

PORSCHE TIMES

PORSCHE ZENTRUM ROSTOCK

01
25



WIR LIEBEN SPORTWAGEN

06

Das dritte Icon of Cool:
Der 911 Spirit 70

12

Service first:
Mit Porsche Service an die Startlinie



Wir bauen Sportwagen. Wir können nicht anders. Man könnte fast sagen: zum Glück. Denn wann immer wir ein Auto bauen, kommt am Ende ein Sportwagen dabei heraus. Als wir es uns vor über 20 Jahren zur Aufgabe gemacht haben, ein praktisches Auto zu entwickeln, war der Cayenne das Ergebnis. Als wir 10 Jahre danach eine Limousine bauen wollten, kam der Panamera um die Kurve. Und als wir vollelektrische Antriebe auf die Räder stellen wollten, bewies der Taycan wieder einmal sehr schnell, dass wir nicht anders können, als Sportwagen zu bauen.

Liegt das an unserer Herkunft? Am Porsche 356, der schon wenige Tage nach seiner Fertigstellung bei einem Stadtrennen antrat? Liegt es an der Motorsportbegeisterung und strengen Ungeduld von Ferry Porsche? Oder an der schwäbischen Eigenart, mit dem Erreichten nie zufrieden zu sein? Am Ende ist alles das zweitrangig. Was allein zählt, ist die Beantwortung folgender Frage: Was macht ein Porsche mit Ihnen? Wirklich wichtig ist das Kribbeln im Bauch, wenn Sie um die Kurve fahren – ganz gleich, ob Sie im 911 oder im Macan unterwegs sind. Wir glauben: Ihrer Gänsehaut ist es egal, welche Antriebsart sie auslöst. Hauptsache, ein **Porsche Sportwagen** steckt dahinter.

„IHR ALLTAG STEHT AUF DEM GASPEDAL? BESUCHEN SIE UNS.“

Sehr geehrte Damen und Herren,

heutzutage passiert alles in Echtzeit: News, Reels, Feeds, Likes. Die Welt dreht sich 24/7. Und wir drehen uns mit. Sind permanent online. Immer informiert. Ständig erreichbar. Wir kommen kaum noch dazu, Luft zu holen. Und durchzuatmen.

Natürlich lieben wir Dynamik, wir sind ja Porsche. Aber oft beschleunigt uns der Alltag noch schneller als der Taycan Turbo GT. Um im Bild zu bleiben: Manchmal möchte man nach sportlicher Fahrt auch mal aussteigen und die Aussicht genießen – auf das Panorama des Lebens oder auf den Porsche, mit dem man gerade unterwegs ist. Aber woher die Zeit nehmen und die Gelassenheit?

Etwas Grip wäre gut. Zum Glück gibt es im Porsche Kosmos Dinge, die uns Bodenhaftung geben, weil sie einzigartig sind. Wie ein Design, das nie vergeht. Oder frische Impulse für neue Ideen. Und natürlich eine Tradition, die alle Generationen verbindet. Für diese Dinge gibt es keinen Ersatz. Vielmehr lösen sie Gefühle aus, die man nicht kopieren kann. Sie verbinden die ganze Porsche Familie: Macan Fahrer mit Elfer-Fans, Puristen mit Motorsportlern – und Sie mit uns im Porsche Zentrum.

Wo man diese Gefühle finden kann? Draußen, auf den schönsten Straßen der Welt. Oder gleich um die Kurve, hier im Porsche Zentrum. Denn wir machen Ihren Besuch einzigartig. Besonders dann, wenn der Alltag mal wieder auf dem Gaspedal steht. Wir freuen uns auf Sie.

Herzlichst Ihr

Jens Krüger
Geschäftsführer Porsche Zentrum Rostock



MODELLE

06 Das dritte Icon of Cool: Der 911 Spirit 70



UNSERE COMMUNITY

12 Service first: Mit Porsche Service an die Startlinie



TECHNOLOGIE

22 E-Performance von Porsche: Auf 2 Rädern



FASZINATION

16 Prototypen: Steve McQueen

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 Rostock, Sportwagenzentrum Mecklenburg-Vorpommern GmbH, Ferdinand-Porsche-Straße 1, 18059 Papendorf, Tel. +49 381 2527-911, Fax +49 381 2527-920, E-Mail: info@porsche-rostock.de // **Auflage** 985 Stück // **Redaktionsanschrift** Porsche Zentrum Rostock, Sportwagenzentrum Mecklenburg-Vorpommern GmbH, Ferdinand-Porsche-Straße 1, 18059 Papendorf. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen. Die Verantwortung für die **redaktionellen Inhalte und Bilder** dieser Ausgabe übernimmt das Porsche Zentrum Rostock. Ausgenommen davon sind die offiziellen Seiten der Porsche Deutschland GmbH. // **Redaktion und Gestaltung** Keko GmbH // **Drucklegung** Mai 2025

911 Spirit 70 (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,9 – 10,7 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 246 – 242 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand 04/2025; **Taycan Turbo GT (WLTP):** Stromverbrauch kombiniert: 21,2 – 20,5 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 04/2025



911 SPIRIT 70

TRENDS KOMMEN WIEDER,
MANCHE WAREN NIE WEG:
DER NEUE 911 SPIRIT 70.



DIE 50ER, DIE 60ER, DIE 70ER JAHRE.
DIE ICONS OF COOL AUS DER PORSCHE
EXCLUSIVE MANUFAKTUR ERWECKEN DEN
SPIRIT VERGANGENER JAHRZEHNTE ZUM
LEBEN. MIT DEM 911 SPIRIT 70 IST DER VIBE
DER SEVENTIES WIEDER DA. WIR STELLEN
IHNNEN DIE HIGHLIGHTS VOR.

YOU MAKE ME FEEL. Die 70er waren Gefühl und Farbe. Diesen Spirit verkörpern Olive Neo als Außenfarbe sowie die Dekorstreifen auf Fronthaube und Verdeck. Ebenso die Dekorgrafik auf den Fahrzeugseiten und die Farbe Bronzit an Rädern, Bug und Heck.

GET INTO MY DREAMS. And into my car. Der perfekte Einstieg in eine Ära: Die Türprojektoren animieren das „Icons of Cool“ Logo direkt auf dem Boden, sobald die Türen offen stehen. Noch ein Highlight: die beleuchteten Türeinstiegsblenden aus schwarz eloxiertem Aluminium und mit dem „911 Spirit 70“ Schriftzug.

THE WINNER TAKES IT ALL. Inspiriert von wehenden Zielflaggen trägt das Pascha-Muster die Seele von Porsche in jeder Faser mit sich. Erstmals zierte es 1977 das Interieur des Porsche 928 – und feiert jetzt ein Comeback.

