



Hauptversammlung in Stuttgart

26. Januar 2007

Zwischenbericht 1. Halbjahr

März 2007

Bilanzpressekonferenz

Geschäftsjahr 2006/07

Dezember 2007

Analystenkonferenz

Geschäftsjahr 2006/07

Dezember 2007

Verbindungen zu uns

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft

Porscheplatz 1

D-70435 Stuttgart

Telefon: +49(0)711 911-0

Telefax: +49(0)711 911-257 77

<http://www.porsche.com>

Finanzpresse und Investor Relations

Telefon: +49(0)711 911-258 69

Telefax: +49(0)711 911-263 75

Dr. Ing. h.c. F. Porsche
Aktiengesellschaft
D-70432 Stuttgart
Telefon +49(0)711 911-0

PORSCHE

Geschäftsbericht 2005/06



Geschäftsbericht 2005/06

Porsche Konzern in Zahlen

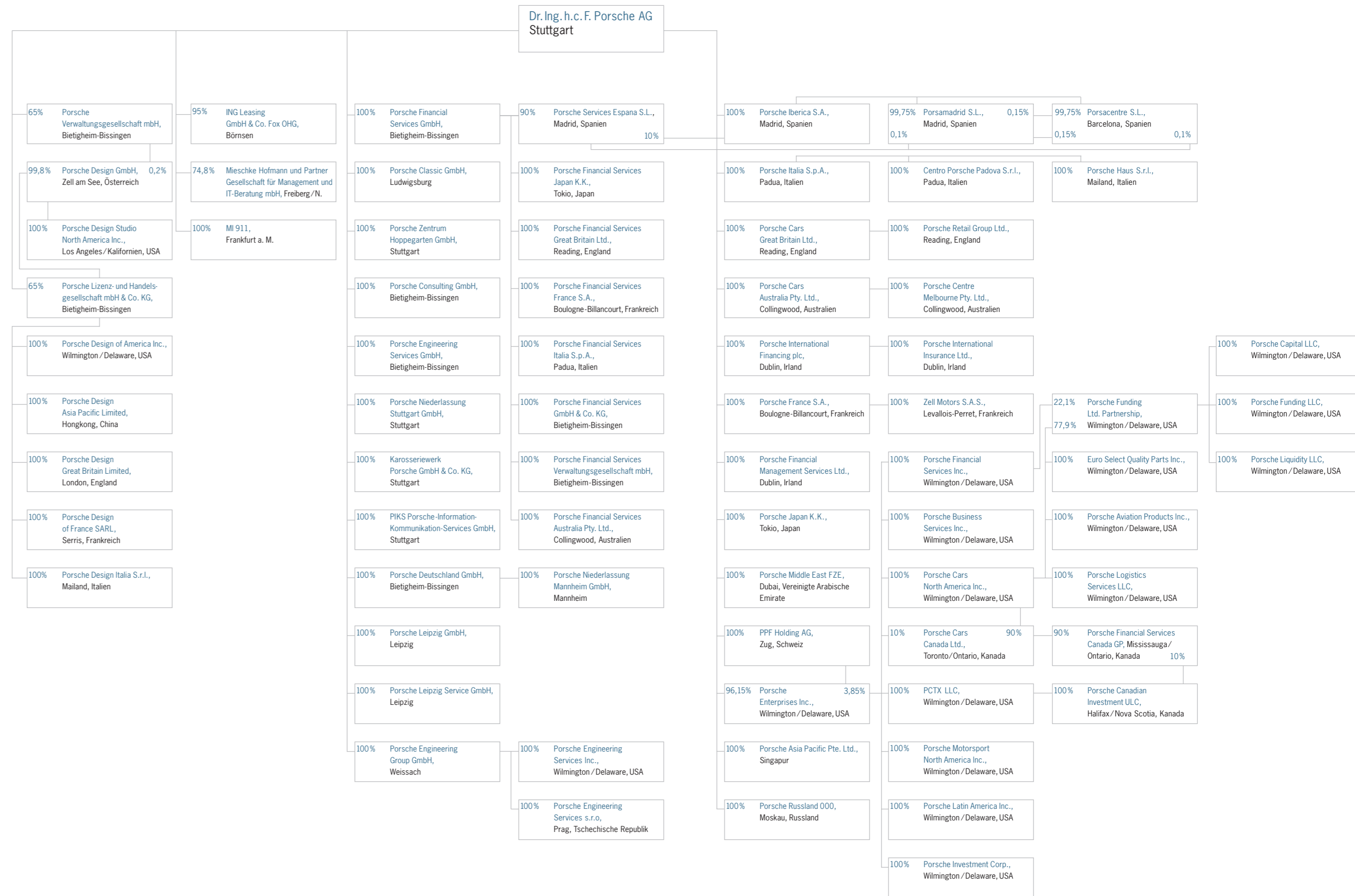
| | | 1996/97 HGB | 1997/98 HGB | 1998/99 HGB | 1999/00 HGB | 2000/01 HGB | 2001/02 HGB | 2002/03 HGB | 2003/04 IFRS | 2004/05 IFRS | 2005/06 IFRS | |
|--|------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------------------|--|
| Umsatz | Mio € | 2.093,3 | 2.519,4 | 3.161,3 | 3.647,7 | 4.441,5 | 4.857,3 | 5.582,0 | 6.147,7 | 6.574,0 | 7.273,0³⁾ | Umsatz |
| Inland | Mio € | 671,9 | 735,5 | 955,6 | 893,2 | 1.001,3 | 1.121,0 | 1.482,5 | 1.213,6 | 1.267,0 | 1.234,0 | Inland |
| Ausland | Mio € | 1.421,4 | 1.783,9 | 2.205,7 | 2.754,5 | 3.440,2 | 3.736,3 | 4.099,5 | 4.934,1 | 5.307,0 | 6.039,0 | Ausland |
| Absatz Neufahrzeuge | Fahrzeuge | 32.383 | 36.686 | 43.982 | 48.797 | 54.586 | 54.234 | 66.803 | 76.827 | 88.379 | 96.794 | Absatz Neufahrzeuge |
| Inland Porsche | Fahrzeuge | 9.670 | 9.174 | 10.607 | 11.754 | 12.401 | 12.825 | 13.896 | 12.176 | 13.902 | 13.921 | Inland Porsche |
| Ausland Porsche | Fahrzeuge | 22.713 | 27.512 | 33.375 | 37.043 | 42.185 | 41.409 | 52.907 | 64.651 | 74.477 | 82.873 | Ausland Porsche |
| Absatz Porsche | Fahrzeuge | 32.383 | 36.686 | 43.982 | 48.797 | 54.586 | 54.234 | 66.803 | 76.827 | 88.379 | 96.794 | Absatz Porsche |
| 911 | Fahrzeuge | 16.507 | 17.869 | 23.090 | 23.050 | 26.721 | 32.337 | 27.789 | 23.704 | 27.826 | 34.386 | 911 |
| Boxster | Fahrzeuge | 15.876 | 18.817 | 20.892 | 25.747 | 27.865 | 21.897 | 18.411 | 12.988 | 18.009 | 27.906 | Boxster |
| Carrera GT | Fahrzeuge | - | - | - | - | - | - | - | 222 | 660 | 368 | Carrera GT |
| Cayenne | Fahrzeuge | - | - | - | - | - | - | 20.603 | 39.913 | 41.884 | 34.134 | Cayenne |
| Produktion | Fahrzeuge | 32.390 | 38.007 | 45.119 | 48.815 | 55.782 | 55.050 | 73.284 | 81.531 | 90.954 | 102.602 | Produktion |
| Porsche gesamt | Fahrzeuge | 32.390 | 38.007 | 45.119 | 48.815 | 55.782 | 55.050 | 73.284 | 81.531 | 90.954 | 102.602 | Porsche gesamt |
| 911 | Fahrzeuge | 16.488 | 19.120 | 23.056 | 22.950 | 27.325 | 33.061 | 29.564 | 26.650 | 28.619 | 36.504 | 911 |
| Carrera GT | Fahrzeuge | - | - | - | - | - | - | 7 | 270 | 715 | 290 | Carrera GT |
| Boxster | Fahrzeuge | 15.902 | 18.887 | 22.063 | 25.865 | 28.457 | 21.989 | 18.788 | 13.462 | 20.321 | 30.680 | Boxster |
| Cayenne | Fahrzeuge | - | - | - | - | - | - | 24.925 | 41.149 | 41.299 | 35.128 | Cayenne |
| Mitarbeiter | Stichtag | 7.959 | 8.151 | 8.712 | 9.320 | 9.752 | 10.143 | 10.699 | 11.668 | 11.878 | 11.384 | Mitarbeiter |
| Personalaufwand | Mio € | 464,4 | 528,2 | 574,9 | 631,3 | 709,9 | 799,4 | 849,5 | 949,7 | 964,8 | 1.037 | Personalaufwand |
| Bilanz | | | | | | | | | | | | Bilanz |
| Bilanzsumme | Mio € | 1.249,7 | 1.490,9 | 1.916,1 | 2.205,4 | 2.891,6 | 5.408,7 | 6.315,0 | 9.014,3 | 9.710,1 | 14.628,8 | Bilanzsumme |
| Eigenkapital | Mio € | 298,1 | 415,8 | 587,4 | 782,0 | 1.053,3 | 1.466,8 | 1.754,5 | 2.920,8 | 3.420,2 | 5.376,1 | Eigenkapital |
| Anlagevermögen | Mio € | 565,3 | 579,6 | 525,6 | 577,7 | 731,8 | 2.207,7 | 2.663,3 | 2.380,1 | 2.428,4 | 5.680,8 | Anlagevermögen |
| Investitionen | Mio € | 234,8 | 175,8 | 155,0 | 243,7 | 293,8 | 1.119,5 | 1.295,2 | 1.111,1 | 919,0 | 4.224,2 | Investitionen |
| Abschreibungen | Mio € | 107,6 | 157,1 | 183,7 | 196,6 | 132,7 | 278,8 | 392,2 | 381,5 | 510,5 | 488,8 | Abschreibungen |
| Cash Flow | Mio € | 205,5 | 305,0 | 407,8 | 424,7 | 418,4 | 781,5 | 1.007,9 | 1.120,4 | 1.335,3 | 1.873,0 | Cash Flow |
| Erweiterter Cash Flow | Mio € | - | 413,1 | 592,5 | 506,5 | 764,4 | 1.067,3 | 1.389,6 | 1.511,7 | 1.332,1 | 2.100,6 | Erweiterter Cash Flow |
| Ergebnis vor Steuern | Mio € | 84,5 | 165,9 | 357,0 | 433,8 | 592,4 | 828,9 | 933,0 | 1.137,0 | 1.238,0 | 2.110,0³⁾ | Ergebnis vor Steuern |
| Jahresüberschuss nach Steuern | Mio € | 71,3 | 141,6 | 190,9 | 210,0 | 270,5 | 462,0 | 565,0 | 690,0 | 779,0 | 1.393,0 ³⁾ | Jahresüberschuss nach Steuern |
| Ausschüttungssumme | Mio € | 13,0 | 21,9 | 21,9 | 26,4 | 45,0 | 297,0 | 59,0 | 69,5 | 87,0 | 157,0 | Ausschüttungssumme |
| Dividende je Stückaktie ¹⁾ | | | | | | | | | | | | Dividende je Stückaktie ¹⁾ |
| Stammaktie | € | 0,72 | 1,23 | 1,23 | 1,48 | 2,54 | 2,94 + 14,00 | 3,34 | 3,94 | 4,94 | 5,94 + 3,00 | Stammaktie |
| Vorzugsaktie | € | 0,77 | 1,28 | 1,28 | 1,53 | 2,60 | 3,00 + 14,00 | 3,40 | 4,00 | 5,00 | 6,00 + 3,00 | Vorzugsaktie |
| DVFA/SG-Ergebnis je Stückaktie ²⁾ | € | 4,10 | 4,80 | 13,00 | 13,70 | 17,20 | 27,80 | 35,20 | - | - | - | DVFA/SG-Ergebnis je Stückaktie ²⁾ |
| Ergebnis je Stammaktie | € | - | - | - | - | - | - | - | 39,63 | 44,68 | 78,10 | Ergebnis je Stammaktie |
| Ergebnis je Vorzugsaktie | € | - | - | - | - | - | - | - | 39,69 | 44,74 | 78,22 | Ergebnis je Vorzugsaktie |

¹⁾ Jahre bis 1999/2000 wurden entsprechend dem Aktiensplit im Geschäftsjahr 2000/01 bereinigt dargestellt.

²⁾ Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Anlageberatung./Schmalenbach-Gesellschaft.

³⁾ Inkl. Anteil aus nicht fortzuführendem Geschäftsbereich der CTS Gruppe.

Übersicht über die Porsche Gruppe (Kapitalanteile)





PORSCHE

Geschäftsbericht 2005/06

Inhalt

| | |
|-----|---|
| 04 | Porsche ist für die Zukunft hervorragend gerüstet |
| 06 | Die Verwaltungsorgane |
| 08 | Bericht des Aufsichtsrats |
| 10 | Konzernlagebericht und Lagebericht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG |
| 22 | Entsprechens-Erklärung zum Corporate Governance Kodex |
| 24 | Finanzen |
| 30 | Kapitalmarkt |
| 34 | Modelle |
| 42 | Vertrieb |
| 48 | Märkte |
| 58 | Dienstleistungen |
| 60 | Kommunikation |
| 68 | Produktion |
| 74 | Umwelt |
| 76 | Mitarbeiter |
| 87 | Einkauf |
| 88 | Forschung und Entwicklung |
| 98 | Motorsport |
| 106 | Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung |
| 107 | Konzernbilanz |
| 108 | Konzern-Kapitalflussrechnung |
| 110 | Konzern-Eigenkapitalspiegel |
| 112 | Konzernanhang |
| 159 | Bestätigungsvermerk |
| 160 | Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten |
| 162 | Bilanz der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG |
| 163 | Gewinn- und Verlustrechnung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG |

Benzin-Direkteinspritzung

Bis zu 15 Prozent geringerer Kraftstoffverbrauch durch den Einsatz hochmoderner Benzin-Direkteinspritzung in den neuen Cayenne-Motoren.



Porsche ist für die Zukunft hervorragend gerüstet

Die Wogen nach dem Einstieg von Porsche bei Volkswagen haben sich wieder geglättet. Wer in den vergangenen Monaten unsere Argumente offen und vorurteilsfrei geprüft hat, wird heute der industriellen Logik zustimmen, die hinter diesem weitreichenden Engagement steckt. Als reines Investment hat sich die Beteiligung für Porsche ohnehin schon ausgezahlt: Ihr Wert liegt mittlerweile rund eine Milliarde Euro höher; was sich am gestiegenen Börsenkurs der VW-Aktie leicht ablesen lässt. Porsche ist mit zwei Sitzen im VW-Aufsichtsrat vertreten und bringt dort sein Wissen und seine Erfahrung ein. Wir unterstützen den Konzern-Vorstand bei den Restrukturierungsmaßnahmen und suchen auf allen Ebenen das offene Gespräch.

Wer mehr als drei Milliarden Euro in eine Beteiligung investiert, der hat sich der damit verbundenen Verantwortung ohne wenn und aber zu stellen – und zu kümmern. Wer uns kennt, weiß, dass unser Engagement nicht kurzfristige Renditeziele verfolgt, sondern auf Dauer angelegt ist. Porsche stellt dadurch die bereits seit Jahrzehnten bewährte Entwicklungs- und Fertigungspartnerschaft mit Volkswagen nicht nur auf ein noch festeres Fundament, sondern hat damit auch die Voraussetzungen für eine intensivere und erfolgreichere Zusammenarbeit in der Zukunft geschaffen. Es gibt deshalb keinen Zweifel: Die mit unserer Investition verbundenen langfristigen Zielsetzungen werden konsequent weiter verfolgt – und zwar zum Nutzen beider Unternehmen.

Die Porsche AG wird ihren Stimmrechtsanteil bei Volkswagen auf 25,1 Prozent erhöhen, um nach dem absehbaren Wegfall des VW-Gesetzes über eine allgemein gültige Sperrminorität zu verfügen. Denn nahezu alle Rechtsexperten gehen davon aus, dass der Europäische Gerichtshof das VW-Gesetz – voraussichtlich im Herbst 2007 – in wesentlichen Teilen für ungültig erklären wird. Die Bedenken gegen diese gesetzliche Regelung werden von uns geteilt, zumal sie schon jetzt die volle Ausübung unserer Aktionärsrechte bei Volkswagen behindern. Unabhängig davon sind wir weiterhin fest davon überzeugt, dass Volkswagen schneller wieder in der Champions League der internationalen Automobilindustrie spielt, als allgemein erwartet wird. Dazu soll auch unser Engagement beitragen.

Die Sorge mancher Kritiker, wir könnten aufgrund der großen Aufgaben bei Volkswagen unser eigenes Geschäft aus den Augen verlieren, ist unbegründet. Ich versichere Ihnen: Porsche steht auch weiterhin im Mittelpunkt unseres Denkens und Handelns – was übrigens auch bei der Beteiligungsfrage nicht anders war. Wir werden alles daran setzen, um die Erfolgs-

geschichte unseres Unternehmens in den nächsten Jahren fortzuschreiben. Und die Chancen dafür stehen gut.

Der nächste Schritt unserer Produktoffensive erfolgt Anfang 2007 mit der Markteinführung des neuen Cayenne: Ein noch attraktiveres Design, neue Motoren mit verbrauchsoptimierter Benzin-Direkteinspritzung und zusätzliche Optionen zur weiteren Erhöhung der Fahrperformance – das sind die Trümpfe, mit denen wir unseren Kunden einen weiteren Mehrwert bieten wollen. Wir sind davon überzeugt, dass der neue Cayenne hervorragend in den Märkten aufgenommen wird.

Seit der Einführung 2002 wurden von unserem sportlichen Geländewagen mehr als 140.000 Einheiten verkauft – ein Erfolg, der selbst unsere Erwartungen deutlich übertraf. Und dieses Volumen wurde erreicht ohne werksseitige Preisnachlässe beziehungsweise Rabatte, wie sie insbesondere in den USA bei unseren Wettbewerbern an der Tagesordnung sind. Den Absatzrückgang beim Cayenne in Nordamerika können wir zu einem guten Teil durch Zuwächse in anderen Regionen kompensieren. Porsche ist heute in mehr als 100 Märkten vertreten und verfügt damit über eine breite internationale Vertriebsbasis. Auch das ist einer der Gründe für den aktuellen Erfolg unseres Unternehmens.

Auf dieses leistungsstarke Vertriebsnetz setzen wir auch 2009 bei der Einführung des Panamera, unserer nach 911, Boxster/Cayman und Cayenne dann vierten Baureihe. Das attraktive, viertürige Sportcoupé der Premium-Klasse wird vier Erwachsenen mitsamt Reisegepäck ausreichend Platz bieten und ebenfalls die Gene in sich tragen, die einen echten Porsche ausmachen. Wie mit dem Cayenne werden wir uns auch mit dem Panamera völlig neue Kundengruppen für das Unternehmen und die Marke Porsche erschließen.

Bis dahin wird unser Wachstumskurs jedoch vom neuen Cayenne sowie von unseren beiden Sportwagen-Baureihen getragen. Die aktuellen Generationen des Boxster, des Cayman und vor allem des 911 sind weltweit bei unseren Kunden auf große Resonanz gestoßen. Mit unserer Variantenstrategie haben wir unsere Produktpalette noch einmal weiter aufgefächert. Die Elfer-Baureihe leistete im Berichtsjahr den größten Beitrag zu unserem Gesamtabsatz. Mit dem aktuellen 911 Turbo zum Beispiel haben wir in der zweiten Hälfte des abgelaufenen Geschäftsjahres der Öffentlichkeit eindrucksvoll gezeigt, zu welchen technischen Leistungen Porsche heute im Sportwagenbau fähig ist. Die Begeisterung für dieses Fahrzeug



spiegelt sich auch in den Auftragseingängen wider. Allein im ersten vollen Verkaufsjahr rechnet Porsche mit einem Absatz von 6.000 Einheiten des 911 Turbo. Und welches optische Potenzial in der 911-Baureihe steckt, haben wir mit dem neuen 911 Targa unter Beweis gestellt.

Auch mit der Absatzentwicklung der Boxster-Baureihe sind wir mehr als zufrieden. Mit dem im Dezember 2005 vorgestellten Cayman S, dem im Juli 2006 die Basisversion zur Seite gestellt wurde, verfügen wir jetzt über zwei äußerst attraktive Mittelmotor-Sportcoupés. Der Cayman besticht sowohl durch seine technische Reife als auch durch seine optische Eigenständigkeit. Dieser reinrassige Sportwagen, der die bisherige Lücke zwischen dem Boxster und dem 911 Carrera geschlossen hat, machte im abgelaufenen Geschäftsjahr bereits rund 50 Prozent des Absatzes der Boxster-Baureihe aus.

Die Gefahr, dass unser Wachstum zu Lasten der Produktqualität gehen könnte, ist ebenfalls unbegründet. Im Gegenteil: Bei den wichtigsten Qualitätsrankings – wie zum Beispiel der J.D. Power-Studie – belegt Porsche in der Zwischenzeit erste Plätze. Auch das ist ein Zeichen dafür, dass wir unsere Prozesse in der Produktion – ob in Zuffenhausen oder in Leipzig – im Griff haben. Das Thema „Qualität“ bleibt auch in Zukunft bei Porsche Chefsache.

Die gleiche Konsequenz legen wir aber auch bei der Absicherung unserer Finanzaktivitäten an den Tag. Der Ertrag hat bei Porsche eindeutig Vorrang vor der Stückzahl. Die Spitzenposition, die wir in unserer Branche heute als profitabelster Automobilhersteller der Welt einnehmen, sichert unsere Unabhängigkeit und unseren Gestaltungsspielraum. Als umsichtige und langfristig denkende Kaufleute wissen wir darüber hinaus, wie wichtig es ist, konservativ zu bilanzieren, seine finanziellen Ressourcen effizient einzusetzen und sich gegen mögliche Zukunftsrisiken – wie etwa Währungsschwankungen – vorausschauend abzusichern.

Diese Weitsicht wissen auch die internationalen Kapitalmärkte zu schätzen: Unsere beiden zur Finanzierung der VW-Beteiligung Anfang 2006 platzierten Anleihen stießen auf eine außer-

ordentlich hohe Nachfrage der Investoren und waren mehrfach überzeichnet. Sie erzielten erstklassige Konditionen, obwohl Porsche nicht über ein entsprechendes Rating verfügt.

Unsere Kunden, Mitarbeiter, Partner und Aktionäre können versichert sein, dass wir uns auf dem Erreichten nicht ausruhen werden. Der dauerhafte Geschäftserfolg, an den man sich schnell gewöhnen kann, muss jeden Tag aufs Neue hart erarbeitet werden.

Und harte Arbeit zahlt sich am Ende aus – so wie im abgelaufenen Geschäftsjahr, in dem unser Ergebnis überproportional angestiegen ist und in neue Dimension vorgestoßen ist. Ursache dafür waren auch Sondereinflüsse wie der Verkauf unserer Tochtergesellschaft CTS und die Einbeziehung der Volkswagen-Beteiligung. Aber selbst ohne Einbeziehung dieser Sondereinflüsse ist das Ergebnis aus dem Porsche Kerngeschäft stärker gestiegen als der Umsatz. Das zeigt, dass wir bei Porsche unser Handwerk verstehen. Klar ist aber ebenfalls, dass bei Porsche die Bäume nicht jedes Jahr über Nacht in den Himmel wachsen können. Einmalige Bilanzeffekte beeinflussen das Ergebnis eben nur kurzfristig. Dennoch: Wir werden auch beim Ergebnis Kurs halten.

Gehen Sie deshalb davon aus, dass wir dem Erfolg von Porsche weiterhin alles andere unterordnen werden. Das gilt genauso für unsere Beteiligung an Volkswagen – auch sie wird für uns eine gute Ernte einfahren.

Dr. Wendelin Wiedeking
Vorsitzender des Vorstands

Verwaltungsorgane der Gesellschaft

Mitglieder des Aufsichtsrats

Prof. Dr. Helmut Sihler
Kaufmann
Vorsitzender

Hans Baur*, Diplom-Ingenieur
Gewerkschaftssekretär
stellv. Vorsitzender

Maria Arenz*, Rechtsanwältin
(bis 25. 9. 2006)
Hauptabteilungsleiterin

Dr. Ludwig Hamm*, Diplom-Ingenieur
(ab 26. 9. 2006)
Hauptabteilungsleiter

Jürgen Kapfer*
Projektleiter

Uwe Hück*
Konzernbetriebsratsvorsitzender
Betriebsratsvorsitzender
Zuffenhausen und Ludwigsburg

Dr. techn. h.c. Ferdinand Piëch
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Volkswagen AG

Dr. Hans Michel Piëch
Rechtsanwalt

Dr. Ferdinand Oliver Porsche
Beteiligungsmanagement

Dr. Wolfgang Porsche
Diplom-Kaufmann

Hansjörg Schmierer*
Gewerkschaftssekretär

Werner Weresch*
Kfz-Mechaniker, Betriebsrat

Dr. Dr. h.c. Walther Zügel
vorm. Vorsitzender des Vorstands
der Landesgirokasse

* Arbeitnehmervertreter



Mitglieder des Vorstands

Dr.-Ing. Wendelin Wiedeking
Vorsitzender des Vorstands

Wolfgang Dürheimer
Diplom-Ingenieur
Forschung und Entwicklung

Holger P. Härter
Diplom-Volkswirt
Finanz- und Betriebswirtschaft

Harro Harmel
Personalwesen/Arbeitsdirektor

Michael Macht
Diplom-Ingenieur
Produktion und Logistik

Hans Riedel
(bis 31. 7. 2006)
Diplom-Kaufmann
Vertrieb und Marketing

Klaus Berning
(ab 2. 11. 2006)
Vertrieb und Marketing



Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat wurde während des Geschäftsjahres anhand schriftlicher und mündlicher Berichte des Vorstands und in gemeinsamen Sitzungen eingehend über die Lage des Unternehmens, den Geschäftsverlauf sowie die Geschäftspolitik unterrichtet und hat auf dieser Grundlage die Geschäftsführung des Unternehmens überwacht. Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt erörtert und die Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz abgegeben. Die Erläuterungen zur Entsprechenserklärung sind in den Geschäftsbericht 2005/06 aufgenommen worden. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat mit grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung, insbesondere der Finanz-, Investitions- und Personalplanung.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben mit wenigen Ausnahmen an den Aufsichtsratssitzungen teilgenommen. Im Falle der Abwesenheit haben sie zum Teil durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung mitgewirkt. Der Aufsichtsrat hat einen Ständigen Ausschuss gebildet, der als Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz und daneben als Personalausschuss fungiert. Der Aufsichtsrat hat eine Effizienzprüfung in Form einer Selbstevaluierung durchgeführt.

In den vier ordentlichen Sitzungen des Aufsichtsrats sowie in den vier Sitzungen des Ständigen Ausschusses wurden Geschäftsvorgänge, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedürfen, vor Beschlussfassung eingehend erörtert. In diesen Zusammenkünften konnte sich der Aufsichtsrat davon überzeugen, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führt und alle notwendigen Maßnahmen rechtzeitig und effektiv vorgenommen hat.

Daneben befasste sich der Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung intensiv mit der durch den Vorstand angestrebten Beteiligung an der Volkswagen AG und stimmte dem Vorhaben des Vorstands zu. Herr Dr. Ferdinand Piëch hat an der Beschlussfassung zur Beteiligung an der Volkswagen AG nicht mitgewirkt. Eine zweite außerordentliche Sitzung hatte den Verkauf der CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH zum Gegenstand, den der Aufsichtsrat ebenfalls genehmigte.

Zwischen den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand kontinuierlich, zeitnah und umfassend über die Entwicklung der Märkte und der Geschäftsbereiche informiert. Eine führende Bedeutung hat dabei das monatliche Berichtswesen, das wesentliche aktuelle Mengen- und Finanzdaten im Vergleich zu den Budget- und den Vorjahreszahlen aufzeigt und erläutert. Der Aufsichtsrat hat in die wesentlichen Planungs- und Abschlussunterlagen Einsicht genommen und sich von deren Richtigkeit und Angemessenheit überzeugt.

Ferner lag dem Aufsichtsrat der vom Vorstand gemäß § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2005/06 aufgestellte Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen zur Prüfung vor. Die Prüfung führte zu keinen Einwänden. Der Abschlussprüfer hat den Abhängigkeitsbericht geprüft und folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„Nach unserer pflichtgemäßen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass

1. die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind,
2. bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“



Nach eigener Prüfung stimmte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 15. November 2006, an der der Abschlussprüfer teilgenommen hat, dem Ergebnis der Prüfung der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Stuttgart, zu. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Aufsichtsrat sind gegen die im Abhängigkeitsbericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands keine Einwendungen zu erheben.

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss der Porsche AG und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2005/06 ist unter Einbeziehung der Buchführung und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts von der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Stuttgart, die in der ordentlichen Hauptversammlung am 27. Januar 2006 zum Abschlussprüfer gewählt wurde, geprüft worden. Gegenstand dieser Prüfung waren auch die Maßnahmen des Vorstands zur frühzeitigen Erkennung von Risiken, die den Erfolg und den Fortbestand des Unternehmens gefährden können. Der Abschlussprüfer hat keine Einwendungen erhoben und dies in uneingeschränkten Bestätigungsvermerken bescheinigt.

Der Abschluss der Porsche AG, der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammengefasste Konzernlagebericht, die mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Stuttgart, versehen sind, sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers haben dem Aufsichtsrat zur Prüfung vorgelegen. Der Aufsichtsrat hat die ihm nach § 170 Abs. 1 und 2 AktG vorgelegten Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers geprüft und nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfungen festgestellt, dass

keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat stimmt den Prüfungsergebnissen der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Stuttgart, zu.

Die den Jahresabschluss unterzeichnenden Wirtschaftsprüfer haben an der Sitzung des Aufsichtsrats vom 15. November 2006, in der der Jahresabschluss festgestellt und der Konzernabschluss gebilligt wurde, zu dem betreffenden Tagesordnungspunkt teilgenommen und über ihre Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses berichtet. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2005/06 gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Mit dem Lagebericht des Vorstands erklärt sich der Aufsichtsrat einverstanden. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendgung des Bilanzgewinns haben wir uns nach Prüfung angeschlossen.

Dem Vorstand, den gewählten Vertretern der Belegschaft und allen Mitarbeitern spricht der Aufsichtsrat für die im abgelaufenen Geschäftsjahr geleistete Arbeit und ihren hohen Einsatz Dank und Anerkennung aus.

Stuttgart, 15. November 2006

Der Aufsichtsrat
Prof. Dr. Helmut Sihler
Vorsitzender

Konzernlagebericht
und Lagebericht der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Leichtbau

Die äußerst verwindungssteife Rohkarosserie der Cayman-Modelle garantiert Fahrspaß auf höchstem Niveau.





Wiederum hat Porsche ein Geschäftsjahr mit Rekorden bei Absatz, Umsatz, Produktion und Ergebnis abgeschlossen. Sonderinflüsse – etwa aus der Beteiligung an Volkswagen – führten zu einem deutlich überproportionalen Gewinnanstieg.

Konjunktur auf Höhenflug

Die Weltwirtschaft ist im Berichtsjahr kräftig gewachsen. Die wichtigsten Impulse gingen von der US-Wirtschaft aus, gleichzeitig setzte sich das ungebremste Wachstum in China fort. Hinzu kam, dass Japan und der Euro-Raum ihre Schwächephasen überwinden konnten. Die Auftriebskräfte waren infolge der guten Ertragslage vieler Unternehmen und noch immer moderater Zinsen weitaus stärker als die dämpfenden Wirkungen, die insbesondere von dem zeitweise extrem stark gestiegenen Ölpreis und einer restriktiveren Geldpolitik in den USA und Europa ausgingen.

Die Entwicklung im Euro-Raum verlief insgesamt positiv, auch weil Deutschland und Italien nach langer Durststrecke wieder Tritt fassten. In Folge dessen beschleunigte die Wirtschaft in der Euro-Zone wie seit Jahren nicht mehr. Die Erholung, die im zweiten Halbjahr 2005 eingesetzt hatte, entwickelte sich vor allem im Frühjahr und Sommer 2006 zu einem kräftigen Aufschwung.

Die wichtigste Rolle für die europäische Wirtschaft spielte Deutschland, das allein rund 28 Prozent zur Wirtschaftsleistung der Union beiträgt. Die deutsche Konjunktur zeigte im Jahr 2006 mehr Dynamik als dies zuvor von den Experten prognostiziert worden war. Im August 2006, wenige Tage nach dem Ende des Porsche Geschäftsjahres 2005/06, wurden die Wachstumsprognosen korrigiert und teilweise auf mehr als zwei Prozent für das gesamte Jahr 2006 heraufgesetzt. Die gestiegene Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen sorgte dafür, dass Deutschland weiterhin stark vom Aufschwung der Weltwirtschaft profitierte.

Besonders erfreulich für die deutsche Wirtschaft war jedoch, dass auch die Binnennachfrage nach Jahren der Stagnation wieder in Schwung kam. Das Wachstum wurde gleichermaßen von den Anlageinvestitionen wie von den privaten Konsumausgaben getragen. Beide Effekte sind möglicherweise zwar auch die Folgen einer Sonderkonjunktur: Im Jahr 2007 will die Bundesregierung den Mehrwertsteuersatz um drei Prozentpunkte erhöhen und die Eigenheimzulage streichen. Allerdings sollten die denkbaren negativen Auswirkungen dieser steuerlichen Maßnahmen nicht überschätzt werden; dafür steht die Dynamik der Weltwirtschaft.

Porsche kommt mit neuem Rekord ins Ziel

Porsche konnte im Berichtsjahr erneut einen Rekordabsatz einfahren. Treiber des Wachstums waren die neuen Modelle unserer Sportwagen-Baureihen. Der 911 erfreute sich eines außerordentlichen Zuspruchs bei Kunden in aller Welt. Der Erfolgskurs der Baureihe erfuhr kurz vor Ende des Geschäftsjahres, im Juni 2006, mit der Markteinführung des neuen 911 Turbo einen weiteren Höhepunkt. Darüber hinaus stießen die beiden Versionen des neuen Mittelmotor-Coupés Cayman in ihrem ersten Verkaufsjahr auf große Resonanz. Der Cayenne-Absatz entwickelte sich erwartungsgemäß maßvoll rückläufig, nachdem die erste Modell-Generation des sportlichen Geländewagens am Ende ihres Lebenszyklus angekommen ist.

Gleichwohl erreichte der Cayenne beim Absatz im Berichtsjahr das hohe Niveau des 911. Es wurden 34.134 Fahrzeuge von der dritten Porsche Baureihe verkauft; im vorangegangenen Geschäftsjahr waren es 41.884 Einheiten gewesen. Der Absatz teilt sich auf in 13.077 Fahrzeuge, die auf die Basisversion mit dem Sechszylindermotor entfielen, und 15.088 Exemplare, die vom Cayenne S verkauft wurden. Vom Cayenne Turbo und dem neuen Cayenne Turbo S, der im Januar 2006 auf den Märkten eingeführt wurde, wurden insgesamt 5.969 Einheiten abgesetzt.

Beeindruckend war der Wachstumskurs des 911. Mit einem Zuwachs von 23,6 Prozent erreichte die Baureihe 34.386 Einheiten; und damit einen neuen Absatzrekord. Mit dem Verkaufstart des GT3 und des Turbo im Juni 2006 wurde im Berichtsjahr die neue Generation des Klassikers 911 nahezu vollständig auf den weltweiten Märkten eingeführt. Ein weiteres Derivat folgte mit dem 911 Targa nach dem Ende des Geschäftsjahres 2005/06; das Modell steht seit November 2006 bei den Händlern. Beim 911 Carrera war im Berichtsjahr die S-Version besonders gefragt; 66,6 Prozent der Carrera-Kunden entschieden sich für das leistungsstärkere Modell. 43,4 Prozent der Käufer wählten die Cabriolet-Versionen. Und auf die neuen Allrad-Varianten des 911, die im Oktober 2005 auf den Markt kamen, entfielen 41,1 Prozent des Carrera-Absatzes.

Der neue Cayman S kam seit November 2005 sukzessive auf die internationalen Märkte. Bis zum Ende des Berichtsjahres konnte das Mittelmotor-Coupé, das wir der Boxster-Baureihe zu rechnen, 12.868 Mal verkauft werden. Im Juli 2006 erweiterte die Basisversion des Cayman das Angebot; 1.134 Fahrzeuge wurden noch im Geschäftsjahr 2005/06 verkauft. Durch diese Absatzerfolge erfuhr die gesamte Boxster-Baureihe einen deutlichen Auftrieb; sie legte um 55,0 Prozent auf 27.906 Einheiten zu. Boxster und Boxster S schlugen sich in dem weltweit sehr hart umkämpften Roadster-Segment wacker. 8.430 Fahrzeuge der Basisversion wurden im Berichtsjahr abgesetzt, auf den leistungsstärkeren Boxster S entfielen 5.474 Einheiten,



was einem Anteil von 39,4 Prozent an den Verkäufen entspricht. Im Vorjahr betrug der Anteil der S-Version 45,9 Prozent. Mit Beginn des neuen Geschäftsjahres 2006/07 wurde die Boxster-Baureihe weiter aufgewertet; beide Roadster-Versionen kommen seither mit den modernen, verbrauchsreduzierten „VarioCam Plus“-Motoren zu den Kunden.

Einschließlich des Hochleistungssportwagens Carrera GT, dessen Produktion im Mai 2006 ausgelaufen ist, und der es noch einmal auf 368 Fahrzeuge (Vorjahr: 660 Einheiten) brachte, setzte der Porsche Konzern im Geschäftsjahr 2005/06 insgesamt 96.794 Fahrzeuge ab. Der Zuwachs gegenüber dem Vorjahreszeitraum mit 88.379 Einheiten betrug 9,5 Prozent.

Auch im Berichtsjahr lag der Konzern-Absatz unter der Anzahl produzierter Fahrzeuge. Die Hauptursache hierfür ist, dass Fahrzeuge, die innerhalb des Porsche Konzerns für den eigenen Bedarf eingesetzt werden, nicht als Neuwagenabsatz geführt werden. Hierbei handelt es sich um Dienst- und Leasingfahrzeuge für Mitarbeiter, Versuchsfahrzeuge, Fahrzeuge für den Fuhrpark, Testwagen für die Presse, Präsentationsfahrzeuge sowie Vorführwagen und Kundenersatzfahrzeuge für die konzernerzogenen Vertriebsgesellschaften und Händler. Diese Fahrzeuge werden grundsätzlich als Gebrauchtwagen verkauft und sind demzufolge im Porsche Konzern nicht im Neuwagenabsatz enthalten.

Starke Nachfrage rund um den Globus

Porsche Fahrzeuge waren im Berichtsjahr weltweit stark gefragt. Größter Absatzmarkt blieb zwar Nordamerika; allerdings erhöhten sich die Verkäufe besonders stark in sich entwickelnden Märkten wie China und Russland. Die hohen Wachstums-

raten auf diesen Exportmärkten resultierten aus dem großen Zuspruch, den der Cayenne dort erfuhr. Auch im Mittleren Osten, in Lateinamerika sowie in Süd- und Osteuropa konnte Porsche an die Erfolge des vorangegangenen Geschäftsjahres anknüpfen. Insgesamt stieg der Absatz in den Exportmärkten außerhalb Nordamerikas um 12,7 Prozent auf 45.442 Einheiten.

In Nordamerika erklomm der Absatz mit einem Zuwachs um 9,6 Prozent auf 37.431 Fahrzeuge (Vorjahr: 34.143 Einheiten) einen neuen Rekordwert. Den Erfolgskurs bestimmten die Sportwagen-Baureihen. Der 911 legte um 42,2 Prozent auf 13.783 Fahrzeuge zu. Die Boxster-Baureihe beendete das Geschäftsjahr mit einem Plus von 51,9 Prozent auf 11.164 Einheiten; darunter waren 6.119 Fahrzeuge des neuen Cayman S, der im Januar 2006 in den USA startete, und des Cayman, dessen Verkauf im Juli 2006 begann. Die Verkäufe des Cayenne fielen im Berichtsjahr mit 12.336 Einheiten zwar schwächer aus (minus 26,1 Prozent); doch ist dabei zu berücksichtigen, dass Porsche den Verkauf auch im vierten Angebotsjahr werksseitig nicht mit Rabatten unterstützte. Der Carrera GT kam in Nordamerika auf einen Absatz von 148 Einheiten (Vorjahr: 412 Einheiten). Insgesamt blieb der Anteil der Region Nordamerika am gesamten Porsche Absatz mit 38,7 Prozent unverändert.

Im Inland konnte Porsche in einem Umfeld, das insbesondere zu Beginn des Berichtsjahres noch als schwach bezeichnet werden musste, beim Absatz den Vorjahreswert wieder erreichen; mit 13.921 verkauften Fahrzeugen erhöhte sich die Anzahl sogar leicht um 0,1 Prozent. Der 911 kam mit einem Zuwachs von 16,0 Prozent auf 6.365 Fahrzeuge ins Ziel. Die Boxster-Baureihe erreichte ein Plus von 42,7 Prozent auf 4.003 Einheiten, wovon 1.706 auf die neuen Modelle Cayman S



und Cayman entfielen. Der Cayenne brachte es auf einen Absatz von 3.508 Fahrzeugen; im Vorjahresvergleich entspricht das einem Rückgang von 36,7 Prozent. Daneben wurden 45 Einheiten des Carrera GT abgesetzt nach 69 Einheiten im vergangenen Geschäftsjahr.

Umsatz wächst weiter

Der Umsatz im Porsche Konzern stieg im Berichtsjahr um 10,6 Prozent auf den neuen Rekordwert von 7,273 Milliarden Euro (Vorjahr: 6,574 Milliarden Euro). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH an die Magna International Inc., Aurora, Ontario, Kanada, veräußert wurde. Der Verkauf der CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH, die im vorangegangenen Geschäftsjahr einen Umsatz von 318 Millionen Euro erzielt hatte, wurde zum zweiten Halbjahr des Geschäftsjahres 2005/06 wirksam. Dadurch wurde im Berichtsjahr nur der Umsatz bis zu diesem Zeitpunkt – und damit 150 Millionen Euro – berücksichtigt.

Der größte Teil des Konzernumsatzes wurde mit 6,733 Milliarden Euro (ohne CTS Umsatzanteil) – das ist ein Zuwachs von 14,1 Prozent – auch in diesem Berichtsjahr im Fahrzeuggeschäft erwirtschaftet. Der Umsatz der Finanzdienstleistungsgesellschaften, der im Wesentlichen das Leasing-, Kredit- und Kreditkartengeschäft umfasst, betrug 389,5 Millionen Euro. Auf die Porsche AG entfielen vom Gesamt-Umsatz 6,12 Milliarden Euro.

Nach dem Geschäftsjahresende wurde außerdem die Porsche Engineering Services (PES) in Wilmington, Delaware, an die Magna International Inc., Aurora, Ontario, Kanada, verkauft. Die PES gehörte bis September 2006 zur Porsche Engineering Group GmbH in Weissach und bearbeitete primär Entwicklungsaufträge für den amerikanischen Markt. Nach der Übernahme der PES durch Magna International konzentriert Porsche die Steuerung aller Entwicklungsprojekte für externe Kunden weltweit in Weissach.

Gestiegene Produktion

Die Zahl der produzierten Fahrzeuge ist im Berichtsjahr kräftig gestiegen. Einschließlich der in Finnland montierten 16.297 Cayman sowie Cayman-S-Modelle und der insgesamt 14.383

Boxster sowie Boxster-S-Modelle verließen 102.602 Fahrzeuge die Produktionsbänder. Im Vorjahresvergleich entspricht dies einem Zuwachs von 12,8 Prozent.

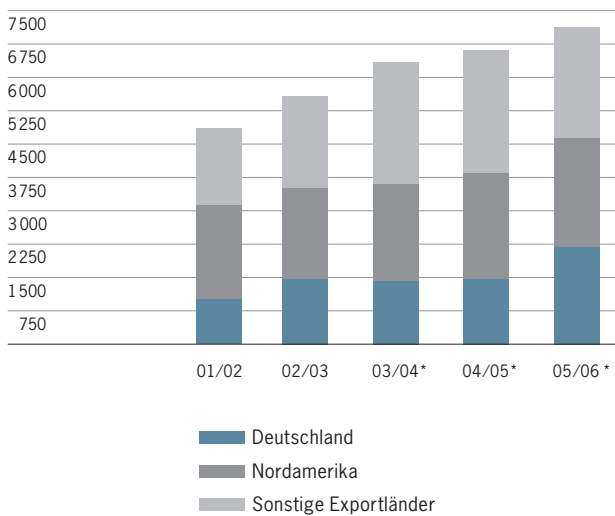
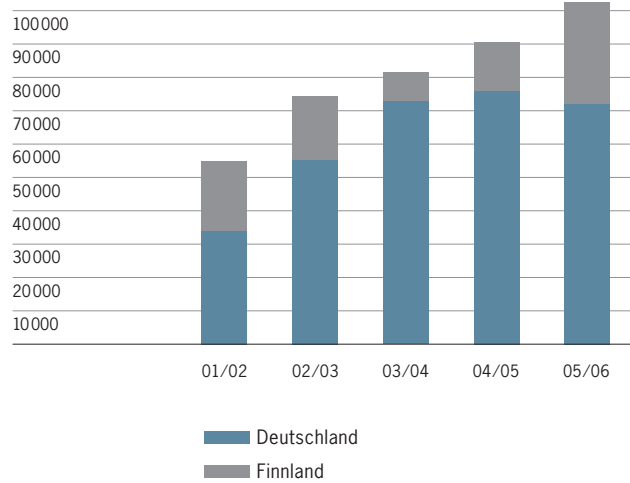
Insbesondere von den neuen Sportwagen-Generationen wurden deutlich mehr Fahrzeuge gefertigt. Die Produktion des 911 in Stuttgart-Zuffenhausen stieg um 27,6 Prozent auf 36.504 Einheiten. Darunter waren bereits 2.150 Fahrzeuge des neuen 911 Turbo, dessen Verkauf im Juni 2006 startete. Aufgrund der hohen Nachfrage sowohl nach den Modellen der Elfer- als auch der Boxster-Baureihe erfolgte die Fertigung von Boxster und Cayman fast vollständig bei unserer finnischen Partner. Die Produktion des Cayenne im Werk Leipzig sank lebenszyklusbedingt um 14,9 Prozent auf 35.128 Fahrzeuge. Neben dem sportlichen Geländewagen wurden dort im Berichtsjahr noch 290 Einheiten des Carrera GT gefertigt (Vorjahr: 715 Exemplare), dessen Produktionsauslauf im Mai 2006 erfolgte.

Hoher Entwicklungsaufwand

Die Aufwendungen für Eigenentwicklungen bewegten sich auch im Berichtsjahr auf einem hohen Niveau. Einerseits konnten Entwicklungsarbeiten nach der teilweise schon in den beiden vorangegangenen Geschäftsjahren erfolgten Markteinführung der neuen Sportwagen-Generation zurückgefahren werden. Andererseits waren Aufwendungen für neue Modellvarianten wie den 911 GT3, den 911 Turbo und den 911 Targa zu tragen. Außerdem schlugen Aufwendungen für den Cayman und den Cayman S sowie für die Entwicklung des neuen Cayenne zu Buche. Der sportliche Geländewagen wird Anfang des Jahres 2007 sukzessive auf den weltweiten Märkten eingeführt. Darüber hinaus fielen bereits erste Entwicklungskosten für das viertürige Sportcoupé Panamera an.

Wiederum Arbeitsplätze geschaffen

Auch im Geschäftsjahr 2005/06 konnte der Porsche Konzern neue Arbeitsplätze schaffen. Bereinigt um den Verkauf der CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH legte die Beschäftigtenzahl um 3,8 Prozent auf 11.384 zum Stichtag zu. Die inzwischen verkaufte CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH hatte im Vorjahr 910 Mitarbeiter. Neue Stellen entstanden im Berichtsjahr im Porsche Konzern vor allem im Bereich Forschung und Entwicklung

Umsatz in Millionen Euro *Berechnung nach IFRS**Produktion Porsche Fahrzeuge** in Einheiten

sowie im Dienstleistungssektor. Die Belegschaft der Porsche AG zählte zum Stichtag – für sich alleine betrachtet – 8.257 (im Vorjahr 7.995) Mitarbeiter.

Unmittelbar nach Geschäftsjahresende verringerte sich die Beschäftigtenzahl im Porsche Konzern durch den Verkauf der Porsche Engineering Services (PES) in Wilmington, Delaware, im September 2006 um weitere 126 auf 11.258 Mitarbeiter.

Steigerung der Produktivität

Porsche stellt seit Jahren seine Prozesse kontinuierlich auf den Prüfstand. Die Prozessoptimierung ist in den Leitlinien und Zielvereinbarungen der Führungskräfte fest verankert. Aktivitäten zur Optimierung der Geschäftsprozesse werden vor allem über den Porsche Verbesserungs-Prozess (PVP) und die Porsche Prozess-Optimierung (PPO) initiiert und umgesetzt. Die zu erreichenden jährlichen Verbesserungspotenziale liegen zwischen drei und sechs Prozent.

Im Rahmen des PVP wird seit Jahren in allen Ressorts nach Optimierungspotenzialen gesucht, die dann im Rahmen von PVP-Projekten und -Workshops realisiert werden. Im vergangenen Jahr wurden allein hierzu von den Fachbereichen mit Unterstützung der PVP-Organisation rund 200 Projekte und Workshops erfolgreich durchgeführt. Die PPO kam ergänzend im Jahr 2004 hinzu; ihr Ziel ist es, mit dem Einsatz der heutigen Ressourcen den Raum für zukünftiges weiteres Wachstum zu erschließen. Im Berichtszeitraum wurden – auch in Hinblick auf die vierte Baureihe – die Prozesse zur Planung und Steuerung von Fahrzeugprojekten ressort- und baureihenübergreifend optimiert.

Rekordergebnis eingefahren

Erneut ist es Porsche gelungen, das außerordentlich hohe Konzern-Vorsteuerergebnis des vorangegangenen Geschäftsjahres in Höhe von 1,238 Milliarden Euro weiter zu steigern. Erfreulicherweise legte in diesem Zusammenhang das Ergebnis aus dem Fahrzeuggeschäft stärker zu als der entsprechende Umsatz, was in erster Linie einem deckungsbeitragsmäßig besseren Modellmix zu verdanken ist. Der überdurchschnittlich hohe Ergebnissprung auf insgesamt 2,110 Milliarden Euro im Berichtsjahr ist allerdings auf Sondereinflüsse und Einmal-effekte zurückzuführen.

Zu diesen außerordentlichen Effekten zählen neben dem Verkauf der CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH, durch den ein Buchgewinn von 80,7 Millionen Euro angefallen ist, unter anderem die Porsche Erträge aus der Beteiligung an der Volkswagen AG.

Da bezüglich der Volkswagen-Beteiligung die „at Equity“ Konsolidierung angewendet wird, muss dem Porsche Konzern ein anteiliger Jahresüberschuss der Volkswagen AG zugerechnet werden. Der für Porsche zugrunde gelegte Anteil in Höhe von 21,2 Prozent der Stammaktien entspricht 15,4 Prozent der von der Volkswagen AG ausgegebenen Stamm- und Vorzugsaktien. Der vom Porsche Konzern als Ertrag auszuweisende Betrag belief sich auf 203,4 Millionen Euro. Die Dividende für die an der Volkswagen AG zum Geschäftsjahresende gehaltene Beteiligung von 21,2 Prozent der Stammaktien betrug 68,3 Millionen Euro. Diese Dividende wurde bei der Porsche AG als Beteiligungsergebnis vereinnahmt. Erträge aus Kurssicherungsgeschäften im Zusammenhang mit dem Erwerb weiterer 3,9 Prozent an der Volkswagen AG summierten sich auf einen deutlichen dreistelligen Millionen Euro-Betrag.



Dass Porsche im Berichtsjahr über ein im Wettbewerbsvergleich hervorragendes Ergebnisniveau verfügte, lag auch an der verbesserten Produktivität, strengen Kostendisziplin und umsichtigen Absicherung gegenüber wichtigen Währungen wie dem US-Dollar. Der Jahresüberschuss (Ergebnis nach Steuern) stieg im Konzern auf 1,393 Milliarden Euro nach 779 Millionen Euro im Vorjahr. Unsere Beteiligungsgesellschaften im Inland und Ausland haben ihren Beitrag zu diesem positiven Ergebnisverlauf geleistet.

Bei der Porsche AG nahm das nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches ermittelte Vorsteuer-Ergebnis auf 1,668 Milliarden Euro zu; im vorangegangenen Geschäftsjahr waren es 872 Millionen Euro gewesen. Der Jahresüberschuss stieg von 528 Millionen auf 1,254 Milliarden Euro. Hier machten sich neben dem operativen Geschäft die Ausschüttungen der Beteiligungsgesellschaften mit 506,8 Millionen Euro, der Buchgewinn aus der Veräußerung der CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH sowie Kurssicherungsergebnisse bemerkbar.

Weiter gehende Informationen zur Ertragslage sind aus dem Konzernabschluss einschließlich Anhang sowie dem Kapitel Finanzen ersichtlich.

Investitionen und Abschreibungen

Die Investitionen erreichten auch im Berichtsjahr ein hohes Niveau. Dies lag sowohl an der Ausweitung des Geschäftsvolumens, der Vorbereitung neuer Modellvarianten und der Erneuerung von Anlagen in den Porsche Werken als auch an einer regen Bautätigkeit im Konzern. Zu den einzelnen Maßnahmen zählen in Zuffenhausen die Verlängerung des Fahrzeug-Montagebands sowie der Ausbau des Motorenwerks mit Blick auf die Produktion für den Panamera. In Weissach schlugen Ausgaben für ein neues Antriebszentrum und ein Motorsport-Zentrum zu Buche. In Leipzig erfolgten erste Schritte der Fabrikenerweiterung, zu der auch neue Mitarbeiterparkplätze und weitere Infrastrukturmaßnahmen gehörten. Daneben wächst am Porscheplatz in Zuffenhausen das neue Museum. So betragen die aktivierten Bauinvestitionen im Berichtsjahr insgesamt – aber ohne Grundstückskäufe – mehr als 40 Millionen Euro.

In Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte wurden 407,4 Millionen Euro investiert (Vorjahr 370,7 Millionen Euro). Bei unseren Finanzdienstleistungsgesellschaften beliefen sich die Investitionen in vermietete Vermögenswerte auf 551,9 Millionen Euro nach 543,6 Millionen Euro im Vorjahr. Die Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte der Porsche AG machten im Geschäftsjahr 2005/06 361,7 Millionen Euro aus; sie entfielen unter anderem auf verschiedene Rationalisierungsprojekte wie die fortlaufende Modernisierung der EDV-Systeme, den Ersatz vorhandener Anlagegüter sowie Maßnahmen zum Umweltschutz. Für den Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 21,2 Prozent wurden Investitionen in Höhe von 3,123 Milliarden Euro getätigt. Porsche hat darüber hinaus Kurssicherungsgeschäfte abgeschlossen, die den Erwerb weiterer 3,9 Prozent der Stammaktien der Volkswagen AG betreffen.

Die Abschreibungen im Konzern blieben im Vergleich zum Vorjahr trotz höherer Sportwagen-Produktion nahezu unverändert und belaufen sich auf 488,8 Millionen Euro. Auf die Finanzdienstleistungsgesellschaften entfielen Abschreibungen in Höhe von 164,8 Millionen Euro (Vorjahr 174,6 Millionen Euro).

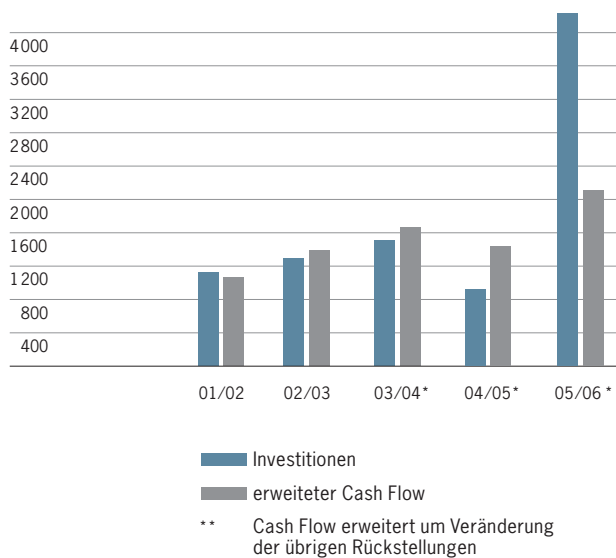
Erfolgreiche Platzierung von Anleihen

Porsche hat im Januar 2006 über die Porsche International Financing plc, Dublin zwei Anleihen am Markt platziert. Zum einen handelt es sich um eine Euro-Anleihe über zwei Milliarden Euro Nominalvolumen, die sich aus zwei Tranchen über je eine Milliarde Euro Nominalvolumen mit Laufzeiten von fünf und zehn Jahren zusammensetzt. Zum anderen wurde eine auf US-Dollar lautende Hybrid-Anleihe über eine Milliarde US-Dollar Nominalvolumen emittiert. Beide Anleihen stießen auf eine außerordentlich hohe Nachfrage der Investoren und waren jeweils mehrfach überzeichnet. Dies ist um so bemerkenswerter, als Porsche über kein Rating verfügt, und spiegelt gerade deshalb den exzellenten Ruf des Unternehmens an den internationalen Finanzmärkten wider.

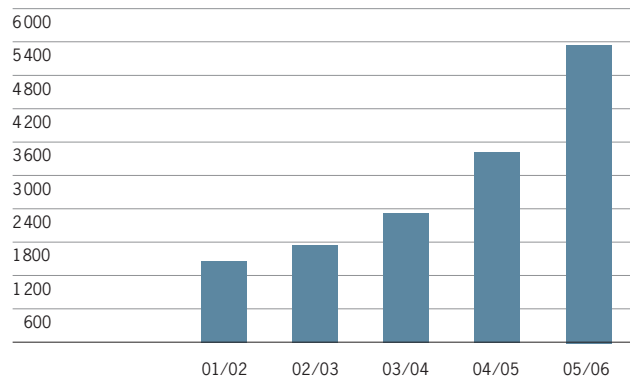
Die Hybrid-Anleihe wird mit 7,2 Prozent jährlich verzinst. Bei den beiden Tranchen der Euro-Anleihe beträgt die Nominalverzinsung 3,5 Prozent pro Jahr (fünfjährige Laufzeit) und

Investitionen und erweiterter Cash Flow in Millionen Euro**

*Berechnung nach IFRS



Eigenkapital in Millionen Euro



3,875 Prozent pro Jahr (zehnjährige Laufzeit). Die Hybrid-Anleihe ist dadurch gekennzeichnet, dass sie kein Fälligkeitsdatum hat. Erstmals ist sie nach fünf Jahren durch Porsche kündbar. Die Verzinsung bleibt über die gesamte Laufzeit konstant. Dies sorgt für Planungssicherheit und das Zinsänderungsrisiko wird vom Investor getragen. Porsche entscheidet, ob und wann die Anleihe zurückgezahlt wird. Insgesamt war der Zeitpunkt für die Begebung der Anlagen sehr günstig gewählt.

Finanzstruktur: Cash Flow gestiegen

Der erweiterte Cash Flow – also einschließlich der Veränderung der Sonstigen Rückstellungen – konnte im Berichtsjahr gesteigert werden: Mit 2,101 Milliarden Euro lag er deutlich über dem Vorjahreswert von 1,332 Milliarden Euro. Die Nettoliquidität war durch erhöhte Zuflüsse aus dem operativen Geschäft gekennzeichnet und wäre ohne die Beteiligung an der Volkswagen AG deutlich gestiegen. Durch den Kauf von 21,2 Prozent der Volkswagen-Stammaktien ist die Nettoliquidität auf 1,881 Milliarden Euro gesunken (Vorjahr 2,355 Milliarden Euro).

Das Eigenkapital im Konzern hat sich um 1,956 Milliarden auf 5,376 Milliarden Euro erhöht. Darin spiegelt sich auch die Begebung der Hybrid-Anleihe wider, die als Eigenkapital in der Bilanz auszuweisen ist.

Entscheidung für Panamera-Produktion in Leipzig

Porsche wird für das viertürige Sport-Coupé Panamera, das 2009 auf den Markt kommt, das Werk Leipzig erheblich erweitern. Dort entstehen eine neue Fertigungshalle mit einer Fläche von rund 25.000 Quadratmetern und ein Logistik-

zentrum mit einer Fläche von 23.500 Quadratmetern. Die gesamte Investitionssumme in neue Gebäude und Fertigungseinrichtungen beläuft sich auf 150 Millionen Euro.

Die Motoren des Panamera kommen aus dem Stammwerk in Zuffenhausen. Die lackierten Rohkarossen wird das Volkswagen-Werk in Hannover zuliefern. Porsche hat sich für dieses Werk entschieden, da es zu den neuesten und modernsten im Volkswagen-Verbund zählt. Es verfügt über eines der größten Presswerke Europas und eine hochflexible Lackiererei, die eine größere Farbpalette als andere Volkswagen-Werke ermöglicht.

Durch die Montage des Panamera werden rund 600 neue Arbeitsplätze bei Porsche Leipzig geschaffen. Die Rekrutierung der Mitarbeiter beginnt 2008. Außerdem werden rund 600 Arbeitsplätze bei Zulieferern im Raum Leipzig entstehen. An den Porsche Standorten Zuffenhausen und Weissach wird der Panamera bis 2009 für rund 400 neue Arbeitsplätze sorgen. Im Volkswagen-Werk Hannover werden 500 Mitarbeiter die lackierten Karossen produzieren. Nach dem 911, der Boxster-Baureihe einschließlich Cayman und dem Cayenne will Porsche mit der vierten Baureihe seine Kundenbasis weiter verbreitern und die Marktdurchdringung weiter erhöhen, um damit den Wachstumskurs nachhaltig abzusichern.

Dank an Mitarbeiter, Partner und Aktionäre

Erneut war im Berichtsjahr von den Porsche Mitarbeitern im In- und Ausland und quer durch alle Unternehmensbereiche ein außergewöhnlicher Einsatz gefordert. Die nochmalige Ausweitung der Produktion bei den Sportwagen, die Vorbereitung neuer Modelle und die weltweite Präsentation von Cayenne Turbo S, 911 Turbo, Cayman und Cayman S vor Journalisten,



Händlern und Kunden waren besondere Herausforderungen. Dies galt auch für weitere Vertriebsaufgaben und Entwicklungsarbeiten. Für das große Engagement bedankt sich der Vorstand bei allen Beteiligten. Als Zeichen der Wertschätzung werden wir, wie schon in den Vorjahren, alle Tarif-Mitarbeiter mit mindestens einjähriger Betriebszugehörigkeit am guten Geschäftsergebnis teilhaben lassen.

Der Dank gilt gleichermaßen den Aktionären, die erneut ihr Vertrauen in die guten Zukunftsperspektiven des Unternehmens bewiesen haben, den Arbeitnehmervertretern, die weitreichende strategische Entscheidungen gemeinsam mit der Geschäftsleitung getragen haben, sowie den Zulieferern und den Partnern in den Vertriebsorganisationen. Ohne deren tatkräftige Unterstützung hätte Porsche seine ehrgeizigen Ziele nicht erreichen beziehungsweise vielfach übertreffen können.

