in unsere Clubs hinein. Unsere Mitglieder freuen sich immer, wenn sie Peter, Wolfgang

oder andere aus der Familie treffen“, beschreibt Manny Alban diese perfekten Parade-Tage. Hans-Peter Porsche hat in den vergangenen vier Jahrzehnten tatsächlich so gut wie keine Parade ausgelassen.

Blut mag ein ganz besonderer Saft sein, doch Porsche scheint ganz offensichtlich noch engere Bande zu knüpfen. Seine eigene Familie sei „durch Porsche noch enger zusammengewachsen“, meint Bob Ingram. Im immer noch vollgepackten Terminkalender zählt das samstagsmorgentliche Club-Treffen „Cars and Coffee“ in einer einfachen Cafeteria zwar zu den Pflichtveranstaltungen. Fachsimpeleien vor einer typisch amerikanischen Raststätte. Ein Pappbecher Kaffee und ein Donut reichen als Proviant völlig aus. Es zählt nur das Gespräch. Experten-Talk statt Sterneküche. Nur der Parkplatz vor dem Treffpunkt muss groß genug sein. Spätestens um 9 Uhr geht es wieder brav nach Hause. „Das geht den meisten Porsche Fahrern so“, sagt Bob Ingram mit einem Lächeln auf dem Gesicht, „ich muss rechtzeitig zum Frühstück mit meiner Frau daheim sein.“

Porsche macht einen also zum Frühaufsteher und andere wie das Ehepaar Brenda und Ross Spence zu Spät-Hochzeitern. Der Höhepunkt ihres Honeymoons sollte das 24-Stunden-Rennen in Le Mans werden. „Um Le Mans in den Reiseplan zu bekommen, haben wir den Hochzeitstermin um fast ein Jahr verschoben“, sagt Brenda. Ross kontert: „Und wenn ich gewusst hätte, dass Porsche 2014 in Le Mans in der LMP1-Klasse startet, hätten wir noch ein Jahr mit der Hochzeit gewartet.“

„Die zahllosen Sportwagen und die Gespräche mit den Porsche Familienmitgliedern sind die Highlights jeder Porsche Parade.“

MANNY ALBAN

Präsident des Porsche Club of America

60 JAHRE PCA

Der Porsche Club of America (PCA) ist die weltgrößte Club-Organisation der Marke: Er hat rund 115.000 Mitglieder, organisiert in 143 Regionen. Gegründet wurde der PCA am 13. September 1955 und damit vor 60 Jahren. Genauso alt ist die alljährliche Zentralveranstaltung Porsche Parade, jedes Jahr veranstaltet an einem anderen Ort, zu der die Mitglieder aus allen Staaten Nordamerikas in ihren Fahrzeugen anreisen – und mancher sogar aus dem Ausland dazustößt. Die 60. Porsche Parade findet vom 21. bis 27. Juni 2015 in French Lick, Indiana, statt und wird zugleich eine große Jubiläumsfeier sein.

Tolle Strecken vor der Haustür: Brenda Spence weiß ihren Cayman vorzüglich zu bewegen.



MITARBEITER, NACHHALTIGKEIT UND UMWELT

MITARBEITER

Die Belegschaft der Porsche AG hat auch im Geschäftsjahr 2014 ihre außerordentliche Leistungsbereitschaft und ihren unermüdlichen Einsatz unter Beweis gestellt. Die ehrgeizigen Ziele, die sich Porsche im Berichtsjahr gesetzt hatte, wurden erreicht und sogar übertroffen. Der Erfolg von Porsche beruht auf der individuellen und kollektiven Einsatzbereitschaft der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie auf deren Loyalität und Flexibilität. Die Identifikation der Belegschaft mit dem Unternehmen und eine unverminderte Motivation runden das Bild ab. Am Bilanzstichtag, dem 31. Dezember 2014, waren bei der Porsche AG 22.401 Personen beschäftigt – im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies ein Plus von 15 Prozent.

EXZELLENTER PERSONALARBEIT

Das Personalwachstum der Porsche AG in den letzten Jahren und die damit einhergehenden Herausforderungen wurden im Rahmen des Programms „Exzellente Personalarbeit“ als wesentlicher Bestandteil der Personalstrategie 2018 mit definierten HR-Maßnahmen beantwortet.

Die kontinuierliche Harmonisierung und Standardisierung von Personalprozessen innerhalb des PVP-Gedankens (Porsche-Verbesserungs-Prozess) stellt dabei die Qualität und Geschwindigkeit in allen Personalprozessen sicher.

Durch den Ausbau der PersonAHT (HR-IT) wurden Aktualität und Transparenz der Personalinformationen weiter verbessert und zugleich die Datenmengen kanalisiert.

Insbesondere die zielgruppenspezifischen Qualifizierungen im Personalmanagement unterstützen die „Exzellente Personalarbeit“ und dienen der Vorbereitung auf die zukünftigen Anforderungen in der Betreuung der Fachbereiche.

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. Besonders positiv entwickelte sich im Berichtsjahr die Bewertung durch IT-Studenten und Young

Professionals. Weiterhin wurde Porsche im Rahmen der „Imageprofile“ der Zeitschrift Manager Magazin mit dem ersten Platz in der Kategorie „Mitarbeiterorientierung“ ausgezeichnet.

Diese positive Entwicklung zeigt sich auch im erneuten Bewerbungsanstieg auf ein Rekordhoch von über 100.000 Bewerbungen im Geschäftsjahr 2014 im Porsche Konzern. Bei der Bearbeitung dieser hohen Anzahl an Bewerbungen unterstützt das neue Bewerbungssystem Porsche eRecruiter. Mit der Einführung des eRecruiters wurden im Berichtsjahr Bewerbungsprozesse innerhalb der Porsche AG und verschiedener Tochtergesellschaften standardisiert und vereinheitlicht. Interessierte Kandidaten können Suchprofile zu relevanten Stellenangeboten speichern und abonnieren. Damit leistet der eRecruiter einen wichtigen Beitrag zur Umsetzung der strategisch verankerten „Exzellente Personalarbeit“ und steigert die Arbeitgeberattraktivität.

Die Porsche AG will ihre Wettbewerbsfähigkeit und ihre Attraktivität als Arbeitgeber weiter erhöhen. 2014 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, zahlreiche entsprechende Programme und Initiativen wurden ausgerollt.

AUSBAU FÜHRUNGSKRÄFTE-KOMMUNIKATION

Eine transparente und umfassende Information der Führungskräfte ist Porsche ein besonderes Anliegen. Aus diesem Grund wurde im Berichtsjahr ein neues Konzept zur Optimierung der Führungskräfte-Kommunikation eingeführt. Der Fokus lag dabei auf der Erhöhung der Aktualität und Transparenz der Informationen sowie auf einer zeitgemäßen, strukturierten Darstellung. In diesem Zusammenhang erfolgten eine kritische Prüfung und anschließende Neuausrichtung sämtlicher Kommunikationskanäle.

PORSCHE STIMMUNGSBAROMETER

Im Berichtsjahr wurde in der Porsche AG und den deutschen Tochtergesellschaften mit dem Stimmungsbarometer erneut eine unternehmensweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Über 10.000 Mitarbeiter haben ihre Meinung zu Themen wie beispielsweise Zusammenarbeit mit Kollegen und Vorgesetzten, Arbeitsqualität und -prozesse oder Versorgung mit Informationen zu aktuellen Entwicklungen bei Porsche abgegeben. Im Vergleich zum Vorjahr zeigte sich eine höhere Zufriedenheit bei nahezu allen Fragen. Dies ist insbesondere auf die erfolgreiche Nachbereitung der Stimmungsbarometer-Ergebnisse aus 2013 zurückzuführen. Dabei wurden in allen Abteilungen Verbesserungspotenziale identifiziert, vielfältige Maßnahmen abgeleitet und umgesetzt.

UNTERNEHMENSKULTUR UND -WERTE

Die Unternehmenskultur wird in besonderem Maße von der Mitarbeiterführung beeinflusst und geprägt. Daher setzten sich Führungskräfte der Porsche AG und deutscher Tochtergesellschaften im Rahmen einer Workshop-Reihe ausführlich mit den zentralen Leitlinien der Unternehmenskultur von Porsche – den Führungsleitlinien, dem Compliance-Kodex und den Business Rules – auseinander. In vielseitigen Gruppenarbeiten wurde ein gemeinsames Werteverständnis erarbeitet und dabei reflektiert, welcher Anpassungsbedarf im eigenen Führungsverhalten besteht.

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.

In 2014 wurden erstmalig Informationsveranstaltungen für werdende Eltern und Mitarbeiter in Elternzeit angeboten, welche an den Standorten Zuffenhausen und Weissach stattgefunden haben. Im Rahmen dieser Veranstaltungen erhalten die Mitarbeiter Informationen rund um die Themen Geburt und finanzielle Aspekte sowie Ausführungen zu den internen Angeboten und Regelungen bei Porsche.

Um Mitarbeitern in Elternzeit die Möglichkeit zu bieten, sich untereinander auszutauschen, wurde im Berichtsjahr auch das Netzwerktreffen für Mitarbeiter in Elternzeit angeboten. Hierbei steht neben dem Austausch auch der damit verbundene Aufbau eines Netzwerkes für Gleichgesinnte im Fokus.

Bei der Kinderbetreuung konnte Porsche im Berichtsjahr die Anzahl an Betreuungsplätzen durch Kooperationen mit Kindertagesstätten an den Standorten deutlich erhöhen. Neben dem Ausbau der bestehenden Kooperationen konnten die Angebote zur Kinderbetreuung außerdem durch die Eröffnung der „Ferry-Porsche-KiTa“ in Weissach mit weiteren 45 Belegplätzen ausgebaut werden. Zusätzlich zur bereits im Jahr 2013 angebotenen Schulferienbetreuung in Weissach erfolgte im Berichtsjahr erstmalig eine Schulferienbetreuung in Zuffenhausen während der gesamten sechswöchigen Sommerferien.

Neben den zuvor aufgeführten Kooperationsvereinbarungen besteht eine enge Zusammenarbeit mit der pme Familienservice GmbH, welche 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. Neben der Möglichkeit, „Home-Office“-Regelungen in Anspruch zu nehmen, und der lebensphasenorientierten Wahlarbeitszeit wurde im Berichtsjahr mit der Gesamtbetriebsvereinbarung zur freiwilligen persönlichen Auszeit (Sabbatical) ein zusätzliches Angebot in diesem Bereich geschaffen. Persönliche, soziale oder ehrenamtliche Projekte – es gibt diverse Gründe für den Wunsch nach einer Auszeit. Mit der „Freiwilligen persönlichen Auszeit“ ermöglicht Porsche seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine noch bessere Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Dabei reduziert der Mitarbeiter in der Arbeitsphase für einen von ihm festgelegten Zeitraum sein monatliches Entgelt, um so durch die Sammlung des Wertguthabens eine bezahlte Auszeit (Freistellungsphase) finanzieren zu können. Bei Wiederaufnahme der Berufstätigkeit nach Ablauf der Freistellungsphase gilt wieder die ursprüngliche Arbeitszeit und Vergütung.

Jedoch sind nicht alle Lebenssituationen gut planbar. Bei einem akut auftretenden Pflegefall in der Familie muss schnell reagiert werden. Im Geschäftsjahr 2014 einigten sich Arbeitgeberseite und Gesamtbetriebsrat auf eine bislang einmalige Regelung, die weit über die gesetzlichen Vorgaben hinausgeht: die Porsche Pflegezeit. Ein Pflegefall in der Familie ist für die Betroffenen ein schwerer Schicksalsschlag. Oft fehlt zudem die notwendige Zeit, um auf die neue Situation angemessen zu reagieren. Als Antwort darauf bietet Porsche seiner Belegschaft neue Wege, diese Herausforderung zu meistern: Beschäftigte können bei einer akut auftretenden Pflegesituation von nahen Angehörigen für maximal drei Monate von der Arbeitsleistung freigestellt werden – erhalten aber weiterhin 75 Prozent ihres Bruttomonatsentgelts. Eine Aufstockung des Entgelts auf maximal 100 Prozent ist durch Vergütung von Gleitzeit, Freizeitguthaben etc. möglich. Die Kosten für die Porsche Pflegezeit teilen sich Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite jeweils zur Hälfte.

CHANCENGLEICHHEIT UND DIVERSITÄT

Die Gleichbehandlung und Förderung von Frauen in der Arbeitswelt ist Porsche ein besonderes Anliegen. Aus diesem Grund stellt die Steigerung des Frauenanteils als Initiative im Handlungsfeld „Förderung von Vielfalt“ einen wichtigen Bestandteil der Strategie 2018 dar. Die Umsetzung der gewünschten Steigerung erfolgt durch spezifische Qualifizierungs- und Weiterbildungsmaßnahmen wie Workshops und Seminare, den Austausch von Meisterinnen und Facharbeiterinnen sowie durch Mentoring-Möglichkeiten.

Erste Ergebnisse dieser Initiativen können bereits vorgezeigt werden. So konnte die Zahl der weiblichen Führungskräfte in der ersten Berichtsebene auf fünf erhöht werden. Weiterhin lag der Anteil der internen Beförderung von Frauen auf übertarifliche und leitende Funktionen im Berichtsjahr bei 15 Prozent.

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 und Innovationswerkstätten sowie der Bereitstellung von Praktikumsplätzen, Abschlussarbeiten und Direkteinstiegen weiter intensiviert.

Bereits zum elften Mal beteiligte sich Porsche im Berichtsjahr am bundesweiten Girls' Day. Über 100 Mädchen von umliegenden Gymnasien, Real- und Hauptschulen folgten der Einladung von Porsche und erhielten an unterschiedlichen Standorten einen spannenden Einblick in technische Berufsbilder und Studiengänge.