SUMMER OF 63. Ein verbindendes Element, das nur die Icons of Cool tragen dürfen: Das historische Wappen von 1963. Es ziert Fronthaube, Räder, Schlüssel und Lenkrad sowie in geprägter Form die Kopfstützen und das Schlüssel-Etui.

MY FRIENDS ALL DRIVE PORSCHE. Angelehnt an die Fuchsfelge® vereinen die 20-/21-Zoll Sport Classic Räder, lackiert in Schwarz (seidenglanz) und Bronzit, mit Zentralverschluss hohe Performance und klassische Ästhetik.

GOLDEN YEARS. Ab Mitte der 50er Jahre trug der 356 eine goldfarbene Signatur am Heck. Dieses historische Gestaltungselement greift auch der 911 Spirit 70 wieder auf. Sowohl der „PORSCHE“ Schriftzug als auch die Modellbezeichnung sind galvanisch vergoldet.



I'M A HIGHWAY STAR.
Sehen Sie den 911 Spirit 70
in Bewegung.



911 Spirit 70 (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,9 – 10,7 l/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 246 – 242 g/km; CO₂-Klasse: G;
Stand 04/2025

DER BERG RUFT. UND WIR ANTWORTEN SPORTLICH.

SPORTLICH UNTERWEGS IN DEN ALPEN MIT DEM TAYCAN UND DEM MACAN.

Das echte Leben findet draußen statt. Unterwegs, auf der Straße. Mit unseren vollelektrischen Sportwagen sind wir dem Ruf der Berge gefolgt und haben jede Kurve genossen. Wie es sich anfühlt, diese besonderen Sportwagen auf den schönsten Alpenpässen zu bewegen, haben wir für Sie in einer kleinen Foto-Serie zusammengetragen. Ob Postkartenwetter oder Regentag: Adrenalin und Serotonin waren ebenso mit an Bord wie ein breites Grinsen bei den Fahrern. Die Gefühle, die dabei zum Ausdruck kamen, erzählen vom unverfälschten Fahrspaß, den auch Sie mit den Sportwagen von Porsche erleben können – auf jedem Terrain.

VON 0 AUF GÄNSEHAUT
IN UNTER 3 SEKUNDEN.

DIE RUHE VOR DEM STURM?
IST DER STURM.

SPANNUNGSGELADEN
INS NÄCHSTE ABENTEUER.

DIE REICHWEITE?
BIS TIEF UNTER DIE HAUT.

BESCHLEUNIGT SCHNELLER AUF
100 KM/H, ALS SIE BRAUCHEN,
UM DIESEN SATZ ZU LESEN.

UNSERE GRÖSSTE
ENERGIEQUELLE: FAHRERTRÄUME.

Taycan (WLTP): Stromverbrauch kombiniert: 19,1 – 16,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 04/2025;
Taycan Turbo GT mit Weissach-Paket (WLTP): Stromverbrauch kombiniert: 20,8 – 20,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A;
Stand 04/2025; **Taycan Turbo S Sport Turismo (WLTP):** Stromverbrauch kombiniert: 21,0 – 18,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km;

CO₂-Klasse: A; Stand 04/2025; **Macan (WLTP):** Stromverbrauch kombiniert: 19,8 – 17,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A;
Stand 04/2025; **Macan Turbo (WLTP):** Stromverbrauch kombiniert: 20,7 – 18,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A;
Stand 04/2025

Der 911 ist und bleibt ein Sportwagen, der die Herzen seiner Fahrer und Fans höherschlagen lässt. Weil große Träume kein Verfallsdatum haben. Weil sein Design zeitlos ist. Und weil seine Sportlichkeit in jeder Kurve große Gefühle auslöst. Der neue 911 Carrera S verleiht diesen Gefühlen zusätzliche Dynamik – mit dem „S“. Es steht für ein Leistungsplus, das den Fahrspaß im 911 noch einmal steigert.

WIRD SPORTLICH.

ALLES AUF SPORT:
DER NEUE 911 CARRERA S
UND DAS NEUE
911 CARRERA S CABRIOLET.

911 Carrera S (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,8 – 10,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 244 – 232 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand 04/2025; **911 Carrera S Cabriolet (WLTP):** Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,7 – 10,5 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 241 – 237 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand 04/2025



S WIE SPORT Der Antrieb der neuen S-Modelle: 3-Liter-Biturbo-6-Zylinder-Boxermotor mit Biturbo-Aufladung. Leistung: 353 kW (480 PS). Höchstgeschwindigkeit: 308 km/h. Ziemlich unwahrscheinlich, dass Sie angesichts eines maximalen Drehmoments und eines Sprints von 0 auf 100 km/h in 3,5 Sekunden je wieder aussteigen wollen.

S WIE SCHNELL SCHALTEN Das 8-Gang Porsche Doppelkuppelungsgetriebe (PDK) ermöglicht extrem schnelle Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung – und das in Millisekunden.

S WIE SOUND Der unverkennbare Klang des neuen 911 Carrera S stellt Nackenhaare hoch und lässt Sportwagenherzen höherschlagen. Besonders dank der Sportabgasanlage mit Endrohren in Silber.

S WIE SPORTFAHRWERK In Verbindung mit der Hinterachslenkung steigert das Porsche Active Suspension Management (PASM) Sportfahrwerk mit seiner gegenüber dem PASM Fahrwerk um 10 mm abgesenkten Karosserie die Fahrstabilität und sorgt für sportliche Gänsehautmomente.

S WIE SERIENAUSSTATTUNG Vom Lederpaket in Schwarz, bei dem Sitze, Kopfstützen, Schalttafel und Türbrüstungen mit hochwertigem Glattleder bezogen sind, bis hin zur kabellosen Smartphone-Lademöglichkeit steht das „S“ für eine umfangreiche Serienausstattung.



Mehr Highlights und bewegende „S“-Momente finden Sie, wenn Sie die nebenstehenden QR-Codes scannen.



SERVICE FIRST

MIT PORSCHE SERVICE GEHT
DER FAHRSPASS AN DIE STARTLINIE.

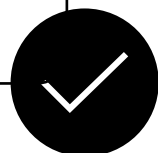


ONLINE-TERMINVEREINBARUNG.

Mit der Online-Terminvereinbarung finden Sie einfach und bequem Ihren Servicetermin bei uns. Via Computer, Tablet oder mobil über My Porsche können Sie jederzeit Ihren nächsten Servicetermin buchen.



Unser Service-Team steht Ihnen unter
+49 381 2527-911 oder info@porsche-rostock.de
gerne zur Verfügung.



