



Hauptversammlung in Stuttgart
25. Januar 2008
Zwischenbericht 1. Halbjahr
März 2008
Bilanzpressekonferenz
Geschäftsjahr 2007/08
November 2008
Analystenkonferenz
Geschäftsjahr 2007/08
November 2008

Verbindungen zu uns
Porsche Automobil Holding SE
Postfach
D-70432 Stuttgart

Telefon: +49(0)711 911-0
Telefax: +49(0)711 911-263 75
<http://www.porsche-se.com>

Finanzpresse und Investor Relations
Telefon: +49(0)711 911-258 69
Telefax: +49(0)711 911-263 75

Porsche Automobil Holding SE
Postfach
D-70432 Stuttgart
Telefon +49(0)711 911-0



Porsche Konzern in Zahlen

		1997/98	1998/99	1999/00	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07	
		HGB	HGB	HGB	HGB	HGB	HGB	IFRS	IFRS	IFRS	IFRS	
Umsatz	Mio €	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⁾	7.367,9	Umsatz
Inland	Mio €	735,5	955,6	893,2	1.001,3	1.121,0	1.482,5	1.213,6	1.267,0	1.234,0	1.326,4	Inland
Ausland	Mio €	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	6.041,5	Ausland
Absatz Neufahrzeuge	Fahrzeuge	36.686	43.982	48.797	54.586	54.234	66.803	76.827	88.379	96.794	97.515	Absatz Neufahrzeuge
Inland Porsche	Fahrzeuge	9.174	10.607	11.754	12.401	12.825	13.896	12.176	13.902	13.921	14.314	Inland Porsche
Ausland Porsche	Fahrzeuge	27.512	33.375	37.043	42.185	41.409	52.907	64.651	74.477	82.873	83.201	Ausland Porsche
911	Fahrzeuge	17.869	23.090	23.050	26.721	32.337	27.789	23.704	27.826	34.386	37.415	911
Boxster	Fahrzeuge	18.817	20.892	25.747	27.865	21.897	18.411	12.988	18.009	27.906	26.146	Boxster
Carrera GT	Fahrzeuge	-	-	-	-	-	-	222	660	368	9	Carrera GT
RS Spyder	Fahrzeuge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	RS Spyder
Cayenne	Fahrzeuge	-	-	-	-	-	20.603	39.913	41.884	34.134	33.943	Cayenne
Produktion	Fahrzeuge	38.007	45.119	48.815	55.782	55.050	73.284	81.531	90.954	102.602	101.844	Produktion
Porsche gesamt	Fahrzeuge	38.007	45.119	48.815	55.782	55.050	73.284	81.531	90.954	102.602	101.844	Porsche gesamt
911	Fahrzeuge	19.120	23.056	22.950	27.325	33.061	29.564	26.650	28.619	36.504	38.959	911
Carrera GT	Fahrzeuge	-	-	-	-	-	7	270	715	290	-	Carrera GT
Boxster	Fahrzeuge	18.887	22.063	25.865	28.457	21.989	18.788	13.462	20.321	30.680	26.712	Boxster
RS Spyder	Fahrzeuge	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	RS Spyder
Cayenne	Fahrzeuge	-	-	-	-	-	24.925	41.149	41.299	35.128	36.169	Cayenne
Mitarbeiter	Stichtag	8.151	8.712	9.320	9.752	10.143	10.699	11.668	11.878	11.384	11.571	Mitarbeiter
Personalaufwand	Mio €	528,2	574,9	631,3	709,9	799,4	849,5	949,7	964,8	1.037,5	1.264,3	Personalaufwand
Bilanz												Bilanz
Bilanzsumme	Mio €	1.490,9	1.916,1	2.205,4	2.891,6	5.408,7	6.315,0	9.014,3	9.710,1	14.640,5 ⁴⁾	23.332,4	Bilanzsumme
Eigenkapital	Mio €	415,8	587,4	782,0	1.053,3	1.466,8	1.754,5	2.920,8	3.420,2	5.338,0⁴⁾	9.481,0	Eigenkapital
Anlagevermögen	Mio €	579,6	525,6	577,7	731,8	2.207,7	2.663,3	2.380,1	2.428,4	5.680,8	9.759,9	Anlagevermögen
Investitionen	Mio €	175,8	155,0	243,7	293,8	1.119,5	1.295,2	1.111,1	919,0	4.083,0 ⁴⁾	3.881,3	Investitionen
Abschreibungen	Mio €	157,1	183,7	196,6	132,7	278,8	392,2	381,5	510,5	488,8	531,7	Abschreibungen
Cash Flow	Mio €	305,0	407,8	424,7	418,4	781,5	1.007,9	1.120,4	1.335,3	1.873,0	4.834,9	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	5.642,2	Erweiterter Cash Flow
Ergebnis vor Steuern	Mio €	165,9	357,0	433,8	592,4	828,9	933,0	1.137,0	1.238,0	2.110,0³⁾	5.857,0	Ergebnis vor Steuern
Jahresüberschuss nach Steuern	Mio €	141,6	190,9	210,0	270,5	462,0	565,0	690,0	779,0	1.393,0 ³⁾	4.242,0	Jahresüberschuss nach Steuern
Ausschüttungssumme	Mio €	21,9	21,9	26,4	45,0	297,0	59,0	69,5	87,0	157,0	384,5	Ausschüttungssumme
Dividende je Stückaktie ¹⁾												Dividende je Stückaktie ¹⁾
Stammaktie	€	1,23	1,23	1,48	2,54	2,94 + 14,00	3,34	3,94	4,94	5,94 + 3,00	6,94 + 15,00	Stammaktie
Vorzugsaktie	€	1,28	1,28	1,53	2,60	3,00 + 14,00	3,40	4,00	5,00	6,00 + 3,00	7,00 + 15,00	Vorzugsaktie
DVFA/SG-Ergebnis je Stückaktie ²⁾	€	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	239,80	Ergebnis je Stammaktie
Ergebnis je Vorzugsaktie	€	-	-	-	-	-	-	39,69	44,74	78,22	239,86	Ergebnis je Vorzugsaktie

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

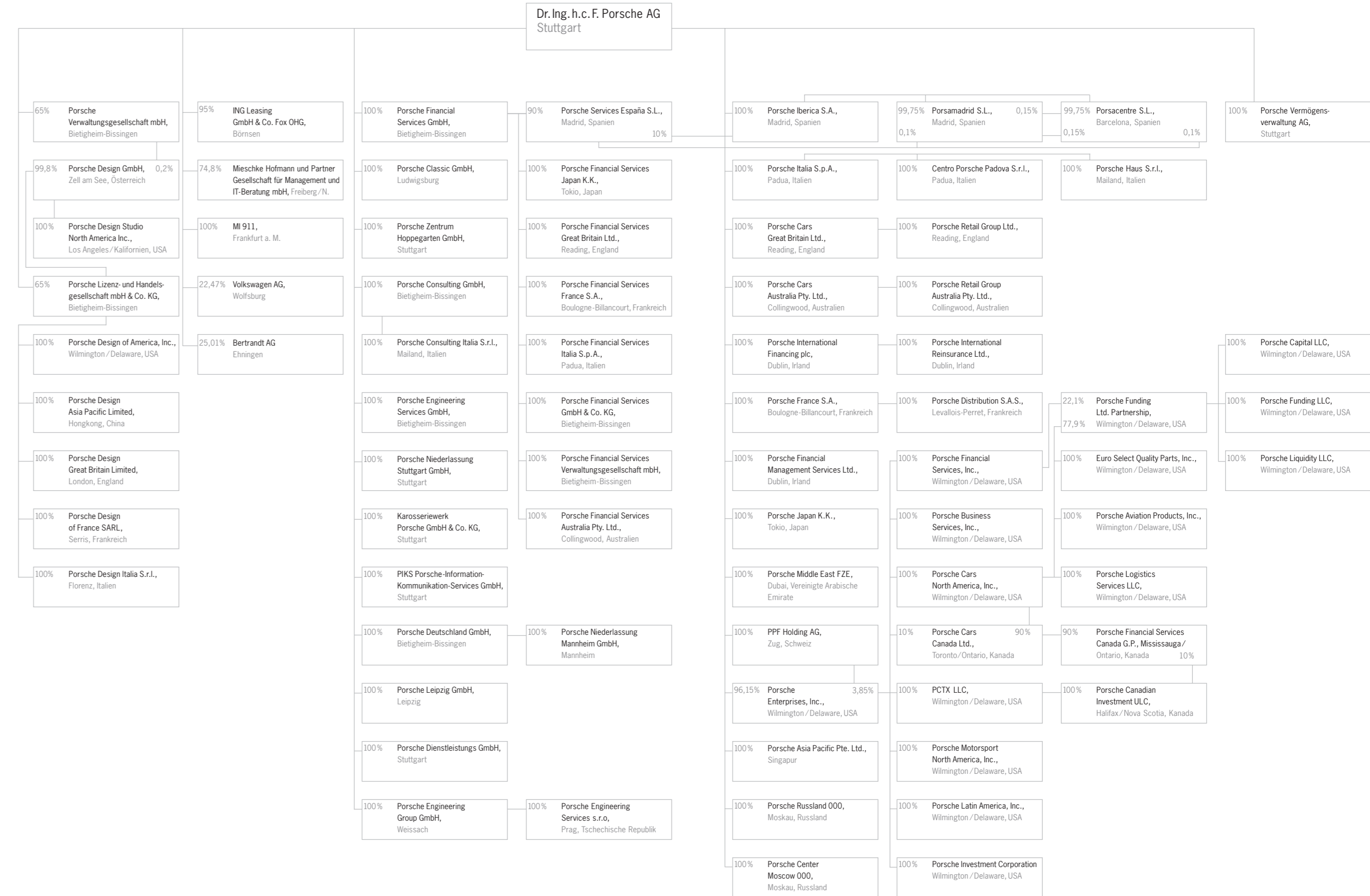
²⁾ Deutsche Vereinigung für Finanzanalyse und Anlageberatung / Schmalenbach-Gesellschaft.

³⁾ Jahre bis 1999/2000 wurden entsprechend dem Aktiensplit im Jahr 2000/01 bereinigt dargestellt.

⁴⁾ Inkl. Anteil aus nicht fortzuführendem Geschäftsbereich der CTS Gruppe.

⁵⁾ Angepasst

Übersicht über die Porsche Gruppe (Kapitalanteile) zum 31. Juli 2007



Porsche Automobil Holding SE
Geschäftsjahr 2006/07 der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG





Inhalt

04	Porsche bleibt auch in Zukunft Porsche
06	Die Verwaltungsorgane
08	Bericht des Aufsichtsrats
11	Holding
14	Konzernlagebericht und Lagebericht der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
26	Corporate Governance Bericht
30	Finanzen
36	Kapitalmarkt
40	Modelle
48	Vertrieb
56	Märkte
66	Dienstleistungen
70	Kommunikation
78	Das neue Museum
88	Umwelt
94	Produktion
98	Mitarbeiter
104	Einkauf
106	Forschung und Entwicklung
114	Motorsport
122	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
123	Konzernbilanz
124	Konzern-Kapitalflussrechnung
126	Konzern-Eigenkapitalspiegel
128	Konzernanhang
181	Bestätigungsvermerk
182	Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
184	Bilanz der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
185	Gewinn- und Verlustrechnung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Porsche bleibt auch in Zukunft Porsche

Der Richterspruch war eindeutig: Die im VW-Gesetz festgeschriebene Begrenzung der Stimmrechte auf 20 Prozent ist rechtswidrig. Mit diesem Urteil beendete der Europäische Gerichtshof (EuGH) in Luxemburg am 23. Oktober 2007 eine Epoche, die es in einer Welt des freien Kapitalverkehrs eigentlich schon lange nicht mehr hätte geben dürfen. Damit gilt nun auch bei Volkswagen, was bei anderen Unternehmen üblich ist: Die Stimmengewichtung auf der Hauptversammlung richtet sich nach der Größe des Aktienpakets. Darüber hinaus verloren das Land Niedersachsen und die Bundesrepublik Deutschland mit dem Urteil des Gerichts das im VW-Gesetz festgeschriebene Recht, jeweils zwei Personen in den Aufsichtsrat von Volkswagen zu entsenden, sobald sie mehr als eine VW-Aktie besitzen. In Zukunft werden alle Aufsichtsratsmitglieder der Kapitalseite, wie in anderen börsennotierten Unternehmen auch, von der Hauptversammlung gewählt. Für Porsche als größten Anteilseigner der Volkswagen AG bedeutet das neue Recht, dass wir unsere Stimmrechte von derzeit knapp über 30 Prozent jetzt erstmals voll ausüben können.

Keine Frage: Der Volkswagen-Konzern wird von unserem Engagement profitieren. Wir wollen ein dauerhafter und verlässlicher Partner von Europas größtem Automobilhersteller sein. Und wir wissen, dass Aktionäre und Mitarbeiter von Porsche und von Volkswagen unsere angesagte Rolle unterstützen. Sie begrüßen unsere erklärte Absicht, eines der ideenreichsten, interessantesten und spannendsten Automobilunternehmen der Welt vor einer möglichen Zerschlagung zu schützen. Und mittlerweile – das beobachten wir ohne jeden Hochmut – akzeptieren selbst die Analysten und Kapitalmarktexperten unser Unterfangen, obwohl sie unserer Beteiligung an Volkswagen zunächst skeptisch gegenüber standen.

Auch die Finanzwelt hat unser langfristiges Ziel erkannt. Porsche sieht sich bei Volkswagen nicht nur als Investor, sondern als strategisch-industrieller Partner. Unser Engagement nutzt uns und Volkswagen gleichermaßen. Die Zusammenarbeit, die heute schon wichtige Technologiefelder wie die Entwicklung der Folgegeneration unseres sportlichen Geländewagens und eines Hybridantriebs umfasst, werden wir auf weitere Bereiche ausweiten. Und wir sind fest davon überzeugt, dass der Wolfsburger Automobilhersteller auf lange Sicht zur weltweiten Nummer eins in unserer Branche, zu Toyota, aufschließen kann – sowohl was die Profitabilität anbelangt als auch hinsichtlich des Produktportfolios. Das ist nach unserer festen Überzeugung der erfolgversprechendste Weg, um die Sicherheit der Arbeitsplätze bei Volkswagen zu gewährleisten.

Dabei ist uns bewusst: Es braucht diese Gewissheit, einen sicheren Arbeitsplatz und ein kalkulierbares Einkommen zu haben, um die Herausforderungen der Zukunft miteinander anzugehen. Das ist unstrittig, daran will niemand etwas ändern. Denn auf den globalen Märkten kann nur gewinnen, wer die Mitarbeiter geschlossen hinter sich weiß. Und wir sind gezwungen, in den unterschiedlichsten Märkten und Segmenten gegen die großen Spieler im globalen Automobil-Monopoly anzutreten und zu gewinnen. Denn die haben sich längst formiert und suchen nur die weiche Flanke bei Porsche und Volkswagen.

Für uns war es deshalb ein logischer Schritt, den Aktionären von Volkswagen ein Pflichtangebot zu machen, was wir dann im März 2007 durch die Erhöhung unseres Anteils an dem Automobilkonzern auf über 30 Prozent ausgelöst haben. Auf diese Weise konnten wir vermeiden, in ein mögliches Bietergefecht mit anderen Investoren verwickelt zu werden. Und es gab uns die notwendige Flexibilität für weitere Schritte bei VW.

Besonders gefreut haben wir uns dann über die Zustimmung unserer Aktionäre zur Neuausrichtung des Unternehmens auf der außerordentlichen Hauptversammlung am 26. Juni 2007. Kein Zweifel, dieser Tag markiert eine historische Zäsur, denn wir bekamen grünes Licht für die Änderung der Unternehmensstruktur in eine Holding. Der Schritt zielt auf die klare Trennung zwischen dem operativen Geschäft von Porsche und der Beteiligung an Volkswagen. So stellen wir auch in Zukunft sicher: Porsche bleibt Porsche – und – VW bleibt VW.

Und wir haben mit der Holding eine Unternehmenseinheit geschaffen, die für das Beteiligungs-Management zuständig ist. Dies mag auf den ersten Blick wie ein reiner Verwaltungsakt aussehen, er hat aber weitreichende Auswirkungen – für Sie als Aktionäre, für die Gesellschafterfamilien, für den Vorstand, die Führungskräfte und für die Belegschaft unseres Unternehmens.

Denn auf der Grundlage dieser Hauptversammlungs-Beschlüsse organisiert sich das Unternehmen neu. Die Holding bildet ein Dach und ändert sowohl den Namen in Porsche Automobil Holding als auch die Rechtsform in eine europäische Aktiengesellschaft, eine sogenannte Societas Europaea, kurz SE. Künftig wird Ihnen dieser neue Name hauptsächlich in der Kurzform Porsche SE begegnen, wenn es um unser Unternehmen geht. Der Umschlag dieses Geschäftsberichts ist, wie sie sicherlich bemerkt haben, bereits im



neuen Erscheinungsbild gehalten. Für unsere Aktionäre bedeutet die Neuausrichtung, dass sie künftig Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE sind. Die traditionsreiche Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG führt die Holding als hundertprozentige Tochtergesellschaft weiter.

Um die Rechte unserer Belegschaft eins zu eins in die neue Ära von Porsche mitzunehmen, haben wir mit den Arbeitnehmervertretern unseres Unternehmens eine neue Mitbestimmungsvereinbarung verhandelt und unterzeichnet. Sie sichert die paritätische Besetzung der Arbeitnehmerseite im Aufsichtsrat der Holding, so dass künftig immer Porsche Mitarbeiter dort vertreten sein werden, auch wenn in Zukunft neue Teilkonzerne dazu kommen sollten. Die Vereinbarung sieht vor, dass nach dem Hinzutreten eines weiteren Teilkonzerns, also beispielsweise Volkswagen, die Arbeitnehmervertreter beider Teilkonzerne jeweils die Hälfte der Mitglieder des SE-Betriebsrats wählen. Dieser Betriebsrat wählt dann die sechs Arbeitnehmervertreter in den SE-Aufsichtsrat.

Für den Porsche Vorstand war es ein zentrales Anliegen sicherzustellen, dass die Interessen der Arbeitnehmervertreter der heutigen Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG in der künftigen Holding angemessen repräsentiert werden. Schließlich haben sie die Grundlage dafür erarbeitet, dass sich Porsche an VW beteiligen konnte. Aber genauso sollten die Rechte der Belegschaften möglicher zukünftiger Teilkonzerne angemessen repräsentiert sein. Und selbstverständlich bleibt die Mitbestimmung in jedem Teilkonzern vollständig erhalten. Dies verstehen wir unter gelebter Mitbestimmung.

Vor dem Hintergrund dieser Veränderungen darf wohl ohne Übertreibung angenommen werden, dass das Datum der außerordentlichen Hauptversammlung sehr wahrscheinlich in den Geschichtsbüchern wieder auftauchen wird. Denn uns allen ist eines klar: Dieses kleine Unternehmen aus einem unauffälligen Vorort von Stuttgart hat es nicht nur geschafft, in den vergangenen 15 Jahren von einem Rekord zum nächsten zu fahren. Porsche ist in eine Dimension hineingewachsen, die Anfang der 90er Jahre noch völlig undenkbar erschien. Und damit meine ich nicht nur die Beteiligung an Volkswagen, sondern auch die Entwicklung von Porsche selbst.

Auch im Geschäftsjahr 2006/07 steigerte Porsche Absatz, Umsatz und Ergebnis. Trotz des verschärften Wettbewerbs in den internationalen Märkten haben wir erneut neue Rekorde erreicht. Der Gewinn ist stark geprägt von Sondereinflüssen im Zusammenhang mit dem Engagement bei Volkswagen. Alleine die Erträge aus Aktienoptionsgeschäften liegen über 3,5 Milliarden Euro. Zusätzlich wirkte sich die bereits zum Halbjahr 2006/07 bekannt gegebene Neubewertung des VW-Aktienpakets mit 520 Millionen Euro positiv auf das Ergebnis aus. Dieser Schritt war notwendig geworden, weil die sehr gute Ergebnisentwicklung bei VW eine Prüfung des Beteiligungswerts erforderlich machte.

Unser Unternehmen ist gewappnet für die kommenden Jahre. Porsche wächst sehr stark in neuen Märkten wie China und Russland; aber auch im Mittleren Osten und in Südamerika, und wir weiten unsere Produktpalette kontinuierlich aus. Wir bereiten uns vor auf die Herausforderungen der Zukunft. Hierzu zählt nicht nur die Entwicklung des besonders umweltfreundlichen Antriebskonzeptes Hybrid, sondern genauso die des viertürigen und viersitzigen Gran Turismo Panamera.

Ganz wichtig ist auch: Trotz aller Veränderungen in unserem Unternehmen bleiben wir uns selbst treu und werden auch in Zukunft nicht die Bodenhaftung verlieren. Wir sind uns im Klaren, dass die substanzielle Beteiligung an Volkswagen eine Herausforderung für Porsche darstellt. Aber seien Sie versichert: Der Vorstand dieses Unternehmens wird weiterhin den Beweis für die Richtigkeit des eingeschlagenen Weges erbringen.

Dr. Wendelin Wiedeking
Vorsitzender des Vorstands

Verwaltungsorgane der Porsche Automobil Holding SE

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Wolfgang Porsche
Diplom-Kaufmann
Vorsitzender

Uwe Hück*
Konzernbetriebsratsvorsitzender
Betriebsratsvorsitzender
Zuffenhausen und Ludwigsburg
stellvertretender Vorsitzender

Hans Baur*
Diplom-Ingenieur
Gewerkschaftssekretär

Prof. Dr. Ulrich Lehner
Vorsitzender der Geschäftsführung
und persönlich haftender
Gesellschafter der Henkel KGaA

Wolfgang Leimgruber*
Leiter Rohbau/Lack

Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch
Diplom-Ingenieur ETH

Dr. Hans Michel Piëch
Rechtsanwalt

Dr. Ferdinand Oliver Porsche
Beteiligungsmanagement

Hans-Peter Porsche
Ingenieur

Hansjörg Schmierer*
Gewerkschaftssekretär

Walter Uhl*
Vorsitzender Betriebsrat Weissach

Werner Weresch*
Kfz-Mechaniker
Betriebsrat

Mitglieder des Vorstands

Dr.-Ing. Wendelin Wiedeking
Vorsitzender des Vorstands

Holger P. Härter
Diplom-Volkswirt
Finanz- und Betriebswirtschaft
stellvertretender Vorsitzender
des Vorstands

* Arbeitnehmervertreter

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

Mitglieder des Aufsichtsrats

Dr. Wolfgang Porsche
Diplom-Kaufmann
Vorsitzender
ab 26. Januar 2007

Prof. Dr. Helmut Sihler
Kaufmann
Vorsitzender
bis 26. Januar 2007

Hans Baur*,
Diplom-Ingenieur
Gewerkschaftssekretär
stellvertretender Vorsitzender

Dr. Ludwig Hamm*
Diplom-Ingenieur
Hauptabteilungsleiter
ab 26. September 2006

Maria Arenz*
Rechtsanwältin
Hauptabteilungsleiterin
bis 25. September 2006

Uwe Hück*
Konzernbetriebsratsvorsitzender
Betriebsratsvorsitzender
Zuffenhausen und Ludwigsburg

Jürgen Kapfer*
Projektleiter

Prof. Dr. Ulrich Lehner
Vorsitzender der Geschäftsführung
und persönlich haftender
Gesellschafter der Henkel KGaA
ab 26. Januar 2007

Dr. Dr. h.c. Walther Zügel
vorm. Vorsitzender des Vorstands
der Landesgirokasse
bis 26. Januar 2007

Dr. techn. h.c. Ferdinand K. Piëch
Diplom-Ingenieur ETH

Dr. Hans Michel Piëch
Rechtsanwalt

Dr. Ferdinand Oliver Porsche
Beteiligungsmanagement

Hans-Peter Porsche
Ingenieur
ab 26. Januar 2007

Hansjörg Schmierer*
Gewerkschaftssekretär

Werner Weresch*
Kfz-Mechaniker
Betriebsrat

* Arbeitnehmervertreter

Mitglieder des Vorstands

Dr.-Ing. Wendelin Wiedeking
Vorsitzender des Vorstands

Klaus Berning
Vertrieb und Marketing
ab 2. November 2006

Wolfgang Dürheimer
Diplom-Ingenieur
Forschung und Entwicklung

Thomas Edig
Diplom-Betriebswirt (BA)
Personal- und
Sozialwesen/Arbeitsdirektor
ab 1. Mai 2007

Harro Harmel
Personalwesen/Arbeitsdirektor
bis 31. Mai 2007

Holger P. Härter
Diplom-Volkswirt
Finanz- und Betriebswirtschaft

Michael Macht
Diplom-Ingenieur
Produktion und Logistik

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat nahm im Berichtszeitraum die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Beratungs- und Kontrollaufgaben wahr. Der Aufsichtsrat wurde während des Geschäftsjahres anhand schriftlicher und mündlicher Berichte des Vorstands und in gemeinsamen Sitzungen eingehend, kontinuierlich und zeitnah unter Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen informiert. Die Berichterstattung erstreckte sich insbesondere auf die Lage des Unternehmens, den Geschäftsverlauf sowie die Geschäftspolitik. Auch außerhalb der Sitzungen wurde der Aufsichtsrat laufend 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. Der Aufsichtsrat prüfte und erörterte alle ihm unterbreiteten Berichte und Unterlagen im gebotenen Maß. Beanstandungen der Vorstandstätigkeit ergaben sich nicht.

Der Aufsichtsrat befasste sich mit grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung, insbesondere der Finanz-, Investitions- und Personalplanung. Er war in sämtliche Entscheidungen eingebunden, die für die Porsche AG oder den Porsche Konzern von grundlegender Bedeutung waren. Der Aufsichtsrat stimmte sämtlichen Angelegenheiten zu, die ihm vom Vorstand entsprechend der Geschäftsordnung des Vorstands zur Zustimmung vorgelegt wurden.

Insbesondere ermächtigte der Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung nach eingehender Beratung den Vorstand, die Beteiligung an der Volks-

wagen AG von 27,3 Prozent auf bis zu 31 Prozent aufzustocken und den außen stehenden Volkswagen-Aktionären ein Pflichtangebot zu unterbreiten. In gleicher Sitzung stimmte der Aufsichtsrat der Errichtung einer Holdingstruktur zu, die durch Ausgliederung des operativen Geschäftsbetriebes der Porsche AG in die Porsche Vermögensverwaltung AG und durch den Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen der Porsche Vermögensverwaltung AG und der beherrschenden Porsche AG erfolgt. Des Weiteren billigte der Aufsichtsrat die Umfirmierung der künftigen Holdinggesellschaft in Porsche Automobil Holding sowie deren Umwandlung in eine Aktiengesellschaft europäischen Rechts. Herr Dr. Ferdinand Piëch hat an diesen Beschlussfassungen zur Aufstockung der Volkswagen-Beteiligung und der Umstrukturierung des Porsche Konzerns nicht mitgewirkt.

Der Aufsichtsrat hat sich davon überzeugt, dass der Vorstand die Geschäfte ordnungsgemäß führt und alle notwendigen Maßnahmen rechtzeitig und effektiv vorgenommen hat. Dies gilt auch für angemessene Maßnahmen zur Risikoversicherung und der Compliance.

Kein Mitglied des Aufsichtsrats war in weniger als der Hälfte der Sitzungen anwesend. Im Falle der Abwesenheit haben die Aufsichtsratsmitglieder zum Teil durch schriftliche Stimmabgabe an der Beschlussfassung mitgewirkt. Der Aufsichtsrat hat einen Ständigen Ausschuss gebildet, der als Personalausschuss und als Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz fungiert und außerdem in Eilfällen über zustimmungspflichtige Geschäfte entscheidet. Weitere Ausschüsse wurden nicht gebildet.



Aufsichtsrat und Vorstand haben die Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex wiederholt erörtert und die Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite www.porsche.de dauerhaft zugänglich gemacht. Die Entsprechenserklärung ist im Corporate Governance Bericht als Teils des Geschäftsberichts 2006/07 vollständig wiedergegeben. Der Aufsichtsrat hat eine Effizienzprüfung in Form einer Selbstevaluierung durchgeführt.

Im Geschäftsjahr 2006/07 fanden sechs ordentliche und eine außerordentliche Sitzung des Aufsichtsrates statt. Der Ständige Ausschuss tagte sechsmal. Der Vermittlungsausschuss musste nicht einberufen werden.

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss der Porsche AG und der Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2006/07 sind 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 26. Januar 2007 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 Jahresabschluss der Porsche AG, der Konzernabschluss und der mit dem Lagebericht zusammen-

gefasste Konzernlagebericht, die mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Stuttgart, versehen sind, sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns haben dem Aufsichtsrat zur Prüfung vorgelegen. Der Aufsichtsrat hat die ihm nach § 170 Abs. 1 und 2 AktG rechtzeitig vorgelegten Unterlagen sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers geprüft. Der Aufsichtsrat stimmt den Prüfungsergebnissen der Ernst & Young AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft, Stuttgart, zu. Als abschließendes Ergebnis seiner Prüfungen hat der Aufsichtsrat festgestellt, dass keine Einwendungen zu erheben sind. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2006/07 gebilligt. Der Jahresabschluss ist damit festgestellt. Mit dem Lagebericht des Vorstands erklärt sich der Aufsichtsrat einverstanden. Dem Vorschlag des Vorstands für die Verwendung des Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat nach Prüfung an.

Die Abschlussprüfer haben an der Sitzung des Aufsichtsrats vom 12. November 2007, 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 Vorstand hat gemäß § 312 AktG für das Geschäftsjahr 2006/07 einen Bericht über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen (Abhängigkeitsbericht) aufgestellt. 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.“

Der Abhängigkeitsbericht wurde dem Aufsichtsrat zusammen mit dem Prüfungsbericht des Abschlussprüfers rechtzeitig vorgelegt. Nach eigener Prüfung, die zu keinen Einwänden führte, stimmte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 12. November 2007, 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 Vorstandes keine Einwendungen zu erheben.

Nach langjähriger herausragender Tätigkeit legte Herr Prof. Dr. Sihler sein Amt als Mitglied und Vorsitzender des Aufsichtsrats zum Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung am 26. Januar 2007 nieder und schied damit aus dem Aufsichtsrat aus.

Wir danken Herrn Prof. Dr. Sihler für seine außerordentlichen Leistungen für die Porsche AG. Ebenso danken wir Herrn Dr. Zügel, der auch am 26. Januar 2007 seinen Abschied aus dem Aufsichtsrat nahm. Herr Dr. Zügel gehörte 27 Jahre dem Gremium an. Beide Herren haben sowohl in ihrem langen Berufsleben als auch durch die Ausübung ihrer Mandate bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG Hervorragendes geleistet. Sie können auf eine beeindruckende Erfolgsbilanz zurückblicken, der unser uneingeschränkter Respekt gilt.

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, 12. November 2007



Der Aufsichtsrat
Dr. Wolfgang Porsche
Vorsitzender

Holding

Als der Vorstand von Porsche Ende März 2007 seine Absichten zur Umstrukturierung des Unternehmens und zum Kauf weiterer Volkswagen-Anteile bekannt gab, sprangen die Aktienkurse beider Unternehmen nach oben. Diese Reaktion machte deutlich, wie sehr die internationalen Finanzmärkte vom Erfolg einer gezielten Zusammenarbeit der beiden Automobilhersteller aus Stuttgart und Wolfsburg überzeugt sind.

Diese große Zuversicht fand ihre Entsprechung auf der außerordentlichen Hauptversammlung von Porsche Ende Juni 2007 in Stuttgart. Die Aktionäre gaben ihre Zustimmung, dass das Unternehmen mit einer neuen Struktur und veränderter Rechtsform in die Zukunft gehen kann. Einstimmig votierten die Anteilseigner dafür, das operative Geschäft der Porsche AG in eine hundertprozentige Tochtergesellschaft nach den Vorschriften des Umwandlungsgesetzes auszugliedern, einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Holding und der operativ tätigen Tochtergesellschaft zu schließen sowie die Holding in eine Europäische Aktiengesellschaft, eine sogenannte Societas Europaea (SE), umzuwandeln. Auch der Name „Porsche Automobil Holding“ wurde einstimmig beschlossen. Sitz der Gesellschaft ist Stuttgart.

Die Holding führt die Beteiligungen

Die neue Holding bildet das Dach der operativ tätigen Tochtergesellschaft Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und führt die Beteiligung an der Volkswagen AG, die am Bilanzstichtag 30,6 Prozent der Stammaktien ausmachte. Zur Volkswagen AG gehören die Tochterunternehmen Audi, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Seat, Skoda, Volkswagen sowie VW-Nutzfahrzeuge.

Durch die neue Struktur stellt Porsche sicher, dass die Selbstständigkeit und Unabhängigkeit des tradi-

tionsreichen Stuttgarter Unternehmens vollständig gewahrt bleiben. Das ist der Sinn und Zweck der Trennung der Beteiligungsverwaltung vom operativen Geschäft. Gleichzeitig entsteht mit der Holding eine Unternehmenseinheit, die für das Beteiligungsmanagement zuständig ist.

Die Entscheidung für die Umwandlung in eine SE fiel vor dem Hintergrund, dass es sich dabei um eine moderne und international ausgerichtete Unternehmensform handelt, die die Voraussetzungen für eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Porsche Konzerns schafft. Die supranationale Rechtsform der SE fördert nicht nur die Bildung einer offenen und internationalen Unternehmenskultur, sondern sie bietet darüber hinaus die Möglichkeit, die bisher bewährte Größe des Aufsichtsrats von zwölf Mitgliedern weiter beizubehalten.

Die Möglichkeit, eine SE zu gründen, besteht in Deutschland seit Dezember 2004. Mehrere große deutsche Unternehmen haben sich bereits in eine SE umgewandelt oder befinden sich gegenwärtig in einem entsprechenden Prozess.

Die Gremien sind gebildet

Der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE ist am 24. und 25. Juli 2007 zu seiner konstituierenden Sitzung zusammengekommen. Zu seinem Vorsitzenden wählte das Gremium Dr. Wolfgang Porsche. Sein Stellvertreter ist der Konzern-Betriebsratsvorsitzende von Porsche, Uwe Hück. Dr. Porsche ist Gesellschafter der Porsche Automobil Holding SE und gleichzeitig Vorsitzender des Aufsichtsrats der Tochtergesellschaft Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Hück gehört ebenfalls dem Aufsichtsrat der Porsche AG an. Die erste Entscheidung des neuen SE-Aufsichtsrats war die Bestellung von Dr. Wendelin Wiedeking

zum Vorsitzenden des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE. Neuer stellvertretender Vorstandsvorsitzender wurde Holger P. Härter, der auch als Chief Financial Officer das Finanzressort übernimmt. Beide behalten ihre jeweiligen Funktionen auch bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG bei.

Paritätische Mitbestimmung im Aufsichtsrat

Die Mitglieder der Kapitalsseite im zwölfköpfigen Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE sind identisch mit denen der früheren Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG vor der Ausgliederung und Umwandlung. Die Arbeitnehmervertreter wurden in der Mitbestimmungsvereinbarung benannt. Alle Mitglieder sind auf Seite 6 unter „Verwaltungsorgane“ aufgeführt. Der Vorstand der Porsche AG und das sogenannte Besondere Verhandlungsgremium (BVG) haben gemeinsam eine Vereinbarung erarbeitet, die die Mitbestimmung der Arbeitnehmer in der Holding regelt. Das BVG hatte sich im Mai 2007 konstituiert. Ihm gehörten 17 Mitglieder an, bei denen es sich um Arbeitnehmervertreter aus dem Porsche Konzern und dessen europäischen Gesellschaften in Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Irland, Italien, Österreich, Spanien und Tschechien sowie um Delegierte der IG Metall handelte.

In der Mitbestimmungsvereinbarung sind die Kompetenzen der Arbeitnehmer im Betriebsrat der Holding sowie das Verfahren zur Wahl des SE-Betriebsrats und die Vertretung der Arbeitnehmer

im SE-Aufsichtsrat festgelegt. Der Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE wird paritätisch durch Anteilseigner- und Arbeitnehmervertreter besetzt. Dabei wurden die Grundzüge der deutschen Mitbestimmung auf die Porsche Automobil Holding SE übertragen. Sollten in Zukunft weitere Teilkonzerne hinzukommen, ist sichergestellt, dass deren Vertreter im SE-Betriebsrat vertreten sind. Auch die Arbeitnehmersitze im SE-Aufsichtsrat werden gleichberechtigt auf alle Teilkonzerne verteilt.

Eintragung am 13. November 2007

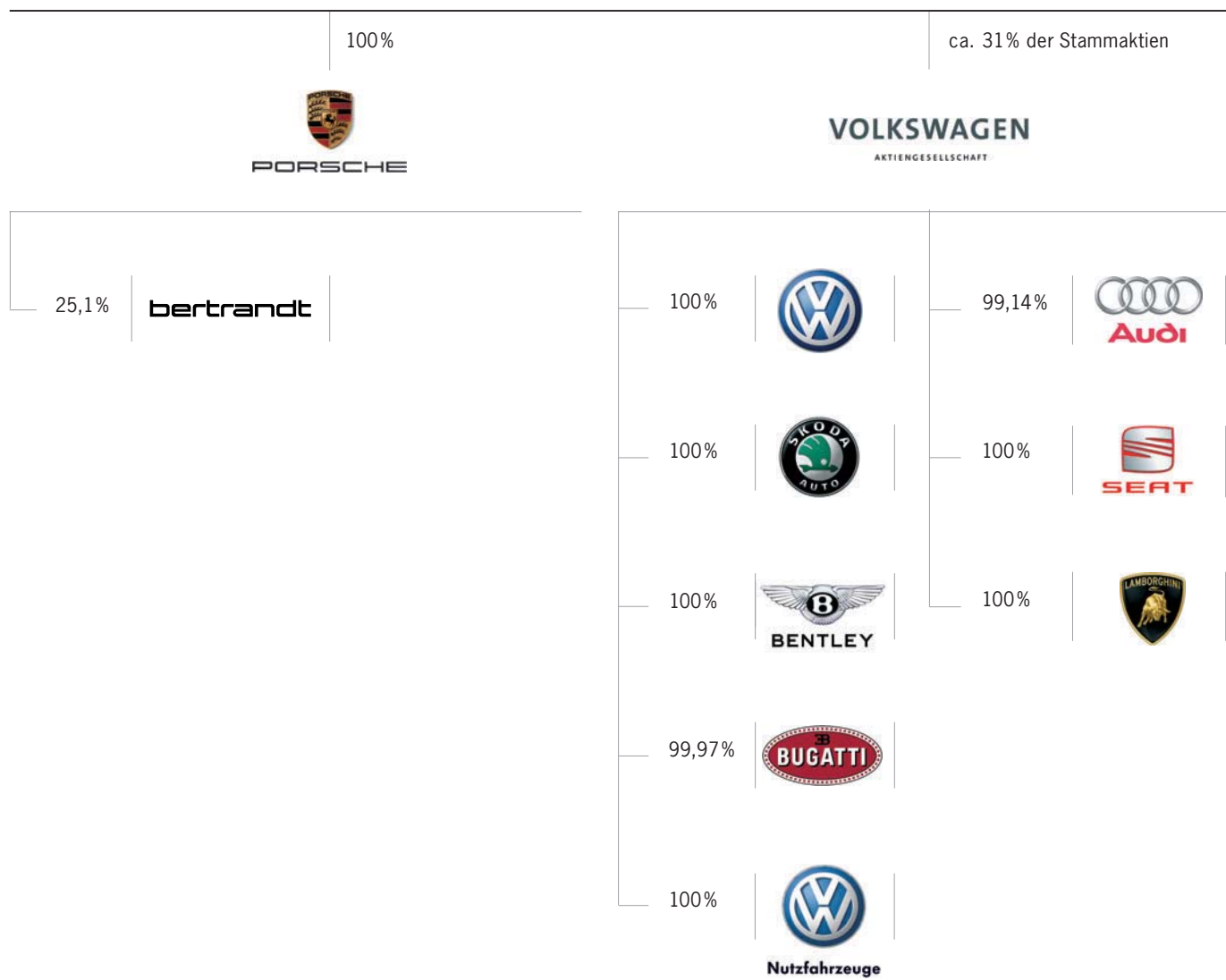
Die Eintragung der SE in das Handelsregister erfolgte am 13. November 2007. Voraussetzung hierfür war die Vorlage der Schlussbilanz der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zum 31. Juli 2007, die am Vortag der Eintragung vom Aufsichtsrat festgestellt wurde.


Juristisch betrachtet sind die Porsche Automobil Holding SE und die frühere Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ein und derselbe Rechtsträger. Das bedeutet, dass es durch den Formwechsel in eine Europäische Aktiengesellschaft zu keiner Übertragung von Aktiva und Passiva kam. Dennoch erhielt die Gesellschaft eine neue Registernummer beim Amtsgericht Stuttgart.

Alle Aktionäre der früheren Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wurden durch den Formwechsel zu Anteilseignern der Porsche Automobil Holding SE, die dann zur Hauptversammlung am 25. Januar 2008 in der Stuttgarter „Porsche Arena“ einlädt.

Die neue Struktur von Porsche

PORSCHE SE





**KONZERNLAGEBERICHT
UND LAGEBERICHT DER
DR. ING. H.C. F. PORSCHE AG**

**CORPORATE GOVERNANCE
BERICHT**



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

Neue Höchstmarken bei Absatz, Umsatz und Ergebnis spiegeln den Erfolgskurs von Porsche wider. Das sehr gesunde Kerngeschäft war aber durch Aufwendungen für die Zukunftssicherung des Unternehmens belastet. Hierzu zählen beispielsweise hohe Entwicklungskosten für den viertürigen Gran Turismo Panamera.

Weltwirtschaft in robuster Verfassung

Die Weltwirtschaft ist im Berichtsjahr weiter gewachsen. Wichtige Impulse kamen aus den sich rasch entwickelnden Ländern Asiens. Allein in China legte das Bruttoinlandsprodukt in der ersten Hälfte des Jahres 2007 so schnell zu wie seit zwölf Jahren nicht. Dadurch rückte selbst die nachlassende Dynamik der US-Wirtschaft etwas in den Hintergrund. Die amerikanische Volkswirtschaft litt zwar zunehmend unter den Folgen der Kreditausfälle am Immobilienmarkt und den drohenden Vermögensverlusten der Konsumenten. Auch gerieten einige Banken nach dem Ende des Berichtsjahres im August 2007 in Schieflage – und das nicht nur in Nordamerika, sondern weltweit. Doch blieben die Auswirkungen der Hypothekenkrise begrenzt. Die USA konnten einen Konjunkturerinbruch vermeiden. Und neben China behielten auch die wichtige Wirtschaftsnation Japan und die Europäische Union ihren Wachstumskurs jeweils bei.

Maßgeblich für den Aufschwung in der Eurozone war vor allem die anhaltende Ausweitung der Investitionen. Aber auch der private Verbrauch zeigte sich insgesamt verbessert, wobei Deutschland hier die unrühmliche Ausnahme bildete. Die Erhöhung der Mehrwertsteuer zu Beginn des Jahres 2007 ließ den Konsum in Europas größter Volkswirtschaft hinterherhinken. Unter dem Strich hielten sich die Auswirkungen der Steuererhöhung jedoch in Grenzen. Dank der steigenden Ausrüstungsinvestitionen setzte sich der konjunkturelle Aufschwung auch in Deutschland fort. Die Arbeitslosenzahlen gingen stark zurück und die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte kam zügig voran.

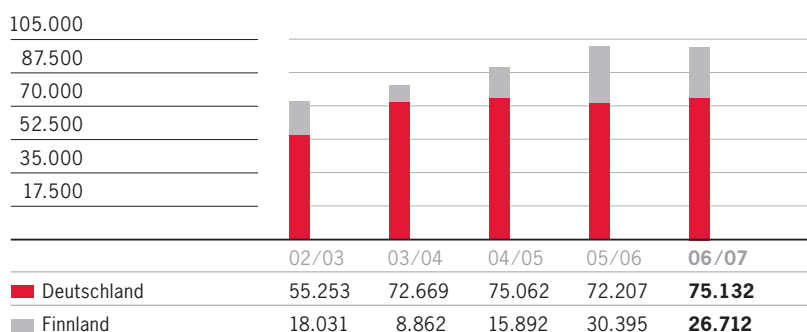
Nach wie vor nahmen die deutschen Exporte stärker zu als der Welthandel insgesamt. Die leichte Eintrübung der US-Wirtschaft und die Aufwertung des Euro machten sich auch deshalb kaum bemerkbar, weil die deutschen Unternehmen ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit in den vergangenen Jahren stark verbessert haben und ihre Auftragsbestände sehr hoch sind.

Porsche erzielt den nächsten Rekord

Erneut konnte Porsche einen Rekordabsatz einfahren. Trotz des Modellwechsels bei der Baureihe Cayenne legte der Absatz im Geschäftsjahr 2006/07 um 0,7 Prozent auf 97.515 Fahrzeuge zu. Treiber des Wachstums war einmal mehr der Klassiker von Porsche, die Baureihe 911. Aber auch die zweite Generation des sportlichen Geländewagens Cayenne kam weltweit sehr gut bei den Kunden an. Obwohl die Produktion der ersten Generation im November 2006 auslief und der neue Cayenne erst von Ende Februar 2007 an in den Märkten eingeführt wurde,

Produktion Porsche Fahrzeuge

in Einheiten



erreichte die Baureihe im Berichtsjahr beim Absatz nahezu das Vorjahresniveau. Die Boxster-Baureihe, zu der die beiden Cayman-Modelle gehören, konnte sich in ihrem weltweit sehr hart umkämpften Marktsegment behaupten.

Beeindruckend war das Wachstumstempo des 911. Mit einem Zuwachs von 8,8 Prozent auf 37.415 (Vorjahr: 34.386) Fahrzeuge erreichte der Elfer abermals eine neue Rekordmarke. Zu dem Erfolgskurs trug im Berichtsjahr insbesondere der 911 Turbo bei, der erstmals für ein volles Geschäftsjahr verfügbar war und von dem 7.777 Fahrzeuge abgesetzt wurden. Aber auch die neuen Modelle GT3 und Targa 4 stießen weltweit auf gute Resonanz. Beim 911 Carrera war die S-Version ganz besonders gefragt. 72 Prozent der Carrera-Kunden bestellten das leistungsstärkere Modell. 41,5 Prozent der Käufer entschieden sich für die Cabriolet-Version. Da mit dem 911 Turbo und dem Targa 4 neue Allrad-Varianten auf den Markt kamen, entfielen im Geschäftsjahr 2006/07 bereits 57,1 Prozent des Absatzes der Baureihe 911 auf Modelle, die an allen vier Rädern angetrieben werden. Nach dem Ende des Geschäftsjahres 2006/07 erfuhr die Sportwagen-Baureihe mit dem 911 Turbo Cabriolet und dem 911 GT2 erneut erfolgversprechende Erweiterungen. Im Absatz des Berichtsjahres waren bereits 126 Fahrzeuge des 911 Turbo Cabriolet enthalten.

Besonders erfreulich entwickelte sich auch der sportliche Geländewagen Cayenne. Da Porsche vermeiden wollte, dass das Vorgängermodell neben dem neuen Cayenne bei den Händlern steht, kam die zweite Generation der Baureihe erst drei Monate nach dem Auslaufen der ersten Generation auf den Markt. Dennoch erreichte der Absatz im Berichtsjahr mit 33.943 Einheiten annähernd das Niveau des Vorjahres von

34.134 Fahrzeugen. Dies belegt die hervorragende Resonanz der Kunden auf den neuen Cayenne mit verbrauchsreduzierten Motoren. Der Absatz der sportlichen Geländewagen teilt sich auf in 12.554 Einheiten, die auf die Basisversion mit dem V6-Zylindermotor entfielen, und 21.389 Fahrzeuge mit V8-Zylindermotor; hiervon waren 6.145 Turbos. Im neuen Geschäftsjahr 2007/08 erweiterte Porsche die Baureihe um die besonders sportliche Variante Cayenne GTS.

Die beiden Mittelmotor-Sportwagen Cayman und Cayman S hielten im Berichtsjahr mit einem Absatz von 7.809 sowie 7.503 Fahrzeugen ihren Erfolgskurs. Die Roadster Boxster und Boxster S hatten es in ihrem insgesamt schrumpfenden Marktsegment mit einem besonders heftigen Konkurrenzkampf zu tun – die Modelle kamen mit 6.402 und 4.432 abgesetzten Einheiten ins Ziel. Unter dem Strich konnte der Cayman den Rückgang beim Boxster weitgehend kompensieren, so dass die Boxster-Baureihe mit 26.146 Einheiten nahe an das Vorjahresniveau von 27.906 Fahrzeugen herankam. Im Absatz von Porsche sind außerdem zwei RS Spyder enthalten. Das rund eine Million Euro teure Rennfahrzeug für die amerikanische LMP2-Serie wird Kundenteams zur Verfügung gestellt.

Auch im Berichtsjahr lag der Konzern-Absatz unter der Anzahl produzierter Fahrzeuge. Die Hauptursache hierfür ist, dass Fahrzeuge, die innerhalb des Porsche Konzerns 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 konzerneigenen Vertriebsgesellschaften und Händler. Diese Fahrzeuge werden grundsätzlich als Gebrauchtwagen verkauft und sind demzufolge nicht im Neuwagenabsatz des Porsche Konzerns enthalten.

Starke Nachfrage in den Zukunftsmärkten

Rund um den Globus waren die Sportwagen und sportlichen Geländewagen stark gefragt. Größter Einzelmarkt blieb im Berichtsjahr Nordamerika; allerdings zogen die Verkäufe ganz besonders stark in sich entwickelnden Zukunftsmärkten wie China und Russland an. Auch im Mittleren Osten, in Lateinamerika sowie in Süd- und Osteuropa konnte Porsche nahtlos an die Erfolge des vorangegangenen Geschäftsjahres anknüpfen. Insgesamt stieg der Absatz in den Exportmärkten außerhalb Nordamerikas um 9,2 Prozent auf 49.625 (Vorjahr: 45.442) Einheiten.

In Nordamerika wies der Hersteller sportlicher Premium-Fahrzeuge einen Rückgang des Absatzes um 10,3 Prozent auf 33.576 (Vorjahr: 37.431) Fahrzeuge aus. Während der 911 um 7,0 Prozent auf 12.812 Einheiten abbremste, erreichte der Cayenne aufgrund des Modellwechsels im Berichtsjahr mit minus 12,4 Prozent unter dem Strich 10.805 Fahrzeuge. Der Absatz der Boxster-Baureihe nahm um 10,8 Prozent auf 9.957 Einheiten ab. Porsche bleibt unverändert bei seiner Politik, werksseitig keine Rabatte zu geben. Stattdessen werden Fahrzeuge in die aufstrebenden Regionen Asiens umgelenkt und dort profitabel verkauft. Dadurch sank der Anteil der Region Nordamerika am gesamten Porsche Absatz von 38,7 Prozent im Jahr zuvor auf 34,4 Prozent.

In Deutschland hatte die Automobilbranche im Jahr 2007 mit den Auswirkungen der Mehrwertsteuererhöhung zu kämpfen. Dennoch gelang es Porsche im Geschäftsjahr 2006/07, den Absatz um 2,8 Prozent auf 14.314 (Vorjahr: 13.921) Fahrzeuge zu steigern. Wachstumsmotor war der Elfer, der um 14,8 Prozent auf 7.304 Fahrzeuge zulegen konnte. Erfreulich war auch die Entwicklung beim Cayenne, der trotz des Modellwechsels mit 3.443 Einheiten nur 1,9 Prozent unter dem Vorjahreswert blieb. Hier zeigt sich, welche starke Anziehungskraft die neue Generation mit den verbrauchsreduzierten Motoren auf die Kunden ausübt. Die Boxster-Baureihe erreichte 3.564 Einheiten, das entspricht einem Rückgang von 11,0 Prozent.

Umsatz steigt stärker als der Absatz

Der Umsatz im Porsche Konzern stieg im Berichtsjahr um 3,4 Prozent auf 7,368 Milliarden Euro. Im Vorjahr hatte der Umsatz – bereinigt um die verkaufte CTS Car Top Systems GmbH – bei 7,1 Milliarden Euro gelegen. Der Vergleich zum Absatzplus von 0,7 Prozent macht deutlich, wie sich der Produktmix weiter verbessert hat.

Der größte Teil des Konzernumsatzes wurde mit 6,97 Milliarden Euro – das ist ein Zuwachs von 3,4 Prozent – auch in diesem Berichtsjahr im Fahrzeuggeschäft erwirtschaftet. Der Umsatz der Finanzdienstleistungsgesellschaften, der im Wesentlichen das Leasing-, Kredit- und Kreditkartengeschäft umfasst, betrug 402,6 Millionen Euro. Auf die Porsche AG entfielen vom Gesamtumsatz 6,17 Milliarden Euro.

Produktion auf hohem Niveau

Produziert wurden insgesamt 101.844 Fahrzeuge, so dass das Vorjahresniveau von 102.602 Fahrzeugen fast wieder erreicht wurde. Vom 911 liefen in Stuttgart-Zuffenhausen 38.959 Fahrzeuge vom

Band, das entspricht im Vorjahresvergleich einem Zuwachs um 6,7 Prozent. Die Fahrzeuge der Boxster-Baureihe, die aufgrund der hohen Nachfrage nach dem Elfer ausschließlich in Finnland montiert wurden, kamen auf 26.712 Einheiten nach 30.680 Fahrzeugen im Vorjahr. Das Porsche Werk in Leipzig fertigte 36.169 Cayenne, was einem Plus von drei Prozent entspricht. Darüber hinaus wurden vier Rennfahrzeuge der LMP2-Klasse hergestellt.

Deutlich höherer Entwicklungsaufwand

Die Aufwendungen für Eigenentwicklungen lagen mit einem Zuwachs im deutlich dreistelligen Millionen-Euro-Bereich über dem Niveau des vorangegangenen Geschäftsjahres. Einerseits konnten zwar Entwicklungsarbeiten nach den erfolgten Markteinführungen der zweiten Generation des sportlichen Geländewagens Cayenne und der neuen Sportwagen der Baureihe 911, dem Turbo, dem GT3 und dem Targa, zurückgefahren werden. Andererseits waren aber Aufwendungen für neue Modellvarianten wie das 911 Turbo Cabriolet, der 911 GT2 und der Cayenne GTS zu tragen. Vor allem fielen jedoch im Geschäftsjahr 2006/07 erhebliche Aufwendungen für die Entwicklung des neuen, viertürigen Gran Turismo Panamera an. Diese vierte Baureihe von Porsche wird im Jahr 2009 auf den weltweiten Märkten eingeführt. Darüber hinaus schlugen Aufwendungen für einen Hybridantrieb zu Buche, dessen Entwicklung aufgrund einer verschärften Klimadiskussion vorgezogen und beschleunigt wurde. Diesen ganz besonders umweltfreundlichen Hybridantrieb wird Porsche in den Baureihen Cayenne und Panamera einsetzen.

Neue Arbeitsplätze geschaffen

Auch im Berichtsjahr konnte der Porsche Konzern neue Arbeitsplätze schaffen. Zum Bilanzstichtag, dem 31. Juli 2007, lag die Beschäftigtenzahl im Konzern mit 11.571 Personen um 1,6 Prozent über dem Vorjahreswert. Neue Stellen entstanden im Konzern vor allem im Bereich Forschung und Entwicklung sowie im Werk Leipzig. Die Belegschaft der Porsche AG zählte zum Stichtag – für sich alleine betrachtet – 8.229 (im Vorjahr 8.257) Mitarbeiter.

Rekordergebnis eingefahren

Bereits im vorangegangenen Geschäftsjahr war das Konzern-Vorsteuerergebnis durch die Beteiligung an der Volkswagen AG auf den sehr hohen Wert von 2,110 Milliarden Euro gestiegen. Im Berichtsjahr ist es Porsche gelungen, das Ergebnis vor Steuern im Konzern abermals deutlich auf 5,857 Milliarden Euro zu steigern. Erneut ist der überdurchschnittlich hohe Ergeb-



nissprung auf Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Beteiligung an Volkswagen zurückzuführen.

Erfreulich entwickelte sich auch das operative Ergebnis aus dem Fahrzeuggeschäft von Porsche. Gleichzeitig wirkten sich aber mehrere Faktoren belastend auf das Ergebnis aus; zu diesen zählen die erhöhten Aufwendungen für die Entwicklung des viertürigen Gran Turismo Panamera und für die Entwicklung eines umweltfreundlichen Hybridantriebs, den Porsche in den Baureihen Cayenne und Panamera einsetzen wird. Daneben zog das deutlich gestiegene Konzernergebnis erhöhte Aufwendungen im administrativen und personalen Bereich nach sich. Auch die Kosten für das Pflichtangebot an die Volkswagen-Aktionäre, für die Ausgliederung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und die Umwandlung der Holding in eine Europäische Aktiengesellschaft, eine Societas Europaea (SE), schlugen zu Buche. Hinzu kamen die Ausgaben für die außerordentliche Hauptversammlung Ende Juni in Stuttgart. Außerdem wirkte sich die veränderte Währungsrelation des Euro zum US-Dollar im Ergebnis von Porsche – verglichen mit dem vorangegangenen Geschäftsjahr – belastend aus.

Da bezüglich der Volkswagen-Beteiligung die „at Equity“-Konsolidierung angewendet wird, muss dem Porsche Konzern ein anteiliger Jahresüberschuss der Volkswagen AG zugerechnet werden. Dabei wird für Porsche ein Anteil in Höhe von 30,6 Prozent der Stammaktien zugrunde gelegt. Dieser entspricht 22,5 Prozent der von der Volkswagen AG ausgegebenen Stamm- und Vorzugsaktien. Der vom Porsche Konzern als Ertrag auszuweisende Betrag belief sich auf 1,223 Milliarden Euro. Die Dividende für die an der Volkswagen AG zum Ende des Geschäftsjahres gehaltene Beteiligung von 30,6 Prozent der Stammaktien betrug 111,1 Millionen Euro. Diese Dividende wurde bei der Porsche AG als Beteiligungsergebnis vereinnahmt.

Erträge aus Kurssicherungsgeschäften, die im Hinblick auf weitere Zukäufe von Volkswagen-Aktien sowie mit Blick auf das Pflichtangebot an die Volkswagen-Aktionäre abgeschlossen wurden, summierten sich im Geschäftsjahr 2006/07 auf einen Betrag von 3,593 Milliarden Euro. Darüber hinaus war in Folge der positiven Entwicklung der Volkswagen-Aktie eine Neubewertung der gehaltenen Beteiligung notwendig. So erfolgte im Berichtsjahr eine ergebniswirksame Zuschreibung in Höhe von 520,8 Millionen Euro.

Dass Porsche im Berichtsjahr über ein im Wettbewerbsvergleich hervorragendes Ergebnisniveau verfügte, lag aber auch an der weiter verbesserten Produktivität, strengen Kostendisziplin und umsichtigen Absicherung gegenüber wichtigen Währungen wie dem US-Dollar. Der Jahresüberschuss (Ergebnis nach Steuern) stieg im Konzern auf 4,242 Milliarden Euro nach 1,393 Milliarden Euro im Geschäftsjahr zuvor. Die Beteiligungsgesellschaften von Porsche im Inland und Ausland haben ihren Beitrag zu diesem positiven Ergebnisverlauf geleistet.

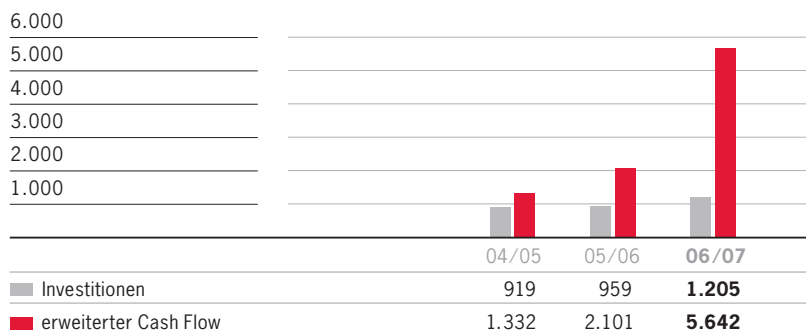
Bei der Porsche AG nahm das nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches ermittelte Vorsteuer-Ergebnis auf 2,918 Milliarden Euro zu; im vorangegangenen Geschäftsjahr waren es 1,668 Milliarden Euro gewesen. Der Jahresüberschuss stieg von 1,254 Milliarden Euro auf 1,930 Milliarden Euro. Hier machten sich neben dem operativen Geschäft die Ausschüttungen der Beteiligungsgesellschaften mit 149,8 Millionen Euro bemerkbar. Weiter gehende Informationen zur Ertragslage sind aus dem Konzernabschluss einschließlich Anhang sowie dem Kapitel Finanzen ersichtlich.

