

PORSCHE TIMES

IHRE PORSCHE ZENTREN AM NIEDERRHEIN

03
25

Motorsport²¹¹:

Rennsport bei Porsche hat viele Facetten.

Vom Scheunenfund zum E-Bulli.
Facelift mal anders gedacht.

06

13

MORE THAN **RACING**



Wir sind das erste Rennen im 356 No. 1. Und das nächste Rennen im 99X Electric. Wir sind das lange Wochenende am Hockenheimring. Wir sind die Corkscrew in Laguna Seca, die Eau Rouge in Spa, das Karussell auf der Nordschleife und die Porsche Kurven in Le Mans. Wir sind jede Sekunde zählt. Wir sind bis zu 407 km/h immer geradeaus. Und wir sind der dritte Gang in der Kurve danach. Wir sind nachts um 3 in der Box. Wir sind Daumen drücken, 24 Stunden lang. Wir sind die Zuschauer auf der Tribüne und die Camper dahinter. Wir sind Blut, Schweiß und Tränen der Freude. Wir sind über 30.000 Rennsiege. Und jedes Jahr ein paar mehr. Wir sind die Champions vergangener Tage und die Helden kommender Epochen. Wir sind alte Hasen und junge Rookies. Wir sind der Carrera Cup und die Langstreckenserie. Wir sind Nick, Gabriela und Ayhancan. Aber wir sind auch der kleine Junge und das große Mädchen. Die schon immer davon geträumt haben, eines Tages selbst Rennen zu fahren. Wir sind Kunden, die an ihren Traum glauben und ihn sich endlich erfüllen. An dem Ort, den wir lieben, seit der erste Porsche mit seinen 4 Rädern den Asphalt berührt hat. Wir sind die Rennstrecke.

Wir sind more than racing.

„DIE ZIELLINIE IST DIE NÄCHSTE STARTLINIE.“



Sehr geehrte Damen und Herren,

heute wollen wir mit Ihnen eine Kurvendiskussion starten. Keine Sorge, den Schulstoff lassen wir im Ranzen, wir wenden uns lieber den schönen Kurven zu: den Haarnadelkurven, den S-Kurven, der Corkscrew, der Sachs-Kurve und den Porsche Kurven in Le Mans. In ihrer puren Ästhetik haben sie etwas von Kunst. Und natürlich sind sie der Ort, an dem das Porsche Fahren am meisten Spaß macht und die größte sportliche Herausforderung bietet – besonders im Rennsport.

Und da sind wir auch schon beim Kern der Sache: Profis bei der Arbeit zusehen, gibt es etwas Schöneres? Wenn die Kollegen Wehrlein, Müller und Campbell Vollgas geben. Man selbst sitzt vielleicht beim Kaltgetränk auf der Tribüne und blickt halb bewundernd, halb neidisch auf die Fahrer im Feld, wie sie durch die Kurven fliegen. Dann ist sie hautnah spürbar, die Faszination Motorsport und ihre große Tradition. Dann sind der 356 Speedster, der 917, der 919 Hybrid oder der 911 GT3 Cup auf der imaginären Ideallinie unterwegs, alle in Richtung Ziellinie – und darüber hinaus in Richtung Zukunft.

Wir sind Motorsport, in jedem Porsche und mit jeder Faser. Er hat uns von Sekunde 1 an geprägt und wird es für alle Zeiten tun. Und wir „normalen“ Fahrer? Nehmen ein kleines Stück davon mit in den Alltag, in den Cayenne, Taycan oder 911. Und spüren die Kraft der Beschleunigung in jeder Kurve. Bei einer Ausfahrt am Sonntagmorgen, unterwegs zu einem Rennwochenende oder auf dem Weg zu uns ins Porsche Zentrum. Denn schöne Kurven – finden sich überall.