Neue Ziele. Neue Pläne.
Neue Räder. Neuer Glanz.
Und ein frisches Klima.
Unsere Serviceleistungen
sind auf Ihre Bedürfnisse
ausgerichtet – und sorgen
für das Neu-Gefühl bei Ihrem
Porsche – und Ihr Wow-Gefühl.
Unser Team ist „ready“ und
freut sich auf Sie.

Frühjahrs-Check

Motorölstand, Brems- und
Abgasanlage, Beleuchtung
EUR 79,-¹⁾

Komplett-Räderservice

Wechsel auf Sommerräder
inkl. Einlagerung
EUR 199,-

Ölservice

Motoröl wechseln, Ölfilter
wechseln, Ölstand prüfen
EUR 179,-



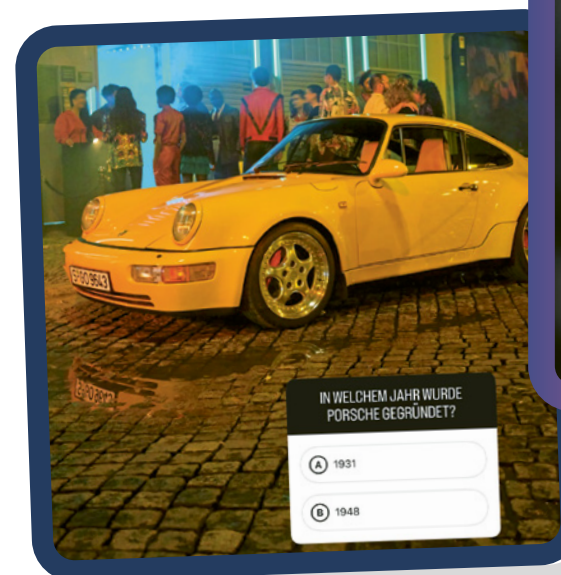
¹⁾ Alle Preisangaben inkl. 19% MwSt., zzgl. evtl. anfallender Materialkosten.

911 Carrera Cabriolet (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,5 – 10,3 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 238 – 234 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand 04/2025

UNVERGESSLICHE PORSCHE MOMENTE IN UNSERER DIGITALEN COMMUNITY

Ob Klassiker oder Elektrosportler, ob große Ausfahrt oder der persönliche Porsche Moment am Sonntagmorgen um 6 Uhr: Was zählt, ist das Porsche Erlebnis. Auf unseren Social-Media-Kanälen teilen wir unsere schönsten Momente mit Ihnen. Folgen Sie uns – und werden Sie aktiver Teil unserer wachsenden Community.

**Vertaggen Sie gern Ihr Porsche Erlebnis mit unserem
Porsche Zentrum. Wir freuen uns auf Ihre Stories und Postings.**



Instagram



Facebook

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

Cayenne GTS Coupé (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 12,7 – 12,2 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 290 – 277 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand 04/2025

LIEBLINGSKURVEN

Ob Haarnadelkurve, S-Kurve oder das Karussell auf der Nordschleife – in der Kurve ist die Faszination Porsche körperlich spürbar. Wir fragen Porsche Fahrer nach ihren Lieblingskurven. Dieses Mal stellt uns Paul Ripke gleich einen ganzen Bergpass vor, in den er sich blitzverliebt hat: den legendären Furkapass in der Schweiz.

FURKAPASS

Der Lifestyle Experte und Berufsjugendliche Paul Ripke bringt gewohnt direkt auf den Punkt, was Porsche fahren für ihn von sonstigen Formen der Fortbewegung unterscheidet: „Früher ging es mir beim Autofahren nur darum, von einem Ort zum anderen zu kommen.“ Dass in einem Porsche der Weg zum Ziel wird, braucht er gar nicht mehr zu ergänzen. Besondere magische Wirkung entfalten für ihn die Pässe der europäischen Alpen, besonders Grimsel- und Furkapass im Schweizer Kanton Wallis: „Für mich mit die schönsten Pässe der Welt. Ich habe Landschaften gesehen, die ich so noch nie gesehen habe, und musste ständig anhalten, um Fotos zu machen.“

Es ist schon ein Paradoxon: Die Landschaft, die Straßen und das Panorama sind so schön, dass man vor lauter Staunen kaum noch zum Fahren kommt. Die Kurven des Furkapasses schlängeln sich aber auch auf besonders poetische Art auf eine Höhe von 2.429 Metern hinauf, sie wirken wie eingewachsen in die mächtigen Steininformationen der umliegenden Hochalpen. Ein Highlight: der Rohne-Gletscher, den man vom Parkplatz auf unserer Abbildung erspähen kann, auch wenn er immer weiter verschwindet. Ein zweites Highlight ist das ikonische (aber leider geschlossene) Hotel Belvedere, das wir in dieser spektakulären Lieblingskurve sehen. Es liegt genau im Scheitel einer der vielen Kehren und ist heute nicht nur wegen diverser James-Bond-Szenen ein zu Recht gehyptes Instagram-Motiv.

Paul Ripke war auf dem Furkapass mit dem aktuellen Macan unterwegs. Und wollte danach, wie er verriet, „eigentlich nicht mehr aussteigen“. So ist das eben, wenn eine Kurve schöner ist als die andere.



Egal, mit welchen Attributen man Paul Ripke beschreibt, zu fassen bekommt man ihn nie so ganz: Fotograf, Influencer, Podcaster, App-Entwickler, Menschenfreund, Kumpeltyp, Fußball-, Rennrad- und Porsche Fan – das sind genug Karrieren und Interessen für 2 Leben. Geboren wurde Paul Ripke 1981, seit 2016 lebt er mit seiner Familie in Kalifornien. Unterwegs ist er immer und überall.

STEVE

NEWS FROM LE MANS. Dass der King of Cool ein lässiger Typ war, steht außer Frage. Aber war Steve McQueen wirklich so cool, dass er vor dem Start noch schnell die Zeitung überflog? Informierte er sich über das aktuelle Weltgeschehen oder schmökerte er im Sport-Teil? Vielleicht hatte er einfach: Drehpause. Denn das Foto mit dem legendären Porsche 917 und der Startnummer 20 entstand 1970 während der Arbeiten am Kult-Film „Le Mans“. Es war zugleich das Jahr, in dem Porsche erstmals die Gesamtwertung des Langstreckenklassikers gewann. Am Ende inspirierte ihn die Situation womöglich zu seinem berühmtesten Zitat: „Racing is Life. Anything before or after is just waiting.“ Halten wir fest: Einen Steve McQueen gibt es kein zweites Mal. Seine Coolness ist zeitlos und unerreicht. Er ist eben ein echter **PORSCHE PROTOTYP.**



LE MANS LA PORSCHE L'AMOUR

True Fiction. Unter diesem Motto erzählen wir Geschichten aus der Porsche Historie, denen ein reales Ereignis zugrunde liegt („True“). Wir spinnen sie weiter und beschreiben die Menschen und ihre Gefühle dahinter („Fiction“). Denn so hätte es wirklich gewesen sein können. Oder doch ganz anders?