Investitionen und Abschreibungen

Die Investitionen erreichten im Berichtsjahr ein sehr hohes Niveau. Die Ursachen lagen zum einen an

Investitionen* und erweiterter Cash-Flow

in Millionen Euro (Cash Flow erweitert um Veränderung der übrigen Rückstellungen)



* ohne Investitionen in das Finanzanlagevermögen

der Ausweitung des Geschäftsvolumens und der Vorbereitung neuer Modellvarianten, zum anderen fielen Ausgaben für etliche Baumaßnahmen an. Hierzu zählen in Zuffenhausen der Ausbau des Motorenwerks mit Blick auf die Produktion für den Panamera und der Neubau des Museums am Porscheplatz. In Weissach schlugen Ausgaben für ein neues Antriebszentrum und ein Motorsportzentrum zu Buche. Bei der Erweiterung des Werks Leipzig kamen im Berichtsjahr der tragende Stahlbau sowie die Dacharbeiten zum Abschluss. Nach dem Ende des Geschäftsjahres 2006/07 war die Fassade gesetzt und die Montage der haustechnischen Installation fertiggestellt. Die wesentlichen Bauarbeiten sind bis Ende 2007 abgeschlossen. Insgesamt betragen die aktivierten Bauinvestitionen im Berichtsjahr 70,6 Millionen Euro.

In Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte wurden 579,0 Millionen Euro nach 407,4 Millionen Euro im Vorjahr investiert. Bei den Finanzdienstleistungsgesellschaften beliefen sich die Investitionen in Vermietete Vermögenswerte auf 625,7 Millionen Euro nach 551,9 Millionen Euro im Jahr zuvor. Die Investitionen in Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte der Porsche AG in Höhe von 608,1 Millionen Euro (Vorjahr: 420,3 Millionen Euro) entfielen unter anderem auf verschiedene Rationalisierungsprojekte wie die fortlaufende Modernisierung der EDV-Systeme, den Ersatz vorhandener Anlagegüter sowie Maßnahmen zum Umweltschutz.

Für die Aufstockung der Beteiligung an der Volkswagen AG auf 30,6 Prozent wurden Investitionen in Höhe von 2,676 Milliarden Euro getätigt.

Die Abschreibungen im Konzern erhöhten sich auf 531,7 Millionen Euro nach 488,8 Millionen Euro im

vorangegangenen Geschäftsjahr. Auf die Finanzdienstleistungsgesellschaften entfielen Abschreibungen in Höhe von 182,9 Millionen Euro (Vorjahr 164,8 Millionen Euro).

Pflichtangebot an Volkswagen-Aktionäre

Weitere 7,5 Millionen Euro wendete Porsche nach Ablauf des Berichtsjahres im August 2007 für den Erwerb von 172.218 Stamm- und 68.262 Vorzugsaktien der Volkswagen AG auf, die Porsche im Rahmen des Pflichtangebots von Volkswagen-Aktionären angedient wurden. Dieses Pflichtangebot war – wie vom deutschen Gesetzgeber gefordert – notwendig geworden, nachdem Porsche am 28. März 2007 die Kontrollschwelle von 30 Prozent bei Volkswagen überschritten hatte. Am 30. April legte Porsche die Angebotsunterlage, die zuvor von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) zur Veröffentlichung freigegeben wurde, den Volkswagen-Aktionären vor. Das Angebot war auf vier Wochen befristet, es endete am 29. Mai 2007. Konkret wurde den Volkswagen-Aktionären 100,92 Euro je Stammaktie und 65,54 Euro je Vorzugsaktie geboten, was jeweils dem gesetzlich vorgeschriebenen Mindestpreis entsprach. Als Resultat des Pflichtangebots übernahm Porsche 0,06 Prozent der VW-Stammaktien und Stimmrechte sowie 0,06 Prozent der VW-Vorzugsaktien und damit einen Anteil von 0,06 Prozent des Grundkapitals der Volkswagen AG.

Finanzstruktur: Cash Flow ist gewachsen

Der erweiterte Cash Flow – also einschließlich der Veränderung der Sonstigen Rückstellungen – konnte im Berichtsjahr wiederum deutlich gesteigert werden: Mit 5,642 Milliarden Euro lag er weit über dem Vorjahreswert in Höhe von 2,101 Milliarden Euro. Die Nettoliquidität ist trotz des Erwerbs weiterer Anteile an der Volkswagen AG nur auf 283,2 Millionen Euro (Vorjahr 1,881 Milliarden Euro) gefallen.

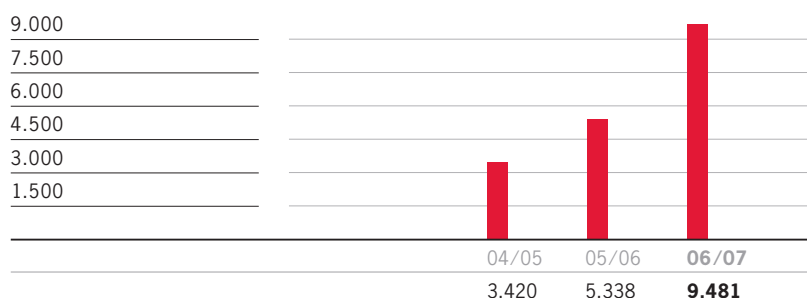
Das Eigenkapital im Konzern hat sich aufgrund des außerordentlich hohen Ergebnisses um 4,143 Milliarden Euro auf 9,481 Milliarden Euro erhöht.

Entscheidung für Porsche Automobil Holding SE

Gegen Ende des Geschäftsjahres, am 26. Juni 2007, beschloss die außerordentliche Hauptversammlung, dass Porsche mit einer neuen Unternehmensstruktur und veränderter Rechtsform in die Zukunft geht. Einstimmig votierten die Anteilseigner dafür, das operative Geschäft der Porsche AG in eine hundertprozentige Tochtergesellschaft nach den Vorschriften des Umwandlungsgesetzes auszugliedern, einen Beherr-

Eigenkapital

in Millionen Euro



schungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der Holding-Gesellschaft und der operativ tätigen Tochtergesellschaft zu schließen sowie die als Holding agierende Gesellschaft in eine Europäische Aktiengesellschaft Societas Europaea (SE) umzuwandeln. Außerdem beschlossen die Aktionäre, die Holding-Gesellschaft unter dem Namen Porsche Automobil Holding SE zu führen. Sitz der Gesellschaft ist Stuttgart. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG führt die operative Tochtergesellschaft weiter.

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im August 2007 wurde mit Porsche Schweiz eine weitere Tochtergesellschaft gegründet. Das Unternehmen mit Sitz in Zug übernimmt offiziell ab April 2008 Import und Vertrieb von Porsche Fahrzeugen, Ersatzteilen und Zubehör von der AMAG Automobil- und Motoren AG. Die AMAG bleibt Handelspartner für Porsche. Die Tochtergesellschaft betreut zunächst ein Netzwerk von zwölf Porsche Zentren und 14 Service-Betrieben. Ebenfalls im August 2007 wurde die Porsche China Hongkong Limited gegründet. Zuvor war im Juli der Kaufvertrag für die Jepsen and Company Limited unterzeichnet worden, die als Porsche China den Importeursbetrieb aufnimmt. Porsche China Hongkong wird ab Januar 2008 als Importeur arbeiten.

Darüber hinaus hat Porsche Deutschland zum 1. September 2007 die beiden Berliner Autohäuser der Eduard-Winter-Gruppe erworben; die Gruppe zieht sich aus dem Automobilgeschäft zurück. Die neu gegründeten Porsche Niederlassung Berlin GmbH und Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH übernahmen die 80 Beschäftigten der Autohäuser. Im September eröffnete Porsche außerdem in Moskau die neue Zentrale der russischen Tochtergesellschaft und obendrein ein neues Porsche Zentrum. In dem insgesamt 7.300 Quadratmeter großen Gebäude sind 90 Mitarbeiter tätig. Die

Investitionen in den Flaggschiffbetrieb betragen rund 17 Millionen Euro.

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 hohe Fahrzeug-Produktion, die Vorbereitung neuer Modelle und die weltweite Präsentation des neuen Cayenne, des 911 Targa und des Turbo Cabriolets vor Journalisten, Händlern und Kunden waren besondere Herausforderungen. Dies galt auch für weitere Vertriebsaufgaben und Entwicklungsarbeiten, beispielsweise für den Gran Turismo Panamera. Für das große Engagement bedankt sich der Vorstand bei allen Beteiligten. Als Zeichen der Wertschätzung werden, wie schon in den Vorjahren, alle Tarif-Mitarbeiter mit mindestens einjähriger Betriebszugehörigkeit am guten Geschäftsergebnis teilhaben.

Der Dank gilt gleichermaßen den Aktionären, die erneut ihr Vertrauen in die hervorragenden 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.

Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung

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 die Chancen und Risiken geschäftsübergreifend untersucht und bewertet. Unterjährig wird der Erfüllungsgrad der aus den Planungsrunden resultierenden Ziele durch das Berichtssystem kontrolliert. Sollte es zu möglichen Abweichungen sowie Veränderungen der Markt- oder Wettbewerbslage kommen, werden diese durch das Kontrollsystem sofort erfasst, analysiert und 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“ überwa-

chen bei Porsche die Prozesse in Hinsicht auf Risiken und Chancen. Die Angemessenheit und Effizienz der Risikomanagement- und Früherkennungssysteme werden fortlaufend überwacht und dokumentiert. Bei Feststellung von Verbesserungspotenzial, werden Maßnahmen nach Absprache mit dem Vorstand eingeleitet und umgesetzt.

Fortlaufende Kontrolle von betrieblichen Abläufen

Nach den Bewertungen der Abschlussprüfer erfüllt das Porsche-Risikofrüherkennungssystem die gesetzlichen Anforderungen des § 91 Absatz 2 Aktiengesetz. Bei Porsche sind keine Entwicklungen festgestellt, die bestandsgefährdend sein könnten oder geeignet sind, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nachhaltig und wesentlich zu beeinträchtigen. Risiken lassen sich 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. Ein anderes Risiko, das den Absatz negativ beeinflussen könnte, ist die CO₂-Debatte sowie der Druck, den Verbrauch der Fahrzeuge zu reduzieren. Da Porsche aber seine Anstrengungen bei der Entwicklung verbrauchsreduzierter Antriebe erhöht, ergeben sich durch ein möglicherweise sich veränderndes Käuferverhalten auch neue Absatzchancen. Beispielsweise entwickelt Porsche einen Hybridantrieb, der in den Baureihen Cayenne und Panamera zum Einsatz kommen wird.

Denkbar ist darüber hinaus, dass die Nachfrage aufgrund einer rezessiven Veränderung des wirtschaftlichen Umfeldes sinkt. Aufgrund der fortlaufenden intensiven Marktbeobachtungen und eingesetzten Frühwarnindikatoren kann Porsche jedoch einen beginnenden Absatzrückgang zeitnah erkennen. Dies ist für den nordamerikanischen und deutschen Markt besonders wichtig, da diese die größten Absatzregionen von Porsche sind. Auf der anderen Seite ist Porsche auch in der Lage, sich bietende Absatzchancen konsequent wahrzunehmen. So baut das Unternehmen sein Händlernetz in Wachstumsmärkten wie China und Russland kontinuierlich aus. Dadurch lassen sich Fahrzeug-Kontingente umlenken und mögliche Absatzrückgänge auf einem Markt durch Zuwächse auf anderen Märkten ausgleichen oder überkompensieren.

Wie jedes andere produzierende Unternehmen ist Porsche von der markt- und steuerpolitischen Entwicklung der Energiepreise betroffen. Bei einer weiteren Erhöhung der Rohöl- und Rohstoffpreise ist eine Be-

einträchtigung der Profitabilität von Porsche nicht völlig auszuschließen. Eine Preiserhöhung führt indirekt zu erhöhten Material- und Produktionskosten. Deshalb beobachtet Porsche die Rohstoffmärkte intensiv und versucht, durch langfristige Verträge mit Lieferanten das Kostenrisiko zu minimieren. Andererseits ist durch denkbare Preisreduzierungen bei Rohstoffen eine Verbesserung der Profitabilität vorstellbar.

Im Finanzbereich ist es die Strategie von Porsche, die für das Unternehmen wichtigsten Währungen langfristig 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 und 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 betreibt das Unternehmen auch bei der Liquiditätsvorsorge. Es wurden Anleihen begeben, die wegen derzeit ausreichender Liquidität aus dem operativen Geschäft als Reserven zinsentragbringend angelegt sind. Der Marktwert der Anlagen ist von der Entwicklung auf den Geld- und Kapitalmärkten abhängig. Gemeinsam mit professionellen Asset Managern wurden Risiko-Managementsysteme etabliert, die mit hoher statistischer Wahrscheinlichkeit einen Kapitalverlust vermeiden. Gleichzeitig ist es das Ziel, eine angemessene risikoadjustierte Rendite zu erreichen. Mögliche Zinsrisiken werden durch den Abschluss von Zinsswaps oder Optionen gesichert. Es wird ein intensives Forderungs-Managementsystem betrieben, um Ausfallrisiken zu begrenzen.

Mit Blick auf das Pflichtangebot an die Volkswagen-Aktionäre hat Porsche Kurssicherungsgeschäfte abgeschlossen. Die Risiken, die hieraus entstanden, wurden durch eine intensive, tägliche Marktbeobachtung minimiert. Andererseits ergaben sich durch diese Vorgehensweise auch Chancen, das Ergebnis zu erhöhen.

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 Finanz-Dienstleistungsgesellschaften zurückgenommenen Fahrzeuge. Um das Vermarktungsrisiko zu reduzieren, erfolgt eine genaue Überwachung der Restwertent-



wicklung von Porsche Fahrzeugen in den Gebrauchtwagenmärkten. Diese Erkenntnisse werden dann auch bei den Zukunftsbewertungen für neue Leasingverträge berücksichtigt. Verbleibende Risiken werden in der Bilanz des Porsche Konzerns berücksichtigt.

Bei Händlern, die am Fahrzeug-Finanzierungsprogramm teilnehmen, führt Porsche eine Bewertung des Vertragspartners durch, um unter anderem die Höhe der Finanzierung, der zu fordernden Sicherheiten sowie die Laufzeit festzustellen. Ein Kreditausschuss legt die Kreditlinien fest, überwacht regelmäßig den Forderungsbestand und ergreift Sicherheitsmaßnahmen bei auffälligen Händlern, um das Risiko von Forderungsausfällen zu reduzieren.

Das Abwandern qualifizierter Fach- und Führungskräfte stellt wie bei anderen Unternehmen vor allem ein Risiko eines Know-how-Verlustes dar. Allerdings verringern attraktive Personal-Entwicklungsprogramme dieses Risiko. Vor allem aber bietet die sehr hohe Attraktivität von Porsche als Arbeitgeber die Chance, qualifiziertes Personal langfristig an das Unternehmen zu binden. Und die Anziehungskraft, die Porsche als Arbeitgeber den Ergebnissen von Umfragen zufolge auf junge Menschen ausübt, kann auch einen Wettbewerbsvorteil darstellen.

Unberechtigte Datenzugriffe oder Datenmissbrauch im Bereich der Informationstechnologie sind Risiken, die zu erheblichen Störungen der betrieblichen Abläufe führen können. Das Unternehmen schützt sich dagegen durch Verfahrensanweisungen, die den Zugriff auf Informationen und den Umgang mit Informationen für Mitarbeiter verbindlich vorgeben. Darüber hinaus kommen technische Maßnahmen wie Virens Scanner und Firewall-Systeme zum Einsatz. Für den Ausfall von Informationstechnologie-Systemen besitzt Porsche ein

Notfall- und Katastrophen-Vorsorgeprogramm, das wichtige Daten und Maschinen dupliziert. Das vorhandene Vorsorgeprogramm wird laufend an veränderte betriebliche Anforderungen angepasst. Um Produktionsverzögerungen zu minimieren, existiert bei Porsche ein Eskalationsstufenmodell. Im Falle der Überschreitung von definierten Grenzwerten – zum Beispiel bei einer zu hohen Anzahl von Fahrzeugen, die in der falschen Reihenfolge auf das Band laufen –, wird ein bestimmter Teilnehmerkreis einberufen, um umgehend entsprechende Gegenmaßnahmen einzuleiten. Dieser Prozess hilft sicherzustellen, dass die Fahrzeuge planmäßig gefertigt werden.

Nicht vollständig auszuschließende, plötzlich auftretende Ereignisse sind auch Brände oder Explosionen bei Porsche oder bei einem Lieferanten. Dadurch können Betriebsabläufe erheblich und nachhaltig gestört werden. Die Begrenzung dieses Risikos erfolgt durch umfangreiche Schutzmaßnahmen und fortlaufende Kontrollen, 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. Die Zusammenarbeit erbringt Synergieeffekte, erhöht jedoch auch die Abhängigkeit des Automobilherstellers von Lieferanten. So können Lieferverzögerungen, Lieferausfälle und Qualitätsmängel rasch zu Produktionsstörungen beim Automobilhersteller führen, die wiederum dessen Ertragslage negativ beeinflussen. Porsche hat derartige Risiken mittels umfangreicher Lieferantenauswahl, Lieferantenkонтроll- 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. Beliefert er dann die Serienfertigung von Porsche, erfolgt bezüglich seiner Teilleieferungen eine durchgehende Qualitäts- und Terminkontrolle. Treten Verschlechterungen auf, werden die Ursachen analysiert und umgehend Abhilfemaßnahmen durchgeführt, deren Erfolg fortlaufend überwacht wird. Dem Risiko „überhöhter“ Serienstückpreise begegnet Porsche in der Weise, dass bereits in der Entwicklungsphase gemeinsam mit den Lieferanten Kostenreduzierungen für die Serienproduktion untersucht und vereinbart werden. Zum Schutz vor Lieferanteninsolvenzen und damit einhergehenden Versorgungsstörungen erfasst und beobachtet Porsche die Bonität seiner Lieferanten. Insolvenzgefährdete Lieferanten können dadurch frühzeitig erkannt und entsprechende Maßnahmen ergriffen werden.

Produktmängel können zu Gewährleistungs- und Produkthaftungsansprüchen führen oder Rückrufaktionen notwendig machen. Die Erfassung von Produktmängeln in den verschiedenen Absatzmärkten und deren Auswertung erlaubt es Porsche zeitnah, eine Verschlechterung der Produktqualität sowie deren Ursachen festzustellen. Im Rahmen von wöchentlichen 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 der Lieferanten. Um schnell und organisiert bei dringenden Teileanfragen oder technischen Anfragen von den Tochtergesellschaften reagieren zu können, besteht bei

Porsche ein System, in dem die Probleme dezentral erfasst und zentral bearbeitet und behoben werden. Damit wird sichergestellt, dass Ersatzteilprobleme innerhalb definierter Zeiträume zur Zufriedenheit der Handelsorganisation gelöst werden. 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 Trendhebungen 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. Der Entwicklungsstand wird nach definierten Phasen, deren Ende jeweils durch ein „Quality Gate“ gekennzeichnet ist, an Zielen gemessen. Dieser Prozess gewährleistet, dass vorausschauend bewertet wird, ob die Voraussetzungen für die nachfolgende „Quality Gate“-Durchschreitung erfüllt werden können. Damit werden die Verantwortlichen hinsichtlich des planmäßigen Erreichens des „Quality Gates“ sensibilisiert und können bei Zielabweichungen noch rechtzeitig Gegenmaßnahmen einleiten.

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 in den beiden vorangegangenen Geschäftsberichten erwähnt – die Beteiligungsstruktur der Stammaktionäre an der Porsche AG geändert, da diese ihre Anteile neu strukturiert haben. Wie bereits in den vorangegangenen Jahren 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 im Geschäftsjahr nicht vor.“

Ausblick

Die Risiken, die einem weiteren Wachstum der Weltwirtschaft entgegenstehen könnten, sind beträchtlich. Neben den steigenden Preisen für Energie und Rohstoffe, die die hohe Nachfrage aus den sich entwickelnden Ländern in Asien nach sich zieht, stellen die Auswirkungen der Krise auf dem US-Immobilienmarkt die größte Gefahr dar. Zwar gelang es den internationalen Notenbanken im August und September 2007, das weltweite Finanzsystem mit einer massiven Liquiditätsversorgung und Zinssenkungen zu stabilisieren. Doch könnten der Preisverfall von Immobilien in den USA und die Kreditrisiken die Konjunktur in Nordamerika und – in Folge dessen – anderer Volkswirtschaften rund um den Globus beeinträchtigen. Auch das hohe Leistungsbilanzdefizit der USA bleibt ein Risiko, das zu einer weiteren Abwertung des US-Dollars und zu erheblichen Verwerfungen im weltwirtschaftlichen Gefüge führen könnte.

Gleichwohl gibt es gute Gründe dafür, dass die Risiken nur solche bleiben und die Weltkonjunktur insgesamt weiter anzieht. Beispielsweise begünstigt der schwache US-Dollar auch die Exporte aus den USA in alle Welt und stützt die Industrie in Nordamerika. Und das anhaltende Wachstum der sich entwickelnden Länder in Asien führt zu einer weiter steigenden Nachfrage nach Investitionsgütern und hochwertigen Konsumprodukten aus den USA, Europa und Japan.

Die deutliche konjunkturelle Erholung dürfte sich in Japan genauso fortsetzen wie in der Eurozone. In beiden Regionen spricht vieles dafür, dass die gestiegene Beschäftigung wachsende Konsumausgaben der privaten Haushalte nach sich ziehen wird.

Deutschland spielt jetzt eine andere Rolle als im Zeitraum von 1995 bis 2005, in dem die wirtschaftliche Dynamik zumeist schwach ausgeprägt war. Denn voraussichtlich wird die gesamtwirtschaftliche Produktion 2008 – wie bereits im Jahr 2007 – in Deutschland stärker zunehmen als im Durchschnitt der Europäischen Union. Die Arbeitslosigkeit könnte dadurch auf das niedrigste Niveau seit 1981 sinken und die öffentlichen Haushalte sollten ihre wachsende Verschuldung zumindest eindämmen können. Wenn 2008 der private Verbrauch zunimmt, ist ein Ende des Aufschwungs in Deutschland nicht in Sicht.

Porsche ist mit Blick auf das aktuelle Geschäftsjahr 2007/08 zuversichtlich, bei Umsatz und Absatz an das Rekordniveau des vorangegangenen Geschäftsjahres anknüpfen zu können. Dazu sollte vor allem der anhaltende Ausbau des Vertriebsnetzes in den Wachstumsmärkten China, Russland und im Mittleren Osten sowie das erweiterte Produktprogramm beitragen. Nach dem 911 Turbo Cabriolet und dem 911 GT2 geht mit dem Cayenne GTS eine besonders sportliche Variante der Baureihe an den Start. Den nächsten großen Wachstumsschub erwartet Porsche erst mit der Markteinführung des viertürigen und viersitzigen Gran Turismo Panamera im Jahr 2009. Bis dahin dürfte die Unternehmensentwicklung durch eine Konsolidierung auf hohem Niveau gekennzeichnet sein.

Stuttgart, 15. Oktober 2007

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

Corporate Governance Bericht

Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat

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. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat mit grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung, insbesondere der Finanz-, Investitions- und Personalplanung.

Vergütungsbericht

Porsche folgt nicht der Empfehlung des Corporate Governance Kodex, die Gesamtvergütung jedes Vorstandsmitglieds in einem Vergütungsbericht offenzulegen. Die Nicht-Entsprechung ist in der nachfolgenden Entsprechens-Erklärung dargelegt.

Risikomanagement

Die Details zum Risikomanagementsystem von Porsche sind im Lagebericht auf den Seiten 21 – 25 detailliert dargestellt. Der Aufsichtsrat hat diese Ausführungen geprüft und macht sie sich zu eigen. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf einen nochmaligen Abdruck an dieser Stelle verzichtet.

Kommunikation und Transparenz

Der Porsche Konzern veröffentlicht in seinem Geschäftsbericht, in seinem Zwischenbericht und auf seiner Internetseite www.Porsche.de einen Finanzkalender, in dem auch alle für unsere Aktionäre wichtigen Termine aufgeführt sind.

Entsprechens-Erklärung zum Corporate Governance Kodex

Zum Hintergrund

Am 26. Februar 2002 hat die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex einen Standard guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung für börsennotierte Gesellschaften vorgelegt. Mit einer Entsprechenserklärung sind Vorstand und Aufsichtsrat einer börsennotierten Gesellschaft verpflichtet, einmal jährlich zu erklären, ob den Empfehlungen des Kodex entsprochen wurde und wird oder welche Empfehlungen des Kodex nicht angewendet wurden oder werden.

Die nachfolgende Erklärung bezieht sich für den Zeitraum bis zum 20. Juli 2007 auf die Kodex-Fassung vom 12. Juni 2006 und für den Zeitraum seit dem 21. Juli 2007 auf die Kodex-Fassung vom 14. Juni 2007.



Entsprechens-Erklärung der Porsche AG

Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG erklären gemäß § 161 Aktiengesetz, dass den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex grundsätzlich entsprochen wurde und wird. Jedoch wurden und werden die folgenden Empfehlungen – vor allem aufgrund unternehmensspezifischer Besonderheiten – nicht angewendet.

„Schließt die Gesellschaft für Vorstand und Aufsichtsrat eine D&O-Versicherung ab, soll ein angemessener Selbstbehalt vereinbart werden.“ (Ziffer 3.8 Deutscher Corporate Governance Kodex).

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 Aufsichtsrates 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 und der Compliance, 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.“ (Ziffer 5.3.2 Deutscher Corporate Governance Kodex).

„Der Aufsichtsrat soll einen Nominierungsausschuss bilden, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist und dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vorschlägt.“ (Ziffer 5.3.3 Deutscher Corporate Governance Kodex).

Porsche verfügt über einen sehr qualifizierten und engagierten Aufsichtsrat mit nur zwölf Mitgliedern. Die Praxis bei Porsche ist seit jeher gekennzeichnet durch eine sehr detaillierte Unterrichtung des gesamten Aufsichtsrats, insbesondere zu Fragen der Strategie, der Rechnungslegung und des Risikomanagements, sowie einer intensiven Diskussion des gesamten Gremiums mit dem Wirtschaftsprüfer. Ebenso befasst sich der Aufsichtsrat eingehend mit den Beschlussvorschlägen an die Hauptversammlung einschließlich von Wahlvorschlägen für Aufsichtsratsmitglieder. Weder ein Prüfungsausschuss noch ein Nominierungsausschuss würde daher der Arbeitsweise des Aufsichtsrats entsprechen noch dessen Arbeit verbessern.

„Über die gesetzliche Verpflichtung zur unverzüglichen Mitteilung und Veröffentlichung von Geschäften in Aktien der Gesellschaft hinaus, soll der Besitz von Aktien der Gesellschaft oder sich darauf beziehender Finanzinstrumente, von Vorstands- und Aufsichtsrats-

mitgliedern angegeben werden, wenn er direkt oder indirekt größer als 1 Prozent der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien ist. Übersteigt der Gesamtbesitz aller Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder 1 Prozent der von der Gesellschaft ausgegebenen Aktien, soll der Gesamtbesitz getrennt nach Vorstand und Aufsichtsrat angegeben werden. Die vorgenannten Angaben sollen im Corporate Governance Bericht enthalten sein.“ (Ziffer 6.6 Deutscher Corporate Governance Kodex).

Alle Stammaktien sind im Besitz der Familien Porsche und Piëch; Stimmrechtsmitteilungen unserer Aktionäre nach dem Wertpapierhandelsgesetz werden wie von diesem Gesetz vorgeschrieben von der Porsche AG veröffentlicht.

Mitteilungen über Erwerb und Veräußerung von Porsche Vorzugsaktien durch Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder gemäß § 15 a Wertpapierhandelsgesetz werden veröffentlicht, soweit dies § 15 a 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.“ (Ziffer 7.1.2 Deutscher Corporate Governance Kodex).

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.“ (Ziffer 5.4.2 Deutscher Corporate Governance Kodex).

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.“ (Deutscher Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 12. Juni 2006).

Das Unternehmen veröffentlicht stets die gesetzlich vorgesehenen Zwischenberichte und Zwischenmitteilungen. Eine Quartalsberichterstattung lehnt Porsche jedoch aus grundsätzlichen Erwägungen heraus ab, die in der Vergangenheit 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.“ (Ziffer 4.2.4 Deutscher Corporate Governance Kodex).

„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. Die Darstellung der konkreten Ausgestaltung eines Aktienoptionsplans oder vergleichbarer Gestaltung für Komponenten mit langfristiger Anreizwirkung und Risikocharakter soll deren Wert erfassen. 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.“ (Ziffer 4.2.5 Deutscher Corporate Governance Kodex).

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 für Jahresabschlüsse ab 2006 gültige neue Gesetz zur Offenlegung von Vorstandsgehältern 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.

Entsprechende Beschlüsse wurden durch die ordentliche Hauptversammlung der Porsche AG am 27. Januar 2006 und die außerordentliche Hauptversammlung der Porsche AG am 26. Juni 2007 einstimmig gefasst. Daher wird die Vorstandsvergütung nicht individualisiert offen gelegt und kein Vergütungsbericht erstellt.

„Wahlen zum Aufsichtsrat sollen als Einzelwahl durchgeführt werden.“ (Ziffer 5.4.3 Deutscher Corporate Governance Kodex).

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.“ (Ziffer 5.4.7 Deutscher Corporate Governance Kodex).

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.“ (Ziffer 5.4.7 Deutscher Corporate Governance Kodex).

Die Möglichkeit, jederzeit auf die Expertise einzelner Familiengeschafter zu speziellen Themen zurückgreifen zu können, stellt einen besonderen Vorteil für die Porsche AG dar. Diese Zusammenarbeit erfolgt unter Beachtung der gesetzlichen Vorgaben und zu Bedingungen, die branchenüblich sind und auch bei vergleichbaren Geschäften mit Dritten eingehalten werden. Individualisierte Angaben über Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen im Corporate Governance Bericht sollen aus grundsätzlichen Erwägungen nicht erfolgen.

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



FINANZEN

KAPITALMARKT



Finanzen

Zu dem deutlichen Gewinnanstieg von Porsche trugen die Erträge aus Kurssicherungsgeschäften im Zusammenhang mit dem Erwerb weiterer Volkswagen-Aktien sowie die Neubewertung des Volkswagen-Anteils bei. Auch die Dividende ist durch die Erhöhung des Anteils an der Volkswagen AG auf 30,6 Prozent der Stammaktien weiter angestiegen.

Neue Rekordwerte erzielt

Der Porsche Konzern hat das Geschäftsjahr 2006/07 wiederum mit neuen Rekordwerten bei den Finanzkennzahlen abgeschlossen. Absatz, Umsatz sowie insbesondere der Ertrag haben sich im Vergleich zum Vorjahr nochmals verbessert. In der Folge ist auch die Bilanzsumme des Porsche Konzerns um 8,692 Milliarden Euro auf 23,332 Milliarden Euro gestiegen.

Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte betragen 1,205 Milliarden Euro nach 954,2 Millionen Euro im Vorjahr (ohne die Investitionen aus der verkauften Car Top System-Gruppe). Hier von entfielen 625,7 Millionen Euro auf die Leasingfahrzeuge unserer Finanzdienstleistungsgesellschaften; im Jahr zuvor lag dieser Wert bei 551,9 Millionen Euro.

Die Beteiligung an der Volkswagen AG wurde auf 30,6 Prozent aufgestockt. Hierfür wurden Investitionen in Höhe von 2,676 Milliarden Euro getätigt. Im Hinblick auf diese Erwerbe und zur Absicherung des Übernahmeangebots für Aktien der Volkswagen AG wurden darüber hinaus Kurssicherungsgeschäfte abgeschlossen. Die Abschreibungen erhöhten sich im Berichtsjahr auf 531,7 Millionen Euro nach 488,8 Millionen Euro im Vorjahr.

Zum Bilanzstichtag, dem 31. Juli 2007, belief sich das Anlagevermögen des Porsche Konzerns auf 9,760 Milliarden Euro nach 5,681 Milliarden Euro im vorangegangenen Geschäftsjahr. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme betrug 41,8 Prozent (im Vorjahr 38,8 Prozent). Das Anlagevermögen im Konzern ist mit 97 Prozent durch das Eigenkapital gedeckt, im Vorjahr lag dieser Wert bei 94 Prozent.

Die Vorräte sind von 594,1 Millionen Euro auf 625,2 Millionen Euro angestiegen. Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen machten 265,9 Millionen Euro aus; im vorangegangenen Jahr waren es 205,0 Millionen Euro gewesen. Im Anstieg der Forderungen aus Finanzdienstleistungen von 1,684 Milliarden Euro auf 1,782 Milliarden Euro spiegelt sich der Ausbau dieses Geschäftszweiges wider. In den Sonstigen Forderungen und Vermögenswerten, die sich auf 5,890 Milliarden Euro beliefen (Vorjahr: 1,573 Milliarden Euro), sind die eingesetzten Finanzinstrumente enthalten, wozu hauptsächlich Währungs-, Zinssicherungs- und Aktienkurssicherungsgeschäfte zählen, deren Wert bei 5,556 Milliarden Euro lag.

Die Aktienkurssicherungsgeschäfte dienen einerseits der Absicherung hinsichtlich des Übernahmeangebots für Aktien der Volkswagen AG, andererseits der



kurzfristigen Liquiditätsbeschaffung. Hieraus sind 322 Millionen Euro an Liquidität zugeflossen. In den Ertragsteuerforderungen ist erstmals aufgrund von Änderungen der entsprechenden Steuergesetze der Barwert des Steuererminderungsanspruches aus Alt-rücklagen in Höhe von 63,6 Millionen Euro ergebnis-wirksam angesetzt. Die Aktiven Latenten Steuern betragen 75,1 Millionen Euro nach 152,9 Millionen Euro im vorangegangenen Jahr.

Liquidität weiter gestiegen

Die liquiden Mittel betragen 4,844 Milliarden Euro (Vorjahr: 4,750 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 283,2 Millionen Euro gesunken (Vorjahr: 1,881 Milliarden Euro). Der erweiterte Cash Flow ist deutlich auf 5,642 Milliarden Euro angestiegen (Vorjahr: 2,101 Milliarden Euro). Der Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit des fortzuführenden Geschäfts betrug 3,552 Milliarden Euro (Vorjahr: 3,609 Milliarden Euro).

Deutlich höheres Eigenkapital

Das Eigenkapital des Porsche Konzerns hat sich im Berichtsjahr um 4,143 Milliarden Euro auf 9,481 Milliarden Euro erhöht. Die Eigenkapitalquote betrug 40,6 nach 36,5 Prozent im vorangegangenen Jahr. Darin enthalten ist auch eine Hybrid-Anleihe über eine Milliarde US-Dollar Nominalvolumen, die dem Eigenkapital zuzurechnen ist.

Die Pensionsrückstellungen zuzüglich der Sonstigen Rückstellungen wurden im Berichtsjahr mit 2,505 Milliarden Euro dotiert (Vorjahr: 2,300 Milliarden Euro), womit alle erkannten Risiken berücksichtigt wurden. Die Passiven Latenten Steuern sind im Wesentlichen aufgrund noch nicht zahlungswirksamer Erträge auf

612,8 Millionen Euro nach 181,8 Millionen Euro angestiegen. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen 512,7 Millionen Euro (Vorjahr: 482,8 Millionen Euro). Die Sonstigen Verbindlichkeiten beliefen sich auf 2,775 Milliarden Euro (Vorjahr: 1,290 Milliarden Euro). Wesentliche Ursache des starken Anstiegs ist die Zunahme der eingesetzten Finanzinstrumente.

Die Finanzverbindlichkeiten betragen im Berichtsjahr 6,549 Milliarden Euro (Vorjahr: 4,810 Milliarden Euro). Mit der Erhöhung wird der Ausbau der Geschäftsaktivitäten finanziert. Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts werden im Wesentlichen länderspezifisch strukturierte Finanzierungen – sogenannte Asset Backed-Strukturen – mit einem Volumen von 1,849 Milliarden Euro eingesetzt. Von den Finanzverbindlichkeiten entfielen 2,322 Milliarden Euro auf Anleihen.

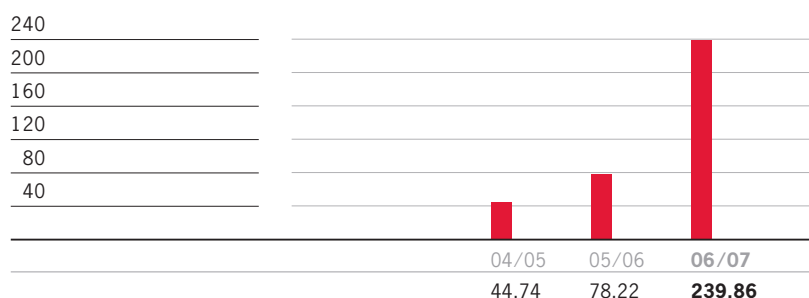
Anhaltende Ertragsstärke

Die große Ertragskraft von Porsche war auch im Berichtsjahr gegeben. Erneut konnte das außerordentlich hohe Konzern-Vorsteuerergebnis des vorangegangenen Geschäftsjahres in Höhe von 2,110 Milliarden Euro weiter gesteigert werden. Der überdurchschnittlich hohe Ergebnissprung auf insgesamt 5,857 Milliarden Euro im Berichtsjahr ist allerdings auf Sondereinflüsse und Einmaleffekte zurückzuführen. Dies betrifft ebenfalls den Anstieg des Jahresüberschusses auf 4,242 Milliarden Euro nach 1,393 Milliarden Euro im Vorjahr. Zu diesen außerordentlichen Effekten zählen neben den Porsche Erträgen aus der Beteiligung an der Volkswagen AG in Höhe von 702,4 Millionen Euro (Vorjahr: 182,9 Millionen Euro), auch die aufgrund der positiven Ergebnisentwicklung von Volkswagen erforderliche Neubewertung der Beteiligung an Volkswagen, die eine Zuschreibung in Höhe von 520,8 Millionen Euro erforderlich machte.



Ergebnis je Vorzugsaktie

in Euro



Die bei der Porsche AG im Beteiligungsergebnis verinnahmte Dividende aus der Beteiligung von 30,6 Prozent der Stammaktien an Volkswagen AG betrug 111,1 Millionen Euro. Hauptauslöser für den Ergebnisanstieg sind jedoch Erträge aus Kurssicherungsgeschäften im Zusammenhang mit dem Erwerb weiterer Anteile an der Volkswagen AG und im Hinblick auf das Übernahmeangebot für Aktien an der Volkswagen AG. Diese summierten sich auf einen Nettoertrag 3,593 Milliarden Euro.

In der Porsche AG ist das Ergebnis vor Steuern auf 2,918 Milliarden Euro nach 1,668 Milliarden Euro gestiegen. Das Ergebnis nach Steuern legte in der Porsche AG auf 1,930 Milliarden Euro nach 1,254 Milliarden Euro im Vorjahr zu.

Das insgesamt gestiegene Absatzvolumen machte sich beim Konzernumsatz positiv bemerkbar: Er nahm um 3,4 Prozent auf 7,368 Milliarden Euro zu. Die Sonstigen betrieblichen Erträge sind auf 7,264 Milliarden Euro nach 1,045 Milliarden Euro angestiegen. Auf der anderen Seite sind die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 1,709 Milliarden Euro auf 4,600 Milliarden Euro angestiegen. Dieser außergewöhnlich starke Anstieg ist im Wesentlichen durch die angesprochenen Kurssicherungsgeschäfte begründet. Der Materialaufwand ist auf 3,660 Milliarden Euro gestiegen (Vorjahr: 3,274 Milliarden Euro) und beträgt nunmehr 48,6 Prozent der Gesamtleistung nach 44,9 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 von 1,037 Milliarden Euro auf 1,264 Milliarden Euro gewachsen. Das Finanzergebnis stieg auf 1,118 Milliarden Euro (Vorjahr: 196,5 Millionen Euro) und ist

wesentlich durch die Beteiligung an der Volkswagen AG beeinflusst. Aufgrund der gestiegenen Refinanzierung ergibt sich ein höherer Zinsaufwand von 272,2 Millionen Euro (Vorjahr 198,6 Millionen Euro). Der Steueraufwand, der bei 1,615 Milliarden Euro lag, führte zu einer Steuerquote von 27,6 Prozent (Vorjahr: 35,2 Prozent). Hauptursache für die geringe Steuerquote 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 mit Barausgleich werden einerseits eingesetzt zur Absicherung hinsichtlich des Übernahmeangebots für Aktien an der Volkswagen AG, andererseits zur kurzfristigen Liquiditätsbeschaffung. Hier erfolgt eine intensive tägliche Marktverfolgung unter Einbeziehung ausgewählter Finanzinstitutionen.

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 neben der hervorragenden Entwicklung des Fahrzeuggeschäfts auch von der Aufstockung des Volkswagen-Anteils. Gegen Ende des Geschäftsjahres 2006/07 erreichte das Wertpapier mit 1.418 Euro sein vorläufiges Allzeithoch.

Die internationalen Börsen erlebten im Berichtszeitraum einen Aufschwung wie seit Jahren nicht. Der unerwartet starke Anstieg der Kurse wurde vor allem von der hervorragenden Ertragslage vieler Unternehmen und vom konjunkturellen Boom in der Eurozone getragen. Dabei kam der deutschen Wirtschaft, die neben den traditionell hohen Exporten endlich auch im Inland Rückenwind verspürte, die Rolle der Konjunkturlokomotive in Europa zu. Zweifel am weiteren Wachstum der Weltwirtschaft wurden lediglich in den USA laut. Da viele Marktbeobachter mit Blick auf die sich abkühlende US-Wirtschaft jedoch von einer sanften Landung ausgingen, stand der Rekordjagd der Aktienwerte nichts mehr im Wege.

Der Deutsche Aktienindex (Dax) setzte mit Beginn des Porsche Geschäftsjahres 2006/07 den Kurs fort, den er bereits in der Vorperiode eingeschlagen hatte. Nachdem der Index im September die 6.000er-Marke mühelos genommen hatte, rückte im Jahr 2007 schnell das Projekt 7.000 ins Visier. Ein Rückschlag im März, der den Dax unter 6.500 Punkte drückte, war wenig später wieder vergessen. Ende April war mit 7.430 Punkten ein Sechseinhalb-Jahreshoch erreicht, und in New York übersprang der Dow Jones-Index erstmals die Hürde von 13.000 Punkten. Am Freitag, 13. Juli 2007, war es dann soweit: Der deutsche Aktienindex war im Handelsverlauf mit 8.151 Punkten auf einen Wert geklettert, den er nie zuvor erreicht hatte. Allerdings war an den Börsen nur wenig Euphorie zu spüren, denn viele Händler sahen immer mehr Risiken am Horizont auftauchen. Die größte Gefahr ging von der Krise am US-Immobilienmarkt aus. Zahlreiche Banken waren in der Vergangenheit bei der Kreditvergabe an Immobilienkäufer sehr freigiebig gewesen und hatten Kredite mit geringen Sicherheiten vergeben. Solange die Immobilienpreise in den USA immer weiter stiegen und die Kreditnehmer nicht in Schwierigkeiten gerieten, stellte dies kein Problem dar. Doch als Ende Juli 2007 die ersten Banken wegen ausbleibender Rückzahlungen ernste Probleme einräumen mussten, drückte das auch die Börsenindizes deutlich nach unten. Am 31. Juli 2007, dem letzten Tag des Porsche Geschäftsjahres 2006/07, stand das Börsenbarometer bei 7.584 Punkten.

Der Kurs der Porsche Aktie stieg im Berichtsjahr auf ein Niveau, das alles bisher da gewesene in den Schatten stellte. Die Aktie startete am 1. August 2006 mit 761 Euro und kam am 31. Juli 2007 mit 1.340 Euro ins Ziel; der Zuwachs betrug 76,1 Prozent. Mit diesem enormen Sprung hat die Porsche Aktie den Dax deutlich distanziert und darüber hinaus den Branchenindex CDAX-Automobil hinter sich gelassen. Denn das Plus beim Dax belief sich im Berichtszeitraum auf 35,5 Prozent und der Anstieg des CDAX-Automobil betrug 64,2 Prozent.



Höherer VW-Anteil beschleunigt Porsche Kurs

In der beträchtlichen Wertsteigerung der Porsche Aktie wurde im Berichtsjahr die Zustimmung der Anleger zu der Beteiligung an der Volkswagen AG deutlich sichtbar. Im zweiten Geschäftsjahr, in dem die Porsche AG größter Einzelaktionär des Wolfsburger Automobilkonzerns ist, zeigte sich das Gros der Finanzanalysten und Investoren überzeugt von den Vorteilen, die diese Beteiligung für beide Unternehmen mit sich bringt. Entsprechend groß fiel auf der Porsche Hauptversammlung im Januar 2007 und auf der außerordentlichen Hauptversammlung im Juni 2007 jeweils die Zustimmung zur eingeschlagenen Strategie aus. Porsche unterstützte die Meinungsbildung am Kapitalmarkt, indem vielen Marktteilnehmern die industrielle Logik der Zusammenarbeit der Automobilhersteller sowie der positive Einfluss auf die Porsche Bilanz erläutert wurde. Außerdem konnte sich Porsche aus Sicht vieler Investoren von seinem Umfeld abheben, da das Unternehmen mit der Herstellung von sportlichen Premium-Fahrzeugen weiterhin für einen hoch profitablen Wachstumskurs steht.

Der Kursverlauf der Porsche Aktie war von August 2006 bis März 2007 geprägt von einem langen Aufwärtstrend. Als Porsche Ende März bekannt gab, den Anteil an den Stammaktien der Volkswagen AG auf bis zu 31 Prozent anzuheben und dadurch ein Pflichtangebot an die Aktionäre von Volkswagen auszulösen, stieg der Aktienkurs weiter an. Die Volkswagen-Aktie reagierte entsprechend, was die Überzeugung der Finanzmärkte vom Nutzen der Zusammenarbeit nochmals bekräftigte. Unmittelbar vor der außerordentlichen Hauptversammlung Ende Juni, die eine geänderte Unternehmensstruktur und Rechtsform sowie den neuen Namen Porsche Automobil Holding SE bewilligte, zog der Börsenkurs noch einmal kräftig an. Wenige Tage später, am 9. Juli 2007, stieg die Porsche Aktie mit 1.418 Euro auf ihr vorläufiges Allzeithoch.

Die Aktie profitierte auch von den engen Kontakten, die Porsche zu den Finanzmarkt-Teilnehmern unterhält. Vielen institutionellen Anlegern und Analysten wurde auf Roadshows an den wichtigen Finanzplätzen im In- und Ausland sowie in intensiven Gesprächen am Stammsitz in Zuffenhausen die Unternehmensentwicklung erläutert. Investoren und Analysten nahmen nicht nur die Absatzerfolge, die im Geschäftsjahr 2006/07 vor allem die Baureihe 911 einfahren konnte, begeistert auf, sondern zeigten sich auch von dem Volkswagen-Engagement mehr und mehr überzeugt. Porsche förderte das Verständnis der Finanzmarkt-Experten für die dahinterstehende Strategie und die komplexe Zusammensetzung des davon beeinflussten Unternehmensergebnisses. Dies sorgte immer wieder für Engagements in der Aktie. Und die überwiegende Zahl der Finanzmarkt-Experten riet zum Kauf. Etliche Investmentbanken hoben ihre Kursziele für die Porsche Aktie auf Werte zwischen 1.100 Euro und knapp unter 1.500 Euro an. Im Geschäftsjahr 2007/08 wurden die Ziele weiter nach oben gesetzt.

Überragende Langfristentwicklung

Der Blick auf die langfristige Entwicklung der Porsche Aktie verdeutlicht deren exzellente Wertschätzung. Betrachtet man die vergangenen zehn Geschäftsjahre, also den Zeitraum vom 1. August 1997 bis zum 31. Juli 2007 – und damit den letzten Tag des Berichtsjahres –, stieg der Kurs von umgerechnet 142 Euro auf 1.340 Euro. Diesem Zuwachs von 844 Prozent steht eine Wertsteigerung des Dax von nur 72 Prozent gegenüber.

Entsprechend positiv fällt die Wertsteigerung eines Aktiendepots mit Porsche Aktien im Zehn-Jahres-Zeitraum aus. Wurde am 1. August 1997 ein Betrag von 10.000 Euro in die Aktien des Sportwagenherstellers investiert, so wuchs das Depot bis zum 31. Juli 2007 – einschließlich der Dividenden – auf 97.000 Euro an.

Wertentwicklung der Porsche Aktie im Vergleich zum DAX und C-Dax Automobil

in Prozent



Gewinn je Aktie gesteigert

Die nochmals verbesserte Ertragslage der Porsche AG kommt auch in einem gestiegenen Gewinn je Aktie zum Ausdruck. So ist mit 239,86 Euro der Vorjahreswert von 78,22 Euro je Aktie deutlich übertroffen worden.

Ebenfalls zulegen wird die Dividende: Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, für das Geschäftsjahr 2006/07 je Stammaktie eine Dividende von 6,94 Euro plus 15,00 Euro Sonderdividende (Vorjahr: 5,94 Euro plus 3,00 Euro Sonderdividende) und je Vorzugsaktie von 7,00 Euro plus 15,00 Euro Sonderdividende (Vorjahr: 6,00 Euro plus 3,00 Euro Sonderdividende) auszuschütten. Damit beträgt die Dividendensumme für Stamm- und Vorzugsaktien für das abgelaufene Geschäftsjahr 384,475 Millionen Euro (Vorjahr 157 Millionen Euro). Daneben soll der Hauptversammlung ein Aktiensplit im Verhältnis 1:10 in Verbindung mit einer Neueinteilung des Grundkapitals vorgeschlagen werden. Das Grundkapital von Porsche beträgt derzeit 45,5 Millionen Euro und ist eingeteilt in jeweils 8,75 Millionen Stamm- und Vorzugsaktien. Damit sichergestellt ist, dass der rechnerische Anteil jeder Aktie am Grundkapital nach dem Aktiensplit ein Euro lautet, soll das Grundkapital aus Gewinnrücklagen auf 175 Millionen Euro erhöht und anschließend in jeweils 87,5 Millionen Stück Stamm- und Vorzugsaktien neu eingeteilt werden. Damit würde jeder Inhaber einer bisherigen Porsche Stamm- oder Vorzugsaktie künftig über zehn Aktien der jeweiligen Aktiegattung verfügen. Ziel ist es, angesichts des inzwischen erreichten Kursniveaus, die Handelbarkeit der Porsche Aktie für Privatanleger zu verbessern.

Intensive Investor Relations

Das große Interesse an Porsche ist durch den Einstieg bei Volkswagen noch einmal deutlich gestiegen. Deshalb erhöhte Porsche seine Anstrengungen, um das

Informationsbedürfnis von Investoren und Finanzanalysten zu befriedigen. Diese Kommunikation erfolgte vielfach über direkte Kontakte mit den Finanzmarkt-Teilnehmern: In etlichen Einzelgesprächen, auf Roadshows und Investment-Konferenzen, bei Fahrvorstellungen und Messen sowie durch Veranstaltungen für Privatanleger. Auch wurde auf eine umfassende Berichterstattung in den Medien Wert gelegt. Stets 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 Veranstaltungen wurden Analysten und Investoren aktuelle Zahlen und die Unternehmensstrategie dargelegt. Dies geschah unter anderem im Rahmen von Fahrvorstellungen neuer Porsche Modelle. Hinzu kam die Analystenkonferenz zur Vorlage des Jahresabschlusses im Dezember 2006. 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 ein reger Austausch mit privaten Aktionären, die sich an die Investor Relations-Verantwortlichen wandten. Zudem hat sich die Porsche AG auf mehreren Aktienforen, zu denen Aktionärsvereinigungen und Banken einluden, den privaten Anlegern vorgestellt. Die Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2005/06 fand im Januar 2007 wieder am Stammsitz von Porsche in Stuttgart statt. Zum ersten Mal war die neue Porsche Arena der Austragungsort des Aktionärs-treffens – mit rund 3.000 Aktionären und Gästen war die Veranstaltung überaus gut besucht. Im Juni war die

Arena erneut Treffpunkt zahlreicher Aktionäre, als Porsche zu der außerordentlichen Hauptversammlung eingeladen hatte, die zum Abschluss des Berichtsjahres die neue Unternehmensstruktur der Porsche Automobil Holding SE verabschiedete.

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. Die 8,75 Millionen Stammaktien werden von Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch gehalten. Dies sorgte auch im vergangenen Geschäftsjahr für den entsprechenden Rückhalt beim operativen Geschäft.

Von den Vorzugsaktien 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 Kapitalmarkt-Themen

Porsche vertritt seit Jahren eigene Standpunkte am Kapitalmarkt. So hatte das Unternehmen in der Auseinandersetzung mit der Deutschen Börse um die Vorlage von Quartalsberichten eine Normenkontrollklage beim Hessischen Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Kassel eingereicht, die im März 2007 verhandelt wurde. In der Urteilsbegründung wurde die Klage abgewiesen, allerdings hat der VGH die Revision zum Bundesverwaltungsgerichtshof in Leipzig wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Rechtssache ausdrücklich zugelassen. 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. Und selbst die EU-Transparenzrichtlinie, die mit dem neuen Transparenzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (TUG), das im Februar 2007 in Kraft trat, jetzt auch in Deutschland gültig ist, sieht lediglich Zwischenberichte vor. Dieser gesetzlichen Regelung kommt Porsche selbstverständlich nach.

Quartalsberichte hat das Unternehmen seit dem Börsengang 1984 nie vorgelegt. Deshalb wurde ihm von der Deutschen Börse die Aufnahme in den Prime Standard verweigert, 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. Überdies wird Porsche die umfassende Bereitstellung aller relevanten Daten und Fakten für Aktionäre und die Öffentlichkeit gemäß den Anforderungen des TUG weiter ausbauen.

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 (MSCI), 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 auch mit Blick auf den gesetzlichen Zwang zur Offenlegung der Vorstandsgehälter bei börsennotierten Unternehmen eingenommen. Aus Sicht von Porsche bringt eine Veröffentlichung der individuellen Vorstandsbezüge dem Anleger keinen Erkenntnisgewinn, der relevant sein könnte für seine Kauf- oder Verkaufsentscheidung. Ein Investor muss 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 von Porsche, 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 bereits bei der Zusammenkunft im Januar 2006, auf die Offenlegung der individuellen Vorstandsbezüge zu verzichten.



MODELLE

VERTRIEB



Modelle

Mit der neuen Cayenne-Generation und den Topmodellen der traditionsreichen Elfer-Baureihe führte Porsche abermals einzigartige Fahrzeuge auf den weltweiten Märkten ein. Das 911 Turbo Cabriolet und der 911 GT2 werden die Anziehungskraft der Marke weiter erhöhen.

Eine moderne Modellpalette mit höchsten Ansprüchen an das Leistungsvermögen und an die Fahrdynamik der Fahrzeuge, die gleichzeitig jedoch den neuesten Umweltstandards entspricht – das ist die Erfolgsformel von Porsche. Auch im Geschäftsjahr 2006/07 hat der Hersteller sportlicher Premium-Fahrzeuge eine ganze Reihe neuer Modelle und Modellvarianten auf den weltweiten Märkten eingeführt, die dem Namen Porsche alle Ehre machen.

Geprägt wurde das Berichtsjahr durch die erfolgreiche Markteinführung der zweiten Generation der Cayenne-Baureihe, deren Verkauf im Februar 2007 einsetzte. Zu den Modellen Cayenne, Cayenne S und Cayenne Turbo gesellte sich mit dem neuen Cayenne GTS, der auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt seine Weltpremiere feierte, noch eine besonders sportliche Variante.

Der Klassiker von Porsche, die Elfer-Baureihe, wurde im vergangenen Geschäftsjahr mit den neuen Modellen 911 GT3, 911 GT3 RS und 911 Targa 4 sowie Targa 4S abgerundet. Zu Beginn des Geschäftsjahres 2007/08 wurde die aktuelle Fahrzeuggeneration der Baureihe 911 mit dem neuen 911 Turbo Cabriolet und dem neuen 911 GT2 vervollständigt.

Das Modellangebot

Mit allen Derivaten, die Porsche im Berichtsjahr und im laufenden Geschäftsjahr 2007/08 bisher eingeführt hat, umfasst die Palette jetzt insgesamt 29 Modelle. Damit stellt sie ohne Zweifel eines der attraktivsten Produktprogramme in der traditionsreichen Geschichte des Unternehmens dar. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Modelle:

Boxster

Boxster S

Boxster RS 60 Spyder

Boxster und Boxster S „Limited Edition Orange“ (Angebot nur in Nordamerika)

Boxster und Boxster S „Sport Edition“ (Angebot nur in Großbritannien)

Cayman

Cayman S

Cayman S Porsche Design Edition 1



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 Coupé und Cabriolet
 911 GT3
 911 GT3 RS
 911 GT2

Cayenne
 Cayenne S
 Cayenne GTS
 Cayenne Turbo

Im Folgenden werden die Besonderheiten der neu eingeführten Modelle eingehend dargestellt.

Mit dem neuen 911 Turbo Cabriolet präsentierte Porsche im September 2007 die dritte Generation des offenen Spitzenmodells der Baureihe 911. Das Fahrzeug, dessen technische Basis das 911 Turbo Coupé ist, verkörpert wie kaum ein anderes die Kombination aus einem Hochleistungssportwagen und einem eleganten Cabriolet. Es verbindet höchste Fahrleistungen mit der Faszination des Offenfahrens und vermittelt so gleichzeitig enormen Fahrspaß und hohe Alltagstauglichkeit. Die Perfektion des vollautomatischen Verdecks mit sogenannter Z-Faltung und die hohe Fahrzeugsicherheit mit automatisch ausfahrendem Überrollschutz belegen in beeindruckender Weise die Kompetenz von Porsche bei der Konzeption von Cabriolets.

Das neue 911 Turbo Cabriolet mit dem aufgeladenen 3,6 Liter-Turbomotor leistet 353 kW (480 PS). Aber auch die Abgasreinigung hat einen hohen Stellenwert, das Fahrzeug erfüllt sowohl die europäische Abgas-

norm EU 4 als auch in den USA die Norm LEV II. In seiner Kategorie der leistungsstarken Sportwagen erreicht das neue 911 Turbo Cabriolet Emissionswerte, die im direkten Wettbewerbsumfeld mit Abstand die niedrigsten sind.

Um die spezifischen Anforderungen der Cabriolet-Karosserie mit einem etwas höheren Gewicht zu erfüllen, wurde die Abstimmung von Federn und Dämpfern modifiziert. Damit bietet das Fahrwerk eine einzigartige Kombination aus sportlich agilem Fahrverhalten, überlegenen Handling-Eigenschaften, hoher Fahrsicherheit und Alltagstauglichkeit. Die bereits üppige Serienausstattung des Turbo Coupé wurde beim Cabriolet um das Windschott und die Windschutzscheibe mit Graukeil erweitert. Ein Hardtop ist wie bei allen 911 Carrera Cabriolets optional erhältlich. Zudem werden die vielfältigen Möglichkeiten zur Individualisierung des Fahrzeugs auch beim 911 Turbo Cabriolet angeboten. Dazu gehört eine Fülle an Interieur-, Außen- und Verdeckfarben sowie das umfangreiche Angebot von Porsche Exclusive und Tequipment. Als neue Naturlederausstattung ergänzt der sportlich klassische Farbton carrerarot das Angebot.

Reinrassiger Seriensportwagen 911 GT2

Das absolute Spitzenmodell des aktuellen Sportwagenprogramms von Porsche ist der 911 GT2. Neben seinem eindrucksvollen Design bietet dieser Spitzensportler außergewöhnliche Fahrleistungen, insbesondere auf Rundstrecken. Nachdem er im September 2007 auf der IAA präsentiert wurde, begann der europaweite Verkauf im November. In den USA wird der 911 GT2 von Februar 2008 an im Handel angeboten.

Das Design entspricht seiner Bestimmung als Topmodell: Große Lufteinlässe im Bugteil, der charakteristische Heckflügel sowie die um 15 Millimeter niedrigere

Fahrzeuglage gegenüber dem 911 Turbo lassen den Betrachter das Performance-Potenzial des 911 GT2 schon auf den ersten Blick erahnen. Kofferraumdeckel und Türen aus Aluminium sowie weitere Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung bringen in Verbindung mit dem Turbomotor ein Leistungsgewicht von gerade mal 2,7 Kilogramm pro PS, ein im direkten Wettbewerbsumfeld herausragender Wert.