Herzliche Grüße

Marcel van der Velden
Geschäftsführender Gesellschafter der Sportwagen Zentrum Niederrhein GmbH

06 MODELLE Motorsport⁹¹¹: Rennsport bei Porsche hat viele Facetten.



Porsche Times persönlich. Sie haben Fragen, Anregungen für interessante Themen oder möchten uns gern Ihr Feedback zur Porsche Times mitteilen? Das Redaktionsteam freut sich über Ihre Nachricht per E-Mail an pd.porschetimesredaktion@porsche.de. **Impressum** Porsche Zentrum Moers, Sportwagen Zentrum Niederrhein GmbH, Am Schürmannshütt 1a + 2, 47441 Moers, Tel. +49 2841 9691-1, Fax +49 2841 9691-377, E-Mail: info@porsche-moers.de, www.porsche-moers.de, Porsche Zentrum Dinslaken, Sportwagen Zentrum Niederrhein GmbH, Bärenstraße 1, 46535 Dinslaken, Tel. +49 2064 424100-0, E-Mail: info@porsche-dinslaken.de, www.porsche-dinslaken.de // **Auflage** 3.112 Stück // **Redaktionsanschrift** Porsche Zentrum Niederrhein, Sportwagen Zentrum Niederrhein GmbH, Am Schürmannshütt 1a + 2, 47441 Moers. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die Verantwortung für die **redaktionellen Inhalte und Bilder** dieser Ausgabe übernehmen die Porsche Zentren am Niederrhein. Ausgenommen davon sind die offiziellen Seiten der Porsche Deutschland GmbH. // **Redaktion und Gestaltung** Keko GmbH // **Drucklegung** Dezember 2025

MODELLE

10 Seltsam: Was auch immer wir bauen, wird am Ende ein Sportwagen. Die Cayenne Electric Modelle.



15 FASZINATION Mehr als 30.000 Rennsiege und viel Platz für Gepäck. Neu- und Gebrauchtwagen.

Cayenne Turbo Electric (WLTP, vorläufige Werte): Stromverbrauch kombiniert: 22,3 – 20,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 11/2025



13 UNSERE COMMUNITY Vom Scheunenfund zum E-Bulli. Facelift mal anders gedacht.



MOTORSPORT 911

DIE FAHRER

Sie sind immer zu 911% motiviert. Manche haben schon viel erlebt. Andere haben noch alles vor sich. Wir lassen den viermaligen Carrera Cup Champion Larry ten Voorde zu Wort kommen, ebenso den Porsche Talent Pool Nachwuchsfahrer Senna van Soelen vom Team 75 Motorsport und Porsche Junior und Ex-Rookie-Champion Theo Overhaus vom Team Bonk Motorsport, außerdem seinen Team-Kollegen, den ProAm-Champion Michael Schrey.

ÜBER ERFOLGSDRUCK ...

Michael: Der Druck ist immer da, besonders zum Ende einer Saison. Aber Druck ist auch förderlich, für alle im Team. **Larry:** Ich war in meiner ganzen Karriere immer angespannt. Aber man muss die Anspannung umarmen. **Senna:** Druck macht mich meistens besser. Deshalb freue ich mich immer auf den Start.

ÜBERS GEWINNEN UND VERLIEREN ...

Senna: Ich versuche, von meinen Fehlern zu lernen – das Negative daran in etwas Positives zu verwandeln. Klingt einfach, ist es aber nicht. **Larry:** An der Spitze ist es einsam, du musst immer besser und noch besser werden, das ist manchmal knallhart.

WAS EINEN PROFI AUSMACHT ...

Larry: Ehrgeiz, Commitment und Never-give-up-Mentality. **Theo:** Talent, aber auch die Willensstärke, abseits der Strecke zu performen: Datenanalyse, Fitness, PR. 95 % passieren abseits der Strecke. **Senna:** Man darf nicht zu viel darüber nachdenken, wie teuer das Auto ist, aber man braucht trotzdem viel Respekt vor dem, was man tut.

ÜBER PORSCHE ...

Michael: Porsche legt viel Wert darauf, wie Fahrer sich neben der Strecke verhalten, und kümmert sich darum, dass besonders die Nachwuchsfahrer nicht abheben.

DAS BESONDERE AM PSCCD ...

Michael: Der Carrera Cup ist der schnellste Markenpokal der Welt, trotzdem ist die Serie familiär und die Teams helfen sich gegenseitig. **Larry:** Der Wettbewerb ist immer ein Battle, die Außenwelt sieht oft gar nicht, wie anspruchsvoll er ist. **Theo:** Wenn du beim Carrera Cup vorne fährst, kannst du eigentlich überall vorn mitfahren.

WIR WAREN AM HOCKENHEIMRING LIVE FÜR SIE DABEI: IM FAHRERLAGER, IN DER PORSCHE HOSPITALITY, IM COCKPIT, IN DER SPRECHERKABINE UND AUF DER TRIBÜNE. DAS SAISONFINALE DES PORSCHE SIXT CARRERA CUP DEUTSCHLAND ZEIGT EINDRUCKSVOLL, DASS MOTORSPORT BEI PORSCHE MINDESTENS 911 FACETTEN HAT.