Unsere Reise führt uns im Juni 1951 in die französische Provinz. Die junge Sportwagenmarke Porsche gibt ihr Debüt beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Es ist kein einfacher Einstand in die Rennsportwelt – man tritt als David gegen die etablierte Konkurrenz an. Mittendrin ein junger deutscher Mechaniker, der die Leidenschaft seines Lebens entdeckt. In doppelter Hinsicht. Zu schön, um wahr zu sein? Vielleicht.

Sie kamen in aller Frühe, es war noch vor 7 Uhr. Hastig warf sich Walters Mutter ihren Morgenmantel über und öffnete die Tür. Oben von der Treppe konnte Walter 2 Männer erspähen, die mit seiner Mutter in der Küche verschwanden. Er spürte, wie sein Herz klopfte. Noch wusste er nicht, dass dieser Besuch der Beginn des größten Abenteuers seiner Jugend, vielleicht sogar seines Lebens, werden sollte.

Walter Benninger war gerade 16 geworden. Seit einem guten Jahr machte er das, was viele Jungs in seinem Alter hier unten in Zuffenhausen machen: eine Lehre zum Kfz-Mechaniker. Viele gingen zum Daimler, er aber wollte zu Porsche. Der kleine Sportwagenbauer hatte sich erst kürzlich hier niedergelassen. Autos hatten ihn schon immer fasziniert. Das Backsteingebäude von Porsche zog ihn magisch an. Und es lag gleich um die Ecke, er konnte mit seinem Fahrrad hinfahren.

„Walter, komm doch mal runter!“, rief seine Mutter. In der Küche standen sein Meister und ein Mann, den er nicht kannte. Beide in blitzsauberen Blaumännern. „Junge, wir brauchen dich jetzt“, sagte der Meister. „Du musst sofort nach Frankreich abreisen, nach Le Mans. Einer unserer Rennmechaniker ist krank geworden und du bist der Einzige, auf den wir hier verzichten können.“ Wie bitte, Le Mans? Er dachte, er hört nicht recht. Natürlich hatte er von Le Mans gehört, von der berühmtesten Rennstrecke der Welt, von tollkühnen Fahrern, die durch die Dunkelheit der Nacht rasen. Aber dieses Le Mans war ein ferner Traum.

Ein Motor heulte auf. Es roch nach Benzin. 4 silberfarbene Porsche 356 SL standen kreuz und quer in der Halle, die Motorhauben offen. Keiner der Mechaniker würdigte Walter eines Blickes.

Die Atmosphäre wirkte angespannt, niemand sprach auch nur ein Wort. Und erst recht nicht mit ihm. Schnell wurde klar, warum. Die Vorbereitungen zum Rennen waren alles andere als glatt verlaufen – 3 von 4 in Zuffenhausen präparierten Rennwagen hatten die Testfahrten nicht überstanden. Noch in der Nacht vor dem Start hatten die Mechaniker alles versucht, aber nun würde Porsche bei seinem Debüt mit nur einem einzigen Wagen antreten können. Walter war hundemüde von der fast elfstündigen Zugfahrt quer durch Frankreich, in Paris musste er noch mit der Metro den Bahnhof wechseln und hatte fast seinen Anschluss verpasst. Aber jetzt, hier in dieser kleinen Halle in Teloché, fühlte er sich auf einmal hellwach.

Der Ort lag einen Steinwurf von der Rennstrecke entfernt. Ein französisches Kaff. Aber so hatte Walter sich Frankreich immer vorgestellt: Kopfsteinpflaster, Menschen auf Fahrrädern, eine Bäckerei, aus der es nach Baguette duftet. Nicht unbedingt die große weite Welt. Aber für ihn in diesem Moment ein ganzes Universum. Dass das Team überhaupt diese kleine Werkstatt hier bekommen hatte, war großes Glück. So kurz nach dem Krieg wollte niemand etwas mit der ehemaligen Besatzungsmacht zu tun haben. Deutsche waren nicht gerade beliebt und die Blicke der Menschen misstrauisch.

Gott sei Dank vermietete der Garagenbesitzer Georges „Jojo“ Després einen Teil seiner Werkstatt. Für ihn war dies keine einfache Entscheidung, denn er war hart dafür kritisiert worden, Deutsche in den Ort zu holen. Für Porsche war Teloché wegen seiner Lage ideal: Die Überführung der Autos zur Rennstrecke konnte auf eigener Achse erfolgen, eine Verladung auf Anhänger oder Transporter war überflüssig. Zudem gab es am Ende der Hunaudières-Geraden eine Art Hintereingang zum Rennkurs, wodurch die stauträchtige Hauptzufahrt gemieden werden konnte.

Schon morgen sollte das Rennen stattfinden und sie hatten einen Wagen nach dem anderen verloren. Defekte Benzinpumpen, Getriebeprobleme, mysteriöse Motorschäden. Bald war nur noch der Wagen mit der Startnummer 46 einsatzbereit. Für Walter gab es wenig zu tun, er war der Laufbursche. Trug Schraubenschlüssel von hier nach da, fegte Zigarettenstummel weg, verteilte Kaffee und Stullen. Aber ihn störte das nicht. Er war glücklich, fasziniert, völlig in den Bann gezogen. Zwischendurch schaute er den Mechanikern über die Schulter. Mit Rennmotoren kannte er sich nicht wirklich aus. Auch wenn er keine Fragen stellen durfte, hatte er das Gefühl, jede Sekunde dazuzulernen.

Kurz nach 18 Uhr gab es Abendessen in Jojo Després’ Küche. Seine Frau Mathilde hatte für das Team mitgekocht. Es gab Marmite, einen traditionellen Eintopf aus der Sarthe. Huhn, Kaninchen, Schinken und jede Menge Kohl. Es duftete herrlich! Dazu ein kleines Glas Weißwein aus der Karaffe, aber die Mechaniker lehnten dankend ab. Sie brauchten einen klaren Kopf für die anstehende Nachtschicht. Walter war dagegen schon ziemlich verwirrt. Nicht vom Wein, sondern von Isabelle, Jojos Tochter. Sie war vielleicht 14 oder 15, half im Haushalt, deckte den Tisch, räumte ab. Dabei hielt sie ihren Kopf stets gesenkt, Blick nach unten, bloß keinen Augenkontakt. Sie trug ein dunkles, geblümtes Sommerkleid, das ihre blonden, fast rötlichen Haare leuchten ließ. Walter hatte nie verstanden,

was die Erwachsenen mit Begriffen wie Grazie und Anmut meinen könnten. Seit er Isabelle gesehen hatte, wusste er es. Er traute sich nur, sie aus den Augenwinkeln heraus zu beobachten. In Gedanken sprach er sie an, aber selbst da konnte er kein Wort Französisch. „S’il vous plaît, monsieur“, flüsterte sie, als sie den Teller mit dem dampfenden Eintopf vor ihn stellte. Monsieur. Er war doch noch ein Junge! Sein Herz raste. Jojo beobachtete ihn leicht amüsiert, aber auch mit Argwohn. Seine Tochter mit einem Deutschen? Les Boches. Pff.