Für die Förderung der kulturellen Vielfalt der Auszubildenden wurde Porsche beim landesweiten Wettbewerb „Vielfalt gelingt! Gute Ausbildung für junge Migrantinnen und Migranten“ in der Kategorie „Großunternehmen“ mit dem ersten Platz ausgezeichnet.

WEITERENTWICKLUNG PERSONAL- UND HOCHSCHUL-MARKETING UND PORSCHE TALENT NETWORK

Um das exzellente Arbeitgeberimage von Porsche weiter zu stärken, wurden im Geschäftsjahr 2014 zahlreiche Maßnahmen im Bereich Personal- und Hochschulmarketing umgesetzt und weiterentwickelt. So wurde 2014 zum Beispiel die neue Arbeitgeberimage-Kampagne weiter ausgerollt.

Im Berichtsjahr erhöhte Porsche darüber hinaus die Anzahl an nationalen Veranstaltungen im Bereich Hochschulmarketing und weitete sie verstärkt um internationale Aktivitäten aus. So konnten auch 2014 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. Insbesondere die Formula Student-Kooperation und das Deutschlandstipendium wurden zielgerichtet ausgebaut und die Zusammenarbeit intensiviert.

Die bestmögliche Unterstützung herausragender Talente ist Porsche ein besonderes Anliegen. Aus diesem Grund beteiligte sich Porsche auch im Geschäftsjahr 2014 am Deutschlandstipendium des Bundesministeriums für Bildung und Forschung sowie am Stipendienprogramm des „Porsche Automotive Campus“ (PAC) an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen.

An insgesamt 14 ausgewählten Universitäten und Hochschulen in ganz Deutschland hat Porsche im Berichtsjahr 45 weitere Deutschlandstipendien und sechs PAC-Stipendien 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 dreizehnten Mal verlieh Porsche in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg im Geschäftsjahr 2014 den „Ferry Porsche Preis“. Ausgezeichnet wurden 250 besonders herausragende Abiturienten mit Schwerpunkten in den Fächern Mathematik und Physik/Technik. Der Preis soll die Attraktivität der Mathematik und Naturwissenschaften steigern und gleichzeitig die angehenden Studierenden zum Ingenieursstudium motivieren.

Zum zweiten Mal hat sich Porsche im Berichtsjahr 2014 an dem vom Ministerium für Kultus, Jugend und Sport Baden-Württemberg ins Leben gerufenen Landespreis für Werkrealschulen beteiligt. Der Preis wurde für besondere Leistungen in unterschiedlichen Wahlpflichtfächern der Werkrealschulen vergeben. Porsche übernahm dabei die Patenschaft für die zehn Preisträger im Wahlpflichtfach „Natur und Technik“. Ziel 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 Berichtsjahr die intensive Zusammenarbeit mit den beiden Stuttgarter MINT-Gymnasien, Ferdinand Porsche Gymnasium und Friedrich-Eugens-Gymnasium, fortgesetzt. Porsche engagierte sich auch 2014 mit einer Vielzahl an Aktivitäten, beispielsweise der Durchführung von Berufsinformationstagen, Fachvorträgen oder Exkursionen für das Lehrpersonal und Schüler höherer Jahrgänge.

BEDARFS- UND ZUKUNFTSORIENTIERTE PERSONAL- UND FÜHRUNGSKRÄFTEENTWICKLUNG

Die Personal- und Führungskräfteentwicklung bei Porsche fördert lebenslanges Lernen für alle Beschäftigtengruppen. Im Mittelpunkt stehen die systematische und zukunftsorientierte Entwicklung erforderlicher Fähigkeiten und Fertigkeiten sowie Perspektiven und Wege zur beruflichen Weiterentwicklung auf allen Ebenen im Unternehmen. Unterstützt wird dies durch ein hochwertiges und breitgefächertes Weiterbildungsangebot sowie maßgeschneiderte Personalentwicklungsprogramme unter enger Einbindung interner Experten. Das bestehende Weiterbildungsangebot wurde daher auch im Berichtsjahr weiter ausgebaut und zum Beispiel um ein multisensorisches, interaktives Markentraining erweitert.

Als alternativer, dem Direkteinstieg gleichwertiger Einstieg wurde im Oktober das Porsche Trainee-Programm eingeführt. Das zwölfmonatige Einarbeitungsprogramm bietet Hochschulabsolventen die Möglichkeit, das Unternehmen über Ressort- und Hauptabteilungsgrenzen hinweg kennenzulernen, sich umfassend einzuarbeiten und sich nachhaltig in den Betrieb zu integrieren. Neben Basisbausteinen beinhaltet das Programm mehrmonatige Projektphasen im In- und Ausland sowie Einsätze in der Produktion und einer Porsche Niederlassung.

An den nationalen und internationalen Einführungsprogrammen (Porsche Warm-up) nahmen im Berichtsjahr 2.054 neue Mitarbeiter aus dem Porsche Konzern teil. Porsche Warm-up vermittelt zentrale Unternehmensinformationen und -werte und fördert den schnellen Aufbau eines bereichsübergreifenden Netzwerks.

Im Geschäftsjahr 2014 startete der mittlerweile achte Programmdurchlauf der Porsche Nachwuchsförderung mit 251 Teilnehmern, insgesamt haben 534 Mitarbeiter das Programm bereits absolviert. Die Porsche Nachwuchsförderung ist ein Qualifizierungsprogramm für Potenzialträger im Tarifbereich zur systematischen Vorbereitung auf die Übernahme weiterführender Funktionen im Management.

Die hohe Managementqualität im Porsche Konzern wird durch maßgeschneiderte Führungstrainings und Qualifizierungsprogramme sichergestellt. Die Förderung grundlegender General-Management-Kompetenzen im Führungskräftebereich erfolgt über das Porsche Managementprogramm. Bisläng haben 304 Führungskräfte erfolgreich am Programm teilgenommen. Im Geschäftsjahr 2014 ist ein weiterer Programmdurchlauf mit 56 Teilnehmern gestartet.

ARBEITSSICHERHEIT

Das stetige Wachstum der Porsche AG stellte auch im Jahr 2014 die Abteilung Arbeitssicherheit vor zahlreiche Herausforderungen. Für Um- und Neubauprojekte mussten intelligente Lösungen gefunden werden, um die hohen Sicherheits- und Gesundheitsschutzstandards an den neuen Arbeitsplätzen gewährleisten zu können. Stellvertretend seien hier der Neubau des Motorenwerks auf einer Grundfläche von rund 10.000 m² und der Neubau des Ausbildungszentrums für mehr als 450 Berufsanfänger sowie die Errichtung eines Qualitäts- und Analysecenters auf rund 3.000 m² am Standort Zuffenhausen genannt. Auch für die Projekte an den Standorten Weissach und Sachsenheim wurden durch die frühzeitige Einbindung der Abteilung Arbeitssicherheit individuelle und praxisgerechte Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt. Schwerpunkte der Arbeit der Fachkräfte für Arbeitssicherheit waren in diesem Geschäftsjahr zudem die sicherheitstechnischen Begehungen der Arbeitsplätze sowie die Beratung der Führungskräfte bei der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung.

GANZHEITLICHES BETRIEBLICHES GESUNDHEITSMANAGEMENT DER PORSCHE AG

Demografiebedingte Einflüsse einer älter werdenden Belegschaft bei gleichzeitig gestiegener Produktivität stellen hohe Anforderungen an die Integration leistungsgewandelter Mitarbeiter bei der Herstellung technisch hochwertiger/anspruchsvoller Fahrzeuge. Die Arbeitsplätze in der Produktion und Logistik werden systematisch nach abgestimmten ergonomischen Gesichtspunkten bewertet und fortwährend optimiert.

Ein Integrationsteam stellt durch frühzeitige und strukturierte Interventionen sicher, dass zum Beispiel langzeiterkrankte Mitarbeiter stufenweise in den Arbeitsprozess eingegliedert werden und langfristig fähigkeitsgerecht eingesetzt werden können.

Für Führungskräfte mit disziplinarischer Führungsverantwortung ist ein Seminar entwickelt und umgesetzt worden, um präventiv und interventiv Handlungskompetenzen im Umgang mit psychisch belasteten und erkrankten Mitarbeitern zu gewinnen. Lernziele sind unter anderem das frühzeitige Erkennen und die Einschätzung psychischer Fehlbelastungen. Zusammenhänge zwischen dem eigenen Führungsverhalten und der Mitarbeitergesundheit werden identifiziert und führen zu einem vertieften Verständnis auch der eigenen psychischen Gesundheit.

DANK AN UNSERE MITARBEITER

Die hohe Einsatzbereitschaft der Belegschaft und deren außerordentliches Engagement, die ehrgeizigen Ziele immer wieder zu erreichen, sichern unseren Unternehmenserfolg. Mit ihrer Leidenschaft, ihrer Begeisterung und ihrem Ideenreichtum prägen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter die einzigartige Porsche Kultur – nach innen und nach außen. Für diesen Einsatz spricht der Vorstand allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen ganz persönlichen Dank aus. Dieser Dank richtet sich auch an alle Mitglieder der Arbeitnehmervertretung, da der Unternehmenserfolg durch einen fairen und von gegenseitigem Respekt geprägten Interessenausgleich gewährleistet wird.

NACHHALTIGKEIT

SPORT

Top-Stars und Talente im Damentennis

Bereits im dritten Jahr unterstützt Porsche die deutsche Tennis-Nationalmannschaft der Damen (Porsche Team Deutschland). Diese Sponsoring-Kooperation mit dem Deutschen Tennis Bund (DTB) umfasst auch die Nachwuchsförderung (Porsche Talent Team). Die Unterstützung durch Porsche trägt dazu bei, das Umfeld der jungen Spielerinnen professioneller zu gestalten. Die Talente erhalten eine stärkere individuelle Betreuung im Training und bei den Turnieren.

Zum 37. Mal traf sich im April 2014 die Elite des Damentennis in Stuttgart zum Porsche Tennis Grand Prix. Die Veranstaltung der WTA Premier Tour begeisterte im Berichtsjahr über 37.000 Besucher. Die Spielerinnen wählten den Porsche Tennis Grand Prix zum sechsten Mal in der Kategorie Premier 700 zum beliebtesten Turnier der Welt.

Die Basketball-Akademie (BBA) aus Ludwigsburg und Porsche haben im Berichtsjahr eine umfassende Kooperation vereinbart. Die BBA ist ein Zusammenschluss von elf Partnervereinen und 55 Partnerschulen, in dem rund 2.500 Kinder aus der Region unter professioneller Anleitung regelmäßig Basketball spielen. Die BBA firmiert nun unter dem Namen „Porsche Basketball-Akademie“. Die Kooperation ist vorerst für drei Jahre abgeschlossen und ist ein wichtiger Baustein in der regionalen Jugendförderung von Porsche. So unterstützt das Unternehmen schon seit Jahren den Eishockey-Nachwuchs bei den Bietigheim Steelers. Das Sponsoring als Hauptförderer der BBA umfasst eine Reihe von Maßnahmen. Neben einem finanziellen Grundbetrag bringt Porsche auch drei Fahrzeuge in die neue Kooperation mit ein. Zudem stiftet das Unternehmen jährlich drei Awards für die Athleten der BBA, wobei die Gewinner in den Kategorien „Most Improved Player“, „Best School Performance“ und „Largest Social Engagement“ jeweils einen Zuschuss zur Finanzierung des Führerscheins erhalten. Darüber hinaus gibt es einmal pro Jahr ein Kinder-Event im Rahmen eines Heimspiels der MHP RIESEN Ludwigsburg in der Basketball-Bundesliga. Dazu werden 250 Kinder aus der Porsche BBA eingeladen, die in der Halbzeit ihren eigenen Auftritt haben und Körbe für einen guten Zweck werfen.

Porsche und der Fußballweitligist RB Leipzig haben im Berichtsjahr eine zukunftsweisende Partnerschaft am sächsischen Standort begründet. Im Mittelpunkt der Kooperation steht dabei die Jugendförderung. Mit der Nachwuchsförderung will sich Porsche sozial engagieren und Kinder für den Sport begeistern. Mit zahlreichen Projekten werden der Fußballweitligist und Porsche die Partnerschaft zugunsten der Jüngsten leben: Ab 2015 soll ein neu initiiertes Stadtturnier Kindern den Fußballsport zugänglich machen. Dies soll auch mit dem RBL-Ferienangebot „Fußballschule“ gelingen, zu dem Porsche sozial benachteiligte Kinder einladen wird. Darüber hinaus unterstützt das Unternehmen im Rahmen des Nachwuchsleistungszentrums der Roten Bullen die talentiertesten Nachwuchsteams mit einem eigenen Porsche Förderpreis. Mit dem Traditionsverein Stuttgarter Kickers geht Porsche ab der Saison 2015/2016 eine Partnerschaft ein. Das Unternehmen wird Förderer der Kickers-Fußballjugend und unter anderem Namensgeber der Fußball-Akademie. Darüber hinaus ist nach dem Prinzip „Turbo für Talente“ eine Vielzahl weiterer Maßnahmen geplant, um die Nachwuchsarbeit der Kickers zu stärken. Nicht zuletzt mit dem Ziel, eine Zertifizierung des Nachwuchsleistungszentrums durch den Deutschen Fußball-Bund zu erwirken.

Porsche fördert nachhaltige Projekte

Mit insgesamt 500.000 Euro hat die Porsche AG im Berichtsjahr 20 Sportvereine in Baden-Württemberg und Sachsen unterstützt. Im Mittelpunkt der Porsche Sportförderung 2014 stand der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen. Die Wahl fiel dabei auf Vereine, die sich in besonderem Maße und auf unterschiedlichste Art und Weise für die Umwelt engagieren.