EIN GUTES RENNWOCHENENDE FÜR MICH IST ...

Michael: Wenn ich mit mir im Reinen bin, mit meiner Leistung und mit dem Team. **Larry:** Wenn ich nah an der Perfektion war. **Senna:** Wenn ich danach Wege finden kann, noch besser zu werden. **Theo:** Wenn ich gewonnen habe.

EINE FRAGE DER HALTUNG ...

Michael: Ohne das Team ist Erfolg nicht möglich. Am Ende aber ist das Glück auch ein wichtiger Faktor, sonst wäre es wohl auch langweilig. **Theo:** Im Winter arbeite ich bei meinem Vater als Anlagenmechaniker für Heizung, Sanitär und Klimatechnik. **Larry:** Ich zähle keine Siege und meine Pokale habe ich alle an meine Teams gegeben.

Man trifft sie vorzugsweise im Renntruck im Fahrerlager an – wenn sie mal 5 Minuten Zeit haben. Ihr Job ist die wichtigste Schnittstelle im Rennbetrieb. Ohne Team Manager würde sich kein einziges Rad drehen.

Alles machen außer gewinnen – und Ansprechpartner sein für jeden, das ist Alltag für Iris Dorr, die Team Managerin von ID Racing. „Ich habe vor unserem Interview alle gebrieft, dass hier mal eine halbe Stunde lang keiner reinpoltert.“ Das klappt auch, jedenfalls fast.

Team Manager verwenden gern Begriffe wie „alle Fäden laufen zusammen“ oder „Mädchen für alles“, da geht es Jennifer Leising vom Team 75 Motorsport und Michael Dirsch von Proton Huber Competition kein bisschen anders. Ein paar Aufgaben gefällig? Buchhaltung, Finanzen, Personal, Firmenstrategie, Fahrerakquise, Sponsoren- und Partnerbetreuung, Reifenbestellung, Testplanung, Reiseplanung, gute Zusprache, Hausapotheke, Anlaufstelle, Networking, Mentor.

Wie man an so einen Job kommt? Oft genug über die Familienbande. Iris Dorr hatte einen Vater, der in den 80er Jahren selbst Rennen gefahren ist. Jennifer Leising hat mit Timo Bernhard einen echten Motorsport-Profi als Bruder. Auch Michael Dirschs Vater war bei Motorradrennen aktiv, später hat sich der Junge vom Reifenwäscher zum Team Manager hochgearbeitet.

Der Job bedeutet auch eine hohe Verantwortung den oft sehr jungen Fahrern gegenüber. Jennifer Leising: „Die sind schnell und ungestüm, aber noch keine kompletten Rennfahrer. Man muss die auch ein bisschen formen.“ Da kommt es neben dem Talent „auch auf den Charakter an und sie müssen sich gut präsentieren können“, ergänzt Iris Dorr.

DIE TEAM MANAGER

Die richtige Mischung ist der Kern des Wettbewerbs, sagt Michael Dirsch: „Wir haben gerne einen erfahrenen Spitzenfahrer, der um Meisterschaften mitkämpfen kann, aber wir wollen auch junge Fahrer weiterentwickeln und ihnen zum nächsten Schritt verhelfen – dafür tun wir alles.“ Vollgas – für die Zukunft des Motorsports. Porsche ist da ein guter Partner. Denn es geht nicht nur um das familiäre Klima, so Dirsch, sondern auch um den offenen Austausch: „Wie die Leute von Porsche einen in die Ausrichtung des Cups mit einbeziehen, ist schon toll.“

Stellt sich die Frage nach der Kernkompetenz eines Team Managers. Jennifer Leising: „Ich bin komplett optimistisch.“ Iris Dorr: „Ich bin ein positiver Mensch und habe das Wort Stress aus meinem Vokabular gestrichen.“ Michael Dirsch antwortet mit Augenzwinkern: „Einen guten Job hab ich gemacht, wenn ich mich am Rennwochenende ein bisschen entspannen kann.“ Einig sind sich alle in einer Frage: Sie haben ihren Traumjob gefunden, egal wie anstrengend er sein mag.