Der Motor des 911 GT2 basiert auf dem des aktuellen 911 Turbo mit der hochmodernen variablen Turbinengeometrie (VTG). Mit 390 kW (530 PS) bietet das Aggregat die höchste Motorleistung im gesamten Porsche Sportwagenprogramm des laufenden Modelljahres. Eine komplett neu entwickelte Expansionssauganlage ermöglicht einen bis zu 15 Prozent günstigeren Kraftstoffverbrauch bei maximaler Leistung. Das Fahrwerk besitzt neben individuell für Rundstrecken einstellbaren Fahrwerkskomponenten erstmals aktiv verstellbare Dämpfer. Für eine außergewöhnliche Verzögerung sorgt die Keramik-Bremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB). Um die hohe Antriebsleistung effektiv zu nutzen, sind die 19-Zoll-Räder serienmäßig mit Sportreifen ausgerüstet.

Eine weitere Neuheit stellt bei GT-Modellen der 911-Baureihe der Einsatz des Fahrstabilisierungssystems PSM (Porsche Stability Management) dar, das zur deutlichen Steigerung der aktiven Sicherheit beiträgt. Neu ist außerdem der Einsatz eines Assistenzsystems, das eine nochmals verbesserte Beschleunigung aus dem Stand ermöglicht. Aktiviert wird es, indem der Fahrer bei stehendem Fahrzeug, eingelegtem Gang und durchgetretener Kupplung Vollgas gibt. Der Fahrer muss dann nur noch schnell den Fuß von der Kupplung nehmen, dadurch spurtet der neue 911 GT2 in 3,7 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100. Aber auch seine Elastizität ist beeindruckend: Um im fünften Gang von 80 Kilometer pro Stunde auf Tempo 120 zu kommen, benötigt der neue 911 GT2 lediglich 4,1 Sekunden.

Die Innenausstattung des Leistungssportlers basiert auf dem aktuellen 911 GT3, ergänzt um eine schwarze Lederausstattung und Anleihen aus dem Carrera GT. Charakteristisch ist die Verwendung von Alcantara, zum Beispiel am Lenkradkranz, am Griff von Schalung und Handbremse, am Türspiegel, am Deckel der Ablagefächer sowie an den Mittelbahnen der Sitze. Angelehnt an den Carrera GT sind Zeiger und Skalenstriche gelb ausgeführt und der Drehzahlmesser ist durch ein titanfarbenes Zifferblatt mit GT2-Schriftzug farblich betont.

Ein Highlight sind auch die neuen Sportschalensitze, die beim 911 GT2 erstmals in einem Porsche Fahrzeug serienmäßig zum Einsatz kommen. Sie haben eine klappbare Rückenlehne, einen integrierten Thorax-Airbag und eine manuelle Längsverstellung. Die Sitze verbinden die extrem hohe Seitenführung mit hoher Alltagstauglichkeit und hervorragendem Insassenschutz. Ihre Schale besteht aus glas- und kohlefaserverstärktem Kunststoff mit einer Oberfläche in Sichtcarbon, der Bezug aus Leder. Optional ohne Aufpreis ist ein Clubsportpaket erhältlich mit einem geschraubten Überrollkäfig hinten, einem roten 6-Punkt-Gurt für die Fahrerseite, einem Feuerlöscher mit Halterung und einer Vorrüstung für den Batterie Hauptschalter. Daneben bietet das Individualangebot weitere attraktive Ausstattungsmöglichkeiten.

Sondermodelle von Boxster und Cayman

Pünktlich zum Beginn des Frühjahres 2008 wird Porsche als einen Höhepunkt der aktuellen Boxster-Baureihe das auf genau 1.960 Einheiten limitierte Sondermodell Boxster RS 60 Spyder präsentieren. Es erinnert an den legendären Rennsportwagen Typ 718 RS 60 Spyder aus den 60er Jahren. Dieses Modell, das mit viel Liebe zum Detail entwickelt wurde, bietet höchste Performance und greift gleichzeitig stilischer Design-, Material- und Farbthemen des RS 60 Spyder auf.

Die Farbe GT-silbermetallic setzt in Verbindung mit dem exklusiven roten Verdeck erste Akzente. Verfeinert wird die äußere Erscheinung durch ein ausgeprägtes Bugteil aus dem SportDesign-Paket, einen schwarzen Rahmen der Windschutzscheibe, den in GT-silbermetallic gehaltenen Überrollbügel, rote Heckleuchten sowie einen verchromten Modellschriftzug. Der Innenraum ist wie das Verdeck in der neuen exklusiven Naturlederfarbe carrerarot gestaltet. Die Mittelbahn der Sportsitze, der Türspiegel, Lenkradkranz sowie der Griff der Handbremse sind mit einer speziellen Prägung versehen, die hintere Mittelkonsole und die Rückenschale der Sitze in GT-silbermetallic lackiert. Ebenfalls silberfarben sind die Sicherheitsgurte. Ein besonderer Blickfang ist das Kombiinstrument, das ohne die bekannte Hutze einen sehr puristischen Charakter erzeugt. Das Instrumentengehäuse ist silberfarben lackiert. Darüber hinaus stehen eine Einstiegsleiste aus Edelstahl mit „RS 60 Spyder“-Schriftzug und eine Plakette auf dem Handschuhfachdeckel für die Exklusivität des Fahrzeugs.

Der 3,4 Liter große 6-Zylinder-Boxermotor aus dem Boxster S konnte durch Modifikationen an der Abgas-



anlage auf 303 PS gesteigert werden. Die Sportabgasanlage und ein spezielles Abgasdoppelendrohr im Stile des 911 GT3 runden das Bild wirkungsvoll ab. Für perfekte Umsetzung der Leistung in Vortrieb sorgen die 19-Zoll SportDesign-Räder. Das serienmäßige Porsche Active Suspension Management (PASM) sorgt ferner für eine herausragende Fahrdynamik. Auf Wunsch kann der Boxster RS 60 Spyder weiter individualisiert werden.

Auf der Internationalen Automobilausstellung 2007 in Frankfurt hatte auch der Cayman S Porsche Design Edition 1, der im Stil von Porsche Design rundum schwarz gestaltet wurde, seinen exklusiven Auftritt. Das auf 777 Exemplare limitierte Modell wird weltweit verkauft, ab November 2007 in Europa und dann von Januar 2008 an in den USA und in weiteren Märkten rund um den Erdball.

Was das neue Cayman-Modell äußerlich auszeichnet, sind markante, mattschwarze Kontraststreifen auf schwarzem Lack, die sich längs über das Fahrzeug sowie über die Fahrzeugseiten erstrecken. Rote Heckleuchten und eine Windschutzscheibe mit Graukeil runden das Bild ab. Die Heckansicht des Cayman wird durch das verchromte und innen geschwärzte Sportendrohr zusätzlich betont. Auch der Innenraum ist schwarz mit einer Lederausstattung gestaltet, kombiniert mit Alcantara am Lenkradkranz des Sportlenkrades, am Handbremshebel, am Schalthebel und am Innenhimmel. In die Kopfstützen ist das Porsche Wappen geprägt, das Schaltschema im Schalthebel ist in weiß dargestellt, ähnlich wie bereits im 911 GT3. Die Zifferblätter des Kombiinstrumentes sind schwarz im Layout der Porsche Design Chronographen gehalten. Aus Edelstahl sind die Einstiegsleisten mit dem Porsche Schriftzug gefertigt.

Mit an Bord befindet sich eine Laptop-Tasche „P'2160“ aus dem Porsche Design-Programm mit exquisitem Inhalt. Es handelt sich um den Flat Six Quartz Chronograph „P'6320“, ein Taschenmesser „P'3710“, einen Kugelschreiber Aluminium „P'3120“, eine Sonnenbrille „P'8400“ sowie einen Schlüsselanhänger „P'3420“, alles in schwarz.

Die technische Basis des Cayman S Porsche Design Edition 1 ist das Serienfahrzeug mit 3,4 Liter Motor und 295 PS. Als Besonderheit erhält das Fahrzeug serienmäßig die 19-Zoll Turbo-Räder und das Porsche Active Suspension Management (PASM). Auf Wunsch stehen weitere Optionen zur Auswahl.

Neben den Sondermodellen werden weitere attraktive marktspezifische Modelle von Cayman und Boxster angeboten. So wurde der Öffentlichkeit in Nordamerika zur Automobilausstellung in New York Anfang April 2007 ein echter Blickfang präsentiert: die „Limited Edition Orange“. Auf Basis von Boxster und Boxster S wurden je 250 Einheiten gebaut, die in GT3 RS orange und schwarz gehalten sind. Eine Plakette auf dem Handschuhfachdeckel dokumentiert die Einzelstücke.

Die Sonderedition enthält das SportDesign-Paket und die Überrollbügel in GT3 RS orange. Die Lufteinlässe im Bugteil und den Fondseitenteilen sowie Außenspiegel und Modellbezeichnung am Heck sind schwarz lackiert. Die Innenausstattung ist schwarz, die Sitzmittelbahn, das Lenkrad, der Handbremshebel und der Schalthebel sind mit dem hochwertigen Alcantara bezogen. Serienmäßig kommen auch die Sportabgasanlage und schwarz lackierte 18-Zoll Cayman S-Räder beim Boxster und 19-Zoll Carrera S-Räder beim Boxster S zum Einsatz.

Sport ist das Leitthema der Modelle Boxster und Boxster S „Sport Edition“, die speziell für die Kunden in Großbritannien aufgelegt wurden. Sie bieten das SportDesign-Paket, in Außenfarbe lackierte Überrollbügel, rote Heckleuchten, ein verchromtes Sportendrohr, Einstiegsleisten aus Edelstahl, das 3-Speichen-Sportlenkrad, das Sport-Paket (6-Gang-Schaltgetriebe und PASM) sowie – beim Basismodell – das 18-Zoll-Boxster S-Rad. Die Boxster S „Sport Edition“ enthält nahezu die Umfänge des Boxster „Sport Edition“. Da das Fahrzeug serienmäßig über ein 6-Gang-Schaltgetriebe verfügt, kommt hier lediglich das PASM zum Einsatz. Anstatt des Serienrades hat die Boxster S „Sport Edition“ das 19-Zoll Carrera Classic-Rad.

Erfolgreicher Start des neuen Cayenne

Die Baureihe Cayenne wurde in allen Bereichen weiterentwickelt. Hervorzuheben sind vor allem die neuen V8-Motoren mit Benzin-Direkteinspritzung (DFI) und „VarioCam Plus“ sowie die weiter verbesserte Aerodynamik. Außerdem ermöglicht eine Sporttaste bei allen Cayenne-Modellen die Wahl zwischen einer eher sportlichen und einer verbrauchoptimierten Feinabstimmung. Dadurch sinkt der Verbrauch der Fahrzeuge im Alltagsbetrieb um rund 15 Prozent.

Neben dem attraktiven Design bieten die neuen Cayenne-Modelle viele Neuerungen. Dazu gehören beispielsweise die neue Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), das dynamische Kurvenlicht, neue 21-Zoll-Räder, eine automatische Heckklappe oder eine Lederausstattung mit Naturleder.

Der Cayenne Turbo ist serienmäßig mit einem dynamischen Kurvenlicht als Bestandteil der Bi-Xenon-Scheinwerfer-Anlage ausgerüstet, die eine hervorragende Ausleuchtung der Fahrbahn garantiert. Sie ist für die Modelle Cayenne und Cayenne S auf Wunsch lieferbar. Eines der auffälligsten Merkmale der Rückleuchten ist der Einsatz von insgesamt 16 LED für Rücklicht und Bremslicht sowie vier weiteren LED für das Begrenzungslicht beim Cayenne Turbo. Neben optischer Differenzierung und hoher Lebensdauer liegt der Vorteil der LED-Technik vor allem in deutlich kürzeren Ansprechzeiten und damit höherer aktiver Sicherheit.

Eine auf Wunsch erhältliche automatische Heckklappe lässt sich bequem per Tastendruck öffnen und wieder schließen. Dank des optional bestellbaren neuen Laderaum-Managements, zu dem unter anderem ein in den Kofferraumboden integriertes Schienensystem

sowie ein Trennnetz gehören, können Gepäckstücke noch sicherer im Kofferraum verstaut werden.

Mit dem Cayenne GTS wird die Baureihe im laufenden Geschäftsjahr um ein besonders sportliches Modell erweitert. Für herausragende Fahrleistungen sorgt der auf 298 kW (405 PS) gesteigerte V8-Saugmotor des Cayenne S mit Benzin-Direkteinspritzung (DFI) und „VarioCam Plus“. Das serienmäßige 6-Gang-Schaltgetriebe sowie die verkürzte Achsübersetzung in Verbindung mit der erhöhten Motorleistung garantieren souveräne Fahrleistungen. Mit den 21-Zoll Cayenne Sport-Rädern demonstriert der GTS bereits im Stand sein Leistungspotenzial. Die Bremsanlage mit roten Bremssätteln an Vorder- und Hinterachse sorgt für hervorragende Verzögerungswerte.

Auch das Design spiegelt die gesteigerten Leistungswerte wider, besonders das Bugteil mit großen Kühlluftöffnungen, die Schwellerverkleidungen und die in Wagenfarbe lackierten Bug- und Heckunterteile. Die Radläufe sind 14 Millimeter weiter ausgestellt, um die 21 Zoll großen Cayenne Sport-Räder aufnehmen zu können. Die Türeinstiegsleisten aus Edelstahl zeigen den Modellschriftzug. Die horizontal angeordneten stabförmigen Leuchteinheiten mit LED-Begrenzungslicht sorgen für einen attraktiven Auftritt auch in der Nacht. Wahlweise ist ein verlängerter Dachspoiler mit feststehendem Doppelflügelprofil ohne Aufpreis erhältlich. Am Heck ist die serienmäßige Sportabgasanlage an den verchromten Doppelendrohren zu erkennen. Schwarze Verkleidungen der Fensterrahmen, der Türgriffe und der Schwellerzierleisten betonen den sportlichen Anspruch. Für sportliche Exklusivität sorgen auch die neuen Sonderfarben GTS rot und nordischgoldmetallic.

Auch im Innenraum wurde der Cayenne GTS für eine sportliche Fahrweise überarbeitet. So ist eine Lederausstattung serienmäßig enthalten und die komfortablen Sportsitze haben erhöhte Seitenwangen für Fahrer und Beifahrer. Damit bieten die 12-Wege-Sitzanlage und die Fondsitze mit Einzelsitzcharakter optimalen Seitenhalt. Die Lederausstattung wird durch ein Alcantara-Paket für die Sitzmittelbahnen, die Innenseite der Türgriffe, die Armauflage der Mittelkonsole sowie Dachhimmel und Säulenverkleidungen ergänzt. Ein aufgepolstertes Lederlenkrad sorgt für ein griffiges Handling. Zudem hat der Cayenne GTS Interieurblenden aus Aluminium und die Türeinstiegsleisten sind aus Edelstahl gefertigt; sie tragen die Aufschrift „Cayenne GTS“.



Vertrieb

Rund um den Globus bereiten sich Porsche Zentren auf Wachstum durch die Einführung des viertürigen Gran Turismo Panamera vor. Porsche setzt weiter auf markenexklusive Schauräume, um die Qualität und den Service für die Kunden auf höchstem Niveau zu halten.

Die Marke Porsche zeichnet sich seit jeher durch eine hohe Strahlkraft und emotionale Wirkung aus. Im Geschäftsjahr 2006/07 konnte dieses positive Image weiter gestärkt werden. Zum einen entsprach die Modellpolitik erneut den hohen Erwartungen der Kunden hinsichtlich Sportlichkeit, Dynamik und Fahrspaß bei gleichzeitig hoher Alltagstauglichkeit und Wirtschaftlichkeit. Zum anderen untermauerten etliche Auszeichnungen die herausragende Stellung von Porsche als Hersteller von sportlichen Premium-Fahrzeugen.

Im Juli 2007 ging Porsche bereits zum dritten Mal in Folge als Sieger der Meinungsumfrage hervor, die das renommierte US-amerikanische Marktforschungsinstitut J.D. Power regelmäßig erhebt: Mit der sogenannten „Automotive Performance, Execution and Layout (APEAL)“ Studie prüft J.D. Power die Zufriedenheit von Käufern nach den ersten 90 Tagen Fahrerfahrung mit ihrem Neuwagen. Die Auszeichnung für Porsche erfolgte, nachdem das Unternehmen einen Monat zuvor bereits den Spitzenplatz in der prestigeträchtigen Qualitätsstudie „Initial Quality Study 2007“ von J.D. Power erreicht hat. Bei dieser fragten die Marktforscher bei Kunden insgesamt 228 Punkte zur Qualität und Verarbeitung der Fahrzeuge ab.

Auch mit dem ersten Rang in dem Qualitäts-Ranking konnte der Hersteller von sportlichen Premium-Fahrzeugen den Vorjahressieg wiederholen. Und Porsche gewann im Jahr 2007 nicht nur die J.D. Power-Markenwertung, sondern darüber hinaus schnitt der Boxster im „Compact Premium Sporty Car Segment“ als Bester ab. Der Klassiker 911 Carrera belegte in der Wertung „Premium Sporty Car“ den zweiten Platz.

Im Marktsegment der Sportcoupés konnten sich Cayman und Cayman S weiter erfolgreich etablieren: Für das Magazin „Wheels“ war die Kombination von Design-Elementen des 911 Carrera und des Boxster ausschlaggebend für die Verleihung des „Automotive Design Award“ an den Cayman S. Auch seine hervorragenden Fahreigenschaften haben die weltweite Fachpresse überzeugt. Während „Auto Express“ den Cayman S zuletzt als „Performance Car of the Year“ auszeichnete, wurde er von „Autocar“ zu „Britain's Best Handling Car 2006“ gewählt.

In den USA belegte der Cayman Platz eins beim „Editors' Most Wanted Vehicle Award“ von „Edmunds“ in der Kategorie „Coupe under \$ 60.000“. In der „Auto Trophy 2006“, einer Leserwahl der Fachzeitschrift „Auto Zeitung“, belegte der Cayman ebenfalls den unangefochtenen ersten Rang in der Kategorie Sportwagen. Das 911 Carrera Cabriolet sicherte sich in dieser Wahl die beste Platzierung in der Kategorie „Cabrios über 30.000 Euro“.



Auch der Boxster konnte sich im Roadster-Segment gegenüber seinen Wettbewerbern behaupten: In den USA wurde er beim „Editors' Most Wanted Vehicle Award“ von „Edmunds“ in seiner Kategorie mit dem ersten Platz geehrt. Bei dieser Preisverleihung belegten überdies sowohl das 911 Carrera Coupé als auch das Carrera Cabriolet den jeweils vordersten Rang in ihrer Kategorie.

Und mit dem 911 Targa 4 stellte Porsche erneut seine herausragende Design-Kompetenz unter Beweis. So hat das Red Dot Design Museum des Design-Zentrums Nordrhein-Westfalen, eine der ältesten und renommiertesten Design-Institutionen in Europa, dem Fahrzeug das Etikett „Best of the Best“ verliehen. Diese höchste Auszeichnung vergibt eine internationale Jury nur an Spitzenprodukte, „die in ihrem Bereich richtungweisend sind“. Von über 2.500 vorgestellten Produkten wurden gerade mal 43 von der international besetzten Jury mit diesem Qualitätssiegel ausgezeichnet. Beim 911 Targa 4 würdigte sie „Kreativität, innovatives Schaffen und die hohe Qualität des Produktes“.

Die Fachzeitschrift „Auto Bild Sportcars“ kürte ferner den Porsche 911 GT3 mit dem Titel „Sportscar 2006“. Darüber hinaus belegte der 911 GT3 in Großbritannien bei der Wahl zum „Car of the Year 2006“ der Fachzeitschrift „evo“ den zweiten Platz. Das 911 Turbo Coupé, das seit jeher eines der Porsche Modelle ist, das die Fachwelt am meisten begeistert, gewann im Berichtsjahr den „Best of What's New“-Award des „Popular Science Magazine“. In einer Leserwahl auf „Forbes.com“ wurde der 911 Turbo zudem zum „Most favorite German Car“ gewählt. Bei der Wahl „Die besten Autos 2007“ der Fachzeitschrift „auto, motor und sport“ belegte der 911 Carrera/Turbo den ersten Platz in der Kategorie „Sportwagen Gesamtwertung“.

Markenarchitektur weitgehend umgesetzt

Das weltweit einheitliche Baukonzept der Porsche Händler wurde im Geschäftsjahr 2006/07 mit hoher Geschwindigkeit weiter umgesetzt. In den vergangenen sieben Jahren sind so viele Betriebe umgebaut oder neu errichtet worden, dass inzwischen mehr als 90 Prozent aller Händler ihren Kunden einen markenexklusiven Schauraum bieten.

Gegenwärtig wird das Händlernetz für künftige Herausforderungen wie die Einführung der vierten Baureihe von Porsche, des Panamera, vorbereitet. Die aktuellen Prognosen zeigen, dass sich die Händler auf weiteres Wachstum einstellen und in den nächsten Jahren massiv in die Präsentation der Marke investieren werden. Dabei setzt Porsche auch weiterhin auf markenexklusive Schauräume und, wo es betriebswirtschaftlich sinnvoll ist, auf markenexklusive Betriebsstätten, um den Kunden eine angemessene Betreuung zu bieten.

Gebrauchtwagen: Online-Suche immer wichtiger

Um der zunehmenden Bedeutung des Geschäfts mit Gebrauchtwagen Rechnung zu tragen, wurde das erfolgreiche Programm „Porsche Approved“ weiterentwickelt und forciert. Es definiert einheitliche Standards für die Vertriebsorganisation. Um deren adäquate Umsetzung zu gewährleisten, steht der Handelsorganisation eine Vielfalt an Unterstützung zur Verfügung. Kunden profitieren davon, indem sie hochwertige Fahrzeuge zu wettbewerbsfähigen Preisen von qualifiziertem Personal mit dem „passenden“ Service – beispielsweise einer Gebrauchtwagengarantie – angeboten bekommen.

Zunehmend wichtiger wird die Online-Suche als Informations- und Vertriebskanal für Gebrauchtwagen.



Das inzwischen in 66 Ländern eingeführte System verzeichnet stetig steigende Besucherzahlen. Der Anteil der Anfragen, die in einen Fahrzeugkauf münden, ist beträchtlich.

Schneller Informationsfluss

Das „Porsche Partner Network (PPN)“ erlaubt den autorisierten Händlern und Werkstätten weltweit, Geschäftsprozesse elektronisch abzuwickeln und online auf Transaktionssysteme, Informationen und Trainingseinheiten von Porsche zuzugreifen. Im Berichtsjahr wurde es weiter ausgebaut, so dass zusätzliche elektronische Dienste für Importeure und Händler bereitstehen, die den Verkaufs- und Servicebereich unterstützen. Von der stärkeren Vernetzung profitieren nicht zuletzt die Kunden.

Auch der „Porsche Vehicle Sales Assistant“ (PVA), ein multimediales Informationstechnologie-System zur Unterstützung der Porsche Verkäufer, wurde weiterentwickelt. So ist es dem Händler neben den im Verkaufsprozess erforderlichen Schritten möglich, eine vom Kunden im „Internet Car Configurator“ erstellte Fahrzeugkonfiguration im Händlerbetrieb in den PVA zu laden und bis zur Bestellung weiterzubearbeiten.

Eine Variante des PVA ist die „PVA Fitting Lounge“, die Kunden in einem speziell eingerichteten Bereich des Händlerbetriebs zur besonders individuellen Beratung zur Verfügung steht. Die große Attraktivität der „PVA Fitting Lounge“ resultiert aus dem Zusammenspiel von haptisch erlebbaren Farb- und Materialmustern mit einer großformatigen dynamischen Darstellung von Interieur und Exterieur des Wunschfahrzeugs auf dem integrierten Plasmabildschirm. Eine umfassende Beratung sowie die detailgetreue Darstellung verschiedener Varianten eines Fahrzeugs sind somit jederzeit individuell möglich.

In Deutschland, Großbritannien, Frankreich, Japan sowie einzelnen Märkten Lateinamerikas, des Mittleren Ostens und der Region Asien Pazifik hat sich das PVA-System bereits bewährt. Im Geschäftsjahr 2006/07 kamen Italien, USA, Kanada sowie weitere Länder der Regionen Asien Pazifik, Lateinamerika und des Mittleren Ostens hinzu, so dass nun mehr als 85 Prozent der Neuwagenverkäufe mit dem PVA-System konfiguriert werden können.

Erfolgsfaktor Mitarbeiter

Ihren hohen Anspruch bestätigt die Marke Porsche täglich aufs Neue mit Innovationen in der Technik, im Design und im Marketing. Nur erstklassige Mitarbeiter können diesen Anspruch auch im direkten Kundenkontakt vermitteln. Gerade im Premium-Segment kommt der Betreuung der Kunden eine wachsende Bedeutung zu. Deshalb investiert Porsche seit Jahren in die Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitern aus der Handelsorganisation. Das Angebot reicht von organisatorischen Hilfen über die umfassende Vermittlung von Kenntnissen der Modellpalette von Porsche und den aktuellen Wettbewerbern bis zu Techniken für eine markenadäquate Betreuung auf höchstem Niveau. Besonders wichtig ist es, Kunden die Faszination der Marke Porsche erlebbar zu machen, ihre Bedürfnisse zu erkennen und sie ihren Erwartungen entsprechend zu beraten. Um die Mitarbeiter der Handelsorganisation dabei noch besser zu unterstützen wurde die „Sales und Aftersales Skill Initiative“ ins Leben gerufen. Diese Trainingsinitiative hat das Ziel, den Verkaufserfolg durch praxisorientierte Schulungen weiter zu steigern.

Individualität bis ins kleinste Detail

Mit den beiden Programmen Exclusive und Tequipment bietet Porsche seinen Kunden die Möglichkeit, ihr Fahrzeug über die Serienausstattung hinaus indi-

viduell und exklusiv zu gestalten – und das ab Werk oder in der Nachrüstung. Beide Geschäftsfelder repräsentieren klassische Markenwerte von Porsche: Innovation, Sportlichkeit, Wertigkeit, Design und Alltagstauglichkeit.

Der Trend zur Individualisierung von Fahrzeugen aller Baureihen war auch im Berichtsjahr deutlich spürbar. Insbesondere die Möglichkeiten, die das neue 911 Turbo Coupé bietet, fanden sehr starken Anklang. Aber auch das vielfältige Programm für den neuen Cayenne, das in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres 2006/07 präsentiert wurde, trug maßgeblich zur überaus erfreulichen Ertragssituation bei.

Veredelung mit Porsche Exclusive

Porsche Exclusive eröffnet eine Vielzahl individueller Gestaltungsmöglichkeiten ab Werk, sowohl optisch als auch technisch, und dies im Innenraum des Fahrzeugs genauso wie für die rein äußerliche Verschönerung entsprechend dem persönlichen Geschmack. Die Spezialisten von Exclusive entwickeln die zur Verfügung stehenden Produkte mit höchstem handwerklichen Können und mit großer Liebe zum Detail. Und selbstverständlich verwenden sie dabei nur ausgewählte Materialien.

Im Interieur bietet Porsche Exclusive hochwertige Materialien wie Leder, Aluminium, Holz, Carbon oder Alcantara. Einer großen Nachfrage erfreuen sich weiterhin Teile in Alu-Optik, da sie die Anmutung des Leichtbaus von Rennfahrzeugen vermitteln. Im Exterieur dienen exklusive Räder, Edelstahlrohre und Aerokits ebenso der Individualisierung wie technische Veredelungen durch eine Sportabgasanlage oder Leistungssteigerungen.

Die Produkte des Exclusive-Angebots, die sich im Berichtsjahr am besten verkauften, waren für den Boxster, den Cayman und die Baureihe 911 die beleuchteten Einstiegsblenden aus Edelstahl, das geprägte Porsche Wappen auf der Kopfstütze sowie Edelstahlrohre und die Sportabgasanlage.

Auch das Angebot für die neuen Cayenne-Modelle hat die Erwartungen erfüllt: das Fahrzeug setzt Maßstäbe bei der Individualisierung. Spitzenprodukte wie das 20-Zoll-SportTechno-Rad und die Sportendrohre betonen den dynamischen Charakter des Cayenne. Aber auch das geprägte Porsche Wappen auf den Kopfstützen, die Lufteinlassgitter in Alu-Optik matt sowie die beleuchteten Einstiegsblenden aus Edelstahl erfreuten sich größter Beliebtheit.

Ein umfangreiches Exclusive-Angebot für das Interieur des Cayenne in den Materialien Carbon, Alu-Optik, lackiert in Exterieurfarbe, Leder und Holz bietet Kunden die Möglichkeit, ihrem geländegängigen Porsche eine ganz persönliche Note zu verleihen. Die Wünsche besonders jüngerer Mitfahrer im Fond erfüllt seit dem vergangenen Geschäftsjahr das neue „Porsche Rear Seat Entertainment“. Es hat sich in kürzester Zeit zum Verkaufsschlager entwickelt.

Tequipment für individuelle Nachrüstung

Das Porsche Tequipment-Angebot bietet sowohl vielfältige Individualisierungsmöglichkeiten als auch umfangreiches Zubehör zur Nachrüstung für den persönlichen Geschmack – und das für alle Baureihen bei vollem Erhalt der Gewährleistung. Sämtliche Tequipment-Produkte erfüllen die hohen Qualitätsstandards von Porsche. Das Ergebnis zeigt sich auch in der positiven Umsatz- und Ertragsentwicklung im Berichtsjahr. Im Vordergrund stehen dabei die Produkte für das 911 Turbo Coupé sowie das erweiterte Produktangebot für die Modelle 911 Carrera, den Boxster und Cayman sowie ein abgerundetes Angebot für die Cayenne-Baureihe.

Zu den bestverkauften Produkten im Sortiment Tequipment gehörten im Geschäftsjahr 2006/07 die Sportabgasanlage und das „Vehicle Tracking System“ für die Baureihe 911. Darüber hinaus erfreute sich die Leistungssteigerung für die 911 Carrera S-Modelle großer Beliebtheit. Aber auch die Winterradsätze verzeichneten eine Absatzsteigerung. Die Leichtmetallfelgen sind eine gelungene Kombination aus attraktiver Optik und verbessertem sportlichem Fahrerlebnis durch mehr Traktion und entsprechend höherer Agilität. Neu im Tequipment-Angebot für die Sportwagen war das Aerokit Cayman, die Sportabgasanlage für Boxster und Cayman, der Schalt-/Handbremshebel Aluminium sowie ausgewählte Interieur-Optionen in Alcantara.

Auch das breite Produktportfolio für den Cayenne kam bei den Kunden sehr gut an; als Spitzenprodukte erwiesen sich die Dachreling in Alu-Optik matt und die Trittbretter. Darüber hinaus waren die Winterräder für den Cayenne gefragt. Neu in das Angebot kam für die Cayenne-Modelle das „Porsche Rear Seat Entertainment“ sowie die Sportabgasanlage für den Cayenne S. Auch nützliches Zubehör wie die wasserabweisenden Kofferraumwannen, die passgenauen Fußmatten mit Nubukleder-Einfassung und eingesticktem Porsche Schriftzug, die Transportaufbauten sowie die Pflegesets erfreuen sich großer Beliebtheit.

Technik im Dienste der Kunden

Im Geschäftsjahr 2006/07 wurde die Basis für eine noch bessere Diagnose beim Service gelegt. Bereits während der Entwicklung der Fahrzeuge werden Daten aufbereitet, so dass die Qualitätssicherung für die weltweiten Porsche Werkstätten bereits in diesem frühen Stadium beginnen kann. Grundlage dafür ist die in der Automobilindustrie standardisierte Diagnose-Technologie ODX (Open Diagnostic Data Exchange), die einen Beitrag dazu leistet, die zunehmende Komplexität elektronischer Systeme im Fahrzeug zu beherrschen und kürzere Entwicklungszeiten zu ermöglichen. Beim neuen Panamera wird die Diagnose-Software erstmals in diesem Verfahren erstellt.

Als weiterer Fortschritt ließ sich im Berichtsjahr die Funktion „Internationale Versicherungsanforderungen“ realisieren. Denn die weltweit unterschiedlichen Anforderungen der Versicherungen und deren Auswirkung auf die Kosten stellen für alle Automobilhersteller eine zunehmende Herausforderung dar. Mit der neuen Funktion stellt Porsche sicher, dass die landesspezifischen Anforderungen an die konstruktive Auslegung und Ausstattung von Fahrzeugen frühzeitig in die Entwicklung integriert werden. Besonders wichtig ist eine systematische Beobachtung der Entwicklung von Schäden und Diebstählen bei den aktuellen Generationen der Fahrzeuge. Das Ziel ist letztendlich, die Bedingungen für günstige Versicherungspolice zu schaffen, um die Betriebskosten möglichst gering zu halten.

Informationen zur Wartung und Reparatur der Fahrzeuge müssen praxisorientiert analysiert werden, damit die Mitarbeiter im Bereich After Sales sie effizient und effektiv nutzen können. Deshalb ist es auch unerlässlich, dass sie in der weltweiten Handelsorganisation im Tagesgeschäft aktiv mitarbeiten. Im Geschäftsjahr 2006/07 sind technische Autoren, Ersatzteilspezialisten und Diagnose-Experten in 38 Porsche Zentren in zehn internationalen Märkten tätig gewesen. Dabei haben sich folgende Schwerpunkte der Arbeit herauskristallisiert: Der technische Prozess in der Werkstatt, die Nutzung des elektronischen Teilekatalogs, die Anwendung der symptom-basierten Diagnose, die Verwendung von Sonderwerkzeugen und die Überprüfung von Arbeitszeitrichtwerten. Mit den gewonnenen Erkenntnissen werden Diagnose- und Informationssysteme weiterentwickelt.

Fehler werden schneller beseitigt

Nach der erfolgreichen Einführung von PIWIS (Porsche Integriertes Werkstatt-Informationssystem) im ver-

gangenen Geschäftsjahr bekam das System, das relevante Informationen für die Wartung und Reparatur beinhaltet, einen weiteren Baustein: Das „Porsche Quality Information System“ (PQIS). In der weltweiten Handelsorganisation dient PQIS der Erfassung und Analyse qualitätsrelevanter Informationen aus den Märkten mit dem Ziel, Fehler in der Produktqualität schneller erkennen und beseitigen zu können. Das System ermöglicht eine integrierte Verarbeitung von Aussagen, die Kunden machen, über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg. Die Dokumentation der Arbeit in der Werkstatt beginnt direkt bei der Annahme des Fahrzeugs und endet mit der Reparatur. PQIS ermöglicht eine Abbildung der gesamten Prozesskette, die Informationen stehen Händlern, Importeuren und Mitarbeitern der Porsche AG zur Verfügung.

Verbesserte Ersatzteilversorgung

Die Zentralisierung der Ersatzteilversorgung ging im Berichtsjahr weiter; insbesondere durch die Integration der Märkte Italien, Japan und Australien in das globale Bestandsmanagement. In Folge dieser Ausdehnung konnten die Kosten für Logistik und Bestände deutlich gesenkt werden. Gleichzeitig erhöhte sich die Verfügbarkeit von Ersatzteilen in den Porsche Zentren. Auch die Anbindung der Händler an die automatische Bevorratung, die den Nachschub von Ersatzteilen zentral steuert, wurde verbessert.

Tests garantieren Service-Qualität

Die neue Architektur der Betriebe ändert nicht nur das äußere Erscheinungsbild der Partner, auch die Abläufe im täglichen Betrieb mussten angepasst werden. Durch zusätzliche Aktivitäten konnten im Berichtsjahr das hohe Qualitätsniveau und die Professionalität der Porsche Partner im Bereich After Sales noch weiter gesteigert werden. Bestehende Serviceabläufe erfordern bei Bedarf eine Anpassung. Daraus ist ein umfassendes Prozesshandbuch (Praxisleitfaden) entstanden, das weltweit – jeweils auf den speziellen Markt zugeschnitten – zum Einsatz kommt. Um eine ganzheitliche Entwicklung der Organisation zu gewährleisten, werden verschiedene Hilfsmittel, Vorlagen sowie „Best Practice-Beispiele“ definiert und im Praxisleitfaden zusammengestellt.

Porsche führt aber auch gezielte Verkäufer- und Werkstattentests durch, um die Professionalität der Vertriebs- und Servicepartner kontinuierlich weiterzuentwickeln. Unter dem Stichwort „Mystery Shopping“ finden weltweit Tests unter verschiedenen Prämissen statt. Nach einem umfassenden Kriterienkatalog bewerten Testpersonen einzelne Aspekte, die Einfluss



auf die Betreuung von Kunden haben, und beschreiben ihr individuelles Erlebnis in einem Porsche Zentrum. Die Partner erhalten danach eine ausführliche Rückmeldung. So wird zum Beispiel geprüft, ob der Testkunde angemessen begrüßt und an seinen gewünschten Gesprächspartner weitergeleitet wurde, oder ob die Werkstatt zugesagte Termine zuverlässig eingehalten hat.

Porsche Zentren wie auch Porsche Service Zentren müssen die definierten Qualitätsstandards erfüllen. Um eine nachhaltige Servicequalität für die Porsche Kunden sicherzustellen, muss auch die Leistungsfähigkeit der Porsche Organisation regelmäßig geprüft werden. Als Hilfsmittel dient hierzu der „Porsche Service Audit“. Im Mittelpunkt dieses „Service Audit“ steht die Einhaltung bestimmter Qualitätsstandards. Das anschließend erteilte Zertifikat gibt dem Kunden die Sicherheit, dass sein Fahrzeug jederzeit in besten Händen ist.

Hilfestellung beim Aufbau in China

Von September 2005 bis März 2007 unterstützten vier Techniker aus dem Kundenzentrum in Zuffenhausen die neuen Porsche Zentren in China, um auch dort den hohen Servicestandard zu gewährleisten. Das Projekt war so erfolgreich, dass aus diesem Team eine eigene Fachabteilung hervorging. Die Aufgaben des Techniker-Pools reichen von der Anleitung lokaler Techniker bei der Reparatur über Schulungen zur Anwendung der Diagnose-Tools und der Spezialwerkzeuge bis zur Überprüfung von Serviceprozessen und der Ausstattung der Werkstätten. Damit unterstützt der Techniker-Pool die weltweite Handelsorganisation bei der Umsetzung von Servicestandards und trägt der weiter zunehmenden Internationalisierung des Konzerns Rechnung.

Erfolgreiche Kundenbindung

Die Marke Porsche steht für eine einzigartige und langfristige Beziehung mit den Kunden. Um diese Partnerschaft zu sichern, wurden die wichtigsten Prozesse eines umfassenden „Customer Relationship-Managements“ definiert und im November 2005 für den nordamerikanischen Markt mit dem neu geschaffenen System „CRM@Porsche“ eingeführt. Im Geschäftsjahr 2006/07 gelang es dann, neben Deutschland, Frankreich, Spanien und Portugal in der Region Lateinamerika erstmals auch eine entsprechende Lösung für kleinere Märkte umzusetzen. Mittlerweile arbeiten fast 300 Mitarbeiter aus der Zentrale und den Märkten mit dieser Plattform, die Informationen über Kunden und Fahrzeuge beinhaltet. In den kommenden Jahren will Porsche durch die wachsende Internationalisierung von „CRM@Porsche“ – insbesondere in den sich entwickelnden Märkten China und Russland – sowie durch die noch stärkere Integration von Händlerprozessen den Grundstein für eine global abgestimmte, qualitativ hochwertige sowie langfristige gute Kundenbeziehung legen.

Werksabholung beliebter denn je

Porsche bietet bereits seit dem Jahr 1954 als einer der ersten Automobilhersteller überhaupt seinen Kunden an, das neue Fahrzeug direkt im Werk abzuholen. Auch im Berichtsjahr haben mehr als 4.000 Käufer davon Gebrauch gemacht. 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 Besucher ein unvergessliches Erlebnis. Höhepunkt des Tages ist aber der Moment, in dem der Kunde seinen eigenen Porsche in Empfang nimmt und sich in einer individuellen Einweisung mit allen Funktionen vertraut macht.



Auch das Werk Leipzig konnte bei der Beliebtheit von Werksabholungen nahtlos an die erfolgreichen Vorjahre anknüpfen. In Leipzig fanden im Geschäftsjahr 2006/07 zudem mehr als 620 Veranstaltungen statt. Dabei gewann das Werk eine Vielzahl neuer, auch namhafter nationaler und internationaler Kunden für Kongresse, Jahrestagungen und andere Veranstaltungen. Ein anhaltend großer Erfolg ist darüber hinaus das Angebot, an der Seite eines erfahrenen Porsche Instruktors auf der werkseigenen Einfahr- und Prüfstrecke ein Fahrzeug zu testen. Dieses Programm mit dem Namen „Porsche Leipzig Co-Pilot“ erfuhr im Berichtsjahr seine Erweiterung um die neue Reihe „Porsche Leipzig Pilot“. Jetzt ist das Erlebnis, einen Porsche auf der Rennpiste selber zu fahren, über die gesamte Modellpalette hinweg möglich.

Erfolgsgeschichte Porsche Travel Club

Seit elf Jahren bietet der Porsche Travel Club ein- bis mehrtägige Erlebnisreisen in Porsche Fahrzeugen an. Erfahrene Reiseleiter führen Gruppen im Konvoi über ausgesuchte Strecken in den landschaftlich reizvollsten Gegenden dieser Erde. In einem umfangreichen Katalog, der Interessenten im Internet unter www.porsche.de/travelclub zur Verfügung steht, präsentiert der Club sein vielfältiges Programm. Es reicht von Angeboten, die einen Blick hinter die Kulissen des Unternehmens ermöglichen, über Trainingsveranstaltungen auf und abseits der asphaltierten Straßen bis hin zu exklusiven Wochenendreisen („Weekends“) sowie mehrtägigen „Adventure-Touren“ im In- und Ausland.

Neu im Berichtsjahr kam die Tagestour Zuffenhausen/Löwensteiner Berge hinzu, die eine gelungene Kombination aus Werksführung und Porsche Fahrerlebnis darstellt. Einen weiteren Höhepunkt bildete die Tour Provence/Côte d'Azur, die Fahrspaß auf den

Originalstrecken der Rallye Monte Carlo mit einem Helikopter-Shuttle sowie einem ansprechenden Rahmenprogramm verbindet.

Im Rahmen der neuen Wochenendtouren – beispielsweise die Dresden/Sächsische Schweiz-Tour, das Porsche 911 „Weekend“ Allgäu oder die Bayern/Schwarzwald/Heidelberg-Tour – lernen die Kunden einige der schönsten Regionen Deutschlands näher kennen. Neben den sehr beliebten Wochenendfahrten stieg im Berichtsjahr erneut die Nachfrage nach speziell ausgearbeiteten Reisen für Firmen, die besonderen Kunden, erfolgreichen Mitarbeitern oder Gewinnern eines Wettbewerbs auf diese Weise danken möchten.

Auch im Geschäftsjahr 2006/07 ist der Porsche Travel Club weiter gewachsen. So nahmen mehr als 4.000 internationale Kunden an dem Programm teil. Die hohe Kundenzufriedenheit sowie die große Zahl an Frühbuchungen für die Wintertrainings in Österreich und Finnland zeigen, dass die Wachstumsziele für die Saison 2008 erreicht werden können. Teil der Strategie ist neben der kontinuierlichen Erweiterung des Reiseprogramms auch der internationale Ausbau der Travel Club Projekte im Porsche Konzern – so beispielsweise der im Berichtsjahr gegründete Porsche Travel Club Italien, der bereits erfolgreich Reisen veranstaltet.

Bewährte „Porsche Sport Driving School“

Die Sportfahrschule trägt inzwischen den Namen „Porsche Sport Driving School“ (www.porsche.de/sportdrivingschool). Seit der Gründung der Schule im Jahr 1974 können Kunden und Freunde der Marke ihr fahrerisches Können trainieren und puren Fahrspaß erleben – onroad wie offroad, national wie international. Mehr als 7.000 begeisterte Kunden jährlich

sprechen für sich. Die Angebote der „Porsche Sport Driving School“ sind damit alles andere als gewöhnliche Fahrsicherheitstrainings, vielmehr sind sie der Nukleus des Fahrerlebnisses in einem Porsche.

Durch die international standardisierten Trainingsstufen kann die individuelle Fahrsicherheit weiter erhöht werden. Dies geschieht stets unter Anleitung von ausgebildeten Porsche Instruktoren. Die Trainingsmöglichkeiten sind nahezu grenzenlos. Durch die aufeinander aufbauenden Leistungsstufen bietet die „Porsche Sport Driving School“ alles, was Kunden für den sicheren und energiesparenden Umgang mit den Fahrzeugen oder auch zum sportlichen Fahren auf der Rennstrecke benötigen.

Im Rahmen der „Onroad-Trainings“ erleben Kunden spannende Momente auf international berühmten Rennstrecken und ausgewählten Fahrsicherheitszentren sowie auf der Porsche eigenen Einfahr- und Prüfstrecke auf dem Werksgelände in Leipzig. Dort steht außerdem ein über 100 Hektar großes Areal für „Offroad-Events“ zur Verfügung, auf dem das Fahrgefühl jenseits der Asphaltstrecke trainiert werden kann. Kunden, denen auch das nicht ausreicht, können das Wüstenabenteuer pur in Dubai buchen. Hier lernen Kunden die Besonderheiten des Fahrens auf Sanddünen mit unterschiedlichen Schwierigkeitsgraden kennen.

Aktuell bietet die „Porsche Sport Driving School“ ein speziell für Frauen reserviertes Training („Women Only“) sowie erstmalig einen reinen Fahrtag auf der Rennstrecke („Track Day“) an. Der „Saisonabschluss“ bietet Kunden und Freunden von Porsche schließlich die Möglichkeit, sich im Kreis von Gleichgesinnten über die vergangene Saison auszutauschen und von der bevorstehenden zu träumen.

Spezielle Wintertrainings in Finnland, Österreich, Italien und in Colorado/USA helfen Teilnehmern der „Sport Driving School“, ihr Fahrzeug auch in der kalten Jahreszeit sicher zu bewegen und runden das Trainingsangebot ab. Unter professioneller Anleitung von Porsche Instruktoren lernen die Teilnehmer die individuellen Reaktionen in kritischen Fahrsituationen zu meistern und zu verbessern.

Porsche Clubs in neuen Märkten

Das Wachstum der weltweiten Porsche Clubs ist ungebremst: Im Berichtsjahr wurden Clubs auf den Cayman Islands, in Island und Andorra gegründet, um nur einige aufzuführen. Auch in neuen Märkten wie China

und Russland kommen Clubs hinzu. Die zentrale Betreuung registriert mittlerweile 570 Porsche Clubs mit mehr als 120.000 Mitgliedern aus über 60 Ländern.

In den traditionellen Porsche Ländern Frankreich und Italien wurden die Strukturen der Clubs durch Dachverbände optimiert. Auf diese Weise lassen sich die zahlreichen Aktivitäten besser koordinieren. Zudem wurde innerhalb der zentralen Club-Betreuung eine Marktaufteilung eingeführt, um die einzelnen Länder noch intensiver und individueller betreuen zu können. Eindrucksvoller Beleg für die Traditionspflege ebenso wie für das Wachstum und die ungebrochene Stärke der Porsche Club Organisation war im Berichtsjahr die USA Parade in San Diego, Kalifornien – mit rund 2.200 Teilnehmern war sie die größte, die es je gegeben hat.

Ein weiterer Schwerpunkt der Aktivitäten war einmal mehr der Club-Sport. Zu den alljährlichen „Porsche Club Days“ im belgischen Spa Francorchamps kamen mehr als 600 Fahrzeuge, die sich zum Abschluss der Veranstaltung zu einer Parade rund um den berühmten Rennkurs aufstellten. Und nach der erfolgreichen Einführung des „Porsche Sports Cup“ in Deutschland und Schweden konnte mit der Schweiz nun ein weiterer wichtiger Markt gewonnen werden. Die Internationalisierung dieser semiprofessionellen Serie wird auch im nächsten Jahr einen hohen Stellenwert einnehmen.

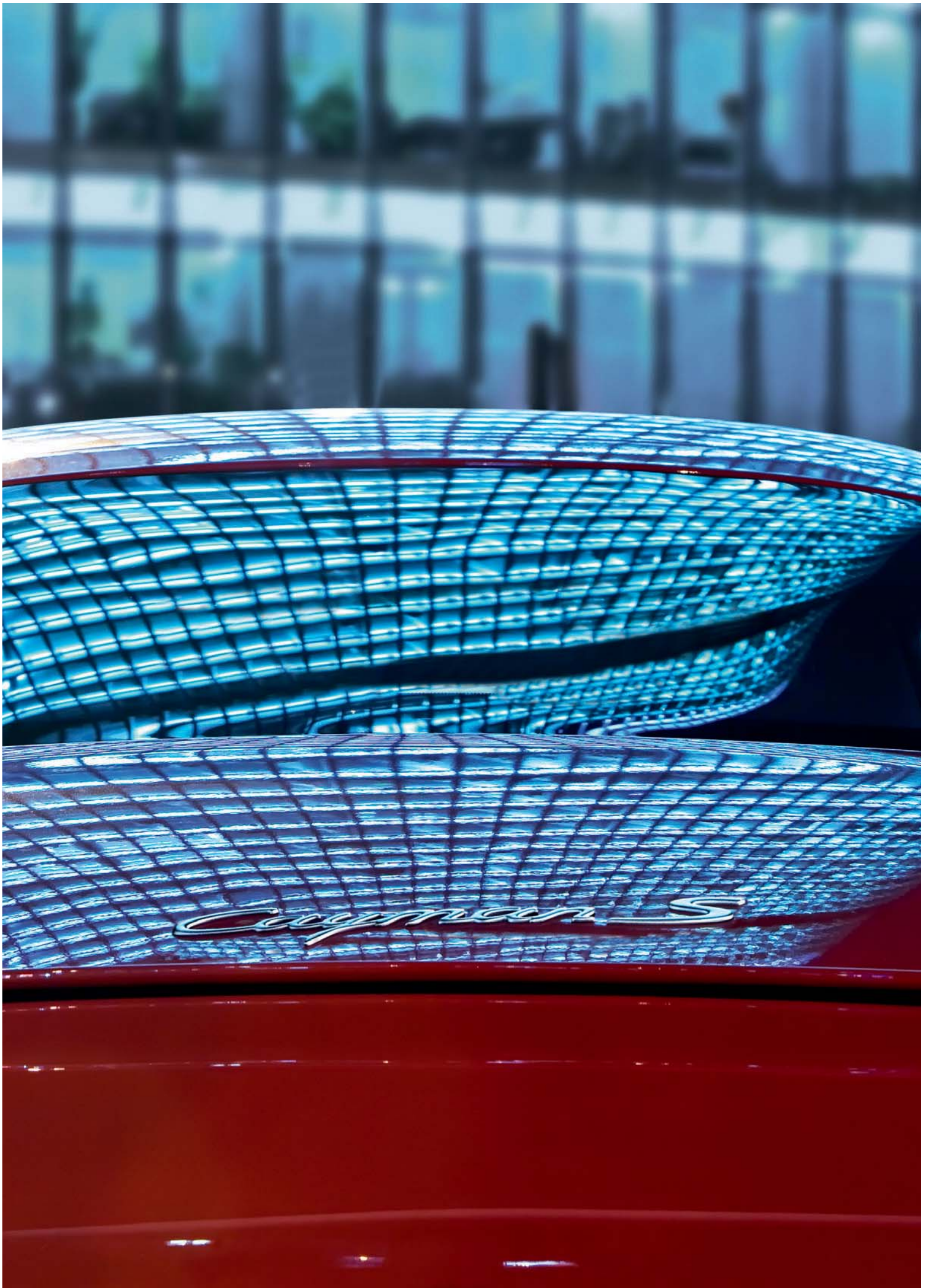
Ganz besonders aktiv zeigte sich – zur Freude aller Anhänger historischer Fahrzeuge – im Geschäftsjahr 2006/07 die Porsche Classic Club-Szene. Der Porsche 356 Club España organisierte das 32. Internationale Porsche 356 Meeting im spanischen Sitges und versammelte dort knapp 450 Classic-Liebhaber aus elf Ländern. Während der viertägigen Veranstaltung erlebten die Teilnehmer eine interessante Mischung aus touristischen Ausfahrten, Fahrten auf der Rennstrecke und kulturellen Höhepunkten. Und bei dem sehr beliebten „356 East Coast Holiday“ in Michigan, USA, fuhren 220 Fahrzeuge beim Concours d'Elégance zur Bewertung einer fachkundigen Jury vor.

Weitere Großveranstaltungen ließen auch nach dem Ende des Geschäftsjahres 2006/07 nicht auf sich warten: der Porsche Club Deutschland feierte im August 2007 sein 25-jähriges Jubiläum in Stuttgart; und zum IAA Club-Abend in Frankfurt kamen wieder 350 Mitglieder aus aller Welt.



MÄRKTE

DIENSTLEISTUNGEN



Märkte

Rekordverkäufe in China und Russland, im Nahen Osten sowie in Süd- und Osteuropa machen deutlich, dass die konsequente Internationalisierung des Porsche Handelsnetzes Früchte trägt. Aber auch in Deutschland konnte Porsche nahtlos an den Vorjahreseserfolg anknüpfen.

Der intensive Wettbewerb, dem die Automobilbranche insgesamt seit langem ausgesetzt ist, hat mittlerweile das Premium-Segment erreicht. Immer mehr Hersteller bringen neue Nischenfahrzeuge auf den Markt; und nicht wenige versuchen, ihre neuen Modelle den Kunden durch kräftige Preisnachlässe schmackhaft zu machen. Porsche indes versucht, diesen Rabattwettbewerb nach wie vor zu vermeiden. Einzigartige und langlebige Fahrzeuge, die von einem professionellen Händlernetz vertrieben werden, stellen für Porsche weiterhin die Basis für langfristige und stabile Kundenbeziehungen dar.

Das Unternehmen verfolgt auch das Ziel, Angebot und Nachfrage stets im Gleichgewicht zu halten. Um dies zu gewährleisten, wird die Entwicklung der Märkte kontinuierlich analysiert. Bei erkennbaren Veränderungen werden kurzfristig Produktionsquoten für einzelne Märkte getauscht oder die Fertigung wird angepasst. Kritische Lagerbestände entstehen dadurch erst gar nicht, Rabatte sind unnötig. Diese Vorgehensweise stärkt auch die Wertigkeit der Fahrzeuge, sie lassen sich als Gebrauchtwagen mit guten Preisen verkaufen.

Rasanten Wachstum auf neuen Märkten

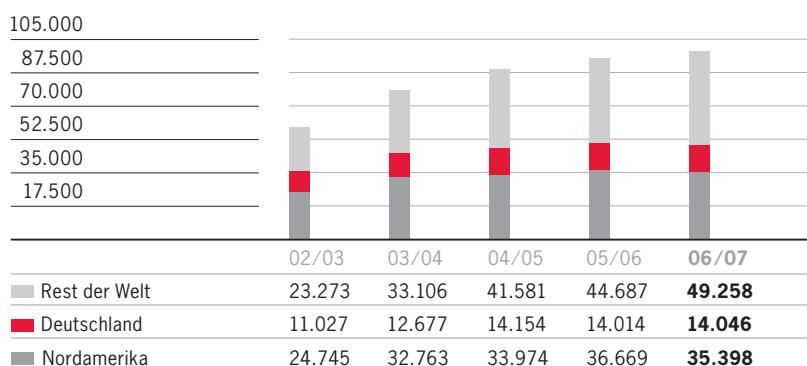
Die konsequente Internationalisierung des Vertriebs ist eine wichtige Grundlage für den wertorientierten Wachstumskurs. Porsche ist heute in über 100 Märkten vertreten und damit in doppelt so vielen wie vor zehn Jahren. Und 90 Prozent der Verkäufe kontrolliert das Unternehmen heute direkt selbst über seine Tochtergesellschaften und Regionalbüros. Auch hier zum Vergleich die Situation Mitte der 90er Jahre: Damals wurde noch rund die Hälfte des Volumens über freie Importeure verkauft.

Die wachsende internationale Präsenz hat außerdem die frühere Abhängigkeit vom Erfolg auf dem US-amerikanischen und auf dem deutschen Markt stark reduziert. Standen Deutschland und Nordamerika im Jahr 2000 noch für 70 Prozent des Umsatzes, waren dies im Berichtsjahr nur noch 50 Prozent. Im gleichen Zeitraum legten die sich rasant entwickelnden Regionen Russland und China, der asiatisch-pazifische Raum und der Mittlere Osten, aber auch Afrika, Ost- und Südeuropa sowie Lateinamerika auf einen Anteil von fast 20 Prozent zu.

Auch auf den etablierten Märkten nimmt Porsche konsequent selbst kleinste Marktchancen wahr. Durch die ständige Optimierung der Prozesse und die intensive Betreuung der Kunden werden alle Möglichkeiten ausgeschöpft. Nur so konnten im Berichtsjahr auch in vermeintlich gesättigten Märkten wie Italien und Japan

Fahrzeugauslieferungen

in Einheiten



Zuwächse bei den Verkäufen von bis zu zehn Prozent erreicht werden.

Mit 98.702 Einheiten steigerte Porsche im Geschäftsjahr 2006/07 seine Auslieferungen an Kunden um insgesamt vier Prozent. Ganz besonders erfolgreich war die Baureihe 911 mit 37.068 Verkäufen. Nie zuvor hat Porsche so viele Einheiten des traditionsreichen Elfers verkauft. 38 Prozent der Kundenauslieferungen entfielen auf Modelle dieser Sportwagenbaureihe – im Geschäftsjahr zuvor waren es noch 35 Prozent gewesen. In vielen Märkten dominierte der 911 das Wettbewerbssegment.

Für kräftige Impulse hat in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres aber auch die neue Generation des Cayenne mit der verbrauchsreduzierenden Benzin-Direkteinspritzung gesorgt. Obwohl die Produktion der ersten Generation des sportlichen Geländewagens bereits im November 2006 eingestellt wurde und der Verkauf der neuen Fahrzeuggeneration erst am 24. Februar 2007 in Europa und Asien sowie am 3. März auf dem amerikanischen Kontinent begonnen hat, erreichten die Auslieferungen mit 34.745 Einheiten im Geschäftsjahr 2006/07 insgesamt das hohe Vorjahresniveau. Damit lag der Cayenne erneut weit über dem ursprünglich angepeilten Ziel von 25.000 verkauften Fahrzeugen pro Jahr.

Der Boxster war in seinem Marktsegment zwar mit einem insgesamt nachlassenden Interesse der Kunden an hochwertigen Roadstern konfrontiert. Doch während einige Wettbewerbsfahrzeuge massive Rückgänge bei den Verkaufszahlen hinnehmen mussten, konnte der Boxster seinen Anteil in dem Marktsegment ausbauen. Darüber hinaus gelang es Porsche, neue Kunden für die höher positionierte Modellreihe

Cayman zu gewinnen. So sorgten Boxster und Cayman mit zusammen 26.846 verkauften Fahrzeugen für einen neuen Verkaufsrekord der Porsche Sportwagen mit Mittelmotor.

Amerika

Nordamerika: Weiterhin auf hohem Niveau

Porsche hat im Geschäftsjahr 2006/07 in Nordamerika 35.398 Fahrzeuge verkauft. Damit wurde das hohe Niveau des Vorjahres knapp gehalten, obwohl sich das Marktumfeld sehr schwierig gestaltete und sich Porsche auch hier nicht an der ruinösen Rabattschlacht beteiligte. Hinzu kam der Modellwechsel beim Cayenne.

Getragen wurde der Erfolg in den USA und Kanada vom traditionsreichen Elfer, der mit 13.222 Auslieferungen alle Rekorde brach. Besonders hervorzuheben ist der Siegeszug des neuen 911 Turbo, auf den allein knapp ein Viertel der Verkäufe seiner Baureihe entfiel. Boxster und Cayman konnten in einem rückläufigen Marktsegment ihren Anteil ausbauen, von der Baureihe wurden insgesamt 10.423 Fahrzeuge verkauft. Erfreulich gestalteten sich die Auslieferungen von Cayman und Cayman S, die zusammen auf 6.561 Einheiten kamen.

Erwartungsgemäß gingen die Verkäufe der Baureihe Cayenne in Folge des Modellwechsels um elf Prozent auf 11.739 Fahrzeuge zurück. Die Auslieferungen im aktuellen Geschäftsjahr 2007/08 verdeutlichen aber, dass die zweite Generation des sportlichen Geländewagens auf dem nordamerikanischen Markt hervorragend angenommen wird.

Porsche hat sich in den USA und Kanada auch für die Zukunft noch viel vorgenommen. In das nordamerikanische Vertriebsnetz wurde weiter investiert; im Geschäftsjahr 2006/07 kamen allein 20 Bauprojekte zum Abschluss. Der Anteil der Händlerbetriebe, deren Verkaufsräume jetzt dem Architekturkonzept von Porsche entsprechen, nahm dadurch auf 83 Prozent zu.