Die Porsche Sportförderung wird 2014 bereits zum dritten Mal in enger Abstimmung mit den Landessportverbänden aus Baden-Württemberg und Sachsen vergeben. Die Sportvereine konnten sich auf eine entsprechende Ausschreibung bewerben. Für Porsche ist dabei entscheidend, dass sich Vereine zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung bekennen. Dazu zählt auch der Beitrag, den die Sportvereine zum Umweltschutz leisten.

Jeweils zehn Vereine aus Baden-Württemberg und Sachsen haben die Porsche Sportförderung mit ihren Konzepten überzeugt. In unterschiedlicher Art und Weise zeichnen sich dabei alle Preisträger durch ihren verantwortungsvollen Umgang mit den natürlichen Ressourcen aus. So engagiert sich beispielsweise der Tauchsportverein Malsch in Nordbaden besonders für die See- und Uferreinigung des Jordansees. Preiswürdig war auch der Einbau einer Solarstrom-Wasserpumpe durch die SG 90 Braunsdorf e.V. Prämiert wurden Maßnahmen wie die energieeffiziente Modernisierung von Sportstätten genauso wie umweltverträgliche Sportveranstaltungen in den Bereichen Catering und Entsorgung. Auch in diesem Jahr hat die Porsche Sportförderung bewusst Projekte und Programme von Vereinen gewürdigt, die in der Regel eher selten im öffentlichen Scheinwerferlicht stehen. In beiden Bundesländern wurde zudem der Spitzensport mit jeweils 25.000 Euro gefördert.

KULTUR

Partner des Gewandhausorchesters

Seit 2011 ist Porsche Hauptsponsor des Gewandhauses zu Leipzig. Auf internationalen Tourneen und Konzerten trägt der weltberühmte Klangkörper – wie die in Sachsen gefertigten Modellreihen Cayenne, Panamera und Macan – das Gütesiegel „Made in Leipzig“ als „Porsche Botschafter“ in die ganze Welt. Höhepunkte im Berichtsjahr waren die Konzerte in London und Wien sowie die Tourneen, die das Gewandhausorchester nach China, Japan und in die USA führten.

Das Gewandhausorchester gestaltete auch 2014 den Auftakt des Leipziger Opernballs. Bereits zum zweiten Mal hat Porsche dabei die Rolle des Präsentators übernommen. Die Verankerung des weltweit ältesten bürgerlichen Orchesters im Bewusstsein der Leipziger Bevölkerung begründet seit über 270 Jahren den Erfolg dieses kulturellen Wahrzeichens. Zum Auftakt der neuen Spielzeit im September 2014 präsentierte sich das Gewandhausorchester vor über 15.000 Menschen auf dem Leipziger Augustusplatz.

Erstmals nach fünf Jahren Pause ermöglichte das Engagement von Porsche die Wiederaufnahme der bei den Bürgern überaus beliebten „Rosental-Konzerte“ unter freiem Himmel. Die Großen Concerte bieten an zwei Tagen populäre Werke aus dem Programm der „Last Night of the Proms“ mit Stücken von Georg Friedrich Händel und Benjamin Britten. Stargast war die britische Sopranistin Victoria Joyce. Der Eintritt für die Sommerkonzerte auf der Großen Wiese war für jedermann frei.

Bekennnis zum Stuttgarter Ballett

Enge Bande bestehen auch zwischen Porsche und dem Stuttgarter Ballett. Die Compagnie der Spitzenklasse wirkt und wirbt als „Porsche Botschafter“ auf ihren weltweiten Tourneen. Höhepunkte des vergangenen Jahres waren die Gastspiele in Bangkok und Singapur. In ihrer Heimatstadt begeistert die Stuttgarter Compagnie ihr Publikum neben den zahlreichen klassischen und modernen Stücken im Staatstheater mit der Veranstaltung „Ballett im Park“. An einem Juli-Wochenende traten auch im Berichtsjahr bei freiem Eintritt die Profis der Compagnie und die Eleven der John Cranko Schule im Schlossgarten auf.

Dem Nachwuchs des Stuttgarter Balletts fühlt sich Porsche besonders verpflichtet. Mit zehn Millionen Euro engagiert sich Porsche für den Neubau der John Cranko Schule. Bis zum Jahr 2017 wird dieser Betrag in vier Tranchen in die eigens dafür gegründete „Stiftung zur Förderung der John Cranko Schule der württembergischen Staatstheater“ eingebracht. Dieses Engagement wird die Errichtung der neuen Übungsstätte der Ballettschüler maßgeblich ermöglichen. Porsche setzt damit ein klares Signal für eine dauerhafte und für beide Seiten gewinnbringende Partnerschaft.

SOZIALES

Weltweit im sozialen Einsatz

Zahlreiche soziale Einrichtungen und Projekte hat Porsche im Berichtsjahr wieder schwerpunktmäßig an den Unternehmensstandorten unterstützt. Dazu gehören in Stuttgart die Obdachlosenzeitung Trott-war, Kinderstationen und -kliniken wie das „Olgäle“, die Bürgerstiftung Stuttgart, Hospize, Projekte für behinderte Menschen sowie verschiedene kirchliche Einrichtungen. Am Standort Leipzig hilft Porsche vergleichbaren Projekten und Institutionen.

Im Ausland fördert Porsche die Stiftung „Un Techo Para Mi País“ („Ein Dach für mein Land“). Seit 2011 bauen ehrenamtliche Helfer für und mit Slumbewohnern Holzhäuser, um den Menschen dort bessere Lebensperspektiven zu ermöglichen. Vor allem Kinder profitieren von den damit verbundenen, verbesserten hygienischen Bedingungen und von mehr Sicherheit in ihrem neuen Zuhause. Gestartet ist das Projekt in Mexiko, Uruguay und El Salvador. Inzwischen ist „Un Techo Para Mi País“ in 15 lateinamerikanischen Staaten aktiv. Im Berichtsjahr konnten 93 neue Häuser errichtet werden. Zusätzlich engagiert sich die Stiftung erstmals auch bei zwei Pilotprojekten in Paraguay und El Salvador. Dort bekommen junge Menschen praktische Hilfestellungen bei Existenzgründungen.

Bildung

Im Bildungsbereich unterstützt Porsche zahlreiche Hochschulen mit Kooperationen und bei Forschungsvorhaben. Darüber hinaus unterhält das Unternehmen ein eigenes Doktorandenprogramm. Im Berichtsjahr hat Porsche an der Fachhochschule Esslingen einen Stiftungslehrstuhl ins Leben gerufen, der sich in naher Zukunft mit den Themen des modernen Fahrzeugbaus beschäftigen soll. Beispielhaft genannt sind darüber hinaus die Kooperationen mit dem Center for Advanced Studies in Heilbronn, der Universität Stuttgart, dem KIT in Karlsruhe und der RWTH in Aachen.

UMWELT

ELEKTROMOBILITÄT

Die Porsche AG unterstützt tatkräftig das Vorhaben, Deutschland als Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität bis zum Jahr 2020 zu etablieren. Die als Beratungsgremium der Bundesregierung arbeitende „Nationale Plattform Elektromobilität“ (NPE) verweist darauf, dass im Berichtsjahr die Grundlagen für den Markthochlauf und den Aufbau des internationalen Leitmarktes gelegt wurden. Auch wenn die ursprünglich avisierten 100.000 Elektrofahrzeuge mit tatsächlich 24.000 Elektrofahrzeugen bis Ende 2014 nicht erreicht wurden, sind die Ziele Leitanbieter und Leitmarkt weiterhin realisierbar. Dies setzt jedoch enorme Anstrengungen aller Beteiligten und ein umfassendes Maßnahmenpaket voraus, das zügig umzusetzen ist, um das ursprüngliche Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen bis Ende 2020 auf Deutschlands Straßen zu erreichen.

Porsche hat im Berichtsjahr auf dem Automobilsalon in Paris mit dem Cayenne S E-Hybrid als erster Hersteller im Premium-SUV-Segment den ersten Plug-in-Hybrid vorgestellt. Mit dem neuen Cayenne S E-Hybrid können je nach Fahrweise und Topografie bis zu 36 Kilometer Fahrstrecke rein elektrisch zurückgelegt werden. Porsche ist der einzige Hersteller, der drei Plug-in-Hybride als Serienmodelle anbietet: Cayenne S E-Hybrid, Panamera S E-Hybrid und 918 Spyder. Mit diesen Fahrzeugen lässt sich ein Großteil der Alltagsfahrten abdecken – ohne Kraftstoffverbrauch und ohne lokale Emissionen.

RESSOURCENSCHONUNG UND KLIMASCHUTZ AN DEN STANDORTEN

Zuffenhausen – Neue Maßstäbe in Sachen Nachhaltigkeit

Der Masterplan für den Umbau des gesamten Industriequartiers „Porsche Werk 4“ am Stammsitz in Stuttgart-Zuffenhausen mit dem über 28 Hektar großen Areal wurde von der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) mit Höchstnoten bedacht und erhält das Vorzertifikat in Gold. Als Bewertungsinstrument dient das weltweit führende Zertifizierungssystem der DGNB, das die Themenfelder Ökologie, Ökonomie, soziokulturelle und funktionale Aspekte, Technik und Prozesse transparent beleuchtet. Damit zählt Porsche – gemeinsam

mit zwei weiteren Unternehmen – zu den Pionieren auf diesem Gebiet und setzt neue Maßstäbe, denn bislang gab es noch keine derartige Zertifizierung für Industriequartiere im Bereich des nachhaltigen Bauens. Bis zum Jahresende 2014 wird auf dem Grundstück der Rohbau für das neue Motorenwerk fertiggestellt. Weiterhin sollen bis Anfang 2016 unter anderem eine hochmoderne Montagelinie mit Logistikfläche und Motorenprüftechnik sowie attraktive Büro- und Sozialräume entstehen. Das Werk 4 verfügt außerdem über eine Kantine sowie über zahlreiche grüne Außenbereiche.

Bei den Baumaßnahmen legt Porsche großen Wert auf den Dialog mit Bürgern und Anwohnern. So wurden im Berichtsjahr bei einer Anwohner-Informationsveranstaltung am Stammwerk Zuffenhausen im Werk 4 die Haushalte, die an das Areal angrenzen, über das Bauprojekt „Neue Werkstätten Zuffenhausen“ informiert. Es wurden dabei geplante Nutzungsaspekte und bauliche Maßnahmen erläutert. Herausgestellt wurde, dass sämtliche Baumaßnahmen unter größter Rücksichtnahme auf die Anwohner erfolgen. Außerdem bleiben insbesondere Grünflächen weitgehend erhalten oder diese werden durch Renaturierung zusätzlich geschaffen. Bei der anschließenden Fragerunde wurden Themen wie zum Beispiel Verkehr und Sichtschutz erläutert.

In Sachen Naturschutz beweist Porsche bereits heute, dass selbst an einem Industriestandort inmitten der Stadt wie Zuffenhausen Maßnahmen möglich sind. So wurde im Berichtsjahr eine zusätzliche Nist- und Bruthilfe für Wanderfalken in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde an einer Fassade angebracht. Somit existieren bereits drei Falkenhorste auf dem Unternehmensgelände.

Derzeit sind weitere Porsche Areale für eine Zertifizierung nach DGNB-Kriterien in Prüfung. Ziel ist es, eine Standardisierung von soziokulturellen und ökologischen Nachhaltigkeitsaspekten im Einklang mit der Ökonomie an den Standorten zu erreichen.

Weissach – Hightech und Energieeffizienz im Einklang

Mit der Einführung und Zertifizierung eines Energiemanagementsystems, zusätzlich zum bereits bestehenden Umweltmanagementsystem, am Standort Weissach setzt Porsche erneut ein Zeichen in Sachen Nachhaltigkeit. Zuffenhausen, Leipzig und Sachsenheim sind bereits seit 2011 Träger des Zertifikats nach der weltweit gültigen Norm der International Organization for Standardization (ISO), der ISO 50001. Die erfolgreiche Zertifizierung des Energiemanagementsystems im Unternehmen zeigt, dass Porsche in der Fahrzeugentwicklung und im Fahrzeugbau nicht nur innovativ und effizient arbeitet, sondern auch auf Klimaschutz und Ressourceneffizienz setzt. Der Sportwagenhersteller erfasst hierfür die Energieströme systematisch, welche Einsparpotenziale offenlegen, den Gesamtenergieverbrauch senken und damit Kosten sparen. Generell trägt die Einführung eines Umwelt- und Energiemanagementsystems dazu bei, Mitarbeiter im Unternehmen dafür zu sensibilisieren, die Potenziale der Ressourcenschonung in ihren Bereichen auszuschöpfen. So wird langfristig auch die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens gesteigert bei gleichzeitigem Erhalt der Ästhetik nicht nur am Fahrzeug, sondern auch am Standort. So erfolgte für das neue Antriebsprüfgebäude zur Integration in das Landschaftsbild und die Struktur des Werkes eine umfangreiche Aushubmaßnahme. In Abstimmung mit der Behörde wurde ein Bodenmanagementkonzept erarbeitet.

Logistik

Jedes Jahr vereinbart Porsche im Bereich Logistik Umweltziele. Inhaltlich geht es zum Beispiel darum, Ladungsträger-Mehrwegsysteme zu fördern, Zusatzverpackungen zu minimieren, Transporte effizient zu gestalten, umweltgerechte Verkehrsträger einzusetzen und umweltgerechte Prozesse zu etablieren. In der Summe werden dadurch Ressourcen geschont, Emissionen und Abfälle reduziert. Alle Logistikprozesse bei Porsche sind nach DIN ISO 14001 und DIN ISO 9001 zertifiziert.