„ES IST SCHÖN ZU SEHEN, WIE SICH DIE FAHRER WEITERENTWICKELN UND DEM TREPPCHEN IMMER EINEN SCHRITT NÄHER KOMMEN.“ Iris Dorr



STRECKENSPRECHER

BURKHARD BECHTEL

400 Rennen hat der eloquente Streckensprecher live kommentiert, darunter praktisch alle des Porsche Carrera Cups, heute werden sie auch live ins Internet gestreamt. Wenn also einer weiß, was Sache ist, dann er.

MEIN JOB BEIM PSCCD: Ich bin wie ein Stadionsprecher im Fußball und versuche, objektiv, fair und spannend das Renngeschehen zu kommentieren.

AN MEINEM JOB FASZINIERT MICH: Ich kann einem interessierten Fachpublikum die Möglichkeit geben, aktiver Teil des Renngeschehens zu werden.

GRÖSSTE HERAUSFORDERUNG: In einer Unmenge von Informationen besondere Einzelleistungen nicht zu übersehen, etwa wenn sich jemand von Platz 29 auf 15 vorkämpft.

AN MEINEN JOB GEKOMMEN BIN ICH: Als mittelprächtiger erfolgreicher Fahrer habe ich gemerkt, dass es mir ebenso viel Spaß macht, über das Ereignis zu reden, wie selbst zu fahren.

BESONDERS SPANNEND AM PSCCD IST: Der Carrera Cup ist wie eine Grundschule des Motorsports – 16-Jährige kommen hin, als gestandene Motorsportler machen sie große Karrieren.

BEIM SPRECHEN BIN ICH ... eine Stunde im Tunnel – und manchmal mit großer Klappe.

SO MERKE ICH MIR ALLE NAMEN: Bei Fahrern aus gleichen Teams an der Farbe der Außenspiegel.

MEIN GRÖSSTER VERSPRECHER: Stilblüten wie „die Rennwagen sind akustisch eine Augenweide“.

LIEBER REGEN ODER SONNENSCHNEIEN? Die Launen des Petrus machen die Rennen erst richtig interessant.

DAS VERBINDET DEN SPRECHERJOB MIT DEM RENNSPORT: Fehlerfrei arbeiten und blitzschnelle Entscheidungen treffen.

911 GT3 RS (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 299 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand 10/2025;
Taycan Turbo S (WLTP): Stromverbrauch kombiniert: 19,9 – 17,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 10/2025

SAFETY CAR FAHRER

JÜRGEN KASTENHOLZ

Er war Rennfahrer und Marshall – also kennt und versteht er beide Seiten. Mit anderen Worten: Jürgen Kastenholz besitzt die perfekte Eignung für die Rolle des Safety-Car-Fahrers.

MEIN JOB BEIM PSCCD: Ich Sorge für die Sicherheit der Fahrer und Marshalls auf der Rennstrecke.

MEIN FAHRZEUG: Taycan Turbo S. In engen Kurven, wenn ich voll auf den Pin trete, kann ich den Cup-Fahrzeugen sogar ein paar Meter abnehmen, weil der so schnell beschleunigt.

DAS BESONDERE AM PSCCD: Das Niveau der Fahrer ist sehr hoch.

SPASS ODER STRESS? Es macht Spaß, aber ich darf nie vergessen, was ich tue. Safety first. Deshalb bereiten wir uns auch sehr gründlich vor.

DAS WICHTIGSTE IN MEINEM JOB: Ich muss sofort von 0 auf 100 sein, darf keine Fehler machen und muss so fahren, dass ich das Rennergebnis möglichst nicht beeinflusse.

ICH BIN FROH, WENN ... ich nicht raus muss, die Fahrer sollen ihren Kampf allein austragen.

SO BIN ICH AN MEINEN JOB GEKOMMEN: Da bin ich so reingerutscht, vom Beifahrer auf den Fahrersitz. Die konnten einen brauchen, der weiß, wie man ein Fahrzeug am Limit bewegt.

MEIN VERRÜCKTESTES RENNEN: Am Norisring bin ich in einem Rennen 7 Mal rausgefahren, das war schon verrückt.

BEI DIESEM FUNKSPRUCH BIN ICH SOFORT DA: Safety go!

DER KOCH

MARKUS KROMPASS

Er ist in der Welt der Sterne-Restaurants heimisch, hat in Mar-a-Lago ebenso gekocht wie beim G20-Gipfel in Hamburg und wurde auch schon zum „Pâtissier des Jahres“ gekürt. Markus Krompass ist voll in seinem Element, wenn er in der Porsche Hospitality seine Gäste mit köstlichen Speisen versorgt.