Lateinamerika: Mexiko immer wichtiger

Obwohl der neue Cayenne erst von seiner Einführung im März 2007 an die Verkaufszahlen beflügeln konnte, knüpfte Porsche in der Region Lateinamerika nahtlos an den Erfolgskurs des vorangegangenen Geschäftsjahres an. Der Grund: Sowohl die Baureihe 911 als auch die beiden Mittelmotor-Sportwagen Boxster und Cayman bauten ihre Marktanteile jeweils aus. Insgesamt lieferte Porsche im Berichtsjahr in Lateinamerika 2.010 Fahrzeuge an Kunden aus.

Ein wichtiger Wachstumsmarkt in Lateinamerika bleibt Mexiko; 680 Auslieferungen entfielen im Geschäftsjahr 2006/07 auf das aufstrebende mittelamerikanische Land. Die Eröffnung eines zweiten Händlers in der Metropole Mexiko City gegen Ende des Berichtsjahres wird für weiteren Auftrieb sorgen. Auch in der Dominikanischen Republik stabilisierten sich die Verkäufe auf hohem Niveau, dort wurde das Porsche Zentrum in Santo Domingo erweitert. Der Anteil der Händlerbetriebe, deren Verkaufsräume dem Architekturkonzept von Porsche entsprechen, stieg dadurch auf 91 Prozent.

Die Vitalität der Marke in der Region unterstrichen nicht nur Veranstaltungen der in Lateinamerika besonders aktiven Porsche Clubs, sondern auch die Aktivitäten der Porsche Sportfahrschule und der „Porsche World Roadshow“ sowie zahlreiche lokale Fahrveranstaltungen.

Europa

Deutschland: Erfolgreich in schwachem Markt

Der Aufschwung, der die Konjunktur und die wirtschaftspolitische Grundstimmung in Deutschland im Berichtsjahr kennzeichnete, ließ den Automobilmarkt außen vor. Ganz offensichtlich sorgte die Bundesregierung durch die Erhöhung der Mehrwertsteuer für die Bremsspuren. Außerdem könnten manche Kunden wegen möglicher Veränderungen der Kraftfahrzeugsteuer verunsichert sein. In diesem schwierigen Umfeld gelang es Porsche, mit 14.046 ausgelieferten Neufahrzeugen den hohen Vorjahreswert von 14.014 Einheiten sogar leicht zu übertreffen.

Insbesondere die Baureihe 911 war im Geschäftsjahr 2006/07 sehr erfolgreich. Die Auslieferungen übertrafen mit 6.945 Einheiten das bereits sehr gute Vorjahresresultat um zehn Prozent. Die hohe Nachfrage nach den prestigeträchtigen Modellen 911 Turbo und 911 GT3 trug zu dem Wachstumskurs bei. Boxster und Cayman behaupteten sich in einem hart umkämpften Segment – die beiden Modelle kamen mit insgesamt 3.552 Auslieferungen nur knapp unter dem Vorjahreswert ins Ziel.

Und obwohl der neue sportliche Geländewagen Cayenne erst seit Ende Februar 2007 bei den Händlern stand, kam die Baureihe mit 3.540 Einheiten dem Vorjahreswert sehr nahe. Hier zeigt sich der Erfolg der intensiven Vorkampagne, die bereits im Dezember 2006 begann. Wochen vor dem eigentlichen Verkaufsstart erreichte Porsche auf diese Weise einen sehr zufriedenstellenden Auftragsbestand.

Die Porsche Handelsorganisation investiert weiterhin stark in die Markenarchitektur. So wurden im Berichtsjahr fünf der insgesamt 85 Standorte in Deutschland umgebaut oder neu errichtet. Die Zuversicht für den künftigen Wachstumskurs der Marke stärkt auch die anhaltende Beliebtheit des Motorsports in Deutschland. Die Rennserien „Porsche Carrera Cup“ und „Porsche Sports Cup“ sind wahre Zuschauermagnete. Am „Sports Cup“, der die Lücke zwischen dem Amateur- und dem Profirennsport schließt, nahmen in der Saison 2006 mehr als 1.200 Fahrer teil.

Großbritannien: Gerüstet für die Zukunft

Porsche Cars Great Britain konnte das hohe Niveau des vorangegangenen Geschäftsjahres praktisch halten und insgesamt 9.104 Fahrzeuge an Kunden ausliefern – und dies, obwohl das Marktumfeld im Berichtsjahr auch auf den Inseln schwierig war. Gleichwohl sind Großbritannien und Irland damit weiterhin der drittgrößte Markt von Porsche hinter Nordamerika und Deutschland. Der Anteil der Sportwagen an den Gesamtverkäufen ist mit mehr als 82 Prozent bemerkenswert hoch. Vor allem die Anziehungskraft des neuen 911 Turbo und der 911 GT3-Modelle hat dazu beigetragen, dass die Baureihe 911 mit 3.336 ausgelieferten Einheiten den hervorragenden Vorjahreswert erneut erreichte.

Das Rekordergebnis der Boxster-Baureihe aus dem vorangegangenen Geschäftsjahr konnte mit 4.168 Einheiten beinahe wieder erreicht werden. Den leichten Rückgang beim Boxster glich der Cayman mit 1.964 Fahrzeugen weitgehend aus. Besonders begehrt war erneut der Cayman S. Der Cayenne konnte seine Position behaupten. Beflügelt durch die zweite Generation wurden trotz des Modellwechsels im Berichtsjahr 1.597 Einheiten ausgeliefert.

Parallel zu den Vertriebsaktivitäten hat Porsche Cars Great Britain eine Vielzahl mittel- und langfristiger Projekte angestoßen. Neben dem Ausbau und der intensiven Vorbereitung des Händlernetzes auf den Panamera wurden mehrere Millionen Pfund investiert, um die Fahrveranstaltungen „Porsche Driving Experience“ weiter zu entwickeln. Allein im Berichtsjahr haben 9.000 Personen an der Porsche Sportfahrschule, dem Porsche Travel Club oder dem „Depositor Programm“ für Neukunden teilgenommen.

Die eigenen Händlerbetriebe der Porsche Retail Group im Großraum London belegten im Geschäftsjahr 2006/07 zum siebten Mal in Folge den ersten Platz bei Profitabilität und Effizienz in dem renommierten



„AM100 Ranking“. Allein auf diese fünf Porsche Zentren entfiel ein Anteil von 27 Prozent der Verkäufe in Großbritannien. Insgesamt vertreiben in Großbritannien und Irland 34 Händler Porsche Fahrzeuge.

Italien: Stetiges Wachstum

Porsche konnte im Berichtsjahr in Italien den Rekordwert des Vorjahres von 5.270 Einheiten mit 5.458 Auslieferungen nochmals deutlich übertreffen. Die Baureihe 911 legte erneut um elf Prozent auf 2.738 Fahrzeuge zu. Auf ein sehr großes Kundeninteresse stießen die Modelle 911 GT3 und 911 Turbo, die für 22 Prozent der Kundenauslieferungen der Baureihe standen. Weiterhin auf der Erfolgsspur fuhren auch die Modelle Boxster und Cayman: Mit insgesamt 1.456 Auslieferungen steigerten sie das hervorragende Vorjahresergebnis nochmals deutlich. Der Cayenne verlor aufgrund des Modellwechsels leicht an Boden; im Berichtsjahr wurden 1.259 Fahrzeuge verkauft. Der Auftragseingang im aktuellen Geschäftsjahr 2007/08 zeigt aber, dass das neue Modell auf ein reges Kundeninteresse stößt.

Auch das Händlernetz wächst in Italien stetig. Im Geschäftsjahr 2006/07 kamen fünf neue Standorte hinzu, womit das gesamte Netz jetzt 33 Betriebe umfasst. Darüber hinaus rückt auch in Italien der Motorsport noch stärker in den Blickpunkt. Im März 2007 startete erstmals der „Porsche Carrera Cup Italia“ und entwickelte sich zügig zu einem Publikumsmagneten.

Frankreich: Wieder gute Ergebnisse

Das sehr gute Vorjahresergebnis (2.614 Einheiten) wurde im Berichtsjahr mit 2.650 Auslieferungen bestätigt. Der Elfer legte deutlich um 15 Prozent auf 1.125 Fahrzeuge zu. Boxster und Cayman erreichten zwar den Rekordwert des Vorjahres von 715 Einheiten nicht ganz, doch lagen sie mit 696 Auslieferungen weiterhin auf einem hohen Niveau. Der Cayenne konnte seine Erfolgsgeschichte mit 829 Auslieferungen fortschreiben. Der starke Auftragseingang für das neue Modell lässt im aktuellen Geschäftsjahr eine erneute Steigerung der Verkaufszahlen erwarten.

Spanien und Portugal: Position behauptet

Mit insgesamt 2.603 Auslieferungen im Geschäftsjahr 2006/07 konnte Porsche das starke Ergebnis des Vorjahres wieder erreichen. Bei den Sportwagen legte die Baureihe 911 um neun Prozent auf 712 verkaufte Einheiten zu. Bemerkenswert ist die Entwicklung der Topmodelle 911 Turbo und 911 GT3, die mit 195 Einheiten die Erwartungen deutlich übertrafen.

Boxster und Cayman erreichten ein Plus von fünf Prozent auf 641 Fahrzeuge. Durch den Erfolg der Sportwagen wurde eine zu starke Abhängigkeit der Verkäufe vom Cayenne vermieden. Mit 1.250 ausgelieferten Einheiten spielte der sportliche Geländewagen aber weiterhin die erste Geige.

Die Marke Porsche war im Geschäftsjahr 2006/07 mit 25 Händlern auf der iberischen Halbinsel vertreten, davon vier in Portugal. Die Niederlassungen in Madrid und Barcelona wickelten 33 Prozent der gesamten Kundenauslieferungen ab. Im Sommer 2007 wurde außerdem der Neubau des Porsche Zentrums in Barcelona eröffnet.

Schweiz: Noch ein Rekordjahr

Mit der Auslieferung von 1.842 Fahrzeugen konnte die AMAG, der Importeur von Porsche in der Schweiz, den Vorjahreswert von 1.692 Einheiten überbieten. Innerhalb der Baureihe 911 verkaufte sich der Turbo mit 293 Fahrzeugen im ersten Jahr seiner Verfügbarkeit am besten. Insgesamt übertraf der Elfer mit 945 ausgelieferten Fahrzeugen den Vorjahreswert um 23 Prozent. Einschließlich der neu angebotenen Basisvariante des Cayman konnte die Baureihe Boxster/Cayman mit 366 verkauften Fahrzeugen auf einem hohen Niveau gehalten werden. Der Cayenne, ein in der Schweiz ohnehin gefragtes Fahrzeug, setzte seinen Erfolgskurs fort. Das neue Modell kam bei den Kunden sehr gut an. Insgesamt wurden mit 531 Auslieferungen mehr Fahrzeuge verkauft als im vorangegangenen Geschäftsjahr.

Ein umfangreiches Veranstaltungsprogramm bot Kunden und Interessenten viele Möglichkeiten, die Welt von Porsche zu „erfahren“. Mit der Einführung des „Porsche Sports Cup“ kamen auch sportlich ambitionierte Fahrer auf ihre Kosten.

Um den wachsenden Anforderungen, bedingt durch die Erweiterung der Modellpalette, gerecht zu werden, entschied die Porsche AG im vergangenen Geschäftsjahr, eine hundertprozentige Vertriebs-Tochtergesellschaft zu gründen. Die Vorbereitungen für den Aufbau von Porsche Schweiz laufen auf vollen Touren. Zum 1. Juni 2008 wird die Gesellschaft mit Sitz in Zug den Import und Vertrieb von Porsche Fahrzeugen, Ersatzteilen und Zubehör übernehmen.

Österreich: 911 übertrifft die Erwartungen

Im Geschäftsjahr 2006/07 wurden 871 Fahrzeuge an Kunden in Österreich übergeben, die Steigerung gegenüber dem Vorjahr betrug knapp elf Prozent.



Besonders erfolgreich war die Baureihe 911, die mit 420 Einheiten die Erwartungen deutlich übertraf (Vorjahr 371 Einheiten). Die neuen Modelle 911 Targa und 911 Turbo stießen bei den Kunden auf besonderes Interesse.

Auch der Cayman entwickelte sich positiv; mit 94 ausgelieferten Einheiten stieg die Zahl der Kunden, die sich über einen neuen Sportwagen freuen konnten, im Vorjahresvergleich um 52 Prozent. Insgesamt wurden von der Baureihe 177 Fahrzeuge (Vorjahr 159) verkauft. Der Cayenne behauptete sich gut, was das erneute Wachstum der Baureihe auf 274 Kundenauslieferungen verdeutlichte.

Belgien: Auf der Erfolgsspur

Die Firma D'leteren hat die Marke Porsche auch im Geschäftsjahr 2006/07 wieder sehr erfolgreich vertreten. Mit der Auslieferung von 1.143 Fahrzeugen konnte der Vorjahreswert um sechs Prozent übertroffen werden. Außerordentlich positiv entwickelten sich die Sportwagen. So legte die Baureihe 911 gegenüber dem Vorjahr um über 15 Prozent auf 555 Einheiten zu. Die Reaktionen der Kunden auf neue Fahrzeuge wie den 911 Targa, den 911 Turbo und den 911 GT3 waren sehr positiv. Boxster und Cayman konnten ihren Erfolg fortsetzen und übertrafen mit 308 verkauften Fahrzeugen im Berichtsjahr den Vorjahreswert um fünf Prozent. Dabei kam die Basisvariante des Cayman sehr gut an. Und obwohl Belgien die Steuervorteile für Geländewagen abgeschafft hat, stieß der Cayenne weiterhin auf großes Interesse. Mit 280 Fahrzeugen lag der Verkauf nur knapp unter dem Vorjahr (300 Einheiten).

Im Berichtsjahr bot der Importeur eine Reihe von attraktiven Veranstaltungen für Kunden an, zum Beispiel eine „Porsche World Roadshow“ mit insgesamt

280 Teilnehmern. Damit wurde die Marke Porsche zahlreichen Neukunden nähergebracht.

Niederlande: Erneutes Wachstum

Mit der Auslieferung von 1.167 Einheiten im Berichtsjahr übertraf der niederländische Importeur Pon's Automobilhandel B.V. das Vorjahresergebnis um über sieben Prozent. Bemerkenswert ist der Erfolg der Baureihe 911, die mit 549 abgesetzten Fahrzeugen (Vorjahr 513) einen Anteil von 47 Prozent am gesamten Absatz erreichte.

Wegen der hohen Besteuerung von Luxusgütern subventionieren viele Hersteller, anders als Porsche, ihre Fahrzeuge. In diesem preisaggressiven Wettbewerbsumfeld konnte sich die Baureihe Boxster/Cayman mit 178 verkauften Fahrzeugen gut behaupten. Die Markteinführung des neuen Cayenne wurde in allen Porsche Zentren von vielfältigen Aktivitäten begleitet. Mit 440 ausgelieferten Fahrzeugen (Vorjahr 375) entwickelte sich der Verkauf des sportlichen Geländewagens sehr erfolgreich.

Nordeuropa: Stabiles Umfeld

Die wirtschaftlich und politisch stabile Region Nordeuropa ist nach wie vor ein bedeutender Absatzmarkt von Porsche. Die Kundenauslieferungen betragen im Berichtsjahr 1.660 Fahrzeuge, praktisch unverändert zum Vorjahr. Die Märkte Island, Norwegen, Schweden, Finnland und Dänemark profitierten stark von den in dieser Region besonders gefragten Allradmodellen, die der Baureihe 911 zu einem Zuwachs von 23 Prozent auf 755 Fahrzeuge verhalfen.

Die Boxster-Baureihe kam insgesamt auf 212 verkaufte Fahrzeuge. Die Boxster-Modelle konnten dabei trotz nachlassendem Segmentinteresse praktisch stabil gehalten werden, der Cayman gab leicht nach.

Trotz des Modellwechsels erzielte die Baureihe Cayenne ein Wachstum von drei Prozent auf 693 Fahrzeuge. Ein neues Porsche Zentrum wurde in Kopenhagen eröffnet. Darüber hinaus sind Porsche Zentren in Reykjavik und in Oslo geplant. Daneben trug der „Porsche Carrera Cup Scandinavia“, der im Rahmen der schwedischen Tourenwagen-Meisterschaft stattfindet, in seiner dritten Saison zur weiteren Stärkung der Marke in Skandinavien bei.

Süd- und Osteuropa: Wieder eine Bestmarke

Erstmals übersprangen die Verkäufe in Süd- und Osteuropa den Wert von 3.000 Einheiten. Nach 2.413

Neufahrzeuge ausgeliefert, 77 Prozent mehr als in dem bereits äußerst erfolgreichen Vorjahr.

Mit 1.699 Auslieferungen, das ist ein Plus von 81 Prozent, war vor allem der Cayenne wiederum für den großen Erfolg verantwortlich. Aber auch Boxster, Cayman und 911 erreichten mit insgesamt 201 Einheiten einen Zuwachs von 53 Prozent, und das trotz ungünstiger Straßenverhältnisse und schlechter Infrastruktur. Porsche baut das Vertriebsnetz in Russland konsequent aus. Derzeit besteht es aus insgesamt 16 Händlern. Bis zum Ende des Geschäftsjahres 2007/08 wird Porsche in drei weiteren russischen Städten prä-



Rund um den Globus führen neue Handelsbetriebe die fortschreitende Internationalisierung des Geschäfts von Porsche vor Augen. Im Bild das Porsche Center Sydney South in Australien.

Fahrzeugen im vorangegangenen Jahr konnten in der Region, deren größter Einzelmarkt Griechenland ist, im Berichtsjahr 3.002 Fahrzeuge an Kunden übergeben werden. Dabei kam der Baureihe Cayenne eine besondere Bedeutung zu: Die Auslieferungen stiegen um 406 Einheiten auf 1.583 Fahrzeuge. Auch die Baureihe 911 setzte den Aufwärtstrend mit einem Zuwachs von 36 Prozent auf 998 Einheiten fort.

Das Händlernetz in Süd- und Osteuropa wuchs im Berichtsjahr weiter und mit Aserbaidschan kam der 21. Markt in der Region hinzu. Der neue Importeur in der Metropole Baku arbeitet seit November 2006 für Porsche. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr weitere Händlerbetriebe offiziell eröffnet, unter anderem in Serbien (Belgrad), Zypern (Nicosia) und in der Türkei (Izmir).

Russland: Von Rekord zu Rekord

Im dritten Geschäftsjahr nach ihrer Gründung konnte die Tochtergesellschaft Porsche Russland den Verkauf abermals deutlich steigern: Insgesamt wurden 1.900

sent sein. In Moskau unterhält Porsche seit September 2007 eine eigene Niederlassung, die zugleich Sitz der Tochtergesellschaft Porsche Russland ist.

Mittlerer Osten und Afrika

Dynamisch auf dem Vormarsch

Porsche Middle East und Afrika wächst auch im Berichtsjahr weiter dynamisch und ist mit 5.330 Auslieferungen (Vorjahr 4.419) nach Nordamerika, Deutschland, Großbritannien und Italien der fünftgrößte Markt. Die 20 Porsche Zentren in 15 Märkten, die über ein zentrales Regionalbüro in Dubai gesteuert werden, investierten erneut in ihre Verkaufsräume und Serviceanlagen.

Die Verkäufe in Middle East und Afrika haben sich in den vergangenen fünf Jahren beinahe verneunfacht. Nach wie vor ist vor allem der sportliche Geländewagen Cayenne die Triebfeder des Wachstums. Im Berichtsjahr wurden 3.467 (im Vorjahr 3.006) Fahrzeuge der Baureihe ausgeliefert. Mit einem Anteil von 35 Prozent und 1.858 (im Vorjahr 1.358) Auslieferun-

gen tragen die Sportwagen der Baureihen 911 und Boxster mittlerweile aber einen erheblichen Anteil zum Erfolg im Mittleren Osten bei. Besonders begehrt waren auch in dieser Region die Topmodelle 911 Turbo und 911 GT3, von denen im Geschäftsjahr 2006/07 491 Fahrzeuge verkauft wurden.

Im Berichtsjahr vergrößerten drei neue Porsche Zentren in Indien (New Delhi), Pakistan und Kenia das Händlernetz. Gleichwohl ist die Entwicklung des Vertriebsnetzes noch lange nicht abgeschlossen. Porsche investiert weiterhin in Indien, in einigen afrikanischen Staaten und in der Golfregion, um diese dynamische Region weiter zu erschließen.

Australien

Wachstumsmotor Cayenne

Die erfolgreiche Markteinführung des neuen Cayenne hat in Australien nachhaltig zum positiven Jahresergebnis beigetragen. So konnten im Geschäftsjahr 2006/07 trotz des Modellwechsels insgesamt 1.402 Fahrzeuge (Vorjahr 1.415) ausgeliefert werden. Insbesondere das große Kundeninteresse am Basismodell des Cayenne führte dazu, dass insgesamt 397 Fahrzeuge der Baureihe verkauft wurden.

Ganz besonders begehrt waren aber die Sportwagen der Baureihe 911; die Auslieferungen stiegen im Berichtsjahr um 21 Prozent auf 573 Einheiten. Vor allem die Nachfrage nach den Topmodellen 911 Turbo und 911 GT3 war groß. In einem erneut schrumpfenden Roadster-Segment wurden insgesamt 432 Einheiten der Boxster-Baureihe ausgeliefert.

Zur Absicherung des Markterfolgs hat die Porsche Cars Australia im Geschäftsjahr 2006/07 weiter investiert und das Porsche Center Sydney South gekauft. Das Porsche Center Melbourne, ebenfalls eine Tochtergesellschaft der Porsche Cars Australia, wurde umgebaut. Auf die neu gegründete Porsche Retail Group Australia Pty Limited, zu der die Zentren Sydney South und Melbourne gehören, entfallen rund 34 Prozent der Verkäufe in Australien.

Asien

Japan: Sportwagen im Kommen

Mit insgesamt 3.902 ausgelieferten Fahrzeugen steigerte Porsche seine Verkäufe im Geschäftsjahr 2006/07 um zehn Prozent – und dies in einem für Importfahrzeuge recht schwierigen Umfeld. Die japanischen Händler lieferten wegen des Modellwechsels

mit 848 Cayenne zwar weniger sportliche Geländewagen aus, doch konnten sie den Rückgang durch höhere Verkäufe von Sportwagen mehr als ausgleichen: 3.054 Einheiten (Vorjahr 2.391) wurden im Berichtsjahr verkauft. Insbesondere die Modelle 911 Turbo und 911 GT3 trugen zu diesem Erfolg bei, mit 454 Fahrzeugen war jeder dritte ausgelieferte 911 eines dieser beiden Topmodelle.

Das 42 Standorte umfassende japanische Vertriebsnetz wurde auch im Berichtsjahr weiter renoviert und der Porsche Corporate Identity angepasst.

Asien-Pazifik/China

Erwartungen weit übertroffen

Auch Asien-Pazifik/China stellte im Geschäftsjahr 2006/07 eine außerordentlich starke Wachstumsregion für Porsche dar. Die Auslieferungen nahmen um 71 Prozent auf 4.907 Fahrzeuge zu. Allein in China verdoppelten sich die Verkäufe auf 3.105 Fahrzeuge (Vorjahr 1.613 Einheiten). Die Kundenauslieferungen des Cayenne stiegen um 92 Prozent auf 2.510 Einheiten. Aber auch der anhaltend große Erfolg der Sportwagen mit einem Plus von 96 Prozent auf 595 verkaufte Einheiten ist in einem Land ohne eine Motorsport-Historie bemerkenswert.

Eine Ursache für diese Entwicklung ist der Ausbau des Händlernetzes. Am Ende des Berichtsjahres war Porsche in 15 chinesischen Städten mit 16 Zentren vertreten. Für fünf weitere Standorte wurden Partner ausgewählt, so dass dort bereits der Bau neuer Zentren begann. Darüber hinaus forcierte Porsche in China seine Aktivitäten im Bereich Marketing. So war die Marke im Berichtsjahr auf 14 chinesischen Fahrzeug-Messen vertreten. Und Porsche führte fünf nationale Fahrveranstaltungen mit mehr als 800 Teilnehmern durch. Zur Steigerung des Interesses an den Sportwagen wurde überdies der „Carrera Cup Asia“ gezielt genutzt. In der Rennsaison 2007 fanden vier Läufe in China statt.

In den anderen asiatisch-pazifischen Märkten konnten vor allem Taiwan, Südkorea und Singapur zu einem Wachstumssprung von 43 Prozent auf insgesamt 1.802 Auslieferungen beitragen. Im einzelnen legte Taiwan um 44 Prozent auf 253 Einheiten zu, Südkorea erzielte einen Zuwachs von 74 Prozent auf 293 Fahrzeuge und Singapur beendete das Geschäftsjahr 2006/07 mit einem Plus von 46 Prozent auf 223 Einheiten.

Dienstleistungen

Beeindruckende Wachstumsraten kennzeichnen das Geschäftsjahr bei den Tochtergesellschaften Porsche Consulting sowie Mieschke Hofmann und Partner. Im Mittelpunkt der Porsche Serviceleistungen stehen weiterhin Finanzdienstleistungen rund um das Auto.

Als modernes Automobilunternehmen bietet Porsche seinen Kunden sämtliche Finanzdienstleistungen an, die mit dem Kauf eines Fahrzeugs zusammenhängen. Hierzu zählen Leasing, Mietkauf, Finanzierungsangebote und Fahrzeugversicherungen. Darüber hinaus stellt die Porsche Card ein attraktives Kreditkartenangebot dar. Mit diesen Finanzdienstleistungen, die Porsche Händler schnell, sicher und für die Kunden sehr bequem abwickeln, lassen sich die unterschiedlichen Anforderungen der Porsche Kundschaft rundum befriedigen. 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. Mit mehr als 34.000 neuen Vertragsabschlüssen im abgelaufenen Geschäftsjahr betreuten die Gesellschaften weltweit mehr als 70.000 Finanzdienstleistungsverträge. Darüber hinaus nutzen rund 12.000 Kunden das Angebot an Kreditkarten von Porsche. Als Inhaber der Porsche Card oder der Porsche Card S, die mit einem erweiterten Leistungsspektrum ausgestattet ist, kommen die Kunden in den Genuss einer Vielzahl von Dienstleistungen und persönlichen Vorteilen, die ganz speziell auf die Interessen und Bedürfnisse von Porsche Fahrern abgestimmt wurden.

Sicherheit, Komfort und Leistung – unter diesen Begriffen bietet die Porsche Financial Services im Rahmen des Porsche Versicherungsdienstes mit der Porsche CarPolicy und der Porsche CarPolicy S auch einen sehr individuellen Versicherungsschutz. Beide Angebote erlauben dem Porsche Kunden eine Risikoabdeckung, die speziell auf den Wert seines Fahrzeugs zugeschnitten ist. Dies gilt sowohl für die Haftpflichtversicherung als auch für die Vollkasko- und die Teilkaskoversicherung. Der Porsche Versicherungsdienst arbeitet seit Jahren erfolgreich mit dem Haftpflichtverband der Deutschen Industrie (HDI) zusammen und genießt mittlerweile das Vertrauen von rund 27.000 zufriedenen Porsche Fahrern.

Consulting mit erster Auslandstochter

Die Porsche Consulting GmbH konnte im Berichtsjahr ihre Stellung auf dem Beratungsmarkt weiter ausbauen. Das Unternehmen steigerte den Umsatz im Vergleich zum Vorjahr um 40 Prozent auf 45 Millionen Euro und zählt damit zu den 20 größten Management-Beratungen in Deutschland. Die Zahl der Mitarbeiter stieg von 135 auf 170.

Rund 87 Prozent des Umsatzes erzielt Porsche Consulting mit externen Unternehmen, die restlichen 13 Prozent stammen direkt aus der Zusammenarbeit mit der



Porsche AG. Die Projekte innerhalb der Muttergesellschaft sind für Porsche Consulting von besonderer Bedeutung, da hier neue Beratungsansätze entwickelt und erprobt werden können. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2006/07 rund 80 Neukunden beraten.

Der Auslandsanteil am Umsatz stieg im Berichtsjahr auf 30,4 Prozent. Erstmals gründete Porsche Consulting eine Tochtergesellschaft im Ausland. Seit November 2006 ist das Beratungsunternehmen in Mailand vertreten. Zwölf Mitarbeiter bearbeiten von der norditalienischen Metropole aus den Landesmarkt. Zu ihren Kunden zählen namhafte Unternehmen aus der Flugzeug- und Nutzfahrzeugindustrie, Automobilzulieferer sowie Tochtergesellschaften von deutschen Konzernen.

Seit ihrer Gründung im Jahr 1994 verfolgt Porsche Consulting die Grundidee vom schlanken, verschwendungsfreien Unternehmen. Die Berater zeichnen sich durch Praxisnähe und schnelle Umsetzung aus; ihr Auftrag lautet, in kurzer Zeit spürbare Verbesserungen bei ihren Kunden zu erreichen. Dabei übertragen sie Methoden, die ursprünglich für die Automobilindustrie entwickelt wurden, auch auf andere Branchen. Zum Kundenkreis zählen deshalb Unternehmen aus dem Maschinenbau, der Elektrotechnik sowie der Lebensmittel-, Möbel- und Hausgeräteindustrie. Auch Handels- und Bauunternehmen, Banken sowie Einrichtungen des Gesundheitswesens werden mittlerweile erfolgreich beraten.

Das Leistungsspektrum der Porsche Consulting erfährt durch die Angebote der Porsche Akademie eine sinnvolle Ergänzung. Hier werden unter anderem Führungskräfte in offenen und individuellen Seminaren weiterqualifiziert. Darüber hinaus bietet die Porsche Akademie Benchmark-Seminare in Japan und Europa an, die Einblicke in die Praxis besonders erfolgreicher Unternehmen gewähren.

IT-Berater MHP hält seinen Wachstumskurs

Die Mieschke Hofmann und Partner (MHP) Gesellschaft für Management- und IT-Beratung mbH mit Sitz in Freiberg am Neckar konnte auch im Geschäftsjahr 2006/07 ihr Wachstum weiter vorantreiben. Der Umsatz des Unternehmens, das zu 74,8 Prozent der Porsche AG gehört, stieg um 27 Prozent auf 49,8 Millionen Euro. Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich um knapp 70 auf 359. Laut einer Untersuchung der Marktforschungsgesellschaft Lünendonk GmbH zählt MHP mittlerweile zu den Top 25 der Beratungsunternehmen für Informationstechnologie (IT) in Deutschland.

Mit einer Kombination aus Prozess- und IT-Beratung bietet MHP seinen Kunden ganzheitliche Konzepte und Lösungen über die komplette Prozesskette an – von der Planung über die Implementierung bis zum Management von IT-Lösungen. Neben der Muttergesellschaft Porsche AG betreut MHP mittlerweile rund 250 namhafte Unternehmen aus unterschiedlichsten Branchen, wobei Hersteller, Zulieferer und Händler aus der Automobilbranche den Schwerpunkt bilden.

Im Berichtsjahr wurde in Wolfsburg eine weitere Niederlassung eröffnet. Mit den bereits vorhandenen Standorten in Ludwigsburg, Essen und München ist MHP jetzt in allen wichtigen Zentren der deutschen Automobilindustrie vertreten.

PLH stellt Mobiltelefon vor

Die Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG (PLH) steuert mit rund 100 Mitarbeitern die Marken „Porsche Design“ und „Porsche Design Driver's Selection“. Darüber hinaus gehört das Porsche Design-Studio in Zell am See zur PLH. Im Berichtsjahr konnte die Marke Porsche Design ihre Marktstellung als Luxusmarke mit besonderem Fokus auf technische und funktionale Produkte weiter ausbauen. So wurde erstmals eine Sportkollektion im Markt eingeführt, die Textilien, Accessoires und Sportgeräte umfasst. Eine besonders positive Medienresonanz fand das neu vorgestellte Porsche Design-Mobiltelefon „P'9521“: Es zeichnet sich durch ein – für Porsche typisches – puristisches Design und einen Fingerabdrucksensor aus. Mit dem Mobiltelefon, das aus einem massiven Aluminiumblock gefräst wird, konnte der Bereich elektronische Produkte weiter ausgebaut werden. Ein sehr positives Echo der Fachwelt fand auch die neu entwickelte Uhr „Worldtimer“, die auf der Uhren- und Schmuckmesse „Baselworld 2007“ erstmals vorgestellt wurde. Sie zeigt simultan die Uhrzeit von zwei verschiedenen Zeitzonen an.

Auch im Geschäftsjahr 2006/07 hat die PLH ihr weltweites Netz an Läden erweitert. Neue Porsche Design-Stores wurden in Boston, Peking und Kuala Lumpur eröffnet. Darüber hinaus wurde das Vertriebsnetz an Flughäfen und in hochwertigen Warenhäusern weiter ausgebaut.

Die Lifestyle-Accessoires, Modellautos und speziell auf die Sportfahrzeuge abgestimmten Gepäckstücke der Marke „Porsche Design Driver's Selection“ erfreuten sich bei Kunden und Fans von Porsche weiterhin großer Beliebtheit. Als besonderer Verkaufserfolg erwies sich die Martini-Racing-Kollektion, die an die

Zusammenarbeit der beiden Marken und die damit verbundenen Rennerfolge in den 70er Jahren erinnert. Zu Bestsellern des Programms zählten auch wieder die traditionsreichen Porsche Wandkalender.

Das Porsche Design-Studio in Zell am See, das seit 35 Jahren für eine zeitlose und unverwechselbare Design-Handschrift steht, ist nicht nur für die Gestaltung aller Porsche Design-Produkte verantwortlich, sondern entwirft darüber hinaus Industrieprodukte, Hausgeräte und Gebrauchsgüter für andere Unternehmen. Besonderes Aufsehen erregte das Studio mit dem Entwurf einer Hochgeschwindigkeits-Yacht für



Porsche Design hat sich sein gutes Image auch mit der Gestaltung von Industrieprodukten erarbeitet. Das Foto zeigt eine Hochgeschwindigkeits-Yacht.

den amerikanischen Hersteller Fearless Yachts mit Sitz in Florida. Ein weiterer wichtiger Auftrag war die Gestaltung des In- und Exterieurs der neuen U-Bahn in Oslo sowie ein Business-Jet-Interieur für den schweizerischen Flugzeughersteller Grob Aerospace. Wie in den Jahren zuvor wurden abermals zahlreiche Produkte, die im Studio in Zell am See entworfen wurden, mit renommierten Design-Preisen ausgezeichnet.

Entwicklung für Kunden

Als Ferdinand Porsche 1931 sein eigenes Konstruktionsbüro in Stuttgart gründete, wollte er zukunftsweisende Lösungen finden. Diesem Anspruch des Gründers verpflichtet, entwickelt und berät Porsche Engineering in vielfältiger Weise nicht nur Automobilhersteller und Zulieferer. Das Spektrum reicht von einzelnen Komponenten bis zum gesamten Fahrzeug. So hat sich Porsche Engineering im Geschäftsjahr 2006/07 im Bereich alternativer Antriebe – zum Beispiel Elektro- und Hybridantriebe – spezialisiert und auch neue Aufträge akquiriert. Auf der Suche nach

innovativen Lösungen vertrauen die Kunden auf vielschichtige, spezielle Kompetenzen von Porsche und die Fähigkeit, diese immer wieder mit Blick auf neue Anforderungen anzuwenden.

Ob in der Fahrzeugentwicklung, im Maschinenbau oder in der Medizintechnik – Porsche Engineering garantiert bei allen Projekten höchste Vertraulichkeit. Als Partner mit motivierten Mitarbeitern hat Porsche Engineering stets das Ziel, die Erwartungen der Kunden möglichst zu übertreffen. Das perfekte technische Ergebnis ist selbstverständlich, angestrebt wird jedoch die optimale Gesamtlösung, beginnend bei der Einhaltung des Kostenrahmens, über die Beratung und Projektsteuerung bis zur Qualitätskontrolle.

Ende des Geschäftsjahres 2006/07 konnte der Verkauf der Tochter Porsche Engineering Services (PES) in Troy, Michigan, an Magna International abgeschlossen werden. Das Unternehmen mit 120 Mitarbeitern war im Jahr 1990 gegründet worden, es konzentrierte sich primär auf den amerikanischen Markt. Aus Effizienzgründen steuert Porsche alle Entwicklungsaktivitäten für externe Kunden jetzt durch die Porsche Engineering Group GmbH (PEG) am Standort Weissach.

Die Kooperation zwischen der technischen Universität Prag und der Porsche Engineering Services (PES), der hundertprozentigen Tochtergesellschaft der PEG in Weissach, entwickelte sich auch im Berichtsjahr sehr positiv. Das Unternehmen ist aus der Zusammenarbeit mit der Universität Prag hervorgegangen und hat sich auf technische Berechnungen und Simulationen spezialisiert. Um die Beziehung mit der Universität weiter zu vertiefen, wird seit dem Jahr 2005 der „Porsche Engineering Award“ vergeben. Im Geschäftsjahr 2006/07 wurden drei Absolventen der Universität ausgezeichnet, der Erstplatzierte bekommt eine Promotionsstelle.

Insgesamt war die Nachfrage nach Dienstleistungen von Porsche Engineering auch im Geschäftsjahr 2006/07 hoch. Die Anfragen und Auftragseingänge haben sich sowohl in Europa als auch in Asien stetig nach oben entwickelt. Kurze Entwicklungszeiten, technische Innovationen und nachhaltige Kostensenkung sowie das reibungslose Zusammenspiel einzelner Komponenten im Endprodukt standen bei den Wünschen der Kunden oben an. Porsche Engineering hat im Berichtsjahr seine ehrgeizigen Ziele übertroffen.



KOMMUNIKATION

PORSCHE MUSEUM



Kommunikation

Ziel der Kommunikation ist es, den guten Ruf von Porsche zu festigen. Der Erfolg dieser Arbeit zeigt sich beispielsweise in den Ergebnissen von Umfragen unter Hochschulabsolventen zur Attraktivität von Unternehmen: Viele Befragte bezeichnen Porsche als ihren Traumarbeitgeber.

Erstklassige Premium-Produkte bilden die Basis für den profitablen Wachstumskurs von Porsche. Ein weiterer, sehr bedeutender Erfolgsfaktor für die positive Geschäftsentwicklung indes ist der exzellente Ruf, den das Unternehmen genießt. Die Öffentlichkeitsarbeit von Porsche fördert dieses Ansehen, indem sie ihr Engagement auf die Steigerung der sozialen Akzeptanz von Produkt, Unternehmen und Marke konzentriert. Der große Erfolg dieser Kommunikationsstrategie lässt sich Jahr für Jahr anhand verschiedener Erhebungen ablesen. So wurde Porsche viermal in Folge vom „manager magazin“ zum Unternehmen mit dem besten Image gekürt. Den begehrten Preis vergibt das Magazin alle zwei Jahre, zuletzt im Januar 2006. Erhoben wird das Ranking von dem Meinungsforschungsinstitut Emnid. Aber auch in internationalen Studien rangiert Porsche stets ganz vorn: Im April 2007 wählte das renommierte Luxury Institut in New York Porsche zum dritten Mal hintereinander zur Premium-Marke mit dem höchsten Ansehen.

Das Image eines Unternehmens ist nicht nur für den Absatz seiner Produkte von größter Bedeutung, sondern auch für seine Attraktivität als Arbeitgeber. Im Juli 2007 erhob das Beratungsunternehmen Universum Communications eine Umfrage unter knapp 16.500 Studenten von 100 Hochschulen in 16 europäischen Ländern. Das eindrucksvolle Ergebnis: Für die Studenten der Ingenieurs- und Naturwissenschaften ist Porsche das attraktivste Industrieunternehmen in Europa. 12,4 Prozent der befragten Studenten sagten, sie würden am liebsten bei dem Sportwagenhersteller arbeiten. Nur der Informationstechnologie-Konzern Google konnte unter den technisch orientierten jungen Leuten noch mehr Stimmen für sich verbuchen. Mit Blick auf den sich abzeichnenden Ingenieursmangel in Europa kann das Ergebnis der Umfrage gar nicht hoch genug eingeschätzt werden. Unter den Wirtschaftswissenschaftlern landete Porsche immerhin auf dem achten Platz: 9,9 Prozent dieser Studenten bezeichneten den Automobilhersteller als ihren Traumarbeitgeber.

Nachwuchsförderung ganz oben auf der Agenda

Der weltweite Erfolgskurs der deutschen Industrie und von Porsche in den vergangenen Jahrzehnten war nur durch die gut ausgebildeten Fachkräfte, Ingenieure und Wissenschaftler möglich. Damit dieser Kurs auch in Zukunft gehalten werden kann, engagiert sich Porsche in vielfältiger Weise für die Nachwuchsförderung. Erneut wurde der Ferry-Porsche-Preis an die besten Abiturienten aus Baden-Württemberg, die die Leistungsfächer Physik/Technik und Mathematik gewählt haben, vergeben. 244 junge Leute nahmen im März 2007 die Ehrung entgegen. Während der Verleihung der Preise im Entwicklungszentrum Weissach wurden auch sechs Stipendien für ein Auslandspraktikum bei einer Vertriebs Tochter von Porsche verlost.

Gemeinsam mit der Tochtergesellschaft Porsche Consulting übernahm der Automobilhersteller außerdem die Partnerschaft für den Deutschen Gründerpreis. Mit diesem Engagement will Porsche jungen, innovativen Unternehmern Rückenwind verschaffen, damit sie ihre Ideen und Visionen in Deutschland realisieren können. Weitere Partner des Gründerpreises sind das Magazin stern, die Sparkassen und das ZDF. Der Preis gilt als bedeutendste Auszeichnung für herausragende Unternehmer in Deutschland. Vergeben wird er jährlich in den Kategorien „Schüler“, „Start-up“, „Aufsteiger“ und „Lebenswerk“. Die Berater von Porsche Consulting unterstützen die Vorauswahl unter den Einsendungen

beit von Porsche. Im Geschäftsjahr 2006/07 standen gleich drei außergewöhnliche Veranstaltungen auf dem Programm. Den Auftakt bildete im September 2006 die Präsentation des neuen 911 Targa 4 und des Targa 4S. An der Algarve im Süden Portugals erfreuten sich die internationalen Journalisten am rundum gelungenen Design der neuen Targa-Modelle. Wenige Monate später, im Januar 2007, wurde den Medienvertretern der neue Cayenne im spanischen Andalusien präsentiert. Begeistert nahmen die Journalisten die gebotene Möglichkeit wahr, die zweite Cayenne-Generation auch abseits der asphaltierten Straßen auf Herz und Nieren zu testen. Den dritten Höhepunkt im Berichtsjahr bil-



Die Präsentation neuer Porsche Modelle vor Journalisten und Analysten markierte auch im Geschäftsjahr 2006/07 einen Höhepunkt für alle Beteiligten. Die Fahrvorstellung des 911 Turbo Cabriolets bedeutete Fahrspaß pur.

und bereiten die Sitzungen der Preisjury vor. Zudem erhalten die Nominierten ebenso wie die späteren Sieger individuelle Beratungen und Trainings.

Kreativität wird bei Porsche ganz groß geschrieben. So ist es dem Unternehmen ein Anliegen, auch den jungen internationalen Werbefilm-Nachwuchs zu fördern. Im November 2007 wurde zum vierten Mal der „Porsche Nachwuchspreis Internationaler Werbefilm“ in der Ludwigsburger Filmakademie Baden-Württemberg vergeben. Eine hochkarätig und international besetzte Fachjury, zu der auch der renommierte Regisseur Sönke Wortmann gehörte, kürte vier herausragend kreative Leistungen mit drei Hauptpreisen und einem Sonderpreis. Alle vier Gewinner erhielten zudem eine „David“-Trophäe als Auszeichnung. Die Trophäe soll an das Porsche eigene Prinzip erinnern, dass auch die Kleinen sich gegenüber den Großen durchsetzen können.

Fahrvorstellungen begeisterten Journalisten
Presse-Fahrvorstellungen der neuen Modelle sind ein ganz wesentlicher Bestandteil der Öffentlichkeitsar-

dete im Juni 2007 die Fahrvorstellung des neuen 911 Turbo Cabriolets in Königstein im Taunus. Welch starken Eindruck das Cabriolet dabei hinterließ, konnte anschließend über mehrere Wochen hinweg anhand der positiven Berichterstattung in den deutschen und den internationalen Medien verfolgt werden.

Einen ganz besonderen Leckerbissen bot Porsche ausgewählten Vertretern von Printmedien und Fernsehsendern am Ende des Geschäftsjahres 2006/07: Der Technik-Workshop, der alljährlich im Forschungs- und Entwicklungszentrum Weissach stattfindet, stand diesmal ganz im Zeichen des kommenden Cayenne Hybrid. Im Juli 2007 wurde Journalisten und Analysten nicht nur der Entwicklungsstand des Hybridantriebs eingehend erläutert, sondern es wurde ihnen auch die Möglichkeit geboten, in einem Prototypen des Cayenne Hybrid mitzufahren. Damit noch nicht genug: Durch eine Fahrt mit dem Fahrzeug auf dem Rollenprüfstand, die eine Spritztour in der Region um Stuttgart simulierte, konnten sich die Workshop-Teilnehmer selbst davon überzeugen, dass sie problemlos einen durch-

schnittlichen Kraftstoff-Verbrauch von weniger als neun Liter pro 100 Kilometer erreichen.

Eindrucksvoller Auftritt in Paris und Frankfurt

Der Automobilsalon in Paris ist eine der meistbesuchten Automobilmessen der Welt. Deshalb bietet er für Porsche immer wieder den geeigneten Rahmen, um der Öffentlichkeit einen Höhepunkt der neuen Modellpalette zu präsentieren. Nachdem im Jahr 2000 dort der Carrera GT für Schlagzeilen sorgte, war es zwei Jahre später der sportliche Geländewagen Cayenne, der die Besucher begeisterte. Im Jahr 2004 folgte der neue Boxster und im September 2006 standen

Autoschau. Aber auch ein Hybrid-Architekturfahrzeug und der besonders sportliche Cayenne GTS sowie das limitierte Sondermodell Cayman S Porsche Design Edition 1 lockten zahlreiche Besucher in den Messehallen auf den Porsche Stand.

Im ständigen Dialog mit dem Finanzmarkt

Der Dialog mit den Akteuren am Finanzmarkt hat sich insbesondere durch die Beteiligung von Porsche an Volkswagen weiter deutlich intensiviert. Die in den Bereich Öffentlichkeitsarbeit eingebundene Abteilung Investor Relations führte im Berichtsjahr mit Analysten, institutionellen Investoren und privaten Aktionären



Die Siegerin des Porsche Tennis-Grand-Prix 2007, Justine Henin (rechts), nahm die Ehrung aus den Händen des Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Wolfgang Porsche entgegen. Das Foto zeigt links die Finalgegnerin Tatiana Golovin.

sowohl die neuen 911-Modelle Targa 4 und 4S als auch die besonders puristische GT3-Variante, der 911 GT3 RS, in Paris zum ersten Mal im Rampenlicht der Weltöffentlichkeit. Darüber hinaus war Frankreichs Metropole der Premierort für die Vorstellung des RS Spyder, dem neuen Rennwagen für die American Le Mans Serie 2007.

Im Januar 2007 folgte auf der Motorschau in Detroit, USA, der viel beachtete Auftritt der zweiten Generation des sportlichen Geländewagens Cayenne mit der modernen, spritsparenden Benzin-Direkteinspritzung. Ihre Europapremiere feierten Cayenne, Cayenne S und Cayenne Turbo zwei Monate später auf dem Genfer Automobilsalon.

Im neuen Geschäftsjahr 2007/08 zog die Internationale Automobil-Ausstellung in Frankfurt/Main die Autowelt in ihren Bann. Porsche geizte nicht mit Neuheiten und stellte gleich vier neue Modelle aus. Vor allem das 911 Turbo Cabriolet und der 911 GT2 zählten im September 2007 zu den Höhepunkten der renommierten

eine Vielzahl von Gesprächen. Ob in Zuffenhausen, bei Road Shows an den wichtigsten Finanzplätzen der Welt oder während der diversen Modell-Fahrvorstellungen – stets wurde die offene Kommunikation von Porsche gewürdigt. Dreh- und Angelpunkt der Diskussionen bildete die überaus erfolgreiche Entwicklung der Porsche Aktie. Dabei wurde auch darauf geachtet, dass im Sinne einer Vereinheitlichung der Botschaften die Kommunikation gegenüber der Öffentlichkeit und den Medien wie auch der Finanzwelt aus einem Guss war.

Intensive Krisenprävention

Krisen jeglicher Art ist zu eigen, dass sie ein Unternehmen plötzlich und unerwartet treffen. Von einem Hersteller exklusiver Produkte mit einem anspruchsvollen Kundenkreis wird zu Recht erwartet, dass er im Krisenfall schnell und umfassend agiert sowie informiert. Porsche hat deshalb 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.

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. Seit Januar 2007 beherbergt die neue „Porsche Arena“ auch die Porsche Hauptversammlung.

Gewiss gibt es nicht viele Marken, die ähnlich wie Porsche einen so hohen Bezug zu den Themen Sport und Leistung aufweisen. Deshalb erstreckt sich das sportliche Engagement auf weitere Felder. So unterstützt Porsche in Bietigheim-Bissingen, wo mehrere Tochtergesellschaften des Unternehmens ihren Sitz



Porsche unterstützte den „America's Cup“ mit Fahrzeugen für die deutsche Mannschaft. Nun übernimmt Porsche Consulting in Zusammenarbeit mit Teamchef Jochen Schümann die Verantwortung für den Bau der Boote von „Team Germany“ für 2009.

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.

Zweiter Tennis-Grand-Prix in der neuen Arena

Im Mittelpunkt der vielfältigen Sportaktivitäten, die Porsche außerhalb des Motorsports unterstützt, steht alljährlich der Porsche Tennis-Grand-Prix. Im Jahr 2007 wurde dieses hochkarätig besetzte Damen-Tennisturnier bereits zum zweiten Mal in der Stuttgarter „Porsche Arena“ ausgetragen, nachdem es zuvor ein Vierteljahrhundert in Filderstadt bei Stuttgart zu Hause gewesen ist. Die Top-Athletinnen kämpften bei der Veranstaltung Ende September und Anfang Oktober 2007 neben dem Preisgeld auch um ein 911 Turbo Cabriolet als Hauptpreis.

Porsche hat im Oktober 2005 für zehn Millionen Euro bei einer Laufzeit von 20 Jahren die Namensrechte an der in direkter Nachbarschaft zur Hanns-Martin-Schleyer-Halle in Stuttgart-Bad Cannstatt gelegenen Arena

haben, die Eishockey-Mannschaft „Bietigheim Steelers“. Das ambitionierte Team spielte im Berichtsjahr in der zweiten Bundesliga. Aber auch bei dem internationalen Segelwettbewerb „America's Cup“ zeigte Porsche Flagge: Die deutsche Mannschaft konnte in Valencia, Spanien, auf die Dienste von sechs Cayenne-Fahrzeugen vertrauen.

Zu Gast bei Papst Benedikt im Vatikan

Etwas Besonderes ließ sich die Porsche Kommunikation zum 80. Geburtstag von Papst Benedikt XVI. am 16. April 2007 einfällen. An diesem Tag spielte das international renommierte Radio-Sinfonieorchester Stuttgart des Südwestrundfunks in Anwesenheit des Papstes und zahlreicher kirchlicher Würdenträger sowie von rund 10.000 Gästen im Vatikan. Im Mittelpunkt des 90-minütigen Programms stand Mozarts Violinkonzert Nr. 3 G-Dur KV 216, das Albert Einstein einmal als Wunder bezeichnet hat. Den Schlusspunkt setzte die letzte Sinfonie von Antonin Dvorák, die Sinfonie Nummer 9 e-moll op. 95 „Aus der neuen Welt“. Bis heute gehört diese Sinfonie zu den populärsten

Werken des 19. Jahrhunderts. Das Konzert wurde hierzulande live im Hörfunk und im Fernsehen übertragen. Ermöglicht hat dieses einzigartige Erlebnis die Kulturförderung von Porsche.

Das Porsche Museum wächst und wächst

Pünktlich zum Jahreswechsel 2006/07 war der Rohbau des neuen Porsche Museums am Stammsitz des Unternehmens in Stuttgart-Zuffenhausen weitestgehend fertiggestellt: Tiefgarage, Erdgeschoss, erstes Obergeschoss und die zentralen Träger, die sogenannten Kerne aus Stahlbeton, waren errichtet. In den drei Kernen des Gebäudes liegen Aufzugschächte, Treppen-



Als Geschenk zum 80. Geburtstag von Papst Benedikt XVI. ermöglichte Porsche den Auftritt des renommierten Radio-Sinfonieorchesters Stuttgart im Vatikan.

häuser und Versorgungskanäle. Gleichzeitig dienen sie als hochbelastbare Stützen für den 5.600 Quadratmeter großen Ausstellungsbereich, der künftig als eigener Baukörper über dem ersten Obergeschoss schweben wird. Das Museum, das von dem Wiener Architekturbüro Delugan Meissl entworfen wurde, wird 80 wertvolle Fahrzeuge sowie 200 weitere Exponate aus der traditionsreichen Geschichte von Porsche zeigen. Die Eröffnung ist Ende 2008 geplant. Einen Einblick in die Baufortschritte geben die Fotos ab Seite 78 dieses Geschäftsberichts.

Kunden und Mitarbeiter stets gut informiert

Das Kundenmagazin „Christophorus“, das seit dem Jahr 1952 – und damit als eine der ersten Publikationen dieser Art in der Autoindustrie – als Instrument der Kundenbindung genutzt wird, erfuhr nochmals einige Verbesserungen. Das Magazin, das insbesondere über die Technik der neuen Porsche Modelle und Lifestyle-Themen informiert, bietet noch mehr Nutzwert. Hierzu zählen Tipps zu besonderen Restaurants oder Veranstaltungen. „Christophorus“ ist heute internationaler denn je. Das Porsche Kundenmagazin erscheint alle

zwei Monate in zwölf Märkten – und dies mittlerweile in neun Sprachen, wozu seit jüngerer Vergangenheit auch Mandarin, Japanisch, Koreanisch und Russisch gehören. Als zehnte Version kommt eine arabische Ausgabe hinzu. Auch die Auflage kann sich sehen lassen: mittlerweile liegt sie über 300.000 Exemplare.

Mit der gleichen Sorgfalt, mit der die Kunden informiert werden, vermittelt Porsche seinen Beschäftigten alles Wissenswerte über die wichtigen Ereignisse im Unternehmen. Die Mitarbeiterzeitung „Carrera“ leistet seit 23 Jahren 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 den gemeinsam verfolgten Zielen. Die Attraktivität der Zeitung, die bei den Beschäftigten eine hohe Akzeptanz genießt, wurde 2007 durch Verbesserungen beim Layout und in der Bildsprache gesteigert. Darüber hinaus kommt dem Mitarbeiterfernsehen „Carrera TV“ eine wichtige Rolle zu. Es berichtet ebenso monatlich aus dem Innenleben des Unternehmens.

Ausgezeichnete Marketing-Kommunikation

Erneut gewann die Porsche Kommunikation mit herausragenden Filmen internationale Auszeichnungen. Im Berichtsjahr wurde ein großer Erfolg beim 42. Chicago International Film-Festival „Intercom“ gefeiert. In der Kategorie „Sales & Marketing – Product“ erhielt der emotionale Film „Anders“, der den 911 Turbo zum Inhalt hat, die Goldmedaille. Außerdem bekam Porsche drei Silbermedaillen, zwei erhielten die Technikfilme „Inspiration“ und „Opus“, die sich mit dem Cayman sowie dem 911 Turbo beschäftigen, und eine Silbermedaille wurde dem Image-Film „Na denn“ verliehen. Eine weitere Auszeichnung konnte der Film über den 911 GT3 „Die reine Lehre“ für sich verbuchen.

Sehr erfolgreiche Cayenne-Kampagne

Im Mittelpunkt des Geschäftsjahres 2006/07 stand die weltweite Einführung des neuen Cayenne. Die Kampagne begann mit einer Teaser-Anzeige, auf der die neuen Modelle noch im Halbdunkel beim „Abschlusstraining“ zu sehen waren. Darauf baute eine umfangreiche Direktmarketing-Kampagne auf, wodurch bereits frühzeitig viele Interessenten am neuen Cayenne gewonnen werden konnten. In der Kommunikation wurde neben dem noch athletischeren Design und der Leistungssteigerung der neuen Modelle vor allem deren deutlich geringerer Verbrauch, den die moderne Benzin-Direkteinspritzung möglich macht, in den Blickpunkt gerückt. Bei der Einführungsveranstaltung für die weltweite Vertriebsorganisation in Baja California,

Mexiko, konnten sich die begeisterten Teilnehmer selbst ein Bild davon machen, was in dem neuen Cayenne alles steckt.

Die Markteinführung der Basisversion des Cayman und der überarbeiteten Boxster-Modelle, die jetzt mit den modernen, verbrauchsreduzierten „VarioCam Plus“-Motoren zu den Kunden kommen, fand unter dem Motto „Mittelstürmer“ statt: Die Kampagne hob auf die Alleinstellung der Modelle als Mittelmotor-Sportwagen in ihrem Segment ab. Verbunden mit dem Angebot an Probefahrten in den Porsche Zentren konnten auf diese Weise zusätzliche Interessenten für die



Gemeinsam mit der Tochtergesellschaft Porsche Consulting übernahm der Automobilhersteller die Partnerschaft für den Deutschen Gründerpreis.

Sportwagen gewonnen werden. Daneben führte Porsche unter dem Motto „Die reine Lehre“ den neuen 911 GT3 RS als rennsportnahe Variante des Elfers ein. In der Kommunikation wurde der GT3 RS auch dazu genutzt, um die Nähe aller 911-Modelle zum Motorsport zu unterstreichen. Einen weiteren Höhepunkt bildete die Vorstellung des neuen 911 Targa 4. Das besondere Fahrgefühl, das die Dachkonstruktion des Fahrzeugs erlaubt, wurde im Marketing mit dem Motto „Skydriving“ international kommuniziert.

Anzeigen begleiten Siege des RS-Spyder

Engagiert begleitete Porsche im Geschäftsjahr 2006/07 außerdem den Siegeszug des Rennwagens RS Spyder in der American Le Mans Series (ALMS): Der Gewinn der Meisterschaft in der sogenannten LMP2-Klasse in der Rennsaison 2006 wurde gestützt von einem umfassenden Kommunikationsauftritt. Neben der Berichterstattung über die Renneinsätze des RS Spyder im Internet und der Ausstattung der weltweiten Handelsorganisation mit entsprechendem Bild- und Filmmaterial bekamen die Porsche Motor-

sport-Fans den Auftakt der Saison 2007 in Europa und in den USA mit einer auffälligen Anzeigenkampagne schmackhaft gemacht. Weitere Anzeigen in Zeitungen und Zeitschriften, die die spektakulären Gesamtsiege des Rennwagens würdigten, rundeten den gelungenen Auftritt ab.