Im Bereich der Beschaffungslogistik werden umweltrelevante Anforderungen an die beauftragten Speditionen gestellt, wie beispielsweise der Einsatz von schadstoffarmen Fahrzeugen, die regelmäßige Durchführung von Fahrtrainings oder Vereinbarungen zu den notwendigen Wartungsintervallen der Lkw. So zählen seit 2014 sämtliche der für Porsche eingesetzten Lkw von Spediteuren mindestens zur Emissionsklasse Euro 5.

Innerhalb der Produktion bei Porsche gilt das Prinzip der kurzen Wege. Materialien werden vom Wareneingang unter weitgehendem Verzicht von Lagerstufen direkt zum Verbauort gesteuert. Dadurch reduzieren sich Handlingstufen und Lärmemissionen.

Die interne Versorgung der Produktion wird unterstützt durch die Anwendung von beleglosen Kommissionierverfahren, wie beispielsweise „Pick by Light“. Dem Mitarbeiter der Kommissionierung werden die zu entnehmenden Bauteile direkt am Entnahmefach angezeigt. Auf eine Pickliste wird hierbei verzichtet.

Nach der Entnahme der Bauteile aus den Behältern werden diese im Direkttausch zum Lieferanten zurückgeführt. Durch Klappmechanismen an den Behältern kann das Transportvolumen deutlich reduziert werden. Im Rahmen des Leergutrückversands werden bei diesen Behältern rund 80 Prozent Volumen gespart, die Lkw-Beladung erhöht und somit Transporte und Umweltbelastungen vermieden.

Porsche setzt auf Ökofonds

Mit der Vorstandsentscheidung, einen Ökofonds bei Porsche zu implementieren, wurde im Berichtsjahr ein weiterer Meilenstein in Sachen Nachhaltigkeit gesetzt. Ziel ist es, interne Maßnahmen finanziell zu fördern, die einen Beitrag zur Ressourcenschonung und zum Klimaschutz leisten. Ein übergeordnetes Umwelt- und Energiegremium trifft aus einem Ideenpool die Auswahl der Maßnahmen, die den größten ökologischen Nutzen für das Unternehmen darstellen. Erzielte Einsparungen fließen über den Amortisationszeitraum in den Ökofonds zurück. Dies gewährleistet eine dauerhafte und nachhaltige Finanzierung neuer innovativer und nachhaltiger Ideen.

WENIGER IST MEHR

Der Porsche Cayman GT4 ist ein purer Sportwagen. Und damit perfekt für die Rundstrecke.



Auf Ideallinie gesetzt: Cayman GT4

Kein Radio, keine Klimaanlage, kein unnötiger Komfort. Dafür jede Menge Kraft, ein messerscharfes Handling und Talent für die Rennstrecke. Im Cayman GT4 kondensieren die Eigenschaften der Porsche GT-Familie: Leistung, Leichtbau und Emotion.

Flach, breit, geduckt, in der Summe seiner Eigenschaften reduziert. Wie das Ergebnis einer langen Evolution, die alles Überflüssige abträgt und nur die Stärken betont, steht der neue Cayman GT4 da. Er ist der erste GT-Sportwagen der zweisitzigen Mittelmotor-Baureihe und der erste Cayman, der Komponenten des großen Vorbilds 911 GT3 in sich trägt.

Seine Zugehörigkeit zur GT-Familie trägt der Cayman GT4 offen zur Schau. 30 Millimeter tiefer kauert er am Boden, drei markante Lufteintrittsöffnungen am Bug und der große, feststehende Heckflügel unterscheiden ihn vom Rest der Cayman-Baureihe. Es ist alles da, was es zum Rennen braucht. Und es gibt nichts ohne guten Grund. „Natürlich: Man darf einem Fahrzeug die Leistung ansehen. Aber es gibt keine Kosmetik, jedes Teil an diesem Auto hat eine Funktion“, sagt Andreas Preuninger, GT-Projektleiter in Weissach. Seine Hände zeichnen die Topografie einer auf der Rennstrecke geformten Karosserie nach, die Worte zeichnen ein Bild der Entwicklung.

RUNDSTRECKENTAUGLICHE AERODYNAMIK

Der schmale, schwarz vergitterte Schlitz in der Frontmaske: Unterdruck reißt hier erwärmte Luft nach oben, die unten große Öffnungen zum Mittelkühler leiten. Die Sideblades an den Flanken: Durch sie gelangt mit hoher Anströmgeschwindigkeit Luft in den Ansaugtrakt des Mittelmotors. Der große Flügel am Heck, je nach Einsatzzweck verstellbar: ein Erbe des Motorsports, der im Zusammenspiel mit dem Diffusor optimalen Abtrieb generiert.

In Weissach ist der GT4 entstanden. Dort, wo auch lupenreine Rennwagen wie der LMP1-Prototyp 919 Hybrid konstruiert werden. „Typen wie der Cayman R und Cayman GTS kommen aus der Serie und haben eine andere Zielsetzung. Der Cayman GT4 ist anders: fokussierter, stärker, kompromissloser“, sagt Preuninger, „Ihn haben die gleichen Ingenieure entwickelt, die auch an unseren Rennwagen arbeiten. Man merkt es dem Cayman GT4 an: Er ist ein durch und durch puristisches Fahrzeug mit Rennsport-Charakter geworden. Rundstreckentauglich und zugleich ein emotionales Highlight auf kurvigen Landstraßen.“

Der Cayman GT4 ist ein Fahrerauto, eine Botschaft an die weltweite Porsche GT-Gemeinde der Hobby-Racer und Rennfahrer, die ihr Auto auf der Rundstrecke einsetzen. Zuverlässigkeit war schon immer ein großer Trumpf der Porsche GT-Modelle: „Die Autos werden hart gefahren. Und sie halten es aus“, sagt Preuninger. Bei 295 km/h liegt die Höchstgeschwindigkeit des neuen GT4, die Leistung beträgt 385 PS. Schneller und stärker war noch kein Cayman.

VERORTET IN DER PORSCHE GT-TRADITION

Gleichzeitig schlägt er die Brücke zwischen Tradition und Moderne. Wie die legendäre „Nr. 1“ von 1948 trägt der Cayman GT4 seinen Motor in der Mitte, im Rücken der Insassen. Aus dem ersten Porsche entwickelte sich die Großserie und aus dem schnellen und leichten 356 wurde der erste Vertreter der GT-Familie: der 356 A 1500 GS Carrera „Grand Tourisme“. Mit dem gezähmten Viernockenwellen-Motor des bei der Carrera Panamericana siegreichen 550 Spyder war der 356 A Carrera GT mehr Rennwagen als Straßenauto. Als erster GT knüpfte er die seit bald 60 Jahren bestehende Verbindung zwischen Rennstrecke und Alltag.

Es war der 911 GT3 von 1999, mit dem Porsche eine eigene, neue Wagengattung definierte. Über Jahre und Baureihen hinweg ist aus dem Modell GT3 ein Begriff und eine Marke geworden, die ihr stetig an Popularität gewinnendes Segment in

„Der Cayman GT4 ist anders: fokussierter, stärker, kompromissloser. Ihn haben die gleichen Ingenieure entwickelt, die auch an unseren Rennwagen arbeiten.“

ANDREAS PREUNINGER
Gesamtprojektleiter GT-Straßenfahrzeuge

der inzwischen fünften Generation als Marktführer dominiert. Mit jeder neuen 911-Generation stiegen die Stückzahlen der sportlichsten aller 911-Varianten. Der neue GT3 RS, mit einem 500 PS starken Vierliter-Hochdrehzahl-Saugmotor in der breiten Karosserie des 911 Turbo, ist die Referenz seiner Klasse.

Der Cayman GT4 markiert künftig den Einstieg in die Modell-Familie und stellt sich an die Spitze seines Marktsegments. Konzeptionell steht er als Mittelmotor-Sportwagen in der Tradition von 904 Carrera GTS, 911 GT1, Carrera GT und 918 Spyder. Dabei folgt er keinen Homologations-Vorgaben wie einst 911 GT2 (993) oder 911 GT3 (996). Nicht das Entwickeln eines Basisfahrzeugs für eine Rennklasse war das Ziel der Entwickler, sondern die perfekte Balance zwischen Preis und Leistung.

AUSGESTATTET MIT DEN GENEN DES 911 GT3

Basis ist der 3,8-Liter-Sechszylinder-Boxermotor mit 385 PS, abgeleitet aus dem Triebwerk des 911 Carrera S. Technisch orientiere sich der neue GT-Sportwagen am 911 GT3, von dem er viele Komponenten übernommen habe, betont Andreas Preuninger: „Vorderachse und Bremse,

Lenkung, Schalensitze und Außenspiegel.“ Die Front mit ihren charakteristischen Lüftungsöffnungen und den Scheinwerfern mit schwarzem Lidschatten zeigt sich im Stil des GT3, ebenso die 20 Zoll großen Räder. Die Gläser der Rückleuchten glühen in einem speziellen dunklen Kirschrot, während innen Einfachheit dominiert. Schlaufen in Wagenfarbe reichen zum Öffnen der Türen – eine Reminiszenz an frühere Sportmodelle. Nicht um einen Liter ist das Volumen der beiden Kofferräume in Front und Heck geschrumpft, die Vielseitigkeit blieb erhalten. Der Cayman GT4 ist Vernunft und Verführung zugleich.

„Wir hätten ihn noch schneller machen können, auch 300 km/h wären kein Problem gewesen. Aber die Balance zwischen c_w -Wert und Abtrieb muss optimal sein, da sind 5 km/h mehr ohne Bedeutung.“ Die kundige Porsche GT-Kundschaft, sagt Preuninger, erkenne die Vorteile des Mittelmotors. „Der Pilot ist extrem ins Fahren involviert. Deshalb gibt es den Cayman

GT4 auch nur mit Sechsgang-Schaltgetriebe. Klar, PDK schaltet schneller, ist aber schwerer und komplexer. Die Regelsysteme des Fahrwerks lassen sich abgestuft abstellen, Porsche Active Suspension Management ist serienmäßig – der Mix aus Preis, Performance und Emotion ist perfekt. In seinem Marktumfeld ist der Cayman GT4 konkurrenzlos“, sagt Andreas Preuninger.

Nicht immer ist weniger mehr. Keramikbremsanlage PCPB und Clubsport-Paket mit Überrollkäfig, Feuerlöscher und Vollschalensitzen aus leichtem, kohlefaserverstärktem Kunststoff mit Sechspunktgurten sind optional. Der Cayman GT4 sei zwar ein Porsche, wie es ihn zuvor noch nie gab, aber er sei auf jeden Fall ein Porsche. „7,40 min für die Runde auf der Nürburgring-Nordschleife – in seiner Klasse ist er damit der Maßstab. Der Kleine ist groß geworden“, sagt Andreas Preuninger zufrieden. Oder so: Der Cayman GT4 ist ein echter Porsche.

Antrieb

3,8-Liter-Sechszylinder aus dem 911 Carrera S mit 385 PS (283 kW) und verstärktes Sechsgang-Schaltgetriebe: Null bis 100 km/h in 4,4 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 295 km/h. Dynamische Kraftreserven für alle Herausforderungen auf der Strecke.

Aerodynamik

Der erste Cayman mit Abtrieb: Bugspoiler und Heckflügel erzeugen Anpressdruck an Vorder- und Hinterachse. Damit bietet der Cayman GT4 noch höhere Fahrstabilität und außergewöhnliche Kurvenperformance.

Fahrwerk

Technik aus der Spitzenklasse: Chassis und Bremsanlage stammen weitgehend aus dem 911 GT3. Aktives Dämpfungssystem PASM und dynamische Getriebelager sind auf motorsportliche Fahrdynamik ausgelegt.



Rennstrecken-Gen: Der Heckflügel des Cayman GT4 ist je nach Einsatzzweck einstellbar.

EINE STARKE AHNENREIHE

Die Formel GT. Zwei Buchstaben, ein Kürzel, ein Versprechen: Schneller sein als der Rest.

Vom Alltag auf die Piste und wieder zurück. Unter der Woche zur Arbeit, am Wochenende aufs Podium. Vor bald 60 Jahren startete die Formel GT aus Leistung, Leichtbau und Emotion.

1957 erscheint erstmalig ein Porsche mit dem Begriff „Gran Turismo“ im Namen: der 100 PS starke und 200 km/h schnelle **356 A 1500 GS Carrera**, wobei das Kürzel GS für „Granturismo Sport“ steht. Nur wenig später wird dem 1500 GS der noch stärkere GT zur Seite gestellt, in der Folge bleibt das reduzierte GT-Paket 356 A Coupé und Speedster vorbehalten. 1958 wächst der Hubraum von 1.498 auf 1.588 ccm, die Leistung steigt auf 115 PS. Im Zusammenspiel mit Türen, Hauben und Rädern aus Aluminium formt der in letzter Konsequenz bis zu 145 PS starke 356 A Carrera den bis heute gültigen Porsche GT-Gedanken vom leichten und leistungsstarken Straßenauto für die Rennstrecke.



356 A 1500 GS Carrera

In den sechziger Jahren erfahren die Begriffe Porsche und GT unterschiedliche Interpretationen. Der kompromisslose 356 Carrera B GTL Abarth steht für reinen Rennsport, der 356 Carrera B 2000 GS-GT ist mit 140 PS der stärkste Serien-GT einer ganzen Porsche Generation. Der wegweisende 904 Carrera GTS von 1964, entworfen von Ferdinand Alexander „Butzi“ Porsche, Vater des 911-Designs, geht weiter, er verbindet das Konstruktionsprinzip des Mittelmotors mit einer hochmodernen Karosserie aus leichtem GFK.