Risiko-Managementsystem

Nach § 91 Absatz 2 Aktiengesetz ist Porsche verpflichtet, ein Risikomanagement- und Früherkennungssystem zu unterhalten. Das Handelsgesetzbuch schreibt weiter vor, über die zukünftige Entwicklung und die damit verbundenen Chancen und Risiken zu berichten. In jährlichen Planungsrunden werden deshalb alle Geschäftsaktivitäten auf Chancen und Risiken hin untersucht und bewertet. Daraus werden wiederum Ziele abgeleitet, deren Erfüllungsgrad unterjährig durch das konzernweite Controlling- und Berichtssystem kontrolliert wird. Sollte es zu möglichen Abweichungen oder Veränderungen der Markt- oder Wettbewerbslage kommen, werden diese durch dieses Kontrollsystem sofort erfasst und analysiert – und zudem die Entscheidungsträger im Unternehmen umgehend darüber unterrichtet. Dieses Vorgehen erlaubt es, negative Entwicklungen zeitnah zu erkennen und sofortige Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Neben der geschilderten Regelberichterstattung gibt es für unerwartet eintretende Risiken zudem eine interne ad-hoc-Berichterstattung. Die Unternehmensbereiche „Risk Management“ und „Interne Revision“ überwachen zentral die Angemessenheit und Effizienz des gesamten Risikomanagements. Sollten Verbesserungspotenziale festgestellt werden, gelangen diese zum Vorstand und werden anschließend umgesetzt. Zu dieser Überwachung gehört auch, dass das

gesamte Risikomanagement- und Früherkennungssystem fortlaufend dokumentiert und auf Geeignetheit und Zweckmäßigkeit hin überprüft wird.

Fortlaufende Kontrolle von betrieblichen Abläufen

Die Abschlussprüfer haben – wie bereits in den vorangegangenen Geschäftsjahren – das im Berichtsjahr praktizierte Früherkennungssystem bewertet. Sie haben festgestellt, dass es die gesetzlichen Anforderungen erfüllt. Bei Porsche sind Entwicklungen, die bestandsgefährdend sein könnten oder geeignet sind, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nachhaltig und wesentlich zu beeinträchtigen, gegenwärtig nicht zu erkennen. Insgesamt lassen sich Risiken jedoch niemals vollständig ausschließen. So könnten Naturkatastrophen, eine Eskalation terroristischer Aktivitäten, mögliche Pandemien oder Gesetzesänderungen bei Steuern und Zöllen in einzelnen Exportmärkten den Fahrzeugabsatz von Porsche beeinträchtigen. Denkbar ist auch, dass die Nachfrage aufgrund einer rezessiven Veränderung des wirtschaftlichen Umfeldes sinkt, besonders dann, wenn sich die konjunkturelle Lage auf dem nordamerikanischen und deutschen Markt nachhaltig verschlechtert. Diese Märkte sind die größten Absatzregionen für Porsche. Aufgrund der fortlaufenden intensiven Marktbeobachtungen und eingesetzten Frühwarnindikatoren kann Porsche jedoch einen beginnenden Absatzrückgang zeitnah erkennen. Durch Produktionsanpassungen oder das Umlenken von Absatzströmen lassen sich die negativen Auswirkungen für das Unternehmen begrenzen. Eine weitere Erhöhung der Rohöl- und Rohstoffpreise kann die Profitabilität von Porsche beeinträchtigen. Rohstoffe und Rohöl bilden die Grundlage für viele Komponenten. Eine Preiserhöhung führt indirekt zu einer Erhöhung der Material- und Produktionskosten. Porsche beobachtet die Rohstoffmärkte und versucht durch langfristige Lieferantenverträge das Kostenrisiko zu minimieren. Wie jedes andere produzierende Unternehmen ist Porsche auch von der markt- und steuerpolitischen Entwicklung der Energiepreise betroffen. Die Erhöhung der Treibstoffpreise sowie die steigenden Anforderungen an die Reduktion des Flottenverbrauchs sowie der Abgasemissionen führen zu stetig steigenden Anforderungen an die Motoren- und Produktentwicklung.



Im Finanzbereich ist es die Strategie von Porsche, die für das Unternehmen wichtigsten Währungen mittelfristig zu sichern und für eine stabile Planungsgrundlage zu sorgen. Dabei werden die mittel- und langfristigen Absatzziele des Konzerns in Bezug auf Fahrzeuge, Tequipment-Ausrüstungen, Ersatzteile sowie Selection-Artikel berücksichtigt. Porsche setzt zur Währungssicherung gängige Instrumente wie Optionen oder Termingeschäfte ein. Die Zusammenarbeit erfolgt dabei mit erstklassigen Finanzpartnern. Art und Umfang von Absicherungen werden durch interne Richtlinien vorgegeben; ihre Abwicklung erfolgt zentral durch die Abteilung „Treasury“. Eine Politik größtmöglicher finanzieller Absicherung wird auch bei der Liquiditätsvorsorge betrieben. Es wurden Anleihen begeben, die wegen der derzeit ausreichenden Liquidität aus dem operativen Geschäft als Reserven zinsbringend angelegt sind. Mögliche Zinsrisiken werden durch den Abschluss von Zins-Swaps oder Optionen gesichert. Es wird ein intensives Forderungs-Managementsystem betrieben, um Ausfallrisiken zu begrenzen.

Auch das Leasinggeschäft bedarf kontinuierlicher Vorsorge. Denn im Zuge eines seit Jahren steigenden Fahrzeugabsatzes erhöht sich auch das Restwertisiko aus der Vermarktung der nach Beendigung der Leasingverträge durch die Porsche Finanzdienstleistungsgesellschaften zurückgenommenen Fahrzeuge. Um das Vermarktungsrisiko zu reduzieren, wird die Restwertentwicklung von Porsche Fahrzeugen in den Gebrauchtwagenmärkten genau überwacht. Diese Erkenntnisse werden dann auch bei den Zukunftsbewertungen für neue Leasingverträge berücksichtigt. Verbleibende Risiken werden in der Bilanz des Porsche Konzerns berücksichtigt. Ein weiteres Risiko, von dem Porsche wie auch andere Unternehmen betroffen ist, stellt das Abwandern qualifizierter Fach- und Führungskräfte dar. Das Risiko eines Know-how-Verlustes durch Fluktuation wird jedoch durch die hohe Attraktivität von Porsche als Arbeitgeber und bestehende Personalentwicklungsprogramme begrenzt. Beide Faktoren sorgen für eine große Zufriedenheit der Mitarbeiter.

Auch im Bereich der Informationstechnologie ergeben sich Risiken. Unberechtigte Datenzugriffe oder Datenmissbrauch

können zu erheblichen Störungen der betrieblichen Abläufe führen. Das Unternehmen schützt sich dagegen durch Verfahrensanweisungen, die den Zugriff auf Informationen und den Umgang mit Informationen für Mitarbeiter verbindlich vorgeben, und setzt zudem technische Maßnahmen wie Virens Scanner und Firewall-Systeme ein. Für den Ausfall von IT-Systemen besitzt Porsche ein Notfall- und Katastrophen-Vorsorgeprogramm, das für den Unternehmensablauf wichtige Daten und Maschinen dupliziert. Das vorhandene Vorsorgeprogramm wird laufend an veränderte betriebliche Anforderungen angepasst. Nicht vollständig auszuschließende, plötzlich auftretende Ereignisse sind auch Brände oder Explosionen bei Porsche oder einem Lieferanten. Dadurch können Betriebsabläufe erheblich und nachhaltig gestört werden. Dieses Risiko wird durch umfangreiche Schutzmaßnahmen und fortlaufende Kontrollen begrenzt, die zugleich gewährleisten, dass Porsche als gut geschütztes Industrierisiko zu qualifizieren ist. Im Rahmen seines internationalen Versicherungsprogramms hat das Unternehmen als Ergänzung dazu einen umfangreichen Sach- und Betriebsunterbrechungsschutz etabliert. Ein schnelles Eingreifen ist auch bei Ereignissen gefragt, die das Image von Porsche bedrohen können. Hierzu hat das Unternehmen Kommunikationsstrategien entwickelt, die es erlauben, unmittelbar und flexibel auf verschiedenste Krisenszenarien zu reagieren. Dies ist umso wichtiger, als das Erscheinungsbild von Porsche in der Öffentlichkeit stark durch die Art und Weise der kommunikativen Darstellung geprägt ist. Wie jedes andere Unternehmen auch, kann Porsche in ein Gerichts- oder Schiedsverfahren verwickelt werden. Gegenwärtig bestehen aber keine Verfahren, die einen erheblichen Einfluss auf die wirtschaftliche Lage des Konzerns haben.

Umfassende Qualitätssicherung

Automobilhersteller und Zulieferer arbeiten heute in der Entwicklung und Serienbelieferung sehr eng zusammen, wodurch sich Synergieeffekte erzielen lassen. Diese enge Verbindung bringt jedoch auch eine erhöhte Abhängigkeit des Automobilherstellers vom Lieferanten mit sich. So können Lieferverzögerungen, Lieferausfälle und Qualitätsmängel rasch zu Produktionsstörungen beim Autohersteller führen, die wiederum dessen Ertragslage negativ beeinflussen. Porsche hat der-



artige Risiken mittels umfangreicher Lieferantenauswahl-, Lieferantenkontroll- und Lieferantensteuerungsverfahren begrenzt. Demnach werden die Lieferanten durch das Unternehmen nach einer umfangreichen Prüfung und Bewertung der technischen und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit ausgewählt und danach klassifiziert. Falls der Lieferant nicht in vollem Umfang dem abgeprüften Anforderungsprofil von Porsche entspricht, aber dennoch einen Auftrag erhalten soll, wird er entsprechend qualifiziert. Kommt es dann zu der Serienversorgung durch den Lieferanten, erfolgt durch Porsche eine durchgehende Qualitäts- und Terminkontrolle bezüglich der Teilelieferungen. Treten Verschlechterungen auf, werden die Ursachen analysiert und umgehend Abhilfemaßnahmen durchgeführt, deren Erfolg fortlaufend überwacht wird. Zum Schutz vor Lieferanteninsolvenzen und damit einhergehenden Versorgungsstörungen erfasst und beobachtet Porsche die Bonität ihrer Lieferanten. Insolvenzgefährdete Lieferanten können dadurch frühzeitig erkannt und entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. Die Fertigung von Fahrzeugen ist ein komplexer Prozess, bei dem sich Produktmängel einschleichen können, die zu Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen führen oder Rückrufaktionen notwendig machen. Die Erfassung von Produktmängeln in den verschiedenen Absatzmärkten und deren Auswertung erlaubt es Porsche zeitnah, ein Nachlassen der Produktqualität sowie deren Ursachen festzustellen. Im Rahmen wöchentlicher Produktqualitätsbesprechungen eines speziell zu diesem Zweck eingerichteten und interdisziplinär besetzten Arbeitskreises werden die Ursachen analysiert und angemessene Abhilfemaßnahmen eingeleitet. Gegenstand der Bewertung ist dabei die gesamte Produktion einschließlich der Teilequalität und der Fertigungsprozesse unserer Lieferanten. Alle Produkthaftungsansprüche werden zentral über die Rechtsabteilung abgewickelt und sind Bestandteil unseres internationalen Versicherungsprogramms. Daneben wird für Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüche durch Rückstellungen bilanzielle Vorsorge betrieben.

Bei der Entwicklung neuer Produkte besteht grundsätzlich das Risiko, dass die Kunden das neue Produkt nicht nachfragen. Porsche wirkt diesem Risiko durch Marktbefragungen

und Trenderhebungen entgegen. Darüber hinaus ist immer die Gefahr begründet, dass Entwicklungsziele nicht oder nicht zu den festgelegten Zeitpunkten erreicht werden. Zur Verringerung dieses Risikos überprüft Porsche unter Abgleich mit den ursprünglich definierten Anforderungen permanent die Projektfortschritte. Nicht zuletzt muss bedacht werden, dass die Entwicklung neuer Fahrzeugtypen mit neuen technischen Lösungen für Fahrzeugteile und Fahrzeugtechnologien einhergeht, wobei die Verletzung fremder Schutzrechte die Entwicklung oder Produktion stören kann. Porsche schützt sich vor möglichen Schutzrechtsverletzungen, indem systematisch Recherchen durchgeführt werden, um Schutzrechte Dritter zu ermitteln und zu bewerten.

Abhängigkeitsbericht erstellt

In den vergangenen Jahren hat sich – wie bereits im vorangegangenen Geschäftsbericht erwähnt – die Beteiligungsstruktur der Stammaktionäre an der Porsche AG geändert, da diese ihre Anteile neu strukturiert haben. Wie bereits im vorangegangenen Jahr hat Porsche entsprechend § 312 Aktiengesetz auf Empfehlung seiner Rechtsberater einen Bericht über die Beziehungen zu den mit den Stammaktionären verbundenen Unternehmen erstellt (Abhängigkeitsbericht). Als Ergebnis dieses Berichts ist folgendes festzuhalten: „Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat nach den Umständen, die ihr zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die in diesem Bericht aufgeführten Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Leistung erbracht beziehungsweise eine angemessene Gegenleistung erhalten. Berichtspflichtige Maßnahmen nach § 312 Abs. 1 S. 2 Aktiengesetz lagen nicht vor.“

Ausblick

Auch die Wirkung des Ölpreisanstiegs auf die Nachfrage schwer zu ermessen ist, dürfte sich die Expansion der Weltwirtschaft fortsetzen; die Aussichten für das Jahr 2007 sind grundsätzlich günstig. Die führenden Konjunkturforscher in Deutschland erwarten eine Wachstumsrate der Weltwirtschaft um drei Prozent. Der Aufschwung im Euro-Raum könnte sogar noch an Dynamik gewinnen und damit der Weltwirtschaft zusätzlichen Auftrieb geben.

Allerdings liegt diesen positiven Prognosen die Annahme zugrunde, dass der Ölpreis nicht weiter steigt, sondern deutlich unter die Höchstmarken des Jahres 2006 zurückfällt. Grundsätzlich sollte der Verbrauch trotz des hohen Zuwachses in China und anderen Schwellenländern geringer sein als die Förderung. Das setzt jedoch voraus, dass keine gravierenden Engpässe bei der Förderung auftreten, was sich angesichts der geopolitischen Risiken insbesondere im Nahen Osten und im Iran, aber auch der Gefährdung durch Naturkatastrophen, schnell als Fehlannahme herausstellen könnte. Der Ölpreis bleibt eines der großen Risiken für die Weltwirtschaft.

Nach wie vor schwer zu kalkulieren ist die Wirkung der restriktiveren US-Geldpolitik auf die Entwicklung der amerikanischen Wirtschaft. Eine spürbare Korrektur der Immobilienpreise in den Vereinigten Staaten ist umso wahrscheinlicher, je stärker die Zinsen weiter anziehen. So wie der Anstieg der Immobilienpreise den privaten Verbrauch in den vergangenen Jahren angeregt hatte, so könnte jetzt der gegenteilige Effekt eintreten. Auch das hohe Leistungsbilanzdefizit der USA bleibt ein Risiko, das zu einer spürbaren Schwächung des US-Dollars und weiter steigenden Zinsen führen könnte. Ein daraus folgender Einbruch der amerikanischen Wirtschaft würde auch die Weltwirtschaft erheblich treffen. Ohne diese Belastungen sollte sich die Wirtschaft der USA nur allmählich abschwächen, ihren Aufwärtstrend insgesamt aber beibehalten.

Sowohl in Japan als auch in Europa sind die Aussichten grundsätzlich so gut, dass die Auswirkungen einer leichten Abkühlung in den USA auf die Weltwirtschaft kompensiert werden könnten. Wenn überhaupt, dürften die Wachstumskräfte nur geringfügig nachlassen, weil die Weltwirtschaft etwas schwächer wächst, und weil die Geldpolitik der Europäischen Zentralbank wieder restriktiver wird. Eine entscheidende Rolle für die wirtschaftlichen Aussichten im Euro-Raum spielt die Entwicklung des Euro-Wechselkurses. Sollte der Dollar schwächer werden, wären davon natürlich insbesondere die stark vom Export abhängigen Unternehmen in Deutschland betroffen. Für die Entwicklung der größten Volkswirtschaft der Europäischen Gemeinschaft ist die Wirkung politischer Entscheidungen, insbesondere die Erhöhung der Mehrwertsteuer, die im Jahr 2007 in Kraft tritt, von Gewicht. Konjunkturforscher erwarten, dass die private Konsumnachfrage deshalb im nächsten Jahr stagnieren könnte.

Ungeachtet dieser konjunkturellen Unwägbarkeiten ist Porsche zuversichtlich, was die Unternehmensperspektiven für das Geschäftsjahr 2006/07 angeht. Die Sportwagenpalette ist die jüngste in der Unternehmensgeschichte; und mit der Präsentation des Cayman hat die Attraktivität der Boxster-Baureihe weiter zugelegt. Andererseits waren die Roadster-Segmente zuletzt weltweit von einer spürbaren Kaufzurückhaltung ge-

prägt. Auch leidet der Absatz des Cayenne in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2006/07 unter dem Auslauf der ersten Modell-Generation. Im Jahr 2007 werden aber die Verkaufszahlen unseres sportlichen Geländewagens mit dem Marktstart des neuen Cayenne wieder nach oben zeigen.

Aufgrund der nochmals gesteigerten Breite und Attraktivität seines Produktprogramms, aber auch durch die fortschreitende Erschließung neuer Märkte insbesondere in Asien verfolgt das Unternehmen das Ziel, im laufenden Geschäftsjahr beim Absatz das hohe Vorjahresniveau mindestens zu erreichen. Beim Ergebnis erwarten wir ein weiterhin hohes Niveau. Gleichwohl ist hierbei zu berücksichtigen, dass das Ergebnis des Geschäftsjahres 2005/06 durch Sondereinflüsse und Einmal-effekte gekennzeichnet war. Außerdem darf nicht außer Acht gelassen werden, dass im Geschäftsjahr 2006/07 im Vergleich zum Berichtsjahr deutlich höhere Aufwendungen für die Entwicklung des Sport-Coupés Panamera zu Buche schlagen werden.

Stuttgart, 11. Oktober 2006

Dr. Ing. h.c. F. Porsche
Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Entsprechens-Erklärung zum Corporate Governance Kodex

Zum Hintergrund

Am 26. Februar 2002 hat die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex einen Verhaltenskodex für die Vorstände und Aufsichtsräte börsennotierter Gesellschaften vorgelegt. Mit einer Entsprechenserklärung sind Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten Gesellschaft verpflichtet, einmal jährlich zu erklären, ob dem Kodex entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen des Kodex nicht angewendet wurden oder werden.

Im November 2002, im Mai 2003 sowie im Juni 2005 und Juni 2006 hat der Corporate Governance Kodex jeweils Aktualisierungen erfahren. Für den Zeitraum zwischen dem 24. Oktober 2005 und dem 23. Juli 2006 bezieht sich die nachfolgende Entsprechens-Erklärung auf die Kodex-Fassung vom 2. Juni 2005. Für die Corporate Governance Praxis der Porsche AG seit dem 24. Juli 2006 bezieht sich die nachfolgende Entsprechens-Erklärung auf die Kodex-Fassung vom 12. Juni 2006, die am 24. Juli 2006 im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht wurde.

Entsprechens-Erklärung der Porsche AG

Die weitaus meisten der Soll-Bestimmungen des Kodex werden von der Porsche AG erfüllt. Einer Reihe von Bestimmungen entspricht die Porsche AG jedoch vor allem aufgrund unternehmensspezifischer Besonderheiten nicht. Diese Bestimmungen, denen sowohl in der Vergangenheit nicht entsprochen wurde als auch künftig nicht entsprochen wird, sind nachfolgend mit der jeweiligen Begründung der Nicht-Entsprechung dargestellt:

„Schließt die Gesellschaft für Vorstand und Aufsichtsrat eine D&O-Versicherung ab, soll ein angemessener Selbstbehalt vereinbart werden.“

Dieser Empfehlung wird nicht gefolgt. Porsche versichert das D&O (Directors and Officers)-Risiko in seiner allgemeinen Sach- und Haftpflichtversicherung ohne spezifischen Selbstbehalt mit der zu zahlenden Gesamtprämie. Ein erheblicher Selbstbehalt, der wegen des zu beachtenden Gleichheitsgrundsatzes nur einheitlich sein kann, würde die Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder je nach ihren privaten Einkommens- und Vermögensverhältnissen sehr unterschiedlich treffen. Ein weniger vermögendes Mitglied des Aufsichtsrats könnte im Ernstfall in existenzielle Schwierigkeiten kommen, was in Anbetracht gleicher Pflichten nicht als gerecht zu betrachten ist.

„Der Aufsichtsrat soll einen Prüfungsausschuss (Audit Committee) einrichten, der sich insbesondere mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements, der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung befasst. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren verfügen.“

Die Besonderheiten der bei Porsche gegebenen Aktionärsstruktur erfordern eine in Qualität und Umfang gleichmäßige Unterrichtung aller Aufsichtsratsmitglieder über alle wichtige Themen. Die Praxis bei Porsche ist seit jeher gekennzeichnet durch eine sehr detaillierte Unterrichtung des gesamten Aufsichtsrats gerade über die Rechnungslegung und das Risikomanagement sowie eine ausführliche Diskussion des Jahresabschlusses mit dem Wirtschaftsprüfer.

„Der Besitz von Aktien der Gesellschaft oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente, von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern soll angegeben werden, wenn er direkt oder indirekt größer als 1% der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien ist. Übersteigt der Gesamtbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder 1% der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien, soll der Gesamtbesitz getrennt nach Vorstand und Aufsichtsrat angegeben werden.“

Alle Stammaktien sind im Besitz der Familien Porsche und Piëch; die Anteilsquoten werden wie vom Wertpapierhandelsgesetz vorgeschrieben veröffentlicht. Erwerb und Veräußerung von Porsche Vorzugsaktien durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder werden veröffentlicht, soweit dies § 15a Wertpapierhandelsgesetz vorschreibt. Eine darüber hinausgehende Veröffentlichung der von Organmitgliedern an der Gesellschaft gehaltenen Aktien und sich darauf beziehender Finanzinstrumente ist bisher nicht erfolgt und auch künftig nicht beabsichtigt.

„Der Konzernabschluss soll binnen 90 Tagen nach Geschäftsjahresende, die Zwischenberichte sollen binnen 45 Tagen nach Ende des Berichtszeitraumes öffentlich zugänglich sein.“

Porsche hat entsprechend seinem abweichenden Geschäftsjahr bewährte Rhythmen der Veröffentlichung festgelegt, die dem Unternehmen eine optimale Publizität sichern. Ein Abweichen von dieser Praxis halten wir nicht für sachgerecht.

„Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu ermöglichen, soll dem Aufsichtsrat eine nach seiner Einschätzung ausreichende Anzahl unabhängiger Mitglieder angehören. Ein Aufsichtsratsmitglied ist als unabhängig anzusehen, wenn es in keiner geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder deren Vorstand steht, die einen Interessenkonflikt begründet.“

Zum besonderen Charakter der Aktionärsstruktur der Porsche AG passt diese Empfehlung nicht. Zu den Stammaktionären der Familien Porsche und Piëch bestanden und bestehen vielfältige Beziehungen. Mitglieder beider Familien sind im Aufsichtsrat der Porsche AG vertreten und nehmen dort als Miteigentümer Kontrollfunktionen wahr. Einen Interessenkonflikt können wir dabei nicht erkennen.

„Anteilseigner und Dritte werden vor allem durch den Konzernabschluss informiert. Sie sollen während des Geschäftsjahres durch Zwischenberichte unterrichtet werden.“

Das Unternehmen veröffentlicht Zwischenberichte. Eine Quartalsberichterstattung lehnt Porsche jedoch aus grundsätzlichen Erwägungen heraus ab, die ausführlich dargelegt worden sind.

„Die Gesamtvergütung jedes Vorstandsmitglieds wird, aufgeteilt nach erfolgsunabhängigen, erfolgsbezogenen und Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung, unter Namensnennung offengelegt, soweit nicht die Hauptversammlung mit Dreiviertelmehrheit anderweitig beschlossen hat.“

„Die Offenlegung soll in einem Vergütungsbericht erfolgen, der als Teil des Corporate Governance Berichts auch das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder in allgemein verständlicher Form erläutert.

(...) Bei Versorgungszusagen soll jährlich die Zuführung zu den Pensionsrückstellungen oder Pensionsfonds angegeben werden. Der wesentliche Inhalt von Zusagen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit als Vorstandsmitglied ist anzugeben, wenn die Zusagen in ihrer rechtlichen Ausgestaltung von den den Arbeitnehmern erteilten Zusagen nicht unerheblich abweichen. Der Vergütungsbericht soll auch Angaben zur Art der von der Gesellschaft erbrachten Nebenleistungen enthalten.“

Wir weisen die Vorstandsgehälter aufgeteilt nach Fixum und erfolgsbezogenen Komponenten aus. Ein Aktienoptionsprogramm existiert bei der Porsche AG nicht. Der Sollbestimmung des Kodex, die Vorstandsbezüge individualisiert auszuweisen, folgen wir nicht. Unseres Erachtens stehen die damit verbundenen Nachteile – insbesondere eine zwangsläufige Nivellierung der Vorstandsbesoldung im Unternehmen nach

oben sowie eine Verletzung des Persönlichkeitsrechts der Vorstandsmitglieder – in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen einer solchen Praxis für Anleger. Diesen sind die der Differenzierung der Vorstandsgehälter zugrunde liegenden Kriterien und Maßstäbe ohnehin nicht bekannt. Das Vorstandsvergütungs-Offenlegungsgesetz, welches auf Jahres- und Konzernabschlüsse für das nach dem 31. Dezember 2005 beginnende Geschäftsjahr anzuwenden ist, stellt es der Hauptversammlung im Übrigen frei, mit einer Dreiviertelmehrheit des bei der Beschlussfassung stimmberechtigten Grundkapitals zu beschließen, dass auf die Offenlegung der individuellen Vorstandsbezüge verzichtet wird.

Ein entsprechender Beschluss wurde auf der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche AG am 27. Januar 2006 einstimmig gefasst. Danach unterbleiben die verlangten Angaben für fünf Jahre.

„Wahlen zum Aufsichtsrat sollen als Einzelwahl durchgeführt werden.“

Wir halten diese Empfehlung im Regelfall wegen der besonderen Struktur unseres Aktionärskreises für nicht angemessen.

„Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder soll im Corporate Governance Bericht individualisiert, aufgegliedert nach Bestandteilen ausgewiesen werden.“

Wir weisen die Aufsichtsratsbezüge im Anhang des Geschäftsberichts in einer Summe aus. Eine individuelle Ausweisung nehmen wir nicht vor, weil wir darin in Anbetracht der Höhe der Vergütung sowie der in der Satzung enthaltenen Festlegungen keinen zusätzlichen Nutzen für Anleger sehen.

„Auch die vom Unternehmen an die Mitglieder des Aufsichtsrats gezahlten Vergütungen oder gewährten Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen, insbesondere Beratungs- und Vermittlungsleistungen, sollen individualisiert im Corporate Governance Bericht gesondert angegeben werden.“

Die Möglichkeit, jederzeit auf die Expertise einzelner Familiengesellschafter zu speziellen Themen zurückgreifen zu können, stellt einen besonderen Vorteil für die Porsche AG dar. Diese Zusammenarbeit erfolgt zu Bedingungen, die branchenüblich sind und auch bei vergleichbaren Geschäften mit Dritten eingehalten werden. Die Empfehlung passt nicht zum Charakter einer Familiengesellschaft und wird deshalb nicht befolgt.

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Aufsichtsrat und Vorstand

Finanzen

Modulares Glasdach

Doppelt so groß wie ein
Carrera-Schiebedach:
Das dezent getönte Glasdach
des neuen Targa.





Porsche steigerte das Ergebnis aus dem Fahrzeuggeschäft aufgrund eines besseren Modellmix stärker als den Umsatz.

Neue Rekordwerte erzielt

Der Porsche Konzern hat das Geschäftsjahr 2005/06 wiederum mit neuen Rekordwerten bei den Finanzkennzahlen abgeschlossen. Absatz, Umsatz sowie Ertrag haben sich im Vergleich zum Vorjahr nochmals verbessert. In der Folge ist auch die Bilanzsumme des Porsche Konzerns um 4,919 Milliarden Euro auf 14,629 Milliarden Euro gestiegen. Die nachfolgenden Angaben beinhalten hinsichtlich der Auswirkungen in der Gewinn- und Verlustrechnung nur die Geschäftstätigkeit aus fortzuführendem Geschäft.

Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte betragen 959,3 Millionen Euro nach 914,3 Millionen Euro im Vorjahr. Hiervon entfielen 551,9 Millionen Euro auf die Leasingfahrzeuge unserer Finanzdienstleistungsgesellschaften; im Jahr zuvor lag dieser Wert bei 543,6 Millionen Euro.

Für die Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 21,2 Prozent wurden Investitionen in Höhe von 3,123 Milliarden Euro getätigt. Porsche hat darüber hinaus Kurssicherungsgeschäfte abgeschlossen, die den Erwerb weiterer 3,9 Prozent der Stammaktien der Volkswagen AG betreffen. Die Abschreibungen verringerten sich im Berichtsjahr auf 488,8 Millionen Euro nach 490,8 Millionen Euro im Vorjahr.

Zum Bilanzstichtag, dem 31. Juli 2006, belief sich das Anlagevermögen des Porsche Konzerns auf 5,681 Milliarden Euro nach 2,428 Milliarden Euro im vorangegangenen Geschäftsjahr. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme betrug 38,8 Prozent (im Vorjahr 25,0 Prozent). Das Anlagevermögen im Konzern ist mit 95 Prozent durch das Eigenkapital gedeckt, im Vorjahr lag dieser Wert bei 141 Prozent. Wesentliche Ursache hierfür ist der bereits erwähnte Erwerb der Beteiligung an der Volkswagen AG.

Die Vorräte sind von 571,8 Millionen Euro auf 594,1 Millionen Euro angestiegen. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen machten 205,0 Millionen Euro aus; im vorangegangenen Jahr waren es 307,7 Millionen Euro gewesen. Im Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen von 1,567 Milliarden Euro auf 1,684 Milliarden Euro spiegelt sich der Ausbau dieses Geschäftszweiges wider. In den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, die sich auf 1,574 Milliarden Euro be-

liefen (Vorjahr: 1,024 Milliarden Euro), sind die eingesetzten Finanzinstrumente enthalten, wozu hauptsächlich Währungs-, Zinssicherungs- und Aktienkurssicherungsgeschäfte zählen, deren Wert bei 1,294 Milliarden Euro lag. Die Aktienkurssicherungsgeschäfte dienen einerseits der Absicherung des Erwerbs von weiteren Anteilen an der Volkswagen AG, andererseits der kurzfristigen Liquiditätsbeschaffung. Die Aktiven Latenten Steuern betragen 141,3 Millionen Euro nach 184,8 Millionen Euro im vorangegangenen Jahr.

Liquidität weiter gestiegen

Die liquiden Mittel betragen 4,750 Milliarden Euro (Vorjahr: 3,626 Milliarden Euro). Die Nettoliquidität – also die liquiden Mittel vermindert um die Finanzschulden ohne das Finanzdienstleistungsgeschäft – ist trotz des Erwerbs der Beteiligung an der Volkswagen AG nur auf 1,881 Milliarden Euro gesunken (Vorjahr: 2,355 Milliarden Euro). Der erweiterte Cash Flow ist auf 2,101 Milliarden Euro angestiegen (Vorjahr: 1,332 Milliarden Euro). Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des fortzuführenden Geschäfts betrug 3,609 Milliarden Euro (Vorjahr: 683,1 Millionen Euro).

Deutlich höheres Eigenkapital

Das Eigenkapital des Porsche Konzerns hat sich im Berichtsjahr um 1,956 Milliarden Euro auf 5,376 Milliarden Euro erhöht. Die Eigenkapitalquote betrug 36,8 nach 35,2 Prozent im vorangegangenen Jahr. Darin zeigt sich auch die Begebung einer Hybrid-Anleihe über eine Milliarde US-Dollar Nominalvolumen, die dem Eigenkapital zuzurechnen ist.

Die Pensionsrückstellungen zuzüglich der Sonstigen Rückstellungen wurden im Berichtsjahr mit 2,300 Milliarden Euro dotiert (Vorjahr: 2,123 Milliarden Euro), womit alle erkannten Risiken berücksichtigt wurden. Die Passiven Latenten Steuern sind mit 181,8 Millionen Euro nahezu unverändert gegenüber dem Vorjahr mit 180,3 Millionen Euro. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind auf 482,8 Millionen Euro angestiegen (Vorjahr 443,0 Millionen Euro). Die Sonstigen Verbindlichkeiten beliefen sich auf 1,290 Milliarden Euro (Vorjahr: 287,7 Millionen Euro). Wesentliche Ursache des starken Anstiegs ist die Zunahme der eingesetzten Finanzinstrumente.

Die Finanzverbindlichkeiten betragen im Berichtsjahr 4,760 Milliarden Euro (Vorjahr: 3,092 Milliarden Euro). In ihnen spiegelt sich neben dem Ausbau des Finanzdienstleistungsgeschäfts auch die Begebung von neuen Anleihen wider. Zur Refinanzierung dieses Finanzdienstleistungsgeschäfts werden im Wesentlichen länderspezifisch strukturierte Finanzierungen – sogenannte Asset Backed-Strukturen – mit einem Volumen von 1,799 Milliarden Euro eingesetzt.



Anleihen zur Liquiditätsvorsorge

Von den Finanzverbindlichkeiten entfielen 2,651 Milliarden Euro auf Anleihen. Die Porsche International Financing plc, Dublin, hat im Berichtsjahr eine neue Anleihe begeben. Es handelt sich hierbei um eine Euro-Anleihe über zwei Milliarden Euro Nominalvolumen, die sich aus zwei Tranchen über je eine Milliarde Euro Nominalvolumen mit Laufzeiten von fünf und zehn Jahren zusammensetzt.

Anhaltende Ertragsstärke

Die große Ertragskraft von Porsche war auch im Berichtsjahr gegeben. Erneut konnte das außerordentlich hohe Konzern-Vorsteuerergebnis des vorangegangenen Geschäftsjahres in Höhe von 1,238 Milliarden Euro weiter gesteigert werden. Erfreulicherweise legte in diesem Zusammenhang das Ergebnis aus dem Fahrzeuggeschäft stärker zu als der entsprechende Umsatz, was in erster Linie einem deckungsbeitragsmäßig besseren Modellmix zu verdanken ist. Der überdurchschnittlich hohe Ergebnissprung auf insgesamt 2,110 Milliarden Euro im Berichtsjahr ist allerdings auf Sondereinflüsse und Einmal-effekte zurückzuführen. Dies betrifft ebenfalls den Anstieg des Jahresüberschusses auf 1,393 Milliarden Euro nach 779 Millionen Euro im Vorjahr. Zu diesen außerordentlichen Effekten zählen neben dem Verkauf der CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH, durch den ein Buchgewinn von 80,7 Millionen Euro angefallen ist, unter anderem die Porsche Erträge aus der Beteiligung an der Volkswagen AG.

Da bezüglich der Volkswagen-Beteiligung die „at Equity“ Konsolidierung angewendet wird, muss dem Porsche Konzern ein anteiliger Jahresüberschuss der Volkswagen AG zugerechnet werden. Der für Porsche zugrunde gelegte Anteil in Höhe von

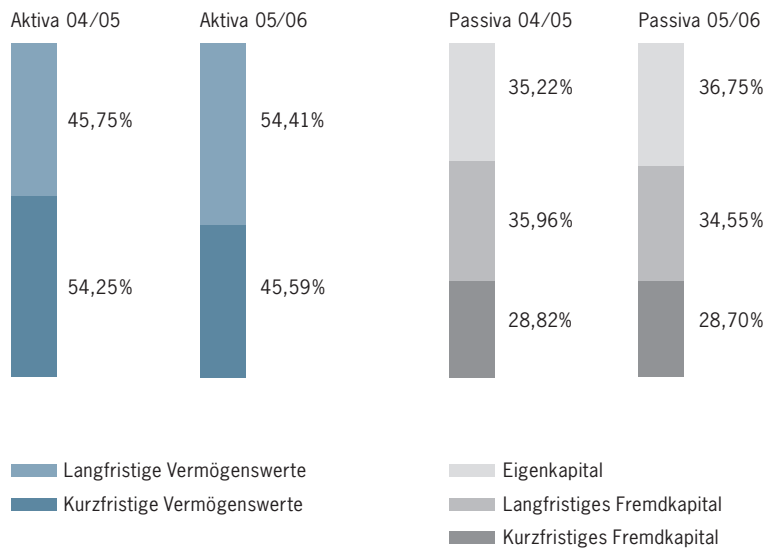
21,2 Prozent der Stammaktien entspricht 15,4 Prozent der von der Volkswagen AG ausgegebenen Stamm- und Vorzugsaktien. Der vom Porsche Konzern als Ertrag auszuweisende Betrag belief sich auf 203,4 Millionen Euro. Die Dividende für die an der Volkswagen AG zum Geschäftsjahresende gehaltene Beteiligung von 21,2 Prozent der Stammaktien betrug 68,3 Millionen Euro. Diese Dividende wurde bei der Porsche AG als Beteiligungsergebnis vereinnahmt. Erträge aus Kurssicherungsgeschäften im Zusammenhang mit dem Erwerb weiterer 3,9 Prozent an der Volkswagen AG summierten sich auf einen deutlichen dreistelligen Millionen Euro-Betrag.

In der Porsche AG ist das Ergebnis vor Steuern auf 1,668 Milliarden Euro nach 872 Millionen Euro gestiegen. Das Ergebnis nach Steuern legte in der Porsche AG auf 1,254 Milliarden Euro nach 528 Millionen Euro im Vorjahr zu.

Das insgesamt gestiegene Absatzvolumen machte sich beim Konzernumsatz positiv bemerkbar: Er nahm um 10,6 Prozent auf 7,273 Milliarden Euro zu. Darin sind auch die bis zum Veräußerungszeitpunkt angefallenen Umsätze der CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH in Höhe von 150 Millionen Euro enthalten. Die Sonstigen betrieblichen Erträge sind auf 1,045 Milliarden Euro nach 192,6 Millionen Euro angestiegen. Auf der anderen Seite sind die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 1,164 Milliarden Euro auf 1,709 Milliarden Euro angestiegen. Dieser außergewöhnlich starke Anstieg ist neben der durch das operative Geschäft verursachten Erhöhung durch Kurssicherungsgeschäfte im Zusammenhang mit dem Erwerb weiterer 3,9 Prozent an der Volkswagen AG begründet. Der Materialaufwand ist trotz der kräftigen Absatzausweitung lediglich auf 3,274 Milliarden Euro gestiegen (Vorjahr: 2,748 Milliarden



Bilanzstruktur Konzern Anteile in Prozent



Euro) und beträgt nunmehr 44,9 Prozent der Gesamtleistung nach 43,4 Prozent im Jahr zuvor. In dieser Position schlägt sich der veränderte Modellmix ebenso nieder wie der Erfolg unserer umsichtigen Währungsabsicherungspolitik.

Der Personalaufwand des Porsche Konzerns ist zwar von 912,1 Millionen Euro auf 1,037 Milliarden Euro gestiegen, sein Anteil an der Gesamtleistung ist jedoch von 14,4 auf 14,2 Prozent gesunken. Das Finanzergebnis stieg auf 196,5 Millionen Euro (Vorjahr: 20,0 Millionen Euro) und ist wesentlich durch die Beteiligung an der Volkswagen AG beeinflusst. Der Steuerertrag, der bei 713,6 Millionen Euro lag, führte zu einer Steuerquote von 35,2 Prozent (Vorjahr: 37,0 Prozent). Hauptursache hierfür ist der weitgehend steuerfreie Ertrag aus der Beteiligung an der Volkswagen AG.

Währungs- und Cash-Management

Die für Porsche wichtigsten Währungen waren auch im vergangenen Geschäftsjahr erheblichen Schwankungen unterworfen. Die Strategie, die für das Unternehmen wichtigsten Währungen mittelfristig zu sichern und somit eine stabile Planungsgrundlage zu haben, hat sich vor diesem Hintergrund erneut ausgezahlt. Die Kurssicherungs-Strategie basiert auf der wirtschaftlichen Analyse der wichtigsten Volkswirtschaften sowie auf technischen Währungs- und Analysemodellen. Durch den anschließenden Einsatz verschiedener Instrumente sichert sich Porsche vor dem Währungsänderungsrisiko ab.

Sicherungsgeschäfte werden nur mit ausgewählten Banken guter Bonität getätigt, so dass das Ausfallrisiko begrenzt ist. Zudem wurden zur Sicherung von Krediten, die an Konzerngesellschaften gegeben werden, Zinssicherungen abgeschlossen. Aktienoptionen werden einerseits eingesetzt zur Absicherung weiterer Erwerbe an der Volkswagen AG, andererseits zur kurzfristigen Liquiditätsbeschaffung.

Die Organisation des Währungs- und Cash-Managements entspricht dem Standard der deutschen Industrie und wird intern streng kontrolliert. In Richtlinien sind Art, Umfang und Abwicklung der Geschäfte festgeschrieben. Der Grundsatz der Funktionstrennung wird dabei eingehalten. Zur Bewertung und Überwachung aller Transaktionen werden spezialisierte Datenverarbeitungssysteme eingesetzt. Die Anlagepolitik von Porsche orientiert sich an dem Grundsatz, dass die Sicherheit der Anlagen eindeutig Vorrang hat vor dem Erzielen einer außergewöhnlichen Rendite. So werden die liquiden Mittel als Tages- und Festgeld bei Banken mit einwandfreier Bonität angelegt. Darüber hinaus investiert Porsche in Geldmarktfonds. Zudem werden Wertpapier-Spezialfonds für Anlagen dann herangezogen, wenn die Liquidität mittel- oder gar langfristig angelegt werden soll.

Kapitalmarkt

Die Porsche Aktie profitierte deutlich von dem Einstieg bei Volkswagen und erreichte mit 831 Euro ihr vorläufiges Allzeithoch.

Die Stimmung an den internationalen Börsen hat sich im Berichtsjahr insgesamt gebessert. Gleichwohl waren im Verlauf der zwölf Monate deutliche Schwankungen zu verzeichnen. Dass sich die Kurse unter dem Strich freundlich entwickelten, lag vor allem an einer weiter verbesserten Ertragslage der Unternehmen. Außerdem sorgten die konjunkturelle Erholung in der Euro-Zone und eine stabile Wirtschaftsentwicklung in den USA für gute Laune bei vielen Anlegern. Auf der anderen Seite ließen weltweit ernsthafte politische Unsicherheiten und der rasante Anstieg des Ölpreises immer wieder Zweifel am weiteren Wachstum der Weltwirtschaft aufkommen.

Der Deutsche Aktienindex (Dax) legte aufgrund der positiven Aussichten für die Wirtschaft in der Euro-Kernzone mit Beginn des Porsche Geschäftsjahres 2005/06 zu und überstieg deutlich die Marke von 5.000 Punkten. In Deutschland setzte sich damit eine Entwicklung an der Börse fort, die bereits im vorangegangenen Jahr zu beobachten war. Als der Dax jedoch Anfang April 2006 sogar die 6.000er-Marke übersprang, war der Höhenflug vielen Marktteilnehmern des Guten zuviel. Die einsetzenden Verkäufe – hervorgerufen durch steigende Ölpreise und Inflationsängste in den USA – drückten den Dax wieder bis unter 5.300 Punkte. Doch stellte sich diese Gegenreaktion bald als übertrieben heraus. Die ökonomischen Rahmendaten in Deutschland, aber auch in den wichtigen Euro-Ländern Frankreich und Italien stimmten einfach. Am Ende des Berichtsjahres konnte selbst ein Ölpreis von mehr als 70 Dollar je Barrel den Dax nicht stoppen: Am 31. Juli 2006 erreichte der Index 5.682 Punkte. Im neuen Porsche Geschäftsjahr 2006/07 ging es weiter aufwärts – und erneut wurde die 6.000er-Marke übersprungen.

Trotz dieser erfreulichen Entwicklung ließ sich insgesamt weltweit immer noch eine gewisse Zurückhaltung insbesondere der privaten Akteure an den Kapitalmärkten beobachten. Der Grund war die steigende Unsicherheit über den Fortgang der weltpolitischen Lage; hierzu zählte eine wachsende Furcht vor Terror und Gewalt. So kam es wenige Tage nach dem Ende des Geschäftsjahres 2005/06 zu einem Militärschlag Israels im Libanon. Und zur selben Zeit, im August 2006, konnte die britische Polizei in letzter Minute eine geplante Reihe terroristischer Anschläge auf Flugzeuge vereiteln, die von Großbritannien mit dem Ziel USA starten sollten.

Ungeachtet aller geopolitischen und ökonomischen Unwägbarkeiten stieg der Kurs der Porsche Aktie im Berichtsjahr deutlich. Sie startete am 1. August 2005 mit 649 Euro und kam am 31. Juli 2006 mit 767 Euro ins Ziel; der Zuwachs betrug 18,2 Prozent. Damit hat die Porsche Aktie sowohl den Dax geschlagen als auch den Branchenindex deutlich hinter sich gelassen. Denn während sich das Plus beim Dax im Berichtszeitraum auf 16,2 Prozent belief, lag der Anstieg des CDAX-Automobil sogar nur bei 11,1 Prozent.

In der Wertsteigerung der Porsche Aktie zeigte sich im Berichtsjahr vor allem die Zustimmung der Anleger zu der Beteiligung an der Volkswagen AG. Eine anfängliche Skepsis von Finanzanalysten und Investoren im angelsächsischen Raum wich in der Finanzwelt schnell einer breiten Übereinstimmung, dass Porsche und damit auch die Aktie von einer gesicherten Zusammenarbeit mit Volkswagen profitieren werde. Diese Erkenntnis spiegelte auch der Kursanstieg der Volkswagen-Aktie wider. Porsche unterstützte die Meinungsbildung am Kapitalmarkt, indem vielen Marktteilnehmern die industrielle Logik der Zusammenarbeit beider Unternehmen – und damit der Nutzen für beide Seiten – erläutert wurde. Darüber hinaus hob sich Porsche aus Sicht vieler Investoren von seinem Umfeld ab, da das Unternehmen mit der Herstellung von sportlichen Premium-Fahrzeugen weiterhin für einen hoch profitablen Wachstumskurs steht.

Beteiligung an Volkswagen lässt Porsche Kurs steigen

Der Kursverlauf der Porsche Aktie war geprägt von einer kräftigen Aufwärtsbewegung, die nach der erfolgreichen Hauptversammlung ihren Beginn nahm, und dann gegen Geschäftsjahresende von einem kurzen Schlusspurt. Auf der Hauptversammlung, die Ende Januar 2006 in Stuttgart stattfand, wurde den Aktionären nicht nur das Zahlenwerk des Geschäftsjahres 2004/05 erläutert, sondern auch die mit dem Einstieg bei Volkswagen verbundene Strategie vorgestellt. Dabei hat Porsche für seine Zielsetzung, die Zusammenarbeit mit Volkswagen auf wichtigen Geschäftsfeldern zum Nutzen beider Unternehmen zu verstärken, sehr viel Beifall bekommen. Ein weiterer wichtiger Pluspunkt war der Einzug des Porsche Vorstandsvorsitzenden Dr. Wendelin Wiedeking in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG. An die Bestellung war die Erwartung vieler Analysten und Investoren geknüpft, dass Dr. Wiedeking von dieser Position aus den notwendigen Veränderungsprozess bei Volkswagen aktiv mitgestalten werde. Diese Gründe waren dafür ausschlaggebend, dass der Kurs der Porsche Aktie von gut 600 Euro zu Beginn des Jahres 2006 auf über 800 Euro gestiegen ist. Am Mittwoch, den 26. April 2006 erreichte die Porsche Aktie mit 831 Euro ihr vorläufiges Allzeithoch.

Dem allgemeinen Abwärtstrend, der im Mai 2006 weltweit die Börsenkurse erfasste, konnte sich auch die Porsche Aktie nicht



entziehen. Gleichwohl konnte der Kurs durch die Bekanntgabe guter Geschäftszahlen in der zweiten Juni-Hälfte – die für das gesamte Geschäftsjahr 2005/06 neue Rekorde bei Absatz, Umsatz und Ergebnis in Aussicht stellten – und die Vorstellung neuer Modellvarianten abermals ein Niveau von 750 Euro behaupten. In den letzten Tagen des Berichtsjahres stieg der Kurs der Porsche Aktie weiter auf 767 Euro an, um dann, zu Beginn des neuen Geschäftsjahres 2006/07, abermals die 800er-Marke hinter sich zu lassen.

Der Aktie kam auch zu Gute, dass Porsche einen engen Kontakt zu den Finanzmarkt-Teilnehmern pflegte. So wurden den institutionellen Anlegern und Analysten auf Roadshows an den wichtigen Finanzplätzen im In- und Ausland sowie in intensiven Gesprächen am Stammsitz in Zuffenhausen die Unternehmensentwicklung ausführlich dargelegt. Dies sorgte immer wieder für Engagements in die Aktie. Investoren und Analysten nahmen die Absatzerfolge, die vor allem die neuen Sportwagen einfahren konnten, begeistert auf. Gleiches galt für die Aussichten, die sich durch eine verstärkte Zusammenarbeit mit Volkswagen ergaben. Dementsprechend riet die überwiegende Zahl der Finanzmarktexperten nach wie vor zum Kauf der Aktie. Einige Investmentbanken hoben ihre Kursziele für die Porsche Aktie auf 900 bis 1.000 Euro an; ein Institut ließ sich sogar dazu hinreißen, das Kursziel mit 911 anzugeben. Andere Analysten gingen noch darüber hinaus; die höchste Zielmarke, die im Berichtsjahr gesetzt wurde, lautete 1.100 Euro.

Überragende Langfristentwicklung

Die Porsche Aktie verfügt in der Langfristbetrachtung über eine exzellente Performance. Betrachtet man die vergangenen zehn Geschäftsjahre, also den Zeitraum vom 31. Juli 1996 bis zum 31. Juli 2006 und damit den letzten Tag des jeweiligen Geschäftsjahres, stieg der Kurs von 43,46 Euro auf 767,00 Euro. Diesem Zuwachs von 1.665 Prozent steht eine Wertsteigerung des Dax von lediglich 228 Prozent gegenüber.

Entsprechend positiv fällt auch die Wertsteigerung eines Aktiendepots mit Porsche Aktien im Zehn-Jahres-Zeitraum aus. Wurde am 31. Juli 1996 ein Betrag von 10.000 Euro in die Aktien des Sportwagenherstellers investiert, so wuchs das

Depot bis zum Ende des Berichtsjahres am 31. Juli 2006 – einschließlich Dividenden – auf 176.484 Euro an.

Gewinn je Aktie gesteigert

Die abermals verbesserte Ertragslage der Porsche AG kommt auch in einem gestiegenen Gewinn je Aktie zum Ausdruck. So ist mit 78,22 Euro der Vorjahreswert von 44,74 Euro je Aktie deutlich übertroffen worden.

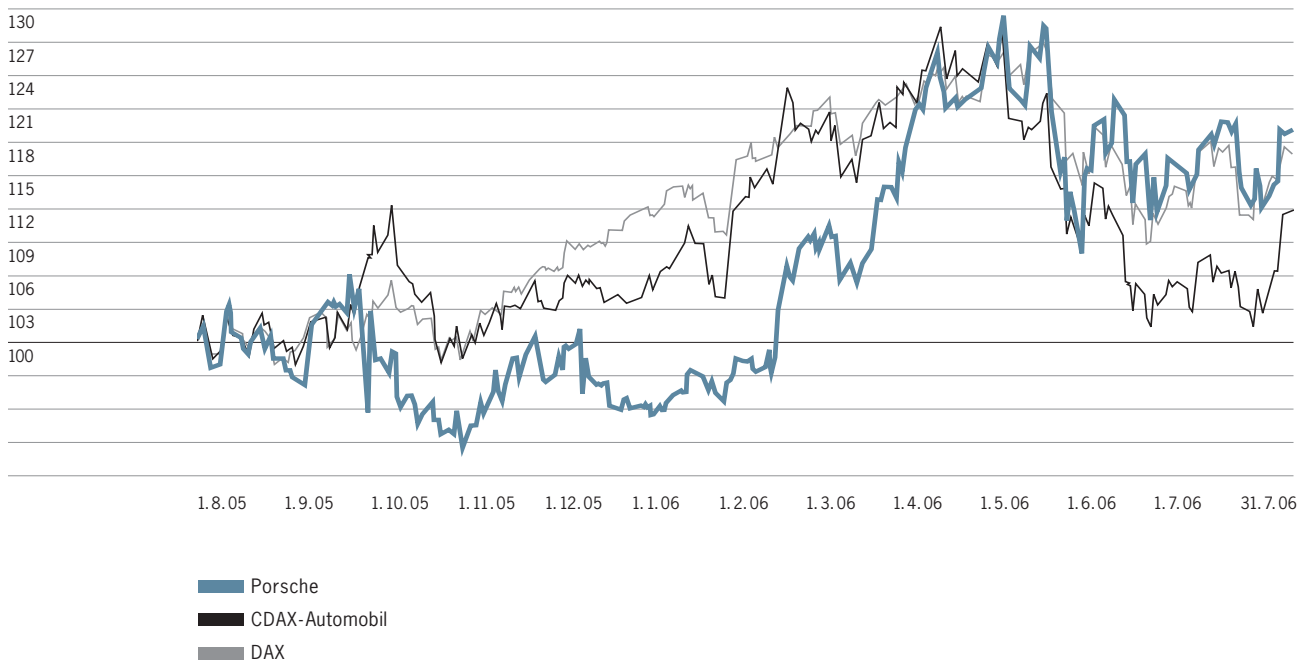
Ebenfalls zulegen wird die Dividende: Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, für das Geschäftsjahr 2005/06 je Stammaktie eine Dividende von 8,94 Euro – 5,94 Euro plus 3,00 Euro Sonderdividende – und je Vorzugsaktie von 9,00 Euro – 6,00 Euro plus 3,00 Euro Sonderdividende – auszuschütten. Im Vorjahr hatte die Dividende 4,94 Euro je Stammaktie sowie 5,00 Euro je Vorzugsaktie betragen. Die Dividendensumme für Stamm- und Vorzugsaktien steigt für das abgelaufene Geschäftsjahr um 80,5 Prozent auf 157,0 Millionen Euro. Die Ausschüttungsquote beträgt 10,6 Prozent (Vorjahr: 11,2 Prozent).

Intensive Investor Relations

Das große Interesse an Porsche hat sich durch den Einstieg bei der Volkswagen AG noch einmal deutlich erhöht. Porsche kam diesem Informationsbedürfnis nach und widmete Investoren und Finanzanalysten im Geschäftsjahr 2005/06 noch mehr Aufmerksamkeit. Diese Kommunikation erfolgte vielfach über direkte Kontakte mit den Finanzmarktteilnehmern: in etlichen Einzelgesprächen, auf Roadshows, bei Fahrvorstellungen und Messen sowie durch Veranstaltungen für Privatanleger. Es wurde aber genauso auf eine umfassende Berichterstattung in den Medien Wert gelegt. Bei allen Kontakten achtete das Unternehmen darauf, dass im Sinne einer Vereinheitlichung der Botschaften die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit wie der Finanzwelt aus einem Guss war.

Auf mehreren speziellen Konferenzen wurden Analysten und Investoren aktuelle Zahlen und die Unternehmensstrategie erläutert. Dies geschah unter anderem im Rahmen von Fahrvorstellungen neuer Modelle – beispielsweise bei der Präsentation des Cayenne Turbo S in Dubai oder des neuen 911 Turbo in Spanien. Hinzu kam die Analystenkonferenz zur Vorlage des

Entwicklung der Porsche Aktie im Vergleich zum DAX und CDAX-Automobil in Prozent



Jahresabschlusses im Dezember 2005. Darüber hinaus wurden auch im Berichtsjahr am Stammsitz in Zuffenhausen mit einer Vielzahl von institutionellen Investoren und Analysten persönliche Gespräche geführt. Außerdem kam im Kontakt mit den institutionellen Anlegern erneut den Unternehmenspräsentationen vor Ort ein besonderer Stellenwert zu. Diese wurden an den wichtigsten Finanzplätzen durchgeführt und erfreuten sich einer großen Resonanz.

Schließlich herrschte auch ein reger Austausch mit privaten Aktionären, die sich mit Fragen an die Investor Relations-Verantwortlichen wandten. Zudem hat sich die Porsche AG auf mehreren Aktienforen, zu denen Aktionärsvereinigungen und Banken einladen, den privaten Anlegern vorgestellt. Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2004/05 fand im Januar 2006 wieder am Stammsitz von Porsche in Stuttgart statt und war mit rund 3.000 Aktionären und Gästen überaus gut besucht.

Stabile Aktionärsstruktur

Ein stabiler Aktionärskreis ist mehr denn je ein nicht zu unterschätzender Wert für ein Unternehmen, liefert er doch eine solide Basis, auf der sich eine langfristige und nachhaltige Wachstumsstrategie entfalten kann. Häufige und rasche Änderungen der Eigentümerstruktur erschweren dagegen eine konstante Geschäftsentwicklung. Die Porsche AG weiß diese Stabilität seit langem zu schätzen. Unverändert beträgt das Aktienkapital des Unternehmens 45,5 Millionen Euro; und nach wie vor teilt es sich in 8.750.000 Stammaktien und 8.750.000 börsennotierte Vorzugsaktien auf. Die Stammaktien werden von Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch gehalten, was auch im vergangenen Geschäftsjahr für den entsprechenden Rückhalt beim operativen Geschäft sorgte. Von den Vorzugs-

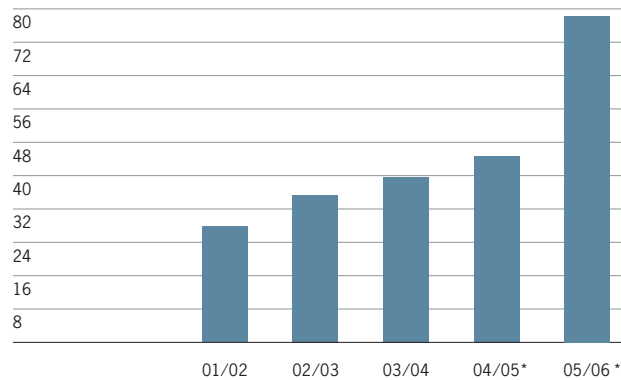
aktien liegen mehr als die Hälfte bei institutionellen Investoren wie Aktienfonds, Banken und Versicherungen. Diese haben ihren Sitz vor allem in Großbritannien, den USA und Deutschland, in geringerem Maße auch in anderen europäischen Ländern und Asien. Etwas weniger als die Hälfte der Porsche Vorzugsaktien sind breit gestreut und werden von privaten Anlegern vorwiegend aus Deutschland gehalten. Auch die Stammaktionäre der Porsche AG besitzen Vorzugsaktien.

Eigene Standpunkte zu Kapitalmarktthemen

Porsche vertritt seit Jahren eigene Standpunkte am Kapitalmarkt. Das war auch im Berichtsjahr nicht anders. So wandten wir uns gegen die Pläne der Bundesregierung, dass Halbjahresberichte im Zuge der Umsetzung der EU-Transparenzrichtlinie in nationales Recht künftig von Wirtschaftsprüfern testiert und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht vorgelegt werden müssen. Außerdem kritisierten wir, dass durch den sogenannten Bilanzzeit, den ein Vorstand leisten soll, eine absolute Bestätigung der Richtigkeit des Zahlenwerks erfolgen soll. Die Vorgabe der EU hatte hier nur eine Erklärung unter Wissensvorbehalt vorgesehen. Porsche lehnte diese verschärfte Vorschriften ab und forderte, die EU-Transparenzrichtlinie eins zu eins in nationales Recht umzusetzen. Dieser Ansicht schlossen sich der Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI) und der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) im Wesentlichen an.

Bereits im vorangegangenen Geschäftsjahr hatte Porsche in der Auseinandersetzung mit der Deutschen Börse um die Vorlage von Quartalsberichten eine Normenkontrollklage beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof in Kassel eingereicht. Eine Entscheidung des Gerichts stand bis zur Drucklegung dieses

Ergebnis je Vorzugsaktie in Euro



* Berechnung nach IFSR,
zuvor nach DVFA/SG-Formel

Berichts aus. Damit ist noch nicht geklärt, ob die Bestimmung in der Börsenordnung, wonach die Vorlage von Quartalsberichten Voraussetzung für die Zulassung zum Prime Standard der Deutschen Börse ist, rechtliche Gültigkeit hat. Aus Sicht von Porsche ist dies nicht der Fall.

Das Unternehmen hat seit dem Börsengang 1984 nie Quartalsberichte vorgelegt. Deshalb wurde es von der Deutschen Börse aus dem M-Dax gestrichen und nicht in den Prime Standard aufgenommen, obwohl alle anderen Voraussetzungen erfüllt sind. Die Nicht-Vorlage von Quartalsberichten erfolgt aus grundsätzlichen Erwägungen. Porsche will sich eine damit verbundene Kurzatmigkeit nicht aufdrängen lassen, sondern setzt auf die Glaubwürdigkeit einer substanziellen und kontinuierlichen Informationspolitik. Der Kursentwicklung der Porsche Aktie hat die Weigerung des Unternehmens, Quartalsberichte vorzulegen, nicht geschadet. Außerdem ist Porsche in bedeutenden internationalen Indizes vertreten. Hierzu zählen der „Morgan Stanley Capital International“-Index, der „Dow Jones STOXX 600“ und der britische „FTSE4Good“-Index, in dem Aktiengesellschaften vertreten sind, die eine an ökologischen, ethischen und sozialen Kriterien orientierte Unternehmenspolitik betreiben.

Eine klare Position hat Porsche schließlich auch eingenommen, was den gesetzlichen Zwang zur Offenlegung der Vorstandsgehälter bei börsennotierten Unternehmen angeht, die im Juni 2005 durch den Bundestag beschlossen wurde. Die Veröffentlichung der individuellen Vorstandsbezüge bringt dem Anleger aus Sicht von Porsche keinen Erkenntnisgewinn, der relevant sein könnte für seine Kauf- oder Verkaufsentscheidung. Vielmehr muss der Anleger im Rahmen seiner Investitionsentscheidung ausschließlich beurteilen können, ob die Entwicklung der Vorstandsbezüge insgesamt in einem angemessenen Verhältnis zum Unternehmenserfolg steht. Dafür genügt es nach Überzeugung des Unternehmens aber, wie bisher die Gesamtsumme der Vorstandsbezüge und deren Zusammensetzung nach fixen und erfolgsabhängigen Anteilen auszuweisen. Die Position von

Porsche stützen juristische Gutachten, die bestätigen, dass ein gesetzlicher Zwang zur individualisierten Offenlegung der Vorstandsgehälter gegen die Verfassung verstößt. Sowohl das Grundgesetz als auch die Europäische Konvention zum Schutz der Menschenrechte garantieren jedem Bürger das Grundrecht auf informationelle Selbstbestimmung. Dieses Grundrecht wird auch nach Meinung der Gutachter durch eine gesetzlich erzwungene Offenlegung eindeutig verletzt. Die Porsche Hauptversammlung folgte dieser Meinung und beschloss bei der Zusammenkunft im Januar 2006, auf die Offenlegung der individuellen Vorstandsbezüge zu verzichten.