Als die Mechaniker in die Werkstatt zurückkehrten, durfte sich Walter ein wenig ausruhen. Er fühlte sich erschöpft und zugleich elektrisiert beim Gedanken an Isabelle. Bald fiel er in einen kurzen, tiefen Schlaf. Er träumte, einer dieser fantastischen Rennfahrer zu sein, unermüdlich Kurve an Kurve zu reihen, immer am Limit, bei Tag, aber erst recht in der Nacht. In seinem Traum raste er eine Strecke entlang, die er nie zuvor gesehen hatte. Er war ein Held! Und er gewann, natürlich. Eine strahlende Isabelle überreichte ihm den Siegerpokal.

Kurz nach Mitternacht erwachte Walter vom Lärm, der aus der Werkstatt kam. Es schwebte ein Mix aus Schweiß, Verzweiflung und Leidenschaft über der Halle. Das also ist der Motorsport, den alle so großartig finden, dachte Walter. Und jetzt, in der überhitzten Werkstatt von Jojo Després, mit den fluchenden Mechanikern, den Benzinfahnen und dem Motorgeheul, konnte er sie zum ersten Mal richtig verstehen: die Leidenschaft für den Rennsport.

Samstag, 23. Juni 1951, früher Nachmittag. Es würde ein Rennstart im Nieselregen werden. Die gesamte Motorsportwelt schaute auf Le Mans. Was für die ursprünglich 4 Porsche als Premiere auf großer Rennsportbühne gedacht war, fiel ins Wasser. Nur die 46 hatte es ins Grid geschafft, man war klarer Außenseiter, die anderen nahmen kaum Notiz von den Neuen. Auguste Veuillet und Edmond Mouche würden sich am Steuer des 356 SL abwechseln.

16 Uhr. Endlich ging es los. Die Fahrer sprinteten zu ihren Wagen und es begann das, was auch noch über 70 Jahre später die Rennsportwelt in Atem halten sollte. Ein 24-Stunden-Rennen ist unbarmherzig für Mensch und Maschine, ein aberwitziges Unterfangen, das den Grenzen der Physik und der Leidenschaft trotzt. Kein Rennen ist härter, kein Sieg süßer.

Für die beiden Porsche Piloten lief das Rennen erstaunlich gut. Veuillet und Mouche belegten einen respektablen 20. Platz in der Gesamtwertung. Außergewöhnlich für einen Newcomer. Nicht auszudenken, was die 4 Porsche in Topform hätten erreichen können. Viel wichtiger aber war der erste Platz in der Wertung bis 1.100 cm³. Ein derartiger Klassensieg war bis dahin noch keinem Neuling gelungen.

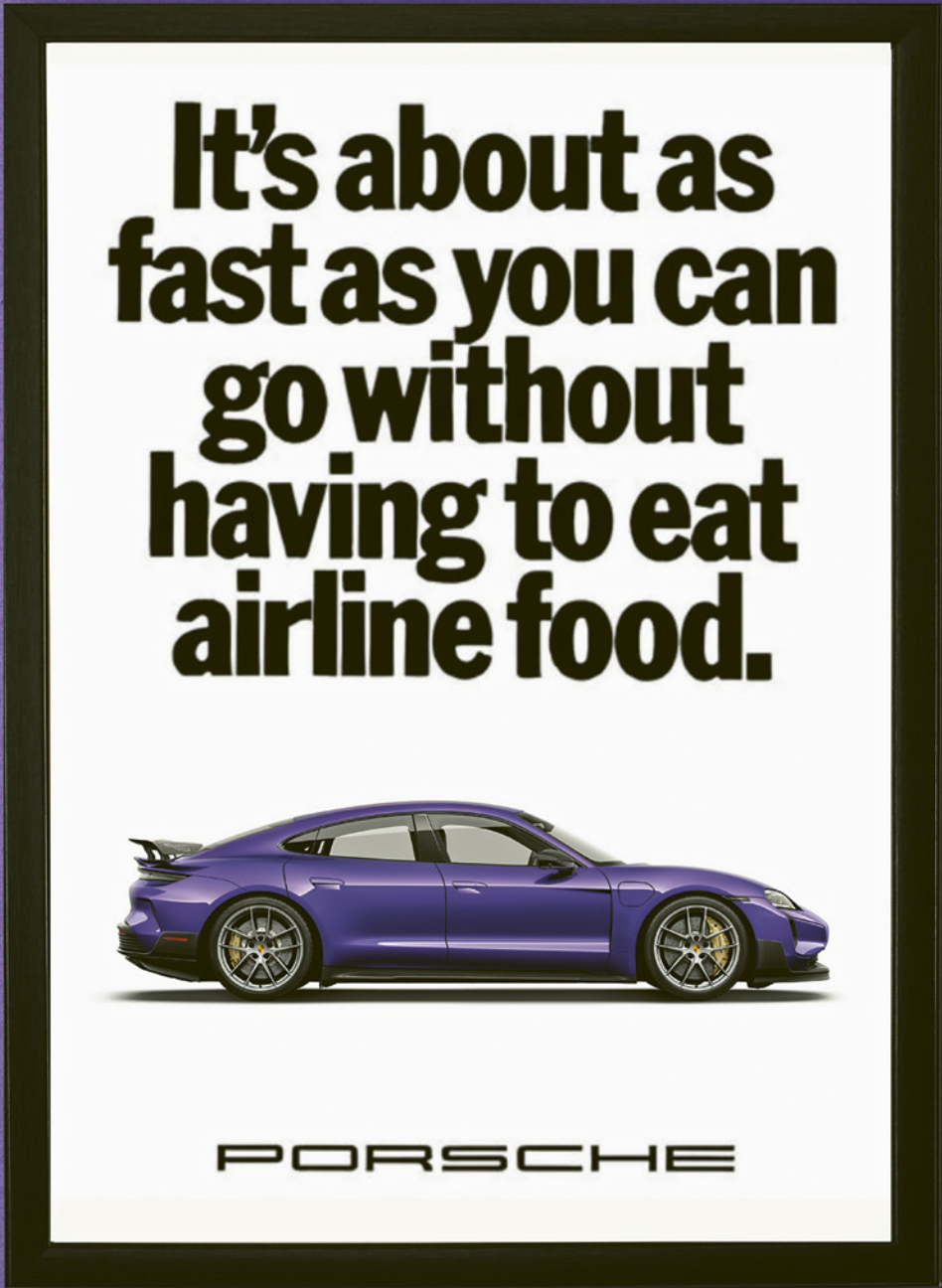
Ein Sieg, der Porsche nicht nur in Frankreich viel Sympathie und Aufmerksamkeit einbrachte. Schnell reifte in Zuffenhausen die Entscheidung, Le Mans dauerhaft in den Rennkalender aufzunehmen. 1952 und 1953 standen jeweils 3 Werkswagen, ab 1954 sogar 4 am Start. Mit 2 Mechanikern pro Fahrzeug plus dem Stab des Porsche

Rennleiters wuchs die Größe der Porsche Rennmannschaft stetig, die Jahr für Jahr nach Teloché reiste.