MEIN JOB BEIM PSCCD: Denker und Lenker, Menügestaltung, Bespaßung der Gäste aus dem Rennzirkus.

MEIN TEAM BESTEHT AUS: 9 Mitarbeitern.

ICH KOCH FÜR: 450 Menschen.

DAFÜR STELLEN SICH MEINE GÄSTE GLEICH 2 MAL AN: Crème brûlée.

BEKANNTESTE PERSON, DIE ICH BEKOCHT HABE: Showstars, Formel-1-Fahrer sowie Merkel, Macron, Trump und Co.

MEINE KULINARISCHE SPEZIALITÄT: Geschmorte Ochsbacken sowie alles mit Avocado, Mango und Thunfisch.

DER BESTE RENNFAHRER-SNACK VOR DEM RENNEN: Etwas Leichtes, zum Beispiel ein Chickenwrap.

MEIN HIGH-SPEED-ESSEN: Eine schnelle Pasta mit Gemüse.

WAS KOCHEN MIT RENNSPORT VERBINDET: Speed und ein perfektes Ergebnis.

WENN ICH MAL NICHT KOCH ... Spiele ich Golf.

MEIN LIEBSTER PORSCHE: 911 GT3 RS.

LIEBSTE STRASSE: Die Costa Blanca im 911.

PIETER VAN SOELEN

Er war selbst Rennfahrer und begleitet den Sohn Senna mit der gesamten Familie im Camper zu beinahe jedem Rennen: Pieter van Soelen ist nah dran und fiebert in (fast) jeder Kurve mit.

WAS IST EINFACHER – DEM SOHN ZUSCHAUEN ODER SELBST FAHREN? Letzteres.

MIT IM TEAMLAGER BIN ICH ... Oft, aber immer weniger häufig.

VORTEIL, IM CAMPER ZU ÜBERNACHTEN: Wir sind nur ein paar Meter von der Strecke entfernt, die kurzen Wege sind super.

BESONDERER MOMENT: Als der 15-jährige Junge einmal mit einem riesigen Pokal heimkam.

TOLL AM PSCCD FINDE ICH: Die Chancengleichheit – es kommt allein auf die Fahrer an.

DIE GRÖSSTE HERAUSFORDERUNG: Budget und Sponsoren finden.

SO OFT FOLGT MEIN SOHN MEINEN RATSCHLÄGEN: Selten,

meist mit Zeitverzögerung.

WICHTIGSTE ERKENNTNIS ALS VATER: Der Junge macht das schon.

GERNOT EMBERGER

Viele nennen ihn Mental Coach, er spricht von sich lieber als Sportpsychologe. Sein Metier ist die psychische Verfassung der Fahrer im Talent Pool von Porsche. Und da geht es nicht nur ums Gewinnen. Ein Thema, das fast so spannend ist wie die Rennen selbst.

MEINE AUFGABE BEIM PSCCD: Ich helfe den jungen Fahrern dabei, mit den hohen Erwartungen im Wettkampf umzugehen und gleichzeitig abrufen zu können, was sie draufhaben.

MIT MEINER ARBEIT BIN ICH ERFOLGREICH ... Wenn die Fahrer mich nicht mehr brauchen. Ich sehe mich als Begleiter, der Türen aufmacht, durch die sie gehen können.

WIE KÖNNEN JUNGE FAHRER MIT MISSERFOLGEN UMGEHEN?

Die Erfahrung, dass nicht alles funktioniert, was man versucht, ist die Grundlage, um sich stetig verbessern zu können. Daher gilt es, Misserfolge nicht nur auszuhalten, sondern sie als wertvolles Feedback anzunehmen und produktiv mit ihnen umzugehen.

DER KERN MEINER ARBEIT: Je ehrgeiziger die Fahrer sind, desto größer ist die Gefahr, dass sie sich ständig mit ihren Zielen und Erfolgsaussichten beschäftigen. Das lenkt aber enorm von dem ab, was in ihrer Hand liegt, um diese Ziele auch zu erreichen. Daher ist meine Arbeit auf die Entwicklung der Fähigkeit ausgerichtet, sich auch in den größten Drucksituationen auf das fokussieren zu können, was beim Fahren im unmittelbaren Moment notwendig ist – das berühmte Hier und Jetzt.