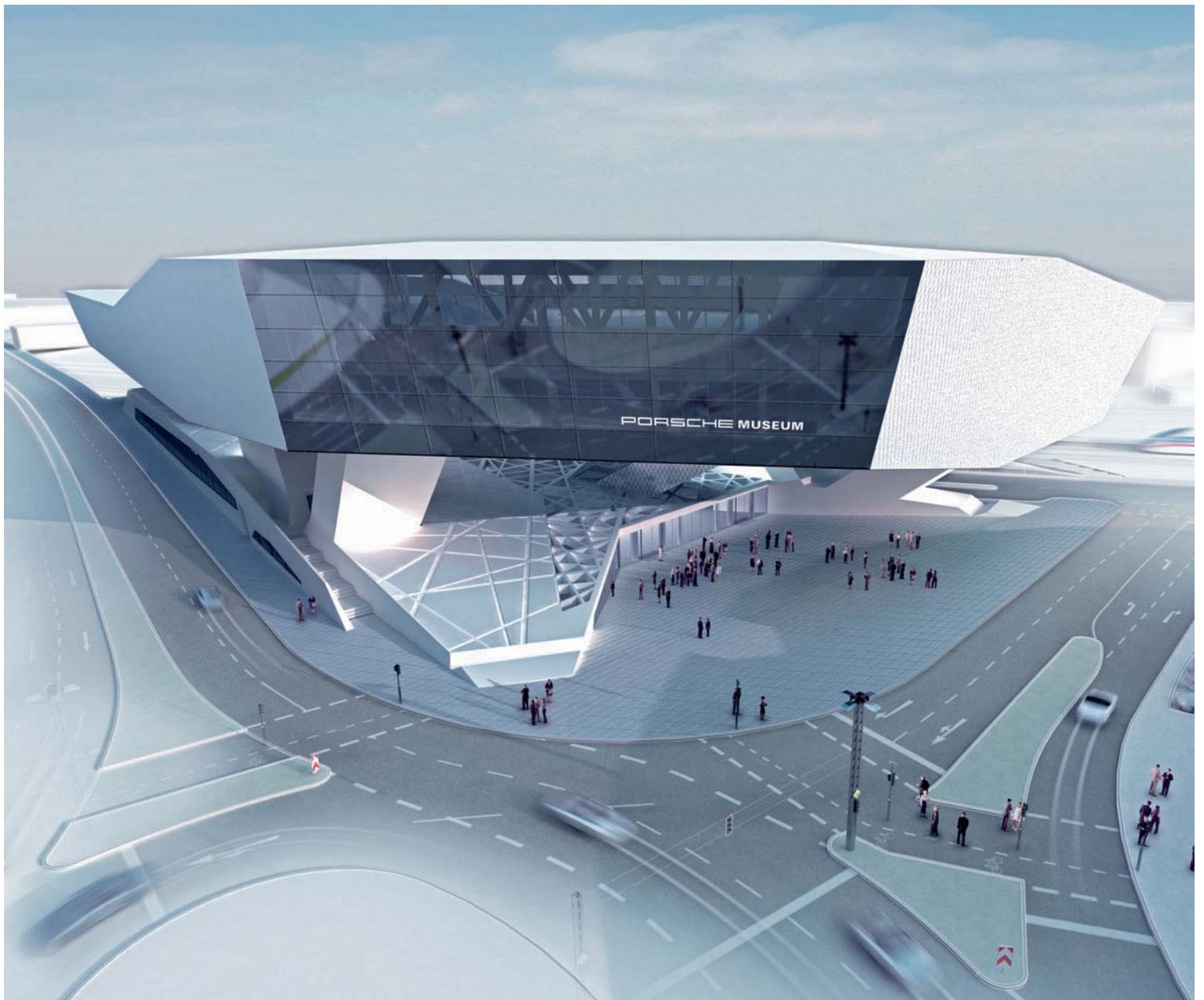
Rasanten Wachstum im Internet

Der Vorwärtsdrang von Porsche bei der weiteren Verbesserung des Internetauftritts trug auch im Geschäftsjahr 2006/07 Früchte. Neue Websites in Russland sowie China und der Abschluss der weltweiten Neugestaltung des Internetauftritts sorgten für einen deutlichen Anstieg der Besuchszahlen. Mit rund 36 Millionen Seitenabrufen und durchschnittlich drei Millionen Besuchen pro Monat erreichte das Interesse an der Porsche Website ein neues Rekordniveau. Zum Ende der Berichtsperiode waren über das Portal www.porsche.com 13 Tochtergesellschaften sowie 32 Seiten von Importeuren erreichbar.

Der Umsatz im Bereich eBusiness entwickelte sich ebenfalls sehr positiv. Die Überarbeitung des „Porsche Design Driver's Selection Online Shop“ erwies sich als erfolgreich und auch die laufende Weiterentwicklung der Bereiche „Porsche Sport Driving School“ und „Porsche Travel Club“ im Internet fand in einem deutlich gestiegenen Umsatz ihren Niederschlag. 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 rund um den Erdball nahezu 500 Händler mit eigener Website unter dem Markendach von Porsche.

Neben dem beeindruckenden Wachstum konnten auch die Inhalte der Porsche Website derart weiter verbessert werden, dass sie mehrfach ausgezeichnet wurden. Das Webspecial „Opus 911“, das die Einführung des 911 Turbo begleitete, war beispielsweise Finalist beim „Eurobest Award 2006“ in der Kategorie „Interactive“ und schaffte es darüber hinaus beim „Deutschen Multimedia Award 2006“ auf die „Shortlist“. Durch den konsequenten Einbezug einer „himmlischen“ Szenerie stellte die Kampagnen-Website „Skydriving“ zur Einführung des 911 Targa 4 im Sommer 2006 einen neuen ästhetischen Höhepunkt der Porsche Website dar. Und die Kampagnen-Website, die im Dezember 2006 den Start des neuen Cayenne markierte, glänzte nicht nur durch die Vernetzung von komplexen 3D-Animationen und realen Filmszenen, sondern konnte in knapp drei Monate auch mehr als 1,3 Millionen Besuche erzielen.

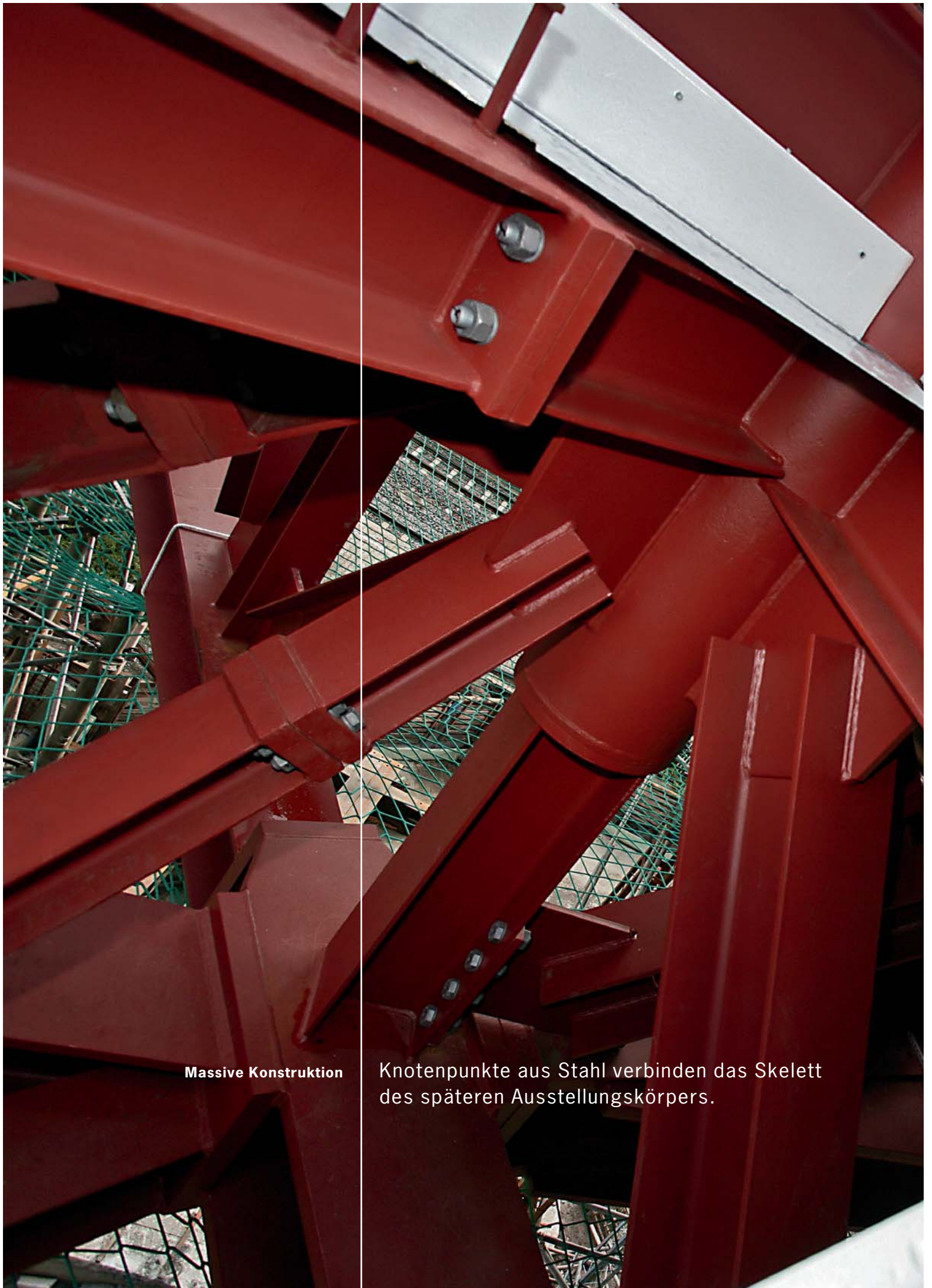
Das neue Porsche Museum





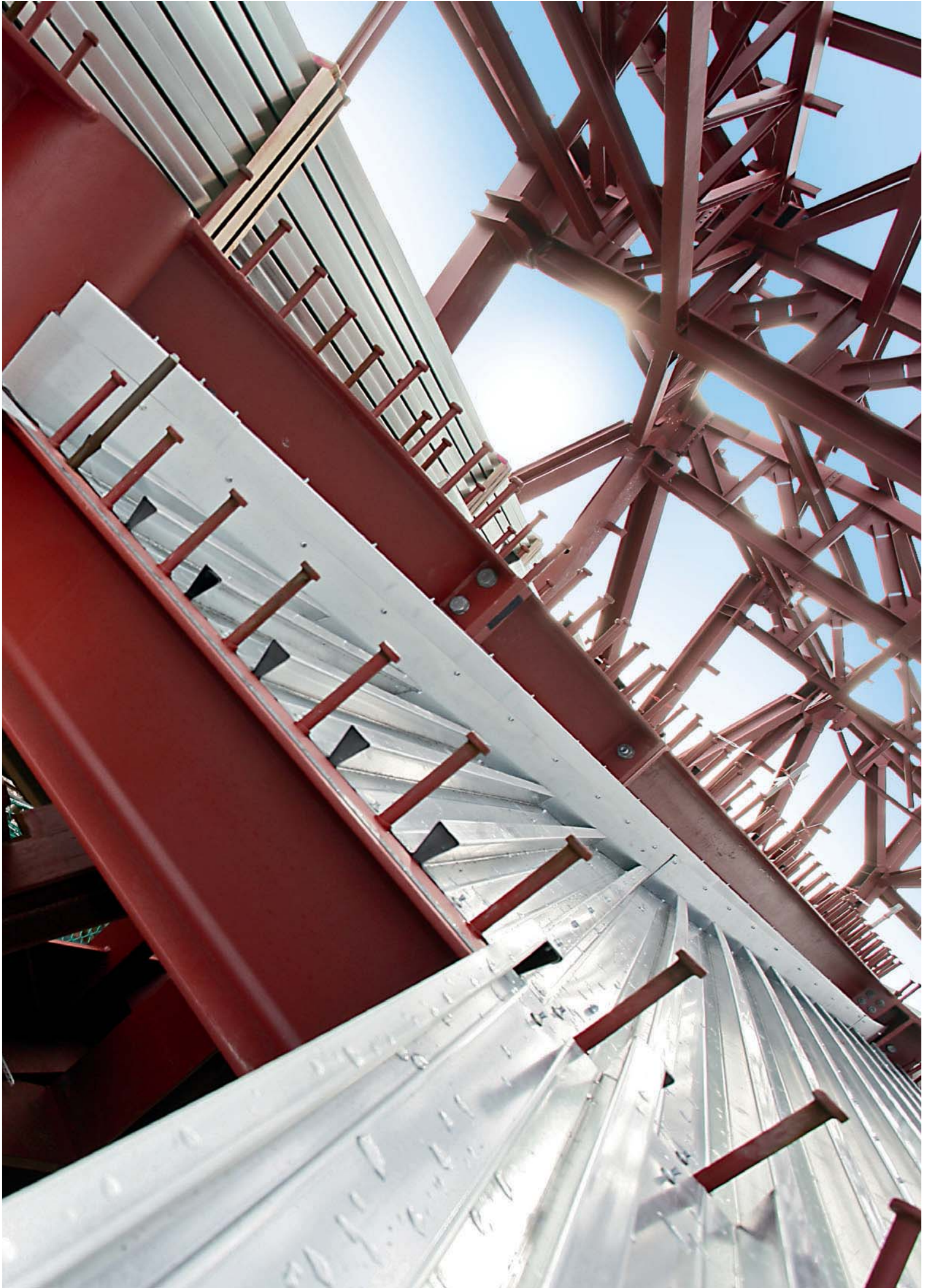
Imposante Architektur

Als einzigartiges Projekt findet das neue Porsche Museum bereits in der Bauphase international Beachtung.



Massive Konstruktion

Knotenpunkte aus Stahl verbinden das Skelett des späteren Ausstellungskörpers.





Montage in großer Höhe

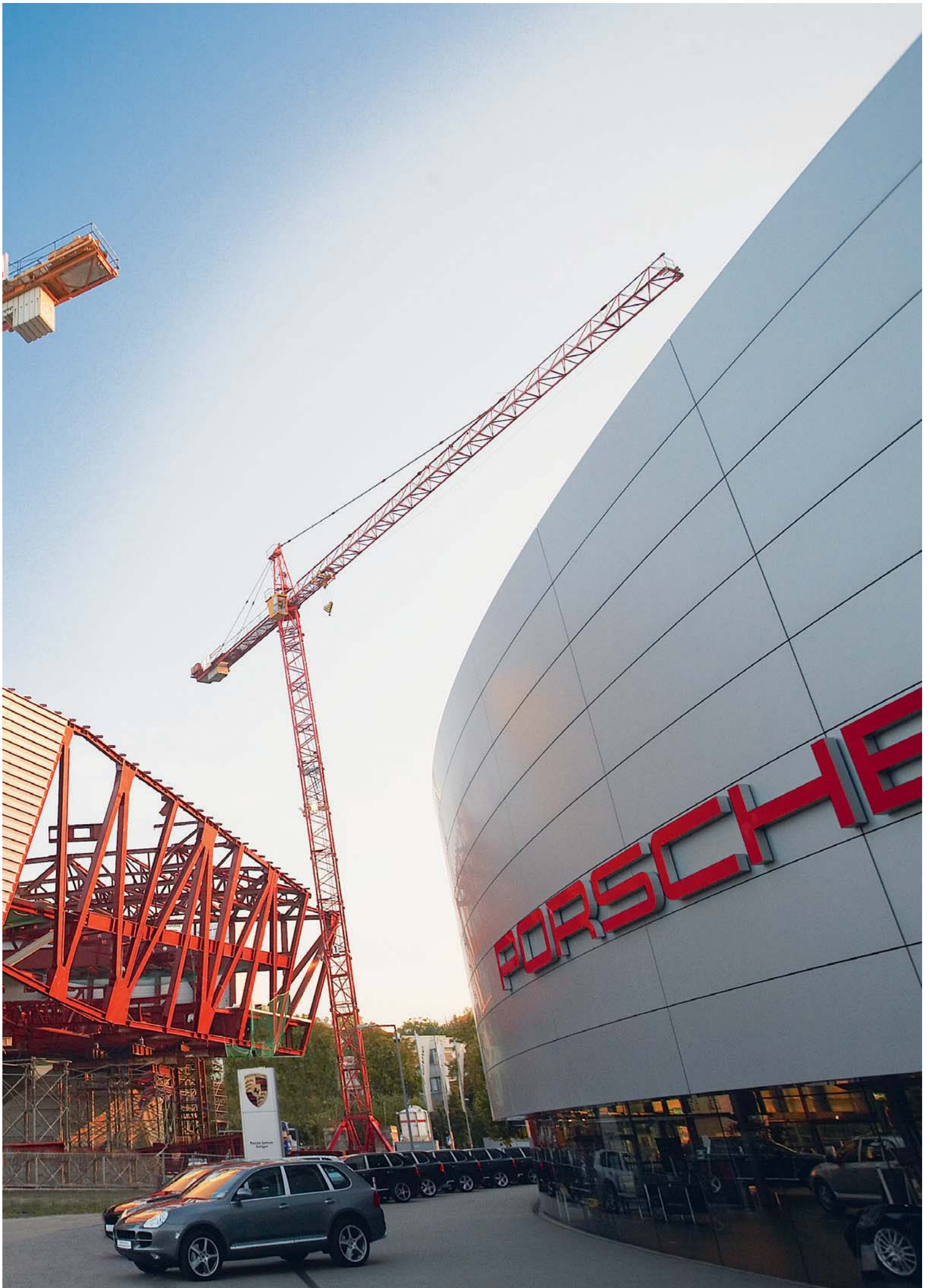
Bis zu 30 Meter über dem Zuffenhausener Boden schweißen und schrauben
Arbeiter bei Tag und Nacht
an der komplexen Stahlkonstruktion.

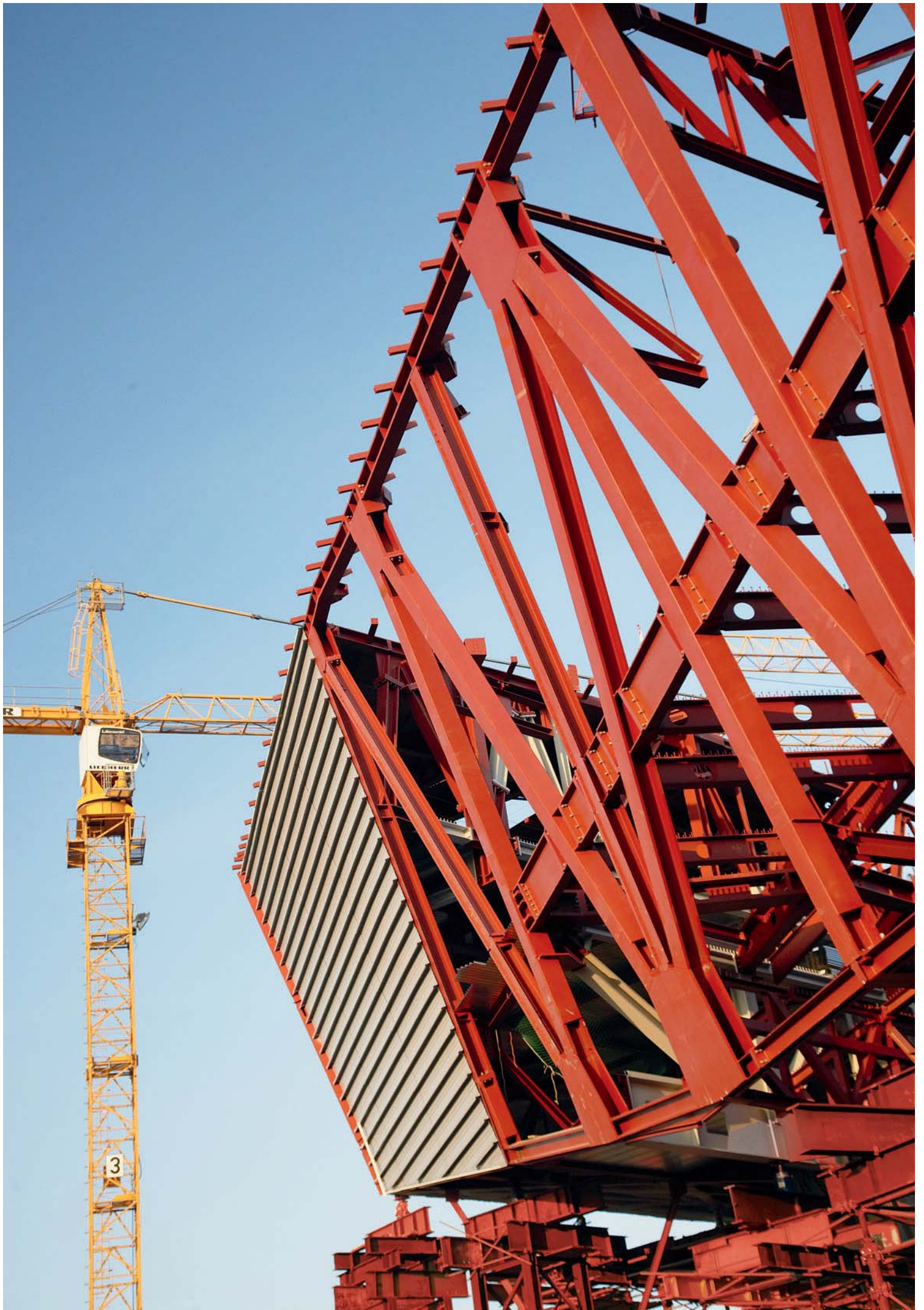


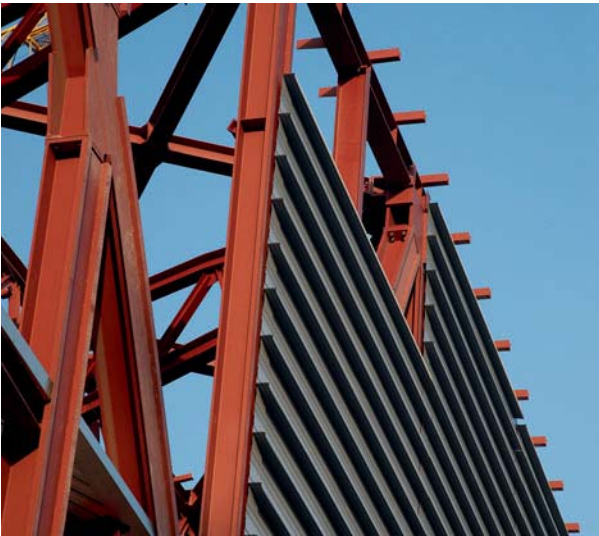
Das Museum nimmt Form an

Nach der Verkleidung der Stahlbaukonstruktion kann der Ausstellungsbereich beheizt werden und der aufwändige Innenausbau beginnt.









6000 Tonnen Stahl – ganz leicht

Die Stahlträger überbrücken zwischen den Kernen aus Beton Spannweiten bis zu 60 Meter. Das sorgt für den Eindruck, das Museum würde wie ein Flieger schweben.



UMWELT

PRODUKTION



Umwelt

Für Porsche ist es von jeher selbstverständlich, den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen der Modellpalette zu reduzieren – und die Anstrengungen nehmen weiter zu. Bestes Beispiel hierfür ist die Entwicklung des Cayenne Hybrid.

Die Europäische Union hat sich beim Klimaschutz das Ziel gesetzt, eine Vorreiterrolle einzunehmen. Deshalb will sie über die bestehende Umwelt-Vereinbarung von Kyoto, die noch bis zum Jahr 2012 läuft, hinausgehen und insbesondere die CO₂-Emissionen weiter senken. Die Brüsseler Marschrichtung lautet: Bis zum Jahr 2020 soll – verglichen mit dem Kohlendioxid-Ausstoß des Jahres 1990 – in den Industriestaaten eine Absenkung um 30 Prozent erreicht werden.

Die öffentliche Diskussion erweckt jedoch häufig den Eindruck, als sei der Verkehr und damit die Automobilindustrie der größte Verursacher der Luftverschmutzung. Umweltaktivisten gehen mit populären Thesen auf Sympathiewerbung in der Bevölkerung. So erhielt Porsche, wie andere Automobilhersteller in Deutschland auch, am Ende des Berichtsjahres zum ersten Mal in seiner fast 60jährigen Geschichte Besuch von Greenpeace. Porsche Fahrzeuge seien „Klimaschweine“, lautete im Juli 2007 der Vorwurf. „Geschafft! Greenpeace demonstriert bei Porsche. Jetzt sind wir wer“, war der Kommentar des Unternehmens auf großen Plakaten, mit denen Porsche die Umweltaktivisten vor seinem Stammwerk in Zuffenhausen herzlich willkommen hieß. Außerdem klärte Porsche Greenpeace darüber auf, auf welcher vielfältigen Weise der Automobilhersteller den Kraftstoffverbrauch und die Emissionen seiner Modellpalette senkt.

Ohne jeden Zweifel unterstützt Porsche die Ziele, den weltweiten Ausstoß von CO₂ weiter zu reduzieren und damit möglicherweise drohende Klimaveränderungen zu vermeiden. Selbstverständlich sieht auch Porsche die Industrienationen in der Pflicht, behutsam und pfleglich mit der Umwelt umzugehen. Das bedeutet, dass die Automobilhersteller in der Produktion genauso wie beim Betrieb ihrer Fahrzeuge darauf achten müssen, die Umwelt so wenig wie möglich zu belasten.

Allerdings gilt es, in der öffentlichen Diskussion die Fakten zu beachten. Seit 1990 sind in Deutschland die CO₂-Emissionen insgesamt um 215 Millionen Tonnen zurückgegangen, das ist mehr als in allen anderen Staaten der Europäischen Union. Die deutschen Automobilhersteller haben die Emission von Schadstoffen seit 1970 sogar um 95 Prozent vermindert. Und obwohl der gesamte Straßenverkehr in Deutschland seit 1990 um 60 Prozent zugenommen hat, sank der Verbrauch an Kraftstoffen in den vergangenen sechs Jahren um acht Prozent. Weniger als zwölf Prozent aller CO₂-Emissionen in Deutschland stammen von Personenkraftwagen. Die Kraftwerke allein verursachen 43 Prozent, die Industrie 16 Prozent und die privaten Haushalte 14 Prozent.

Porsche hat als Mitglied des europäischen Automobilhersteller-Verbandes ACEA seinen Teil der freiwilligen Verpflichtungen aus dem Jahr 1998 übernommen und diese bis heute erfüllt. Das Unternehmen legt größten Wert darauf, Produktion und Fahrzeuge so umweltschonend wie möglich zu konzipieren, die Fahrzeuge von Porsche tragen im Verkehr weniger als ein Promille zur gesamten CO₂-Emission bei. Seit 1970 wurde der Ausstoß sämtlicher Schadstoffe bei den Sportwagen um mehr als 95 Prozent reduziert, allein das CO₂ im Schnitt der vergangenen 15 Jahre um 1,7 Prozent pro Jahr. Und Porsche lässt sich das Engagement etwas kosten: Das Unternehmen investierte allein in

werden kann. Denn in verschiedenen Märkten – etwa in manchen Staaten der USA und in Schweden – wird heute schon der Sonderkraftstoff E85 angeboten. Dessen Bestandteile sind zu 85 Prozent Bioethanol und zu 15 Prozent Benzin. In Deutschland und Österreich gibt es derzeit Überlegungen, E85 ebenfalls einzuführen. Zwar sind dies noch Gedankenspiele, doch bereitet sich Porsche auch hier bereits auf eine mögliche Umsetzung vor.

Intensive Entwicklung am Hybridantrieb

Oberste Priorität räumt Porsche der Entwicklung eines Hybridantriebs ein. Noch in diesem Jahrzehnt wird



Porsche hieß im Juli 2007 die Umweltaktivisten von Greenpeace vor seinem Werk in Zuffenhausen herzlich willkommen und klärte sie über die vielfältigen Maßnahmen des Unternehmens zur Senkung von Kraftstoffverbräuchen und Emissionen auf.

den vergangenen zehn Jahren einen hohen dreistelligen Millionenbetrag in die Weiterentwicklung und Optimierung der Antriebstechnologie. Für die zweite Generation des Cayenne wurde eine komplett neue Motoren- generation mit der modernen Benzin-Direkteinspritzung entwickelt, die den Verbrauch und damit die CO₂-Emissionen um 15 Prozent reduziert. In Relation zur Motorleistung gehört Porsche zu den Herstellern mit dem geringsten CO₂-Ausstoß. Und bis 2012 wird der Durchschnittswert der Porsche Fahrzeuge beim CO₂-Ausstoß um ein Fünftel im Vergleich zu 1995 sinken.

Bereits heute sind alle Motoren tauglich für die Beimischung von Ethanol – bei den Sportwagen sind es bis zu zehn Prozent, beim Cayenne sogar bis zu 25 Prozent. Da es sich bei Ethanol um einen „Bio-Kraftstoff“ handelt, der aus nachwachsenden Rohstoffen gewonnen wird, verbessert sich die CO₂-Bilanz um diese Prozentwerte. Außerdem arbeitet das Entwicklungszentrum in Weissach an einem „Flexibel Fuel Vehicle“, das sowohl mit Benzin als auch mit einer Beimischung von bis zu 85 Prozent Ethanol betrieben

das Unternehmen eine eigenständige Lösung auf den Markt bringen, die sich von den bisher verfolgten Konzepten grundlegend unterscheidet. Sowohl der Cayenne als auch der Panamera, der 2009 auf den Markt kommen wird, sind für diesen Antrieb ausgelegt. Damit wird der Verbrauch um weitere 30 Prozent reduziert, der Cayenne wird mit Hybridantrieb weniger als neun Liter Benzin auf 100 Kilometer verbrauchen.

Bei einem Hybridantrieb wird grundsätzlich der klassische Verbrennungsmotor mit einer Elektromaschine kombiniert. Porsche hat sich für einen völlig neuen Weg entschieden, den sogenannten Parallel-Full-Hybrid. Beide Motoren können bei diesem System sowohl gemeinsam als auch unabhängig voneinander betrieben werden, so dass insgesamt drei verschiedene Betriebszustände möglich sind. Damit sind mehrere Vorteile gegenüber anderen Hybridkonzepten verbunden: Erstens bietet dieses Konzept höhere Einsparungen beim Verbrauch als andere Hybridvarianten, denn bis zu Geschwindigkeiten von 120 Stundenkilometern kann der Verbrennungsmotor aus bleiben.

Zweitens ist das Konzept außerordentlich kompatibel mit der bestehenden Cayenne-Plattform. Einschränkungen beim Kofferraum-Volumen oder der Allrad-Technik werden vermieden. Und drittens passt dieses Konzept besser als andere zu Porsche, weil der Cayenne damit sogar eine noch höhere Beschleunigung und Elastizität erreicht als mit den aktuellen Modellen.

Die Entwicklung des Hybridantriebs oder auch die Arbeiten an dem „Flexibel Fuel Vehicle“ machen deutlich, wie ernst Porsche die Herausforderungen, die durch die CO₂-Diskussion entstehen, nimmt. Porsche hat Visionen für eine noch sauberere Zukunft und ist auf deren Umsetzung sehr gut vorbereitet. Erfolg ist jedoch das Ergebnis individueller Anstrengungen im Wettbewerb mit der weltweiten Konkurrenz. Porsche lehnt deshalb eine Festlegung von CO₂-Grenzwerten für die Fahrzeugflotte jedes einzelnen Herstellers ab. Weit sinnvoller sind Festlegungen, die sich an den einzelnen Marktsegmenten oder den Fahrzeugklassen orientieren.

Umweltschutz an allen Standorten

Bereits 1995 hat sich Porsche verpflichtet, Ressourcen zu schonen und die Auswirkungen aller Produktionsstandorte auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten. Ein funktionierendes Umwelt-Management-System trägt zur kontinuierlichen Weiterentwicklung des Umweltschutzes und damit zur Verbesserung der Umwelleistung bei. Es regelt Abläufe, Verantwortungen und Zuständigkeiten im Umweltschutz und stellt sicher, dass jeder Mitarbeiter die Umweltauswirkungen seiner Tätigkeit kennt und berücksichtigt.

Am Standort Weissach ist die umweltorientierte Entwicklung fester Bestandteil aller Aktivitäten. Interdisziplinäre Teams entwickeln hier ökologische Konzepte. In den Werkstätten und Prüfeinrichtungen werden kontinuierlich Potentiale zur Verbesserung ermittelt. Neueste Techniken zum Umweltschutz wurden auch beim Neubau des Antriebszentrums berücksichtigt. Der Standort grenzt an Schutzgebiete des Regionalplans des Verbands Region Stuttgart, so an das Landschaftsschutzgebiet Weissach. Um einen als Biotop geschützten Steinriegel zu erhalten, wurde eine Umweltaktion mit dem BUND Weissach gestartet. Der geschützte Steinriegel musste noch vor Beginn der Vegetationsperiode verlagert werden, damit Einwirkungen auf die Tier- und Pflanzenwelt gering bleiben.

Hohe Maßstäbe in der Produktion

Am Standort Zuffenhausen sorgt eine Vielzahl von Aktivitäten für eine ständige Verbesserung der Pro-

duktionsprozesse und der Anlagentechnik. Im Berichtsjahr wurde bei Neuanlagen wie der Medienbefüllung in der Fahrzeugmontage oder dem Abfallwirtschaftszentrum die beste verfügbare Umwelttechnik eingesetzt. Bereits in der Planung werden innovative Methoden verwendet, um die Entscheidungen für möglichst umweltverträgliche Lösungen zu unterstützen. Das gilt auch für Materialien und Bauteile, die das Unternehmen von Lieferanten bezieht.

Das Kyoto-Protokoll ist auch die Grundlage für den Anfang 2005 in der Europäischen Union eingeführten Emissionshandel, der einen marktwirtschaftlichen Anreiz zur Minderung von CO₂ beim Betrieb von großen Industrieanlagen und Kraftwerken ausübt. Anlagen, die dem Emissionshandel unterliegen, dürfen Treibhausgase nur noch dann ausstoßen, wenn sie die nötigen Emissionszertifikate besitzen. Die Energiezentrale in Zuffenhausen ist die einzige Anlage von Porsche, die bisher dem Emissionshandel unterliegt. Deshalb sind alle Aktivitäten einschließlich des Aufbaus eines Monitoringsystems und dem Zukauf von Emissionszertifikaten dem betrieblichen Umweltschutz zugeordnet.

Im Rahmen eines System- und Prozessaudits werden die Einhaltung der Umweltgesetze und der Umweltpolitik, die Funktionsfähigkeit des Umweltmanagements sowie die Einhaltung der Umweltkennzahlen auditiert. Die Ergebnisse der Umweltaudits waren im Berichtsjahr durchweg positiv. Sie werden mit einem externen Umweltgutachter durchgeführt. Porsche setzt dabei hohe Maßstäbe an und hat mit den Umweltaudits Zeichen gesetzt, um umweltrelevante Abläufe interdisziplinär zu analysieren und effizienter zu gestalten.

Erfolge im Umweltmanagement sind nicht nur Ergebnis eines funktionierenden Managementsystems. Sie werden maßgeblich durch persönliches Engagement erreicht. Die Kenntnisse, Erfahrungen und das Wissen von qualifizierten Mitarbeitern sind die Voraussetzungen für nachhaltige ökologische Verbesserungen.

Dass die Umweltgesetze eingehalten werden und sich die Umwelleistung von Porsche ständig verbessert, belegen erfolgreiche Zertifizierungen. Der Standort Weissach sowie die Porsche Leipzig GmbH erhielten das Zertifikat nach der internationalen Norm ISO 14001, der Standort Zuffenhausen wurde nach der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS validiert und nach ISO 14001 zertifiziert. Im Rahmen der Überwachungsaudits wurde die Wirksamkeit der Umweltmanagementsysteme im Juni 2007 geprüft und erfolgreich bestätigt.



Produktion

Die beiden Werke von Porsche in Zuffenhausen und Leipzig liefen im Geschäftsjahr 2006/07 auf Hochtouren. Neben dem Modellwechsel beim Cayenne beschleunigte die Produktion der Baureihe 911 auf ein nie da gewesenes Niveau: Knapp 39.000 gefertigte Elfer markieren einen historischen Rekord.

Weltweit konnte sich Porsche im Geschäftsjahr 2006/07 über eine hohe Nachfrage nach Sportwagen freuen. Darüber hinaus weckte die zweite Generation des sportlichen Geländewagens Cayenne, die im Frühjahr 2007 eingeführt wurde, bei den Kunden auf Anhieb ein sehr großes Interesse. Deshalb musste Porsche sämtliche Produktionsmöglichkeiten ausschöpfen. So wurden innerhalb der Baureihe 911 die Modelle mit den höchsten Stückzahlen in der Geschichte des Unternehmens gefertigt. Ein detailliertes Management der Fertigungskette vom Lieferanten bis zu dem Moment, in dem das neue Fahrzeug aus der Fabrikhalle fährt, sorgte für einen problemlosen Ablauf der Produktion und Distribution zum Kunden.

Insgesamt produzierte Porsche im Berichtsjahr 101.803 Einheiten und erreichte damit erneut das sehr hohe Vorjahresniveau. In Stuttgart-Zuffenhausen wurden 38.922 Fahrzeuge der Baureihe 911 montiert, 6,6 Prozent mehr als im Geschäftsjahr 2005/06. Wegen der außerordentlich hohen Auslastung des Stammwerkes durch die Elfer-Produktion fertigte der finnische Partner Valmet praktisch alle Fahrzeuge der Baureihe Boxster, von der insgesamt 26.712 Einheiten und damit 12,9 Prozent weniger als im Vorjahreszeitraum montiert wurden. Vom Boxster wurden 11.727 Einheiten produziert, der Cayman übertraf mit 14.985 Einheiten wiederum die Erwartungen.

Das Werk Leipzig fertigte 36.169 Fahrzeuge der Baureihe Cayenne – drei Prozent mehr als im Geschäftsjahr zuvor. Dieser hohe Wert wurde trotz des zu bewältigenden Anlaufs der zweiten Cayenne-Generation erreicht. Die Fertigung der sehr erfolgreichen ersten Generation, von der genau 150.371 Einheiten in weniger als vier Jahren montiert wurden, war im November 2006 ausgelaufen. Im Dezember begann die Serienfertigung der neuen Modelle, die bis Februar 2007 wieder auf die maximale Produktion von 180 Fahrzeugen pro Tag hochgefahren wurde.

Anlauf etlicher neuer Modelle

Parallel zur auf Hochtouren laufenden Produktion wurde auch im Geschäftsjahr 2006/07 wieder die Serienfertigung für etliche neue Modelle vorbereitet. Neben dem Modellwechsel beim Cayenne wurde die Produktpalette der Sportwagen noch einmal um attraktive Varianten wie das 911 Turbo Cabriolet und den reinrassigen Seriensportwagen 911 GT2 erweitert. Beide Fahrzeuge kamen zwar erst im aktuellen Geschäftsjahr 2007/08 auf den Markt, Vorbereitung und Anlauf der Serienfertigung fielen aber zum großen Teil in das Berichtsjahr. Alle Arbeiten liefen trotz der außerordentlich hohen Auslastung der Kapazitäten durch die aktuelle Produktion planmäßig und termingerecht ab.

Um die hohen Belastungen reibungslos abwickeln zu können, wurden wiederum alle Möglichkeiten zur Kapazitätsausweitung ausgeschöpft. So arbeitete die Spätschicht in Zuffenhausen von August 2006 bis Mai 2007 eine Stunde länger. Zusätzlich lief das Werk an sieben Samstagen. Damit wurden die Chancen der Standortsicherungsvereinbarung genutzt, die Arbeit flexibler zu gestalten und Schwankungen des Marktes zeitnah in der Produktion abzubilden.

Eines der wichtigsten Ziele ist für Porsche die ständige Sicherung und Verbesserung der Qualität. Weil die Komplexität der Fahrzeuge stetig zunimmt und



Die Produktion von Porsche Fahrzeugen läuft auf höchstem Niveau. Das Foto zeigt Elfer-Karosserien im Werk Zuffenhausen beim Transport in die Lackiererei.

dadurch auch die Anzahl der verwendeten Bauteile steigt, hat sich Porsche dazu entschlossen, die Stationen in der Fahrzeugmontage stärker zu entzerren, mehr Platz für die Mitarbeiter zu schaffen und damit die Bedingungen für höchste Qualität weiter zu verbessern. Die Freifläche für den neuen Anbau der Fahrzeugmontage wurde im Berichtsjahr geschaffen. Der dazu notwendige Rückbau bestehender Hallen erfolgte selbstverständlich bei laufender Montage, so dass auch hier besondere Herausforderungen zu meistern waren.

Durch die Realisierung vieler Möglichkeiten zur Optimierung der Prozesse in der gesamten Wertschöpfungskette konnte die Produktivität deutlich gesteigert und mit gleich bleibendem Personaleinsatz eine höhere Produktion erreicht werden. Im September 2006 wurde die Zahl der gefertigten Fahrzeuge in einer Normalschicht von 156 auf 162 erhöht, das allein entspricht einer Steigerung der Produktivität um 3,8 Prozent. Darüber hinaus wurde eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen realisiert, von den Workshops im

Rahmen des PVP (Porsche-Verbesserungs-Prozess) über die Optimierung der eigenen Fertigung bis zur Verbesserung der gesamten Lieferkette einschließlich der Produktion der Lieferanten.

An den Veranstaltungen des PVP waren alle Meistereien der Bereiche Rohbau und Lack, Montage, Motoren und Logistik beteiligt. Geschult wurden die Kernteams, zu denen die Meister, die Fertigungsplaner und die PVP-Trainer gehören. Darüber hinaus wurden alle gewerblichen Mitarbeiter der betreffenden Meistereien in die Fortbildung einbezogen. Letztendlich dienen alle Maßnahmen aber nicht nur der reibungslosen Produktion, sondern auch der ständigen Sicherung und Verbesserung der Qualität der Fahrzeuge. Sie erreichte auch im Geschäftsjahr 2006/07 wieder Spitzenwerte mit Top-Platzierungen in diversen Qualitäts-Rankings, insbesondere des US-Marktforschungsinstituts J. D. Power.

Ohne höchste Flexibilität und Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter lassen sich die äußerst komplexen Anforderungen der Produktion bei Porsche jedoch nicht meistern. Nur so können alle neuen Modelle und ihre Derivate erfolgreich in eine qualitativ hochwertige Serienfertigung gebracht werden.

Neubauten für die künftige Produktion

Neben den beträchtlichen Investitionen am Standort Leipzig investiert Porsche auch in sein Stammwerk. Sowohl für die Fertigung der Sportwagen als auch für den Motorenbau des Gran Turismo Panamera sind umfangreiche Neubauten geplant. Im Werk 2 in Zuffenhausen entsteht eine Multifunktionshalle mit insgesamt 11.000 Quadratmeter Nutzfläche auf zwei Ebenen, die über eine Brücke mit dem Motorenwerk verbunden wird. Auf dem Areal standen bisher alte Lagerhallen, die abgerissen wurden. Insgesamt investiert Porsche rund 20 Millionen Euro in das Projekt, das im Frühjahr 2008 fertig sein soll.

Der Bau der Multifunktionshalle ist notwendig, weil im Motorenwerk in Zuffenhausen künftig auch die Antriebe für den Panamera, der 2009 auf den Markt kommt, zu montieren sind. Während die Montage der Aggregate dann ausschließlich im Motorenwerk stattfindet, wird die Kommissionierung der Teilesätze für den Motorenbau in die neue Halle verlegt. Führerlose Transportsysteme bringen die Teile dann über die Brücke in das Motorenwerk. Auf der unteren Ebene der neuen Halle wird das Pilotband mit der Fertigung der Prototypen installiert, das gegenwärtig noch in einem anderen Werk untergebracht ist.

Neues Ersatzteillager

Die Anforderungen der Kunden an den Lieferservice im Bereich After Sales nehmen ständig zu. Porsche legt auch in diesem Bereich größten Wert darauf, einen Premium-Service zu garantieren. Aktuell betreibt Porsche ein zentrales Ersatzteillager in Ludwigsburg sowie – historisch gewachsen – weitere Depots im Raum Stuttgart und Waiblingen. Die weltweite Händlerorganisation wird von dort aus mit Original-Ersatzteilen beliefert. Die zerklüftete Struktur und die daraus resultierenden steigenden Kosten für den Transport machen es immer schwieriger, den hohen Ansprüchen gerecht zu werden. Hinzu kommt die Herausforderung in der Versorgung mit Ersatzteilen durch den Panamera.

Um den hohen Qualitätsanforderungen gerecht zu werden und das langfristige Wachstum des Unternehmens zu sichern, plant Porsche, die heutigen Standorte zu bündeln. Das Unternehmen baut dafür ein neues zentrales Ersatzteillager in der Gemeinde Sachsenheim nahe Ludwigsburg. In der Endausbaustufe wird das Lager eine Fläche von rund 110.000 Quadratmeter einnehmen.

Die Bauarbeiten auf dem 26 Hektar großen Grundstück haben im Berichtsjahr begonnen, sukzessive werden die Lager an den neuen Standort überführt. Den Betrieb übernimmt eine neu zu gründende hundertprozentige Tochtergesellschaft. Dadurch entstehen in den nächsten Jahren stufenweise bis zu 300 Arbeitsplätze in Sachsenheim. Mit dieser Entscheidung bekräftigt Porsche einmal mehr seine Verbundenheit mit der Region Stuttgart und dem Standort Deutschland.

Auf dem Weg zu digitalen Planungsmethoden

Der Unternehmensbereich Produktion hat sich im Berichtsjahr ausführlich mit den Möglichkeiten der sogenannten digitalen Fabrik beschäftigt. Nach einer umfassenden Prüfung der Methoden und Werkzeuge wurde festgelegt, wie die digitale Planung methodisch umgesetzt und bei Porsche eingesetzt werden kann. Derzeit laufen die Vorbereitungen, um das neue System konzern- und standortübergreifend in der Produktionsplanung einzusetzen.

Weil in diesem System die Produktionsplanung und der jeweilige Stand der Fahrzeugentwicklung sehr eng miteinander verknüpft sind, können die Anforderungen an die spätere Produktion früh erkannt und die Entwürfe von Beginn des Projektes an fertigungsgerecht umgesetzt werden. Die Fähigkeit, Produktionspro-

zesse virtuell zu untersuchen und zu simulieren, führt zu einer deutlichen Steigerung der Planungsqualität.

Weitere Optimierung des Auftragsprozesses

Um die Beziehungen zu den Kunden und die Bearbeitung der Aufträge weiter zu optimieren, realisierte Porsche im Geschäftsjahr 2006/07 die Module Auftrags-Management, Bedarfsplanung und Ressourcen-Management im Rahmen der ersten Stufe des sogenannten PIA-Prozesses (Porsche Integriertes Auftrags-Management). Sowohl die Abwicklung von Aufträgen als auch die Planung des Bedarfs kann so wesentlich flexibler gestaltet werden, weil die Prozesse deutlich transparenter geworden sind. Außerdem ist es möglich, Engpässe in der Teileversorgung der Fabriken früher zu erkennen und zu beheben. Damit wird die gesamte Prozesskette entlang des Kunden-Auftragsprozesses weiter optimiert.

So lässt sich bereits vor Produktionsbeginn eines Fahrzeugs dessen Fertigstellung terminieren, weil alle Lieferanten online in den Planungsprozess eingebunden sind. Bei der Bestellung erfährt der Kunde den exakten Liefertermin seines Fahrzeugs, der trotz hoher und weiter steigender Individualisierung der Modelle auch genau eingehalten wird.

Leipzig bereitet sich auf den Panamera vor

Im September 2006 begann Porsche mit dem Ausbau des Werks in Leipzig. Für die Produktion des viertürigen Gran Turismo Panamera, der 2009 auf den Markt kommt, werden eine rund 25.000 Quadratmeter große Fertigungshalle und ein 23.500 Quadratmeter großes Logistikzentrum errichtet. Die vorhandene Halle für die Montage des Cayenne wird um ein Pilot- und Analysezentrum sowie eine Lehrwerkstatt erweitert. Porsche investiert insgesamt rund 150 Millionen Euro, vier Fünftel davon in die Produktionsanlagen des Panamera. Auch für diese Erweiterung verzichtet das Unternehmen, wie schon bei der ersten Ausbaustufe in Leipzig, auf Subventionen.

Durch die Produktion des neuen Modells entstehen in Leipzig 600 neue Arbeitsplätze, die überwiegend 2008 ausgeschrieben und besetzt werden. Beim Bau dieses Fahrzeugs hält Porsche am bewährten Produktionskonzept fest, mit dem das Unternehmen in der Lage ist, Premium-Fahrzeuge in kleinen Stückzahlen zu wettbewerbsfähigen Preisen zu bauen. Während die Motoren im Stammwerk Stuttgart-Zuffenhausen hergestellt werden, liefert das Volkswagen-Werk in Hannover die lackierten Rohkarosserien zu. Porsche kommt so auf eine Fertigungstiefe von 15 Prozent

beim Panamera. Rund 70 Prozent der Wertschöpfung finden bei diesem Modell in Deutschland statt, weil Porsche vorwiegend mit deutschen Zulieferern zusammenarbeitet.

Die Bauarbeiten liegen exakt im Zeitplan, bis Ende 2008 soll die Erweiterung des Werkes fertig sein. In Leipzig werden die Bauarbeiten parallel zum laufenden Betrieb der Fabrik ausgeführt, ohne diesen zu beeinträchtigen. Der tragende Stahlbau sowie die Dacharbeiten wurden im Berichtsjahr abgeschlossen und die Bodenplatten betoniert. Ende des Sommers 2007 war die Fassade gesetzt und die Montage der



Das Werk Leipzig konnte die Umstellung in der Produktion von der ersten zur zweiten Generation des sportlichen Geländewagens Cayenne mit Bravour bewältigen.

haustechnischen Installation war fertiggestellt. Die wesentlichen Bauarbeiten sind bis Ende 2007 abgeschlossen, so dass die Produktionsanlagen wie geplant 2008 installiert werden können. Wenn die Produktion des Gran Turismo Panamera 2009 die Kammlinie erreicht hat, werden jährlich insgesamt gut 50.000 Fahrzeuge der Baureihen Cayenne und Panamera vom Band der Leipziger Fabrik laufen.

Der Produktionsbereich von Porsche beteiligte sich frühzeitig an der Entwicklung, so werden mit den Prototypen und den Vorserien alle Möglichkeiten sowohl in den aktuellen als auch in den neuen Fertigungskonzepten geprüft. Alle Fahrzeugaufbauten werden deshalb auch schon in dieser Phase unter seriennahen Bedingungen produziert. Besonders wenn es sich um die Entwicklung einer völlig neuen Baureihe wie den Panamera handelt, oder auch um die Hybridtechnologie, ist diese Vorgehensweise wichtig. Denn so können nicht nur die Kosten pro Fahrzeug gesenkt werden, sondern es ist auch möglich, höchste Qualität vom ersten Serienfahrzeug an sicherzustellen.

Das wichtigste Ereignis im Werk Leipzig war im Geschäftsjahr 2006/07 jedoch der Produktionsanlauf der neuen Generation des Cayenne. Das überarbeitete Fahrzeug mit neuen Motoren, neuem Fahrwerk, verändertem Exterieur und Interieur stellte höchste Anforderungen an die Planung und die Organisation der Serienfertigung.

Nach dem Start im Dezember 2006 wurde die Anlaufkurve planmäßig umgesetzt. Alle Qualitätsziele konnten durch die exakte Planung in den Vorserien und während des Anlaufs erreicht werden. Die weiteren Kennzahlen wie Fertigungszeit, Anlaufstunden und Investitionen wurden ebenfalls deutlich erfüllt. Workshops im Rahmen des Porsche-Verbesserungsprozesses (PVP) bereiteten die Mitarbeiter darauf vor, die Fertigung der neuen Fahrzeuge von Anfang an optimal umzusetzen und die Qualitätsziele zu erreichen.

Zur systematischen Analyse der bisherigen Personalentwicklung und des zukünftigen Bedarfs an Qualifizierung wurde mit sämtlichen Mitarbeitern in Leipzig ein Jahresgespräch geführt. Es war Teil des sogenannten s.p.e.e.d.-Prozesses, in dessen Rahmen mit der Bezeichnung „MAX s.p.e.e.d.“ auch junge Nachwuchskräfte in einem 24-monatigen Programm auf künftige Führungsaufgaben vorbereitet wurden. Dabei absolvieren die Teilnehmer zwölf Module zu Themen wie Führung, Teamarbeit, soziale Kompetenz oder betriebswirtschaftliches und arbeitsrechtliches Grundwissen.

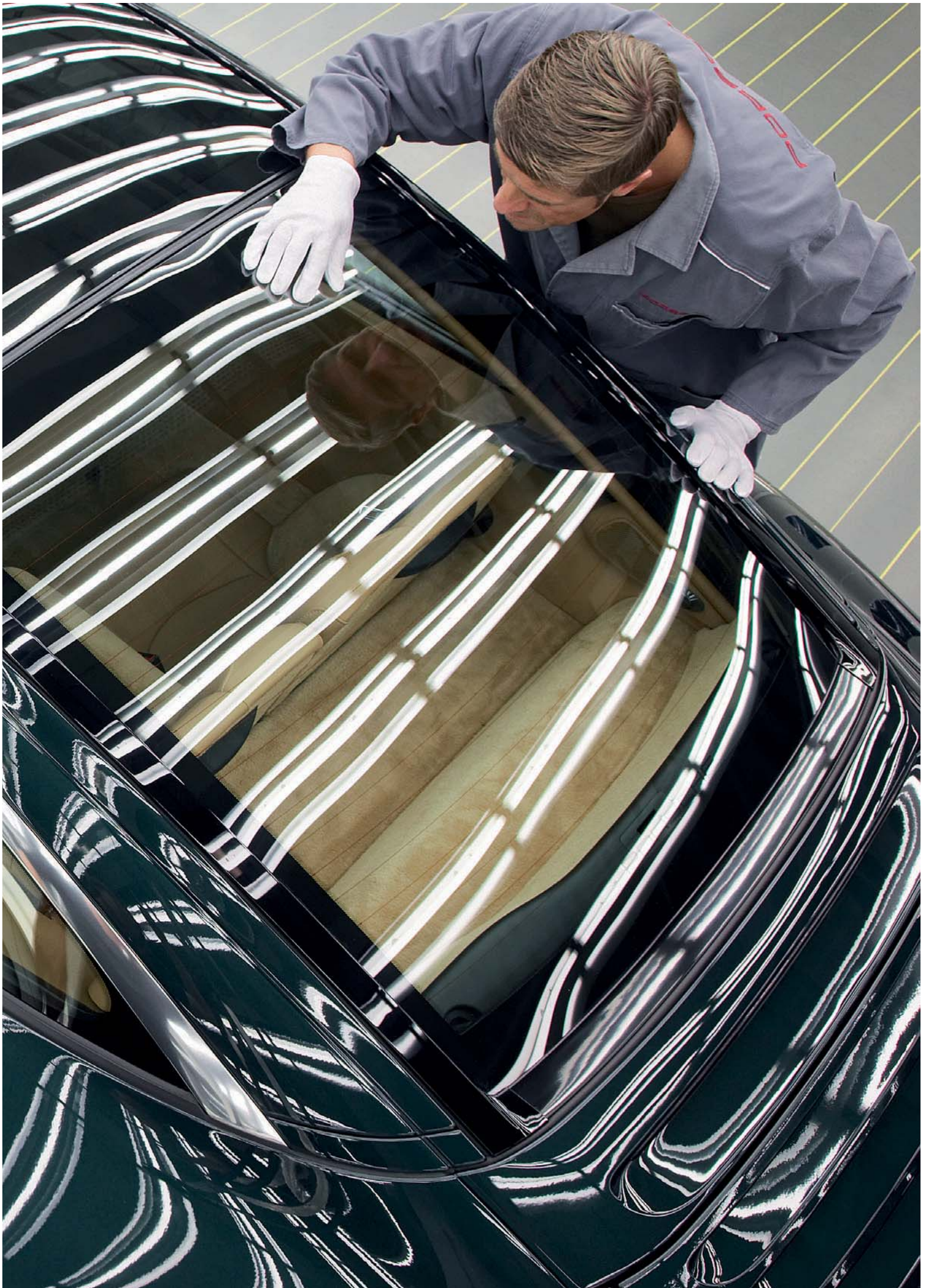
Im Geschäftsjahr 2006/07 wurde erstmals auch eine Bewertung der Ergonomie am Arbeitsplatz in den PVP integriert, alle Arbeitsplätze wurden ergonomisch bewertet. Die ermittelten Kennzahlen dienen als Basis, von der Ziele für das laufende Geschäftsjahr abgeleitet wurden. Darüber hinaus wurde ein internes System von Kennzahlen erstellt, um weiteren Optimierungsbedarf zu ermitteln.

Nicht nur die Vorbereitungen für den Bau der vierten Baureihe von Porsche, des Gran Turismo Panamera, sind eine große Herausforderung für die künftige Arbeit des Produktionsressorts. Die Optimierung und Vernetzung aller Prozesse, von der Auftragsannahme bis zur Auslieferung der Fahrzeuge und der After-Sales-Aktivitäten, sind der Schlüssel für hohe Produktivität und erstklassige Qualität im Dienste der Kunden. Die Arbeit des Produktionsressorts wird damit in Zukunft noch bedeutender für den Erfolg des Unternehmens sein.



MITARBEITER

EINKAUF



Mitarbeiter

Die freiwillige Sonderzahlung von 5.200 Euro für die Mitarbeiter von Porsche ist in der deutschen Industrie außergewöhnlich. Damit würdigt das Unternehmen seine hochmotivierte und leistungsbereite Belegschaft, die mit ihrem großen Einsatz einen ganz erheblichen Beitrag zu der Erfolgsfahrt von Porsche lieferte.

Die Bereitschaft der Mitarbeiter, Erreichtes nicht als selbstverständlich aufzufassen, sondern kontinuierlich nach Verbesserungen zu suchen, bildet die Basis für den Erfolg von Porsche. Ein positives Betriebsklima und eine hohe Zufriedenheit der Belegschaft runden das Bild ab. Die Beschäftigten identifizieren sich mit den Produkten, sie vertrauen der Leistungsfähigkeit und Integrität des Managements und sie werden auch finanziell am Unternehmenserfolg beteiligt. So erhielt jeder vollzeitbeschäftigte Mitarbeiter der Porsche AG, der vor dem 1. August 2006 in das Unternehmen eingetreten ist, zusätzlich zu seinen Jahresbezügen von 13,7 Monatsentgelten (inklusive Urlaubsgeld und übertariflicher Weihnachtsgartifikation) eine freiwillige Sonderzahlung in Höhe von insgesamt 5.200 Euro. Im vergangenen Jahr lag diese Zahlung bei 3.500 Euro plus 300 Euro für die betriebliche Altersvorsorge.

Die Zahl der Mitarbeiter im Konzern steigt stetig, weil Porsche seine Modellvielfalt ausbaut und die Internationalisierung des Geschäfts fortschreitet. Am letzten Tag des Berichtsjahres, dem 31. Juli 2007, waren 11.571 Personen im Konzern beschäftigt – 187 mehr als im Jahr zuvor. Besonders gesucht waren zuletzt Ingenieure, Wirtschaftsingenieure und Wirtschaftswissenschaftler. Vor allem innerhalb der Fahrzeugentwicklung und im Qualitätsmanagement, aber auch im Einkauf, in der Produktion und Logistik sowie in den Bereichen Vertrieb, Marketing und After Sales war der Bedarf an qualifizierten Akademikern hoch. Auch die Beratungsgesellschaften Porsche Consulting GmbH sowie Mieschke Hofmann und Partner (MHP) suchten vor dem Hintergrund ihres Wachstumskurses weitere Spezialisten.

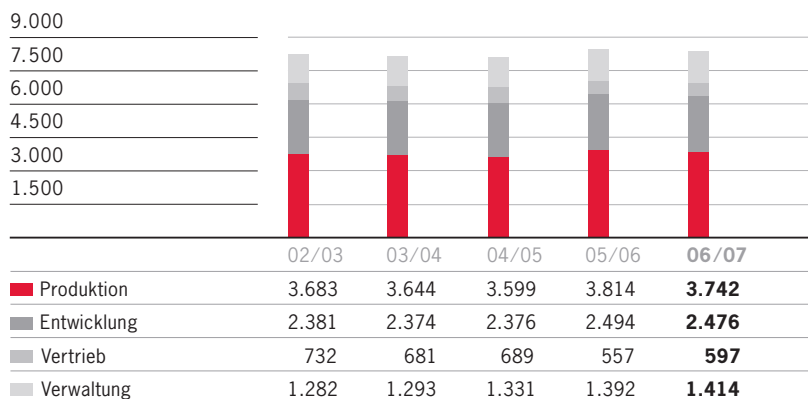
Der interne Informationsfluss wurde im Geschäftsjahr 2006/07 mit der Neugestaltung des Porsche Intranets deutlich verbessert. Die Mitarbeiter erhalten Informationen über das Unternehmen noch stärker themenorientiert und nach Zielgruppen aufbereitet. Nach einer erfolgreichen Pilotphase soll das neue Intranet im laufenden Geschäftsjahr weiter ausgebaut werden.

Gezielte Förderung von Talenten

Bereits seit mehreren Jahren bindet Porsche akademischen Nachwuchs erfolgreich über die Vergabe von Praktika und Abschlussarbeiten an das Unternehmen. Um auch in Zukunft mit diesem Konzept erfolgreich zu sein, startete im Berichtsjahr ein EDV-gestütztes System – das „Porsche Talent Network“ –, das eine spezielle Betreuung von Erfolg versprechenden Kandidaten ermöglicht. Im laufenden Geschäftsjahr 2007/2008 soll das Talent-Management um die Zielgruppe der

Mitarbeiter

Porsche AG



„Professionals“ erweitert werden, um auch in diesem Bereich eine effiziente Rekrutierung sicherzustellen.

Mehr denn je zieht Porsche junge Menschen an. Das hervorragende Image von Porsche als Arbeitgeber bestätigten erneut einige Studien. Insbesondere bei den wichtigen Zielgruppen der angehenden Ingenieure und Betriebswirte gehört Porsche zu den beliebtesten Arbeitgebern in Deutschland und in Europa.

Personalentwicklung systematisch verbessert

Ein besonderer Schwerpunkt lag im Berichtsjahr auf dem Ausbau der Programme für spezielle Gruppen von Mitarbeitern. So wurde beispielsweise „Porsche Warm Up“ erstmals für neue Mitarbeiter angeboten. Dabei geht es um Themen wie die Strategie des Unternehmens, Kernprozesse oder den Porsche Verbesserungs-Prozess (PVP). Zusätzlich wird ein dreitägiger praktischer Einsatz in der Produktion offeriert. Außerdem stand das Thema Qualität in Veranstaltungen für verschiedene Zielgruppen im Mittelpunkt. Und mit den Programmen „Porsche Nachwuchs-Förderung“ (PNF) sowie „Globalution“ verfolgt das Unternehmen das Ziel, Nachwuchskräfte für weiterführende Aufgaben zu fördern und sie an Porsche zu binden. Auch im Geschäftsjahr 2006/07 waren beide Angebote im Programm.