Das kleine Nest in der Sarthe wurde zur zweiten Heimat für das Porsche Team. Und je öfter sie kamen, desto mehr rückten die Ressentiments in den Hintergrund. Die Bewohner vermieteten ihre Gäste-, Schlaf- und Kinderzimmer und es entstanden über die Jahre viele Freundschaften. Nun verübelte es keiner im Dorf dem Team, wenn die Rennwagen bei Testfahrten morgens oder abends lärmend durch den Ort fuhren oder erst nach Mitternacht vom Training zurückkehrten. Im Gegenteil: In der Bar „Café des Sport“ von Madame Peschard stand morgens ab 7 Uhr das Frühstück bereit, und selbst wenn das Team spät von der Rennstrecke zurückkehrte, gab es noch ein Abendessen für die Porsche Crew.

UND JETZT, HIER IN DER
ÜBERHITZTEN WERKSTATT
VON JOJO DESPRÉS, MIT DEN
FLUCHENDEN MECHANIKERN,
DEN BENZINFAHNEN
UND DEM MOTERGEHEUL,
KONNTE ER SIE ZUM ERSTEN
MAL RICHTIG VERSTEHEN:
DIE LEIDENSCHAFT FÜR
DEN RENNSPORT.

Später, in den 1970er Jahren, als der Rennsport professioneller wurde, als Porsche mit Prototypen wie dem 917 ganz oben auf dem Treppchen landete und eine neue Ära begründete, wurde die Werkstatt in Teloché zu klein für Porsche. Neue Traditionen wurden begründet. Und Walter?kehrte noch oft an die Sarthe zurück. Lange Jahre als Mechaniker, viel später, nach dem Ruhestand, als Zaungast fürs Rennen. Und sosehr es auch die Magie des Rennsports war, die ihn immer wieder herkommen ließ, hatte sich vor allem der Duft von Isabelles Haar in seinem Herzen festgesetzt. Er sah sie nie wieder. Jojo erzählte ihm später einmal, dass sie mit 18 geheiratet habe und seither in Marseille lebe. Walter fand das nicht schlimm. In seiner Erinnerung blieb die Leidenschaft ein ganzes Leben lang. Für Le Mans. Und für alles, was dazu gehörte.



KLASSISCHE PORSCHE ANZEIGEN IN NEUER FAHRZEUGINTERPRETATION.

Wir erlauben uns den (Fahr)Spaß, Kult-Werbeanzeigen in die Gegenwart zu beamen, indem wir neue Porsche Modelle in alte Layouts einsetzen. Immer verbunden mit der Frage, ob die Botschaften noch gültig sind. Heute stellen wir eine US-amerikanische Anzeige vor, bei der die Antwort leichtfällt, denn mit dem abgebildeten Taycan Turbo GT mit Weissach-Paket ist Porsche dem Gefühl des Fliegens noch näher gekommen als seinerzeit schon im 911 Turbo (993), der in den 1990ern in der Anzeige zu sehen war. So feiert die Anzeige mit viel Augenzwinkern das aktive Fahren an sich. Und da ist unser Taycan in guter Gesellschaft, nicht nur, weil er mit Weissach-Paket bis zu 305 km/h entwickelt, sondern vor allem auch deshalb, weil das Fahrgefühl überirdisch ist.

Taycan Turbo GT mit Weissach-Paket (WLTP): Stromverbrauch kombiniert: 20,8 – 20,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 04/2025

2,2 SEK

Im Porsche Kosmos gibt es Zahlen wie „911“ oder „356“, die echte Sportwagenmagie ausstrahlen, weil sie die Tradition der Marke verkörpern. Aber auch die Zahl der Porsche Rennsiege seit 1948 fasziniert, liegt sie doch irgendwo jenseits der 30.000. Und dann gibt es Zahlen, die sind außergewöhnlich, weil sie so niedrig sind – oder eben: kurz.

Wie lang sind 2,2 Sekunden? Lang genug, um „Sportwagenweltmeisterschaftssiegerehrung“ auszusprechen? Probieren Sie es doch mal aus. In 2,2 Sekunden kann man sicher auch einen Teebeutel aus der Tasse nehmen und ihn in den Kompost geben. Aber da muss man sich schon fast beeilen. Sie merken, wo wir hinwollen: 2,2 Sekunden sind nicht eben viel. Oder lang. Aber sie definieren das Richtmaß bei Porsche, wenn es um die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h geht. Aufgestellt hat es der Taycan Turbo GT mit Weissach-Paket, der sicher kein alltäglicher Sportwagen ist, vielmehr ein außergewöhnlicher VollblutSPORTler an der Spitze der Baureihe Taycan. Ihn zu fahren, ist ein Erlebnis. Ihn bei Launch Control zu beschleunigen, ein Erlebnis, das man vermutlich nicht mehr vergessen wird, denn seine g-Kräfte sind dank einer Overboost-Leistung von 760 kW (1.034 PS) und einem Drehmoment von

1.240 Nm mehr als außergewöhnlich, sie sind spektakulär. Das ist die Magie leistungsstarker E-Maschinen. Und es ist ein Stück Porsche DNA, die einem den Mund offen stehen lässt. Und das vermutlich für länger als 2,2 Sekunden.

Wenn Sie nicht gerade zufällig selbst ein Taycan Modell fahren, aber gern wissen möchten, wie sich eine derartige Beschleunigung anfühlt, empfehlen wir Ihnen einen Besuch des Porsche Experience Center in Leipzig oder am Hockenheimring. Denn dort wartet bei einem der buchbaren Fahrprogramme ein Taycan Turbo S auf Sie, mit dem Sie auf der Handling-Strecke die Hundertermarke schneller knacken können, als manch andere brauchen, um eben mal auf die Uhr zu schauen.