Seit 1964 ist es der neue **Porsche 911**, dem Tester, Kunden und Rennfahrer Lorbeer flechten. In ihrer Ausstattung reduzierte und in der Leistung gesteigerte Typen wie 911 R, ST und der legendäre Carrera RS 2.7 übernehmen in wechselnder Intensität die Rolle, die vorher der 356 GT spielte.



Carrera GT

Erst 1980 erscheint wieder ein Modell, welches das traditionsreiche Kürzel GT trägt. Mit wenig Komfort, einer aus dem Rennsport abgeleiteten Formgebung und leistungsgesteigertem Vierzylinder-Turbomotor ist der **924 Carrera GT** ein konsequenter Vertreter der 1955 begründeten Linie. Auch einen GT mit Achtzylinder gibt es. 1989 erscheint der fahraktive und ausschließlich mit Fünfgang-Schaltgetriebe erhältliche **928 GT**.

Mit dem **911 GT2 (993)** beginnt Mitte der neunziger Jahre eine neue Ära: 40 Jahre nach dem Debüt des 356 A 1500 GS Carrera erscheint die erste GT-Version eines 911, bis heute setzt der GT2 auf Aufladung statt Drehzahl. Auf



GT1

wagen als ein Auto aus dem Hier und Jetzt, zu dem der GT1 gehört.

Der radikalste Spross der GT-Familie erscheint 1996. Mit Komponenten des 911 sowie neu entwickeltem Chassis und Biturbo-Mittelmotor besitzt der **GT1** zwei Seiten. Er ist für den Alltag zugelassen und für das 24-Stunden-Rennen von Le Mans qualifiziert. Gut zwei Monate nach der Zulassung für den Straßenverkehr gewinnt ein Porsche GT1 seine Klasse in Le Mans und wird Dritter im Gesamtklassement. Rund 25 Straßenversionen

des GT1 stehen weiter entwickelte Rennautos zur Seite: 1998 beenden zwei Porsche GT1 das Rennen in Le Mans auf den Plätzen 1 und 2.

Der 1999 vorgestellte **911 GT3** ist es, der bis heute am besten die Werte Leichtbau, Leistung und Emotion und damit den Kern der Marke Porsche verkörpert. Das wassergekühlte, 360 PS starke Triebwerk hat seine Wurzeln im Prototypen-Sport. Zum gleichen Preis wie die Straßenversion ist vom GT3 eine Clubsport-Version für den Einsatz auf der Rennstrecke lieferbar.

Basis des neuen allradgetriebenen 911 Turbo (993) „setzt Porsche die Tradition fort, seinen Kunden ein konkurrenzfähiges Fahrzeugmodell für den Breitensport zu bieten.“ Aus Gewichtsgründen tritt der dank Biturbo-Aufladung 430 PS starke und 295 km/h schnelle GT2 nur mit Heckantrieb an. Es gibt keine Rücksitzanlage, Kofferraumdeckel und Türen sind aus Aluminium, Heckfenster und Seitenscheiben aus Dünnglas. 911 GT steht am Heck – um Gewicht zu sparen, ist der Schriftzug nur geklebt. Der GT2 von 1995 ist der Anfang einer neuen, eigenen GT-Geschichte, die 2010 mit dem auf 500 Stück limitierten GT2 RS und mit 620 PS bis dahin leistungsstärksten Straßen-Porsche ihren vorläufigen Höhepunkt findet.

Dazwischen: der **Carrera GT** von 2003, potenter Technologieträger und Aushängeschild der Marke. Mit Zehnzylinder-Saugmotor, 612 PS und 330 km/h Spitze. Mehr Le-Mans-Ableger und Supersport-



904 Carrera GTS

Hochdrehzahlkonzept und Heckantrieb sind Pflicht, auch beim 911 GT3 RS, der 2003 erscheint und die Spur für künftige Modelle wir GT3 RSR und GT3 R Hybrid legt.

500 PS stark ist der GT3 in seiner aktuellen RS-Version, deren Vierliter-Saugmotor bis 8.800-mal in der Minute zu drehen imstande ist und den GT3 RS in 10,9 Sekunden von null auf Tempo 200 beschleunigt. Zum ersten Mal besitzt ein für die Straße zugelassener Porsche des Typs 911 ein Dach aus Magnesium und Mischbereifung mit 21 Zoll großen Rädern an der Hinterachse, die Radhausentlüftung in den Vorderkotflügeln aus Kohlefaser erinnert an das Erbe der Rennstrecke. Die Formel GT geht immer auf.



911 GT3

SPORTLICHES FAHREN UND GRANDIOSE LANDSCHAFT

Mehr als 800 Kilometer auf anspruchsvollen Straßen – die Ennstal-Classic ist Aufgabe und Vergnügen zugleich.



Anspruchsvolle Sonderprüfungen:
Die Ennstal-Classic fordert Fahrer
und Fahrzeuge gleichermaßen.

Autofahren im letzten Paradies – das ist die Ennstal-Classic, die alljährlich in Österreich über schönste Alpenstraßen führt. Rund 200 Klassiker nehmen teil und machen das Event zu einem rollenden Museum. Porsche ist seit 2014 Hauptsponsor der renommierten Wettbewerbsveranstaltung.

Langsam rollt der Porsche 356 die Startrampe herab. Es ist kurz nach acht Uhr morgens. Trotz der frühen Stunde säumen zahlreiche Zuschauer die Strecke aus Gröbming im steirischen Ennstal heraus in Richtung Stoderzinken. Andreas Kainer horcht in das gleichmäßige Geräusch des kernigen Vierzylinder-Boxermotors, wirft noch einmal einen prüfenden Blick auf die Instrumente des Sportwagens – alles in Ordnung. Er ist voller Vorfreude auf das Kommende und ein wenig aufgeregt zugleich: Auf dieser Ennstal-Classic soll sein 356 Coupé nach einer aufwendigen Restaurierung die Feuertaufe bestehen. Kainer spielt ein wenig mit dem Gas, prüft die Exaktheit der Lenkung, spürt den Kontakt zur Straße. Sein Beifahrer streckt ihm vom Nebensitz den hochgestreckten Daumen herüber und schickt ein breites Lächeln hinterher. Das eingespielte Team nähert sich dem Start zur ersten Sonderprüfung dieser Ennstal-Classic – und der 356 durchbricht die Lichtschranke am Fuß des Bergs. Insgesamt 8.258 Meter über die abgesperrte, kurvige Straße auf den Stoderzinken hinauf gilt es zu nehmen. Nicht so schnell wie möglich, sondern so genau, wie es geht in der vorgegebenen Durchschnittsgeschwindigkeit von 48,2 km/h, kontrolliert von unerbittlichen Zeitnahmen. Kainer hält das Auto im Griff und auf Geschwindigkeit, sein Kollege unterstützt ihn als Herr der mechanischen Stoppuhren. Zügig geht es auf den Zweitausender, und nach rund 10 Minuten rollen sie durch die Ziel-Lichtschranke und auf den Rossfeldparkplatz. Ihr Gefühl sagt umgehend: Die Fahrt war flüssig, aber

leicht unter der Idealvorgabe. Egal, der Auftakt zu dieser großartigen Klassiker-Veranstaltung ist genommen.

„Als wir die Veranstaltung 1993 erstmals durchführten, haben wir im Reglement bei Baujahr 1972 den Strich gezogen, weil bis dahin aus unserer Sicht so viele interessante Autos gebaut worden sind“, erklärt Organisator Michael Glöckner. „Dabei ist es dann geblieben. Ein Nebeneffekt: Das Starterfeld wird jedes Jahr älter und damit interessanter.“ Der frühere Motorsportfotograf und Tourismuschef in Gröbming hob die Ennstal-Classic zusammen mit dem Formel-1-Journalisten Helmut Zwickl aus der Taufe. „Die Mischung aus sportlichem Fahren, grandioser Landschaft, österreichischer Gastfreundschaft und entspannten Benzingesprächen zeichnet die Ennstal-Classic aus“, sagt Zwickl. „Wo findet man diese Kombination sonst?“

Genau über dieses Rezept hat sich die Ennstal-Classic in der internationalen Klassikerszene etabliert. Sie zieht Fans an. Die einen hegen den Wunsch, den eigenen Oldtimer über die sorgsam ausgesuchten, verkehrsarmen Straßen durch vier österreichische Bundesländer zu steuern – die Zahl der alljährlichen Bewerbungen übersteigt die Kapazität bei weitem. Die anderen erfreuen sich an einem der Start-, Ziel- oder Durchfahrtsorte am rollenden Museum.

AUF DER JAGD NACH BESONDEREN MOMENTEN

Andreas Kainer ist 2014 zum vierten Mal dabei. Inzwischen ist er vom Stoderzinken wieder herabgefahren und über eine kundig ausgesuchte Strecke unter anderem über die Nockalm und die Turracher Höhe unterwegs in Richtung Red Bull Ring in Spielberg, eins der weiteren Highlights am heutigen Tag. Sein 1955 in Zuffenhausen gebauter Sportwagen ist der älteste 356 im Feld und der zweitälteste Porsche: Nur ein paar Minuten vor ihm ist ein 550 Spyder aus dem Werkmuseum gestartet. Irgendwo hinter der nächsten Kuppe und vor weiteren Klassikern vermutet Kainer den silbernen Renner, und gern würde er sich im Laufe des Tages ein wenig an dessen Fersen heften. Mal sehen, ob das

klappt. Spaß hat er schon jetzt: Er ist mit seiner Fahrmaschine verschmolzen und schwingt sie im Idealrhythmus durch die Kurven und Kehren. „Wenn ich diesen Zustand erreicht habe, bin ich ein Jäger nach besonderen Momenten“, erzählt er mit leuchtenden Augen. „Hier erhalte ich sie auf nahezu jedem Meter Asphalt.“

Der 356 in der sehr seltenen Ausführung Pre A Continental Knickscheibe nähert sich einer Biegung. Kainer schaltet mit Zwischengas erst in den dritten, dann in den zweiten Gang zurück. Die Nadel des Drehzahlmessers steht bei rund 3.000 Touren. Exakt auf der Ideallinie geht es erst nach rechts, dann gleich nach links auf die nächste Gerade. Kainer drückt aufs Gas, und der Boxermotor schiebt an. „Das Auto freut sich, wenn es zwischen 3.000 und 5.000 drehen kann. Es läuft dann ganz frei. Allerdings muss man es zügig laufen lassen und darf den Speed nicht wegbremsen, weil man sonst am Berg die Kraft nicht hat, erneut zu beschleunigen.“

PROMINENTE FAHRER AM START

Außergewöhnliche Momente liefert die Ennstal-Classic wahrlich genug – in der Landschaft, in den Autos, in Gesprächen. Dazu trägt auch die vergleichsweise große Zahl an prominenten Rallye- und Rennfahrern bei, die gleichfalls angelockt sind von den multiplen Reizen der Veranstaltung und ihrerseits einen automobilen Klassiker über die Strecke pilotieren. Ein kleines „Who's Who“ des Spitzenmotorsports ist so über die Jahre zusammengekommen, alles von Rang und Namen fand bereits den Weg ins „letzte Paradies“. Die lange Liste würde locker 20 Zeilen füllen. 2014 unter anderem am Start: Jacky Ickx, Marc Lieb, Walter Röhrl und Hans-Joachim „Striezel“ Stuck, alle auf Porsche.

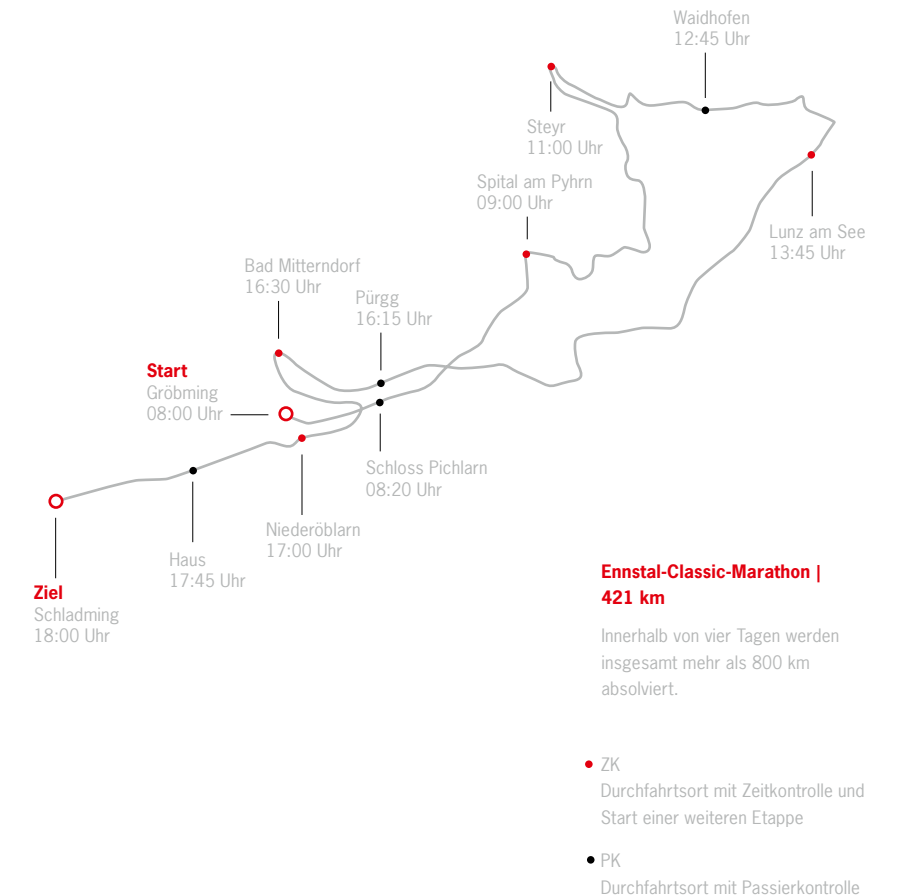
Das Unternehmen hat dazu wertvolle und seltene Fahrzeuge aus dem Stuttgarter Museum nach Österreich gebracht. Ickx ist im 550 Spyder von 1955 unterwegs, Röhrl pilotiert einen 718/8 W-RS aus dem Jahr 1962 und Stuck einen 356 Carrera GT von 1960. Bestens von der Museumswerkstatt präpariert dienen sie als feine Werkzeuge für perfekte Fahrer. Marc Lieb sorgt bei Demofahrten außerhalb der Kon-



Rollendes Museum: eine der zahlreichen Ortsdurchfahrten – über den Marktplatz von Steyr

kurrenz mit einem 911 GT1 aus dem Jahr 1998 für strahlende Zuschauer Gesichter.