DARUM IST DER PSCCD BESONDERS INTERESSANT FÜR MICH:

Im Sport passiert etwas Prototypisches, was in anderen Hochleistungsbereichen auch passiert, etwa bei Managern in der Wirtschaft, aber da ist das Ergebnis oft nicht so klar sichtbar. Hier sieht man schnell, wie die Leute mit Themen wie Druck, Ehrgeiz oder Angst umgehen.

MEIN JOB IN EINEM SATZ: Peter Sauber hat mal gesagt, er glaubt nicht, dass Mentaltraining die Fahrer schneller macht, aber es würde ihnen helfen, mit ihrem Speed besser umgehen zu können. Das fasst es für mich sehr gut zusammen.

VATER

SPORTPSYCHOLOGE

SELTSAM: WAS AUCH IMMER WIR BAUEN, WIRD AM ENDE EIN SPORTWAGEN.

DIE CAYENNE ELECTRIC MODELLE.



Neue Wege einschlagen?
Einfach QR-Code scannen.

Der Cayenne war immer schon ein Wegbereiter. Ob als Offroad-Pionier in der automobilen Oberklasse oder als 5-sitziger Sportwagen in der Porsche Familie. So ist der Porsche unter den SUVs seit 2002 auf ganz eigenem Terrain unterwegs – und die anderen folgen ihm. Der neue Cayenne Electric setzt diesen Weg unbeirrt fort. Mit atemberaubender Performance, induktiver Ladefunktion und sportlichem Komfort. Kurz: mit jeder Menge Porsche DNA.

DAS LEISTUNGSSTÄRKSTE PORSCHE SERIENFAHRZEUG ALLER ZEITEN. In der sportlichsten Ausführung beschleunigt der Cayenne Turbo Electric in nur 2,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Ein beeindruckender Wert, der mit Allradantrieb und dank 2 E-Maschinen für eine Gesamtleistung von 850 kW (1.156 PS) erreicht wird. Der Vortrieb? Endet erst bei 260 km/h. Begleitet wird diese Leistungsentfaltung vom Porsche Electric Sport Sound, der an den typischen V8-Sound angelehnt ist.

KONSTANT HOHE LADEPERFORMANCE. Die innovative Ladearchitektur ermöglicht 800-Volt-Highspeed-Laden mit bis zu 390 kW Ladeleistung. Durch ein intelligentes Thermomanagement der Batterie kann der Cayenne an entsprechenden Schnellladesäulen in 16 Minuten von 10 % auf 80 % State-of-Charge geladen werden – oder innerhalb von 10 Minuten auf bis zu 325 km Reichweite.¹⁾

PORSCHE WIRELESS CHARGING SYSTEM. Als erstes E-Fahrzeug mit induktiver Ladefunktion setzt der Cayenne Electric auch beim Laden zu Hause neue Komfortstandards. Durch die induktive Fahrzeug- und Bodenplatte des Porsche Wireless Charging System genügt es, das Fahrzeug über der Ladeplatte zu parken.²⁾

OFFROAD-FÄHIGKEIT. Der neue Cayenne Electric ist „ready“ für Off-road dank Luftfahrwerk mit Geländeniveau und Offroad-Fahrprogrammen. Die Wattiefe: 500 mm. Das Offroad Paket mit eigenständigem Bugunterteil vergrößert den Böschungswinkel vorn.



ANHÄNGEZUGVORRICHTUNG. Die optionale elektrisch ausfahrbare Anhängenzugvorrichtung bietet eine maximale Anhängelast von 3.000 kg und eine Stützlast von 120 kg. In Verbindung mit dem Offroad Paket lässt sich die Anhängelast auf 3.500 kg und die Stützlast auf 140 kg erhöhen.

VÖLLIG NEUES RAUMGEFÜHL IM INTERIEUR. Mehr Sportwagen und mehr Komfort denn je. Durch die rahmenlosen Türen, die nach hinten platzierten B-Säulen und die schmalen C-Säulen erscheint der Innenraum hell und offen und bietet gute Sichtverhältnisse. Fahrer und Passagiere genießen eine sportliche Sitzposition mit großzügiger Kopf- und Beinfreiheit – auch im Fond.