Taycan Turbo S (WLTP): Stromverbrauch kombiniert: 20,0 – 17,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 04/2025;
Taycan Turbo GT mit Weissach-Paket (WLTP): Stromverbrauch kombiniert: 20,8 – 20,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 04/2025

E-PERFORMANCE VON PORSCHE. AUF 2 RÄDERN.

LEISTUNG TRIFFT DESIGN TRIFFT FAHRSPASS:
DIE PORSCHE EBIKES SPORT, CROSS UND CROSS PERFORMANCE.

Porsche steht für Fahrspaß. In allen Lebenslagen. Auf jedem Terrain. Und auf 4 Rädern. Dank der elektrifizierenden Porsche eBikes steht Ihnen jetzt ein dynamischer Begleiter auf 2 Rädern zur Seite – für die City, in leichtem Gelände und offroad. Die in Zusammenarbeit zwischen ROTWILD und Studio F. A. Porsche entwickelten eBikes Sport, Cross und Cross Performance sind wahre Meisterwerke in Technik und Design. Eben genau so, wie Sie es von Porsche nun mal kennen. Worauf warten Sie also noch? Schwingen Sie sich auf den Sattel und erleben Sie das ungefilterte Porsche Fahrgefühl, übersetzt auf 2 Räder.



PORSCHE EBIKE SPORT

Porsche eBike Sport

Mit dem FOX-Fahrwerk und der FOX-Float-Performance-Elite-Federgabel verlieren Bodenunebenheiten ihren Schrecken. Magura-MT7-Scheibenbremsen sorgen für höchste Bremsperformance. Optisch und funktional sticht der XeNTiS-Mount-X-Carbonlaufadsatz im 5-Speichen-Design hervor: Mit seinem geringen Gewicht und außergewöhnlicher Steifigkeit ermöglicht er ein präzises Fahrverhalten. Und die Shimano-XT-Di2-Schaltung bietet neue Funktionen für ein völlig neues Fahrerlebnis.



PORSCHE EBIKE CROSS

Porsche eBike Cross

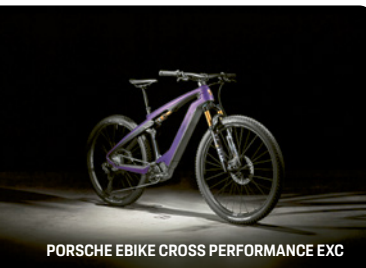
Beim eBike Cross trifft sportlich-elegante Optik auf starke Antriebs-Performance: Die neueste Generation der leistungsstarken Shimano-Antriebseinheit aus Motor, Batterie und mechanischer Schaltung sorgt für müheloses Beschleunigen, während Sie die hydraulischen Scheibenbremsen von MAGURA schnell und sicher wieder zum Stehen bringen. Fahrwerkkomponenten von FOX sorgen für optimal abgestimmten Fahrkomfort, die robusten Laufräder von Crankbrothers für maximale Spurtreue – auch abseits befestigter Wege.



PORSCHE EBIKE CROSS PERFORMANCE

Porsche eBike Cross Performance

Der Carbon-Rahmen des eBike Cross Performance ist nicht nur besonders stabil, er gibt dem eBike auch seinen einzigartigen Charakter und garantiert mit einer optimal abgestimmten Komponentenauswahl gleichzeitig maximale Leistung im Gelände. So findet sich „Performance“ nicht nur als Schriftzug auf dem Rahmen, sondern in jedem Detail wieder, wie etwa bei den Crankbrothers Carbonlaufrädern mit unterschiedlichen Speichenspannungen an Vorder- und Hinterrad. Für flowige Trail-Fahrten in anspruchsvollem Terrain.



PORSCHE EBIKE CROSS PERFORMANCE EXC

Porsche eBike Cross Performance EXC

Diese Ausführung entspricht dem Porsche eBike Cross Performance. Darüber hinaus können Sie aus ausgewählten Porsche Original-Fahrzeugfarben wählen. Das eBike wird exklusiv für Sie nach Ihrer Bestellung gefertigt und individuell lackiert. Bitte beachten Sie die Lieferzeiten.



PORSCHE EBIKE CROSS

Sie möchten mehr Performance für Ihre nächste Trail-Abfahrt? Dann sind die beiden sportlichen E-Mountainbikes Porsche eBike Cross und Porsche eBike Cross Performance die perfekte Wahl. Mehr Informationen und eine ausführliche Beratung erhalten Sie bei uns im Porsche Zentrum.

SPORT: WAP066EBTOS00S, WAP068EBTOS00M, WAP067EBTOS00L | **EUR 9.900,–¹⁾**
CROSS: WAP066EBSOS00S, WAP066EBSOS00M, WAP066EBSOS00L | **EUR 5.950,–¹⁾**
CROSS PERFORMANCE: WAP061EEUOS00S, WAP061EEUOS00M, WAP061EEUOS00L | **EUR 8.900,–¹⁾**
CROSS PERFORMANCE EXC: WAP062EU(X)OS00S, WAP062EU(X)OS00M, WAP062EU(X)OS00L | **EUR 9.900,–¹⁾**

¹⁾ Preisangabe inkl. 19% MwSt.

TEQ TALK

HALLO SOMMER, HALLO ABENTEUER:
HIER IST PORSCHE TEQUIPMENT.



HIER LIEGEN SIE RICHTIG

Wir wussten es schon immer: Mit Porsche fühlt man sich wie im siebten Himmel. Vor allem auf dem Porsche. Denn die erhöhte Liegeposition im Porsche Dachzelt ermöglicht einen traumhaften Ausblick auf Wald und Wiesen, Berge und Seen. Nicht verfügbar für Fahrzeuge mit elektrischem Schiebe-/Hubdach oder elektrischem Schiebe-/Hubdach aus Glas. | 992044895 schwarz/dunkelgrau / 992044895A schwarz/hellgrau | **EUR 4.980,-¹⁾**



MIT WAU-EFFEKT

Auch Hunde haben Träume. Meist handeln sie davon, frei und unangeleint durchs Feld zu jagen. Auf dem Weg dorthin sorgt die faltbare und aufpumpbare Kofferraumbox für sicheren Transport. Die gefüllten Luftpolster wirken ähnlich wie ein Airbag als Aufprallschutz für Ihr liebstes Tier. | 9Y0044893 | **EUR 702,-¹⁾**



VON 0 AUF BOX IN 2 SEKUNDEN

Mit der faltbaren Kofferraumbox sind alle Utensilien, die Ihre Ausfahrt noch schöner machen, bestens verstaut. Der praktische Behälter lässt sich auf ein Minimalmaß verkleinern. Fixiert mit einem Gummiband ist die Box auch bei Nichtgebrauch optimal im Kofferraum verstaut. | 00004400142 | **EUR 95,-¹⁾**