Großes Vertrauen am Kapitalmarkt

Welch großes Vertrauen das Unternehmen Porsche an den internationalen Kapitalmärkten genießt, zeigt die erfolgreiche Platzierung zweier Anleihen im Januar 2006. Dabei handelt es sich einmal um eine Euro-Anleihe über zwei Milliarden Euro, die sich aus zwei Tranchen über je eine Milliarde Euro mit Laufzeiten von fünf und zehn Jahren zusammensetzt. Zum anderen wurde eine auf US-Dollar lautende Hybrid-Anleihe über eine Milliarde US-Dollar emittiert. Die beiden Anleihen, die über die Porsche International Financing am Markt platziert wurden, stießen auf eine außerordentlich hohe Nachfrage der Investoren und waren jeweils mehrfach überzeichnet. Dieser Erfolg ist um so bemerkenswerter, als Porsche über kein Rating verfügt; er verdeutlicht den exzellenten Ruf, den das Unternehmen an den internationalen Finanzmärkten genießt.

Verzinst wird die Hybrid-Anleihe mit 7,2 Prozent jährlich, wobei zu berücksichtigen ist, dass sie kein Fälligkeitsdatum hat. Erstmals ist sie nach fünf Jahren durch Porsche kündbar. Die Zinsen sind über die gesamte Laufzeit konstant. Dies sorgt für Planungssicherheit, das Zinsänderungsrisiko wird vom Investor getragen. Porsche entscheidet, ob und wann die Anleihe zurückgezahlt wird. Bei den beiden Tranchen der Euro-Anleihe beträgt die Verzinsung 3,5 Prozent pro Jahr (fünfjährige Laufzeit) und 3,875 Prozent pro Jahr (zehnjährige Laufzeit).

Modelle

Porsche Ceramic Composite Brake

Neu gestaltete Innenkühlkanäle in sogenannter Arcus-Form sorgen für eine weiter verbesserte Bremsenkühlung und erhöhten Bremskomfort.



Mit den leistungsstärksten Sportwagen 911 Turbo und GT3 wurde die neue Generation der Baureihe 911 nahezu komplett eingeführt. Zu Beginn des Geschäftsjahres 2006/07 folgte der neue 911 Targa.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor der Porsche Geschäftspolitik liegt in der ständigen Modernisierung der Modellpalette. Im Berichtsjahr wurden mehrere neue Sportwagen und die Topversion des sportlichen Geländewagens Cayenne eingeführt. Anfang des Jahres 2007 wird außerdem der neue Cayenne zu den Händlern kommen. Das Porsche Produktprogramm steht damit nicht nur weiter für Attribute wie Sportlichkeit und Exklusivität – es ist auch das jüngste in der Geschichte des Unternehmens.

Der Generationswechsel bei den Sportwagen, der Mitte 2004 begonnen wurde, ging im Geschäftsjahr 2005/06 weiter. Porsche präsentierte nicht nur die neuen Varianten des 911 Carrera 4 (S) und den 911 GT3, sondern mit dem neuen 911 Turbo auch die Topversion der Baureihe.

Im Geschäftsjahr 2006/07 wird die aktuelle Generation der Porsche Sportwagen mit dem 911 GT3 RS und dem 911 Targa 4 (S) nahezu komplettiert. Darüber hinaus wurde die Attraktivität der Baureihe Boxster im Sommer 2006 weiter erhöht: Boxster und Boxster S erhielten neue Motoren, die die Vario-Cam Plus-Technik enthalten, wodurch der Kraftstoffverbrauch weiter sinkt. Außerdem wird den Kunden seit Sommer 2006 mit dem Cayman auch die Basisvariante des im November 2005 sehr erfolgreich gestarteten Cayman S offeriert.

Neben den Sportwagen hat sich die Baureihe Cayenne erfolgreich am Markt etabliert. Seit der Einführung im Jahr 2002 wurden rund 140.000 Cayenne verkauft; damit wurden alle Erwartungen übertroffen. Der im Januar 2006 vorgestellte Cayenne Turbo S und der speziell für Nordamerika – den größten Absatzmarkt von Porsche – ausgelegte Cayenne S Titanium Edition stärkten nachhaltig das sportliche Image der Baureihe. Anfang 2007 wird Porsche die Cayenne-Modellpalette rundum erneuern und damit seine Position im Markt der sportlichen Geländewagen weiter ausbauen.

Der Carrera GT dominierte als Image- und Technologieträger das Segment der Hochleistungssportwagen mit einer Vielzahl neuer Technologien, mit einem faszinierenden Design sowie durch seine extrem hohen Fahrleistungen in Verbindung mit exzellenter Qualität und hoher Alltagstauglichkeit. Im Mai 2006 lief der letzte von 1.282 gebauten Carrera GT im Werk Leipzig vom Band.

Das Modellangebot

Einschließlich der Modelle und Derivate, die Porsche im Berichtsjahr und im laufenden Geschäftsjahr 2006/07 bisher eingeführt hat, umfasst die Modellpalette die folgenden Varianten:

Boxster
Boxster S

Cayman
Cayman S

911 Carrera Coupé und Cabriolet
911 Carrera S Coupé und Cabriolet
911 Carrera 4 Coupé und Cabriolet
911 Carrera 4S Coupé und Cabriolet
911 Targa 4 und Targa 4S
911 Turbo
911 GT3
911 GT3 RS

Carrera GT (Produktionsende Mai 2006)

Cayenne
Cayenne S
Cayenne S Titanium Edition (Angebot nur in Nordamerika, produziert bis November 2006)
Cayenne Turbo
Cayenne Turbo S

Im Folgenden werden die Charakteristika der seit Beginn des Berichtsjahres neu eingeführten Modelle näher beleuchtet.

Die Baureihe 911 wurde im Herbst 2005 um vier Allradvarianten erweitert. Die Coupés 911 Carrera 4 und Carrera 4S sowie die Cabriolets wurden auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt dem Publikum vorgestellt. Die Modelle führen die mit dem 911 Carrera Coupé begonnene Strategie zweier Leistungsvarianten fort: Die Basisversion 911 Carrera 4 wird vom 3,6 Liter-Boxermotor mit 239 kW (325 PS) angetrieben und die S-Version vom leistungsstärkeren 3,8 Liter-Boxermotor mit 261 kW (355 PS).

Charakteristisch für die 911 Carrera 4-Modelle ist der permanente Allradantrieb mit einer Visco-Lamellenkupplung. Die automatische und variable Aufteilung der Antriebskraft auf die Hinter- und Vorderräder ermöglicht einen noch effektiveren Leistungseinsatz, der sich beispielsweise beim Beschleunigen aus Kurven positiv bemerkbar macht. Durch den Allradantrieb wird auch die Fahrstabilität und damit die aktive Sicherheit verbessert. Das zeigt sich insbesondere auf welligem sowie losem Untergrund; hierzu zählen etwa Sand und Splitt. Gleiches gilt für Fahrten auf Schnee und Eis.



Die Karosserie der 911 Carrera 4-Modelle ist im Heckbereich um 44 Millimeter verbreitert und unterscheidet sich dadurch charakteristisch von den heckgetriebenen Modellen. Breitere Räder und geänderte Einpresstiefen tragen nicht nur zu einer harmonischen Bündigkeit der Räder bei, sondern auch zu einer optimierten Fahrdynamik und Fahrsicherheit. Ein besonderes Merkmal der neuen Allradmodelle ist auch das weiter verbesserte Fahrstabilisierungssystem PSM; zwei Funktionen sind neu hinzugekommen: Die Bremsanlage wird bei plötzlichem Lösen des Gaspedals mit Bremsflüssigkeit befüllt und ist dadurch schneller bremsbereit. Auch der Bremsassistent leistet einen zusätzlichen Beitrag zu höherer aktiver Sicherheit. Darüber hinaus steigert ein leistungsfähiger Tandem-Bremskraftverstärker die Bremsleistung.

Die Konstruktion des 911 Carrera 4 bildet auch die Basis für den neuen 911 Targa 4 und den 911 Targa 4S, die auf der Mondial de l'Automobile Paris im September und Oktober 2006 präsentiert wurden. Die Modelle schreiben die mehr als 40-jährige Tradition des 911 durch eine attraktive Variante fort. Beim 911 Targa 4 (S) vereint das Konzept des Glasdachs in einzigartiger Weise die Vorteile des zugarmen, offenen Fahrens mit den Merkmalen eines Coupés, wozu eine steifere Karosserie und ein höheres Sicherheitsempfinden zählen. Auch geschlossen bieten die Targa-Modelle mit ihrem hellen Innenraum ein einzigartiges Fahrerlebnis, das die Geborgenheit eines Wintergartens vermittelt.

Äußerlich verleiht das Glasdach dem Targa 4 ein eigenständiges Erscheinungsbild; gleichzeitig zitiert es aber die spezifische Formensprache des 911. Die Silhouette wirkt durch die nach hinten spitz zulaufenden Fondseitenscheiben lang

gestreckt. Das elegante Design der straffen Dachlinie wird durch die seitliche Zierleiste aus poliertem und eloxiertem Aluminium entlang des Dachrahmens akzentuiert.

Der Schiebedeckel aus Verbundsicherheitsglas lässt sich bei jeder Geschwindigkeit stufenlos bis zu 50 Zentimeter nach hinten fahren. Die maximale Öffnungsfläche des Daches beträgt 0,45 Quadratmeter. Ein spezielles Dichtungssystem hält die Windgeräusche selbst bei hohen Geschwindigkeiten auf dem Niveau des Coupés. Außerdem minimiert ein Windabweiser unangenehme Luftverwirbelungen im Innenraum. Des Weiteren bietet die klappbare Glasheckscheibe eine einfache und komfortable Beladungsmöglichkeit.

Erstmals werden Targa 4 und Targa 4S ausschließlich mit permanentem Allradantrieb und der im Heckbereich um 44 Millimeter verbreiterten Karosserie angeboten. Mit seiner hohen Karosseriesteifigkeit bietet der neue 911 Targa 4 (S) die gleiche sportliche Agilität und den gleichen Fahrspaß auf kurvenreichen Strecken wie die Modelle des 911 Carrera 4 (S) Coupé.

Markant modelliertes Spitzenmodell

Mit dem neuen Turbo hat Porsche im Juni 2006 die sechste Generation des Spitzenmodells der Baureihe 911 auf den Markt gebracht und dabei neue fahrdynamische Maßstäbe gesetzt. Kernelemente seiner modernen Technik sind zwei erstmals eingesetzte Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie und der ebenfalls neu entwickelte, elektronisch gesteuerte Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM). Gemeinsam ermöglichen die beiden Systeme ein noch sportlicheres Fahren als bisher. Der Turbomotor macht mit seiner maximalen Leistung von 353 kW (480 PS) überragende Fahr-



Leistungen möglich: Die Beschleunigung von 0 auf Tempo 100 Stundenkilometer dauert mit dem Schaltgetriebe 3,9 Sekunden; mit der neu abgestimmten Tiptronic S benötigt man sogar nur 3,7 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt für beide Getriebevarianten bei 310 Stundenkilometern.

Den sehr guten Fahrleistungen des neuen 911 Turbo entspricht ein äußerst leistungsfähiges Bremssystem, das nochmals verstärkt wurde. Die Option angebotene Keramikbremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) wurde ebenfalls weiterentwickelt und erhielt an der Vorderachse größere Bremscheiben. Trotz der gesteigerten Motorleistung und der deutlich besseren Fahreigenschaften konnte das Gewicht des 911 Turbo gesenkt werden, was sich auch in einem reduzierten Kraftstoffverbrauch niederschlägt. Um dieses Ziel zu erreichen, wurden unter anderem die Türen und die Kofferraumhaube aus Aluminium gefertigt.

Auch das Design des Exterieurs wurde nochmals sportlicher und dynamischer. Markant modellierte Kühllufteinlässe mit integrierten LED-Blinkern und weit außen liegende Nebelscheinwerfer prägen das Bugteil. Auch die Heckansicht wirkt insbesondere durch die Verbreiterung um 22 Millimeter und die hoch gesetzten Abgasendrohre noch kraftvoller als beim Vorgängermodell. Die seitlichen Luftpfeile hinter den Türen sind ebenfalls neu gestaltet und verleihen dem 911 Turbo seinen besonderen Charakter. Eigenständig und prägnant sind die neuen, geschmiedeten 19-Zoll-Räder in Bi-Color-Optik mit polierter Stirnfläche.

Seriennahes Rennfahrzeug

Auf der Basis der aktuellen Generation des 911 und der aktuellen Rennfahrzeuge 911 GT3 Cup kam im Berichtsjahr darüber hinaus der neue 911 GT3 auf die Straße. Das Modell ist eine Kombination aus Seriensportwagen und seriennahem Rennfahrzeug, wodurch es eine einzigartige Agilität aufweist. In Europa ist der GT3 seit Juli 2006 zu haben; in Nordamerika seit Oktober 2006.

Das markante Design erfüllt alle aerodynamisch erforderlichen Funktionen, um das Potenzial des GT3 in sportliche Fahrleistung umzusetzen. Optisch unterscheidet sich das Modell vom 911

Carrera vor allem durch die um 30 Millimeter tiefere Lage, den feststehenden Heckflügel und das eigenständige 19-Zoll-Raddesign. Zum ersten Mal hat der 911 GT3 ein eigenständiges Heckteil. Die Doppelendrohre sind groß dimensioniert, treten mittig aus und verleihen damit dem Heck eine muskulöse Optik.

Der Motor leistet 305 kW (415 PS) und verfügt über ein maximales Drehmoment von 405 Nm. Zu seinen wesentlichen Merkmalen zählen die Trockensumpfschmierung mit externem Motoröltank, Titanpleuel, Schmiedekolben, VarioCam und hochdrehzahlfesten, kleine Tassenstößel. Das Fahrwerk besitzt erstmals serienmäßig aktiv verstellbare Dämpfer. Das Porsche Active Suspension Management (PASM) wurde speziell für den 911 GT3 abgestimmt und ermöglicht in Verbindung mit den serienmäßigen Sportreifen ein äußerst sportliches Fahrverhalten.

Charakteristisch für die Innenausstattung des neuen 911 GT3 sind die mit Alcantara bezogenen Teile wie Lenkrad, Schalt- und Handbremsgriff sowie Sitzmittelbahnen. Optional ohne Aufpreis wird ein Clubsportpaket mit geschraubtem Überrollkäfig hinten und 6-Punkt Gurt für die Fahrerseite angeboten. Für den Einsatz bei Motorsportveranstaltungen mit FIA-GT-Reglement gibt es seitliche Erweiterungsbügel für das Dach und die A-Säulen. Die serienmäßigen Sportsitze können gegen Leichtbau-Schalensitze aus Kohlefaser ausgetauscht werden.

Die rennsportorientierte Modellvariante des 911 GT3 ist der neue 911 GT3 RS. Mit weiterentwickelten Karosserie-, Getriebe- und Fahrwerkselementen ist die RS-Variante ein seriennahes Rennfahrzeug mit Straßenzulassung. Sie verbindet die klassischen Eigenschaften eines puren, auf reine Fahrdynamik entwickelten Fahrzeugs mit den technischen Errungenschaften der 911-Baureihe. Seit Oktober 2006 wird der neue 911 GT3 RS in Europa und weiteren Ländern außerhalb Nordamerikas angeboten; von März 2007 an wird er auch in Nordamerika verkauft.

Bezeichnend für den 911 GT3 RS sind die Leichtbauweise mit Elementen aus Aluminium und Kohlefaser, ein leistungsstarker, hochdrehender Saugmotor mit 305 kW (415 PS), ein aktiv



geregeltes Fahrwerk mit variablem Dämpfungssystem, eine breite Spur sowie eine ausgefeilte Aerodynamik. Mit einer speziellen Abstimmung der einzelnen Komponenten bietet das Fahrzeug ideale Voraussetzungen für den Einsatz auf Rundstrecken. Optisch ist es vor allem an seiner breiten Karosserie, dem Heckflügel und seiner individuellen Farbgebung sowie dem seitlich angebrachten Modellschriftzug GT3 RS zu erkennen.

Neben den fahrdynamischen Eigenschaften wurden beim neuen 911 GT3 RS auch die Alltagstauglichkeit und die Möglichkeiten zur Individualisierung verbessert. Das variable Dämpfungssystem Porsches Active Suspension Management (PASM) ermöglicht jetzt eine der Situation angepasste Abstimmung des Fahrwerks. Zudem kann das Fahrzeug insbesondere in den Bereichen Interieur und Kommunikation deutlich individueller als bisher ausgestattet werden. Zusätzliche Optionen sind Ausstattungen in Leder- und Carbon, das Porsche Communication Management (PCM) inklusive Navigation, ein Telefonmodul sowie das Chrono-Paket Plus.

Boxster und Cayman überzeugen mit Leistung

Die neuen Motoren des Boxster und Boxster S basieren seit Sommer 2006 auf denen der Modelle 911 Carrera und Cayman. Der Boxster wird nach wie vor von einem 6-Zylinder-Boxer-Motor mit 2,7 Litern Hubraum angetrieben. Durch die neu eingesetzte Ventilsteuerung VarioCam Plus steigt die Leistung aber auf 180 kW (245 PS). Diese Neuerung wirkt sich auch positiv auf den Verbrauch aus, der mit dem serienmäßigen Schaltgetriebe nur noch 9,3 Liter auf 100 Kilometer beträgt. Der Boxster S erhält den Motor des Cayman S mit 3,4 Litern Hubraum, der mit 295 PS nun 15 PS mehr Leistung aufweist als das Vorgängermodell. Die Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometern wird jetzt aus dem Stand in nur 5,4 Sekunden erreicht; die Höchstgeschwindigkeit beträgt 272 Stundenkilometer. Mit dem serienmäßigen Schaltgetriebe verbraucht der Boxster S lediglich 10,6 Liter auf 100 Kilometer.

Die neuen Motoren überzeugen aber nicht nur durch ihre Leistungswerte, sondern dank VarioCam Plus auch durch hohe und konstante Durchzugskraft im unteren und mittleren Drehzahlbereich. Durch eine Optimierung der Abgasanlage, ins-

besondere des Innenaufbaus der Endschalldämpfer sowie des Luftfilters, konnte der Ladungswechsel verbessert werden. Das hatte einen positiven Einfluss auf Leistung, Gewicht und Abgaswerte.

Außerdem wurde bei Boxster und Boxster S die Positionierung der Serviceschale im hinteren Kofferraum verbessert. Der Ausgleichsbehälter für die Kühlflüssigkeit sitzt jetzt im Motorraum, so dass die Einfüllöffnungen für Kühlmittel und Motoröl hinter einer leicht erreichbaren Klappe im Kofferraum liegen, der dadurch wiederum noch besser nutzbar ist.

Der neue Cayman unterscheidet sich äußerlich vom Cayman S durch seine markanten schwarzen Frontspoilerlippen, den titanfarbenen Modellschriftzug am Heck, die schwarz eloxierten Bremsstäbe, sowie ein einteiliges, trapezförmig ausgeprägtes Abgasrohr. Das Design der markanten Coupéform weist eine exzellente Aerodynamik auf. Der cw-Wert liegt bei 0,29. Die geschlossene Form macht die Karosserie extrem torsions- und biegesteif, was entscheidend zum präzisen und dynamischen Fahrgefühl beiträgt. Mit dem 6-Zylinder-Boxer-Aggregat bietet der Cayman eine Motorleistung von 180 kW (245 PS). Der Cayman ist seit Sommer 2006 verfügbar.

Die serienmäßigen 17-Zoll-Räder haben ein eigenständiges Cayman-Styling mit offenem 5-Speichen Design. Optional können die vom Cayman S bekannten 18- und 19-Zoll-Räder bestellt werden. Auch das 17-Zoll-Boxster II-Rad und das 18-Zoll-Boxster S-Rad sind erhältlich.

Zu Beginn des laufenden Geschäftsjahres wurde das Individualisierungsangebot für die Sportwagen aktualisiert und erweitert. Neben dem optionalen 19-Zoll Turbo-Rad in Schmiedetechnik mit Bi-Color-Optik und der neuen Exterieurfarbe meteorgrau-metallic als Ersatz für die Farbe sealgrau-metallic steht für alle Sportwagenmodelle ein erweitertes, umfangreiches Individualisierungsangebot zur Verfügung. Das 19-Zoll-Carrera-Sport-Rad im 10-Speichen-Design kann eine Radnabenabdeckung mit farbigem Porsche Wappen erhalten. Das Paket Schalt-/Handbremshebel aus Aluminium ersetzt das Angebot Schalthebel aus Aluminium. Das optionale Reifendruckkontroll-



system mit permanenter Überwachung der einzelnen Reifen wird nun serienmäßig in Nordamerika angeboten.

Cayenne mit exklusiven Varianten

Im Januar 2006 erhielt die Baureihe Cayenne mit dem Modell Turbo S ein beeindruckendes Topmodell, das eine Leistung von 383 kW (521 PS) bietet. Das „S“ steht für eine nochmals gesteigerte Sportlichkeit und garantiert extremen Fahrspaß – auf der Straße gleichermaßen wie im Gelände. Die höhere Leistung wird durch vergrößerte und optimierte Ladeluftkühler sowie eine bessere Motorsteuerung erreicht. Den Sprint aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer erreicht der Cayenne Turbo S in 5,2 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 270 Stundenkilometern. Optisch differenziert sich das Topmodell durch die serienmäßigen 20-Zoll-Cayenne-SportTechno-Räder sowie durch hochglanzverchromte Sportendrohre in 4-Rohr-Optik.

Im Juli 2006 startete das Sondermodell Cayenne S Titanium Edition speziell für die Kunden auf dem nordamerikanischen Markt. Das Fahrzeug vereint alle Eigenschaften, die zum Erfolg des Cayenne seit seiner Präsentation 2002 beigetragen haben. So sind die beliebtesten Optionen – Bi-Xenonscheinwerfer, das elektrische Schiebe-/Hubdach aus Glas oder das Porsche Communication Management (PCM) einschließlich DVD-Navigation – serienmäßig enthalten. Eine Besonderheit des Cayenne S Titanium Edition sind die Exterieur-Bestandteile in Titanium Metallic, die – exklusiv für dieses Fahrzeug – zu einem stimmigen Gesamtkonzept zusammengeführt wurden. Auch beim Interieur ist die Exklusivität des Modells sofort erkennbar. Die beiden Interieur-Farbkombinationen in schwarz-sandbeige sowie schwarz-stahlgrau unterstreichen den sportlichen Charakter und das besondere Design.

Anfang 2007 stellt Porsche die neuen Modelle des Cayenne vor. Sie werden die Attraktivität dieser Baureihe mit einem neuen Design, stärkeren Motoren sowie weiteren Optionen, das Fahrzeug individueller zu gestalten, nochmals steigern.

Mit neu gestalteten Lufteinlässen und neuen Hauptscheinwerfern wirken die neuen Cayenne-Modelle noch dynamischer als die Vorgängermodelle. In der Heckansicht fallen die integrierten End-

rohre auf, die Kraft und Sportlichkeit zum Ausdruck bringen. Zusätzlich wurde eine deutlich verbesserte Aerodynamik erreicht. Dies trägt zu besseren Verbrauchs- und Leistungswerten bei. Der Hubraum der 8-Zylindermotoren wurde von 4,5 auf 4,8 Liter erhöht. In Verbindung mit der Benzindirekteinspritzung und der VarioCam Plus-Technik konnte die Leistung beim Cayenne S auf 283 kW (385 PS) und beim Cayenne Turbo auf 368 kW (500 PS) gesteigert werden. Beim Cayenne wuchs der Hubraum von 3,2 auf 3,6 Liter, die Leistung wächst auf 213 kW (290 PS). Die Verbrauchswerte konnten trotz der deutlichen Leistungssteigerungen um bis zu 15 Prozent reduziert werden.

Alle neuen Cayenne-Modelle erhalten serienmäßig eine Sporttaste als Ausstattungsmerkmal. Wird sie aktiviert, spricht der Motor noch spontaner an, die Tiptronic S schaltet dann sportlicher und die optional erhältliche Luftfederung mit PASM wechselt in das Sportprogramm. Außerdem wird für den Cayenne S erstmalig eine Sportabgasanlage angeboten, die auf Knopfdruck den Motorsound noch kraftvoller und sportlicher ertönen lässt. Mit der Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) kommt optional auch ein neues System zur Wankstabilisierung zum Einsatz. Das System erkennt die Seitenneigung des Fahrzeugs etwa bei einer Kurvenfahrt und gleicht diese durch Stabilisatoren aus.

Erstmals sind für alle Cayenne-Modelle optional 21-Zoll-Räder erhältlich, die neben einer sehr sportlichen Optik gleichzeitig auch für eine nochmals gesteigerte Leistung auf der Straße sorgen. Beim Interieur wurde die optional angebotene Leder Ausstattung noch attraktiver gestaltet. Darüber hinaus ist erstmalig für die Baureihe Cayenne eine Naturlederausstattung in der Farbkombination kastanienbraun-schwarz erhältlich.

Zusätzlichen Komfort bringt eine automatische Heckklappe. Sie öffnet und schließt auf Knopfdruck ohne Kraftaufwand vollautomatisch. Außerdem bietet das neue optionale Laderraummanagement ein Schienensystem, eine Teleskopstange und zwei Gurtabroller. Damit lassen sich die unterschiedlichsten Gegenstände sicher für den Transport verstauen. Ein ausziehbares Trennetz im Gepäckraum schützt die Passagiere bei einer plötzlichen Bremsung vor Gepäckstücken.



Vertrieb

Porsche Zentren in aller Welt investieren in den einheitlichen Markenauftritt. Der Verzicht auf kurzlebige Trends sorgt für Planungssicherheit.

Porsche ist es im Geschäftsjahr 2005/06 erneut auf eindrucksvolle Weise gelungen, die positive Wahrnehmung der Marke zu fördern. Die Modellpolitik entsprach den hohen Erwartungen der Porsche Kunden hinsichtlich Sportlichkeit, Dynamik und Fahrspaß bei gleichzeitig guter Alltagstauglichkeit und Wirtschaftlichkeit.

Die große Wertschätzung für die Sportwagen von Porsche zeigte sich im Jahr 2005 in den ersten Plätzen, die der 911 Carrera in der Kategorie Sportwagen sowohl bei der renommierten Leserwahl „Die besten Autos“ der Zeitschrift „auto motor und sport“ als auch bei der „Auto Trophy“ belegte. Das zeitlose Design des 911 erhielt im Berichtsjahr darüber hinaus eine besondere Auszeichnung. Der Rat für Formgebung – das German Design Council – verlieh dem 911 Carrera den Design-Preis der Bundesrepublik Deutschland in Gold für „die behutsame und raffinierte Modernisierung einer einmaligen Stilikone“.

Auch der jüngste Spross in der Porsche Familie begeistert sowohl Publikum als auch Fachpresse. Der im November 2005 eingeführte Cayman S etablierte sich erfolgreich zwischen Boxster und 911. Die Leser der Zeitschrift „Auto Bild“ kürten ihn auf Anhieb zum „Auto 1 von Deutschland“. Und anlässlich der „New York International Auto Show“ wurde der Cayman S von einer Jury aus 46 Fachjournalisten zum „World Performance Car“ des Jahres 2006 gewählt.

Im Segment der Roadster begeisterten die neuen Boxster-Modelle auch im Berichtsjahr durch ihre einmalige Verbindung von Fahrspaß, Leistung und Alltagstauglichkeit. Das amerikanische „Automobile Magazine“ ehrte den Boxster mit dem so genannten „All-Star“. Die Zeitschrift „Car and Driver“ nahm den Roadster in die Liste der zehn besten Fahrzeuge des Jahres, die „10 Best List“, auf.

Auch in einer weiteren, sehr bedeutenden Kategorie konnte sich Porsche im Geschäftsjahr 2005/06 an die Spitze aller Automobilhersteller setzen: Beim Thema Qualität. In der renommierten und international viel beachteten US-amerikanischen J.D. Power-Qualitätsstudie – der „Initial Quality Study 2006“ – belegte nicht nur die Marke Porsche Rang Eins. Der Cayman S stand als bestes Fahrzeug über alle Segmente ganz oben auf

dem Siegertreppchen. Die anderen Porsche Modelle belegten in ihren jeweiligen Kategorien ebenfalls vordere Plätze. In der breit angelegten Befragung von über 60.000 Neuwagenkäufern, bei der das Marktforschungsinstitut J.D. Power Qualitätsmängel und Probleme von Neufahrzeugen aus Kundensicht misst, wurden erstmals sowohl die Produkt- als auch die Designqualität in die Bewertung aufgenommen.

Genauso erfreulich war im Berichtsjahr das Ergebnis der zweiten Studie, die das J.D. Power-Institut erhob. Aus dieser weiteren Untersuchung der Attraktivität von Fahrzeugen ging Porsche ebenfalls als Gesamtsieger hervor. Bei der so genannten „APEAL 2“-Studie befragte J.D. Power Autokäufer, was sie an ihren Fahrzeugen besonders schätzen und was ihnen besonders missfällt. Die befragten Porsche Kunden zeigten sich über alle Aspekte ihrer Sportwagen überzeugt.

Zügige Umsetzung der Markenarchitektur

Die weitere Verbesserung des weltweiten Markenauftritts kommt zügig voran. Auch im Geschäftsjahr 2005/06 haben viele Porsche Zentren investiert, so dass sich zum ersten Mal mehr als die Hälfte aller Händler in Gebäuden präsentieren, die dem Baukonzept von Porsche entsprechen. Insbesondere an zahlreichen Standorten in Russland und China ist Porsche seit dem Berichtsjahr erstmals mit Händlerbetrieben vertreten. Durch die konsequente Trennung der Schauräume von anderen Automobilmarken bieten inzwischen 90 Prozent der Händler ihren Kunden einen exklusiven Markenauftritt.

Die Markenarchitektur wird sowohl von den Kunden als auch von den Händlern wegen ihrer Funktionalität hervorragend akzeptiert. Der Verzicht auf modische und kurzlebige Trends entspricht der gesamten Strategie von Porsche; und er ermöglicht den Händlern eine langfristige Planung sowie sichere Investitionen in die Marke.

Im Berichtsjahr wurde das Markenarchitektur-Konzept außerdem um ein solches für Gebrauchtwagenzentren erweitert. Durch dieses wird gewährleistet, dass Gebrauchtfahrzeuge an separaten Standorten in einem qualitativ hochwertigen Umfeld präsentiert werden.

Neuwagenverkauf über selektives Händlernetz

Auch das ausgewählte, markenadäquate Händlernetz in Europa wurde – entsprechend der im Jahr 2004 erreichten Einigung mit der EU-Wettbewerbskommission – weiter ausgebaut. Die mit der Kommission abgestimmten Musterverträge für die Vertriebs- und Serviceorganisation stellen sicher, dass der Verkauf ausschließlich von speziellem Personal in separaten Schauräumen erfolgt. Zusätzliche Niederlassungen von Händlern an nicht vertraglich vereinbarten Standorten bedürfen nach wie vor der Zustimmung von Porsche.



Im Geschäftsjahr 2005/06 hat Porsche nach sorgfältiger Auditierung einige Werkstätten zu offiziellen Mitgliedern des Servicenetzes autorisiert. Sie erfüllen die Zulassungskriterien und Qualitätsstandards der Marke. Damit ist weiterhin gewährleistet, dass die Kunden auch in den Werkstätten einen Service auf höchstem Niveau erhalten.

Effektive Vermarktung von Gebrauchtwagen

Das erfolgreiche Programm „Porsche Approved“ für Gebrauchtwagen wurde abermals weiterentwickelt. Professionalität und Effizienz in diesem Geschäft sind nicht nur Bedingungen für dessen Rentabilität, sondern auch für den kontinuierlichen Absatz von Neufahrzeugen – auch deswegen wächst seine Bedeutung innerhalb des Vertriebs. In dem „Approved-Programm“ sind sämtliche Prozesse des Geschäfts mit Gebrauchtwagen abgebildet und einheitliche Standards für den Vertrieb formuliert. Begleitende Trainingsmaßnahmen helfen den Händlern, einen der Marke entsprechenden Verkauf zu gewährleisten. Und die Kunden profitieren davon, indem sie hochwertige Fahrzeuge zu wettbewerbsfähigen Preisen von qualifiziertem Personal mit einem „passenden“ Servicebündel angeboten bekommen. Dazu gehört etwa eine Garantie für Gebrauchtfahrzeuge.

Wachsender Beliebtheit erfreut sich darüber hinaus die Online-Gebrauchtwagensuche als Informations- und Vertriebskanal. Das System, das inzwischen in 14 Ländern eingeführt wurde, verzeichnet stetig steigende Zugriffszahlen. Der Anteil der Anfragen, die in einen Fahrzeugkauf münden, ist beträchtlich.

Vergleich mit den Besten: Das KPI-System

Mit dem „Key Performance Indicator System“ – kurz „KPI-System“ – bindet Porsche die Händler und Importeure als wichtigste Säulen eines erfolgreichen Vertriebs noch stärker in die kontinuierliche Verbesserung aller Prozesse mit ein. Das „KPI-System“ bietet eine umfassende Leistungsanalyse eines Händlers, die über die reinen Finanzkennzahlen wie Nettogewinn, Umsatzrendite oder Eigenkapitalquote hinausgeht. Es stellt zusätzliche Daten aus anderen wichtigen Quellen bereit und wird regelmäßig überarbeitet und ergänzt. Dadurch wird ein Soll-Ist-Vergleich in sämtlichen Unternehmensbereichen genauso möglich wie eine Orientierung am Wettbewerb.

Positive Erfahrungen mit dem „KPI-System“ liegen von den Tochtergesellschaften und Händlern in Deutschland, England, Frankreich, Italien, Australien, Japan und Spanien vor. In Deutschland erhielt das System bei einer Analyse, die vom Bamberger Institut für Automobilwirtschaft durchgeführt wurde, erneut Bestnoten und platzierte sich damit wiederum deutlich vor den Systemen anderer Automobilhersteller. Porsche Middle East wird dieses wichtige Werkzeug als nächste Region einführen.

Flexibles Informations-Management

Das „Porsche Partner Network (PPN)“ erlaubt es Porsche Händlern und Werkstätten, ihre Geschäftsprozesse weltweit elektronisch abzuwickeln und auf Transaktionssysteme, Trainingseinheiten und weitere Informationen zurückzugreifen. Im Berichtsjahr erhielten erstmals alle Märkte diese Dienstleistungen über eine sichere Internetplattform geboten. Die Bündelung aller Systeme verringert die Komplexität für die Mitarbeiter und schafft Synergiepotenziale. Derzeit wird das PPN um ein „Content Management System“ erweitert, das eine Integration sämtlicher Publikationsprozesse in der Porsche Vertriebsorganisation auf der PPN-Plattform ermöglicht. Das Ziel ist eine schnelle Versorgung mit Informationen.

Der „Porsche Vehicle Sales Assistant (PVA)“, ein multimediales IT-System zur Unterstützung der Verkäufer, wurde im Berichtsjahr in weiteren internationalen Handelsorganisation eingesetzt. PVA erlaubt es dem Verkäufer, alle Schritte – von der Beratung über das Angebot an Finanzdienstleistungen bis hin zum Abschluss des Kaufvertrags – in einem integrierten System abzuwickeln. Der Verkaufsprozess und die Beratungsqualität werden damit deutlich verbessert.

Eine Variante des „Porsche Vehicle Sales Assistant“ stellt die „Fitting Lounge“ dar; sie steht Kunden in einem speziellen Bereich des Händlerbetriebs zur besonders individuellen Beratung zur Verfügung. In dieser „Lounge“ können sich Kunden ihren ganz persönlichen Porsche zusammenstellen lassen. An einem Car Configurator werden ihnen die zahlreichen individuellen Gestaltungsmöglichkeiten des Porsche Exterieurs und Interieurs aufgezeigt.



Nachdem sich das PVA-System in Deutschland, Großbritannien, Japan sowie einzelnen Märkten Lateinamerikas und der Region Asien Pazifik bereits bewährt hat, wurde es im Berichtsjahr in Frankreich sowie in weiteren Märkten der Region Asien Pazifik und des Mittleren Ostens installiert.

Individualität ist mehr denn je gefragt

Mit den Programmen Exclusive, zu dem auch das Custom Tailoring gehört, und Tequipment bietet Porsche seinen Kunden die Möglichkeit, ein Fahrzeug sehr individuell und dadurch besonders exklusiv zu gestalten. Dies kann sowohl ab Werk als auch durch eine Nachrüstung erfolgen. Diese Porsche Geschäftsfelder repräsentieren klassische Markenwerte wie Innovation, Sportlichkeit, Design und Individualität. Dadurch unterstreichen sie die Kompetenz von Porsche als Anbieter von sportlichen Premium-Fahrzeugen mit einem sehr hohen Erlebniswert.

Im Berichtsjahr wurden die beiden Geschäftsfelder Exclusive und Tequipment unter dem Dach des Vertriebs zusammengefasst, um ein Höchstmaß an Individualität aus einer Hand zu bieten. Der Trend zur Individualisierung der Fahrzeuge hat sich weiter verstärkt. So fanden insbesondere die Produkte für die neuen Porsche 911 Carrera 4-Modelle, den neuen Cayman S und den Boxster starken Anklang. Aber auch das abgerundete, breite Portfolio für den Cayenne hat maßgeblich zur erfreulichen Entwicklung von Exclusive und Tequipment beigetragen.

Exclusive für die persönliche Note

Porsche Exclusive ermöglicht schon beim Bestellen eines neuen Fahrzeugs eine Vielzahl individueller Gestaltungsvarianten, optisch und technisch, im Interieur sowie im Exterieur. Das Angebot gilt für alle Modelle, jedes Fahrzeug kann die persönliche Note seines Besitzers erhalten.

Für das Fahrzeug-Interieur hat Exclusive hochwertige Materialien wie Leder, Aluminium, Holz oder Carbon im Angebot. Sehr stark nachgefragt werden weiterhin Teile in Alu-Optik, da sie sich stark an den Leichtbaugedanken früherer Porsche Rennfahrzeuge anlehnen. Im Bereich Exterieur dienen spezielle Räder, Edelstahldrohre und Aerokits genauso der Individu-

alisierung wie technische Veredelungen durch eine Sportabgasanlage oder die Steigerung der Leistung. Mehr als die Hälfte aller Kunden der Baureihe 911 stattet ihr Fahrzeug mit Exclusive-Optionen aus.

Besonders gefragt im Exclusive-Angebot waren im Berichtsjahr die Schaltwegverkürzung und Edelstahldrohre für den 911, den Boxster und den Cayman S sowie die Sportabgasanlage und die Leistungssteigerung Carrera S für den 911. Auch das SportDesign-Paket für den Boxster fand großen Zuspruch. Aber auch die neuen Produkte aus dem Custom-Tailoring-Programm erfreuen sich großer Beliebtheit. Hierzu zählt etwa das Exterieur-Paket Alu-Optik matt für den Cayman S.

Das Tequipment-Programm bietet vielfältige Möglichkeiten, einen Porsche ganz individuell zu gestalten.

Nach wie vor setzte der Cayenne Maßstäbe hinsichtlich der Individualisierungsmöglichkeiten eines sportlichen Geländewagens. Das SportDesign-Paket, das lackierte 20-Zoll Cayenne-SportTechno-Rad, die Sportendrohre sowie die Leistungssteigerung für den Cayenne Turbo betonten den dynamischen Charakter des Fahrzeugs. Neu im Angebot und stark nachgefragt war im Berichtsjahr das geprägte Porsche Wappen auf den Kopfstützen. Für das Interieur des Cayenne offerieren die Materialien Carbon, Leder und Holz vielfältige Möglichkeit der Individualisierung. Den Wünschen sehr junger Cayenne-Mitfahrer kommt das Porsche „Rear-Seat-Entertainment“ entgegen. Das mobile TV-Unterhaltungssystem für die Passagiere auf der Rückbank, das seit dem vorangegangenen Geschäftsjahr angeboten wird, entwickelte sich in kürzester Zeit zum Verkaufshit.

Tequipment für spätere Individualisierung

Das Tequipment-Programm offeriert allen Kunden, die ihr Fahrzeug nachträglich individuell gestalten wollen, vielfältige Möglichkeiten. Sämtliche Tequipment-Produkte erfüllen die

hohen Qualitätsstandards von Porsche. Zu dem Wachstumskurs des Programms trugen im Berichtsjahr auch die Produkte für die neuen Porsche 911 Carrera 4-Modelle, den Cayman S sowie das erweiterte Angebot für den Boxster und den Cayenne bei. Zu den neuen Produkten für den Cayman S, die schon kurz nach der Einführung des Modells stark gefragt waren, zählen das Exterieur-Paket Alu-Optik matt, das Sportendrohr in eigenständigem Design, aber auch Zubehörprodukte wie das Gepäckschott oder der Sonnen- und Sichtschutz. Neu in das Programm aufgenommen wurden außerdem Sportkomplettreifsätze mit Rennsportreifen für den 911. Aber auch das Vehicle-Tracking-System für die Ortung eines gestohlenen Fahrzeugs in allen 25 EU-Ländern sowie Norwegen und der Schweiz ist nun für die Sportwagen verfügbar.

Ersatzteilgeschäft weiter verbessert

Porsche hat ein Team für die Planung des weltweiten Bestandes in den Bereichen Originalteile, Tequipment und Classic eingerichtet. Zum ersten Mal wird damit in der Automobilindustrie die klassische Struktur nach Märkten für After Sales Produkte aufgegeben. Der Hersteller übernimmt die weltweite Planung und Disposition im Großhandel und ist dafür verantwortlich, dass die Bestände in der Handelsorganisation optimal sind. Das Ergebnis ist eine deutlich höhere Verfügbarkeit von After Sales Produkten vom Lieferanten bis zum Endkunden sowie die Verminderung von Lagerbeständen. Damit wird in Analogie zum Produktionsprozess das Just-in-Time-Prinzip realisiert. Als Konsequenz erhielt Porsche im Rahmen einer ADAC-Studie in Deutschland erstklassige Bewertungen für die Ersatzteilversorgung.

Die Einführung neuer Modelle und die positive Entwicklung der Marktanteile im Service machten zudem den Ausbau der Logistik in den USA, in Australien und Italien erforderlich. In diesen Märkten sind neue Lager in Betrieb genommen worden, so dass eine kunden- und marktgerechte Versorgung mit Ersatzteilen gesichert ist.

Das „Porsche integrierte Werkstatt-Informationssystem“ (PIWIS) wurde erfolgreich in allen Märkten eingeführt, es hat die klassischen Printmedien abgelöst, die bis zu 100.000 Seiten an Werkstattliteratur umfassten. Die Handelsorganisation verfügt damit über ein hoch integriertes System, das dem Servicebetrieb alle Informationen für die Wartung und Reparatur der Fahrzeuge bietet. Sie sind künftig aktuell und online verfügbar. Der Zugriff auf PIWIS ist für alle Mitarbeiter in der Handelsorganisation gleichzeitig möglich. Die Kunden profitieren davon durch kürzere Zeiten bei Wartungs- und Reparaturarbeiten und letztlich auch niedrigere Kosten.

In Zukunft wird PIWIS noch um ein Qualitätssystem erweitert, das die Handelsorganisation mit einem besser

strukturierten Ablauf bei der Fahrzeugannahme unterstützt, der dadurch verkürzt wird. Außerdem kann Kritik direkt in die Zentrale übertragen werden, was dazu beiträgt, die hohen Qualitätsansprüche zu erhalten.

Beim neuen 911 Turbo wurde im After Sales erfolgreich die Strategie verfolgt, die Fahrzeuge in der Versicherung günstig einzustufen. Es konnte eine um zwei Typklassen bessere Klassifizierung erreicht werden. Das Fahrzeug ist damit im Wettbewerbsvergleich Spitze, die Versicherungskosten liegen in Deutschland um rund 34 Prozent unter denen der Wettbewerbsfahrzeuge. Damit werden die Betriebskosten deutlich reduziert.

Die moderne Technologie in Fahrzeugen hat auch auf die begleitende Dokumentation Auswirkungen. Das Ziel ist es, die Bedienung eines Porsche so einfach wie möglich zu machen. Neben der Ergonomie hat die Betriebsanleitung dabei eine besondere Bedeutung. In Studien wurde der Gebrauch der Betriebsanleitung untersucht, so dass unnötige Inhalte entfernt und die Darstellungen zur Bedienung der Fahrzeuge verbessert werden konnten.

Weitere Professionalisierung in China und der Ausbau des Servicenetzes in Russland bildeten zusätzliche Schwerpunkte.

Im Berichtsjahr wurden außerdem die Geschäftsabläufe europäischer und nordamerikanischer Händler im Rahmen eines „Mystery Shopping Programms“ untersucht. Die Ergebnisse dienten dazu, die Verkaufs- und Serviceprozesse zu verbessern. Dabei wurden Ideen für eine optimale Betreuung der Kunden entwickelt und im Rahmen von neuen Verkaufs- und Servicekonzepten eingeführt.

Einen zusätzlichen Schwerpunkt im Bereich After Sales bildete im Geschäftsjahr 2005/06 die Marktentwicklung in China und Russland. Die Handelsorganisation in China wurde mit einem Service Audit weiter professionalisiert, außerdem wurden die für die Ersatzteilversorgung in China notwendigen Zertifizierungen nach den Vorgaben der „China Compulsory Certification“ (CCC) eingerichtet. Vier Techniker von Porsche arbeiteten für 12 bis 18 Monate als Task Force vor Ort bei den chinesischen Händlern, um kurzfristig eine Qualifizierung zu erreichen, die der Porsche Service Philosophie entspricht. In Russland wurde im Berichtsjahr das Servicenetz weiter ausgebaut und die Versorgung mit Ersatzteilen verbessert. Darüber hinaus wurde ein zentrales Ersatzteillager in Moskau projektiert.



Langfristige Kundenbeziehungen

Porsche ist bestrebt, mit seinen Kunden eine langfristige Geschäftsbeziehung einzugehen. Zu diesem Zweck wurde ein Customer-Relation-Management-System initiiert und im November 2005 auf dem nordamerikanischen Markt als Pilotprojekt umgesetzt. Seitdem arbeiten mehr als 130 Personen, die im direkten Kundenkontakt stehen oder für kundenbezogene Prozesse verantwortlich sind, auf einer einheitlichen Plattform mit verknüpften Prozessen. Seit Januar 2006 wurden die Prozesse auf weitere Märkte übertragen. Für den deutschen Markt wurden im Berichtsjahr die Grundlagen für eine erfolgreiche Umsetzung des Konzeptes in der ersten Hälfte des Geschäftsjahres 2006/07 erarbeitet.

Darüber hinaus bearbeitete das zentrale Anfrage- und Beschwerde-Management der Porsche AG, das Customer Commitment, im Berichtsjahr mehr als 3.000 Anfragen in Abstimmung mit den verantwortlichen Abteilungen und Märkten. Dabei wurden die Standards der Kommunikation verbessert, um eine einheitliche Kundenansprache zu gewährleisten.

Werksabholung beliebte Tradition

Als einer der ersten Automobilhersteller überhaupt bot Porsche bereits im Jahr 1954 seinen Kunden an, Fahrzeuge vom Werk abzuholen. Auch im Berichtsjahr wurde von diesem interessanten Angebot reger Gebrauch gemacht. Mehr als 4.000 Kunden entschieden sich für die Fahrzeugübergabe in Zuffenhausen. Eine Werksführung und ein Rahmenprogramm steigern die Vorfreude auf den eigenen Porsche. Detaillierte Einblicke in die Produktion, wie der Moment der „Hochzeit“ von Motor und Chassis, sind für viele Kunden ein Erlebnis. Höhepunkt der Werksabholung ist die Übergabe des Fahrzeugs mit einer individuell abgestimmten Einweisung.

Besucherrekord im Werk Leipzig

Mit weit über 50.000 Gästen und 450 Veranstaltungen erfreute sich die Marketing- und Event-Plattform im Porsche Werk Leipzig erneut großer Beliebtheit. Mehr als 50 namhafte Firmen nutzten im Geschäftsjahr 2005/06 die Möglichkeit, Konferenzen mit einem attraktiven Rahmenprogramm zu kombinieren. Ob es eine Werksbesichtigung ist, oder ein Vortrag zu den Porsche

Erfolgsfaktoren, oder eine Fahrt mit einem Porsche auf der werkseigenen Strecke – alle diese Angebote fanden einen großen Zuspruch. Auch das neu hinzu gekommene Angebot, als „Co-Pilot“ auf den werkseigenen Fahrstrecken das Fahrgefühl in einem Porsche zu erleben, wurde genutzt. Während das Leipziger Werk an Wochenenden vor allem Kunden anzog, die Sicherheitstrainings auf den verschiedenen Fahrstrecken absolvieren wollten, stand an den Wochentagen die Werksabholung im Mittelpunkt des Interesses.

Zehn Jahre Porsche Travel Club

Der Porsche Travel Club bietet seit zehn Jahren Erlebnisreisen in Fahrzeugen von Porsche an. Erfahrene Reiseleiter führen Gruppen über ausgesuchte Strecken in den landschaftlich reizvollsten Gegenden der Welt. In einem umfangreichen Katalog, der auch im Internet unter www.porsche.de/travelclub studiert werden kann, präsentiert der Club sein vielfältiges Programm. Es reicht von Angeboten, die einen Blick hinter die Kulissen von Porsche ermöglichen, über Fahrtrainings bis zu exklusiven Wochenendreisen und mehrtägigen Touren im In- und Ausland.

Neu kamen im Berichtsjahr die Angebote einer Reise im Cayman S über die Passstraßen der Dolomiten sowie die einer ausgewählten Tour durch die Westalpen hinzu. Ein Höhepunkt war über die Jahreswende eine Andenüberquerung in Argentinien und Chile. Neben der Nachfrage nach den sehr beliebten Wochenendreisen stieg auch das Interesse an speziell ausgearbeiteten Incentive-Reisen für Firmen, die ausgewählten Kunden oder erfolgreichen Mitarbeitern auf diese Weise danken wollten.

Mehr als 3.000 internationale Kunden nahmen am Programm des Porsche Travel Club teil, der damit weiter gewachsen ist. Zur Wachstumsstrategie gehört nicht nur der kontinuierliche Ausbau des Reiseprogramms, sondern auch der internationale Ausbau der Travel Club Projekte im Konzern. So plant die Tochtergesellschaft in den USA einen eigenen Porsche Travel Club.

Sportfahrschule weiterhin ein Magnet

Seit 1974 gibt es die Porsche Sportfahrschule. Kunden und Freunde der Marke können seitdem nicht nur ihre fahrerischen



Fähigkeiten trainieren, sondern auch Fahrspaß pur erleben – auf der Rennstrecke wie abseits der Straßen, national wie international. Über 7.000 begeisterte Teilnehmer in den vergangenen zehn Jahren sprechen für sich. In mehr als zehn Märkten Europas, Amerikas und Asiens bieten auch Tochtergesellschaften und Importeure dieses einzigartige Erlebnis an. Mit international standardisierten Trainingseinheiten lässt sich die Fahrsicherheit der Teilnehmer verbessern. Dabei werden die Trainingsmöglichkeiten in mehreren Leistungsstufen angeboten.

Bei den „Onroad-Trainings“ erleben die Kunden spannende Momente auf rennzentrierten Rennstrecken und in ausgewählten Fahrsicherheitszentren sowie auf der Einfahr- und Prüfstrecke des Leipziger Werks. Darüber hinaus steht bei den „Offroad-Events“ in Leipzig ein über 100 Hektar großes Areal zur Verfügung, auf dem abseits der Asphaltstrecke trainiert werden kann. Kunden, denen das nicht reicht, können auch ein Wüstenabenteuer in Dubai buchen, um die Besonderheiten des Fahrens auf Sanddünen mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden kennen zu lernen. Und spezielle Winterprogramme, die in Finnland, Österreich und Italien stattfinden, helfen Teilnehmern, das Fahrzeug auch in der kalten Jahreszeit sicher zu bewegen.

Porsche Clubs weiter auf Wachstumskurs

Die Leidenschaft für Porsche wird auch in den offiziellen Porsche Clubs gepflegt. Die Clubs intensivieren auf sympathische Weise ein Gemeinschaftsgefühl und demonstrieren freundschaftliche Verbundenheit zum Unternehmen. Für Porsche ist das ein wichtiger Grund, diesen wertvollen Markenbotschaftern besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die zentrale Clubkoordination betreut gut 500 Porsche Clubs mit mehr als 115.000 Mitgliedern aus über 60 Ländern. Sie ist damit eine der größten und traditionsreichsten Markenclub-Organisationen der Welt. Heute wird weltweit bereits jeder fünfte Porsche von einem Clubmitglied gefahren.

Eindrucksvoller Beleg für die Traditionspflege waren vor allem die großen Jubiläumsveranstaltungen wie das 50. Jubiläum des Porsche Club Wien oder der 30. Geburtstag des Porsche Club Japan. Der Porsche Club Schweden ließ sich zu seinem 30-jährigen Bestehen etwas Spezielles einfallen und feierte

zusammen mit einem ganz besonderen Event: Der diesjährigen europäischen Porsche Club-Parade in Göteborg. In der schwedischen Metropole waren mehr als 280 Fahrzeuge aus 17 Nationen versammelt, dazu gab es ein landestypisches Rahmenprogramm. Das internationale Treffen der Präsidenten der Porsche Clubs zählte ebenfalls zu den Highlights im Berichtsjahr. Mehr als 200 Teilnehmer aus vielen Ländern kamen nach Berlin, um zu diskutieren und in Workshops neue Gedanken zur Clubarbeit zu entwickeln. Die Vorstellung des neuen Porsche 911 Turbo rundete das Programm ab.

Die Porsche Clubs in aller Welt sind ein eindrucksvoller Beleg für die Faszination der Marke. Weltweit wird heute bereits jeder fünfte Porsche von einem Clubmitglied gefahren.

Im Jahr 2005 startete Porsche Deutschland erfolgreich den „Porsche Sports Cup“, eine Rennserie, die sich sowohl an Clubmitglieder als auch an motorsportlich ambitionierte Kunden richtet. Über 700 Fahrer gingen bei sechs Rennserien auf verschiedenen Rennstrecken in Deutschland an den Start. Teilnehmen können sowohl für den Straßenverkehr zugelassene, als auch für den Rennsport modifizierte Porsche Sportwagen. Die Clubkoordination wird den Porsche Sports Cup in weiteren Ländern mit dem Ziel starten, ein internationales Porsche Sports Cup-Championat auszutragen.

Auch die Porsche Classic Clubs boten im Berichtsjahr spannende Veranstaltungen an. So lud das „Porsche 356 Registry USA“ Freunde des Porsche 356 zu einem fünftägigen Treffen in die Rocky Mountains nach Colorado ein, wo die Teilnehmer eine interessante Mischung aus Concours d'Élégance, Rallye und Technik-Workshop erwartete. In Europa zählte die Le Mans Classic zu den Höhepunkten der Classic Club-Szene. An der legendären Rennstrecke wurden exakt 911 Porsche Fahrzeuge und über 2.000 Teilnehmer gezählt, was alle Erwartungen übertraf.

Märkte

Allradantrieb

Im neuen 911 Turbo wird die Motorkraft je nach Bedarf und in Sekundenbruchteilen über die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung verteilt.





Erneut fuhr Porsche auf dem wichtigsten Absatzmarkt Nordamerika einen Verkaufsrekord ein. Die höchsten Zuwachsraten erzielte das Unternehmen jedoch in noch jungen Märkten wie China und Russland.

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen waren im Berichtsjahr nicht optimal für die Automobilindustrie, weil die Rohöl- und damit die Benzinpreise auf ein bisher unvorstellbares Niveau stiegen. Die daraus resultierende Diskussion über den Energieverbrauch verschärfte sich nicht nur in Europa, sondern auch in den USA, dem größten Markt von Porsche. Viele Länder erhöhten zudem die Steuern. Insbesondere das Segment der geländegängigen Fahrzeuge war davon betroffen.

Auch die Zahl der direkten oder indirekten Wettbewerber von Porsche steigt ständig. Es gibt kaum noch eine Nische im Automobilmarkt, in der nicht um Marktanteile gerungen wird. Viele Wettbewerber sehen den einzigen Ausweg aus wachsenden Lagerbeständen und Überproduktion darin, immer großzügiger Rabatte zu gewähren.

Porsche dagegen konzentriert sich auf wertorientiertes Wachstum. Nicht die reinen Absatzzahlen, sondern die erzielten Gewinnmargen und der Aufbau langfristiger Kundenbeziehungen zählen. Einzigartige, individualisierbare Produkte, ein professionelles, exklusives Vertriebsnetz und bestens geschulte Mitarbeiter machen Porsche attraktiv.

Permanent wird die Entwicklung der Nachfrage in den einzelnen Märkten analysiert. Bei größeren Veränderungen wird die Produktion angepasst, um sicherzustellen, dass immer nur so viele Fahrzeuge für einen Markt produziert werden, wie echte Kundennachfrage vorhanden ist. Kritische Lagerbestände oder Rabatte werden damit vermieden. Dies stärkt die Wertigkeit der Produkte weiter, da sie nicht beliebig verfügbar sind und somit später auch als Gebrauchtwagen leicht und wertstabil verkauft werden können.

Internationalisierung konsequent fortgesetzt

Die internationale Ausrichtung des Vertriebs macht es ebenfalls leichter, das Ziel eines ausgeglichenen Verhältnisses von Angebot und Nachfrage zu erreichen. Porsche war im Berichtsjahr erstmals in mehr als 100 Ländern vertreten. Rückgänge der Nachfrage in einem Markt können oft durch eine andere Region kompensiert werden. So sorgten die hohen Benzinpreise für eine angespannte Marktsituation bei geländegängigen Fahrzeugen in Westeuropa und Nordamerika, während sie in Erdöl exportierenden Regionen wie dem Mittleren Osten oder Russland die Konjunktur belebten.

Der konsequente Ausbau und die Professionalisierung der Vertriebs- und Handelsorganisation in den Wachstumsregionen sorgten dafür, dass der asiatisch-pazifische Raum, China, der Mittlere Osten, Afrika, Russland, Ost- und Südeuropa sowie Lateinamerika für Porsche bereits mit 13 Prozent der Kundenauslieferungen zu einer tragenden Säule geworden sind. Die Abhängigkeit vom deutschen Heimatmarkt, auf den 15 Prozent der Auslieferungen entfielen, und von Nordamerika (39 Prozent) nimmt damit weiter ab.

Dennoch sind auch die etablierten Märkte weiterhin Garantien für den Erfolg von Porsche. Die konsequente Bearbeitung auch kleinster Marktpotentiale, eine ständige Optimierung der Prozesse im Handel und eine intensive Betreuung der Kunden gewährleisten, dass alle Marktchancen genutzt werden. Nur so war es im Berichtsjahr möglich, dass auch vermeintlich gesättigte Märkte weiter wuchsen: Nordamerika, Italien, Japan oder Australien schafften Zuwächse bis zu 16 Prozent.

Insgesamt konnte Porsche mit 95.342 Einheiten sechs Prozent mehr Fahrzeuge an Kunden ausliefern; und das mit einer sehr erfreulichen Verteilung auf die Baureihen. Die Einführung der neuen Allrad-Varianten des 911 sowie gegen Ende des Geschäftsjahres des neuen 911 Turbo gaben der Baureihe weiter Aufwind. Sie steht jetzt für 35 Prozent des Volumens (33 Prozent im Vorjahr). Mit 33.088 Einheiten wurden nie zuvor mehr Fahrzeuge vom 911 verkauft. In vielen Märkten dominiert der 911 sein Wettbewerbssegment.

Dies gilt auch für den Porsche Cayenne. Obwohl er bereits im vierten Jahr auf dem Markt und damit im Produktlebenszyklus weit fortgeschritten war, führte er in diversen Märkten das Segment der benzingetriebenen Premium-Sports Utility Vehicles an. Die Nachfrage nahm langsam ab, doch lag die Baureihe mit 34.818 ausgelieferten Einheiten immer noch deutlich über dem ursprünglichen, ehrgeizigen Ziel von jährlich 25.000 verkauften Fahrzeugen.

In einem schrumpfenden Markt konnte sich auch der Boxster erfolgreich behaupten. Während mancher Wettbewerber hohe zweistellige Rückgänge der Verkaufszahlen hinnehmen musste, etablierte sich der Boxster mit steigenden Anteilen in seinem Segment weiter als echter Klassiker. Starken Schub erhielt die Baureihe durch den neuen Cayman S, der ein unerwartet positives Echo erfuhr. Die Markteinführung wurde von hochwertigen Marketing-Kampagnen und Veranstaltungen begleitet. Obwohl er kaum mehr als sechs Monate verfügbar war, konnten mit 11.610 Einheiten mehr Cayman ausgeliefert werden als geplant.

Mit dem Carrera GT bewies die Vertriebsorganisation eindrucksvoll ihre Kompetenz im Verkauf von Hochleistungs-



sportwagen. In kaum mehr als zwei Produktionsjahren konnten 1.270 Fahrzeuge abgesetzt werden; das ist eine Größenordnung, die in diesem exklusiven und hochpreisigen Segment beispiellos ist. Der Carrera GT ist damit der erfolgreichste Hochleistungssportwagen aller Zeiten.

Amerika

Nordamerika: Rekordabsatz erreicht

Auch im Berichtsjahr war Nordamerika der mit Abstand größte Markt für Porsche. Das nach wie vor stabile wirtschaftliche Umfeld und die zahlreichen neuen Modelle trugen dazu bei, dass Porsche mit 36.669 Auslieferungen (Vorjahr 33.974 Einheiten) einen neuen Rekord verbuchen konnte. Allein im April 2006 wurden 3.614 Fahrzeuge verkauft – er ist somit der Rekordmonat seit Gründung der Porsche Cars North America.

Vom Cayenne wurden im Berichtsjahr insgesamt 13.217 Einheiten (Vorjahr 16.831 Einheiten) ausgeliefert. Auch wenn der Cayenne aufgrund der schwierigeren Rahmenbedingungen nicht mehr an den Erfolg des Vorjahres anknüpfen konnte, blieb der sportliche Geländewagen die meistverkaufte Baureihe von Porsche in Nordamerika.

Die Zahl der ausgelieferten Sportwagen erhöhte sich um 37 Prozent auf 23.452 Einheiten, die der Baureihe 911 stieg mit der Einführung der allradgetriebenen Varianten auf 12.534 Einheiten (Vorjahr 10.327 Einheiten). Der Boxster behauptet sich in einem schrumpfenden Wettbewerbssegment mit 6110 Auslieferungen. Das Debut des Cayman S verlief sehr erfolgreich, das mehrfach ausgezeichnete Mittelmotor-Coupé konnte seit seiner Markteinführung im Januar 2006 genau 4.396 Mal ausgeliefert werden.

Der Supersportwagen Carrera GT fand in seinem letzten Produktionsjahr 217 Kunden. Das Vertriebsnetz in Nordamerika wurde weiter ausgebaut und um fünf auf 214 Händlerbetriebe vergrößert. Damit ist Porsche mit 202 Händlern in den USA sowie zwölf in Kanada vertreten.