PORSCHE DRIVER EXPERIENCE. Das curved Kombiinstrument und das zentrale Flow Display in OLED-Technik bilden zusammen mit dem optionalen Augmented Reality Head-Up Display eine hochechonomische Steuerzentrale – für eine digitale Driver Experience der neuesten Generation.

1) Cayenne Ladezeit für Gleichstrom (DC) mit maximaler Ladeleistung von 10 % SoC auf bis zu 80 % SoC unter optimalen Bedingungen (CCS-Schnellladesäule mit > 390 kW, > 850 V, > 520 A, Batterietemperatur 15 °C, Ausgangsladezustand 9 % und Restreichweite < 60 km).
2) Optional verfügbar. Frühestens verfügbar ab 2. Halbjahr 2026

Cayenne Electric (WLTP, vorläufige Werte): Stromverbrauch kombiniert: 21,8 – 19,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 11/2025; **Cayenne Turbo Electric (WLTP, vorläufige Werte):** Stromverbrauch kombiniert: 22,3 – 20,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 11/2025





Länger frühstücken. Früher zum Abendessen zurück. Gibt es einen besseren Dienstwagen?

DER MACAN ALS DIENSTWAGEN.

Aktuell ergeben sich spannende Möglichkeiten von der Steuer – für Sie hinter dem Steuer: Die Bundesregierung hat das „Gesetz für ein steuerliches Investitionssofortprogramm zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland“ verabschiedet. Klingt lang und kompliziert, bietet aber 2 unterschiedliche Möglichkeiten, in Elektrofahrzeuge – besonders in den Macan – zu investieren:

- Durch die Anhebung der Bruttolistenpreisgrenze für elektrisch angetriebene Fahrzeuge für Dienstwagenfahrer von EUR 70.000,- auf EUR 100.000,- ist der Macan als auch steuerlich besonders attraktiver Dienstwagen zum Greifen nah. Denn Dienstwagenfahrer können unter Umständen in Zukunft bei Privatfahrten von der erweiterten ermäßigten Besteuerung mit 0,25% bis zu dieser angehobenen Grenze profitieren.
- Durch die Möglichkeit einer erhöhten degressiven Sonderabschreibung im Jahr der Anschaffung von Elektrofahrzeugen, die langfristig betrieblich genutzt werden, können Unternehmer – je nach unternehmerischer Ausgangslage – von einer Steuereinsparung profitieren. Dabei gilt keine Wertgrenze beim Bruttolistenpreis.

Finden Sie mit uns die für Sie passende Konfiguration. Die Voraussetzungen für die Anwendung der verabschiedeten Gesetzesänderungen und sich ggf. daraus ergebenden steuerlichen Vorteile sind im Einzelfall von einem Angehörigen der steuerberatenden Berufe zu prüfen.

VOM SCHEUNENFUND ZUM E-BULLI. FACELIFT MAL ANDERS GEDACHT.

„Klassisches Blech – moderner Antrieb“.

Mit ikonischer Performance, die ihre Wurzeln auf der Rennstrecke hat, kennen wir in den Porsche Zentren am Niederrhein uns aus. Wie wäre es deshalb, mit einem ganz besonderen Projekt zu zeigen, was unser Team alles draufhat, und gleichzeitig ein Statement für Nachhaltigkeit und moderne Technik zu setzen? Die Idee unseres geschäftsführenden Gesellschafters Marcel van der Velden kam gut an. Bei uns und unserem Team rund um Projektleiter Peter Eylich, Leiter After Sales des Porsche Zentrum Dinslaken. Mit über 30 Jahren Erfahrung und viel Leidenschaft für Porsche Classic genau der Richtige, um aus einem alten Scheunenfund einen vollelektrischen Traumwagen mit optischen Anleihen an den ikonischen Porsche Renndienst-Bulli werden zu lassen. Das Ergebnis verbindet den Charme von damals mit der Technik von heute – und ist völlig emissionsfrei. Ein unvergessliches Highlight? Die erste Fahrt! Und in Zukunft? Wird er auf unseren Events unterwegs sein – als rollende Kaffeemaschine und Sympathieträger.

Die Details von Historie und Umbau: in Auszügen.

HERKUNFT UND GESCHICHTE.

Erstzulassung: 15. November 1969. Letzte HU: 1985, danach Motorschaden. **37 Jahre** in einer luftigen Scheune gelagert. **2022 über eine Szene-Seite** von uns im Internet entdeckt und gekauft.