Walter Röhrl, für viele der weltbeste Rallyefahrer schlechthin, ist in Gröbming ein alter Bekannter. Bereits bei der Premiere der Ennstal-Classic im Jahr 1993 war er zusammen mit seiner Frau am Start – und holte auch prompt den Gesamtsieg. Ein weiteres Mal 1997 zusammen mit dem früheren Porsche Ingenieur und Rennleiter Peter Falk. Für 2014 entschied Röhrl sich für die Teilnahme an der Chopard Racecar-Trophy, ein eigenständiger Wettbewerb, der begleitend zur



Ennstal-Classic ausgetragen wird. „Der 718 geht einfach wunderbar“, schwärmt er. „Die Lenkung, das Fünfganggetriebe, der Motor – alles funktioniert unglaublich präzise. Du glaubst nicht, dass du in einem mehr als 50 Jahre alten Auto sitzt.“ Solchermaßen beflügelt zirkelte er über abgesperrte Bergstraßen beispielsweise zur Tauplitzalm hinauf oder umrundete den Red Bull Ring. „Ein ganz großer Genuss. Tolle Straßen und tolle alte Autos – beide Zutaten haben die Organisatoren ideal zusammengeführt.“

Während die von Porsche gesponserte Ennstal-Classic mit normal zugelassenen Klassikern in moderatem Tempo auf öffentlichen Straßen durchgeführt wird, versammelt seit 2013 die Chopard Racecar-Trophy Rennfahrzeuge bis Baujahr 1983. Sie fahren einen flotten Reifen – aber ausschließlich auf abgesperrten Strecken.

ANSPRUCHSVOLLE AUFGABEN UNTERWEGS

Beiden gemeinsam ist der Wettbewerbscharakter: Geschwindigkeit und Geschick entscheiden über den Sieg. Wobei bei der Ennstal-Classic keine Maximaltempi erreicht, sondern beispielsweise genaue Zeitvorgaben für den Streckenabschnitt möglichst exakt erfüllt werden müssen. Und zwar ausschließlich mithilfe mechanischer Zeitmesser – elektronische Hilfsmittel jeglicher Art sind untersagt. „Das Qualifikationsniveau der Teilnehmer ist immens hoch“, sagt Michael Glöckner, „sie ringen über Hundertstelsekunden um den Sieg. Da wird richtig gekämpft.“ Auch deshalb hat ein Pokalgewinn bei der Ennstal-Classic in der internationalen Klassikerszene längst ein starkes Renommee. Glöckner: „Das sportliche Autofahren ist der Kern unserer Veranstaltungen. Die schöne Landschaft und alles Ambiente drumherum sind prächtige Beigaben.“ Mehr als 800 Kilometer innerhalb von vier Tagen absolviert das Feld – kein Zuckerschlecken für Menschen und Maschinen. Zumal das Wetter gern mit seinen Kapriolen überrascht. Und manchem im offenen Klassiker mitunter der Regen ins Gesicht treibt. Doch gerade an solchen Tagen, so scheint es, strahlt das Lächeln umso mehr.

SCHMANKERL-FAHRZEUGE AUS DEM PORSCHÉ MUSEUM

Das Porsche Engagement kommt bei den Teilnehmern gut an. „Es passt auch deshalb so gut, weil die Marke ihre Wurzeln in Österreich hat“, meint Andreas Kainer. Der Unternehmensgründer Ferdinand Porsche ist in Österreich-Ungarn geboren, der erste 356 in der frühen Nachkriegszeit dort entstanden, und bis zum heutigen Tag leben viele Familienmitglieder hauptsächlich in diesem Alpenland. Dr. Wolfgang Porsche ist selbst schon mehrfach die Ennstal-Classic mitgefahren.



Geraden, Kurven, Kehren: Für Fahrer und Fahrzeuge ist die Ennstal-Classic ein Hochgenuss.

Echte Schmankerl seien auch die mitgebrachten Museumsfahrzeuge. „Super, diese Autos hier zu erleben“, sagt Kainer. Und natürlich die prominenten Fahrer. „Mit ihnen macht Porsche allen Teilnehmern und Zuschauern ein Geschenk. Die Renn- und Rallyefahrer waren die Idole meiner Kindheit. Nun fahren wir bei ein und derselben Veranstaltung – damit wird für mich ein Traum wahr.“ Wobei es nicht allein die Anwesenheit der illustren Gäste sei, sondern vor allem ihre Nahbarkeit. „Auf der Ennstal-Classic herrscht eine sehr familiäre Atmosphäre. Jeder spricht mit jedem, und man tauscht sich auf



Walter Röhrli (68) ist ein Fan der ersten Stunde der Ennstal-Classic. Schon 1993 bei der Premiere war er dabei.

„Der 718 geht einfach wunderbar.
Du glaubst nicht, dass du in einem
mehr als 50 Jahre alten Auto sitzt.“

WALTER RÖHRLI



Augenhöhe über die Erlebnisse unterwegs aus.“ Doch die Autos sind die eigentlichen VIPs, die „Very Important Persons“.

Beim Mittagsstopp prüft Kainer kurz den Ölstand bei seinem 356er – die bernsteinfarbene Flüssigkeit steht innerhalb der Markierungen am Messstab. Es ist nicht sein einziger Porsche Klassiker. „Ich fahre viel mit meinen alten Sportwagen, im Sommer jeden Tag, und ich bin noch nie liegen geblieben“, erzählt er. „Die Autos sind trotz ihres Alters eigentlich unverwundlich. Klar, man darf sie nicht überfordern und sie müssen immer fachgerecht gewartet werden. Doch dann danken sie es mit immensem Fahrspaß.“

Er und sein Beifahrer werden sich in wenigen Minuten wieder aufmachen, um das nächste Teilstück zu absolvieren. Mit Nachdruck und Gefühl zugleich drückt Kainer die Motorhaube in die Verriegelung. Seine Hände spüren die Restwärme im Blech, die gleich wieder eine leicht höhere Temperatur erreichen wird. Er wird den Zündschlüssel herumdrehen, dem Boxerbellen lauschen, beim Startsignal losrollen und den Sportwagen auf Touren bringen. Die eindrucksvolle Umgebung, Roll- und Windgeräusche, die Verbindung des Fahrers mit Sitz und Fahrgestell zum Asphalt, der den Motor regulierende Gasfuß, der Sound – in der Summe das gesamte große Kino auf dieser Ennstal-Classic: Dann ist er wieder unterwegs, der Jäger nach den besonderen Momenten.

15. BIS 18. JULI 2015

In diesem Jahr finden Ennstal-Classic und Chopard Racecar-Trophy vom 15. bis 18. Juli 2015 statt. Das Starterfeld steht bereits fest – und das rollende Museum damit in den Startlöchern. Porsche trägt wieder besondere Fahrzeuge aus der Sammlung bei, pilotiert von berühmten Renn- und Rallyefahrern.

FINANZIELLE ANALYSE

VERMÖGENS-, FINANZ- UND ERTRAGSLAGE

VERMÖGENSLAGE

Zum 31. Dezember 2014 war die Bilanzsumme des Porsche AG Konzerns mit 26.060 Millionen Euro um 6 Prozent höher als am Vorjahresstichtag.

Das langfristige Vermögen nahm hierbei um 1.389 Millionen Euro auf 19.781 Millionen Euro zu. Der absolute Anstieg betrifft im Wesentlichen das Anlagevermögen sowie die Latenten Steuern. Dem entgegen steht in den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ein Rückgang bei den langfristigen Derivativen Finanzinstrumenten. Der Anteil des langfristigen Vermögens am Gesamtvermögen beträgt 76 Prozent (Vorjahr: 75 Prozent).

Zum Bilanzstichtag belief sich das Anlagevermögen des Porsche AG Konzerns – das heißt die Immateriellen Vermögenswerte, die Sachanlagen, die Vermieteten Vermögenswerte, die At Equity bilanzierten Finanzanlagen und die Sonstigen Finanzanlagen – auf 9.691 Millionen Euro, nach 8.539 Millionen Euro im vorangegangenen Geschäftsjahr. Im Porsche AG Konzern wird die Bertrand AG, Ehningen, seit dem Erwerb zusätzlicher Anteile von 4 Prozent als assoziiertes Unternehmen nach der Equity Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme hat sich auf 37 Prozent erhöht (Vorjahr: 35 Prozent). Das Immaterielle Vermögen hat sich hierbei von 2.590 Millionen Euro auf 2.953 Millionen Euro erhöht. Die Zunahme betrifft im Wesentlichen aktivierte Entwicklungsleistungen. Die größten Zugänge betreffen die Baureihen Panamera und 911. Die Sachanlagen haben sich im Wesentlichen bedingt durch Zugänge bei den Anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattungen im Vergleich zum Vorjahr um 152 Millionen Euro auf 4.087 Millionen Euro erhöht. Die Zugänge betreffen hierbei im Wesentlichen Werkzeuge für die neuen Fahrzeuggenerationen. Die Vermieteten Vermögenswerte stiegen gegenüber dem Vorjahr um 586 Millionen Euro auf 2.294 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 Währungseffekte bei den Derivativen Finanzinstrumenten um 285 Millionen Euro vermindert.

Die Aktiven Latenten Steuern betragen 562 Millionen Euro, nach 165 Millionen Euro im Vorjahr. Der Anstieg betrifft im Wesentlichen Latente Steuern auf Pensionsrückstellungen sowie Derivative Finanzinstrumente.

Der Anteil des kurzfristigen Vermögens an der Bilanzsumme beläuft sich auf 24 Prozent nach 25 Prozent im Vorjahr. Die Vorräte erhöhten sich von 1.589 Millionen Euro im Vorjahr auf 2.157 Millionen Euro zum Ende des Berichtszeitraums. Die Bestände an Neufahrzeugen haben sich hierbei im Vergleich zum letzten Abschlussstichtag um circa 7.700 Einheiten erhöht.

Die lang- und kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen haben sich von 1.550 Millionen Euro auf 1.696 Millionen Euro erhöht. Darin enthalten sind im Wesentlichen Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen sowie Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierung.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und Vermögenswerte haben sich um 629 Millionen Euro auf 1.304 Millionen Euro vermindert. Dem Rückgang bei den kurzfristigen Darlehensforderungen steht ein leichter Anstieg im Verrechnungskonto mit der Porsche Holding Stuttgart GmbH entgegen. Eine im Vorjahr bestehende Darlehensforderung von 1.177 Millionen Euro wurde im August 2014 mit einer korrespondierenden Finanzschuld aufgerechnet. Die nach der Aufrechnung verbleibende Finanzschuld in Höhe von 136 Millionen Euro wurde zurückbezahlt.

Die Flüssigen Mittel sind mit 1.560 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert.

Das Eigenkapital des Porsche AG Konzerns hat sich gegenüber dem vorherigen Abschlussstichtag um 560 Millionen Euro auf 9.599 Millionen Euro erhöht. Das Ergebnis nach Steuern und Gewinnabführung in Höhe von 971 Millionen Euro wirkten sich ebenso wie Währungsumrechnungsdifferenzen und eine Kapitaleinlage durch die Porsche Holding Stuttgart GmbH in Höhe von 829 Millionen Euro erhöhend aus.

Die Veränderungen nach Steuern in der Cashflow Hedge Rücklage mit 632 Millionen Euro, der Marktbewertung Wertpapiere in Höhe von 254 Millionen Euro, sowie der Neubewertung aus Pensionsplänen mit einem Betrag von 458 Millionen Euro haben sich demgegenüber eigenkapitalmindernd ausgewirkt.

Die langfristigen Schulden betreffen insbesondere die Finanzschulden, die Pensionsrückstellungen, die Passiven Latenten Steuern, die Sonstigen Verbindlichkeiten sowie die Sonstigen Rückstellungen. Sie erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr deutlich um 990 Millionen Euro auf 7.950 Millionen Euro. Der Anteil der langfristigen Schulden am Gesamtkapital erhöhte sich von 28 Prozent im Vorjahr auf 30 Prozent am Ende des Geschäftsjahres. Die langfristigen Finanzschulden haben sich hierbei um 256 Millionen Euro vermindert. Dieser Rückgang betrifft im Wesentlichen die Änderung in der Restlaufzeit von im Vorjahr langfristigen Schuldscheindarlehen.