Lateinamerika: Erneute Steigerung

Die Wirtschaft in Lateinamerika stabilisierte sich im Berichtsjahr weiter. So konnte Porsche die Auslieferungen an Kunden um 33 Prozent auf 2.006 Einheiten steigern. Neben den Sportwagen trug auch der Cayenne maßgeblich zu dieser erfreulichen Entwicklung bei, er wurde im Berichtsjahr 1.278 Mal (Vorjahr: 1.010 Einheiten) ausgeliefert.

Neben den Wachstumsmärkten Mexiko und Brasilien verzeichneten auch zahlreiche kleinere Länder wie Chile und Peru zweistellige Wachstumsraten. Aktivitäten der Porsche Sportfahrschule und der Porsche World Roadshow sowie zahlreiche lokale Fahrveranstaltungen und die in Lateinamerika sehr aktiven Porsche Clubs untermauerten eindrucksvoll die Vitalität der Marke.

Die Importeure und Händler Lateinamerikas investierten im Berichtsjahr erneut in neue oder größere Standorte. Bauprojekte in Torreón, Guadalajara (Mexiko) und in Rio de Janeiro (Brasilien) wurden abgeschlossen.

Europa

Deutschland: Verkäufe auf hohem Niveau

Porsche konnte im Berichtsjahr im Inland mit 14.014 ausgelieferten Neufahrzeugen das erfreuliche Vorjahresergebnis von 14.154 Einheiten nahezu bestätigen.



Bei der Baureihe 911 stiegen die Kundenauslieferungen um rund sechs Prozent auf 6.301 Fahrzeuge. Wesentlich trugen zu diesem Erfolg die neuen allradgetriebenen Varianten des 911 bei. Auch die ersten Verkaufsmonate des neuen 911 Turbo bestätigen das hohe Interesse an der Baureihe 911. Die Einführung des Cayman S gab der gesamten Baureihe mit Boxster und Cayman einen Schub. Die Auslieferungen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 30 Prozent auf 3.827 Einheiten. Der Cayenne verteidigte seinen Spitzenplatz im Marktsegment der sportlichen Geländewagen mit Ottomotor und trug mit 3.836 Kundenauslieferungen positiv zum Gesamtergebnis bei.

Um die starke Position in den einzelnen Segmenten abzusichern, investierten die deutschen Händler in den vergangenen vier Geschäftsjahren rund 100 Millionen Euro in die Markenarchitektur. Das Händlernetz ist auf 86 Standorte ausgebaut worden. Einen wesentlichen Anteil am Erfolg hat die konsequente Umsetzung einer am Markt orientierten Absatzstrategie, die zu der hohen Wertstabilität von Porsche Fahrzeugen beiträgt. Zudem wurde die Professionalisierung der Händler, vor allem in den Bereichen Vertrieb, Betriebswirtschaft, Marketing, After Sales sowie Personal kontinuierlich fortgesetzt.

Eine Einführungskampagne sowie die zielgerichtete Ansprache von Kunden und Interessenten begleiteten jeweils den Start der neuen Modelle Cayman S, Cayenne Turbo S, 911 GT3, 911 Turbo und Cayman. Insgesamt wurden mehr als 110.000 Gäste und Kunden von den deutschen Porsche Zentren angesprochen. Außerdem wurde beispielsweise der 911 Turbo im Rahmen von exklusiven und hochwertigen Abendveranstaltungen unter dem Motto „Opus 911“ präsentiert. Zudem stellten 14 Porsche Zentren das Topmodell gemeinsam im Musicaltheater in Füssen vor. Rund 32.000 Gäste besuchten die verschiedenen Einführungsveranstaltungen.

Die Sportserie „Porsche Sports Cup“ wurde im Berichtsjahr weiter ausgebaut. Sie schließt die Lücke zwischen Amateur- und Profirennsport und bietet neben Fahrspaß auch ein Erlebnis für die ganze Familie mit Porsche Hospitality, Porsche World, Kinderwelt und exklusiven Fahrzeugerklärunen. Das Teilnehmerfeld des Porsche Sports Cup ist während der

Saison 2005 auf über 700 Starter gewachsen. Die Sports Cup Saison 2006 wurde an sechs Wochenenden auf renommierten Rundkursen ausgetragen, unter anderem auf den Formel 1-Rennstrecken Hockenheimring, Nürburgring und im belgischen Spa-Francorchamps.

Großbritannien: Langfristig erfolgreich

Trotz schwieriger politischer Rahmenbedingungen konnte Porsche Cars Great Britain mit 9.802 ausgelieferten Fahrzeugen (Vorjahr 10.286 Einheiten) das hohe Absatzniveau halten. Die Zahl der Auslieferungen in Großbritannien und Irland, dem drittgrößten Markt von Porsche, hat sich seit dem Geschäftsjahr 1999/2000 fast verdreifacht. Die neuen 911-Modelle trugen mit 3.386 Auslieferungen zum Erfolg bei. Insbesondere die allradgetriebenen sowie die S-Varianten und die Top-Modelle erfreuten sich großer Nachfrage.

Das Rekordergebnis der Boxster-Baureihe im Geschäftsjahr 2004/05 (3.596 Einheiten) konnte mit 4.428 ausgelieferten Fahrzeugen deutlich übertroffen werden. Dazu hat auch der Cayman S, der seit seiner Einführung Ende 2005 mit 1.629 Auslieferungen die Erwartungen weit übertraf, stark beigetragen. In Studien der Fachpresse zum Thema Kundenzufriedenheit erhielt der Cayman S Bestnoten. In der Zeitschrift „Auto-car“ wurde er als beliebtestes Modell vor seinen deutschen und britischen Wettbewerbern ausgezeichnet. Im hart umkämpften SUV-Segment konnten sich insbesondere die Turbo-Varianten des Cayenne behaupten. Das Ergebnis der Baureihe Cayenne blieb mit 1.966 ausgelieferten Fahrzeugen jedoch unter Vorjahresniveau.

Die große Herausforderung besteht für Porsche Cars Great Britain derzeit darin, die Marke in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld, zu dem eine konjunkturelle Abschwächung, ein stark sinkendes Konsumentenvertrauen und „autofeindliche“ Steuerinitiativen zählen, erfolgreich zu steuern. Schwerpunkte der Vertriebsarbeit in Großbritannien und Irland bilden eine konsequente Marktbearbeitung, Einführungsveranstaltungen – im Berichtsjahr betrafen sie die allradgetriebenen Modelle der Baureihe 911 und den Cayman S –, der Ausbau bestehender und die Eröffnung neuer Porsche Zentren.



Darüber hinaus wurde die Marke durch Veranstaltungen der Porsche Sportfahrschule weiter gestärkt, an denen mehr als 7.620 Personen teilnahmen.

Die eigenen Händlerbetriebe der Porsche Retail Group im Großraum London gehören zu den führenden weltweit; dies sowohl mit Blick auf die Profitabilität als auch beim Markenauftritt. Allein diese fünf Porsche Zentren kamen auf einen Anteil von 26 Prozent an den Verkäufen in Großbritannien. Insgesamt vertreiben in Großbritannien und Irland 34 Händler Porsche Fahrzeuge.

Italien: Wachstum mit Qualität

Erneut stellte Porsche im Berichtsjahr mit 5.270 (Vorjahr 5.157) verkauften Fahrzeugen einen neuen Rekord auf. Die Auslieferungen der Baureihe 911 stiegen um 26 Prozent auf 2.457 Einheiten. Zu diesem starken Wachstum haben insbesondere die Allradvarianten des 911 Carrera und der 911 Turbo beigetragen. Sehr zufriedenstellende Verkäufe beim Cayman S führten zu einer Steigerung der gesamten Boxster-Baureihe auf 1.348 ausgelieferte Einheiten (plus 64 Prozent). Der Cayenne verteidigt mit 1.443 ausgelieferten Fahrzeugen seine starke Position im Marktsegment der Sports Utility Vehicles mit Ottomotor.

Porsche Italia verbesserte außerdem die Qualität des Händlernetzes. Zur weiteren Professionalisierung des Bereichs After Sales wurden 22 Service Points eingerichtet, die alle Porsche Standards erfüllen.

Frankreich: Positives Bild in schwierigem Umfeld

Trotz schwieriger politischer Rahmenbedingungen und einer zunehmend kritischen Einstellung gegenüber Premium-Automobilen lag Porsche France im Geschäftsjahr 2005/06 mit 2.614 ausgelieferten Fahrzeugen nahezu auf dem Rekordniveau des Vorjahres (2.874 Einheiten).

Der 911 übertraf mit 982 Auslieferungen an Kunden den Vorjahreswert um zehn Prozent. Auch Boxster und Cayman zeigten insgesamt ein sehr erfreuliches Bild. Die gesamte Baureihe übertraf mit 715 Auslieferungen das Vorjahr um 84 Prozent.

Der Cayenne blieb mit insgesamt 915 Einheiten (Vorjahr 1.574 Fahrzeuge) das erfolgreichste Sports Utility Vehicle mit Ottomotor. Angesichts der veränderten steuerlichen Rahmenbedingungen ist das ein beachtliches Ergebnis. Einen Höhepunkt der Kundenansprache bildete die Porsche Gala im Grand Palais (Paris); dieser war nach zwölfjähriger Renovierung und noch vor der endgültigen Eröffnung 2007 kurzzeitig verfügbar. Porsche France nutzte die Räume als erstes Automobilunternehmen. In der Veranstaltung wurde der Cayman S vor rund 3.000 geladenen Gästen enthüllt. Darüber hinaus wurden die gesamte aktuelle Modellpalette und historische Fahrzeuge ausgestellt.

Die französischen Händler investierten weiter in einen markengerechten Auftritt. So wurden im Geschäftsjahr 2005/06 fünf neue Porsche Zentren in Lille, Monaco, La Reunion, Saint-Maur (Paris Ost) und Toulon eröffnet.

Spanien und Portugal: Stärker als im Vorjahr

Porsche konnte seine Position auf der iberischen Halbinsel ausbauen, obwohl hohe Benzinpreise, relativ hohe Inflationsraten, steigende Zinsen und ein schwaches Verbrauchervertrauen das Geschäft erschwerten. Zu den wesentlichen Aktivitäten zählten die konsequente Bearbeitung der Zielgruppen, die Stärkung des Markenimages und der Ausbau des Händlernetzes mit neuen Porsche Zentren in Leiria und Castellón. Weitere Bauprojekte, etwa an der Algarve, sind geplant.

Insgesamt übertrafen die Auslieferungen an Kunden mit 2.618 Fahrzeugen im Geschäftsjahr 2005/06 das starke Vorjahresniveau (2.576 Einheiten). Die Sportwagen verzeichneten mit 608 Einheiten der Baureihe Boxster (plus 63 Prozent) und 656 Einheiten des 911 (plus 20 Prozent) einen Zuwachs. Insbesondere der Cayman S erfreute sich mit 287 Fahrzeugen seit seiner Einführung im November 2005 einer starken Nachfrage. Zugpferd beim 911 waren die S-Varianten mit einem Anteil von rund 68 Prozent an den Kundenauslieferungen.

Der Cayenne behauptete seine Position mit 1.350 verkauften Einheiten (Vorjahr 1.647 Fahrzeuge). Zahlreiche Marketing- und Werbekampagnen sowie Fahrveranstaltungen in Spanien und



Portugal stützten den Cayenne-Verkauf, so dass er weiterhin das mit Abstand erfolgreichste benzingetriebene Premium-SUV in der Region ist.

Schweiz: Weltpremieren in Genf

Neuheiten wie die Carrera 4-Modelle, die in der Schweiz traditionell eine sehr gefragte Variante der Baureihe 911 darstellen, trugen dazu bei, dass die AMAG, der Porsche Importeur für die Schweiz, ihre Auslieferungen mit 1.692 Fahrzeugen (Vorjahr 1.769 Einheiten) fast konstant halten konnte.

Von der Baureihe 911 wurden im Berichtsjahr insgesamt 768 Fahrzeuge ausgeliefert, 19 Prozent mehr als im Geschäftsjahr zuvor, in dem in der Schweiz nur die weniger nachgefragten Modelle mit Heckantrieb angeboten wurden. Nach der Weltpremiere des 911 Turbo und des GT3 auf dem Autosalon in Genf im März 2006 übertraf die Nachfrage die Erwartungen. Die Einführung des Cayman S verlief in der Schweiz ebenfalls positiv und verhalf der Boxster-Baureihe zu weiterem Wachstum. Insgesamt wurden 385 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert (Vorjahr 289 Fahrzeuge).

Auch der Cayenne hat weiterhin einen hohen Anteil am Erfolg von Porsche in der Schweiz. Im vierten Jahr nach seiner Einführung entfielen 529 verkaufte Fahrzeuge (Vorjahr 811 Einheiten) auf diese Baureihe. Mit einem Anteil von 35 Prozent waren die leistungsstarken Modelle Turbo und Turbo S besonders gefragt.

Mit dem Umbau der Porsche Zentren in Lugano, Bern und Sierre nach den aktuellen Gestaltungsrichtlinien wurde die Präsenz von Porsche schrittweise verbessert. Da dem Schweizer Markt eine immer größere Bedeutung zukommt, strebt Porsche eine Veränderung der Vertriebsstrukturen an. Als 100-prozentige Vertriebstochtergesellschaft wird Porsche Schweiz ab Juni 2008 Import und Vertrieb von Fahrzeugen, Ersatzteilen und Zubehör übernehmen. Die AMAG wird weiter wichtigster Handelspartner von Porsche bleiben.

Österreich: Carrera 4-Modelle besonders erfolgreich

Im Geschäftsjahr 2005/06 konnte der Importeur seine Marktposition konsolidieren. Insgesamt wurden 786 Fahrzeuge

ausgeliefert (Vorjahr 888 Einheiten). Obwohl sich der Markt für den Cayenne als schwierig erwies, wurden im Berichtsjahr 255 Cayenne verkauft (minus 36 Prozent). Gleichzeitig entwickelten sich die Auslieferungen der 911-Modelle überaus positiv. So wurden insgesamt 371 Einheiten der Baureihe 911 ausgeliefert, rund 13 Prozent mehr als im Geschäftsjahr zuvor. Dabei waren die Vierrad-Varianten mit 205 ausgelieferten Fahrzeugen ein besonderer Erfolg. Boxster und Cayman wurden insgesamt 159 Mal an Kunden übergeben; im Vorjahr waren es 158 Einheiten gewesen.

Den Kunden in Österreich wurden die neuen Modelle in exklusiven Marketingveranstaltungen präsentiert. Unter anderem fand an sieben Tagen im Mai 2006 auf dem Salzburgring die „Porsche Driving World“ mit rund 250 Gästen statt.

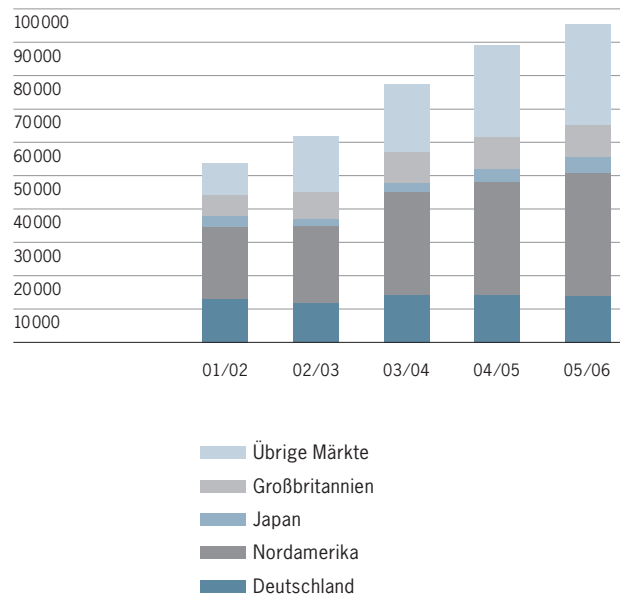
Belgien: Erneut wichtige Zielmarke übertroffen

Mit 1.080 Fahrzeugen (Vorjahr 1.177 Einheiten) konnte bei den Auslieferungen die 1.000er-Marke ein weiteres Mal auf dem belgischen Markt, der von dem Importeur D'Ieteren S.A. betreut wird, übertroffen werden. Die Baureihe 911 hatte daran mit 480 ausgelieferten Fahrzeugen (plus 17 Prozent) den größten Anteil, dicht gefolgt vom Cayenne, der 300 Mal an Kunden ausgeliefert werden konnte (Vorjahr 564 Fahrzeuge). Der Cayman S verkaufte sich außerordentlich erfolgreich. Das Modell erreichte im Berichtsjahr mit 138 ausgelieferten Fahrzeugen den größten Anteil an der gesamten Boxster-Baureihe, von der 292 Fahrzeuge verkauft wurden (Vorjahr 197 Einheiten). Die Einführung des Cayman wird auch im Geschäftsjahr 2006/07 für gute Nachfrage sorgen.

Niederlande: Rekordergebnis knapp bestätigt

Mit einem Absatz von 1.085 Fahrzeugen (Vorjahr 1.181 Einheiten) wurde das Ergebnis des Geschäftsjahres 2004/05, das eine überproportionale Steigerung von 41 Prozent gebracht hatte, nur knapp verfehlt. Damit verlief das Berichtsjahr also wiederum sehr positiv. Einen besonders großen Anteil an diesem Erfolg hatten die Sportwagen. Die hohe Akzeptanz des Carrera 4, des Turbo und der GT3-Modelle sorgte dafür, dass von der Baureihe 911 insgesamt 513 Fahrzeuge verkauft wurden (Vorjahr 421 Einheiten). Von dem für die Niederlande sehr in-

Fahrzeugauslieferungen in Einheiten



interessanten Cayman S wurden im Berichtsjahr 123 Kundenaufträge abgeschlossen, die gesamte Baureihe Boxster kam auf 192 Auslieferungen (Vorjahr 114 Fahrzeuge). Insgesamt lagen die Verkäufe der Sportwagen im Berichtsjahr um 31 Prozent über dem Vorjahreswert.

Anhaltend schwierige politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen beeinflussten vor allem den Markt für den Cayenne. Mit 375 verkauften Fahrzeugen (Vorjahr 641 Einheiten) bestätigte der sportliche Geländewagen insgesamt aber seine große Bedeutung für die Produktpalette von Porsche.

In den Niederlanden vertreibt der Importeur Pon's Automobilhandel B.V. die Porsche Fahrzeuge. Mit dem Umzug des Porsche Zentrums Eindhoven und der Eröffnung eines zusätzlichen Händlerbetriebes in der Nähe von Arnheim wurde das Händlernetz nicht nur weiter professionalisiert, sondern auch dem starken Wachstum entsprechend ausgebaut.

Süd- und Osteuropa: Regionen im Wachstum

Die Regionen setzten im Berichtsjahr die positive Entwicklung der vergangenen Jahre weiter fort. Mit insgesamt 2.413 Einheiten konnten 570 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr ausgeliefert werden. Dabei verkaufte sich insbesondere der Cayenne mit 1.177 Einheiten (Vorjahr 1.202) auf einem hohen Niveau. Der sportliche Geländewagen erwies sich abermals als einer der Eckpfeiler des Geschäfts.

Neu ist der nachhaltige Erfolg der Sportwagenmodelle in Süd- und Osteuropa. Mit 734 Einheiten der Baureihe 911 wurden die Auslieferungen mehr als verdoppelt (Vorjahr 429 Fahrzeuge). Auch der Boxster und der neue Cayman S finden in der Region

immer mehr Anhänger: 498 ausgelieferte Fahrzeuge ergeben ein stattliches Plus von 139 Prozent. Dazu trug auch der nachhaltige Ausbau des Händlernetzes in Süd- und Osteuropa bei. So wurde im November 2005 ein Importeur für Weißrussland in Minsk eingesetzt und damit ein weiterer osteuropäischer Markt erschlossen.

Auch in den etablierten Märkten der Region wird das Händlernetz weiter ausgebaut. In der Ukraine startete jeweils ein Händler in Dnipropetrovsk und Odessa mit dem Vertrieb von Porsche Fahrzeugen. In der Türkei wurden neue Händlerbetriebe in Antalya und Istanbul eröffnet, außerdem wird ein neuer Betrieb in Izmir gebaut.

Nordeuropa: Erfolgreich in stabilem Umfeld

Die wirtschaftlich und politisch stabile Region Nordeuropa trägt auch weiterhin zum weltweiten Wachstum der Marke Porsche bei. Die Verkäufe lagen mit einem Absatz von 1.227 Fahrzeugen um sechs Prozent über dem Vorjahreswert. Die Märkte Island, Norwegen, Schweden, Finnland und Dänemark profitierten deutlich von der starken Nachfrage nach den Modellen Carrera 4, die der 911-Baureihe zu einem außerordentlichen Zuwachs von 41 Prozent auf 432 ausgelieferte Fahrzeuge verhalfen.

In der Baureihe Boxster entwickelte sich der Cayman S zum Verkaufsschlager, er übertraf mit 176 verkauften Fahrzeugen alle Erwartungen. Insgesamt konnten 270 Fahrzeuge der Boxster-Baureihe abgesetzt werden (Vorjahr 81 Einheiten). Der Cayenne festigte seine Position. Mit 520 ausgelieferten Fahrzeugen (Vorjahr 763 Einheiten) hält er weiterhin den Spitzenplatz innerhalb der Produktpalette.



Auch in Nordeuropa wird die Professionalisierung der Händlerbetriebe vorangetrieben. Neu gebaute Porsche Zentren wurden in Göteborg (Schweden) und Helsinki (Finnland) eröffnet, in Norwegen wurde ein Porsche Zentrum in Stavanger unter Vertrag genommen. Darüber hinaus sind neue Porsche Zentren in Reykjavik (Island) und Kopenhagen (Dänemark) geplant.

Der „Porsche Carrera Cup Scandinavia“, der im Rahmen der schwedischen Tourenwagen-Meisterschaft stattfindet, erlebte 2006 die dritte Saison und trug zur weiteren Präsenz der Marke in Skandinavien bei.

Russland: Jüngste Gesellschaft mit Rekordergebnis

Die erst im November 2004 gegründete Tochtergesellschaft Porsche Russland mit Sitz in Moskau konnte schon in ihrem zweiten Geschäftsjahr die Verkaufszahlen mehr als verdoppeln. 1.071 Fahrzeuge wurden ausgeliefert; das entspricht einem Zuwachs von 177 Prozent.

Die Verkäufe der Sportwagen, also der Baureihe 911 und der Boxster- sowie der neuen Cayman-Modelle, verdoppelten sich gegenüber dem Vorjahr auf 131 Einheiten. Dieser Erfolg wurde erreicht, obwohl die Straßenverhältnisse in Russland nach wie vor vergleichsweise schlecht sind. Das Absatz-Zugpferd war aber weiterhin der Cayenne, der es auf die Rekordverkaufszahl von über 900 Auslieferungen brachte – das ist ein Plus von 184 Prozent.

Eine wichtige Voraussetzung für diesen Erfolg war der Ausbau des Händlernetzes. Gegenwärtig arbeiten bereits zehn Händler, weitere vier Betriebe befinden sich noch im Bau. Zudem werden in Stavropol, Volgograd und St. Petersburg Neubauten vorbereitet. Bis Ende des Geschäftsjahres 2006/07 soll das Netz auf 16 Händler gewachsen sein.

Größter Händler in Russland mit mehr als 6.000 Quadratmetern Fläche wird das Porsche Zentrum Moskau. Die eigene Niederlassung von Porsche soll im ersten Halbjahr 2007 in Betrieb genommen werden, die Außenarbeiten werden Ende 2006 abgeschlossen. Als Sitz der Tochtergesellschaft Porsche Russland bietet sie zudem ein integriertes Handels- sowie

nationales Trainingszentrum und ein umfassendes Fahrzeug- und Teilelager.

Mittlerer Osten und Afrika

Sportwagengeschäft zieht an

Dank des weiterhin hohen Ölpreises und der damit steigenden Kaufkraft, aber auch wegen mehrerer neu errichteter Porsche Zentren, wächst Porsche auch in den Märkten des Mittleren Ostens und Afrikas. Die 1999 gegründete Vertriebs Tochter „Porsche Middle East and Africa“ mit Sitz in Dubai, die derzeit 19 Porsche Zentren in 17 Märkten betreut, hat im Berichtsjahr 4.419 Fahrzeuge ausgeliefert (Vorjahr 3.811 Einheiten).

Damit steht die Region in der internationalen Absatzstatistik des Konzerns nach Nordamerika, Deutschland, Großbritannien und Italien auf dem fünften Rang. Der Gesamtabsatz auf diesem Markt hat sich in nur sechs Jahren nahezu verneunfacht.

Wachstumstreiber ist der sportliche Geländewagen Cayenne, dessen Verkaufszahlen sich seit seiner Markteinführung Mitte 2003 auf gut 3.000 Einheiten im Geschäftsjahr 2005/06 (Vorjahr 2.863 Fahrzeuge) mehr als versechsfacht haben. Positiv entwickelten sich aber auch die Verkäufe der klassischen Sportwagen: Im Geschäftsjahr 1999/2000 wurden von den Modellen der Baureihen 911 und Boxster insgesamt rund 550 Einheiten ausgeliefert, im Geschäftsjahr 2005/06 waren es 1.358 Einheiten (Vorjahr 921). Besonders großer Beliebtheit erfreute sich mit 339 Einheiten der Cayman S. Hinzu kam die starke Nachfrage nach dem Hochleistungssportwagen Carrera GT, von dem in dieser Region insgesamt 90 Exemplare verkauft wurden.

Im Laufe des Jahres 2006 wurden neue Porsche Zentren in Pakistan, Bahrain, Jordanien und im Oman eröffnet. Der Ausbau des bestehenden Vertriebs- und Service-Netztes sowie die Erschließung neuer Absatzmärkte soll auch in den kommenden Jahren konsequent von Indien im Osten bis zu diversen afrikanischen Staaten im Westen der Region vorangetrieben werden.



Asien

Japan: Rekordabsatz in stagnierendem Markt

Porsche gelang es auch im Geschäftsjahr 2005/06 seine Auslieferungen erneut nachhaltig zu steigern – und das in einem Markt, der für Importfahrzeuge schon seit acht Jahren stagnierende Zahlen aufweist. So kamen 3.542 Fahrzeuge zu den Kunden; ein Plus von 16 Prozent.

Die anhaltend hohe Nachfrage nach den Cayenne-Modellen hat zu dem Erfolg erheblich beigetragen. Von ihnen wurden 1.151 Einheiten ausgeliefert, sechs Prozent mehr als im Jahr zuvor. Darüber hinaus konnte der Cayman S in Japan mit 554 ausgelieferten Fahrzeugen belegen, dass er das richtige Produkt für diesen Markt ist. Der Absatz der gesamten Boxster-Baureihe stieg um 81 Prozent auf 1.290 Einheiten. Des Weiteren wurden im Berichtsjahr vier Porsche Zentren renoviert und der Porsche Corporate Identity angepasst.

Asien-Pazifik/China: Erwartungen übertroffen

Mit 2.877 Auslieferungen an Kunden konnte in der Region Asien-Pazifik/China ein Wachstum von 36 Prozent realisiert werden. Der konsequente Ausbau des Händlernetzes sowie die intensive Schulung der neuen Partner in China haben zu diesem Erfolg besonders beigetragen. Porsche ist in elf chinesischen Städten mit zwölf Porsche Zentren vertreten, zwei weitere werden bereits gebaut. Eröffnet wurden im Berichtsjahr die Porsche Zentren Wuhan, Shenyang und Dalian. Im Geschäftsjahr 2006/07 sollen noch einmal acht weitere Standorte entwickelt werden.

Der Fahrzeugabsatz in China konnte im Berichtsjahr mit 1.613 Einheiten mehr als verdreifacht werden (Vorjahr 526 Fahrzeuge). Besonders positiv ist die hohe Zahl von 303 Sportwagen (Vorjahr 148 Einheiten) in einem Land ohne Motorsportgeschichte und mit einer klaren Präferenz der Zielgruppe für Luxus-Limousinen. Der Verkauf des Cayenne stieg um 247 Prozent auf 1.310 Fahrzeuge.

In den anderen asiatisch-pazifischen Märkten stabilisierte sich der Verkauf mit 1.264 Fahrzeugen (Vorjahr: 1.356 Einheiten) trotz der anhaltend unsicheren politischen Verhältnisse in

einigen Ländern annähernd auf Vorjahresniveau. Insbesondere Hongkong mit 485 Auslieferungen, Taiwan mit 176, Singapur mit 157 und der deutlich wachsende Absatz im südkoreanischen Markt mit 172 Auslieferungen (Vorjahr 130 Einheiten) trugen zu dem positiven Ergebnis bei.

Der Carrera Cup Asia Pacific ist auch im Geschäftsjahr 2005/06 eines der wichtigsten Marketinginstrumente zur Positionierung der Marke. In der Saison 2006 wurden vier Rennen in China ausgetragen, um in diesem wichtigen Wachstumsmarkt eine Basis für den langfristigen Erfolg von Porsche zu schaffen.

Australien

Wachsende Marktanteile

Mit einer konsequenten Bearbeitung des Marktes konnte Porsche Cars Australia (Australien und Neuseeland) seine Position im Wettbewerb deutlich verbessern und im Berichtsjahr 1415 Fahrzeuge nach 1219 im vorangegangenen Jahr absetzen. Vom 911 wurden 473 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Durch die erfolgreiche Markteinführung des neuen Cayman S stiegen die Verkäufe der Baureihe Boxster um rund 70 Prozent auf 465 Einheiten. Und mit 477 Fahrzeugen lagen die Auslieferungen des Cayenne weiterhin auf dem hohen Vorjahresniveau.

Zur weiteren Optimierung der Markenpräsenz wurden neue Porsche Zentren in Adelaide und Darwin eröffnet. Um die hohen Erwartungen der am Motorsport interessierten Kundschaft in Australien noch besser zu erfüllen, wurde das Produktportfolio der Porsche Driving Experience um das Programm „GT3 Cup Experience“ erweitert.

In einem GT3 Cup-Fahrzeug werden die ersten Schritte in Richtung Motorsport von einem persönlichen Trainer professionell begleitet. Die überdurchschnittlich hohe Teilnehmerzahl beim Carrera Cup Australia unterstreicht das große Interesse der Kunden in dieser Region am Motorsport, sowie den hohen Stellenwert dieses Cups für die Vermittlung der Markenwerte von Porsche.

Dienstleistungen

Finanzdienstleistungen rund um den Autokauf bilden eine tragende Säule der Porsche Serviceleistungen. Daneben haben sich Tochtergesellschaften wie die Porsche Consulting sehr erfolgreich am Markt etabliert.

Porsche bietet seinen Kunden alle Finanzdienstleistungen rund um den Autokauf an, für Neuwagen genauso wie für Gebrauchtwagen. Leasing, Mietkauf, Finanzierung, Fahrzeugversicherungen sowie ein attraktives Kreditkartenangebot wickelt der Porsche Händler als Service aus einer Hand sicher, schnell und bequem ab. Dabei stellt sich Porsche flexibel auf die Anforderungen der Kunden ein; beispielsweise werden Leasingverträge mit individuellen Leistungen und einer variablen Vertragsdauer gestaltet.

Die Porsche Financial Services GmbH ist in allen wichtigen Märkten mit eigenen Tochtergesellschaften vertreten. Sie betreuen mehr als 31.500 Neuabschlüsse und über 69.000 aktive Leasing- und Finanzierungsverträge für Kunden rund um den Globus. Alle Gesellschaften konnten das Geschäft in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausbauen. Im Berichtsjahr stieg die Zahl der Folgeverträge und damit der zufriedenen Kunden, die Dienstleistungen zum wiederholten Mal nutzen, erneut weiter an. Mehr als ein Drittel aller Neuwagenkunden weltweit nimmt mittlerweile das Angebot an Finanzdienstleistungen wahr.

Rund 12.000 Kunden weltweit nutzten zum Ende des Geschäftsjahres 2005/06 auch die Kreditkarten von Porsche; die Zahl der Neuabschlüsse ist damit erneut gestiegen. Die Kunden haben die Wahl zwischen der Porsche Card und der mit zusätzlichen Leistungen ausgestattete Porsche Card S. Neben Deutschland sind die Kreditkarten auch in Großbritannien, Italien, Japan und in den USA erhältlich. Darüber hinaus bietet Porsche seinen Kunden einen individuellen Versicherungsschutz an, der gemeinsam mit dem Haftpflichtverband der Deutschen Industrie (HDI) entwickelt wurde. Dieses Leistungsangebot wurde ganz speziell auf die Bedürfnisse von Porsche Fahrern zugeschnitten.

Consulting auch im Gesundheitswesen erfolgreich

Die Porsche Consulting GmbH konnte ihre Stellung auf dem Beratungsmarkt weiter deutlich ausbauen. Das Unternehmen mit Firmensitz in Bietigheim-Bissingen steigerte seinen Umsatz im Geschäftsjahr 2005/06 um 34,6 Prozent auf 31,9 Millionen Euro; damit zählt es in Deutschland bereits

zu den 20 größten Management-Beratungsgesellschaften. Auch die Zahl der Mitarbeiter stieg – und zwar von 106 auf 135.

Rund 82 Prozent ihres Umsatzes erzielt Porsche Consulting mit anderen Unternehmen, die restlichen 18 Prozent stammen direkt aus Projekten mit der Porsche AG. Die Aufträge der Muttergesellschaft sind für Porsche Consulting von besonderer Bedeutung, weil dabei neue Beratungsansätze entwickelt und erprobt werden können. Insgesamt wurden im Berichtsjahr mehr als 100 Kunden beraten, der Auslandsanteil stieg auf 23,5 Prozent.

Porsche Consulting orientiert sich am Vorbild des schlanken, verschwundungsarmen Unternehmens. Die Berater zeichnen sich dadurch aus, dass sie das Augenmerk besonders auf die Umsetzung von Konzepten richten und das Ziel verfolgen, in kurzer Zeit spürbare Verbesserungen bei den Kunden zu erreichen. Sie haben mittlerweile gezeigt, dass sich die Grundprinzipien der Managementlehre vom schlanken Unternehmen auch auf andere Branchen übertragen lassen. Zum Kundenkreis zählen deshalb nicht mehr nur Automobilhersteller und deren Zulieferer, sondern zunehmend auch Unternehmen aus dem Maschinenbau, der Elektrotechnik sowie aus der Lebensmittel-, Bau-, Möbel- und Hausgeräteindustrie. Außerdem konnte die Porsche Consulting erste Projekte im Einzelhandel und bei Banken erfolgreich umsetzen.

Ein breites Medienecho fand darüber hinaus der erste Beratungsauftrag für ein Krankenhaus. In der Abteilung Herzchirurgie der Universitätsklinik Freiburg optimierten Porsche Berater erfolgreich die Prozesse und Abläufe. Sie erzielten eindeutige Verbesserungen sowohl für Ärzte und Klinikpersonal als auch für Patienten. Daraufhin erhielt das Unternehmen weitere Beratungsaufträge im Gesundheitswesen.

Zu den Angeboten von Porsche Consulting zählt auch die Porsche Akademie, in der unter anderem Führungskräfte in offenen und individuellen Seminaren unterrichtet werden. Darüber hinaus umfasst das Angebot Seminare, die Einblicke in die Praxis von besonders erfolgreichen Unternehmen gewähren.

IT-Berater MHP an neuen Standorten

Im Berichtsjahr feierte die Mieschke Hofmann und Partner (MHP), Gesellschaft für Management- und IT-Beratung mbH, ihr zehnjähriges Bestehen. Die Porsche Tochtergesellschaft ist eine der erfolgreichsten deutschen Beratungsunternehmen für Prozess- und Informationstechnologie (IT) mit besonderer Expertise für SAP-Lösungen. Das Unternehmen steigerte seinen Umsatz im Geschäftsjahr 2005/06 um 9,5 Prozent auf 39,2 Millionen Euro. Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich um rund 70 auf knapp 300.



Porsche Consulting ist auch im Krankenhaus erfolgreich tätig: In der Abteilung Herzchirurgie der Universitätsklinik Freiburg optimierten die Berater Prozesse und Abläufe.

Zu dem Hauptsitz in Freiberg am Neckar und den Niederlassungen in Ludwigsburg und Essen kamen im Berichtsjahr Standorte in München und Bietigheim-Bissingen hinzu. Neben der Porsche AG betreut MHP mittlerweile rund 250 namhafte Unternehmen, vor allem Hersteller, Zulieferer und Händler aus der Automobilbranche. Aber auch in anderen Branchen sind Kunden zu Hause.

Mieschke Hofmann und Partner ist eines der erfolgreichsten Beratungsunternehmen für Prozess- und Informationstechnologie in Deutschland.

Mit ganzheitlich integrierten Konzepten deckt MHP die komplette Prozesskette ab, von der Planung über die Implementierung bis zum Management von IT-Lösungen. Das Ziel lautet, der führende Prozess- und IT-Experte auf dem deutschen Automobilmarkt zu werden. Die Porsche AG ist mit 74,8 Prozent an der MHP beteiligt.

PLH mit weiteren Lizenzpartnern

Zur Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG (PLH) mit Firmensitz in Bietigheim-Bissingen gehören die Marken „Porsche Design“ und „Porsche Design Driver's Selection“ sowie das Porsche Design-Studio in Zell am See in Österreich. Das 2003 gegründete Unternehmen beschäftigt rund 100 Mitarbeiter. Die Porsche AG ist an der PLH mit 65 Prozent beteiligt, 35 Prozent halten die Gesellschafter der FaPo Beteiligungen GmbH, Stuttgart.

„Porsche Design“ ist eine der führenden Luxusmarken für hochwertige Accessoires. Die Produkte stehen für funktionelles, zeitloses und puristisches Design, sie überzeugen mit technischen Innovationen. Zum Angebot gehören Uhren, Schreibgeräte, Schmuck und Lederwaren. Im Berichtsjahr wurde die Linie der Schreibgeräte erfolgreich verlängert: Der neue „Shakepen P'3140“ erhielt für sein herausragendes Design bereits einen „Red Dot Award“.

Auf der Uhren- und Schmuckmesse „Baselworld 2006“ wurde die Uhrenlinie „Flat Six“ vorgestellt, die zu den drei bereits bestehenden Linien hinzu kommt. Neue Lizenzpartnerschaften wurden unter anderem mit dem Küchenfabrikanten Poggenpohl und dem Leuchtenhersteller Zumtobel vereinbart.

Die Produkte von Porsche Design sind ausschließlich in eigenen Läden, Shop-in-Shops, hochwertigen Warenhäusern sowie im gehobenen Fachhandel erhältlich. Rund um den Globus wurden weitere Läden eröffnet. Eigene Shops entstanden unter anderem in New York, London und Florenz, Franchise-Läden kamen in Tokio, Kuala Lumpur und Bangkok hinzu.

Die Marke „Porsche Design Driver's Selection“ umfasst das fahrzeugbezogene Produktprogramm. Die Kollektion mit Modellautos, Lifestyle-Accessoires und speziellem Gepäck zeichnet sich durch Qualität, sportliches Design und Funktionalität aus. Als Höhepunkt des Berichtsjahres erwies sich die neu eingeführte sportliche Uhrenkollektion, zu der die Multifunktionsuhr „Cayman Twin Speed“, der „911 Speed Chronograph“ und die „911 Speed Chronograph Sonderedition“ zählen. Aber auch der offizielle Porsche Kalender 2006 kam beim Publikum gut an. Die Produkte von „Porsche Design Driver's Selection“ sind in Porsche Zentren und in den Online-Shops der Porsche AG erhältlich.

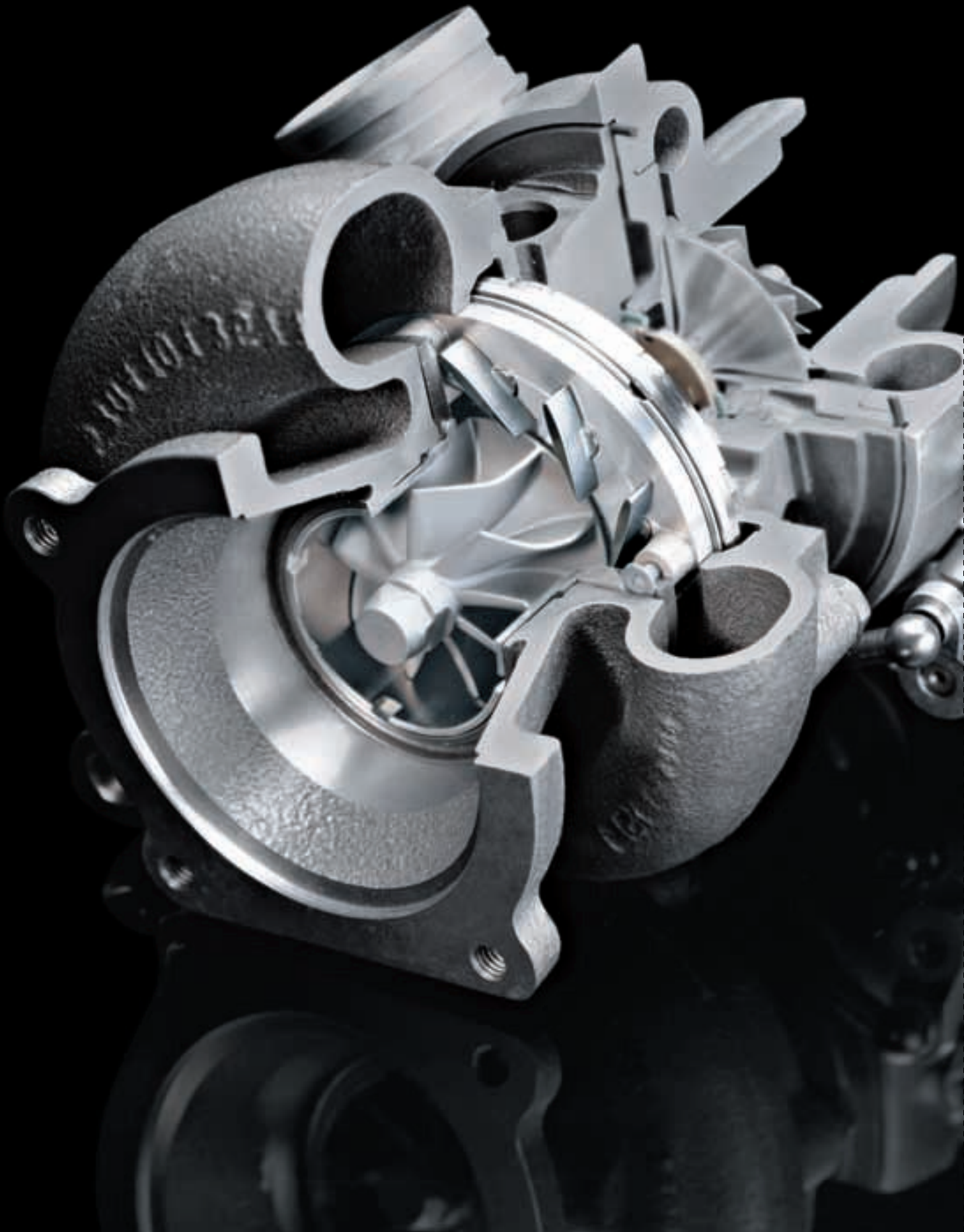
Das Porsche Design-Studio hatte Professor Ferdinand Alexander Porsche, Enkel des Unternehmensgründers und Designer des 911, im Jahr 1972 in Stuttgart gegründet. Zwei Jahre später verlegte er es nach Zell am See. Das Studio zählt seit langem zu den renommiertesten Design-Häusern Europas. Viele Objekte, die es hervorgebracht hat, haben sich zu Design-Klassikern entwickelt. Heute steht das Design-Studio für die zeitlose und unverwechselbare Design-Handschrift, die alle Produkte von Porsche auszeichnet.

Darüber hinaus arbeitet es auch für andere Unternehmen im Industrie- und Produkt-Design. So gestaltete das Porsche Studio im Berichtsjahr beispielsweise eine Hi-Fi Micro-Anlage, eine Hochleistungslok, einen Flugzeug-Passagiersitz oder einen Insulin-Pen für Diabetiker.

Kommunikation

Variable Turbinengeometrie

Eigens für den neuen 911 Turbo entwickelt, vereint sie die Vorteile kleiner und großer Turbolader zu einem einzigartigen Leistungsniveau.



Die faszinierende Porsche Technik wurde Journalisten auch bei einem Technik-Workshop im Entwicklungszentrum Weissach vorgestellt. Ein Höhepunkt war die neu entwickelte variable Turbinengeometrie.

Ein bedeutender Erfolgsfaktor für die Geschäftsentwicklung von Porsche ist der exzellente Ruf, den das Unternehmen genießt. Die Öffentlichkeitsarbeit fördert dieses Ansehen, indem sie ihre Bemühungen auf die Steigerung der sozialen Akzeptanz von Produkt, Unternehmen und Marke fokussiert. Wie erfolgreich diese Kommunikationsstrategie die öffentliche Wahrnehmung von Porsche beeinflusst, führen die Resultate von Umfragen zum Unternehmensimage eindrucksvoll vor Augen. Im Januar 2006 stand Porsche nicht nur zum vierten Mal in Folge ganz oben auf dem Siegereppchen der renommierten Studie „Imageprofile“, die das „manager magazin“ alle zwei Jahre von dem Meinungsforschungsinstitut Emnid erstellen lässt. Im Vergleich zum Ranking von vor zwei Jahren konnte Porsche seinen Vorsprung gegenüber den Nächstplatzierten sogar noch weiter ausbauen – und ließ 176 bedeutende Unternehmen aus insgesamt 16 Branchen mit Abstand hinter sich.

Auch in internationalen Rankings wird das Porsche Image mit herausragenden Werten benotet. Im Berichtsjahr landete Porsche in einer US-amerikanischen Umfrage unter Top-Verdienern, welche Luxusmarke unter den Automobilen das höchste Ansehen genießt, auf Rang Eins. Die Premiummarke verwies in der repräsentativen Umfrage, die vom Luxury Institute, New York, erhoben wurde, die weltweiten Konkurrenten auf die Plätze. Als Begründung für den Erfolg gab das Institut die „Einzigartigkeit“ und die „Exklusivität“ der Marke Porsche an.

Mit eindeutigen Standpunkten und mutigen Positionen gelingt es Porsche immer wieder, in wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Themenfeldern eigenständige Akzente zu setzen. Der Verzicht auf Subventionen und auf die Veröffentlichung von Quartalsberichten sind solche Themen, die Porsche offensiv vorantreibt, und die deswegen in der Öffentlichkeit sehr beachtet werden. Auch das klare Bekenntnis zum Standort Deutschland fördert das Ansehen von Porsche.

Gezielte Nachwuchsförderung

Wissen ist der größte Trumpf der deutschen Industrie im weltweiten Wettbewerb. Deshalb beinhaltet das gesellschaftliche Engagement von Porsche auch die Förderung des Ingenieur-Nachwuchses. Erneut haben wir den Ferry-Porsche-Preis an die besten Abiturienten aus Baden-Württemberg, die die Leistungsfächer Physik/Technik und Mathematik gewählt haben, verliehen. In diesem Jahr wurden 198 junge Leute

ausgezeichnet. Während der Verleihung der Preise im Entwicklungszentrum Weissach wurden zusätzlich fünf Stipendien für ein vierwöchiges Auslandspraktikum bei einer Vertriebs-tochter von Porsche verlost.

Außerdem wird Kreativität bei Porsche ganz groß geschrieben. So ist es dem Unternehmen ein Anliegen, auch den jungen internationalen Werbefilm-Nachwuchs zu fördern. Im Juni 2006 wurde zum dritten Mal der „Porsche Nachwuchspreis Internationaler Werbefilm“ in der Ludwigsburger Filmakademie Baden-Württemberg vergeben. Eine hochkarätig und international besetzte Fachjury kürte vier herausragend kreative Leistungen mit drei Hauptpreisen und einem Sonderpreis. Alle vier Gewinner erhielten außerdem eine „David“-Trophäe als Auszeichnung. Die Trophäe soll an das Porsche eigene Prinzip erinnern, dass auch die Kleinen gegenüber den Großen nicht nur antreten, sondern sich durchaus durchsetzen können.

Fahrvorstellungen begeisterten Journalisten

Fahrvorstellungen der neuen Modelle von Porsche finden stets großen Zuspruch bei den teilnehmenden Pressevertretern. Im Geschäftsjahr 2005/06 standen gleich zwei Höhepunkte auf dem Programm, die bei allen Beteiligten unvergesslich bleiben dürften: Die Präsentation des Cayenne Turbo S in Dubai und die des 911 Turbo in Andalusien. Das mit 521 PS leistungsstärkste Sports Utility Vehicle der Welt wurde den Journalisten im Februar 2006 auf der arabischen Halbinsel in der Wüste von Dubai vorgestellt. Ein Rundkurs, der über etliche größere und kleinere Sanddünen führte, verlangte den Pressevertretern hohes fahrerisches Können ab. Dabei beeindruckte der Cayenne Turbo S auf dem tückischen Untergrund mit seinem enormen Vorwärtsdrang. Letzteres galt – wenn auch auf asphaltierten Straßen – in gleichem Maße für den neuen 911 Turbo, den Porsche im Mai 2006 in der reizvollen Landschaft Andalusiens präsentierte. Dort wurde den Journalisten auf einer abgesperrten Straße außerdem die Möglichkeit geboten, sich auf dem Beifahrersitz von Rallye-Champion Walter Röhrl auf Testfahrt zu begeben. Auf eindrucksvolle Weise demonstrierte der Altmeister das große Potenzial des 911 Turbo im Grenzbereich.

Mit großem Sachverstand begleiteten die zahlreich angereisten Vertreter von Printmedien und Fernsehsendern auch die Fahrvorstellungen des Cayman S im Oktober 2005 in Siena und der Basisversion Cayman im Juli 2006 in Königstein. Die positive Berichterstattung über die beiden Varianten des neuen Mittelmotor-Coupés von Porsche konnte jeweils über mehrere Wochen hinweg in den internationalen Medien verfolgt werden. Gleichmaßen informativ wie beeindruckend war im Berichtsjahr darüber hinaus der Porsche Technik-Workshop, der alljährlich im Frühjahr im Forschungs- und Entwicklungszentrum Weissach stattfindet. In diesem Jahr stand der Termin ganz



im Zeichen des 911 Turbo. Ausgewählten Fachjournalisten wurde die faszinierende Technik und die Aerodynamik des neuen Sportwagens von Ingenieuren des Unternehmens erläutert.

Beeindruckende Messeauftritte

Die Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt war immer wieder die Bühne für aufregende neue Porsche Modelle. Im Berichtsjahr lieferte unser Unternehmen sogar einen Höhepunkt der Messe: Die weltweite Premiere des neuen Cayman S. Der Beifall, den das Fachpublikum und interessierte Besucher im September 2005 dem neuen Mittelmotor-Coupé zollten, war überwältigend. Das Design des Neuen überzeugte die Betrachter offensichtlich auf Anhieb. Nur ein halbes Jahr später stand der neue 911 Turbo auf dem Autosalon in Genf im Rampenlicht der Weltöffentlichkeit. So war es wiederum ein Zuffenhausener Produkt, das die am Automobil interessierte Öffentlichkeit mit großem Applaus bedachte. Neben dem 911 Turbo präsentierte Porsche in der Schweiz mit dem 911 GT3 und dem Cayenne Turbo S zwei weitere Highlights.

Im neuen Geschäftsjahr 2006/07 zeigte Porsche im September und Oktober 2006 auf dem Autosalon in Paris mit dem 911 Targa eine weitere Design-Ikone, und feierte die Weltpremiere des neuen Rennwagens für die American Le Mans Serie, des RS Spyder.

Regel Dialog mit dem Finanzmarkt

Immer wichtiger wurde in den vergangenen Jahren der Dialog mit den Akteuren am Finanzmarkt. Dieser Trend hat sich durch die Beteiligung von Porsche am Volkswagen-Konzern weiter verstärkt. Deshalb pflegt die in den Bereich Öffentlichkeitsarbeit eingebundene Abteilung Investor Relations mit Analysten, insti-

tutionellen Investoren und privaten Aktionären den offenen und geradlinigen Kontakt. Ob in Zuffenhausen, bei Road Shows an den wichtigsten Finanzplätzen der Welt oder während der diversen Modell-Fahrveranstaltungen – stets bildeten im Gespräch mit Marktteilnehmern die erfolgreiche Entwicklung der Porsche Aktie und die Begehung von Anleihen den Dreh- und Angelpunkt der Kommunikation. Dabei wurde auch darauf geachtet, dass im Sinne einer Vereinheitlichung der Botschaften die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit wie der Finanzwelt aus einem Guss war.

Intensive Krisenprävention

Die Auseinandersetzung mit einer wie auch immer gearteten Krise kann ein Unternehmen plötzlich und unerwartet ereilen. Gerade von einem Hersteller exklusiver Produkte mit einem anspruchsvollen Kundenkreis erwartet man im Krisenfall, dass er in der Lage ist, schnell und umfassend zu agieren und zu informieren. Deshalb hat Porsche einen Krisenmanagementplan einschließlich eines entsprechenden Kommunikationskonzepts für den Ernstfall erarbeitet, der verbindlich das Verhalten sowie die Verantwortlichkeiten bis hin zu den Tochtergesellschaften und Importeuren regelt. Je nach Art des Zwischenfalls tritt dann ein individueller Einsatzplan in Kraft. In diesem sind die Führungskräfte aus den verschiedenen Fachbereichen eindeutig definiert, ebenso deren Stellvertreter sowie diejenigen Personen, die mit hoheitlichen Stellen Kontakt aufzunehmen haben.

Zur Krisenprävention werden verschiedene denkbare Szenarien als „künstliche“ Krise wiederholt durchgespielt, um die einbezogenen Mitarbeiter so vertraut wie nur möglich mit den vorgesehenen Maßnahmen zu machen. Mit Blick auf Effizienz



und Schnelligkeit von Krisenmanagement und Krisenkommunikation wird der Kreis der beteiligten Personen dabei bewusst klein gehalten. Dies gilt auch für die mögliche Besetzung unseres Krisenstabes. Alle diese Faktoren zusammen sollen sicherstellen, dass im Ernstfall mit der Kompetenz reagiert wird, die man mit dem Namen Porsche verbindet.

Tennis-Grand-Prix in neuer „Porsche Arena“

Seit vielen Jahren sind Sportereignisse für die Porsche Kommunikation von großer Bedeutung. Es gibt nicht allzu viele Marken, die ähnlich wie Porsche einen so hohen Bezug zu den Themen Sportlichkeit und Leistungsvermögen aufweisen. Höhepunkt der Sportveranstaltungen ist alljährlich der Porsche Tennis-Grand-Prix. Erstmals wurde dieses hochkarätig besetzte Damen-Tennisturnier im Oktober 2006 nicht mehr in Filgerstadt, sondern in der neuen „Porsche Arena“ ausgetragen. Zur Premiere in der Stuttgarter Arena gingen Top-Athletinnen der Damen-Weltrangliste an den Start. Neben dem Preisgeld winkte ein 911 Targa 4S als Hauptpreis für die Siegerin.

Erstmals war die „Porsche Arena“ der Austragungsort für den Porsche Tennis-Grand-Prix. Im Januar 2007 folgt die Premiere der Hauptversammlung des Unternehmens in der neuen Halle in Stuttgart.

Porsche hatte im Oktober 2005 für zehn Millionen Euro bei einer Laufzeit von 20 Jahren die Namensrechte an der direkt neben der Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart-Bad Cannstatt neu errichteten Arena erworben. Das Logo über dem Eingang zu der Halle zeigt den roten Porsche Schriftzug, der mit einer schwungvoll angedeuteten Arenen-Silhouette in metallischem Grau kombiniert ist. Die „Porsche Arena“ ist von Januar 2007 an außerdem Veranstaltungsort der jährlichen Porsche Hauptversammlung. Durch ihr hochflexibles Konzept bietet die Arena bis zu 7.500 Besuchern Platz. Sie ist auch für Sportarten wie Handball und Basketball, für Eisrevuen oder für Konzerte geeignet.

Über den Tennissport hinaus unterstützt Porsche in Bietigheim-Bissingen, wo mehrere Tochtergesellschaften des Unternehmens ihren Sitz haben, weiterhin die Eishockey-Mannschaft „Bietigheim Steelers“.

Porsche Museum im Bau

Der Neubau des Porsche Museums am Stammsitz des Unternehmens in Zuffenhausen, der im Oktober 2005 begann, kann mit Fug und Recht als spektakuläres Architekturprojekt gelten. Das Wiener Architekturbüro Delugan Meissl entschloss sich zu einem außergewöhnlichen Design: Ein dynamisch geformter, monolithischer Körper scheint dabei über dem Boden und dem Erdgeschossniveau zu schweben. Der Anblick dürfte auf Betrachter ungewöhnlich, aber gerade dadurch besonders reizvoll wirken.

Auf einer Fläche von rund 5.000 Quadratmetern wird das neue Museum alternierend 80 wertvolle historische Fahrzeuge und weitere Exponate aus der Unternehmensgeschichte präsentieren. Die Eröffnung des Porsche Museums, zu dem auch ein Restaurant gehört, ist für das Jahr 2008 geplant.

Breites kulturelles Engagement

Die Unterstützung herausragender kultureller Veranstaltungen hat bei Porsche eine lange Tradition. Im Berichtsjahr ermöglichte unser Unternehmen der Staatsoper Stuttgart ein einzigartiges Gastspiel in Tokio. Das renommierte Ensemble sorgte im Februar 2006 mit drei Aufführungen der Mozart-Oper „Die Zauberflöte“ in Japans Metropole für Furore. Einen weiteren Höhepunkt bildete am Pfingstsonntag 2006 die Aufführung des Chorwerks „Carmina Burana“ von Carl Orff auf dem Leipziger Nikolaikirchhof. Diesen klangvollen Beitrag zum Leipziger Stadtfest machte Porsche durch eine Spende möglich.

Die Porsche Niederlassung Stuttgart war von Mai bis Oktober 2006 Ort einer Ausstellung des Künstlers Jürgen Goertz. Im Mittelpunkt stand das Objekt „Moments of Movements“, das Goertz, der als einer der bedeutendsten Sculptoren seiner Generation gilt, innerhalb von 13 Jahren geschaffen hat. Die Basis seiner Arbeit bildete dabei die Rohkarosse eines 911 aus dem Jahr 1993.

Nadia Petrova (rechts, mit Finalgegnerin Tatiana Golovin) war die erste Siegerin des Porsche Tennis-Grand-Prix in der neuen Stuttgarter „Porsche Arena“.

Porsche machte es möglich: die Staatsoper Stuttgart gab mit Mozarts „Zauberflöte“ in der Orchard Hall in Tokio ein beeindruckendes Gastspiel.



Kunden und Mitarbeiter gut informiert

Das Kundenmagazin „Christophorus“ wird als eine der ersten Publikationen dieser Art in der Automobilindustrie bereits seit 1952 als wichtiges Instrument der Kundenbindung genutzt. Im Berichtsjahr erfuhr das Magazin weitere Verbesserungen: Es informiert nun noch eingehender über die Technik der neuen Porsche Modelle; und Lifestyle-Themen weisen einen noch stärkeren Bezug zur Marke Porsche auf. Das Magazin erscheint alle zwei Monate; und dies mittlerweile in acht Sprachen, wozu seit jüngster Vergangenheit auch Mandarin, Japanisch und Koreanisch gehören. Als neunte Version kommt im Frühjahr 2007 die russische Ausgabe hinzu.

Doch nicht nur die Kunden, auch die Mitarbeiter werden bei Porsche sehr gut informiert. Schon seit 19. September 1984, dem Datum des 75. Geburtstags von Professor Ferry Porsche, erscheint die Mitarbeiterzeitung „Carrera“. Sie vermittelt den Beschäftigten seither Monat für Monat auf sehr anschauliche Weise die wichtigsten Ereignisse im Unternehmen. Dadurch leistet „Carrera“ einen bedeutenden Beitrag zur Motivation der Mitarbeiter. Gut informierte Beschäftigte fühlen sich ernst genommen, und durch die Kenntnis der Geschehnisse steigt die Verbundenheit zum Unternehmen und zu den gemeinsam verfolgten Zielen. Die selbe, bedeutende Rolle kommt dem Mitarbeiterfernsehen „Carrera TV“ zu, das ebenfalls monatlich mit neuen, interessanten Beiträgen aus dem Innenleben des Unternehmens aufwartet.

Marketing-Kommunikation

Auf internationaler Ebene wurden im Geschäftsjahr 2005/06 einige Filme der Porsche Kommunikation ausgezeichnet. In Hollywood gingen beim „39. US International Film and Video Festival“ sieben Ehrungen an die Zuffenhausener Adresse. Die Fachjury bewertete 1.250 Filme aus 26 Ländern in verschiedenen Kategorien. Das traditionsreiche Festival findet seit 1968 regelmäßig statt; es zählt zu den führenden Veranstaltungen im Bereich Unternehmens- und Produktfilme. Vier Porsche Filme konnten in ihrer Kategorie sogar jeweils den ersten Platz erreichen. Die emotionalen Produktfilme „Konsequent“ über den Cayman S und „Nein“ über die 911 Carrera 4-Modelle wurden ebenso mit Gold bewertet wie die Technik-

Filme „Opus“ und „Die reine Lehre“, die den 911 Turbo und den 911 GT3 zum Inhalt haben.

Außerdem wurden vier Porsche Beiträge bei den 22. Internationalen Wirtschafts-Filmtagen in Wien prämiert. Der Porsche Imagefilm „Na denn“ siegte in der Kategorie „Corporate Video“, und der Beitrag „Rivalen“, der die Entwicklung des Cayman S zeigt, erhielt Gold in der Sparte „Technologie, Forschung und Entwicklung, Umwelt“. In der Gruppe „Dienstleistungen“ belegte der Film „Driving Identities“, der die Entwicklungstätigkeit der Porsche Engineering Group beleuchtet, Platz Eins. Und im Bereich „Marketing, Produkt- und Verfahrensinformation“ erhielt der Beitrag „Nein“ über den Carrera 4 Silber.

Erfolgreiche Kampagnen

Nach der erfolgreichen Vorabkampagne für den Cayman S, die sehr hohe Besucherzahlen im Internet und Anmeldequoten für das Dialogmarketing-Programm erbrachte, wurde die Einführungskampagne zur Vorstellung des neuen Porsche Mittelmotor-Coupés entsprechend umgesetzt. Unter dem Motto „Konsequent Porsche“ wurde der Cayman S als logische Ableitung der Porsche Kernmarkenwerte präsentiert, der optimal die Angebotslücke zwischen den Modellen Boxster und 911 im Porsche Produktprogramm schließt. Die gesamte Tonalität der Kampagne zielte auf die etwas jüngere und urbanere Zielgruppe dieses neuen Porsche Modells ab. Dies eröffnete auch die Möglichkeit, innovative Werbemittel einzusetzen und das Medium Internet noch stärker zu nutzen.

Unter dem Motto „Grenzenlos“ stand die Einführungskampagne für den Cayenne Turbo S, mit der nicht nur die scheinbar grenzenlose Leistungsfähigkeit dieses Modells kommuniziert wurde, sondern auch die große Bandbreite an Modellen und Einsatzbereichen, die die Baureihe Cayenne bietet. Auf diese Weise konnte die Aufmerksamkeit, die der neue Cayenne Turbo S erzielte, für die gesamte Baureihe genutzt werden.