Darüber hinaus fand im Berichtsjahr die dritte Runde der Beurteilung und Entwicklung von Führungskräften auf der zweiten Führungsebene statt. Damit soll nicht nur die Qualität der Führung auf einem hohen Niveau stabilisiert, sondern auch die Entwicklung und die Nachfolge systematisch geplant und vorbereitet werden. Und das „Porsche Management-Training“ (PMT) für erfahrene Leistungsträger unter den Führungskräften

startete bereits in die vierte Runde. In enger Zusammenarbeit mit einer renommierten Business School wurde ein modular aufgebautes Programm zu aktuellen Themen des Managements sowie zu spezifischen Inhalten von Porsche konzipiert. Darüber hinaus dient das Programm dazu, die Bildung von Netzwerken, den Ausbau eines gemeinsamen Führungsverständnisses sowie das unternehmerische Denken und Handeln zu stärken.

Auch die Berufsausbildung trägt zur Internationalisierung im Unternehmen mit bei. Ausgewählte Auszubildende im Beruf Kraftfahrzeug-Mechatroniker/in werden bereits vom zweiten Ausbildungsjahr an auf eine spätere Tätigkeit in den Porsche Zentren weltweit vorbereitet. Zum Programm gehören deshalb auch Sprachkurse sowie zwei mehrwöchige Praktika im Ausland, insbesondere in den Wachstumsmärkten. Weiterhin stehen Auslandspraktika für Industriekaufleute und für Studenten der Berufsakademie auf dem Ausbildungsplan.

Internationale Arbeit rückt in den Mittelpunkt

Die Standardisierung und weitere Verbesserung von wesentlichen Prozessen der Personalentwicklung ging im Berichtsjahr weiter. Auch die „Porsche International HR Policy“ wurde weiter ausgebaut. Unter anderem verabschiedete der Porsche Vorstand die so genannte „Porsche Cross Border Policy“, die einheitliche Einsatzbedingungen für längerfristig im Ausland tätige Mitarbeiter festlegt. In der betrieblichen Altersversorgung wurden verbindliche Standards für freiwillige betriebliche Versorgungssysteme festgelegt und das „Porsche Pension Committee“ als Steuerungsgremium ins Leben gerufen.

Herausforderung demographischer Wandel

Mit der schrittweisen Anhebung des Rentenalters auf 67 Jahre sowie dem Auslaufen der gesetzlichen Alterszeit verändert sich langfristig auch die Altersstruktur in der Porsche AG. Darüber hinaus ist nicht zuletzt aufgrund des demographischen Wandels mit einer deutlichen Verknappung des Angebots von Arbeitskräften, insbesondere von Ingenieuren, zu rechnen.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen, richtete das Zentrale Personalmanagement im Geschäftsjahr 2006/07 ein Projektteam ein, das frühzeitig Handlungsfelder analysieren soll. Dabei wurde zunächst eine Analyse der aktuellen Altersstruktur angefertigt und die Auswirkung der absehbaren Entwicklung auf die Personalsysteme bewertet. Schwerpunkte waren dabei die Themen Nachwuchsgewinnung, Personal-

entwicklungssysteme, Leistung, Gesundheit, betriebliche Altersversorgung, Personalkosten und Personalplanung.

Gesundheit ein wichtiges Thema

Ein besonderes Augenmerk richtete das Team auf weitergehende Handlungsfelder wie die Internationalisierung der Anwerbung von Personal oder die Intensivierung betrieblicher Programme zur Gesundheitsvorsorge. In den kommenden Geschäftsjahren sollen die Erkenntnisse schrittweise in die Unternehmenspolitik einfließen. Auch eine Nachfolgeregelung für die Altersteilzeit wird intensiv geprüft. Mit einem

Gesundheitsmanagements zu transportieren. Die alljährlichen Gesundheitstage standen diesmal unter dem Themenschwerpunkt der Zahnprophylaxe. Mit einem „Kurz-Check“ konnten sich die Mitarbeiter über den Zustand ihrer Zähne und Möglichkeiten zur Prophylaxe informieren. Darüber hinaus gewinnt die reisemedizinische Beratung und Impfprävention im Unternehmen an Bedeutung. Dies schlägt sich in einer steigenden Frequentierung der Impfsprechstunden nieder. Hintergrund ist die steigenden Zahl der beruflichen Einsätze von Beschäftigten im Ausland.



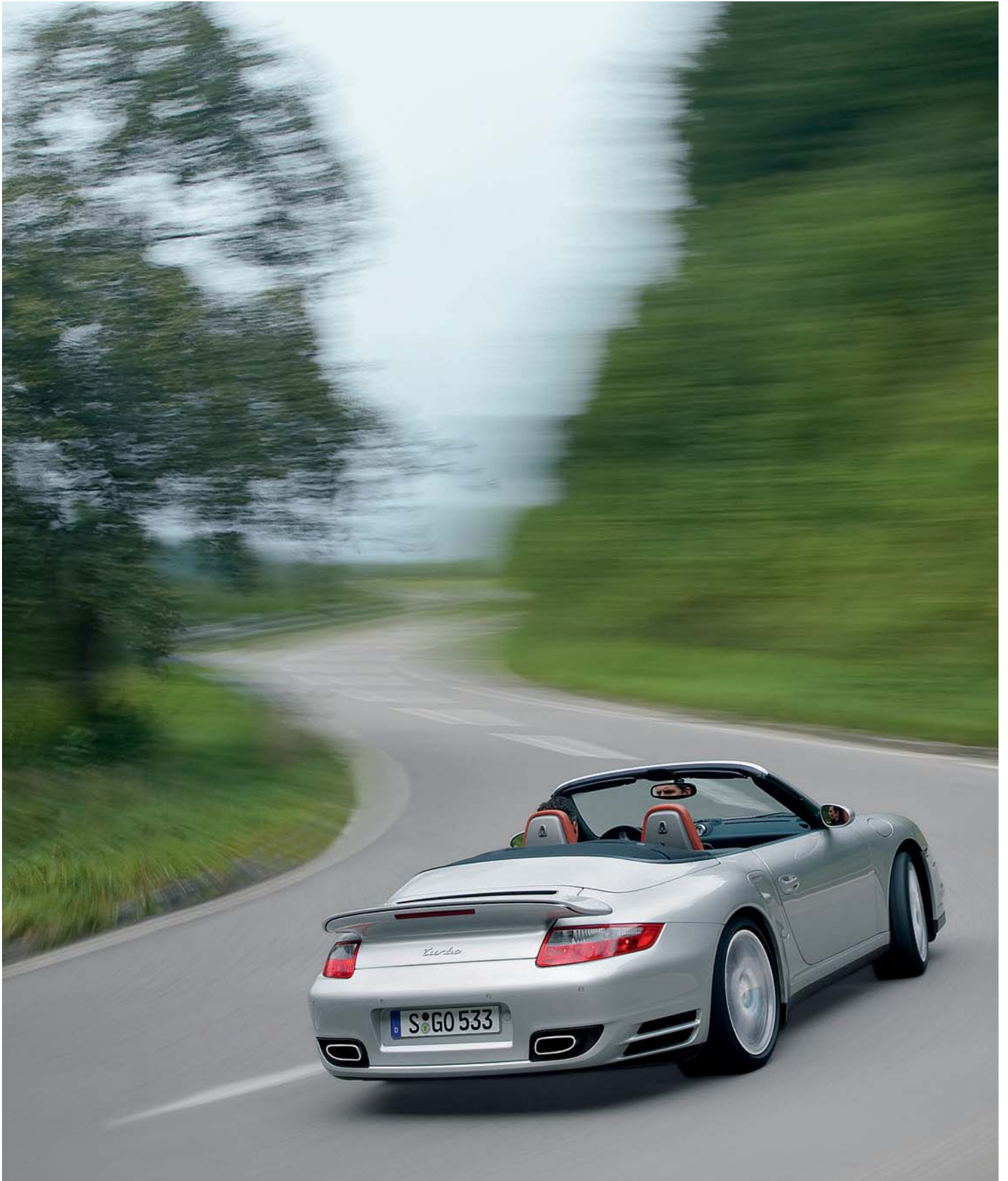
Ein Porsche eigenes Notarztfahrzeug zur schnellen medizinischen Versorgung von Mitarbeitern wurde von Auszubildenden in aufwändiger Handarbeit aufgebaut.

funktionierenden Umweltmanagement stellt sich Porsche der Verantwortung sowohl gegenüber der heutigen als auch der zukünftigen Generation. Zu dieser Verantwortung gehört auch ein optimales Gesundheitsmanagement. Porsche verfügt seit 2007 über ein eigenes Notarztfahrzeug zur schnellen medizinischen Versorgung seiner Mitarbeiter.

Der Cayenne S wurde vom Gesundheitsmanagement des Unternehmens mitentwickelt. Auszubildende setzten Ideen und Konzept in aufwändiger Handarbeit um. Eine hochwertige notfallmedizinische Ausstattung – hierzu zählen ein Notfall-EKG mit Defibrillator, ein Notfallrucksack und eine elektrische Absaugereinheit – steht dem Notarzt zur Verfügung. Durch den Einbau einer sogenannten „Roll-In-Trage“ besteht auch die Möglichkeit, Notfallpatienten innerhalb des Werkes in die Praxis des

Dank an unsere Mitarbeiter

Die Belegschaft der Porsche AG hat auch im Geschäftsjahr 2006/07 ihre außerordentliche Leistungsbereitschaft bewiesen. Der Vorstand weiß, dass der Erfolg des Unternehmens wesentlich auf den individuellen und kollektiven Anstrengungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie auf deren Bereitschaft zu Loyalität und Flexibilität beruht. Für diesen besonderen Einsatz spricht der Vorstand allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern seinen ganz persönlichen Dank aus. Dieser Dank gilt insbesondere auch allen Mitgliedern der Arbeitnehmervertretung, da die Erfolgchancen ohne den fairen und zur Verständigung bereiten Interessenausgleich nicht genutzt werden könnten. Der pragmatische Interessenausgleich und der offene Umgang zwischen Geschäftsleitung und Arbeitnehmervertretung waren auch im Berichtsjahr ein wesentlicher Erfolgsfaktor.



Einkauf

Die Auswahl von Entwicklungspartnern und Lieferanten für den Bau des Gran Turismo Panamera stellte für den Unternehmensbereich Einkauf im Geschäftsjahr 2006/07 eine der wichtigsten Aufgaben dar.

Im Mittelpunkt des Geschäftsjahres 2006/07 stand der Serienstart der zweiten Generation des sportlichen Geländewagens Cayenne, dessen Produktion innerhalb kürzester Zeit hochgefahren wurde. Um diese Herausforderung zu bewerkstelligen, mussten alle beteiligten Partner besondere Anstrengungen unternehmen. Die Anlaufphase wurde von interdisziplinär besetzten Teams koordiniert und gemeinsam mit den Lieferanten erfolgreich gemeistert. Dazu gehörte auch, neue Technologien wie die aktive Dämpferregelung Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC) oder die Benzin-Direkteinspritzung (Direct Fuel Injection, DFI) erfolgreich in die Serienfertigung zu integrieren.

Problemlos verlief auch der Produktionsstart des neuen 911 Turbo Cabriolets. Viele technische Neuheiten sind bereits mit dem neuen 911 Turbo Coupé eingeführt worden – beispielsweise die variable Turbinengeometrie des Turbomotors. Darüber hinaus sind bereits im Coupé die neuen Leichtbaukomponenten aus Aluminium zum Einsatz gekommen, über die jetzt auch das Cabriolet verfügt.

Vorbereitungen für den Panamera

Eine wichtige Aufgabe stellte für den Bereich Einkauf im Berichtsjahr die Auswahl von Entwicklungspartnern und Lieferanten für die vierte Baureihe, den Gran Turismo Panamera, dar. Um den hohen Qualitätsansprüchen bei Porsche gerecht zu werden, wurde die Art und Weise der Zusammenarbeit mit den Zulieferern weiter verbessert: Weil die Lieferanten bereits in einer sehr frühen Phase der Fahrzeugentwicklung mit eingebunden werden, kann deren Know-how optimal genutzt werden.

Und für noch ein weiteres Thema musste die richtige Antwort gefunden werden: die Vergabe der Rohkarosserie-Produktion des Panamera. Den Zuschlag erhielt das VW-Werk Hannover. Dadurch steht Porsche für den Panamera die ganze Kompetenz der VW-Rohbaufertigung einschließlich der modernen Lackiererei zur Verfügung. Bereits im Entwicklungsprozess arbeiten die beiden Unternehmen unter Einbeziehung der Fertigungsspezialisten intensiv zusammen.

Steigende Kosten für Rohstoffe

Die Lage am Rohstoffmarkt war im Geschäftsjahr 2006/07 weiterhin angespannt. Die Preise für Stahl- und Metallprodukte, aber auch für Energie und für Erdölprodukte stiegen weiter. Ausgefeilte Strategien bei der Beschaffung sowie eine genaue Beobachtung der Märkte halfen, die Beschaffungskosten auf dem Niveau des Vorjahres zu halten. Um auch künftig optimal auf steigende Rohstoffpreise reagieren



zu können, prüft Porsche regelmäßig und sorgfältig alle Möglichkeiten zur Absicherung gegen diese Risiken.

Risiko-Management für Lieferanten

Im vergangenen Geschäftsjahr hat der Bereich Einkauf ein Risiko-Management zur Überwachung der finanzwirtschaftlichen Stabilität von Lieferanten eingeführt. Dieses wurde im Berichtsjahr auf weitere Zulieferer ausgedehnt. Weil bestimmte Methoden der Früherkennung – es handelt sich zum Beispiel um ein Finanz-Rating – von Porsche konsequent angewendet werden, konnten Risiken bei Lieferanten rechtzeitig identifiziert und dann gemeinsam angegangen werden. Dennoch kam es zu einzelnen Insolvenzfällen unter den Zulieferern, durch die aber die Sicherheit der Serienproduktion nicht beeinträchtigt wurde. Porsche konnte in der Mehrzahl der Fälle einen Beitrag für den Fortbestand des betroffenen Unternehmens leisten. Alles in allem zeichnen sich die Lieferanten von Porsche aber durch eine hohe finanzwirtschaftliche Stabilität aus, was nicht zuletzt auf eine sorgfältige Auswahl der Partner durch Porsche zurückzuführen ist.

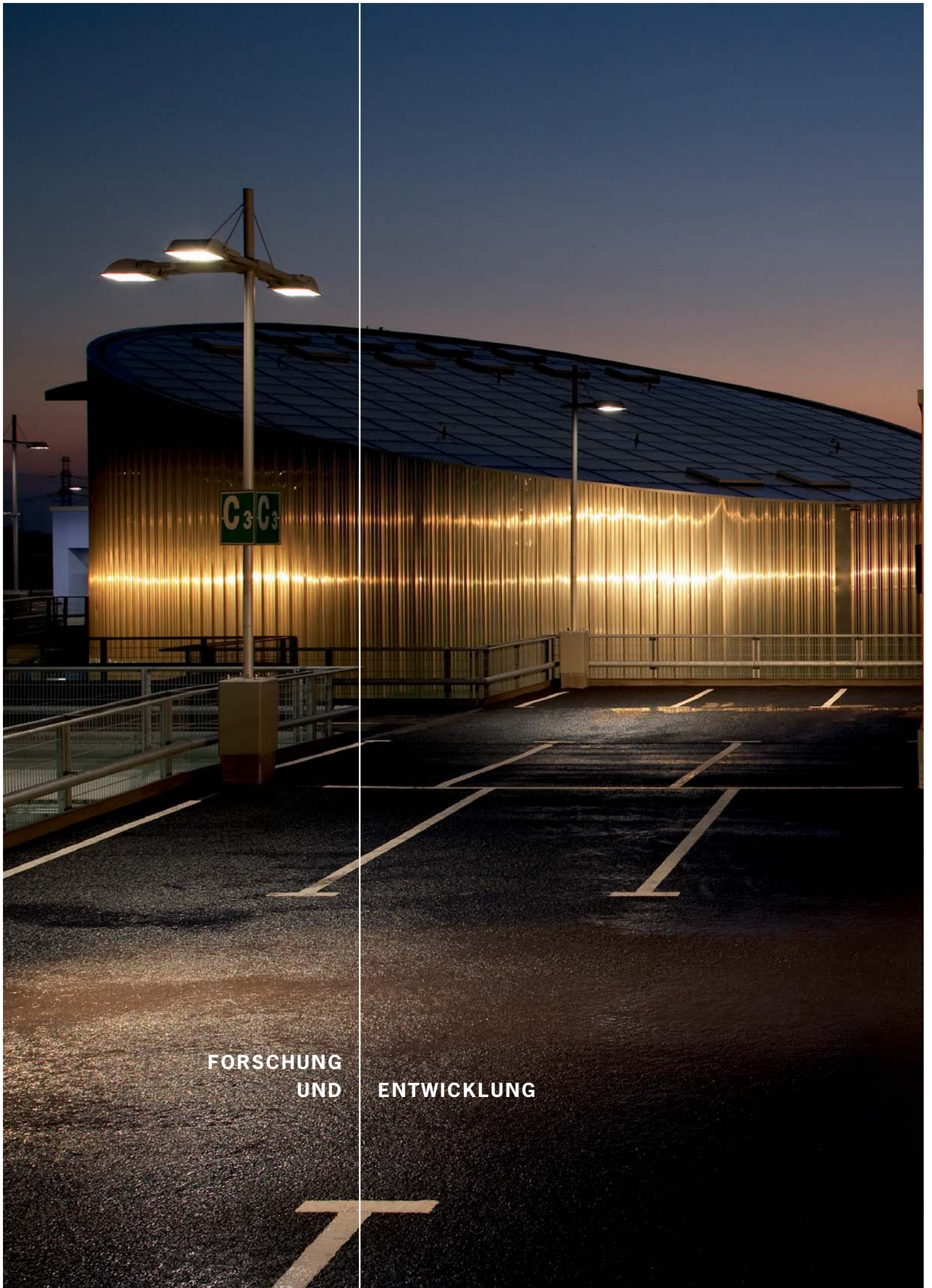
Die Leistung der Lieferanten hat sich im Geschäftsjahr 2006/07 weiter verbessert. Wesentliche Vorgaben wurden dank einer verfeinerten Systematik in der Bewertung noch zuverlässiger überwacht und eingehalten. Neben den Lieferanten der Serienproduktion sind jetzt auch alle Zulieferer der Entwicklung und der Kundenbetreuung in die Bewertung mit einbezogen. Dabei wurde das insgesamt positive Bild der Serienlieferanten bestätigt. Die verfeinerte Systematik erhöht auch die Transparenz der Leistungsfähigkeit

eines Lieferanten deutlich. Dadurch steigt die Erfolgchance, Störfaktoren frühzeitig zu identifizieren. Auf Grundlage einer genauen Analyse identifizierte Porsche gemeinsam mit den Zulieferern Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität und der Leistung. Im Anschluss daran erfolgte die Umsetzung der Maßnahmen. Auf diese Weise konnten die Bewertungen in mehreren Fällen in kürzester Zeit verbessert werden. Erneut zeichnete Porsche bei einer gemeinsamen Veranstaltung mit 200 Partnern die zehn besten Unternehmen mit dem Porsche Lieferanten-Award aus.

Wichtige Bauprojekte betreut

Der Bereich Einkauf betreute im Geschäftsjahr 2006/07 eine Vielzahl von Bauprojekten. Das größte Einzelprojekt stellt der Neubau des Porsche Museums am Stammsitz des Unternehmens in Stuttgart-Zuffenhausen dar. Darüber hinaus konnte das Antriebszentrum im Entwicklungszentrum Weissach fertiggestellt werden. Große Aufmerksamkeit erforderten außerdem die Werkserweiterung in Leipzig und die Vorbereitungen für die zukünftige Fertigung des Panamera. Neben den eigentlichen Bauten geht es dabei vor allem um die Beschaffung von Maschinen und Anlagen sowie um die Auswahl von Partnern für langfristige Dienstleistungen. Dabei werden, entsprechend der Unternehmensphilosophie von Porsche, den heimischen Bau- und Zulieferbetrieben wichtige Impulse gegeben.

Um weitere Verbesserungen zu erschließen, wird der Einkauf im Porsche Konzern weiter standardisiert und vereinheitlicht. Entsprechende Pilotprojekte wurden im Berichtsjahr gestartet.



FORSCHUNG
UND

ENTWICKLUNG



Forschung und Entwicklung

Einmal mehr gehen die Porsche Ingenieure im Forschungszentrum Weissach ihren eigenen Weg: Bei der Entwicklung eines Hybridantriebs entschieden sie sich mit dem Parallel-Full-Hybrid für ein bisher einmaliges Konzept. Der Antrieb wird in den Baureihen Cayenne und Panamera zum Einsatz kommen.

Die Ingenieure im Forschungs- und Entwicklungszentrum Weissach konnten im Geschäftsjahr 2006/07 die beiden Topmodelle der Elfer-Baureihe, den 911 GT2 und das 911 Turbo Cabriolet, vollenden. Darüber hinaus brachten sie mit der zweiten Generation des Cayenne den Nachfolger des erfolgreichen sportlichen Geländewagens auf die Straße. Vor allem der deutlich reduzierte Verbrauch bei gleichzeitig verbesserten Fahrleistungen machen den neuen Cayenne zum Maßstab im Segment der Sport Utility Vehicles.

Ein erheblicher Teil der Arbeit in Weissach entfiel allerdings auf die Entwicklung des neuen Panamera. Porsche erprobte im Berichtsjahr nicht nur virtuelle, sondern auch schon reale Prototypen dieses Gran Turismo-Fahrzeugs. Die Ergebnisse lassen – wie es von dem traditionsreichen Automobilhersteller nicht anders zu erwarten ist – für die Präsentation des Panamera im Jahr 2009 einen großen Wurf erwarten.

Neben der Entwicklung neuer Modelle und Modellvarianten sehen sich die Ingenieure, Wissenschaftler und Techniker von Porsche durch ein modernes Innovations-Management für die Zukunft gerüstet. Die jüngsten Ergebnisse dieser Vorentwicklung, die mit großem Erfolg Eingang in die Serie gefunden haben, sind die verbrauchsreduzierende Benzin-Direkteinspritzung (Direct Fuel Injection, DFI) und die Wankstabilisierung Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), die beide im neuen Cayenne zum Einsatz kommen.

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.

Cayenne mit deutlich geringerem Verbrauch

Nach seiner Einführung im Jahr 2002 hat der Cayenne alle Erwartungen, die an die Modellreihe gestellt wurden, deutlich übertroffen. Sein ansprechendes Design, seine überlegenen Fahreigenschaften sowohl im Gelände als auch auf der Straße und seine hervorragende Alltagstauglichkeit haben die Kunden und die Fachpresse rundum überzeugt.

In der zweiten, erheblich verbesserten Cayenne-Generation kommt erstmals bei Porsche die Benzin-Direkteinspritzung zum Einsatz. Durch die moderne „Direct Fuel Injection“ (DFI) bieten alle drei Modelle des neuen Cayenne nicht nur deutlich



mehr Leistung, sondern auch einen signifikant geringeren Verbrauch. Im realen Fahrbetrieb sind Einsparungen von 15 Prozent gegenüber den Vorgängermodellen möglich.

Die direkte Einspritzung des Kraftstoffs in den Brennraum ist ein wirksames Verfahren, um Leistung und Wirkungsgrad zu steigern. Im Gegensatz zur konventionellen Saugrohreinspritzung findet die Gemischbildung dabei im Brennraum und nicht im Saugrohr statt. Dadurch werden Luft und Kraftstoff im Zylinder besser vermischt und die Verluste vermieden, die sich ansonsten bei einem konventionellen Verfahren durch den Niederschlag des Kraftstoffnebels an den Saugrohrwänden bilden. Gleichzeitig sinkt die Temperatur im Brennraum, was eine bessere Zylinderfüllung und damit mehr Leistung zur Folge hat. Das kühlere Gemisch erlaubt eine Erhöhung der Verdichtung. Um eine hochpräzise Beimischung des Kraftstoffes in allen Situationen zwischen Leerlauf und Volllast zu ermöglichen, werden zudem die Einspritzzeit und der Kraftstoffdruck dem Bedarf angepasst.

Zur Reduzierung des Verbrauchs trägt eine variable Ölpumpe bei. Über eine hydraulisch gesteuerte Verstellung der wirksamen Zahnradbreite kann ihre Förderleistung je nach Bedarf reguliert werden. Der Energieverbrauch der Ölpumpe sinkt auf ein Minimum, gleichzeitig wird die optimale Schmierung sichergestellt.

Als Basismotorisierung dient im Cayenne weiterhin der bewährte V6-Motor, der jetzt 213 kW (290 PS) leistet – 29 kW (40 PS) mehr als beim Vorgängermodell. Parallel zur Vergrößerung des Hubraums auf 3,6 Liter wurde der Zylinderwinkel reduziert; eine Erhöhung des Drehmoments ermöglicht deutlich bessere Fahrleistungen. Den Spurt aus dem Stand auf

Tempo 100 schafft der Cayenne jetzt in 8,1 Sekunden und ist damit um eine Sekunde schneller als das entsprechende Modell der ersten Generation, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 227 Stundenkilometer.

Bei den Achtzylinder-Motoren ist die neue Direkteinspritzung mit der „VarioCam Plus“-Ventilsteuerung verbunden. Die Leistung stieg um 33 kW (45 PS) auf 283 kW (385 PS). Dank stufenloser Steuerzeitenverstellung und einlassseitiger Ventilhub-Umstellung beschleunigt der auf 4,8 Liter vergrößerte Saugmotor des Cayenne S mit Schaltgetriebe in 6,6 Sekunden aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 252 Stundenkilometern.

Die Ausrüstung mit zwei Abgas-Turboladern macht es möglich, dass der Achtzylinder im Cayenne Turbo jetzt eine um 37 kW (50 PS) erhöhte Leistung von 368 kW (500 PS) erreicht, womit das Topmodell den Sprint auf Tempo 100 in 5,1 Sekunden bewältigt; die Spitzengeschwindigkeit beträgt 275 Stundenkilometer.

Cayenne und Cayenne S sind serienmäßig mit einem verstärkten Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet, der Cayenne Turbo mit dem sechsstufigen, weiterentwickelten Automatikgetriebe Tiptronic S, das optional auch für den Cayenne und Cayenne S zur Verfügung steht. Außerdem sind bei allen neuen Modellen die Achsübersetzungen länger. Das Schaltgetriebe ist serienmäßig mit dem Porsche Drive Off Assistant (PDOA) kombiniert. Dieser sichert das Fahrzeug durch einen automatischen Bremseneingriff vor dem Zurückrollen beim Auskuppeln. Beim Automatikgetriebe ist es die Hill-Holder-Funktion, die ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen verhindert.

Erstmals ergänzt eine neue Wankstabilisierung, die Porsche Dynamic Chassis Control (PDCC), die Luft-

federung mit dem Porsche Active Suspension Management (PASM). Damit wird die Seitenneigung des Fahrzeugs in Kurven begrenzt und in fast allen Fahrsituationen nahezu vollständig ausgeglichen. Der Cayenne erhält dadurch nicht nur ein deutlich verbessertes Handling, sondern es wurden auch die Fahrstabilität und der Fahrkomfort spürbar angehoben.

Cayenne und Cayenne S sind serienmäßig mit einem Stahlfeder-Fahrwerk ausgerüstet, der Cayenne Turbo mit dem PASM. Diese Fahrwerk-Variante, die auf Wunsch auch für den Cayenne und den Cayenne S lieferbar ist, bietet neben einer dreistufig justierbaren Dämpferkennung auch die Möglichkeit, die Karosserie auf verschiedene Höhenniveaus abzusenken oder anzuheben. Für Fahrten im Gelände bietet der Cayenne eine in dieser Fahrzeugklasse sehr gute Bodenfreiheit von 271 Millimeter.

Das ebenfalls serienmäßige Porsche Stability Management (PSM) bietet die neue Funktion der Vorbefüllung von Bremsanlage und Bremsassistent sowie die weiterentwickelte Spannungstabilisierung und das „Offroad-ABS“. Die Effekte: Die Reaktionsgeschwindigkeit beim Bremsen wird erhöht, das gefährliche Aufschaukeln eines Fahrzeugs mit Anhänger wird verhindert und auf lockerem Untergrund steigt die Bremswirkung.

Erstmals haben die neuen Cayenne-Modelle auch einen Überschlagssensor, der im Notfall Gurtstraffer und „Curtain-Airbags“ auslösen kann und die Verletzungsgefahr bei Überschlägen verringert. Zusammen mit sechs weiteren Airbags bieten die sportlichen Geländewagen damit einen vorbildlichen Insassenschutz.

Hybrid: Die Antwort auf die Klimadiskussion

Ein zentraler Entwicklungsschwerpunkt in Weissach ist der Hybridantrieb, der zunächst für den sportlichen Geländewagen Cayenne entwickelt und bis Ende dieses Jahrzehnts auf dem Markt sein wird. Daneben wird der Gran Turismo Panamera von Anfang an für einen Hybridantrieb ausgelegt. Die Entwicklung erfolgt in enger Kooperation mit Volkswagen und Audi. Das Ziel ist eine Senkung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs beim Cayenne auf unter neun Liter.

Porsche hat – und dies ist in der Öffentlichkeit kaum bekannt – Pionierleistungen bei der Erforschung und Erprobung der Hybridtechnik erbracht. Bereits gegen Ende des vorvergangenen Jahrhunderts, im Jahr 1899, entwickelte Firmengründer Ferdinand Porsche das sogenannte Lohner Porsche Elektromobil für

die damalige k. u. k. Hofwagenfabrik Ludwig Lohner & Co. in Wien. Das Fahrzeug hatte sowohl einen Verbrennungs- als auch einen Elektromotor und konnte Energie in einer Batterie zwischenspeichern. Es war sozusagen das erste Auto mit Hybridantrieb und erregte großes Aufsehen auf der Weltausstellung in Paris im Jahre 1900. Konzeptionell war der Lohner Porsche seiner Zeit damit weit voraus.

Bei der aktuellen Entwicklung geht Porsche seinen eigenen Weg. Den von den meisten Automobilherstellern verfolgten Ansatz eines leistungsverzweigten Hybridantriebs hält Porsche für nicht geeignet. Die Entwicklungsingenieure haben sich deshalb für einen Parallel-Full-Hybrid entschieden. Für dieses bisher einmalige Konzept sprechen mehrere Gründe. Zunächst einmal werden bei Überland- und Autobahn-Fahrten höhere Verbrauchseinsparungen als mit anderen Hybridkonzepten erzielt. Dies allein ist schon Grund genug, um das Porsche Konzept umzusetzen. Darüber hinaus sind aber die Hybridkomponenten leichter in die bestehende Cayenne-Grundplattform integrierbar. Das Risiko, Einschränkungen beim Kofferraumvolumen oder in der Allradtechnik in Kauf nehmen zu müssen, konnte minimiert werden. Und zu guter Letzt passt dieses Konzept auch deshalb besser zu Porsche, weil damit die Beschleunigung und die Elastizität des Cayenne im Vergleich zu den konventionellen Modellen nochmals deutlich verbessert werden können.

Das Zusammenspiel der drei Hauptkomponenten Verbrennungsmotor, Elektromotor und Batterie ist bei diesem Konzept extrem komplex und wird über einen sogenannten Hybrid-Manager koordiniert. Der Manager ist sozusagen das Gehirn des Hybridsystems – alle notwendigen Informationen sind bei ihm gebündelt und er steuert das Zusammenspiel von Elektro- und Verbrennungsmotor in jeder Fahrsituation verbrauchsoptimal. Diese Leistung ist besonders bemerkenswert, denn im Vergleich zu einer herkömmlichen Motorsteuerung müssen etwa viermal so viele Datenparameter definiert werden.

Eine weitere wichtige Komponente des Hybridantriebs ist die Batterie zur Versorgung des Elektromotors, der mit einer Leistung von 38 Kilowatt ausgestattet ist. Die Batterie ist in der Reserveradmulde untergebracht und liefert mit insgesamt 240 Zellen eine Spannung von 288 Volt. Aufgeladen wird die Batterie auf zweierlei Art: Beim Bremsen oder bei niedriger Belastung des Verbrennungsmotors wird elektrische Energie durch den Elektromotor in die Batterie gespeist. Auf diese Weise wird der Verbrennungsmotor noch effizienter

betrieben und der Kraftstoffverbrauch reduziert. Die in der Batterie gespeicherte Energie kann genutzt werden, um entweder ausschließlich mit Hilfe des Elektromotors zu fahren oder den Verbrennungsmotor im Betrieb zu unterstützen.

Da der Verbrennungsmotor im Hybridsystem häufiger still steht, muss die reibungslose Funktion aller Nebenaggregate, die gewöhnlich von ihm mit Energie versorgt werden, auch bei still stehendem Verbrennungsmotor gewährleistet werden. Deshalb wurde eine elektro-hydraulische Lenkung realisiert, die selbstverständlich die für Porsche typische Lenk-



Die Ingenieure von Porsche in Weissach haben sich mit Blick auf den geplanten Cayenne Hybrid für die Entwicklung eines Parallel-Full-Hybrid entschieden.

präzision bietet. Auch die Unterdruckpumpe für den Bremskraftverstärker und der Klimakompressor wurden auf elektrischen Antrieb umgestellt. Weitere technische Komponenten wie zum Beispiel die Ölpumpe des Automatikgetriebes, die beim Serienfahrzeug ebenfalls nur mechanisch angetrieben wird, müssen durch eine elektrische Ölpumpe ersetzt werden.

Cayenne GTS: Maßstab für Geländewagen

Die Buchstabenkombination GTS steht für Sportlichkeit und Langstreckentauglichkeit. Mit dem neuen Cayenne GTS setzt Porsche Maßstäbe im Segment der sportlichen Geländewagen. Durch eine Vielzahl von Eingriffen in den Motor, das Fahrwerk, die Elektronik und durch konsequenten Leichtbau verliehen die Porsche Ingenieure dem Cayenne GTS eine ganz besondere Fahrdynamik.

Der Motor des Cayenne GTS basiert auf dem Triebwerk des Cayenne S, leistet mit 298 kW (405 PS) aber 15 kW (20 PS) mehr. Neben der Erhöhung der Nenndrehzahl wurde die Sauganlage im Querschnitt

vergrößert. Die Schaltpunkte der Nockenwellenverstellung, das Zündkennfeld sowie die Einspritzzeitpunkte und Einspritzmengen wurden angepasst, ebenso die Schaltpunkte der optional erhältlichen Tiptronic S, die mit einer Stand-Abkopplung das Getriebe bei stehendem Fahrzeug und getretener Fußbremse automatisch auf neutral schaltet, um den Kraftstoffverbrauch und den Verschleiß zu verringern.

Als erstes Modell der Cayenne-Baureihe ist der GTS mit einer von den Sportwagen bekannten Kombination aus Stahlfederung und geregelter Dämpfungssystem, dem Porsche Active Suspension Management (PASM), ausgerüstet. Die Stahlfedern sind straffer abgestimmt und das Fahrzeug liegt um 24 Millimeter tiefer als der Cayenne S. Dadurch sinkt natürlich der Schwerpunkt und die Kurvenstabilität erhöht sich. Optional kann das Fahrzeug aber auch mit der Luftfederung inklusive PASM ausgestattet werden. Für den Einsatz in der GTS-Version ist sie straffer ausgelegt. Das PASM regelt kontinuierlich die Dämpfungskraft in Abhängigkeit von Fahrbahnzustand und Fahrweise. Während der Fahrt kann der Fahrer seine ganz persönliche Einstellung mit den Programmen „Komfort“, „Normal“ und „Sport“ wählen.

Mit Schaltgetriebe beschleunigt der Neue in 6,1 Sekunden von Null auf 100 Stundenkilometer und ist damit eine halbe Sekunde schneller als der Cayenne S. Auch die Elastizitätswerte sind beeindruckend: Der GTS benötigt für den Zwischensprint von Tempo 80 auf 120 Stundenkilometer gerade mal 6,4 Sekunden und damit zwei Sekunden weniger als der Cayenne S. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 255 Stundenkilometer.

911 Turbo Cabrio: Offenes Topmodell

Das neue 911 Turbo Cabriolet bietet die Fahrleistungen eines Hochleistungs-Sportwagens bei gleichzeitig typischem Cabrio-Fahrvergnügen. Und dank des konsequenten Leichtbaus, seiner herausragenden Aerodynamik und der modernen Motorentechnik erreicht das 911 Turbo Cabriolet mit 12,9 Liter pro 100 Kilometer auch einen wirklich vorbildlichen Wert beim durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch.

Wie schon das Coupé wird auch das Cabriolet vom 3,6-Liter großen Sechszylinder-Boxermotor mit Biturbo-Aufladung und variabler Turbinengeometrie (VTG) angetrieben. Seine Leistung: 353 kW (480 PS). Die Version mit Schaltgetriebe sprintet in vier Sekunden aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer, mit Tiptronic S verkürzt sich die Zeit auf 3,8 Sekunden. Beide Versionen erreichen eine Höchstgeschwindigkeit

keit von 310 Stundenkilometern. Trotz der Cabrio-spezifischen Karosserie-Verstärkungen und automatisch ausfahrendem Überrollschutz hinter den Rücksitzen wiegt die offene Version des 911 Turbo nur 70 Kilogramm mehr als das Coupé. Türen sowie Frontdeckel aus Aluminium und Heckdeckel sowie Spaltflügel aus sehr leichtem Faserverbund-Kunststoff tragen zur Gewichtsabnahme bei. Die Rohkarosse erhielt zur Erhöhung der Steifigkeit Bauteile in doppelter Blechstärke und zusätzliche Schwellerverstärkungen. Das Punktschweißkleben von Seitenteilen und Bodenplatte sowie der Einsatz von unterschiedlich starken Feiblechen aus höher- und hochfesten Stählen – sogenannte „Tailored Blanks“ – bei den vorderen und hinteren Längsträgern erhöhen außerdem die Festigkeit der Karosserie.

Mit seinem speziell abgestimmten Fahrwerk, zu dem serienmäßig das aktive Dämpfungssystem Porsche Active Suspension Management (PASM) gehört, bietet das Cabriolet enorm hohe Fahrsicherheit bei gleichzeitig sportlichen Fahrleistungen. Dazu tragen auch die Fahrstabilitätsregelung Porsche Stability Management (PSM) und der gesteuerte Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM) bei. Das System, das eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung hat, verteilt die Motorkraft je nach Bedarf zwischen der Vorder- und der Hinterachse.

Mit einem Luftwiderstandsbeiwert (cw-Wert) von 0,31 erreicht das 911 Turbo Cabriolet das Niveau der Coupé-Variante. In Kombination mit dem Spaltflügel, der ab 120 Stundenkilometer automatisch und beim Cabriolet um 30 Millimeter weiter als beim Coupé ausfährt, erzeugt das Fahrzeug als einziges Serien-Cabriolet Abtrieb an der Hinterachse. Neben den passiven Sicherheitssystemen mit serienmäßig sechs Airbags gehören der umfassende Überrollschutz mit integrierten Stahlrohren in den Rahmen der Windschutzscheiben und der automatisch ausfahrende Überrollschutz hinter den Rücksitzen zur Serienausstattung. Damit erfüllt das 911 Turbo Cabriolet alle weltweit gültigen gesetzlichen Anforderungen für die passive Sicherheit. Darüber hinaus ist es mit einer sehr leistungsfähigen Bremsanlage ausgestattet, der Sechskolben-Festsattel vorne stammt aus dem Porsche Carrera GT. Auf Wunsch ist auch für das Cabriolet die im Rennsport erprobte, leichte Keramikbremsanlage Porsche Ceramic Composite Brake (PCCB) erhältlich.

Das klassische faltverdeck des Cabriolets legt sich beim Öffnen vollautomatisch in der so genannten „Z-Faltung“ im Verdeckkasten ab. Die gesamte Kon-

struktion, bei der aus Gewichtsgründen auch Magnesium eingesetzt wird, wiegt inklusive Antrieb lediglich 42 Kilogramm. Im Vergleich zu Vario-Klappdächern wird damit ein niedrigerer Schwerpunkt ermöglicht, der wesentlich zur außergewöhnlichen Fahrdynamik des neuen Turbo Cabriolets beiträgt. Dank des dreilagigen Aufbaus bietet das Stoffverdeck zudem eine sehr gute Geräuschdämmung, hervorragenden Schutz vor Kälte sowie Hitze und dank der heizbaren Glasheckscheibe auch eine ausgezeichnete Alltagstauglichkeit in jeder Jahreszeit.

Der 911 GT2: Absoluter Spitzensportler

Die aktuelle Produktfamilie der Elfer-Generation 997 hat ihre extreme Sportlichkeit und Leistungsfähigkeit bereits mit dem 911 Turbo und den 911 GT3-Modellen bewiesen. Mit dem Porsche 911 GT2 wird die Baureihe um ein Fahrzeug erweitert, das die Leistungsfähigkeit des 911 Turbo und die Sportlichkeit der 911 GT3-Modelle nochmals überbietet. Er ist das absolute Spitzenmodell des Sportwagenprogramms mit Straßenzulassung, das außergewöhnliche Fahrleistungen mit faszinierender Fahrdynamik, insbesondere auf Rundstrecken, vereint.

Der Motor des 911 GT2 basiert auf dem Aggregat des aktuellen 911 Turbo mit der bekannten Abgasturboaufladung und variabler Turbinengeometrie (VTG). Diese Technik ermöglicht sowohl eine hohe Maximalleistung als auch ein dynamisches Ansprechverhalten der Abgasturbolader bereits bei niedrigen Motordrehzahlen. Die Maximalleistung von 390 kW (530 PS) übertrifft die des 911 Turbo um 50 PS. Die Leistungssteigerung wird vor allem durch eine Überarbeitung der Abgasturbolader mit strömungsoptimierter Turbine und größerem Verdichter sowie einer völlig neu entwickelten Expansionsauganlage realisiert.

Die Anlage stellt die bekannten Verfahren zur Luftversorgung des Motors auf den Kopf. Bisher wurde die Kompressionsphase der Luftschwingungen im Saugsystem genutzt, um mehr Luft in den Brennraum zu pressen. Der Nachteil dieses Prinzips: mit dem Ladeeffekt wird die Luft nicht nur verdichtet, sondern auch zusätzlich erwärmt. Das Kraftstoff-Luft-Gemisch kann deshalb nicht leistungsoptimal gezündet werden. Die neue Expansionsauganlage nutzt die Expansionsphase, in der sich die Luft abkühlt. Dadurch ist das Gemisch im Brennraum kühler und kann leistungsoptimaler gezündet werden. Das Ergebnis ist ein deutlich verbesserter Wirkungsgrad des Motors, eine höhere Motorleistung und ein geringerer Kraftstoffverbrauch bei hohen Lasten und Drehzahlen. Bei maximaler

Leistung sinkt der Verbrauch gegenüber einer Turboaufladung mit konventioneller Sauganlage um bis zu 15 Prozent.

Das Fahrwerk des 911 GT2 besitzt erstmals aktiv verstellbare Dämpfer. Das serienmäßige Porsche Active Suspension Management (PASM) wurde speziell für dieses Fahrzeug abgestimmt, es ermöglicht ein äußerst sportliches Fahrverhalten mit überlegenen Handling-Eigenschaften auch auf Rundstrecken. Die Grundabstimmung ist mit der in den GT3-Modellen vergleichbar, sie bietet gute Voraussetzungen für eine hohe Fahrdynamik auf öffentlichen Straßen und



Der Motor des neuen 911 GT2 beinhaltet hochmoderne Abgasturbinen mit variabler Turbinengeometrie. Die Maximalleistung beträgt 390 kW (530 PS).

Rundstrecken mit nasser Fahrbahn. Durch Drücken der PASM-Taste kann der Sportmodus gewählt werden. Mit einem härter abgestimmten Kennlinienfeld wurde diese Einstellung speziell für den 911 GT2 auf Rundstrecken mit trockener Fahrbahn ausgelegt.

Wie beim Vorgängermodell können auch beim neuen 911 GT2 die Stabilisatoren, die Höhe, der Sturz und die Spur für eine individuelle Fahrwerkeinstellung auf Rundstrecken verändert und den persönlichen Bedürfnissen des Fahrers optimal angepasst werden. Diese Änderungen sind allerdings nur außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs zulässig.

Erstmals kommt bei den GT-Modellen der Elfer-Baureihe das Fahrstabilisierungssystem Porsche Stability Management (PSM) serienmäßig zum Einsatz. Damit steigt die aktive Sicherheit deutlich. Das System wurde speziell für den 911 GT2 neu abgestimmt und an die Ansprüche extrem sportlicher Fahrer angepasst. Insbesondere für den Einsatz auf Rundstrecken wurde eine neue Schaltstrategie bei der Deaktivierung

des PSM entwickelt. Es wird nicht, wie bei anderen Porsche Modellen, allein über eine „PSM-OFF“-Taste, sondern in zwei Stufen deaktiviert. Diese Funktions- und Schaltstrategie ist eine Weiterentwicklung für extrem sportlich ambitionierte Fahrer mit sehr hohen Anforderungen an die Performance und Fahrdynamik.

Neu für Porsche Fahrzeuge mit Straßenzulassung ist auch der Einsatz eines Assistenzsystems zur maximalen Beschleunigung aus dem Stand. Der sogenannte Launch Assistant wird ohne zusätzliche Tasten durch das Gaspedal bei getretener Kupplung aktiviert. Die Motordrehzahl steigt, der Ladedruck ebenfalls und damit wird eine maximale Beschleunigung durch schnellstmögliches Lösen der Kupplung ermöglicht.

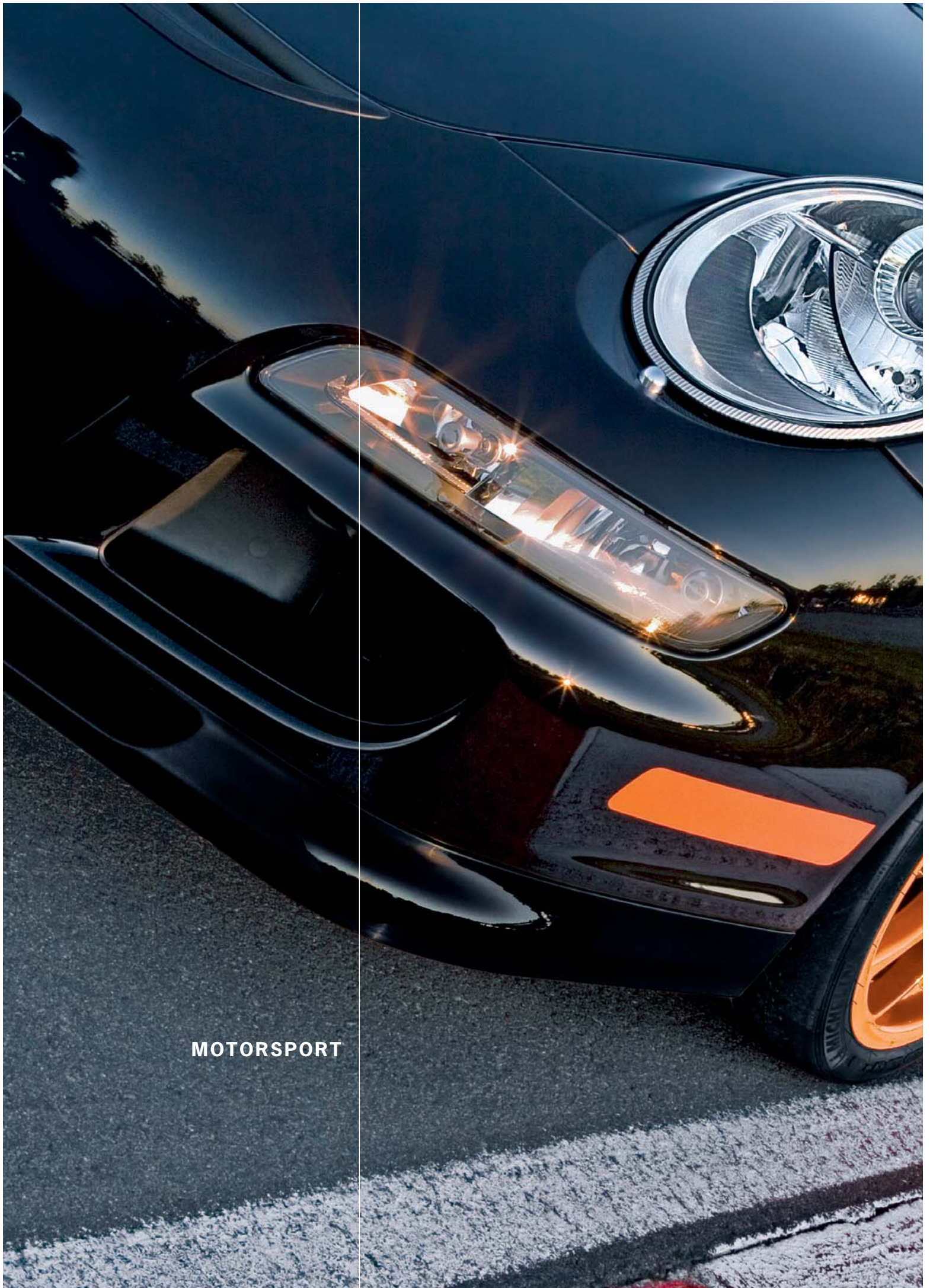
Antriebszentrum hervorragend positioniert

Je schneller und flexibler Porsche auf Einflüsse und Trends aus dem Markt oder der Gesellschaft reagieren kann, desto erfolgreicher wird das Unternehmen sein. Dabei kommt es auf einen effizienten Austausch von Information an, für den auch in Zeiten neuester elektronischer Kommunikation die räumliche Nähe wichtig ist. Das neue Antriebszentrum in Weissach, das im Geschäftsjahr 2006/07 bezogen wurde, erfüllt diese Bedingungen. Der Neubau ist ein kombiniertes Werkstatt- und Bürogebäude, in dem nahezu alle Entwicklungsaktivitäten für die Antriebstechnik, also Motor und Getriebe, mit dem dazugehörigen Bau der Prototypen und deren Integration ins Fahrzeug zusammengefasst wurden. Da dem Antrieb auch unter Umweltaspekten eine zentrale Rolle zukommt, ist der Entwicklungsbereich mit dem Neubau hervorragend positioniert.

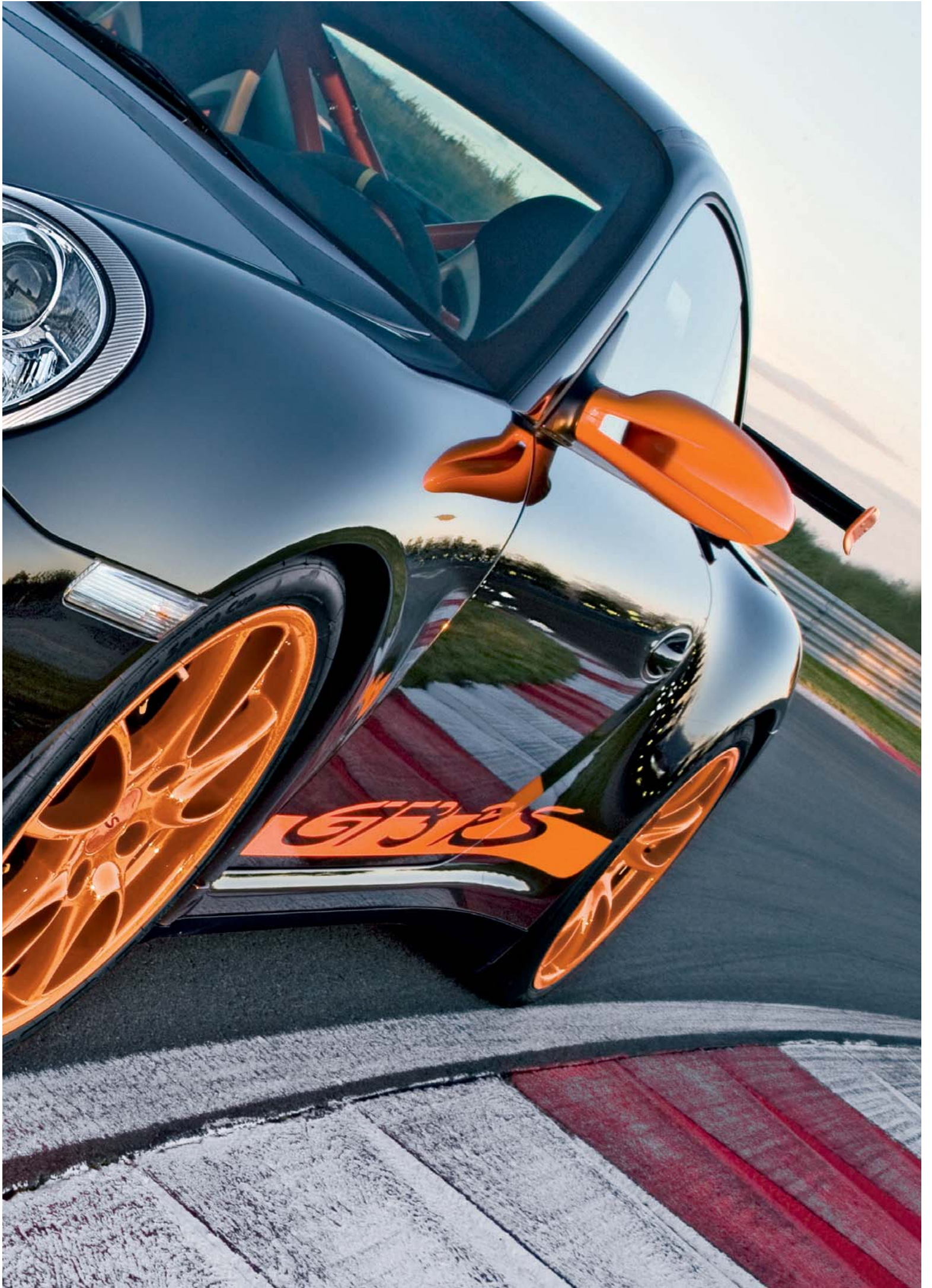
Schutzrechte und Lizenzen

Wegen der hohen Entwicklungsintensität, aber auch der aktiven Betreuung der Projekte, wurden wiederum mehr Schutzrechte für Innovationen und Design angemeldet. Die konzernweite Nutzung erstreckt sich auf die Produktionstechnik, etwa den Aufbau der Produktion des Panamera in Leipzig. Viele Schutzrechte wurden auch in Asien angemeldet, um die technologisch hochwertigen Innovationen von Porsche wirkungsvoll zu schützen und das Portfolio auszubauen.

Der Wettbewerb mit Schutzrechten nimmt weltweit ebenso zu wie die Anmeldezahlen bei den wichtigen Patentämtern. Daher wird das Patent-Monitoring in den Entwicklungsprojekten konsequent fortgeführt. Porsche ist auch im Lizenzgeschäft aktiv; die Lizenz Erlöse liegen nach wie vor auf hohem Niveau.



MOTORSPORT



Motorsport

David schlägt Goliath – was sich im Vorjahr bereits andeutete, bestätigte Porsche in der Saison 2007 eindrucksvoll. In acht von zwölf Rennen fuhren die RS Spyder in der American Le Mans Series als Erste über die Ziellinie und gewannen die Hersteller-, Fahrer- und Team-Meisterschaft.

Im Motorsport sucht Porsche den Wettbewerb überall dort, wo Renntechnik auch den Bau der sportlichen Premium-Fahrzeuge voranbringt. Mut zur Originalität, innovative Kraft, höchste technische Kompetenz und Freude am Wettkampf sind die entscheidenden Triebkräfte für das Engagement auf den internationalen Rennstrecken.

Seit einem Jahrzehnt setzt Porsche dabei auf den Kundensport. Die Teams werden durch die ständige Weiterentwicklung der Fahrzeuge sowie den Einsatz von Ingenieuren und anderen Spezialisten an den Strecken unterstützt. Zudem sind acht Werksfahrer erfolgreich unterwegs. Das Spitzenfahrzeug für den Rennsport ist der RS Spyder. Dieser in Weissach entwickelte und gebaute Sportprototyp fährt in den USA von Erfolg zu Erfolg. Aber auch die Rennversionen des Porsche 911 gewinnen überall auf der Welt wichtige Langstreckenrennen und Meisterschaften.

Der RS Spyder: sensationell erfolgreich

Das amerikanische Penske Racing Team, Kunde und Partner von Porsche, bestritt 2006 mit dem 775 Kilogramm leichten und rund 480 PS starken Sportprototypen RS Spyder die erste vollständige Rennsaison in der American Le Mans Series (ALMS) und gewann alle vier ausgeschriebenen Meisterschaften der Prototypenklasse „zwei“. Auf dem Weg zu diesem makellosen Erfolg schlugen die „kleinen“ Porsche der Klasse „zwei“ bei einem Rennen sogar die „großen“ und PS-stärkeren Sportprototypen der Klasse „eins“. Das war ein Novum in der Geschichte der ALMS, bei der die schnellsten Sportwagen der Welt starten.

Über den Winter modifizierten die Spezialisten in Weissach den RS Spyder für 2007 mit einer neuen Aerodynamik, einer optimierten Wärmeableitung, verbesserter Servicefreundlichkeit für die Expressabfertigung an den Boxen sowie vielen weiteren Veränderungen im Detail.

Neben Penske Racing stieg auch das amerikanische Team Dyson Racing mit dem Porsche Sportprototypen in die Meisterschaft 2007 ein. Der neue RS Spyder erwies sich sofort als schier unschlagbar – selbst für die reglementsbedingt rund 200 PS stärkeren Prototypen der Klasse „eins“. Dem taktisch brillierenden Penske Racing Team gelangen bei den zwölf Wertungsläufen des Jahres acht Gesamtsiege und elf Klassensiege. Beim neunten Rennen, das durch die Straßen der US-Automobilmetropole Detroit führte, holte Porsche vorzeitig die Gesamtsiege in der Chassis- und Motorenwertung. Bereits beim elften von zwölf Läufen krönten die Porsche Werksfahrer Timo Bernhard und Romain Dumas das außerordentlich

erfolgreiche Jahr durch den Gewinn der LMP 2-Fahrermeisterschaft. Dyson Racing schaffte das Kunststück, im ersten Jahr mit dem technisch höchst anspruchsvollen RS Spyder zahlreiche Topergebnisse einzufahren und hinter den beiden Penske Porsche die Plätze drei und vier in der Klassenwertung zu belegen. Die spektakulären Erfolge der Porsche Kundenteams in den USA hatten auch im europäischen Motorsport eine starke Signalwirkung. 2008 werden das niederländische Team VM Motorsport und Horag Racing aus der Schweiz den Prototypen erstmals in der Le Mans Series einsetzen, einer hochkarätigen Meisterschaft, die aus 1000-Kilometer-Rennen besteht.



Der neue Porsche GT3 RSR bewies in zahlreichen GT-Meisterschaften und bei 24-Stunden-Rennen seine Ausnahmestellung als Dauerrenner.

Mit dem großen Erfolg in den USA und der Weichenstellung für die Zukunft des RS Spyder auch in Europa hat Porsche die Tradition hochklassigen Kunden-Motorsports um ein erfolgreiches Kapitel fortgeschrieben.

Der Porsche 911 auf Siegeszug

Ob Sprint oder Langstrecke, die Rennversionen des 911 setzen in den Kategorien für modifizierte Seriensportwagen weiterhin die Maßstäbe. Der neue, rund 485 PS starke 911 GT3 RSR schließt an die meisterhaften Leistungen seiner Vorgängermodelle an. Mit dem 420 PS leistenden 911 GT3 Cup fahren Kunden ganz vorne in den Rennen für seriennahe Rennfahrzeuge.

Eine der populärsten Motorsportserien der USA ist die Grand-American Rolex Sports Car Series. Porsche hält in dieser Rennserie den Rekord an Klassensiegen und holte in der GT-Klasse die meisten Siege, Trainingsbestzeiten und Podiumsplatzierungen. Der Deutsche Dirk Werner verlängerte die Erfolgsliste 2007 mit dem Gewinn der Fahrermeisterschaft in der GT-Klasse

auf einem 911 GT3 Cup. Gleichzeitig gewann Porsche hier den Titel in der Herstellerwertung und die Mannschaft von Farnbacher Loles die Teamwertung.