VERMÖGENSLAGE DES PORSCHE AG KONZERNS

Mio. €	31.12.2014	in %	31.12.2013	in %
AKTIVA				
Immaterielle Vermögenswerte	2.953	11	2.590	11
Sachanlagen	4.087	16	3.935	16
At Equity bilanzierte Finanzanlagen	334	1	-	-
Sonstige Finanzanlagen	23	0	306	1
Vermietete Vermögenswerte	2.294	9	1.708	7
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.140	5	1.006	4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	8.372	32	8.657	35
Ertragsteuerforderungen	16	0	25	0
Aktive Latente Steuern	562	2	165	1
Langfristige Vermögenswerte	19.781	76	18.392	75
Vorräte	2.157	8	1.589	7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	522	2	424	2
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	556	2	544	2
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.304	5	1.933	8
Ertragsteuerforderungen	141	1	54	0
Wertpapiere	39	0	54	0
Flüssige Mittel	1.560	6	1.570	6
Kurzfristige Vermögenswerte	6.279	24	6.168	25
	26.060	100	24.560	100
PASSIVA				
Eigenkapital	9.599	37	9.039	37
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.361	9	1.544	6
Ertragsteuerrückstellungen	-	-	2	0
Sonstige Rückstellungen	811	3	715	3
Passive Latente Steuern	684	3	719	3
Finanzschulden	3.469	13	3.725	15
Sonstige Verbindlichkeiten	625	2	255	1
Langfristige Schulden	7.950	30	6.960	28
Ertragsteuerrückstellungen	80	0	52	0
Sonstige Rückstellungen	1.337	5	1.214	5
Finanzschulden	1.884	8	2.946	12
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.856	7	1.485	7
Sonstige Verbindlichkeiten	2.868	11	2.524	10
Ertragsteuerverbindlichkeiten	486	2	340	1
Kurzfristige Schulden	8.511	33	8.561	35
	26.060	100	24.560	100

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen haben sich um 817 Millionen Euro erhöht. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Änderung im Rechnungszinssatz in Deutschland von 3,7 Prozent auf 2,3 Prozent zurückzuführen.

Die langfristigen Sonstigen Verbindlichkeiten haben sich um 370 Millionen Euro erhöht. Der Anstieg betrifft im Wesentlichen die Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente.

Die kurzfristigen Schulden haben sich von 8.561 Millionen Euro auf 8.511 Millionen Euro nur leicht vermindert. Der Anteil der kurzfristigen Schulden am Gesamtkapital reduzierte sich von 35 Prozent im Vorjahr auf 33 Prozent zum 31. Dezember 2014. Die kurzfristigen Finanzschulden haben sich hierbei um 1.062 Millionen Euro vermindert. Dem Rückgang aus der Aufrechnung mit den Darlehensforderungen (siehe kurzfristige Sonstige Forderungen) steht ein Anstieg aufgrund der Änderung in den Fristigkeiten bei den Schulscheindarlehen entgegen.

Die Passiven Latenten Steuern betragen 684 Millionen Euro, nach 719 Millionen Euro im Vorjahr.

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind mit 1.856 Millionen Euro nach 1.485 Millionen Euro im Jahr zuvor angestiegen. Die Erhöhung ist auf gestiegene Investitions- und Geschäftsvolumina zurückzuführen.

Die kurzfristigen Sonstigen Verbindlichkeiten beliefen sich auf 2.868 Millionen Euro (Vorjahr: 2.524 Millionen Euro).

FINANZLAGE

Der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit beläuft sich in der Berichtsperiode 2014 auf 3.179 Millionen Euro, nach 2.917 Millionen im Vorjahr. Die Wesentlichen Effekte resultieren aus dem gestiegenen Ergebnis, erhöhten Abschreibungen und gegenläufig aus gestiegenen Ertragsteuerzahlungen sowie einer höheren Mittelbindung im Working Capital.

Aus dem Cashflow aus Investitionstätigkeit ergab sich in der Berichtsperiode ein Mittelabfluss in Höhe von 2.248 Millionen Euro, nach 2.090 Millionen Euro im Vorjahr. Die Investitionen bei den Immateriellen Vermögenswerten (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen haben sich von 1.421 Millionen Euro im Vorjahr auf 1.047 Millionen Euro in der aktuellen Berichtsperiode vermindert. Die Zugänge bei den aktivierten Entwicklungskosten betragen 1.067 Millionen Euro, nach 815 Millionen Euro im Geschäftsjahr 2013.

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit hat sich von minus 197 Millionen Euro im Vorjahr auf minus 978 Millionen Euro im aktuellen Geschäftsjahr verändert.

Der deutlich gestiegene Mittelabfluss im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf die im Berichtsjahr erfolgte Auszahlung aus Ergebnisabführung an Anteilseigner von 1.414 Millionen Euro zurückzuführen. Dem entgegen erfolgte eine Kapitaleinzahlung durch die Porsche Holding Stuttgart GmbH mit 829 Millionen Euro.

Die Nettoliquidität des Bereichs Fahrzeuggeschäft – also die Bruttoliquidität vermindert um die Finanzschulden ohne jeweilige Berücksichtigung des Finanzdienstleistungsbereichs – verbesserte sich von minus 899 Millionen Euro zum 31. Dezember 2013 auf 195 Millionen Euro zum 31. Dezember 2014.

ERTRAGSLAGE

Das Ergebnis nach Steuern im Porsche AG Konzern ist von 1.939 Millionen Euro in der entsprechenden Vorjahresperiode um 262 Millionen Euro auf 2.201 Millionen Euro im aktuellen Geschäftsjahr gestiegen. Die Steuerquote beträgt in der aktuellen Berichtsperiode 28 Prozent (Vorjahr: 30 Prozent).

Der Konzernumsatz des Porsche AG Konzerns beläuft sich in der aktuellen Berichtsperiode auf 17.205 Millionen Euro, nach 14.326 Millionen Euro im Vorjahr. Im abgelaufenen Geschäftsjahr verkaufte der Porsche AG Konzern 187.208 Fahrzeuge. Dies entspricht einer Absatzsteigerung von 21 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Zum Absatz- und Umsatzanstieg hat vor allem die neue Baureihe Macan mit 48.569 abgesetzten Fahrzeugen beigetragen. Die Absätze der Baureihe Cayenne sind modellwechselbedingt um 13.883 Fahrzeuge zurückgegangen.

Die Kosten der Umsatzerlöse sind umsatzabhängig auf 12.885 Millionen Euro angestiegen (Vorjahr: 10.139 Millionen Euro) und betragen 75 Prozent der Umsatzerlöse – im Jahr zuvor waren es 71 Prozent. Der Rückgang der Bruttomarge von 29 auf 25 Prozent resultiert im Wesentlichen aus der Veränderungen des Produktmixes in Folge der Einführung der Baureihe Macan sowie gesteigener Aufwendungen im Bereich der Forschung und Entwicklung. Die Aktivierungsquote bei den Forschungs- und Entwicklungskosten beträgt 55 Prozent (Vorjahr: 52 Prozent). Darüber hinaus wirkten sich die im chinesischen Markt anfallenden Einfuhrzölle sowie Verbrauchssteuern schmälern auf die Bruttomarge aus.

Die Vertriebskosten sind aufgrund des Absatzanstiegs von 1.075 Millionen Euro auf 1.257 Millionen Euro angestiegen. Die Verwaltungskosten sind von 792 Millionen Euro auf 789 Millionen Euro leicht gesunken. In Relation zu den Umsatzerlösen sind die Vertriebskosten mit 7 Prozent und die Verwaltungskosten mit 5 Prozent konstant geblieben.

Die in den einzelnen Funktionsbereichen enthaltenen Personalaufwendungen des Porsche AG Konzerns haben sich von 1.865 Millionen Euro auf 2.165 Millionen Euro erhöht. Die Mitarbeiterzahl im Jahresdurchschnitt ist um 2.746 auf 21.303 angestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Aufbau der Mitarbeiter im Werk Leipzig.

Die auf die Funktionsbereiche aufgeteilten Abschreibungen erhöhten sich auf 1.878 Millionen Euro, nach 1.415 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 610 Millionen Euro auf 895 Millionen Euro gestiegen. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus gestiegenen Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden sowie höheren Erträgen im Rahmen von Devisentermingeschäften. Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen haben sich von 351 Millionen Euro auf 450 Millionen Euro erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen im Rahmen von Devisentermingeschäften.

Das Operative Ergebnis beläuft sich auf 2.719 Millionen Euro und hat sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 140 Millionen Euro erhöht.

Das Finanzergebnis beläuft sich auf 341 Millionen Euro (Vorjahr: 205 Millionen Euro). Im Finanzergebnis enthalten sind Erträge in Höhe von 271 Millionen Euro im Rahmen des Übergangs auf die At Equity Bilanzierung der Bertrandt AG. Gegenläufig erhöhten sich die Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung im Wesentlichen auf Devisenkurs- und Zinssicherungsgeschäfte, die nicht in das Hedge Accounting einbezogen werden.

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 16 Prozent (Vorjahr: 18 Prozent). Die Umsatzrendite vor Steuern beträgt 18 Prozent (Vorjahr: 19 Prozent). Die Kapitalrendite, definiert als Operatives Ergebnis nach Steuern im Verhältnis zum durchschnittlichen investierten Vermögen des Bereichs Fahrzeuggeschäft beträgt 27 Prozent (Vorjahr: 30 Prozent). Die Eigenkapitalrendite nach Steuern beträgt 24 Prozent (Vorjahr: 24 Prozent).

ERTRAGSLAGE DES PORSCHE AG KONZERNS

	GJ 2014		GJ 2013	
	Mio. €	in %	Mio. €	in %
Umsatzerlöse	17.205	100	14.326	100
Kosten der Umsatzerlöse	- 12.885	- 75	- 10.139	- 71
Bruttoergebnis	4.320	25	4.187	29
Vertriebskosten	- 1.257	- 7	- 1.075	- 7
Verwaltungskosten	- 789	- 5	- 792	- 5
Sonstige betriebliche Erträge	895	6	610	4
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 450	- 3	- 351	- 3
Operatives Ergebnis	2.719	16	2.579	18
Finanzergebnis	341	2	205	1
Ergebnis vor Steuern	3.060	18	2.784	19
Ertragsteuern	- 859	- 5	- 845	- 5
Ergebnis nach Steuern	2.201	13	1.939	14

FINANZIELLE DATEN

KURZFASSUNG – PORSCHE AG KONZERNABSCHLUSS OHNE ANHANG

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

DES PORSCHE AG KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2014

Mio. €	GJ 2014	GJ 2013
Umsatzerlöse	17.205	14.326
Kosten der Umsatzerlöse	- 12.885	- 10.139
Bruttoergebnis	4.320	4.187
Vertriebskosten	- 1.257	- 1.075
Verwaltungskosten	- 789	- 792
Sonstige betriebliche Erträge	895	610
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 450	- 351
Operatives Ergebnis	2.719	2.579
Ergebnis aus At Equity bilanzierten Finanzanlagen	- 1	-
Finanzierungsaufwendungen	- 203	- 217
Übriges Finanzergebnis	545	422
Finanzergebnis	341	205
Ergebnis vor Steuern	3.060	2.784
Ertragsteuern	- 859	- 845
Ergebnis nach Steuern	2.201	1.939
davon Ergebnisanteil Anteilseigner	2.199	1.939
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner	2	-
Gewinnabführung an die Porsche Holding Stuttgart GmbH	- 1.230	- 1.414

GESAMTERGEBNISRECHNUNG

DES PORSCHE AG KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2014

Mio. €	GJ 2014	GJ 2013
Ergebnis nach Steuern	2.201	1.939
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	- 652	156
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	194	- 48
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	- 458	108
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	- 458	108
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	103	- 61
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	103	- 61
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	103	- 61
Cashflow Hedges		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	- 1.029	568
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	129	91
Cashflow Hedges vor Steuern	- 900	659
Latente Steuern auf Cashflow Hedges	268	- 197
Cashflow Hedges nach Steuern	- 632	462
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	13	89
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	- 271	-
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	- 258	89
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	4	- 1
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	- 254	88
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	- 783	489
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	- 1.707	843
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	466	- 246
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	- 1.241	597
Gesamtergebnis	960	2.536
davon Ergebnisanteil Anteilseigner	958	2.536
davon Ergebnisanteil nicht beherrschender Anteilseigner	2	-

BILANZ

DES PORSCHE AG KONZERNS ZUM 31. DEZEMBER 2014

Mio. €	31.12.2014	31.12.2013
AKTIVA		
Immaterielle Vermögenswerte	2.953	2.590
Sachanlagen	4.087	3.935
At Equity bilanzierte Finanzanlagen	334	-
Sonstige Finanzanlagen	23	306
Vermietete Vermögenswerte	2.294	1.708
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.140	1.006
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	8.372	8.657
Ertragsteuerforderungen	16	25
Aktive Latente Steuern	562	165
Langfristige Vermögenswerte	19.781	18.392
Vorräte	2.157	1.589
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	522	424
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	556	544
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.304	1.933
Ertragsteuerforderungen	141	54
Wertpapiere	39	54
Flüssige Mittel	1.560	1.570
Kurzfristige Vermögenswerte	6.279	6.168
	26.060	24.560
PASSIVA		
Gezeichnetes Kapital	45	45
Kapitalrücklage	7.150	6.321
Gewinnrücklagen	2.401	2.673
Eigenkapital vor nicht beherrschenden Anteilen	9.596	9.039
Nicht beherrschende Anteile	3	-
Eigenkapital	9.599	9.039
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.361	1.544
Ertragsteuerrückstellungen	-	2
Sonstige Rückstellungen	811	715
Passive Latente Steuern	684	719
Finanzschulden	3.469	3.725
Sonstige Verbindlichkeiten	625	255
Langfristige Schulden	7.950	6.960
Ertragsteuerrückstellungen	80	52
Sonstige Rückstellungen	1.337	1.214
Finanzschulden	1.884	2.946
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.856	1.485
Sonstige Verbindlichkeiten	2.868	2.524
Ertragsteuerverbindlichkeiten	486	340
Kurzfristige Schulden	8.511	8.561
	26.060	24.560