Ouvertüre eines Meisterstücks

Knapp ein halbes Jahr bevor der neue 911 Turbo als aktuelle Krönung der Baureihe 911 bei den Porsche Händlern sein Debüt feierte, begannen die kommunikativen Aktivitäten zur



Das imposante Motiv „Staudamm“ diente als Blickfang für die Kampagne zur Einführung der neuen Generation des 911 Turbo.

Einführung. Um einen Spannungsbogen aufzubauen, war auf der ersten Anzeige noch kein Fahrzeug zu sehen; statt dessen ein imposanter Staudamm, der die geballte, aber kontrollierte Kraft des neuen 911 Turbo symbolisiert. Gemeinsam mit der kurzen Headline „Der neue 911 Turbo kommt.“ wurde dem Betrachter verdeutlicht, dass auch die nächste 911 Turbo-Generation wieder ein Meilenstein unter den Hochleistungssportwagen sein wird. Wer daraufhin mehr wissen wollte, erlebte im Internet die ganze Welt der Technologie und Innovation rund um das neue Topmodell.

Die Markteinführung des neuen 911 Turbo setzte Maßstäbe: 2,2 Millionen Besuche auf der Kampagnen-Website in fünf Monaten übertrafen alle Erwartungen.

Unter dem Motto „Opus 911“ (Englisch: „Masterwerk“) wurde der Technologieträger im Frühsommer weltweit erfolgreich eingeführt. Auftakt hierzu war die beeindruckende Produktdemonstration bei der Einführungsveranstaltung für die weltweite Vertriebsorganisation in Sitges, Spanien. Unterstützt von klassischen Orchestern, aufwendigen Dekorationen und maßgeschneidertem Filmmaterial adaptierten die Händler weltweit dieses Motto eindrucksvoll bei ihren Premieren-Veranstaltungen zum 911 Turbo auf lokaler Ebene.

Mit der Einführung des neuen 911 GT3 präsentierte Porsche im Frühjahr 2006 das Modell, das traditionell dem Markenkern am nächsten kommt. Mit dem Motto „Die reine Lehre“ wurde diese Positionierung in der Kommunikation unterstrichen. Der Anlass wurde außerdem genutzt, um nicht nur den neuen 911 GT3 in das richtige Licht zu rücken, sondern gleichzeitig das sportliche Potenzial der Baureihe 911 zu unterstreichen.

Preisgekrönter Internetauftritt

Das Interesse an dem Internetauftritt von Porsche nahm im Berichtsjahr weiter zu. Unterstützt durch die nunmehr weltweit

abgeschlossene Neugestaltung des Internetauftritts zeigte sich diese Entwicklung in einem deutlichen Anstieg der Besuchszahlen. Mit rund 30 Millionen Seitenabrufen und durchschnittlich 2,1 Millionen Besuchen pro Monat erreichte das Interesse an der Porsche Website neue Rekordwerte. Zum Ende des Berichtszeitraums waren über das Portal www.porsche.com zwölf Tochtergesellschaften sowie 26 Seiten von Importeuren erreichbar. Dies schließt erstmals auch einen kompletten Webauftritt in Mandarin für den chinesischen Markt mit ein.

Auch im Bereich E-Business stieg der Umsatz weiter an. Durch die komplette Neugestaltung des „Porsche Design Driver's Selection Online Shop“ ist das Fundament für eine weiterhin positive Entwicklung dieses Bereiches gelegt. Der Shop ging in Deutschland mit Beginn des Geschäftsjahres 2006/07 online. Weitere Märkte folgten noch im Jahr 2006.

Um eine einheitliche Ansprache der Kunden über alle Vertriebsstufen hinweg sicherzustellen, wurde weiterhin großer Wert auf die Gestaltung der Händler-Websites gemäß den weltweit einheitlich geltenden Gestaltungsrichtlinien gelegt. So präsentieren sich im Moment weltweit über 460 Händler mit eigener Website unter dem Markendach von Porsche.

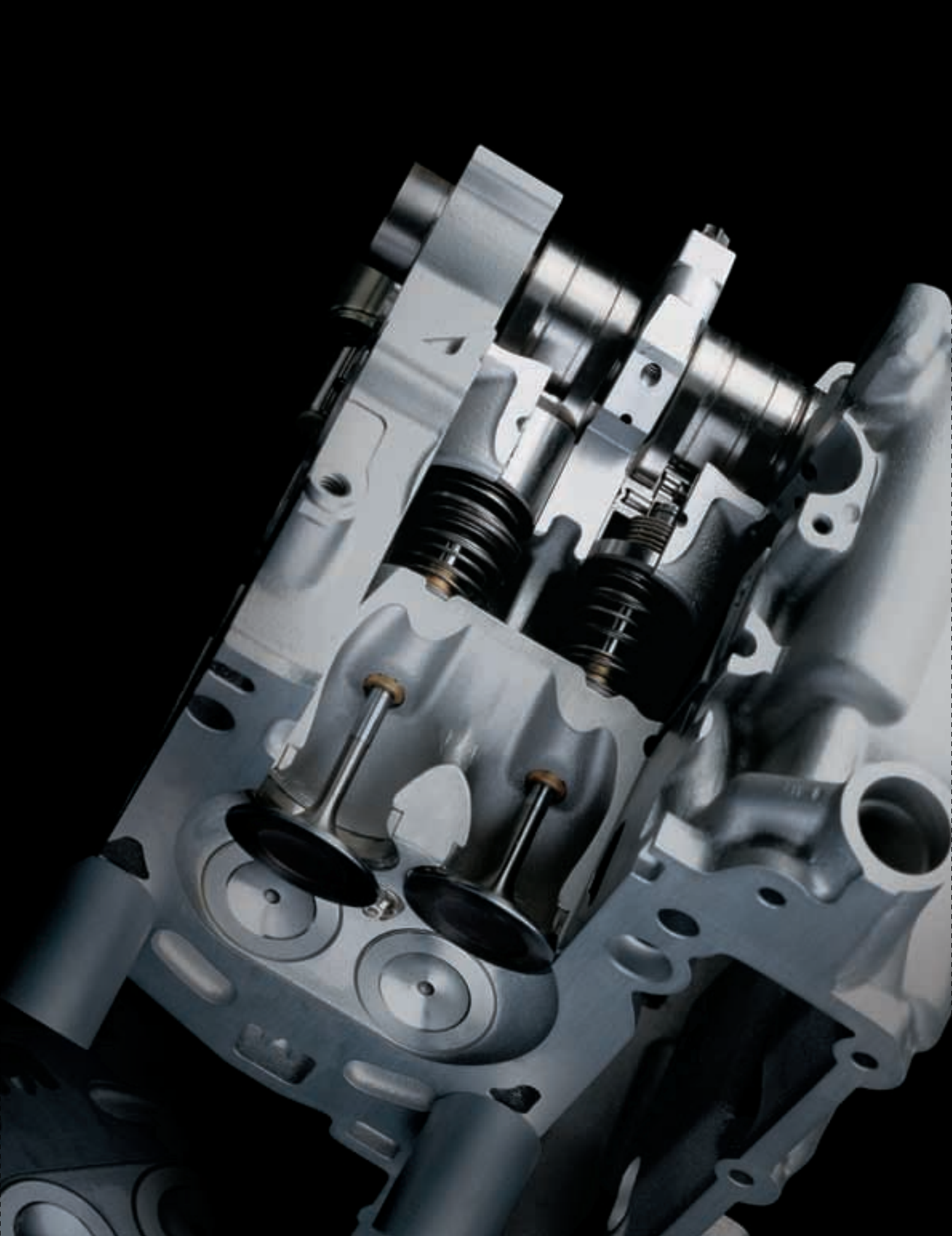
Neben dem beeindruckenden quantitativen Wachstum wurden im Berichtsjahr aber auch die Inhalte der Porsche Website mehrfach ausgezeichnet. So wurden die umfangreichen Kampagnen-Websites zur Einführung der 911 Carrera Cabriolet-Modelle („Bewegungs-Freiheit 911“) und des Cayman S („Konsequent Porsche“) von der Fachwelt prämiert. Beide erhielten den begehrten „red dot Design Award 2005“ für hohe Designqualität. Die Kampagnen-Website zum Cayman S war zudem Finalist bei den international renommierten Preisverleihungen „Cyber Lions 2005“ in Cannes und den „New York Festivals 2005“. Einen Meilenstein für die Porsche Website markierte die Kampagnen-Website „Opus 911“ zur Einführung des 911 Turbo im Februar 2006. Durch die gekonnte Vernetzung von komplexen 3D-Darstellungen, realen Filmszenen und technischen Animationen wurde der 911 Turbo auf innovative und emotional ansprechende Weise präsentiert. 2,2 Millionen Besuche in fünf Monaten waren das eindrucksvolle Ergebnis.



Produktion

VarioCam Plus

Die variable Ventilsteuerung erhöht beispielsweise in der neuen Boxster-Generation den Wirkungsgrad der Motoren, führt also bei steigender Leistung zu sinkendem Verbrauch.



Erstmals stellte Porsche in einem Geschäftsjahr über 100.000 Fahrzeuge her. 36.500 Elfer unterstreichen die Leistung des Stammwerks in Zuffenhausen.

Die Nachfrage nach den neuen Sportwagenmodellen von Porsche war im Geschäftsjahr 2005/06 so groß wie nie zuvor. Da sich auch der Cayenne in der späten Phase seines Produktionszyklus noch einer weltweit hohen Akzeptanz erfreute, hat Porsche im Berichtsjahr insgesamt 102.602 Fahrzeuge produziert, das ist ein Plus von 12,8 Prozent.

Vom 911 wurden in Stuttgart-Zuffenhausen 36.504 Fahrzeuge gefertigt. Der Boxster wird in Arbeitsteilung in Zuffenhausen und bei unserem finnischen Partner produziert. Aufgrund der hohen Nachfrage sowohl nach den Modellen der 911- als auch der Boxster-Baureihe erfolgte die Fertigung der Boxster- und Cayman-Modelle im Berichtsjahr fast vollständig bei unserem Partner. Insgesamt wurden vom Boxster 14.383 Einheiten gefertigt. Und der neue Cayman übertraf mit 16.297 produzierten Einheiten alle Erwartungen.

Im Werk Leipzig wurden nicht nur 35.128 Einheiten der Baureihe Cayenne hergestellt, sondern auch weitere 290 Fahrzeuge des Carrera GT. Von diesem Hochleistungssportwagen liefen in den vergangenen beiden Geschäftsjahren insgesamt 1.282 Einheiten vom Band. Die Fertigung des Carrera GT lief wie geplant im Mai 2006 aus.

Produktion auf höchstem Niveau

Doch nicht nur die gestiegene Nachfrage war eine große Herausforderung für das Produktionsressort. Während die Fertigung in Zuffenhausen auf höchstem Niveau lief, wurden parallel die Anläufe zusätzlicher Varianten bis zu den geplanten Stückzahlen vorangetrieben. Dies betraf insbesondere die Baureihe 911, die mit weiteren Modellen wie dem 911 Turbo, dem GT3 und dem Targa noch oben abgerundet wurde. Zusätzlich kam der neue Cayman in die Produktpalette. Ein übergreifendes Management, das sich vom Lieferanten bis hin zum fertigen Fahrzeug erstreckte, sorgte für einen problemlosen Anlauf der Produktion.

Eine Besonderheit ist dabei, dass alle Modelle bei Porsche in Zuffenhausen auf einem Montageband gefertigt werden. Das erfordert nicht nur höchste Flexibilität und Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter, sondern auch eine große Bereitschaft der Belegschaft zur Aus- und Weiterbildung. In einem umfangreichen Schulungsprogramm wurden den Werksemitarbeitern die Produktionsprozesse der neuen Modelle vermittelt.

Insgesamt konnten die anspruchsvollen Abläufe reibungslos vollzogen werden, bei allen Produktionsanläufen wurden die Ziele planmäßig erreicht.

Im Porsche Stammwerk wurden auch alle Möglichkeiten genutzt, die Kapazität zu erhöhen. Dazu gehörten erste Schritte zur Verlängerung des Montagebandes genauso wie die Realisierung von Möglichkeiten zur Optimierung der Produktionsprozesse in der gesamten Wertschöpfungskette. So war es möglich, mehr Fahrzeuge mit fast unveränderter Belegschaft zu produzieren.

Insgesamt konnte die Produktivität aber auch deshalb deutlich erhöht werden, weil alle Chancen der im Sommer 2005 abgeschlossenen Standortsicherungsvereinbarung genutzt wurden, um die Arbeit flexibler zu gestalten. Mit dem Arbeitszeitmodell von Porsche können Schwankungen des Marktes zeitnah in der Produktion abgebildet werden. Im Geschäftsjahr 2005/06 gehörten dazu längere Schichten, ermöglicht durch den Abbau von Minderstunden, die in den Vorjahren auf den Arbeitszeitkonten gesammelt worden waren.

Dem Ausbau der Teamarbeit kommt dabei eine besondere Bedeutung zu, im Berichtsjahr gehörten bereits mehr als 1.300 Mitarbeiter in der Montage zu Teams. Sie bieten die beste Möglichkeit, die Arbeit flexibel zu gestalten, gleichzeitig höchsten Qualitätsansprüchen zu genügen und eine kontinuierliche Verbesserung der Prozesse zu erreichen.

Qualitätsverbesserung ist neben dem reibungslosen Produktionsablauf die oberste Maxime des Produktionsressorts. Die Qualität der Fahrzeuge war im Berichtsjahr so gut wie noch nie in der Geschichte von Porsche. Zu dieser erneuten Qualitätsverbesserung trug ein ganzes Bündel von sowohl technischen als auch organisatorischen Maßnahmen bei.

Fertigungsprozesse weiter verbessert

Auch bei der Optimierung aller Fertigungsprozesse geht es neben der Steigerung der Produktivität immer um eine Verbesserung der Qualität. So wurde eine vollautomatische Station zum Einschweißen der Türen installiert, die den Ausschnitt mit einem Laser misst und eine an die Toleranzen des Fahrzeugs angepasste Montage ermöglicht. Damit wird ein exakter Fugenverlauf erreicht.

In diesen Fertigungsprozess wurde auch die neu entwickelte Aluminiumtür für den 911 Turbo integriert, die sich im Vergleich zu einer Stahltür auch durch eine deutlich reduzierte Anzahl an Einzelbauteilen auszeichnet. Eine neue, vollautomatische Kameraprüfeinheit sorgt für die hundertprozentige Kontrolle des Unterbodens der Fahrzeuge. Sämtliche Verschlusselmente und Abdichtungen können so lückenlos geprüft werden.



Hinzu kommt ein flächendeckender Einsatz der „elektronischen Fahrzeugbegleitkarte“. Touch-Screens an allen Arbeitsplätzen am Montageband werden zur direkten Dokumentation der Qualität genutzt. Dabei müssen ganz bestimmte Arbeitsumfänge quittiert werden. Geschieht das nicht, wird das montierte Fahrzeug elektronisch verriegelt, die weitere Montage gestoppt, das Fahrzeug kann nicht fertig gestellt werden. So wird sichergestellt, dass ein Porsche die Fabrik in bester Qualität verlässt.

Im Berichtsjahr wurde auch eine neue Nachlackieranlage in den Fertigungsprozess integriert. Sie beansprucht nicht nur weniger Fläche sondern verbraucht vor allem erheblich weniger Energie.

Schließlich wurde auch ein erheblicher Produktivitätsfortschritt bei der Montage der Räder mit der Installation einer so genannten Reifenbefüllglocke erreicht. In einem integrierten Prozess – und nicht mehr in verschiedenen Schritten – werden Felge und Reifen zum jeweiligen Fahrzeug passend angeliefert, montiert, befüllt und unmittelbar an den Sportwagen angebaut.

Transporte auf die Schiene verlagert

Porsche hat die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG weiter intensiviert. Seit Frühjahr 2006 werden Komponenten und Motoren für den finnischen Produktionspartner Valmet auf der Schiene transportiert. Damit werden knapp 7.000 Lastwagen-Transporte über rund fünf Millionen Kilometer auf der Straße vermieden. Um den Anforderungen von Porsche in Bezug auf Qualität, Kosten und Laufzeiten gerecht zu werden, ließ die Bahntochter Railion AG spezielle Waggons und passende Lastwagen-Megatrailer entwickeln, die sowohl vom Nutzfahrzeug gezogen als auch per Bahn transportiert werden können.

Die Trailer werden im Werk Zuffenhausen wie auch bei Zulieferern in Süddeutschland beladen, per Lastwagen zum Container-Terminal in Kornwestheim gezogen und dann per Bahn in den Ostseehafen Rostock gebracht. Von dort aus werden sie nach Finnland verschifft und wieder über die Straße zu unserem Partner Valmet gefahren.

Porsche hatte bereits im Februar 2001 damit begonnen, ein umweltfreundliches Transport- und Logistikkonzept umzusetzen, das sich stark auf die Bahn stützt. Sämtliche Fahrzeuge für den Überseeexport werden seitdem vom Verladebahnhof Kornwestheim auf der Schiene zum Nordseehafen Emden transportiert. Auf der Rückfahrt werden die Waggons mit Boxster- und Cayman-Modellen beladen, die bei unserem Partner in Finnland gefertigt wurden, und die für Kunden in Südeuropa vorgesehen sind. Allein durch diese Maßnahme werden rund 15.000 Lastwagen-Transporte mit einer Fahrstrecke von fast 20 Millionen Kilometern pro Jahr vermieden.

Auch im Werk Leipzig setzt Porsche auf die Bahn: Einmal am Tag kommen die vorproduzierten Rohkarossen per Zug im werkseigenen Bahnhof an und werden in die Produktion eingeschleust. Die für den Überseetransport bestimmten Cayenne werden ebenfalls per Bahn nach Emden transportiert. Das auf der Schiene transportierte Volumen wird im Werk Leipzig noch einmal erheblich zunehmen, wenn 2009 das viertürige Sport-Coupé Panamera dort in Serie geht.

Um eine einheitliche Ausrichtung der Logistik im Konzern zu gewährleisten, wurden auch die operativen Logistikbereiche der After Sales Organisation, die früher im Vertrieb angesiedelt waren, dem Bereich Produktion und Logistik zugeordnet.



Das ist ein weiterer Schritt zur Bündelung der logistischen Aufgaben in einer konzernweiten Logistik-Organisation.

Außerdem wurden im Berichtsjahr bei einzelnen Tochtergesellschaften neue zentrale Regionallager für die Ersatzteilversorgung der Märkte in Betrieb genommen. Auch in diesem Bereich werden neue Strukturen geschaffen, um den Kunden einen noch besseren Service zu bieten. Laut einer Umfrage des ADAC erreicht Porsche bereits heute den Spitzenwert bei der Kundenzufriedenheit.

Im Geschäftsjahr 2005/2006 wurde nach dreijähriger Vorbereitung die erste Stufe des umfassenden „PIA-Programms“ realisiert; PIA steht für „Porsche integriertes Auftrags- und Ressourcenmanagement“. Ziel ist die Optimierung des so genannten Kunde-Kunde-Prozesses. Im Januar 2006 startete das Projekt Auftragsmanagement, mit dem Porsche die gesamte Abwicklung von der Auftragsanlage beim Importeur bis zur Auslieferung des fertigen Fahrzeugs steuern und überwachen kann.

Für jede Bestellung wird nun bereits bei der Unterschrift vom System ein belastbarer Produktions- und Liefertermin ermittelt. Der große Vorteil für die Kunden besteht darin, dass sie ihren Auftrag nun rund zwei Wochen länger ändern können und die Auswirkungen von Änderungen sofort ersichtlich sind. In der Endstufe werden alle Porsche Zentren an das Auftragsmanagementsystem angebunden sein.

Mit dem neuen System lassen sich auch die Bedarfsplanung für den gesamten Auftragsbestand und die geplanten Produktionstermine besser steuern. Somit können Bedarfsschwankungen und erforderliche Kapazitätsanpassungen deutlich früher und zuverlässiger erkannt und der Produktionsverbund mit den eigenen Werken und den Zulieferern besser geplant und gesteuert werden.

Erheblich verbessert wurde im Berichtsjahr auch das Ressourcenmanagement. Durch enge Verzahnung mit dem Einkauf sowie durch Einführung eines neuartigen Ressourcenmanagement-Systems wurde die Transparenz und Deutung der ver-

fügbaren Lieferantenkapazitäten signifikant verbessert. Darüber hinaus ermöglichte die systemtechnische Erfassung und Nutzung aller relevanten Werkskapazitäten einen weiteren Fortschritt bei der Transparenz über die Werkskapazitäten im Produktionsverbund. Transparente Lieferanten- und Produktionskapazitäten ermöglichen nicht nur eine frühzeitige Erkennung von Engpässen, sondern auch eine schnellere, präzisere und belastbarere Machbarkeitsprüfung produzierbarer Fahrzeug- und Ausstattungsmengen.

Panamera wird in Leipzig gebaut

Im Mai 2006 hat der Vorstand der Porsche AG beschlossen, das viertürige Sport-Coupé Panamera in Leipzig zu bauen. Für dieses Fahrzeug, das im Jahr 2009 auf den Markt kommen soll, wird das Werk in Leipzig erheblich erweitert. Geplant ist, eine zusätzliche Fertigungshalle mit einer Fläche von rund 25.000 Quadratmetern zu bauen und die bereits vorhandene Montagehalle um ein Pilot- und Analysezentrum sowie um eine Lehrwerkstatt zu erweitern. Außerdem wird in unmittelbarer Nähe der neuen Halle ein 23.500 Quadratmeter großes Logistikzentrum entstehen. Mit den Bauarbeiten wurde im September 2006 begonnen.

Die gesamte Investition wird rund 150 Millionen Euro betragen. Wie schon beim Bau des Werkes in Leipzig wird Porsche abermals auf Subventionen verzichten, die dem Unternehmen zugestanden hätten. Diesmal wäre es ein Betrag in Höhe von rund 30 Millionen Euro gewesen. Die Entscheidung für Leipzig ist ein Vertrauensbeweis in die Fähigkeiten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Sachsen und gleichzeitig ein Beitrag für den Aufbau der neuen Bundesländer. Mit dem Bekenntnis zum Standort Deutschland steigert Porsche aber auch die Wertigkeit seiner Fahrzeuge, denn wie für den Cayenne ist das Gütesiegel „Made in Germany“ auch für den neuen Panamera von entscheidender Bedeutung.

Während die lackierten Rohkarossen aus dem Volkswagen-Werk in Hannover, einem der modernsten im VW-Konzern, zugeliefert werden, kommen die Motoren aus dem Porsche Stammwerk in Zuffenhausen. Dafür wird das Motorenwerk ausgebaut. Die Fertigungstiefe des Panamera erreicht bei Porsche 15 Prozent.



Da Porsche jedoch überwiegend mit deutschen Zulieferern zusammenarbeitet, kommen rund 70 Prozent der Wertschöpfung des Fahrzeugs aus Deutschland.

Topqualität aus Leipzig

Das Porsche Werk in Leipzig, das im August 2002 in Betrieb ging, zählt zu den modernsten Werken der Welt. Im Berichtsjahr wurde der Haustarifvertrag, eine der wesentlichen Bedingungen für die flexible und produktive Fertigung, um weitere fünf Jahre verlängert.

Mit dem klaren Bekenntnis zum Standort Deutschland steigert Porsche die Wertigkeit seiner Fahrzeuge. Das Gütesiegel „Made in Germany“ ist auch für den Panamera von entscheidender Bedeutung.

Nach dem Produktionsende des Carrera GT wurden die Mitarbeiter planmäßig wieder in die Fertigung des Cayenne integriert. Der Einsatz von Beschäftigten auf Leasing-Basis wurde beendet. Mittlerweile ist auch die Produktionslinie zurückgebaut worden und die Betriebsmittel werden anderweitig verwendet.

In einem zweijährigen Förderprogramm „MAX s.p.e.e.d.“ wurden junge Nachwuchskräfte gezielt auf künftige Führungsaufgaben vorbereitet. Im Umweltschutz wurde das Audit durch den TÜV Süddeutschland nach DIN EN ISO 90001 und 14001 erfolgreich durchgeführt, das Zertifikat wurde bis 2007 bestätigt.

An der Einfahr- und Prüfstrecke wurde ein neues Rückhaltebecken für Schmutzwasser gebaut. Damit kann das Regenwasser im Winter, wenn es Eis enthält, über den Schmutzwasserkanal abgeleitet werden, im Sommer dient es der Bewässerung der Grünflächen. Außerdem wurde im Kundenzentrum eine Waschanlage ausschließlich für Offroad-Fahrzeuge gebaut, die weniger Frischwasser braucht.

Steigerung der Effizienz realisiert

Nachdem der Porsche Vorstand und der Betriebsrat im Juli 2005 die neue Standortsicherungsvereinbarung unterzeichnet hatten, wurde diese im Berichtsjahr zügig umgesetzt. Die Vereinbarung hat eine Laufzeit bis zum Jahr 2010 und gilt für alle Beschäftigten an den Standorten Stuttgart-Zuffenhausen, Ludwigsburg und Weissach. Sie schafft die Voraussetzung, unter Beachtung der geltenden Tarifverträge, die Arbeitsabläufe noch effizienter zu organisieren und damit flexibler und produktiver zu gestalten. Beispielsweise können die tariflichen Erholungspausen im Leistungslohn bei Unterbrechungen der Produktion unmittelbar angerechnet werden. Bei Bedarf können darüber hinaus zwölf zusätzliche Sonderschichten pro Jahr gefahren werden. Wie sich im Geschäftsjahr 2005/06 gezeigt hat, wurde mit diesen und weiteren Maßnahmen ein erheblicher Produktivitätssprung erreicht, so dass Porsche mit gleichem Personal deutlich mehr Fahrzeuge der Baureihe 911 am Standort Zuffenhausen bauen konnte.

Das in der Produktion bereits bewährte „Flexi-Arbeitszeit-Modell“ wurde um einen unmittelbaren Bezug zur Nachfrage modifiziert. Für die Angestellten wurde ein Arbeitszeitmodell vereinbart, das die Arbeitszeit innerhalb eines Jahres und projektbezogen bis zu drei Jahre flexibel tarifbezogen ausgleicht. Damit entfallen die bisher notwendigen Anträge für Mehrarbeit und die damit verbundenen Zuschläge. Diese Regelung gilt auch für die Mitarbeiter im Entwicklungszentrum Weissach. Für sie wurden neue Prozesse beschrieben, die eine weitere Reduzierung der Entwicklungszeiten sowie eine kontinuierliche Erhöhung der Kosteneffizienz sicherstellen.

Die Arbeitsplätze sind trotz der vereinbarten Maßnahmen zur Produktivitätssteigerung bis 2010 sicher, weil Porsche an den drei betroffenen Standorten in den nächsten fünf Jahren mehr als 600 Millionen Euro investieren wird. In Zuffenhausen werden auch künftig alle Fahrzeuge der Baureihe 911 einschließlich aller Derivate produziert, darüber hinaus auch alle Motoren für die derzeitigen und künftigen Modelle. Außerdem soll langfristig in eine neue Lackiererei in Zuffenhausen investiert werden. In Weissach werden bis 2010 mehr als 250 Millionen Euro investiert, insbesondere in Gebäude, Prüfstände und Anlagen.

Umwelt

Bereits bei der Konstruktion zukünftiger Fahrzeugmodelle wird entschieden, wie eine umweltgerechte Entsorgung sichergestellt werden kann.

Porsche beweist seit Jahren, dass man Sportwagen gleichzeitig wirtschaftlich und umweltverträglich entwickeln, produzieren und selbstverständlich auch fahren kann. Es ist das erklärte Ziel des Unternehmens, bei allen Aktivitäten schädliche Einflüsse auf die Umwelt zu minimieren und darüber hinaus internationale Aktivitäten zu unterstützen. Porsche hat den Umweltschutz zum Unternehmensziel erklärt, ein Umwelt-Managementsystem ist seit 1995 fester Bestandteil der Unternehmenspolitik.

Zu den Grundsätzen der Umweltpolitik zählt, dass die Fahrzeuge das höchste Niveau an Umwelt- und Sicherheitstechnik repräsentieren. Ressourcen sollen schonend und sparsam eingesetzt, Produkte und Produktionsverfahren ständig vorausschauend auf ihre Umweltverträglichkeit geprüft werden. Durch die lange Lebensdauer der Fahrzeuge leistet Porsche einen aktiven Beitrag zum ökonomischen Umgang mit Ressourcen und Energien. Selbstverständlich werden alle geltenden Vorschriften eingehalten. Die Öffentlichkeit wird regelmäßig über umweltrelevante Vorgänge im Unternehmen informiert, ein offener und vertrauensvoller Dialog wird mit den Behörden und zuständigen Organisationen gepflegt.

Umweltleitlinien helfen bei der Umsetzung der umweltpolitischen Grundsätze. Die Umweltpolitik bezieht Mitarbeiter, Dienstleister und Lieferanten mit ein. Diese verfolgen die kontinuierliche Verbesserung der Umweltleistung. Insbesondere stellen sich die Mitarbeiter dieser wichtigen Aufgabe bereits seit Jahrzehnten in dem Bewusstsein, dass das Auto nur dann eine Zukunft hat, wenn es die ökologischen Anforderungen erfüllt. Als Mittel zur Bewertung erzielter Umweltleistungen an allen Standorten und zur Planung und Installation weiterer Maßnahmen dient das Umwelt-Managementsystem – ein hervorragend funktionierendes und nachhaltiges Instrument.

Der Standort Zuffenhausen hat sich bereits 1996 freiwillig verpflichtet, seine umweltpolitischen Aktivitäten nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung (EMAS) regelmäßig kontrollieren zu lassen. Gleiches gilt für die internationale Norm ISO 14001. Auch die Standorte Weissach und Leipzig sind nach der ISO 14001 zertifiziert. Im Rahmen der Überwachungs-Audits an den Standorten wurde im Juni 2006 die Wirksamkeit der Umwelt-Managementsysteme geprüft und bestätigt.

Im Einklang mit dem Klimaschutz

Ein wichtiges Ziel des Umweltschutzes ist schon seit über 30 Jahren die Reduktion von Abgasen. Seit der Einführung des geregelten Dreiwegekatalysators für Kraftfahrzeuge mit Benzinmotoren wurden große Fortschritte erzielt. Die Belastung der Umwelt, insbesondere durch gesetzlich limitierte Abgas-komponenten wie Kohlenwasserstoffe, Kohlendioxid und Stickstoffoxide, konnte mit dieser Technologie in den vergangenen 20 Jahren auf minimale Restwerte reduziert werden. Derzeit gelten Benzinmotoren als saubere Motoren; dagegen stehen Dieselmotoren wegen ihrer Stickstoffoxid- und Partikelproblematik vor allem seit Einführung der europäischen Luftreinhaltungsrichtlinie Anfang 2005 zunehmend in der Kritik.

Die wachsende Industrialisierung von Ländern wie China und Indien – und der damit einhergehende, steigende Energieverbrauch – verstärken die Bemühungen verschiedener Staaten, Energie-Effizienzprogramme einzuführen. Manche Staaten haben Verbrauchsvorschriften für Kraftfahrzeuge gesetzlich verankert. In der Europäischen Union hat die Automobilindustrie freiwillig eine kontinuierliche Absenkung des Kraftstoffverbrauchs zugesagt.

Lange bevor Ziele zur Verbrauchsminderung festgelegt wurden, hat Porsche konkrete Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs in seinen Fahrzeugen umgesetzt. Solche Entwicklungen sind häufig auch die Grundlage für typische Eigenschaften von Sportwagen. Hierzu zählen etwa eine außerordentliche Beschleunigung, beste Performance beim Bremsen, eine hohe Endgeschwindigkeit bei moderater Motorleistung und hohe Agilität beim Fahren durch Kurven.

Porsche Sportwagen zeichnen sich in der Regel durch niedriges Gewicht, optimierte Aerodynamik, effiziente kompakte Antriebe und möglichst niedrige Rollreibungsverluste aus. Das jüngste Beispiel, das genau diese Eigenschaften widerspiegelt, hat Porsche im Berichtsjahr vorgestellt: den neuen 911 Turbo.

Ein Blick auf die Details des Fahrzeugs bestätigt diese Aussage. Der neue 911 Turbo ist mit einem Gesamtgewicht von lediglich 1.585 Kilogramm (Schaltgetriebe), oder 1.620 Kilogramm (Automatikgetriebe Tiptronic S) ein wahres Leichtgewicht in seiner Klasse. Dabei ist das Fahrzeug serienmäßig mit Allradantrieb ausgestattet. Zur Serienausstattung gehört außerdem eine Vielzahl von Ausstattungen, die der Sicherheit oder dem Komfort dienen. Diese Details übersteigen die des Vorgängermodells deutlich; und dennoch konnte das Fahrzeuggewicht verringert werden.

Um einer kritischen Beleuchtung des höheren Energiebedarfs bei der Produktion von Aluminium vorzubeugen, wurden die



neuen Aluminium-Türen des 911 Turbo einer „Life-Cycle-Analyse“ unterzogen. Als Ergebnis steht fest, dass die Kraftstoffersparnis während der Nutzungsdauer des Fahrzeugs auf Grund des reduzierten Gewichts den zusätzlichen Energieaufwand zur Herstellung bei weitem übersteigt.

Der Porsche 911 Turbo bleibt auch aerodynamisch ein Vorbild: Trotz der breiteren Karosserie, höherem Kühlluftbedarf und größeren Rädern konnte der Luft-Widerstandsbeiwert (cw-Wert) von 0,31 gehalten werden. Auch die technischen Daten des Motors stellen einen absoluten Bestwert dar und dies selbstverständlich bei gleichzeitiger Erfüllung aller globalen Abgasgesetze. Um den steigenden Ansprüchen der Kunden gerecht zu werden, bediente sich Porsche schon in den siebziger Jahren der Aufladetechnik. Sie ermöglicht heute die mit Abstand günstigsten Verbrauchswerte.

Zur Reduktion der Rollreibung arbeitet Porsche intensiv mit einem Reifenhersteller zusammen. Die Walk- und Reibarbeit der Reifen sorgt schließlich für den größten Teil des Leistungsverlustes. Im Rahmen dieser Zusammenarbeit ist es gelungen, die verschiedenen Anforderungen wie Sicherheit bei allen Witterungsbedingungen, Fahrperformance und Lebensdauer bei gleichzeitig günstigen Rollwiderständen optimal zu kombinieren. Damit wurde auch ein signifikanter Beitrag zur CO₂-Einsparung geleistet.

Kunden und Umweltschutz

Auch die Kunden profitieren direkt von der Entwicklung umweltverträglicherer Fahrzeuge. Durch die konsequente Anwendung modernster Technologien ist es Porsche gelungen, sowohl die Intervalle als auch die Umfänge der Wartung kontinuierlich zu reduzieren, obwohl die Ausstattungsumfänge ständig zunehmen. Alle aktuellen Modelle kommen beispielsweise mit Serviceintervallen von 30.000 Kilometern aus. Für die Umwelt bedeutet dies einen ressourcenschonenden Umgang mit Betriebsstoffen und Verschleißteilen, für die Kunden Zeit- und Kostenersparnis.

Außerdem sind Fahrzeuge von Porsche zur Freude ihrer Besitzer besonders langlebig. Somit ist auch die Entsorgung von Altfahrzeugen und deren Recycling umweltschonend. Trotzdem nimmt das Unternehmen seine Verantwortung ernst. Gemeinsam mit der Porsche Handelsorganisation wurden die von der Europäischen Union geforderten Rücknahme- und Verwertungsstrukturen für Altfahrzeuge aufgebaut. So wurde vom Vertrieb bereits 1998 ein Umwelt-Handbuch für die Porsche Handelsorganisation herausgegeben, das Hinweise auf den Umgang mit Altfahrzeugen enthält. Es wird ständig aktualisiert, um ein umweltgerechtes Recycling sicherzustellen. Diese Informationen stehen auch den Verwerterbetrieben online zur Verfügung.

Hohe Aufwendungen

Die nach der EU-Altfahrzeugrichtlinie ab 2008 geforderte Verwertungsquote von 85 Prozent der Fahrzeugmasse wird von Porsche bereits heute sicher erfüllt. Um die ab 2015 geforderte Verwertungsquote von 95 Prozent zu erreichen, werden geeignete Verfahren für gegenwärtig noch nicht verwertbare Materialien entwickelt.

Bei der Konstruktion von zukünftigen Fahrzeugmodellen werden bereits die Prinzipien des so genannten „Design for Recovery“ angewendet. Dies bedeutet, dass in dieser frühen Phase überlegt wird, wie später eine umweltgerechte Entsorgung der Fahrzeuge sichergestellt werden kann.

In allen Standorten wurden im vergangenen Geschäftsjahr wieder erhebliche Beträge für den Umweltschutz aufgewendet. Ausgaben in Höhe von 15,5 Millionen Euro ermöglichten eine umweltgerechte Abfallwirtschaft, den Gewässerschutz, die Lärmbekämpfung, die Luftreinhaltung, den Naturschutz, die Landschaftspflege und den Bodenschutz. Ein wesentlich höherer Betrag wurde jedoch investiert, um alle Baureihen bei der Weiterentwicklung noch umweltverträglicher zu machen. Dieser Aufwand, zu dem vor allem Maßnahmen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen gehören, beträgt ungefähr 1,7 Prozent des Konzernumsatzes.

Mitarbeiter

Porsche hat viele Gesichter

Auf allen Kontinenten beweisen Porsche Mitarbeiter Tag für Tag ihr Engagement im Dienste ihrer Kunden. Jeder Einzelne leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Kundenbindung im Rahmen der weltweiten Expansion des Geschäfts. Porsche ist bereits in mehr als hundert Ländern tätig. Und der Wachstumskurs hat insbesondere in jungen Zukunftsmärkten des Mittleren und Fernen Ostens oder Lateinamerikas an Tempo gewonnen.



Die erfolgreiche Personalentwicklung zeigt sich in einer sehr niedrigen Fluktuation und in der großen Zufriedenheit der Mitarbeiter an allen Standorten von Porsche.

Die große Leistungsbereitschaft der Porsche Mitarbeiter und ihre hohe Motivation bilden das Fundament für den außerordentlichen Erfolg in den vergangenen Jahren. Eine starke Identifikation der Belegschaft mit dem Unternehmen und seinen Produkten ist ebenso eine Voraussetzung für ein gutes Betriebsklima und eine große Zufriedenheit der Mitarbeiter wie die Beteiligung an dem überdurchschnittlichen Erfolg.

Wie hoch die Leistung der Mitarbeiter ist, zeigt sich auch daran, dass im Geschäftsjahr 2005/06 mit einer annähernd unveränderten Zahl von Beschäftigten wieder ein Rekordergebnis erreicht wurde. Am Bilanzstichtag, dem 31. Juli 2006, waren im Konzern 11.384 Personen (Vorjahr 10.895) beschäftigt. Bei der Porsche AG wurden zusätzliche Mitarbeiter für die Entwicklung des Panamera eingestellt. Aus diesem Grund stieg die Beschäftigung dort gegenüber dem Vorjahr leicht auf 8.257 Personen (Vorjahr 7.995).

Standortsicherungsvereinbarung umgesetzt

In der Betriebsvereinbarung zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit und zur Standortsicherung, die Ende des Geschäftsjahres 2004/05 zwischen Vorstand und Gesamtbetriebsrat abgeschlossen wurde, sind zahlreiche Maßnahmen vereinbart worden, um die Arbeitsabläufe und -prozesse noch produktiver und flexibler zu gestalten.

Sie wurden im Berichtsjahr konsequent umgesetzt. In der Produktion wurden die Fertigungsabläufe durch zahlreiche Einzelmaßnahmen optimiert, so dass die Arbeitszeit effizienter genutzt und eine deutliche Produktivitätssteigerung erreicht werden konnte. Umfassende Investitionen sicherten die Zukunftsfähigkeit der Arbeitsplätze und die Produktqualität.

Für die Angestellten wurden die in der Standortsicherungsvereinbarung definierten Kriterien zur weiteren Flexibilisierung der Arbeitszeit konkretisiert und in einer Gesamtbetriebsvereinbarung umgesetzt. Die Flexibilität der Arbeitszeit wird dadurch weiter erhöht, während die individuelle regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit unverändert bleibt. Damit wird kosten treibende Mehrarbeit noch weiter reduziert.

Seit mehreren Jahren setzt Porsche systematisch Programme zur Personalentwicklung ein. Ihr Erfolg zeigt sich in einer dauerhaft niedrigen Fluktuation und einer großen Zufriedenheit der Mitarbeiter. Der strategische Führungsprozess wurde

weiterentwickelt. Die neuen Führungsleitlinien sind inzwischen Bestandteil von Programmen wie zum Beispiel „Porsche Nachwuchs-Förderung“ oder „Porsche Führungskräfte-Entwicklung“ sowie der Führungskompetenzen.

Absolventen von Hochschulen werden weiterhin vor allem über das Hochschulmarketing und über Praktikantenprogramme angeworben. Auch im Berichtsjahr wurden fast alle Einstiegspositionen aus den Praktikantenprogrammen besetzt. Angesichts der demographischen Entwicklung und der sinkenden Zahl von Absolventen an den Universitäten wurden diese Aktivitäten forciert, etwa durch die Aufnahme weiterer Hochschulen in das Marketingprogramm und die Entwicklung eines „Talent Relationship Managements“.

Junge Nachwuchskräfte wurden auch im Berichtsjahr gezielt auf weiterführende Funktionen durch die Programme „Porsche Nachwuchs-Förderung“ und „Globalution“ vorbereitet. Nachdem bereits zahlreiche Teilnehmer Leitungsfunktionen in der Linie, in Projekten oder in Fachgebieten übernommen haben, starteten im Berichtsjahr zwei neue Gruppen.

Mit der Beurteilung der ersten Führungsebene im Porsche Konzern begann im Berichtsjahr die dritte Beurteilungsrunde. Ziel ist, das Potenzial der Führungskräfte für weiterführende Funktionen zu ermitteln und sie durch eine gezielte Entwicklungsplanung auf künftige Aufgaben vorzubereiten. Langfristig sollen Schlüsselfunktionen grundsätzlich aus den eigenen Reihen besetzt werden.

Auch im Geschäftsjahr 2005/06 wurden in der konzernweiten Nachfolgeplanung etliche Kandidaten in der ersten und zweiten Ebene identifiziert und offene Positionen mit Nachfolgern aus den eigenen Reihen besetzt. Damit wird eine erstklassige Qualität des Managements sichergestellt, um Porsche weiter auf Erfolgskurs zu halten.

Um die Wettbewerbsfähigkeit im gesamten Unternehmen zu sichern, wurden auch die Programme für bestimmte Zielgruppen weiter ausgebaut. Beispielhaft seien die Qualifizierung für den PC oder als Teamleiter genannt. Das PC-Qualifizierungsprogramm, in dem gewerbliche Mitarbeiter den Umgang mit PC und Internet lernen, erfährt breite Resonanz. Es wurde im Berichtsjahr auf alle Standorte ausgedehnt. Die neuen Projekt- und Teamleiter für die Baureihe Panamera sind in einem speziellen Programm auf ihre künftigen Aufgaben vorbereitet worden.

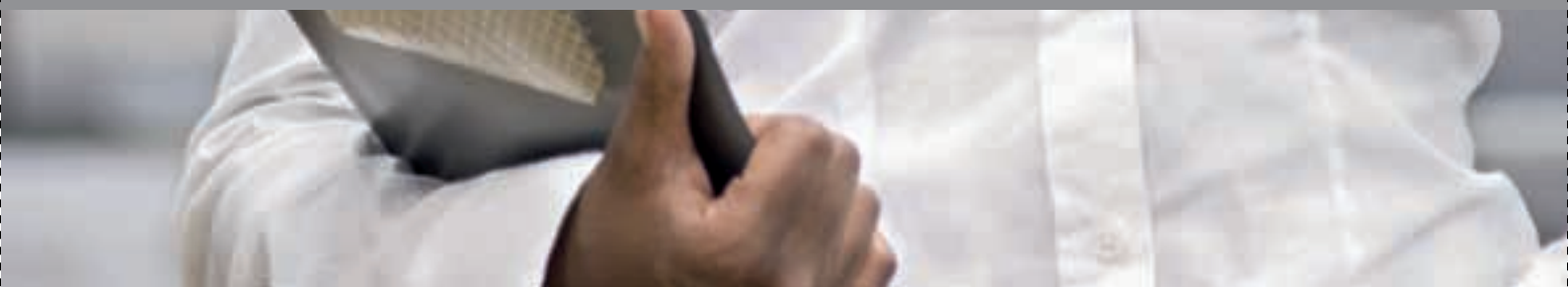
Altersteilzeit: ein attraktives Modell

Nachdem die Bedingungen für die Altersteilzeit im März 2005 neu verhandelt wurden, haben auch im Berichtsjahr 114 Mitarbeiter das attraktive Modell genutzt und einen Vertrag über



Linda Walterschen Service Advisor

Das sympathische Auftreten von Linda Walterschen kommt bei den Kunden von Porsche Middle East in den Vereinigten Arabischen Emiraten sehr gut an.



Vicky Tam Sales Administrator

Vicky Tam freut sich über die wachsende Anzahl Kunden im Porsche Zentrum Shanghai.
Immer mehr Chinesen sind von der Marke Porsche fasziniert.



Rommel Ureña Workshop Manager

Die Technik des Cayenne und der Porsche Sportwagen kennt Rommel Ureña aus dem Effeff. Er leitet seit Jahren die Werkstatt des Porsche Zentrums Panama.



Nicky Wood Senior Sales Consultant

Die Schlüsselübergabe an Kunden, die zum ersten Mal in ihrem Leben einen Porsche abholen, ist für die Südafrikanerin Nicky Wood immer wieder ein aufregendes Erlebnis.



Takeshi Ota Supervisor

Bei der Vorbereitung der Fahrzeuge zur Auslieferung an Käufer in Japan kommt Takeshi Otas gutem Auge eine wichtige Rolle zu: kein Staubkorn soll die Begeisterung trüben.



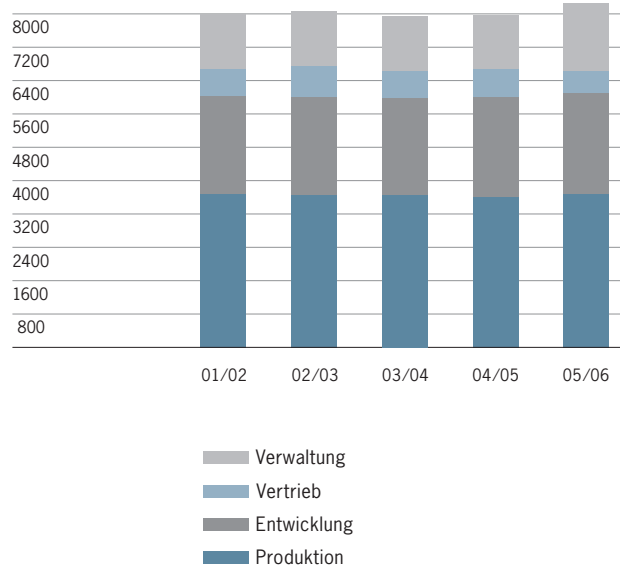


Mohideen Hinayathullah Mechanic

Mohideen Hinayathullah kennt jede Schraube am Cayenne und an den aktuellen Sportwagen-Modellen. Mit dem Mechanikerjob bei Porsche ging für den Inder ein Traum in Erfüllung.



Mitarbeiter Porsche AG



Altersteilzeit abgeschlossen. Da die offenen Stellen hauptsächlich mit fertigen Auszubildenden besetzt werden, geht damit eine Verjüngung der Belegschaft einher. Der Know-How-Transfer fördert zugleich die Entwicklung des Nachwuchses. Das Modell der Altersteilzeit gewährleistet auch die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens und entlastet den Arbeitsmarkt. So ist die Altersteilzeit eine gelungene Brücke zwischen den Generationen, also zwischen Mitarbeitern, die in den wohlverdienten Ruhestand gehen und jungen Menschen, die nach ihrer Ausbildung einen Arbeitsplatz bei Porsche suchen.

Mit dem Porsche Modell zur Altersteilzeit gewährleistet das Unternehmen seine Wettbewerbsfähigkeit und leistet einen Beitrag zur Entlastung des Arbeitsmarkts.

Seit Einführung der Altersteilzeit haben 1.052 Mitarbeiter einen Vertrag unterzeichnet. Am Stichtag 31. Juli 2006 befanden sich davon 222 Mitarbeiter in der Freistellungsphase. Auch im Geschäftsjahr 2006/07 haben Mitarbeiter, die 55 Jahre oder älter sind, die Möglichkeit, einen Vertrag über Altersteilzeit abzuschließen.

Vorausschauende Gesundheitsmaßnahmen

Im Berichtsjahr wurde bei Porsche zum ersten Mal auch ein unternehmensweiter Pandemieplan aufgestellt, um schnell und effizient auf epidemische Krankheiten reagieren zu können. Er basiert auf einem entsprechenden Plan, den die Weltgesundheitsorganisation erarbeitet hat.

Umweltschutz auf dem neuesten Stand

Der Schutz der Umwelt wurde kontinuierlich verbessert. Im Rahmen eines Umwelt-Managementsystems wurden die Kompetenzen der Mitarbeiter in Bereichen mit hoher Umweltrelevanz definiert und deren Qualifikationen und Kenntnisse weiter verbessert. Für die Bereiche Abfall, Gewässerschutz, Gefahrgut und Immissionsschutz sind darüber hinaus Betriebsbeauftragte eingesetzt worden. Diese sind für die fachliche Beratung bei der Planung, bei der Genehmigung und beim Betrieb von Anlagen verantwortlich. Die Beauftragten überwachen die Einhaltung der umweltrelevanten Vorschriften und unterstützen den kontinuierlichen Verbesserungsprozess im Bereich Umweltschutz.

Dank an die Mitarbeiter

Die ehrgeizigen Ziele, die sich Porsche im Berichtsjahr gesetzt hatte, wurden erreicht und sogar übertroffen. Der Vorstand ist sich dessen bewusst, dass dies nur mit einem überdurchschnittlichen Arbeitseinsatz, hoher Flexibilität und einem ausgeprägten Bewusstsein für die Qualität der eigenen Arbeit erreicht werden konnte. Dafür spricht der Vorstand allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen ganz persönlichen Dank aus.

Ohne einen fairen und auf Kompromissbereitschaft basierenden Interessenausgleich könnten die von Porsche im Geschäftsjahr 2005/06 erzielten Erfolge ebenfalls nicht erreicht werden. Deshalb gilt der Dank des Vorstands auch allen Arbeitnehmervertretern, die mit Augenmaß die Interessen der Belegschaft vertreten und das Erfolgsmodell eines pragmatischen und offenen Umgangs pflegen.

Struktur des Personalaufwands der Porsche AG (nach IFRS)

| | 2005/06 | | 2004/05 | |
|--|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | Mio € | % | Mio € | % |
| Löhne und Gehälter (Basisaufwand) | 356,6 | 100,0 | 337,0 | 100,0 |
| Bezahlte Ausfallzeiten | 85,4 | 23,9 | 79,0 | 23,4 |
| Bezahlter Tarifurlaub | 49,0 | | 48,4 | |
| Feiertagsvergütung | 13,7 | | 9,8 | |
| Lohn- und Gehaltsfortzahlung bei Krankheit | 11,2 | | 12,4 | |
| Sonstige Ausfall- und Erholungszeiten | 11,5 | | 8,4 | |
| Sozialausgaben | 88,4 | 24,8 | 82,2 | 24,4 |
| Sozialversicherungsbeiträge | 84,8 | | 79,1 | |
| Berufsgenossenschaftsbeiträge | 3,6 | | 3,1 | |
| Nebenleistungen | 203,1 | 57,0 | 146,3 | 43,4 |
| Weihnachtsgeld und Sondervergütung | 176,5 | | 121,2 | |
| Vermögenswirksame Leistungen | 2,3 | | 2,3 | |
| Urlaubsvergütung | 22,8 | | 21,3 | |
| Sonstige Aufwendungen | 1,5 | | 1,5 | |
| Altersversorgung und Unterstützung | 40,5 | 11,4 | 19,0 | 5,6 |
| Altersteilzeit bis 2005 | 0,0 | 0,0 | 6,8 | 2,0 |
| Altersteilzeit von 2006 – 2009 | 9,2 | 2,6 | 12,7 | 3,8 |
| Bildungsaufwand* | 11,2 | 3,1 | 13,4 | 4,0 |
| Soziale Dienste* | 13,5 | 3,8 | 12,5 | 3,7 |
| Doppelt erfasste Beträge | - 7,6 | - 2,1 | - 7,5 | - 2,2 |
| Summe Zusatzaufwand | 443,7 | 124,5 | 364,4 | 108,1 |
| Personalaufwand/Basis- und Zusatzaufwand | 800,3 | 224,5 | 701,4 | 208,1 |
| davon sonstiger Aufwand | - 6,3 | - 1,8 | - 5,5 | - 1,6 |
| Personalaufwand laut Gewinn- und Verlustrechnung | 794,0 | 222,7 | 695,9 | 206,5 |

* ohne Umlagekosten

Einkauf

Effiziente Beschaffungsprozesse und stabile Partnerschaften mit Lieferanten sind Erfolgsfaktoren für Porsche.

Für den Einkauf ergaben sich im Geschäftsjahr 2005/06 neben dem Serienstart der neuen Modelle auch aus der Entscheidung für die vierte Baureihe anspruchsvolle Aufgaben. Bereits in dieser frühen Phase der Entwicklung des Panamera mussten die Strukturen für die Produktion aufgebaut und die Lieferanten ausgewählt werden. Damit stellt Porsche sicher, dass technisches Know-how und die Fertigungskompetenz der Zulieferer von Beginn an in das Panamera-Konzept einfließen können.

Kriterien für die Auswahl der Lieferanten stellen nicht nur anspruchsvolle Kostenziele dar, sondern auch hohe Anforderungen an die Qualität und die Technologie. Porsche setzt dabei sowohl auf langjährige und leistungsfähige Partner als auch auf neue, innovative Anbieter mit überzeugenden Produktkonzepten. Einkauf, Entwicklung, Logistik und Qualitätssicherung erstellen gemeinsam ein umfassendes Profil der potenziellen Partner. Mit den so ausgewählten Lieferanten geht Porsche langfristige Bindungen ein.

Dynamische Rohstoffmärkte

Wie die gesamte Branche musste auch Porsche im Berichtsjahr massive Preissteigerungen bei metallischen und fossilen Rohstoffen verkraften. Insbesondere Edelmetalle wie Platin, Palladium oder Rhodium verteuerten sich drastisch. Zudem stiegen die Energiekosten insbesondere in den letzten beiden Quartalen des Geschäftsjahres 2005/06 deutlich.

Auf diese negative Entwicklung musste der Einkauf mit geeigneten Maßnahmen reagieren, um einerseits die Sicherheit der Versorgung zu gewährleisten und andererseits die Materialkosten zu optimieren. Diese Ziele wurden erreicht, erhebliche Einsparungen bei den Materialkosten glichen einen wesentlichen Teil der Preiserhöhungen bei den Rohstoffen aus. Nicht zuletzt hatten die Lieferanten großen Anteil daran, indem sie permanent Vorschläge zur Optimierung der von ihnen gelieferten Produkte und der Herstellprozesse machten.

Entwicklung der Lieferantenbasis

Angesichts der hohen externen Wertschöpfung sind effiziente Beschaffungsprozesse sowie stabile Partnerschaften mit Lieferanten zentrale Erfolgsfaktoren für Porsche. Deshalb sind die Weiterentwicklung und Verbesserung der internen Abläufe und Strukturen im Einkauf von entscheidender Bedeutung. Ein Ergebnis dieser Optimierungen ist die im Berichtsjahr neu ein-

gerichtete Einheit „Lieferantenmanagement.“ Deren Kernaufgaben betreffen die systematische Optimierung der Lieferantenbasis sowie die Steuerung von Entwicklungsmaßnahmen für einzelne Lieferanten. Erfahrene Experten aus verschiedenen Unternehmensbereichen lösten gemeinsam mit den Lieferanten Qualitäts-, Kapazitäts- oder Kostenprobleme. Innerhalb kurzer Zeit konnten zahlreiche Verbesserungen erreicht werden, die sowohl Porsche als auch den Zulieferern zu Gute kommen.

Durch die Nutzung einer speziellen Sensorik in den Entwicklungs- und Produktionsprozessen ist es möglich, auftretende Schwierigkeiten systematisch und frühzeitig zu erkennen. Störfälle werden nicht nur beseitigt, sondern es geht auch darum, mögliche Probleme präventiv zu vermeiden. Das bedeutet etwa, dass Qualifizierungsmaßnahmen bereits während der Produktentwicklung und vor Beginn der Serienproduktion realisiert werden. Porsche sieht darin ein weiteres wesentliches Element einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit den Zulieferern.

Die Erfolge dieses „Lieferantenmanagements“ lassen sich an den Ergebnissen der regelmäßigen Lieferantenbewertung sowie an der Qualität der Fahrzeuge ablesen. Im Berichtsjahr erreichten etliche Lieferanten höhere Bewertungsergebnisse bei der Qualität, dem Lieferservice und dem Kostenmanagement. Insgesamt hat sich damit die Leistungsfähigkeit der Partner weiter verbessert.

Zur Überwachung der finanziellen Stabilität der Lieferanten wurde auch das Risikomanagement durch die Einführung eines verbesserten Instrumentariums zur Risikerkennung optimiert. Die kontinuierliche Erfassung und Analyse der finanziellen Leistungsfähigkeit der Zulieferer erlaubt die frühzeitige Identifikation wirtschaftlicher Probleme und deren partnerschaftliche Bearbeitung. Beeinträchtigungen der Produktion bei Porsche werden dadurch minimiert.

Effizientere Beschaffungsprozesse

Ergänzend zu den Optimierungsmaßnahmen startete ein Projekt, das die Abwicklung in der Beschaffung verbessern soll. Ziel ist es, die Kommunikation mit den Lieferanten zu optimieren, und diese stärker in die Prozesse der Produktentwicklung einzubinden. Durch einen systemgestützten Informationsaustausch wird die operative Abwicklung der Beschaffung beschleunigt. Da das Projekt nicht nur den Einkauf von Produktionsmaterial unterstützt, sondern auch den anderer Produkte, ist es ein wichtiger Schritt zur ganzheitlichen Verbesserung der Aktivitäten im Einkauf. Und es bietet die Möglichkeit, ein neues, integriertes Informationssystem aufzubauen, das ein umfassendes und transparentes Bild der Lieferanten wiedergibt. Porsche wird weiterhin die Analyse von Prozessen und die Umsetzung von Optimierungspotenzialen im Einkauf vorantreiben.

Forschung
und Entwicklung

Abgasreinigung

Die Abgase aller sechs Zylinder werden im neuen 911 GT3 in einer hocheffizienten Anlage zusammengeführt. Sie erzeugt einen einzigartig sonoren Klang.





Mit der Vorstellung des 911 Turbo und des neuen 911 GT3 setzten die Entwicklungsingenieure von Porsche technologische Maßstäbe „Made in Weissach“. Inzwischen haben auch die Arbeiten am Panamera begonnen.

Die Entwicklung des Topmodells der Elfer-Baureihe, des 911 Turbo, und des neuen Cayenne standen bei der Arbeit der Ingenieure im Forschungs- und Entwicklungszentrum Weissach im Geschäftsjahr 2005/06 ganz oben auf der Agenda. Daneben begannen im Jahresverlauf die Arbeiten für die vierte Baureihe, das Sportcoupé Panamera. Die Konzeptphase mit intensiver virtueller Entwicklung und erster Erprobung von Komponenten wurde erfolgreich abgeschlossen. Mit dem Beginn des Geschäftsjahres 2006/07 startete die Serienentwicklung.

Außerdem wurde mit dem Targa ein weiteres attraktives Modell der Baureihe 911 in die Serienproduktion gebracht. Auch der GT3 und der GT3 RS, die ein beeindruckendes Angebot für die am Motorsport interessierten Kunden darstellen, wurden neu entwickelt. Darüber hinaus verbesserte Porsche die Boxster-Baureihe: Die Roadster erhielten leistungsstärkere Motoren mit geringerem Kraftstoffverbrauch. Und zum Cayman S kam die Basisvariante Cayman hinzu.

Auch die Vorentwicklung, Quelle der meisten technischen Innovationen bei Porsche, hat im Geschäftsjahr 2005/06 viele Projekte gestartet. Die Neuheiten des 911 Turbo wie der Lader mit variabler Turbinengeometrie, Aluminium-Türen oder der neue Allradantrieb sind Beispiele für Komponenten, deren Grundlagen die Vorentwicklung gelegt hat. Entscheidend ist dabei, innovative Ideen konsequent an den Kundeninteressen auszurichten und gleichzeitig effizient umzusetzen.

Einen weiteren wichtigen Bereich der Entwicklung stellt die Optimierung von Prozessen und Abläufen dar. Ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess gewährleistet, dass die Entwicklung in Bezug auf Inhalte, Schnelligkeit, Flexibilität und Kosteneffizienz auch in Zukunft optimal arbeitet.

911 Turbo: Füllhorn innovativer Technologien

Der Turbo hat bei Porsche eine lange Tradition. Mit dem Typ 930 wurde 1974 der erste aufgeladene Seriensportwagen der Welt auf dem Pariser Autosalon vorgestellt. Es folgten weitere Entwicklungsstufen, die eindrucksvoll dokumentierten, dass der 911 Turbo Technologieträger des Unternehmens ist.

Das Ziel beim neuen Turbo lautete, die Spitzenposition im Wettbewerb zu behaupten. Obwohl die Messlatte nach dem erfolgreichen Vorgänger bereits sehr hoch lag, wurden deutliche

Fortschritte erreicht. Vom Fahrzeug-Design, über die variable Turbinengeometrie, den gesteuerten Allradantrieb, die Bremsanlage, den Leichtbau, die aktive und passive Sicherheit bis hin zum Kraftstoffverbrauch und den Abgasemissionen findet sich kaum ein Bereich, der nicht verbessert wurde. Die Gesamtheit der technischen Neuerungen macht den 911 Turbo zu einem Beispiel für herausragende Fahrleistungen, exzellente Fahrdynamik, hohe Alltagstauglichkeit und höchste Emotionalität.

Der 911 Turbo beeindruckt durch eine Leistung von 353 kW (480 PS). Mit der Tiptronic S beschleunigt das Fahrzeug von 0 auf 100 Stundenkilometer in 3,7 Sekunden und damit erstmals schneller als mit dem Schaltgetriebe (3,9 Sekunden). Nach 12,8 Sekunden (Tiptronic S: 12,2) ist Tempo 200 erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt für beide Getriebevarianten 310 Stundenkilometer.

Diese Fahrleistungen werden unter anderem durch die variable Turbinengeometrie möglich. Sie verbindet die Vorteile kleiner und großer Turbolader in einem einzigen Aggregat. Diese Technik, die bereits in Dieselmotoren eingesetzt wurde, konnte bisher bei Ottomotoren wegen der deutlich höheren Abgastemperaturen nicht verwendet werden. Viele Automobilhersteller haben seit Jahren erfolglos versucht, die variable Turbinengeometrie für Ottomotoren serienreif zu entwickeln. Porsche schaffte den Durchbruch, weil innovative Werkstoffe aus der Luft- und Raumfahrttechnik eingesetzt sowie moderne Berechnungsverfahren der Strukturmechanik und der Strömungsdynamik angewendet wurden. Mit der variablen Turbinengeometrie beweist Porsche, dass hohe Innovationsfähigkeit und hohe Umsatzrenditen kein Widerspruch sind.