Ausgangszustand: Grundbasis o. k., aber viele schlechte Blechreparaturen aus den 70er/80er Jahren. **Fahrerkabine innen** weitgehend original und gut erhalten.

Dauer des Gesamtprojekts: 3 Jahre (von Kauf bis Fertigstellung).



UMBAU UND SCHRITTE.

Teilweise Strahlung des Fahrzeugs und komplette Zerlegung im Porsche Zentrum. **Karosseriearbeiten beim Karosseriebauer:** Erneuerung der unteren 20 cm rundherum. Neuer Ladeboden. Einbau von Aufnahmepunkten und Verstärkungen für Batterien und Elektroantrieb.

KTL-Beschichtung der fertigen Karosserie.

Lackierung und anschließender Zusammenbau (Hauben, Türen, Fenster, Anbauteile).

Technik-Umbau durch Revive: Elektrik, Fahrwerk, Elektroantrieb. **Einbau von Details wie digitalem Tacho** im alten Design und Ladeanzeige im Stil der Tankanzeige.

Technische Daten: Motorleistung: **60 kW**; Beschleunigung **0–100 km/h: 10 Sekunden**; Höchstgeschwindigkeit: **130 km/h**. Reichweite: **bis 300 km**.

SIE MÖCHTEN MEHR ÜBER UNSER BULLI-PROJEKT ODER DIE PORSCHE ZENTREN AM NIEDERRHEIN ERFAHREN? KOMMEN SIE VORBEI ODER SCANNEN SIE DEN QR-CODE FÜR MEHR.



UNVERGESSLICHE PORSCHE MOMENTE IN UNSERER DIGITALEN COMMUNITY.

Porsche Fahrer sind gern vorn dabei und sehen sich weniger gern als Follower. Geht uns ähnlich, einer muss ja schließlich vorangehen. Mit einer Ausnahme, denn auf Social Media darf man gern mal anderen „folgen“. Auf unseren digitalen Kanälen teilen wir die schönsten Erlebnisse mit Ihnen, neben attraktiven Angeboten und interessanten Terminen. Ganz besonders freuen wir uns, wenn auch Sie Ihre Erlebnisse mit uns teilen. Denn in diesem Ausnahmefall folgen wir Ihnen besonders gern.

Vertaggen Sie gern Ihre Porsche Momente mit unserem Porsche Zentrum und teilen Sie Ihre schönsten Erlebnisse mit einer noch größeren Community.



**Wir sind gern auch digital
mit Ihnen im Austausch:
einfach QR-Code scannen,
folgen und immer dabei sein.**



Instagram



Facebook

718 Cayman GT4 RS (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,0 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 295 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand 11/2025;
911 GT3 RS (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,2 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 299 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand 11/2025



MEHR ALS
30.000 RENNSIEGE.
UND VIEL PLATZ FÜR
IHR GEPÄCK.



UNSERE NEU- UND
GEBRAUCHTWAGEN.

In jedem Porsche seit 1948 steckt die DNA echter Rennwagen. Ob bei der Performance, bei den Effizienztechnologien oder bei einem Design, das dem Gegenwind trotzt – im Alltag fährt die Faszination Motorsport immer mit. Trotzdem können Sie jederzeit entspannt unterwegs sein, dank großzügigem Stauraum und jeder Menge Platz für Ihre Gefühle. Bei allen Neuwagen wie auch bei unseren Gebrauchtwagen.

SCAN IT
TOUCH IT
DRIVE IT



Neuwagen



Gebrauchtwagen

911 GT3 mit Touring-Paket (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 13,8 – 13,7 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 312 – 310 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand 10/2025; **Macan Turbo (WLTP):** Stromverbrauch kombiniert: 20,6 – 18,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 10/2025

PORSCHE



Im Zentrum des Orkans herrscht immer Ruhe.

DER NEUE 911 TURBO S.
PORSCHE. THERE IS NO SUBSTITUTE.

Porsche Zentrum Dinslaken
Sportwagen Zentrum
Niederrhein GmbH
Bärenstraße 1
46535 Dinslaken
Tel. +49 2064 424100-0
www.porsche-dinslaken.de

Porsche Zentrum Moers
Sportwagen Zentrum
Niederrhein GmbH
Am Schürmannshütt 1a + 2
47441 Moers
Tel. +49 2841 9691-1
www.porsche-moers.de

911 Turbo S (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 11,8 – 11,6 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 266 – 262 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand 10/2025