KAPITALFLUSSRECHNUNG

DES PORSCHE AG KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2014

Mio. €	GJ 2014	GJ 2013
Ergebnis vor Steuern	3.060	2.784
Ertragsteuerzahlungen	- 784	- 351
Abschreibungen	1.878	1.415
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen	- 281	- 75
Ergebnis aus At Equity bilanzierten Finanzanlagen	1	-
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	254	22
Veränderung der Vorräte	- 460	- 412
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	- 586	- 127
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	608	107
Veränderung der Pensionsrückstellungen	164	125
Veränderung der Sonstigen Rückstellungen	195	106
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	- 775	- 753
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	- 95	76
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	3.179	2.917
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen	- 1.047	- 1.421
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	- 1.067	- 815
Veränderung von Beteiligungen	- 50	- 9
Einzahlungen aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	170	204
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapiere	14	- 1
Veränderung der Geldanlagen in Darlehen	- 268	- 48
Cashflow aus Investitionstätigkeit	- 2.248	- 2.090
Kapitaleinzahlungen	829	-
Auszahlungen an Anteilseigner	- 1.414	-
Aufnahme von Anleihen	2.473	2.509
Tilgung von Anleihen	- 2.228	- 2.193
Veränderung der übrigen Finanzschulden	- 638	- 513
Cashflow aus Finanzierungstätigkeit	- 978	- 197
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	- 47	630
Wechselkursbedingte Wertänderung des Finanzmittelbestandes	37	- 17
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.570	957
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.560	1.570
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.560	1.570
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	526	1.398
Brutto-Liquidität	2.086	2.968

EIGENKAPITALVERÄNDERUNGSRECHNUNG

DES PORSCHE AG KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2014

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen					Eigenkapital vor nicht be- herrschenden Anteilen	Nicht beherrschende Anteile	Konzern- eigenkapital	
			Angesammelte Gewinne	Kumuliertes übriges Eigenkapital							
				Neube- wertungen aus Pensions- plänen	Markt- bewertung Wertpapiere	Cashflow Hedges	Währungs- umrechnung				At Equity bilanzierte Finanz- anlagen
Stand am 1.1.2013	45	5.806	1.881	- 373	166	- 166	43	-	7.402	-	7.402
Effekte aus Währungsumrechnung	-	-	-	-	-	-	- 61	-	- 61	-	- 61
Neubewertungen aus Pensionsplänen	-	-	-	156	-	-	-	-	156	-	156
Finanzinstrumente gemäß IAS 39	-	-	-	-	89	659	-	-	748	-	748
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Steuerpositionen	-	-	-	- 48	- 1	- 197	-	-	- 246	-	- 246
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge	-	-	-	108	88	462	- 61	-	597	-	597
Ergebnis nach Steuern	-	-	1.939	-	-	-	-	-	1.939	-	1.939
Gesamtergebnis	-	-	1.939	108	88	462	- 61	-	2.536	-	2.536
Kapitaleinlage	-	515	-	-	-	-	-	-	515	-	515
Ergebnisabführung	-	-	- 1.414	-	-	-	-	-	- 1.414	-	- 1.414
Stand am 31.12.2013	45	6.321	2.406	- 265	254	296	- 18	-	9.039	-	9.039
Stand am 1.1.2014	45	6.321	2.406	- 265	254	296	- 18	-	9.039	-	9.039
Effekte aus Währungsumrechnung	-	-	-	-	-	-	103	-	103	-	103
Neubewertungen aus Pensionsplänen	-	-	-	- 652	-	-	-	-	- 652	-	- 652
Finanzinstrumente gemäß IAS 39	-	-	-	-	- 258	- 900	-	-	- 1.158	-	- 1.158
Direkt mit dem Eigenkapital verrechnete Steuerpositionen	-	-	-	194	4	268	-	-	466	-	466
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge	-	-	-	- 458	- 254	- 632	103	-	- 1.241	-	- 1.241
Ergebnis nach Steuern	-	-	2.199	-	-	-	-	-	2.199	2	2.201
Gesamtergebnis	-	-	2.199	- 458	- 254	- 632	103	-	958	2	960
Kapitaleinlage	-	829	-	-	-	-	-	-	829	1	830
Ergebnisabführung	-	-	- 1.230	-	-	-	-	-	- 1.230	-	- 1.230
Stand am 31.12.2014	45	7.150	3.375	- 723	-	- 336	85	-	9.596	3	9.599

WEITERE INFORMATIONEN

EMMISSIONS- UND VERBRAUCHSANGABEN

Modell	Leistung (kW)	Leistung (PS)	Kraftstoffverbrauch innerorts (l/100 km)	Kraftstoffverbrauch außerorts (l/100 km)	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen kombiniert (g/km)	Energieeffizienzklasse
Boxster	195	265	11,8	6,4	8,4	195	G
Boxster PDK	195	265	10,9	6,2	7,9	183	F
Boxster S	232	315	12,7	7,1	9,0	211	G
Boxster S PDK	232	315	11,4	6,3	8,2	190	F
Boxster GTS	243	330	12,7	7,1	9,0	211	G
Boxster GTS PDK	243	330	11,4	6,3	8,2	190	F
Cayman	202	275	11,8	6,4	8,4	195	G
Cayman PDK	202	275	10,9	6,2	7,9	183	F
Cayman S	239	325	12,7	7,1	9,0	211	G
Cayman S PDK	239	325	11,4	6,3	8,2	190	F
Cayman GTS	250	340	12,7	7,1	9,0	211	G
Cayman GTS PDK	250	340	11,4	6,3	8,2	190	F
Cayman GT4	283	385	14,8	7,8	10,3	238	G
911 Carrera	257	350	12,4	7,0	9,0	211	G
911 Carrera PDK	257	350	11,3	6,6	8,2	191	F
911 Carrera S	294	400	13,3	7,3	9,5	223	G
911 Carrera S PDK	294	400	12,1	6,7	8,7	202	G
911 Carrera GTS	316	430	13,7	7,5	9,5	223	G
911 Carrera GTS PDK	316	430	12,2	6,7	8,7	202	F
911 Carrera Cabriolet	257	350	12,7	7,2	9,2	216	G
911 Carrera Cabriolet PDK	257	350	11,5	6,7	8,4	195	F
911 Carrera S Cabriolet	294	400	13,6	7,5	9,7	228	G
911 Carrera S Cabriolet PDK	294	400	12,2	6,9	8,9	207	F
911 Carrera GTS Cabriolet	316	430	13,7	7,6	9,7	228	G
911 Carrera GTS Cabriolet PDK	316	430	12,3	6,9	8,9	207	F
911 Carrera 4	257	350	12,9	7,4	9,3	218	G
911 Carrera 4 PDK	257	350	11,7	6,8	8,6	200	F
911 Carrera 4S	294	400	13,8	7,6	9,9	233	G
911 Carrera 4S PDK	294	400	12,4	7,0	9,1	212	G
911 Carrera 4 GTS	316	430	13,8	7,7	9,9	233	G
911 Carrera 4 GTS PDK	316	430	12,5	7,1	9,1	212	G
911 Carrera 4 Cabriolet	257	350	13,1	7,5	9,5	223	G
911 Carrera 4 Cabriolet PDK	257	350	11,8	6,9	8,7	202	F
911 Carrera 4S Cabriolet	294	400	13,9	7,7	10,0	235	G
911 Carrera 4S Cabriolet PDK	294	400	12,5	7,1	9,2	214	F
911 Carrera 4 GTS Cabriolet	316	430	13,9	7,7	10,0	235	G
911 Carrera 4 GTS Cabriolet PDK	316	430	12,5	7,1	9,2	214	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 Targa 4 GTS	316	430	13,9	7,7	10,0	237	G
911 Targa 4 GTS PDK	316	430	12,5	7,1	9,2	214	F

Modell	Leistung (kW)	Leistung (PS)	Kraftstoffverbrauch innerorts (l/100 km)	Kraftstoffverbrauch außerorts (l/100 km)	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen kombiniert (g/km)	Energieeffizienzklasse
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
911 GT3	350	475	18,9	8,9	12,4	289	G
911 GT3 RS	368	500	19,2	8,9	12,7	296	G
Panamera	228	310	11,4	6,9	8,5	199	D
Panamera Diesel	221	300	7,7	5,6	6,4	169	B
Panamera 4	228	310	11,6	7,2	8,8	206	E
Panamera S	309	420	12,1	7,1	8,9	207	E
Panamera 4S	309	420	12,4	7,3	9,1	211	E
Panamera 4S Executive	309	420	12,5	7,4	9,2	213	D
Panamera GTS	324	440	15,2	7,5	10,3	239	F
Panamera Turbo	382	520	14,9	7,8	10,4	242	F
Panamera Turbo Executive	382	520	15,1	7,9	10,5	245	E
Panamera Turbo S	419	570	14,9	7,8	10,4	242	F
Panamera Turbo S Executive	419	570	15,1	7,9	10,5	245	E
Panamera Exclusive Series	419	570	15,1	7,9	10,5	245	E
Macan S	250	340	11,6–11,3 ¹⁾	7,6–7,3 ¹⁾	9,0–8,7 ¹⁾	212–204 ¹⁾	E–D
Macan S Diesel	190	258	6,9–6,7 ¹⁾	5,9–5,7 ¹⁾	6,3–6,1 ¹⁾	164–159 ¹⁾	B
Macan Turbo	294	400	11,8–11,5 ¹⁾	7,8–7,5 ¹⁾	9,2–8,9 ¹⁾	216–208 ¹⁾	E–D
Cayenne	220	300	12,3	7,5	9,2	215	D
Cayenne Diesel	193	262	7,8–7,6 ¹⁾	6,2–6,0 ¹⁾	6,8–6,6 ¹⁾	179–173 ¹⁾	B
Cayenne S	309	420	13,0–12,4 ¹⁾	8,0–7,8 ¹⁾	9,8–9,5 ¹⁾	229–223 ¹⁾	E–D
Cayenne S Diesel	283	385	10,0	7,0	8,0	209	C
Cayenne GTS	324	440	13,2–12,9 ¹⁾	8,3–8,1 ¹⁾	10,0–9,8 ¹⁾	234–228 ¹⁾	E–D
Cayenne Turbo	382	520	15,9–15,5 ¹⁾	8,9–8,7 ¹⁾	11,5–11,2 ¹⁾	267–261 ¹⁾	F
Cayenne Turbo S	419	570	15,9	8,9	11,5	267	F
Plug-in-Hybride							
Modell	Leistung (kW) ²⁾	Leistung (PS) ²⁾	Stromverbrauch (kWh/100 km)		Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen kombiniert (g/km)	Energieeffizienzklasse
Cayenne S E-Hybrid	306	416	20,8		3,4	79	A+
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+

¹⁾ Bandbreite in Abhängigkeit vom verwendeten Reifensatz

²⁾ Gesamtsystemleistung

KENNZAHLEN PORSCHE AG KONZERN

		2014	2013	2012
Auslieferungen	Fahrzeuge	189.849	162.145	141.075
911	Fahrzeuge	30.510	30.205	25.457
918 Spyder	Fahrzeuge	301	-	-
Boxster/Cayman	Fahrzeuge	23.597	25.704	11.825
Macan	Fahrzeuge	44.636	-	-
Cayenne	Fahrzeuge	65.941	84.041	74.763
Panamera	Fahrzeuge	24.864	22.032	29.030
Produktion	Fahrzeuge	203.097	165.808	151.999
911	Fahrzeuge	31.590	29.751	28.419
918 Spyder	Fahrzeuge	545	35	-
Boxster/Cayman	Fahrzeuge	23.211	28.996	13.316
Macan	Fahrzeuge	59.363	312	-
Cayenne	Fahrzeuge	66.005	81.916	83.208
Panamera	Fahrzeuge	22.383	24.798	27.056
Mitarbeiter¹⁾	Anzahl	22.401	19.456	17.502
Personalaufwand	Mio. €	2.165	1.865	1.658
Umsatz	Mio. €	17.205	14.326	13.865
Finanzen				
Bilanzsumme	Mio. €	26.060	24.560	22.747
Eigenkapital	Mio. €	9.599	9.039	7.402
Anlagevermögen	Mio. €	9.691	8.539	7.083
Investitionen ²⁾	Mio. €	2.114	2.236	1.873
Materialaufwand	Mio. €	10.405	8.282	8.124
Abschreibungen	Mio. €	1.878	1.415	1.114
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit	Mio. €	3.179	2.917	2.692
Operatives Ergebnis (EBIT)	Mio. €	2.719	2.579	2.429
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	3.060	2.784	2.638
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	2.201	1.939	1.833

¹⁾ Zum 31. Dezember.

²⁾ 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
Web: www.porsche.com

VERANTWORTLICHE UND ANSPRECHPARTNER

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

KONZEPT & DESIGN

Berichtsmanufaktur GmbH, Hamburg

FOTOGRAFIE

Markus Altmann, Berlin
Natalie Ginele Miller, Chicago
Klaus Hepp, Weil der Stadt
Markus Leser, Bad Waldsee
Marco Prosch, Halle
Guy Spangenberg, Orange County
René Staud, Leonberg
Jürgen Tap, Hamburg
Werkfotos Porsche AG, Stuttgart

DRUCK

EBERL PRINT GmbH, Immenstadt



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