Die variable Turbinengeometrie bietet einen sehr hohen Kundennutzen. Das außerordentliche Motordrehmoment erlaubt deutliche Verbesserungen der Elastizitätswerte. Und das gute Ansprechverhalten des Turboladers wurde nochmals verbessert. Kernelement ist der sogenannte Leitapparat mit elf verstellbaren Leitschaufeln. Die Steuerung erfolgt über einen elektrischen Motor, der seine Informationen über eine ausgeklügelte Regelungssoftware aus dem Motorsteuergerät erhält. Die Leitschaufeln simulieren im geschlossenen Zustand eine kleine und im geöffneten Zustand eine große Turbine. Für gutes Ansprechverhalten bei niedrigen Motordrehzahlen wird die kleine Turbine eingestellt. Während des Beschleunigungsvorgangs wird das Verhalten der Turbine über eine Öffnung der Schaufeln angepasst und somit der gewünschte Ladedruck eingestellt.

Auf Wunsch gibt es den neuen 911 Turbo mit dem Sport Chrono Paket Turbo, das unter anderem für einen „Overboost“ beim vollen Beschleunigen sorgt. Ist die Sporttaste gedrückt, wird der Ladedruck im mittleren Drehzahlbereich kurzzeitig angehoben. Die Beschleunigung von 80 auf 120 Stundenkilometer



dauert im zweithöchsten Gang mit Schaltgetriebe 3,5 statt 3,8 Sekunden und mit Tiptronic S 3,3 statt 3,5 Sekunden. Dieser „Overboost“ ist insbesondere beim Zwischenbeschleunigen ideal und kann Überholmanöver verkürzen.

Die Kraft wird optimal verteilt

Die überragenden Beschleunigungswerte des 911 Turbo sind nur möglich, wenn die Kraft jederzeit gut beherrschbar übertragen wird. Deshalb wird in das Fahrzeug serienmäßig eine neue Allradtechnik eingebaut, das Porsche Traction Management (PTM). Es basiert auf Erkenntnissen aus dem Traktionsmanagement des Cayenne. Der zusätzliche Antrieb der Vorderachse erfolgt nun aktiv über eine elektronisch gesteuerte und elektromagnetisch betätigte Lamellenkupplung. Auch ohne Drehzahlunterschied kann daher die Kraft optimal verteilt werden.

Die neue Technik ermöglicht nicht nur eine an die jeweilige Fahrsituation ideal angepasste Kraftübertragung, sondern auch eine reaktionsschnelle Zuschaltung der Vorderachse in weniger als 0,1 Sekunden. Bei Bedarf und in gewissen Fahrsituationen – etwa wenn die Hinterräder auf Eis durchdrehen – wird die Kraft bis zu 100 Prozent nach vorn geleitet. Die Steuerung des Porsche Traction Management basiert auf einer Vielzahl von Messgrößen, die im PTM-Steuergerät ausgewertet werden. Dazu gehören Motormoment, Lenkwinkel, Raddrehzahlen, Querbeschleunigung sowie fahrdynamische Signale wie Über- oder Untersteuern. Mit diesen Daten wird die optimale Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse berechnet und die Lamellenkupplung gesteuert.

Dieses komplexe und hochdynamische System garantiert eine nochmals verbesserte Agilität und Dynamik sowie im Hoch-

geschwindigkeitsbereich höchste Fahrstabilität und damit ein hohes Maß an aktiver Sicherheit. In der Praxis heißt das, auch bei nasser Fahrbahn gibt es keine durchdrehenden Räder mehr und auch im höchsten Geschwindigkeitsbereich bleibt der 911 Turbo immer in der Spur. Für sportlich ambitionierte Kunden wird ergänzend eine mechanische Hinterachs-Quersperre angeboten. Sie unterstützt das PTM mit zusätzlicher Fahrdynamik und Traktion, steigert die Querbefleunigung und ermöglicht eine höhere Rundstrecken-Performance.

Bedingung für diese ausgezeichneten Leistungen ist aber auch ein geringes Fahrzeuggewicht. Deshalb wurde bei der Entwicklung jedes einzelne Bauteil auf Möglichkeiten zur Gewichtsreduzierung untersucht. So ergaben sich viele Detailänderungen, vor allem aber wurden an der Karosserie verschiedene Leichtbauteile verwendet. Der Frontdeckel aus Aluminium wiegt jetzt 51 Prozent weniger. Der Faserverbund-Heckdeckel bringt noch ganze 4,5 Kilogramm auf die Waage und ist 62 Prozent leichter als aus Stahlblech.

Die Leichtbauweise ist in der Regel mit höheren Kosten verbunden. Um diesen Zielkonflikt optimal zu lösen, wurde ein Entwicklungsprojekt für eine Aluminium-Tür gestartet. Als Ergebnis konnte die Zahl der Bauteile drastisch reduziert werden. Statt aus 15 Blechteilen mit fünf Schraubverbindungen und 85 Schweißpunkten beim Stahlrohbau, ist der Aluminium-Rohbau nur noch aus fünf Aluminium-Teilen mit zehn Schraubverbindungen aufgebaut. Diese Vereinfachung sowie Einsparungen bei den Werkzeuginvestitionen, den Fertigungs- und Montagezeiten hatten deutlich geringere Kosten zur Folge. Die Gewichtsverminderung beträgt im Vergleich zum Stahlrohbau pro Fahrzeug 14,4 Kilogramm. Die neue Konstruktion hat auch



sehr gute Eigenschaften beim Frontal- und beim Seitencrash. Darüber hinaus wird eine verbesserte Fahrzeugakustik und ein hochwertiges Zuschlaggeräusch erreicht.

In der Summe aller Maßnahmen konnte nicht nur das zusätzliche Gewicht der neuen Ausstattungen ausgeglichen werden, sondern das Fahrzeug wurde sogar fünf Kilogramm leichter. Deshalb begnügt sich der Sportwagen trotz seiner überragenden Fahrleistungen mit 12,8 Liter (Tiptronic S: 13,6) Kraftstoff auf 100 Kilometer.

Die aerodynamische Optimierung war ein weiterer Schwerpunkt der Entwicklungsarbeit beim 911 Turbo. Trotz des höheren Luftbedarfs der Wasser- und Ladeluftkühler sowie der Bremsenkühlung, und trotz der breiten Hinterräder und der deshalb breiteren Karosserie konnte der bisherige Luftwiderstandsbeiwert (cw-Wert) von 0,31 gehalten und der Hinterachs-Auftriebswert sogar reduziert werden. Erreicht wurde dies durch die Neugestaltung des Heckflügels. Obwohl die Fläche des sogenannten Spaltflügels nur 23 Prozent zunahm, ist es den Porsche Entwicklern gelungen, die aerodynamisch wirksame Fläche um 200 Prozent zu erhöhen.

Hohe aktive und passive Sicherheit

Die Sicherheitsphilosophie von Porsche verlangt, dass bei höherer Motorleistung auch die Bremsleistung steigt. Der 911 Turbo erhielt deshalb ein noch leistungsfähigeres Bremssystem. An der Vorderachse stand dafür der Carrera GT Pate, Sechskolben-Festsattelbremsen verzögern jetzt mit einer um 42 Prozent größeren Belagfläche das Fahrzeug. Auch der Durchmesser der innenbelüfteten Bremsscheiben wurde um 20 auf 350 Millimeter vergrößert. Gleichzeitig wird auch der Hinterachsbremse durch die neue Bremsauslegung mehr Kraft zugeteilt. Hier nehmen Vierkolben-Bremssättel die ebenfalls 350 Millimeter großen Bremsscheiben in die Zange. Darüber hinaus sorgen die Vorbefüllung der Bremsanlage und der Bremsassistent dafür, den Bremsweg zu verkürzen.

Alternativ ist auf Wunsch die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) lieferbar, deren überragende Bremseigenschaften auf weiterentwickelten und größer dimensionierten Keramik-

Bremsscheiben (380 Millimeter) beruhen. Sie bietet außerdem ein noch schnelleres Ansprechverhalten, sehr hohe Fading-Stabilität, absolute Korrosionssicherheit und nochmals gesteigerte Lebensdauer. Die PCCB wiegt außerdem rund 17 Kilogramm weniger als die Bremsanlage mit Grauguss-Bremsscheiben. Aufgrund der beträchtlichen Vorteile der PCCB entscheiden sich viele 911 Turbo-Käufer für diese Option.

Das neue Spitzenmodell bietet, wie die gesamte Baureihe 911, eine sehr hohe passive Sicherheit. Insgesamt sechs Airbags schützen die Insassen, neben den beiden Fullsize-Airbags für Fahrer und Beifahrer zwei Kopfairbags in den Seitenfensterbrüstungen, die bei einem Seitenaufprall simultan mit den Thorax-Airbags in den Vordersitzlehnen aktiv werden und von Porsche weltweit erstmals eingesetzt werden.

Im Automatikgetriebe Tiptronic S gibt es zwei neue fahrdynamische Funktionen („Fast-Off“ und „Fast-Back“). Beim schnellen Gaswegnehmen verhindert die „Fast Off“-Funktion das Hochschalten des Tiptronic-Getriebes auch dann, wenn das Gaspedal nicht komplett zurückgenommen wird. Dadurch verbessert sich die Fahrdynamik insbesondere auf kurvigen Strecken. Die neue zusätzliche Funktion „Fast Back“ ermöglicht bei sportlicher Fahrweise und schnellem Wechsel vom Gas zur Bremse eine raschere Rückschaltung beim Bremsen. „Fast-Back“ unterstützt etwa beim Anbremsen vor einer Kurve die automatische Ganganpassung für ein dynamisches Beschleunigen aus der Kurve. Zusätzlich wurden beim weiterentwickelten 5-Gang-Tiptronic S die Schalt- und Reaktionszeiten verkürzt sowie die Beschleunigungsfähigkeit und Fahrdynamik verbessert.

Komplett neu gestaltet wurde das Interieur mit serienmäßiger Lederausstattung, das auf der 911-Carrera-Generation basiert. Die Instrumente mit aluminiumfarbenen Zifferblättern entsprechen dem charakteristischen 911-Design mit Turbo-Schriftzug im Drehzahlmesser. Für eine größere Leuchtkraft der Zifferblätter bei Nacht werden weiße Leuchtdioden eingesetzt. Im Display des mittleren Rundinstrumentes wird der Ladedruck erstmals auch als Balkendiagramm angezeigt. Zum neuen Innenraum-Design gehört auch ein Schalthebel im speziellen Turbo-Look.

Wie das Vorgängermodell ist auch der neue 911 Turbo serienmäßig mit dem Porsche Communication Management (PCM) einschließlich DVD-Navigationsmodul mit deutlich schnellerem Datenzugriff und höherer Datenkapazität ausgerüstet. Der Bildschirm des PCM wurde auf 5,8 Zoll vergrößert. Zum BOSE® Surround Sound-System gehören 13 Lautsprecher und Sieben-Kanal-Digitalverstärker. Das PCM kann optional mit einem Telefonmodul und einem elektronischen Fahrtenbuch erweitert werden. Zu den weiteren serienmäßigen Ausstattungsdetails zählen automatisch abblendende Rückspiegel und eine Diebstahlwarnanlage, die den Innenraum und die Außenhaut mit Radarsensoren überwacht.

Trotz überragender Fahrleistungen und deutlich verbesserter Motorwerte begnügt sich der neue 911 Turbo mit 12,8 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer.

Wie die anderen neuen Modelle der 911-Baureihe zeichnet sich auch der 911 Turbo durch niedrigere Unterhaltskosten gegenüber dem Vorgängermodell aus. Die Kosten für Wartung, Kraftstoff, Versicherung und Steuer konnten um 20 Prozent gesenkt werden; sie sind damit die niedrigsten in der Klasse der Hochleistungssportwagen. Unter anderem wurden die Wartungsintervalle von 20.000 auf 30.000 Kilometer oder zwei Jahre verlängert, und die Reparaturkosten wurden durch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen gesenkt. Das schlägt sich in einer günstigeren Einstufung in der Versicherung nieder, deren Kosten im Vergleich zum Vorgängermodell um 33 Prozent sanken.

911 Targa 4: Fahren unter dem Glasdach

Das Dach des 911 Targa besteht seit dem Modelljahr 1996 aus Glas. Beim neuen Targa 4 (S) wurde ein getöntes Sonnenschutzglas entwickelt, damit sich der Fahrgastraum auch bei intensiver Sonneneinstrahlung nicht stärker als bei einem Coupé aufheizt. Ein elektrisch betätigtes Kälte- und Sonnenschutzrollo lässt sich stufenlos verstellen, und es kann in jeder Position des Dachs betätigt werden. Außerdem wurde für den Targa 4 (S) eine klappbare Glasheckscheibe gestaltet, die das Beladen erleichtert. Die Heckscheibe kann entweder über eine Taste im Innenraum oder über die Fernbedienung des Fahrzeugschlüssels bedient werden. Beim Schließen packt eine elektrische Zuziehhilfe mit an.

Erstmals wurde der 911 Targa ausschließlich mit permanentem Allradantrieb ausgestattet. Diese Technik bietet Vorteile in kritischen Grenzsituationen bei Nässe, auf unterschiedlichen Fahrbahnbelägen oder bei plötzlichen Lastwechseln in engen Kurven. Angetrieben werden der 911 Targa 4 und der Targa 4 S

von den bekannten 6-Zylinder-Boxermotoren in zwei Leistungsstufen mit 239 kW (325 PS) und 261 kW (355 PS). Das 5-Gang Tiptronic S-Getriebe ist optional verfügbar.

Der Rohbau des neuen 911 Targa 4 (S) entspricht unterhalb der Fensterlinie der Karosserie der allradgetriebenen 911 Carrera 4 Coupés. Er wird, wie alle 911-Modelle, als Leichtbaukonstruktion aus hoch- und höchstfesten Stählen gefertigt. Die 911 Targa 4-Modelle bieten eine hohe aktive und passive Sicherheit. Dazu gehören die Motoren mit sehr hohen Drehmoment- und Leistungswerten für zügige Überholmanöver, die hervorragenden Bremsen und das weiterentwickelte Porsche Stability Management (PSM). Optional ist auch die Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) verfügbar. Die passive Sicherheit ist so hoch, dass die geforderten gesetzlichen Bestimmungen in vielen Vertriebsländern deutlich übertroffen werden. Darüber hinaus ist der neue 911 Targa 4 (S) serienmäßig mit sechs Airbags ausgestattet.

Cayman mit hoher Sportlichkeit

Nach dem im Herbst 2005 vorgestellten Cayman S wurde mit dem neuen Cayman das Produktangebot dieser Modellreihe im Sommer 2006 komplettiert. Der aus dem Boxster bekannte 2,7 Liter-Boxermotor wurde überarbeitet und leistet nun 180 kW (245 PS). Insbesondere wurde das aus der Baureihe 911 bekannte VarioCam Plus integriert. Dadurch bietet der neue Motor eine noch bessere Durchzugskraft und höhere Leistung bei niedrigen und mittleren Drehzahlen. Dennoch wurden die Abgasemissionen und der Kraftstoffverbrauch weiter gesenkt.

Die Weiterentwicklung der Tiptronic, die Tiptronic S mit fünf Gangstufen, bietet in Verbindung mit dem Sport Chrono Paket – beides ist als Option für den Cayman verfügbar – höchste Sportlichkeit in der Schaltcharakteristik. Das mit einer neuen Hydraulik und Elektronik ausgestattete Getriebe hat variable Schaltprogramme. Dies ermöglicht eine noch sportlichere Fahrweise als es mit der bisherigen Tiptronic möglich war.

Das Fahrwerk des Cayman entspricht konzeptionell dem des Boxster, ist jedoch deutlich sportlicher ausgelegt. Diese spezielle Abstimmung in Zusammenhang mit der sehr verwindungssteifen und biegefesten Karosserie führt beim Cayman zu einem völlig eigenständigen Fahrverhalten mit hohen Sicherheitsreserven, ohne aber den Fahrkomfort zu vernachlässigen. Auf Wunsch kann der Cayman auch mit dem elektronisch geregelten Dämpfungssystem Porsche Active Suspension Management (PASM) ausgerüstet werden.

Mit seinem cw-Wert von 0,29 liegt der Cayman aerodynamisch an der Spitze des Wettbewerbs. Das Know-how steckt dabei im Detail. Durch verschiedene Verbesserungen konnte der Auftrieb an allen vier Rädern im Vergleich zum Boxster reduziert



werden. Im Heck wird der neue Spaltflügel bei Geschwindigkeiten oberhalb von 120 Stundenkilometern um rund 80 Millimeter ausgefahren. Ergänzt werden diese aerodynamischen Effekte um eine nahezu vollständige Verkleidung des Unterbodens.

Boxster als Maßstab seiner Klasse

Im Sommer 2006 präsentierte Porsche die überarbeiteten Modelle des inzwischen zum Klassiker gereiften Boxster mit VarioCam Plus-Motoren und noch mehr Leistung. Diese Weiterentwicklung erhob den Roadster vollends zum sportlichen Maßstab in seinem Segment. Die Motoren entsprechen denen der beiden Cayman-Modelle, VarioCam Plus sorgt für eine Erhöhung des Drehmoments über einen breiten Drehzahlbereich, was zu einem noch dynamischeren Fahrerlebnis führt. Der Boxster leistet nun mit dem 2,7-Liter-Aggregat 180 kW (245 PS) wobei der Verbrauch um 0,3 Liter/100 km gesenkt werden konnte. Der Boxster S wird vom 3,4-Liter-Motor aus dem Cayman S mit 217 kW (295 PS) angetrieben, was ihn von 0 auf 100 Stundenkilometer in 5,4 Sekunden beschleunigt.

911 GT3: Erfolgreiche Formel im Rennsport

Mit dem 911 GT3 bietet Porsche seit Mai 2006 einen Sportwagen in reinster Form an. Er ist eine Kombination aus Seriensportwagen und seriennahem Rennfahrzeug. Entwickelt wurde das Fahrzeug für Kunden, die einen Sportwagen mit außergewöhnlicher Performance auf Rundstrecken erwarten. Der mit 305 kW (415 PS) leistungsstärkste Saugmotor der 911-Familie, das weiterentwickelte Fahrwerk und die abgestimmte Aerodynamik ermöglichen dem GT3 eine einzigartige Agilität und Performance. Bei seiner Entwicklung wurden die langjährigen Erfahrungen aus dem Motorsport umgesetzt. Damit steht er in einer Reihe mit legendären Modellen wie dem 911 Carrera RS 2.7 aus dem Jahr 1973 oder dem 911 Carrera RS der Baureihe 964.

Das Design des 911 GT3 entspricht seiner Bestimmung als reinrassiger Seriensportwagen und seriennahem Rennfahrzeug. Optional ohne Aufpreis ist – wie beim Vorgängermodell – auch ein Clubsportpaket mit geschraubtem Überrollkäfig hinten, rotem 6-Punkt Gurt für die Fahrerseite, Feuerlöscher mit Halterung und Vorrüstung für einen Batterie Hauptschalter erhältlich.

Um alle ergonomischen Vorteile zu nutzen, wird das Clubsportpaket nur in Verbindung mit Leichtbau-Schalensitzen aus Kohlefaser angeboten, die vom Carrera GT stammen. Diese Kombination bietet neben einer hohen Sicherheit eine gute Seitenführung durch die Sitze.

Das Konzept eines leichten, hochdrehenden Saugmotors mit kurz übersetztem Schaltgetriebe ist auch im Rennsport eine erfolgreiche Formel. Aus diesem Grund konzentrierte sich die Entwicklung des Antriebs beim neuen 911 GT3 auf hohe spezifische Leistungswerte und das beim Vorgängermodell eingeführte Hochdrehzahlkonzept. Der neue 911 GT3 gehört zur absoluten Spitzengruppe seiner direkten Wettbewerber. Seine spezifische Leistung liegt mit 84,7 kW pro Liter (115,3 PS pro Liter) in der Spitze aller jemals gebauten Saugmotoren für Fahrzeuge mit Straßenzulassung.

Das Fahrwerk des GT3 besitzt serienmäßig das Porsche Active Suspension Management (PASM) mit aktiv verstellbaren Dämpfern. Das System wurde speziell für den neuen 911 GT3 abgestimmt. Die Grundabstimmung ist mit dem sportlichen Modus der 911 Carrera-Modelle vergleichbar und bietet die Voraussetzungen für eine hohe Fahrdynamik auch auf Rundstrecken mit teilweise unebener Fahrbahn wie der Nürburgring Nordschleife.

911 GT3 RS: Kompromisslos renntauglich

Der neue 911 GT3 RS ist die rennsportorientierte Modellvariante des 911 GT3. Leichter und mit weiterentwickelten Karosserie-, Getriebe-, und Fahrwerkselementen ist der 911 GT3 RS ein seriennahes Rennfahrzeug mit Straßenzulassung, das als Homologationsbasis für 911 GT3 Rennsportfahrzeuge dient. Damit führt der neue 911 GT3RS die Serie kompromisslos sportlicher Derivate mit Straßenzulassung fort.

Die charakteristischen Merkmale, die ihn auch vom 911 GT3 unterscheiden, sind seine breite Karosserie, die auf dem 911 Carrera 4 basiert, der große Heckflügel aus Kohlefaser in Sichtcarbon, das spezielle Bug- und Heckteil und die serienmäßige Ausstattung mit dem Clubsportpaket. Auch die ursprünglich aus dem Carrera GT stammenden Leichtbau-Schalensitze aus Kohlefaser mit hoher Seitenführung sind serienmäßig.

Beim Fahrwerk mit serienmäßig aktiv verstellbaren Dämpfern (PASM) sind die Querlenker an der Hinterachse geteilt. Dies ermöglicht eine Verlängerung des Radstandes um fünf Millimeter für eine nochmals verbesserte Fahrstabilität. Zur Verbesserung der Wankstabilität und des Kurvenpotentials wurde die Spurweite des neuen 911 GT3 RS an der Hinterachse gegenüber dem 911 GT3 um 34 Millimeter vergrößert. Da Kofferraumdeckel und Türen aus Aluminium bestehen, konnte das Fahrzeuggewicht gegenüber dem 911 GT3 um 20 Kilogramm reduziert werden.

Spitzenmodell Cayenne Turbo S

Als Topmodell der Cayenne-Baureihe unterstrich der Cayenne Turbo S im Berichtsjahr den Anspruch von Porsche, das sportlichste und leistungsstärkste Modell im Segment der Sport Utility Vehicles (SUV) anzubieten. Mit einem Leistungszuwachs von 71 PS und weiteren spezifischen Veränderungen positioniert sich der Cayenne Turbo S klar oberhalb des Cayenne Turbo. Im Turbo S kommt ein 4,5-Liter-V8-Zylinder-Biturbo-Motor mit einer Leistung von 383 kW (521 PS) zum Einsatz. Die höhere Leistung wurde durch deutlich vergrößerte und optimierte Ladeluftkühler und eine bessere Motorsteuerung erreicht.

Auch das Fahrwerk des Cayenne Turbo S wurde in zahlreichen Details verbessert, um den höheren Anforderungen des Motors gerecht zu werden. So wurden 6-Kolben-Aluminium-Monobloc-Bremssättel und innenbelüftete, zweiteilige Bremsscheiben mit optimierter Bremsenbelüftung an der Vorderachse montiert. An der Hinterachse kamen 4-Kolben-Aluminium-Monobloc-Bremssättel mit ebenfalls innenbelüfteten Bremsscheiben zum Einsatz. Anstelle der 18 Zoll-Räder beim Cayenne Turbo erhielt der Cayenne Turbo S 20-Zoll-SportTechno-Räder.

Neuer Cayenne mit neuer Technik

Nach vier sehr erfolgreichen Jahren wurde der Cayenne komplett überarbeitet. Alle Motoren erhalten eine Benzindirekteinspritzung und größere Hubräume. Die Folgen: Motorleistung und Drehmoment steigen, und der Kraftstoffverbrauch sinkt um bis zu 15 Prozent.

Der Cayenne verfügt nun über 3,6 Liter Hubraum und 213 kW (290 PS). Beim Cayenne S und beim Cayenne Turbo werden aus 4,8 Liter Hubraum 283 kW und 368 kW (385 PS und 500 PS) herausgeholt. Dadurch verbessert sich beim Cayenne Turbo die Beschleunigung von 0 auf 100 Stundenkilometer auf 5,1 Sekunden, und er erreicht jetzt eine Höchstgeschwindigkeit von 275 Stundenkilometer. Der Cayenne S und der Cayenne Turbo weisen einen Luftwiderstandsbeiwert (cw-Wert) von 0,35 auf, der des Cayenne Turbo liegt bei 0,36.

Äußerlich lassen neue Bug- und Heckteile, neue Außenspiegel, Hauptscheinwerfer und Heckleuchten sowie der aerodynamisch

optimierte Dachspoiler das Fahrzeug noch dynamischer aussehen. Dies unterstreicht die neue Entwicklungsstufe des Cayenne. Außerdem wurden die Scheinwerfer mit einem dynamischen Kurvenlicht ausgestattet.

Auch das Fahrwerk bietet viel Neues. Mit dem Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) wird eine Wankstabilisierung für ein noch dynamischeres, komfortableres und angenehmeres Fahren angeboten. Diese Entwicklung ist optional in Verbindung mit der Luftfederung erhältlich. Trotz der umfangreichen Aufwertung konnte das Gewicht der Fahrzeuge konstant gehalten werden. So wurde wieder eine für Porsche typische Kombination von herausragender Fahrdynamik, hoher Alltagstauglichkeit und angemessenem Kraftstoffverbrauch erreicht.

Darüber hinaus entwickelt Porsche in einer Kooperation mit VW und Audi auf der Basis des Cayenne eine Hybrid-Variante, die bis zum Ende des Jahrzehnts vorgestellt werden soll. Das umweltfreundliche Antriebskonzept, bestehend aus einem Ottomotor, einem Elektromotor und einer zusätzlichen Batterie, wird den Verbrauch insbesondere bei Fahrten im Stadtverkehr weiter senken. Die in der Batterie gespeicherte Bremsenergie kann der Elektroantrieb entweder zur Unterstützung des Verbrennungsmotors nutzen, oder bei geringen Geschwindigkeiten zum elektrischen Fahren.

Ölanalytik zeigt Verschleiß frühzeitig

Seit 2002 ist die intensive Analytik von Ölproben ein Schwerpunkt im Labor des Porsche Entwicklungszentrums. Dabei geht es darum, aus dem Öl Rückschlüsse auf das Verhalten und den Zustand der Motoren zu ziehen. Dafür müssen die Metallpartikel, die an den beweglichen Teilen eines Versuchsmotors – unter der extremen Belastung interner Prüfläufe – abgerieben und vom Öl aufgenommen werden, identifiziert und quantifiziert werden. Es handelt sich dabei um niedrigste Konzentrationen; Analytiker reden vom „Spurenbereich“. Damit soll ein Schaden frühzeitig erkannt und die Analyse erleichtert werden, was die Entwicklungszeit verkürzt und die Zahl der benötigten Teile reduziert. Die erfolgreiche Anwendung dieser Methode wird auch durch die einzigartige Struktur des Entwicklungszentrums Weissach begünstigt. Wegen der räumlichen Nähe zwischen Labor und Prüfständen und der kurzen, unbürokratischen Informationswege zwischen Labor und Motorentwicklung, kann unmittelbar und schnell reagiert werden.

Das Potenzial der Ölanalytik ist damit aber noch nicht ausgeschöpft. Die nächsten innovativen Schritte zeichnen sich bereits ab: Mit komplexen statistischen Verfahren sollen zusätzliche, bislang unerkannte Informationen aus den Analysedaten gezogen werden, um auch bisher nicht identifizierbare Abriebe von Motorkomponenten erkennbar zu machen. Ferner arbeiten die Entwickler an einem Verfahren zur „in-line“ Elementmessung.

Dabei wird das Spurenelementmuster des Motoröls direkt im Ölkreislauf des Motors auf dem Prüfstand und nahezu in Echtzeit untersucht. Damit ist es möglich, noch früher als bisher Verschleißansätze zu erkennen, die Prüfzeiten zu reduzieren und ein noch besseres Verständnis für Verschleißprozesse in Motoren zu gewinnen.

Elektronik wird intensiv getestet

Die Anzahl elektronischer Bauteile in den Fahrzeugen steigt stetig. Damit verbunden sind eine erhöhte Komplexität und mehr Fehlermöglichkeiten. Deshalb ist es wichtig, dass die Funktion einer Elektronik-Komponente vor der Serienanwendung zuverlässig im Verbund mit allen anderen Komponenten nachgewiesen ist. Bei Porsche wurde ein Gremium von Spezialisten gebildet, das darüber entscheidet, wann welches neue Bauteil eingesetzt wird. Während des Entwicklungsprozesses werden in regelmäßigen Abständen alle neuen Bauteile mit den bereits im Einsatz befindlichen elektronischen Bauteilen im Verbund getestet. Dabei geht es darum, ob die Komponenten korrekt miteinander kommunizieren oder sich gegenseitig stören. So werden einerseits Veränderungen während der Entwicklung, die teuer sind und ein zusätzliches Fehlerrisiko darstellen, vermieden. Andererseits wird gewährleistet, dass der Kunde ein umfassend getestetes und zuverlässiges Produkt erhält.

Computertomografie für verborgene Bereiche

Die Optimierung von Prozessen und Methoden ist ein permanentes Ziel des Entwicklungsbereichs. Ein Beispiel ist der Einsatz der Computertomografie. Seit 2005 können Bauteile aus Prototypen mittels eines industriellen Computertomografen, der für die komplexe Anwendung im Entwicklungszentrum konstruiert wurde, zerstörungsfrei untersucht werden. Das Gerät ermöglicht die Analyse von Bereichen, die bisher im Inneren von Teilen oder im Material verborgen waren und deshalb nur unzureichend oder nur bei einer Zerstörung des Bauteils geprüft werden konnten. Beispiele hierfür sind die Überprüfung von Wandstärken in Zylinderköpfen, Risse und Gaseinschlüsse im Guss oder die Untersuchung von komplexen Zusammenbauten.

Mit der frühzeitigen Erkennung von mangelhaften Teilen werden Ausfälle und Aufwendungen zu einem späteren Zeitpunkt in der Wertschöpfungskette vermieden. So wird sowohl Zeit und Geld gespart als auch die Qualität des Entwicklungsprozesses verbessert.

Zukunftsinvestitionen in Weissach

„Innovation, Prozesse, Kommunikation, Synergien“ lauten die Leitbegriffe für den Ausbau des Entwicklungszentrums. Eine entscheidende Voraussetzung für schnelle, effiziente Entwicklungsarbeit ist eine gute Kommunikation zwischen den einzelnen Einheiten. Um diese zu erhalten und auszubauen, wurde die Kommunikation aller Einheiten analysiert, die an Entwick-

lungsprozessen beteiligt sind. Diese Analyse wurde um eine Ressourcen- und Flächenbedarfsprüfung sowie eine Prognose der künftig notwendigen Einrichtungen ergänzt. Dazu gehört die Rückführung ausgelagerter Bereiche und eine Integration in das Entwicklungszentrum. So können Synergien optimal freigesetzt werden. Ein Werkentwicklungsplan für die nächsten zehn Jahre – mit einer Option über diese Zeit hinaus – enthält als Kernbereiche die Fahrzeug- und Antriebsentwicklung sowie die Rennabteilung. Zusammen mit angegliederten Abteilungen bilden sie ein Ensemble das in seiner Integrationsdichte einmalig und flexibel ist.

Gebaut wird gegenwärtig das „Antriebszentrum“, ein Gebäude mit Büros und Werkstätten für die Motorenentwicklung und solchen für die Baureihe Panamera. Bereits fertig gestellt sind zwei Bürogebäude, die mit der Urzelle des Entwicklungszentrums, dem „Sechskant“, durch transparente Brücken verbunden sind. Hier wurde bereits die Erkenntnis umgesetzt, dass kurze Wege die Kommunikation fördern. Außerdem entstand ein Parkdeck für Prototypen mit modernster Sicherheitstechnik. Auch ein neues Reifenzentrum wurde bereits realisiert.

Tests im Grenzbereich brauchen kundenrelevante Prüfbedingungen und hoch entwickelte Sicherheit. Unter der Überschrift Qualitätssicherung wurde deshalb der Ausbau der werkseigenen Prüfstrecke mit zusätzlichen Funktionen und erhöhten Sicherheitsstandards vorangetrieben. Die Rennabteilung wurde mit ihren zwei Segmenten – Werksrennsport und Kundensport – komplett umstrukturiert und in neuen Gebäuden untergebracht.

Umweltschutz und Betriebssicherheit waren der Anlass für den Bau eines neuen Gefahrstofflagers und die Verlagerung der Tankstelle. Schon zuvor gebaut und in den Werkentwicklungsplan integriert wurde ein Multifunktionsgebäude für die Werkstätten zu Karosserieentwicklung, Qualitätssicherung, Rechenzentrum sowie die Gesamtlogistik. Weissach entwickelt sich weiter, von außen sichtbar an den Neubauten, spürbar an den Prozessen, bemerkbar an den Aktivitäten und Ergebnissen mit dem Ziel, den Vorsprung, den Porsche auch in der Fahrzeugentwicklung hat, zu halten und auszubauen.

Schutzrechte und Lizenzen

Aus den vielfältigen Entwicklungsprojekten sind zahlreiche Innovationen entstanden, die mit neuen Schutzrechten – Patenten und Geschmacksmustern – geschützt werden. Für den neuen 911 Turbo wurden 23 spezifische Patente angemeldet. Ferner wurden alle Entwicklungsprojekte durch aktives Patent-Monitoring begleitet. Aktuell liegt das Augenmerk dabei auf der neuen Baureihe, dem Panamera. Insgesamt verfügt Porsche heute über rund 4.500 Patente und Geschmacksmuster. Die Lizenzerlöse liegen in der Größenordnung des Vorjahres und damit weiter auf hohem Niveau.



Entwicklung für Kunden

Entwicklungsleistungen für andere Automobilhersteller und Unternehmen unterschiedlicher Branchen in aller Welt haben bei Porsche eine lange Tradition. Vor 75 Jahren gründete Ferdinand Porsche sein Konstruktionsbüro in Stuttgart. Im Kundenauftrag entwickelte er Fahrzeuge wie den Auto Union-Rennwagen oder den VW Käfer und machte den Namen Porsche zu einem Synonym für technische Exzellenz. Porsche Engineering setzt die 1931 begründete Tradition fort. Die Kundenentwicklung ist wichtiger Bestandteil von Porsche. Die Öffentlichkeit erfährt jedoch nur wenig darüber. Durch strengste Geheimhaltung bewahrt Porsche Engineering die Produktstrategien und die Markenidentitäten seiner Kunden mit größter Sorgfalt.

Die Porsche Engineering Group GmbH (PEG) in Weissach steuert alle weltweiten Entwicklungsprojekte für Kunden. Im Geschäftsjahr 2005/06 gehörten zur PEG die Tochtergesellschaften Porsche Engineering Services GmbH in Bietigheim, Porsche Engineering Services Inc. in Troy, USA und Porsche Engineering Services s.r.o. in Prag. Im September 2006, unmittelbar nach Ablauf des Berichtsjahres, wurde die PES Troy mit 120 Mitarbeitern an die Magna International Inc. verkauft. An den Porsche Engineering Standorten waren zum Ende des Berichtsjahres über 500 Beschäftigte tätig. Darüber hinaus stehen auch die Ressourcen, einschließlich der über 2.300 Entwickler, des Forschungs- und Entwicklungszentrums in Weissach zur Verfügung.

Die PEG unterstützt Kunden von der Konzeptphase bis in die Serienproduktion entlang des gesamten Produktentstehungsprozesses bei der Entwicklung von Komponenten, Systemen, Modulen und Gesamtfahrzeugen. Mit dem gebündelten Know-how des Serienherstellers im Hintergrund hat Porsche En-

gineering selbst bei kleinsten Bauteilen stets das Gesamtfahrzeug im Blick. Auf Wunsch werden die Entwicklungsarbeiten auch direkt beim Kunden vor Ort ausgeführt.

Weltweite Nachfrage

Die Entwicklungskompetenz und die langjährige Erfahrung von Porsche Engineering sind weltweit gefragt. Porsche Engineering positioniert sich aktiv und erfolgreich als Premium-Dienstleister mit Spezialkompetenzen in profitablen Geschäftsfeldern und Nischen. Gute und langjährige Kundenbeziehungen und eine professionelle Marktbearbeitung sind Erfolgsfaktoren für die Gewinnung von neuen Projekten und die Basis für eine langfristige und profitable Geschäftstätigkeit.

Neben mehreren Großprojekten wurden im Berichtsjahr zahlreiche kleinere Projekte mit einer Laufzeit von weniger als sechs Monaten erfolgreich abgeschlossen. Entwicklungsschwerpunkte lagen in den Bereichen Gesamtfahrzeug, Karosserie, Antrieb und Elektrik/Elektronik. Der Bereich Industrial Engineering, der Ingenieurdienstleistungen für Unternehmen außerhalb der Automobilbranche abdeckt, entwickelte sich konstant. Für Nutzfahrzeuge wurden verstärkt Stylingumfänge bearbeitet.

Mit der frühzeitigen Präsenz in China hat sich Porsche Engineering in Asien zukunftssträftig positioniert. Im Berichtsjahr wurden ein Karosserieprojekt und ein Großprojekt mit Motor- und Fahrwerksaufhängen von mehrjähriger Dauer für den chinesischen Markt abgeschlossen. Für das kommende Geschäftsjahr und darüber hinaus wird mit einer hohen Auslastung des Entwicklungszentrums Weissach für die Porsche Eigenentwicklung gerechnet. Dennoch wird die Kundenentwicklung auch im neuen Berichtsjahr Zugriff auf Kompetenzen aus Weissach haben.

Motorsport

Monocoque

Ein Super-Leichtgewicht:
Das Monocoque des neuen
Rennwagens RS Spyder
besteht komplett aus Carbon.





Mit dem in der „American Le Mans Series“ eingesetzten neuen RS Spyder gelang Porsche im Motorsport ein Paukenschlag. Schon in der ersten Saison fuhr der Rennwagen in seiner Klasse auf Platz Eins.

Porsche steht für unvergleichliche Erfolge auf den berühmtesten Rennstrecken und Rallye-Pisten der Welt. Porsche Sportwagen sind Rekordsieger bei den 24-Stunden-Rennen in Le Mans und in Daytona sowie bei den 12 Stunden von Sebring. Der 911 gewann die Rallye Monte Carlo ebenso wie den härtesten Gelände-Marathon der Welt von Paris nach Dakar. Porsche konstruierte Motoren, mit denen drei Weltmeisterschaften der Fahrer und zwei der Konstrukteure in der Formel 1 errungen wurden.

Im Berichtsjahr schrieb die Marke diese Erfolgsgeschichte fort. Der neue RS Spyder gewann die Prototypenklasse 2 des wichtigsten amerikanischen Championats, der „American Le Mans Series“. Der Porsche 911 GT3 siegte in verschiedenen Versionen in den Klassen für leicht modifizierte, seriennahe Gran Turismo-Sportwagen bei wichtigen Meisterschaften. Der Markenpokalsport erfreut sich einer nie dagewesenen Popularität. Um auch in Zukunft erfolgreich zu sein, nahm Porsche im Sommer 2006 ein neues Motorsport-Zentrum in Weissach in Betrieb.

Triumph des RS Spyder in Nordamerika

Der RS Spyder ist der erste ausschließlich für den Rennsport gebaute Porsche seit dem Le Mans-Sieger 911 GT1 von 1998. Porsche setzt den rund 480 PS starken, 775 Kilogramm leichten Einsitzer seit Oktober 2005 in Kooperation mit dem amerikanischen Team Penske in der „American Le Mans Series“ (ALMS) ein.

Penske Motorsports startet in dieser wichtigsten US-Meisterschaft für Sportwagen mit zwei RS Spyder in der sogenannten Le Mans Prototypen 2-Klasse. Mit der Wahl dieser Kategorie, bei der ausschließlich Kundenteams zugelassen sind, stellt sich Porsche dem Wettbewerb auf hohem technischen Niveau und begrenzt gleichzeitig die Kosten beim Einsatz des RS Spyder.

Die erste Rennsaison des komplett von Porsche konstruierten und gebauten Rennprototyps endete mit einem großen Triumph. Porsche und Penske gewannen mit dem RS Spyder die Fahrer-, Team- und die Herstellermeisterschaft. Auf dem Weg zu diesem Erfolg lagen sechs Klassensiege. Ein spektakulärer Coup gelang beim dritten Wertungslauf Ende Mai in Ohio. Die leichten und wendigen RS Spyder überholten auf der kurvenreichen Strecke die stärkeren Prototypen der höheren Klasse 1, in der ausschließlich Werksteams starten, und fuhren zum Doppel-Gesamtsieg.

Zum Ende des Berichtsjahres wurde die Entwicklung eines Evolutionsmodells des RS Spyder abgeschlossen. Während der 3,4-Liter Achtzylinder V-Motor und das bei Porsche entwickelte, sequentielle Sechsganggetriebe sowie das Fahrwerk weitgehend unverändert blieben, gestalteten die Spezialisten die Kohlefaser-Außenhaut sowie die innere Aerodynamik des Rennwagens neu. Die Erfahrungen aus dem Rennbetrieb flossen zudem in zahlreiche Detailänderungen ein, mit denen die Servicefreundlichkeit an den Rennstrecken deutlich verbessert wurde.

Der 911: Spitze im Gran Turismo-Sport

Der Porsche 911 ist eines der erfolgreichsten Fahrzeuge im Motorsport mit geschlossenen, zweitürigen Gran Turismo-Rennwagen, die auf einem Produktionsfahrzeug basieren. Im Geschäftsjahr 2005/06 verlängerte sich die beeindruckende Liste der Siege und Meisterschaften dieses Sportwagens.

Eine vom aktuellen 911 abgeleitete Rennversion wurde für den Einsatz durch Kunden im Jahr 2007 entwickelt. Dieser neue 911 GT3 RSR zeichnet sich unter anderem durch einen um 200 Kubikzentimeter auf 3,8 Liter Hubraum vergrößerten Rennmotor mit jetzt 358 kW (485 PS) aus. Das 1.225 Kilogramm leichte Fahrzeug hat 14 Zoll breite Hinterreifen, ein Plus von zwei Zoll im Vergleich zum Vorgänger. Der Gesamtabtrieb konnte um sieben Prozent erhöht werden, ohne dass der Luftwiderstand wuchs.

Der neue 911 GT3 RSR bestand einen ersten Härtetest Ende Juli 2006 mit einem Doppelsieg in seiner Klasse beim 24-Stunden-Rennen im belgischen Spa Francorchamps. Mit diesem Fahrzeug stellt Porsche die Weichen für die Fortsetzung der Erfolgsserie. Es wird im Frühjahr 2007 für Kunden verfügbar sein und kann beim Auftakt des Motorsportjahres, dem 12-Stunden-Rennen in Sebring, Florida, eingesetzt werden.

Wichtige GT-Meisterschaften gewonnen

Wie in den Vorjahren erwies sich auch 2005 die Kooperation des Unternehmens mit Kunden in der „American Le Mans Series“ (ALMS) als Erfolgsrezept. Porsche unterstützte ausgewählte Kundenteams bei der Weiterentwicklung der Rennwagen und dem Einsatz von Werksfahrern. Auf einem 911 GT3 RSR (Typ 996) holten der deutsche Rennfahrer Jörg Bergmeister und sein amerikanischer Kollege Patrick Long die GT2-Fahrermeisterschaft. Ihr Erfolg markierte den sechsten Gesamtsieg für Porsche Fahrer in der siebenjährigen Geschichte des Championats, wobei Porsche Piloten 2005 alle Top-Ten-Plätze der Fahrerwertung belegten.

Mit „Petersen Motorsports/White Lightning Racing“ schrieb sich erneut ein Kundenteam in die Liste der Meister ein. Seit 1999 gewannen Porsche Teams, bis auf die Ausnahme 2001,



den Titel. Durch das starke Engagement der US-Kunden war der GT2-Herstellertitel erneut eine klare Angelegenheit für Porsche – wie in sechs Jahren zuvor.

In der FIA GT-Meisterschaft gewannen die Porsche Werksfahrer Marc Lieb und Mike Rockenfeller mit sechs Siegen bei elf Rennen auf einem 911 GT3 RSR des britischen „Gruppe M Racing Teams“ den Fahrertitel, wobei der erst 21 Jahre alte Rockenfeller als jüngster Meister in der Geschichte dieses bedeutenden Championats für Gran Turismo-Rennwagen Schlagzeilen machte.

Das „Gruppe M Racing Team“ beendete die Saison 2005 als Meister. Damit gewann der Porsche 911 den sechsten FIA GT-Titel in Folge, während Porsche erneut mit der Hersteller-Meisterschaft ausgezeichnet wurde. Im Jahr 2006 hielten sich die privaten Porsche Teams beständig im Spitzenfeld der Fahrer- und Teamwertungen der FIA GT-Meisterschaft und in der ALMS, obwohl sie mit sehr starker Konkurrenz zu kämpfen hatten.

Die Le Mans Series ist eine noch junge Rennserie, die seit 2004 die Tradition der 1.000-Kilometer-Rennen wieder aufleben lässt. 2005 standen fünf dieser Marathons im Kalender. Bei den Rennen im italienischen Monza, im britischen Silverstone und auf dem Nürburgring fuhr der Porsche Werkspilot Marc Lieb und sein französischer Fahrerkollege Xavier Pompidou mit einem Porsche 911 GT3 RSR als Sieger der GT2-Klasse über die Ziellinie und beendeten das Jahr als Meister. Das „Sebah Automotive Team“ des deutsch-französischen Duos gewann die Teamwertung.

Neben diesen drei bedeutendsten Meisterschaften gewannen Porsche Kunden zahlreiche weitere Motorsportserien und Championate. Unter anderem sicherte sich der Amerikaner Craig Stanton auf einem 911 GT3 Cup den GT-Fahrertitel in der „Grand American Rolex Sports Car Series“. Die Portugiesen Pedro Bastos und Miguel Christovao holten mit einem Porsche 911 GT3 Cup die spanische Meisterschaft für seriennahe Rennsportwagen. In der traditionsreichen belgischen Meisterschaft für Touren- und Gran Turismo-Rennwagen gewannen die Belgier Franz Lamot und Rudi Penders mit einem 911 GT3 RSR ihre Klasse. Nach 13 Rennsiegen konnten sich Sebastien Dumez und Raymond Narac über den GT2-Titel der französischen Gran Turismo-Meisterschaft freuen. Auch die beiden Franzosen fuhren einen 911 GT3 RSR. In Japan schließlich standen Manabu Orido und Nobuteru Taniguchi mit ihrem 911 GT3 Cup des Teams Advan-Denag früh als Klassensieger der „Super Taikyu Series“ fest.

Bei allen Langstrecken-Klassikern auf dem Siegerpodest

Fünf bedeutende und traditionsreiche Langstreckenrennen finden jedes Jahr statt. Porsche steht bei den meisten als Rekordsieger in den Statistiken. Anfang Februar 2006 verlängerten die Amerikaner Ian Baas, Randy Pobst, Spencer Pumpelly und Michael Levitas mit einem 911 GT3 Cup die Liste der Porsche Klassensiege beim 24-Stunden-Rennen von Daytona, Florida, auf die Rekordzahl von 60.

Im März 2006 brachte Werksfahrer Marc Lieb mit den Amerikanern John Fogarty und Johannes van Overbeek beim 12-Stunden-Rennen in Sebring einen 911 GT3 RSR des „Flying Lizard Teams“ auf den zweiten Platz der Klasse und den viel beachteten zehnten Rang in der Gesamtwertung.

Mit einem Doppelsieg für Porsche Sportwagen endete das 24-Stunden-Rennen auf der berühmten Nürburgring Nordschleife im Juni 2006. Das vom Werk unterstützte „Manthey Racing Team“ holte mit einem 911 GT3 den Gesamtsieg und erreichte mit 3832,08 Kilometern einen neuen Distanzrekord. Insgesamt sieben Porsche 911 fuhren in die Top Ten.

Am selben Wochenende sah das dänische „Seikel Motorsport Team“ bis kurz vor Schluss des 24-Stunden-Rennens in Le Mans wie der klare Sieger der GT2-Klasse aus. Aber ein gebrochener Schalthebel beendete für die Deutschen Dominik Farnbacher, Pierre Ehret und den Dänen Lars-Erik Nielsen die Siegesträume. Immerhin konnte sich das Trio noch über Platz Zwei freuen.

Zwölf Rennserien mit Läufen in 18 Ländern

Das 24-Stunden-Rennen auf der berühmten Strecke von Spa in den belgischen Ardennen bildete das Finale des Quintetts der großen Langstreckenklassiker. Am letzten Wochenende im Juli 2006 starteten hier die leicht modifizierten, serien-nahen Gran Turismo-Rennwagen in vier Klassen. Der brandneue Porsche 911 GT3 RSR gab, mit einem Doppelsieg in seiner Kategorie einen Ausblick auf die im Jahr 2007 zu erwartenden Leistungen.

Die Markenpokale stellen die Basis des Motorsport-Engagements von Porsche dar. Kein anderer Hersteller verfügt über ein vergleichbares Kundensportsystem, das vom einsatzfähigen 911 bis hin zur perfekt organisierten Rennserie alles bietet. Im Jahr 2006 waren zwölf Markenpokale mit Rennen in 18 Ländern auf vier Kontinenten zu sehen – mehr als je zuvor.

Die Markenpokale finden auf drei sportlichen Ebenen in unterschiedlichem Rahmen mit entsprechend variierendem Aufwand statt, sie eint aber eine Philosophie: Alle Teilnehmer starten in technisch identischen Rennversionen des 911. Porsche organisiert die Markenpokale auf professionellem Niveau und platziert diese in einem prestigeträchtigen Umfeld wie der Formel 1-Weltmeisterschaft oder den jeweils höchsten Tourenwagen-Rennserien der Gastländer.

Die Porsche Markenpokale gelten als anspruchsvolle Herausforderungen für Profi- und Nachwuchsrennfahrer sowie als exzellente Plattformen für Sponsoren. Als Top-Markenpokal behauptet sich der „Porsche Michelin Supercup“ bereits seit dem Jahr 1993 als einzige Gran-Turismo-Rennserie der Welt im Rahmenprogramm der Formel 1-Weltmeisterschaft. Erstmals fand 2006 ein Wertungslauf in Bahrain statt. Zwei Rennen im amerikanischen Indianapolis und neun Läufe parallel zu den europäischen Formel 1-Rennen komplettierten in die-

sem Jahr den Terminkalender dieser prestigeträchtigen Rennserie. War der 400 PS starke 911 GT3-Cup auf Basis des 911 Carrera 2005 noch dem Porsche Michelin Supercup vorbehalten, so kam dieser Rennsportwagen 2006 auch in den Porsche Carrera-Cups in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Asien und Australien zum Einsatz.

Zusätzlich zu den Carrera-Cups startete Porsche 2005 eine dritte Markenpokal-Ebene, die GT3 Cup-Challenge. Das Konzept und die Reglements sind weitgehend identisch mit den Carrera-Cups, in den Challenges dürfen jedoch keine Berufsrennfahrer starten. Als Rennfahrzeug kommt in allen Ländern außer den USA der GT3 Cup auf Basis des 996 zum Einsatz. Wegen der massiven Nachfrage der US-Kunden gingen für 2006 bereits 45 Einheiten des neuen 911 GT3 Cup auf Basis der Generation 997 nach Amerika. Die GT3 Cup-Challenges wurden 2006 in den USA, Brasilien, Neuseeland und Italien gefahren. Ab 2007 soll auch Italien einen eigenen Porsche Carrera-Cup erhalten.

Nach dem durchschlagenden Erfolg der Markenpokale sollen im Winter 2006/07 weitere 210 Fahrzeuge des 911 GT3 Cup produziert werden, womit der Motorsport von Porsche wieder einmal eine neue Rekordzahl erreichen wird.

Neues Motorsport-Zentrum in Weissach eröffnet

Nach nur einjähriger Bauzeit wurde Ende Juli 2006 das neue Motorsport-Zentrum in Weissach fertig gestellt. Damit reagiert das Unternehmen auf den immens gestiegenen Umfang des sportlichen Engagements und stellt die Weichen für die weitere Expansion. Das Zentrum der Anlage besteht aus dem Werkstattbereich, der Rennfahrzeug-Manufaktur, dem Logistik-Zentrum und dem Lastwagen-Terminal. Ein Bürogebäude für die Verwaltung und die Entwicklungsabteilung sowie ein Parkhaus vervollständigen den neuen Motorsport-Komplex, in dem 210 Beschäftigte arbeiten.

Das neue Motorsport-Zentrum bietet eine Nutzfläche von 10.550 Quadratmetern; das bedeutet im Vergleich zur ehemaligen Rennsportabteilung eine Verdoppelung der Fläche. In den Werkstätten gibt es separate Bereiche für die Wartung von Cup- und Kundenrennwagen, für den RS Spyder, den 911 GT3 RSR sowie für Entwicklungsprojekte.

In der sogenannten Manufaktur bauen Spezialisten Kleinserien von Rennsportwagen und Prototypen. Etwa 20.000 Teile lagern im Logistikbau. Hier zeigt sich die enge Verzahnung von Serie und Motorsport: Von Weissach aus werden auch die neuen Serienfahrzeuge 911 GT3 und 911 GT3 RS mit Ersatzteilen versorgt.





Konzernabschluss 2005/06

Porsche Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
für die Zeit vom 1. August 2005 bis 31. Juli 2006

| | Anhang | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|--|--------|------------------|------------------|
| Fortzuführende Geschäftsbereiche | | | |
| Umsatzerlöse | (1) | 7.122.667 | 6.255.771 |
| Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen | (2) | 172.967 | 70.007 |
| Gesamtleistung | | 7.295.634 | 6.325.778 |
| Sonstige betriebliche Erträge | (3) | 1.045.127 | 192.580 |
| Materialaufwand | (4) | -3.273.507 | -2.747.601 |
| Personalaufwand | (5) | -1.037.475 | -912.107 |
| Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte | (14) | -488.758 | -490.753 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | (6) | -1.709.318 | -1.163.676 |
| Ergebnis vor Finanzergebnis | | 1.831.703 | 1.204.221 |
| Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen | (7) | 203.357 | 0 |
| Übriges Finanzergebnis | (8) | -6.863 | 20.049 |
| Finanzergebnis | | 196.494 | 20.049 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortzuführendem Geschäft | | 2.028.197 | 1.224.270 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus nicht fortzuführendem Geschäft | | 81.803 | 13.730 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | | 2.110.000 | 1.238.000 |
| Ertragsteuern aus fortzuführendem Geschäft | (9) | -713.578 | -452.898 |
| Ertragsteuern aus nicht fortzuführendem Geschäft | (9) | -3.422 | -6.102 |
| Ertragsteuern | (9) | -717.000 | -459.000 |
| Ergebnis nach Steuern aus fortzuführendem Geschäft | | 1.314.619 | 771.372 |
| Ergebnis nach Steuern aus nicht fortzuführendem Geschäft | (10) | 78.381 | 7.628 |
| Ergebnis nach Steuern | | 1.393.000 | 779.000 |
| davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter | (11) | -3.445 | -3.504 |
| davon Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber | (12) | 28.451 | 0 |
| davon Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche AG | (12) | 1.367.994 | 782.504 |
| Ergebnis je Stammaktie aus fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert) | (12) | 73,66 | 44,24 |
| Ergebnis je Stammaktie aus nicht fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert) | (12) | 4,44 | 0,40 |
| Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert) | (12) | 73,72 | 44,30 |
| Ergebnis je Vorzugsaktie aus nicht fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert) | (12) | 4,50 | 0,46 |

Porsche Konzernbilanz zum 31. Juli 2006

| | Anhang | 31. Juli 2006 T€ | 31. Juli 2005 T€ |
|--|--------|---------------------|---------------------|
| Aktiva | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | (14) | 250.295 | 293.587 |
| Sachanlagen | (14) | 1.178.352 | 1.141.082 |
| At Equity bewertete Anteile | (14) | 3.263.733 | 0 |
| Übrige Finanzanlagen | (14) | 27.755 | 26.574 |
| Vermietete Vermögenswerte | (14) | 960.650 | 967.107 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | (16) | 1.990 | 21.252 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | (17) | 1.248.750 | 1.183.421 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | (18) | 172.659 | 245.784 |
| Wertpapiere | (19) | 713.072 | 378.016 |
| Aktive Latente Steuern | (9) | 141.251 | 184.764 |
| Langfristige Vermögenswerte | | 7.958.507 | 4.441.587 |
| Vorräte | (15) | 594.080 | 571.772 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | (16) | 202.981 | 286.414 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | (17) | 434.889 | 383.881 |
| Sonstige Forderungen und Vermögenswerte | (18) | 1.401.294 | 778.396 |
| Wertpapiere | (19) | 2.048.521 | 1.493.080 |
| Flüssige Mittel | (20) | 1.988.550 | 1.754.930 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | | 6.670.315 | 5.268.473 |
| | | 14.628.822 | 9.710.060 |
| Passiva | | | |
| Gezeichnetes Kapital | (21) | 45.500 | 45.500 |
| Kapitalrücklage | (21) | 121.969 | 121.969 |
| Gewinnrücklagen | (21) | 4.396.914 | 3.234.135 |
| Währungsumrechnung | (21) | - 1.821 | 10.532 |
| Eigenkapital vor Anteilen anderer Gesellschafter | | 4.562.562 | 3.412.136 |
| Hybridkapital | (21) | 809.977 | 0 |
| Anteile anderer Gesellschafter | (21) | 3.594 | 8.057 |
| Eigenkapital | | 5.376.133 | 3.420.193 |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | (22) | 658.743 | 596.264 |
| Sonstige Rückstellungen | (23) | 628.512 | 684.973 |
| Passive Latente Steuern | (9) | 181.764 | 180.349 |
| Finanzverbindlichkeiten | (24) | 3.529.650 | 1.985.042 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | (25) | 3.875 | 2.821 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | (26) | 51.219 | 42.577 |
| Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten | | 5.053.763 | 3.492.026 |
| Steuerrückstellungen | (23) | 238.026 | 163.713 |
| Sonstige Rückstellungen | (23) | 1.012.522 | 842.020 |
| Finanzverbindlichkeiten | (24) | 1.230.497 | 1.106.861 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | (25) | 478.942 | 440.173 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | (26) | 1.238.939 | 245.074 |
| Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten | | 4.198.926 | 2.797.841 |
| | | 14.628.822 | 9.710.060 |

Porsche Konzern-Kapitalflussrechnung
für die Zeit vom 1. August 2005 bis 31. Juli 2006

| | Anhang | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|--|--------|--------------------|------------------|
| | (13) | | |
| 1. Operativer Bereich | | | |
| Ergebnis nach Steuern aus fortzuführendem Geschäft | | 1.314.619 | 771.372 |
| Abschreibungen | | 488.758 | 490.753 |
| Veränderungen der Pensionsrückstellungen | | 69.663 | 44.451 |
| Cash Flow | | 1.873.040 | 1.306.576 |
| Veränderung der Steuerrückstellungen und der Sonstigen Rückstellungen | | 227.530 | 25.362 |
| Erweiterter Cash Flow | | 2.100.570 | 1.331.938 |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge | | - 390.128 | 62.824 |
| Veränderung der Latenten Steuer | | 138.910 | - 18.303 |
| Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerten | | - 67.758 | - 62.079 |
| Erhaltene Dividenden aus at Equity bewerteten Anteilen | | 68.280 | 0 |
| Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva | | - 164.192 | - 215.563 |
| Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (ohne Steuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen) | | 413.424 | 58.324 |
| Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit des fortzuführenden Geschäfts | | 2.099.106 | 1.157.141 |
| Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit des nicht fortzuführenden Geschäfts | | - 18.598 | 18.306 |
| Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit gesamt | | 2.080.508 | 1.175.447 |
| 2. Investitionsbereich | | | |
| Einzahlungen aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerten | | 440.647 | 411.354 |
| Einzahlungen aus der Änderung des Konsolidierungskreises | | 168.436 | 0 |
| Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte | | - 954.167 | - 908.807 |
| Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen | | - 3.122.658 | 0 |
| Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen | | - 141.277 | - 185.686 |
| Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit des fortzuführenden Geschäfts | | - 3.609.019 | - 683.139 |
| Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit des nicht fortzuführenden Geschäfts | | - 6.110 | - 5.388 |
| Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit gesamt | | - 3.615.129 | - 688.527 |
| Veränderungen der Geldanlagen in Wertpapiere | | - 955.467 | - 242.799 |
| Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit einschließlich Geldanlagen in Wertpapiere | | - 4.570.596 | - 931.326 |

| | Anhang | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|---|--------|------------------|------------------|
| | (13) | | |
| 3. Finanzierungsbereich | | | |
| Auszahlungen an Aktionäre | | - 86.975 | - 69.475 |
| Auszahlungen an außenstehende Gesellschafter | | - 1.096 | - 630 |
| Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen | | - 257.446 | 0 |
| Auszahlungen an Hybridkapitalgeber | | - 28.451 | 0 |
| Kapitaleinzahlungen | | 809.977 | 5.706 |
| Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten / Auszahlungen für die Tilgung von Krediten | | 19.185 | 67.568 |
| Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen | | 1.884.740 | 0 |
| Liquiditätsbeschaffung aus Aktienoptionsgeschäften | | 187.090 | 0 |
| Einzahlungen aus sonstigen Finanzverbindlichkeiten | | 179.083 | 92.063 |
| Mittelzufluss/- abfluss aus Finanzierungstätigkeit des fortzuführenden Geschäfts | | 2.706.107 | 95.232 |
| Mittelzufluss/- abfluss aus Finanzierungstätigkeit des nicht fortzuführenden Geschäfts | | 22.612 | - 11.606 |
| Mittelzufluss/- abfluss aus Finanzierungstätigkeit gesamt | | 2.728.719 | 83.626 |
| 4. Finanzmittelbestand | | | |
| Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. – 3.) | | 238.631 | 327.747 |
| Wechselkursbedingte Wertänderung des Finanzmittelbestandes | | - 5.011 | - 31.607 |
| Finanzmittelbestand am 1. 8. 2005 bzw. 1. 8. 2004 | | 1.754.930 | 1.458.790 |
| Finanzmittelbestand am 31. 7. 2006 bzw. 31. 7. 2005 | | 1.988.550 | 1.754.930 |
| Darstellung Bruttoliquidität | | | |
| Schecks, Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten | | 1.988.550 | 1.754.930 |
| Wertpapiere | | 2.761.593 | 1.871.096 |
| Brutto-Liquidität | | 4.750.143 | 3.626.026 |

Porsche Konzern-Eigenkapitalpiegel zum 31. Juli 2006

| | Gezeichnetes Kapital | Kapitalrücklage | Gewinnrücklagen | |
|---|----------------------|-----------------|------------------|-------------------------------------|
| | | | Gewinnrücklagen | Kumuliertes übriges Eigenkapital |
| | T € | T € | T € | T € |
| Stand am 31. 7. 2004 | 45.500 | 121.969 | 2.377.705 | 368.067 |
| Währungsänderung | | | - 30.197 | |
| Andere neutrale Transaktionen | | | - 5.706 | |
| Unterschiede Währungsumrechnung | | | | |
| Finanzinstrumente gemäß IAS 39 | | | | - 188.763 |
| Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge | | | - 35.903 | - 188.763 |
| Ergebnis nach Steuern | | | 782.504 | |
| Gesamtergebnis der Periode | | | 746.601 | - 188.763 |
| Dividendenzahlung | | | - 69.475 | |
| Stand am 31. 7. 2005 | 45.500 | 121.969 | 3.054.831 | 179.304 |
| Währungsänderung | | | 4.321 | |
| Unterschiede Währungsumrechnung | | | | |
| At Equity bewertete Anteile | | | - 55.147 | 61.308 |
| Finanzinstrumente gemäß IAS 39 | | | | - 126.907 |
| Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge | | | - 50.826 | - 65.599 |
| Ergebnis nach Steuern | | | 1.367.994 | |
| Gesamtergebnis der Periode | | | 1.317.168 | - 65.599 |
| Änderung Konsolidierungskreis | | | - 1.815 | |
| Aufnahme Hybridkapital | | | | |
| Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber | | | | |
| Dividendenzahlung | | | - 86.975 | |
| Stand am 31. 7. 2006 | 45.500 | 121.969 | 4.283.209 | 113.705 |

| Unterschiede aus Währungsumrechnung | Eigenkapital vor Anteilen anderer Gesellschafter | Hybridkapital | Anteile anderer Gesellschafter | Konzern- eigenkapital |
|--|--|----------------|-----------------------------------|--------------------------|
| T € | T € | T € | T € | T € |
| 1.098 | 2.914.339 | | 6.457 | 2.920.796 |
| | - 30.197 | | 28 | - 30.169 |
| | - 5.706 | | 5.706 | 0 |
| 9.434 | 9.434 | | | 9.434 |
| | - 188.763 | | | - 188.763 |
| 9.434 | - 215.232 | | 5.734 | - 209.498 |
| | 782.504 | | - 3.504 | 779.000 |
| 9.434 | 567.272 | | 2.230 | 569.502 |
| | - 69.475 | | - 630 | - 70.105 |
| 10.532 | 3.412.136 | 0 | 8.057 | 3.420.193 |
| | 4.321 | | 78 | 4.399 |
| - 12.353 | - 12.353 | | | - 12.353 |
| | 6.161 | | | 6.161 |
| | - 126.907 | | | - 126.907 |
| - 12.353 | - 128.778 | | 78 | - 128.700 |
| | 1.367.994 | 28.451 | - 3.445 | 1.393.000 |
| - 12.353 | 1.239.216 | 28.451 | - 3.367 | 1.264.300 |
| | - 1.815 | | | - 1.815 |
| | | 809.977 | | 809.977 |
| | | - 28.451 | | - 28.451 |
| | - 86.975 | | - 1.096 | - 88.071 |
| - 1.821 | 4.562.562 | 809.977 | 3.594 | 5.376.133 |

Grundsätze

■ Grundlagen und Methoden

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft („Porsche AG“) hat ihren Firmensitz am Porscheplatz 1 in 70435 Stuttgart, Deutschland. Der Unternehmensgegenstand der Porsche AG und ihrer Tochtergesellschaften („Porsche Konzern“) ist die Herstellung und der Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art sowie von Teilen und Baugruppen für solche und andere technische Erzeugnisse. Des Weiteren gehören zum Unternehmensgegenstand die Durchführung von Entwicklungsarbeiten und Konstruktionen, insbesondere im Bereich des Fahrzeug- und Motorenbaus, die Beratung auf dem Gebiet der Entwicklung und Fertigung und alle sonstigen Tätigkeiten, die damit in technischer oder wirtschaftlicher Beziehung stehen, einschließlich der Verwertung von gewerblichen Schutzrechten.