In der American Le Mans Series trat der Werkspilot Jörg Bergmeister als Titelverteidiger in der GT2-Klasse an. Im 911 GT3 RSR des Flying Lizard Motorsport Teams fuhr der Deutsche mit seinem US-Teamkollegen Johannes van Overbeek ständig im Vordergrund und holte nach zwölf Rennen die Vizemeisterschaft.

Werkfahrer Marc Lieb gewann 2006 zum zweiten Mal in Folge den Fahrertitel in der GT2-Klasse der Le Mans Series, einer Rennserie, die ausschließlich aus 1000-Kilometer-Rennen besteht. Mit einem 911 GT3 RSR des Teams Felbermayr Proton fuhr der Deutsche auch 2007 Top-Resultate ein. Lieb und sein Teamkollege Xavier Pompidou aus Frankreich lagen nach dem vorletzten Lauf auf Platz drei der Meisterschaft. In der FIA GT-Meisterschaft verstärkte der Werkfahrer Emmanuel Collard 2007 die BMS Scuderia Italia. Der Franzose teilte das Cockpit eines 911 GT3 RSR mit dem Italiener Matteo Malucelli. Das Duo schloss das Jahr auf Position drei der GT2-Fahrerwertung ab.

Vorn auch auf Langstrecken

Das einjährige Rennjubiläum des neuen 911 GT3 RSR feierten Ingenieure, Mechaniker und Fahrer im Juli 2007 mit einem Vierfach-Klassensieg dieses seriennahen Porsche bei den 24 Stunden von Spa Francorchamps in Belgien. In den Ardennen hatte der Rennwagen 2006 seinen ersten Testeinsatz. Die Werkfahrer Marc Lieb und Emmanuel Collard sowie Matteo Malucelli gewannen 2007 ihre Klasse mit klarem Vorsprung vor drei weiteren RSR. Das Mühlner Motorsport Team rundete den Erfolg mit einem Sieg in der „kleinen“ Klasse durch den 911 GT3 Cup ab.

Der Marathon in Belgien war 2007 das vierte und letzte der großen und traditionsreichen 24-Stunden-Rennen, die Fans und Fachleute jedes Jahr in ihren Bann ziehen. Traditionell beginnt die Serie mit dem 24-Stunden-Rennen von Daytona im Januar. Auf dem Kurs an Floridas Westküste gewann ein deutsch-amerikanisch-kanadisches Fahrerteam mit einem 911 GT3 Cup nach einem dramatischen Finale die GT-Wertung mit sieben Sekunden Vorsprung vor einem amerikanischen Sportwagen. Drei weitere 911 GT3 Cup schafften den Sprung in die Top Ten.

Beim 24-Stunden-Rennen auf der Nordschleife des Nürburgrings sahen am zweiten Juni-Wochenende 210.000 Zuschauer, wie das werksunterstützte

Manthey-Racing-Team mit den Werksfahrern Bernhard, Lieb, Dumas und dem Manthey-Piloten Tiemann seinen Vorjahressieg wiederholte. Eine Runde Vorsprung hatte der 911 GT3 RSR vor dem Zweitplatzierten. Insgesamt beendeten fünf Porsche Sportwagen das Rennen unter den besten Zehn. Eine Woche später gab es eine weitere Demonstration der Langstreckenqualitäten des GT3 RSR. Das französische IMSA Performance Team siegte mit den Werksfahrern Richard Lietz und Patrick Long sowie dem französischen Stammfahrer Raymond Narac beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans. Mit sechs Runden Vorsprung vor dem Zweitplatzierten gewann IMSA Performance die GT2-Wertung.



Mit dem in einer Kleinserie gebauten Cayenne S Transsyberia feierte Porsche einen Dreifachsieg bei der 14 Tage dauernden Transsyberia Rallye.

Markenmeisterschaften als Nachwuchsschule

Mit dem Porsche Mobil1 Supercup und den Carrera Cups Asia, Australia, France, Great Britain, Deutschland, Japan, Italia und Scandinavia bietet Porsche semiprofessionellen und professionellen Kundenteams einzigartige Möglichkeiten. Das Unternehmen richtet diese Markenmeisterschaften komplett aus, stellt die einsatzbereiten Fahrzeuge des Typs 911 GT3 Cup und organisiert die Rennwochenenden bis hin zu Fernseharrangements.

Alle Markenmeisterschaften von Porsche sind Teil des Rahmenprogramms hochwertiger Motorsportveranstaltungen. Der Mobil1 Supercup gastiert als einzige GT-Rennserie exklusiv bei der Formel 1, die Carrera Cups finden bei nationalen Meisterschaften und zusätzlich bei einzelnen Formel 1-Rennen statt. Als Porsche Events im Umfeld von Grand Prix- oder Tourenwagenrennen angesiedelt, sind die Markenmeisterschaften exzellente Plattformen für die Teams und ihre Partner. Alle Piloten starten in technisch identischen, 400 PS starken 911 GT3 Cup-Fahrzeu-

gen. Auch die Reifen und der Treibstoff sind für alle Teilnehmer identisch. Die Rennen führen über eine Sprintdistanz von rund 30 Minuten, bei der kein Raum für ausgeklügelte Rennstrategien bleibt. Sprint vom ersten bis zum letzten Meter lautet die Devise.

Die Markenmeisterschaften von Porsche gelten deshalb als hervorragende Nachwuchsschule für Rennfahrer. Fünf der gegenwärtig acht Werkspiloten von Porsche bewiesen ihr Können vor dem Aufstieg in den Top-Profisport mit Meistertiteln im Mobil 1-Supercup oder in einem Carrera Cup. Als Einstieg in die Markenmeisterschaften und hochwertiges Aktionsfeld für Nicht-Profis gelten die 911 GT3 Cup Challenges in den USA, Brasilien und Neuseeland sowie Club-Veranstaltungen wie der Porsche Sports Cup Deutschland.

Porsche erwartet, dass gerade die Markenmeisterschaften weiter rasant wachsen werden. Aus diesem Grund ist für den Winter 2007/2008 die Produktion einer Rekordzahl von 265 Rennwagen des Typs 911 GT3 Cup geplant.

Cayenne bester Marathon-Sprinter

14 Tage und 7.100 Kilometer von Moskau nach Ulan Bator, das war die Transsyberia 2007. Die Bedingungen sind extrem hart: Gebirge und Wüste, Hitze, Kälte, Staub und Schotter, Tiefsand, Sumpf und unzählige Flussdurchfahrten; stundenlang Hochgeschwindigkeit auf Pisten, dann wieder Schritttempo durch schwierigstes Gelände.

Anfang August 2007 starteten 33 Teams auf diese ungewöhnliche Reise. Dabei waren 25 Cayenne S Transsyberia, die Porsche für internationale Kundenteams mit einer Sicherheitszelle, Unterbodenschutz, Seilwinde, Spezialwerkzeug und je zwei Ersatzrädern ausgerüstet hatte. Auf den Etappen ging es um perfekte Navigation und „Offroad“-Fahren. Eingestreut waren Sonderprüfungen.

Am Ziel in der Hauptstadt der Mongolei lagen drei Cayenne S auf den ersten drei Plätzen. Das Team North America mit Rod Millen und seinem Beifahrer Richard Kelsey siegte vor dem Team Italia mit Antonio Tognana/Carlo Cassina und Adel Abdulla/Norbert Lutteri vom Team Qatar. Insgesamt sieben Cayenne S beendeten die Transsyberia Rallye in den Top Ten. Sie demonstrierten, dass Porsche auch auf diesem Terrain an die Spitze sprinten kann, selbst wenn der Sprint über die Marathondistanz geht.





Konzernabschluss 2006/07

Porsche Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
für die Zeit vom 1. August 2006 bis 31. Juli 2007

	Anhang	2006/07 T€	2005/06 T€
Fortzuführende Geschäftsbereiche			
Umsatzerlöse	(1)	7.367.876	7.122.667
Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	162.217	172.967
Gesamtleistung		7.530.093	7.295.634
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	7.264.416	1.045.127
Materialaufwand	(4)	- 3.659.520	- 3.273.507
Personalaufwand	(5)	- 1.264.325	- 1.037.475
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	(15), (16), (18)	- 531.712	- 488.758
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(6)	- 4.600.099	- 1.709.318
Ergebnis vor Finanzergebnis		4.738.853	1.831.703
Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen	(7)	1.223.164	203.357
Finanzierungsaufwendungen	(8)	- 272.232	- 198.916 *
Finanzerträge	(9)	167.215	192.053 *
Finanzergebnis		1.118.147	196.494
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus fortzuführendem Geschäft		5.857.000	2.028.197
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus nicht fortzuführendem Geschäft		0	81.803
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		5.857.000	2.110.000
Ertragsteuern aus fortzuführendem Geschäft	(10)	- 1.615.000	- 713.578
Ertragsteuern aus nicht fortzuführendem Geschäft	(10)	0	- 3.422
Ertragsteuern	(10)	- 1.615.000	- 717.000
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführendem Geschäft		4.242.000	1.314.619
Ergebnis nach Steuern aus nicht fortzuführendem Geschäft	(11)	0	78.381
Ergebnis nach Steuern		4.242.000	1.393.000
davon Ergebnisanteil anderer Gesellschafter	(12)	- 10.519	- 3.445
davon Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber	(13)	55.556	28.451
davon Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche AG	(13)	4.196.963	1.367.994
Ergebnis je Stammaktie aus fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert)	(13)	239,80	73,66
Ergebnis je Stammaktie aus nicht fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert)	(13)	0,00	4,44
Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert)	(13)	239,86	73,72
Ergebnis je Vorzugsaktie aus nicht fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert)	(13)	0,00	4,50

* angepasst

Porsche Konzernbilanz zum 31. Juli 2007

	Anhang	31. Juli 2007 T€	31. Juli 2006 T€
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	(15)	263.526	250.295
Sachanlagen	(16)	1.378.435	1.178.352
At Equity bewertete Anteile	(17)	7.059.333	3.263.733
Übrige Finanzanlagen	(17)	67.584	27.755
Vermietete Vermögenswerte	(18)	990.979	960.650
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(20)	20.772	1.990
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(21)	1.321.635	1.248.750
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(22)	285.662	172.659
Ertragsteuerforderungen	(23)	63.598	0
Wertpapiere	(24)	1.014.573	713.072
Aktive Latente Steuern	(10)	75.114	152.930 *
Langfristige Vermögenswerte		12.541.211	7.970.186 *
Vorräte	(19)	625.209	594.080
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(20)	245.136	202.981
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	(21)	459.879	434.889
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(22)	5.604.442	1.399.988 *
Ertragsteuerforderungen	(23)	27.262	1.306 *
Wertpapiere	(24)	1.419.185	2.048.521
Flüssige Mittel	(25)	2.410.066	1.988.550
Kurzfristige Vermögenswerte		10.791.179	6.670.315
		23.332.390	14.640.501 *
Passiva			
Gezeichnetes Kapital	(26)	45.500	45.500
Kapitalrücklage	(26)	121.969	121.969
Gewinnrücklagen	(26)	8.507.292	4.362.342 *
Währungsumrechnung	(26)	- 3.712	- 1.821
Eigenkapital vor Anteilen anderer Gesellschafter		8.671.049	4.527.990 *
Hybridkapital	(26)	809.977	809.977
Anteile anderer Gesellschafter	(26)	0	0 *
Eigenkapital		9.481.026	5.337.967 *
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	(27)	719.476	658.743
Sonstige Rückstellungen	(28)	624.234	628.512
Passive Latente Steuern	(10)	612.826	181.764
Finanzverbindlichkeiten	(29)	3.539.237	3.529.650
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(30)	7.480	3.875
Sonstige Verbindlichkeiten	(31)	67.007	51.219
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		5.570.260	5.053.763
Steuerrückstellungen	(28)	896.643	238.026
Sonstige Rückstellungen	(28)	1.161.098	1.012.522
Finanzverbindlichkeiten	(29)	3.010.024	1.280.342 *
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(30)	505.183	478.942
Sonstige Verbindlichkeiten	(31)	2.708.156	1.238.939
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		8.281.104	4.248.771 *
		23.332.390	14.640.501 *

* angepasst

Porsche Konzern-Kapitalflussrechnung
für die Zeit vom 1. August 2006 bis 31. Juli 2007

	Anhang	2006/07 T€	2005/06 T€
1. Operativer Bereich	(14)		
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführendem Geschäft		4.242.000	1.314.619
Abschreibungen		531.712	488.758
Veränderungen der Pensionsrückstellungen		61.196	69.663
Cash Flow		4.834.908	1.873.040
Veränderung der Steuerrückstellungen und der Sonstigen Rückstellungen		807.286	227.530
Erweiterter Cash Flow		5.642.194	2.100.570
Veränderung der Latenten Steuer		479.956	138.910
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		- 2.917.150	- 390.128
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerten		- 78.594	- 67.758
Erhaltene Dividenden aus at Equity bewerteten Anteilen		111.093	68.280
Veränderung der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva		- 3.029.103	- 164.192
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva (ohne Steuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen)		1.686.288	413.424
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit des fortzuführenden Geschäfts		1.894.684	2.099.106
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit des nicht fortzuführenden Geschäfts		0	- 18.598
Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit gesamt		1.894.684	2.080.508
2. Investitionsbereich			
Einzahlungen aus Abgängen von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Vermieteten Vermögenswerten		456.364	440.647
Einzahlungen aus der Änderung des Konsolidierungskreises		4.768	168.436
Auszahlungen für Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte		- 1.204.745	- 954.167
Auszahlungen für Investitionen in Finanzanlagen		- 2.676.450	- 3.122.658
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen		- 132.314	- 141.277
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit des fortzuführenden Geschäfts		- 3.552.377	- 3.609.019
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit des nicht fortzuführenden Geschäfts		0	- 6.110
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit gesamt		- 3.552.377	- 3.615.129
Veränderungen der Geldanlagen in Wertpapiere		317.210	- 955.467
Mittelzufluss/-abfluss aus Investitionstätigkeit einschließlich Geldanlagen in Wertpapiere		- 3.235.167	- 4.570.596

	Anhang	2006/07	2005/06
		T€	T€
3. Finanzierungsbereich	Fortsetzung (14)		
Auszahlungen an Aktionäre		- 156.975	- 86.975
Auszahlungen an außenstehende Gesellschafter		- 1.008	- 1.096
Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen		- 303.192	- 257.446
Auszahlungen an Hybridkapitalgeber		- 56.077	- 28.451
Auszahlungen aus Aktienoptionsgeschäften		- 187.090	0
Kapitaleinzahlungen		0	809.977
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten		2.034.902	19.185
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen		0	1.884.740
Einzahlungen aus Aktienoptionsgeschäften		321.951	187.090
Einzahlungen aus Sonstigen Finanzverbindlichkeiten		115.672	179.083
Mittelzufluss/- abfluss aus Finanzierungstätigkeit des fortzuführenden Geschäfts		1.768.183	2.706.107
Mittelzufluss/- abfluss aus Finanzierungstätigkeit des nicht fortzuführenden Geschäfts		0	22.612
Mittelzufluss/- abfluss aus Finanzierungstätigkeit gesamt		1.768.183	2.728.719
4. Finanzmittelbestand	Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes (Zwischensumme 1. – 3.)		
		427.700	238.631
	Wechselkursbedingte Wertänderung des Finanzmittelbestandes		
		- 6.184	- 5.011
Finanzmittelbestand am 1. 8. 2006 bzw. 1. 8. 2005		1.988.550	1.754.930
Finanzmittelbestand am 31. 7. 2007 bzw. 31. 7. 2006		2.410.066	1.988.550
Darstellung Bruttoliquidität	Schecks, Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		
		2.410.066	1.988.550
	Wertpapiere		
		2.433.758	2.761.593
		4.843.824	4.750.143

Porsche Konzern-Eigenkapitalspiegel zum 31. Juli 2007

	Gezeichnetes Kapital T €	Kapital- rücklage T €	angesammelte Gewinne ¹⁾ T €	Gewinnrücklagen	
				Kumuliertes übriges Marktbewertung Wertpapiere T €	Eigenkapital ¹⁾ Cash Flow Hedges T €
Stand am 31. 7. 2005	45.500	121.969	3.054.831	21.775	157.529
Anpassung Andienungsrechte Minderheiten			- 43.913		
Latente Steuern auf Andienungsrechte Minderheiten			13.625		
Stand am 31. 7. 2005 angepasst	45.500	121.969	3.024.543	21.775	157.529
Währungsänderung			4.321		
Unterschiede Währungsumrechnung					
At Equity bewertete Anteile ¹⁾			- 55.147	- 33.119	136.479
Finanzinstrumente gemäß IAS 39 ¹⁾				- 1.750	- 205.584
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge ¹⁾				13.793	24.582
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge			- 50.826	- 21.076	- 44.523
Ergebnis nach Steuern			1.367.994		
Gesamtergebnis der Periode			1.317.168	- 21.076	- 44.523
Änderung Konsolidierungskreis			- 1.815		
Aufnahme Hybridkapital					
Kapitalbeschaffungskosten Hybridkapital					
Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber					
Dividendenzahlung *			- 86.975		
Andienungsrechte Minderheiten ¹⁾			- 2.339		
Latente Steuern auf Andienungsrechte Minderheiten ¹⁾			- 1.945		
Stand am 31. 7. 2006	45.500	121.969	4.248.637	699	113.006
Währungsänderung			- 18.355		
Unterschiede Währungsumrechnung					
At Equity bewertete Anteile			- 29.107	- 23.250	79.565
Finanzinstrumente gemäß IAS 39				26.260	131.316
Latente Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Aufwendungen und Erträge				9.083	- 69.069
Erfolgsneutral erfasste Aufwendungen und Erträge			- 47.462	12.093	141.812
Ergebnis nach Steuern			4.196.963		
Gesamtergebnis der Periode			4.149.501	12.093	141.812
Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber					
Dividendenzahlung **			- 156.975		
Andienungsrechte Minderheiten			1.608		
Latente Steuern auf Andienungsrecht Minderheiten			- 3.089		
Stand am 31. 7. 2007	45.500	121.969	8.239.682	12.792	254.818

1) Vorjahreszahlen angepasst

* Ausschüttung einer Dividende von 4,94 je Stammaktie; insgesamt 43.225.000 €, Ausschüttung einer Dividende von 5,00 je Vorzugsaktie; insgesamt 43.750.000 €

** Ausschüttung einer Dividende von 5,94 + 3,00 je Stammaktie; insgesamt 78.225.000 €
Ausschüttung einer Dividende von 6,00 + 3,00 je Vorzugsaktie; insgesamt 78.750.000 €

Währungs- umrechnung	Eigenkapital vor Anteilen anderer Gesellschafter ¹⁾	Hybridkapital	Anteile anderer Gesellschafter	Konzern- eigenkapital
T €	T €	T €	T €	T €
10.532	3.412.136	0	8.057	3.420.193
	- 43.913		- 8.057	- 51.970
	13.625			13.625
10.532	3.381.848	0	0	3.381.848
	4.321		78	4.399
- 12.353	- 12.353			- 12.353
	48.213			48.213
	- 207.334			- 207.334
	38.375			38.375
- 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
		826.503		826.503
		- 16.526		- 16.526
		- 28.451		- 28.451
	- 86.975			- 86.975
	- 2.339		3.367	1.028
	- 1.945			- 1.945
- 1.821	4.527.990	809.977	0	5.337.967
	- 18.355			- 18.355
- 1.891	- 1.891		- 249	- 2.140
	27.208			27.208
	157.576			157.576
	- 59.986			- 59.986
- 1.891	104.552		- 249	104.303
	4.196.963	55.556	- 10.519	4.242.000
- 1.891	4.301.515	55.556	- 10.768	4.346.303
		- 55.556		- 55.556
	- 156.975			- 156.975
	1.608		10.768	12.376
	- 3.089			- 3.089
- 3.712	8.671.049	809.977	0	9.481.026

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. Ein weiterer Tätigkeitsbereich des Konzerns sind die Finanzdienstleistungen. Dieser Bereich umfasst das Finanzierungs- und Leasinggeschäft für Kunden und Händler.

Der Konzernabschluss der Porsche AG zum 31. Juli 2007 wird in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt, wie sie in der EU anzuwenden sind. 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 und Interpretationen 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.

Die Abschlüsse der Tochterunternehmen werden auf den Stichtag des Konzernabschlusses, der dem Stichtag der Porsche AG entspricht, aufgestellt. Für assoziierte Unternehmen wird auf die vorliegenden Informationen, also den letzten geprüften Konzernabschluss und den veröffentlichten Zwischenbericht vom 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. Zur Verbesserung des Informationsgehalts wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung das übrige Finanzergebnis in Finanzierungsaufwendungen und Finanzerträge aufgliedert. Aus demselben Grund wurden in der Bilanz die tatsächlichen Ertragsteuerforderungen als separater Posten dargestellt. Zudem wurden zur Verbesserung des Informationsgehalts in der Eigenkapitalveränderungsrechnung die Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren und die Rücklage für Cash Flow Hedges sowie die im Eigenkapital erfassten Steuereffekte erstmals gesondert ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend IAS 8 retrospektiv angepasst.

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 2007 aufgestellte Konzernabschluss und Konzernlagebericht sowie die vollständige Anteilsbesitzliste ist über das elektronische Unternehmensregister unter www.unternehmensregister.de abrufbar.

*) Die außerordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft vom 26. Juni 2007 hat die Ausgliederung des operativen Geschäfts auf die Porsche Vermögensverwaltung AG und die Umwandlung der Gesellschaft in eine Europäische Aktiengesellschaft beschlossen. Nach Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister wird die Gesellschaft unter Porsche Automobil Holding AG, ab Eintragung der Umwandlung in das Handelsregister dann unter Porsche Automobil Holding SE firmieren.

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 Dienstleistungs GmbH (ehemals Porsche Leipzig Service GmbH), Karosseriewerk Porsche GmbH & Co. KG, Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Porsche Classic GmbH, Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, ING Leasing GmbH & Co. Fox oHG und Porsche Engineering Group GmbH.

Der Konzernabschluss und Konzernlagebericht der Porsche AG wurde durch Beschluss vom 15. Oktober 2007 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 und hieraus Nutzen zu ziehen („Control“-Verhältnis). Zu dem Zeitpunkt, zu dem die Möglichkeit der Beherrschung erlangt wird, 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 21 inländische (im Vorjahr 20) und 54 ausländische (im Vorjahr 53) Tochterunternehmen, einschließlich Wertpapierspezialfond und Zweckgesellschaft.

Die neu gegründeten Gesellschaften Porsche Consulting Italia S.r.l., Mailand, und Porsche Center Moscow OOO, Moskau, sowie die erworbene Porsche Vermögensverwaltung AG, Stuttgart, werden erstmals zum 31. Juli 2007 in den Porsche Konzernabschluss einbezogen. Diese Änderungen im Konsolidierungskreis haben eine untergeordnete Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns.

Die Porsche Engineering Services Inc., Wilmington / Delaware, USA wurde veräußert und scheidet damit aus dem Konsolidierungskreis aus. Diese Veräußerung wird nicht separat unter dem nicht fortzuführenden Geschäft ausgewiesen, da es sich hierbei um keine Veräußerung eines wesentlichen Geschäftszweiges handelt. Der Veräußerungspreis betrug 4.768 T€ und wurde vollständig durch Zahlungsmittel beglichen. Mit dieser Veräußerung gingen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in Höhe von 0,5 T€ ab.

Die zum Entkonsolidierungszeitpunkt abgehenden Vermögenswerte und Schulden stellten sich wie folgt dar:

	in T€
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Aktive Latente Steuern	352
Sonstige Aktiva ohne Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.605
Rückstellungen	729
Verbindlichkeiten	213

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 Bertrandt AG, Ehningen, wird nicht nach der Equity-Methode einbezogen, da auf diese Gesellschaft aufgrund der fehlenden Vertretung des Porsche Konzerns im Vorstand und Aufsichtsrat kein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann.

Die Volkswagen AG, Wolfsburg, ist als assoziiertes Unternehmen in den Konzernabschluss einbezogen. Aufgrund der Anteilsquote werden der Porsche AG zum 31. Juli 2007 folgende Vermögenswerte, Schulden, Erlöse und Gewinne am Volkswagen Konzern zugerechnet:

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Langfristige Vermögenswerte	17.536.593	11.047.770
Kurzfristige Vermögenswerte	14.893.196	9.701.676
Langfristige Schulden	13.520.247	8.126.237
Kurzfristige Schulden	12.374.081	8.830.796
Erlöse	24.346.507	7.993.436
Gewinn	702.406	182.852

Die anteiligen Vermögenswerte, Schulden, Erlöse und Gewinne wurden unter Berücksichtigung konzern-einheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie aufgedeckter stiller Reserven und Lasten ermittelt. Der 200-Tagesdurchschnittsbörsenkurs der Volkswagen AG beträgt, bezogen auf die durch die Porsche AG gehaltenen Anteile, 8.766 Mio. € (im Vorjahr: 3.152 Mio. €).

■ 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. Beim Verkauf eines Tochterunternehmens wird die Differenz zwischen dem Verkaufspreis und dem Nettovermögen zuzüglich der kumulierten Fremdwährungsdifferenzen und des nicht amortisierten Geschäfts- oder Firmenwerts erfolgswirksam erfasst.

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. Mindestens einmal jährlich erfolgt eine Überprüfung, ob ein Anhaltspunkt dafür vorliegt, dass der Grund für eine vorgenommene Wertminderung nicht mehr besteht oder sich der Betrag der vorgenommenen Wertminderung vermindert hat. In diesem Fall wird der erzielbare Betrag neu ermittelt und die zuvor vorgenommene Wertminderung entsprechend rückgängig gemacht. 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 von Abschlüssen 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. Monetäre Vermögenswerte und Schulden in einer Fremdwährung werden zu jedem Stichtag unter Verwendung des Stichtagskurses in die funktionale Währung umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die zu historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten in einer Fremdwährung bewertet wurden, werden mit dem Kurs am Tag des Geschäftsvorfalles umgerechnet. Nicht-monetäre Posten, die mit ihrem beizulegenden Zeitwert in einer Fremdwährung bewertet werden, werden mit dem Kurs umgerechnet, der zum Zeitpunkt der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts gültig war. Kursgewinne und -verluste zum Bilanzstichtag werden ergebniswirksam erfasst. Geschäfts- oder Firmenwerte sowie Anpassungen von Vermögenswerten und Schulden aus Unternehmenszusammenschlüssen werden in der funktionalen Währung des Tochterunternehmens geführt.

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

		Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
		31. 7. 2007	31. 7. 2006	2006/07	2005/06
USA	USD	1,3707	1,2772	1,3140	1,2226
Kanada	CAD	1,4587	1,4413	1,4793	1,4119
Großbritannien	GBP	0,6749	0,6842	0,6744	0,6844
Australien	AUD	1,5961	1,6689	1,6525	1,5566
Japan	JPY	163,5900	146,0100	156,4703	140,8397
Schweiz	CHF	1,6516	1,5701	1,6158	1,5566

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 angesetzt und bewertet. Die Vergleichsinformationen für das Geschäftsjahr 2005/06 basieren auf den gleichen Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die auch für das Geschäftsjahr 2006/07 angewendet werden.

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie beispielsweise derivative Finanzinstrumente, zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte oder Pensionen und ähnliche Verpflichtungen nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für diese Ausnahmen angewandten Bewertungsgrundlagen werden im Einzelnen nachfolgend beschrieben.

Zur Erstellung des Konzernabschlusses sind bis zu einem gewissen Grad Ermessensentscheidungen und Schätzungen notwendig, die sich auf Ansatz, Bewertung und Ausweis der Vermögenswerte, Schulden,

Erträge und Aufwendungen sowie Eventualforderungen und -schulden auswirken. Dabei werden sämtliche aktuell verfügbaren Erkenntnisse berücksichtigt. Die wesentlichen Sachverhalte, die von solchen Ermessensentscheidungen und Schätzungen betroffen sind, beziehen sich auf die konzerneinheitlichen Nutzungsdauern und die erzielbaren Beträge des Anlagevermögens, die Klassifizierung von Leasingverhältnissen als Operating oder Finanzierungsleasingverträge, die Ermittlung von Wertminderungs- und Wertaufholungsbedarf bei assoziierten Unternehmen, die Bewertung von derivativen Finanzinstrumenten, die Realisierbarkeit von Forderungen, die Ermittlung des Fertigstellungsgrads bei langfristiger Auftragsfertigung und die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen. 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.

Aufgrund der Entwicklung der internationalen Bilanzierungspraxis wurde die Bilanzierung von Kündigungsrechten von Minderheitsgesellschaftern voll konsolidierter Unternehmen geändert. Sofern Kündigungsrechte für die Minderheitsgesellschafter bestehen, wird eine Verbindlichkeit in Höhe der Abfindungsverpflichtung passiviert und der Unterschied zwischen der Verbindlichkeit aus dem Kündigungsrecht und dem anteiligen Eigenkapital des Minderheitsgesellschafters erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst. Dividendenzahlungen an Minderheiten werden als Tilgung der Abfindungsverpflichtung erfasst. Auf temporäre Differenzen zwischen der IFRS Bilanz und der Steuerbilanz werden Latente Steuern gebildet. Die Anpassung wurde gemäß IAS 8 retrospektiv vorgenommen.

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. Änderungen von Nutzungsdauern werden als Schätzungsänderungen behandelt. Darüber hinaus werden auch die Restwerte und die Abschreibungsmethoden am Ende des Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf angepasst.

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 lineare und leistungsabhängige 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

Restwerte, Abschreibungsmethoden und Nutzungsdauern werden am Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft und bei Bedarf angepasst. Die selbst erstellten Sachanlagen sind zu Herstellungskosten aktiviert. Sie enthalten neben den direkt zurechenbaren Kosten auch die anteiligen produktionsbezogenen Gemeinkosten.

Leasingverhältnisse

Die Feststellung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis beinhaltet, wird auf Basis des wirtschaftlichen Gehaltes der Vereinbarung zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung getroffen und erfordert eine Einschätzung, ob die Erfüllung der vertraglichen Vereinbarung von der Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts oder bestimmter Vermögenswerte abhängig ist und ob die Vereinbarung ein Recht auf die Nutzung des Vermögenswerts einräumt. Eine erneute Beurteilung ist nach dem Beginn des Leasingverhältnisses nur unter den Voraussetzungen des IFRIC 4 vorzunehmen.

Leasingverhältnisse, bei denen nicht im Wesentlichen alle mit dem Eigentum verbundene Chancen und Risiken vom Konzern auf den Leasingnehmer übertragen werden, werden als Operating Leases klassifiziert und entsprechend bilanziert. Leasingverhältnisse, bei denen alle mit dem Eigentum verbundenen Chancen und Risiken hingegen übertragen werden, werden als Finance Leases klassifiziert und entsprechend bilanziert.

Im Anlagevermögen sind vermietete Vermögenswerte aus Leasingverträgen („Operating Leases“) ausgewiesen. Bei den Operating Leasingverträgen handelt es sich insbesondere um Fahrzeugleasingverträge konzerneigener Leasinggesellschaften. Sie werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf den erwarteten Restwert oder den niedrigeren Marktwert abgeschrieben.

Finanzierungskosten

Finanzierungskosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten angesetzt.

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. Eine Wertminderung wird ergebniswirksam erfasst, soweit der erzielbare Betrag des Vermögenswerts den Buchwert unterschreitet. Der erzielbare Betrag wird für jeden Vermögenswert grundsätzlich einzeln geschätzt. Sofern dies nicht möglich ist, erfolgt die Ermittlung auf Basis einer Gruppe von Vermögenswerten, die eine Zahlungsmittel generierende Einheit darstellt. Der erzielbare Betrag ist der höhere Betrag aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten 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 % (analog zum Vorjahr) auf den Bilanzstichtag abgezinst.

Entfällt der Grund für eine in Vorjahren erfasste außerplanmäßige Abschreibung, so 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. Der Nettoveräußerungswert ist der geschätzte, im normalen Geschäftsgang erzielbare Verkaufserlös abzüglich der geschätzten Kosten bis zu Fertigstellung und der geschätzten notwendigen Vertriebskosten. Auf ungängige Bestände werden Wertberichtigungen vorgenommen. Sofern eine Bewertungsvereinfachung erforderlich ist, wird das Verfahren der Durchschnittsmethode angewandt.

Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten angemessene Teile der notwendigen Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie fertigungsbedingte Abschreibungen, produktionsbezogene Verwaltungs- und Sozialbereichskosten.

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. Im Rahmen der Folgebewertung werden Finanzinstrumente entweder zum beizulegenden Zeitwert oder zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

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

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte Finanzinstrumente und zu Handelszwecken gehaltene Finanzinstrumente
 - bis zur Endfälligkeit gehaltene Finanzinstrumente
 - zur Veräußerung verfügbare Finanzinstrumente
- und
- ausgereichte Kredite und Forderungen.

Finanzielle Verbindlichkeiten sind dagegen den beiden Kategorien:

- erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte Finanzinstrumente 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.

Finanzinstrumente werden erfasst, sobald Porsche Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Eine Ausbuchung erfolgt grundsätzlich dann, wenn das vertragliche Recht auf Cashflows ausläuft oder dieses Recht auf einen Dritten übertragen wird.

■ Originäre Finanzinstrumente

Finanzinstrumente, die zum beizulegenden Zeitwert bilanziert werden, beinhalten die Wertpapiere der Kategorie zu Handelszwecken gehalten und finanzielle Vermögenswerte, die beim erstmaligen Ansatz als zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte eingestuft werden. Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam erfasst. Bei den Finanzinstrumenten, die beim erstmaligen Ansatz als zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte eingestuft werden, handelt es sich um strukturierte nicht zerlegbare Wertpapiere, Index und Discountzertifikate

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

Finanzinstrumente, die der Kategorie zur Veräußerung verfügbar zuzuordnen sind, 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.

Bei finanziellen Vermögenswerten erfolgt 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.

Die **vom Unternehmen ausgereichten Kredite und Forderungen, die bis zur Endfälligkeit zu haltenden Finanzinstrumente** 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 mit ihrem beizulegenden Zeitwert oder mit den fortgeführten Anschaffungskosten ausgewiesen. Die nicht im Geschäftsjahr 2005/06 emittierten Anleihen und die finanziellen Verbindlichkeiten, die im Zusammenhang mit Fair Value Hedge Accounting stehen, werden zum beizulegenden Zeitwert bilanziert; 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.

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. Wenn die Vorgaben des IAS 39 zur Bilanzierung des Hedge Accountings erfüllt sind, werden die Sicherungsbeziehungen ab diesem Zeitpunkt entweder als Fair Value oder als Cash Flow Hedge designiert. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswertes oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Dabei werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte ergebniswirksam erfasst.

Bei einem Cash Flow Hedge werden hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme abgesichert. Dabei werden Devisenoptionsgeschäfte nur in soweit in das Hedge Accounting einbezogen, als sie Wertänderungen der Zahlungsströme der gesicherten Grundgeschäfte kompensieren. Die Wertänderungen werden, soweit sie in das Cash Flow Hedge Accounting einbezogen werden, ergebnisneutral 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 es wahrscheinlich ist, dass diese genutzt werden können.

Für Aktive Latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht mehr zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen. Nicht angesetzte latente Steueransprüche werden überprüft und in dem Umfang aktiviert, in dem es wahrscheinlich geworden ist, dass ein künftig zu versteuerndes Ergebnis deren Realisation ermöglicht.

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. Latente Steuern, die sich auf direkt im Eigenkapital erfasste Posten beziehen, werden im Eigenkapital ausgewiesen.

Aktive und Passive Latente Steuern werden miteinander verrechnet, wenn der Konzern einen einklagbaren Anspruch zur Aufrechnung der tatsächlichen Steuererstattungsansprüche gegen tatsächliche Steuerschulden hätte und diese sich auf Ertragsteuern des gleichen Steuersubjekts beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden.

Tatsächliche Steuern

Die tatsächlichen Steuererstattungsansprüche und Steuerschulden für die laufende und die früheren Perioden werden mit dem Betrag bemessen, in dessen Höhe eine Erstattung von der Steuerbehörde bzw. eine Zahlung an die Steuerbehörde erwartet wird. Bei entsprechender Laufzeit wird abgezinst. Der Berechnung des Betrags werden die Steuersätze und Steuergesetze zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gelten.

Tatsächliche Steuern, die sich auf Posten beziehen, die direkt im Eigenkapital erfasst werden, werden nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung, sondern im Eigenkapital erfasst.

Hybridkapital

Aus den Anleihebedingungen des 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. Die angefallenen Kapitalbeschaffungskosten wurden unter Berücksichtigung von Steuereffekten direkt vom Hybridkapital abgesetzt.

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. Bei der Bewertung der Pensionsrückstellungen und der Ermittlung der Pensionskosten wird die Korridor-Regel angewendet. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste werden nicht berücksichtigt, soweit sie zehn Prozent des Verpflichtungsumfanges 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.

Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird linear über den durchschnittlichen Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit der Anwartschaften verteilt. Soweit Anwartschaften sofort nach Einführung oder Änderung eines Pensionsplanes unverfallbar sind, ist der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand sofort erfolgswirksam zu erfassen.

Der Dienstzeitaufwand wird im Personalaufwand ausgewiesen, der Zinsanteil der Rückstellungszuführung sowie die Erträge aus Planvermögen werden im Finanzergebnis erfasst. Der Zinssatz, der zur Abzinsung der Rückstellungen verwendet wird, wird ausgehend von der Rendite langfristiger erstrangiger Industrieanleihen am Bilanzstichtag bestimmt.

Sonstige Rückstellungen

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. Als Zinssatz wird ein Zinssatz vor Steuern verwendet, der die aktuellen Markterwartungen im Hinblick auf den Zinseffekt sowie die für den Sachverhalt spezifischen Risiken widerspiegelt. Der aus der Aufzinsung entstehende Zinsaufwand wird in den Finanzaufwendungen ausgewiesen.

Erträge und Aufwendungen

Erträge werden grundsätzlich erfasst, wenn es wahrscheinlich ist, dass der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern zufließen wird und die Höhe der Erträge verlässlich ermittelt werden kann.

Die Erfassung von Erträgen aus dem Verkauf von Produkten erfolgt grundsätzlich erst zu dem Zeitpunkt, zu dem die mit dem Eigentum an den verkauften Waren und Erzeugnissen verbundenen maßgeblichen Chancen und Risiken auf den Käufer übergegangen sind. Die Erträge werden abzüglich Skonti, Kundenboni und Rabatten ausgewiesen.

Bei langfristigen Fertigungsaufträgen werden Erträge nach Maßgabe des Fertigstellungsgrades erfasst. Zinserträge werden erfasst, wenn die Zinsen entstanden sind.

Dividendenerträge werden mit der Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung 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 muss. 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.

Nicht fortgeführte Aktivitäten gemäß IFRS 5

Die aufgegebenen Geschäftsfelder, die aus dem Konsolidierungskreis ausscheiden, sind, soweit wesentlich, gemäß IFRS 5 separat auszuweisen. Die bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung entstandenen Aufwendungen und Erträge sowie der Überschuss aus der Veräußerung sind als auf nicht fortgeführte Aktivitäten entfallende Werte gesondert in der Gewinn und Verlustrechnung auszuweisen. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung sind entsprechend anzupassen.

■ Neue Rechnungslegungsvorschriften

a) Im Geschäftsjahr wurden die nachfolgend aufgelisteten neuen und überarbeiteten IFRS Standards und Interpretationen erstmals angewandt. Aus der Anwendung ergaben sich folgende Auswirkungen auf den Konzernabschluss:

Änderung von IAS 19: „Leistungen an Arbeitnehmer“

Aufgrund der Änderungen von IAS 19 werden im Konzernabschluss zusätzliche Angaben gemacht, die Informationen zu den Trends und erfahrungsbedingten Anpassungen im Zusammenhang mit den Vermögenswerten und Verpflichtungen aus leistungsorientierten Plänen sowie deren Zusammensetzung enthalten. Diese sind in Anmerkung 27 enthalten.

b) Aus folgenden, erstmals angewendeten neuen oder überarbeiteten Standards und Interpretationen ergaben sich keine oder keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss:

Änderung von IAS 39: „Fair Value Option“

Mit dieser Neuregelung des IAS 39 wird die Möglichkeit, jeden finanziellen Vermögenswert oder jede finanzielle Verbindlichkeit erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten, eingeschränkt.

Änderung von IAS 39: „Bilanzierung der Absicherung erwarteter konzerninterner Transaktionen“

Diese Neuregelung des IAS 39 gestattet es, das Währungsrisiko einer mit hoher Wahrscheinlichkeit eintretenden künftigen konzerninternen Transaktion als Grundgeschäft eines Cash Flow Hedge im Konzernabschluss zu designieren, sofern die Transaktion auf eine andere Währung lautet als die funktionale Währung des Unternehmens, das diese Transaktion abwickelt und das Währungsrisiko sich auf die konsolidierte Gewinn- und Verlustrechnung auswirkt.

Änderungen von IAS 39: „Bilanzierung von Finanzgarantien“

Finanzgarantien, die keine Versicherungsverträge sind, sind bei der erstmaligen Erfassung mit dem beizulegenden Zeitwert anzusetzen und in den Folgejahren mit dem höheren Betrag aus dem nach IAS 37 „Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen“ anzusetzenden Wert und dem Zugangswert abzüglich der kumulierten, in Übereinstimmung mit IAS 18 „Erträge“ bereits erfolgswirksam erfassten Amortisation (fortgeführte Anschaffungskosten) zu bewerten.

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

Umrechnungsdifferenzen aus einem monetären Posten, der Teil einer Nettoinvestition des Konzerns in einen ausländischen Geschäftsbetrieb ist, sind als separater Bestandteil des Eigenkapitals im Konzernabschluss zu erfassen. Dies gilt unabhängig davon, auf welche Währung der monetäre Posten lautet und ob die Nettoinvestition vom Mutter- oder anderen Konzernunternehmen gewährt wurden.

IFRIC 4 „Feststellungen, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält“

IFRIC 4 enthält Leitlinien zur Ermittlung, ob eine Vereinbarung ein Leasingverhältnis enthält, auf das die Bilanzierungsvorschriften für Leasingverhältnisse anzuwenden sind.

IFRIC 5 „Rechte auf Anteile an Fonds für Entsorgung, Wiederherstellung und Umweltsanierung“

IFRIC 5 regelt die Bilanzierung von Anteilen an Fonds, die zur Finanzierung der Entsorgung von Vermögenswerten des Unternehmens aufgelegt wurden.

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

Diese Interpretation regelt die Erfassung einer Schuld für die Entsorgung von Elektro- und Elektronik-Altgeräten entsprechend den Bestimmungen der EU Richtlinie über Elektro- und Elektronik-Altgeräte.

IFRIC 7 „Anwendung des Restatement-Ansatzes nach IAS 29 Rechnungslegung in Hochinflationländern“

In IFRIC 7 ist geregelt, dass in der Periode, in der das Land, dessen Währung die funktionale Währung des bilanzierenden Unternehmens darstellt, zu einem Hochinflationland wird, das Unternehmen die Vorschriften von IAS 29 so anwenden muss, als sei das Land schon immer ein Hochinflationland gewesen.

IFRIC 8 „Anwendungsbereich von IFRS 2“

IFRIC 8 regelt die Anwendung von IFRS 2 auf alle Vereinbarungen, bei denen der beizulegende Zeitwert einer Gegenleistung geringer ist als der beizulegende Zeitwert der durch das Unternehmen gewährten Eigenkapitalinstrumente.

IFRIC 9 „Erneute Beurteilung von eingebetteten Derivaten“

IFRIC 9 konkretisiert die Bilanzierung von Finanzinstrumenten mit eingebetteten Derivaten nach der erstmaligen Erfassung.

c) Folgende veröffentlichte, aber noch nicht verpflichtend anzuwendende Standards und Interpretationen wurden noch nicht 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.

IFRS 8 „Operative Segmente“

IFRS 8 regelt, welche Finanzinformationen ein Unternehmen über seine operativen Segmente in der Berichterstattung darzustellen hat. IFRS 8 ersetzt IAS 14 „Segmentberichterstattung“, übernimmt bis auf wenige Ausnahmen die Regelungen des SFAS 131 „Disclosures about Segments of an Enterprise and related Information“ und ist erstmalig in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

Änderung von IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“

Aus diesen Änderungen resultieren neue Angaben, in Bezug auf interne Steuerungsgrößen sowie gegebenenfalls Erläuterungen zu Art und Umfang externer Kapitalanforderungen. Die Änderung des IAS 1 ist erstmals

in Geschäftsjahren verpflichtend anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2007 beginnen.

Überarbeitung von IAS 1 „Darstellung des Abschlusses“

IAS 1 wurde im September 2007 in einer überarbeiteten Fassung veröffentlicht. Änderungen ergeben sich im Wesentlichen aus der getrennten Darstellung von Eigenkapitaländerungen resultierend aus Transaktionen mit den Eignern und anderen Änderungen sowie Änderungen des Titels einiger Bestandteile von Abschlüssen. Der geänderte Standard ist in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

Änderung von IAS 23 „Fremdkapitalkosten“

Die Änderung sieht die Aktivierungspflicht von Fremdkapitalkosten vor, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können. Das Wahlrecht zur sofortigen erfolgswirksamen Erfassung wurde dadurch abgeschafft. Die Änderung ist erstmalig in Geschäftsjahren anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2009 beginnen.

IFRIC 10 „Zwischenberichterstattung und Wertminderung“

IFRIC 10 regelt, dass, sofern in einem dem Jahresabschluss vorangegangenen Zwischenabschluss ein Impairment auf Geschäfts- oder Firmenwerte oder bestimmte Finanzinstrumente vorgenommen wurde, dieses in einem späteren Jahresabschluss nicht rückgängig gemacht werden kann. IFRIC 10 ist erstmals für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. November 2006 beginnen.

IFRIC 11 „Beurteilungsfragen bei aktienbasierten Vergütungen“

Diese Interpretation klärt, wie konzernweite aktienbasierte Vergütungen zu bilanzieren und zu behandeln sind. IFRIC 11 ist auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. März 2007 beginnen.

IFRIC 12 „Konzessionsverträge“

IFRIC 12 regelt, wie Konzessionsnehmer im Rahmen von Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen bestehende IFRS anzuwenden haben, um die im Rahmen dieser Vereinbarungen eingegangenen Verpflichtungen und erhaltenen Rechte zu erfassen. IFRIC 12 ist erstmals verpflichtend anzuwenden für Geschäftsjahre, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen.

IFRIC 13 „Kundenbindungsprogramme“

IFRIC 13 regelt die Bilanzierung von Kundenbonusprogrammen, die von den Herstellern bzw. Dienstleistungsanbietern selbst oder durch Dritte betrieben werden. IFRIC 13 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Juli 2008 beginnen.

IFRIC 14 „Zusammenspiel der Wertobergrenze eines Vermögenswertes aus leistungsorientierten Plänen und der Verpflichtung zur Leistung zusätzlicher Beiträge“

IFRIC 14 befasst sich mit dem Zusammenspiel zwischen einer zum Bilanzstichtag bestehenden Verpflichtung, zusätzliche Beträge in einen Pensionsplan einzuzahlen (minimum funding requirement) und den Regelungen in IAS 19 zur Wertobergrenze eines positiven Saldos zwischen Planvermögen und leistungsorientierter Verpflichtung (asset ceiling). IFRIC 14 ist verpflichtend für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2008 beginnen.

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

Erläuterungen zur Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Tätigkeitsbereiche		
Fahrzeuge	6.214.192	6.056.241
Teile und Zubehör	486.490	426.250
Sonstiges	667.194	640.176
davon Erlöse aus Kreditfinanzierung	117.198	109.413
davon Erlöse aus Leasingraten	226.117	224.028
	7.367.876	7.122.667

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 setzen sich wie folgt zusammen:

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Erträge aus Aktienoptionen	6.926.751	767.169
Erträge aus der Auflösung von Wertminderungen und Rückstellungen	72.988	47.538
Erträge aus Kursgewinnen	7.090	9.373
Übrige betriebliche Erträge	257.587	221.047
	7.264.416	1.045.127

Die Erträge aus Aktienoptionen resultieren insbesondere aus Kurssicherungsgeschäften mit Barausgleich. In den Übrigen betrieblichen Erträgen sind Erträge aus Wertpapieren, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert wurden, in Höhe von T€ 8.855 (Vorjahr T€ 0) enthalten.

(4) Materialaufwand

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	3.128.438	2.819.864
Aufwendungen für bezogene Leistungen	531.082	453.643
	3.659.520	3.273.507

Bei Anwendung des Umsatzkostenverfahrens würden sich Umsatzkosten ohne Berücksichtigung von Personalkosten in Höhe von T€ 3.859.129 (Vorjahr T€ 3.734.615) ergeben. In den Aufwendungen für bezogene Leistungen sind Zinsaufwendungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft in Höhe von T€ 90.958 (Vorjahr T€ 76.291) enthalten.

(5) Personalaufwand

	2006/07 T€	2005/06 T€
Löhne und Gehälter	1.105.349	878.052
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	158.976	159.423
	1.264.325	1.037.475
Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt *		
Lohnempfänger	4.013	4.178
Gehaltsempfänger	7.031	6.736
Auszubildende und Praktikanten	400	380
	11.444	11.294

* im Vorjahr inklusive Mitarbeiter in Altersteilzeit

(6) Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	2006/07 T€	2005/06 T€
Aufwendungen aus Aktienoptionen	3.333.474	506.139
Aufwendungen für Werbung	252.994	249.089
Aufwendungen für Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	157.642	159.079
Aufwendungen für Beiträge, Gebühren, Honorare, Rechts- und Beratungskosten	88.903	34.789
Aufwendungen aus Kursverlusten	73.736	66.413
Aufwendungen für Reparaturen und Instandhaltung	65.255	68.425
Aufwendungen für Mieten und Pachten	31.136	30.408
Übrige betriebliche Aufwendungen	596.959	594.976
	4.600.099	1.709.318

Die Aufwendungen aus Aktienoptionen resultieren insbesondere aus Kurssicherungsgeschäften mit Barausgleich. In den Übrigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen aus Wertpapieren in Höhe von T€ 37 (Vorjahr T€ 0) enthalten, welche erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert wurden.

(7) Ergebnis aus at Equity bewerteten Anteilen

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

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Anteiliger Jahresüberschuss	702.406	182.852
Erstkonsolidierungserfolg	-	541.263
Wertminderung	-	- 520.758
Aufhebung der Wertminderung	520.758	-
Erträge und Aufwendungen aus at Equity bewerteten Anteilen	1.223.164	203.357
davon Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten	-	122.616

Aufgrund der von Volkswagen vorgelegten Konzernjahresabschlusszahlen für das Geschäftsjahr 2006 und dem positiven Ausblick für das laufende Geschäftsjahr des Volkswagen Konzerns war eine Neubewertung der Beteiligung erforderlich. Als erzielbarer Betrag wurde der Nutzungswert zugrunde gelegt. Die at Equity bewerteten Anteile wurden im Zuge der Neuermittlung an den fortgeführten Buchwert angepasst.

(8) Finanzierungsaufwendungen

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Zinsaufwand aus der Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	31.131	30.155
Zinsen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	27.709	10.313
Aufzinsung von Schulden	58.840	40.468
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	213.392	158.448
Finanzierungsaufwendungen	272.232	198.916

Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen setzen sich aus Zinsaufwendungen aus der operativen Geschäftstätigkeit und der Begebung von Anleihen zusammen.

In den Finanzierungsaufwendungen sind Zinsaufwendungen in Höhe von T€ 73.784 (Vorjahr T€ 36.875) enthalten, welche aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten resultieren, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden.

(9) Finanzerträge

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	151.982	181.098
Veräußerung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren	15.233	10.955
Finanzerträge	167.215	192.053

Die Zinserträge resultieren im Wesentlichen aus festverzinslichen Wertpapieren und Festgeldanlagen. Darüber hinaus enthalten sie Erträge aus verzinslichen Forderungen und Darlehen.

In den Finanzerträgen sind Zinserträge in Höhe von T€ 41.339 (Vorjahr T€ 12.204) enthalten, welche aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten resultieren, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurden.

(10) Ertragsteuern

Der ausgewiesene Ertragsteueraufwand setzt sich wie folgt zusammen:

	2006/07 T€	2005/06 T€
Tatsächliche Steuern	1.135.019	572.230
davon periodenfremde Aufwendungen	- 70.048	4.632
Latente Steuern	479.981	141.348
Ertragsteuern aus fortzuführendem Geschäft	1.615.000	713.578
Ertragsteuern aus nicht fortzuführendem Geschäft	-	3.422
Ertragsteuern	1.615.000	717.000

Für die Inlandsgesellschaften kommt aufgrund des Unternehmenssteuerreformgesetzes 2008 ein durchschnittlicher Ertragsteuersatz von 30% (Vorjahr 39%) zur Anwendung. Die angewandten Steuersätze für die Auslandsgesellschaften liegen zwischen 0% und 41% (Vorjahr zwischen 0% und 41%). Die geänderte Rechtslage sowie sonstige Steuersatzänderungen im Ausland führten insgesamt im Porsche Konzern zu einer Neubewertung der latenten Steuern und einem damit einhergehenden Steueraufwand von T€ 25.932 (Vorjahr Ertrag in Höhe von T€ 17).

Der tatsächliche Steueraufwand wurde aufgrund von bisher nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträgen und Steuergutschriften um T€ 778 (Vorjahr T€ 2.196) gemindert. Bei den Latenten Steuern führte dies in beiden Berichtsperioden zu keiner Veränderung.

Die Zuschreibungen auf Latente Steuern im Berichtsjahr betragen T€ 7.760 (Vorjahr T€ 1.690), die Abschreibungen auf Latente Steuern betragen T€ 149 (Vorjahr T€ 2.893).

Es bestehen Verlustvorträge in Höhe von T€ 15.685 (Vorjahr T€ 8.848), für die keine Aktiven Latenten Steuern angesetzt worden sind. Die Verlustvorträge sind wie im Vorjahr unbegrenzt vortragsfähig.

Daneben sind insgesamt T€ 5.820 (Vorjahr T€ 3.443) Latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge und T€ 12 (Vorjahr T€ 244) Latente Steuern auf noch nicht genutzte Steuergutschriften aktiviert. Für temporäre Differenzen auf einbehaltene Gewinne bei Tochtergesellschaften in Höhe von T€ 26.159 (Vorjahr T€ 18.614) 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:

	2006/07 T€	2005/06 T€
Ergebnis vor Steuern	5.857.000	2.110.000
Konzernsteuersatz	39 %	39 %
Erwarteter Ertragsteueraufwand	2.284.230	822.900
Steuersatzbedingte Abweichungen	- 135.132	- 30.381
Abweichung in der steuerlichen Bemessungsgrundlage	- 467.676	- 85.632
Ansatz und Bewertung Aktive Latente Steuern	5.938	768
Aperiodische Effekte	- 70.454	9.896
Sonstige Abweichungen	- 1.906	- 551
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	1.615.000	717.000

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. 2007 T€	31. 7. 2006 T€	31. 7. 2007 T€	31. 7. 2006 T€
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Finanzanlagen	86.410	232.796	255.123	430.723
Sonstige Aktiva	137.296	300.821	539.034	387.423
Steuerliche Verlustviträge und Steuerguthaben	5.832	3.687	-	-
Rückstellungen	193.363	255.652	2.145	642
Verbindlichkeiten	134.500	205.761*	292.868	205.520
Zwischensumme	557.401	998.717*	1.089.170	1.024.308
Wertberichtigungen	- 5.943	- 3.243	-	-
Saldierung	- 476.344	- 842.544	- 476.344	- 842.544
Bestand laut Konzernbilanz	75.114	152.930*	612.826	181.764

* Aufgrund der Anpassung der Bilanzierung von Minderheiten, die mit einem Kündigungsrecht ausgestattet sind, ergaben sich im Vorjahr Änderungen bei den Aktiven Latenten Steuern in Höhe von T€ 11.679.

(11) Ergebnis nach Steuern aus nicht fortzuführendem Geschäft

Der im Vorjahr erfolgte Verkauf der CTS Gruppe ist entsprechend den Regelungen des IFRS 5 zur Bilanzierung von aufgegebenen Geschäftsbereichen dargestellt. Das Ergebnis des Vorjahres aus dem nicht fortzuführenden Geschäft setzt sich wie folgt zusammen:

	2006/07 T€	2005/06 T€
Umsatzerlöse	-	149.992
Aufwendungen	-	- 148.072
Ergebnis vor Finanzergebnis	-	1.920
Finanzergebnis	-	- 810
Laufendes Ergebnis vor Steuern aus nicht fortzuführendem Geschäft	-	1.110
Ertragsteuern	-	- 1.363
Laufendes Ergebnis nach Steuern aus nicht fortzuführendem Geschäft	-	- 253
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

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 im Vorjahr 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

(12) Ergebnisanteil anderer Gesellschafter

Die Veränderung der Anteile anderer Gesellschafter setzt sich zusammen aus den den Minderheiten zugewiesenen Ergebnissen in Höhe von – 10.519 T€ (Vorjahr – 3.445 T€).

(13) Ergebnis je Aktie

		2006/07	2005/06
Ergebnis nach Steuern aus fortzuführendem Geschäft	T€	4.242.000	1.314.619
Ergebnis nach Steuern aus nicht fortzuführendem Geschäft	T€	–	78.381
Verlustanteil anderer Gesellschafter	T€	10.519	3.445
Ergebnisanteil Hybridkapitalgeber	T€	55.556	28.451
Ergebnisanteil Aktionäre der Porsche AG	T€	4.196.963	1.367.994
Ergebnisanteil Stammaktien aus fortzuführendem Geschäft	T€	2.098.219	644.544
Ergebnisanteil Stammaktien aus nicht fortzuführendem Geschäft	T€	–	38.928
Ergebnisanteil Vorzugsaktien aus fortzuführendem Geschäft	T€	2.098.744	645.069
Ergebnisanteil Vorzugsaktien aus nicht fortzuführendem Geschäft	T€	–	39.453
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)	€	239,80	73,66
Ergebnis je Stammaktie aus nicht fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert)	€	–	4,44
Ergebnis je Vorzugsaktie aus fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert)	€	239,86	73,72
Ergebnis je Vorzugsaktie aus nicht fortzuführendem Geschäft (verwässert und unverwässert)	€	–	4,50

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.

(14) 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 wechselkursbedingten Änderungen der Flüssigen Mittel betragen im Konzern T€ – 6.184 (Vorjahr T€ – 5.011).

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 Geldanlagen 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 der Tilgung von Anleihen und den Auszahlungen aus Aktienoptionsgeschäften auch die Zahlungsmittelzuflüsse aus der Aufnahme von Krediten und der Einzahlung aus Aktienoptionsgeschäften 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.

Die Veränderungen der Bilanzpositionen, die für die Entwicklung der Kapitalflussrechnung herangezogen werden, werden um nicht zahlungswirksame Effekte angepasst. Aus diesem Grund sind die Veränderungen der betreffenden Bilanzpositionen mit den entsprechenden Werten aus der veröffentlichten Konzernbilanz nicht unmittelbar abstimmbare.

Die sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen/Erträge resultieren im Wesentlichen aus der Marktbewertung von Aktienoptionen und der Wertfortschreibung der at Equity bilanzierten Anteile.

Im Mittelzufluss/-abfluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind enthalten:

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Gezahlte Zinsen	– 338.826	– 140.133
Erhaltene Zinsen	110.478	138.258
Bezahlte Ertragsteuern	– 568.833	– 440.425
Erstattete Ertragsteuern	685	25.596
Erhaltene Dividenden	111.093	68.281

Erläuterungen zur Konzernbilanz

(15) Entwicklung der Immateriellen Vermögenswerte

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:

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Forschungs- und Entwicklungskosten	723.560	443.113
Abschreibungen	– 27.445	– 26.110
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	37.985	31.494
	734.100	448.497

Der Buchwert der Geschäfts- oder Firmenwerte im Porsche Konzern zum 31. Juli 2007 beläuft sich auf 10.820 T€ und ist somit im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Ein Wertminderungsbedarf für die Geschäfts- oder Firmenwerte ergab sich bisher nicht. Die bestehenden Geschäfts- oder Firmenwerte sind im Wesentlichen Mieschke Hoffmann und Partner Gesellschaft für Management und IT Beratung mbH, Freiberg am Neckar und Porsche Enterprises, Inc., Wilmington/ Delaware, USA, zuzuordnen.