EINE BOX MIT KÖPFCHEN

Zeitlose Eleganz trifft Hightech. Mit der Porsche Wallbox können Sie Ihr Porsche Elektrofahrzeug mit bis zu 22 kW effizient laden und für eine vollständige Kontrolle Ihrer Ladevorgänge reibungslos in die My Porsche App einbinden. Darüber lassen sich u. a. die Authentifizierungsmedien der Ladevorgänge verwalten, um Fremdeingriffe zu vermeiden. Die Porsche Wallbox Eichrecht wird Kunden empfohlen, die getätigte Ladevorgänge abrechnen möchten. | 9J1068210A | **EUR 1.505,-¹⁾**

SEHEN AUCH OHNE KIDS TOP AUS

Mit den Porsche Heritage Design Modellen entstehen exklusive 911 Fahrzeuge mit ikonischen Elementen der 50er bis 80er Jahre. Das dritte von 4 Sammlermodellen, der 911 Turbo 50 Jahre, vereint Design-Elemente von damals mit gesteigerter Performance von heute. Passend dazu gibt es nun Kindersitzbezüge für große und kleine Enthusiasten – wahlweise auch in klassischem Pepita-Muster. | 971044065D Baby / 971044066D Kid / 971044068D Junior | **EUR 262,-¹⁾**

MEIN AUTO, MEINE FAMILIE, MEIN HAUS

Alles dabei, was man so liebt: Mit dem aufblasbaren Pavillon ist Ihr mobiles Zuhause so ziemlich überall dabei. Ob Sie windgeschützt am Strand urlauben oder in den Bergen mit bis zu 6 Personen übernachten wollen – der modular gestaltete Pavillon mit einer Grundfläche von 2,30 mal 2,30 Metern und geringem Packmaß ermöglicht den individuellen Einsatz im Handumdrehen. 9Y004408000 | **Ab EUR 1.547,-¹⁾**



¹⁾ Preisangabe inkl. 19% MwSt.

PORSCHE INSIDER

BEST OF
70s

IN 5 SCHRITTEN ZUM ECHTEN PORSCHE KENNER.

KENNEN SIE ALLE GESCHICHTEN RUND UM PORSCHE? WIR AUCH NICHT. SELBST WIR SIND MANCHMAL ÜBERRASCHT, WIE VIELE STORYS ES ZU ENTDECKEN GIBT. IN 5 SCHRITTEN MACHEN WIR SIE ZUM EXPERTEN. HEUTE: ALLES, WAS MAN ÜBER PORSCHE UND DIE 70ER JAHRE, DENEN DER 911 SPIRIT 70 GEWIDMET IST, WISSEN MUSS.

STEP #1

The winner takes (almost) all. Porsche sichert sich 1970 mit den Typen 917 und 908/03 überlegen die Markenweltmeisterschaft. Mit Siegen u. a. in Daytona, Brands Hatch, Monza, Spa, auf dem Nürburgring, bei der Targa Florio und natürlich in Le Mans, wo Hans Herrmann und Richard Atwood am 14. Juni mit dem ersten Gesamtsieg für Porsche Sportwagengeschichte schreiben.



STEP #2

Denkfabrik. Nach Weissach, tief in der schwäbischen Provinz, ziehen im Sommer 1971 hunderte Ingenieure und später auch Designer vom Zuffenhausener Stammwerk in das neue Entwicklungszentrum, um fortan die automobilen Zukunft zu entwickeln. Der Standort hat sich seitdem verdoppelt und verdreifacht. Der besondere Charme der schwäbischen Automobilschmiede hinter den 7 Bergen aber ist geblieben.

STEP #4

Gummi-Ziehharmonika. 1973 kommt das G-Modell auf den Markt. Also die zweite Generation des 911. Beim Design verschwindet so manches Chromteil, etwa beim Heckdeckelgitter. Auffällig sind die schwarzen Sicherheitsstoßfänger aus Gummi, die sich beim Aufprall verformen. Mal wieder sind amerikanische Vorschriften der Auslöser – und so manchem Designer ein Graus. Ob man die sogenannten Faltenbalgen schön findet oder hässlich: Sie werden zum kultigen Wiedererkennungsmerkmal des 911.

STEP #5

Turboloch? Der 911 Turbo erlebt 1974 auf dem Pariser Automobilsalon seine Premiere. Einen Supersportwagen in Zeiten der Ölkrise vorzustellen, ist eine mutige Entscheidung, doch die Zuffenhausener glauben an die Idee. Der anhaltende Erfolg gibt ihnen recht. Nur eine Sache erhitze die Gemüter: das berühmte Turboloch – das verzögerte Einsetzen der Turboladerfunktion, gefolgt von einem gewaltigen Kick, wenn der Turbolader ausreichend Druck aufgebaut hat. Heute haben moderne Biturbo-Systeme das Loch längst „geschlossen“. Und die Faszination Turbo – ist größer denn je.

911 Spirit 70 (WLTP): Kraftstoffverbrauch kombiniert: 10,9 – 10,7 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 246 – 242 g/km; CO₂-Klasse: G; Stand 04/2025

STEP #3

„RS“ wie Rennsport. Leicht, PS-stark, schnell und mit einem kecken Bürzel am Heck versehen. Das ist der Carrera RS 2.7, mit dem Porsche 1972 einen Hochleistungssportler ins Verkaufsprogramm aufnimmt. Anfangs werden 500 Stück aufgelegt, aufgrund der starken Nachfrage erhöht man bald auf 1.500. Der Verkaufspreis? Treibt einem heute Tränen in die Augen: DM 34.000,-. Inzwischen sind die Fahrzeuge ein kleines Vermögen wert.



ACHTUNG: KUNST
Ist das Kunst oder kann das wegfahren? Beides! Wir verbinden das Ästhetische mit dem Dynamischen. Für Sie. Weil es so schön ist. Und der 918 Spyder in jeder Farbe ein Meisterwerk ist.

PORSCHE



Die Reichweite? Tief unter die Haut.

DER MACAN.

Dieser VollblutSPORTLER ist mit vielem aufgeladen: mit frischer Energie, unverfälschtem Fahrspaß und einer Sportwagen-DNA. Dabei zeigt er mit einem tiefen Schwerpunkt und hoher Dynamik in jeder Kurve, was es heißt, einen Porsche zu fahren.

Porsche Zentrum Rostock
Sportwagenzentrum
Mecklenburg-Vorpommern GmbH
Ferdinand-Porsche-Straße 1
18059 Papendorf
Tel. +49 381 2527-911
www.porsche-rostock.de

Macan (WLTP): Stromverbrauch kombiniert: 19,8 – 17,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 04/2025;
Macan Turbo (WLTP): Stromverbrauch kombiniert: 20,7 – 18,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A; Stand 04/2025