Der Konzernabschluss der Porsche AG zum 31. Juli 2006 wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Es werden die am Abschlussstichtag anzuwendenden Standards des International Accounting Standards Board (IASB), London, sowie die für das Geschäftsjahr gültigen Interpretationen des International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) berücksichtigt. Die Anforderungen der angewandten Standards wurden vollständig erfüllt. Der Abschluss vermittelt damit ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche Konzerns.

Der Konzernabschluss entspricht in der vorliegenden Fassung der Vorschrift des § 315a HGB. Sie bildet die Rechtsgrundlage für die Konzernrechnungslegung nach internationalen Rechnungslegungsstandards in Deutschland zusammen mit der Verordnung (EG) Nr. 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Juli 2002 betreffend die Anwendung internationaler Rechnungslegungsstandards und gilt für Geschäftsjahre, die nach dem 01. Januar 2005 beginnen.

Die Abschlüsse der Tochterunternehmen werden auf den Stichtag des Konzernabschlusses, der dem Stichtag der Porsche AG entspricht, aufgestellt. Für assoziierte Unternehmen wird auf den letzten geprüften Jahresabschluss und den veröffentlichten Zwischenbericht zum 30. Juni zurückgegriffen.

Im Interesse einer besseren Übersichtlichkeit sind in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung einzelne Posten zusammengefasst und im Anhang gesondert aufgeführt und erläutert.

Das Geschäftsjahr des Porsche Konzerns umfasst den Zeitraum vom 1. August eines Jahres bis zum 31. Juli des Folgejahres. Der Konzernabschluss ist in Euro aufgestellt. Die Angaben im Anhang erfolgen, sofern nicht anders vermerkt, in Tausend Euro (T€). Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Gesamtkostenverfahren aufgestellt.

Der zum 31. Juli 2006 aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht sowie die vollständige Anteilsbesitzliste sind beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart (HRB 5211), Deutschland hinterlegt.

Unter Bezugnahme auf § 264 Abs. 3 HGB und § 264b HGB wird auf die Offenlegung der Jahresabschlüsse der folgenden inländischen Tochtergesellschaften verzichtet: Porsche Deutschland GmbH, Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Porsche Engineering Services GmbH, Porsche Financial Services GmbH, Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, PIKS Porsche-Information-Kommunikation-Services GmbH, Porsche Consulting GmbH, Porsche Leipzig GmbH, Porsche Leipzig Service GmbH, Karosseriewerk Porsche GmbH & Co. KG, Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Porsche Classic GmbH, Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG und Porsche Engineering Group GmbH.

Der Konzernabschluss und Konzernlagebericht der Porsche AG wurde durch Beschluss vom 13. Oktober 2006 durch den Vorstand zur Weiterleitung an den Aufsichtsrat freigegeben.

■ Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss der Porsche AG sind alle Unternehmen einbezogen, bei denen die Porsche AG mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die Finanz- und Geschäftspolitik zu bestimmen („Control“-Verhältnis). Zu dem Zeitpunkt, zu dem die Möglichkeit der Beherrschung besteht, erfolgt die erstmalige Einbeziehung. Sie endet, wenn die Möglichkeit der Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

Neben der Porsche AG gehören zum Kreis der vollkonsolidierten Unternehmen 20 inländische (im Vorjahr 22) und 53 ausländische (im Vorjahr 57) Tochterunternehmen, einschließlich Wertpapierspezialfond und Zweckgesellschaft.

Die CTS Fahrzeug-Dachsysteme GmbH, Bietigheim-Bissingen, die CTS Technik und Design GmbH Bietigheim-Bissingen, die CTS CarTopSystems Belgium N.V., Antwerpen, Belgien, CTS CarTopSystems N.A. Inc., Rochester Hills/Michigan, USA und die CTS CarTopSystems N.A., Bowling Green LLC, Bowling Green/Kentucky, USA wurden mit Wirkung zum 1. Februar 2006 veräußert und scheiden damit aus dem Konsolidierungskreis aus.

Der Wertpapierspezialfond SUV Funding Limited, Island of Jersey, Großbritannien wurde mit Wirkung zum 26. Juli 2006 geschlossen.

Die Equity-Methode wird auf Beteiligungen angewandt, bei denen die Porsche AG einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann. Dies wird bei einem Stimmrechtsanteil zwischen 20 und 50 Prozent vermutet. Die erstmalige Einbeziehung im Wege der Equity-Methode erfolgt zu dem Zeitpunkt, zu dem der maßgebliche Einfluss erstmalig ausgeübt werden kann und endet, wenn dies nicht mehr gegeben ist.

Die Volkswagen AG wird daher erstmalig zum 28. Januar 2006 als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen. Aufgrund der Anteilsquote werden der Porsche AG zum 31. Juli 2006 folgende Vermögenswerte, Schulden, Erlöse und Gewinne am Volkswagen Konzern zugerechnet:

| | in T€ |
|-----------------------------|------------|
| Langfristige Vermögenswerte | 11.047.770 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 9.701.676 |
| Langfristige Schulden | 8.126.237 |
| Kurzfristige Schulden | 8.830.796 |
| Erlöse | 7.993.436 |
| Gewinn | 182.852 |

Der 200-Tagesdurchschnittsbörsenkurs der Volkswagen AG beträgt rund 3.152 Mio. € bezogen auf die durch die Porsche AG gehaltenen Anteile.

Die vollständige Aufstellung des Anteilsbesitzes der Porsche AG und des Porsche Konzerns wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart (HRB 5211), Deutschland hinterlegt.

■ Konsolidierungsgrundsätze

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt gemäß IFRS 3 („Business Combinations“) nach der Erwerbsmethode. Die erworbenen Vermögenswerte und Schulden werden dabei zum Erwerbszeitpunkt mit ihren beizulegenden Zeitwerten bewertet. Anschließend werden die Anschaffungskosten der erworbenen Anteile mit dem anteiligen neu bewerteten Eigenkapital des Tochterunternehmens verrechnet. Ein verbleibender positiver Unterschiedsbetrag aus der Aufrechnung des Kaufpreises mit den identifizierten Vermögenswerten und Schulden wird unter den Immateriellen Vermögenswerten als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen. Sofern der Kaufpreis der Beteiligung die identifizierten Vermögenswerte und Schulden unterschreitet, erfolgt eine sofortige ergebniswirksame Erfassung im Jahr des Erwerbs der Beteiligung. Aufwendungen und Erträge sowie Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen konsolidierten Unternehmen werden aufgerechnet. Zwischenergebnisse aus konzerninternen Verkäufen von Vermögenswerten, die noch nicht an Dritte weiterveräußert sind, werden eliminiert. Für Konsolidierungsmaßnahmen mit ertragsteuerlichen Auswirkungen werden Latente Steuern angesetzt.

Darüber hinaus werden Bürgschaften und Garantien, die die Porsche AG oder eine ihrer konsolidierten Tochtergesellschaften zu Gunsten anderer konsolidierter Tochtergesellschaften übernimmt, eliminiert. Die im Wege der Equity-Methode einbezogene Beteiligung wird zum Zeitpunkt der erstmaligen Einbeziehung mit den Anschaffungskosten angesetzt. Auf die Bewertung nach der Equity-Methode finden die Regelungen zur Vollkonsolidierung entsprechende Anwendung. In den Folgeperioden wird der Buchwert um die auf den Porsche Konzern entfallenden Veränderungen des Eigenkapitals des assoziierten Unternehmens fortgeschrieben. Ein Werthaltigkeitstest wird durchgeführt, sofern Hinweise auf eine Wertminderung des gesamten Beteiligungsansatzes vorliegen.

Auf die Eliminierung von Zwischenergebnissen aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen zu assoziierten Unternehmen wird aufgrund von Unwesentlichkeit verzichtet.

■ Währungsumrechnung

Die in Fremdwährung aufgestellten Abschlüsse der in den Konzern einbezogenen Tochterunternehmen werden gemäß IAS 21 in Euro umgerechnet. Die funktionale Währung der einbezogenen Gesellschaften entspricht der jeweiligen Landeswährung, da diese Tochterunternehmen ihre Geschäftsaktivitäten in finanzieller, wirtschaftlicher und organisatorischer Hinsicht selbständig führen. Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten werden mit dem Mittelkurs am Bilanzstichtag, das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen umgerechnet. Die Umrechnung der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zum Jahresdurchschnittskurs. Aus der Umrechnung des Abschlusses resultierende Umrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang des Tochterunternehmens ergebnisneutral als gesonderter Posten im Eigenkapital erfasst.

In den Jahresabschlüssen der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden Fremdwährungsposten bei ihrem Zugang mit dem Anschaffungskurs bewertet. Kursgewinne und -verluste zum Bilanzstichtag werden ergebniswirksam erfasst.

Folgende für den Porsche Konzernabschluss wesentliche Wechselkurse wurden für die Währungsumrechnung verwendet:

| | | Stichtagkurs | | Durchschnittskurs | |
|----------------|-----|--------------|-------------|-------------------|----------|
| | | 31. 7. 2006 | 31. 7. 2005 | 2005/06 | 2004/05 |
| USA | USD | 1,2772 | 1,2120 | 1,2226 | 1,2705 |
| Kanada | CAD | 1,4413 | 1,4888 | 1,4119 | 1,5761 |
| Großbritannien | GBP | 0,6842 | 0,6899 | 0,6844 | 0,6863 |
| Australien | AUD | 1,6689 | 1,5937 | 1,5566 | 1,6802 |
| Japan | JPY | 146,0100 | 136,0700 | 140,8397 | 136,0043 |

■ Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die Vermögenswerte und Schulden der Porsche AG und der im Wege der Vollkonsolidierung einbezogenen inländischen und ausländischen Tochterunternehmen werden einheitlich nach den im Porsche Konzern geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zum 31. Juli 2006 angesetzt und bewertet. Das gleiche gilt für die im Wege der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogene Beteiligung.

Die Vergleichsinformationen für das Geschäftsjahr 2004/05 basieren auf den gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch für das Geschäftsjahr 2005/06 angewendet werden.

Zur Erstellung des Konzernabschlusses sind Annahmen und Schätzungen notwendig, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis der Vermögenswerte, Schulden, Erträge und Aufwendungen auswirken. Dabei werden sämtliche aktuell verfügbaren Erkenntnisse berücksichtigt. Wesentliche Annahmen und Schätzungen werden für die konzerneinheitlichen Nutzungsdauern und die erzielbaren Beträge des Anlagevermögens, die Realisierbarkeit von Forderungen, die Ermittlung des Fertigstellungsgrads bei langfristiger Auftragsfertigung und die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen getroffen. Die tatsächlich eintretenden Werte können im Einzelfall von den Schätzungen abweichen. Die Buchwerte der durch Schätzungen betroffenen Vermögenswerte und Schulden können den Aufgliederungen der einzelnen Bilanzpositionen entnommen werden.

■ Immaterielle Vermögenswerte

Unter den Immateriellen Vermögenswerten werden Geschäfts- oder Firmenwerte sowie aktivierte Entwicklungskosten, Patente, Software, Lizenzen und ähnliche Rechte mit begrenzter Nutzungsdauer ausgewiesen. Der Ansatz erfolgt im Falle eines wahrscheinlichen künftigen wirtschaftlichen Nutzenzuflusses und sofern eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist.

Patente, Software, Lizenzen und ähnliche Rechte werden gemäß IAS 38 zu Anschaffungskosten aktiviert und planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben, soweit sich kein außerplanmäßiger Abschreibungsbedarf ergibt. Die Nutzungsdauer beträgt grundsätzlich zwischen drei und fünf Jahren.

Erworbene Geschäfts- oder Firmenwerte werden aktiviert. Eine planmäßige Abschreibung auf Geschäfts- oder Firmenwerte wird nicht vorgenommen. Die **Entwicklungskosten** für Fahrzeuge werden aktiviert, sofern eine eindeutige Aufwandszuordnung möglich ist und die übrigen Kriterien des IAS 38 kumulativ erfüllt sind. Die aktivierten Entwicklungskosten schließen alle dem Entwicklungsprozess direkt und indirekt zurechenbaren Produktionsgemeinkosten ein, die ab dem Zeitpunkt anfallen, an dem sämtliche Kriterien zur Aktivierung erfüllt sind. Aktivierte Entwicklungskosten werden ab Produktionsstart planmäßig linear über den erwarteten Produktlebenszyklus von in der Regel sechs Jahren abgeschrieben. Die Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten werden bei Entstehung als Aufwand erfasst.

Sachanlagen

Die Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, vermindert um planmäßige Abschreibungen entsprechend der wirtschaftlichen Nutzungsdauer sowie außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund von Wertminderungen. Kosten für Reparaturen und Instandhaltung werden als laufender Aufwand erfasst. Die planmäßigen Abschreibungen, im Wesentlichen linearen und leistungsmäßigen Abschreibungen, werden entsprechend dem erwarteten Verlauf des Verbrauchs des künftigen wirtschaftlichen Nutzens vorgenommen. Spezialwerkzeuge und -vorrichtungen werden leistungsabhängig abgeschrieben. Für im Schichtbetrieb eingesetzte Anlagen werden die Abschreibungen durch Schichtzulagen erhöht.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen überwiegend folgende Nutzungsdauern zugrunde:

| | in Jahren |
|--|-----------|
| Betriebs- und Geschäftsgebäude | 25 bis 40 |
| Technische Anlagen und Maschinen | 7 bis 20 |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 3 bis 13 |

Die selbst erstellten Sachanlagen sind zu Herstellungskosten aktiviert. Sie enthalten neben den direkt zurechenbaren Kosten auch die anteiligen produktionsbezogenen Gemeinkosten. Finanzierungskosten werden nicht in die Ermittlung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten einbezogen.

Vermietete Vermögenswerte

Vermietete Vermögenswerte resultieren aus Leasingverträgen, bei denen im Wesentlichen alle Chancen und Risiken im Zusammenhang mit dem Eigentum beim Porsche Konzern als Leasinggeber verbleiben. Es handelt sich um Fahrzeuge aus Operating Leasingverhältnissen. Die Bewertung erfolgt zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten, vermindert um planmäßig lineare Abschreibung über die voraussichtliche Nutzungsdauer bzw. über die kürzere Vertragslaufzeit unter Berücksichtigung kalkulierter Restwerte.

Werthaltigkeitstest

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Geschäfts- oder Firmenwerten mindestens jährlich, bei sonstigen immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer sowie bei Sachanlagen, Vermieteten Vermögenswerten und Finanzanlagen nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte durchgeführt. Dies ist insbesondere dann gegeben, wenn der erzielbare Betrag unter dem Buchwert liegt. Eine Wertminderung wird ergebniswirksam erfasst, soweit der erzielbare Betrag des Vermögenswerts den Buchwert unterschreitet. Der erzielbare Betrag wird für jeden Vermögenswert grundsätzlich einzeln ermittelt. Sofern dies nicht möglich ist, erfolgt die Ermittlung auf Basis einer Gruppe von Vermögenswerten oder der rechtlichen Einheit. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus Nettoveräußerungswert und Nutzungswert. Der Nettoveräußerungswert entspricht dem aus einem Verkauf eines Vermögenswerts zu marktüblichen Bedingungen erzielbaren Betrag abzüglich Veräußerungskosten. Der Nutzungswert wird auf Basis der geschätzten künftigen Cashflows aus der Nutzung und dem Abgang eines Vermögenswerts mit Hilfe des Discounted-Cashflow-Verfahrens oder Ertragswertverfahren ermittelt. Die Cashflows werden aus der langfristigen Unternehmensplanung abgeleitet, aktuelle Entwicklungen werden berücksichtigt. Sie werden unter Anwendung risikoäquivalenter Marktkapitalisierungszinssätze (vor Steuern) von 8,85 % bis 10 % auf den Bilanzstichtag abgezinst.

Entfällt der Grund für eine in Vorjahren erfasste außerplanmäßige Abschreibung, dann erfolgt, mit Ausnahme des Geschäfts- oder Firmenwerts, eine Wertaufholung bis höchstens auf den fortgeführten Buchwert.

Vorräte

Unter den Vorräten werden Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, unfertige Erzeugnisse und fertige Erzeugnisse sowie unfertige Leistungen ausgewiesen. Die Vorräte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder dem zum Bilanzstichtag niedrigeren Nettoveräußerungswert angesetzt. Auf ungängige Bestände werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen, produktionsbezogene Verwaltungs- und Sozialbereichskosten. Die Finanzierungskosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten angesetzt.

Sofern erforderlich, wird als Bewertungsvereinfachungsverfahren die Durchschnittsmethode angewandt.

Langfristige Fertigungsaufträge

Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen werden gemäß dem Grad der Fertigstellung bilanziert. Der anzusetzende Fertigstellungsgrad je Auftrag wird durch das Verhältnis der aufgelaufenen Kosten zu den erwarteten Gesamtkosten („Cost to Cost Method“) bestimmt. Ist das Ergebnis eines Fertigungsauftrages nicht zuverlässig ermittelbar, werden Erlöse nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst („Zero Profit Method“). Soweit die Summe aus angefallenen Auftragskosten und ausgewiesenen Gewinnen die Anzahlungen übersteigt, erfolgt der Ausweis der Fertigungsaufträge aktivisch unter den Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen als Bestandteil der Position Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Ein negativer Saldo wird unter den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Die Grundsätze einer verlustfreien Bewertung werden beachtet.

Finanzinstrumente

Finanzinstrumente sind nach IAS 39 Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Sofern bei finanziellen Vermögenswerten Handels- und Erfüllungstag zeitlich auseinander fallen können, ist für die erstmalige Bilanzierung der Erfüllungstag maßgeblich.

Die erstmalige Bewertung eines Finanzinstruments erfolgt zu Anschaffungskosten. Transaktionskosten werden einbezogen. In der Folge werden Finanzinstrumente entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

Für die Bewertung unterscheidet IAS 39 finanzielle Vermögenswerte in die Kategorien:

- erfolgswirksam zum Zeitwert bilanzierte Finanzinstrumente,
- bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinvestitionen,
- ausgereichte Kredite und Forderungen sowie
- zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere.

Finanzielle Verbindlichkeiten sind dagegen den beiden Kategorien:

- erfolgswirksam zum Zeitwert bilanzierte und zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente sowie
- übrige Verbindlichkeiten zuzuordnen.

Je nach Kategorisierung der Finanzinstrumente erfolgt die Bewertung entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Der beizulegende Zeitwert entspricht dem Markt- oder Börsenpreis, sofern die zu bewertenden Finanzinstrumente an einem aktiven Markt gehandelt werden. Sofern kein aktiver Markt für ein Finanzinstrument besteht, wird der beizulegende Zeitwert mittels geeigneter finanzmathematischer Methoden, wie zum Beispiel anerkannten Optionspreismodellen oder der Diskontierung zukünftiger Zahlungszuflüsse mit dem Marktzinssatz, errechnet.

Die fortgeführten Anschaffungskosten entsprechen den Anschaffungskosten abzüglich Tilgungen, Wertminderungen und der Amortisation einer Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem bei Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag.

■ **Originäre Finanzinstrumente**

Die **vom Unternehmen ausgereichten Kredite und Forderungen, die bis zur Endfälligkeit zu haltenden Finanzinvestitionen** sowie die **Finanzverbindlichkeiten** werden, sofern sie nicht mit Sicherungsinstrumenten im Zusammenhang stehen, mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich insbesondere um Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Sonstige Forderungen und Vermögenswerte, Wertpapiere, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, Finanzverbindlichkeiten und Sonstige Verbindlichkeiten. Die Verbindlichkeiten sind, soweit sie Finanzinstrumente im Sinne des IAS 39 sind und nicht mit einem Sicherungsinstrument verbunden sind, mit ihrem beizulegenden Zeitwert oder mit ihren fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen. Der beizulegende Zeitwert kommt zum Ansatz, soweit die Verbindlichkeiten in Ausübung der Fair Value Option erfolgswirksam zum Zeitwert zu passivieren sind. Die fortgeführten Anschaffungskosten kommen für alle übrigen Verbindlichkeiten im Sinne des IAS 39 zur Anwendung. Die ebenfalls unter den Finanzverbindlichkeiten ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasingverhältnissen sind gemäß IAS 17 mit ihrem Barwert erfasst.

Zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere sind zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Unrealisierte Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden im Eigenkapital nach Berücksichtigung Latenter Steuern solange erfasst, bis das Wertpapier veräußert wird bzw. eine objektive Wertminderung eintritt. Beteiligungen, die in den Finanzanlagen ausgewiesen und nicht at Equity bewertet werden, stellen ebenfalls zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere dar und werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Sofern jedoch kein aktiver Markt vorhanden ist und die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts nicht mit vertretbarem Aufwand erfolgen kann, erfolgt die Bewertung zu Anschaffungskosten.

Wertpapiere, die zu Handelszwecken gehalten werden, werden ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst.

Wertpapiere, die bis zur Endfälligkeit gehalten werden, werden zu Anschaffungskosten bilanziert. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst.

Bei finanziellen Vermögenswerten erfolgt regelmäßig ein Wertminderungstest, falls Anhaltspunkte für eine nachhaltige Wertminderung erkennbar sind. Ein Wertminderungsaufwand wird sofort ergebniswirksam erfasst. Für zur Veräußerung verfügbare Wertpapiere wird ein bisher im Eigenkapital erfasster Verlust dann ebenfalls ergebniswirksam. Eine Wertaufholung zu einem späteren Zeitpunkt wird für Schuldinstrumente durch eine ergebniswirksame Zuschreibung berücksichtigt.

Derivative Finanzinstrumente

Bei den Derivativen Finanzinstrumenten handelt es sich im Porsche Konzern im Wesentlichen um Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte, Zinsderivate und Aktienoptionen. Diese werden neben der Sicherung von Zins- und Währungsrisiken aus bestehenden Bilanzpositionen oder hochwahrscheinlichen künftigen Transaktionen auch zur kurzfristigen Liquiditätsbeschaffung eingesetzt. Derivative Finanzinstrumente werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Soweit die Kriterien für das Hedge Accounting erfüllt sind, erfolgt die Bilanzierung als Cashflow Hedge. Derivative Finanzinstrumente werden im Rahmen eines Cashflow Hedges zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die Wertänderungen werden im Kumulierten übrigen Eigenkapital, unter Berücksichtigung Latenter Steuern, erfasst. Mit Eintritt des Grundgeschäfts erfolgt die ergebniswirksame Umbuchung aus dem Kumulierten übrigen Eigenkapital.

Latente Steuern

Latente Steuern werden auf alle temporären Differenzen zwischen den steuerlichen Wertansätzen und den Wertansätzen nach IFRS sowie auf Konsolidierungsmaßnahmen gebildet. Latente Steuern auf Verlustvorträge werden aktiviert, sofern damit gerechnet wird, dass diese genutzt werden können.

Für Aktive Latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Für die Bewertung der Latenten Steuern werden die Steuersätze zum Realisationszeitpunkt zugrunde gelegt, die auf Basis der aktuellen Rechtslage in den einzelnen Ländern gelten oder erwartet werden.

Aktive und Passive Latente Steuern werden, soweit zulässig, saldiert.

Hybridkapital

Aus den Anleihebedingungen des zum 30. Januar 2006 begebenen Hybridkapitals ergibt sich gemäß IAS 32 eine Bilanzierung als Eigenkapitalbestandteil des Konzerns. Dementsprechend wird die abzugsfähige Verzinsung nicht innerhalb der Zinsaufwendungen ausgewiesen, sondern analog der Dividendenverpflichtung gegenüber den Aktionären behandelt.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren ermittelt. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten berücksichtigt. Sofern Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen rückgedeckt wurden, werden diese saldiert ausgewiesen.

Die Berechnung beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen. Die erfolgswirksame Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste erfolgt erst dann, wenn die zu Beginn des Geschäftsjahres nicht erfassten versicherungsmathematischen Gewinne und Verluste zehn Prozent des Barwerts der Verpflichtung zu Beginn des Geschäftsjahres übersteigen (Korridormethode). Der Dienstzeitaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, der Zinsanteil der Rückstellungszuführung im Finanzergebnis.

Steuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen

Steuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine gegenwärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen führt und dieser verlässlich geschätzt werden kann.

Rückstellungen für Gewährleistungen werden unter Berücksichtigung des bisherigen bzw. des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs gebildet. Langfristige Rückstellungen werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt.

Erträge und Aufwendungen

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen erfolgt grundsätzlich erst zu dem Zeitpunkt, zu dem die Erzeugnisse oder Waren geliefert bzw. die Leistungen erbracht sind und der Gefahrenübergang an den Kunden stattgefunden hat. Skonti, Kundenboni und Rabatte vermindern die Umsatzerlöse. Bei langfristigen Fertigungsaufträgen werden Umsätze nach dem Leistungsfortschritt erfasst.

Die produktionsbezogenen Aufwendungen werden mit der Lieferung bzw. der Inanspruchnahme der Leistung, alle sonstigen Aufwendungen werden im Zeitpunkt ihres Anfalls als Aufwand erfasst. Dies gilt auch für nicht aktivierungsfähige Entwicklungskosten. Rückstellungen für Gewährleistung werden im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte gebildet. Zinsen und sonstige Fremdkapitalkosten werden als Aufwand der Periode gebucht. Die Zinsaufwendungen, die für das Finanzdienstleistungsgeschäft anfallen, werden im Materialaufwand ausgewiesen.

Eventualschulden

Die Eventualschulden stellen mögliche Verpflichtungen gegenüber Dritten dar, die aus vergangenen Ereignissen resultieren und deren Existenz durch das Eintreten oder Nichteintreten eines oder mehrerer unsicherer künftiger Ereignisse, die nicht vollständig unter der Kontrolle des Porsche Konzerns stehen, erst noch bestätigt werden müssen. Des Weiteren entstehen Eventualschulden aus einer gegenwärtigen Verpflichtung, die auf vergangenen Ereignissen beruht, die jedoch nicht bilanziert werden, weil der Abfluss von Ressourcen nicht wahrscheinlich ist bzw. die Höhe der Verpflichtung nicht ausreichend verlässlich geschätzt werden kann.

■ Neue Rechnungslegungsvorschriften

a) Im Geschäftsjahr erstmalig angewendete Rechnungslegungsvorschriften

Folgende Rechnungslegungsvorschriften waren erstmalig verpflichtend für das Geschäftsjahr 2005/2006 anzuwenden:

Improvements Project

Folgende Standards, die im Rahmen des Improvements Projects des IASB überarbeitet wurden, wurden im Konzernabschluss zum 31. Juli 2006 erstmals angewendet:

IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“

IAS 2 „Vorräte“

IAS 24 „Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen“

IAS 31 „Anteile an Joint Ventures“

IAS 40 „Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“

Die wichtigsten Änderungen aus dem Improvements Project ergeben sich aus der Anwendung von IAS 1 „Presentation of Financial Statements“, wonach Produktionsunternehmen grundsätzlich ihre Bilanz nach Fristigkeiten zu gliedern haben. Vermögenswerte und Schulden werden entsprechend ihrer Restlaufzeit oder ihrer Zugehörigkeit zum normalen Geschäftszyklus in kurz- und langfristige Posten aufgeteilt. Im Wesentlichen ergaben sich folgende Änderungen:

Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Wertpapiere und Sonstige Forderungen und Vermögenswerte wurden in lang- und kurzfristige Positionen untergliedert. In diesem Zusammenhang wurden Aktive Rechnungsabgrenzungsposten entsprechend der internationalen Gepflogenheiten in die Position Sonstige Forderungen und Vermögenswerte umgegliedert und entsprechend ihrer Fristigkeiten aufgeteilt.

Rückstellungen, Finanzverbindlichkeiten, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Sonstige Verbindlichkeiten wurden in lang- und kurzfristige Positionen untergliedert. In diesem Zusammenhang wurden Passive Rechnungsabgrenzungsposten entsprechend der internationalen Gepflogenheiten in die Position Sonstige Verbindlichkeiten untergliedert und entsprechend ihrer Fristigkeiten aufgeteilt.

IFRS 5

IFRS 5 regelt die Darstellung von zur Veräußerung gehaltenen langfristigen Vermögenswerten und Schulden und aufgegebenen Geschäftsbereiche. Die Darstellung der aufgegebenen Geschäftsbereiche erfolgt grundsätzlich in zusammengefasster Form. Die Auswirkungen der erstmaligen Anwendung von IFRS 5 sind aus der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung, der Segmentberichterstattung und Konzernanhang ersichtlich.

Sonstige erstmalig verpflichtend anzuwendende Rechnungslegungsvorschriften

Zudem hatte der Konzern IFRS 2 „Aktienbasierte Vergütung“, IFRS 4 „Versicherungsverträge“, IFRIC 1 „Änderungen bestehender Rückstellungen für Entsorgungs-, Wiederherstellungs- und ähnliche Verpflichtungen“, IFRIC 2 „Anteile an Genossenschaften“ und IFRIC „Änderungen zu SIC-12: Anwendungsbereich von SIC-12 – Zweckgesellschaften“ anzuwenden. Hieraus ergaben sich keine Auswirkungen.

b) Herausgegebene, noch nicht verpflichtend anzuwendende Rechnungslegungsvorschriften

Folgende herausgegebene, aber noch nicht verpflichtend anzuwendende Rechnungslegungsvorschriften des IASB wurden nicht vorzeitig angewendet:

IFRS 7 „Finanzinstrumente: Angaben“:

IFRS 7 regelt die Angabepflichten über Finanzinstrumente sowohl von Industrieunternehmen als auch von Banken und ähnlichen Finanzinstitutionen. IFRS 7 ersetzt IAS 30 „Angaben im Abschluss von Banken und ähnlichen Finanzinstitutionen“ sowie die in IAS 32 „Finanzinstrumente: Angaben und Darstellung“ enthaltenen Angabepflichten. IFRS 7 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen. Die Neuregelung wird zu einer Ausweitung der Anhangangaben zu Finanzinstrumenten führen.

Änderungen von IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“:

Die Änderungen werden zu einer Ausweitung der Anhangangaben zum Eigenkapital führen. Die Änderung ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen, anzuwenden.

Änderungen von IAS 19 „Leistungen an Arbeitnehmer“:

Mit dieser Änderung wird Unternehmen ermöglicht, versicherungsmathematische Gewinne und Verluste aus leistungsorientierten Plänen in voller Höhe in der Periode, in der sie anfallen, erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen. Die Regelung gilt für am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnende Geschäftsjahre.

Änderung von IAS 21 „Auswirkungen von Änderungen der Wechselkurse“:

Die Änderungen sind erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen.

Änderungen von IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“:

Absicherung von Zahlungsströmen für mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden künftigen konzerninternen Transaktionen: Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen, anzuwenden. Änderungen von IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“:

Wahlrecht der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert: Die Änderungen sind für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen, anzuwenden.

Änderungen von IAS 39 „Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung“ und IFRS 4 „Versicherungsverträge“ – Finanzgarantien und Kreditzusagen:

Finanzielle Garantien fallen nach der Überarbeitung von IAS 39 und IFRS 4 allein in den Anwendungsbereich von IAS 39. Vorher unterlagen finanzielle Garantien – je nach Ausgestaltung – entweder dem Anwendungsbereich des IAS 39 oder des IFRS 4. Die Änderung ist für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen, anzuwenden.

IFRS 6 „Erkundung und Bewertung von mineralischen Ressourcen“ sowie Änderungen von IFRS 1 und IFRS 6: Diese Änderungen sind erstmals für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen, anzuwenden.

IFRIC 4 „Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält“ und IFRIC 5 „Rechte auf Anteile an Fonds für Entsorgung, Wiederherstellung und Umweltsanierung“:

Diese Interpretationen sind erstmals für das am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnende Geschäftsjahr anzuwenden.

IFRIC 6 „Verbindlichkeiten, die sich aus einer Teilnahme an einem spezifischen Markt ergeben – Elektro- und Elektronik-Altgeräte“:

Die Interpretation ist in Geschäftsjahren, die am oder nach dem 1. Januar 2006 beginnen, anzuwenden.

IFRIC 7 „Anwendung des „Restatement Approach“ von IAS 29 „Rechnungslegung in Hochinflationländern“:

Diese Interpretation ist erstmals für das am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnende Geschäftsjahr anzuwenden.

IFRIC 8 „Anwendungsbereich von IFRS 2“:

Die Änderungen sind erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Mai 2006 beginnen.

IFRIC 9 „Erneute Beurteilung von eingebetteten Derivaten“:

Die Interpretationen sind erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juni 2006 beginnen.

IFRIC 10 „Zwischenberichterstattung und Wertminderung“:

Diese Interpretation ist erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. November 2006 beginnen.

Aus diesen neuen Rechnungslegungsvorschriften sind keine wesentlichen Auswirkungen auf künftige Konzernabschlüsse zu erwarten.

Entwicklung der Immateriellen Vermögenswerte

| | Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte T€ | Entwicklungs- kosten T€ | Geschäfts- oder Firmenwerte T€ | Geleistete Anzahlungen T€ | Gesamt T€ |
|---|--|-------------------------------|---|---------------------------------|----------------|
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | | |
| Stand 1. 8. 2004 | 350.227 | 110.657 | 45.350 | 13.531 | 519.765 |
| Währungsdifferenzen | - 506 | - | - | - 5 | - 511 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - |
| Zugänge | 15.348 | 33.655 | - | 14.332 | 63.335 |
| Umbuchungen | 6.391 | - | - | - 5.803 | 588 |
| Abgänge | 18.817 | - | - | - | 18.817 |
| Stand am 31. 7. 2005 | 352.643 | 144.312 | 45.350 | 22.055 | 564.360 |
| Abschreibungen | | | | | |
| Stand 1. 8. 2004 | 158.802 | 33.735 | - | - | 192.537 |
| Währungsdifferenzen | - 435 | - | - | - | - 435 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - |
| Zugänge | 62.803 | 18.394 | - | - | 81.197 |
| Zugänge außerplanmäßig | - | - | - | - | - |
| Abgänge | 2.526 | - | - | - | 2.526 |
| Stand am 31. 7. 2005 | 218.644 | 52.129 | - | - | 270.773 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | | |
| Stand 1. 8. 2005 | 352.643 | 144.312 | 45.350 | 22.055 | 564.360 |
| Währungsdifferenzen | - 318 | - | - | - 8 | - 326 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - 42.116 | - | - 34.530 | - | - 76.646 |
| Zugänge | 32.309 | 31.494 | - | 19.613 | 83.416 |
| Umbuchungen | 22.989 | - | - | - 21.177 | 1.812 |
| Abgänge | 11.863 | - | - | 42 | 11.905 |
| Stand am 31. 7. 2006 | 353.644 | 175.806 | 10.820 | 20.441 | 560.711 |
| Abschreibungen | | | | | |
| Stand 1. 8. 2005 | 218.644 | 52.129 | - | - | 270.773 |
| Währungsdifferenzen | - 218 | - | - | - | - 218 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - 32.727 | - | - | - | - 32.727 |
| Zugänge | 49.286 | 26.110 | - | - | 75.396 |
| Zugänge außerplanmäßig | 1.177 | - | - | - | 1.177 |
| Abgänge | 3.985 | - | - | - | 3.985 |
| Stand am 31. 7. 2006 | 232.177 | 78.239 | - | - | 310.416 |
| Restbuchwert zum 31. 7. 2005 | 133.999 | 92.183 | 45.350 | 22.055 | 293.587 |
| Restbuchwert zum 31. 7. 2006 | 121.467 | 97.567 | 10.820 | 20.441 | 250.295 |

Entwicklung der Sachanlagen

| | Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken T€ | Technische Anlagen und Maschinen T€ | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung T€ | Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau T€ | Gesamt T€ |
|--|--|--|--|--|------------------|
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | | | | |
| Stand 1. 8. 2004 | 632.881 | 421.487 | 1.676.810 | 136.140 | 2.867.318 |
| Währungsdifferenzen | - 934 | - 85 | - 256 | - | - 1.275 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - |
| Zugänge | 27.847 | 31.065 | 193.365 | 55.114 | 307.391 |
| Umbuchungen | 15.211 | 10.556 | 64.499 | - 90.854 | - 588 |
| Abgänge | 1.107 | 5.422 | 38.034 | 344 | 44.907 |
| Stand am 31. 7. 2005 | 673.898 | 457.601 | 1.896.384 | 100.056 | 3.127.939 |
| Abschreibungen | | | | | |
| Stand 1. 8. 2004 | 257.076 | 329.777 | 1.171.988 | - | 1.758.841 |
| Währungsdifferenzen | - 546 | - 5 | - 179 | - | - 730 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - |
| Zugänge | 18.769 | 27.871 | 215.792 | - | 262.432 |
| Zugänge außerplanmäßig | - | - | - | - | - |
| Abgänge | 755 | 4.766 | 28.165 | - | 33.686 |
| Stand am 31. 7. 2005 | 274.544 | 352.877 | 1.359.436 | - | 1.986.857 |
| Anschaffungs-/ Herstellungskosten | | | | | |
| Stand 1. 8. 2005 | 673.898 | 457.601 | 1.896.384 | 100.056 | 3.127.939 |
| Währungsdifferenzen | - 488 | - 44 | - 1.137 | 45 | - 1.624 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - 2.175 | - 23.854 | - 28.894 | - 292 | - 55.215 |
| Zugänge | 50.827 | 18.249 | 160.654 | 94.228 | 323.958 |
| Umbuchungen | 17.575 | 11.938 | 61.271 | - 92.596 | - 1.812 |
| Abgänge | 5.079 | 4.704 | 42.264 | 27 | 52.074 |
| Stand am 31. 7. 2006 | 734.558 | 459.186 | 2.046.014 | 101.414 | 3.341.172 |
| Abschreibungen | | | | | |
| Stand 1. 8. 2005 | 274.544 | 352.877 | 1.359.436 | - | 1.986.857 |
| Währungsdifferenzen | - 387 | - 28 | - 887 | - | - 1.302 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - 162 | - 14.131 | - 14.865 | - | - 29.158 |
| Zugänge | 19.034 | 26.459 | 200.744 | - | 246.237 |
| Zugänge außerplanmäßig | - | - | - | 402 | 402 |
| Abgänge | 2.086 | 4.715 | 33.415 | - | 40.216 |
| Stand am 31. 7. 2006 | 290.943 | 360.462 | 1.511.013 | 402 | 2.162.820 |
| Restbuchwert zum 31. 7. 2005 | 399.354 | 104.724 | 536.948 | 100.056 | 1.141.082 |
| Restbuchwert zum 31. 7. 2006 | 443.615 | 98.724 | 535.001 | 101.012 | 1.178.352 |

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|--------------------|------------------|------------------|
| Tätigkeitsbereiche | | |
| Fahrzeuge | 6.056.241 | 5.278.254 |
| Teile und Zubehör | 426.250 | 366.837 |
| Sonstiges | 640.176 | 610.680 |
| | 7.122.667 | 6.255.771 |

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Regionen und Geschäftsfeldern ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

(2) Bestandsveränderung und Andere aktivierte Eigenleistungen

Die Anderen aktivierten Eigenleistungen resultieren im Wesentlichen aus der Aktivierung von Fahrzeugen und Entwicklungskosten.

(3) Sonstige betriebliche Erträge

Die Sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen, Buchgewinne aus dem Verkauf von Vermieteten Vermögenswerten, Versicherungsentschädigungen, Kursgewinne, Erträge aus Aktienoptionen und Erträge aus der Auflösung von Wertminderungen. Die Erhöhung der Sonstigen betrieblichen Erträge resultiert im Wesentlichen aus Erträgen aus Aktienoptionen. Die Kursgewinne im Geschäftsjahr belaufen sich auf T€ 9.373 (Vorjahr T€ 7.405).

(4) Materialaufwand

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|--|------------------|------------------|
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 2.819.864 | 2.430.763 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 453.643 | 316.838 |
| | 3.273.507 | 2.747.601 |

Bei Anwendung des Umsatzkostenverfahrens würden sich Umsatzkosten in Höhe von T€ 3.734.615 (Vorjahr T€ 3.530.167) ergeben.

(5) Personalaufwand

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|---|------------------|----------------|
| Löhne und Gehälter | 878.052 | 784.001 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | 159.423 | 128.106 |
| | 1.037.475 | 912.107 |
| Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt *, ** | | |
| Lohnempfänger | 4.178 | 4.241 |
| Gehaltsempfänger | 6.736 | 6.347 |
| Auszubildende und Praktikanten | 380 | 343 |
| | 11.294 | 10.931 |

*) inklusive Mitarbeiter in Altersteilzeit.

**) ohne Mitarbeiter CTS Gruppe.

(6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten Aufwendungen für Garantieverpflichtungen, Verwaltung und Vertrieb, Aufwendungen aus Währungssicherungen, Mieten, Aufwendungen für verschiedene Risiken und Aufwendungen aus Aktienoptionen. Die Erhöhung der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultiert im Wesentlichen aus Aufwendungen aus Aktienoptionen. Die Kursverluste betragen T€ 66.413 (Vorjahr T€ 9.473).

(7) Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

Das Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen setzt sich wie folgt zusammen:

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|--|----------------|---------------|
| Anteiliger Jahresüberschuss | 182.852 | – |
| Erstkonsolidierungserfolg | 541.263 | – |
| Anpassung an erzielbaren Betrag | – 520.758 | – |
| Erträge und Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen | 203.357 | – |
| davon Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten | 122.616 | – |

Als erzielbarer Betrag wurde der Nutzungswert zugrunde gelegt. Die at Equity bewerteten Anteile sind dem Segment „Deutschland“ und „Fahrzeuggeschäft“ zugeordnet.

(8) Übriges Finanzergebnis

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|---|----------------|---------------|
| Erträge aus Beteiligungen | – | 401 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 181.098 | 171.906 |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen | – 158.448 | – 125.554 |
| Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Rückstellungen | – 40.468 | – 31.590 |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | – 198.916 | – 157.144 |
| Sonstiges Finanzergebnis | 10.955 | 4.886 |
| | – 6.863 | 20.049 |

Die Zinserträge resultieren im Wesentlichen aus festverzinslichen Wertpapieren und Festgeldanlagen. Darüber hinaus enthalten sie Erträge aus verzinslichen Forderungen und Darlehen. Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen setzen sich aus Zinsaufwendungen aus der operativen Geschäftstätigkeit, der Begebung von Anleihen und der Aufzinsung von Rückstellungen zusammen.

Das Sonstige Finanzergebnis besteht ausschließlich aus dem Ergebnis aus der Veräußerung von Wertpapieren der Kategorie von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren.

(9) Ertragsteuern

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand setzt sich wie folgt zusammen:

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|--|----------------|----------------|
| Tatsächliche Steuern | 572.230 | 463.027 |
| Latente Steuern | 141.348 | – 10.129 |
| Ertragsteuern aus fortzuführendem Geschäft | 713.578 | 452.898 |
| Ertragsteuern aus nicht fortzuführendem Geschäft | 3.422 | 6.102 |
| Ertragsteuern | 717.000 | 459.000 |

Aufgrund von Steuersatzänderungen wurde gegenüber dem Vorjahr zusätzlich ein Ertrag aus Latenten Steuern in Höhe von T€ 17 (Vorjahr T€ 1.009) erfasst.

Der tatsächliche Steueraufwand wurde aufgrund von bisher nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträgen um T€ 2.196 (Vorjahr T€ 1.548) gemindert. Bei den Latenten Steuern führte dies in beiden Berichtsperioden zu keiner wesentlichen Veränderung.

Der periodenfremde tatsächliche Steueraufwand betrug T€ 4.632 (Steuerertrag Vorjahr T€ 12.079).

Die Zuschreibungen auf Latente Steuern im Berichtsjahr betragen T€ 1.690 und Abschreibungen T€ 2.893.

Im Vorjahr waren keine Zu- und Abschreibungen auf Latente Steuern erforderlich.

Im Berichtsjahr haben sich die ergebnisneutral im Eigenkapital verrechneten Latenten Steuern um T€ 38.375 (Vorjahr T€ 128.325) verändert.

Der Steuersatz für die Latenten Steuern wird auf Basis der aktuell gültigen Rechtslage ermittelt.

Für die Inlandsgesellschaften kommt ein durchschnittlicher Ertragsteuersatz von 39% (Vorjahr 39%) zur Anwendung. Die angewandten Steuersätze für die Auslandsgesellschaften liegen zwischen 0% und 41% (Vorjahr zwischen 0% und 41%).

Es bestehen Verlustvorträge und noch nicht genutzte Steuergutschriften in Höhe von T€ 8.848 (Vorjahr T€ 29.469), für die keine Aktiven Latenten Steuern angesetzt worden sind. Die Verlustvorträge im Berichtsjahr sind unbegrenzt vortragsfähig. Im Vorjahr waren die Verlustvorträge in Höhe von T€ 2.793 unbegrenzt vortragsfähig, der Rest war begrenzt vortragsfähig über einen Zeitraum von mehr als drei Jahren.

Daneben sind insgesamt T€ 3.443 (Vorjahr T€ 1.126) Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und T€ 244 (Vorjahr T€ 14) Latente Steuern auf noch nicht genutzte Steuergutschriften aktiviert. Für temporäre Differenzen auf einbehaltene Gewinne bei Tochtergesellschaften in Höhe von T€ 18.614 (Vorjahr T€ 30.336) wurden keine Latenten Steuern angesetzt, da diese Gewinne zum weiteren Ausbau der Geschäftstätigkeit an den einzelnen Standorten eingesetzt werden sollen.

Die Unterschiede zwischen dem aufgrund des rechnerischen Steuersatzes erwarteten Ertragsteueraufwands und dem tatsächlichen Ertragsteueraufwand können folgender Überleitungsrechnung entnommen werden:

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|--|----------------|----------------|
| Erwarteter Ertragsteueraufwand | 822.900 | 482.820 |
| Steuersatzbedingte Abweichungen | - 30.381 | - 28.066 |
| Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage | - 85.632 | 4.090 |
| Ansatz und Bewertung Aktive Latente Steuern | 768 | 967 |
| Aperiodische Effekte | 9.896 | - 961 |
| Sonstige Abweichungen | - 551 | 150 |
| Ausgewiesener Ertragsteueraufwand | 717.000 | 459.000 |

Die Aktiven und Passiven Latenten Steuern auf Ebene der einzelnen Bilanzposten werden in der folgenden Übersicht dargestellt.

| | Aktive Latente Steuern | | Passive Latente Steuern | |
|--|------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|
| | 31. 7. 2006 T€ | 31. 7. 2005 T€ | 31. 7. 2006 T€ | 31. 7. 2005 T€ |
| Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, vermietete Vermögenswerte und Finanzanlagen | 232.796 | 218.683 | 430.723 | 284.343 |
| Sonstige Aktiva | 300.821 | 150.655 | 387.423 | 340.564 |
| Steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben | 444 | 785 | - | - |
| Rückstellungen | 255.652 | 252.897 | 642 | - |
| Verbindlichkeiten | 194.082 | 13.639 | 205.520 | 7.337 |
| Zwischensumme | 983.795 | 636.659 | 1.024.308 | 632.244 |
| Saldierung | - 842.544 | - 451.895 | - 842.544 | - 451.895 |
| Bestand laut Konzernbilanz | 141.251 | 184.764 | 181.764 | 180.349 |

(10) Ergebnis nach Steuern aus nicht fortzuführendem Geschäft

Der Verkauf der CTS Gruppe wurde nach den Regelungen zur Bilanzierung von aufgegebenen Geschäftsbereichen im Sinne von IFRS 5 dargestellt. Im Einzelnen setzt sich das Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen wie folgt zusammen:

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|--|---------------|---------------|
| Umsatzerlöse | 149.992 | 318.202 |
| Aufwendungen | - 148.072 | - 303.208 |
| Ergebnis vor Finanzergebnis | 1.920 | 14.994 |
| Finanzergebnis | - 810 | - 1.264 |
| Laufendes Ergebnis vor Steuern aus nicht fortzuführendem Geschäft | 1.110 | 13.730 |
| Ertragsteuern | - 1.363 | - 6.102 |
| Laufendes Ergebnis nach Steuern aus nicht fortzuführendem Geschäft | - 253 | 7.628 |
| Ergebnis aus der Veräußerung der CTS-Gruppe vor Steuern | 80.692 | - |
| Steuern auf das Ergebnis aus der Veräußerung der CTS-Gruppe | 2.059 | - |
| Ergebnis aus der Veräußerung der CTS-Gruppe nach Steuern | 78.633 | - |
| Ergebnis nach Steuern aus nicht fortzuführendem Geschäft | 78.381 | 7.628 |

Der Veräußerungspreis betrug T€ 168.954, der vollständig durch Zahlungsmittel beglichen wurde. Im Zusammenhang mit der Veräußerung gingen T€ 518 an Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten ab.

Im Wesentlichen gingen folgende Vermögenswerte und Schulden ab:

| | 31. 7. 2006 T€ |
|---|-------------------|
| Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Aktive Latente Steuern | 69.400 |
| Sonstige Aktiva ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 135.152 |
| Rückstellungen | 39.354 |
| Verbindlichkeiten | 76.915 |

(11) Ergebnisanteil anderer Gesellschafter

Im Ergebnis nach Steuern des Konzerns sind auf andere Gesellschafter entfallende Verlustanteile in Höhe von T€ 3.445 (Vorjahr 3.504 T€) enthalten.

(12) Ergebnis je Aktie

| | | 2005/06 | 2004/05 |
|---|-------|-----------|-----------|
| Ergebnis nach Steuern aus fortzuführendem Geschäft | T€ | 1.314.619 | 771.372 |
| Ergebnis nach Steuern aus nicht fortzuführendem Geschäft | T€ | 78.381 | 7.628 |
| Verlustanteil anderer Gesellschafter | T€ | 3.445 | 3.504 |
| Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber | T€ | 28.451 | – |
| Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche AG | T€ | 1.367.994 | 782.504 |
| Ergebnisanteil Stammaktien aus fortzuführendem Geschäft | T€ | 644.544 | 387.176 |
| Ergebnisanteil Stammaktien aus nicht fortzuführendem Geschäft | T€ | 38.928 | 3.551 |
| Ergebnisanteil Vorzugsaktien aus fortzuführendem Geschäft | T€ | 645.069 | 387.700 |
| Ergebnisanteil Vorzugsaktien aus nicht fortzuführendem Geschäft | T€ | 39.453 | 4.077 |
| Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Stammaktien | Stück | 8.750.000 | 8.750.000 |
| Durchschnittliche Anzahl der ausgegebenen Vorzugsaktien | Stück | 8.750.000 | 8.750.000 |
| Ergebnis je Stammaktie aus fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert) | € | 73,66 | 44,24 |
| Ergebnis je Stammaktie aus nicht fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert) | € | 4,44 | 0,40 |
| Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert) | € | 73,72 | 44,30 |
| Ergebnis je Vorzugsaktie aus nicht fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert) | € | 4,50 | 0,46 |

Das Ergebnis je Aktie wird aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Porsche AG durch die Anzahl der im Geschäftsjahr insgesamt ausgegebenen Aktien ermittelt. Maßnahmen, die zu Verwässerungseffekten führen, ergaben sich nicht.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

(13) Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Der in der Kapitalflussrechnung betrachtete Finanzmittelbestand umfasst ausschließlich die Bilanzposition Flüssige Mittel, die sich aus Kassenbeständen, Schecks und Guthaben bei Kreditinstituten mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten zusammensetzt. Die Einflüsse aus wechsellkursbedingten Änderungen der Flüssigen Mittel betragen im Konzern T€ – 5.012 (Vorjahr T€ – 31.607).

Die Kapitalflussrechnung zeigt, wie sich die Zahlungsmittel des Porsche Konzerns im Laufe des Berichtsjahres durch Mittelzu- und Mittelabflüsse verändert haben. Hierzu werden die Zahlungsströme in der Kapitalflussrechnung nach laufender Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit einschließlich Geldanlage in Wertpapiere sowie Finanzierungstätigkeit unterteilt.

Die Zahlungsmittelzu- und -abflüsse aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden nach der direkten Methode dargestellt. Die Mittelzu- und Mittelabflüsse aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts umfassen neben Zugängen in den Sach- und Finanzanlagen auch Zugänge bei den Immateriellen Vermögenswerten. Ebenfalls werden hier die Veränderungen der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen. Die Mittelzu- und -abflüsse aus Investitionstätigkeit einschließlich der Geldanlagen in Wertpapiere ergänzen die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts um Veränderungen der Geldanlagen in Wertpapiere. In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Krediten auch die Zahlungsmittelzuflüsse aus der Begebung von Anleihen und Sonstigen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen.

Demgegenüber wird ausgehend vom Ergebnis nach Steuern der Mittelzu- und -abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Dazu wird das Ergebnis nach Steuern um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen, das sind im Wesentlichen Abschreibungen und die Veränderungen der Rückstellungen, sowie nicht zahlungswirksame Erträge korrigiert und um die Veränderung der betrieblichen Aktiva und Passiva ergänzt.

In der Konzern-Kapitalflussrechnung wurde im Berichtsjahr und im Vorjahr zur Verbesserung des Aussagegehalts die Veränderung der Latenten Steuern im operativen Bereich des Mittelzuflusses/-abflusses aus laufender Geschäftstätigkeit separat ausgewiesen. Dementsprechend wurden die Werte der Veränderungen der sonstigen Aktiva sowie der Rückstellungen um die jeweiligen Beträge angepasst. Die Veränderungen der Bilanzpositionen, die für die Entwicklung der Kapitalflussrechnung herangezogen werden, werden um nicht zahlungswirksame Effekte aus der Währungsumrechnung und Konsolidierungskreisänderungen angepasst. Aus diesem Grund sind die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen mit den entsprechenden Werten aus der veröffentlichten Konzernbilanz nicht unmittelbar abstimbar.

Im Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind enthalten:

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|--------------------------|---------------|---------------|
| Gezahlte Zinsen | – 140.133 | – 103.144 |
| Erhaltene Zinsen | 138.258 | 147.968 |
| Bezahlte Ertragsteuern | – 440.425 | – 635.304 |
| Erstattete Ertragsteuern | 25.596 | 9.637 |
| Erhaltene Dividenden | 68.281 | 378 |

Erläuterungen zur Konzernbilanz

(14) Anlagevermögen

Unter den Immateriellen Vermögenswerten werden die erworbenen Entwicklungsleistungen, Zuschüsse für Werkzeugkosten, aktivierte Entwicklungskosten für Fahrzeuge, Geschäfts- oder Firmenwerte, Lizenzen und Software ausgewiesen.

Die gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen, das sind die Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie die Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten, haben sich wie folgt entwickelt:

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|--|----------------|----------------|
| Forschungs- und Entwicklungskosten | 443.113 | 338.136 |
| Abschreibungen | – 26.110 | – 18.394 |
| Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten | 31.494 | 33.655 |
| | 448.497 | 353.397 |

Die Geschäfts- oder Firmenwerte im Porsche Konzern entwickelten sich wie folgt:

| | T€ |
|----------------------------------|---------------|
| Buchwert zum 1. 8. 2005 | 45.350 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | – 34.530 |
| Zugänge im Geschäftsjahr 2005/06 | – |
| Abgänge im Geschäftsjahr 2005/06 | – |
| Buchwert zum 31. 7. 2006 | 10.820 |
| Buchwert zum 1. 8. 2004 | 45.350 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | – |
| Zugänge im Geschäftsjahr 2004/05 | – |
| Abgänge im Geschäftsjahr 2004/05 | – |
| Buchwert zum 31. 7. 2005 | 45.350 |

Ein Wertminderungsbedarf für die Geschäfts- oder Firmenwerte ergab sich bisher nicht. Die Entwicklung des Anlagevermögens des Konzerns wird auf den folgenden Seiten dargestellt. In der Darstellung der Entwicklung der Abschreibungen sind die Abschreibungen aus aufgegebenen Geschäftsbereichen enthalten.

Entwicklung der Finanzanlagen

| | At-Equity bewertete Anteile* T€ | Sonstige Beteiligungen T€ | Sonstige Ausleihungen T€ | Gesamt T€ |
|---|---------------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|------------------|
| Anschaftungs-/Herstellungskosten | | | | |
| Stand 1.8.2004 | - | 21.865 | 96 | 21.961 |
| Währungsdifferenzen | - | - | - | - |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | - |
| Zugänge | - | 4.573 | 40 | 4.613 |
| Umbuchungen | - | - | - | - |
| Abgänge | - | - | - | - |
| Stand am 31.7.2005 | - | 26.438 | 136 | 26.574 |
| Abschreibungen | | | | |
| Stand 1.8.2004 | - | - | - | - |
| Währungsdifferenzen | - | - | - | - |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | - |
| Zugänge | - | - | - | - |
| Zugänge außerplanmäßig | - | - | - | - |
| Abgänge | - | - | - | - |
| Stand am 31.7.2005 | - | - | - | - |
| Anschaftungs-/Herstellungskosten | | | | |
| Stand 1.8.2005 | - | 26.438 | 136 | 26.574 |
| Währungsdifferenzen | - | - | - | - |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | - |
| Zugänge | 3.263.733 | 1.172 | 11 | 3.264.916 |
| Umbuchungen | - | - | - | - |
| Abgänge | - | - | 2 | 2 |
| Stand am 31.7.2006 | 3.263.733 | 27.610 | 145 | 3.291.488 |
| Abschreibungen | | | | |
| Stand 1.8.2005 | - | - | - | - |
| Währungsdifferenzen | - | - | - | - |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | - |
| Zugänge | - | - | - | - |
| Zugänge außerplanmäßig | - | - | - | - |
| Abgänge | - | - | - | - |
| Stand am 31.7.2006 | - | - | - | - |
| Restbuchwert zum 31.7.2005 | - | 26.438 | 136 | 26.574 |
| Restbuchwert zum 31.7.2006 | 3.263.733 | 27.610 | 145 | 3.291.488 |

* Nettozugang

Entwicklung der Vermieteten Vermögenswerte sowie des gesamten Anlagevermögens

| | Vermietete Vermögens- werte T€ | Anlage- vermögen Gesamt T€ |
|---|---|-------------------------------------|
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | |
| Stand 1. 8. 2004 | 1.290.677 | 4.699.721 |
| Währungsdifferenzen | - 3.741 | - 5.527 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - |
| Zugänge | 543.638 | 918.977 |
| Umbuchungen | - | - |
| Abgänge | 472.750 | 536.474 |
| Stand am 31. 7. 2005 | 1.357.824 | 5.076.697 |
| Abschreibungen | | |
| Stand 1. 8. 2004 | 368.244 | 2.319.622 |
| Währungsdifferenzen | - 1.234 | - 2.399 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - |
| Zugänge | 174.613 | 518.242 |
| Zugänge außerplanmäßig | - | - |
| Abgänge | 150.906 | 187.118 |
| Stand am 31. 7. 2005 | 390.717 | 2.648.347 |
| Anschaffungs-/Herstellungskosten | | |
| Stand 1. 8. 2005 | 1.357.824 | 5.076.697 |
| Währungsdifferenzen | - 56.484 | - 58.434 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - 131.861 |
| Zugänge | 551.948 | 4.224.238 |
| Umbuchungen | - | - |
| Abgänge | 533.097 | 597.078 |
| Stand am 31. 7. 2006 | 1.320.191 | 8.513.562 |
| Abschreibungen | | |
| Stand 1. 8. 2005 | 390.717 | 2.648.347 |
| Währungsdifferenzen | - 15.166 | - 16.686 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - 61.885 |
| Zugänge | 164.801 | 486.434 |
| Zugänge außerplanmäßig | - | 1.579 |
| Abgänge | 180.811 | 225.012 |
| Stand am 31. 7. 2006 | 359.541 | 2.832.777 |
| Restbuchwert zum 31. 7. 2005 | 967.107 | 2.428.350 |
| Restbuchwert zum 31. 7. 2006 | 960.650 | 5.680.785 |

Der Porsche Konzern tritt im Geschäftsfeld Finanzdienstleistungen als Leasinggeber auf und vermietet hauptsächlich eigene Produkte. Die Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating Leasingverträgen in Höhe von T€ 406.706 (Vorjahr T€ 345.167) stellen sich wie folgt dar:

| | 31.7.2006 T€ | 31.7.2005 T€ |
|--------------------------|-----------------|-----------------|
| Restlaufzeit bis 1 Jahr | 179.354 | 118.191 |
| Restlaufzeit 1 – 5 Jahre | 227.352 | 226.976 |
| | 406.706 | 345.167 |

Die Entwicklung der Vermieteten Vermögenswerte im Geschäftsjahr ist im Anlagenspiegel dargestellt. Die Verträge beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln.