Die Immateriellen Vermögenswerte haben sich wie folgt entwickelt:

	Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte T€	Entwicklungs- kosten T€	Geschäfts- oder Firmenwerte T€	Geleistete Anzahlungen T€	Gesamt T€
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
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Stand am 31. 7. 2006	232.177	78.239	-	-	310.416
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand 1. 8. 2006	353.644	175.806	10.820	20.441	560.711
Währungsdifferenzen	- 840	-	-	- 35	- 875
Änderungen Konsolidierungskreis	- 1.268	-	-	-	- 1.268
Zugänge	13.850	37.985	-	36.303	88.138
Umbuchungen	17.203	-	-	- 17.136	67
Abgänge	2.123	-	-	-	2.123
Stand am 31. 7. 2007	380.466	213.791	10.820	39.573	644.650
Abschreibungen					
Stand 1. 8. 2006	232.177	78.239	-	-	310.416
Währungsdifferenzen	- 740	-	-	-	- 740
Änderungen Konsolidierungskreis	- 1.212	-	-	-	- 1.212
Zugänge	47.302	27.445	-	-	74.747
Zugänge außerplanmäßig	20	-	-	-	20
Abgänge	2.107	-	-	-	2.107
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Stand am 31. 7. 2007	275.440	105.684	-	-	381.124
Restbuchwert zum 31. 7. 2006	121.467	97.567	10.820	20.441	250.295
Restbuchwert zum 31. 7. 2007	105.026	108.107	10.820	39.573	263.526

(16) 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 1.8.2005	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
Zuschreibungen	-	-	-	-	-
Stand am 31.7.2006	290.943	360.462	1.511.013	402	2.162.820
Anschaffungs-/ Herstellungskosten					
Stand 1.8.2006	734.558	459.186	2.046.014	101.414	3.341.172
Währungsdifferenzen	18	1	- 1.300	- 122	- 1.403
Änderungen Konsolidierungskreis	- 166	- 673	- 319	-	- 1.158
Zugänge	70.576	18.612	166.710	234.984	490.882
Umbuchungen	23.546	7.918	37.069	- 68.600	- 67
Abgänge	4.182	13.991	63.337	-	81.510
Stand am 31.7.2007	824.350	471.053	2.184.837	267.676	3.747.916
Abschreibungen					
Stand 1.8.2006	290.943	360.462	1.511.013	402	2.162.820
Währungsdifferenzen	- 309	- 10	- 692	- 10	- 1.021
Änderungen Konsolidierungskreis	- 112	- 534	- 258	-	- 904
Zugänge	20.381	25.768	220.464	-	266.613
Zugänge außerplanmäßig	-	-	23	-	23
Abgänge	1.273	13.522	42.863	-	57.658
Zuschreibungen	-	-	-	392	392
Stand am 31.7.2007	309.630	372.164	1.687.687	-	2.369.481
Restbuchwert zum 31.7.2006	443.615	98.724	535.001	101.012	1.178.352
Restbuchwert zum 31.7.2007	514.720	98.889	497.150	267.676	1.378.435

(17) Entwicklung der Finanzanlagen

	At-Equity bewertete Anteile* T€	Sonstige Beteiligungen T€	Sonstige Ausleihungen T€	Gesamt T€
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. 8. 2005	-	26.438	136	26.574
Währungsdifferenzen	-	-	-	-
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	3.784.491	1.172	11	3.785.674
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-	2	2
Stand am 31. 7. 2006	3.784.491	27.610	145	3.812.246
Abschreibungen				
Stand 1. 8. 2005	-	-	-	-
Währungsdifferenzen	-	-	-	-
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	-	-	-	-
Zugänge außerplanmäßig	520.758	-	-	520.758
Abgänge	-	-	-	-
Zuschreibungen	-	-	-	-
Stand am 31. 7. 2006	520.758	-	-	520.758
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. 8. 2006	3.784.491	27.610	145	3.812.246
Währungsdifferenzen	-	-	-	-
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	3.274.842	39.690	148	3.314.680
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-	9	9
Stand am 31. 7. 2007	7.059.333	67.300	284	7.126.917
Abschreibungen				
Stand 1. 8. 2006	520.758	-	-	520.758
Währungsdifferenzen	-	-	-	-
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-
Zugänge	-	-	-	-
Zugänge außerplanmäßig	-	-	-	-
Abgänge	-	-	-	-
Zuschreibungen	520.758	-	-	520.758
Stand am 31. 7. 2007	-	-	-	-
Restbuchwert zum 31. 7. 2006	3.263.733	27.610	145	3.291.488
Restbuchwert zum 31. 7. 2007	7.059.333	67.300	284	7.126.917

* Vorjahr angepasst

(18) Entwicklung der Vermieteten Vermögenswerte sowie des gesamten Anlagevermögens

	Vermietete Vermögens- werte T€	Anlage- vermögen Gesamt T€
Anschaffungs-/Herstellungskosten		
Stand 1.8. 2005	1.357.824	5.076.697
Währungsdifferenzen	- 56.484	- 58.434
Änderungen Konsolidierungskreis	-	- 131.861
Zugänge	551.948	4.744.996
Umbuchungen	-	-
Abgänge	533.097	597.078
Stand am 31.7. 2006	1.320.191	9.034.320
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	-	522.337
Abgänge	180.811	225.012
Zuschreibungen	-	-
Stand am 31.7. 2006	359.541	3.353.535
Anschaffungs-/Herstellungskosten		
Stand 1.8. 2006	1.320.191	9.034.320
Währungsdifferenzen	- 77.930	- 80.208
Änderungen Konsolidierungskreis	-	- 2.426
Zugänge	625.724	4.519.424
Umbuchungen	-	-
Abgänge	535.160	618.802
Stand am 31.7. 2007	1.332.825	12.852.308
Abschreibungen		
Stand 1.8. 2006	359.541	3.353.535
Währungsdifferenzen	- 20.212	- 21.973
Änderungen Konsolidierungskreis	-	- 2.116
Zugänge	182.893	524.253
Zugänge außerplanmäßig	-	43
Abgänge	180.376	240.141
Zuschreibungen	-	521.150
Stand am 31.7. 2007	341.846	3.092.451
Restbuchwert zum 31.7. 2006	960.650	5.680.785
Restbuchwert zum 31.7. 2007	990.979	9.759.857

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€ 448.993 (Vorjahr T€ 406.706) stellen sich wie folgt dar:

	31. 7. 2007	31. 7. 2006
	T€	T€
Restlaufzeit bis 1 Jahr	199.378	179.354
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	249.615	227.352
	448.993	406.706

Die Verträge werden über eine Laufzeit von 6 bis 60 Monaten abgeschlossen und beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln.

An bedingten Leasingzahlungen, insbesondere in Abhängigkeit von der Fahrleistung, wurden T€ 2.337 (Vorjahr T€ 2.265) vereinnahmt.

(19) Vorräte

Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

	31. 7. 2007	31. 7. 2006
	T€	T€
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	84.813	73.251
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	45.240	47.039
Fertige Erzeugnisse und Waren	495.156	473.790
Summe Vorräte	625.209	594.080

Von dem Gesamtbetrag der zum Stichtag bilanzierten Vorräte in Höhe von T€ 625.209 (Vorjahr T€ 594.080) sind T€ 195.780 (Vorjahr T€ 193.348) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Im Geschäftsjahr wurden Wertaufholungen in Höhe von T€ 6.810 (Vorjahr T€ 1.678) ergebniswirksam erfasst. Die Wertaufholungen ergaben sich aufgrund neuer Erkenntnisse in Bezug auf Gängigkeiten.

(20) Lang- und Kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. 7. 2007	31. 7. 2006
	T€	T€
Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen	26.487	6.867
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	239.421	198.104
	265.908	204.971
davon langfristig	20.772	1.990
davon kurzfristig	245.136	202.981

Die Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen ermitteln sich wie folgt:

	31. 7. 2007	31. 7. 2006
	T€	T€
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Fertigungsaufträge	107.968	89.098
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	- 77.231	- 59.891
Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen vor Erhaltenen Anzahlungen	30.737	29.207
Erhaltene Anzahlungen	- 4.250	- 22.340
	26.487	6.867

Der Umsatz aus langfristigen Fertigungsaufträgen beläuft sich auf T€ 51.522 (Vorjahr T€ 39.287). Die mit den Kunden abgerechneten Aufträge und Teilaufträge werden unter den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ausgewiesen. Für die ausgewiesenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurden keine wesentlichen Wertberechtigungen vorgenommen.

Eine wesentliche Risikokonzentration bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen besteht wegen der diversifizierten Kundenstruktur von Porsche nicht. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der Netto-Forderungen. Die Zeitwerte der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

(21) Lang- und Kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31.7.2007	31.7.2006
	T€	T€
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.781.514	1.683.639
davon langfristig	1.321.635	1.248.750
davon kurzfristig	459.879	434.889

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthalten Forderungen aus Kunden- und Händlerfinanzierungen einschließlich fälliger Raten in Höhe von T€ 504.244 (Vorjahr T€ 519.803) sowie Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen vor Wertberichtigungen in Höhe von T€ 1.317.088 (Vorjahr T€ 1.202.852). Die kumulierten Wertberichtigungen für risikobehaftete ausstehende Mindestleasingzahlungen bei Finanzierungsleasingverhältnissen betragen T€ 39.818 (Vorjahr T€ 39.016). Wesentliche Risikokonzentrationen bestanden bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen nicht. Das maximale Ausfallrisiko entspricht den Buchwerten der Netto-Forderungen.

Die Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen resultieren aus Fahrzeugfinanzierungen und gliedern sich wie folgt:

	31.7.2007	31.7.2006
	T€	T€
Bruttogesamtinvestition in das Leasingverhältnis	1.485.280	1.351.430
Restlaufzeit bis 1 Jahr	489.638	454.100
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	995.334	897.115
Restlaufzeit größer 5 Jahre	308	215
Noch nicht realisierter Finanzertrag	– 168.192	– 148.578
Barwert der ausstehenden Mindestleasingzahlungen	1.317.088	1.202.852
Restlaufzeit bis 1 Jahr	413.864	385.059
Restlaufzeit 1 – 5 Jahre	902.979	817.730
Restlaufzeit größer 5 Jahre	245	63

Die Verträge beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Preisanpassungen können sich im Zusammenhang mit steuerlichen Änderungen ergeben.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden grundsätzlich durch Sicherungsübereignungen oder Bürgschaften gesichert. Die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind je nach Markt mit im Wesentlichen festen Zinssätzen zwischen 2,7 % und 15,8 % zu verzinsen.

Der Betrag der nicht garantierten Restwerte, die zu Gunsten des Porsche Konzerns anfallen, beträgt T€ 347.398 (Vorjahr T€ 334.345).

In Abhängigkeit vom Liquiditätsbedarf und von Marktgegebenheiten werden bestimmte Umfänge von Forderungen aus Finanzdienstleistungen an Dritte verkauft. Hierbei wird überprüft, ob die Kriterien zur Ausbuchung der im Rahmen von Forderungsverkäufen rechtlich übertragenen Forderungen erfüllt sind. Bei Nichterfüllung der Kriterien, so genannte unechte Forderungsverkäufe, verbleiben die Forderungen in der Bilanz.

Forderungsverkäufe im Rahmen von Asset-Backed-Security-Transaktionen, welche die Kriterien für eine Ausbuchung nicht erfüllen, führten zum Bilanzstichtag zu einem Buchwert an Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von T€ 1.160 (Vorjahr T€ 1.079). Die mit den unechten Forderungsverkäufen verbundenen Chancen und Risiken entsprechen im Wesentlichen den Chancen und Risiken der nicht veräußerten Forderungen. Die Verbindlichkeiten, die insgesamt mit den übertragenen und nicht ausgebuchten Forderungen im Zusammenhang stehen, belaufen sich auf T€ 1.020 (Vorjahr T€ 990).

(22) Lang- und Kurzfristige Sonstige Forderungen und Vermögenswerte

	31. 7. 2007	31. 7. 2006 *
	T€	T€
Derivative Finanzinstrumente	5.556.490	1.294.132
Übrige Forderungen	310.475	259.064
Aktive Rechnungsabgrenzungen	23.139	19.451
	5.890.104	1.572.647
davon langfristig	285.662	172.659
davon kurzfristig	5.604.442	1.399.988

* die kurzfristigen Sonstigen Vermögenswerte verringerten sich aufgrund der Umgliederung der Ertragsteuerforderungen gegenüber der Darstellung im Vorjahresabschluss um T€ 1.306.

Die Position Derivative Finanzinstrumente umfasst insbesondere Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Aktienoptionen mit Barausgleich und kombinierte Optionsgeschäfte (Compounder). Sie weist mit einem Teilbetrag in Höhe von T€ 268.600 (Vorjahr T€ 157.542) eine Restlaufzeit von über einem Jahr auf. Die Sonstigen Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen sonstige Steuern und geleistete Anzahlungen und haben in Höhe von T€ 14.892 (Vorjahr T€ 12.853) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

Aktive Rechnungsabgrenzungen in Höhe von T€ 23.139 (Vorjahr T€ 19.451) ergeben sich im Wesentlichen aus Mieten und Marketingaufwendungen sowie abgegrenzten Wartungsaufwendungen für Hard- und Software. Der Aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält Abgrenzungen in Höhe von T€ 2.170 (Vorjahr T€ 2.264) mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Die Zeitwerte der Sonstigen Forderungen und Finanziellen Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten. Für die ausgewiesenen Sonstige Forderungen und Vermögenswerte wurden keine wesentlichen Wertberichtigungen vorgenommen.

Der Buchwert von finanziellen Vermögenswerten, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind beträgt T€ 5.091.886 (Vorjahr T€ 910.111).

(23) Ertragssteuerforderungen

	31.7.2007	31.7.2006
	T€	T€
laufende Ertragsteuerforderungen	90.860	1.306
davon langfristig	63.598	–
davon kurzfristig	27.262	1.306

Durch die Änderung von § 37 Abs. 5 des Körperschaftsteuergesetzes durch das Gesetz über steuerliche Begleitmaßnahmen zur Einführung der Europäischen Gesellschaft und zur Änderung weiterer steuerrechtlicher Vorschriften (SEStEG) hat sich die Rechtslage für die Besteuerung von thesaurierten Gewinnen in Deutschland geändert. Der Barwert des sich hieraus ergebenden Erstattungsanspruchs wurde im Geschäftsjahr 2006/07 erstmals in Höhe von T€ 63.598 aktiviert. Dieser Anspruch wird nicht mehr über Ausschüttungen realisiert, sondern über 10 Jahre gleichmäßig ausbezahlt.

(24) Wertpapiere

	31.7.2007	31.7.2006
	T€	T€
Aktien	186.097	110.753
Investmentanteile	638.179	1.157.732
Festverzinsliche Wertpapiere	929.773	732.566
Übrige Wertpapiere	679.709	760.542
	2.433.758	2.761.593
davon langfristig	1.014.573	713.072
davon kurzfristig	1.419.185	2.048.521

In den Wertpapieren sind Wertpapiere erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert mit einem Buchwert von T€ 122.732 bilanziert. Im Vorjahr wurden dieser Kategorie keine Wertpapiere zugeordnet.

(25) Flüssige Mittel

Bei den Flüssigen Mitteln in Höhe von T€ 2.410.066 (Vorjahr T€ 1.988.550) handelt es sich um Schecks, Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten mit einer Fälligkeit innerhalb von drei Monaten.

(26) Eigenkapital und Anteile anderer Gesellschafter

Die Entwicklung des Eigenkapitals und der Anteile anderer Gesellschafter ist im Eigenkapitalpiegel 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

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich um Rücklagen für angesammelte Gewinne, Rücklagen für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren und Rücklagen für Cash Flow Hedges. Die angesammelten Gewinne enthalten die laufenden und die in Vorjahren von der Porsche AG und einbezogenen Tochtergesellschaften erwirtschafteten, noch nicht ausgeschütteten Gewinne sowie erfolgsneutrale Transaktionen.

Der Jahresabschluss der Porsche AG zum 31. Juli 2007 weist einen Bilanzgewinn von € 965.000.000 aus. Ein Vorschlag an die Hauptversammlung zur Verwendung des Bilanzgewinns lag zum Zeitpunkt der Freigabe des Abschlusses durch den Vorstand noch nicht vor.

In der Rücklage für die Marktbewertung von zur Veräußerung verfügbaren Wertpapieren werden Änderungen des beizulegenden Zeitwerts dieser Wertpapiere erfasst.

In der Rücklage für die Absicherung von Cash Flows wird der Teil des Gewinns oder Verlusts aus einem Sicherungsinstrument zur Absicherung von Cash Flows erfasst, der als effektive Absicherung ermittelt wurde.

Währungsumrechnung

Die Rücklage für Währungsumrechnung dient der Erfassung von Differenzen aus der Umrechnung der Abschlüsse der ausländischen Tochtergesellschaften.

Hybridkapital

Das Hybridkapital mit einem Nominalvolumen von 1 Mrd. US Dollar stellt gemäß den Regelungen des IAS 32 Eigenkapital des Konzerns dar. Die Währungsumrechnung des Hybridkapitals basiert auf dem Kurs zum Emissionszeitpunkt.

Anteile anderer Gesellschafter

Aufgrund der Entwicklung der internationalen Bilanzierungspraxis wurde die Bilanzierung von Kündigungsrechten von Minderheitsgesellschaftern vollkonsolidierter Unternehmen geändert und als Finanzverbindlichkeit ausgewiesen. Hieraus ergab sich eine Anpassung der Minderheiten gegenüber der Darstellung im Vorjahresabschluss um T€ 3.594.

(27) 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 existieren 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€ 55.532 (Vorjahr T€ 49.974) 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. Die Bewertung erfolgt unter folgenden Annahmen:

Versicherungsmathematische Annahmen

	Deutschland		Großbritannien		USA	
	2006/07	2005/06	2006/07	2005/06	2006/07	2005/06
Abzinsungssatz	5,25 %	4,50 %	5,70 %	5,35 %	6,00 %	6,00 %
Erwartete Renditen auf das Planvermögen	–	–	5,47 %	7,19 %	6,00 %	6,00 %
Lohn- und Gehaltssteigerungen	3,00 %	3,00 %	4,00 %	4,00 %	4,00 %	4,00 %
Kostentrend medizinische Versorgung	–	–	–	–	5,00 %	5,00 %
Karrieretrend	0,50 %	0,50 %	–	–	–	–
Rentensteigerungen	2,00 %	1,75 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %	3,00 %

Bei Erhöhung bzw. Minderung des angenommenen Kostentrends um einen Prozentpunkt im Bereich der medizinischen Versorgung ergeben sich folgende Auswirkungen:

	Erhöhung		Minderung	
	31.07.2007	31.07.2006	31.07.2007	31.07.2006
	T€	T€	T€	T€
Dienstzeit- und Zinsaufwand	25	28	- 26	- 30
Verpflichtungen für medizinische Versorgungsleistungen	336	313	- 309	- 298

Die Zusammensetzung der in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Beträge kann aus nachstehender Tabelle entnommen werden.

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Dienstzeitaufwand	32.194	39.143
Zinsaufwand	33.660	30.172
Erwarteter Ertrag des Fondsvermögens	- 2.494	- 2.125
Amortisierte versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	161	3.866
Erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	23	29
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	63.544	71.085

Die erwarteten Erträge der im Planvermögen enthaltenen Anlageklassen werden auf der Grundlage der zu diesem Zeitpunkt gängigen Marktpreise für den Zeitraum, über den die Verpflichtung erfüllt wird, berechnet.

Die tatsächlichen Erträge aus dem Planvermögen betragen im Geschäftsjahr T€ 3.747 (Vorjahr T€ 2.811).

Die Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen sowie des Planvermögens zu Marktwerten wird nachfolgend dargestellt.

Entwicklung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Stand am 01.08.	758.668	763.314
Währungsdifferenzen	- 2.587	1.837
Dienstzeitaufwand	32.194	39.143
Zinsaufwand	33.660	30.172
Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	11	29
Versicherungsmathematische Gewinne (-) und Verluste (+)	- 78.262	- 65.016
Geleistete Rentenzahlungen	- 19.514	- 17.024
Mitarbeiterbeiträge für betriebliche Altersvorsorge	19.501	13.055
Veränderung Konsolidierungskreis	-	- 6.842
Stand Bilanzstichtag 31.07.	743.671	758.668

Entwicklung des Planvermögens zu beizulegenden Werten

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Stand am 01.08.	37.309	32.476
Währungsdifferenzen	- 697	- 538
Erwarteter Ertrag des Fondsvermögens	2.494	2.125
Versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	1.255	1.041
Geleistete Rentenzahlungen	- 648	- 307
Arbeitgeberbeiträge	3.132	1.299
Mitarbeiterbeiträge	262	1.213
Stand Bilanzstichtag 31.07.	43.107	37.309

Für das Geschäftsjahr 2007/08 wird mit Beiträgen zu den leistungsorientierten Pensionsplänen in Höhe von insgesamt T€ 4.414 gerechnet.

Die Pensionsrückstellung hat sich folgendermaßen entwickelt:

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Bilanzwerte zum 01.08.	658.743	596.264
Währungsdifferenz	- 1.890	- 308 *
Konzernkreisänderung	-	- 6.842
Aufwendungen aus Pensionsverpflichtungen	63.544	71.085
Geleistete Rentenzahlungen	- 18.866	- 17.331
Arbeitgeberbeiträge	3.132	1.213
Mitarbeiterbeiträge	19.239	14.662 *
Bilanzwerte zum 31.07.	717.638	658.743
davon Pensionsrückstellungen	719.476	658.743
davon Sonstiger Vermögenswert	1.838	-

* angepasst

Der Finanzierungsstand stellt sich folgendermaßen dar:

	31.07.2007	31.07.2006
	T€	T€
Barwert der rückstellungsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	690.292	709.664
Barwert der fondsfinanzierten Pensionsverpflichtungen	53.379	49.004
Anwartschaftsbarwerte der Pensionsverpflichtungen	743.671	758.668
Planvermögen zu Marktwerten	- 43.107	- 37.309
Nettoverpflichtung	700.564	721.359
Nicht erfasste versicherungsmathematische Gewinne (+) und Verluste (-)	17.836	- 63.572
Nicht erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	762	956
Bilanzwerte zum 31. 7. 2006 bzw. 31. 7. 2007	717.638	658.743

Das Portfolio der Planvermögen setzt sich zum Bilanzstichtag 2006/07 wie folgt zusammen:

	31.07.2007	31.07.2006
	in %	in %
Aktien	-	52,6%
Verzinsliche Wertpapiere	28,7%	38,4%
Übrige Wertpapiere	7,0%	3,3%
Barbestand	64,3%	5,7%

Die erfahrungsbedingten Anpassungen, bezogen auf die Pensionsverpflichtung und das Planvermögen, betragen:

Erfahrungsbedingte Anpassungen

	2006/07	2005/06
	Mio €	Mio €
Pensionsverpflichtungen	+ 6,0	- 2,6
Planvermögen	+ 1,3	+ 1,0

(28) Lang- und Kurzfristige Steuerrückstellungen und Sonstige Rückstellungen

	31. 7. 2007		31. 7. 2006	
	T€	T€	T€	T€
	davon		davon	
	Restlaufzeit		Restlaufzeit	
	bis ein Jahr		bis ein Jahr	
Steuerrückstellungen	896.643	896.643	238.026	238.026
Rückstellungen für Personal	594.470	533.284	370.194	367.356
Rückstellungen für den laufenden Geschäftsbetrieb	951.262	390.989	1.069.369	444.370
Übrige Rückstellungen	239.600	236.825	201.471	200.796
Sonstige Rückstellungen	1.785.332	1.161.098	1.641.034	1.012.522

In den Rückstellungen für den Personal- und Sozialbereich sind im Wesentlichen Verpflichtungen für Urlaubs- und Weihnachtsgeldgratifikationen, Verpflichtungen für Erfolgsbeteiligungen und Tantiemen, Altersteilzeit sowie Jubiläumsszuwendungen enthalten. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen.

Die Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb enthalten insbesondere Vorsorgen für Garantieverpflichtungen, Marketingleistungen und Boni. Die Garantieverpflichtung im Porsche Konzern ergibt sich im Wesentlichen aus gewährten Produktgarantien für die hergestellten Fahrzeuge. Die Rückstellung enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Garantierückstellung ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Die Rückstellungen für Boni ergeben sich aus erwarteten Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Verkaufserlöse. Die Übrigen Rückstellungen beinhalten eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen und enthalten im Wesentlichen Rückstellungen für noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen, Rückstellungen für Prozessrisiken sowie Entsorgungsverpflichtungen für Altfahrzeuge.

Die Sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

	Stand 1. 8. 2006	Kurs- differenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31. 7. 2007
	T€	T€	T€	T€	T€	T€	T€
Rückstellungen für Personal*	370.194	- 722	537.325	-	310.467	1.860	594.470
Rückstellungen für den laufenden Geschäftsbetrieb	1.069.369	- 2.510	97.566	27.689	193.798	47.054	951.262
Übrige Rückstellungen*	201.471	- 1.687	241.061	-	179.193	22.052	239.600
	1.641.034	- 4.919	875.952	27.689	683.458	70.966	1.785.332

* Es wurden im Anfangsbestand zum 1. 8. 2006 Umgliederungen von den Übrigen Rückstellungen in Höhe von T€ 70.000 in die Rückstellungen für Personal vorgenommen.

(29) Lang- und Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

		Restlaufzeit bis 1 Jahr	Restlaufzeit 1–5 Jahre	Restlaufzeit größer 5 Jahre
	T€	T€	T€	T€
31. 7. 2007				
Anleihen	2.322.252	–	1.137.784	1.184.468
Verbindlichkeiten Kreditinstitute	2.238.394	2.195.604	42.790	–
Sonstige Finanzverbindlichkeiten	1.988.615	814.420 *	1.174.195	–
	6.549.261	3.010.024	2.354.769	1.184.468
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	1.940.490	792.128 *	1.148.362	–
	4.809.992	1.280.342	2.327.254	1.202.396

* Hierin enthalten sind erstmals Verbindlichkeiten aus Kündigungsrechten der Minderheitsgesellschafter in Höhe von T€ 50.215 (Vorjahr T€ 49.845).

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	997.482	959.500	5	Jan. 11	3,500	3,580
Anleihe von 2006	EUR	900.000	890.772	824.490	10	Jan. 16	3,875	4,020
Privatplatzierung von 2004	USD	200.000	140.302	140.302	7	Mrz. 11	4,470	4,470
Privatplatzierung von 2004	USD	150.000	104.025	104.025	10	Mrz. 14	4,980	4,980
Privatplatzierung von 2004	USD	75.000	51.864	51.864	12	Mrz. 16	5,130	5,130
Privatplatzierung von 2004	USD	200.000	137.807	137.807	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 0,75 % und 5,52 % (Vorjahr 0,50 % und 4,375 %). 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. 2007	31. 7. 2006
	T€	T€
Mindestleasingzahlen	76.429	75.427
Restlaufzeit bis 1 Jahr	42.970	39.519
Restlaufzeit 1–5 Jahre	33.459	35.908

Das Gesamtvolumen der Asset Backed Securities-Programme beträgt zum Stichtag T€ 1.849.048 (Vorjahr T€ 1.798.533). Die Verzinsung bewegt sich auf Interbankenniveau.

Die durchschnittlichen Laufzeiten dieser Finanzierungen betragen zwischen einem und vier Jahren.

Die Bewertung erfolgt zu fortgeführten Anschaffungskosten.

(30) Lang- und Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

	31. 7. 2007	31. 7. 2006
	T€	T€
Verbindlichkeiten aus langfristigen Fertigungsaufträgen	755	7.584
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	511.908	475.233
	512.663	482.817
davon langfristig	7.480	3.875
davon kurzfristig	505.183	478.942

Die Verbindlichkeiten aus langfristigen Fertigungsaufträgen ermitteln sich wie folgt:

	31. 7. 2007	31. 7. 2006
	T€	T€
Herstellungskosten einschließlich Auftragsergebnis der langfristigen Fertigungsaufträge	3.414	6.571
davon mit Kunden abgerechnete Leistungen	– 2.091	– 1.402
Künftige Forderungen aus langfristigen Fertigungsaufträgen vor Erhaltenen Anzahlungen	1.323	5.169
Erhaltene Anzahlungen	– 2.078	– 12.753
	755	7.584

Die Zeitwerte der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

(31) 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€	
31.7.2007				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	72.078	72.078	–	–
Übrige Verbindlichkeiten	159.355	157.022	2.273	60
Marktwertbewertung				
derivativer Finanzinstrumente	2.486.102	2.463.636	7.228	15.238
Passive Rechnungsabgrenzungen	57.628	15.420	42.208	–
	2.775.163	2.708.156	51.709	15.298
31.7.2006				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	59.054	59.054	–	–
Übrige Verbindlichkeiten	152.351	141.536	10.581	234
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

Die Übrigen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen sonstige Steuern und erhaltene Kautionen. Der Rechnungsabgrenzungsposten setzt sich aus Mietsonderzahlungen von T€ 40.422 (Vorjahr T€ 38.469) und sonstigen Rechnungsabgrenzungsposten von T€ 17.206 (Vorjahr T€ 15.178) zusammen.

Der Buchwert von finanziellen Verbindlichkeiten, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind beträgt T€ 2.461.280 (Vorjahr T€ 992.013).

Die Zeitwerte der Sonstigen Verbindlichkeiten entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Erläuterungen zu den Sonstigen Angaben

(32) 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 möglicher 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 2007 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.

Aktienoptionen

Zur Absicherung der im Berichtsjahr vorgenommenen Aufstockung des Anteils an der Volkswagen AG und im Hinblick auf das Übernahmeangebot für alle Volkswagen AG Aktien wurden Kurssicherungsgeschäfte abgeschlossen. Dabei handelt es sich um Aktienoptionen mit Barausgleich. Darüber hinaus werden Aktienoptionen mit verschiedenen Basiswerten zur Liquiditätsbeschaffung eingesetzt.

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, wie beispielsweise der Discounted Cashflow-Methode.

Dabei wurde im Bedarfsfalle folgende Zinsstrukturkurve zugrunde gelegt:

	EUR	USD	GBP
Zins für sechs Monate	4,39%	5,33%	6,15%
Zins für ein Jahr	4,54%	5,25%	6,29%
Zins für fünf Jahre	4,69%	5,31%	6,10%
Zins für zehn Jahre	4,76%	5,53%	5,82%
Zins für fünfzehn Jahre	4,83%	5,67%	5,54%

Die Buch- und Marktwerte wesentlicher originärer Finanzinstrumente sind in der nachfolgenden Aufstellung gegenübergestellt:

	31. 7. 2007		31. 7. 2006	
	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
	T€	T€	T€	T€
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.781.514	1.817.304	1.683.639	1.722.630
Finanzverbindlichkeiten	6.549.261	6.450.708	4.809.992	4.743.998

Der Marktwert der Forderungen aus Finanzdienstleistungen wird ermittelt, indem anstatt des internen Zinssatzes, die am Bilanzstichtag aktuellen Marktzinssätze verwendet werden.

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 US Dollars auf sechs Jahre im Übrigen auf maximal vier Jahre.

Die Nominalvolumen und Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente stellen sich wie folgt dar:

	31. 7. 2007		31. 7. 2006	
	Nominal- volumen	Marktwert gesamt	Nominal- volumen	Marktwert gesamt
	T€	T€	T€	T€
Aktiva				
Währungssicherung	12.198.361	466.268	8.276.098	389.003
Zinssicherung	1.091.319	34.998	1.292.744	34.692
Aktienoptionen	10.553.364	5.055.224	2.628.055	870.437
	23.843.044	5.556.490	12.196.897	1.294.132
Passiva				
Währungssicherung	1.357.879	13.866	1.441.224	9.572
Zinssicherung	902.830	27.118	886.812	34.818
Aktienoptionen	13.473.485	2.445.118	2.441.025	980.716
	15.734.194	2.486.102	4.769.061	1.025.106

Nominalvolumen der derivativen Finanzinstrumente:

	Nominal- volumen T€	Restlaufzeit bis 1 Jahr T€	Restlaufzeit 1 – 5 Jahre T€	Restlaufzeit größer 5 Jahre T€
31.7.2007				
Aktiva				
Währungssicherung	12.198.361	2.584.401	8.899.674	714.286
davon Devisenkäufe	174.595	89.980	84.615	–
davon Devisenverkäufe	12.023.766	2.494.421	8.815.059	714.286
Zinssicherung	1.091.319	54.313	687.006	350.000
Aktioptionen	10.553.364	10.553.364	–	–
	23.843.044	13.192.078	9.586.680	1.064.286
Passiva				
Währungssicherung	1.357.879	1.287.065	70.814	–
davon Devisenkäufe	718.647	718.647	–	–
davon Devisenverkäufe	639.232	568.418	70.814	–
Zinssicherung	902.830	–	592.770	310.060
Aktioptionen	13.473.485	13.473.485	–	–
	15.734.194	14.760.550	663.584	310.060

Im Geschäftsjahr wurden aus der Rücklage für Cashflow Hedges T€ 87.590 (Vorjahr T€ 155.266) ergebniswirksam in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebucht. Der Gewinn aus dem Abgang von zur Veräußerung zur Verfügung stehenden Wertpapieren betrug T€ 15.233 (Vorjahr T€ 10.955), der Verlust daraus T€ 0 (Vorjahr T€ 2.477).

(33) Eventualschulden

	31.7.2007 T€	31.7.2006 T€
Bürgschaften	78	12.966
Gewährleistungen	27.040	27.043
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	93.743	58.070

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 401,3 Millionen Euro (Vorjahr 330,0 Millionen Euro). Es bestehen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und Wartungsverträgen in Höhe von insgesamt 66,8 Millionen Euro (Vorjahr 83,7 Millionen Euro). Im Konzern beträgt das Bestellobligo aus begonnenen Investitionsvorhaben in Sachanlagen 321,6 Millionen Euro (Vorjahr 234,1 Millionen Euro) und in Immaterielle Vermögenswerte 4,1 Millionen Euro (Vorjahr 1,9 Millionen Euro). Weiterhin bestehen andere finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 8,8 Millionen Euro (Vorjahr 10,3 Millionen Euro). Die Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating Leasingverhältnissen und Mietverträgen stellen sich wie folgt dar:

	31. 7. 2007	31. 7. 2006
	T€	T€
Mindestleasingzahlungen	66.801	83.713
Restlaufzeit bis 1 Jahr	20.213	21.432
Restlaufzeit 1–5 Jahre	29.953	40.343
Restlaufzeit größer 5 Jahre	16.635	21.938

Der Gesamtbetrag der im Geschäftsjahr als Aufwand erfassten Miet- und Leasingzahlungen beträgt T€ 31.136 (Vorjahr T€ 30.408). Es bestehen für diese Leasingverhältnisse weder Preisanpassungsklauseln noch Verlängerungsoptionen.

Für die Eventualverbindlichkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, weil der Eintritt des Risikos als wenig wahrscheinlich eingeschätzt wird.

(34) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 1. August 2007 wurden die Porsche Niederlassung Berlin GmbH und die Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH gegründet. Die entsprechenden Händlerbetriebe wurden mit Wirkung vom 1. September 2007 vollständig erworben. Der Kaufpreis für die beiden Niederlassungen in Berlin und Potsdam betrug T€ 6.250. Die anzusetzenden Beträge für Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden der erworbenen Händlerbetriebe standen zum Zeitpunkt der Freigabe des Konzernabschlusses noch nicht fest. Am 2. August 2007 wurde die Porsche China Hongkong Limited gegründet. Am 23. Juli 2007 wurde der Kaufvertrag für die Jepsen and Company Limited, Guangzhou unterzeichnet. Die behördliche Genehmigung des Erwerbs steht noch aus. Die Jepsen and Company Limited wird nach der ausstehenden behördlichen Genehmigung als Porsche China Limited den Importeursbetrieb aufnehmen. Am 6. August 2007 wurde die Porsche Schweiz AG gegründet. Die Porsche China Hongkong Limited wird die Importeursfunktion zum 1. Januar 2008 für Hongkong und die Porsche Schweiz AG zum 1. April 2008 für die Schweiz übernehmen.

Im März 2007 wurde der Anteil an der Volkswagen AG auf 30,9 % erhöht. Aufgrund der Überschreitung der Stimmrechtsschwelle von über 30 Prozent erfolgte ein Pflichtangebot an alle Aktionäre der Volkswagen AG, das bis zum 29. Mai 2007 befristet war. Der Erwerb der im Rahmen des Pflichtangebots angebotenen Anteile wurde am 10. August 2007 nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen abgeschlossen. In diesem Rahmen wurden 172.218 Stammaktien und 68.262 Vorzugsaktien zum Angebotspreis von 100,92 Euro je Stammaktie und 65,54 Euro je Vorzugsaktie erworben.

Die Finanzierung des Pflichtangebots wurde durch einen Kreditvertrag, arrangiert von ABN AMRO Bank NV, Barclays Capital, Merrill Lynch International, UBS Limited und Commerzbank AG, sichergestellt. Der Kredit wurde nicht in Anspruch genommen.

(35) 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 Gesellschaften. 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 Finanzergebnis und Ertragsteuern stellt das Segmentergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen 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.

Im Vorjahr wurden Finanzderivate nicht dem Segmentvermögen und den Segmentschulden zugeordnet. Bei dem Ausweis der Segmentschulden wurden ferner Finanzverbindlichkeiten, deren Ergebnisanteil nicht dem Segmentergebnis zugeordnet wurde, aus der jeweiligen Segmentzuordnung herausgenommen. Des Weiteren wurden die at Equity bewerteten Anteile wegen ihrer nicht eindeutigen Zuordenbarkeit auf ein einzelnes Segment nicht zugeordnet. Dies wurde im Primären und Sekundären Segmentbericht bei den betroffenen Segmenten entsprechend angepasst. Aufgrund der Vorjahresanpassung beim Ausweis der Minderheitenanteile, beinhaltet die Spalte „Konsolidierung“ ebenfalls die Effekte aus dieser Anpassung.

Die Anpassungen der Vorjahreswerte ist den folgenden Übersichten zu entnehmen:

Übersicht der Anpassungen Vorjahr Segmentinformationen nach Regionen

	Deutschland		
	2005/06 Mio €	2005/06 Mio € Anpassung	2005/06 Mio € inkl. Anpassung
Umsatzerlöse mit Dritten	2.187,1	–	2.187,1
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	4.074,7	–	4.074,7
Segmentergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	1.788,1	– 203,4	1.584,7
davon Ergebnis aus at Equity bewertete Anteile	203,4	– 203,4	–
Segmentergebnis aus nicht fortzuführenden Geschäftsbereichen	2,1	–	2,1
Segmentvermögen	8.397,3	– 2.349,0	6.048,3
davon at Equity bewertete Anteile	3.263,7	– 3.263,7	–
Segmentsschulden	5.769,0	1.014,5	6.783,5
Wesentliche nichtzahlungswirksame Aufwendungen	765,2	–	765,2
Abschreibungen	331,8	–	331,8
Investitionen (ohne Finanzanlagen)	437,0	–	437,0

	Rest der Welt		
	2005/06 Mio €	2005/06 Mio € Anpassung	2005/06 Mio € inkl. Anpassung
Umsatzerlöse mit Dritten	720,1	–	720,1
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	0,5	–	0,5
Segmentergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	37,0	–	37,0
davon Ergebnis aus at Equity bewertete Anteile	–	–	–
Segmentergebnis aus nicht fortzuführenden Geschäftsbereichen	–	–	–
Segmentvermögen	260,4	–	260,4
davon at Equity bewertete Anteile	–	–	–
Segmentsschulden	191,1	–	191,1
Wesentliche nichtzahlungswirksame Aufwendungen	0,8	–	0,8
Abschreibungen	2,3	–	2,3
Investitionen (ohne Finanzanlagen)	7,1	–	7,1

Übersicht der Anpassungen Vorjahr Segmentinformation nach Funktionen

	Fahrzeuggeschäft		
	2005/06 Mio €	2005/06 Mio € Anpassung	2005/06 Mio € inkl. Anpassung
Umsatzerlöse mit Dritten	6.733,2	–	6.733,2
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	141,0	–	141,0
Segmentvermögen	8.610,7	– 2.112,0	6.498,7
Investitionen (ohne Finanzanlagen)	399,7	–	399,7

Nordamerika			Europa ohne Deutschland		
2005/06	2005/06	2005/06	2005/06	2005/06	2005/06
Mio €	Mio €	Mio € inkl.	Mio €	Mio €	Mio € inkl.
	Anpassung	Anpassung		Anpassung	Anpassung
2.510,6	-	2.510,6	1.704,9	-	1.704,9
1,4	-	1,4	3,5	-	3,5
170,9	-	170,9	189,7	-69,5	120,2
-	-	-	-	-	-
-0,3	-	-0,3	0,1	-	0,1
1.567,2	19,9	1.587,1	3.923,2	246,0	4.169,2
-	-	-	-	-	-
1.324,6	-83,1	1.241,5	886,6	-65,7	820,9
-	-	-	19,4	-	19,4
156,0	-	156,0	6,1	-	6,1
494,0	-	494,0	16,7	-	16,7

Konsolidierung			Konzern		
2005/06	2005/06	2005/06	2005/06	2005/06	2005/06
Mio €	Mio €	Mio € inkl.	Mio €	Mio €	Mio € inkl.
	Anpassung	Anpassung		Anpassung	Anpassung
-	-	-	7.122,7	-	7.122,7
-4.080,1	-	-4.080,1	-	-	-
-152,5	71,4	-81,1	2.033,2	-201,5	1.831,7
-	-	-	203,4	-203,4	-
-	-	-	1,9	-	1,9
480,7	2.094,8	2.575,5	14.628,8	11,7	14.640,5
-	-	-	3.263,7	-	3.263,7
1.081,4	-815,9	265,5	9.252,7	49,8	9.302,5
-164,9	-	-164,9	620,5	-	620,5
-7,4	-	-7,4	488,8	-	488,8
4,5	-	4,5	959,3	-	959,3

Finanzdienstleistungen			Konsolidierung			Konzern		
2005/06	2005/06	2005/06	2005/06	2005/06	2005/06	2005/06	2005/06	2005/06
Mio €	Mio €	Mio € inkl.	Mio €	Mio €	Mio € inkl.	Mio €	Mio €	Mio € inkl.
	Anpassung	Anpassung		Anpassung	Anpassung		Anpassung	Anpassung
389,5	-	389,5	-	-	-	7.122,7	-	7.122,7
26,8	-	26,8	-167,8	-	-167,8	-	-	-
2.954,1	-	2.954,1	3.064,0	2.123,7	5.187,7	14.628,8	11,7	14.640,5
555,2	-	555,2	4,4	-	4,4	959,3	-	959,3

Segmentinformationen nach Regionen

	Deutschland	
	2006/07 Mio €	2005/06 Mio €
Umsatzerlöse mit Dritten	2.553,7	2.187,1
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	3.870,4	4.074,7
Segmentergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	4.427,3	1.584,7
Segmentergebnis aus nicht fortzuführenden Geschäftsbereichen	-	2,1
Segmentvermögen	10.925,8	6.048,3
Segmentsschulden	8.434,9	6.783,5
Wesentliche nichtzahlungswirksame Aufwendungen	485,7	765,2
Abschreibungen	347,5	331,8
Investitionen (ohne Finanzanlagen)	592,5	437,0

Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern

	Fahrzeuggeschäft	
	2006/07 Mio €	2005/06 Mio €
Umsatzerlöse mit Dritten	6.965,3	6.733,2
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	145,2	141,0
Segmentvermögen	11.047,9	6.498,7
Investitionen (ohne Finanzanlagen)	576,3	399,7

Nordamerika		Europa ohne Deutschland		Rest der Welt		Konsolidierung		Konzern	
2006/07	2005/06	2006/07	2005/06	2006/07	2005/06	2006/07	2005/06	2006/07	2005/06
Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €
2.217,7	2.510,6	1.749,5	1.704,9	847,0	720,1	-	-	7.367,9	7.122,7
0,2	1,4	4,4	3,5	0,5	0,5	-3.875,5	-4.080,1	-	-
142,0	170,9	120,0	120,2	39,5	37,0	10,1	-81,1	4.738,9	1.831,7
-	-0,3	-	0,1	-	-	-	-	-	1,9
1.628,1	1.587,1	4.061,1	4.169,2	334,1	260,4	6.383,3	2.575,5	23.332,4	14.640,5
1.298,7	1.241,5	1.013,8	820,9	256,5	191,1	2.847,5	265,5	13.851,4	9.302,5
0,0	0,0	22,3	19,4	1,9	0,8	-37,6	-164,9	472,3	620,5
176,2	156,0	6,9	6,1	1,2	2,3	-0,1	-7,4	531,7	488,8
574,7	494,0	13,9	16,7	21,0	7,1	2,6	4,5	1.204,7	959,3

Finanzdienstleistung		Konsolidierung		Konzern	
2006/07	2005/06	2006/07	2005/06	2006/07	2005/06
Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €	Mio €
402,6	389,5	-	-	7.367,9	7.122,7
11,7	26,8	-156,9	-167,8	-	-
3.516,0	2.954,1	8.768,5	5.187,7	23.332,4	14.640,5
625,9	555,2	2,5	4,4	1.204,7	959,3

(36) Angaben gem. § 160 Absatz 1 Nr. 8 Aktiengesetz

Die Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg (Österreich), sowie die Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), haben uns am 27. Oktober 2006 jeweils gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg (Österreich), sowie der Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft hat am 20. Oktober 2006 jeweils die Schwellen von 5 %, 10 %, 25 %, 50 % und 75 % der Stimmrechte überschritten und beträgt nunmehr 100 %.

Beiden Mitteilenden ist davon gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG jeweils ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 25,67 % auf Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die einem Tochterunternehmen der Mitteilenden gehören. Beiden Mitteilenden ist ferner gemäß § 22 Abs. 2 WpHG jeweils ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 74,33 % auf Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die Dritten gehören, mit denen ein Tochterunternehmen der Mitteilenden sein Verhalten in Bezug auf die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft aufgrund eines bestehenden Konsortialvertrags abstimmt.“

Die Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg (Österreich), sowie die Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), haben uns am 17. November 2006 jeweils gemäß § 21 Abs. 1 Satz 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Der Stimmrechtsanteil der Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg (Österreich), sowie der Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg (Österreich), an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft hat am 13. November 2006 jeweils die Schwellen von 5 %, 10 %, 25 %, 50 % und 75 % der Stimmrechte überschritten und beträgt nunmehr 100 %.

Beiden Mitteilenden ist davon gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG jeweils ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 24,44 % auf Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die einem Tochterunternehmen der Mitteilenden gehören. Beiden Mitteilenden ist ferner gemäß § 22 Abs. 2 WpHG ein Stimmrechtsanteil in Höhe von 75,56 % auf Grund von Stimmrechten aus Aktien zuzurechnen, die Dritten gehören, mit denen ein Tochterunternehmen der Mitteilenden sein Verhalten in Bezug auf die Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft auf Grund eines bestehenden Konsortialvertrags abstimmt.“

(37) 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 sich 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 2006/07 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 112,2 Millionen Euro (Vorjahr 79,6 Millionen Euro) und Leistungsbeziehungen aus dem Designgeschäft in Höhe von 1,1 Millionen Euro (Vorjahr 1,2 Millionen Euro). Im Vorjahr wurden darüber hinaus Vermittlungsleistungen im Finanzbereich in Höhe von 10,1 Millionen Euro erbracht. 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. Die Familien Porsche und Piëch gewährten der Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG ein zinsloses Darlehen in Höhe von T€ 1.255. Im Vorjahr betrug die Höhe des gewährten Darlehens T€ 6.475 und wurde zu marktüblichen Konditionen verzinst.

Gegenüber Mitgliedern des Vorstands und Aufsichtsrates wurden sonstige Leistungen in Höhe von T€ 16,6 (Vorjahr T€ 21) 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. Mit dem Volkswagen Konzern bestehen Lieferungsbeziehungen im Fahrzeug- und Teilegeschäft sowie aus Beratungs- und Entwicklungsleistungen. Diese wurden zu marktüblichen Konditionen abgerechnet.

Nahe stehende Unternehmen und Personen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen	
	2006/07	2005/06	2006/07	2005/06
	T€	T€	T€	T€
Familien Porsche und Piëch	113.370	90.933	425	561
Mitglieder Vorstand und Aufsichtsrat	174	21	-	-
Volkswagen AG-Konzern	87.955	49.188	791.678	319.758
	201.499	140.142	792.103	320.319

	Forderungen		Verbindlichkeiten	
	31.7.2007	31.7.2006	31.7.2007	31.7.2006
	T€	T€	T€	T€
Familien Porsche und Piëch	434	3.163	1.636	78
Mitglieder Vorstand und Aufsichtsrat	9	1	-	-
Volkswagen AG-Konzern	5.164	10.261	52.910	31.691
	5.607	13.425	54.546	31.769

(38) Bezüge des Aufsichtsrats und des Vorstands

Die Bezüge des Vorstandes bestehen aus einer Grundvergütung und einem vom Ergebnis abhängigen variablen Teil. Die Bezüge des Vorstandes sind ausschließlich kurzfristig fällig und betragen für das Geschäftsjahr 2006/07 112,7 Millionen Euro (Vorjahr 45,2 Millionen Euro). Hierin enthalten sind erfolgsbezogene Komponenten in Höhe von 107,3 Millionen Euro (Vorjahr 40,1 Millionen Euro). Darüber hinaus wurden den Pensionsrückstellungen für aktive Mitglieder des Vorstands T€ 2.824 (Vorjahr T€ 4.032) zugeführt. Insgesamt wurden zum Bilanzstichtag für Mitglieder des Vorstands Pensionsrückstellungen in Höhe von 25,9 Millionen Euro (Vorjahr 26,5 Millionen Euro) passiviert. Die Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen belaufen sich auf 24,4 Millionen Euro (Vorjahr 21,1 Millionen Euro). Es wurden Pensionszahlungen in Höhe von 1,0 Millionen Euro geleistet (Vorjahr T€ 997). Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2006/07 belaufen sich auf 1,6 Millionen Euro (Vorjahr 1,3 Millionen Euro). Diese sind ebenfalls ausschließlich kurzfristig fällig. Die Pensionsrückstellungen sind unter Anmerkung 27 Pensionsrückstellungen ausgewiesen und entsprechend IAS 19 zurückgestellt. Es bestehen keine weiteren Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsrat und Vorstand.

(39) 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:

	31.7.2007	31.7.2006
	T€	T€
Abschlussprüfung	698	693
Sonstige Bestätigungsleistungen	64	79
Steuerberatungsleistungen	146	130
Sonstige Leistungen	453	226
Gesamt	1.361	1.128

(40) Erklärung zum Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Porsche AG geben die nach § 161 Aktiengesetz vorgeschriebene Erklärung im Geschäftsbericht 2006/07 ab. Diese wird den Aktionären auf der Homepage www.porsche.de dauerhaft zugänglich gemacht.

Stuttgart, den 15. Oktober 2007

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

Dr. Wendelin Wiedeking
Klaus Berning
Wolfgang Dürheimer
Thomas Edig
Holger P. Härter
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	- 13.444	342.735	-
	Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen	100	9.929 ³⁾	43.537	158
	Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen	100	1.546 ³⁾	33.159	46
	PIKS Porsche-Information-Kommunikation- Services GmbH, Stuttgart	100	2.052 ³⁾	37.290	102
	Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen	100	33.323 ³⁾	1.068.424	95
	Porsche Engineering Group GmbH, Weissach	100	5.430 ³⁾	67.087	27
	Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen	100	873 ³⁾	32.619	333
Vollkonsolidierte Unternehmen – Ausland	Porsche Ibérica S.A., Madrid, Spanien	100	7.178	181.335	44
	Porsche Italia S.p.A., Padua, Italien	100	11.411	425.175	59
	Porsche France S.A., Boulogne-Billancourt, Frankreich	100	6.077	197.545	41
	Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading, England	100	33.919	657.632	106
	Porsche Financial Services Great Britain Ltd., Reading, England	100 ⁴⁾	8.099	53.552	6
	Porsche Retail Group Ltd., Reading, England	100 ⁴⁾	9.469	334.873	314
	Porsche Cars North America, Inc., Wilmington/Delaware, USA	100 ⁴⁾	61.961	1.817.818	234
	Porsche Liquidity LLC, Wilmington/Delaware, USA	100 ⁴⁾	1.840	147.674	0
	Porsche Cars Canada Ltd., Toronto/Ontario, Kanada	100 ⁴⁾	- 79	120.208	4
	Porsche Japan K.K., Tokio, Japan	100	7.265	239.419	70
	Porsche Cars Australia Pty. Ltd., Collingwood, Australien	100	4.228	122.795	36
	Porsche Middle East FZE, Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100	8.963	272.512	20
	At Equity Beteiligung	Volkswagen AG, Wolfsburg ⁵⁾	30,6 ⁶⁾	945.000	53.036.000

1) Jahresergebnis aus landesrechtlichen Abschlüssen bzw. Ergebnis vor Gewinnabführung für das Geschäftsjahr vom 1. 8. 2006 bis 31. 7. 2007. 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.

5) Konzernabschluss zum 31. 12. 2006.

6) Stimmrechtsanteil zum 31. 07. 2007.

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, Eigenkapitalspiegel und Anhang – sowie den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, für das Geschäftsjahr vom 1. August 2006 bis 31. Juli 2007 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, 15. Oktober 2007

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Oesterle
Wirtschaftsprüfer

Strähle
Wirtschaftsprüfer

Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten sowie in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien

Mitglieder des Aufsichtsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Dr. Wolfgang Porsche

- 2) Porsche Cars North America Inc., Wilmington
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Bank AG, Salzburg
Porsche Holding GmbH,
Salzburg (stv. Vorsitz)
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)
Eterna S.A., Grenchen (Vorsitz)

Dr. Hans Michel Piëch

- 2) Porsche Bank AG, Salzburg
Porsche Holding GmbH, Salzburg (Vorsitz)
Porsche Cars North America Inc., Wilmington
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
Volksoper Wien GmbH, Wien
Your Family Entertainment AG, München

Hans Baur

- 1) Alcatel-Lucent Deutschland AG, Stuttgart
TRUMPF GmbH + Co. KG, Ditzingen

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

- 1) Voith AG, Heidenheim
- 2) Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft
mbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen
Porsche Holding GmbH, Salzburg
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg
PGA S.A., Paris
Eterna S.A., Grenchen

Prof. Dr. Ulrich Lehner

- 1) E.ON AG, Düsseldorf
HSBC Trinkaus & Burkhardt AG, Düsseldorf
- 2) Novartis AG, Basel

Hans-Peter Porsche

- 1) Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft
mbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen
- 2) Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft,
Salzburg (stv. Vorsitz)
Porsche Holding GmbH, Salzburg
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg

Dr. Dr. h.c. Walther Zügel

(bis 26.01.2007)

- 1) Berthold Leibinger GmbH, Ditzingen
SHB Stuttgart Invest AG, Stuttgart
Stihl AG, Waiblingen (stv. Vorsitz)
Stuttgarter Hofbräu Verwaltungs AG, Stuttgart
Allgaier Werke GmbH, Uhingen
Schuler AG, Göppingen
capiton AG, Berlin

Hansjörg Schmierer

- 1) Berthold Leibinger GmbH, Ditzingen
Mahle GmbH, Stuttgart

Dr. techn. h.c. Ferdinand Piëch

- 1) Volkswagen AG, Wolfsburg (Vorsitz)
MAN AG, München (Vorsitz)
- 2) Porsche Holding GmbH, Salzburg
Porsche Ges.m.b.H., Salzburg

(Angaben gemäß § 285 Satz 1 Nr. 10 HGB)

Stand: 31.7.2007 bzw. zum Tag des Ausscheidens aus
dem Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

- 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, Wolfsburg
Porsche Vermögensverwaltung AG,
Stuttgart (Vorsitz)
- 2) Porsche Cars North America Inc.,
Wilmington (Vorsitz)
Porsche Financial Services Inc., Wilmington
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Japan K.K., Tokio
Porsche Enterprises Inc., Wilmington
Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen
Porsche Financial Services GmbH,
Bietigheim-Bissingen
Porsche Lizenz- und
Handelsgesellschaft mbH & Co. KG,
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)
Novartis AG, Basel

Klaus Berning

- 2) Porsche Cars North America Inc., Wilmington
Porsche Enterprises Inc., Wilmington
Porsche Financial Services Inc., Wilmington
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading (Vorsitz)
Porsche Italia S.p.A., Padua (Vorsitz)
Porsche Ibérica S.A., Madrid (Vorsitz)
Porsche Japan K.K., Tokio (Vorsitz)
Porsche Deutschland GmbH,
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)
Porsche Financial Services GmbH,
Bietigheim-Bissingen
Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH
& Co. KG, Bietigheim-Bissingen

Wolfgang Dürheimer

- 2) Porsche Engineering Group GmbH,
Weissach (Vorsitz)
Porsche Engineering Services GmbH,
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)
PIKS Porsche-Information-
Kommunikation-Services GmbH, Stuttgart

Thomas Edig

- 2) Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
Porsche Consulting Italia S.r.l., Mailand
Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für
Management- und IT-Beratung mbH, Freiberg/N.

Harro Harmel

(bis 31.05.2007)

- 1) Porsche Vermögensverwaltung AG, Stuttgart
- 2) Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
Porsche Consulting Italia S.r.l., Mailand
Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für
Management- und IT-Beratung mbH, Freiberg/N.

Holger P. Härter

- 1) EUWAX AG, Stuttgart (Vorsitz)
Volkswagen AG, Wolfsburg
Porsche Vermögensverwaltung AG, Stuttgart
- 2) Porsche Cars North America Inc., Wilmington
Porsche Enterprises Inc., Wilmington (Vorsitz)
Porsche Financial Services Inc., Wilmington (Vorsitz)
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
Porsche Italia S.p.A., Padua
Porsche Ibérica S.A., Madrid
Porsche Japan K.K., Tokio
Porsche Engineering Group GmbH, Weissach
Porsche Engineering Services GmbH,
Bietigheim-Bissingen
Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen
Porsche Financial Services GmbH,
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)
PIKS Porsche-Information-Kommunikation-
Services GmbH, Stuttgart (Vorsitz)
Mieschke Hofmann und Partner Gesellschaft für
Management- und IT-Beratung mbH, Freiberg/N.
(Vorsitz)

Michael Macht

- 2) Porsche Consulting GmbH,
Bietigheim-Bissingen (Vorsitz)
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig (Vorsitz)
Porsche Consulting Italia S.r.l., Mailand
PIKS Porsche-Information-Kommunikation-
Services GmbH, Stuttgart

Bilanz der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zum 31. Juli 2007 ¹⁾

		31. 7.2007	31. 7.2006
		T€	T€
Aktiva			
	Anlagevermögen		
	Immaterielle Vermögensgegenstände	478.502	388.493
	Sachanlagen	1.191.918	1.054.317
	Finanzanlagen	6.041.019	3.346.179
		7.711.439	4.788.989
	Umlaufvermögen		
	Vorräte	315.892	306.692
	Forderungen	742.617	542.116
	Sonstige Vermögensgegenstände	4.093.150	921.425
	Wertpapiere	1.800.572	1.949.297
	Flüssige Mittel	2.200.766	1.805.295
		9.152.997	5.524.825
	Rechnungsabgrenzungsposten	13.240	5.443
		16.877.676	10.319.257
Passiva			
	Eigenkapital		
	Gezeichnetes Kapital	45.500	45.500
	Kapitalrücklage	121.969	121.969
	Gewinnrücklagen	4.332.978	2.897.953
	Bilanzgewinn	965.000	627.000
		5.465.447	3.692.422
	Rückstellungen		
	Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	572.388	522.383
	Übrige Rückstellungen	2.559.085	1.810.054
		3.131.473	2.332.437
	Verbindlichkeiten		
	Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2.000.000	0
	Erhaltene Anzahlung auf Bestellungen	538	513
	Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	331.003	334.057
	Übrige Verbindlichkeiten	5.946.516	3.956.830
		8.278.057	4.291.400
	Rechnungsabgrenzungsposten	2.699	2.998
		16.877.676	10.319.257

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 2006 bis 31. Juli 2007

	2006/07	2005/06
	T€	T€
Umsatzerlöse	6.169.457	6.115.824
Bestandsveränderungen und Andere aktivierte Eigenleistungen	63.154	59.805
Gesamtleistung	6.232.611	6.175.629
Sonstige betriebliche Erträge	5.465.949	765.316
Materialaufwand	- 3.332.775	- 3.155.361
Personalaufwand	- 1.031.763	- 802.392
Abschreibungen	- 357.949	- 324.772
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 4.118.938	- 1.482.797
Beteiligungsergebnis	205.195	506.814
Zinsergebnis	- 144.330	- 14.437
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	2.918.000	1.668.000
Steuern	- 988.000	- 414.000
Jahresüberschuss	1.930.000	1.254.000
Einstellung in Gewinnrücklagen	- 965.000	- 627.000
Bilanzgewinn	965.000	627.000



Impressum

Herausgeber: Porsche Automobil Holding SE,
Stuttgart-Zuffenhausen © 2007

Fotografie:

Christoph Bauer, Stuttgart
Stefan Warter, Berlin
Roland Halbe, Stuttgart
Werkfotos Porsche AG

Gestaltung: Atelier Lagally, Stuttgart

Gesamtherstellung:

IThaus Münster GmbH & Co. KG, Kornwestheim
Litho: L&N-Litho GmbH & Co. KG, Waiblingen