(15) Vorräte

Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

| | 31.7.2006 T€ | 31.7.2005 T€ |
|---|-----------------|-----------------|
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 73.251 | 85.252 |
| Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 47.039 | 49.152 |
| Fertige Erzeugnisse und Waren | 473.790 | 437.359 |
| Geleistete Anzahlungen auf Vorräte | - | 9 |
| | 594.080 | 571.772 |

Von dem Gesamtbetrag der zum Stichtag bilanzierten Vorräte in Höhe von T€ 594.080 (Vorjahr T€ 571.772) sind T€ 193.348 (Vorjahr T€ 191.744) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Im Geschäftsjahr wurden Wertaufholungen in Höhe von T€ 1.678 (Wertminderungen im Vorjahr T€ 5.236) ergebniswirksam erfasst. Die Wertaufholungen ergaben sich aufgrund neuer Erkenntnisse in Bezug auf Gängigkeiten.

(16) Lang- und Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

| | 31.7.2006 T€ | 31.7.2005 T€ |
|---|-----------------|-----------------|
| Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen | 6.867 | 40.816 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 187.843 | 266.850 |
| Forderungen an Beteiligungsunternehmen | 10.261 | – |
| | 204.971 | 307.666 |
| davon langfristig | 1.990 | 21.252 |
| davon kurzfristig | 202.981 | 286.414 |

Die Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen ermitteln sich wie folgt:

| | 31.7.2006 T€ | 31.7.2005 T€ |
|--|-----------------|-----------------|
| Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Fertigungsaufträge | 89.098 | 242.481 |
| davon mit Kunden abgerechnete Leistungen | – 59.891 | – 173.421 |
| Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen vor Erhaltenen Anzahlungen | 29.207 | 69.060 |
| Erhaltene Anzahlungen | – 22.340 | – 28.244 |
| | 6.867 | 40.816 |

Der Umsatz aus langfristigen Fertigungsaufträgen beläuft sich auf T€ 39.287 (Vorjahr T€ 59.908). Die mit den Kunden abgerechneten Aufträge und Teilaufträge werden unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen.

(17) Lang- und Kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

| | 31.7. 2006 T€ | 31.7. 2005 T€ |
|--|------------------|------------------|
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 1.683.639 | 1.567.302 |
| davon langfristig | 1.248.750 | 1.183.421 |
| davon kurzfristig | 434.889 | 383.881 |

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthalten Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierungen einschließlich fälliger Raten in Höhe von T€ 519.803 (Vorjahr T€ 472.971) sowie Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen in Höhe von T€ 1.202.852 (Vorjahr T€ 1.131.145). Die kumulierten Wertberichtigungen für risikobehaftete ausstehende Mindestleasingzahlungen bei Finanzierungsleasingverhältnissen betragen T€ 39.016 (Vorjahr T€ 36.814).

Die Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen resultieren aus Fahrzeugfinanzierungen und gliedern sich wie folgt:

| | 31.7. 2006 T€ | 31.7. 2005 T€ |
|--|------------------|------------------|
| Bruttogesamtinvestition in das Leasingverhältnis | 1.351.430 | 1.275.639 |
| Restlaufzeit bis 1 Jahr | 454.100 | 401.597 |
| Restlaufzeit 1 – 5 Jahre | 897.115 | 873.619 |
| Restlaufzeit größer 5 Jahre | 215 | 423 |
| Noch nicht realisierter Finanzertrag | – 148.578 | – 144.494 |
| Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen | 1.202.852 | 1.131.145 |
| Restlaufzeit bis 1 Jahr | 385.059 | 332.972 |
| Restlaufzeit 1 – 5 Jahre | 817.730 | 797.778 |
| Restlaufzeit größer 5 Jahre | 63 | 395 |

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden grundsätzlich durch Sicherungsübereignungen, Bürgschaften oder Grundpfandrechte gesichert.

Der Betrag der nicht garantierten Restwerte, die zu Gunsten des Porsche Konzerns anfallen, beträgt T€ 334.345 (Vorjahr T€ 313.372).

(18) Lang- und Kurzfristige Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

| | 31.7.2006 T€ | 31.7.2005 T€ |
|------------------------------|------------------|------------------|
| Derivative Finanzinstrumente | 1.294.132 | 698.682 |
| Sonstige Vermögenswerte | 259.064 | 287.482 |
| Ertragsteuerforderungen | 1.306 | 19.236 |
| Übrige Forderungen | 260.370 | 306.718 |
| Aktive Rechnungsabgrenzungen | 19.451 | 18.780 |
| | 1.573.953 | 1.024.180 |
| davon langfristig | 172.659 | 245.784 |
| davon kurzfristig | 1.401.294 | 778.396 |

Die Position Derivative Finanzinstrumente umfasst insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Aktienoptionen und kombinierte Optionsgeschäfte. Sie weist mit einem Teilbetrag in Höhe von T€ 157.542 (Vorjahr T€ 238.077) eine Restlaufzeit von über einem Jahr auf.

Die Sonstigen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen sonstige Steuern und geleistete Anzahlungen und haben in Höhe von T€ 12.853 (Vorjahr T€ 6.299) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

Aktive Rechnungsabgrenzungen in Höhe von T€ 19.451 (Vorjahr T€ 18.780) ergeben sich im Wesentlichen aus Mieten und Marketingaufwendungen sowie abgegrenzten Wartungsaufwendungen für Hard- und Software. Der Aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält Abgrenzungen in Höhe von T€ 2.264 (Vorjahr T€ 1.408) mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

(19) Wertpapiere

| | 31.7.2006 T€ | 31.7.2005 T€ |
|------------------------------|------------------|------------------|
| Aktien | 110.753 | 95.603 |
| Investmentanteile | 1.157.732 | 92.311 |
| Festverzinsliche Wertpapiere | 732.566 | 418.300 |
| Übrige Wertpapiere | 760.542 | 1.264.882 |
| | 2.761.593 | 1.871.096 |
| davon langfristig | 713.072 | 378.016 |
| davon kurzfristig | 2.048.521 | 1.493.080 |

(20) Flüssige Mittel

Bei den Flüssigen Mitteln in Höhe von T€ 1.988.550 (Vorjahr T€ 1.754.930) handelt es sich um Schecks, Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten mit einer Fälligkeit innerhalb von drei Monaten.

(21) Eigenkapital und Anteile anderer Gesellschafter

Die Entwicklung des Eigenkapitals und der Anteile anderer Gesellschafter ist im Eigenkapitalspiegel dargestellt.

Gezeichnetes Kapital

Das Gezeichnete Kapital der Porsche AG beträgt 45,5 Millionen Euro und ist unverändert in 8.750.000 Stammaktien sowie 8.750.000 stimmrechtslose Vorzugsaktien, auf die jeweils ein anteiliger Betrag des Grundkapitals von 2,60 Euro entfällt, aufgeteilt und voll eingezahlt. Die Vorzugsaktien sind mit einer Mehrdividende von 0,06 Euro ausgestattet.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält ausschließlich Einstellungen aus Aufgeldern und ist zum Vorjahr unverändert.

Gewinnrücklagen und Kumuliertes übriges Eigenkapital

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich ausschließlich um Andere Gewinnrücklagen. Die Gewinnrücklagen enthalten die laufenden und die in Vorjahren von der Porsche AG und einbezogenen Tochtergesellschaften erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne sowie erfolgsneutrale Transaktionen.

Die im Eigenkapital dargestellten erfolgsneutralen Veränderungen werden im Wesentlichen durch Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Porsche AG in Höhe von T€ 86.975 (Vorjahr T€ 69.475), Konsolidierungskreisänderungen in Höhe von T€ – 1.815 (Vorjahr T€ 0) und Währungsänderungen gegenüber dem Vorjahr in Höhe von T€ 4.321 (Vorjahr T€ – 30.197), sowie erfolgsneutral im Eigenkapital verrechnete Aufwendungen und Erträge aus assoziierten Unternehmen beeinflusst.

Die Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen in Höhe von T€ – 1.821 (Vorjahr T€ 10.532) werden gesondert ausgewiesen.

Im Kumulierten übrigen Eigenkapital enthalten ist die Veränderung der erfolgsneutralen Marktwertbewertung von Finanzinstrumenten in Höhe von T€ – 126.907 (Vorjahr T€ – 188.763). Der Ausweis erfolgt nach Berücksichtigung Latenter Steuern.

Die anteiligen ergebnisneutralen Eigenkapitalveränderungen aus assoziierten Unternehmen werden im Konzernabschluss der Porsche AG ergebnisneutral erfasst. Der Gesamtbetrag der ergebnisneutral erfassten Beträge im Geschäftsjahr 2005/06 aus der Anwendung der Equity-Methode führt zu einer Eigenkapitalerhöhung um T€ 6.161 (Vorjahr T€ 0).

Der Jahresabschluss der Porsche AG zum 31. Juli 2006 weist einen Bilanzgewinn von € 627.000.000 aus. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, den Bilanzgewinn wie folgt zu verwenden:

| | |
|--|-----------------|
| Ausschüttung einer Dividende von € 8,94 (€ 5,94 + € 3,00 Sonderdividende) je Stammaktie ISIN Nr.DE0006937709 (Wertpapier-Kenn-Nummer 693 770) auf 8.750.000 Stammaktien für das Geschäftsjahr 2005/06 | € 78.225.000,- |
| Ausschüttung einer Dividende von € 9,00 (€ 6,00 + € 3,00 Sonderdividende) je Vorzugsaktie ISIN Nr.DE0006937733 (Wertpapier-Kenn-Nummer 693 773) auf 8.750.000 Vorzugsaktien für das Geschäftsjahr 2005/06 | € 78.750.000,- |
| Einstellung in Gewinnrücklagen | € 470.025.000,- |
| Bilanzgewinn | € 627.000.000,- |

Aus der Dividendenzahlung für 2004/05 ergibt sich eine Gutschrift von Steuerguthaben aus dem vor dem Jahr 2001 geltenden Körperschaftsteuersystem in Höhe von T€ 5.009. Für künftige Dividendenzahlungen können Steuerminderungsansprüche in Höhe von 70,1 Millionen Euro (Vorjahr 75,1 Millionen Euro), die auf dem alten Körperschaftsteuersystem beruhen, in anteiligen jährlichen Teilbeträgen bis zum Geschäftsjahr 2019/20 realisiert werden. Aus der vorgeschlagenen Dividendenzahlung für 2005/06 ergibt sich ein Körperschaftsteuerminderungsanspruch in Höhe von T€ 5.009.

Hybridkapital

Das Ende Januar 2006 begebene nachrangige Hybridkapital mit einem Nominalvolumen von 1 Mrd. US Dollar stellt gemäß den Regelungen des IAS 32 Eigenkapital des Konzerns dar. Die Währungsrechnung des Hybridkapitals basiert auf dem Kurs zum Emissionszeitpunkt.

Anteile anderer Gesellschafter

Die Abnahme der Anteile anderer Gesellschafter resultiert im Wesentlichen aus dem Verlustanteil in Höhe von T€ 3.445 (Vorjahr T€ 3.504).

(22) Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Mitarbeitern der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften stehen Ansprüche im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung zu. Die Versorgungsleistungen variieren dabei nach den rechtlichen, wirtschaftlichen und steuerlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und basieren grundsätzlich auf der Beschäftigungsdauer und auf dem bezogenen Entgelt der begünstigten Mitarbeiter. Die unmittelbaren und mittelbaren Verpflichtungen umfassen solche aus bereits laufenden Pensionen sowie Anwartschaften für zukünftig zu zahlende Pensionen und Altersruhegelder.

Die betriebliche Altersversorgung erfolgt im Konzern überwiegend durch leistungsorientierte Versorgungspläne, daneben gibt es zum Teil auch beitragsorientierte Versorgungspläne. Die Beitragszusagen („Defined Contribution Plans“) betreffen hauptsächlich inländische Gesellschaften, die aufgrund gesetzlicher Bestimmungen Beiträge an die staatliche Rentenversicherungsanstalt abzuführen haben. Im Inland wurden an die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von T€ 49.974 (Vorjahr T€ 49.181) geleistet. Die leistungsorientierten Versorgungspläne werden gemäß IAS 19 nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren errechnet. Die Pensionsverpflichtungen werden mit dem Barwert der am Bewertungsstichtag erdienten Pensionsansprüche inklusive wahrscheinlicher künftiger Erhöhungen von Renten und Gehältern berücksichtigt. Der Verpflichtungsumfang für aktive Mitarbeiter erhöht sich jährlich um die Aufzinsung und um den Barwert der im Wirtschaftsjahr neu erdienten Pensionsansprüche. Der überwiegende Anteil der Versorgungsleistungen betrifft die Porsche AG. Zudem besteht mit der Porsche VarioRente in Deutschland ein persönliches Vorsorgekapital, das durch Beiträge der Mitarbeiter aufgebaut wird.

Die Berechnung der Pensionsverpflichtung erfolgt nach versicherungsmathematischen Methoden. Hierin enthalten sind Annahmen zu künftigen Lohn- und Gehaltstrends sowie Rententrends. Diese Berechnungsparameter werden vom Unternehmen jährlich geschätzt. Für die inländischen Gesellschaften erfolgt die Bewertung unter folgenden Annahmen:

Versicherungsmathematische Annahmen (nur Inland)

| | 2005/06 | 2004/05 |
|--------------------------|---------|---------|
| Abzinsungssatz | 4,50% | 4,00% |
| zukünftiger Gehaltstrend | 3,50% | 3,50% |
| Rententrend | 1,75% | 1,75% |

Die Pensionsverpflichtungen der ausländischen Gesellschaften sind insgesamt von untergeordneter Bedeutung.

Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen und der Ermittlung der Pensionskosten wird die Zehn-Prozent Korridor-Regel angewendet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden nicht berücksichtigt, soweit sie zehn Prozent des Verpflichtungsumfangs bzw. zehn Prozent des beizulegenden Zeitwerts des vorhandenen Planvermögens nicht übersteigen.

Der den Korridor übersteigende Betrag wird über die durchschnittliche Restdienstzeit der aktiven Belegschaft ergebniswirksam verteilt und bilanziell erfasst. Wegen nicht erfasster versicherungsmathematischer Verluste sind die bilanzierten Pensionsrückstellungen niedriger als der Barwert der Pensionsverpflichtung.

Es ergeben sich die nachstehenden Nettoverpflichtungen:

| | 31.7.2006 T€ | 31.7.2005 T€ |
|--|-----------------|-----------------|
| Barwerte der rückerstattungsfinanzierten Versorgungsansprüche | 709.664 | 719.183 |
| Barwerte der fondsfinanzierten Versorgungsansprüche | 49.004 | 44.131 |
| Arbeitsverpflichtungsbarwerte der Versorgungszusagen | 758.668 | 763.314 |
| Fondsvermögen zu Marktwerten | - 37.309 | - 32.476 |
| Nettoverpflichtungen | 721.359 | 730.838 |
| Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-) | - 63.572 | - 134.574 |
| Nicht erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand | 956 | - |
| Bilanzwerte zum 31.7.2006 bzw. 31.7.2005 | 658.743 | 596.264 |

Die in der Bilanz erfassten Werte für Rückstellungen und ähnliche Verpflichtungen entwickelten sich gegenüber dem Vorjahr wie folgt:

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|---|----------------|----------------|
| Bilanzwerte zum 1.8.2005 bzw. 1.8.2004 | 596.264 | 550.817 |
| Konzernkreisänderung | - 6.842 | - |
| Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen | 71.085 | 49.303 |
| Geleistete Rentenzahlungen | - 17.331 | - 16.193 |
| Fondsdotierungen | 1.213 | 44 |
| Mitarbeiterbeiträge für betriebliche Altersvorsorge | 14.354 | 12.293 |
| Bilanzwerte zum 31.7.2006 bzw. 31.7.2005 | 658.743 | 596.264 |

Die Zusammensetzung der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Beträge kann aus nachstehender Tabelle entnommen werden.

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|--|---------------|---------------|
| Dienstzeitaufwand | 39.143 | 22.871 |
| Zinsaufwand | 30.172 | 28.087 |
| Ertrag des Fondsvermögens | - 2.125 | - 1.655 |
| Amortisierte versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+) | 3.866 | - |
| Erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand | 29 | - |
| Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen | 71.085 | 49.303 |

Die tatsächlichen Erträge aus dem Planvermögen betragen im Geschäftsjahr T€ 2.811 (Vorjahr T€ 3.659).

(23) Lang- und Kurzfristige Steuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen

| | 31. 7. 2006 | | 31. 7. 2005 | |
|--|------------------|------------------|------------------|----------------|
| | T€ | T€ | T€ | T€ |
| | davon | | davon | |
| | Restlaufzeit | | Restlaufzeit | |
| | bis ein Jahr | | bis ein Jahr | |
| Steuerrückstellungen | 238.026 | 238.026 | 163.713 | 163.713 |
| Rückstellungen für Personal | 300.194 | 297.356 | 272.475 | 248.883 |
| Rückstellungen für den laufenden Geschäftsbetrieb | 1.069.369 | 444.370 | 1.034.753 | 374.103 |
| Übrige Rückstellungen | 271.471 | 270.796 | 219.765 | 219.034 |
| Sonstige Rückstellungen | 1.641.034 | 1.012.522 | 1.526.993 | 842.020 |

In den Rückstellungen für Personal sind im Wesentlichen Verpflichtungen für Urlaubs- und Weihnachtsgeldgratifikationen, Verpflichtungen für Erfolgsbeteiligungen und Tantiemen, Altersteilzeit sowie Jubiläumswendungen enthalten.

Die Rückstellungen für den laufenden Geschäftsbetrieb enthalten insbesondere Vorsorgen für Garantieverpflichtungen, Marketingleistungen, Boni und Rabatte.

Die Übrigen Rückstellungen enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen, Rückstellungen für Prozessrisiken sowie Entsorgungsverpflichtungen für Altfahrzeuge.

Die Sonstigen Rückstellungen entwickeln sich wie folgt:

| | Stand 1.8.2005 T€ | Kurs- differenzen T€ | Zuführung T€ | Aufzinsung T€ | Verbrauch T€ | Auflösung T€ | Stand 31.7.2006 T€ |
|--|-------------------------|----------------------------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|
| Rückstellungen für Personal | 272.475 | - 623 | 189.903 | - | 159.554 | 2.007 | 300.194 |
| Rückstellungen für den laufenden Geschäftsbetrieb | 1.034.753 | - 1.455 | 278.399 | 10.296 | 243.592 | 9.032 | 1.069.369 |
| Übrige Rückstellungen | 219.765 | - 1.675 | 262.081 | - | 178.586 | 30.114 | 271.471 |
| | 1.526.993 | - 3.753 | 730.383 | 10.296 | 581.732 | 41.153 | 1.641.034 |

(24) Lang- und Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

| | | Restlaufzeit bis 1 Jahr T€ | Restlaufzeit 1 – 5 Jahre T€ | Restlaufzeit größer 5 Jahre T€ |
|-----------------------------------|------------------|----------------------------------|-----------------------------------|---|
| 31.7.2006 | | | | |
| Anleihen | 2.650.516 | 303.472 | 1.144.648 | 1.202.396 |
| Verbindlichkeiten Kreditinstitute | 218.986 | 184.742 | 34.244 | - |
| Sonstige Finanzverbindlichkeiten | 1.890.645 | 742.283 | 1.148.362 | - |
| | 4.760.147 | 1.230.497 | 2.327.254 | 1.202.396 |
| 31.7.2005 | | | | |
| Anleihen | 1.084.692 | 257.447 | 313.879 | 513.366 |
| Verbindlichkeiten Kreditinstitute | 186.821 | 164.774 | 22.047 | - |
| Sonstige Finanzverbindlichkeiten | 1.820.390 | 684.640 | 1.135.750 | - |
| | 3.091.903 | 1.106.861 | 1.471.676 | 513.366 |

Unter den Anleihen werden folgende Positionen ausgewiesen:

| | Währung | Volumen in T Landes- währung | Buchwert in T€ | Marktwert in T€ | Laufzeit in Jahren | Fälligkeit | Zinssatz nominal in % | Zinssatz effektiv in % |
|----------------------------|---------|------------------------------------|-------------------|--------------------|-----------------------|------------|-----------------------------|------------------------------|
| Anleihen | | | | | | | | |
| Anleihe von 2006 | EUR | 1.000.000 | 996.817 | 973.000 | 5 | Jan. 11 | 3,500 | 3,580 |
| Anleihe von 2006 | EUR | 900.000 | 889.862 | 843.030 | 10 | Jan. 16 | 3,875 | 4,020 |
| Anleihe von 2002 | EUR | 300.000 | 303.472 | 303.472 | 5 | Jun. 07 | 5,250 | 5,250 |
| Privatplatzierung von 2004 | USD | 200.000 | 147.831 | 147.831 | 7 | Mrz. 11 | 4,470 | 4,470 |
| Privatplatzierung von 2004 | USD | 150.000 | 110.199 | 110.199 | 10 | Mrz. 14 | 4,980 | 4,980 |
| Privatplatzierung von 2004 | USD | 75.000 | 55.113 | 55.113 | 12 | Mrz. 16 | 5,130 | 5,130 |
| Privatplatzierung von 2004 | USD | 200.000 | 147.222 | 147.222 | 15 | Mrz. 19 | 5,330 | 5,330 |

Bei den beiden im Geschäftsjahr 2006 emittierten Anleihen handelt es sich um festverzinsliche Anleihen, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Bei den übrigen Anleihen handelt es sich ebenfalls um festverzinsliche Titel. Sie werden ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Zur Absicherung der durch die Festverzinslichkeit gegebenen Zinsänderungsrisiken wurden Sicherungsgeschäfte abgeschlossen, die ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert angesetzt werden.

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten dienen der kurzfristigen Finanzierung. Die Nominalverzinsung beträgt, abhängig von Währung, Laufzeit und Vertragsgestaltung zwischen 0,50% – 4,375% (Vorjahr 0,25% – 4,5%). Die Bilanzierung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten.

Die Sonstigen Finanzverbindlichkeiten umfassen die Verbindlichkeiten zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts und sind im Rahmen von Forfaitierungs-, Sale-and-Leaseback- und Asset Backed Securities-Programmen entstanden.

Die Barwerte der künftigen Mindestleasingzahlungen aus Sale-and-Leaseback Geschäften im Rahmen der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts setzen sich wie folgt zusammen:

| | 31.7.2006 T€ | 31.7.2005 T€ |
|-----------------------------|-----------------|-----------------|
| Mindestleasingzahlen | 75.427 | 80.113 |
| Restlaufzeit bis 1 Jahr | 39.519 | 40.099 |
| Restlaufzeit 1–5 Jahre | 35.908 | 40.014 |

Es bestehen Besicherungen der Sonstigen Finanzverbindlichkeiten in Höhe von T€ 401.465 (Vorjahr T€ 362.950).

Das darin enthaltene Gesamtvolumen der Asset Backed Securities-Programme beträgt zum Stichtag T€ 1.798.533 (Vorjahr T€ 1.715.205). Die Verzinsung bewegt sich auf Interbankenniveau.

Die durchschnittlichen Laufzeiten dieser Finanzierungen betragen zwischen einem und vier Jahren. Die Bewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten.

(25) Lang- und Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

| | 31.7. 2006 T€ | 31.7. 2005 T€ |
|---|------------------|------------------|
| Verbindlichkeiten aus langfristigen Fertigungsaufträgen | 7.584 | 8.863 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 439.453 | 434.131 |
| Verbindlichkeiten an Beteiligungsunternehmen | 35.780 | – |
| | 482.817 | 442.994 |
| davon langfristig | 3.875 | 2.821 |
| davon kurzfristig | 478.942 | 440.173 |

Die Verbindlichkeiten aus langfristigen Fertigungsaufträgen ermitteln sich wie folgt:

| | 31.7. 2006 T€ | 31.7. 2005 T€ |
|--|------------------|------------------|
| Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Fertigungsaufträge | 6.571 | 31.921 |
| davon mit Kunden abgerechnete Leistungen | – 1.402 | – 17.243 |
| Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen vor Erhaltenen Anzahlungen | 5.169 | 14.678 |
| Erhaltene Anzahlungen | – 12.753 | – 23.541 |
| | 7.584 | 8.863 |

(26) Lang- und Kurzfristige Sonstige Verbindlichkeiten

Die Sonstigen Verbindlichkeiten setzen sich zum Stichtag wie folgt zusammen:

| | Restlaufzeit bis 1 Jahr T€ | Restlaufzeit 1–5 Jahre T€ | Restlaufzeit größer 5 Jahre T€ | |
|--|----------------------------------|---------------------------------|---|------------|
| 31.7.2006 | | | | |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 59.054 | 59.054 | – | – |
| Übrige Verbindlichkeiten | 139.574 | 128.759 | 10.581 | 234 |
| Steuerverbindlichkeiten | 12.777 | 12.777 | – | – |
| Marktwertbewertung | | | | |
| derivativer Finanzinstrumente | 1.025.106 | 1.025.106 | – | – |
| Passive Rechnungsabgrenzungen | 53.647 | 13.243 | 40.404 | – |
| | 1.290.158 | 1.238.939 | 50.985 | 234 |
| 31.7.2005 | | | | |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 59.768 | 59.181 | 587 | – |
| Übrige Verbindlichkeiten | 139.391 | 137.809 | 1.582 | – |
| Steuerverbindlichkeiten | 22.788 | 22.788 | – | – |
| Marktwertbewertung | | | | |
| derivativer Finanzinstrumente | 13.390 | 13.390 | – | – |
| Passive Rechnungsabgrenzungen | 52.314 | 11.906 | 40.408 | – |
| | 287.651 | 245.074 | 42.577 | – |

Die Übrigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen sonstige Steuern, erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen und erhaltene Kautionen.

Der Rechnungsabgrenzungsposten setzt sich aus Mietsonderzahlungen von T€ 38.469 (Vorjahr T€ 34.527) und sonstigen Rechnungsabgrenzungsposten von T€ 15.178 (Vorjahr T€ 17.787) zusammen.

Erläuterungen zu den Sonstigen Angaben

(27) Finanzinstrumente

Sicherungsstrategie

Durch die internationalen Aktivitäten im Segment Fahrzeuge und Finanzdienstleistungen wirken sich Änderungen der Zinsen und der Währungskurse auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Porsche Konzerns aus. Die Risiken resultieren aus Fremdwährungstransaktionen im Rahmen des operativen Geschäfts, aus der Finanzierung sowie aus der Geldanlage. Das zentrale Konzern-Treasury hat das Ziel, diese finanziellen Risikopositionen für den Bestand und die Ertragskraft durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften für den Konzern zu steuern und damit zu minimieren. Mit Hilfe von Richtlinien wird der Handlungsspielraum und die interne Kontrolle geregelt sowie eine Risikokonzentration vermieden. Grundsätzlich orientieren sich Sicherungsgeschäfte in Art und Umfang am Grundgeschäft. Sicherungsgeschäfte dürfen nur zur Sicherung bestehender Grundgeschäfte oder geplanter Transaktionen abgeschlossen werden. Dabei dürfen nur bewilligte Finanzinstrumente mit freigegebenen Kontrahenten eingegangen werden.

Währungsrisiko

Währungsrisiken aus laufenden Forderungen, Verbindlichkeiten und Schulden sowie aus hochwahrscheinlichen künftigen Transaktionen werden grundsätzlich mit Devisentermingeschäften, Devisenoptionen und kombinierten Optionsgeschäften gesichert.

Bei der Absicherung von Wertschwankungen künftiger Cashflows aus erwarteten hochwahrscheinlichen Transaktionen handelt es sich im Wesentlichen um geplante Umsätze in Fremdwährung. Zum 31. Juli 2006 bestehen Währungssicherungen insbesondere für die Währungen US-Dollar, Britisches Pfund und Japanische Yen.

Zinsänderungsrisiko

Der Porsche Konzern hat festverzinsliche Anleihen begeben. Die dabei entstehenden Zinsänderungsrisiken werden weitgehend durch entsprechende Derivate gesichert.

Ausfallrisiko

Dem Ausfallrisiko finanzieller Vermögenswerte wird durch angemessene Wertberichtigungen unter Berücksichtigung bestehender Sicherheiten Rechnung getragen. Zur Reduzierung des Ausfallrisikos bei originären Finanzinstrumenten werden verschiedene Sicherungsmaßnahmen getroffen, wie z. B. Einholung von Sicherheiten oder Bürgschaften und Kreditwürdigkeitsprüfungen aufgrund von Kreditauskünften und historischen Daten.

Sicherungsgeschäfte werden nur mit bonitätsmäßig einwandfreien Banken nach einheitlichen Richtlinien getätigt und überwacht.

Wertangaben zu Finanzinstrumenten

Die Ermittlung der Marktwerte von Finanzinstrumenten erfolgt anhand von Börsennotierungen, Referenzkursen oder anerkannten Berechnungsmodellen.

Dabei wurde im Bedarfsfalle folgende Zinsstrukturkurve zugrunde gelegt:

| | EUR | USD | GBP |
|-------------------|-------|-------|-------|
| Zins für 6 Monate | 3,33% | 5,51% | 4,87% |
| Zins für 1 Jahr | 3,55% | 5,54% | 5,04% |
| Zins für 5 Jahre | 3,94% | 5,44% | 5,09% |
| Zins für 10 Jahre | 4,17% | 5,56% | 4,99% |
| Zins für 15 Jahre | 4,33% | 5,63% | 4,85% |

In der Bilanz werden die Marktwerte der Finanzderivate unter den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten bzw. den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen. Die Restlaufzeiten der Währungssicherungsgeschäfte belaufen sich im Bereich der Absicherung des Kanadischen Dollar und Britischen Pfund auf maximal vier, im übrigen auf maximal drei Jahre.

| | 31. 7. 2006 | | 31. 7. 2005 | |
|-------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | Nominal- volumen T€ | Marktwert gesamt T€ | Nominal- volumen T€ | Marktwert gesamt T€ |
| Aktiva | | | | |
| Währungssicherung | 8.276.098 | 389.003 | 10.729.102 | 645.645 |
| Zinssicherung | 1.292.744 | 34.692 | 2.001.750 | 41.944 |
| Aktienoptionen | 2.628.055 | 870.437 | 116.501 | 11.093 |
| | 12.196.897 | 1.294.132 | 12.847.353 | 698.682 |
| Passiva | | | | |
| Währungssicherung | 1.441.224 | 9.572 | 341.293 | 11.298 |
| Zinssicherung | 886.812 | 34.817 | 96.623 | 2.092 |
| Aktienoptionen | 2.441.025 | 980.716 | – | – |
| | 4.769.061 | 1.025.105 | 437.916 | 13.390 |

Nominalvolumen der derivativen Finanzinstrumente:

| | Nominal- volumen T€ | Restlaufzeit bis 1 Jahr T€ | Restlaufzeit 1–5 Jahre T€ | Restlaufzeit größer 5 Jahre T€ |
|-----------------------|---------------------------|----------------------------------|---------------------------------|---|
| | | | | |
| Aktiva | | | | |
| Währungssicherung | 8.276.098 | 2.742.357 | 5.533.741 | – |
| davon Devisenkäufe | 182.043 | 92.063 | 89.980 | – |
| davon Devisenverkäufe | 8.094.055 | 2.650.294 | 5.443.761 | – |
| Zinssicherung | 1.292.744 | 356.349 | 586.395 | 350.000 |
| Aktienoptionen | 2.628.055 | 2.628.055 | – | – |
| | 12.196.897 | 5.726.761 | 6.120.136 | 350.000 |
| Passiva | | | | |
| Währungssicherung | 1.441.224 | 1.441.224 | – | – |
| davon Devisenkäufe | 766.353 | 766.353 | – | – |
| davon Devisenverkäufe | 674.871 | 674.871 | – | – |
| Zinssicherung | 886.812 | 11.949 | 542.104 | 332.759 |
| Aktienoptionen | 2.441.025 | 2.441.025 | – | – |
| | 4.769.061 | 3.894.198 | 542.104 | 332.759 |

Zum 31. Juli 2006 enthalten die Gewinnrücklagen einen Gesamtbetrag von T€ 113.705 (Vorjahr T€ 179.304), der ergebnisneutral aus der Marktwertbewertung erfasst wurde. Die Veränderung der Marktwertbewertung im Eigenkapital in Höhe von T€ – 65.599 (Vorjahr T€ – 188.763) resultiert in Höhe von T€ – 21.075 (Vorjahr T€ 21.319) aus der Abnahme (Vorjahr: Zunahme) der Rücklage für zur Veräußerung

verfügbare Wertpapiere, und T€ – 44.524 (T€ – 210.082) aus der Abnahme der Rücklage für Cash Flow Hedges. Dabei wurden im Geschäftsjahr aus der Rücklage für Cash Flow Hedges T€ 155.266 (Vorjahr T€ 250.738) ergebniswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht. Die Zunahme betrug T€ 29.449 (Vorjahr T€ 40.715). Der Gewinn aus dem Abgang von zur Veräußerung zur Verfügung stehenden Wertpapiere betrug T€ 13.432 (Vorjahr T€ 7.696), der Verlust daraus T€ 2.477 (Vorjahr T€ 2.808).

(28) Eventualschulden

| | 31. 7. 2006 T€ | 31. 7. 2005 T€ |
|--|-------------------|-------------------|
| Bürgschaften | 12.966 | 1.300 |
| Gewährleistungen | 81.919 | 68.357 |
| Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten | 3.194 | 1.076 |

Die Porsche AG haftet als Gesellschafterin der Venture Capital Beteiligung GbR im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen.

Der Gesamtbetrag der **Sonstigen Finanziellen Verpflichtungen** im Konzern beträgt 330,0 Millionen Euro (Vorjahr 250,0 Millionen Euro). Es bestehen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Wartungsverträgen in Höhe von insgesamt 83,7 Millionen Euro (Vorjahr 95,8 Millionen Euro). Im Konzern beträgt das Bestellobligo aus begonnenen Investitionsvorhaben in Sachanlagen 236,0 Millionen Euro (Vorjahr 152,0 Millionen Euro). Weiterhin bestehen andere finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 10,3 Millionen Euro (Vorjahr 2,2 Millionen Euro). Die Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating Leasingverhältnissen und Mietverträgen stellen sich wie folgt dar:

| | 31. 7. 2006 T€ | 31. 7. 2005 T€ |
|-----------------------------|-------------------|-------------------|
| Mindestleasingzahlungen | 83.713 | 95.845 |
| Restlaufzeit bis 1 Jahr | 21.432 | 28.072 |
| Restlaufzeit 1–5 Jahre | 40.343 | 48.111 |
| Restlaufzeit größer 5 Jahre | 21.938 | 19.662 |

Der Gesamtbetrag der im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Miet- und Leasingzahlungen beträgt T€ 30.408 (Vorjahr T€ 29.886).

Für die Eventualverbindlichkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, weil der Eintritt des Risikos als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird.

(29) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, hat nach Abschluss des Geschäftsjahres 2005/06 100 % der Anteile an der Porsche Engineering Services Inc., Wilmington/Delaware, USA an die Firma Magna International Inc. Ontario, Kanada veräußert. Auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage hatte dieser Vorgang keine wesentliche Auswirkung. Auf eine Darstellung der Porsche Engineering Services Inc., Wilmington/Delaware, USA als zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden gemäß IFRS 5 wurde daher verzichtet.

(30) Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Ziel der Segmentberichterstattung ist es, Informationen über die wesentlichen Geschäftsbereiche des Konzerns zur Verfügung zu stellen. Die Aktivitäten des Konzerns werden entsprechend den Vorschriften des IAS 14 nach Regionen als primärem Berichtsformat und nach Geschäftsfeldern als sekundärem Berichtsformat segmentiert. Die Segmentierung erfolgt auf Basis der internen Berichts- und Organisationsstruktur und berücksichtigt die unterschiedlichen Risiken- und Ertragsstrukturen der einzelnen Regionen bzw. Geschäftsfelder. Die Segmentierung nach Regionen basiert auf dem Standort der Kunden. Entsprechend der unterschiedlichen Risiko- und Ertragsstruktur erfolgt eine Aufteilung des Konzerns in die Regionen Deutschland, Nordamerika, Europa ohne Deutschland und Rest der Welt.

Bei der Segmentierung nach Geschäftsfeldern werden die Aktivitäten in die Geschäftsfelder Fahrzeuggeschäft und Finanzdienstleistungen aufgeteilt. Der Geschäftsbereich Fahrzeuggeschäft umfasst die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen sowie verwandte Dienstleistungen. Der Geschäftsbereich Finanzdienstleistungen beinhaltet das Finanzierungs- und Leasinggeschäft für Kunden und Händler.

Forderungen und Verbindlichkeiten, Rückstellungen, Erträge und Aufwendungen sowie Ergebnisse zwischen den einzelnen Segmenten werden in der Spalte „Konsolidierung“ eliminiert. In dieser Spalte werden auch die nicht den einzelnen Segmenten zuordenbaren Positionen erfasst.

Die Segmentdaten werden in Übereinstimmung mit den im Konzernabschluss angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden ermittelt. Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften des Porsche Konzerns liegen grundsätzlich Preise, wie sie auch mit Dritten vereinbart werden, zugrunde.

Die Umsatzerlöse mit Dritten zeigen den Anteil des jeweiligen Geschäftsbereichs an den Umsatzerlösen des Porsche Konzerns.

Der Umsatz mit anderen Segmenten zeigt die Umsätze, die zwischen den Segmenten getätigt werden.

Das Ergebnis vor übrigem Finanzergebnis und Ertragsteuern stellt das Segmentergebnis ohne Veräußerungsgewinn entkonsolidierter Gesellschaften dar. Im Segmentergebnis enthalten sind das Ergebnis aus Leasinggeschäften und das Ergebnis aus Kunden- und Händlerfinanzierung.

Das Segmentvermögen beinhaltet sämtliche Aktiva mit Ausnahme von Ertragsteueransprüchen und Vermögenswerten, die dem Finanzverkehr zuzuordnen sind. Die Segmentschulden beinhalten sämtliche Passiva mit Ausnahme von Ertragsteuerschulden und Finanzverbindlichkeiten, sofern diese nicht unmittelbar zum Zwecke der Geschäftstätigkeit aufgenommen wurden.

Nicht zahlungswirksame Aufwendungen enthalten insbesondere Zuführungen zu Rückstellungen und unrealisierte Verluste aus der Marktwertbewertung.

Abschreibungen und Investitionen beziehen sich im Wesentlichen auf Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte und Vermietete Vermögenswerte.

Das sekundäre Berichtsformat wird durch eine verkürzte Bilanz für den Bereich Fahrzeuggeschäft und den Bereich Finanzdienstleistungen ergänzt. Das Anlagevermögen im Segment Finanzdienstleistungen besteht im Wesentlichen aus den Vermieteten Vermögenswerten. Das Umlaufvermögen der Finanzdienstleistungen enthält die Forderungen aus Kreditfinanzierung, Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen und fällige Leasingraten. Das Fremdkapital zeigt die Finanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts, die größtenteils über Asset Backed Security-Programme erfolgt, sowie konzerninterne Finanzierungen, die in der Konzernüberleitung eliminiert werden.

Segmentinformationen nach Regionen

| | Deutschland | |
|--|------------------|------------------|
| | 2005/06 Mio € | 2004/05 Mio € |
| Umsatzerlöse mit Dritten | 2.187,1 | 1.934,5 |
| Umsatzerlöse mit anderen Segmenten | 4.074,7 | 3.558,4 |
| Segmentergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen | 1.788,1 | 881,8 |
| davon Ergebnis aus at Equity bewertete Anteile | 203,4 | – |
| Segmentergebnis aus nicht fortzuführenden Geschäftsbereichen | 2,1 | 20,3 |
| Segmentvermögen | 8.397,3 | 5.313,1 |
| davon at Equity bewertete Anteile | 3.263,7 | – |
| Segmentsschulden | 5.769,0 | 2.897,8 |
| Wesentliche nichtzahlungswirksame Aufwendungen | 765,2 | 328,7 |
| Abschreibungen | 331,8 | 346,1 |
| Investitionen (ohne Finanzanlagen) | 437,0 | 409,3 |

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern

| | Fahrzeuggeschäft | |
|------------------------------------|------------------|------------------|
| | 2005/06 Mio € | 2004/05 Mio € |
| Umsatzerlöse mit Dritten | 6.733,2 | 5.902,7 |
| Umsatzerlöse mit anderen Segmenten | 141,0 | 151,2 |
| Segmentvermögen | 8.610,7 | 5.536,1 |
| Investitionen (ohne Finanzanlagen) | 399,7 | 368,9 |

| Nordamerika | | Europa ohne Deutschland | | Rest der Welt | | Konsolidierung | | Konzern | |
|-------------|---------|-------------------------|---------|---------------|---------|----------------|----------|----------|---------|
| 2005/06 | 2004/05 | 2005/06 | 2004/05 | 2005/06 | 2004/05 | 2005/06 | 2004/05 | 2005/06 | 2004/05 |
| Mio € | Mio € | Mio € | Mio € | Mio € | Mio € | Mio € | Mio € | Mio € | Mio € |
| 2.510,6 | 2.174,4 | 1.704,9 | 1.607,1 | 720,1 | 539,8 | - | - | 7.122,7 | 6.255,8 |
| 1,4 | 0,8 | 3,5 | 11,2 | 0,5 | 0,4 | -4.080,1 | -3.570,8 | - | - |
| 170,9 | 140,0 | 189,7 | 97,1 | 37,0 | 25,2 | -152,5 | 60,1 | 2.033,2 | 1.204,2 |
| - | - | - | - | - | - | - | - | 203,4 | - |
| -0,3 | -5,3 | 0,1 | - | - | - | - | - | 1,9 | 15,0 |
| 1.567,2 | 1.665,0 | 3.923,2 | 1.097,2 | 260,4 | 259,2 | -219,3 | 1.375,6 | 14.628,8 | 9.710,1 |
| - | - | - | - | - | - | - | - | 3.263,7 | - |
| 1.324,6 | 1.338,0 | 886,6 | 913,2 | 191,1 | 198,1 | 1.081,4 | 942,8 | 9.252,7 | 6.289,9 |
| - | 17,4 | 19,4 | 19,7 | 0,8 | 0,6 | -158,1 | -239,6 | 620,5 | 126,8 |
| 156,0 | 150,6 | 6,1 | 11,6 | 2,3 | 2,5 | -7,4 | -0,3 | 488,8 | 510,5 |
| 494,0 | 477,5 | 16,7 | 19,5 | 7,1 | 6,6 | 4,5 | 6,1 | 959,3 | 919,0 |

| Finanzdienstleistung | | Konsolidierung | | Konzern | |
|----------------------|---------|----------------|---------|----------|---------|
| 2005/06 | 2004/05 | 2005/06 | 2004/05 | 2005/06 | 2004/05 |
| Mio € | Mio € | Mio € | Mio € | Mio € | Mio € |
| 389,5 | 353,1 | - | - | 7.122,7 | 6.255,8 |
| 26,8 | 24,8 | -167,8 | -176,0 | - | - |
| 2.954,1 | 2.880,9 | 3.064,0 | 1.293,1 | 14.628,8 | 9.710,1 |
| 555,2 | 543,7 | 4,4 | 6,4 | 959,3 | 919,0 |

Bilanzen der Geschäftsfelder

Bei der Segmentberichterstattung nach IAS 14 werden bestimmte Vermögenswerte und Schulden nicht den einzelnen Segmenten zugeordnet. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Ertragsteuerpositionen und Finanzaktiva bzw. Finanzpassiva. Unter Vernachlässigung des Fristigkeitenkonzepts nach IAS 1 ergeben sich folgende Bilanzen bei vollständiger Zuordnung sämtlicher Aktiva und Passiva:

Bilanzen der Geschäftsfelder

| | Fahrzeuggeschäft | | Finanzdienstleistung | | Konsolidierung | | Konzern | |
|----------------|--------------------|--------------------|----------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 31.7.2006 Mio € | 31.7.2005 Mio € | 31.7.2006 Mio € | 31.7.2005 Mio € | 31.7.2006 Mio € | 31.7.2005 Mio € | 31.7.2006 Mio € | 31.7.2005 Mio € |
| Aktiva | | | | | | | | |
| Anlagevermögen | 5.944,0 | 1.977,9 | 998,4 | 1.013,0 | - 1.261,6 | - 562,5 | 5.680,8 | 2.428,4 |
| Umlaufvermögen | 6.410,3 | 5.400,2 | 1.955,0 | 1.868,9 | 582,7 | 12,6 | 8.948,0 | 7.281,7 |
| | 12.354,3 | 7.378,1 | 2.953,4 | 2.881,9 | - 678,9 | - 549,9 | 14.628,8 | 9.710,1 |
| Passiva | | | | | | | | |
| Eigenkapital | 5.294,7 | 3.374,4 | 268,0 | 238,5 | - 186,7 | - 192,7 | 5.376,1 | 3.420,2 |
| Fremdkapital | 7.059,6 | 4.003,7 | 2.685,4 | 2.643,4 | - 492,2 | - 357,2 | 9.252,7 | 6.289,9 |
| | 12.354,3 | 7.378,1 | 2.953,4 | 2.881,9 | - 678,9 | - 549,9 | 14.628,8 | 9.710,1 |

(31) Nahe stehende Unternehmen und Personen

Nach IAS 24 müssen Personen oder Unternehmen, die die Porsche AG beherrschen oder von ihr beherrscht werden, angegeben werden. Im Rahmen eines Konsortialvertrages üben die Familien Porsche und Piëch direkt beziehungsweise indirekt eine Beherrschung auf die Porsche AG aus.

Die Angabepflicht nach IAS 24 erstreckt des weiteren auf Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf das Unternehmen ausüben können, d. h. an der Finanz- und Geschäftspolitik des Unternehmens mitwirken, diese jedoch nicht beherrschen, einschließlich naher Familienangehöriger. Dies betrifft im Geschäftsjahr 2005/06 Mitglieder des Aufsichtsrats und Vorstands der Porsche AG sowie deren nahe Familienangehörige.

Zu den Familien Porsche und Piëch und mit diesen verbundenen Unternehmen bestanden im Rahmen des gewöhnlichen Geschäftsbetriebes Lieferungsbeziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft in Höhe von 79,6 Millionen Euro (Vorjahr 74,6 Millionen Euro) und Leistungsbeziehungen aus dem Designgeschäft in Höhe von 1,2 Millionen Euro (Vorjahr 1,1 Millionen Euro) sowie Vermittlungsleistungen im Finanzbereich in Höhe von 10,1 Millionen Euro (Vorjahr 0,0 Millionen Euro). Diese wurden ausnahmslos zu marktüblichen Konditionen abgerechnet.

Daneben wurden von den Familien Porsche und Piëch gegenüber der Porsche AG Kfz-Dienstleistungen sowie Uhren- und Uhrenersatzteillieferungen erbracht. Diese sind für den Porsche Konzern von untergeordneter Bedeutung und wurden ausnahmslos zu marktüblichen Konditionen abgerechnet.

Gegenüber Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrates wurden sonstige Leistungen in Höhe von T€ 21 (Vorjahr T€ 17) erbracht. Diese wurden zu marktüblichen Konditionen abgerechnet.

Darüber hinaus haben Unternehmen des Porsche Konzerns mit Mitgliedern des Aufsichtsrats oder des Vorstands als Personen in Schlüsselpositionen beziehungsweise mit Gesellschaften, in deren Geschäftsführungs- oder Aufsichtsgremien diese Personen vertreten sind, keinerlei berichtspflichtige Geschäfte vorgenommen. Dies gilt auch für nahe Familienangehörige dieses Personenkreises.

Die Angabepflichten nach IAS 24 umfassen gleichzeitig die Angabe von Personen und Unternehmen, auf die die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann.

Nahe stehende Unternehmen und Personen

| | Erbrachte Lieferungen und Leistungen | | Empfangene Lieferungen und Leistungen | |
|--|---|---------------|--|---------------|
| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
| Familien Porsche und Piëch | 90.933 | 75.684 | 561 | 436 |
| Mitglieder Vorstand und Aufsichtsrat | 21 | 17 | – | – |
| Volkswagen AG-Konzern – ab 28. Januar 2006 | 49.188 | – | 319.758 | – |
| | 140.142 | 75.701 | 320.319 | 436 |

| | Forderungen | | Verbindlichkeiten | |
|--|-----------------|-----------------|-------------------|-----------------|
| | 31.7.2006 T€ | 31.7.2005 T€ | 31.7.2006 T€ | 31.7.2005 T€ |
| Familien Porsche und Piëch | 3.163 | 468 | 78 | 71 |
| Mitglieder Vorstand und Aufsichtsrat | 1 | – | – | – |
| Volkswagen AG-Konzern – ab 28. Januar 2006 | 10.261 | – | 31.691 | – |
| | 13.425 | 468 | 31.769 | 71 |

(32) Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Bezüge des Vorstands bestehen aus einer Grundvergütung und einem vom Ergebnis abhängigen variablen Teil. Die Bezüge des Vorstands betragen für das Geschäftsjahr 2005/06 45,2 Millionen Euro (Vorjahr 26,0 Millionen Euro). Hierin enthalten sind erfolgsbezogene Komponenten in Höhe von 40,1 Millionen Euro (Vorjahr 20,7 Millionen Euro). Für Pensionszusagen gegenüber Mitgliedern des Vorstands hat die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG Pensionsrückstellungen in Höhe von 26,5 Millionen Euro (Vorjahr 27,7 Millionen Euro) gebildet. Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen belaufen sich auf 21,1 Millionen Euro (Vorjahr 17,9 Millionen Euro).

Es wurden Pensionszahlungen in Höhe von T€ 997 geleistet (Vorjahr T€ 973). Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2005/06 belaufen sich auf 1,3 Millionen Euro (Vorjahr 1,0 Millionen Euro). Die Pensionsrückstellungen sind unter Ziffer 22 Pensionsrückstellungen ausgewiesen und entsprechend den Regelungen der Korridormethode nach IAS 19 in vollem Umfang zurückgestellt. Es bestehen keine weiteren Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsrat und Vorstand.

(33) Honorar des Abschlussprüfers

Das im Geschäftsjahr als Aufwand erfasste Honorar für den Abschlussprüfer gem. § 314 Abs. 1 Nr. 9 HGB setzt sich wie folgt zusammen:

| | 31.7.2006 T€ |
|---------------------------------|-----------------|
| Abschlussprüfung | 680 |
| Sonstige Bestätigungsleistungen | 92 |
| Steuerberatungsleistungen | 130 |
| Sonstige Leistungen | 226 |
| Gesamt | 1.128 |

(34) Erklärung zum Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG geben die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene Erklärung im Geschäftsbericht 2005/06 ab. Diese wird den Aktionären auf der Homepage www.porsche.de dauerhaft zugänglich gemacht.

Stuttgart, den 13. Oktober 2006

Dr. Ing. h.c. F. Porsche
Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Dr. Wendelin Wiedeking
Wolfgang Dürheimer
Holger P. Härter
Harro Harmel
Michael Macht

Wesentliche Beteiligungen

| | Anteil Kapital % | Ergebnis ¹⁾ T€ | Umsatz ¹⁾ T€ | Mitarbeiter ²⁾ |
|---|---------------------|------------------------------|----------------------------|---------------------------|
| Vollkonsolidierte Unternehmen – Inland | | | | |
| Porsche Financial Services GmbH & Co.KG, Bietigheim-Bissingen | 100 | 8.058 | 324.275 | – |
| Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen | 100 | 7.158 ³⁾ | 31.873 | 134 |
| Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen | 100 | 2.195 ³⁾ | 24.245 | 45 |
| PIKS Porsche-Information-Kommunikation- Services GmbH, Stuttgart | 100 | 2.230 ³⁾ | 35.220 | 102 |
| Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen | 100 | 34.263 ³⁾ | 985.169 | 93 |
| Vollkonsolidierte Unternehmen – Ausland | | | | |
| Porsche Ibérica S.A., Madrid, Spanien | 100 | 7.080 | 174.138 | 41 |
| Porsche Italia S.p.A., Padua, Italien | 100 | 11.811 | 396.576 | 56 |
| Porsche France S.A., Boulogne-Billancourt, Frankreich | 100 | 6.843 | 191.944 | 39 |
| Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading, England | 100 | 20.613 | 663.346 | 106 |
| Porsche Financial Services Great Britain Ltd., Reading, England | 100 ⁴⁾ | 7.881 | 47.739 | 4 |
| Porsche Retail Group Ltd., Reading, England | 100 ⁴⁾ | 10.165 | 343.613 | 279 |
| Porsche Cars North America, Inc., Wilmington/Delaware, USA | 100 ⁴⁾ | 94.363 | 2.089.252 | 221 |
| Porsche Liquidity LLC, Wilmington/Delaware, USA | 100 ⁴⁾ | 4.012 | 147.827 | 0 |
| Porsche Cars Canada Ltd., Toronto/Ontario, Kanada | 100 ⁴⁾ | 2.106 | 140.051 | 4 |
| Porsche Japan K.K., Tokio, Japan | 100 | 7.629 | 230.531 | 63 |
| Porsche Cars Australia Pty. Ltd., Collingwood, Australien | 100 | 4.626 | 113.839 | 33 |
| Porsche Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate | 100 | 9.552 | 259.011 | 20 |
| At Equity Beteiligung | | | | |
| Volkswagen AG, Wolfsburg | 15,40 | 741.000 | 50.245.000 | 101.028 |

1) Jahresergebnis aus landesrechtlichen Abschlüssen bzw. Ergebnis vor Gewinnabführung für das Geschäftsjahr vom 1. 8. 2005 bis 31. 7. 2006. Die Umrechnung der Auslandswerte erfolgt für das Ergebnis und den Umsatz mit dem Jahresdurchschnittskurs.

2) Mitarbeiter am jeweiligen Geschäftsjahresende.

3) Vor Ergebnisabführung (Ergebnis inkl. Steuerumlage).

4) Indirekte Beteiligung.

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

„Wir haben den von der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft, Stuttgart, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Kapitalflussrechnung, Eigenkapitalpiegel und Anhang – sowie den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, für das Geschäftsjahr vom 1. August 2005 bis 31. Juli 2006 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben. Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Stuttgart, 13. Oktober 2006

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Oesterle
Wirtschaftsprüfer

Strähle
Wirtschaftsprüfer

Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

Mitglieder des Aufsichtsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Hans Baur

- 1) Alcatel SEL AG

Dr. techn. h.c. Ferdinand Piëch

- 1) Volkswagen AG (Vors.)
- 2) Porsche Holding GmbH
Porsche Ges.m.b.H.

Dr. Hans Michel Piëch

- 2) Porsche Bank AG
Porsche Holding GmbH
Porsche Cars North America, Inc.
Porsche Cars Great Britain Ltd.
Porsche Italia S.p.A.
Porsche Ibérica S.A.
Porsche Ges.m.b.H.
Eurotax Glass's Acquisition S.A.
Volksoper Wien GmbH

Dr. Wolfgang Porsche

- 2) Porsche Cars North America, Inc.
Porsche Cars Great Britain Ltd.
Porsche Italia S.p.A.
Porsche Ibérica S.A.
Porsche Bank AG
Porsche Holding GmbH (Vors.)
Porsche Ges.m.b.H. (Vors.)
PGA Group S.A.S.
Eterna S.A. (Vors.)

Dr. Dr. h.c. Walther Zügel

- 1) Berthold Leibinger GmbH (stv. Vors.)
SHB Stuttgarter Finanz- und Beteiligungs
Aktiengesellschaft (Vors.)
Stihl AG (stv. Vors.)
Stuttgarter Hofbräu Verwaltungs AG
Allgaier Werke GmbH
Schuler AG
caption AG

Hansjörg Schmierer

- 1) Berthold Leibinger GmbH
Mahle GmbH

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

- 1) Voith AG
- 2) Porsche Lizenz- und
Handelsgesellschaft mbH & Co. KG
Eterna S.A.
Porsche Holding GmbH
Porsche Ges.m.b.H.
PGA S.A.

(Angaben gemäß § 285 Satz 1 Nr. 10 HGB) Stand: 31. 7. 2006

- 1) Mitgliedschaften in inländischen gesetzlich zu bildenden
Aufsichtsräten
- 2) Vergleichbare Mandate im In- und Ausland

Mitglieder des Vorstands der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Dr. Wendelin Wiedeking

- 1) Volkswagen AG
- 2) Porsche Cars North America, Inc. (Vors.)
Porsche Financial Services, Inc.
Porsche Cars Great Britain Ltd.
Porsche Italia S.p.A.
Porsche Ibérica S.A.
Porsche Japan K.K.
Porsche Enterprises, Inc.
Porsche Deutschland GmbH
Porsche Engineering Group GmbH
Porsche Financial Services GmbH
Porsche Business Services, Inc.
Novartis AG
Porsche Engineering Services GmbH
Porsche Lizenz- und
Handelsgesellschaft mbH & Co. KG (Vors.)

Wolfgang Dürheimer

- 2) Porsche Engineering Group GmbH (Vors.)
Porsche Engineering Services GmbH (Vors.)
PIKS Porsche-Information-
Kommunikation-Services GmbH

Holger P. Härter

- 1) EUWAX AG (Vors.)
Volkswagen AG
- 2) Porsche Cars North America, Inc.
Porsche Enterprises, Inc. (Vors.)
Porsche Financial Services, Inc. (Vors.)
Porsche Cars Great Britain Ltd.
Porsche Italia S.p.A.
Porsche Ibérica S.A.
Porsche Japan K.K.
Porsche Engineering Group GmbH
Porsche Engineering Service GmbH
Porsche Deutschland GmbH
Porsche Financial Services GmbH (Vors.)
Porsche Business Services, Inc. (Vors.)
PIKS Porsche-Information-Kommunikation-
Services GmbH (Vors.)
Mieschke Hofmann & Partner Gesellschaft für
Management- und IT-Beratung mbH (Vors.)

Harro Harmel

- 2) Porsche Consulting GmbH
Mieschke Hofmann & Partner Gesellschaft
für Management- und IT-Beratung mbH
Porsche Leipzig GmbH
Porsche Engineering Group GmbH
Porsche Engineering Service GmbH
Porsche Leipzig Service GmbH (Vors.)

Michael Macht

- 2) Porsche Consulting GmbH (Vors.)
Porsche Leipzig GmbH (Vors.)
Porsche Leipzig Service GmbH
PIKS Porsche-Information-Kommunikation-
Services GmbH

Hans Riedel

- 2) Porsche Cars North America, Inc.
Porsche Enterprises, Inc.
Porsche Financial Services, Inc.
Porsche Cars Great Britain Ltd. (Vors.)
Porsche Italia S.p.A. (Vors.)
Porsche Ibérica S.A. (Vors.)
Porsche Japan K.K. (Vors.)
Porsche Deutschland GmbH (Vors.)
Porsche Financial Services GmbH
Porsche Leipzig GmbH
Porsche Leipzig Service GmbH
Porsche Business Services, Inc.
Porsche Lizenz- und
Handelsgesellschaft mbH & Co KG

Bilanz der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zum 31. Juli 2006 ¹⁾

| | 31. 7.2006 | 31. 7.2005 |
|--|-------------------|------------------|
| | T€ | T€ |
| Aktiva | | |
| Anlagevermögen | | |
| Immaterielle Vermögensgegenstände | 388.493 | 355.015 |
| Sachanlagen | 1.054.317 | 1.010.498 |
| Finanzanlagen | 3.346.179 | 285.254 |
| | 4.788.989 | 1.650.767 |
| Umlaufvermögen | | |
| Vorräte | 306.692 | 293.323 |
| Forderungen | 542.116 | 486.999 |
| Sonstige Vermögensgegenstände | 921.425 | 428.711 |
| Wertpapiere | 1.949.297 | 573.321 |
| Flüssige Mittel | 1.805.295 | 1.629.451 |
| | 5.524.825 | 3.411.805 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 5.443 | 6.045 |
| | 10.319.257 | 5.068.617 |
| Passiva | | |
| Eigenkapital | | |
| Gezeichnetes Kapital | 45.500 | 45.500 |
| Kapitalrücklage | 121.969 | 121.969 |
| Gewinnrücklagen | 2.897.953 | 2.093.928 |
| Bilanzgewinn | 627.000 | 264.000 |
| | 3.692.422 | 2.525.397 |
| Rückstellungen | | |
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 522.383 | 476.284 |
| Übrige Rückstellungen | 1.810.054 | 1.616.065 |
| | 2.332.437 | 2.092.349 |
| Verbindlichkeiten | | |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 513 | 0 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 334.057 | 326.132 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 3.956.830 | 121.964 |
| | 4.291.400 | 448.096 |
| Rechnungsabgrenzungsposten | 2.998 | 2.775 |
| | 10.319.257 | 5.068.617 |

1) Der Jahresabschluss der Porsche AG ist nach den deutschen Rechnungslegungsvorschriften (HGB) erstellt und wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und zum Handelsregister beim Amtsgericht Stuttgart eingereicht. Der vollständige Jahresabschluss der Porsche AG kann bei der Porsche AG, Abteilung Finanzpresse und Investor Relations, Porscheplatz 1, 70435 Stuttgart, angefordert werden.

Gewinn- und Verlustrechnung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
für die Zeit vom 1. August 2005 bis 31. Juli 2006

| | 2005/06 T€ | 2004/05 T€ |
|--|------------------|------------------|
| Umsatzerlöse | 6.115.824 | 5.381.054 |
| Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen | 59.805 | 63.324 |
| Gesamtleistung | 6.175.629 | 5.444.378 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 765.316 | 134.949 |
| Materialaufwand | - 3.155.361 | - 2.892.995 |
| Personalaufwand | - 802.392 | - 717.822 |
| Abschreibungen | - 324.772 | - 330.196 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | - 1.482.797 | - 897.605 |
| Beteiligungsergebnis | 506.814 | 89.047 |
| Zinsergebnis | - 14.437 | 45.923 |
| Abschreibungen auf Wertpapiere des Umlaufvermögens | 0 | - 3.679 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | 1.668.000 | 872.000 |
| Steuern | - 414.000 | - 344.000 |
| Jahresüberschuss | 1.254.000 | 528.000 |
| Einstellung in Gewinnrücklagen | - 627.000 | - 264.000 |
| Bilanzgewinn | 627.000 | 264.000 |

Impressum

Herausgeber: Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG,
Stuttgart-Zuffenhausen © 2006

Fotografie:

Christoph Bauer, Stuttgart

Stefan Warter, Berlin

dpa/Picture-Alliance

laif Agentur für Photos & Reportagen

Ulli Upietz Photography, Duisburg

Werkfotos Porsche AG

Gestaltung: Atelier Lagally, Stuttgart

Litho: L&N-Litho GmbH & Co. KG, Waiblingen

Druck: IThaus Münster GmbH & Co. KG, Kornwestheim